

DHV-info

Das Magazin für Drachensportler und Parashirmflieger

207





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.hotssport.de
info@hotssport.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.harzer-gs.de
info@harzer-gs.de



Flatland Paragliding

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



Moselglider

Müller und Kalenborn GdbR
Im Handwerkerhof 7-9
54338 Schweich
Tel. 0179-7842871
mmueller@moselglider.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-goepingen.de
office@flugschule-goepingen.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 Hofbühl 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

Bärgschwendt 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 Reitrain
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 Förgensee
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 Brezgenzerwald

Jodok Moosbrugger GmbH
Wilbinger 483, A-6870 Bezaun
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 Schlading
Tel. +43-660-8877440
www.airsthetik.at
office@airsthetik.at



Flugschule Aufwind

Mag. Franz Rehl 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



DHV Hang Gliding Meeting 2017

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



DHV Hang Gliding Meeting 2017

PROGRAMM

Samstag, 30. September

- Ausstellung der aktuellen Fluggeräte FLEX und STARR
- Festival der aktuellsten Drachenflugentwicklungen
- Flugvorführungen mit dem Weltmeistern
Tim Grabowski und Alex Ploner
- Schulungsmethode Flachslepp mit den Bergsträblern
- Drachen-Schnupperkurs mit Weltmeister Tim Grabowski
und DHV-Ausbildungsvorstand Peter Cröniger
(Anmeldungen unter regina.glas@dhvmail.de)
- Ab 20 Uhr: Vortragsabend (DHV-Technik,
Peter Cröniger, Felix Rühle, Alex Ploner, etc)

Sonntag, 1. Oktober

- Ausstellung der aktuellen Fluggeräte FLEX und STARR
- Festival der aktuellsten Drachenflugentwicklungen
- Schulungsmethode Flachslepp mit den Bergsträblern
- Flugvorführungen mit den Weltmeistern

TESTIVAL FLUGVORFÜHRUNGEN VORTRÄGE

An allen Tagen
freies Fliegen
am Buchenberg
und Tegelberg!

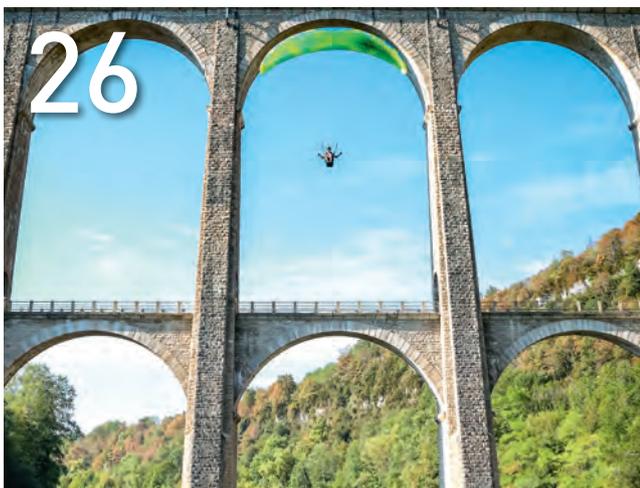


Ort: A-I-R - Sesselbahnstr. 8 - 87642 Halblech-Buching
Eintritt frei - Kontakt: www.dhv.de



20

Dolomiten im Herbst | Flugerlebnisse vom Langkofel zur Marmolada.



26

Fotowettbewerb | Ausschreibung für den diesjährigen Wettbewerb.



16

Geschäftsstelle | Interview mit Robin Frieß und Björn Klaassen.



INHALT

INFO 207 SEPTEMBER | OKTOBER 2017

- 12** Impressionen
Freiheit des Fliegens
- 16** Interview DHV-Geschäftsführung
Sicher in die Zukunft
- 20** Entspannt per Hike+Fly
Flug zur Marmolada
- 26** Fotowettbewerb
Ausschreibung 2017
- 28** Matese im Apennin
Fliegen mit Trüffelaroma
- 34** Grenzenlos Fliegen in Europa
Luftraum Tschechien
- 38** Rekordmekka Quixadà
Geil oder gefährlich?
- 46** Legal Hike+Fly
Vom Inntal zum Königssee
- 52** Hike+Fly Kitzbüheler Alpen
Wiesenstartplätze am Steinbergstein
- 56** Wetter
Der temperierte Föhn
- 60** Livetrack
als Lebensretter
- 64** Pitchkontrolle
Volle Fahrt voraus
- 70** Red Bull X-Alps
Ein Rückblick
- 74** Travel+Training
Im Herzen Andalusiens
- 80** DHV-XC
Neue Wege vom Speikboden
- 88** Landung
Der perfekte Endanflug
- 90** DHV-Jugend
Gelungene Events
- 92** Wettbewerbe
GS | WM in Feltre, Italien
Nachrichten

Standards

- 6** Wichtig - Neu - Kurz
- 9** Neu auf dem Markt
- 86** Vereine Briefe
Nachrichten
- 97** Impressum



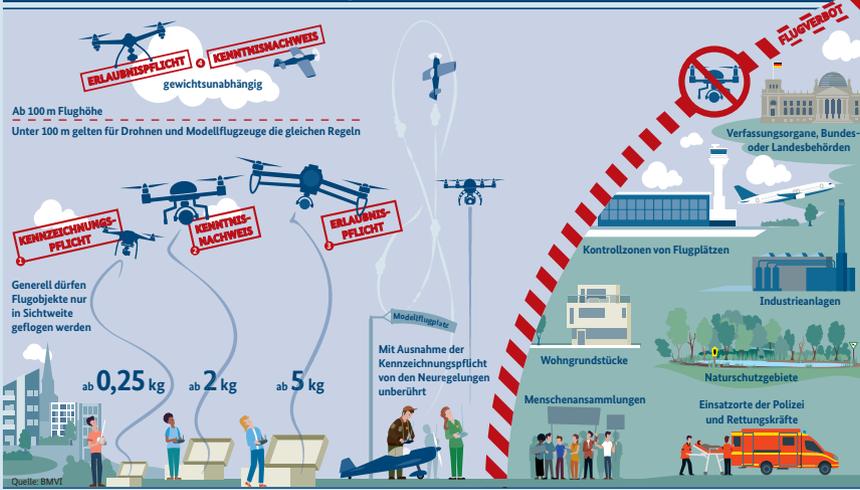
Red Bull X-Alps | Hartes Brot für die Athleten.

