

www.dhv.de

Juli-August 2017

DHV-info

Das Magazin für Drachen- und Gleitschirmflieger

206





Skyperformance Center

DHV-zertifiziertes Training

- DHV-zertifiziert nach Qualitätsmanagement-Maßstäben
- Fluglehrer mit Zusatzqualifikation
- Professionelle Ausbildungsangebote und Performance Trainings nach DHV-Standards

Norddeutsche Gleitschirmschule GmbH

Schillerstraße 10, 17192 Waren
Tel. 0157-77590482
www.norddeutsche-gleitschirmschule.de
info@norddeutsche-gleitschirmschule.de



AFS-Flugschule GmbH

Fritzlarer Str. 12, 34537 Bad Wildungen
Tel. 05621-9690150, 0171-7722516
www.afs-flugschule.de
info@afs-flugschule.de



Hessische Gleitschirmschule Frankfurt Hot Sport Sportschulen GmbH

Am Weimarer See 10, 35096 Niederweimar/Marburg
Tel. 06421-12345
www.hotspot.de
info@hotsport.de



Papillon Paragliding - Rhöner Drachen- und Gleitschirmflugschulen Wasserkuppe GmbH

Wasserkuppe 46, 36129 Gersfeld
Tel. 06654-7548
www.papillon.aero
info@papillon.aero



Harzer Gleitschirmschule

Amsbergstraße 10, 38667 Bad Harzburg
Tel. 05322-1415
www.harzergss.de
info@harzergss.de



Flatland Paragliding

Karlstraße 6, 40764 Langenfeld
Tel. 02173-97703
www.flatland-paragliding.de
info@flatland-paragliding.de



Flugschule Siegen

Eisenhutstraße 48, 57080 Siegen
Tel. 0271-381503
www.flugschule-siegen.de
info@flugschule-siegen.de



Flugschule OpenAir GbR

Wetzbach 2, 64673 Zwingenberg
Tel. 0157-35704753
www.flugschule-openair.de
info@flugschule-openair.de



Planet Para -

Die Gleitschirm Flugschule in Mannheim

Augustaanlage 38, 68165 Mannheim
Tel. 0621-9760-5756, 0179-5014142
www.planet-para.de
info@planet-para.de



Luftikus Eugens Flugschule

Luftsportgeräte GmbH Eugen Königer

Hartwaldstraße 65b, 70378 Stuttgart
Tel. 0711-537928
www.luftikus-flugschule.de
info@luftikus-flugschule.de



GlideZeit Flugschule Tübingen

Albertstraße 3, 72074 Tübingen
Tel. 07071-959944
www.glidezeit.de
info@glidezeit.de



Flugschule Göppingen GmbH

Mühlhauserstraße 35, 73344 Gruibingen
Tel. 07335-9233020
www.flugschule-goeppingen.de
office@flugschule-goeppingen.de



Sky-Team Paragliding Michael Wagner

Schwarzwaldstraße 30, 76593 Gernsbach
Tel. 07224-993365
www.sky-team.de
info@sky-team.de



Drachen & Gleitschirmschule Skytec

Langackerweg 7, 79115 Freiburg
Tel. 0761-4766391
www.skytec.de
info@skytec.de



Gleitschirmschule Dreyeckland

Freiburgerstraße 5, 79199 Kirchzarten
Tel. 07661-627140
www.gleitschirmschule-dreyeckland.de
info@flugschule-dreyeckland.de



Bayerische Drachen- und Gleitschirmschule Penzberg

Auf der Eierwiese 17, 82031 Grünwald
Tel. 0172-4088444
www.lern-fliegen.de
info@bay-flugschule.de



Flugschule Chiemsee GmbH + Co.KG

Am Hofbichl 3c, 83229 Aschau
Tel. 08052-9494
www.flugschule-chiemsee.de
info@flugschule-chiemsee.de



Süddeutsche Gleitschirmschule

PPC Chiemsee GmbH
Am Balsberg, 83246 Unterwössen
Tel. 08641-7575
www.einfachfliegen.de
office@ppc-chiemsee.de



Freiraum GmbH

Bärngschwendt 6, 83324 Ruhpolding
Tel. 08663-4198969
www.freiraum-info.de
info@freiraum-info.de



Flugschule Adventure-Sports

Gilgenhöfe 28, 83661 Lenggries
Tel. 08042-9486
www.adventure-sports.de
info@adventure-sports.de



Gleitschirmschule Tegernsee GmbH

Tegernseer Straße 88, 83700 Reirain
Tel. 08022-2556
www.gleitschirmschule-tegernsee.de
info@gleitschirmschule-tegernsee.de



Flugschule Mergenthaler GmbH

Hindelanger Str. 35, 2. OG, 87527 Sonthofen
Tel. 08321-9970
www.flugschule-mergenthaler.de
info@flugschule-mergenthaler.de



Flugschule Rohrmeier | MILZ

Salzweg 37, 87527 Sonthofen
Tel. 08321-9328
www.flugschule-rohrmeier.de
info@flugschule-rohrmeier.de



Paragliding Academy

Max-Ostheimer-Straße 4, 87534 Oberstaufen
Tel. 08325-919015
www.paragliding-academy.com
info@paragliding-academy.com



OASE Flugschule Peter Geg GmbH

Auwald 1, 87538 Obermaiselstein
Tel. 08326-38036
www.oase-paragliding.de
info@oase-paragliding.de



1. DAeC Gleitschirm-Schule Heinz Fischer GmbH

Am Sandbühl 10, 87669 Rieden am Forgensee
Tel. 08362-37038
www.gleitschirm-aktuell.de
info@gleitschirm-aktuell.de



Flugzentrum Bayerwald Georg Höcherl

Schwarzer Helm 71, 93086 Wörth a.d. Donau
Tel. 09482-959525
www.Flugzentrum-Bayerwald.de
schorsch.hoecherl@t-online.de



Flugschule Grenzenlos

Kirchplatzl 124 B, A-6105 Leutasch
Tel. +43-664-4410868
www.fs-grenzenlos.com
info@fs-grenzenlos.com



Flugschule Achensee Eki Maute GmbH

Talstation Karwendelbahn, A-6213 Pertisau
Tel. +43-5243-20134
www.gleitschirmschule-achensee.at
office@gleitschirmschule-achensee.at



Flugschule Bregenzerwald

Jodok Moosbrugger GmbH
Wilbinger 483, A-6870 Bezau
Tel. +43-5514-3177
www.gleitschirmschule.at
info@gleitschirmschule.at



Sky Club Austria Walter Schrempf

Moosheim 113, A-8962 Gröbming
Tel. +43-3685-22333
www.skyclub-austria.com
office@skyclub-austria.com



Paragleitflugschule Airsthetik

Badgasse 231/10
A-8970 Schladming
Tel. +43-660-8877440
www.airsthetik.at
office@airsthetik.at



Flugschule Aufwind

Mag. Franz Rehr und Mitges.
Schildehen 115, A-8972 Ramsau
Tel. +43-3687-81880 o. 82568
www.aufwind.at
office@aufwind.at



Euro-Flugschule Engelberg

Wasserfallstraße 135, CH-6390 Engelberg
Tel. +41-41-6370707
www.euroflugschule.ch
info@euroflugschule.ch



Gleitschirmschule Pappus Harald Huber

rue de l'église, F-68470 Fellingier
Tel. +33-38982-7187
www.gleitschirmschule-pappus.de
hari@gleitschirmschule-pappus.de



„Spüre Deinen Flügel“

Streckenflug

Sicherheitstraining

Thermikflug- und Flugtechnik

Soaring

Rettungsgeräte-Training

Groundhandling

Groundhandling-Training lehrt dich eine der wichtigsten fliegerischen Lektionen: Spüre Deinen Schirm, führe Deinen Schirm! Du wirst Deine Sinne und Bewegungen so trainieren, dass die perfekte Kontrolle Deines Flügels ein spielerischer Spaß wird. Und unendlich lehrreich für einen aktiven Flugstil, mit dem Störungen im Flug bereits im Ansatz verhindert werden. Lass dir bei einem Groundhandling-Training von Profi-Fluglehrern in einem SkyPerformance-Center die richtigen Grundlagen vermitteln. Und dann trainiere selbständig weiter, wann immer es geht.



44

Angst | Jeder von uns hat manchmal Angst. Entscheidend ist, wie wir damit umgehen.



11

Behinderung | Bei Rettungseinsätzen kann es um Leben und Tod gehen. Deshalb muss jeder Pilot wissen, wie er sich in einer solchen Situation zu verhalten hat.



54

Biwak | Hike + Fly über eine bestimmte Strecke und mehrere Tage liegt im Trend. Was soll ich dabei beachten?

INHALT

INFO 206 JULI | AUGUST 2017

- 11** Rettungseinsätze
Behinderung durch uneinsichtige Piloten
- 12** Fliegen mit Familie
Alles unter einem Hut
- 20** Regionalversammlungen und
DHV-Jahrestagung 2017
Einladung und Termine
- 24** Schwarzwald von oben
Junge Locals stellen ihre Favorites vor
- 30** Bassano des Ostens
Lijak in Slowenien
- 34** Unfallanalyse 2016
Gleitschirm
- 44** Angst
Der richtige Umgang
- 50** Heimflug
Von Bassano bis ins Zillertal
- 54** Biwakfliegen
Was muss ich beachten?
- 58** X-Alps-XXX-Light
Vom Stoderzinken zum Achensee
- 62** Hoch hinaus
Teil 2, Praxis mit Varios und Apps
- 66** Thermiktreiber
Einfluss von Feuchte und Volumen
- 70** Hike + Fly im Pustertal
Eidechsspitze – markante Pyramide
mit XC Potenzial
- 74** Red Bull X-Alps
Interview mit Manuel Nübel und
seinem Umfeld
- 78** Fair in the Air
Prominente Piloten unterstützen
die DHV-Kampagne
- 86** Acrofliegen und noch mehr
Interview mit Nicole Schmidt
- 88** Strategie beim XC
Feel Confident
- 92** DHV-Jugend
Frühling in Italien
- 94** Wettbewerbe
GS | PWC in der Haute-Savoie
Nachrichten

Standards

- 6** Wichtig - Neu - Kurz
- 8** Neu auf dem Markt
- 80** Vereine Briefe
Nachrichten
- 97** Impressum



**Schwarzwald | Berge, Wälder
und Wiesen, dazwischen einige Dörfer.
Fliegen im Schwarzwald.**

Titelfoto: Anthony Green
Pilot: Bruce Goldsmith

Unser Titelpapier
ist komplett recyclebar



Lermoos

Testival am Grubigstein

Vom 25. bis 27. August 2017 veranstaltet Alex Rauter an der Talstation der Grubigsteinbahn in Lermoos ein Testival. Von Freitag bis Sonntag stehen Produkte von Ozone, Advance, Skyman, Independence und Bruce Goldsmith Design bereit. Ebenfalls vor Ort: Gleitschirm-Pilotin und Mentaltrainerin Yvonne Dathe mit einem Vortrag: Aufwind im Kopf - mental stark zu guten Flügen bereit.

• www.rauteralex.com

DHV

Groundhandling Tutorials

Die neue Serie mit DHV Skyperformance Videotutorials startet in Kürze! Ab sofort wird es in kurzen Abständen Videos auf dem DHVinfoYoutube Kanal zu sehen geben. Es erwartet euch modernes Groundhandling. Schritt für Schritt und aufeinander aufbauend erklärt das DHV-Lehrteam mit Peter Cröniger, Andreas Schöpke und Simon Winkler, wie die Schirmbeherrschung am Boden erlernt, verfeinert und perfektioniert wird.

• www.youtube.com/user/DHVinfo



DHV Hang Gliding Meeting 2017

Internationales
Drachenfliegertreffen
30.Sep.- 1. Okt. 2017
Buching-Allgäu www.dhv.de



Der Event findet bei A-I-R, Sesselbahnstraße 8 in 87642 Halblech-Buching statt.

DHV-Shop

auf www.dhv.de
<https://shop.dhv.de>



Fly Magic M

Grenadierstraße 15 | 13597 Berlin
Tel. 0171-4881800
www.flymagic.de



LinkingWings Dirk Soboll

Winnertzhof 20 | 47799 Krefeld
Tel. 02151-6444456
www.linkingwings.de



Drachenflugschule Saar

Schneiderstraße 19 | 66687 Wadern-Wadrill
Tel. 06871-4859
www.drachenflugclub-saar.de



Flugschule Bergsträßler Drachenflieger

Weinbergstraße 14 | 68259 Mannheim
Tel. 0151-58041305
<http://flugschule.bergstraessler-drachenflieger.de>



Flugschule Althofdrachen

Postweg 35 | 76187 Karlsruhe
Tel. 0721-9713370
www.fs-althof.de



Drachenfliegerverein Spaichingen e.V.

Silcherstraße 20 | 78549 Spaichingen
Tel. 07424-6172
www.drachenflieger-spaichingen.de



Bayerische Drachen- und Gleitschirmschule Penzberg

Auf der Eierwiese 17 | 82031 Grünwald
Tel. 0172-4088444
www.lern-fliegen.de



Drachenflugschule ZODN-AIR

Zugspitzstraße 49 |
82467 Garmisch-Partenkirchen
Tel. 0174-9206011
peterkind@hotmail.com



Drachenfliegen Tegernsee

Grünboden 1 | 83727 Schliersee
Tel. 0170-5401144
www.drachenfliegen-tegernsee.de



Flugschule Tegelberg

Sesselbahnstr. 8 | 87642 Halblech-Buching
Tel. 08368-9143019
www.abschweb.net/schule



Westallgäuer Flugschule

Allmannsried 61 | 88175 Scheidegg
Tel. 08381/6265
www.westallgaeuer-flugschule.de
www.ich-will-fliegen.de



Drachenflugschule Kelheim

Mitterring 25 | 93309 Kelheim
Tel. 09441-4938
www.dfs-kelheim.de



Das DHV-Lehrteam empfiehlt jedem Gleitschirmpiloten mit A- oder B-Schein die regelmäßige Teilnahme an einem DHV-anerkannten Sicherheitstraining. Die Veranstalter von DHV-anerkannten Sicherheitstrainings haben sich in einem aufwändigem Verfahren qualifiziert. Sie sorgen für hohen Sicherheitsstandard, professionelle Durchführung und Betreuung durch kompetente Fluglehrer, gemäß den Anforderungen des DHV.

Hot Sport Sportschulen
 Trainingsleiter Günther Gerkau
 Lac d'Annecy/Frankreich
 www.hotsport.de
 info@hotsport.de



Paragleitflugschule Airsthetik
 Trainingsleiter Ralf Kahr-Reiter
 Gardasee/Italien
 www.airsthetik.at
 office@airsthetik.at



Flugschule GlideZeit
 Trainingsleiter Willy Grau
 Lac d'Annecy/Frankreich
 www.glidezeit.de
 info@glidezeit.de



Flugschule Achensee
 Trainingsleiter Eki Maute
 Achensee/Österreich
 Idrosee/Italien
 www.gleitschirmschule-achensee.at
 office@gleitschirmschule-achensee.at



Freiraum
 Trainingsleiter Kilian Baumann
 Gardasee/Italien
 www.freiraum-info.de
 info@freiraum-info.de



Sky Club Austria
 Trainingsleiter Walter Schrempf
 Hallstätter See/Österreich
 www.skyclub-austria.com
 office@skyclub-austria.com



Flugschule Luftikus
 Trainingsleiter Kilian Baumann
 Gardasee/Italien
 www.luftikus-flugschule.de
 info@luftikus-flugschule.de



Flugschule Aufwind
 Trainingsleiter Josef Lanthaler
 Idrosee/Italien
 www.aufwind.at
 office@aufwind.at



Paragliding Academy
 Trainingsleiter Chris Geist
 Gardasee/Italien
 www.paragliding-academy.com
 info@paragliding-academy.com



Flugschule Grenzenlos - Campus Annecy
 Trainingsleiter Jürgen Kraus
 Lac d'Annecy/Frankreich
 www.fs-grenzenlos.com
 info@fs-grenzenlos.com



DHV empfohlene Simulatortrainings

Simulator für Aktives Fliegen und Einklappertraining
 Ulrich Rüger Ingenieurbüro
 www.activefly.com
 Info2010@ActiveFly.com



Simulator für G-Force-Training, Steilspirale und Rettungsgeräteauslösung
 Flugschule Hochries
 www.gforce-trainer.de
 office@gforce-trainer.de



Weiterführende Infos auf www.dhv.de unter Ausbildung

DHV-Rechtsberatungsservice

Für die Rechtsberatung rund um den Flugsport steht DHV-Mitgliedern der Gleitschirmflieger und Rechtsanwalt Dr. Ditmar Schulze zur Verfügung. DHV-Mitglieder erreichen ihn unter DHV@RA-Schulze.de



Sicherheitsmitteilung



Infos auf www.dhv.de unter Sicherheitsmitteilungen (rechte Spalte) Damit ihr immer aktuell informiert werdet, tragt euch bitte auf www.dhv.de unter Mitgliederservice in die Mailingliste ein.

Gurtzeug Ozone OZIUM 1

Es besteht die Möglichkeit, dass die Splinte (Pins) am Rettungsgeräte-Auslösegriff fehlerhaft sind. In diesem Fall kann eine Rettungsgeräte-Auslösung blockiert sein. Ozone fordert alle Halter des OZIUM 1 auf, das Gurtzeug umgehend entsprechend der Anweisung in der Sicherheitsmitteilung zu kontrollieren und ggf. Kontakt mit dem Hersteller aufzunehmen.



➊ Link zur Sicherheitsmitteilung auf der Ozone-Website

www.flyozone.com

Advance, Easiness und Easiness 2

Die Fa. Advance hat eine Sicherheitsmitteilung für die Wendegurtzeuge Easiness und Easiness 2 veröffentlicht. Die Rettungsgeräte-Verbindungsleine kann unzureichende Festigkeiten aufweisen.



➋ Link zur Sicherheitsmitteilung auf der Advance-Seite

www.advance.ch

Gleitschirm Skywalk Mescal 5 M

DHV GS-01-2266-16, Skywalk Mescal 5 S DHV GS-01-2267-16, Skywalk Mescal 5 L DHV GS-01-2268-16

Die Fa. Skywalk hat eine Sicherheitsmitteilung zu allen Größen des Mescal 5 veröffentlicht. Es war beim Groundhandling in einem Einzelfall zum Abriss des Textilbandes gekommen, das die Bremsrolle mit dem Tragegurt verbindet. Grund könnte eine zu schwache Nahtverbindung sein. Skywalk bittet die Halter von Mescal 5 zu prüfen, ob die Seriennummer ihres Gerätes betroffen ist und in diesem Fall entsprechend der Sicherheitsmitteilung zu verfahren.



➌ Link zur Sicherheitsmitteilung auf der Skywalk-Seite

<https://skywalk.info>



**AirDesign
AirPack 50/50**

Neue Entwicklungen benötigen neue Lösungen. Schirme werden immer leichter und das Packmaß immer kleiner. Der Air-Pack 50/50 ist ein extrem leichter Zellenpacksack, der bei 160 Gramm startet – dennoch ist er aus robustem, atmungsaktiven Material gefertigt. Preis: 42,00 €
Infos: www.ad-gliders.com



**NOVA
Das Beste aus
zwei Welten**

Der Schnellpacksack CITO vereinigt die Vorteile eines guten Gleitschirm-Rucksacks mit denen eines Schnellpacksacks. Einerseits ist er wunderbar einfach zu packen, andererseits bekommt er eine Rucksack-ähnliche Form und trägt sich auch – fast – wie ein guter Rucksack. Der CITO schluckt die gesamte Ausrüstung. Preis: 169,00 €
Infos: www.nova.eu



**Abgeflogen
Fly. Dress. Chill.**

Unter diesem Motto möchte das neue Label Abgeflogen seine stylische Bio-Shirt-Kollektion für modebewusste Gleitschirmflieger/innen auf dem Markt etablieren. Nachhaltigkeit, top Qualität und piffige Details.
Infos: www.abgeflogen.clothing

GLEITSCHIRMSERVICE ROTH

2 Jahres Check Gleitschirm **155.- Euro**
Retter packen **36.- Euro**
Setpreis 2 Jahres Check mit Retter packen **175.- Euro**
Alle Preise inkl. Rückversand

Kemptenerstraße 49 - 87629 Füssen - Tel. 0170-9619975
www.gleitschirmservice-roth.de

FLY TIROL

FLUGSCHULE WESTENDORF

Flugschule Westendorf

Mehr als 25 Jahre Erfahrung!
Schulung in kleinen Gruppen
(max. 8 Teilnehmer)
Flexibilität ist unsere Stärke!

Bergliftstr. 22, A-6363 Westendorf
mobil: +43 676 847617100
www.para.at

ProteGear A*LIVE LiveTracking + Sicherheitssystem

SmartSafety heißt die intelligente Software, die persönliche Tracker zu schnelleren Lebensrettern macht. Ein automatischer Alarm bei irregulären Bewegungsmustern oder ungewöhnlichem Stillstand sowie eine automatische Geofence Warnung sind zwei Beispiele der vielen Funktionen. Die Zeit bis zur Aktivierung der Rettungskräfte wird drastisch verkürzt. Das System funktioniert weltweit zuverlässig, denn es nutzt sowohl Handynetze als auch Iridium Satelliten.

Infos: www.protegear.org



Skypoint Vertrieb von Seedwings

Ab sofort ist die Firma Flugsport Skypoint im Besitz der Gütesiegel von Seedwings-Geräten; die Drachen werden in Aschau/Zillertal bei Skypoint gefertigt. Skypoint führt auch Reparaturen und Checks für die komplette Seedwings Palette durch und vertreibt Drachengurte von Woody Valley.

Infos: www.skypoint.at

WinMental Strategiebook

Pilotenstrategien für erfolgreiche UnternehmerInnen: Gibt es Gemeinsamkeiten zwischen dem Fliegen und dem Führen eines Unternehmens? - Diese Frage hat sich Dipl. Betriebswirtin, Heilpraktikerin für Psychotherapie und 4-fache Deutsche Meisterin Yvonne



Dathe gestellt und ist auf zahlreiche Parallelen gestoßen, die sie in einem eBook „Piloten-Strategien für erfolgreiche UnternehmerInnen: Was du von Piloten für dein Unternehmen lernen kannst“ zusammengefasst hat.

Infos: www.winmental.de

free*spee 3-stufiger Beschleuniger für XC-Piloten



Einfaches Einstellen des Beschleunigers jetzt auch für Streckenfreaks. Zur Abspannung wurde eine kleine Abnähung an der vordersten Schlaufe angebracht, so dass eine einfache, zentrale Befestigung möglich ist. Preis 63,90 €

Infos: www.free-spee.com

Anzeigen

Erlebnis Südafrika
Der Geheimtipp!

www.silentwings.at
silentwings@gmx.at | tel.: +27 72 78 38 628 (RSA) | tel.: +43 664 27 68 551 (AUT)

skysticker Die perfekte Art zu beschriften!

Gleitschirm- & Hängegleiter-Beschriftungen

Infos: +49(0)8051 63676 www.gleitschirmbeschriftung.com

Neue Geräte mit DHV-Musterprüfung

Alle Testberichte und Gerätedaten auf www.dhv.de unter DHV Prüfstelle

www.dhv.de/web/dhv-pruefstelle/datenbanken



GIN Osprey

Der Gleitschirm GIN Osprey des Herstellers GIN Gliders Inc. hat die Musterprüfung des DHV mit Klassifizierung B nach LTF NFL II-91/09 und NfL 2-60-14, EN 926-2:2014, EN 926-1:2006 in der Größe 34 erfolgreich abgeschlossen.

Produktinformationen des Herstellers unter www.gingliders.com



Swing Arcus RS

Der Gleitschirm Swing Arcus RS des Herstellers Swing Flugsportgeräte GmbH hat die Musterprüfung des DHV mit Klassifizierung B nach LTF NFL II-91/09 und NfL 2-60-14, EN 926-2:2014, EN 926-1:2006 in der Größe M erfolgreich abgeschlossen.

Produktinformationen des Herstellers unter www.swing.de



GIN Bolero 6

Der Gleitschirm GIN Bolero 6 des Herstellers GIN Gliders Inc. hat die Musterprüfung des DHV mit Klassifizierung A nach LTF NFL II-91/09 und NfL 2-60-14, EN 926-2:2014, EN 926-1:2006 in den Größen S, M, L, XL, XS und XXS erfolgreich abgeschlossen.

Produktinformationen des Herstellers unter www.gingliders.com



MAC Para Elan 2

Der Gleitschirm MAC Para Elan 2 des Herstellers MAC Para Technology hat die Musterprüfung des DHV mit Klassifizierung C nach LTF NFL II-91/09 und NfL 2-60-14, EN 926-2:2014, EN 926-1:2006 in den Größen 22, 24, 26, 28, 30, erfolgreich abgeschlossen.

Produktinformationen des Herstellers unter www.macpara.com



GIN Vantage 2

Der Gleitschirm GIN Vantage 2 des Herstellers GIN Gliders Inc. hat die Musterprüfung des DHV mit Klassifizierung B nach LTF NFL II-91/09 und NfL 2-60-14, EN 926-2:2014, EN 926-1:2006 in den Größen 21, 23, 25, 27 und 29 erfolgreich abgeschlossen.

Produktinformationen des Herstellers unter www.gingliders.com



MAC Para Illusion

Der Gleitschirm MAC Para Illusion des Herstellers MAC Para Technology hat die Musterprüfung des DHV mit Klassifizierung B nach LTF NFL II-91/09 und NfL 2-60-14, EN 926-2:2014, EN 926-1:2006 in den Größen 22, 24 und 33 erfolgreich abgeschlossen.

Produktinformationen des Herstellers unter www.macpara.com



Mathes Easy Quick T

Die Schleppklinge Easy Quick T des Herstellers Mathes Dietmar hat die Musterprüfung des DHV nach den Lufttüchtigkeitsforderungen für HG und GS erfolgreich abgeschlossen.

Produktinformationen des Herstellers unter dietmar.mathes@web.de



Behinderung von Rettungseinsätzen

Text und Foto: Richard Brandl



Rettungseinsätze sind eine äußerst sensible und gefährliche Sache. Jeder Pilot sollte wissen, wie man sich in einer solchen Situation zu verhalten hat, wie hier bei einem Einsatz am Wallberg am Tegernsee.

Es kann jedem passieren – ein schwerer Unfall oder ein ernstes gesundheitliches Problem machen in den Bergen eine schnelle Rettung notwendig. Das bedeutet in vielen Fällen einen Hubschraubereinsatz. Wenn das nach einem Flugunfall mit einer Bergung aus schwierigem Gelände mittels Winde verbunden ist, fordert das in höchstem Maß das fliegerische Geschick und die Konzentrationsfähigkeit des Rettungspiloten. Bereits in unserer Ausbildung wurde uns vermittelt, dass es eine Selbstverständlichkeit sein sollte, allen Beteiligten in einer solchen Situation das Leben nicht noch schwerer zu machen.

Leider gab es heuer bereits einige Vorfälle, die den Schluss nahelegen, dass sich einige Gleitschirm- und Drachensflieger der Schwierigkeit einer Hubschrauberrrettung nicht wirklich bewusst sind. Besonders bedenklich sind Originalaussagen von störenden Piloten wie „der Heli hat einen Motor und ist doch sowieso ausweichpflichtig“ (!) oder „ich wollte nur genauer schauen, wie das mit der

Bergung läuft“. Piloten von Rettungshubschraubern können sich im Verlauf eines Rettungseinsatzes nicht noch um die Position und Flugwege von Gleitschirmen und Drachen kümmern. Wir hören immer wieder, dass unser Flugverhalten, besonders wenn wir Thermik fliegen oder in einem Aufwindband soaren, für einen Motorpiloten nicht wirklich vorhersehbar einzuschätzen ist. Das bedeutet, einem Rettungspiloten bleibt nichts anderes übrig, als ständig zu versuchen, eine für ihn potentielle Gefahr, nämlich uns, im Auge zu behalten. Es kann sich jeder vorstellen, dass das nicht besonders hilfreich bei dem Vorhaben ist, gerade unter Zeitdruck einen Bergwachtmann samt Verunfalltem zwischen 25 m hohen Fichten mit einer Winde aus steilem Gelände zu ziehen. Überhaupt nicht zu verstehen ist natürlich ein Verhalten, wenn im schlimmsten Fall durch direktes Kreisen oder Soaren über einer Unfallstelle ein Rettungseinsatz nicht nur behindert, sondern zeitweise völlig unmöglich gemacht wird.

Wir haben deshalb eine einfache, aber

dringende Bitte an alle Piloten. Wenn ihr in der Luft bemerkt, dass ein Rettungshubschrauber im direkten Anflug oder im Einsatz ist, verlasst den betreffenden Luftraum sofort und großräumig, entweder durch Landen oder durch Wegfliegen zum nächsten Berg. Falls ihr noch nicht gestartet seid, wartet damit einfach, bis ein Hubschraubereinsatz vorbei ist. In vielen Fluggeländen ist in der Geländeordnung außerdem beschrieben, dass während eines Rettungseinsatzes ein ausdrückliches Startverbot herrscht.

Einen Rettungseinsatz zu behindern, kann für einen Verursacher gravierende Folgen haben. Das geht von dem strafrechtlich bewerteten Tatbestand eines gefährlichen Eingriffes in den Luftverkehr nach § 315 StGB bis hin zum Lizenzentzug und Flugverbot. Dieser Hinweis sollte aber nicht nötig sein, jeder von uns kann selbst in eine gesundheitliche Notsituation kommen und ist dann froh, wenn eine Rettungskette reibungslos funktioniert, vor allem, wenn es auf Minuten ankommt. Auf die eigenen fliegerischen Ambitionen für ein paar Stunden zu verzichten oder diese etwas zu verschieben, ist ein geringer Preis für die Gesundheit oder das Leben eines Fliegerkameraden. ▽



↑ Panorama Drautal, Blick nach Norden



↑ Greifenburg, in Bildmitte der Campingplatz mit dem Badesee

Fliegen mit Familie im Gepäck

Teil 1

Greifenburg
Emberger Alm im Drautal

Werfenweng
Bischling im Salzkammergut

Fiss
Schönjoch im Oberinntal

Lenggries
Brauneck im Isartal

In dieser Artikelserie werden Fluggebiete vorgestellt, die folgende Kriterien möglichst gut erfüllen: Einfache Start- und Landeplätze, einfacher Transport zum Startplatz, möglichst viele Startplätze für verschiedene Windrichtungen. Außerdem gutes thermisches Potential und einfaches Gelände, um auch kleinere Strecken zu bewältigen. Es sollte familientauglich und nicht zu überlaufen sein sowie gute Übernachtungsmöglichkeiten bieten. Die Beschreibung enthält die besten Wetterlagen/Jahreszeiten, alles Weitere zum Fluggebiet, Hausbärte, Gefahrengebiete und Möglichkeiten, die die nähere Umgebung bietet.

Text und Bilder: Burkhard Martens

Greifenburg, Emberger Alm

Viele Piloten kennen Greifenburg, es ist wahrscheinlich der Inbegriff der Familienfluggebiete. Dafür sorgen die herausragende Infrastruktur und der große, fast hindernisfreie Landeplatz direkt neben dem Camping-

platz. Der Badesee um die Ecke ist bereits ab Mai warm genug zum Schwimmen. Übernachtungsmöglichkeiten gibt es in großer Anzahl in der Nähe, einige Zimmer sogar auf dem Campinggelände. Die Auffahrt mit Bussen, mit Dachträger für die Drachen, startet vor dem Eingang des Platzes. Dazu kommt, dass die Emberger Alm eines der ►

↓ Viel Platz für Drachenflieger



→ Badespaß im Naturbadesee beim Campingplatz. Eintritt für Campingplatzgäste frei.

einfachsten und besten Streckenfluggelände ist. Der einzige Nachteil: An verlängerten Wochenenden und in der Urlaubszeit kann es schon mal recht voll werden. Greifenburg ist aufgrund der perfekten Infrastruktur das wohl meistbeflogene Drachenfluggebiet der Alpen.

Startplatz: Der Hauptstartplatz befindet sich beim Thermiktreff auf ca. 1.770 m Höhe, er wird direkt von den Bussen angefahren. Hier starten Drachen- und Gleitschirmflieger nebeneinander. Ein weiterer etwa 150 m höherer Startplatz wird im Sommer auch angefahren. Er liegt oberhalb des Speichersees auf der Skipiste. Dieser Startplatz erlaubt etwas frühere Starts als am Thermiktreff aber aufgepasst: Ein recht flaches Gebiet erstreckt sich davor und es mussten schon öfter Piloten dort einlanden. Gelegenheitsflieger sind unten besser aufgehoben. Weitere Startplätze am Wiesfleckler werden auch zur Schulung genutzt und bieten ca. 550 m Höhendifferenz. Der Vorteil: Bei tiefer Wolkenbasis kann man hier fliegen. Nachteil: Der thermische Anschluss ist schwieriger. Alle Startplätze sind nach Süden ausgerichtet.

Landeplatz: Höhe ca. 600 m. Groß, eben und direkt neben dem Campingplatz. Eine Hochspannungsleitung ist westlich vorgelegt, eine weitere kleine Stromleitung südlich. Manchmal wird es eng, wenn Drachen und Gleitschirme parallel einfliegen. Die Gleitschirmflieger sollten den Drachenfliegern viel Platz einräumen, eher seitlich landen und sofort den Landeplatz frei machen. Bei Flugbetrieb sind Aufziehübungen am Platz verboten.

Flugpotential: Nördlich des Drautals liegen die hohen Berge der Kreuzeckgruppe. Diese Berge haben Ausläufer ins breite Drautal. Alle Ausläufer sind thermisch recht ergiebig. Morgens eher auf den süd-südöstlichen Flanken, nachmittags die westlich ausgerichteten Bereiche. Mittags fliegen viele die beiden Berge östlich an, erst den Gaugen, dann den Stagor. Zurück zur Emberger Alm vorbei bis zur riesigen



Stromleitung vor Lienz (am Damerkopf) und zurück. Das sind ca. 65 km flaches Dreieck. Der Hausbart an der Emberger Alm steht meist etwas dem Startplatz vorgelagert, morgens auch östlich über dem Ausläufer oder nachmittags westlich an der Kante des Ausläufers. Manchmal gibt es Stufenthermik, das heißt, wenn der Bart vor dem Startplatz zu Ende ist, fliegt man zum Berg und sucht dort die nächste höher reichende Thermik. Größere flache Dreiecke bis Bruneck und zurück oder der Dreiecksflug um die Kreuzeckgruppe ist eher für Profis

Gut zu wissen: Bei Verlängerung des Streckenfluges bis Lienz sollte das riesige turbulente Gebiet, das sich westlich von Oberdrauburg bis Lienz erstreckt und unterhalb des dortigen Gipfelgrates befindet, berücksichtigt werden. Hier nur hoch oberhalb der Berge fliegen.

Talwind: Er strömt von Süd um das Gold-eck herum und wird im Drautal zum Ostwind. Er strömt auch über den Weißensee nach Westen. Dadurch, dass sich diese beiden Winde in Greifenburg treffen, kommt es nachmittags oft zu einer Konvergenz süd-östlich des Landeplatzes. Großflächiges Steigen kann die Folge sein. Ansonsten ist der normale Talwind eher schwach. Je weiter man nach Lienz fliegt umso stärker wird er aber. Dort sind 30 km/h keine Ausnahme.

Jahreszeit/Wetter: Das Gebiet ist vor Nordwind gut geschützt und hier wird bei moderaten Nordlagen trotzdem viel und gut geflogen, aber natürlich kann der Nordföhn auch hier durchbrechen. Der Nordwind-geschützte Bereich ist zwischen Stagor im Osten und der Stromleitung bei Oberdrauburg im Westen. Die besten Wet-

terlagen sind, wie fast überall, schöne langanhaltende Hochdrucklagen mit wenig Wind. Leichter Nordwind ist oft gar nicht schlecht, weil er durch großräumiges Absinken auf der Alpensüdseite für trockene Luft und dadurch oft hohe Thermik sorgt. Nach Durchzug von Fronten oder nach Regenschauern trocknet die Luft auf der Alpensüdseite oft viel schneller ab als auf der Nordseite. Da kann schon nach ein paar Stunden wieder vom Wiesfleckler gestartet werden.

Beste Jahreszeit: Ab Ostern geht's los mit der Thermik und den ersten kleinen Strecken. Die größten Strecken werden regelmäßig von Mai bis Juli geflogen. Für das Hausdreieck mit 65 km benötigt selbst ein langsamer Pilot höchstens vier Stunden und das geht auch noch im Oktober.



Familientauglichkeit:

Der Badesee mit Kiosk, für Campingbenutzer kostenlos, spricht für sich. Ein Klettergarten, Sprungturm und ein Spielplatz für Kleinkinder ist ebenfalls auf dem Gelände. Vielfältige Rad- und Wandertouren sind möglich. Mountainbike-Tipp: 700 Höhenmeter zur Alm hinterm Brunn. Über den Weißensee hoch und auf der Nordseite und den Drauradweg zurück. Rafting auf der Drau. Viele weitere Infos an der Rezeption des Campingplatzes.

Infos:

Campingplatz Fliegercamp: www.fliegercamp.at, Tel. +43-4712-8666, Gleitschirmshop und Testcenter auf dem Campingplatz www.gleitschirmshop.com Tourismus/Unterkünfte: www.greifenburg.gv.at/tourismus, Tel.: +43-4712-21614

→ Im Westen sieht man das Panorama des gewaltigen Hochkönigs.



Werfenweng, Bischling im Salzkammergut

Der Bischling ist ein hervorragender Flugberg. Das Tennengebirge, ca. 40 km südlich von Salzburg, bietet ein tolles Panorama im Norden und im Süden blickt man auf den Alpenhauptkamm. Hier wurden bereits eine Europameisterschaft im Gleitschirmfliegen und viele kleinere Wettbewerbe durchgeführt. Der Bischling ist recht gut vor Südwind geschützt und das Tennengebirge hält den Nordwind vom Startplatz ab. Werfenweng platziert sich als touristischer Vorreiter bei der Elektromobilität. Es gibt einen schönen Badesee mit Spielplatz und Blick zum Flugberg. Werfenweng liegt auf einem Hochplateau, das von der Tauernautobahn A10 in wenigen Minuten zu erreichen ist. Für Drachenflieger gibt es keine Beschränkungen.

Startplatz: Höhe 1.840 m. Neben der schnellen Icarus-Seilbahn gibt es drei Startplätze für Ost-, West- und Südwind. Im Tal der Salzach weht ein starker Talwind von Nord nach Süd. Dieser dreht südlich des Tennengebirges als Westwind zum Bischling. Hier weht er aber nur noch schwach. Dadurch ist der Hauptstartplatz der Weststart, er liegt direkt vor dem Restaurant neben der Bergstation. Hier starten viele Tandemflieger, außerdem gibt es eine

recht aktive Acroszene. Ambitionierte Streckenflieger finden bereits früh am Oststartplatz Thermik. Gelegenheitsstreckenflieger warten, bis es am Weststart hochgeht.

Landeplatz: Höhe 970 m. Die riesige Wiese liegt nur ca. 300 m von der Talstation der Seilbahn entfernt. Allerdings ist sie etwas geneigt, dadurch wird der Endanflug nach Osten meist recht lang.

Flugpotential: Das Streckenpotential ist enorm. Riesige Dreiecke und Ziel-Rückflüge Richtung Ost und West sind möglich. Für den Gelegenheitsstreckenflieger gibt es ebenfalls eine Menge Möglichkeiten. Daher tummeln sich an guten Wochenenden

recht viele Piloten hier. Flugvorschlag über 25 km: Am Bischling aufdrehen und das Tennengebirge anfliegen, hier zuerst nach Osten bis ans Ende der Kette, anschließend nach Westen, ebenfalls bis ans Ende des Gebirges fliegen. Endanflug zum Bischling oder direkt zum Landeplatz. Für 50 km dehnt man den ersten Schenkel nach Osten aus und fliegt vom Bischling noch einige Kilometer nach Süden und zurück. Talwind: Wie bereits beschrieben, weht nachmittags ein nur schwacher westlicher Wind an den Berg.

Gut zu wissen: Stromleitung nördlich des Landeplatzes. Wer nach Osten startet, sollte nicht zu lange nach Thermik suchen, ►

→ Ein schöner Badesee befindet sich am nördlichen Rand von Werfenweng bei den Sportplätzen, gerade mal einen Kilometer vom Landeplatz entfernt. Hier kann man beim Baden das tolle Panorama des Tennengebirges bewundern.



man muss noch über die südliche Skipiste zum Landeplatz kommen. Da das Tennengebirge Naturschutzgebiet ist, muss 300 m Abstand gehalten werden. Infos dazu gibt es auf der Homepage der Bergbahn.

Jahreszeit/Wetter: Beste Wetterlagen: Hochdrucklagen, West- und Ostlagen, bei leichten Südlagen noch gut fliegbar, wenn es am Alpenhauptkamm schon zu stark bläst. Bei Nordlagen ist das ganze Gebiet im Lee und nicht geeignet.



Familientauglichkeit: Spielplatz im Barbarahof direkt neben der Seilbahn Talstation. Erlebnisspielplatz am Gipfel. Badesee mit Trinkwasserqualität nördlich von Werfenweng. Viele Aktivitäten wie Wandern, Klettern, Mountainbiken, Ausflüge zur Eisriesenwelt in Werfen und Erlebnisburg Hohenwerfen. Die Mozartstadt Salzburg ist nicht weit entfernt.

Infos:

www.werfenweng.org
Hoteltipp: Barbarahof direkt neben der Talstation. Fliegertreffpunkt und tolles Hotel, www.barbarahof.com, Infos zum Fluggebiet gibt es von den fliegenden Wirten. Tel.: +43-6466-402
Bergbahn: www.bergbahnen-werfenweng.com. Tel.: +43-6466-6140
Flugschule: www.austriafly.at in Werfenweng zwischen Landeplatz und Bergbahn gelegen.
Club: www.paragleiter.at mit vielen Infos zum Fluggebiet.

Fiss, Schönjoch im oberen Inntal

Viele Skifahrer kennen und lieben das Skiverbundsgebiet Serfaus-Fiss-Ladis. Warum hier so wenig Gleitschirmflieger sind, ist kaum zu verstehen. Von Landeck sind es gerade mal 20 km zu diesem Traumgebiet. Von Ried im Inntal fährt man ca. 550 Höhenmeter zum Hochplateau auf 1.430 m Höhe. Im Süden erblickt man den beeindruckenden Öztaler Alpenhauptkamm. Neben der Seilbahn bis zur Mittelstation ist im Sommer ein Kinderwunderland aufgebaut. Aktivitäten wie der Fisser Flieger- und Flitzer, Kindererlebnislandschaften und vieles mehr beschäftigen den Anhang der Flieger über mehrere Tage. Das Schöne in Fiss: Man erhält ein kostenloses Seilbahnticket, wenn man dort übernachtet. Leider gibt es keinen Campingplatz. Ein Badesee, allerdings unten in Ried, lässt einen die heißen Tage besser überstehen.

Startplatz: Der Hauptstartplatz befindet sich ein paar Minuten östlich der Bergstation, neben der großen Steinpyramide auf ca. 2.250 m. Er ist groß, breit und fällt leicht geneigt nach Südosten ab. Man startet neben den Lawinenverbauungen. Achtung, hier sind auch Modellflieger unterwegs. Der Platz ist bei guten Bedingungen sogar zum Toplanden geeignet. Ein weiterer Startplatz befindet sich direkt unterhalb der Bergstation Bergdiamant. Er wird viel von den Tandemfliegern benutzt, ist kleiner und steiler. Bei Nordwind kann

man unterhalb des Wasserspeichers starten. Man fliegt in diesem Fall um den Berg herum nach Fendels und landet in Ried. Ein weiterer Startplatz befindet sich neben der Mittelstation, etwa 50 Höhenmeter hinauf auf die Wiese mit Windsack.

Landeplatz: Neben der gelben Verbindungsseilbahn von Ladis nach Fiss auf ca. 1.450 m Höhe, ca. fünf Minuten östlich des Parkplatzes der Seilbahn. Die Wiese ist groß, fällt im westlichen Bereich aber etwas ab. Wer den Endanflug zu tief ansetzt, steht dann im Grashang. Bei stärkerem Talwind kann er bockig sein. Dann wird alternativ unten in Ried gelandet. Die Wiese mit Windsack befindet sich nördlich des Badesees auf der anderen Straßenseite.

Flugpotential: Der Hausbart ist sehr markant und zuverlässig. Links, östlich vom Startplatz, bildet der Berg eine große Mulde, in der viele Lawinenverbauungen stehen. Genau dort geht es hoch. Kleinere Strecken sind einfach. 10 km Zielrück nach Westen führen immer an der geschlossenen Bergflanke entlang. Der Blick auf den Öztaler Alpenhauptkamm und die markante Wildspitze ist sehr beeindruckend. Größere Strecken bis Pfunds und zurück, ca. 30 km, können ebenfalls ohne Talquerung geflogen werden. Dafür fliegt man ca. zwei km nach Westen und dann an die Bergflanke, die direkt ins Inntal abfällt. An diesen Bergen weiter bis zur Schweizer Grenze und auf gleichem Weg zurück. Richtig große Flüge sind nur für gute Stre-

→ Der Spaß für die Kleinen.
Der Fisser Flieger.



→ Fiss bietet viele verschiedene Aktivitäten um das Gebiet familientauglich zu gestalten. Hier die Mittelstation der Seilbahn.





↑ Die Startplätze von Fiss liegen im Gipfelbereich, südlich des Wasserspeichers. Tandempiloten starten oft westlich der Bergstation. Wenn man erst überhöht hat, ist das Panorama gewaltig. Im Norden das beeindruckende Inntal, im Süden der Alpenhauptkamm mit den Öztaler Alpen.



Der DHV empfiehlt Fortbildung und Reisen mit DHV-anerkannten Performance-Flugschulen. Siehe www.dhv.de unter Travel&Training

ckenflieger geeignet, weil man auf ca. zehn Kilometern hinter Pfunds nicht mehr landen kann. Wer immer hoch fliegt, kann das aber auch schaffen. Der Rückflug gegen den Talwind ist schwierig. Der Flug nach Landeck zum Venet ist aufgrund größerer Talwindleegebiete eher ungünstig. Ein Flug auf die südliche Talseite des Inntals nach Fendels ist am Nachmittag gut machbar, scheint doch die Sonne gegen 14-15.00 Uhr gut dort hin.

Drachenfliegen in Fiss: Drachenflieger sind gern gesehen, aber: Drachen können nur morgens um 8.00 Uhr und abends kurz vor Betriebsschluss transportiert werden. Der Startplatz liegt 200 m Richtung Osten von der Bergstation. Drachen können in Fiss am Gleitschirmlandeplatz landen, ist aber eher schwer zum Anfliegen. Eher zu empfehlen ist der Gleitschirmlandeplatz in Ried, weil er länger und generell besser geeignet ist. Meist fliegen Drachenflieger vor allem in Landeck am Venet/Krahberg.

Gut zu wissen: Der nördliche Talwind kann am Nachmittag recht hoch reichen und das Schönjoch überströmen. Wenn der

Wind nicht zu stark ist, startet man nach Norden und fliegt nach Fendels.

Talwind: Er strömt im Inntal bei Landeck von Nordost nach Südwest und strömt auch stark ins Oberinntal hinein. Bei starkem Talwind im Sommer, kann es am Landeplatz in Fiss nachmittags bockig werden, dann besser in Ried landen.

Jahreszeit/Wetter: Beste Wetterlagen sind Hochdrucklagen und leichte Nordwestlagen. Bei Westlagen herrscht meist Südwind am Startplatz. Bei Südlagen ist meist schnell starker Wind vorherrschend. Die Einheimischen fahren dann nach Wates südlich vom Reschensee, wo das Fliegen oft noch möglich ist.

Familientauglichkeit:

Durch die vielfältigen Aktivitäten der Bergbahnen kommt nicht so schnell Langeweile auf. Darüber hinaus kann man Mountainbiken, Wandern, Klettern und vieles mehr. Ein Sportgeschäft neben der Seilbahn Schönjoch hilft gerne weiter.



Infos:

Tourismus/Unterkünfte: www.serfaus-fiss-ladis.at, Tel. +43-5476-6239
Tandemflieger und Fluggebietsbetreuer Roland Patsch: www.tandemfliegen-tirol.com, Tel. +43-650-3982773.

Anzeige

Harzer Gleitschirm- und Motorschirmschule



Gleitschirmfliegen im Harz seit 1987
Berg - Winde - Tandem - Reisen



Motorschirmausbildung seit 1994



Windenprofi seit 1990

Fliegen ist geil!
www.paracenter.com

info@paracenter.com / +49 (0) 5322 1415
Shop: Am Horn 9 / 38667 Bad Harzburg



Skyperformance Center
DHV-zertifiziertes Training



→ Flug im wunderschönen Isartal mit der bei Paddlern sehr beliebten Isar.

Lenggries, Brauneck im Isartal

Das Brauneck ist einer der Hausberge der Münchner und deshalb herrscht an guten Flugtagen am Wochenende reger Flugverkehr. Es ist der einzige Berg mit einem schönen Südstartplatz im großen Umkreis. Das Panorama ist hervorragend, an klaren Tagen sieht man den Alpenhauptkamm, den Großvenediger, die Karwendelkette sowie das Zugspitzmassiv. Im Norden erkennt man München. An der Talstation gibt es vielfältige Möglichkeiten. Ein sehr beliebter Bikepark wurde vor ein paar Jahren eingerichtet. Die Kids können in den nahen Klettergarten oder Bullcart fahren und die ganz Kleinen finden einen Strei-

chelzoo, alte Traktoren zum Herumklettern und einen Spielplatz. Wer mit dem Wohnmobil kommt, darf beim Kauf eines Bergbahntickets am Parkplatz übernachten. Es gibt wenige Fluggebiete, wo so viel in naher Umgebung unternommen werden kann. Ein perfektes Familienfluggebiet.

Startplatz: Es gibt drei Hauptstartplätze, der Süd- und Nordstart (1.550 m) sind direkt im Gipfelbereich zu finden. Sie sind in wenigen Minuten erreicht. Der Oststartplatz (1.500 m) befindet sich im Garlandkessel direkt neben dem Panoramarestaurant, hier wird morgens oft geschult und viel Tandem morgens benutzt, bis ca. 12.00 Uhr. Da das Gelände vor dem Startplatz recht thermisch ist, starten die Streckenflieger hier

bereits um 10.30 Uhr. Nach Einsetzen des Talwindes wird auf den Nordstartplatz gewechselt. Hier entstehen meist erst gegen 13.00 Uhr nutzbare Thermiken. Der Talwind schiebt die warme Luft des vorgelagerten Geländes an den Berg. Bei deutlichen Ostlagen wird ganztags im Garland gestartet. Deutliche Westlagen sind am Brauneck schlecht, dann startet man besser am Wallberg im Tegernseer Tal. Für Drachenflieger gibt es eine Südrampe neben dem Gleitschirmstart und die Nordrampe am Gipfelkreuz. Drachen müssen allerdings kurz gepackt werden, was wahrscheinlich einer der Gründe ist, dass man nur noch wenige sieht.

Landeplatz: Höhe 700 m. Er befindet sich ca. 200 m im Südosten der Talstation. Er ist groß, aber von drei Baumreihen umgeben. Der Talwind weht in der Regel zuverlässig aus Norden, ohne Turbulenzen verursachende Baumreihe. Spät nachmittags weht meistens die kalte herabfließende Luft der Ostseite des Braunecks als Westwind zum Landeplatz. Dieser Wind reicht aber nur 50 m hoch, darüber weht der Nordwind. Zum Landen wird die Nordwindlandevolte geflogen und beim Endanflug lenkt man etwas gegen Westen. Der Landeplatz der Drachenflieger liegt am nördlichen Parkplatz der Bergbahn.

Flugpotential: Das Flugpotential ist riesig, 200 km Zielrück nach Westen wurden schon geflogen, die Standardaufgabe sind

→ Die Kleinen vergnügen sich im Kinderparadies an der Talstation.

Die beiden Gasthäuser „Alte Mulistation“ und das neue Erlebnisrestaurant „Jägers“ bieten viele Attraktionen.

Der Bikepark am Streidelhang neben der Talstation ist bei den Downhillern und Flowridern sehr beliebt.



aber große Dreiecke um das Karwendelgebirge. Da es an klaren Talverläufen fehlt, sind diese Strecken guten Piloten vorbehalten. Einsteiger können schöne, kleinere Strecken zur Benediktenwand und zurückfliegen. Wichtig hierbei ist die Einsteigerregel: Immer hoch fliegen, nur wenn man ganz oben ist, fliegt man weiter. Die Punkte, wo Hausbärte zu finden sind, hängen davon ab, ob der Talwind weht oder nicht. Vor dem Südstartplatz geht es oft hoch, aber auch über der Bergwachthütte und besonders über dem Kotiger Stein, das ist der ca. 300 m südöstlich aufragende kleine baumbewachsene Gipfel. Wer hier nichts findet, kann direkt zum Landeplatz fliegen. Die Hausbärte bei Nordwind befinden sich an den Nordflanken der Kette, die ins Isartal führt.

Talwind: Morgens, bis ca. 10.00 Uhr, weht der Bergwind als Südwind am Landeplatz. Danach dreht er langsam auf Nord und erreicht seine volle Stärke von ca. 20 km/h ungefähr am frühen Nachmittag. Ca. 300 m südlich des Landeplatzes steht eine kleine Bergflanke quer im Talwind, hier kann man sehr einfach und entspannt ewig soaren. Bei mehr als vier Piloten wird es allerdings eng an der Kante. Die Kante wird Klein-Lanzarote genannt. Ein Hinweis darauf, dass man in Lanzarote gut soaren kann.

Gut zu wissen: Es wird hier viel bei Südwind geflogen, nicht jeder Südwind ist gleich Föhn. Das Brauneck ist zwar sehr gut vor starkem Südwind geschützt, aber natürlich kann auch hier der Föhn durchbrechen. Von der Bergstation läuft ein Transportseil nach Süden zur Florihütte hinab. Wer vom Südstart kommend, tief zum Landeplatz fliegt, muss darauf Acht geben. Man sieht es aber bereits vom Startplatz aus. Der Nordstartplatz ist eher flach, nicht perfekt geneigt und fällt nach ca. 100 m senkrecht ab. Wer schlecht im Flachen startet, kann hier Probleme haben. Manchmal herrscht oben noch Südwind, während unten bereits der nördliche Talwind weht. Wer dann tief abfliegt, schafft es manchmal nicht über die Soaringkante vom Landeplatz. Wenn's nicht reicht, nicht draufhalten, sondern abdrehen, möglichst weit Richtung Süden fliegen und auf den riesigen Wiesen in Wegscheid landen. So gerät man nicht in das turbulente Lee auf der Südseite der Soaringkante.

Jahreszeit/Wetter: Beste Wetterlagen sind Hochdrucklagen, alle leichten Windlagen. Ostlagen sind zwar geeignet, aber meistens turbulent. Stärkere Westlagen sind völlig ungeeignet. Bei Südlagen bietet sich für Streckenflieger an, nach Norden Richtung München zu fliegen. Mit dem Zug kommt man direkt nach Lenggries zurück.

Am Brauneck wird das ganze Jahr über geflogen. Streckenflieger weichen im Hochsommer in die zentraleren Alpen aus, weil die Luftschichtung an der Alpennordseite oft stabil wird. Man kann dann zwar schön fliegen, aber meist nicht hoch aufdrehen.

Familientauglichkeit: Die vielfältigen Aktivitäten im Tal bieten für jeden etwas. Man kann Wandern und gemütliche Berghütten laden zum Verweilen ein. Im Isartal gibt es eine Vielzahl von Mountainbiketouren. Familien mit kleinen Kindern fahren gerne auf dem flachen Isarradweg, der zwischen Bad Tölz und dem Eingang zum Jachenautal am schönsten ist. Einen Badensee findet man südlich von Lenggries neben der Bundesstraße und sollte es mal regnen, lädt die Isarwelle zum Baden ein.



Infos:

Tourismus, Unterkünfte, Campingplatz und vieles mehr: www.lenggries.de
 Bergbahn: www.brauneck-bergbahn.de,
 Tel. 08042-503940
 Flugschule in der Bergbahn Talstation:
www.adventure-sports.de, Infos über das
 Fluggebiet und Wetteraushang,
 Tel. 08042-9486
 Club: www.lenggrieser-gleitschirmflieger.de

Anzeige

SKYMAN

Live your adventure!

Superleichtes Equipment für Abenteurer,
XC- und Tandem-Piloten

Ultraleichte Freiheit!

www.skyman.aero



Alle DHV-Mitglieder sind herzlich eingeladen!

DHV Regional - für jed

**Aktuelle Fach- und Videobeiträge
Diskussion regionaler Themen und Wahl der Delegierten**

Ausbildung

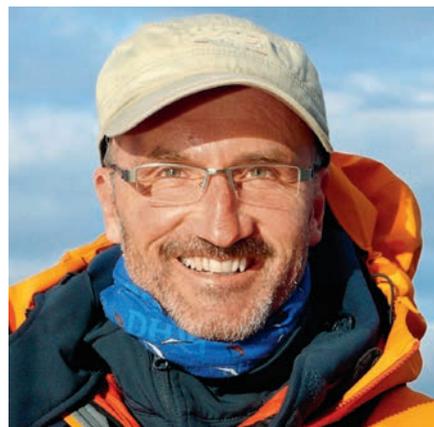
Modernes Groundhandling mit Schwerpunkt Starttechnik demonstrieren Simon Winkler oder Andreas Schöpke.

Dafür hat das DHV-Lehrteam unter der Leitung von Peter Cröniger eine Serie von Youtube-Tutorials produziert. Schritt für Schritt wird die Schirmbeherrschung am Boden erlernt, verfeinert und perfektioniert.



Video Highlights

DHV-Vorstand Charlie Jöst zeigt unseren Sport von der schönsten Seite, spannend, lehrreich und einfach faszinierend.



Gelände | Flugbetrieb

Björn Klaassen referiert zu Fluggeländen, Luftraum und besonderen XC-Flügen in den Regionen.

len was

zur DHV-Jahrestagung

Einladung Regionalversammlung

Antrags- und stimmberechtigt sind alle persönlichen Mitglieder, die ihren Wohnsitz in der Region haben. Für den Wohnsitz gilt der dem DHV gemeldete Stand am 11.09. des jeweiligen Jahres. Mitglieder, die im Ausland wohnen, haben die Möglichkeit, die Regionalversammlung in der Region ihrer Wahl zu besuchen. Jeder Stimmberechtigte kann sein Stimmrecht durch schriftliche Vollmacht auf einen anderen Stimmberechtigten in der Region übertragen (Vollmachtsformular hier im Heft oder auf www.dhv.de unter DHV und DHV-Versammlungen). Jeder Bevollmächtigte kann höchstens 4 fremde Stimmen vertreten. Zum Zweck der Stimmübertragung bitte nur das Vollmachtsformular benutzen, das vollständig ausgefüllt und unterschrieben sein muss. Bitte den DHV Mitgliedsausweis mitbringen.

Vorläufige Tagesordnung

1. Begrüßung und Regularien
2. Genehmigung des Protokolls der Regionalversammlung 2016 (veröffentlicht im DHV Info 203)
3. Aktuelle Informationen und Kurzvorträge
4. Regionale Themen
5. Wahl der Delegierten für die Jahrestagung am 18. November 2017
6. Wahl des Regionalbeirats in die DHV Kommission
7. Sonstige Anträge

Tagungsbeginn 13:30 Uhr

Stimmkartenausgabe von 12:30 Uhr bis 13:30 Uhr

Die Vormittagsrunde für Vereinsvorstände findet bei allen Regionalversammlungen wieder ab 10:00 Uhr statt.

Termine und Orte

Regionalversammlung Ost

(Berlin, Brandenburg, Mecklenburg-Vorpommern, Sachsen, Sachsen-Anhalt, Thüringen)

► 7. Oktober 2017

Haus des Gastes, Neuer Markt 1

17192 Waren (Müritz)

Ausrichter: Warener Luftsportverein e.V.

ca. 14 Delegierte zu wählen

Regionalversammlung Nord

(Bremen, Hamburg, Niedersachsen, Schleswig-Holstein)

► 8. Oktober 2017

Hochschule Bremen, Zentrum für Medien- und

Informationstechnologie, Raum 409, Flughafenallee 10

28199 Bremen

Ausrichter: GSC Weser und DFC Weser e.V.

ca. 12 Delegierte zu wählen

Regionalversammlung Mitte

(Hessen, Nordrhein-Westfalen, Rheinland-Pfalz, Saarland)

► 14. Oktober 2017

Kulturhaus Gersheim, Bahnhofstraße 1a

66453 Gersheim

Ausrichter: 1. Para-Ski-Club Saar e.V.

ca. 52 Delegierte zu wählen

Regionalversammlung Südwest

(Baden-Württemberg)

► 15. Oktober 2017

Klostertscheune Oberried, Klosterplatz 4

79254 Oberried

Ausrichter: GSC Colibri e.V.

ca. 48 Delegierte zu wählen

Regionalversammlung Südost

(Bayern)

► 21. Oktober 2017

Wendesteinhalle, Schlossstraße 2A

83098 Brannenburg

Ausrichter: Bergdohlen Brannenburg e.V.

ca. 59 Delegierte zu wählen

Beginn
13:30 Uhr



DHV-Jahrestagung 2017

Für Delegierte

Samstag, 18. November 2017
Beginn: 13:00 Uhr

Haus des Gastes, Am Hagen 10, 34508 Willingen

Vorläufige Tagesordnung

1. Begrüßung und Regularien
2. Genehmigung des Protokolls der Jahrestagung 2016
(veröffentlicht im DHV-Info 203)
3. Bericht des Vorstandes
4. Bericht der Kassenprüfer
5. Entlastung des Vorstandes
6. Neuwahl des Stellvertretenden Vorsitzenden und des Technikvorstandes
7. Neuwahl der Kassenprüfer
8. Anträge
9. Wirtschaftsplan für 2018
10. Ausrichter der Jahrestagung 2018

Stimmberechtigt sind nur die auf den

Regionalversammlungen gewählten Delegierten.



In Willingen ist für jeden sportlichen Geschmack und fast jedes Wetter etwas geboten.

Für alle Mitglieder

XC-Sportlertag

Sonntag, 19. November 2017

Beginn: 10:00 Uhr

Haus des Gastes, Am Hagen 10, 34508 Willingen

Großer **DHV**  **XC** Event

mit Siegerehrungen

Erstklassige Filmbeiträge und Vorträge

Bitte hier abtrennen

Vollmacht

Nur gültig, wenn vollständig ausgefüllt und unterschrieben!

Blankovollmacht und Untervollmacht sind nicht zulässig!

Name des Vollmachtgebers:

Mitglieds-Nr.:

Anschrift:

Ich übertrage mein Stimmrecht bei der DHV-Regionalversammlung auf den dort anwesenden

(Name des Bevollmächtigten)

Ort, Datum

Unterschrift des Vollmachtgebers

Der Schwarzwald von oben

Zwei Schwarzwälder aus dem Nova Pilots Team, Felix Bässgen und Timm Asprien, stellen uns ihre Lieblings-Fluggebiete vor. Zum einen der Kandel, einer der beliebtesten Startplätze des Schwarzwalds, ideal für Strecken- und Genussflüge, und zum anderen die Vogtmaiers-Kanzel, die sich für entspannte Hike&Fly Tage mit Streckenflug Potential anbietet.

Text und Fotos: Felix Bässgen und Timm Asprien

Soweit man sehen kann: Berge, Wälder, Wiesen, Dörfer – der Schwarzwald eignet sich perfekt zum Gleitschirmfliegen. Es gibt ausgezeichnete Startplätze, genügend Landeplätze und gute Möglichkeiten, um nach einem Streckenflug wieder nach Hause zu kommen. Im Frühjahr entwickelt sich oft gute Thermik, die bis in den Spätsommer anhält. Piloten, die sich im Winter auf die Berge wagen, werden mit verwunschenen Landschaften belohnt, denn aus der Luft sehen die schneebedeckten Tannen einfach atemberaubend aus.

Der Kandel

von Felix Bässgen

Im Schwarzwald erhebt sich mein Lieblingsberg: der Kandel. Er liegt am Rand des Schwarzwalds und bietet eine Aussicht über das flache Rheintal. Er ist nicht weit von

Freiburg entfernt, sodass ich keine lange Anfahrt habe und jederzeit spontan fliegen gehen kann. Aber auch mit langer Anfahrt lohnt es sich, am Kandel fliegen zu gehen, denn er bietet eine einfache Auffahrt und relativ viel Arbeitshöhe. Darum ist er auch bei Drachenfliegern sehr beliebt.

Daten und Fakten zum Kandel:

Lage: BW, bei Waldkirch

Koordinaten Weststartplatz:

48° 3' 55" N, 8° 0' 56" O

Koordinaten Südstartplatz:

48° 3' 32" N, 8° 0' 58" O

Koordinaten Westlandeplatz Heimeck:

48° 5' 47" N, 7° 59' 14" O

Koordinaten Südlandeplatz im Glottertal:

48° 2' 45" N 7° 58' 20" O

Höhenunterschied: 860 Hm

Startrichtung: S, SW, W, NW

Drachenrampe am Weststartplatz

Anfahrt/Auffahrt

Am Fuße des Kandels liegt auf der Westseite die Stadt Waldkirch. Diese befindet sich ca. 15 km nördlich von Freiburg. Von Waldkirch aus sind es ca. 12 km auf den Kandel hoch. Die Auffahrt ist unkompliziert, da es eine Straße gibt, die über den Berg führt und direkt am Startplatz vorbei geht. Aus diesem Grund funktioniert das Trampen sehr gut und Fahrgemeinschaften sind auch eine beliebte Lösung. Im Sommer fahren zwei Vereinsbusse des DGFC Südschwarzwalds vom Landeplatz Heimeck, auf der Westseite, zum Startplatz. Ein öffentlicher Bus fährt von der Südseite über das Glottertal auf den Kandel. Ist man lieber zu Fuß unterwegs, gibt es verschiedene Wanderpfade zur Auswahl. Über den Damenpfad kann man den Startplatz zum Beispiel in 2 Stunden erreichen.





↑ Im Schwarzwald auf Strecke

Start- und Landeplätze

Das Bild vom Kandel aus der Luft zeigt beide Startplätze. Der Südstartplatz eignet sich nur bei reinem Südwind, da die angrenzenden Baumreihen sonst schnell ein Lee erzeugen. Der Weststartplatz geht bei WSW bis NW.

Die Strecke vom Weststartplatz zum Landeplatz ist ziemlich lang. Das sollte man beim Thermiksuchen im Hinterkopf behalten, damit man ihn noch erreicht.

Die Landeplätze sind vom jeweiligen Startplatz aus nicht sichtbar, sodass man sich den Landeplatz vorher anschauen muss.

Beim Landen mit dem Gleitschirm muss man darauf achten, keine Drachen zu behindern und möglichst nicht gleichzeitig zu landen. Die genauen Landevolten für Drachen und Gleitschirme sind auf der Webseite des DGFC Südschwarzwalds in einer Grafik dargestellt (www.dgfc-suedschwarzwald.de).



→ Ein Drachenflieger über dem Weststartplatz



↑ Mit dem Gleitschirm vor Waldkirch

Verein / Wettercheck

Der Verein am Kandel ist der DGFC Schwarzwald. Auf der Homepage gibt es eine Webcam, sodass man schon von zu Hause aus die aktuelle Wetterlage und die Windrichtung beurteilen kann. Zudem wurde vor kurzem eine neue Wetterstation installiert. Um als Gast am Kandel fliegen zu dürfen, muss man den B-Schein besitzen. Für Nicht-Vereinsmitglieder ist zudem eine Tagesmitgliedschaft notwendig und eine Patenschaft eines am Startplatz anwesenden Vereinsmitglieds.

Streckenflug

Im Frühjahr ist der Kandel ein beliebter Startplatz für Streckenflüge, da er mit 860 Metern Höhendifferenz für den Schwarzwald relativ viel Arbeitshöhe bietet. Sehr praktisch ist der West- und Südstartplatz, da der Wind meist aus Süd/West weht. Außerdem hat man bei Streckenflügen mit Rückenwind dann noch den ganzen Schwarzwald vor sich. Im Frühjahr setzt die Thermik auf der Westseite erst spät ein, so dass die früh startenden Streckenpiloten am liebsten auf Süd starten. Allerdings ist hier die Wan-

derfalkenschutzzone zu beachten, die von Februar bis Juli aktiv ist. Somit eignet sich der Kandel eher für einen späteren Startzeitpunkt.

Die beliebteste Route für einen Streckenflug ist die Elztalrunde. Also vom Kandel aus einmal das Elztal hoch und wieder zurück zum Kandel. Die Strecke ist bei guter Thermik relativ einfach zu erfliegen und bietet viel Sicherheit. Wenn die Thermik mal nachlässt, kann man immer in das breite Elztal mit vielen großen Wiesen abgleiten und steht dann direkt an der B294, die zum Kan-



Wichtige Infos für Gastflieger

📍 http://map-service.heidelberg.de/hd_map/hd_data/ch_cal/index-gast.html

↓ Blick ins Elztal





↑ Über dem Startplatz Vogtmaiers Kanzel

del zurückführt. Die klassische Elztrunde ergibt ein Flaches Dreieck mit ca. 35 km xc-Distanz. Die Elztrunde kann man auch zu einem FAI-Dreieck erweitern, indem man über Freiamt oder Furtwangen zurückfliegt.

Bei etwas Höhenwind lässt sich vom Kandel aus auch gut freie Strecke fliegen. Hierbei wird oft mit Rückenwind entweder Richtung Norden den Schwarzwald entlang geflogen, oder bei Westwind zur Alb und zum Bodensee. So wurden vom Kandel aus mit dem Gleitschirm schon Flüge mit knapp 200 km offene Distanz geflogen.

Genussflug

Für Genussflieger, oder Streckenflieger, die von der Thermik im Stich gelassen werden, bietet der Kandel viel Höhe zum Abgleiten und Aussicht genießen. Vom Startplatz aus kann man im Gleitflug über die Stadt Waldkirch fliegen und schließlich am Landeplatz einlanden. Mit etwas Thermik reicht es sogar über Waldkirch hinweg bis zur Kastelburg und wieder zurück zum Landeplatz. Für die Genussflieger ist besonders der Flug zum Sonnenuntergang im Spätsommer oder Winter zu empfehlen. Durch die Ausrichtung nach Südwesten kann man der Sonne entgegen gleiten. Im Winter gibt es zudem oft Bodennebel, der nach und nach ins Tal zieht. Allerdings sollte man sich bei Boden-

nebel vor dem Start vergewissern, dass der Landeplatz noch frei von Nebel ist.

Resümee

Der Kandel bietet somit nicht nur die großartige Möglichkeit, den Schwarzwald bei einem Streckenflug zu erkunden, sondern auch einfach entspannt abzugleiten. Durch die unkomplizierte Auffahrt kann man auch nach einem Streckenflug oder der Arbeit einen gemütlichen Abendflug anhängen. Die dann auftretenden Lichtstimmungen aus der Luft zu betrachten und bei ruhigen Bedingungen mit Freunden dahin zu gleiten, ist das, was für mich das Gleitschirmfliegen ausmacht.

Bad Griesbach - Vogtmaiers-Kanzel

von Timm Asprion

Im nördlicheren Schwarzwald befindet sich mein persönlicher Lieblings-Startplatz: Die Vogtmaiers-Kanzel. Dieser liegt direkt am Hauptkamm des Schwarzwalds und bietet eine Aussicht über das Renchtal und den vorgelagerten Dollenberg. An besonderen Tagen blickt man sogar bis in die Vogesen. Der Startplatz ist nur zu Fuß zu erreichen,



2-Jahres-Checks

Reparaturen

Retter packen

Sicherheit rund um Euren Schirm - flugschulungsabhängig & kompetent! Ich freue mich auf Euch! Happy landings,

Wolfgang



PARA - SERVICE
mail@para-service.de
www.para-service.de

WOLFGANG MARXT
Aiblinger Straße 52
83075 Bad Feilnbach



NEU

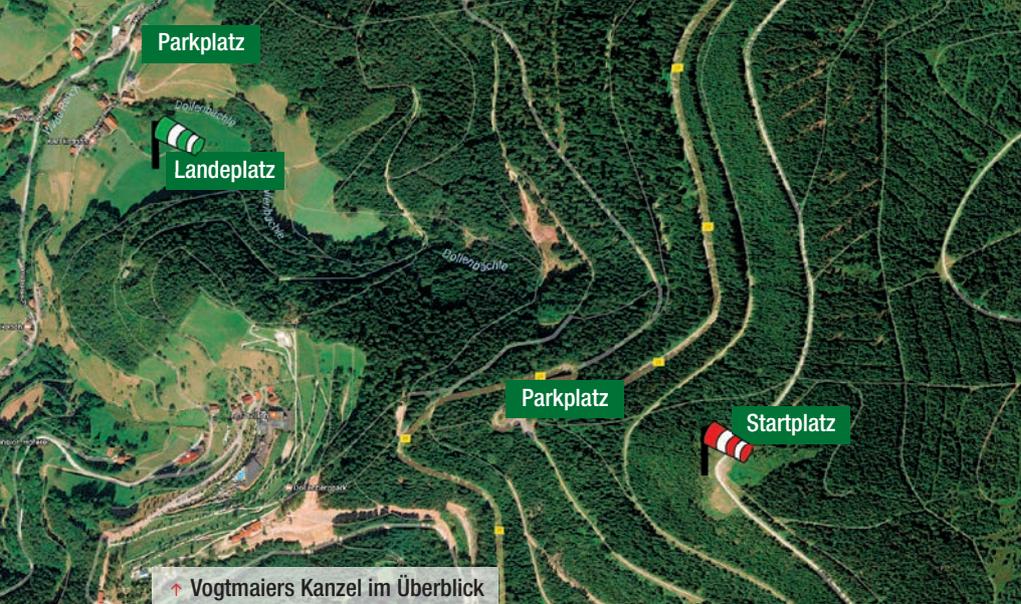
SD series 3G



www.flymaster.de

Unterstützt durch Flymaster





Daten und Fakten zu Vogtmaiers-Kanzel:

Lage: BW, bei Bad Griesbach
 Koordinaten Startplatz:
 48°27'28 N, 8°15'41 O
 Koordinaten Landeplatz:
 48°27'42 N, 8°14'53 O
 Höhenunterschied: 340 Hm
 Startrichtung: SW, NW

was wahrscheinlich auch ein Grund dafür ist, dass dies mein Lieblingsstartplatz ist. An guten Flugtagen sind meist ein paar Baiersbronner Vereinsflieger da, aber das war es dann auch. Kein Anstehen oder gar Hektik breitet sich am Startplatz aus, sodass man den Schwarzwald von seiner schönsten naturverbundenen Seite genießen kann. Es besteht die Möglichkeit in Richtung SW und NW zu starten.

Anfahrt

Aus Richtung Freudenstadt: Der B28 folgen Richtung Kniebis, danach beim Abzweig auf die B500 / Alexanderschanze (ab hier sind es noch ca. 3,3 km) gerade aus weiterfahren und der B28 Richtung Bad Griesbach folgen. Dann befindet sich vor einer 180° Kehre links der Parkplatz, der auch weiter unten auf dem Bild zu sehen ist.

Aus Richtung Oppenau: Der B28 ca. 16 km

folgen und dabei Bad Peterstal und Bad Griesbach durchqueren. Nach Bad Griesbach beim Aufstieg Richtung Kniebis befindet sich nach einer 180° Kehre der weiter unten beschriebene Parkplatz auf der rechten Seite.

Von diesem beschriebenen Parkplatz aus ist der Startplatz gut zu erreichen, mehr dazu weiter im Text.

Anreise mit den Öffentlichen Verkehrsmitteln: Ab Freudenstadt: Es fährt im Zeitraum vom 01.04. bis zum 31.10. ein Bus bis zur Haltestelle Alexanderschanze, von dort aus führt ein relativ ebener 3,2 km langer Weg (Teil des Schwarzwald Westwegs) bis zum Startplatz.

Ab Oppenau: Die Ortenau S-Bahn verkehrt regelmäßig zwischen Offenburg und Bad Griesbach. Die Abfahrtszeiten findet man im Online-Fahrplan unter www.ortenau-s-bahn.de

Start und Landeplatz

Im Bild erkennt man Start- und Landeplatz, die Parkmöglichkeiten beim Landeplatz und weitere Parkplätze zwischen Start- und Landeplatz.

Der obere Parkplatz kann genutzt werden, um den Aufstieg vor dem Flug zu verkürzen. Ab hier ist es ein 1,2 km langer Aufstieg mit 120 Hm bis zum Startplatz. Zudem wird im Bild erklärt, wie man am besten vom Landeplatz zu diesem oberen beschriebenen Parkplatz gelangt. Der beschriebene Weg mit einer Länge von 2,1 km und 220 Hm führt unter anderem auch durch den sehr schönen Dollenberg-Park. Die Kombination aus den Routen bildet somit den kompletten Aufstieg zwischen Lande- und Startplatz.

Die zwei Wiesenstartplätze, ausgerichtet nach SW und NW, sind relativ steil gelegen, aber dennoch gut zu starten. Möglich ist ein Aufziehen des Schirms oberhalb oder auch

welcome to the **ATOS** family

Silent Glider

Einsitzige Trikegondel mit Einziehfahrwerk
 Motorisierung elektrisch oder mit Verbrennungsmotor
 Flächen: ATOS VRS 190, VR 190, VQ 190, VRS 280



ATOS-Flächen: ATOS VR, ATOS VQ race - Leistung pur
 ATOS VRS, VRS light - Das leichte Duo
 ATOS plus - Der Gleiter
 ATOS VQ - Der Intermediate
 ATOS VX - Die Tandemfläche

A-I-R

A-I-R GmbH
 Sesselbahnstraße 8
 87642 Halblech-Buching
 www.A-I-R.de

fon: +49 (0)8368 9148848
 fax: +49 (0)8368 9148849
 email: info@A-I-R.de

unterhalb des Weges. Dabei den Wind beachten und nur bei ausreichendem Startwind starten. Bei zu starkem Wind besteht die Möglichkeit, den Landeplatz nicht zu erreichen. Direkt nach dem Start sollte man nicht gleich tief in den Kessel linker Hand fliegen, da sich dort unterhalb keine Landeflächen anbieten. Der Startplatz befindet sich am Rande eines Vogelschutzgebietes (NATURA 2000). Aus diesem Grund darf hinter dem Startgelände (Richtung Osten) nicht tiefer als 300 m über Grund geflogen werden.

Der Landeplatz ist vom Startplatz aus nicht zu sehen, deshalb macht es wirklich Sinn, sich den Landeplatz vor dem ersten Flug anzuschauen. Die Landefläche ist mehr als ausreichend und gut anzufliegen. Bei stark thermischen Verhältnissen ist mit Turbulenzen am Landeplatz zu rechnen. Unerfahrene Piloten sollten sich an diesen Tagen auf Flüge in den ruhigeren Morgen- und Abendstunden beschränken. Natürlich wird es auch geduldet, bei ausreichender Höhe und unter Berücksichtigung anderer Piloten, Radfahrer und Fußgänger wieder auf der Vogtmaiers-Kanzel zu landen.

Hike + Fly Liebhaber und Genussflieger

Wer die Ruhe und Nähe zur Natur mag, wird Bad Griesbach mit seiner Vogtmaiers-Kanzel lieben. Wie im Bild zuvor schon dargestellt gibt es hier mehrere Möglichkeiten zum Hike&Fly. Rund um das Fluggebiet gibt

es ausgeschilderte Wanderwege und auch bewirtschaftete Hütten. Zudem verabreden sich auch Genussflieger hier und Gäste sind natürlich willkommen. Nach teils stundenlangen Flügen an der Westkante entlang des Renchtals landet man am Landeplatz ein und lässt zusammen mit anderen Fliegern den Flugtag zusammen am nahe gelegenen Bierbrunnen Revue passieren.

Streckenflug

Im Frühjahr bis manchmal in den Herbst hinein ist die Vogtmaiers-Kanzel ein ausgezeichnete Startplatz für Streckenflüge, da sich der Startplatz direkt am Hauptkamm des Schwarzwald befindet. Der Startplatz, der nach SW ausgerichtet ist, steht ab Mittag an guten Flugtagen direkt zur Sonne und bietet von dort an zuverlässige Thermik. Den Anschluss zur Thermik findet man meist direkt nach dem Start entlang der Kante, über dem oberen Parkplatzbereich, über dem Dollenberg oder der Kante entlang Richtung Alexanderschanze. Findet man den Aufstieg nach oben, dann hat man die besten Voraussetzungen, um weiteren Thermikanschluss zu finden. An Flugtagen mit schwachem Wind entsteht über dem Schwarzwald meist eine Konvergenz, in die es sich schön einsteigen lässt. Ein Fliegen in Richtung Nord und Süd ist dabei gut möglich. Ebenso lässt es sich auch gut mit Wind aus Westen in Richtung Osten fliegen. Das Gebiet zwischen Schwarzwald und Alb ist

zwar etwas flacher, aber trotzdem thermisch gut und ergiebig. Den Stuttgarter Luftraum muss man natürlich im Auge behalten, dieser ist aber bei Westwind gut südlich zu umfliegen. Das Erreichen der Alb ist für mich dann wie das Sahnehäubchen auf der Schwarzwälder Kirschtorte, denn dieses Gebiet bietet beste Möglichkeiten, um den Streckenflug weiter auszuweiten.

Verein / Wettercheck

Das Fluggelände Bad Griesbach – Vogtmaiers-Kanzel gehört zum Drachen- und Gleitschirmflugverein Baiersbronn e.V. Tageskarten sowie auch Jahreskarten sind bei Vereinsmitgliedern erhältlich. Nähere Infos, auch zum Hike&Fly Fluggebiet der Hornsgrinde findet man unter www.baiersbronn-flieger.de. Um an Wetterinformationen zu gelangen, verwende ich unter anderem Meteomedia. Die Stationen Hornsgrinde und Dollenberg bieten dabei brauchbare Wetterdaten.

Resümee

Die Vogtmaiers-Kanzel gibt mir die Möglichkeit, aus dem Alltag auszusteigen und den Schwarzwald von seiner schönsten Seite zu genießen, da hier weder Trubel noch Hektik herrschen. Zusätzlich gefällt mir natürlich das Strecken-Potential. Von hier aus wurden schon Flüge bis an den Bodensee oder bis über Ulm verwirklicht. ▽

Anzeigen

www.icaro-paragliders.com

ICARO Gravity
EN B

DAS HERZSTÜCK DER B-KLASSE

Lijak in Slowenien

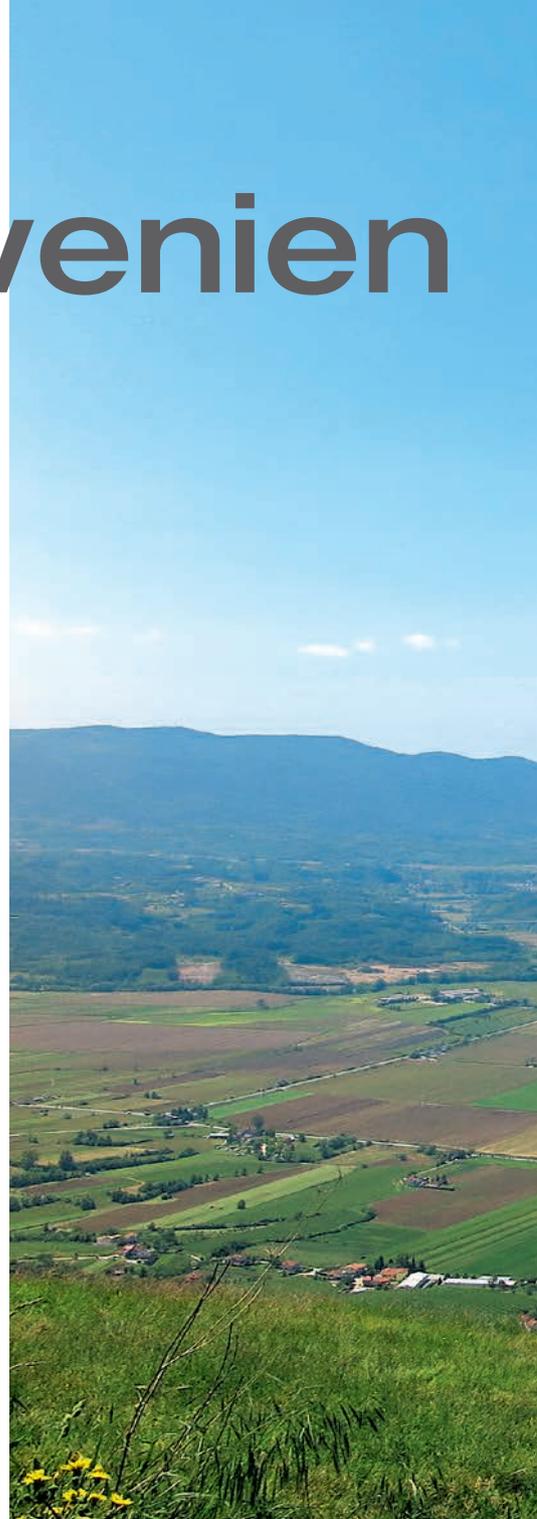
Es muss nicht immer Bassano sein.

Text und Fotos: Karsten Kirchhoff

Der Westen Sloweniens ist geprägt durch ein submediterranes Klima mit viel Sonne, milden Wintern sowie heißen Sommern. In der Region Primorska liegt nahe Nova Gorica eines der populärsten und bekanntesten Fluggelände des Landes, der Lijak. Begünstigt durch seine Lage zwischen dem Golf von Triest im Süden und den Julischen Alpen im Norden findet man durchschnittlich am Lijak mehr Flug- und Thermiktage als in vielen anderen Fluggeländen.