Titelfoto: Felix Wölk
X-Alps 2017 am Gardasee

Unser Titelpapier
ist komplett recyclebar



Die neue Drohnen-Verordnung



- Kennzeichnungspflicht: Ab 0,25 kg muss eine Plakette mit Namen und Adresse des Eigentümers angebracht werden – auch auf Modellfluggeländen.
 - Kenntnisnachweis: Ab 2,0 kg müssen besondere Kenntnisse nachgewiesen werden.
 - Erlaubnispflicht: Ab 5,0 kg wird eine spezielle Erlaubnis der Landesluftfahrtbehörde benötigt.
 - Ab 100 m: In dieser Höhe dürfen Drohnen nur fliegen, wenn eine behördliche Ausnahmeerlaubnis eingeholt wurde. Bei Modellflugzeugen müssen lediglich besondere Kenntnisse nachgewiesen werden.
- Weitere Überflugverbotsbereiche siehe: www.bmvi.de/drohnen



Luftfahrt

Drohnenverordnung: Vorteile für uns

Die im April 2017 in Kraft getretene neue Drohnenverordnung regelt künftig den Betrieb mit Drohnen und Multikoptern. Darin ist nun beispielsweise die Kennzeichnungspflicht und die Ausweichpflicht der Drohnen gegenüber anderen Luftfahrzeugen klar geregelt.

Vorteil für Drachen- und Gleitschirmflieger:

Für Drohnen über 2 kg ist ein sogenannter Kenntnisnachweis (21a LuftVO) erforderlich. Das Bundesministerium für Verkehr hat gegenüber dem DHV aktuell bestätigt, dass der Luftfahrerschein für Hängegleiter und Gleitsegel als entsprechender Nachweis gilt. Maßgeblich ist § 2 Absatz 1 LuftPersV, der die verschiedenen Arten der Erlaubnisse aufzählt. Weitere Infos: www.bmvi.de (bei Suchbegriff Drohnen-Verordnung eingeben, siehe Foto).

DHV

Kündigungsfrist beachten!

Am 31.10.2017 läuft die in der DHV Satzung festgelegte zweimonatige Kündigungsfrist zum Jahresende 2017 ab. Diese Kündigungsfrist gilt für sämtliche Gruppenversicherungsverträge, also auch für die Gerätehaftpflichtversicherung. Wer Mitglied beim DHV bleiben, jedoch seine Versicherung kündigen möchte, kann dies getrennt tun. Umgekehrt erlischt bei einer Kündigung der DHV Mitgliedschaft automatisch auch die Versicherung zum Jahresende 2017.

Kündigungen sollten per Einschreiben geschickt werden. Erfolgt binnen 2 Wochen nach Kündigung keine Rückbestätigung seitens der DHV Geschäftsstelle, empfiehlt sich eine Rückfrage. Kündigungen, Abmeldungen und Austritte, die verspätet eingehen, werden erst zum Jahresende 2018 wirksam. Dies bedeutet, dass Mitgliedsbeiträge und Versicherungsprämien für das Jahr 2018 in voller Höhe zu bezahlen sind; dabei bleiben auch die vollen Leistungen des DHV aufrechterhalten. Die Kündigungsfrist zum 31.10. gilt auch für die Abmeldung von Mitgliedern durch die DHV Mitgliedsvereine.

DHV

Neuer Mitgliedsbeitrag ab 2018

Die DHV-Jahrestagung 2016 hat mit großer Mehrheit eine Erhöhung des DHV-Mitgliedsbeitrages ab dem Jahr 2018 beschlossen; für die Einzelmitgliedschaft auf 78 € (heute 69 €) und für die Vereinsmitgliedschaft auf 49 € (heute 43 €), dies entspricht einer Steigerung von ca. 13%. Seit der letzten, im Jahr 2008 beschlossenen, Beitragserhöhung sind die Beiträge unverändert. Laut Verbraucherpreisindex des Statistischen Bundesamtes wird bis zum Erhöhungszeitpunkt eine Preissteigerung von über 10 % eingetreten sein. Ein Teil dieser Preissteigerung wurde durch Kostenreduzierung und Effizienzsteigerung aufgefangen. Außerdem bildete der DHV in den ersten Jahren nach der Beitragserhöhung freie Rücklagen, die durch Überschüsse der Jahresergebnisse bis 2018 aufgebraucht sein werden. Die Beitragserhöhung soll sicherstellen, dass ab 2018 wieder ein ausgeglichenes Ergebnis realisiert wird und gleichzeitig die Leistungsstärke des DHV erhalten bleibt.



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.hot-sport.de
 info@hot-sport.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 Einklappertaining
 Ulrich Rüger Ingenieurbüro
 www.activefly.com
 Info2010@ActiveFly.com



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

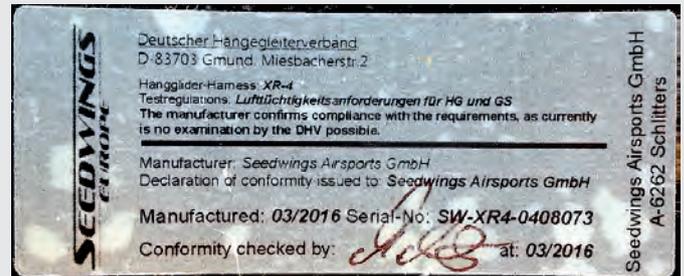


Weiterführende Infos auf www.dhv.de unter Ausbildung

Sicherheitswarnung



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.



Hängegleitgurtzeug Seedwings XR-4

Bei der technischen Untersuchung einer HG-Unfallausrüstung ist an einem Gurtzeug Seedwings XR-4, Hersteller Seedwings Airsports GmbH die abgebildete Kennzeichnung (Plakette) vorgefunden worden. In englischer Sprache wird "die Übereinstimmung mit den Lufttüchtigkeitsforderungen vom Hersteller bestätigt, weil derzeit keine Prüfungen vom DHV durchgeführt werden können".

Der DHV stellt dazu fest: Das betreffende Gurtzeug wurde vom DHV nicht muster geprüft. Eine Musterprüfung durch den DHV wäre jederzeit möglich gewesen.

Die betroffenen Halter werden darauf hingewiesen, dass dieses nicht musterprüfte Gurtzeug gemäß den deutschen Rechtsvorschriften nicht betrieben werden darf.