Selbst wenn die Bora (trockener, kalter und böiger Fallwind zwischen Triest und der kroatischen Adriaküste) in den höheren Regionen weht, bleibt das tiefer gelegene Fluggelände Lijak oft (nicht immer!) vom Wind verschont. Die Landschaft ist abwechslungsreich und reizvoll. Die nach Südwesten ausgerichtete, bewaldete Hangkante erinnert an deutsche Mittelgebirge. Sie erstreckt sich über eine Länge von etlichen Kilometern Richtung Südosten. Die Topografie des Fluggeländes ist einfach. Fluganfänger können hier neben Trainingsflügen auch problemlos erste Thermik- und Soaringerfahrten sammeln. Der Hauptlandeplatz des Fluggeländes liegt östlich der Stadt Nova Gorica, direkt neben der Landstraße Richtung Sempas. Aus östlicher Richtung kann der Landeplatz hindernisfrei angefliegen werden. Im Nordwesten beschränken eine Stromleitung und eine kleine Häuseransammlung die Freiheit im Anflug. Im Südwesten begrenzt die Landstraße den Landeplatz. Am Landeplatz informiert eine große Infotafel Piloten über das Fluggelände, geltende Flugbeschränkungen und sonstige aktuelle Informationen. Gleichzeitig führt von hier die Straße hinauf zu den Startplätzen. Vom Parkplatz neben dem Landeplatz oder vom Camp Lijak aus fährt der Shuttledienst zu den Startplätzen. Durch die Ortschaft Ravnica folgt man der Straße 608 Richtung

Trnovo. Etwa einen Kilometer vor Trnovo liegt rechter Hand, vor einer scharfen Linkskurve, ein großer, geschotterter Parkplatz. Von dem Parkplatz aus führt ein Wanderweg durch den Wald bergab zum Startplatz. Ein breites Wiesenplateau bietet mit einem herrlichen Ausblick ins weite Tal und über Nova Gorica die Kulisse zum Starten für Gleitschirme und Drachen. Die Auslege- und Startfläche ist gleichmäßig geneigt. Nach etwa 60 Metern bricht der Hang an einer Kante steiler ab. Bei leichtem Gegenwind und einem hohen Auslegeort des Fluggerätes ist der Startplatz trotz des Abbruches einfach. Ein Startabbruch ist auf der Fläche gut möglich. Der Abhebepunkt muss immer deutlich vor dem Hangende liegen. Vom Startplatz aus ist der Landeplatz gut zu sehen. Der Flugweg ist frei und übersichtlich. Mit Gegenwind am Startplatz kann ab dem späten Vormittag gerechnet werden. Gegen Mittag wird der Wind durch die eingelagerte Thermik meist kräftiger und böiger. Unerfahrene Piloten sollten daher bevorzugt in den frühen oder späteren Tagesstunden fliegen. Temperaturunterschiede im Frühjahr begünstigen eine stärkere Thermik. Erfahrene Piloten starten jetzt zu ihren Thermik- und Streckenflügen. Recht einfach kann man sich entlang der circa 30 Kilometer langen Hangkante entlanghangeln. Bei klarer Sicht reicht der Blick bis zum Mittelmeer. Drachenflieger finden eine Drachenrampe etwa 4,5 km Luftlinie südöstlich des 1. Startplatzes. Die Auffahrt erfolgt über Trnovo und weiter auf einem Forstweg bis zur Waldlichtung mit der Drachenrampe. Mit dem Auto sind es vom Landeplatz knapp 20 km. Der Hauptlandeplatz bei Smihel-Livesce ist ebenso der Drachenlandeplatz. Gleitschirme können auch auf einem schmalen Wiesenstreifen hinter dem Campingplatz Camp Lijak landen. Dieser Landeplatz ist allerdings nicht für Anfänger geeignet. Weitere, viel-



Eignung

Gleitschirm

Start ●● Landung ●●

Hängegleiter

Start ●● Landung ●●

Flugweg ●

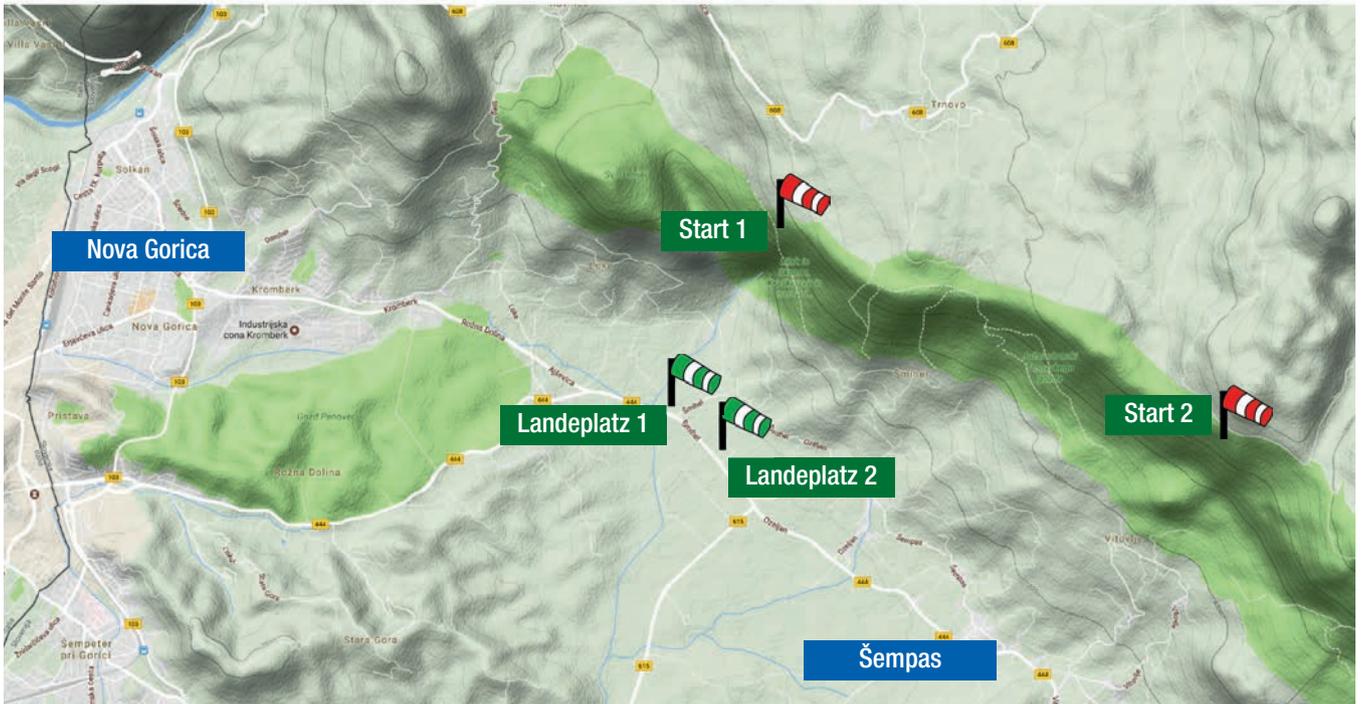
- einfach = für Anfänger geeignet
- mittel = fortgeschrittener Anfänger/Pilot
- schwer = erfahrener Pilot
- nicht geeignet



seitige Freizeit- und Ausflugsmöglichkeiten bietet die umliegende Region. Ein Ausflug lohnt sich ins wunderschöne Soca Tal. Neben Wandern, Rad- und Mountainbikefahren findet man hier auch weitere Möglichkeiten zum Fliegen, Kajakfahren oder Bungee-Jumpen. Kulturell lohnt sich der Ausflug zu den Höhlen von Postojna. Die Weltattraktion liegt etwa 65 Kilometer von Nova Gorica entfernt Richtung Osten. ►



↑ Traumhafter Wiesenstartplatz mit mediterranem Flair auf dem Bergrücken vor Nova Gorica.



↑ Geländebeschreibung Lijak in der DHV-Fluggeländedatenbank auf www.dhv.de

Erschließung: Auto oder Shuttleservice vom Landeplatz bzw. Campingplatz Camp Lijak aus. Wanderung vom LP zum SP möglich (ca. 2h-2,5h). Auffahrt über Loke, Ravnica bis kurz vor Trnovo.

← Farbenfroh und reizvoll präsentiert sich das Landschaftsbild auch aus der Luft.

! Informationen für Gelegenheitspiloten

Weniger erfahrene Piloten sollten nur unter kompetenter Betreuung fliegen. Bewährte Veranstalter siehe www.dhv.de unter Travel&Training

Anmerkung: In dem beschriebenen Fluggelände können sich jederzeit Start- und Landeplätze ändern sowie besondere Wind- und Wettersituationen/-phänomene auftreten. Beachtet bitte vorhandene Infotafeln und nutzt die Informationen der einheimischen Piloten.

START

Die Startplätze liegen auf dem Berg Rücken nordöstlich von Nova Gorica.

1. Startplatz: Lijak, Süd-Südwest, GS + HG, NN 590 m, N 45°57'48.68", E 13°43'24.89"

Der Hauptstartplatz für Gleitschirme (auch Drachen möglich) liegt am Waldrand in einer Lichtung vor Trnovo.

● | ● **Charakteristik:** Startplatz in einer breiten Waldschneise. Hindernisfrei. Großer und breiter Vorbereitungs- und Auslegebereich. Flache Auslegestelle geht in einen gleichmäßig geneigten, ca. 60 m langen Starthang über. Am Ende der Startfläche fällt der Hang an einer Kante stärker ab. Für Schulung geeignet.

● | ● **Startabbruch:** nach links und rechts, oder durch wieder Ablegen des Schirmes möglich. Auf Grund der steileren Hangkante am Ende der Startfläche, sollte man mit dem Fluggerät, wenn es der Wind zulässt, möglichst weit oben starten. Das ermöglicht auch eine längere/bessere Aufzieh-, Kontroll-, Beschleunigungs- und Abhebe-Phase.

● | ● **Schwierigkeiten:** Der Startplatz erfordert ein Grundmaß an Schirmbeherrschung um sicher starten zu können. Im Frühjahr thermisch. Weniger Geübte sollten einen entsprechend frühen bzw. späten Tageszeit-Startzeitpunkt wählen. Bei stärkerem Gegenwind und guter Schirmbeherrschung kann auch im mittleren bis unteren Bereich der Wiese gestartet werden.

2. Startplatz: Kovk, Südwest, HG, NN 938 m, N 45°56'44.34", E 13°46'35.60"

GS + HG, Eine Drachenrampe befindet sich Luftlinie ca. 4,5 km südöstlich des 1. Startplatzes. Auffahrt über Trnovo und weiter auf einem Forstweg bis zur Waldlichtung mit der Drachenrampe.

● **Charakteristik:** Holzrampe in Waldlichtung.

● **Startabbruch:** nicht möglich.

● **Schwierigkeiten:** schmale, nicht all zu steile Holzrampe.

FLUG

Gute Flugbedingungen trifft man hier meist von März bis Oktober an. Flugbetrieb ist ganzjährig möglich.

● **Charakteristik:** Landeplätze sind von den Startplätzen aus sichtbar und im Gleit-

winkelbereich problemlos erreichbar. Vom Drachenstartplatz ist der Flugweg länger und es muss entlang des Bergrückens vor-gefliegen werden.

● **Thermik/Soaring:** Die bewaldete Hangkante zwischen Nova Gorica und Ajdovscina ist für jedes Pilotenkönnen geeignet. Der Hang ist geeignet für einfache Trainingsflüge und für Anfänger. Bei dynamischen Windsituationen bietet die Kante hervorragende Soaringmöglichkeiten (vor allem am späten Nachmittag). Streckenflüge sind auf Grund der Exposition ganzjährig möglich.

● | ● **Schwierigkeiten:** Im Frühjahr starke Thermik möglich. Vorsicht bei stärkerem Ostwind (Bora). Mischflugbetrieb vor allem im Anflug zum Landeplatz möglich, Schulungsbetrieb, Thermik- und Hangflugregeln beachten. Modellflugplatz unterhalb des Startplatzes. Luftraumbeschränkungen beachten, 750 m AGL (s. Aushang)!

LANDUNG

Der Landeplatz für Gleitschirme und Drachen befindet sich zwischen Sempas und Nova Gorica, kurz hinter dem Camp Lijak, direkt neben der Straße 613 bei Smihel-Livesce.

1. Landeplatz: Livesce, GS + HG, NN 63 m, N 45°56'51.22", E 13°42'42.93"

● **Charakteristik:** Richtung Südwesten leicht abfallende Landwiese. Länge ca. 150 m. Breite ca. 120 m. Aus östlichen Richtungen kann der Landplatz hindernisfrei angefliegen werden. Freileitung und Häuseransammlung im nordwestlichen Randbereich. Straße im Südwesten. Der Höhenabbau erfolgt südlich der Straße 613.

● **Schwierigkeiten:** Mischflugbetrieb. Landevolten beachten (s. Aushang!). Thermik über den Wiesen im Talgrund möglich. Stärke des Talwindes beachten. Lee- und Turbulenz bei stärkerem Nord-/Nordwestwind.

2. Landeplatz: Camp Lijak, GS, NN 63 m, N 45°56'34.25", E 13°43'09.42"

Landwiese oberhalb des Campingplatzes.

● **Charakteristik:** schmaler, leicht abfallender Wiesenstreifen hinter dem Campingplatz.

● **Schwierigkeiten:** angrenzende landwirtschaftlich genutzte Flächen. Baumreihe im Südosten und Campingplatz im Südwesten.

3. Landeplatz: Toplandung, Nur GS. Toplandung am 1. Startplatz möglich. Toplandung ist nur erlaubt, wenn keine Piloten am Start startbereit sind oder sich gerade vorbereiten.

Notlandeplätze: Freie Feld- und Wiesenflächen im Hangfußbereich und vor den Landeplätzen.

Gefahren: Schulungsbetrieb. Mischflugbetrieb. Hohes Pilotenaufkommen insbesondere an Wochenenden.

ALLGEMEINE INFORMATIONEN

Tourismusverband Nova Gorica

Tolminskih puntarjev 4

5000 Nova Gorica, Slovenija

Tel: +386/(0)53304602

Fax: +386/(0)53304605

tzticng@siol.net

www.novagorica-turizem.com/ger/

Wetterstation:

Tel: +386/(0)41900384 (Lijak)

Tel: +386/(0)31855306 (Kovk)-

Funkfrequenz: 147.800Mhz

Ansprechpartner/Betreuung:

Diverse Flugschulen bieten organisierte Reisen in die Region an (siehe Travel + Training: www.dhv.de/db3/travel).

Club: Društvo Polet Nova Gorica

Šmihel 5, 5261 Šempas

Mobil: +386/(0)31327953

pregelj.d@siol.net

Unterkunft:

www.novagorica-turizem.com/ger/unterkunte/hotels/

Camping: Campingplatz Camp Lijak

PARK LIJAK, Ozeljan 6a

5261 Šempas, Nova Gorica, Slovenija

Tel: + 386/(0)53088557

Mobil: +386/(0)31894694

info@camplijak.com

<https://parklijak.com>

Karte: Kompass Karte Nr. 2803

M 1:75.000

Fluggebietskarte Alpen (s. DHV-Shop)

Literatur:

Fluggebiete Europa (s. DHV-Shop)

Panorama (s. DHV-Shop)

Unfallanalyse

Unfallzahlen und Unfallentwicklung

Für das Jahr 2016 wurden dem DHV 134 Unfälle und Störungen von deutschen Piloten in Deutschland gemeldet. 75 Piloten verletzen sich dabei schwer*, ein tödlicher Unfall ereignete sich 2016 in Deutschland nicht. Zusammen mit den Meldungen aus dem Ausland lag die Gesamtzahl der gemeldeten Unfälle und Störungen von deutschen Piloten im In- und Ausland bei 215, davon 112 mit schweren Verletzungen und 8 tödliche Unfälle.

Wie sind diese Zahlen zu interpretieren?

Sie zeigen einen Trend, sie sind statistisch nicht wirklich belastbar. Es gibt nach wie vor eine unbekannte Anzahl nicht gemeldeter Unfälle. Je geringer die Folgen eines Unfalls, desto höher die Dunkelziffer. Ausnahme sind die tödlichen Unfälle, diese sind seit Jahren lückenlos erfasst. Etwa 70% der Störungs- und Unfallmeldungen erreichen den DHV auf dem direkten Weg vom betroffenen Piloten oder Zeugen durch das Online-Meldeformular auf der DHV-Website. Ca. 20% werden dem DHV von der Polizei gemeldet und die restlichen 10% sind Meldungen anderer Verbände über die Europäische Unfalldatenbank. Bei der Betrachtung der Unfallzahlen sollte berücksichtigt werden, dass zu Beginn der Aufzeichnung, 1997, knapp 20.000 DHV-Mitglieder Gleitschirmpiloten waren, 2016 waren es mehr als 35.000.

*Schwere Verletzungen umfassen eine große Bandbreite. Sie reichen von Bänder- oder Muskelrissen bis zum Polytrauma (mehrfache, lebensbedrohliche Verletzungen).

Bereich Start und Abflug

Fehler beim Vorflug- oder Startcheck

Acht (Vorjahr: 10, 2014: 10) Unfälle hatten

ihre Ursache in einem fehlerhaften Vorflug- oder Startcheck.

„Beim Start Leinenknoten rechts nicht realisiert. Gerät steuert ohne Gegenbremse nach rechts. Versuche die Störung zu beseitigen, waren erfolglos. Eine ausreichend sichere Landung hielt ich für kritisch. Da ausreichend Höhe für die Retteröffnung vorhanden war, löste ich diesen aus. Die Landung erfolgte völlig problemlos am Hang mit nur wenig Bewuchs“.

Dieser Pilot hat wohlüberlegt die richtige Entscheidung getroffen. Ein Landeanflug mit einem üblen Leinenknoten birgt immer die Gefahr eines Strömungsabrisses, in Bodennähe lebensgefährlich. Eine Landung am Retter bleibt dagegen in 90% aller Fälle weitgehend oder ganz ohne Verletzungen. Das soll nicht heißen, dass bei jedem Leinenknoten der Retter ausgelöst werden muss. Aber wenn der Pilot Zweifel hat, ob mit dem Leinenknoten die Steuerung des Schirms ohne Strömungsabrissgefahr funktioniert, ist dies auf jeden Fall eine Option.

In drei anderen Fällen verursachten unentdeckt gebliebene Leinenknoten, blockierte Steuerleinen oder verdreht eingehängte Tragegurte einen Crash.

Insgesamt hat sich die Befürchtung, dass die vermehrte Verwendung von dünnen, unummantelten Leinen auch bei LTF-A-Schirmen zu einer Häufung von Vorfällen mit Leinenknoten führen wird, nicht bestätigt.

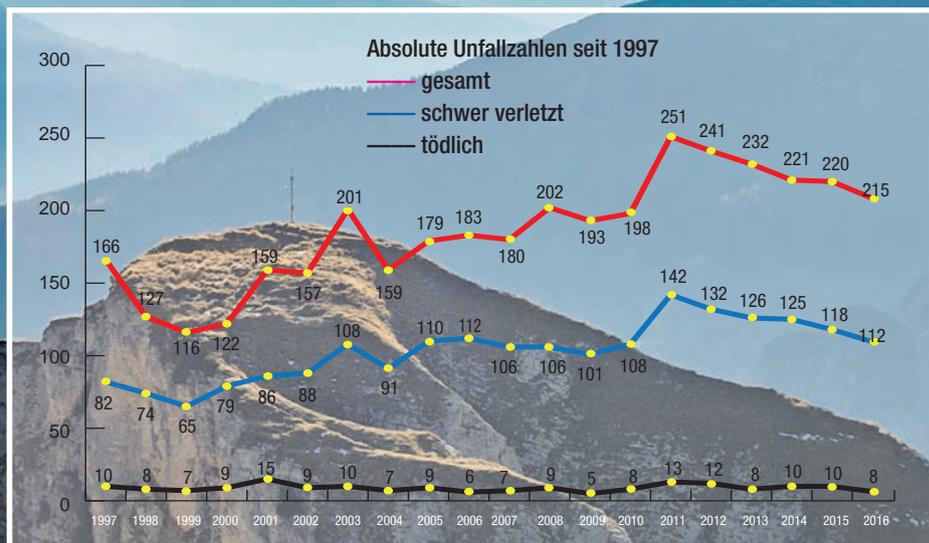
Zwei Fälle von unabsichtlich ausgelösten Rettungsgeräten wurden gemeldet. Bei einem Doppelsitzerflug hatte sich der Passagier während des Startlaufs am Rettergriff festgehalten und diesen mit Splinten herausgezogen. Die Rettung fiel aus dem Gurtzeug-Container, Pilot und Passagier landeten unverletzt in einer Baumgruppe. Bei einem Hike&Fly hatte der Pilot seine nicht im Packsack verstaute Ausrüstung den Berg hinaufgetragen. Dabei hat sich wahrscheinlich der Griff des Rettungsgerätes gelöst.



Gleitschirm



FOTO: NOVA



Tödliche Unfälle

JANUAR

Alto Hospicio | Iquique | Chile

Bei einer betreuten Fliegerreise im chilenischen Dünen-Fluggebiet von Iquique verunglückte eine 41-jährige, deutsche Gleitschirmpilotin. Die wenig erfahrene Fliegerin war mit ihrem Sky-Paragliders Anakis 3 (LTF-A) beim Soaren mit zu wenig Abstand zum Hang eingedreht. Auf den Hang zufliegend, versuchte sie durch verstärkten Steuerleinenzug die Kurve enger zu drehen. Dabei kam es zu einem einseitigen Strömungsabriss in ca. 20-30 m Höhe und einem unkontrollierten Absturz in steinigem Gelände. Zu diesem Unfall gibt es einen ausführlichen Unfallbericht unter Sicherheit und Technik auf www.dhv.de.

Monte Bello | Gardasee | Italien

Ein 65-jähriger, deutscher Gleitschirmflieger war bei einem Flug vom Monte Bello aus seinem Gurtzeug (älteres Woody Valley mit Finsterwalder-Schließen) gefallen und zu Tode gestürzt. 80-100 m über dem Boden hatte sich eine der Schließen seines Get-Up-Systems am Gurtzeug selbstständig geöffnet. Der Pilot stürzte daraufhin aus dem Gurtzeug. Vermutlich war er entweder schon zur Landung aufgerichtet oder im Flug nicht richtig in sein Gurtzeug hineingekommen. Dieser Unfall war Anlass für eine aufwändige Untersuchung von Gurtzeug-Schließen hinsichtlich der Gefahr des selbständigen Öffnens. Die Untersuchung mündete schließlich in eine Reihe von Sicherheitsmitteilungen für Gurtschließen verschiedener Hersteller.

Los Tankes | Kolumbien

Betreute Fliegerreise. Ein 62-jähriger, deutscher Pilot startete mit seinem Gin Gliders Bolero 4 L (LTF A) um die Mittagszeit zu einem Thermikflug. Die Flugbedingungen waren augenscheinlich moderat, mit Wind um die 10-15 km/h und Thermik von 2-3 m/s. Der Pilot hatte seit 4 Jahren die A-Lizenz, insgesamt aber

relativ wenig Thermikflug-Erfahrung. Der Gleitschirmflieger flog mit ca. 30-40 m Abstand zum felsdurchsetzten Hang auf Thermiksuche. Turbulenzbedingt erfolgte ein seitlicher Einklapper von etwa 40% auf der hangabgewandten Seite. 90°-Drehung, weg vom Hang, Öffnung des Klappers und ein Nachdrehen von 180° waren die Schirmreaktion. Nach der vollständigen Öffnung flog der Gleitschirm direkt auf den felsigen Hang zu, wo kurz darauf der Aufprall erfolgte. Das Fluggebiet gilt als relativ einfach, jedoch wissen einheimische Piloten von mittags einsetzenden großräumigen Lee-Effekten durch Luftströmungen vom Pazifik.

Dieser Unfall wurde von fachkundigen Augenzeugen beobachtet. Sie waren bestürzt über das passive Verhalten des Piloten, der bei dem moderaten Klapper nicht den geringsten Versuch unternahm, das Gerät unter Kontrolle zu bringen. Offensichtlich bestand hier ein Trainingsdefizit. Um sicherzustellen, dass jeder Pilot mit A-Lizenz moderate seitliche Einklapper auch wirklich beherrscht, hat der DHV diese als Prüfungsmanöver in die praktische Prüfung aufgenommen.

MÄRZ

Sierra Alhambilla | Spanien

Wegen der ungünstigen, kräftigen nördlichen Höhenströmung (Nordföhn-artige Wettersituation) hatten sich die Teilnehmer eines Clubausflugs für ein südwest-ausgerichtetes, geschütztes Fluggelände mit nur 200 m Höhenunterschied entschieden. Das Gelände war den Piloten unbekannt, die Geländeeinweisung erfolgte durch einen ortskundigen britischen Piloten. Etwa 40 Minuten lang blieben die Flugbedingungen moderat. Dann verstärkte sich der überregionale Nordwind, um schließlich mit voller Wucht und Böen um 50-60 km/h ins Fluggelände einzubrechen. Ein 49-jähriger B-Schein-Pilot geriet in starke Lee-

Turbulenzen eines vorgelagerten Hügels. Sein Gleitschirm (Ozone Buzz Z 4, LTF B) klappte großflächig seitlich ein und fiel in einen Spiralsturz. Der Rettungsschirm wurde nicht ausgelöst und so prallte der Gleitschirmflieger ungebremst auf dem felsigen Boden auf. Der Unfallbericht eines der Piloten war sehr selbstkritisch, er schrieb von klarer Fehleinschätzung der Wetterlage.

El Bosque | Andalusien | Spanien

Betreute Flugreise, ein recht einfaches Soaring-Gelände, west-ausgerichtet. Der 35-jährige A-Schein-Pilot war nach einer Stunde Soaring in sehr moderaten Bedingungen bei seitlicher Windkomponente relativ nahe am Hang zwischen zwei aus dem Gelände ragenden Felsformationen vermutlich ins Lee geflogen. In diesem Bereich ist den Locals außerdem eine kleinräumige Turbulenzzone bekannt, die durch die aus den schon beschatteten Bereichen abfließende Kaltluft entsteht. Es kam zu einem Einklapper des Schirmes. Die Auswertung der Flugaufzeichnung lässt vermuten, dass es sich um einen heftigen Frontklapper gehandelt haben muss (hohes Sinken ohne Drehung), der anschließend in eine Trudelbewegung (einseitiger Strömungsabriss) übergegangen ist. Vermutlich hatte der Pilot seinen Gleitschirm Skywalk Mescal 3 (LTF A) bei dem Frontklapper überbremst und war ins Trudeln geraten. Der Absturz erfolgte aus 50-70 m Höhe, der zu spät ausgelöste Rettungsschirm öffnete sich nicht mehr.

Bei frontalen Einklappern ist ein falscher Einsatz der Bremsen gefährlich und kann zum Strömungsabriss führen. Den Schirm nicht durch Anbremsen am Anfahren hindern!

Am Abend kann abfließende Kaltluft aus schon beschatteten Bereichen, besonders wenn sie durch Täler oder Schluchten kanalisiert wird, ausgeprägte Turbu-

Dieses fiel beim anschließenden Flug heraus. Der Pilot landete unverletzt in einem Baum.

„Körperlich ist mir nix passiert, aber mein Selbstbewusstsein hat einen großen Knacks bekommen. Ich hätte nie gedacht, dass mir ein solcher Fehler passieren könnte: Frontcontainer zu, aber Brust und Beingurte offen. Erst am Ende

des Startlaufs (flacher Startplatz, wenig Wind) gemerkt und Start gerade noch abbrechen können“.

Ein Hike + Fly-Pilot bemerkte mit dem Abheben eine unverschlossene Gurtschließe und konnte den Schirm am Hang einlanden. Weil er in die geschlossenen Beinschlaufen „eingestiegen“ war, war er sich sicher, dass diese zu waren. Tatsächlich haben Versuche

ergeben, dass die bei einigen Ultraleicht-Gurtzeugen verwendeten Metallplatten-Schließen unter sehr ungünstigen Umständen selbstständig öffnen können.

Unverschlossene Gurte forderten ein Todesopfer (siehe tödliche Unfälle).

Im Zuge der Untersuchungen zu selbstständig öffnenden Gurtschlössern hat sich gezeigt: Ganz trauen kann man den Dingern



independence

paragliding

Paragliding equipment since 1990

lenzbereiche schaffen. In unbekannten Geländen unbedingt die Locals fragen!

JUNI

Lijak | Slowenien

Der 54-jährige B-Schein-Pilot war als letzter einer betreuten Gruppe gestartet, Frontcontainer eingehängt, Beingurte offen. Sowohl der Fluglehrer einer anderen Gruppe am Startplatz, als auch der in der Luft befindliche Betreuer riefen, bzw. funkten dem schon aus dem Gurtzeug gerutschten Piloten zu, sofort zu versuchen, an den Hang zu steuern. Das gelang ihm jedoch nicht. Nach ca. 500 m Flugstrecke verließen den Piloten die Kräfte und er stürzte aus dem Gurtzeug aus größerer Höhe zu Tode.

Wie in den meisten anderen Fällen von offenen Beingurten war auch bei diesem Unfall ein Frontcontainer bzw. ein Frontcockpit im Spiel. Dieser Vorbau verhindert leider mit großer Gründlichkeit die optische Kontrolle der Gurtzeugverschlüsse. Aufgrund der Vielzahl dieser Art von Unfällen muss ernsthaft von der Verwendung solcher Frontcontainer/Frontcockpits abgeraten werden, die die Funktion der Herausfallsicherungen außer Kraft setzen. Das ist der Fall, wenn der Frontcontainer beidseitig (meist in die Aufhängekarabiner) eingehängt werden kann, ohne den Frontgurt (Brustgurt) und damit automatisch auch die Beingurte schließen zu müssen.

JULI

Gerlitzten | Österreich

Für einen deutschen B-Schein-Piloten war es der erste Tag des Fliegerurlaubs und die ersten Flüge des Jahres. Beim dritten Flug des Tages hatte der Nordwestwind aufgefrischt, teils waren schon deutliche Böen zu verzeichnen. Nach dem Start drehte der Pilot in der Thermik auf und wurde, windbe-

dingt, Richtung Lee versetzt. An einer als turbulent bekannten Stelle kam es zu einer Störung seines Swing Mistral 7 (LTF-B) mit Verhängen. Der IGC-File des GPS hat keinen Spiralsturz aufgezeichnet, sondern einen fast senkrechten Absturz. Augenzeugen berichteten, dass der Pilot mehrmals die Steuerleinen so stark zog, dass es zum Strömungsabriss und anschließendem Vorschießen der Kappe kam. Knapp über dem Boden war ein durch vorherigen Strömungsabriss verursachtes Vorschießen der Grund für den sehr harten Aufprall auf den Boden, bei dem sich der Pilot tödliche Verletzungen zuzog. Der Rettungsschirm wurde nicht ausgelöst.

Bei außer Kontrolle geratenen Verhängern gibt es eine Lösung: Retter raus, überleben, Retter nicht raus, tot!

AUGUST

Ebenalp | Schweiz (Bericht SHV)

Am Abend des 26. August verunfallte ein deutscher B-Schein-Pilot (47) westlich der Ebenalp nach einem abrupten Ausweichmanöver wegen eines Transportseils tödlich. Die Flug- und Wetterbedingungen waren zum Unfallzeitpunkt gut. Nach Augenzeugenberichten bemerkte der Gleitschirmflieger das Seil erst im letzten Moment und konnte durch ein abruptes Ausweichmanöver eine Kollision vermeiden. Allerdings geriet sein Gleitschirm (Swing Nyos, LTF B) durch das Manöver in Hangnähe ins Trudeln. Der Pilot konnte den Schirm nicht mehr unter Kontrolle bringen und stürzte unterhalb des Seiles in felsdurchsetztes Steilgelände. Ob er vom Vorhandensein des Seils wusste, kann nicht mit Sicherheit beantwortet werden. Das Seil ist wie vorgeschrieben auf der Luftfahrthinderniskarte des Bundes und somit auch auf Flyland registriert.

nicht. Es waren etliche Fälle von Öffnungen im Flug bekannt geworden. Meist dürfte eine Funktionsstörung durch Schmutz, Eis, Sand, etc. die Ursache für ein nicht vollständiges Schließen und das anschließende selbständige Öffnen gewesen sein. Der sicherheitsbewusste Pilot macht deshalb einen 3-fach-Check der Gurtverschlüsse. Beim Schließen achtet

er auf hörbares Einrasten, visuell checkt er, ob die Verschluss-Tasten in der eingearasteten Position sind und eine Zugprüfung mit beiden Händen bestätigt ihm, ob die Schließe sicher zu ist.

In Gruppen bietet sich der Partnercheck an. Viele Flugschulen praktizieren das inzwischen nicht nur in der Schulung, son-



GLEITSCHIRME



GURTZEUGE



RETTUNGSSYSTEME



ZUBEHÖR

fly it your way

www.independence.aero



FOTO: CHRISTIAN BARÜSKE

dem auch beim betreuten Fliegen. Und noch etwas: Bei Gurtzeugen mit Get-Up-Gurtsystemen muss man empfehlen, die Phasen in denen der Pilot die Beingurte voll belastet (nach dem Start, vor der Landung), kurz zu halten. Das Öffnen einer Schließe in dieser Situation hat fast zwangsläufig zur Folge, dass der Pilot aus dem Gurtzeug fällt.

Unfälle beim Start

Von 28 in der Startphase (vor dem Abheben) gemeldeten Unfällen hatten 17 schwere Verletzungen zur Folge. Die häufigste Einzelursache war ein Überschießen und Einklappen des Schirmes in der Beschleunigungsphase (7 Schwerverletzte).

Durch die Entlastung der Kappe kommt es hierbei oft zu einem meist ungebremsten, oft folgenschweren Sturz des Piloten nach vorne oder zur Seite. Eine genauere Analyse zeigt, dass die eigentliche Ursache in einem Steuerungsfehler während des Beschleunigens liegt. Viele Piloten ziehen den Schirm dynamisch auf und müssen dann die schnell steigende Kappe mit einem starken Bremsimpuls abfangen. Der Startlauf beginnt dann mit tiefen Bremsen, die aber irgendwann gelöst werden müssen. Erfolgt dieses Lösen zu schnell oder beim Übergang in steileres Gelände, wird die Kappe mehr oder weniger stark nach vorne nicken und entlasten oder einklappen.

Es gibt ein Geheimrezept für in allen Phasen sichere Starts: Groundhandling! Nirgends lernt man so viel über Dynamik beim Aufziehen und deren Kontrolle, Stärke und Geschwindigkeit der erforderlichen Steuerbewegungen, richtige Reaktionen auf nachlassenden oder steigenden Steuerdruck und bei Entlastern, Einfluss der Körperhaltung, usw. Unbedingt von einem Fluglehrer in die Basics einweisen lassen und dann selbstständig trainieren.



Video-Tutorial auf dem DHV Youtube-Kanal.

Ungünstige Windbedingungen beim Start sind ein weiterer Unfallschwerpunkt. Die Piloten werden unkontrolliert ausgehebelt (5 Vorfälle, davon 4 Schwerverletzte durch anschließende Boden- oder Hindernisberührung) oder vom Wind übers Gelände geschleift (3 Fälle mit 2 Schwerverletzten). „Der Startabbruch erfolgte zu spät. Die Einschätzung der Windsituation war zu riskant“. Diese Pilotin hatte an einem Mini-Startplatz (Blomberg NW) die erforderliche Startstrecke bei ganz schwachem Wind unterschätzt. Weil angrenzend ein steiler, hindernisdurchsetzter Abbruch folgt, wurde aus dem Startabbruch ein Fehlstart mit Verletzungen. Zwei Unfälle mit Schwerverletzten wurden

verursacht, weil die Piloten die Startrichtung nicht einhielten. Ein Augenzeuge: „Der Pilot machte seinen Startlauf bei Seitenwind in Windrichtung, nicht in Startrichtung! Er rannte genau in einen großen Felsbrocken und wurde dann noch vom Schirm den Hang hinuntergezogen“.

Zu frühes Reinsetzen ist leider weiterhin ein Klassiker bei den Startunfällen mit 5 Meldungen (3 Schwer-, 2 Leichtverletzte, 2 davon Passagiere beim Doppelsitzerstart).

Stolpern über Bodenunebenheiten, Absätze, Löcher, etc. beendete in vier Fällen den Start unsanft.

Die vom DHV gelehrt Starttechnik legt besonderen Wert auf Ruhe, Übersicht und geringe Dynamik beim gesamten Startvorgang. Besonders wichtig: Bereit sein zum Startabbruch. Die Lehrmethode propagiert, dass der Start in der Kontrollphase konsequent abgebrochen wird, wenn nicht alle Parameter zu 100% stimmen. Ein großer Teil der Startunfälle ließe sich verhindern, wenn die Gleitschirmpiloten nur mit wirklich startbereiter Kappe den Startlauf beginnen würden.

Die Video-Clips zu Start- und Flugtechnik auf dem DHV Youtube-Kanal werden laufend ausgebaut. Reinschauen lohnt sich.

Abflugphase

„Nach Kontrollblick war der Schirm vollständig geöffnet über mir. Durch schnelles Laufen wollte ich in den Flugzustand gelangen. Dies gelang nur unvollständig; Startabbruch war dann nicht mehr möglich“.

Das schnelle Laufen am Beginn der Beschleunigungsphase ist ein Denkfehler! Denn nicht der Pilot soll schnell laufen, sondern Pilot und Fluggerät sollen gleichmäßig beschleunigen. Wer einfach lossprintet, rennt seiner Kappe davon, die hinter ihm hängen bleibt. Nach dem Abheben sackt der Schirm erstmal deutlich durch (3 Schwerverletzte durch Bodenberührung), um dann durch Vornicken Fahrt aufzunehmen (1 Schwerverletzter in dieser Phase).

Eine Fehleinschätzung beim Wetter- und

Windcheck rächt sich oft schon unmittelbar nach dem Abheben. „Nach Gleitstrecke von ca. 50 m wurde ich nach unten gespült, dann rechtsseitiger großer Klapper. Der Schirm dreht nach rechts und ich stürzte in den Hang“.

In diesem Fall war eine Lee-Situation nicht erkannt worden. Der Pilot gab seine Unerfahrenheit als Grund für die Fehleinschätzung an. Ebenfalls ein Schein-Neuling wurde „unmittelbar nach dem Start zügig nach oben gezogen, dann seitlicher Einklapper, der trotz Gewichtsverlagerung und leichtem Gegenbremsen den Schirm in eine Drehung zum Hang brachte“. Auch hier hatte der Pilot solche Bedingungen nicht erwartet und seine geringe Erfahrung erwähnt. Ein knappes Dutzend Meldungen von Unfällen durch nicht erwartete und für den jeweiligen Könnensstand kritische Flugbedingungen nach dem Abheben lassen sich für 2016 aufzählen.

Sich etwas abseits alleine hinsetzen, alles genau beobachten, den Wind, die Wolken, die Thermik, die Piloten, die schon gestartet sind. Sich fragen, ob man bei diesen Bedingungen mit Freude und ausreichendem Sicherheitspolster in der Luft sein wird. Erst dann die Flug-Entscheidung treffen.

Bereich Flug

(Gleitflug, Thermikfliegen, Hangsoaren, Extrem- oder Kunstflug)

Einklapper

Für das Jahr 2016 wurden 56 Unfälle nach Einklappern gemeldet, 30 seitliche Einklapper, 10 frontale Einklapper, 16 Einklapper, die in der Unfallmeldung mit „nicht näher zu spezifizieren“ angegeben waren. (2015: 60, 2014: 60, 2013: 49, 2012: 54, 2011: 57, 2010: 50, 2009: 43, 2008: 58, 2007: 60). In 8 Fällen war es nach dem Einklappen zum Verhängen und nachfolgendem Spiralsturz gekommen. 23 Piloten verletzten sich bei diesen Unfällen schwer, 4 starben.

Einklapper-Unfälle, Fakten

In den meisten Fällen waren die Flugbedingungen anspruchsvoll mit mäßiger bis

starker Thermik und Wind >20 km/h. Aus diesem Mix von kräftigen horizontalen und vertikalen Windströmungen generieren sich Turbulenzen von einer Stärke, die auch die Stabilität moderner, einklapper-resistenter Schirme überfordert. Hangnah sind nicht erkannte oder unterschätzte Lee-Fallen der Hauptfaktor für Einklapper. Umströmungs-Lees, also seitliche Rotoren, kleinflächige Leegebiete hinter Abrisskanten, Baumreihen, Waldlichtungen, Geländeknicken, etc. Die Frage „Wo ist das Lee?“ lässt sich bei komplizierter Topografie des Geländes oder sich ändernden Windbedingungen manchmal gar nicht so leicht beantworten. Das wird beispielsweise aus den Zeilen dieser Pilotin deutlich: „Beim Soaren an der Küste bin ich in einen Leerrotor geflogen, den ich da niemals vermutet hätte! Einige Stunden zuvor hab ich das Gelände turbulenzfrei überflogen, allerdings mit deutlich mehr Höhe und in der Zwischenzeit hatte der Wind leicht gedreht“!

Besonders weniger erfahrenen Piloten muss dringend zu einem großen Hangabstand geraten werden. Mehrere Unfallmeldungen 2016 (darunter die eines tödlichen Unfalls) zeigen, dass dieser Pilotengruppe meist das Training für ein schnelles Reagieren auf Einklapper fehlt. Dies ist aber erforderlich, um den zum Hang drehenden Schirm schnell wieder unter Kontrolle zu bringen. 50 m Abstand sind kein Luxus und eher noch knapp bemessen!

Der Unfallschwerpunkt ist das Einklappen des Schirmes im boden- oder hangnahen Bereich.

Nur 8 der (mit Höhenangabe) gemeldeten Einklapper-Unfälle nahmen ihren Ausgang in Höhen über 100 m GND, 24 in einer Höhe von unter 50 m GND, mit einem deutlichen Schwerpunkt beim Landeanflug (13 Meldungen). Bei Start und Landung ist ein Fliegen im bodennahen Bereich unvermeidlich. Gerade hier sollte deshalb hochkonzentriert und reaktionsbereit geflogen werden.

Im Landeanflug sind als Ursache für bodennahe Einklapper Böeneinwirkung durch ▶



ALFAcross*115

einer der leistungsstärksten und leichtesten Cross Retter am Markt

LTF/EN 115kg
115kg 5,41m/sec
Gewicht 1.230kg

!! AKTION !!
NEU für ALT

ALFAcross*115 € 690,00
Alter Retter minus € 100,00
DEIN PREIS € 590,00

office@gleitschirm-retter.at
www.gleitschirm-retter.at

Der Retterfraß ist eine große Gefahr, die vor allem in voll entwickelten Verhänger-Spiralen besteht. Es ist deshalb wichtig, es gar nicht so weit kommen zu lassen. Die Retterauslösung, mit so viel Wurfenergie wie möglich in Richtung Beine, muss schon am Beginn des Spiralsturzes erfolgen. Die Rotationsgeschwindigkeit ist in dieser Phase noch geringer und damit hat der ausgelöste Retter mehr Zeit zu öffnen.

thermische Ablösungen, turbulenter Talwind sowie Turbulenzen leeseitig von Hindernissen zu nennen.

Drei Piloten wurden Föhnturbulenzen zum Verhängnis, einem davon zum tödlichen. Fast identisch lesen sich die Unfallberichte: „Böen bis 50 km/h, 70% Klapper ca. 30 m über Boden“, „Windböen deutlich > 20 kt, lt. Pilot komplettes Zusammenfallen der Schirmkappe 50 m GND“

Einklapper in größerer Höhe werden meist nur dann gemeldet, wenn daraus ein Unfall resultiert, oder die Notwendigkeit, den Rettungsschirm auszulösen, meist als Folge eines Verhängers. 2016 wurden 9 derartige Vorfälle gemeldet, fast alle von Streckenfliegern. Auffällig: In den Berichten klingt oft durch, dass die Klapper für die Piloten in der Situation überraschend kamen, z.B. am Ende einer Talquerung in relativ ruhiger Luft. „Nach Talquerung am Gegenhang ansatzloser unbeschleunigter großer Klapper links mit anschließendem Verhänger und Spiralsturz“.

Manchmal sind starke Bedingungen einfach zu stark:

Ein Pilot wurde mit mehr als 10 m/s in die Wolke gesogen und hat dort: „Einen Paragleiter erlebt, wie man es sich im bösesten Traum nicht vorstellen kann!“ Am Ende waren Leinen um Hals und Arme gewickelt und es war nicht möglich, die Rettung auszulösen. Der Pilot schlug im hochalpinen Gelände im Spiralsturz in einer 60° steilen Schneerinne auf und verletzte sich wie durch ein Wunder nur leicht.

Verhänger-Spiralen mit Twist sollten rich-

tigerweise als sofortige Aufforderung den Rettungsschirm auszulösen verstanden werden: „Twist = keine Kontrolle, ca. ersten Kreis Anfang Spirale die Rettung geworfen und problemlose Öffnung“. Andere basteln noch mehr oder weniger lang herum und bringen sich dadurch in große Gefahr. „Nach mehrmaligen vergeblichen Versuchen die Situation zu beheben, löste ich die Rettung aus. Diese öffnete aber nicht vollständig....“.

Insgesamt zeigen sich bei Einklapper-Unfällen zwei Problem-Bereiche. Wenig erfahrene Piloten haben oft schon bei moderaten Klappern Schwierigkeiten, richtig zu reagieren. Deshalb muss auch Anfängern, die in thermischen Bedingungen fliegen wollen, geraten werden, baldmöglichst nach der Ausbildung ein DHV-anerkanntes Sicherheitstraining zu absolvieren.

Verhänger, die aus einem turbulenzbedingten Klapper entstehen, sind seit Jahren praktisch ausschließlich bei Geräten der Klassen High-Level-B und höher gemeldet worden. Die Piloten sind sehr oft von der aggressiven Reaktion dieser Geräte überrascht. Weil meist verkleidete Gurtzeuge verwendet werden, geht die Verhänger-Spirale fast immer mit einem Twist einher. In dieser Situation muss sofort der Rettungsschirm ausgelöst werden.

Kollisionen

Sieben (Vorjahr:4, 2014:8) Zusammenstöße (alle GS/GS) wurden gemeldet. Bei diesen Unfällen wurden sieben Piloten und eine Passagierin schwer verletzt.

Kollisionen passieren meist bei dichtem Flugbetrieb mit vielen chaotisch fliegenden Piloten? Weit gefehlt. Bei mehr als der Hälfte der Kollisionsunfälle waren die beiden Beteiligten die einzigen weit und breit. So auch 2016. Im Abflug näherten sich im fast parallelen Geradeausflug zwei Gleitschirme allmählich seitlich einander an. Keiner nahm den anderen an seiner Seite wahr, bis es krachte. Im Landeanflug übersahen gleich drei Beteiligte, ein Flugschüler, seine Fluglehrerin und ein Tandempilot das jeweils andere Fluggerät. Es kam zum Zusammenstoß mit der Folge von 3 schwerverletzten Personen.