Mittlerweile hat die Flugschule Tegelberg eine Musterprüfung des Gurtzeuges Seedwings XR-4 durchführen lassen. Besitzer eines solchen Gurtzeuges können sich wegen einer Stückprüfung an die Flugschule wenden: flugschule.tegelberg@t-online.de

Link zur Warnung:
www.dhv.de/db1/source/technicdatareportnotes.php?lang=de&item=258

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



Neuer Verein im DHV

Herzlich willkommen

Windenschleppgemeinschaft UP & GO

Ralph Wnendt
 Bamberger Straße 8
 96049 Bamberg



DHV

Christof Kratzner verstorben

Ein Nachruf von DHV-Vorstand Charlie Jöst

Christof Kratzner ist am 12.7.17 nach längerem Koma verstorben. Im Herbst vorletzten Jahres hatte Christof einen schweren Fahrradunfall und war seitdem nicht mehr aufgewacht. Der DHV trauert um seinen erfahrenen Prüfer, Testpiloten, Kollegen und früheren Weltmeister der Starrflügelklasse. Wer das Glück



hatte, Christof näher kennen zu lernen, hatte das Gefühl, Christof sei aus Versehen ohne Flügel geboren worden. Mit leuchtenden Augen berichtete er mir vor Jahren von seinen ersten Flugversuchen im heimatischen Schwarzwald, wenn er als Jugendlicher mit selbstgebaute Drachen die Hänge hinunterglitt. Dachlatten und Baufolie waren damals seine

ersten Werkstoffe. Flugmodelle, Drachenmodelle, Segelflugzeuge und Nurflügel-Flugzeuge. Christof liebte alles, was fliegt und ein bisschen exotisch war. Viele Fluggeräte baute er selbst. Ein fliegendes Brett hatte er vor Jahren konstruiert und sich und anderen bewiesen, dass seine „Plank“ auch ohne Leitwerk sicher zu steuern war. Die Theorie dahinter hatte er sich aus vielen Fachbüchern autodidaktisch zusammengetragen. Neugierig, wissbegierig und experimentierfreudig war Christof in nur wenigen Jahren zum anerkannten Experten für das Drachenfliegen geworden. Rund 20 Jahre lang war Christof nicht nur technischer Prüfer des DHV, sondern auch Testpilot vieler noch heute auf dem Markt erhältlicher Hängegleiter und Gurtzeuge.

1999 krönte er seine sportliche Laufbahn mit dem Gewinn der Drachenflug-Weltmeisterschaft am Monte Cucco (Italien). Beim DHV waren wir sehr stolz darauf, einen Drachenflug-Weltmeister im Team zu haben. Christofs unglaubliches Wissen um Aerodynamik, Flugmechanik und Konstruktion der Drachen, verlieh den DHV Musterprüfungen - früher Gütesiegel - weltweit Anerkennung und Respekt. Immer wieder war er gern gesehener Gast bei TV-Sendungen über das Drachenfliegen. Im letzten Jahr brachte das Bayerische Fernsehen einen Beitrag über Christof. So, als wäre er gerade noch bei uns gewesen...

GARANTIERT DRACHENFLIEGEN



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
www.drachenfliegen-lernen.de



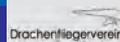
Flugschule Bergsträßler Drachenflieger

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

Neue Geräte mit DHV-Musterprüfung

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

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



MAC Para Paradis

Der Gleitschirm MAC Para Paradis 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, 26 und 28 erfolgreich abgeschlossen.

Produktinformationen des Herstellers unter <http://www.macpara.com>



Aeros Target

Der Hängegleiter Target 21 des Hersteller AEROS Ltd. hat die Musterprüfung des DHV mit Klassifizierung 1 nach den Lufttüchtigkeitsforderungen für HG und GS erfolgreich abgeschlossen.

Produktinformationen des Herstellers unter <http://www.aeros.com.ua>



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 der Größe 30 erfolgreich abgeschlossen.

Produktinformationen des Herstellers unter <http://www.macpara.com>



Aeros Combat

Der Hängegleiter Combat 12,7 GT des Hersteller AEROS Ltd. hat die Musterprüfung des DHV mit Klassifizierung 3 nach den Lufttüchtigkeitsforderungen für HG und GS erfolgreich abgeschlossen.

Produktinformationen des Herstellers unter <http://www.aeros.com.ua>



MAC Para Pasha 6

Der Gleitschirm MAC Para Pasha 6 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 der Größe 39 erfolgreich abgeschlossen.

Produktinformationen des Herstellers unter <http://www.macpara.com>



Nova Mentor 5 light

Der Gleitschirm NOVA Mentor 5 light des Herstellers NOVA Vertriebsgesellschaft m.b.H. 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 XXS erfolgreich abgeschlossen.

Produktinformationen des Herstellers unter www.nova-wings.com



Flugschule Tegelberg XR4

Das Hängegleitergurtzeug XR4 des Herstellers Flugschule Tegelberg hat die Musterprüfung des DHV nach den Lufttüchtigkeitsforderungen für HG und GS erfolgreich abgeschlossen.

Produktinformationen des Herstellers unter <http://www.abschweb.net/schule>



Abgeflogen Brake-Balls

Klgriff-Haltung war gestern, Bremsen wickeln ist auf Dauer ermüdend und eintönig. Die Abgeflogen Brake-Balls geben ein gutes Gefühl zum Schirm und wirken entlastend auf Hände und Unterarme. Geeignet für jeden Piloten, vor allem auch für Streckenflieger.

Einfache Erweiterung für alle Bremsgriffe mit Wirbel.

Preis: 8,90 €

Infos: brakeballs.abgeflogen.info



BERG... Die Alpen in 16 Begriffen

Uli Wiesmeier, Fotograf und Gleitschirmpilot von Weltruf mit lebenslanger Leidenschaft für die Berge, zeigt in seinem herausragenden Bildband Bergwelten, wie sie noch nie zu sehen waren. Wiesmeier sammelte dazu 16 Begriffe mit dem Präfix BERG, wie BERGsee, BERGbauer, BERGFührer oder BERGblick, deren fotografische Interpretation ihn reizte. Mit jedem

seiner Fotos fordert er den Betrachter und dessen vertrautes Bild der Alpen heraus, findet Gegensätze und Reibungspunkte, zeigt die Bergwelt und ihre Menschen aus einem einzigartigen Blickwinkel. 328 Seiten, mit 250 farbigen Abbildungen, Preis 75,00 €, ISBN 978-3-95728-039-8. Erscheinungstermin 21. September 2017
Infos: www.uliwiesmeier.com



Papillon Gesamtwerk Paragliding

Die Papillon-Flugschulen bringen Gleitschirmfliegen als dreibändiges Kompendium auf den Markt. Der erste Band ist der Meteorologie gewidmet. Autor Norbert „Nobbi“ Fleisch ist Pilot, Fluglehrer, Reiseguide und Fachreferent für Meteorologie. Ein Praxis-Handbuch für Flugsportler, die lernen möchten, Wetterphänomene und deren Auswirkungen auf die Fliegerei zu erkennen und zu verstehen. 350 Seiten, Preis 49,00 €.
Infos: papillon.de/go/band1

Fliegerböhms Neue Segel für Starrflügel Exxtacy

Interessante Neuigkeiten gibt's für die Besitzer des Starrflügels der Marke Exxtacy. Ab sofort sind bei Manfred Böhm - Fliegerböhms -



wieder neue Segel für den Exxtacy erhältlich.

Infos: fliegerboehm@nexgo.de

XC-Tramper-Banner Das Warten hat ein Ende

Jeder, der schon einmal mit dem Gleitschirm außen landen musste, kennt das Problem: Wie komme ich zurück? Na klar, per Anhalter! Doch die meisten Autofahrer erkennen weder den Gleitschirmflieger, noch seine Situation. Verschwitzt mit Pack-sack geht man schnell als Landstreicher durch. Mit dem Banner der Firma Vollmer macht man in Zukunft gezielt, freundlich und deutlich auf sich und seine Situation aufmerksam. Gefertigt wird das leichte Banner aus reißfestem Rip-stop-Nylon.

Preis: 11,00 €

Infos: www.vollmer-shop.de



Neue Website



Drachenflugschule Saar

Die Drachenflugschule Saar freut sich über ihren frischen Internetauftritt. Viele Bilder, eine übersichtliche Navigation und informative Texte laden zum Anschauen ein.
Infos: www.drachenfliegen-lernen.de





AirDesign Eng und flatterfrei

AirDesign Speedarms halten Jacken bei bestmöglicher Bewegungsfreiheit eng und flatterfrei am Körper bis hin zum Daumenloch am verlängerten Arm. Leicht anzuziehen mit zentralem Reißverschluss. In 5 Größen für 69,60 €. Außerdem neu: AltIDude T-Shirts aus Baumwolle in dunkelgrau mit Lime bedruckt von XS bis XL, Preis 30,00 €
Infos: www.ad-gliders.com



iPhone eVario

Für viele Flieger sind Basis-Funktionen eines visuellen und akustischen Variometers, Höhenangaben per GPS, Steig-/Sink-Indikationen per Beschleunigungssensor völlig ausreichend. Die Qualität der iPhone Hardware (insb. ab iPhone 5) erlaubt präzise Messungen und Aufzeichnungen. Deinen GPS-Track findest du in iTunes zum Hochladen wieder. Die Einstellungsmöglichkeiten kommen dabei nicht zu kurz. Entwickelt von einem Flieger für Flieger und bereits in einer Vielzahl von Flügen erprobt.
Preis: 8,99 €



Infos: <https://www.apple.com/de/itunes>

ADVANCE

Weiter gedacht: neuer Gleitschirmkarabiner FORAS

ADVANCE hat mit dem deutschen Bergsport- und Seilhersteller EDELRID einen neuen Gleitschirmkarabiner für moderne, schmale Gurtbänder entwickelt. Der nur 51 Gramm leichte Alukarabiner hat eine Bruchkraft von 23 kN und ist so gebaut, dass die heute meist schmalen Gurte bis zu 25 Millimeter Breite seitlich nicht verrutschen können. Einzigartig ist, dass der Schnapper seitlich öffnet, was das Einhängen der Gleitschirmtragegurte deutlich erleichtert.
Preis: 22,00 €

Einfach (&) schneller

Wenn jeder Handgriff zählt, ist Einfachheit Trumpf. Mit dem neuen FASTPACK BI Schnellpacksack sparen Tandempiloten pro Packen viel Zeit. Speziell für den Profi-Einsatz verstärkt, hat er ein Fixlock-Verschlussssystem und das komfortable ADVANCE Carry-Rückenteil.
Preis: 189,00 €

Das Original

Der COMFORTPACK von ADVANCE wurde schon vielfach kopiert, nicht zuletzt wegen des ums Eck laufenden Reißverschlusses mit Toploadfunktion. In vier Größen bei jedem ADVANCE-Händler.
Preis: 169,00 €

Klare Linien, klassische Farben

Die ADVANCE T-Shirt-Kollektion 2017 ist da! Unisex Shirts in den Farben blau und weiß, im Design an die moderne Formensprache der ADVANCE Gleitschirme und Gurtzeuge angelehnt und dank 95 Prozent Baumwolle und 5 Prozent Elasthan angenehm weich auf der Haut. S bis XXL, Preis: 44,00 €.
Infos: www.advance.ch





Träumerei



Nicht zum Nachahmen empfohlen, aber wunderschön anzuschauen – Sophie, Akrobatin und Seiltänzerin, tauscht die Zirkuskuppel mit dem Himmelszelt, lässt sich aus dem Tandemgurt heraus am Seil hinab und schwebt dahin. Die Sicherung ist gut unter Sophies Kleid versteckt. Tandempilot Olivier und Sophie verbringen den Sommer eigentlich in Chamonix. Zur Zeit segeln die beiden Weltbummler jedoch von Trauminsel zu Trauminsel. Das Foto entstand während der Reise bei Famara auf Lanzarote.

© OLIVIER LAUGERO



Freiheit



In Fiesch, einem Delta- und Gletschirmekka, ist die Freiheit schier grenzenlos. Beim Anblick der Gletscherwelt und der Berggipfel kommt man immer wieder ins Staunen. Die umwerfende Bergwelt darf uns Piloten aber nicht zu stark in den Bann nehmen, denn man muss die anderen Flugobjekte und das Wetter im Auge behalten. In Fiesch trifft man immer noch relativ viele Drachen, wie hier diesen unbekannteren Piloten vor dem Eggishorn. Im Hintergrund sieht man den Fiescher-Gletscher mit dem Oberaarrothorn.

© ANDREAS BUSSLINGER

← Robin Frieß, seit 1. März
neuer Geschäftsführer des
DHV (links) mit Stellvertreter
Björn Klaassen.



Sicher in die Zukunft

Der DHV hat eine neue Geschäftsführung. Seit 1. März 2017 leitet Robin Frieß die Geschicke des Verbandes, Björn Klaassen ist sein Stellvertreter und nimmt behördliche Aufgaben wahr. Ein Interview mit beiden zu den Motiven, der Strategie...

Interview: Benedikt Liebermeister | Fotos: Ewa Korneluk-Guzy

■ Robin, du fliegst seit deinem

14. Lebensjahr Gleitschirm, hast nach deinem Abi Betriebswirtschaft studiert und warst danach erfolgreicher Leiter einer großen Flugschule.

Warum hast du dich für die Stelle als DHV Geschäftsführer beworben?