Ein Zusammenstoß geschah beim Thermikkreisen. Einer der Piloten hatte eine Schleppkamera in Aktion, die den Unfall aufgezeichnet hat, und Ursache für einen beinahe tödlichen Ausgang war. Denn der vom Piloten ausgelöste Rettungsschirm legte sich, noch sauber gefaltet aber ungeöffnet, um die Schleppleine und konnte deshalb nicht öffnen. Die beiden miteinander verhängten Fluggeräte spiralteten mit hoher Sinkgeschwindigkeit Richtung Boden. Erst der Öffnungsstoß des vom anderen Piloten ausgelösten Retters löste die Verwicklung. Buchstäblich in der letzten Zehntelsekunde vor dem Aufschlag ging das verhängte Rettungsgerät noch fast vollständig auf und bremste den Spiralsturz. Alle drei Kollisionen hatten eine Gemeinsamkeit: Keiner der Beteiligten hatte den jeweils anderen bis unmittelbar vor dem Zusammenstoß gesehen.

Lehren aus den Kollisionsunfällen der letzten Jahre:

- Auch und eigentlich besonders dann, wenn man sich alleine wähnt, ist ein ständiger Luftraum-Scan unumgänglich.
- Beim Autofahren wird man gerne zum „Verkehrserzieher“ gegenüber planlosen Fahrern; beim Gleitschirmfliegen sollte man einfach so schnell wie möglich abhauen!
- Wir fliegen viel zu dicht an andere heran und akzeptieren es, wenn andere zu dicht an uns heranfliegen.
- Die GoPro's sind eine echte Seuche! Um das Video möglichst unverwackelt zu halten, vermeiden die „Heros“ jede Kopf- ▶

STARTE DEINE SAISON BESSER MIT **backup**

DIE NEUE LEICHTGEWICHT
RETTUNGSGERÄTE-LINIE



MAINBRIDLE MIT
INTEGRIETEM SOFTLINK
INNOVATION BY U-TURN



backup 115

EN / LTF CROSS CANOPY
1,2 kg

115 kg



backup 100

EN / LTF ROUNDSQUARE
1,2 / 1,5 kg

100 kg

120 kg



backup 100

EN / LTF ROUNDSQUARE
ULTIMATE
1,1 / 1,3 kg

100 kg

120 kg

SAVE YOUR LIFE

Weitere Informationen unter: www.u-turn.de



← Video zu den Ausweichregeln: DHV Youtube Kanal

bewegung, natürlich auch die zum Luft-
raum-Check.

– Nach einem Kollisionsunfall ist die
Frage des Verschuldens oft äußerst
schwierig zu klären. Das zeigt u.a. ein ak-
tueller Gutachter-Streit. Deshalb niemals
auf ein vermeintliches Vorflugrecht beste-
hen, sondern jegliches Kollisionsrisiko
unbedingt vermeiden.

Trudeln/Stall/Sackflug

Dreimal war ein starkes Aufstellen des
Schirmes einem beidseitigen Strömungsab-
riss vorausgegangen. Einer der Piloten war
im Anflug zu einer Außenlandung in einen
Dustdevil eingeflogen, der den Schirm kom-
plett nach hinten wegkippen ließ. Der Gleit-
schirmflieger spürte, dass die Kappe im
nächsten Moment gewaltig nach vorne schie-
ßen würde und warf, noch bevor dies pas-
sierte, seine Rettung. Unverletzte Landung in
einem Birnbaum. Ein anderer Pilot, Anfänger,
der sich nicht viel dabei dachte, dass die er-
fahrenen Locals nicht starteten, fuhr stark
angebremst in eine derart mächtige Thermik
ein, dass der Schirm staltte. Eine Absturz-Kas-
kade folgte und dann auch hier der Retter,
der zur unverletzten Landung verhalf.

Zwei Fälle von einseitigem Strömungsab-
riss beim Thermikkreisen mit anschließendem
Trudeln wurden gemeldet. Beide Pilo-
ten schrieben, dass sie die kurveninnere
Bremse nicht übermäßig heruntergezogen
hatten und deshalb von dem Abriss über-
rascht worden waren.



Wenn sich der Schirm im
Kurvenflug aufstellt (er-
kennbar an steigendem
Steuerdruck, abnehmen-
der Schräglage), z.B.

beim Thermikkreisen, Positionskreisen,
Achterschleifen am Hang, Kurvenwechsel
bei der Leitlinien-Acht), immer erst die
kurveninnere Bremse lösen und den
Schirm Fahrt aufnehmen lassen.

Zu finden auch unter

• www.youtube.com/user/DHVinfo

Zweimal war es im Jahr 2016 durch einseitige
Strömungsabbrisse (Trudeln) im bodennahen
Bereich zu tödlichen Unfällen gekommen.

Landung

Klarer Schwerpunkt bei Unfällen mit Strö-
mungsabbrissen ist der Landeanflug und hier
besonders die Übergänge von Gegen- in Quer-
anflug, bzw. Queranflug in den Endanflug.
„Im Landeanflug Kurve überzogen und da-
bei ins Trudeln geraten“. Dieser Flugfehler
hatte in 4 Fällen schwere Verletzungen zur
Folge. Zweimal war stärkerer Wind im Spiel.
Dabei werden die Piloten oft hektisch, wenn
der Wind bei der Kurve vom Gegenanflug
in den Queranflug kräftig schiebt. Ein un-
geduldiges Nachdrücken der Innenbremse
lässt in dieser Situation leicht die Strömung
abreißen, besonders, wenn (wegen des Rück-
ckenwindes) eh schon mit mehr Bremse ge-
flogen wird.

Bei Wind ab ca. 20 km/h wird die Lande-
einteilung viel sicherer nach der Stark-
windmethode geflogen. Hier fällt der
Rückenwindteil (Gegenanflug) weg und
damit auch der unfallträchtige Übergang
von Gegen- in Queranflug.

Fachartikel dazu unter Sicherheit und
Technik auf www.dhv.de

Eine Pilotin hatte stark unterschätzt, wie
deutlich sich eine zu geringe Flächenbelas-
tung auf das Steuerverhalten auswirkt. Der
geliehene, viel zu große Schirm, riss bei ei-
ner moderaten Kurve im Landeanflug ab,
beim Crash verletzte sich die Pilotin schwer
am Rücken.

Weil er im Dämmerlicht die Höhe falsch
einschätzte, bremste ein Gleitschirmflieger
viel zu früh durch und fiel im Strömungs-
abbriss zu Boden.

Im Artikelarchiv Sicherheit und Technik
auf www.dhv.de gibt es einen ausführli-
chen Bericht zu den Gefahren des Wind-
gradienten und dem richtigen Piloten-
verhalten sowie eine Analyse zu Strö-
mungsabbriss-Unfällen im Landeanflug.



Steilspirale/Acro/Kunstflug

Eine außer Kontrolle geratene Steilspirale
brachte einen Gleitschirmflieger am Braun-
eck in große Schwierigkeiten. Die Unfall-
schilderung lässt auf ein zu schnelles Aus-
leiten mit Vorschießen und Einklappen
sowie nachfolgendem Verhänger mit Spiral-
sturz (Verhänger-Spirale) schließen. „In der
Situation ging alles irgendwie sehr schnell, an
eine Retter Auslösung habe ich in den paar Se-
kunden gar nicht gedacht, da ich mich schon auf
den Aufprall vorbereitet habe“. Die Verhänger-
Spirale begann bei ca. 100 m GND. Natürlich
wäre die sofortige Auslösung des Retters bei
Beginn der Verhänger-Spirale die einzig rich-
tige Pilotenreaktion gewesen. Der Pilot zog
sich schwere Verletzungen an Beinen und
Wirbelsäule zu und ist damit noch glimpf-
lich davongekommen, denn viele Verhän-
ger-Spiralen enden tödlich.

Eine stabile Spirale am Nebelhorn meldete
ein anderer Pilot und vermerkte, dass seine
Unerfahrenheit ihn in diese Situation ge-
bracht hatte. Die in niedrigster Höhe (< 50
m GND) ausgelöste Rettung verhinderte das
Schlimmste.

„Nach einem eigentlich recht schönen Flug mit
einem 80er FAI, wollte ich den Tag mit einem
SAT beenden, der leider schief ging“. Der Schirm
war beim Ausleiten des SAT's in eine stabile
Steilspirale übergegangen mit G-Kräften >
4G. Zwar gelang die Ausleitung, der Schirm
war aber dabei massiv geklappt und ver-

hängt, der Pilot vertwistet. Hier löste der Rettungsschirm das Problem verletzungsfrei.

Ein nicht näher benanntes Acro-Manöver ging bei einem Flug vom Osterfelder richtig schief. Der Schirm geriet in einen Spiralsturz, der Pilot löste die Rettung aus. Diese verfangt sich jedoch in den Leinen des Gleitschirms und konnte nicht richtig öffnen. Bei dem harten Aufprall erlitt der Pilot mehrere schwere Verletzungen.

Ohrenanlegen mit den falschen Leinen verursachte einen Strömungsabriss mit der Folge, dass der Schirm außer Kontrolle geriet. Der Pilot löste rechtzeitig den Retter aus und landete unverletzt.

Baumlandung/Baumberührung

Insgesamt wurden 40 Baumlandungen/Baumberührungen gemeldet. 7 Piloten verletzten sich dabei schwer. In den meisten Fällen von schweren Verletzungen war es nur zur Baumberührung gekommen und anschließend zum Absturz auf den Boden. Ein Pilot hatte das Pech, in einen morschen Baum niederzugehen. Der brach ab und der Pilot stürzte auf den Boden. Besonders kritisch sind Baumberührungen mit einer Flügelseite, weil es dann zu einer schnellen Schleuderbewegung des Piloten kommt. Dreimal war 2016 eine sehr ähnliche Unfallsituation gemeldet worden: Soaring sehr nah am Hang, hangseitiger Flügel verhängt sich in Baum, Schleuderbewegung in den Hang, schwere Verletzungen. Die am häufigsten genannten Gründe für Baumlandungen sind ein unerwartetes Durchsacken am Hang oder starkes Sinken im Lee sowie hangseitige Klapper beim hangnahen Fliegen.

Bei einer gezielten Baumlandung sollte der Baum frontal angefliegen werden. Den Schirm vor der Baumlandung nicht stallen, sondern etwas Fahrt lassen, damit sich die Kappe über den Baum legen kann. Nach der Baumlandung sofort versuchen, sich an stabilen Ästen festzuhalten und zu sichern. Nicht abklettern!

Hindernisberührung

Bei einer Außenlandung hatte der Pilot einen Baukran als Hindernis wahrgenommen und Abstand gehalten. Unbemerkt vom Piloten war der Ausleger in den geplanten Gegenanflug geschwenkt. Es kam zur Kollision und zu einem Absturz aus großer Höhe auf den Rücken, mit der Folge sehr schwerer Verletzungen.

Crash in den Hang beim Thermikkreisen: Wegen zu geringem Abstand beim Kreisen am Hang meldeten 3 Piloten einen Unfall dieser Art. 2 Schwerverletzte, eine Baumlandung. Im Landeanflug kommt es häufig (13 Meldungen) zu Hindernisberührungen, wie Fahrzeuge, Laternen, Zäune, Kühe, etc.

Unfälle bei Landeeinteilung und Landung

Mit 75 Meldungen ist der Bereich Landeeinteilung und Landung die häufigste bei Unfällen genannte Flugphase. Neben Strömungsabrissen, bodennahen Klappern und Hindernisberührungen ist der häufigste Unfallgrund eine Landeeinteilung, die durch besondere Faktoren erschwert wird. Unerwartetes Steigen oder Sinken, Auffrischen des Windes oder Änderung der Windrichtung, erforderliche Ausweichmanöver, etc. Steilkurven in Bodennähe und ein instabiler Endanflug führen zu rascher Bodenannäherung und oft zum Crash. Bei Außenlandungen ist der Stress meist groß und die Fehlerquote ebenso. Oft können keine idealen Landemöglichkeiten gewählt werden und der Anflug ist schwierig, nicht selten auch die Bedingungen. Strömungsabrisse und leebedingte Klapper sind deshalb häufig, ebenso wie Einschätzungsfehler aufgrund schlecht erkennbarer Geländestruktur und schwierig zu erkennender Windrichtung. Eine typische Unfallschilderung: „Daher entschied ich mich dafür, auf einer Wiese, welche von Gebäuden und Laubbäumen umgeben war, zu landen. Während des Landeanflugs überbremste ich den Gleitschirm im Moment des Erreichens weniger bewegter Luft, wodurch die Strömung abbriss. Ich stürzte daher aus einer

geschätzten Höhe von 3-4 m auf die Wiese und verletzte mich schwer an der Wirbelsäule.“

Hier hatte der Pilot vermutlich auch den durch die Umschließung des Landeplatzes verursachten Windgradienten unterschätzt, der einen Strömungsabriss bei angebremsstem Schirm stark begünstigt.

Wir staunen bei den DHV-Fluglehrer-Lehrgängen immer wieder auf's Neue, wenn wir sehen, wie positiv sich die Priorisierung einer großräumigen Landeeinteilung mit dem Fokus auf einen langen, stabilen Endanflug auswirkt. Es wird damit dem Handlungszwang Landung der Zeitdruck genommen, alles kann in Ruhe und mit gründlicher Abschätzung gemacht werden.

Rettungsgeräteauslösungen

24 (Vorjahr: 27, 2014: 28) Rettungsgeräte-Auslösungen wurden gemeldet. Die Ursachen waren: Einklapper/Verhänger:12, Kollision: 2, Sackflug/Trudeln/Stall: 2, Kontrollverlust bei absichtlich eingeleiteten Flugmanövern: 5, Leinenknoten:1, unabsichtliche Auslösung: 2.

Sechs Piloten verletzten sich schwer. Die Gründe dafür: In zwei Fällen Auslösung in so geringer Höhe, dass der Rettungsschirm nicht mehr voll öffnete. In weiteren zwei Fällen war es der gefürchtete „Retter-Fraß“, das Verwickeln des Rettungsgerätes mit den Leinen des Gleitschirms. Und die verbleibenden zwei Schwerverletzten hatten eine harte Landung trotz offener Rettung. Die anderen 17 Piloten, die an der Rettung runtergingen blieben unverletzt oder zogen sich nur leichte Blessuren zu.

Auch die 2016er Zahlen stützen die Rechnung, dass bei einer rechtzeitigen Rettungsgeräteauslösung eine Wahrscheinlichkeit von 90% besteht, die Landung weitgehend unverletzt zu überstehen. ▽



Flo Orley ist in Innsbruck aufgewachsen und hat schnell seine Liebe zum Snowboarden entdeckt. Bald tauchte er in die Welt der Freeride Competitions ein, im Jahr 2000 gewann er den Riders Award beim Verbier Xtreme contest. Seitdem bestritt er seinen Lebensunterhalt als Snowboard-Profi auf der Freeride World-Tour, zweimal errang er den Vizeweltmeistertitel, dreimal schloss er die Tour auf Platz drei ab. Bei dieser Form des Freeride sind steilste Hänge und für den Laien unfahrbar erscheinende Felsabbrüche spezielle Abfahrtsvarianten, die der Fahrer als Spielen mit und am Berg empfindet. Die Wettbewerbe sind ausschließlich Einladungsrennen. Die Teilnahme der Freeride World Tour ist Fahrern vorbehalten, die sich über ein mehrjähriges Training in Qualifikationstwettkämpfen bewiesen haben, damit gewährleistet ist, dass die Athleten über außergewöhnliches Können verfügen und Selbstüberschätzung sowie zu hohe Risikobereitschaft ausgeschlossen sind. Das Spiel mit den Elementen, das Messen mit den Naturkräften findet sich auch im Drachen- und Gleitschirmfliegen. Deshalb verwundert es nicht, dass Flo Orley auch Drachen- und Gleitschirm fliegt. Er hat eine Diplomarbeit über die Motive für die Ausübung von Risikosport geschrieben und stellt hier seinen persönlichen Umgang mit Angst vor.

Umgang mit der

Text: Flo Orley

Happy Birthday

Ich feiere zweimal im Jahr Geburtstag. Wahrscheinlich könnte ich inzwischen ein paarmal mehr feiern, aber neben dem Tag, an dem ich das Licht der Welt erblickte, gibt es da vor allem noch den 3.3.2003.

Beim alpinen Spazierengehen im marokkanischen Atlas brach der große Felsbrocken, an dem ich mich gerade hochziehen

wollte aus, ich stürzte 15 Meter senkrecht ab, prallte auf ebenen Steinplatten auf und kam wie durch ein Wunder nur mit offenen Brüchen an beiden Beinen davon. Ich war damals 28 Jahre alt, topfit, als Freerideprofi auf meinem Snowboard erfolgreich und fühlte mich unzerstörbar. Doch genau das hatte sich mit diesem Unfall schlagartig verändert.

Als ich nach über einem halben Jahr Reha

mit 18 Schrauben und 2 Metallplatten in den Beinen wieder aufs Board stieg, mich wieder unter meinen Drachen schnallte und wieder mein Basejump-Rig anlegte, war sie auf einmal da: die schleichende Unsicherheit, auch Angst genannt. Das Gefühl der Selbstverständlichkeit, mit jeder Situation in meinen nicht ungefährlichen Lieblingssportarten leicht fertig werden zu können, war verschwunden. Ich war völlig vor den Kopf ge-



FOTO: STUART KNOWLES

Angst

stoßen und todunglücklich, um schließlich einen pragmatischen Lösungsansatz zu finden: Da gerade meine Magisterarbeit zum Abschluss meiner Universitätskarriere anstand, wälzte ich Literatur und schrieb über hundert Seiten zum Thema „Motive im Risikosport“, vermischt mit einer gehörigen Portion Selbstanalyse. Und so langsam begann sich auf dem Nährboden dieser rationalen Herangehensweise ein Risikomanage-

ment zu entwickeln, das mir mit der Zeit mein Selbstvertrauen wieder zurückgab und dass ich auf andere Sportarten übertragen konnte. Auch im Flugsport, denn eines muss uns allen klar sein: Gleitschirmfliegen wie auch Drachenfliegen IST Sport mit Risiken, und wenn alle Piloten das so sehen und sich entsprechend verhalten würden, dann gäbe es weniger Unfälle.

Angst versus Sicherheit

Bei Untersuchungen zu den Motiven im Sport mit Risiken gilt die Angst als ein wichtiges Thema – und zwar in Form der empfundenen Lust an der Angst, auf gut Deutsch der Thrill, den wir in unserem Fall beim Fliegen empfinden. Seien wir ehrlich – so schön ein ruhiger herbstlicher Abgleiter inklusive Flightseeing auch sein kann, wer nicht auf der Suche nach etwas Nervenkitzel ►

ist, der kann sich auch beim Curling austoben und muss nicht in die Luft gehen. Der bekannte Gesellschafts- und Zukunftsforscher Horst Opaschowski hat dazu formuliert, dass bei allen Sportarten mit Risiken

- ein gewisser Beitrag an bewusster Angst oder das Bewusstsein einer wirklichen äußeren Gefahr vorhanden ist
- sich der Sportler willentlich und absichtlich dieser äußeren Gefahr und der durch sie ausgelösten Furcht aussetzt
- die Tatsache vorherrscht, dass der Sportler in der mehr oder weniger zuversichtlichen Hoffnung, die Furcht werde durchgestanden und beherrscht werden können und die Gefahr werde vorübergehen, darauf vertraut, dass er bald wieder unverletzt zur sicheren Geborgenheit werde zurückkehren dürfen.

Für uns Flugsportler heißt das nichts anderes, als dass wir Angst als einen elementaren Bestandteil unseres Mindsets akzeptieren dürfen – eine wichtige Voraussetzung für die nächsten Schritte.

Diametral der Angst gegenüber steht naturgemäß die Sicherheit. Wer am Boden bleibt, kann nicht aus allen Wolken fallen und wer nicht startet, der muss auch nicht landen. Doch gerade in unserer geregelten westlichen Gesellschaft, in der beinahe jeder überversichert ist und in der die Suche nach einem erlebnisintensiven Ausgleich zum Alltagsleben für viele Menschen ganz wichtig ist, wird das Verlassen der Komfortzone zum zentralen Bestandteil der Motivation für Sport mit Risiken. Mit anderen Worten: Hundertprozentige Sicherheit wird es beim Fliegen nie geben, die Lösung muss darin liegen, das Risiko zu beherrschen.

Nachdem wir der Angst den Schrecken genommen haben, können wir den nächsten Schritt wagen: Nämlich zugeben, dass jeder von uns auch mal Angst HAT. Ganz ohne Lust daran. Das Unwohlsein. Ein Zögern. Unsicherheit. Egal ob Hobbyflieger oder Profi, egal ob vor dem spektakulären Klippenstart oder der nahenden Talwindturbulenz beim schlecht gewählten Außenlandeplatz. Das Problem ist nur, dass wir diese Angst kaum

psychologisch auflösen können. Habe ich klassische Flugangst, dann lege ich mich auf die Couch und lasse mich vor dem Einsteigen in die Chartermaschine auf dem Weg in den Pauschalurlaub therapieren. Doch als Pilot muss ich einen anderen Weg wählen.

Ich habe meinen Umgang mit der Angst darin gefunden, sie zu instrumentalisieren. Sie zum Werkzeug werden zu lassen, das mir hilft, alles was schiefgehen könnte aufzuzeigen und damit brenzlige Situationen zu verhindern, schon bevor sie eintreten - und um im Ernstfall bestmöglich darauf vorbereitet zu sein. Dieser Umgang mit unserer Angst ist die Grundlage für das aktive Risikomanagement, das ich euch auf den folgenden Seiten vorstellen möchte. Ich selbst wende es seit über 15 Jahren bei jedem Drachen-, Schirm- und auch Tandemflug genauso an, wie bei der Erstbefahrung einer 55 Grad Steilwand mit meinem Snowboard in Alaska oder beim Basejumpen von den Felswänden der Alpen. Es gibt mir als Familienvater und meiner Frau Vertrauen in das was ich tue, lässt mich meine Aktion planen & reflektieren und macht es einfach, ja oder nein zu sagen in Situationen, die eine klare Entscheidung fordern. Damit das Ganze wirklich funktioniert, müssen wir uns zuerst einige Kompetenzen erarbeiten.

Die vier Säulen des aktiven Risikomanagements

a | Fliegerisches Knowhow & FLUG-KOMPETENZ

Nur zum absoluten Beginn einer Karriere kann der Fluglehrer dem Piloten die Einschätzung aller externen Faktoren abnehmen, dann beginnt die lebenslange Lernkurve.

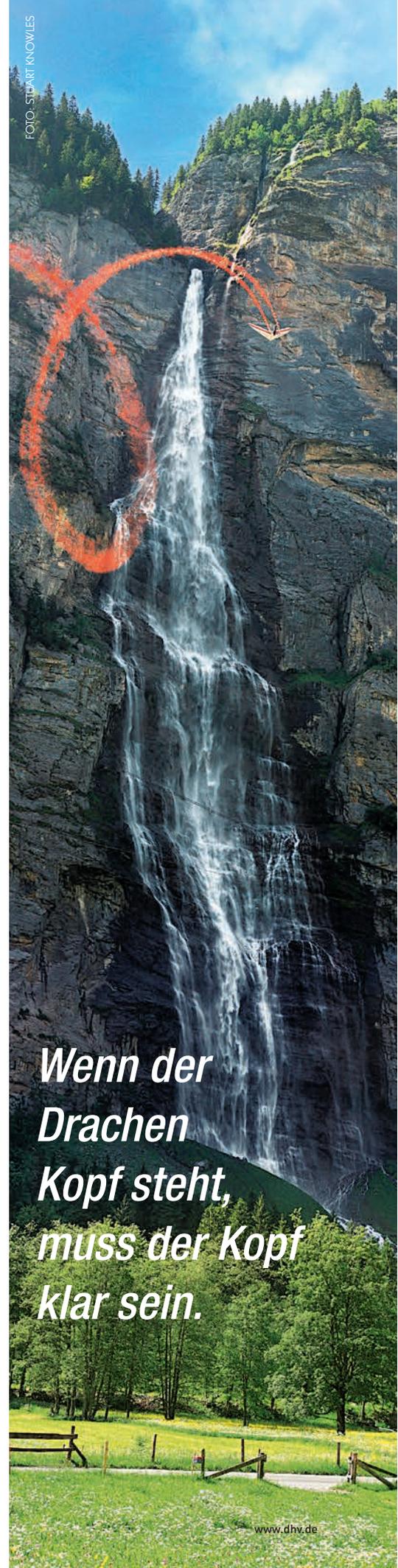
Pilotenkönnen

Eines ist klar: Je mehr Starts und Landungen, Flugstunden, Sicherheitstrainings etc., desto mehr Erfahrung hat der Pilot.

Geht er dadurch automatisch ein höheres Risiko ein? Kann sein... aber dazu mehr unten.

Wetter

Einer der wichtigsten Faktoren beim Fliegen. Die Großwetterlage ist dabei genauso wichtig, wie die regionale Situation und die



Wenn der Drachen Kopf steht, muss der Kopf klar sein.

lokalen Begebenheiten direkt am Startplatz sowie im Bereich des geplanten Landeplatzes. Wie sieht es mit möglichen Veränderungen im Tagesverlauf aus? Wie passt das Wetter zu meinem Tagesplan? Und ganz wichtig: Was sagen die Locals?

Mein Ziel als Pilot muss es sein, mir aus der Summe meiner Erfahrungen eine möglichst hohe FLUG-KOMPETENZ zu erarbeiten, auf die ich mich bei meinen weiteren Entscheidungen verlassen kann.

b | Material & MATERIAL-KOMPETENZ

Beim Gleitschirm wird die Leistung und damit die Schirmklasse oft zur Religion erhoben. Das ist für mich nicht nachvollziehbar! Die Unfälle bei Wettkämpfen der Besten der Welt sprechen eine deutliche Sprache. Warum setze ich zunehmende Erfahrung nicht in mehr Sicherheit um, anstatt sofort auf eine höhere Schirmklasse umzusteigen?

Auch beim Drachen wird meist zu früh umgestiegen vom Anfänger- oder Intermediategerät direkt zum Hochleister (ich war selbst keine Ausnahme).

Weiters gibt es abgesehen von der Klasse einige Gerätemerkmale, die zumindest bei Turmlosen, aber besser bei allen Flügeln Standard sein sollten, es aber leider nicht sind. Ein Hoch auf die Hersteller, die diese Merkmale bei ihren Geräten einsetzen:

- Stahlkabel in der Basis
- Verstärkte Trapezstangen
- Dickere und/oder regelmäßig getauschte Unterverspannungen
- Stahlkabel im Kielrohr (Kielrohr bricht bei Tuck & Pilot wird vom Gerät getrennt)
- Zweiter Retter im Gurtzeug
- Schnittschutz um die Aufhängung (scharfe Alukanten bei Kielbruch)

Warum diese Einbauten und Schutzmechanismen? Zu JEDER einzelnen der oben genannten Verbesserungen am Drachen kenne ich persönlich zumindest einen Unfall (tlw. mit tödlichem Ausgang), der mit einem entsprechend ausgerüsteten Gerät nicht passiert wäre. Ich denke, das erübrigt jede weitere Diskussion, ob diese Verbesse-

rungen sinnvoll sind - und das gilt nicht nur für Akropiloten.

Gerätekontrolle

Hand aufs Herz – welcher Gelegenheitspilot kann den Abnutzungsgrad seiner Leinen, seines Tuchs oder seiner Unterverspannung selbst beurteilen? Gerade bei carbonschwangeren Drachen nach harten Landungen ist das Urteil schwierig, ob das Teil noch uneingeschränkt flugtauglich ist. Auch beim Retter oder den Rettern bitte nicht nur beim Ablaufdatum nach zehn Jahren nachsehen, ob das Ding im Ernstfall funktioniert hätte – jährliches Wurftraining und Neupacken sollten Standard sein!

An was man vielleicht nicht denkt

Sogar Flaschentauchen und Fliegen knapp hintereinander kann gefährlich sein.

Unterm Strich ist in keinem anderen Bereich das Risiko so leicht auszuschalten wie beim Material, doch leider wird das nicht von allen Piloten beachtet und die MATERIAL-KOMPETENZ hinkt oft hinter anderen Fähigkeiten des Piloten hinterher – damit fehlt jedoch eine wichtige Säule im Risikomanagement.

c | Der Faktor Mensch & SELBST-KOMPETENZ

Die dritte Säule im aktiven Risikomanagement wird am stärksten beeinflusst von der Fähigkeit des Piloten, seine Beobachtung, Emotionen und Gefühle von einer Außenansicht aus zu betrachten, um sie dann ganz rational bewerten zu können.

Individuelle Wahrnehmung

Die Ablösungen am Startplatz, die Wolkenbilder, die lokale Wetterlage - jeder verarbeitet die von der Natur bereitgestellten Informationen anders. Die Kunst dabei ist es, die Informationen nicht mit einem Wunschdenken zu verbinden und sie sich im Zweifelsfall schönzureden, sondern ganz wertefrei in das Gesamtbild der Umweltsituation einzubauen.

Tagesform

Nur weil ich mit dem linken Fuß aufgestanden bin, muss es noch kein schlechter Flugtag werden. Aber ich kann mich an Sonntage erinnern, an denen meine Kinder

mir schon vor der Fahrt ins Fluggebiet so viel Aufmerksamkeit und Energie abverlangt hatten, dass meine Energiereserven bereits am Startplatz am unteren Ende der Skala pendelten. Auch eine beruflich extrem stressige Woche steigert zwar den Wunsch nach einem fetten Flug am Wochenende, die Performanacewahrscheinlichkeit in der Luft sinkt allerdings ebenso schnell.

Selbsteinschätzung

Nicht jedes Fluggebiet ist auch für jeden Piloten geeignet, ebenso wenig jeder Start- und Landeplatz und auch nicht jede Flugaufgabe. Ehrlichkeit sich selbst gegenüber sollte hier anfangen und nicht erst später, wenn es schwer wird, nein zu sagen.

Gruppendynamik

Die gibt es nicht nur bei Teenagern, sondern auch unter Fliegern. Einen Schritt zurücktreten bzw. noch einen Kreis fliegen, tief durchschnaufen und sich überlegen, ob man gerade dabei ist etwas zu tun, was man alleine gar nie tun würde, kann nie schaden.

Feedback

Ich kann mich noch gut an die manchmal langen Autofahrten zu Beginn und am Ende eines jeden Flugtages erinnern, bei denen ich als Drachenflug-Rookie auf der Rückbank saß und bei denen der ganze Flugtag, im speziellen aber die Starts und Landungen eines jeden an diesem Tag, genau und schonungslos besprochen wurden. Wieviel habe ich da gelernt!

Flugpausen

Wer von uns fliegt schon den Winter durch? Wohl nur ein einstelliger Prozentbereich.... und der große Rest steht dann im April beim ersten Hammertag übermotiviert am Startplatz und ist eigentlich mit ALLEM überfordert. Warum also nicht erstmal einen ruhigen Tag aussuchen, viel Zeit für einen Materialcheck nehmen, Start und Landung in den Mittelpunkt rücken und sich mit zwei oder drei kurzen Flügen genussvoll der neuen Flugsaison annähern?

Alleine fliegen

Ist alleine fliegen so dumm wie alleine tauchen? Objektiv betrachtet – ja. Vor allem, wenn niemand weiß, WO ich gerade an mei- ▶

Start und Landung gehören auch beim Freeriden zum Wichtigsten.

nem Retter runtergekommen bin und mit gebrochenem Haxen im Wald liege. Aber unter keinen anderen Umständen sind wir gezwungen, unseren Entscheidungen so bedingungslos zu vertrauen und lernen uns damit viel besser kennen. Rückblickend bin ich mir sicher, dass ich mich selbst nie zu dem Piloten entwickelt hätte, der ich heute bin, wenn ich nicht sehr früh ganz bewusst angefangen hätte, zwischendurch auch alleine unterwegs zu sein – allerdings nicht ohne ein Ortungsgerät.

Risikobereitschaft

Wie sollen wir die definieren? Vielleicht über die Höhe des gewählten Restrisikos: Wieviel Hangabstand lasse ich beim Soaren? Starte ich noch, obwohl die Bedingungen am Limit sind für mich? Was für ein Gerät fliege ich überhaupt? Es gibt sicher risikoaffinere Personen und vorsichtigeren – das einzig Wichtige ist aber nur, dass ich mir meiner persönlichen Risikobereitschaft in ihrer von mir selbst gewählten Höhe voll bewusst bin und sie als solche in die Bewertung einer neuen Situation einfließen lasse.

d | Worst Case Szenarien & LÖSUNGS-KOMPETENZ

Nachdem wir unser flugsportliches Können, unser Material und vor allem auch uns selbst nun einschätzen können, dürfen wir unserer

Angst endlich freien Lauf lassen. Ja, wir brauchen sie jetzt sogar! Denn die nächste Frage, die wir uns stellen, ist ganz einfach:

Wovor habe ich Angst??

Diese Frage muss ich mir in aller Ehrlichkeit beantworten, mehr noch, ich muss mir ausmalen, was denn alles im schlimmsten Fall passieren kann! Nicht den Teufel an die Wand malen, ist gefragt, sondern ganz nüchtern überlegen, am besten aussprechen und bis zu Ende denken, wovor ich mich fürchte. Oder fürchten sollte. Dass ich beim Start von einer Seitenwindböe erwischt werde? Dass mein Drachen sich in der Luft überschlägt? Dass ich statt am Landeplatz in der Stromleitung lande? Egal was meine persönlichen Schreckensszenarien sind, sie führen mich ganz automatisch zur nächsten Frage an uns selbst:

Wie kann ich diesen worst case vermeiden?

Jetzt habe ich aus dem Problem schon einen Lösungsansatz gemacht und kann es in aller Ruhe aufarbeiten. Das beginnt mit einem Blick zurück: Wenn ich Angst vor einer Seitenwindböe habe, bin ich eventuell zur falschen Zeit am falschen Startplatz? Wenn ja, super: Kein Start, Problem gelöst. Wenn ich Angst vor dem Überschlag habe, hänge ich überhaupt am richtigen Fluggerät? Wenn die Stromleitung mir Kopfzerbrechen bereitet, fehlt mir etwa die Flugpraxis? Egal,

wo genau der Wurm drin ist, ich muss und werde ihn finden und bloßstellen. Dann kann ich das Problem genau an der Wurzel behandeln, ein paar Parameter ändern und schon sieht die Sache ganz anders aus – inklusive der Beseitigung der Angst. Es bleibt nur noch ein Schritt zu tun – nämlich uns die dritte und letzte Frage zu stellen:

Was tun, wenn der worst case eintritt?

Jede unerwünschte Situation, die ich mir schon einmal ausgemalt habe und mit der ich mich ausreichend beschäftigt habe, sollte mich nur mehr bedingt überraschen können. Sollte. Der Klapper beim Sicherheitstraining überm See ist ein anschauliches Beispiel für ein sinnvolles Training, aber der gleiche Klapper kurz vor der Landung 70 Meter über hartem Grund lässt die Sache schon anders aussehen. Nur wenn ich mental darauf vorbereitet bin, dass jederzeit etwas passieren kann, dann bin ich auch jederzeit bereit, richtig zu reagieren, und erst, wenn ich soweit bin, besitze ich auch die LÖSUNGS-KOMPETENZ für alle objektiven und / oder meine subjektiven worst case Szenarien.

e | Richtiges Handeln durch INTUITIONS-KOMPETENZ

Intuition ist nicht mit Instinkt zu verwechseln, denn sie ist nicht angeboren, sondern

bedeutet das Verstehen einer Situation und das darauffolgende oder sogar annähernd zeitgleiche Handeln ohne den diskursiven Gebrauch des Verstandes. Der geniale Pass des Fußballers an seinen Mitspieler, der zum Tor führt, passiert genauso intuitiv, wie die richtige Reaktion auf ein unvorhergesehenes Ereignis in der Luft beim Fliegen. Doch erst ab einem relativ hohen Eigenkönnen sind Körper und Geist soweit, auf diesem Niveau zu harmonieren, erst dann ist die Bauchentscheidung mit unklaren zugrundeliegenden Fakten der rationalen, langsameren Entscheidung überlegen.

Michael Kobler von der Schweizer Flugschule AeroCenter formuliert das richtig gut:

„Nicht etwa das hochentwickelte Material, sondern der Mensch ist der wesentlichste Faktor, der zur erfolgreichen, langfristig unfallfreien Piloten-

karriere beiträgt. (...) Emotionale, soziale und kognitive Fähigkeiten sind Eckpfeiler für Wahrnehmung, Informationsverarbeitung, Entscheidungsfindung und schließlich deren Umsetzung.

(...) Schlüssiges Denken aufgrund verarbeiteter Erfahrung führt schlussendlich zur intuitiven, der Situation angepassten Reaktion.“

Sobald ich es also geschafft habe, meine Flug-, Material- und Selbstkompetenz als Pilot durch laufendes Lernen und ständiges Hinterfragen auf ein gewisses Niveau zu bringen, sobald ich mir durch das Durchspielen von worst case Szenarien die Angst vor ebendiesen genommen habe, kann ich mich mit einem ganz neuen, aber überheblichkeitsfreien Selbstvertrauen auf den Weg zum nächsten Startplatz machen – denn genau dieses zeichnet einen Piloten mit hoher INTUITIONS-KOMPETENZ aus.

Fazit

Fliegen ist ein Sport mit Risiken und deshalb immer mit Angst verbunden. Dieser Angst müssen wir das Tabu nehmen, damit wir uns mehr mit uns selbst und unseren Emotionen auseinandersetzen. Unsicherheit vor und während dem Start darf nicht nach Vogel-Strauß-Taktik mit „Augen zu und ab in die Luft“ kaschiert werden! Sobald wir die Angst als Instrument in ein aktives Risikomanagement einbauen, öffnen wir uns und können uns zu kompletteren Flugsportlern entwickeln. Auch der Hike-and-Fly Boom gibt mir Hoffnung, dass hier eine neue Pilotengeneration heranwächst, die sich abseits der Massen und der klassischen Fluggebiete ständig mit neuen Situationen auseinandersetzt. An dieser Stelle möchte ich noch meinen Dank aussprechen für den Input von Oli Barthelmes, Christian Zehetmair und Michael Kobler. Ich wünsche allen einen worst case – freien Sommer! (-: ☑

Anzeige

WELTREKORD
MIT EN B SCHIRM



LTF/EN B

The **NEW** Benchmark of its category!



Am 1.11.2016 flog Konrad Görg - Chef von AirCross - mit dem U Cruise 446km XC in Brasilien:

„... Die Stabilität der Kappe und das gute Gleiten, aber vor allem die hohe Geschwindigkeit, die mich auch manche Thermik gegen den Wind hat einfliegen lassen, halfen mir bei dem Rekordflug. Ein unbeschreibliches Gefühl nach fast 11 Stunden Flug!“

www.aircross.eu

4-Jahre Vollkasko*
WWW.AIRCROSS.EU
Bei Kauf eines AirCross Schirmes inklusiv!
* Bedingungslos auf unserer Homepage

Heimflug

Alpendurchquerung im März – von Bassano ins Zillertal

Text und Fotos: Sebastian Barthmes

Abenteurer – das bedeutet für mich: Aufbruch ins Unbekannte, Verlassen der Komfortzone, Risiko. Nach dieser Definition bin ich kein Abenteurer, detaillierte Planung und Vorbereitung sowie realistische Ziele sind für mich wichtig, um eben nicht meinen Wohlfühlbereich verlassen zu müssen. „Hey, wie wär’s, wenn wir nach Bassano fahren und von dort aus in drei Tagen versuchen, nach Kufstein zu kommen?“ ist also eine Frage, die mich eher skeptisch stimmt, vor allem, wenn es am Abend davor ist. Es war am Donnerstag, den 23. März 2017, als ich mit Sebastian Kummer telefonierte und wir überlegten, was wir am Freitag bis Sonntag so unternehmen könnten. Die Idee entstand daraus, dass in dem Zeitraum einige befreundete Pilotinnen in Bassano waren, die mit unserem Auto zurückfahren könnten. „Ich schau mir das mal an und rufe dich dann zurück.“ meinte ich und startete meine Planungstools. Zunächst mal die Wettersituation: Freitag und Samstag waren ähnlich vorhergesagt. Gute Basishöhen und Labilität von Südalpenrand bis zum Hauptkamm bei schwachem Wind aus Süd und West. Auf der Nordseite etwas stabiler und eventuell leicht föhnig, aber noch gut fliegbar. Sonntag dann etwas durchwachsender mit nördlichem Einschlag. Das sah schon mal nicht schlecht aus für so ein Vorhaben.

Die Route

Nun zum zweiten Punkt, der Route: Die Landschaft nördlich des Monte Grappa und ein Großteil der Dolomiten waren für mich unbekannt. Die Skyways im XC Planner zeigten auf der Route auch nur vereinzelt Tracks. Das wird interessant! Mit Google Earth begann ich, Talquerungen auszumessen und notwendige Abflughöhen und Einstiegspunkte zu berechnen. Außenlandemöglichkeiten durften nicht vernachlässigt werden. Letztendlich kam ich zu einem Plan, von dem ich glaubte, dass er funktionieren könnte. Ich dachte an eine Alpenüberquerung in zwei Etappen: Am Freitag ins Pustertal, am Samstag dann über den Hauptkamm und soweit wie möglich nach Norden. Der Sonntag sollte als Puffer- oder Rückreisetag dienen. Einige Schlüsselstellen gab’s natürlich schon: Schwierige Querungen mit tiefem Einstieg, recht niedrige Wolkenbasis in den südlichen Dolomiten..., natürlich war der Sprung über den Hauptkamm auch mit Fragen verbunden:



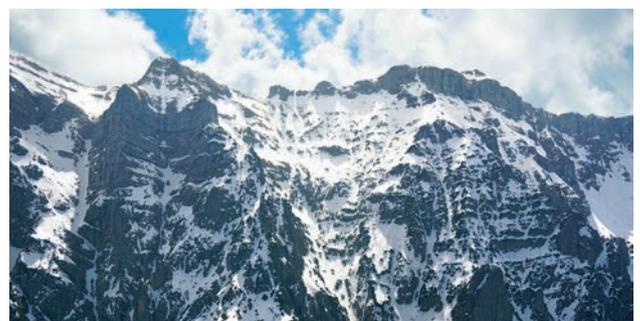
● 10 Uhr Cumuli



▼ Querung bei Feltre



▼ Einstieg in die Dolomiten



▼ Ein Rückblick auf den Dolomiteneinstieg



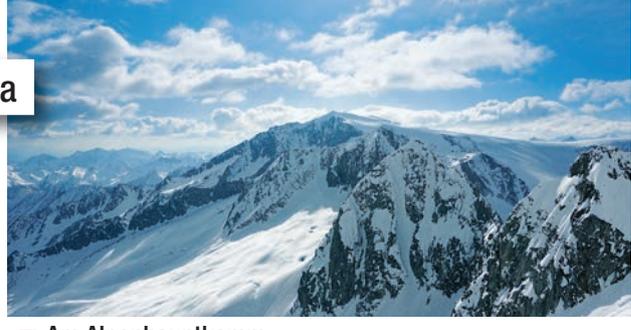
▼ Klippen



▼ Am Pass Fanis



▼ Pustertal



▼ Am Alpenhauptkamm



● Inversion im Zillertal

Outdooractive Kartografie:
 - Geoinformationen © Outdooractive
 - © OpenStreetMap (ODbL) - Mitwirkende
 (www.openstreetmap.org/copyright)



← Link zum Flug (auf www.dhv.de im DHV-XC am 25.03.)



↑ Der Alpenhauptkamm in seiner ganzen Schönheit

Wird der Südwind nicht zu stark sein? Mit welchen Bedingungen ist im Lee zu rechnen? Reicht die Basishöhe, um die Schneeflächen zu überfliegen? Mit einer gewissen Skepsis gab ich mir trotzdem einen Ruck und rief Sebastian zurück: „Okay, lass uns das machen!“

Nach viel zu wenig Schlaf (die Gedanken rotierten immer wieder um den Plan und die Route) fuhren wir um 5 Uhr morgens von München los. Auf der Südseite empfing uns dunstig-diesiges Wetter. Trotzdem starteten wir früh und hofften auf Besserung. Doch nach einigen Stunden herumdümpeln am Grappa bei viel zu niedriger Basis wurde klar: Die Prognose stimmt hinten und vorne nicht, den Plan können wir für heute vergessen. Saharastaub war die Ursache, dieser wurde wohl nicht ausreichend vom Meteorologiemodell berücksichtigt. Müde und etwas enttäuscht fielen wir früh ins Bett.

Los geht's

Am Samstagmorgen dann das genaue Gegenteil: Ausgeschlafen und fit empfing uns ein strahlend blauer Himmel. Bereits um 10 Uhr plopten inneralpin überall hübsche kleine Cumuli auf. Perfekt! Die Basishöhe war zwar immer noch 200-300 m unter der Prognose, aber das hielt uns nicht auf. Tagesziel: Sand in Taufers, auf der Südseite des Hauptkamms.

Los ging es über die Ostflanken des Monte Grappa auf die Nordseite des Massivs. Der Nordausläufer war wolkenfrei und thermisch nicht sehr aktiv. Den ersten Versuch der Querung über das Tal von Feltre habe ich abgebrochen. Wieder zurück im Bart versuchte ich noch etwas mehr Höhe aus dem Bart herauskitzeln, aber mehr als ein paar Meter waren nicht drin. Also musste es auch so gehen. Mit leichtem Rückenwind und ohne Beschleuniger ließ ich mich hinübertragen, so dass ich zwar ein paar Sekunden später, aber 80 m höher als Sebastian ankam, der beschleunigt flog. In zerrissener, talwindverblasener Thermik konnte ich mich mit dieser Extrahöhe hocharbeiten, während mein Wingman hinabsank und auf der Luvseite länger basteln musste. Leider verlor ich ihn zu diesem Zeitpunkt aus den Augen, worauf ich wie zuvor abgesprochen beschloss, alleine weiterzufliegen.

Die Wolken über dem Kamm, der Feltre von den Dolomiten abgrenzt, lagen auf Gipfelhöhe auf. Das Problem: Wo Thermik war, waren auch Wolken, und wo Wolken waren, konnte ich nicht den Grat überfliegen. Ein Kessel war jedoch so ausgerichtet, dass ich am Rand einer Wolke weit genug hineinfliegen und die letzten Meter in dynamischem Aufwind machen konnte, um dann durch eine Scharte auf die Nordseite zu schlüpfen. Zum Glück war der Südwind

hier schwach, so dass keine schwereren Turbulenzen zu erwarten waren.

Wunderland

Auf der anderen Seite vom Grat tat sich ein wahres Wunderland vor mir auf. Verschlungene Täler, wilde Gebirgsflüsse, kleine Dörfer im Tal und überall beeindruckende Fels- und Wolkenformationen. Ich war in den Dolomiten! In Gedanken und virtuell am PC bin ich die Route ja viele Male durchgegangen, der tatsächliche Eindruck hat mich dann aber doch überwältigt.

Im Delphinflug ging es an schroffen Kalkklippen an dem Ort Agordo vorbei zu den Westausläufern des Monte Civetta. Was ich nicht so ausgeprägt erwartet hatte: In einer Talengstelle bildete sich eine Düse, hinter der verschiedene Windsysteme divergierten, was bedeutete, dass ich innerhalb von Minuten fast 1.000 m hinuntergespült wurde, während ich 4 Kilometer über das Tal querte. Wegen des großen Höhenverlustes kam ich an einer schlecht angeschiene Westklippe an, statt an dem günstiger ausgerichteten Plateau darüber. Noch dazu hatte ich hier 20 km/h Rückenwind, der nutzbare Thermik noch unwahrscheinlicher machte. Gab es jetzt noch eine Alternative? Eine Querung zum Prallhang auf der anderen Talseite schätzte ich als unsicher ein. Ich folgte meinem Gefühl und

hielt den Kurs am Steilhang entlang bei. Jetzt sank die Luft wenigstens nicht mehr. Stattdessen entstand an kleinen Rippen dynamischer Aufwind, immer wieder durchsetzt von Turbulenzen. Technisch anspruchsvoll kreiste ich einen leichten Aufwind hangnah ein und ließ mich vom Wind weiter verschieben. Das Steigen wurde schließlich ruhiger, stärker und entwickelte sich letztendlich zu einem erstaunlich ruhigen 3 m-Bart, der mich von einer Nordwestseite (!) wieder an die Basis brachte.

Ab hier war die Route gut mit Wolken markiert, außerdem nahm jetzt der Südwind in der Höhe deutlich zu. Schon kurze Zeit später und mit guter Höhe erreichte ich die Südflanken des Heiligkreuzkofels. Hier konnte ich mich wieder aus. Über dem Massiv wechselte dann die zunächst noch gute Thermik in einen leeigen Waschmaschinenmodus. Starkes Steigen, starkes Sinken, dazwischen große Turbulenzen. Hier musste ich jedoch nicht viel anderes tun als den Schirm offen zu halten und geradeaus zu fliegen, denn der straffe Wind schob mich konstant zu meinem Etappenziel, Bruneck.

Ruhe im Pustertal

Im Pustertal angekommen, wurde es zum Glück wieder ruhig, der Südwind nahm ab und bekam eine deutliche Westkomponente. Ich checkte die Uhrzeit: 14:30 Uhr. Mit sehr hoher Durchschnittsgeschwindigkeit hatte ich die Dolomiten durchquert,

deutlich schneller als erwartet. Am Morgen hatte ich noch zu Sebastian gesagt, dass es theoretisch machbar wäre, bis auf die Alpnordseite zu fliegen. Ob das jetzt tatsächlich möglich sein sollte? Genug Zeit hatte ich ja noch und diese Herausforderung reizte mich. Entspannt ging es also zur idealen Tageszeit ins Ahrntal. Jetzt hatte ich Sicht auf den Hauptkamm. Hier wurde mir klar, dass der Weiterflug nicht geschenkt war. Große zerlaufene Wolken schatteten das Tal ab, tief unter mir sah ich ein paar Piloten außenlanden. Ich querte zur letzten sonnenbeschienenen Rippe des Hauptkamms, dem Südausläufer vom Großen Löffler.

Die Thermik hier kam aus dem Kessel tief unten und löste entlang der Rippe zwei Kilometer südlich vom Gipfel ab. Die eigentliche Basis war mit dieser Thermik nicht erreichbar, so war das keine günstige Ausgangslage. Ich machte so viel Höhe wie möglich und flog auf der Luvseite Richtung Gipfel, der noch einige hundert Meter über mir thronte. Die zuvor noch thermische Luft wurde immer ruhiger, trug jedoch. In traumhaft laminarem Aufwind soarte ich entspannt über die Schneefelder und genoss den besonderen Moment.

Guter Überblick

Inzwischen war ich auf Gipfelhöhe des Großen Löfflers und konnte die Situation gut überblicken. Höchst konzentriert querte ich jetzt über den Gipfel und folgte dem Grat dahinter nach Norden, um die stärks-

ten Fallwinde hinter dem Hauptkamm zu meiden. Dies war eine gute Entscheidung, trotz mäßiger Turbulenzen verlor ich zunächst nicht allzu viel Höhe. Plötzlich, beim Überflug einer Scharte, nahm das Sinken jedoch massiv zu: Kurzzeitig hatte ich so starkes Sinken, dass ich beide Täler 1.500 Meter unter mir nach Notlandemöglichkeiten absuchte. Südwestseite und damit ins Luv, jedoch ein längerer Weg ins Zillertal? Oder doch auf die Nordostseite ins Lee, aber bessere Landemöglichkeiten und ein nicht so langer Fußmarsch?

Ich entschied mich für die Leeseite und hatte Glück, denn ich konnte das turbulente Gebiet schnell durchfliegen und erreichte wohlbehalten die andere Talseite. Sanftes und laminares Steigen. Geschafft, das Zillertal ist in greifbarer Nähe! Vor dem Einflug ins Zillertal drehte ich nochmal in schwachem Steigen auf und betrachtete den mächtigen Hauptkamm hinter mir: Die Welt auf der Südseite schien auf einmal sehr weit entfernt! Einige hundert Meter unter mir hing eine dunstige Inversionschicht, thermisch war hier nicht viel zu holen. So glitt ich noch entspannt ins Zillertal hinein und landete absolut überwältigt von den dicht gepackten Erlebnissen in diesen 6,5 Stunden – 160 km nördlich von Bassano. Auch Sebastian Kummer schaffte es einige Stunden später bis zum Hauptkamm, er landete im Ahrntal und blieb dort noch bis Sonntag. Ein tolles Erlebnis, das wir so schnell nicht vergessen werden! ▽

Anzeige

BSCHNEIN-
DIE BEWÄHRTESTE **B** AUSBILDUNG & FORTBILDUNG
FLUGSCHULE **SKY CLUB AUSTRIA** 

auf geht's!

FLUGTECHNIKKURS - THERMIKFLUGKURS - STRECKENFLUGKURS



Biwak

und was man dabei lernen kann

Text und Fotos: Roland Börschel

↑ Col du Glandon
Belohnung für einen langen
Marsch: traumhaftes Abend-
licht und endlich lässt der
Wind nach

Jetzt spinnst der alte Depp vollkommen“, dieser oder ähnliche Gedanken dürften meiner Frau durch den Kopf gegangen sein, als ich ihr von dem Plan erzählte, mit dem Gleitschirm und zu Fuß von Nizza an den Chiemsee zu reisen. Gesagt hat sie es netterweise nicht.

Doch der Reihe nach. Boxi und Philipp sind schuld. Boxi (Stefan Bocks), weil er uns nach seinem faszinierenden Kirgisistan-Vortrag von seinem Plan, mit einer Gruppe die Pyrenäen zu durchqueren, erzählte und uns auch noch dazu einlud. Ich hatte keine Zeit, doch Philipp Ott war dabei und ab sofort vom Biwakflug-Virus infiziert. Der Virus ist gefährlich und hochansteckend. So hat es mich beim nächsten Projekt in diesem Sommer erwischt. Eine gewisse Anfälligkeit war ohnehin vorhanden, da ich vor fast 30 Jahren übers Klettern/Bergsteigen zum Fliegen

gekommen bin. Die Faszination fürs Fliegen war zunächst größer als die für Berge. Lange und weit zu fliegen stand im Vordergrund. Die Ausrüstung hierzu wurde immer schwerer. Der ursprüngliche Plan, auf die Berge zu steigen und zu fliegen rückte in den Hintergrund. Dazu kamen die neuen Möglichkeiten der Fliegerei auch bei uns im Flachland. In den letzten Jahren wurden die Ausrüstungen wieder leichter und gleichzeitig alltags-/streckentauglich.

Nizza – Chiemsee. Ich hätte ja ganz gerne zunächst etwas kleinere Brötchen gebackten, aber Philipp war so begeistert und überzeugt von seinem Plan, dass ich mich nicht ernsthaft wehren konnte. Mit Werner Schütz und Robert Heim waren zwei sehr erfahrene Biwakflieger, Bergsteiger und herausragende Piloten mit im Boot. Als dann der Flug nach Nizza gebucht wurde, war klar, dass ab jetzt das Ausdauerprogramm

erweitert werden muss. Mit unglaublicher Vorfreude aber auch großem Respekt vor dem, was uns erwartete, stieg ich in Nizza aus dem Flieger.

Was ich gefunden habe, kommt schon sehr nahe an die ultimative Erfüllung des Traums vom Fliegen. Eine unglaublich intensive Art des Reisens und Gleitschirmfliegens, bei der ich sehr viel lernen durfte.

Biwakfliegen erzieht zur Ehrlichkeit

Wir Flieger neigen schon gelegentlich dazu, nicht so ganz ehrlich, vor allem zu uns selbst zu sein. Unsere Antworten auf Fragen wie: Was kostet mein Hobby wirklich? Brauche ich einen neuen Schirm, um Spaß am Fliegen zu haben? – halten bisweilen einer rationalen Überprüfung nicht stand. Beim Biwakfliegen bekommst du auf einige weitere Fragen sehr schnell exakte Antworten.



← Was braucht am wirklich?
Reisegepäck inkl. Leichtzelt
und Flugausrüstung ca. 16kg –
geht noch leichter!



↑ Tag 5: viel Walk und wenig Fly
Nachtlager am Landeplatz von Greolieres



Reichen meine fliegerischen Fähigkeiten für das geplante Vorhaben?

Kann ich bei den zu erwartenden Bedingungen noch sicher fliegen? Die werden sich häufig ändern und nicht immer perfekt sein. Von sehr zäher bis zur Ballerthermik und kräftigem Wind ist alles möglich. Kann ich in diesem Gelände selbstständig die nötigen Strecken zurücklegen? Kann ich unter den Belastungen vernünftige Entscheidungen treffen? Kann ich auch bei nicht schulungstauglichen Bedingungen, an nicht schulungstauglichen Startplätzen im Hochgebirge sicher starten? Das sind Fragen, bei denen man sich an einem einzelnen Flugtag schon mal beschwindeln kann. Bei einem längeren Biwakflug werden die Selbsteinschätzungen auf Dauer rücksichtslos überprüft. Zugegebenermaßen war ich mir zu Beginn unseres Trips

nicht hundertprozentig sicher, ob ich meine Erwartungen und die der Gruppe erfülle. Die Option „Dann steig‘ ich halt in den Zug“ hatte ich zu meiner Beruhigung im Hinterkopf.

Bin ich körperlich fit genug?

Körperliche Erschöpfung ist eine schlechte Grundlage für fliegerische Entscheidungen. Wenn die Wahl des Startplatzes nicht von der Eignung, sondern nur von den noch zu laufenden Höhenmetern abhängt, kann es schnell gefährlich werden. Genauso wenn ich lieber im Talwindlee lande, statt ein paar Kilometer zu laufen. Keine Sorge, wenn du dir nicht sicher bist. Über den Zustand deines körperlichen Leistungsvermögens und deine Fähigkeit, auch mal auf die Zähne zu beißen, wirst du beim Biwakfliegen schnell aufgeklärt. Bei mir war es ganz ok, aber die anderen Jungs waren schon noch ein Stück fitter.

Bin ich gruppentauglich?

Ein 200 km-Tag. Werner ist schon 50 km weiter in Fiesch. Wir wollen bald zu ihm aufschließen. Dummerweise sind wir auf den falschen Berg gelaufen und sitzen unter dem einzigen blauen Loch, soweit man sehen kann. Werner fliegt nur spazieren und abends sind wir wieder alle zusammen in Fiesch. Einen großen Anteil daran hatte, dass wir sicher unterwegs waren und keine angsteinflößenden Situationen erleben mussten, dass wir unsere Erfahrungen und Ambitionen zusammen in einen Topf schmissen und Entscheidungen in der Gruppe trafen. Manchmal steckst du zurück, manchmal sind es die anderen. Wer das nicht halbwegs entspannt aushalten kann, sollte alleine fliegen. Wenn du es aber kannst, wirst du mit unglaublich intensiven, gemeinsamen Erlebnissen belohnt, die du alleine nie so genießen könntest. ►



FOTO: ROBERT HEIM

Was taugt mein Material?

Zentral ist da natürlich der Schirm. Abends oberhalb Passhöhe quasi Nullwind aus der falschen Richtung, der Schirm leicht feucht, ein krautiger holpriger Startplatz. Da ist man froh, wenn man keine besonderen Kunstfertigkeiten braucht, um seinen Schirm zum Starten zu überreden. Er darf mir auch bei suboptimalen Flugbedingungen auf keinen Fall Angst machen. Sehr steile, teils felsige Startplätze, enge Landeplätze, kräftiger Wind, kräftige Thermik, gar kein Wind, starker Talwind, alles ist möglich und kommt manchmal unverhofft. Schirmbedingter Stress ist da das Letzte, was man brauchen kann. Ob er ein oder auch mehrere Zehntel besser gleitet, ist nie entscheidend. Wenn die Tüte dann auch noch nicht allzu schwer ist, umso besser. Auch für das restliche Material gibt es vermutlich keinen besseren Dauertest als eine Biwakflugreise. Es muss nicht das allerleistungsfähigste, allerleichteste etc.

↑ Dauergrinsen vor dem Montblancmassiv
Landung am Ende eines Hochtals –
kurzer Aufstieg zu einem Sattel und
Start in die letzte Thermik mit Blick
auf den Montblanc

sein. Es muss halten und in möglichst allen Situationen stressfrei zu handeln sein. Was nützt die beste Flugelektronik, wenn ich keine Steckdose für das Ladegerät hab, der leichteste Rucksack, wenn er sich nach wenigen Tagen aufzulösen beginnt.

Die Regeln bestimmst allein du selbst

Nach einem Abgleiter vom Lodron nach Westendorf geht es im Nieselregen die Hohe Salve hinauf. Ich muss mich richtig quälen. Der Abend auf Boxis Hütte war sehr fröhlich und passend zum heutigen Wetter eher feucht. Jetzt muss ich das büßen. Nach einem weiteren Abgleiter nach Elmau geht es noch auf die Gruttenhütte und morgen in einer wunderschönen ausgesetzten Wanderung über den Kaiser.

Einfacher und schneller wäre es gewesen, unten im Inntal zu Fuß Strecke zu machen. Wir waren uns einig, dass wir nicht langweilig an irgendwelchen Bundesstraßen entlang hatschen wollten. Eher nahmen wir es in Kauf, ein Stück mit der Bahn zu fahren. Beim Biwakfliegen musst du dich an keine Wettkampfgeln halten, um Punkte zu bekommen. Es gibt keine Wertung. Alles was zählt, ist dein Erlebnis.

Jeder Flug und jedes Flügchen ist ein Geschenk

Gut sechs Stunden Fußmarsch, zwar landschaftlich interessant an alten Bewässerungsgräben entlang und über eine einsame Passstraße, doch immer wieder von Regenschauern getrübt, liegen hinter uns. Von der Passhöhe geht es nochmal knapp 500 Höhenmeter nach oben. Die Aussicht auf ein Flügchen lockt. Tatsächlich, der Wind steht an. Wir können etwas soaren. Bei acht Achtel Bewölkung steigt es

Bitte beachten!

Biwakfliegen, also Hike + Fly über mehrere Tag über eine bestimmte Distanz, stellt erhebliche Anforderungen an den Piloten. Start- und Landeplätze müssen selbständig ausgewählt und auf ihre Eignung beurteilt werden sowie Wind- und Wetterverhältnisse im unbekanntem Terrain zuverlässig eingeschätzt werden können. Gute körperliche Konstitution ist Grundvoraussetzung, um nach einem anstrengenden Anstieg genügend Reserven für einen sicheren Start und Flug oder Abstieg zu haben. Außerdem muss der Pilot vorher abklären, ob Start-, und Landeplätze legal sind. Jedes Land, oft sogar jedes Bundesland/Kanton, hat andere gesetzliche Bestimmungen. Das Gleiche gilt für Übernachtungen unter freiem Himmel.



↑ Von Courmayeur ins Wallis Vor dem Großen St. Bernhard im Hintergrund der Grand Combin

sogar manchmal. Wir gleiten das Tal hinaus, landen nach einer knappen halben Stunde im Tal und freuen uns wie die Schneekönige über einen kleinen Flug. Zu Hause hätten wir an so einem Tag sicher nicht einmal ans Schirmauspacken gedacht. Nicht nur weil man sich dadurch noch einige Kilometer Fußmarsch erspart hat, es wird einem klar, wie einzigartig doch unser Sport ist, wie sich das bei jedem kleinen Flügchen zeigt. Und wir dürfen das genießen.

Der Flugtag ist nicht zu Ende nur, weil man mal am Boden steht

Wo wollen sie denn hin? Warum fliegen die jetzt am Abend immer weiter in das Hochtal hinein? Die Felswände geben eigentlich keine Thermik mehr her. Und jetzt landen die auch noch da oben. Na egal. Es ist wunderschön da oben. Zelt und Schlafsack sind dabei und ein bisschen Brotzeit ist noch im Rucksack. Also weitergeflogen, gelandet,

den Schirm geschultert und noch mal 100 Höhenmeter zu den anderen hochgestiegen, die schon an einem Sattel warten. Dort bleibt einem erst mal die Luft weg. Wir stehen direkt südlich des Montblancs, der jetzt tatsächlich in der Abendsonne aus den Wolken spitzt. Diesen atemberaubenden Anblick hätten wir nie genießen können, wenn wir im normalen Streckenflugmodus unterwegs gewesen wären, bei dem der Flugtag zu Ende ist, wenn du am Boden stehst. Es eröffnen sich ganz neue Möglichkeiten, wenn du diese Grenze im Kopf überwunden hast. Du stehst am Boden – egal, dann läufst du halt wieder ein Stück hoch, um den nächsten Rücken herum oder wo auch immer sich eine Startmöglichkeit findet. Dann geht der Flug weiter. Oft genügt es schon, die Angst vor dem Absaufen aus dem Kopf zu schieben und es findet sich eine Lösung.

Fliegen macht (mich) glücklich – Biwakfliegen macht (mich) besonders glücklich

Nach 19 Tagen am Geigelstein aufdrehen, spätestens beim nächsten Bart über der Kampenwand ist klar, dass wir tatsächlich am Chiemsee landen werden. Diese Freude, dieses Grinsen im Gesicht während des langen Gleitflugs, das Teilen dieses Moments mit den Freunden, das ist schon ein unglaublich großes Glück, das lange nachwirkt. Ich bin dankbar, dass ich diesen geilen (Entschuldigung) Sport ausüben darf.

Mein Fazit

Biwakfliegen ist für mich im Moment die intensivste Art des Gleitschirmfliegens. Es stellt aber auch erhebliche Anforderungen an den Piloten. Es besteht Ansteckungs- und Suchtgefahr. Belohnt wirst du aber mit intensivsten Erfahrungen in der Natur und wunderbaren Begegnungen. ▽



X-Alps XXX-Light

Vom Stoderzinken zum Achensee

Text und Fotos: Burkhard Martens

Inspiziert von großen Hike + Fly Wettbewerben und immer häufigeren Berichten in den Fachmagazinen beschlossen wir, so etwas auch mal auszuprobieren. Einig waren wir uns allerdings, dass wir uns nicht so harte Strapazen wie die X-Alpler auferlegen wollten. Trampen, Bahnfahren war nicht ausgeschlossen, übernachten wollten wir allerdings auf dem Berg und so besorgten wir uns leichte Biwakaurüstung. Mit den Getränken und Es-

sen kommt da ganz schön Gewicht zusammen. Außerdem wollten wir nicht irgendwohin, sondern nach Hause fliegen. Wir planten eine feste Woche Ende August ein und hofften, dass dann auch das Wetter mitspielt.

Um es kurz zu machen: Wir hatten Glück und es stellte sich nun die Frage: Fahren wir mit dem Zug Richtung Schweiz und fliegen heim oder nach Osten. Vorhergesagt war eine fantastische Hochdrucklage mit stabiler

Schichtung, die zwar von Westen kam, allerdings mit Ostwind in den flugrelevanten Schichten. So entschlossen wir uns, zum Stoderzinken zu fahren. Das Wetter würde erst am nächsten Tag brauchbar zum Fliegen sein, aber wir wollten trotzdem abends noch Richtung Startplatz zum Übernachten aufbrechen.

So führen wir im schönsten Sonnenschein in das doch schlechter als erwartete Wetter zum Stoder. Nebel und 3° C, äußerst unge-



↑ Im Pinzgau auf dem Flug zum Wildkogel, links der Großvenediger.

→ Vor dem Stoderzinken im Bild das Ennstal.

mütlich, deshalb beschlossen wir, uns ein Zimmer im Tal zu nehmen. Am nächsten Tag ging's mit dem Shuttlebus zum Stoder und weiter in ca. 30 Minuten zu Fuß zum Gipfel. Wir standen zuerst an der Wolkenbasis, aber die sollte sich laut Vorhersage noch anheben. Unser Ziel bei dieser tiefen Basis und stabiler Schichtung war die Schmittenhöhe in Zell am See. Mit 80 km Entfernung eigentlich kein weiter Flug, aber es war mehr Wind im Spiel und daher die

schwache Thermik auch noch zerrissen. Als wir nach dem Dachsteinmassiv die hohen Berge verließen und zum sonst so zuverlässigen Roßbrand bei Altenmarkt wechselten, war die Thermik kaum noch zentrierbar. Ben stand als erster, Jörg und ich bei Altenmarkt ein kleines Stück weiter. Nach der Landung begann das Rückholabenteuer. Wir hatten unglaubliches Glück: Ben hat beim Trampen einen netten Salzburger mit Kombi getroffen, der uns dann alle drei mit nach Bischofshofen genommen hat, der Zug nach Zell am See fuhr bereits 10 min später ab. In der Fußgängerzone von Zell haben wir noch schnell eingekauft und uns dann auf den Fußmarsch zum Gipfel aufgemacht.

800 Hm haben wir in 2 Stunden geschafft und ein schönes ebenes Plätzchen neben einer Seilbahn Station gefunden. Die gab uns auch Schutz vor dem kalten Wind. Wir errichteten unsere Lager, Jörg hatte sich einen Biwaksack aus speziellem, Luftfeuchtigkeit durchlassendem Material genäht. Ben hatte einen Leichtbiwaksack, der eher einer silbernen Rettungsdecke glich und ich habe meinen Schirm über meine Isomatte gelegt und mit zwei Wanderstöcken am Kopfende angehoben. Ein fantastischer Sonnenaufgang folgte dem nicht weniger schönen Sonnenuntergang. Die Schwächen der einzelnen Biwaks zeigte sich am nächsten Morgen. Ben

war von innen durchnässt, mein Schirm war klitschnass, nur Jörgs Eigenbau war super. Am Morgen hatten wir noch 400 Hm vor uns. Oben trafen wir meine Frau Nina, die uns ab hier begleitete. Sie war mit dem Auto angereist und hatte vorher leider keine Zeit. Das Wetter war super sonnig, aber thermisch extrem stabil. Die 35 Kilometer bis nach Neukirchen zum Wildkogel waren da schon eine Herausforderung. Wir starteten sehr spät und mit großer Ausdauer konnten wir doch recht hoch aufdrehen, die Aussicht war bei einer exzellenten Fernsicht gewaltig. Großvenediger und Alpenhauptkamm zum Greifen nahe.

Jörg und ich schafften es gerade so, den Landeplatz zu erreichen, Nina stand kurz vorher und Ben versuchte einen zweiten Anlauf vom Soaringberg Hollersbach. Wenn dort der Pass Thurn Wind angestanden hätte, wäre er sogar soarend bis Neukirchen gekommen, leider klappte das aber auch nicht. Nina holte das Auto nach und wir Jungs kühlten uns am Badensee ab. Da es recht lange dauerte, bis Nina zurückkam, entschlossen wir uns, nicht noch abends wie tags zuvor aufzubrechen, sondern schliefen gleich am Badensee. Die Nacht war noch feuchter als an der Schmittenhöhe. Die Morgensonne trocknete aber alles recht zügig. Mit der Bahn ging es schnell auf den Wild- ▶





↑ Start auf der Wiese am Dalfazer Rosskopf.



↑ Der Stoderzinken mit der Startwiese

kogel. Aber der vorhergesagte Ostwind war recht stark und die Thermik eh wieder zäh. So wanderten wir die 150 Hm zum Gipfel des Wildkogels, von dem man nach Osten starten kann.

Das Ziel war im Pinzgau bis zum Zillertal und heraus nach Norden bis an den Rofan zu fliegen, dort sollte unser letzter Startberg sein. Es waren viele Piloten am Wildkogel und wir konnten unseren Vorteil des 150 m höheren Startplatzes voll ausspielen. Wir stiegen mühsam, aber immerhin ging's nach oben und zwar viel weiter als gedacht. Nina

und Jörg flogen relativ weit nördlich, Ben und ich an den vorderen Abrisskanten wie auch am Wildkogel vorher. Schlechter Plan, Ben und ich sanken in die starke Inversion und konnten mit Mühe gegen den Talwind zum Landeplatz zurückfliegen. Jörg und Nina flogen langsam, defensiv, immer hoch und tatsächlich bis an den Fuß des Rofans. Sie packten gerade ein, als Ben und ich mit dem Auto bei ihnen ankamen. Wir schafften es gerade noch zur letzten Bahn zur Erfurter Hütte. Wir wogen dort unsere Rucksäcke, Erstaunliches kam zum Vorschein. Nina 16 kg,

ich 18 kg, Jörg 20 kg und der Hammer: Ben 27 kg. Oben stärkten wir uns und liefen gemächlich in 30 Minuten zum alten steilen Startplatz der früheren Sicherheitstrainings. Da kannten wir ein ebenes Plätzchen an der Abbruchkante zum Achensee. Das Plätzchen erwies sich als genial, wir genossen dort einen fantastischen Sonnenuntergang. Am nächsten Morgen stiegen wir noch einmal 500 m zum Dalfazer Rosskopf auf. Nach sehr langem Warten auf die zäh einsetzende Thermik konnten wir auch aufdrehen, aber der starke nördliche Talwind ließ uns gerade mal ans

Bitte beachten!

Biwakfliegen, also Hike + Fly über mehrere Tag über eine bestimmte Distanz, stellt erhebliche Anforderungen an den Piloten. Start- und Landeplätze müssen selbständig ausgewählt und auf ihre Eignung beurteilt werden sowie Wind- und Wetterverhältnisse im unbekanntem Terrain zuverlässig eingeschätzt werden können. Gute körperliche Konstitution ist Grundvoraussetzung, um nach einem anstrengenden Anstieg genügend Reserven für einen sicheren Start und Flug oder Abstieg zu haben. Außerdem muss der Pilot vorher abklären, ob Start-, und Landeplätze legal sind. Jedes Land, oft sogar jedes Bundesland/Kanton, hat andere gesetzliche Bestimmungen. Das Gleiche gilt für Übernachtungen unter freiem Himmel.

↓ Über der Schmittenhöhe im Hintergrund die Leoganger Steinberge.





← Herrlicher
Sonnenunter-
gang am
Rofan.

Nordufer des Achensees gleiten und vor dem M-Preis auf der Wiese landen. Nina landete freiwillig beim Auto, um es nachzuholen.

Quintessenz: Es war genial. Jeden Tag etwas laufen, fliegen und tolle Erlebnisse. Wir genossen super Aussichten aus der Luft und von unseren Panoramaschlafplätzchen. Verbesserungswürdig ist die Biwakausrüstung. Da wir nicht bei schlechtem Wetter biwakieren wollen, reicht uns ein Feuchteschutz für die Nacht. Ich habe mir einen genäht, der sich bei einem kleinen Abenteuerflug bereits bewährt hat.

Hier die Kurzanleitung: Man nehme ein Stück Gleitschirmtuch, ca. 140 cm x 220 cm. Schneide es diagonal durch und näht es, eine Seite umgedreht, wieder zusammen. Man erhält eine zeltartige Konstruktion, siehe Bild. An den vier Ecken werden Schlaufen angenäht und fertig. Mit 4 kleinen Aluheringen wiegt das ganze 200 Gramm. Am Zelteingang kommt ein Wanderstock oder Ast zum Einsatz. Mit der bequemen Thermo-A-Rest NeoAir XLite, 340 gr., und einem dünnen Sommerschlafsack kommt man so auf 1,5 kg für die ganze Schlafausrüstung. ▽

↓ Eigenkonstruktion, Biwakzelt mit 200 Gramm.
Völlig ausreichend, um die Feuchte abzuhalten.



Finanzkauf

- **clever**
0% Jahreszins
(bei 30% Anzahlung)
- **flexibel**
variable Laufzeit
(6-24 Monatsraten)
- **attraktiv**
20% Sonderrabatt
(für vorzeitige Schlusszahlung)



Details zum Finanzkauf findet
ihr auf unserer Homepage.

Fon: +49 (0) 8326 - 380 36
www.oase-paragliding.com

Hoch hinaus

Im letzten Artikel haben wir alles über die Höhenmessung unterm Gleitschirm gelernt – und weshalb Kalibrierung und die richtigen Anzeigen so wichtig sind. Heute folgt die Praxis mit den gängigen Varios und Apps.



Text und Grafiken: Stefan Ungemach

Zur Erinnerung: was gibt es (in abnehmender Wichtigkeit) für mein Gerät, und wie wird es eingestellt?

1. Barometrische Höhe für den bodennahen Luftraum (bis ca. 1.500/3.000 AMSL):
Wie wird sie angezeigt, wie werden Startplatzhöhe oder QNH eingestellt, gibt es automatische Verfahren, erfolgt eine Nachkalibrierung?
2. Flugflächen-Anzeige für das obere System:
Gibt es eine, und wie bekommt man sie zu sehen?
3. Luftraumwarnungen:
Welche Warnungen gibt es, wie zuverlässig ist die Messung, wie kommen die Luftraumdaten auf das Gerät?
4. Luftraum-Kombianzeigen:
Gibt es sie, wie sehen sie aus und wie werden sie interpretiert?
5. Vergleichshöhen:
Was kann mein Gerät anzeigen und wie zuverlässig ist das?

Praxis: Kalibrierung und Luftraumanzeige/-warnungen

Unter Kalibrierung verstehen wir - wie im vorigen Artikel erklärt - die Einstellung des aktuellen Bezugsdrucks für eine korrekte Übersetzung des gemessenen Luftdrucks in eine Höhenanzeige.

Je nach Gerät kann das manuell (entweder direkt oder durch Einstellung einer bekannten Höhe) oder automatisch erfolgen. Ich will die nötigen Verfahren und Eigenheiten im Folgenden für ein paar typische Geräte und Apps unter die Lupe nehmen:

- FlyTec 6030
- FlyMaster Live/SD
- SkyTraxx 2.0
- SkyTraxx 3.0
- Oudie 3+/4
- XCSoar/TopHat
- XCTrack

Natürlich gibt es noch viel mehr Geräte (SyRide, Digifly...) und Apps (LK8000, FlyMe...), die zu beschreiben den Rahmen sprengen würde. Auch deren Verfahren entsprechen jedoch einem der hier ausgewählten Beispiele, so dass man sich am Ende auch dort besser zurecht finden wird.

Klassische Varios

Bei klassischen Varios gibt es in der Regel keine automatische Kalibrierung; die Startplatzhöhe (A2) oder ein QNH muss manuell eingegeben werden. Eine Nachkalibrierung während des Flugs erfolgt ebenfalls nicht und ist wegen der guten Sensoren auch nicht nötig.



FlyTec 6020/6030/Compeo+ /Competino+ sowie IQ Basis GPS

Die Höhe wird manuell eingestellt; Funktionstasten ermöglichen zusätzlich eine schnelle Kalibrierung auf Standarddruck (F1) oder GPS-Höhe (F2). Beim einfacheren, aber etwas moderneren IQ Basis GPS sieht man die Koppelung von Bezugsdruck und Höhe direkt während der Einstellung.



FOTO: MARTIN SCHEEL



← SkyTraxx 2.0

Bei größeren Geräten kann die Anzeige der Flugfläche auf ein beliebiges Feld gelegt werden. Eine Luftraumwarnung erfolgt jedoch nur horizontal. Das IQ Basis GPS kennt überhaupt keine Luftraumwarnungen, aber die Flugfläche kann als eine von vier Optionen über F2 durchgeschaltet werden.

FlyMaster GPS/NAV/Live

In den Höheneinstellungen können die Höhe oder das QNH eingegeben werden, wobei ebenfalls beide Werte gekoppelt sind. Auch hier kann wahlweise eine Kalibrierung nach GPS-Höhe gewählt werden, wobei letztere dann automatisch erfolgt, sobald das GPS-Signal eine bestimmte Empfangsqualität erreicht. Die Anzeige der Flugfläche kann an beliebiger Stelle erfolgen. Luftraumwarnungen erfolgen vertikal und horizontal.

SkyTraxx 2.0

Zunächst ermittelt das Vario den Standort per GPS und versucht, einen vom Piloten angelegten Startplatz-Wegpunkt mit der manuell erfassten Höhe im engsten Umkreis zu finden, was auch an Klippen funktioniert. Bei Erfolg wird diese Startplatzhöhe verwendet, wodurch man mit ein wenig Vorarbeit die derzeit bestmögliche automatische Einstellung überhaupt erreichen kann.

Fehlt ein solcher Referenzpunkt, und hat der Pilot selber für zum Fluggebiet passende HGT-Höhendateien auf dem Gerät gesorgt, schlägt dieses die eigene Position in den Höhendaten nach. Erst wenn beide Methoden mangels Wegpunkt/Höhendaten fehlschlagen, kalibriert es schließlich per GPS-Fix.

Eine manuelle Eingabe von Startplatzhöhe und QNH ist ebenfalls möglich, wenn man vor dem Start eine der Pfeiltasten drückt. Hierbei sieht man wie beim IQ Basis GPS direkt den Zusammenhang von Bezugsdruck und Höhe.

Sobald eine Kalibrierung auf einem der genannten Wege erfolgt ist, hört die Höhenanzeige auf zu blinken. Vorher sollte man nicht starten; bei verspätetem Einschalten im Flug wird der erste GPS-Fix verwendet. Leider sieht man der angezeigten Höhe nicht an, wie sie zustande gekommen ist. Eine Nachkalibrierung während des Flugs erfolgt nicht und ist wegen der guten Sensoren auch nicht nötig.

Die Anzeige einer Flugfläche ist in einem von drei benutzerdefinierten Feldern möglich. Luftraumwarnungen erfolgen korrekt in Textform; darüber hinaus wird auf der Kartenseite auch der vertikale Abstand in Symbolform dargestellt.

SkyTraxx 3.0

Die automatische Ermittlung erfolgt wie beim 2.0, wobei das 3.0 die Höhendaten mit den vom Hersteller gelieferten Karten erhält – also mit bestmöglicher Genauigkeit. Eine manuelle Eingabe einer Startplatzhöhe (nicht die eines QNH) ist über die Pfeiltasten möglich, aber praktisch niemals nötig. Auf der Geräte-Statusseite wird angezeigt, auf welche Weise die angezeigte Höhe kalibriert worden ist. Eine Nachkalibrierung während des Flugs erfolgt aus denselben Gründen wie beim 2.0 nicht.

Flugflächen wie auch Informationen zum nächsten relevanten Luftraum können an beliebiger Stelle in einem Kombifeld dargestellt werden. Dieses rechnet pfißigerweise auch FL- sowie AGL-Luftraumgrenzen laufend in tatsächliche Höhen um; dahinter steckt die Idee, dass der Pilot leicht einen Bezug zwischen der angezeigten und den erlaubten Höhe herstellen können soll. Warnungen sowie die Interpretation der Luftraumdaten sind korrekt.

Ebenfalls möglich ist eine Seitenansicht (als eine der Ansichtsoptionen in der Kartenkonfiguration), in der man sehr schön die relative Position zu den nächsten Lufträumen und Bodenhindernissen in Flugrichtung erkennen kann.

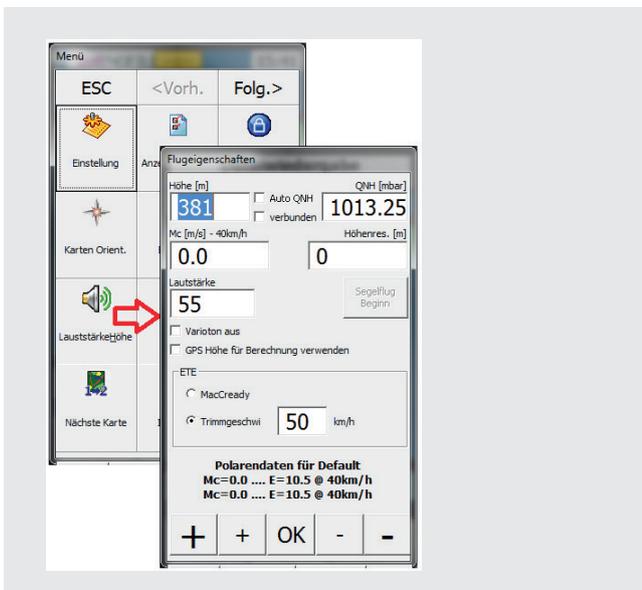


↑ Im Bild oben sieht man sehr schön, wie sich die Untergrenze der 'CTA C Wien' von FL100 an diesem Tag als QNH-basierte Höhe (3948m) darstellen würde. Ebenfalls gut erkennbar ist die Luftraumstruktur in der Seitenansicht, der Annäherungswinkel in der Kartenansicht sowie die Distanz von einem knappen Kilometer - ohne Warnung, denn dem sicher unter dem Luftraum fliegenden Piloten droht ja keine Kollision.

Oudie

Beim Oudie erfolgt eine automatische Kalibrierung standardmäßig anhand der im Gerät gespeicherten Höhendaten der Startplatzumgebung oder, falls das versagt, über einen speziell auf diese Aufgabe ausgelegten GPS-Algorithmus. Hierzu ist die Checkbox „Auto-QNH“ auf der Seite "Lautstärke/Höhe", die ihrerseits über die Einstellungen erreicht wird, angehakt, und die Felder für Höhe und QNH sind ausgegraut.

Ohne Auto-QNH kann sowohl eine Startplatzhöhe als auch ein QNH eingegeben werden. Bei angehakter Checkbox „verbunden“ wird hierbei das QNH aus der Höheneingabe errechnet. Bei Wettkämpfen erhält man vom Tasksetter beide Werte; hier muss die Checkbox „verbunden“ vor der Eingabe und auch danach ausgeschaltet sein. Die Checkbox „GPS-Höhe für Berechnung verwenden“ sollte immer leer bleiben.



↑ Kalibrierung der Barohöhe auf dem Oudie

Die Luftraumwarnungen und -interpretationen sind beim Oudie korrekt. Auch hier ist wie beim SkyTraxx 3.0 eine Seitenansicht der Lufträume und Bodenform in Flugrichtung möglich.

XCSoar

Die Kalibrierung erfolgt automatisch anhand von Position und Höhendaten aus der Karte. Fehlt letztere, so wird die GPS-Höhe herangezogen. Eine direkte Eingabe der Startplatzhöhe ist nicht möglich, wohl aber eine ganzzahlige Einstellung des QNH - da merkt man die Herkunft aus dem Segelflughbereich, wo es nicht auf metergenaue Höhen ankommt, die Piloten dafür jedoch alle wissen, was ein QNH ist und wo man es herbekommt.

Der Weg zur manuellen Einstellung ist allerdings etwas knifflig. Zunächst sollte man irgendein Höhenfeld auf der Anzeige haben. Wenn man das dann lange berührt, öffnet sich ein Dialog mit den diversen Höhenanzeigen: GPS-Höhe, Druckhöhe (falls vorhanden), Höhe über Grund, Geländehöhe.



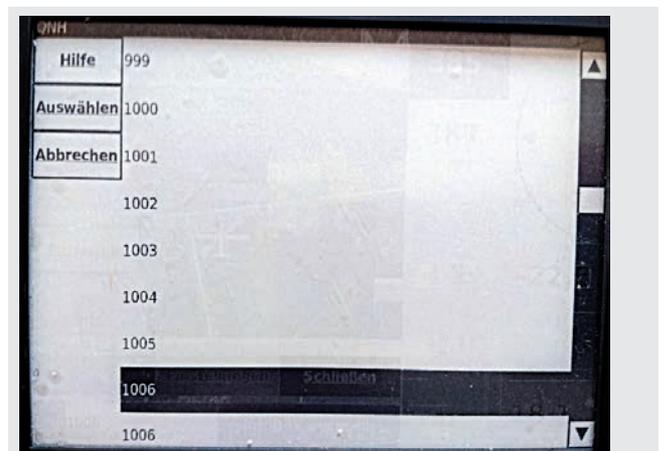
↑ Kalibrierung der Barohöhe (echtes Gerät mit Barohöhe) auf XCSoar

Wählt man hier die Option „Einstellungen“, so sieht man das QNH.



↑ Einstellung des QNH auf XCSoar

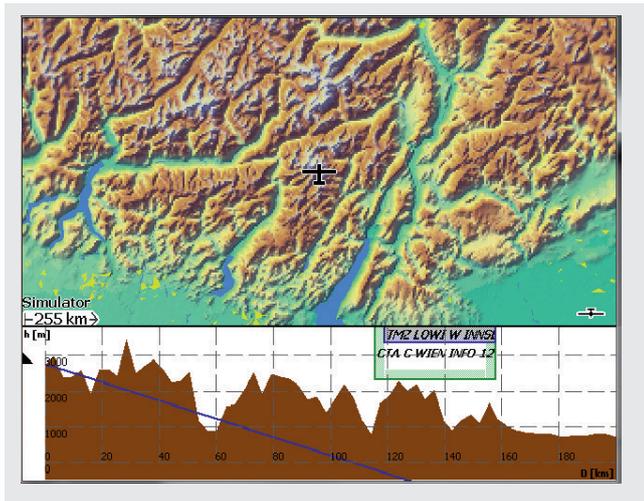
Durch Tippen auf den QNH-Wert schließlich kommt man zu einer entsprechenden Einstellmöglichkeit in Form einer Liste.