Seit meiner Kindheit ist der Gleitschirmsport ein wichtiger Teil meines Lebens gewesen. Er hat mir viel gegeben und ich habe durch ihn viel gelernt. Angefangen von ersten Hüpfen im Grundschulalter über tolle Erlebnisse beim Strecken- oder Thermikfliegen bis hin zum Flugschulbesitzer war irgendwie alles dabei. Besonders beeindruckt haben mich meine Fernreisen mit dem Gleitschirm in Länder wie den Iran, Äthiopien oder Kirgistan, wo ich einen Blick über den Tellerand werfen konnte.

Die Aufgabe beim DHV hat mich extrem gereizt, da ich hier unseren schönen Sport positiv beeinflussen und sicher in die Zukunft bringen kann. Schon nach ein paar Monaten im Verband habe ich den Eindruck, dass ich mit dieser Einschätzung richtig lag. Als Geschäftsführer kann ich beispielsweise die Sicherheitsarbeit aktiv vorantreiben, mich für weitere Fluggelände einsetzen oder auch meine eigenen Erfahrungen aus der Gleitschirmausbildung einbringen. Mein Studium der Betriebswirtschaftslehre hat mir in der Flugschule geholfen und wird auch sicher meine Tätigkeit hier bereichern.

■ Seit 1. März bist Du DHV Geschäftsführer. Wie decken sich Erwartungen und Realität?

Vor meinem Amtsantritt haben mich viele Piloten auf meine neue Arbeit angesprochen. Einige DHV Mitglieder haben hohe Erwartungen in den Generationswechsel. Ich habe jede Menge Tipps bekommen, manche waren lustig, andere wirklich wertvoll. Letztendlich war ich dann froh, als der 1. März da war und es losging. Was mich sehr freut, ist der Zusammenhalt in der Geschäftsstelle und die sehr gute Zusammenarbeit mit den Mitarbeitern in allen Referaten. Mit Björn Klaassen habe ich zudem einen äußerst kompetenten Stellvertreter. Ich kenne Björn schon aus meiner Zeit in der Flugschule und habe ihn immer als loyalen und fachkundigen DHV Mitarbeiter erlebt – und nebenbei:

→ Robin Frieß im Gespräch mit DHV-info Redakteur Benedikt Liebermeister



Steckbrief Robin Frieß

Alter: 30

Studium: Betriebswirtschaftslehre

Position: Geschäftsführer DHV e.V.

Fliegerlaufbahn: Gleitschirmflieger seit 2001, Fluglehrer seit 2006, Ausbildungsleiter seit 2011, Drachenflieger in Ausbildung

Eigene Flugleidenschaft: Fernreisen mit dem Gleitschirm

Vision: Keine Unfalltoten

Er ist ein richtig guter Pilot. Hervorzuheben ist auch die sehr gute Zusammenarbeit mit dem DHV-Vorstand.

■ Der DHV engagiert sich ja in fast allen Bereichen des Gleitschirm- und Drachenflugsports. Worin siehst du die Kernaufgaben des Verbandes?

Grundsätzlich ist die Geschichte des DHV von seiner Entstehung bis heute ein absoluter Erfolg. Wir Gleitschirm- und Drachenflieger können uns glücklich schätzen, einen so starken Verband zur Wahrung unserer Interessen zu haben. Für mich persönlich bedeutet Fliegen pure Lebensfreude. Unsere knapp 40.000 Piloten im DHV sollen dies sicher und mit möglichst viel Freiraum langfristig erleben. Sichere Fluggeräte sind von zentraler Bedeutung und die Grundlage für unseren Sport. Außerdem weiß ich aus eigener Erfahrung, welche wichtige Arbeit in den Flugschulen geleistet wird. Hier werden die Piloten aus- und weitergebildet, gemeinsam mit den Vereinen bilden sie die Basis unseres Flugsports. Kommunikation mit allen Beteiligten im Gleitschirm- und Drachenbereich sehe ich als wichtigen Faktor, den Verband in eine erfolgreiche Zukunft zu füh-

ren. Dies beginnt bei den Piloten, geht über Flugschulen und Hersteller bis hin zu Politik und zu Behörden.

Den Verband sehe ich auch als Dienstleister, der in allen Belangen des Sports für seine Mitglieder zur Verfügung steht. Dazu gehören Themen wie eine modernere Website, ein funktionalerer XC, eine stetige Verbesserung der Ausbildung, eine Erweiterung der Fluggelände bis hin zu politischen Themen, wie beispielsweise dem ständigen Kampf für einen freien Luftraum. Es gibt wahnsinnig viel zu tun. Ich freue mich darauf! ▶



■ Welche Entwicklungen siehst du auf den Verband zukommen?

Die Themen Luftraum und Gelände stehen ganz oben auf der Prioritätenliste. Die Gelände, weil wir immer mehr Piloten haben, die fliegen möchten. Den Luftraum, den wir gegen Transponderpflichten oder Drohnenverkehr frei bewahren wollen. Dies sind auch die Kernaufgaben von Björn, die durch die Schaffung des stellvertretenden Geschäftsführers jetzt einen noch höheren Stellenwert erhalten.

Dann die Digitalisierung sowie die neuen

band sich zum Schutz der Piloten weiterhin engagieren. Außerdem sehe ich folgendes: In der heutigen Gesellschaft haben viele Menschen mehrere Hobbys, ein Großteil unserer Piloten geht nur ab und zu mal zum Fliegen. Eigentlich für alle, gerade aber für diese Zielgruppe, sollte es eine Selbstverständlichkeit sein, immer wieder zu trainieren, betreut fliegen zu gehen und sich Unterstützung zu holen. Fast 9 von 10 Unfällen passieren außerhalb der Ausbildung oder betreuter Flugreisen und Weiterbildungen. Wer sein eigenes Risiko minimieren möchte,

Der Verband leistet eine Menge, um das Unfallrisiko zu minimieren

Medien. Hier gibt es verschiedene Aufgaben, die wir bewältigen müssen. In der Ausbildung werden gerade Online-Theorieprüfungen eingeführt und der elektronische Ausbildungsnachweis befindet sich in der beta-Version bereits bei einigen Flugschulen.

Die Technik entwickelt sich ständig weiter. Die Leichtigkeit der Ausrüstungen ist beeindruckend. Vor 10 Jahren wog eine Ausrüstung oft über 20 kg, jetzt steuern wir auf 10 kg zu. Sorge bereitet mir der geringere Schutz durch kleinere oder nicht vorhandene Protektoren. Auch hier wird der Ver-

ist gut beraten, sich einer professionellen Schule zum Fliegen anzuschließen. Ganz abgesehen von dem tollen Input und den faszinierenden Gegenden, die man entdeckt, macht es in der Gruppe gleich noch mehr Spaß...