↑ Listenbasierte QNH-Auswahl auf XCSoar

XCSoar & Co. können ihre Druckhöhe auch von einem externen Gerät, z.B. einem SkyTraxx 2.0 oder einem XCTracer, beziehen. Das liefert freilich immer - selbst wenn es seinerseits kalibriert wurde - eine auf Standarddruck bezogene Druckhöhe (also das, was umgerechnet auch in einer Flugflächenanzeige zu sehen wäre); die Kalibrierung von XCSoar ist also immer noch wie beschrieben nötig!

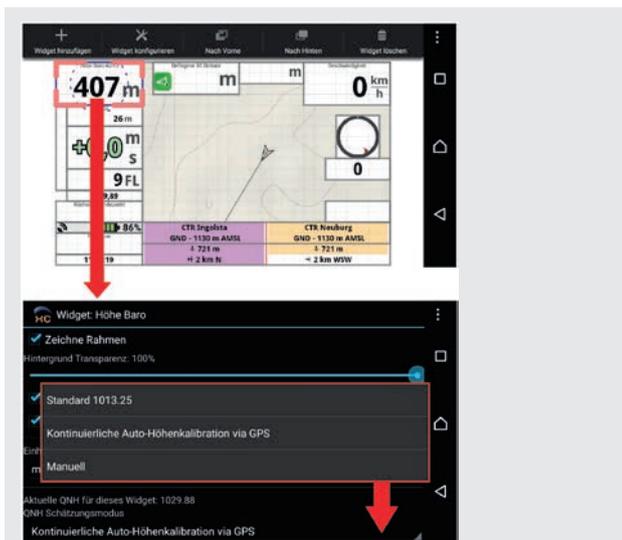
Horizontaler und vertikaler Abstand zum nächsten Luftraum können jeweils auf eigene Felder gelegt werden. Luftraumwarnungen erfolgen korrekt in beiden Dimensionen. XCSoar verfügt wie die vorgenannten Topgeräte über eine Seitenansicht, in der man die nächsten Lufträume sowie die Bodenform in Flugrichtung erkennen kann.



↑ Seitenansicht von Lufträumen in XCSoar

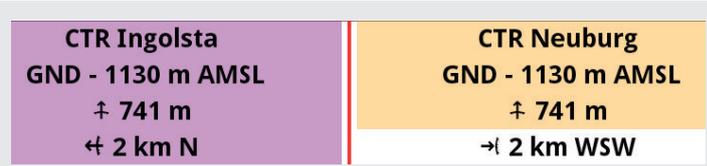
XCTrack

Eine automatische Kalibrierung gibt es bei XCTrack ebenso wenig wie eine direkte Eingabe der Startplatzhöhe. Das QNH kann für jedes Druckhöhenfeld einzeln angegeben werden, wozu man über den Anpassen-Dialog gehen muss.



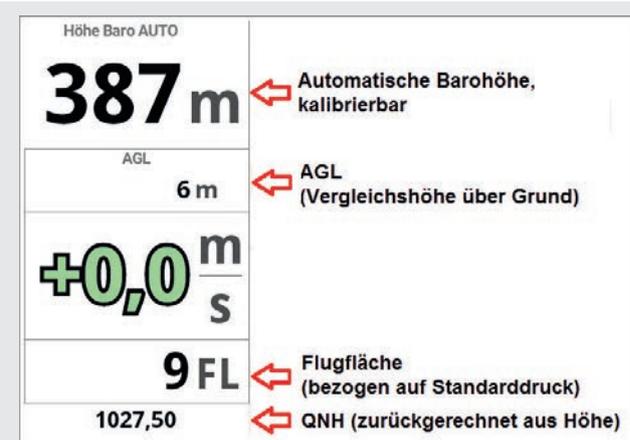
↑ Kalibrierung der Barohöhe mit XCTrack

Sinn ergeben hier aber nur die letzten beiden Optionen (kontinuierliche Nachkalibrierung per GPS oder die manuelle Einstellung), die Standarddruckhöhe wird besser mit dem Flugflächen-Widget dargestellt. Informationen zu den nächsten beiden relevanten Lufträumen können ebenfalls an beliebiger Stelle in einem Kombifeld dargestellt werden. Warnungen (für diese wird ein Anzeigefenster am oberen Bildschirmrand eingeblendet) und Interpretation der Luftraumdaten sind korrekt, eine Seitenansicht gibt es aber nicht.



↑ Doppelluftraum-Widget in XCTrack

XCTrack verfügt neben einer echten Flugflächenanzeige auch über ein AGL-Widget, mit dem die Höhe über Grund dargestellt werden kann.



↑ Höhen-Widgets in XCTrack

Zusammenfassung

Bei modernen Geräten ist eine automatische Kalibrierung der Startplatzhöhe mitsamt einem daraus errechneten QNH heutzutage Standard. Wie sie das machen ist unterschiedlich, doch kann man einen Trend zur Verwendung von Kartendaten in Kombination mit der im Vergleich zur GPS-Höhenmessung weitaus genaueren Positionsbestimmung erkennen. Wer's ganz genau haben will, kommt mit dem Mechanismus von SkyTraxx am weitesten.

Bei der Luftraumanzeige gehen die Systeme verschiedene Wege. Von der numerischen Darstellung der Entfernung zu Luftraumgrenzen über unterschiedlich weit entwickelte Kombianzeigen (nur bei XCTrack bisher für mehr als einen Luftraum) bis hin zu ergonomischen Flugwegdarstellungen (das können wiederum XCSoar/TopHat sowie die Spitzenvarios) ist alles zu finden.

Auf jeden Fall wird die Unterstützung des Piloten bei der Erkennung und Vermeidung von Lufträumen immer besser, so dass dieser sich wieder mehr auf den eigentlichen Flug konzentrieren kann. ◀



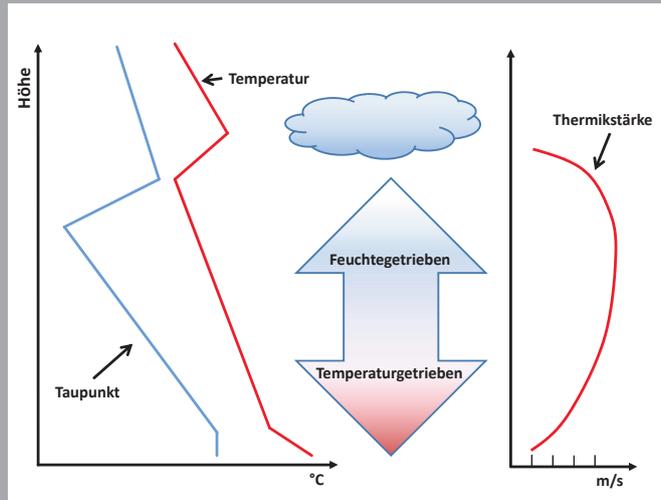
Die Thermiktreiber

Der Aufstieg einer Thermikblase wird nicht allein vom Temperaturunterschied zur umgebenden Luft bestimmt. Feuchtigkeit und das bewegte Luftvolumen spielen auch eine wichtige Rolle.

Text und Bilder: Lucian Haas



↑ Ein thermischer Tag an der Mosel. Für den Aufstieg der Blasen sorgt nicht nur die Temperaturdifferenz zur umgebenden Luft, sondern auch die enthaltene Feuchtigkeit, die dann als Wolken sichtbar wird.



1 Der Aufstieg einer Thermik ist in Bodennähe vor allem noch temperaturgetrieben. In der trockeneren Höhenluft (großer Abstand zwischen Temperatur- und Taupunktkurve links) gewinnt die Feuchtigkeit in der Thermikblase als Auftriebshilfe an Bedeutung. Durch den Volumeneffekt hat die Blase dort auch eine große Ausdehnung. In diesem Bereich wird sie typischerweise am stärksten steigen.

In der klassischen Thermiklehre sind die Dinge einfach. Da werden Thermikblasen in der Luft so beschrieben, dass ihre Temperatur höher ist als die Temperatur der umgebenden Luft. Durch diesen Temperaturvorsprung hat die Luft eine geringere Dichte, ist deshalb leichter und bestrebt aufzusteigen, wobei sie abkühlt. Dieser Aufstieg hält so lange an, bis die Temperatur der Umgebungsluft – nun in größerer Höhe – sich nicht mehr von der Temperatur der Thermikblase unterscheidet. So fein, so logisch, so simpel. Und doch ist dies nur ein Teil dessen, was den Aufstieg einer Thermikblase tatsächlich ausmacht.

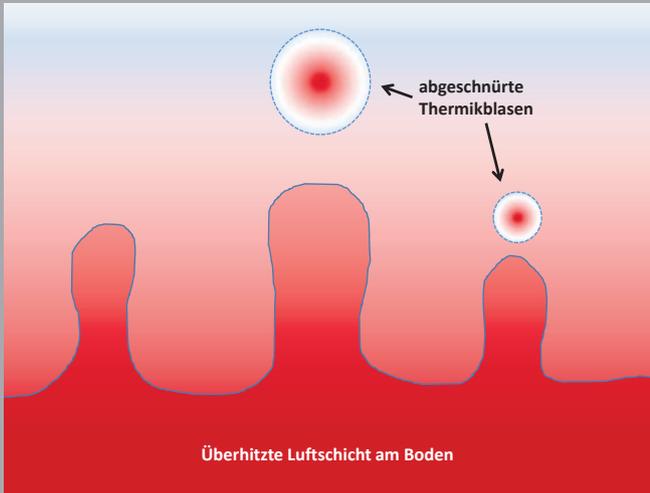
Es gibt noch einen zweiten Faktor, der die Dichte der Luft mit bestimmt: die Feuchtigkeit. Je mehr Wassergas in einer Luftmasse enthalten ist, desto geringer wird deren Dichte. Das liegt daran, dass Wasser mit seinen zwei kleinen Wasserstoffatomen eine geringere molekulare Masse besitzt als die anderen Luftgase. Eine feuchtere Menge Luft neben einer trockenen wird deshalb selbst bei identischer Temperatur dazu tendieren, nach oben zu steigen. Neben dem Temperaturunterschied hat also auch der Feuchtegradient einen Einfluss darauf, ob, wie hoch und wie schnell eine Blase steigt.

Ein dritter Faktor, der den Thermikaufstieg mit beeinflusst, ist das Volumen einer Thermikblase. Es gilt das Archimedische Prinzip, wonach ein Körper in einem fluiden Me-

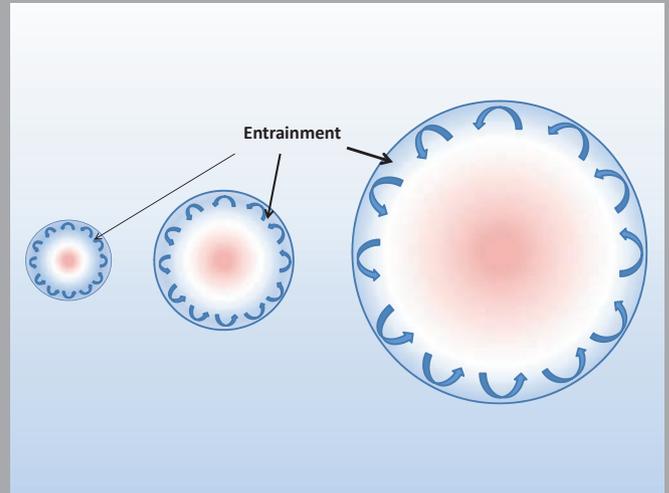
dium (dazu zählt auch Luft) einen Auftrieb erfährt, der der Gewichtskraft des verdrängten Mediums entspricht. Je größer eine Thermikblase ist, desto mehr der dichteren und somit schwereren Umgebungsluft wird durch sie verdrängt, und desto stärker wird sie dann selbst nach oben gepusht. Eine große, voluminöse Thermikblase steigt deshalb schneller als eine kleinere, die genauso temperiert und genauso feucht daher kommt (Hinweis: Große Blasen brauchen wegen der Massenträgheit eine gewisse Anlaufstrecke, um in Schwung zu kommen. In Bodennähe steigen typischerweise die kleineren Blasen erst einmal etwas schneller, doch dieses Verhältnis kehrt sich bald um).

In der Entstehung und dem Leben einer Thermikblase spielen diese drei Faktoren nicht immer eine gleich starke Rolle (s. Grafik 1). Vereinfacht kann man sagen: Die Temperatur ist vor allem für den Start und den ersten Aufstieg der Thermik wichtig. Die Feuchtigkeit wird typischerweise erst mit deutlichem Bodenabstand für das Steigen prägend. Und das Volumen ist vor allem für die Aufstiegshöhe und die relative Thermikstärke mitentscheidend. Nehmen wir im Folgenden die einzelnen Phasen und Einflüsse ein wenig auseinander.

Ein wichtiger Hinweis: Um die Dinge nicht unnötig kompliziert zu machen, wird in diesem Text nicht auf die Einflüsse der Tempe- ►



2 Die überhitzte Luft am Boden (überadiabatische Schicht) ist zäh wie Honig. Thermik entsteht erst, wenn sich einzelne Blasen davon abschnüren. Kleine Blasen steigen anfangs wegen geringer Massenträgheit schneller, verlieren aber mangels Volumen und durch Erosion (Entrainment) bald an Auftriebskraft. Größere Blasen starten gemächlich, können dann aber umso nachhaltiger bis zur Basis steigen.



3 Wirbel am Rand der Thermikblase sorgen dafür, dass kühlere und trockenere Außenluft eingemischt wird. Dieses Entrainment erodiert die Thermik. Bei großen Blasen mit viel Volumen im Verhältnis zur Außenfläche dauert das deutlich länger als bei kleinen.

raturichtung der Luft (Temp) eingegangen. Diese spielt als äußerer Faktor natürlich eine große Rolle für die Thermikqualität. Doch hier soll es allein um die inneren Werte gehen, die für eine Thermikblase prägend sind. Wer den Einfluss von Temperatur, Feuchtigkeit und Thermikvolumen verstanden hat, kann anschließend als Gedankenexperiment durchspielen, wie sich eine eher labile oder eher stabile Schichtung der Luft auf das Auftriebsverhalten der Thermikblase in verschiedenen Höhen auswirken wird.

Der Start ist zäh

Luft ist zwar ein Gas, besitzt aber dennoch Eigenschaften, die ein wenig an Honig erinnern: Von einer Oberfläche tropft sie nur zäh ab. Scheint die Sonne kräftig auf den Boden, erwärmt sie diesen. Der Boden dient dann als Heizplatte für die darüber liegende Luft. So kann sich schnell ein größerer Temperaturunterschied einstellen. Einen Meter über dem thermikträchtigen Untergrund ist die Luft rund ein, zwei Grad wärmer als nur zehn Meter darüber. Doch trotz dieser großen Temperaturdifferenz auf kurzer Distanz – Meteorologen sprechen von einer Überadiabate – bricht sich die überhitzte Luft nicht gleich als Thermik ihre Bahn. Sie klebt weiter am Untergrund. Erst wenn eine aus-

reichend dicke Luftschicht deutlich wärmer und damit leichter als die darüber liegende Luft geworden ist, kann sich eine Thermikblase daraus lösen (s. Grafik 2).

Für die Auslöse einer Thermik ist vor allem die Temperatur entscheidend. Feuchtigkeit spielt dabei weniger eine Rolle und ist in dieser Höhe sogar eher kontraproduktiv. Denn mehr Feuchtigkeit in Bodennähe bedeutet, dass ein Teil der Sonnenenergie für die Erhitzung des Wassers und nicht der Luft eingesetzt wird (latente Wärme). Zudem ist die Luftfeuchtigkeit räumlich gesehen

weitaus gleichmäßiger verteilt als die Temperatur. Die auftriebsfördernden Dichteunterschiede sind deshalb erst einmal fast ausschließlich temperaturgetrieben.

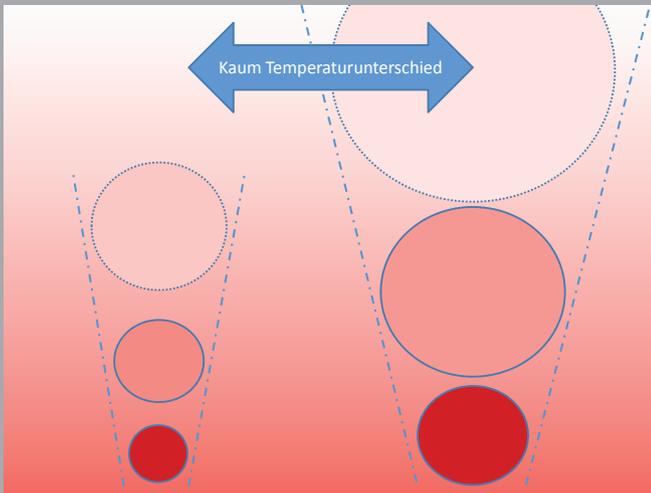
Erosion der Thermikblasen

Löst sich eine Blase von der zähen, bodenaufliegenden Honigluftmasse, besitzt sie anfangs noch einen großen Temperaturvorsprung vor der umliegenden Luft. Entsprechend groß ist ihre Beschleunigung. Dieser erste Schwung wird allerdings bald wieder gebremst. Luftwirbel am Rand der Thermik sorgen dafür, dass kühlere Außen-

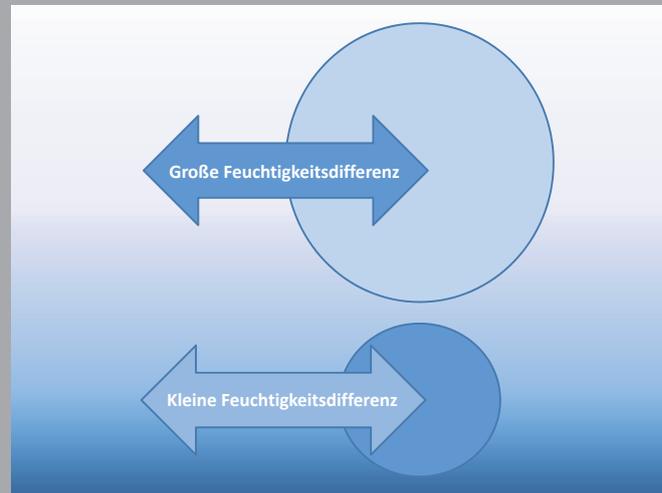
Der Einfluss des Luftdrucks

Die Entwicklung von Thermiken hängt nicht nur von der Sonneneinstrahlung und von der Temperaturschichtung der Luftmassen ab. Auch der Luftdruck hat einen wichtigen Einfluss. Grundsätzlich gilt: Je höher der Luftdruck ist, desto zäher klebt die bodennahe Luft am Untergrund und desto schwerer haben es Thermikblasen, sich aus dieser Luftmasse zu lösen. Bei einem starken Hoch (deutlich über 1020 hPa) muss die Sonne die überadiabatische Grundschicht noch kräftiger aufheizen, damit sich überhaupt Thermiken bilden. Entsprechend größer ist anfangs der Temperaturvorsprung dieser überhitzten Blasen gegenüber der darüber liegenden Luftmasse. Das ist ein Grund, warum Thermikblasen an Hochdrucktagen vor allem in Bodennähe so vehement, giftig, scharf begrenzt und klapperträchtig daher kommen.

Je niedriger der Luftdruck ist, desto einfacher fällt es den Thermikblasen, sich vom Gelände zu lösen. Auch beim weiteren Aufstieg müssen sie sich nicht gegen eine zähe, absinkende Luftmasse wie im Hoch durchsetzen. Der verringerte Widerstand zeigt sich in deutlich reduzierten Randwirbeln der Thermik. An solchen Tagen sind Thermiken deutlich angenehmer zu fliegen.



4 Beim Aufstieg kühlen sich Thermikblasen schnell ab, auch durch das Einmischen weiterer Luft von außen. Kleinere Blasen verlieren dabei deutlich schneller ihren Temperaturvorsprung und liefern dann kein nutzbares Steigen mehr.



5 Thermikblasen nehmen die Feuchtigkeit der Luftmasse mit, aus der sie gestartet sind. In Bodennähe ist die Feuchtigkeitsdifferenz noch klein. Doch die Höhenluft ist in der Regel deutlich trockener. Die feuchtere Thermikblase ist leichter und kann auch allein durch die Feuchtigkeitsdifferenz getrieben weitersteigen.

luft in die Blase hinein gemischt wird (s. Grafik 3).

Dieses sogenannte Entrainment hat zwei Effekte: Zum einen sinkt der durchschnittliche Temperaturvorsprung der Blase bald wieder ab. Kleine Bläschen werden auf diese Weise sehr schnell gewissermaßen erodiert. So kann es sein, dass manche Blasen, die in Bodennähe noch wie heftige Kanonenschläge in die Gleitschirmkappe fahren, schon nach 50 bis 100 Metern mangels Temperaturvorsprung kein nutzbares Steigen mehr liefern.

Der zweite Effekt des Entrainments ist, dass eine aufsteigende Thermikblase durch die zugemischte Luft insgesamt an Volumen und somit Auftrieb gewinnt und damit auch wieder besser steigt. Welcher Effekt nun stärker wiegt, der Temperaturverlust oder der Volumengewinn, entscheidet mit darüber, ob eine Thermik am Ende durchzieht oder nicht. Grundsätzlich kann man sagen: Je mehr Masse eine Thermikblase von Anfang an besitzt, desto weniger läuft sie Gefahr, den Erosionsprozessen ganz zum Opfer zu fallen (s. Grafik 4). Größere, aber weniger aktive Heizflächen am Boden können deshalb sogar die bessere Thermik liefern als

kleine, überhitzte Hotspots. Auch das sollte man bei der Suche nach Thermikquellen berücksichtigen.

Der Einfluss der Feuchtigkeit

Je weiter eine Thermikblase aufsteigt, desto mehr wird sich ihre Temperatur durch die trockenadiabatische Abkühlung ($1^{\circ}\text{C}/100\text{ m}$), aber auch durch das Entrainment an die Temperatur der Umgebungsluft angleichen. Dennoch kann die Blase dann immer noch eine geringere Dichte aufweisen. Denn hier kommt der Einfluss der Luftfeuchtigkeit ins Spiel. In Bodennähe ist die Luft in der Regel deutlich feuchter als in höheren Luftschichten. Eine Thermikblase nimmt diese bodennahe Feuchtigkeit mit nach oben und gerät dann in Zonen, wo die Umgebungsluft trockener ist. Selbst bei nur noch schwachen Temperaturdifferenzen erfährt die Thermikblase jetzt einen weiteren Antrieb durch die feuchtigkeitsbedingten Dichteunterschiede. Je trockener die Höhenluft im Verhältnis zur aufsteigenden Thermikluft ist, desto besser werden die Steigwerte in den höheren Bereichen des Thermikraumes ausfallen (s. Grafik 5).

Die Gnade der großen Blase

Für die Thermikstärke in der Höhe kommt

auch wieder das Volumen der Blase entscheidend mit ins Spiel. Je größer eine Thermikblase ist, desto größer ist ihr Auftrieb. Zudem wächst das Volumen einer Blase immer weiter, je höher sie aufsteigt! Das liegt zum einen daran, dass der Luftdruck mit der Höhe abnimmt. Entsprechend dehnt sich die Thermikblase aus wie ein Wetterballon. Zudem kommt es häufig vor, dass sich zwei oder noch mehr Blasen beim Aufstieg treffen und vereinigen. Dadurch steigt natürlich ihr gemeinsames Volumen, was ebenso den Auftrieb verstärkt.

Wenn eine Thermikblase wächst, nimmt ihr Volumen im Verhältnis stärker zu als ihre Oberfläche. Das Entrainment (Einmischen von Umgebungsluft) geschieht freilich nur an den Außengrenzen, also der Oberfläche der Blase. Die Erosion großer Blasen findet deshalb langsamer statt. Feuchtigkeits- und Temperaturunterschiede zur Umgebungsluft haben länger Bestand, was abermals die Aufstiegshöhe und die Stärke einer Thermik positiv beeinflusst.

So lässt sich erklären, warum Thermiken, die am Boden mit identischer Temperatur und Feuchtigkeit starten, in der Höhe ganz unterschiedlich schnell aufsteigen können. Das Volumen macht den Unterschied. ▽

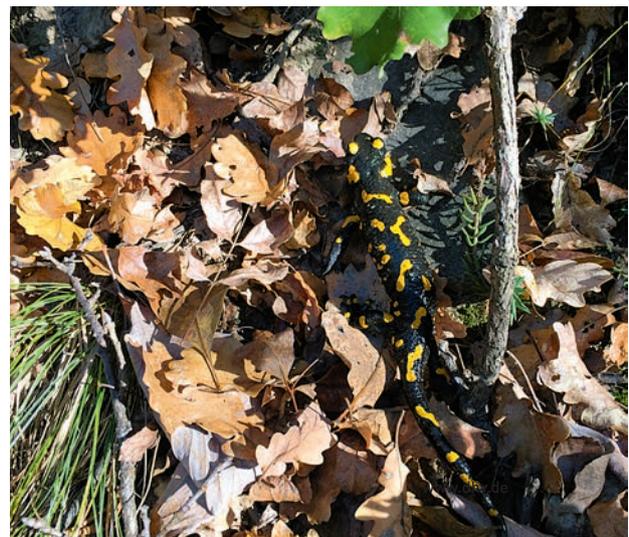


Hike + Fly im Pustertal

Altberg/Eideschspitze – markante Pyramide
mit XC-Potential

Text und Fotos: Torsten Hahne

→ Auffällig mit Warnfarben.
Feuersalamander
(Tottrmandl) finden sich
am Weg, wenn man die
Augen offen hält.



Bitte beachten!

Hike + Fly, auch Para-Alpinismus, stellt eine der schönsten Spielarten des Gleitschirmfliegens dar. Zu Fuß auf den Berg, schwerelos gleitend wieder ins Tal. Klingt sehr einfach, doch leider ist es das nicht. Start- und Landeplätze müssen selbständig ausgewählt und auf ihre Eignung beurteilt werden sowie Wind- und Wetterverhältnisse im unbekanntem Terrain zuverlässig eingeschätzt werden können. Gute körperliche Konstitution ist Grundvoraussetzung, um nach einem anstrengenden Anstieg genügend Reserven für einen sicheren Start und Flug oder Abstieg zu haben. Außerdem muss der Pilot vorher abklären, ob Start-, und Landeplätze legal sind. Jedes Land, oft sogar jedes Bundesland/Kanton, hat andere gesetzliche Bestimmungen. Viele Flugschulen bieten auf www.dhv.de unter Travel&Training Hike + Fly-Reisen an. Der DHV empfiehlt Einsteigern in dieses faszinierende Abenteuer, die ersten Touren unter fachkundiger Anleitung zu unternehmen.

Schon von Weitem, wenn man aus Süden dem Eisacktal folgend nach Brixen fährt, springt einem die elegante Pyramide der Eidechsspitze ins Auge. Formschön und elegant thront sie am Eingang des Südtiroler Pustertales. Die Eidechsspitze ist eindeutig der markanteste und formschönste Gipfel in der etwa 15 Kilometer langen Bergkette oberhalb der Pustertaler Sonnenterrasse. Sie liegt am westlichen Ende dieser zwischen dem Pfunderer Tal und dem Tauferer Tal gelegenen Reihe von schrofigen Gipfeln, sanften Almmatten, Lärchenwäldern und Bergseen. Ein Naturidyll. Und auch der Name Pustertaler Sonnenterrasse kommt nicht von ungefähr. Die nur 15 Kilometer weiter nördlich gelegenen Dreitausender des Alpenhauptkammes schützen vor schlechtem Wetter aus dem Norden. Und die 20 Kilometer weiter südlich liegenden Felszinnen der Dolomiten bewahren die Region vor den dort öfter entstehenden orographischen Gewittern. Die Dolomiten stecken in dunklem Gewölk, während im Pustertal noch die Sonne scheint. Kein seltener Anblick im Hochsommer.

Thermischer Hotspot

Die Eidechsspitze ist einer der thermisch aktivsten Berge in der näheren Umgebung. Kein Wunder: Bieten doch sowohl die geneigte Ostflanke, die sanften Almwiesen der Südseite als auch

die schrofigen Steilhänge der Westseite ausreichend Gelegenheit, um die Luft aufzuheizen. Besonders

die Westflanke des Berges bietet am Nachmittag optimale Thermikbedingungen. Bei den Streckenjägern ist der Abschnitt als thermiksicherer Spaziergang bekannt und die Eidechsspitze dient als verlässliche Tankstelle zum Höhe machen vor der Querung über das Pfunderer Tal zum Gitschberg. So kann man in den Sommermonaten oft Dutzende von Drachen, Gleitsegeln und Segelfliegern im schnellen Vorbeiflug beobachten. Im späteren Herbst, wenn die Aufstiegshilfen am Speikboden, Gitschberg, Rosskopf oder Thurntaler nicht mehr in Betrieb sind, wird es auch hier sehr ruhig. Nur wenige Wanderflieger nutzen dann noch das Potential der umliegenden Berge.

Wanderziel

Der Aufstieg zum Gipfel der Eidechsspitze über das Winnebachtal und die Tiefrastenhütte erfreut sich unter Wanderern einer großen Beliebtheit. Unser Aufstieg über die Almwiesen des Pfunderer Nock zu unserem Startplatz am Altberg und weiter über den Südgrat zum Gipfel der Eidechsspitze wird dagegen nur selten unternommen. Der Südgrat ist für das Gros der Spaziergänger mit Kletterpassagen im II. Grad zu anspruchsvoll und der Altberg als Vorgipfel der um 300 Meter höheren Eidechsspitze als eigenständiges Gipfel- ▶

↑ Start und Toplanding an der Pustertaler Sonnenterrasse Auf der Platten.

Videos zum Altberg/Eidechsspitze



<https://vimeo.com/216361921>



<https://vimeo.com/216506941>



↑ Über Wiesen zur Moseralm

ziel nicht attraktiv genug. Umso besser. Menschenmassen wird man am Altberg für gewöhnlich nicht antreffen. Der Gipfel der Eidechsspitze selbst ist als Startplatz auch denkbar ungeeignet. Am südlich vorgelagerten Altberg finden sich jedoch Idealstartplätze. Sanft geneigte Wiesenhänge ohne Hindernisse und Platz zum Starten und Top-landing in sonst nur selten anzutreffenden Dimensionen.

Im Winter kann der Altberg daher mit seinen weiten Hängen in idealer Neigung als Spielwiese für Skitouren dienen. Aufgrund der südseitigen Ausrichtung ist mit Pulverschnee zwar nur an wenigen Tagen im Jahr zu rechnen. Dafür kommen Firnliebhaber hier oft schon Ende Januar zu ihrem Vergnügen. So sehr, dass so mancher nach der Abfahrt zur Moseralm gerne noch einmal zum Altberg aufsteigt.

Hike & Fly

Wir parken ein Auto am Sportplatz in Pfalzen, wo sich westlich davon ein riesiger und von allen Seiten leicht anzufliegender Landeplatz befindet. Der Windsack ist bereits von der Straße deutlich zu sehen und weist den Weg. Der Landeplatz wird vom Drachenfliegerclub Pfalzen benutzt. Also Augen auf und Rücksichtnahme beim gemeinsamen Landeanflug.

Mit dem zweiten Fahrzeug geht's nach Terenten. Hier folgen wir am westlichen Ortsende der Sonnbergstraße, die uns in vielen Kurven zu einem kleinen Parkplatz am Ein-

gang ins Terentental bringt. Da wir heute das Wandern und Fliegen mit einem kleinen Streckenflug zum Alpenhauptkamm kombinieren wollen, wählen wir den schnellsten und direktesten Anstieg. Vom Parkplatz der Forststraße und der Markierung 8B flach ansteigend nach Westen folgend, bis ein deutlich sichtbarer,

aber nicht beschilter Pfad relativ steil nach rechts in den Wald abbiegt. Auf der Karte als Katzleiter ausgeschrieben. Dem deutlichen Pfad folgen wir mit raschem Höhengewinn. Sporadisch findet sich ein verwitterter Wegweiser, der die Moseralm ausschreibt, unser Zwischenziel. Der im unteren Teil dichte Wald wird nach oben zu immer dünner und über sonnige Lichtungen ist die Moseralm nach 400 Höhenmetern und knapp einer Dreiviertelstunde Gehzeit erreicht.

Alternativ und weniger steil, dafür gemütlich, aber länger, kann man die Moseralm auch über die Markierung 22 bis zur Enggalm und weiter über den Weg Nummer 8 erreichen. Da die Wegstrecke

deutlich länger ist, sind hierfür etwa 75 Minuten einzuplanen. Ab der Moseralm wird der Blick auf Plose, Peitlerkofel und die Dolomiten frei. Auf Pfadspuren geht es über riesige Wiesenhänge der Almflächen am Mosereg zur flachen Kuppe des Pfunner

Nock (2.127 m) und weiter in einer Rechts-Links-Schleife zum Gipfel des Altberges mit Gipfelkreuz. Hier auch als Ofen bezeichnet (2.384 m). Auch wenn sich die Pfadspuren

im oberen Teil manchmal verlieren, oder je nach Jahreszeit vom Gras überwachsen sind, die Wegfindung ist auf natürliche Weise vorgegeben und kein Problem.

Die riesigen Startmöglichkeiten südlich des Gipfelkreuzes stellen einen eher vor das Problem der Qual der Wahl.

XC im November

Heute fackeln wir nicht lange und legen unsere Schirme einfach auf der nächst besten Wiesenfläche aus. Die Tage im November sind schließlich nicht lang. Die Thermikzeit kurz. Und wir wollen einen kurzen Abstecher zum Hochfeiler wagen. Diesen Ausflug habe ich in den letzten Jahren fast jeden Herbst wiederholt. Das Panorama ist atemberaubend, die Stimmung in der zu dieser Jahreszeit einsamen Bergwelt unbeschreiblich schön. Und auch die Thermik ist so herbstlich sanftmütig wie die ruhigen ockerbraunen und rostroten Farbtöne der Almwiesen und Bergwälder. Was für ein Kontrast zu der geradezu hektisch pulsierenden Thermik hier im Frühjahr.

Gleich nach dem Start drehen wir nach rechts in die aufsteigen Blasen Warmluft aus der schrofigen Südwestflanke, die nun optimal in der Sonne steht. Der Gipfel der Eidechsspitze ist schnell erreicht. Hier zieht der Bart noch etwas kräftiger an und mit knapp über 3.000 m MSL können wir den sonnigen Bergflanken, die das Pfunnerer Tal nach Norden bis zu den Gletscherbergen hinaufziehen, im stetigen Auf und Ab von sanft



↑ Viele Bergseen kann man entlang der Bergkette entdecken



↑ Tiefblick auf Eidechsspitze, Altberg und Bergseen (Kompfoss-See)

tem Steigen und vermindertem Gleiten folgen. Die Gipfel steigen immer weiter in die Höhe, bis wir hinter dem Eisbruggsee am niederen Weißzint nicht mehr weiter kommen. Die Gletscher auf der Südseite sind er-

reicht. Ein Weiterfliegen ist so spät im Herbst nicht mehr sinnvoll. Die Sonne steht am frühen Nachmittag schon flach am Himmel. Die Schatten der Gipfel ragen lang wie ausgestreckte dunkle Finger über die ostseitigen

Bergflanken. Kalt und dunkel ist es da schon um halb Drei. Wir gleiten still zurück, überhöhen noch einmal die Hochgrubachspitze und landen zum Sundowner auf der Platten ein. Sicherlich nicht zum letzten Mal. ▽

Kurzinfo

Land: Italien
Gemeinde: Terenten
Region: Südtirol
Koordinaten:
 Altberg Gipfel
 N 46° 51' 36" O 11° 45' 47"

Anreise:
 Mit dem Auto über die Brennerautobahn bis zur Ausfahrt Brixen. Weiter über Mühlbach ins Pustertal und bei Vintl nach Terenten zur Pustertaler Sonnenterrasse hinauffahren.

Karten:
 Tabacco 037 Pustertal
 Kompass Wanderkarte 82

Aufstieg:
 Ab der Ortsmitte (großer Parkplatz) von Terenten (1.210 m) der Markierung 2 folgend auf dem Mühlenweg zu den Erdpyramiden beim Jenewinshof, weiter zu ersten von mehreren Mühlen und links, weiterhin der Markierung 2 folgend, hinauf zur Höfe-

straße am oberen Rand der Wiesenhänge (ca. 1.450 m). Parkmöglichkeit. Hierher auch mit dem Auto bei Zufahrt über die Sonnbergstraße. Nun entweder gemütlich der Markierung 22 durch Wald hinauf zu Bergwiesen und zur Hütte der Englalm (1.826 m) und von dort über den Weg 8 zur Moseralm.

Zur Moseralm gelangt man direkter und steiler, wenn man vom Parkplatz der Wegmarkierung 8B ein kurzes Stück folgt und dann auf einem nicht markierten, aber deutlich sichtbaren Steig direkt durch den Wald und Lichtungen zur Alm ansteigt. Von der Moseralm führt kein markierter Wanderweg zum Altberg, aber der Pfad über die Almwiesen des Moseregg und weiter zum Pfurner Nock und schließlich zum Altberg sind nicht zu verfehlen.

Startplatz:
 Altberg:
 2.384 m MSL.
 N 46° 51' 36"
 O 11° 45' 47"
 Startrichtung Südost, Süd, Südwest. Große, relativ flache Wiesenfläche. Einfach! Allerdings oft kräftige thermische Ablösungen von allen Seiten.

Landeplatz:
 Offizieller Landeplatz in Pfalzen beim Sportplatz.
 998 m MSL
 N 46° 48' 31"
 O 11° 52' 50"
 Großer Windsack. Einfach. Auch in Terenten und entlang der gesamten Pustertaler Sonnenstraße finden sich geeignete Landeplätze. Einverständnis einholen und nur auf abgemähten Wiesen landen. Bitte kein Parken auf der Straße, auf den Feldwegen oder in den Wiesen.

Allgemeines
 Beste Jahreszeit: Gute Thermik von März bis November. Beste Zeit für H+F im Herbst, bis der erste Schnee fällt. Durch die südseitige Ausrichtung oft auch noch im November. Streckenmöglichkeiten: Sehr gut! Die Pustertaler Sonnenterrasse ist eine Teilstrecke der großen Südtiroler Dreiecksstrecken. Aufgrund der südseitigen Ausrichtung sind kleinere XC-Ausflüge auch noch im Herbst möglich (siehe Video vom Oktober und November).

Alternative Hike + Fly
Gipfel in der Nähe:
 Sambock W, S, O (2.396 m), Aufstieg von Platten oberhalb Pfalzen. Auf der Platten W (2.175 m), am Zustieg zum Sambock, Toplanding möglich. Am Joch (2.405 m), W, S, O Aufstieg vom Parkplatz unterhalb der Pertinger Alm.

Die Sponsoren



Die Red Bull X-Alps. Der Event in der Gleitschirmszene. Piloten aus aller Welt feiern seit Wochen dem Startschuss in Salzburg entgegen und zerbrechen sich die Köpfe, wie sie möglichst heimlich in den Büros das Live-Tracking verfolgen können. In den sozialen Netzwerken wurden die Trainingseinheiten der Athleten mit Spannung verfolgt und Theorien über den möglichen Rennverlauf wurden heiß debattiert, doch mit welchen Waffen steigen die Gladiatoren am 2. Juli wirklich in den Ring? Manuel Nübel ist einer der 32 Teilnehmer, der sich bereits zum 2. Mal freiwillig diesen mentalen und körperlichen Strapazen stellt. Was treibt ihn an und wie sehen Freunde

und Familie seine erneute Teilnahme bei einem der härtesten Abenteuerrennen?

■ **Manu,** nach deiner Ankunft in Monaco 2015 und auch einige Tage später war für dich klar, dass du dich nie wieder so quälen wirst. Warum hast du dich doch erneut für dieses harte Rennen beworben?

Ich denke jeder Sportler hat seine Höhen und Tiefen und wer kennt sie nicht, die Hass-Liebe zu solchen sportlichen Herausforderungen. Während des Wettkampfes fragt man sich oft, warum man sich das antut und verteufelt das Ganze. Wenn dann etwas Zeit vergangen ist, merkst du, wie in-

tensiv die Erlebnisse waren, wie markant diese Erfahrungen dein Leben prägen und wie viel du aus dieser Zeit für dein Leben lernst. Auch die Zusammenarbeit mit meinem Supporterteam ist eine freundschaftliche Zerreißprobe und ich habe das Gefühl, je härter die Strapazen sind, desto stärker wächst die Freundschaft. Ich möchte diese intensiven Momente nochmal erleben und es fällt mir leichter, solch ein Abenteuer im Rahmen eines organisierten Wettkampfes durchzuführen. Sich mit anderen Athleten zu messen, die persönliche Leistung und die des gesamten Teams zu perfektionieren, ist für mich ein großer Reiz und das Salz in der Suppe. ▶



Manuel Nübel will's wieder wissen

Tobias Böck hat Manuel Nübel, einige seiner Trainingspartner, Freunde und auch die Familie zu den diesjährigen X-Alps gefragt.

Text: Tobias Böck | Fotos: Manuel Nübel



↑ Tägliche Routenbesprechung und Stärkung im Supporter Wohnmobil. Ein bisschen Komfort ist gut für die Stimmung und eine warme Dusche wirkt Wunder bei den kurzen Regenerationszeiten.



FOTO: RAINER RETZLAUF



Michael Lacher, Segelflieger und Gleitschirmpilot

■ Manu hat sich durch Streckenflüge und die Teilnahme an verschiedenen Wettkämpfen in den letzten Wochen fliege-

risch auf die X-Alps vorbereitet. Du hast ihn in dieser Zeit oft begleitet. Was zeichnet Manuel als Gleitschirmpilot in Hinsicht auf dieses Rennen aus?

Ich denke, Manu zeichnet sich durch einen schnellen Flugstil aus, zudem kennt er den schmalen Grat zwischen Gefahr und Höchstleistung sehr gut und er weiß, wann er Gas geben kann und wann er eher mal etwas bremsen sollte. Was ich an ihm bewundere, ist die Gabe, auch aus schlechten Flugbedingungen das Beste heraus zu holen und nie aufzugeben, bevor er wirklich am Boden steht. Irgendwo findet er immer nochmal einen Bart, mit dem er sich nach oben kratzt. Sympathisch ist auch sein Improvisationstalent. Bei dem Boardair Race Kampenwand hat er sich am Vorabend mit Hilfe eines Brotmessers C-Handels vom Baum geschnitzt und mit Panzertape montiert. Ich glaube ja fast, die hängen bei den X-Alps auch noch an dem Schirm, aber sie scheinen zu funktionieren und Improvisationstalent schadet bei dem Rennen sicher nicht.

■ Manu, Dein Umfeld ist sich sicher, dass du dich durchbeißen kannst. Wie motivierst du dich beim Training und beim Wettkampf?

Aufgeben ist für mich definitiv keine Option, außer ich habe gesundheitliche Beschwerden. Die Abwechslung zwischen Laufen und Fliegen motiviert mich. Wenn ich keinen Bock mehr habe zu laufen, denke ich daran, wie ich bald in der Luft sein werde und andersherum. Ich mache aber auch sehr viel in meinem Kopf aus und stecke mir kleine Zwischenziele. Wenn diese nach genauen Überlegungen Sinn machen, dann kämpfe ich mich da durch. Ich glaube, den gewissen Kampfgeist bringt mein Naturell mit sich.



Maxi Klaus, Bundestrainer Wettkampfklettern, ehemaliger Deutschland Cup Sieger Klettern, Gleitschirmpilot

■ Maxi, Du bist erfolgreicher Kletterprofi und mittlerweile Bundestrainer Wettkampfklettern, zudem kennst Du den Flugsport. Beim Klettern und Gleitschirmfliegen spielt die mentale Stärke eine große Rolle. Ist tatsächlich

alles Kopsache oder kann sich Manu auf seinem Erfahrungsschatz ausruhen? Wie kennst Du ihn als Pilot?