■ du sprichst gerne davon, dass dir die Sicherheit ein Anliegen ist. Das klingt schnell nach einer Floskel, was stellst du dir konkret vor?

Ich bin überzeugt davon, dass der Verband eine Menge leisten kann, um das Unfallrisiko

zu minimieren. Als DHV geben wir dem Piloten eine Reihe von Werkzeugen an die Hand, die schlussendlich alle der Sicherheit dienen. Konkret bedeutet das:

Das Fliegen beginnt mit einer fundierten Ausbildung. Dafür können wir als Verband die Rahmenbedingungen aufgrund der Beauftragung durch das Bundesministerium für Verkehr weitgehend selbst festlegen. Mit Erwerb der A-Lizenz geht jedoch das Lernen erst richtig los. Es ist ähnlich wie beim Autofahren: Der Schein ist die Lizenz zum Üben. Jeder Pilot muss sein Gerät beherrschen, am Start, in der Luft und bei der Landung. Daher setze ich einen Schwerpunkt auf Fort- und Weiterbildung, unter anderem mit der Sky-Performance Initiative. Die Lernkurve darf einfach nicht am Ende der A-Lizenz Ausbildung abflachen, sondern muss weiter nach oben führen. Hierfür benötigen wir die Bereitschaft der Piloten, sich auch nach dem Erhalt der A-Lizenz in die Hände von Experten zu begeben und wir benötigen vor allem Flugschulen, die entsprechende Weiterbildungsangebote in ihrem Programm haben. Viel zu oft wird es als Schwäche ausgelegt, wenn Piloten nochmal an den Übungshang oder unter Anleitung von Experten fliegen gehen, das muss sich ändern. Fachartikel im DHV-Info und auf der Website begleiten die Initiative. Dieses Bewusstsein muss allerdings noch in die Köpfe. Viel zu oft wird es als Schwäche ausgelegt, wenn Piloten nochmal an den Übungshang oder unter Anleitung von Experten fliegen gehen. Neben allen flugtechnischen Aspekten, sorgt der DHV sowohl durch seine Musterprüfstelle, als auch durch die Nachttests im Zuge der Safety Class dafür, dem Piloten eine Entscheidungshilfe für die Gerätewahl zu geben und eventuelle Risiken der Geräte aufzuzeigen. Diese Nachttests ähnlich der Stiftung Warentest sind ein wichtiger Baustein geworden und sollen in Kürze auch auf Gurtzeuge ausgeweitet werden.

Dazu werden im Referat Sicherheit und Technik gemeldete Unfälle analysiert und veröffentlicht. Somit kann auch hier jeder Pilot die Erkenntnisse umsetzen.

All diese und noch einige andere Aktivitäten ergeben eine große Bandbreite, die eine Verbesserung der Sicherheit zum Ziel haben. Am Ende des Tages entscheidet aber der Pilot, welches Gerät er kauft, welche Fortbildung er besucht und letztendlich bei welchen Bedingungen er in die Luft geht. Neben der Förderung und dem Ausbau der Aktivi-



täten möchte ich vor allem bewirken, dass jeder einzelne Pilot all diese Punkte beachtet. So kann er beim Fliegen das Risiko selbst minimieren. Bei der Durchsicht der Unfallanalysen der letzten Jahre fällt auf, dass viele der schweren und tödlichen Unfälle leicht zu vermeiden gewesen wären. Nach der Landung ist es doch gar nicht wichtig, wie hoch oder weit wir geflogen sind – sondern dass wir glücklich und gesund auf unseren schönen Sport anstoßen können.

■ Seit Februar ist der DHV in seine eigene Geschäftsstelle gezogen. Wie gefällt dir dein neuer Arbeitsplatz?

Die Delegierten haben mit dem „Ja“ zur neuen Geschäftsstelle bei der Jahreshauptversammlung 2015 aus meiner Sicht eine sehr kluge Entscheidung getroffen. Das neue Gebäude ist schlicht und doch schön, ermöglicht eine sehr effiziente Arbeitsatmosphäre – und spart dem DHV mittelfristig eine Menge Geld. Aktuell stehen wir übrigens sehr kurz vor der Endabrechnung und eine kostentechnische Punktlandung zeichnet sich ab. Eine Freude beim Blick auf Baustellen wie den Flughafen BER... Besser ging es nicht.

■ Björn, der Vorstand hat die Position des stellvertretenden Geschäftsführers geschaffen. Worin bestehen deine Aufgaben?

Steckbrief Björn Klaassen

Alter: 53

Studium: Forstwirtschaft

Position: Referatsleiter Flugbetrieb (Gelände / Luftraum / Naturschutz) stellvertr. Geschäftsführer

Gleitschirmflieger seit 1987, Drachenflieger seit 1997, seit 2002 UL-Pilot

Leidenschaft: am liebsten unabhängig im Biwak & Fly Modus unterwegs. Streckenfliegen so weit wie möglich in eine Richtung. Zudem Bergsteigen und Seekajaktouren.

Vision: sicheres Fliegen, bessere Fluggelände, freier Luftraum und Freude am Fliegen.

Ich leite weiterhin das DHV Referat Flugbetrieb/Gelände und zum anderen unterstütze ich zukünftig Robin Frieß in der Geschäftsführung. Insbesondere bearbeite ich den Beauftragtenbereich (Geländezulassung und Ausbildung - Anmerkung der Redaktion) und halte die Schnittstelle zu Behörden, Ministerien und anderen Organisationen. Ich kenne Robin sehr lange und schätze ihn als innovative Persönlichkeit und Führungsperson. Er hat lösungsorientierte Ideen und brennt für das Fliegen. Das sind gute Voraussetzungen für den DHV und seine Entwicklung. Robin und ich sind beide keine Verwalter. Im Gegenteil: Wir wollen beide aktiv unseren Flugsport positiv gestalten und noch sicherer machen.

■ Björn, du bist seit 1999 hauptamtlich beim DHV angestellt und hast die Entwicklung des Verbandes über diese Jahre mitgestaltet. Welche Schwerpunkte setzt du?