Alle Weltmeister, Olympiasieger und Gewinner bedeutender Wettkämpfe sind sich einig, dass der Kopf zu 100% „fit“ sein muss. Auch mit nur einer 80 %-igen körperlichen Verfassung kann man ein Rennen gewinnen, wenn der Kopf stimmt. Ich glaube Manu bringt zu seinem fliegerischen Knowhow eine große mentale Stärke mit. Diese braucht er, um blitzschnelle Entscheidungen richtig zu treffen. Ich habe das bei ihm schon oft beobachten können. Auch sein konsequentes Training ist ein Resultat seiner mentalen Fähigkeiten. Die Motivation sich tagtäglich zu quälen, ist zum größten Teil Kopsache und da sehe ich in Manu eine große Stärke. Als ich vor 2 Jahren mit dem Fliegen angefangen habe, konnte ich sehr viel von Manu lernen. Was ich zu dieser Zeit schon gemerkt habe, er ist sehr sicher und hat eine gute Selbsteinschätzung, die für diese Art von Wettkampfmittentscheidend ist, um gesund zu bleiben.

Airspeed¹® Marken die begeistern!

Lieferbar in den Farben: weiß, gelb, orange, schwarz

Voss Bike Line GmbH
Abt.: Flugsport-Produkte
 Burg-Dauchstein-Str. 2-5
 74862 Binau
 Tel.: 06263/4294465
levior-online.de







100% Carbon

■ **Manu, wie schätzt Du Dich selbst ein und wie wirkt sich der Druck von außen bei Dir aus?**

Ich versuche mich nicht selbst unter Druck zu setzen, indem ich mir realistische Ziele stecke und nicht im Vorfeld zu hoch greife. Dadurch würde ich mich selber stressen. Das fängt schon in der intensiven Vorbereitung an und spiegelt sich im Rennen wieder. Ich versuche mich durch den Druck, der natürlich immer latent im Raum schwebt, nicht beeinflussen zu lassen und Situationen genau zu analysieren. Mein Kopf pusht, mein Gefühl bremst mich oft. Ich glaube das ist ein gesunder Mittelweg. Ich schätze mich dadurch als sicheren Gleitschirm- und Wettkampfpiloten ein.



Christian Schineis, Supporter, guter Freund, Gleitschirmpilot und Chirurg

■ **In welcher konditionellen und fliegerischen Verfassung ist Manu momentan?**

Manu ist aktuell fliegerisch wie läuferisch in einer super Form. Bei den X-Alps ist es eher die Regel als die Ausnahme, dass man über unlandbarem Gelände in schlechten Bedingungen fliegt. Jeder Streckenflieger kann nachvollziehen, welche psychische Belastung es ist, solche Situationen durchzustehen und da immer die richtigen Entscheidungen zu treffen. Neben der körperlichen Erschöpfung sind es diese Dinge, die über die Zeit des Wettkampfs sehr stark an den Nerven zehren. Ich denke, Manu hat mit einem einmaligen FAI über 130 KM in Bassano bei ziemlich schwierigen Bedingungen gezeigt, dass er mental, taktisch und fliegerisch gut drauf ist. Außerdem hat er sehr strukturiert Equipment getestet und es an die Grenzen geführt. Er hat mit Skywalk eine sehr gute Wahl getroffen und ist mit seinem neuen Flügel sehr glücklich. Läuferisch hat sich Manu seit den letzten X-Alps enorm weiterentwickelt. Das liegt zum einen natürlich daran, dass er sich dieses Mal nicht die Kniescheibe gebrochen hat und zum anderen hat sich er konsequent im Training vorbereitet. Bei der letzten Auflage der X-Alps beeinflusste die Verletzung unsere Vorbereitung sehr. Bis kurz vor dem Rennen waren wir uns nicht sicher, ob es über-

haupt möglich ist, so kurz nach solch einer Verletzung und Operation mit reichlich Metall im Knie zu starten. Dieses Jahr können wir deutlich beruhigter sein. Die bisherigen Erfolge, wie ein 2. Platz bei den Bordaigames in Aschau hinter Chrigel Maurer, lassen uns doch etwas beruhigter an die Sache gehen.

■ **Habt ihr euch schon mit der Strecke beschäftigt? Wie beurteilst du die neue Streckenführung?**

Am Computer haben wir uns zusammen schon ausgiebig mit der neuen Strecke beschäftigt. Es wird sicher sehr interessant, welche Routen die Teams einschlagen. Ich könnte mir vorstellen, dass anfänglich alle recht ähnliche Routen nehmen werden. Allerdings - ich denke so viel kann man schon jetzt sagen - werden taktische Entscheidungen in der Routenwahl wohl erst so richtig ab dem Monte Baldo zum Tragen kommen. Manu war in diesem Gebiet schon alleine, um dort das Gelände aus der Luft zu erkunden. Einige Streckenabschnitte sind uns von der letzten Ausgabe ja noch bestens bekannt. Fehler, die uns hier unterlaufen sind, werden wir sicherlich nicht noch mal machen. Allerdings bietet diese lange Streckenführung durch für uns Gleitschirmflieger ziemlich unbekanntes Gebiet für alle Teams genügend Möglichkeiten, die ein oder andere taktische Fehlentscheidung zu treffen. Gelernt haben wir aus den letzten X-Alps auf jeden Fall: „Never trust locals!“ Wir mussten im gesamten Verlauf des Rennens doch einige Extrakilometer laufen, nachdem wir den weisen Rat Einheimischer befolgt hatten.

■ **Manu, Dein Supporter Schini blickt dem Rennen zuversichtlich entgegen und ist sich sicher, dass Ddu dieses Jahr gut vorbereitet an den Start gehst. Ist auch Dein Supporterteam bereit für den Kampf? Was macht Euch als Team aus?**

Schini und seine Frau Josi sind nicht nur langjährige Freunde, sondern essenziell wichtig, um bei dem Wettkampf konkurrenzfähig teilzunehmen. Josis Organisationstalent gepaart mit Schinis fliegerischem und vor allem medizinischem Wissen ist eine unglaubliche Bereicherung. Schini selbst ist ein sehr aktiver Mensch und es ist für ihn sicherlich nicht immer leicht, dass Rennen vom Boden aus mitzu-

erleben. Ich schätze es wahnsinnig, wie er sein eigenes Ego für den Zeitraum des Rennens hinten anstellen kann und zu 100% für mich da ist. Das sehe ich nicht als Selbstverständlichkeit.



Heike Nübel, Manuels Mutter und sein größter Fan

■ **Heike, als Mutter von Manuel bewegen Dich wahrscheinlich gemischte Gefühle, wenn du auf die erneute Teilnahme deines jüngsten Sohnes**

bei den Red Bull X-Alps 2017 blickst.

Hast du Angst um ihn?

Generell kann ich gut mit dem Hobby oder besser gesagt Manus Berufung umgehen. Ich selbst habe ein großes Gottvertrauen und weiß, dass die Dinge so kommen sollen, wie sie kommen. Ich vertraue Manu, dass er sein Leben liebt und seiner Berufung nachgeht und verstehe auch, dass er deshalb diesen Wettkampf fliegen möchte und alles geben wird, was in seiner Macht steht, um die beste Leistung zu erzielen. Ich weiß aber auch, dass er sein Leben nicht riskiert, weil er viel zu gerne lebt. In Bezug auf die X-Alps habe ich schon ein bisschen Angst. Ich hoffe, dass er durch den hohen Druck mithalten zu wollen, nicht mehr riskiert als sonst. Bei den letzten X-Alps 2015 war es für mich als Mutter durch das Livetracking doch ganz schön schwierig, gelassen zu bleiben, zumal als er kurz vor Monaco „hing“ und ich nicht wusste, was passiert. Ich freue mich für ihn, dass er dieses Jahr wieder mitfliegen kann und vertraue darauf, dass alles gut wird. Ich werde das Rennen sicherlich als sein größter Fan sekundlich verfolgen.

■ **Was für Eigenschaften bringt Dein Sohn für den Bewerb mit?**

Manu war schon als kleines Kind immer neugierig, wissbegierig und ging den Dingen auf den Grund. Ohne Angst und Zweifel. Er ist ein Tüftler, das hat sich schon damals beim Flugzeug-Modellbau gezeigt, was er bis zur Perfektion getrieben hat. Er hat eine Disziplin und Hartnäckigkeit, die ihm auch jetzt in seiner Vorbereitung zu Gute kommt. Ich wünsche ihm eine schöne Zeit und freue mich, ihn danach wieder in die Arme zu schließen. ▽

FAIR in the AIR!



Zahlreiche Piloten unterstützen unsere Kampagne „Fair in the Air“ als Botschafter. Das Ziel: Impulse setzen, sensibilisieren und fair bleiben. Armin Harich ist einer der erfolgreichsten XC Piloten in Deutschland. Er knackte als Erster die 300 km Marke mit einem Flug von Schriesheim/Mannheim bis hinter Dingolfing. Armin ist viel auf verschiedenen Startplätzen im Flachland und Mittelgebirge unterwegs und kennt die Perspektive als Mitglied in knapp 10 Vereinen und als Gastpilot.

Text: Björn Klaassen



Fluggelände im Mittelgebirge sind häufig speziell. Es gibt zwar einige Gelände, aber nur wenige sind richtig gut und einfach zu befliegen. Die meisten Hanggelände liegen in Waldschneisen.

Schirmbeherrschung und fliegerisches Können ist auf jeden Fall erforderlich. Dennoch hat das Mittelgebirge und Flachland sehr viel Potential für Genuss- und XC Piloten. Leider kann es an guten Flugtagen schnell eng werden. Manche Vereine fühlen sich regelrecht überrannt und sind gezwungen, den Flugbetrieb in Bahnen zu lenken, um das Gelände nicht zu gefährden. Gastpiloten fühlen sich andererseits in manchen Geländen gegängelt und unerwünscht.

■ Armin, du fliegst für deine Streckenflüge von den unterschiedlichsten Fluggeländen und probierst viel aus.

Zunächst mal eine fliegerische Frage: Welches Potential hat das Mittelgebirge und warum gehen die meisten Piloten immer wieder nur zu den Hotspots?

Die Segelflieger fliegen ca. 80% ihrer Streckenflüge im Flachland und Mittelgebirge und nicht in den Alpen. Das zeigt, dass das Streckenpotential vorhanden ist. Im Grunde verfügen die Segelflieger mit ihren Flugplätzen über eine gute Infrastruktur. Im Gegensatz dazu ist das größte Problem für einen Gleitschirmflieger, überhaupt in die Luft zu kommen. Startplätze, die zur Windrichtung passen und einen thermischen Einstieg in die ersten Thermikstunden eines Tages erlauben, sind rar. Für weite Flüge mit teilweise über 200 km musst du auch das optimale Wetter und die Lufträume mit einplanen. Das schränkt die potenziellen Startplätze nochmal extrem ein. Es bleiben dann fast nur noch 1-2 Startplätze übrig. Oft gibt es sogar gar kein

wirklich passendes Gelände. Wenn die vermeintlichen Streckencracks alle Startplatz A wählen, zieht das auch weitere Piloten an, obwohl beispielsweise Thermik- oder Soaringflüge an 20 anderen Startplätzen viel besser möglich wären. Mein Tipp: Lasst euch nicht verunsichern. Sucht euch für euer Vorhaben den passenden Startplatz raus. Dann verteilt es sich besser und alle haben mehr Platz und Spaß.

■ Du bist selbst Mitglied in verschiedenen Vereinen. Wie sollte sich ein Pilot als Gast in Euren Gelände verhalten?

Ein Gast sollte sich immer als Gast verhalten. Respekt und Wertschätzung gegenüber den Mitmenschen ist eigentlich immer der Schlüssel. Gelände zuzulassen und zu pflegen, ist im dichtbesiedelten Deutschland eine aufwendige und schwere Arbeit, von der wir alle sehr profitieren. Grundsätzlich

freut sich jeder, wenn er mit anderen Piloten den Flugspaß teilen kann. Wenn es aber mehr Ärger als Freude produziert, demotiviert es natürlich die Geländehalter. Die Regeln, die die Vereine für Gelände erstellt haben, haben praktisch immer gute Gründe. Diese sollten die Piloten vor der Fahrt zum Startplatz sehr genau studieren und verinnerlichen. Ich nehme immer vorher mit einem Local Kontakt auf. Dann ist man schon viel willkommener und außerdem sind Tipps immer hilfreich. Das war es eigentlich schon. Trotzdem kommen einige Piloten

praktisch nicht mehr in die Luft, da sie sich um viele Randprobleme kümmern müssen. Nach meinem 300 km Flug ist es so dem Verein ergangen, weil viele Piloten kamen, die sich nicht auskannten.

■ Umgekehrt fühlen sich Gastpiloten manchmal durch eine Vielzahl von Maßnahmen gegängelt. Was kann ein Verein tun, damit Regelungen im richtigen Maß eingesetzt werden? Eine Überregulierung kann schließlich auch nicht zielführend sein und wie verhältst Du dich als Gast in einem fremden Gelände?

Regelungen sollten klar und deutlich formuliert sein. Umso einfacher sind sie dann umzusetzen und zu verstehen. Am besten sind Infos auf der Vereinshomepage und zusätzlich auf einer Tafel im Gelände. Grafische Darstellungen sind extrem hilfreich.

Als Gast kann ich grundsätzlich durch vorbildliches Verhalten den größten Beitrag leisten. Regelungen musst du einfach akzeptieren. Vor allem ist gegenüber dem Verein eine große Portion Respekt mitzubringen. Gäste können übrigens auch auf andere Gäste positiv einwirken. Ungeschicktes Verhalten kann leider immer wieder zum Problem werden. Ich habe selbst schon aus Unwissenheit Mist gebaut.

■ Und was war das konkret?

Ich habe trotz Einweisung aus Versehen einen falschen Startplatz (selbe Startrichtung) angesteuert, und habe dort auch noch falsch geparkt, da meine Einweisung für das andere Gelände war. Es kann also trotz guter Vorsätze schnell mal was schief laufen.

■ Viele Vereine müssen inzwischen an Flugtagen mit hohem Pilotenaufkommen Personal einsetzen, um zum Beispiel das Parkproblem zu lösen. So ist der Verein plötzlich in der Rolle als ehrenamtlicher Dienstleister, obwohl eigentlich alle nur fliegen wollen. Wie kann man ignorante Piloten zu einem besseren Miteinander bewegen? Wir müssen alle versuchen ein

Vorbild zu sein, um andere Piloten mitzuziehen. Wir sollten die Arbeit im Gelände auch nicht nur den gewählten Vorständen überlassen. Nur wenn alle Piloten mithelfen, ist die Arbeit zu leisten. Ignorante Piloten müssen konsequent angesprochen und im Notfall halt konsequent sanktioniert werden. Gäste müssen sich einfach in die Lage des Geländehalters versetzen. Ein Gelände zuzulassen und vor allem vor der Schließung zu bewahren, ist eine Menge Arbeit.

■ Immer wieder wird das Vol Libre in Frankreich als positives Beispiel genannt. Ist es in Frankreich relaxter zum Fliegen oder liegt es einfach daran, dass in Deutschland einfach sehr viele Piloten am Start sind und mehr Organisation notwendig ist? Was hast Du für eine Vision?

Im Unterschied zu Frankreich leben in Deutschland viel mehr Menschen auf engem Raum zusammen. Das macht es nicht einfach. Zudem ist die Mentalität auch eine andere. Manchmal reicht hier schon eine kritische Person, um das Fliegen für viele Piloten einzuschränken oder zu verhindern. Aber dennoch ist hier in Deutschland auch einiges sehr positiv. Es ist eine Frage der Einstellung. Freuen wir uns einfach am Fliegen und an der großartigen Perspektive aus der Luft.

Für die Zukunft hoffe ich auch auf eine einfache und effiziente E-Aufstiegshilfe. Dann vergrößern sich die potentiellen Startmöglichkeiten drastisch und das Startproblem wird entzerrt. Ein paar Meter Wiese langen dann für den Einstieg in die Thermik. Das Flachland wird dann den Bergfliegern in der Ausbeute an Flugzeit gleichgestellt werden.

Wie auch immer. Ein gutes Miteinander ist immer das wichtigste. Fair in the AIR und auch am Boden. ▽



Armin Harich unterstützt die Kampagne Fair in the Air

ohne Kenntnis der Bedingungen in die Gelände und verursachen dadurch Probleme. Das kann zu Frust bei den Vereinen führen. Wenn beispielsweise durch Fehlverhalten von Gästen der Jagdpächter zum x-ten Mal auf allen Vieren um Nachsicht gebeten werden muss, kann man den Frust von manchen Geländehaltern verstehen. So etwas will man sich schlicht ersparen. Manche Vorstände kommen an guten Flugtagen selber



Fair in the Air ist eine DHV-Initiative für eine respektvolles Miteinander. Infos auf www.dhv.de unter Gelände/Luftraum



Von links nach rechts: Christin Kirst, Helmut Blaim, Gerti Weidinger, Thomas Ertl, Michael Kastner, Sepp Weidmann, Dietmar Siglbauer.

Hochfellnflieger Bergen

Jahreshauptversammlung

Im März fand im Mühlwinkler Hof in Bergen die Jahreshauptversammlung der Hochfellnflieger Bergen statt. In diesem Jahr wurde auch der Vorstand des Vereins neu gewählt. Zu Beginn der Versammlung gedachten wir unseres Freundes und Vereinskameraden Wolfgang Stöger, der am 11. März bei einem tragischen Verkehrsunfall ums Leben kam. Er war Gründungsmitglied des Vereins und 2. Vorstand. Die neu gewählte Vorstandschaft: Erster Vorsitzender: Helmut Blaim, Zweite Vorsitzende: Gerti Weidinger, Kassierin: Christin Kirst, Sportwart: Dietmar Siglbauer, Technik: Thomas Ertl, Materialwart: Michael Kastner und Schriftführer: Sepp Weidmann.

Ein herzlicher Dank gilt unserem Technikreferenten, Peter Viehauser, der auf eigenen Wunsch aus der Vorstandschaft ausschied. Der neue Technikreferent, Thomas Ertl, berichtete über die neue Wetterstation, die auf dem Hochfellngipfel errichtet wird. Aufgrund der exponierten Lage der Wetterstation war es nicht einfach, das Projekt umzusetzen. Die Wetterdaten sind nach Fertigstellung auf unserer Internetseite www.fellnflieger.de einzusehen.

Zum Abschluss zeigten Helmut und Christin Bilder von ihrem Himalaya – Trip, bei dem sie Flüge bis in Höhen von über 6.000 m machen konnten, aber teilweise auch bis auf über 5.000 m zu Fuß unterwegs waren.

Sepp Weidmann
www.fellnflieger.de



Deisterflieger

Deisterflieger können Zuwachs vertragen

Nach unserer Vereinsgründung 2010 konnten wir unsere Mitgliederzahl deutlich erhöhen, die Schleppkapazität unserer Koch-Doppelschleppwinde auf unserer 1.200 m langen Schleppstrecke am Deister ist aber noch nicht ausgeschöpft. Deshalb sprechen wir auf diesem Weg interessierte Drachen- und Gleitschirmflieger/innen aus dem weiteren Umkreis von Hannover an. Wir freuen uns über Gastpilot/innen bzw. neue Mitglieder, die das Potential/den Charme des Deisters als Fluggelände erleben möchten. Der Deister erlaubt schöne Flüge in der Thermik sowie im Hangaufwind. Fast alle Schlepprichtungen (außer Nord und Süd) sind auf unserem ehemaligen Schulungsgelände möglich – mitunter auch an Werktagen.

Ulli Schwerdtner
www.deisterflieger.de

Reparaturservice für:

- Gleitschirme und Drachensegel
- Gurtzeuge für Gleitschirme und Drachen
- Kites, Kletter- und Sicherungsurte
- 2-Jahrescheck für SOL Gleitschirme
- Packservice für Rettungsgeräte

DELTA FLY

by Hans Madreiter

Max-Planck-Str. 15 • 72639 Neuffen

+ 49 7025 8708037

deltafly@t-online.de

www.deltafly.de

Fliegen in Levico Terme
auf dem Weg nach Bassano mal halten

über 1.000 m Höhenunterschied
lange Genussflüge

Übernachten im **Aurora Compet**
2 min vom Startplatz

reichhaltiges Frühstücksbuffet,
neu renovierte Zimmer,
auf Wunsch Halbpension
man spricht deutsch!

+39 0461 706467
www.auroracompet.it

Thermikfliegen Soaren Streckenfliegen

FlyTeneriffa.de

Gleitschirmsafaris & Motorschirmfliegen lernen auf Teneriffa

ganzjährig - individuell - kompetent

B-Scheinflüge
Funkbetreuung
Soaringflüge
Groundhandling
Fortbildung
Thermikflüge
Streckenfliegen
Videoanalysen



Oberammergauer Drachen- und Gleitschirmflieger

Tolle Resonanz beim Drachenschnuppertag

Um für unseren wunderbaren Sport zu werben und Interessierten ein erstes kleines Flugerlebnis mit dem Drachen zu ermöglichen, veranstalteten die Oberammergauer Drachen- und Gleitschirmflieger im März das Event „Faszination Drachenfliegen“.

Nach entsprechender Ankündigung der Veranstaltung in den lokalen Zeitungen und Plakatierung in der Region erschienen 14 Flugbegeisterte, darunter eine junge Frau, zum Drachenschnuppern. Unter fachkundiger Anleitung konnten sie ausprobieren, wie es sich anfühlt, sich mit einem Drachen in die Lüfte zu schwingen. Nach einem kurzen Einführungsvideo über die Technik des Drachenstarts ging's an den Drachensimulator. Wie nehme ich den Drachen hoch? Mit welchem Griff an den Steuerrohren (Trapez) kann ich kontrolliert starten? Was muss ich tun, damit der Drachen abhebt?

Danach ging's ins leicht geneigte Übungsgelände zum sportlichen Teil: Gurtzeuge anziehen, Helme auf, Drachen schultern, das Gewicht des Geräts balancieren, Anstellwinkel kontrollieren - passt der Wind? Und

los: „Laufen, laufen, laufen – bis der Drachen trägt!“

Nach der Anstrengung und dem Ansporn der Gruppe dann der Erfolg des ersten Schwebens: „Wow - der gleitet ja fast bis Unterammergau!“, bemerkte ein Teilnehmer. Für einige gleich beim ersten Mal, für fast alle nach dem zweiten oder dritten Startlauf. Anschließend ans Schnuppertraining wurde gemeinsam am Landeplatz gegrillt und das Erlebte besprochen. Resümee des Tages: Strahlende Gesichter und „Flugvirus-Infektion“! Wir danken dem DHV für die Unterstützung durch die Bereitstellung zweier Übungsdrachen, Gurtzeugen, Helmen und Broschüren.

Ganz besonderen Dank gilt unserem Xare, der seinen selbst konstruierten Simulator, seine Zeit und Kompetenz dem Verein zur Verfügung gestellt hat. Bilder auf der Homepage in der Galerie.

Conny Eylert
www.ammergauer-flieger.de

Anzeigen

PARAGLIDING ADVENTURE
 Alles rund um's Fliegen!!

Im Soca-Tal

FLY ZONE

Zimmervermietung
 Parataxi im Hause
 org. von Ausflügen
 und viel mehr
 ideal auch
 für Gruppen

SLOVENIA

Mehr Infos!

S.Triebel / W.Reinelt
 Tel.: +386-(0)41-810-999
 5220 Tolmin-Slowenien

<http://www.paragliding-adventure.com>
 e-mail: paragliding-adventure@amis.net

SKYTRAXX

www.skytraxx.eu

Jahreshauptversammlung

Zu ihrer Jahreshauptversammlung waren die Drachen- und Gleitschirmflieger vom Hohenneuffen zu Gast bei den Grabenstettener Segelfliegern, ganz im Sinne nachbarschaftlicher Kollegialität.

In seinem Rechenschaftsbericht ließ der Vorsitzende Martin Heber ein erfolgreiches Jahr Revue passieren: Geschätzte 4.000 Starts endeten ohne schwerwiegende Unfälle, der Verein wuchs weiter auf jetzt 251 Piloten und die Feste des DCH waren gut besucht. Für ihre Streckenflüge wurden Reiner Braun (140,4 km), Stefan Born (139,5 km) und Martin Brinek (101,5 km) ausgezeichnet.

Da auch die Kassenprüfung nichts zu beanstanden hatte, wurde der Vorstand ohne Gegenstimme entlastet. Vor den Neuwahlen wurde Josef Stellbauer verabschiedet. 40 Jahre war er in unterschiedlichen Ämtern im Verein tätig, zuletzt als 2. Vorsitzender. Stellbauer war einer der ersten, die 1977 am Hohenneuffen in die Luft gingen. Bis heute prägte er den Verein mit. Er brachte das Wettkampffliegen in den Verein und wurde so Maßstab und Vorbild für alle nach ihm. Im Verein engagierte er sich bei der Herausgabe einer Vereinszeitschrift, bei der Erhaltung der Start- und Landeplätze und natürlich bei der Durchführung von Festen und Ausflügen. An seine Stelle tritt nun, einstimmig gewählt wie alle anderen Mitglieder des Vorstandes auch, Rolf Steinmeier. Von Karlheinz Meier übernahm Timo Schwer das Amt des Geländebeauftragten. Martin Heber bedankte sich zum Schluss noch einmal bei allen freiwilligen Helfern, namentlich bei Marcus Laufer für seine Baumarbeiten und Jörg Meier für die Betreuung der Webseite.

Dieter Rebstock
www.dc-hohenneuffen.de

Vortrag über Luftrecht



Im März war Björn Klaassen zu Gast beim DGV Südwürttemberg-Hohenzollern, um über den neuesten Stand in Sachen Luftrecht zu berichten. Er informierte neben dem Thema Luftrecht über die geänderten Lufträume in Deutschland und im benachbarten Ausland. Auch wurde speziell auf das Gebiet des Vereins eingegangen – der Schwäbischen Alb. Sein Vortrag wurde auch durch praktische Beispiele spannend und interessant gestaltet. Es fanden sich gut 50 interessierte Piloten im Saal im Jahnhaus in Pfullingen ein.

Anja Zillich
www.dgv-piloten.de



Aktive Drachenfliegerinnen und Drachenflieger gesucht!

Einen Rückgang an aktiven Drachenfliegern bekommen in den letzten Jahren vor allem kleine Drachenvereine wie der DCM zu spüren. An Tagen mit hervorragenden Flugbedingungen findet sich kaum mehr als eine Handvoll Drachenflieger in den Fluggeländen ein. Noch überschaubarer wird die Anzahl der Piloten, wenn es um Arbeitseinsätze geht, die notwendig sind, um die Fluggelände zu erhalten. Aus diesem Grund kooperiert der DCM bereits seit dem Jahr 2015 mit dem Hängegleiter Club Einkorn aus Schwäbisch Hall. Durch die gemeinsame Nutzung konnten unsere Fluggelände in den vergangenen Jahren aktiv genutzt werden und an guten Flugtagen sieht man wieder mehr Drachen in der Luft. Zum weiteren Erhalt der attraktiven Fluggelände Finkenhof (O) und Schreckhof (SW) sind wir vom DCM auf der Suche nach neuen aktiven Drachenfliegern.

Auf der DCM Jahresversammlung wurde daher der Beschluss gefasst, die satzungsgemäße Aufnahmegebühr von 200.- € in einer Sonderaktion für das Jahr 2017 auf einen 1.- € zu reduzieren. Wir bitten um Verständnis, dass nur Drachenflieger aufgenommen werden können.

Dorothea Förster
www.deltaclub-mosbach.de

Redaktionsschluss

Info 207 | 2. Juli 2017
Info 208 | 1. September 2017



ANZEIGEN HOTLINE

Gerhard Peter
+49-173-2866494
anzeigen@dhv.de



Die herausragenden Piloten des DCB Ruhpolding wurden im Rahmen der Jahreshauptversammlung geehrt: Vorne v.l. Markus Ebenfeld, Norbert Reitmeier, Roland Beutelhauser, zweite Reihe Tom Becher, Gretje Janssen, Robert Schroll, hinten Dietmar Siglbauer, Sigi Zeller

Delta Club Bavaria Ruhpolding

Clubflieger weiter im Aufwind

Ein zufriedenes Resümee zog Robert Schroll bei seiner ersten Jahreshauptversammlung als 1. Vorsitzender. Der Delta Club Bavaria Ruhpolding (DCBR) ist bestens aufgestellt, die Zusammenarbeit im neu zusammengesetzten Vorstand klappt reibungslos und die Mitgliederzahlen sind leicht steigend. Schroll informierte in seinem Bericht bei der gut besuchten Veranstaltung im Gasthaus Weingarten über die weitere Nutzung des Landeplatzes Fischerwirt und kündigte den Neubau der Unternbergalm an. Große Behinderungen wird es für die Piloten nicht geben, im Gegenteil, der Startplatz wird modernisiert und besser werden. Neues gibt es auch bei der Rauschbergbahn, die Ende 2017 komplett renoviert wird.

Gleitschirmreferent Achim Joos verwies auf die neue Webcam, die für die Gleitschirm- und Drachenpiloten einen komfortablen Überblick über die aktuellen Windverhältnisse gibt. Helmut Müller in seiner Funktion als Flugleiter kündigte eine neue Startmöglichkeit (Südost) am Rauschberg an und bat eindringlich, in Ruhpolding nur die offiziellen Landeplätze zu benutzen. Den Finanzbericht trug Uli Fuschlberger vor. Obwohl die Einnahmen durch die Tagesmitgliedschaften leicht gesunken sind, konnte in der Kasse ein leichter Überschuss erwirtschaftet werden, der für neue anstehende Projekte benötigt wird. Den Kassenprüferbericht gab Simon Dandl, daraufhin wurde der Vorstand einstimmig entlastet.

Einen kurzen sportlichen Rückblick führte Thomas Halter noch durch. Der Sportwart freute sich über den gelungenen Wettbewerb „Angerer Open“ und das sehr gute Abschneiden der Drachenpiloten bei der Deutschen Meisterschaft.

Pele Faßbender

www.dcb-ruhpoldding.de



GSC Landesbergen

Retter-Wurftraining und Packkurs

Mitte März fand beim GSC Landesbergen ein Retter-Wurftraining unter der fachlichen Leitung von Knut Jäger (Harzer Gleitschirmschule) statt. Neun Piloten fanden sich morgens in der Turnhalle ein. Dem Theorieeil folgte die Kompatibilitäts-Prüfung. Dann wurde es ernst: Realitätsnah im Gurtzeug mit Helm und Handschuhen in einem Simulator-Gestell unter der Hallendecke baumelnd und manuell in Turbulenzen versetzt, galt es, das Paket mit dem Rettungsschirm in den freien (Luft-)Raum zu schleudern. Hier hieß es, die Übersicht und Nerven zu bewahren, Rettungsgriff blind finden und energisch auszulösen!

Beim anschließenden Packen des eigenen Rettungsschirms wurde sehr konzentriert gearbeitet, kleine Schritte step-by-step, stets unter den wachsamen Augen des Kursleiters. Diese Prozedur werfen, packen, werfen,... wurde mehrfach durchgespielt, was zu wachsender Sicherheit und einer einprägsamen Abfolge beim Packen führte. Knut stand immer mit Rat und Tat zur Seite und vermittelte jedem Teilnehmer professionell die entscheidenden Handgriffe.

Gegen Abend begutachteten wir die Videoaufnahmen unserer Schleuderwürfe. Ein jeder bestätigte seinen persönlichen Sicherheitsgewinn nach diesem empfehlenswerten Kurs, der mit der Übergabe von Befähigungsnachweis-Urkunden abschloss.

Jan Kappler

<https://gleitschirmclub-landesbergen.de/>



Drachen und Gleitschirmfliegerfreunde Rhein-Mosel-Lahn

Saubermanntag

Im März beteiligten sich auch die Drachen- und Gleitschirmfliegerfreunde Rhein-Mosel-Lahn am Saubermann- und Arbeitstag der Ortvereine und der Gemeinde Kobern Gondorf. Ziel ist es, Müll und Unrat in der Gemeinde zu sammeln und Säuberungs- und Pflegemaßnahmen durchzuführen. Mit 12 Mitgliedern wurde der Startplatz auf dem Rosenberg und der Landeplatz am Moselufer von Müll befreit. Weiter wurde das Startgelände gemäht und von wilden Dornen und Büschen befreit und neue Wiese am Martinsfeuer-Platz eingesät. Das Kleinhalten der Vegetation an den Moselhängen ist besonders wichtig, um der überhandnehmenden Verbuschung entgegenzuwirken. Viele Orchideenarten, Insekten und Kleinstlebewesen sind auf derart gepflegte Trocken- und Magerwiesen angewiesen. Dies passiert in enger Absprache mit der Unteren Naturschutzbehörde, um das Gesicht der klassischen Mosel zu bewahren.

Uwe Lochmann
www.thermik4u.de

Anzeigen



Leserbrief | Info 205 | Seite 20 ff

Die Kampenwand – Fliegen am Bayerischen Meer

Ein super Artikel. Hinsichtlich der Alternativen gibt es aber noch eine Ergänzung. Der gute Till hat doch glatt die Hochplatte vergessen. Der ewig unterschätzte Berg, der mir (uns) schon so viele schöne Flugstunden und Flugerlebnisse geschenkt hat. Kössen hin und zurück, einmal um den Kaiser rum, ein Zillertal Dreieck oder bei Ostwind soaren bis zum Abwinken. Die Hochplatte ist genial - die Auffahrt bequem mit dem Sessellift, großer Aufbauplatz und ein riesiger Landeplatz. Es gibt selten Platznot. Und unter der Woche hat man meistens komplett seine Ruhe. Der Ausblick über das Achenal zum Hochgern oder zum Chiemsee ist schon fast kitschig schön. Die Hochplatte ist eine echte Alternative zur Kampenwand, gerade auch bei etwas östlichen Windrichtungen. Infos beim Fliegerclub Achenal.

HP Blecher
<https://dfca.jimdo.com/gelände/>

Schirmkauf? Flugschule Chiemsee!



**P.S. Wir nehmen auch
Schirme in Zahlung!**



**FLUGSCHULE
CHIEMSEE**
Das kriegst Du nicht überall.

Flugschule Chiemsee GmbH & Co KG
Am Hoffbichl 3c, 83229 Aschau
info@flugschule-chiemsee.de
www.flugschule-chiemsee.de
Tel: 08052-9494

Gleitschirmreisen

Kenia, Nepal
Namibia, Brasilien
Südafrika, Kolumbien
Argentinien
und 44 mal Europa!





**FLIEGEN
MIT FREUNDEN**

www.bluesky.at · Tel. +43 4842 5176

Jetzt bestellen:

GESAMTWERK PARAGLIDING Band 1: Meteorologie



„Wir als Gleitschirm- und Drachenflieger sind privilegiert, unseren Traum vom Fliegen wahr werden zu lassen – mit Hightech einerseits, aber doch mit einfachen Mitteln bzw. Tüchern andererseits.“

Damit sind wir aber auch die Art von Luftfahrzeugen, die auf der negativen Seite am wenigsten Wetter verträgt. Auf der positiven Seite können wir dafür kleinräumige Effekte wie kein anderes Luftfahrzeug zu unseren Gunsten nutzen. Beide Seiten der Medaille zu beherrschen, macht letztendlich den „guten“ und erfolgreichen, aber vor allem den erfahrenen Piloten aus.

Dieses Buch soll in erster Linie helfen, die großen Wetterabläufe auf die „Mikrometeorologie“ des Gleitschirmfliegens herunterzubringen. Ich möchte erläutern, was viele von den in unzähligen Lehrbüchern beschriebenen Wettererscheinungen denn jetzt wirklich konkret für uns Flugsportler bedeuten. Und zwar genau für uns – an unserem Hang, an unserem Startplatz oder während unseres Fluges.

Es ist der erste Band der Trilogie „Paragliding - Das Gesamtwerk“, die das gesammelte Wissen und die Erfahrung aus kumuliert hunderten von Jahren Gleitschirmfliegen widerspiegeln wird.“

Norbert Fleisch
Autor



Leseprobe: papillon.de/go/band1

AUS DEM INHALT

- | | |
|--|--|
| 1. Die Atmosphäre bzw. die Lufthülle | 15. Wolken |
| 2. Globale Zirkulation | 16. Klassifikation und Bedeutung |
| 3. Das Wasser in der Atmosphäre | 17. Schauer und Gewitter |
| 4. Gasgesetze | 18. Der Wind und seine Eigenschaften |
| 5. Bewegungsformen in der Atmosphäre | 19. Überregionale Windsysteme |
| 6. Inversionen | 20. Regionale Windzirkulationen |
| 7. Stabilität und Labilität der Atmosphäre | 21. Der Föhn |
| 8. Die großen Druckgebilde | 22. Windsysteme in Europa |
| 9. Zyklonen/Tiefdruckgebiete | 23. Dynamischer Hangaufwind |
| 10. Entstehung eines Tiefdruckgebietes | 24. Thermik |
| 11. Fronten - Lernvertiefung und frontenähnliche Gebilde | 25. Wolken und was sie uns verraten – Gastartikel von Burkhard Martens |
| 12. Die Rückseite - Lernvertiefung | 26. Luftmassen |
| 13. Zyklonen - Lernvertiefung | 27. Großwetterlagen in Europa |
| 14. Die Farben des Himmels | 28. Singularitäten und Bauernregeln |
| | 29. Oszillationen der Atmosphäre |
| | 30. Wo bekomme ich mein Wetter her? |
| | 31. Der Temp |

GESAMTWERK PARAGLIDING BAND 1: METEOROLOGIE

- Autor: Norbert „Nobbi“ Fleisch
- Gastbeitrag: Burkhard Martens
- Nachwort: Andreas Schubert
- Herausgeber: Papillon Paragliding
- Umfang: 350 Seiten
- Format: 170 x 240 mm, Hardcover
- ISBN: 978-3-9818854-9-1
- Zahlreiche Abbildungen und Grafiken
- Flugpraktische Tipps zu allen Wetterphänomenen
- Erhältlich bei GLEITSCHIRM-DIREKT.DE
- Preis: 49 €

**Die ersten 100 Exemplare
werden vom Autor handsigniert.**



**Leseprobe
und Bestellung:
papillon.de/go/band1**

GLEITSCHIRM DIREKT GmbH
Wasserkuppe 46 • 36129 Gersfeld • Tel. 06654 - 91 90 55
Fliegershop Wasserkuppe: tägl. Mo-So 9-18 Uhr



Akrofliegen braucht Zeit

Interview mit Vize-Weltmeisterin Nicole Schmidt

Text: Liza Zimmer | Fotos: Nicole Schmidt

Liza Zimmer, 20, ist mit dem Fliegen aufgewachsen. Bereits im zarten Alter von sechs Wochen nahmen die Eltern sie nach Greifenburg zur Hessischen Meisterschaft mit. Seit drei Jahren fliegt sie selbst. Im Rahmen ihres Abiturs arbeitete sie an einer besonderen Lernleistung, die sich mit Entwicklung des Paraglidings zum Leistungssport befasste. Dabei hat sie ein Interview mit Nicole Schmidt, der Vize-Weltmeisterin im Akrofliegen, gemacht. Zufällig sind wir auf dieses Interview gestoßen. Wer jetzt denkt, dass es sich um einen Schüleraufsatz handelt, irrt gewaltig. Nicole erzählt, wie sie das Fliegen empfindet und was das Akrobatikfliegen ausmacht.

■ Seit wann fliegst du und wie kamst du zum Fliegen?

Mein erster Flug war am 1.4.2003 in Spanien/Sierra Nevada/Las Alpujarras! Lustiges Datum - nein kein Aprilscherz!

Ich habe für zwei Jahre in einem kleinen spanischen Bergdorf gewohnt. Nach einem abgebrochenen Studium und einem geplatzten Lebenstraum bin ich einfach nach

Spanien gegangen, um mir meine Kindheitsträume zu erfüllen. Über die Arbeit auf einer Pferdefarm bin ich zufällig über ein kleines Schild bezüglich Paragleiten gestolpert. Und von da an begann meine Leidenschaft. Ich hatte vorher mal bei meinen Reisen durch Schottland bei einem Freund das Paragleiten gesehen, damals hatte es mich aber nicht interessiert.

*Vergesst nicht, der Schirm kann's,
Ihr müsst es lernen!*

■ Was sind für dich die besten Momente beim Fliegen?

Abheben, spielen in der Luft, Spüren der Luft, fliegen mit Freunden, frei sein, für sich sein aber nicht allein. Landen mochte ich noch nie wirklich.

■ Wie kamst du zum Akrobatikfliegen?

Ich habe als Fluglehrerin gearbeitet und da hatte man nicht viel Zeit zum Streckenfliegen und, um ehrlich zu sein, hatte ich mich etwas verheizt beim Streckenfliegen. Was so eine Baumlandung alles anrichten kann. Und so war ich offen für Neues.

Da kam die Zeit auf, wo einige Leute unbedingt Helicopter fliegen lernen wollten. Mir gingen diese Leute ziemlich auf den Wecker, die mehr über's Akrofliegen gere-

det haben, aber nie besser geworden sind. Ich dachte mir insgeheim meinen eigenen Plan aus, wie ich es besser und vor allem in Ruhe lernen könnte. Ich bin ziemlich oft zum Training überm See in dem ersten Jahr gefahren und da ging es viel weiter. Ich konnte den Helicopter vor allen anderen in meiner Gegend. Ich hatte Blut geleckt und wollte mehr.



← Landung am Lac d'Annecy beim Weltcup 2016

■ Hat sich beim Akrofliegen mit der Zeit was geändert?

Die reinen Akroschirme erleichtern spektakuläre Manöver ungemein, so dass jeder denkt, er könne Akrofliegen. Das ist zwar cool, aber hat auch seine Gefahren. Ich habe vor meiner Akrozeit mehr als 2.000 Flüge mit einigen hundert oder tausend Flugstunden im Streckenfliegen gesammelt und diese Erfahrung hat mich vor einigen schlechten Erlebnissen beim Akrofliegen bewahrt. Ich habe nie meine Rettung beim Akrofliegen gebraucht. Feige, ja! Ich hätte schneller zum Erfolg kommen können, aber ich wusste auch, wenn ich eine schlechte Erfahrung mache, kann es mich mein Hobby kosten und das wollte ich nicht.

■ Wie sicher fühlst du dich mit einer Ausrüstung?

Einmal sagte ein Typ zu mir, dass ich wahnsinnig wäre, ohne ein Base-Gurtzeug Akro zu fliegen. Ich war schockiert über so eine dumme Aussage. Kein Gurtzeug, niemand und nichts gibt einem die 100%ige Sicherheit. Aber auch sonst im Leben ist das nicht anders. Man sollte sich und seine Situation so gut einschätzen können, dass man selbst entscheidet, ob man sich sicher genug in der Luft fühlt. Und wenn man kein gutes Gefühl mit seiner Ausrüstung hat, ist das denkbar schlecht. Ich mag meinen Schirm und mein Gurtzeug. Aber es gab auch Zeiten, wo ich mich mit einem Schirm oder einem Gurtzeug überhaupt

nicht wohl gefühlt habe. Es ging nicht lange gut und ich habe gewechselt.

■ Gibt es Momente, in denen du gestresst bist, oder Angst hast?

Vor jedem ersten Start an einem Tag, an dem ich fliegen geh. Ich weiß im Grunde erst in der Luft richtig, ob es mir taugt! Ich bin nervös, weil ich den Tag nicht kenne, die Wetterbedingungen, das Rundherum, manchmal weiß ich sogar nicht einmal genau, wie ich eigentlich selber drauf bin. Ich werde als Vogel jeden Tag neu geboren und jeder hat Angst vor dem, was er nicht in die Wiege gelegt bekommen hat, oder? Zumindest ein bisschen. „Ich bin ein Hosenscheißer“ sag ich jedem, aber es glaubt mir nie einer. Man kann mit Angst umgehen lernen und das mache ich beim Fliegen. Egal ob man einen anspruchsvollen Trick lernt oder einfach nur von A nach B über C fliegen will.

■ Was möchtest du noch erreichen und was erhoffst du dir für die Akrofliegerei?

Vielleicht habe ich irgendwann mal den Mut, selbst Akro zu unterrichten. Ich war

schon immer als Fluglehrer sehr streng, aber Fluglehrer sein ist etwas, was nie ganz aus meinem Wesen verschwunden ist. Jeder der mich kennt, weiß das. Ich möchte diese Leidenschaft weitergeben und versuchen, die Leute wirklich zu guten Piloten zu machen. Es ist eine sehr schwierige Aufgabe, aber Einfach gibt's halt schon und das ist ziemlich langweilig.

■ Was würdest du jungen Piloten raten, die mit Akrofliegen anfangen möchten?

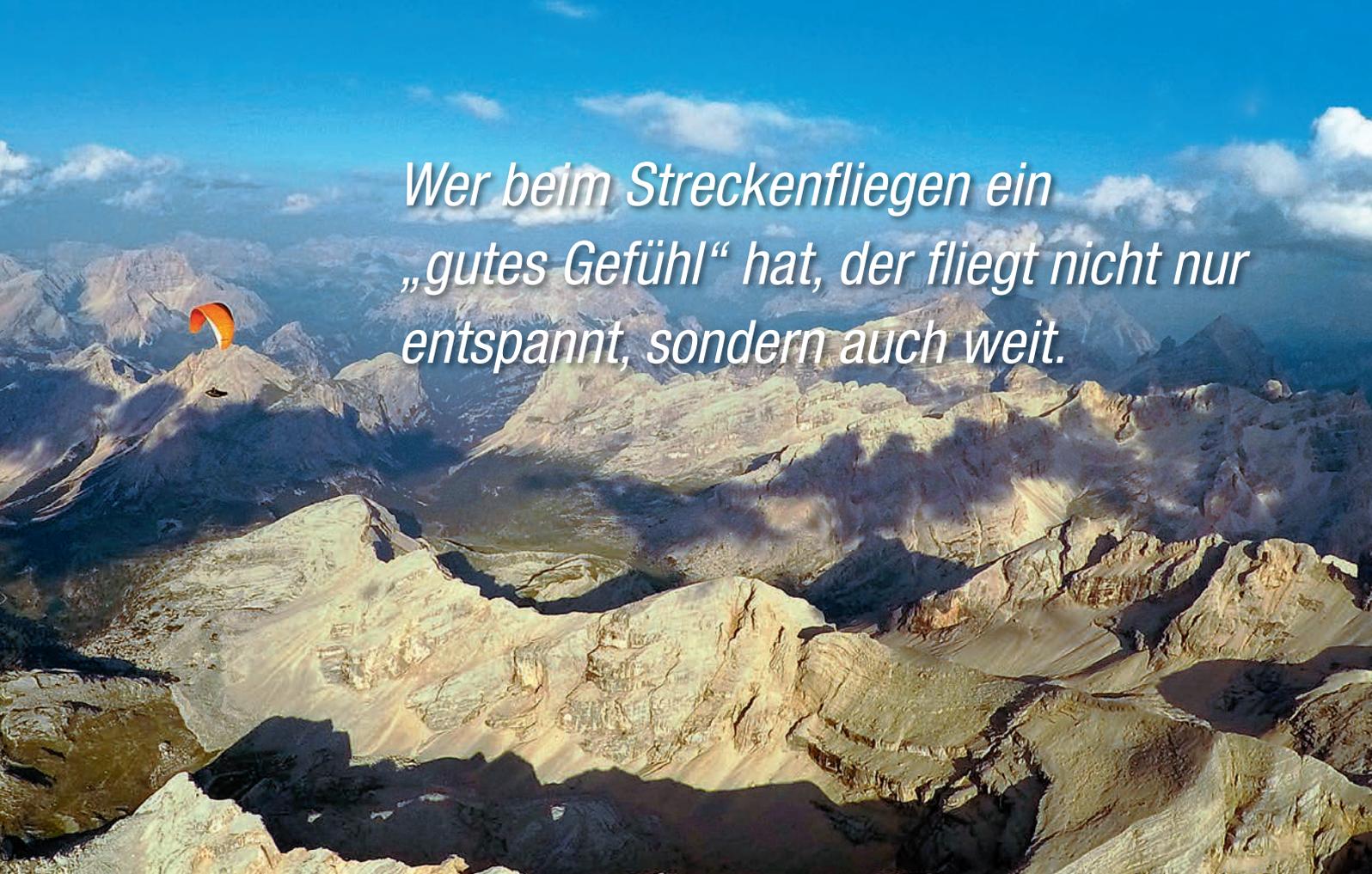
Fliegen braucht seine Zeit! Es gibt so viele junge Leute, die Talent mitbringen. Die größte Schwierigkeit in diesem Sport ist es, sich seine Zeit zum Lernen zu gönnen. Man will schnell alles können, um cool zu sein, um was Besonderes zu sein. Aber meistens sind es genau diese Leute, die es vom Himmel holt und die sich ziemlich weh tun. Es dauert einfach seine Zeit, all die Erfahrungen zu erleben, die einen sicherer machen. Diese Leidenschaft fordert viel Zeit! Aber lebt's diese Leidenschaft, ohne überheblich zu werden und vergesst nicht, der Schirm kann's, Ihr müsst es lernen! ▽

→ Nicole beim Training



→ Liza Zimmer (li.) und Nicole Schmidt am Landeplatz.





Wer beim Streckenfliegen ein „gutes Gefühl“ hat, der fliegt nicht nur entspannt, sondern auch weit.

Feel Confident

Simon Wamser, 29, hat in kurzer Zeit eine beachtliche Karriere hingelegt. 2013 ging er im Rahmen der DHV-Junior-Challenge erstmals ernsthaft auf Strecke. 2015 gewann er den Vizetitel in der Sportklasse der Deutschen Streckenflugmeisterschaft, 2016 holte er sich den Meistertitel.

Hier spricht er über sein persönliches Erfolgsrezept.

Text und Fotos: Simon Wamser

In welchem Zusammenhang steht confidence und erfolgreiches Streckenfliegen? Dieser Frage bin ich erstmals im Rahmen eines Meetings bei Advance 2014 begegnet. Wir sollten uns überlegen, was uns hilft, damit wir uns in der Luft wohler fühlen und warum wir dadurch weiter fliegen. Doch was bedeutet das englische Wort confidence eigentlich genau? Die Übersetzung ins Deutsche bietet mehrere Varianten: Vertrauen, Selbstvertrauen, Zutrauen oder Überzeugung sind nur einige davon.

Es steckt also vieles in diesem Wort confi-

dence. Das Vertrauen in mein Material, das Selbstvertrauen in meine fliegerischen Fähigkeiten, dass ich mir zutraue, die geplante Strecke zu fliegen und schlussendlich die Überzeugung, dass der Tag die optimalen Bedingungen für mein Vorhaben bietet.

Diese verschiedenen Formen des Vertrauens haben für mich in den letzten Jahren immer mehr an Bedeutung gewonnen. Sie helfen mir, mich über den Großteil des Flugtags wohlzufühlen. Ich benötige diese Lockerheit, um gute Entscheidungen zu treffen. Ist mein Kopf hingegen nicht frei, fühle

ich mich unwohl oder gar unsicher, wird es auch nichts mit weiten Flügen.

Hier möchte ich euch einige Vorgehensweisen zeigen, die mir helfen, dieses Wohlfühlgefühl zu erlangen, damit ich stressfrei auf Strecke gehen kann.

Flugvorbereitung

Ein entspannter Flug beginnt bereits Zuhause mit den Vorbereitungen. Ausrüstung und Material sollten ebenso gecheckt sein, wie das Wetter und die mögliche Routenwahl. Nichts bringt mehr Hektik in den Tag



← Dieses Bild hilft mir dabei, beim Packen der Ausrüstung nichts zu vergessen. Auch Wettercheck und Flugplanung sollten am Vortag erledigt werden.

↓ Regelmäßiges Groundhandling fördert die Schirmbeherrschung und garantiert ein gutes Gefühl am Startplatz.



↑ Regelmäßiges Groundhandling fördert die Schirmbeherrschung und garantiert ein gutes Gefühl am Startplatz.

als ein vergessener Trinkschlauch oder eine improvisierte und fummelige Routenplanung am Handy in luftiger Höhe. Eure Vorstellung über das Flugwetter darf jedoch nicht in Stein gemeißelt sein. Die Sollwerte, die ihr aus der Wetteranalyse gewonnen habt, sollten ständig mit den Istwerten während des Fluges abgeglichen werden. Hier benötigt es Flexibilität, um auf etwaige Änderungen reagieren zu können. Daher sollte man die ein oder andere alternative Route geplant haben, um auf solche Situationen reagieren zu können. Die gelungene Vorbe-

ereitung bildet die Basis für einen erfolgreichen Streckentag.

Der Start

Ein erfahrener Segelflieger hat einmal zu mir gesagt: „In der Fliegerei gibt es keinen Stress!“ Besonders während der Startphase sollten wir uns auf diesen Grundsatz besinnen. Egal wie viele Piloten hinter uns warten, wir selbst bestimmen den Takt unserer Vorbereitungen und unseres Starts. Der 5-Punkte-Check ist dabei in mehrerlei Hinsicht eine nützliche Hilfe. Zum einen deckt er et-

waige Fehler auf, zum anderen bauen solche Routinen Stress ab und richten unseren Fokus auf das Wesentliche. Natürlich hilft auch eine gute Starttechnik, den Flug stressfrei zu beginnen. Allzu oft sieht man schlechte oder sogar gefährliche Startversuche von Kollegen. Während der Vorbereitungen für den nächsten Versuch erfährt man von ihnen meist lautstark, wer oder was die Schuld für den misslungenen Start trägt. „Der Wind, der zu schwach, zu stark, oder aus der falschen Richtung kam. Die Leinen, welche sich am Boden verhakt oder ineinander ▶



↑ Schnelles Vorankommen garantiert! Aber die Aufwinde dieser Wolkenstraße erfordern einen aktiven Flugstil und den richtigen Einsatz des Beschleunigers.

verheddert hatten. Die Kappe, die hinten hängen geblieben, nach vorne geschossen oder sich irgendwie komisch überschlagen hatte. Das Loch in der Wiese, das vorher gewiss noch nicht da war oder aber der verlorene Bremsgriff, den einem der Schirm einfach so aus der Hand gerissen hatte.“ Als neutraler Beobachter kommt man jedoch meist zu dem Schluss, dass der Pilot lediglich das Starten des Schirms nicht beherrscht. Leider neigen wir Gleitschirmflieger dazu, diese äußerst kreativen Ausreden für unsere mangelnden Startfähigkeiten zu suchen. Damit machen wir nicht nur den anderen etwas vor, wir belügen uns auch selbst. Für ein gezieltes Training ist es wichtig, seine Fehler und Schwächen zu kennen. Hierbei hilft jedoch nur ein hohes Maß an Selbstreflektion. Um anschließend effektiv an der Starttechnik zu arbeiten, besucht man am besten ein Groundhandling-Seminar und verfeinert das Gelernte beim selbstständigen Üben.

Thermikfliegen

Sind wir dann in der Luft, soll es natürlich auch nach oben gehen. Jedoch empfinden viele Piloten in stark thermischen Verhältnissen Stress. Insbesondere die Lernphase ist eine harte Zeit, welche Durchhaltevermögen erfordert. Mangelnde Technik lässt einen häufig aus dem Bart herausfallen und

man befindet sich oft in den turbulenten Randbereichen der Thermik, während die alten Hasen im laminaren Kern nach oben drehen. Hier hilft nur Training. Man muss ein Gefühl für die Thermik entwickeln, dann geht das Drehen nicht nur effektiver, sondern macht auch richtig Spaß. Zudem haben gute Thermikflieger während des Kurbelns freie Kapazitäten, um den weiteren Weg zu erkunden und zu planen.

Jedoch erfordern starke Bedingungen auch die richtige Einstellung des Piloten, denn der Schirm verlangt nach schnellem und beherztem Eingreifen. Hier versuche ich, mich mental auf die Situation einzulassen. Frei nach dem Motto, „in harten Bedingungen muss man hart fliegen“, hilft auch dezentes Schimpfen und Fluchen, um sich auf den Ritt zur Wolkenbasis einzustimmen.

Ich nutze diese Art der Aktivierung zur Lockerung, wenn ich durch die Anspannung im Gurtzeug verkrampfe. Natürlich kann diese Technik nur bis zu einem bestimmten Maß und nicht über den gesamten Flugtag eingesetzt werden.

Wenn wir uns langsam der Wolke nähern, stellt sich die Frage, wann es Zeit wird, den Aufwind zu verlassen. Das Einsaugen in die Wolke oder der bloße Gedanke daran ist ein massiver Stressor. Ich habe mir daher über die Jahre angewöhnt, lieber zu früh als zu spät den Aufwind zu verlassen. Meist kommt es auch nicht zwingend auf die letzten beiden Thermikkreise an, sind doch die Turbulenzen und die Sinkwerte beim Verlassen der Thermik direkt an der Basis deutlich stärker.

↓ Keine Panik, das Boot ist unterwegs! Im Sicherheitstraining kann man seine Grenzen ausloten.





↑ Flugspaß entsteht aus Vertrauen



↑ Die Landung auf kleinen Flächen erfordert Konzentration einen Plan und saubere Technik.

Kappenstörungen

Ich erinnere mich noch gut an die ersten Jahre meiner Fliegerlaufbahn, als ich in turbulenter Luft völlig verkrampft auf den nächsten bösen Klapper gewartet habe. Kappenstörungen gehören jedoch zu unserem Sport und die ständige Angst davor ist keine Option. Wer sich mit solchen Ängsten konfrontiert sieht, kommt um ein professionelles Sicherheitstraining nicht herum (Anmerkung der Redaktion: Generell sind DHV-anerkannte Sicherheitstrainings in regelmäßigen Abständen jedem Piloten zu empfehlen, vor allem bei Schirmwechsel). Folgen die passenden Reaktionen auf Einklapper, sind diese oft gar nicht mehr so böse. Zudem lassen sich die meisten Störungen durch einen aktiven Flugstil bereits im Ansatz verhindern. Während eines ausgiebigen Streckentages bieten sich genügend Situationen, um diese Technik zu trainieren.

Zusätzlich habe ich mich in den letzten Jahren mit dem Freestyle Fliegen beschäftigt. Besonders das Fliegen von Wingovern hat mir sehr geholfen, meinen Schirm in allen (Schräg)-Lagen kennenzulernen.

Durch diese Maßnahmen habe ich ein rundum besseres Gefühl unter meinem Schirm und kann mehr meiner Aufmerksamkeit auf mein gesetztes Tagesziel richten.

Zu dieser Thematik möchte ich noch einen wesentlichen Punkt anfügen - die rich-

tige Schirmwahl. In den letzten Jahren habe ich der Versuchung immer wieder nachgegeben, und einige heiße Rennsicheln getestet. Es macht Spaß, Einblicke in das derzeitige Machbare unseres Sports zu erlangen, die Dynamik, die Gleitleistung und den Speed dieser Schirmklasse zu spüren. Aber letztlich bin ich immer wieder auf meinen C-Schirm zurückgekommen. Bei Streckenflügen, die über zehn Stunden dauern, kann die Konzentration nicht immer maximal sein. Es gibt Phasen der Entspannung und auch der Erschöpfung, in denen ich mich auf meinen Schirm verlassen muss. Wenn die Kappe in solchen Situationen ruhig und stabil durch die Luft pflügt, schon das meine Nerven und ermöglicht mir kurze Erholungsphasen. Auch bei Kappenstörungen bleiben in dieser Schirmklasse unschöne Folgeerscheinungen wie Gegenklapper oder Verhänger meist aus.

Landung

Am Ende eines jeden Flugtages folgt die Kür – eine sichere Landung am gewünschten Ort. Was nützt denn der schönste Flug über 200 Kilometer, wenn man an dessen Ende 50 Meter neben dem Landeplatz in einem Obstbaum hängt. Um meine Landeroutine zu verbessern, fliege ich regelmäßig eine Landevolte. Sollten sich während der Volte die Bedingungen ändern, kann ich meinen Plan anpassen und darauf reagieren. Wer

ohnein keinen Plan im Landeanflug hat, der ist schnell überfordert, wenn sich die Gegebenheiten ändern.

Beim Streckenfliegen ist es wichtig, auch kleine Landeflächen sicher zu treffen. Hier hilft das sichere Beherrschen der Landevolte. Ist der Wind stark oder die Umgebung des Landeplatzes sehr ungünstig (hohe Gebäude, Bäume, sonstige Hindernisse), kann ich die Höhe in Schleifen am Rand der Landezone abbauen. Regelmäßig beobachte ich Piloten, die beim Abachtern ihre Position nicht halten und immer weiter in die Landewiese einfliegen, bis eine Landung darauf nicht mehr möglich ist. Es ist sehr wichtig, sich den Landeplatz offen zu halten. Hierfür müssen die Schleifen zum Abbau der Höhe jedoch exakt geflogen werden. Für diese Technik muss man aber die Grenzen seines Gleitschirms im Kurvenflug sehr gut kennen. Auch dabei hat mir das Erlernen einer sauberen Wingover-Technik geholfen.

All diese Techniken sollen als Denksätze dienen. Zu jedem einzelnen Thema finden sich ausführliche Beschreibungen in Zeitschriften oder im Netz. Zudem gilt all dies nicht nur für das Streckenfliegen, auch im Hausbart oder beim abendlichen Abgleiter sollen euch nicht Angst und Stress begleiten, sondern Vertrauen und Wohlgefühl. Darum wünsche ich euch allen schöne Flüge und feel confident! ▽

Der Frühling er

Mit einem schnee- und flugreichen Ski & Fly im Februar startete die diesjährige Event Reihe, in Bassano trotzten die Teilnehmer allen schlechten Wetterprognosen.

Text und Fotos: Annette Koch



↑ Alle lieben wir den gleichen Sport – Fliegen

Ohh willkommen, willkommen, willkommen Sonnenschein wir packen unsere sieben Sachen in die Autos rein. Ja, wir kommen, wir kommen, wir kommen, macht euch bereit reif für den Frühling, die Sonne und die Gleitschirmzeit."

(frei zitiert nach „Ab in den Süden“ von Buddy & DJ The Wave)

Was gibt es Besseres als den Anfang des Frühlings zu genießen, wenn die Blumen sich den Weg an die Oberfläche bahnen und die Kirschbäume langsam zu blühen anfangen? Wie wohl jedes Lebewesen fiebert auch die DHV-Jugend immer wieder dem Frühling entgegen, um endlich wieder den Gleitschirm und die Sonnencreme auszupacken. Da kommt uns ein Besuch in Italien gerade recht. Den Monte Baldo am Rande des Gardasees kennt jeder. Aber muss es immer der Monte Baldo sein, überfüllt mit einem Haufen Touristen? Nein, muss es nicht, denn auf der anderen Seite des Berges, umgeben von Weinreben und einem wunderschönen Panorama, befindet sich das Deltaland. Ein Gleitschirm-

club, der uns dieses Jahr eingeladen hat, gemeinsam mit anderen Gleitschirmpiloten, Drachenfliegern und Fußgängern den Frühling erwachen zu lassen. Der Verein, der sich selbst als eine große Familie bezeichnet, adoptierte uns für die anstehenden Tage und versorgte uns mit allem, was für einen gelungenen Urlaub nötig war. Egal ob Kaffee, leckeres Essen oder den extra für uns eingerichteten Shuttlebetrieb. Fern von der Zivilisation konnten wir dort unserem gemeinsamen Hobby nachgehen und die ersten Sonnenstrahlen genießen. Die nächsten Anwohner waren weit weg, so dass auch lange Nächte am Lagerfeuer mit Gitarre, Cajon, Ukulele und Gesang niemanden störte.

Wir starteten also auf der anderen Seite des Monte Baldo, oder genauer am Monte Belpo. Dennoch schafften einige Piloten einen Streckenflug in Richtung See, auch wenn sie nicht immer den Landeplatz erreichten. Das war kein Problem, denn jeder von uns hat einen Daumen, der hilfreich war, um wieder nach Hause zu kommen. Zudem ließen uns unsere Shuttle Fahrer nicht im Stich. Vom Landeplatz aus hatten sie uns im Auge und setzten sich sofort

wacht in Italien

Schau bei unseren
nächsten Events vorbei:

Sicherheitstraining Idrosee

27.-30.07.2017

Sommerfieber (inklusive B-Schein)

5.-13.08.2017

Gelände-Safari 2017: Thüringen

19.-22.08.2017

XC-Camp Piedrahita (Spanien)

26.08.-03.09.2017

Weitere Infos unter:

www.dhv-jugend.de/events



↑ Drachen und Gleitschirm gemeinsam am Startplatz



↑ Mit Zahnbürste am Startplatz

ins Auto, wenn sie eine Außenlandung beobachteten, denn selbst ein Abgleiter hatte eine Distanz von sechs Kilometern.

Natürlich steht bei jedem Event das Fliegen im Vordergrund, aber wenn das Wetter es nicht erlaubte, vertrieben wir uns die Zeit in Malcesine oder Bardolino, Wandern, Angeln, Frisbee spielen und allen anderen denkbaren Aktivitäten. So wurde auch den Fußgängern nicht langweilig. Am Abend grillten wir gemeinsam, oder

kochten. Wer denkt, die DHV Jugend ernährt sich ausschließlich von Gummibärchen oder Dosen-Ravioli, irrt gewaltig. Mittlerweile sind Kässpätzten, Kaiserschmarrn und Knoblauchsuppe nicht mehr wegzudenken. Jeder, der trotz der schlechten Wetterprognose dabei war, wurde nicht nur mit tollen Flügen, sondern auch mit dem DHV-Jugend T-Shirt belohnt. Eines steht fest, es war ein wunderbarer Event und wir kommen auf jeden Fall wieder. ▽

Anzeige

Cabo de Gata -Andalusien
Cortijo El Campillo CaboActivo

Flugferien mit Stil

Elcampillo.info CaboActivo.com Tel. 34 950 525779

Performance Center **HOT SPORT** Frankfurt Ronneburg

REISEN 20 WOCHEN
Namibia, Südafrika, Portugal, Südtirol, Annecy, Ölü-Deniz, Tarifa...
TI NYURL.COM/ZGTV6QP

PREMIUM SCHULUNG
Jeden Samstag Kurs für Beginner! Ronneburg (20 km östl. Frankfurt)
TI NYURL.COM/ZZZBWLH

E-MOTOR & FORTBILDUNG
Sicherheitstraining, Streckentraining, Technik Refresher Kurse, Motorkurse
TI NYURL.COM/ZTJGP93

www.hotspot.de • Tel. 06421/12345 • info@hotspot.de

Walkürenritt

In der französischen Haute-Savoie versammelte sich die World Cup Elite zum Saisonauftakt 2017. Ein Auftakt, der an Dramaturgie kaum zu überbieten war und in die Weltcupgeschichte eingehen wird – in positiver wie negativer Hinsicht.

Text: Torsten Siegel

PARAGLIDING WORLD CUP

Günni“ kämpft. In 50 Meter Höhe verliert er nicht die Nerven gegen die Flugschüler, denen keiner etwas von der vorgegeben Drehrichtung erzählt hat und die gehorsam ihre Landevolte vollziehen. Günni weiß, dass sein Kampf hoffnungslos ist, da ein knappes Dutzend World Cup Piloten schon vor einer Stunde an der Basis das 116 Kilometer lange „air started race“ in Angriff genommen haben. Er ist allein, teilt aber das Schicksal mit über hundert anderen Piloten, die verzweifelt in der Inversion auf die entscheidende Blase warten. So drehen Pepe und Russ zur Fensteröffnung hundert Meter unterhalb des Startplatzes, während ich mit Aaron und einer Handvoll Piloten in einem kleinen Leebart unser Glück suchen. Mein Compass Instrument hat mittlerweile aufgehört, mich an die optimale Einflugzeit in den Startzylinder zu erinnern. Der liegt weiterhin über dem Grat, wir befinden uns noch weit darunter. Irgendwann schaffen wir es dann doch und gehen das Rennen mit 20 Minuten Rückstand an. Als Günni um 15:00 Uhr schweißgebadet in den Startzylinder fliegt, hat er sein persönliches Ziel erreicht und gleitet gemütlich zum Landeplatz ab.

Yin und Yang

Die Durchgänge, bei denen Pepe und ich im letzten Jahrzehnt den Start verpasst haben, kann man an einer Hand abzählen. In Frankreich kamen für uns beide zusammen vier hinzu. Der niedrige Startplatz lag beständig in einer zähen Inversionschicht, in der 119 World Cup Piloten eng am Hang sich gegenseitig behinderten. Zu wenig Thermik für zu viele Piloten. Oberhalb der Inversion änderte sich das Spiel jäh: Die Haute-Savoie bot eine perfekte, sehr sportliche Arena mit atemberaubenden Landschaften und unzähligen Möglichkeiten. Tiefes Soaren an den endlosen Rippen, stramme Luv- und Leebärte, zähes Ringen in den Flachlandpassagen und nervenaufreibenden Endanflügen mit aussichtslosen Gleitzahlen. Sechs Durchgänge zwischen 76 und 126 Kilometern, ein Start in

Annecy, ein entfesselt fliegender Luc Armant, ein Podiumsplatz von Ulrich Prinz und der zweite Platz in der Nationenwertung von Deutschland hinter den übermächtigen Franzosen trugen zu einem sportlich gelungen World Cup Auftakt bei.

Enzo 3 vs. Boomerang 11

Nach zwei Jahren Stillstand lag das Augenmerk der meisten Piloten auf den neuen CCC Schirmen von Ozone und Gin Gliders. Die letzten verbliebenen Hersteller in der Wettkampfklasse schickten ihre neusten Modelle ins Rennen und die meisten Teilnehmer packten ihre frisch verpackten Schirme zum ersten Mal in Frankreich aus. Das Resümee nach sechs Tage war fast einhellig: Das Leistungsniveau ist nahezu identisch und nur Nuancen trennen die beiden Modelle voneinander. Für 2017 und die anstehende Weltmeisterschaft dürfte das Patt beim Material eine spannende Ausgangslage bilden, da einzig der Pilot und seine Entscheidungen für das Ergebnis Rechnung tragen.

Walhall

Brandneue Schirme, Nervosität von der ersten Flugminute an, sehr sportliche Flugbedingungen, lange Tasks und geringe Punktabstände. Das alles trug dazu bei, dass die Erschöpfung der Piloten wuchs und die Konzentration gegen Ende des Wettbewerbs abnahm. So kam es leider im letzten Durchgang zu zwei schweren Unfällen, bei denen die Piloten in Bodennähe während der Landung verunglückten. Nach den ersten, sehr ernsthaften Prognosen befinden sich beide aber auf dem Weg der Besserung. Das Streichen des Ruhetags nach den World Cup Rekorddurchgängen in Brasilien mit sieben Tasks muss in dieser Hinsicht überdacht werden. Fliegen in den Alpen unterscheidet sich grundsätzlich von den Wellnessflügen in Brasilien und ein Ruhetag in der Mitte des Wettbewerbs hätte bestimmt zur Sicherheit beigetragen. Ansonsten ist zu befürchten, dass sich die Analogie zu Wagners Walkürenritt wiederholt: „Die Musik des Walkürenrittes begleitet die göttlichen Walküren, die auf ihren edlen Rossen in wildem Ritt durch die Lüfte nach Walhall reiten...“



Von links: Julien Wirtz, Luc Armant, Ulrich Prinz, Torsten Siegel

Ergebnisse World Cup Frankreich

Männer Overall		
1	Luc Armant	FRA Ozone Enzo 34415
2	Julien Wirtz	DEU Ozone Enzo 34394
3	Ulrich Prinz	DEU Ozone Enzo 34389
4	Torsten Siegel	DEU Gin Gliders Boomerang 114362
5	Russel Ogdan	GBR Ozone Enzo 34355

Frauen Overall		
1	Méryl Delferriere	FRA Ozone Zeno4012
2	Seiko Fukuoka	FRA Ozone Enzo 33890
3	Laurie Genovese	FRA Ozone Zeno3766

Teamwertung	
1. Gin Gliders	99
1. Ozone	99
3. Woody Valley	80

Nationenwertung	
1. Frankreich	17506
2. Deutschland	16966
3. Italien	16644



AIRDESIGN

EXPLORE BEYOND



VITA 2

WWW.AD-GLIDERS.COM

"DER VITA 2 IST DER KOMFORTABELSTE, EINFACHSTE UND AM SCHÖNSTEN ZU FLIEGENDE B-FLÜGEL MIT DEM ICH BISHER IN DER LUFT WAR. ALLES IST GENAU SO, WIE ICH MICH EINEN IDEALEN LOW-B VORSTELLE. UND NOCH VIEL BESSER!"

THOMAS LATZEL, FLUGLEHRER



base
Lite
EN-B

First to Base

www.flybgd.com

EN / LTF ZUGELASSEN

BGD
BRUCE GOLDSMITH DESIGN

Herausgeber: Deutscher Hängegleiterverband e.V. (DHV) im DAeC, Deutscher Gleitschirmverband und Drachenflugverband, Postfach 88, 83701 Gmund am Tegernsee - DHV homepage: www.dhv.de, E-Mail DHV: dhv@dhv.de

Telefon-Nummern: Zentrale: 08022/9675-0, Fax 08022/9675-99

Geschäftsführung Robin Frieß: 08022/9675-0, Fax 08022/9675-99

Mitgliederservice/Versicherung: 08022/9675-0, E-Mail: mitgliederservice@dhv.de

Ausbildung: 08022/9675-30, E-Mail: ausbildung@dhv.de

Sport: 08022/9675-50, Info-fo: 08022/9675-55, E-Mail: sport@dhv.de

Jugend: www.dhv-jugend.de

Betrieb/Gelände: 08022/9675-10, E-Mail: gelaende@dhv.de

DHV-Shop: 08022/9675-0, E-Mail: shop@dhv.de

Technik: 08022/9675-40, E-Mail: technik@dhv.de

Öffentlichkeitsarbeit: 08022/9675-62, E-Mail: pr@dhv.de

Sicherheit: 08022/9675-32 E-Mail: sicherheit@dhv.de

Redaktion: Benedikt Liebermeister (verantwortlich) 08022/9675-0

Gestaltung und Anzeigen: Renate Miller renate@miller-grafik.de 08022-857730

Anzeigen: Gerhard Peter anzeigen@dhv.de, Mobil: 0173-2866494

Redaktionsschluss für die nächsten Ausgaben:

Ausgabe 207 | September | Termin 2. Juli 2017

Ausgabe 208 | November | Termin 2. September 2017

Autoren dieser Ausgabe: Timm Asprien, Sebastian Barthmes, Felix Bässgen, Tobias Böck, Richard Brandl, Lucian Haas, Torsten Hahne, Karsten Kirchhoff, Björn Klaassen, Anette Koch, Burkhard Martens, Flo Orley, Torsten Siegel, Karl Slezak, Stefan Ungemach, Simon Wamser, Lisa Zimmer

Erscheinungsweise: 6 Ausgaben pro Jahr, Preis: Im Mitgliedsbeitrag des DHV enthalten.

Anzeigen: Bedingungen und Anzeigenpreise bei der DHV-Geschäftsstelle erhältlich oder unter www.dhv.de/Mediadaten.

Haftung: Die Redaktion behält sich die Veröffentlichung und Kürzung von Leserbriefen und Beiträgen sowie die redaktionelle Überarbeitung vor. Namentlich gezeichnete Beiträge geben nicht unbedingt die Meinung der Redaktion wieder. Für unverlangte Einsendungen aller Art übernehmen Redaktion DHV und Verlag keine Haftung. Die Zeitschrift und alle in ihr enthaltenen Beiträge und Fotos sind geschützt. Verwertung nur mit Einwilligung des Verbandes.

DHV: vertreten durch Charlie Jöst - 1. Vorsitzender, Vereinsregister-Nummer: AG München, Umsatzsteueridentifikationsnummer: DE 131 206 095

Repro: MMIntec GmbH, Am Windfeld 15, 83714 Miesbach

Druck: Mayr Miesbach GmbH, Am Windfeld 15, 83714 Miesbach

Auflage: 37.500

Titel: Anthony Green



Mosel Open 2017

Vom 27.4. bis 1. Mai war das schöne Moseltal nach drei Jahren Pause wieder Gastgeber für die inzwischen 8. internationale Mosel Open. Der beliebte und gut organisierte Wettbewerb ist gleichzeitig auch Landesmeisterschaft NRW, Saarland und Rheinlandpfalz. In drei spannenden Durchgängen siegten folgende Piloten:

Overall

1. Francis de Bruyn (BEL) Ozone Zeno
2. Phillipe Broers (BEL) Gin Boomerang 11
3. Christian Schlägel (GER) Ozone Enzo 2

Sportklasse

1. Christian Müller (GER) Gin Carrera
2. Julian Sorg (GER) Skywalk Cayenne 5
3. Stefan Thieser (GER) MacPara Elan 2

Damen

1. Sandra Antony (FRA) Ozone M6
2. Nicole Fedele (ITA) Gin Boomerang 11
3. Yvonne Dathe (GER) Ozone Zeno

Landesmeisterschaft NRW

1. Andreas Malecki Ozone Zeno
2. Stefan Bernhard Ozone Enzo 2
3. Jens Kierdorf Ozone Enzo 2

Landesmeisterschaft Rheinlandpfalz & Saarland

1. Jean-Pierre Phillippe Ozone Zeno
2. Peter Jung Ozone Zeno
3. Christian Müller Gin Carrera

Anzeigen

Vertraue den Gleitschirmprofis

DHV zertifiziert seit 2007

Checks & Reparaturen aller Marken!

Herstellerbetrieb, Importeur, Servicecenter

www.kontest.eu ☎ 05321-7569006



KONTEST
GLEITSCHIRMSERVICE



für jeden Check gibt es ein Gratis Bandana!

... schon geschaut wann der nächste **2 Jahres-Check** fällig ist?

PARASHOP-Kunden genießen den BESTEN Service

www.parashop.at | pier@parashop.at

Maximale Komplexität

99 Zellen, 804 Needle-eye Ribs und 3200 Aussparungen in Profilen und Diagonalrippen zur Gewichtsreduktion: Der PHANTOM ist der vermutlich komplexeste und technisch aufwändigste Serienschirm aller Zeiten. Mit weit mehr als 3000 Einzelteilen setzt er neue Maßstäbe im Gleitschirmbau.



Ein Jahr ab Kauf und nach erfolgter Registrierung (my.nova.eu) reparieren wir einmalig Unfallschäden und unterziehen deinen Schirm einem kostenlosen Trim Tuning (gültig in Deutschland, Österreich und der Schweiz jeweils im Land des Kaufs). Details und Bedingungen unter www.nova.eu/garantie

PHANTOM – Eine neue Ära im Gleitschirmsport

Der PHANTOM ist ein Gleitschirm einer neuen, völlig revolutionären Art: Mit ähnlich niedriger Streckung wie der ION und 99 Zellen vereint er die Sicherheit der ION-Klasse mit Hochleister-Performance. Das Handling überzeugt mit ausgeprägter Spurtreue sowie einzigartiger Präzision und Einfachheit.

Hochleister-Performance mit Low-B-Anspruch (EN/LTF B)

Das DHV-Versicherungsprogramm

für Hängegleiter und Gleitsegel

Weitere Versicherungen z.B. für Passagierflug, UL bei der DHV-Geschäftsstelle oder www.dhv.de

Halter-Haftpflicht PLUS

Gesetzliche Halter-Haftpflicht für Gleitsegel

Bergekosten bis zu max. 10.000 €
(In ursächlichem Zusammenhang mit dem Betrieb eines Luftsportgerätes.)
Keine Übernahme von Zusatzkosten für die Bergung des Fluggerätes.
Ohne Selbstbeteiligung 49,40 €
Mit 250 € Selbstbeteiligung je Schadensfall 43,70 €
(Selbstbeteiligung gilt nicht für Bergekosten)



Gesetzliche Halter-Haftpflicht für Hängegleiter und Gleitsegel

Bergekosten bis zu max. 10.000 €
(in ursächlichem Zusammenhang mit dem Betrieb eines Luftsportgerätes.)
Keine Übernahme von Zusatzkosten für die Bergung des Fluggerätes.
Ohne Selbstbeteiligung 55,20 €
Mit 250 € Selbstbeteiligung je Schadensfall 46,60 €
(Selbstbeteiligung gilt nicht für Bergekosten)

Halterhaftpflicht

- für nichtgewerblich genutzte Hängegleiter und Gleitsegel
- für Mitgliedsvereine
- für Flugschulen/Fluglehrer
- für Hersteller/Händler
- für Gerätevermietung



Deckungssumme: 1.500.000,- € pauschal für Personen- und Sachschäden.

Umfang: Halterschaft für alle Hängegleiter und Gleitsegel des Mitglieds inkl. deren Benutzung durch berechtigte Dritte und inkl. zugelassenem Schleppbetrieb. Keine Gerätekennezeichnung. Keine Geräteanmeldung. Für Versicherungsfälle in Dänemark vorgeschriebene Deckung ohne Mehrprämie.

Jahresprämie inkl. Versicherungssteuer

Hängegleiter + Gleitsegel:
36,60,- € bei 250 € Selbstbeteiligung je Schadensfall
45,20 € ohne Selbstbeteiligung
Nur Gleitsegel: 33,70 € bei 250,- € Selbstbeteiligung
je Schadensfall, 39,40 € ohne Selbstbeteiligung

Bergekosten bis zu max. 2.500,- €
Umfang: Suche, Rettung, Krankentransport, notwendiger Rücktransport. (In ursächlichem Zusammenhang mit dem Betrieb eines Luftsportgerätes).
Keine Übernahme von Zusatzkosten für die Bergung des Fluggerätes.



Für alle Mitglieder und Mitgliedsvereine kostenlos

Gelände-Haftpflicht

Deckungssumme: 1.000.000,- € pauschal für Personen- und Sachschäden.
Umfang: Halter von Hängegleiter- und Gleitsegelgeländen.



Schleppwinden-Haftpflicht

Deckungssumme: 1.000.000,- € pauschal für Personen- und Sachschäden.
Umfang: Halter und Bediener der Startwinden inkl. der Seilrückholfahrzeuge beim Schleppbetrieb und inkl. der Schleppautos ohne Verkehrszulassung.
Ohne Personenschäden im geschleppten Luftfahrzeug.



Flug-Unfall Tod und Invalidität

Deckungssumme: 2.500,- € bei Tod, 5.000,- € bei Invalidität.
Umfang: Verdreifachung möglich.
Mitversichert: 24-Stunden-Risiko gemäß AUB inkl. anderer Sportarten, Straßenverkehr, Arbeitsplatz.

Jahresprämie inkl. Vers.-Steuer
52,20 €

Zusätzlich mit 3,00 € Krankenhaus-Tagegeld und 3,00 € Genesungsgeld je Krankenhaustag. Vervielfachung zusammen mit Unfalldeckungssumme.

Jahresprämie inkl. Vers.-Steuer
75,00 €



Flug-Unfall nur Invalidität

Deckungssumme: 5.000,- €
Umfang: Verdreifachung möglich. Mitversichert: 24-Stunden-Risiko gemäß AUB inkl. anderen Sportarten, Straßenverkehr, Arbeitsplatz.

Jahresprämie inkl. Vers.-Steuer
14,80 €

Zusätzlich mit 3,00 € Krankenhaus-Tagegeld und 3,00 € Genesungsgeld je Krankenhaustag. Vervielfachung zusammen mit Unfalldeckungssumme.

Jahresprämie inkl. Vers.-Steuer
37,20 €



Schleppwinden-Haftpflicht

Zusatzdeckung inkl. Personenschäden im geschleppten Luftfahrzeug.

Jahresprämie inkl. Vers.-Steuer
Deckungssumme: 500.000,- €
34,- €
Deckungssumme: 1.000.000,- €
42,- €



Flug-Unfall Tod und Invalidität 500% Progression

Mitversichert: 24-Stunden-Risiko gemäß AUB inkl. anderer Sportarten, Straßenverkehr, Arbeitsplatz.
Deckungssumme: 7.500,- € bei Tod, 25.000,- € bei Invalidität, 125.000,- € bei Vollinvalidität.

Jahresprämie inkl. Vers.-Steuer
167,20 €

Deckungssumme: 7.500,- € bei Tod, 50.000,- € bei Invalidität, 250.000,- € bei Vollinvalidität.

Jahresprämie inkl. Vers.-Steuer
307,00 €

Deckung: weltweit

Europa

Deutschland

Bei Versicherungsabschluß während des Jahres beträgt die Prämie bis zum Jahresende pro Monat 1/12 der Jahresprämie. Versicherungsanträge bei der DHV-Geschäftsstelle anfordern. Weitere Versicherungen auf Antrag: Fluglehrerhaftpflicht, Boden-Unfall für Mitgliedervereine und Boden-Unfall für Veranstalter.

Für alle Mitgliedsvereine kostenlos



Vereins-Haftpflicht

Deckungssumme: 1.000.000,- € pauschal für Personen- und Sachschäden.
Umfang: Tätigkeit des Mitgliedsvereins, des Vorsitzenden, der Gruppenleiter, etc.



Veranstalter-Haftpflicht

Deckungssumme: 1.000.000,- € für Personen- und 300.000,- € Sachschäden.
Umfang: Alle Hängegleiter- und Gleitsegelveranstaltungen des Mitgliedsvereins im Versicherungsjahr.



Boden-Unfall für Startleiter

Deckungssumme: 2.500,- € bei Tod, 5.000,- € bei Invalidität.
Umfang: Tätigkeit als vom Mitgliedsverein beauftragter Startleiter.

free again ...

ARCUS RS

coming soon



RAST

... RAM AIR SECTION TECHNOLOGY

Die Idee: Man unterteilt einen Gleitschirm mit einer oder mehreren Schottwänden und Ventilen in unterschiedliche Druckbereiche. Dadurch entstehen Sektionen, die sich schneller oder langsamer füllen, je nach Wunsch des Konstrukteurs. So können wir den Innendruck und damit die Stabilität und das Klappverhalten des Gleitschirms beeinflussen.

Die Umsetzung: die Schottwand ist aus Gleitschirmtuch gefertigt und wird quer zur Flugrichtung eingebaut. Es gibt in der sonstigen Handhabung keinerlei Nachteile zu konventionell gebauten Schirmen.

Die Resultate:

- einfachstes Startverhalten, zügiges Füllen und Steigen der Kappe, ohne Überschießen, ohne Aushebeln
- deutlich stabileres Flugverhalten durch das Blockieren von großflächigen Kappenstörungen - die hintere CORE-Sektion bleibt immer stehen, die vordere BUFFER-Sektion entleert wie eine Knautschzone beim Auto!
- keine oder deutlich kleinere Seitenklapper
- weniger flächentiefe Frontklapper mit gleichzeitig geringerem Höhenverlust

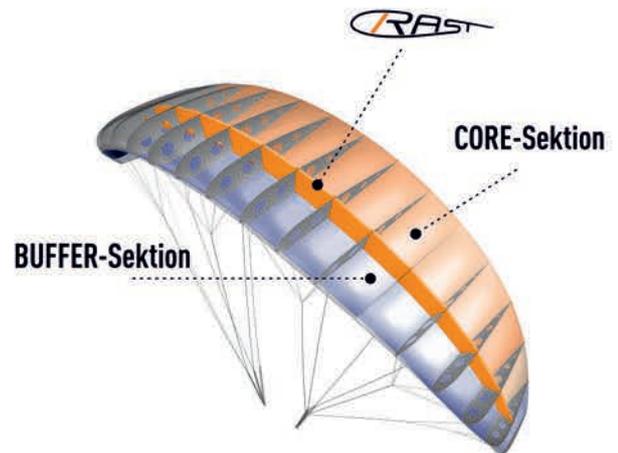
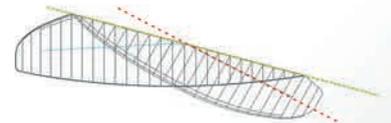


Abbildung oben: Die Druckbereiche im normalen Flug: der hintere Bereich bildet die **CORE-Sektion**, der [fast] immer stehen bleibt. Der vordere Bereich bildet die **BUFFER-Sektion** zur kontrollierten Entlüftung.

Abbildung unten: **Klapplinie** mit RAST, **Klapplinie** ohne RAST.



Erfahre alles zu RAST | rast.thermik.net und www.swing.de

MITO | DISCUS | **ARCUS RS** | SENSIS | NYOS | NEXUS | TWIN RS | APUS RS | TRINITY RS | SPITFIRE 2 | MIRAGE RS