Ich setze auf Teamwork. Große Räder lassen sich nur im Team bewegen. In der DHV Geschäftsstelle haben wir über 20 voll motivierte Mitarbeiter und die kreative DHV-Kommission. Es gilt, diese Kräfte für unseren Flugsport in allen Belangen einzusetzen. Aus der Geländearbeit heraus ist mir bewusst, wie wichtig die Vereine für unsere Infrastruktur sind. Ohne Fluggelände kommen wir nicht in die Luft. Die Vereine leisten eine Menge unverzichtbare Arbeit bei der Zulassung und beim Betrieb. Diese Arbeit sollte von jedem Piloten unterstützt und wertgeschätzt werden. Als Pilotengemeinschaft DHV haben wir durch die Beauftragung des Bundesministeriums für Verkehr das Werkzeug der Geländezulassung in unserer Hand und wir haben durch die Zulassung nach § 25 Luftverkehrsgesetz einen gewissen Bestandsschutz. Vor dem Hintergrund, dass immer mehr Flächen als Schutzgebiete ausgewiesen werden und der Naturschutz an Bedeutung gewinnt, ist die Erschließung von weiteren Fluggeländen nicht einfach. Ich sehe aber dennoch Potential. Der Windschlepp wird immer noch unterschätzt. Windengelände sind auch meistens einfacher zuzulassen, weil hierfür Agrarflächen genutzt werden können. Vereine und Piloten bei der Zulassung von einfachen und sicheren Geländen zu unterstützen, ist daher einer meiner Schwerpunkte. Einen anderen Schwerpunkt sehe ich im Luftraum. In einem der meistgenutzten Lufträume in Europa dürfen wir mit unseren leichten und langsamen Fluggeräten nicht unter die Räder kommen. Als DHV kämpfen wir für die langfristige und gleichberechtigte Nutzung der Lufträume G und E durch Gleitschirm- und Drachenflieger und gegen eine generelle Transponderregelung ab 5.000 ft. Das geht nur mit einem starken DHV und Piloten, die hinter dem DHV stehen. Für das Verkehrsministerium oder die Deutsche Flugsicherung müssen wir weiterhin ein zuverlässiger Partner sein. Dadurch lassen sich Verhandlungsziele realisieren.

Vernetztes Arbeiten ist wesentlich für den Erfolg des DHV. ▽

Flug zur Marmolada - entspannt per Hike and Fly

Text und Fotos: Felix Wölk

Piloten: Roman Berner (PI2), Roland Nikiel (Epsilon)



↑ In der Thermik über dem Col Rodella mit Blick zurück auf das Langkofelmassiv. Der Pfad zum Startplatz führt am rechten Rand der braunen Erosion zum Wandfuss. Dort auf den Süd ausgerichteten Wiesen starten.
Pilot: Roman Berner



Im Fassatal in den Dolomiten ist im Herbst nicht selten der Teufel los. Das ist nicht jedermanns Sache. Am Startplatz Col Rodella herrscht Hektik und Gedränge. Das kann selbst erfahrene Piloten demotivieren. Für Hike and Fly Freunde gibt es eine Alternative. Felix Wölk beschreibt, wie das unvergessliche Flugerlebnis Marmolada Südwand ganz entspannt wahr werden kann.



↑ Links im Bild der Sass Pordoi, dazwischen der Pordoi Pass, daneben Belvedere mit Bergbahnstation, rechts die Marmolada mit Gletscher

Col Rodella - Nein Danke?

Es gibt gute Gründe, die gegen den Startplatz am Col Rodella sprechen: Die große Anzahl von Piloten verschiedener Nationalitäten, das unterschiedliche Niveau, die Platznot, das nahe Liftkabel. Die Startbedingungen sind für unerfahrene Piloten oft schwierig einzuschätzen, da sich am Startplatz durch das Talwindssystem und starke Thermiken oft Leesituationen aufbauen. Wer es in die Luft schafft, hat dann kaum die Möglichkeit sich entspannt an die Flugbedingungen zu gewöhnen, denn im Startbart am ist es meistens voll. Für Piloten, die diesen Stress scheuen, gibt es eine Ausweichmöglichkeit am Felsfuss des Langkofel. Mit einer 45 minütigen Wanderung erreicht man dort einen Startplatz, der dem Dolomitenflieger viele Vorteile bietet.

Der Startplatz

Um den Startplatz am Langkofel zu erreichen, steigt man zunächst von der Bergsta-

tion der Col Rodella Seilbahn Richtung Nordwesten knapp 100 Höhenmeter ab. Richtung Langkofel sieht man einen markanten, von Erosion heimgesuchten braunen Osthang, der sich kegelförmig vom Felsmassiv der Grohmannspitze herab erstreckt. Auf seiner nordseitigen Begrenzung führt direkt auf dem Grat der Wanderpfad empor. Von der Senke der Forcella Rodella sind ca. 250 Höhenmeter zu bewältigen. Im oberen Bereich des Pfades wird es felsiger. Auf dem letzten Stück, das am Ende des erodierten Hanges genau westwärts führt, schadet Trittsicherheit nicht. Nun erreicht man die freien Flächen des "Pian dei Manc" und des "Pian dei Sciasc". Ganz offensichtlich öffnet sich nun die eher flache Startwiese, die nach Süden ausgerichtet ist. Die Wiese ist quasi völlig hindernisfrei. Im Rücken klaffen die Südwände des Langkofels. Es ist ein idyllisches Plätzchen mit einer hervorragenden Aussicht über das Gelände des Fassatals. Zur Orientierung empfehlen sich die italienischen

topografischen Karten Tabacco 05 und 06.

Am Langkofel

An thermischen Tagen im Sommer und Herbst wird die Region in der Regel ab ca. 3 Uhr sehr zuverlässig aktiv. Zwar entstehen auch früh Thermiken (ab 9 Uhr), doch kann es bis zum Nachmittag noch Pausen geben. Am Startplatz des Langkofel hat man den Vorteil, dass die thermische Entwicklung den ganzen Tag lang gut zu beobachten ist. Im Fassatal wird den ganzen Tag über geflogen. Man kann die Piloten beobachten und so den idealen Startzeitpunkt wählen, z.B. wenn vor dem Startplatz aus tieferen Lagen aufgedreht wird. Gelingt es nach dem Start am Langkofel dennoch nicht in den Aufwind einzusteigen, kann zum Hausbart des Col Rodella geglitten werden. Das sollte nicht zu spät passieren: Je tiefer man im Val Duron ist, desto schwieriger wird der thermische Einstieg. Ausserdem ist das Tal teilweise unlandbar. Darum: Lieber die Höhe zum Col



↑ Am Wandfuß des Lankofel-massivs. Hier kann auf hinder-nisfreien Wiesen gestartet werden.

Rodella mitnehmen, so hat man eine reelle zweite Chance. Grundsätzlich aber ist die Thermik der Langkofel Südseite ab ca. 3 Uhr sehr zuverlässig. Hier gilt es Basis zu machen.

Am Sellamassiv

Je nach Höhe kann vom Langkofel direkt nach Osten zum Sellamassiv geflogen werden. Oder über den Felszahn des Col Rodella, der meistens hochreichende Thermiken produziert. Auch hier gilt: Je später der Tag, desto höher die Basis, desto leichter der Flug. Die Südseiten des Sellamassivs sind thermisch oft nicht so ertragreich wie erwartet. Die Wolkenbasis ist meistens kein Geschenk. Gerade spät am Tag ist es evtl. ratsam die schwachen Aufwinde lediglich im Geradeausflug zu nutzen, um gleich die Westseite der Pordoispitze zu erreichen. Die Pordoispitze kann bei ausreichend Höhe auch direkt vom Col Rodella angefliegen werden.

An der Pordoispitze

Über dem Felsplateau der Pordoispitze ist es zur Marmolada nicht mehr weit. Die letzte Etappe heißt Belvedere bzw. "Col die Ross". Dazu überfliegt man den PordoiPASS Richtung Süden. Über der Belvedere Gipfelstation sollte man am Nachmittag relativ leicht einen guten Bart finden, denn die Thermik am Belvedere ist talwindunterstützt und hat ihren Ursprung primär aus der aktiven Westflanke. Hier ist es unbedingt notwendig maximale Höhe zu machen, um hoch an der Marmolada anzukommen.

Die Marmolada Südwand

Der Gleitflug vom "Belvedere" zur Marmolada führt vorerst in Richtung ihrer Nordflanke. Die thermische Luvseite befindet sich im Süden. Hier ist die riesige Felswand aktiv. Um diese Thermiken zuverlässig zu erreichen, sollte so hoch wie möglich in die Süd-wand geflogen werden. Aber Achtung: Gerade in der Nähe des ansteigenden ▶

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 unbekannten 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.

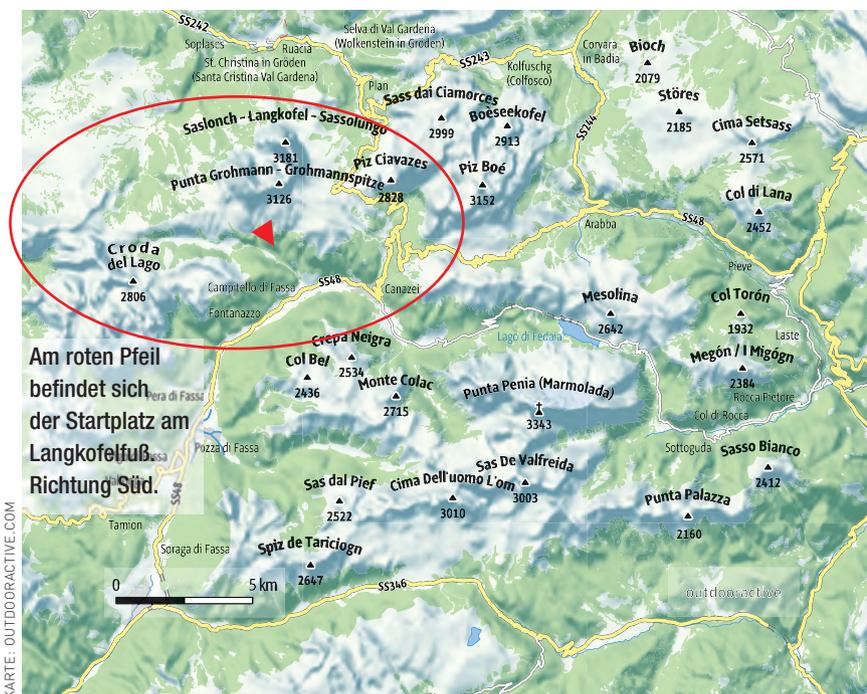


← Die Krönung: Der Flug im Aufwind der Marmolada Südwand. Pilot: Roman Berner.

Westgrates können Turbulenzen lauern. Um dort nicht hineinzugeraten sollte der Grat mit ausreichend Abstand umflogen werden. 150 Meter sind gut, 200 Meter sind besser. Erreicht man die Südwand, beginnt es dort meistens schnell zu steigen. Auch wenn die östliche Hauptwand der Marmolada schon lockt empfiehlt es sich zunächst jede Thermik mitzunehmen. Das stärkt in dieser beeindruckenden Szenerie das Selbstvertrauen und lässt ein Gefühl für die Aufwinde entstehen. Wem es nicht mulmig ist, der fliegt nun an der Wand entlang nach Osten zum Gipfel. Die Wand türmt noch einmal imposant auf und erzeugt kräftige Bärte, die über das Gipfelbiwak reichen.

Allgemein

Das Val di Fassa kann bei Nordwind sehr anspruchsvoll bzw. unfliegbar sein. Kalte Luft fließt in ein thermisch aktives Gelände ein und verursacht Ablösungen in allen Höhen. Das ungeordnete Relief verursacht Leerturbulenzen, die starker Wind in überraschende Bereiche versetzt. Die besten Bedingungen findet man bei schwachwindigen Lagen vor (leicht Nord/West), in denen sich ein Talwindssystem entwickelt. Oft trägt das Tal dann bis spät abends. Eine weitere Gefahr besteht in lokalen Überentwicklungen, die im Sommer sehr häufig sind. In der Luft sollte man unbedingt darauf achten, ob im westlichen Etschtal das stabilisierende Talwindssystem noch aktiv ist. Wenn ja, ist der Westen eine Fluchtmöglichkeit vor Gewittern. Bauen sich dort allerdings Wolken auf kann es sehr schnell gehen und gefährlich werden. Um zu beurteilen ob es an labilen Tagen noch fliegbar ist bedarf es an Erfahrung. ▽




 LIGHT LINE


annapura

LTF/EN A+B

WIR HABEN EINFACH & LEICHT

NEU DEFINIERT,

DAMIT DU DEINE ZIELE

NEU DEFINIEREN KANNST.



Der Zeitgeist verlangt nach hoher Flexibilität und Unabhängigkeit, ein Trend der den Ursprung des Gleitschirmfliegens in die Zukunft trägt. Minimales Gewicht und einfaches Handling – der ANNAPURNA liefert das perfekte Statement der Vereinfachung und definiert Mobilität neu. Somit sind deinen Zielen keine Grenzen gesetzt, der ultraleichte Hi-Tech Flügel ist hungrig auf Streckenflüge, genauso wie auf radikale Hike&Fly Abenteuer und ausgedehnte Reisen an entlegene Startplätze.

Weitere Informationen unter: www.u-turn.de



U-TURN
SAFE FUN

DHV-Fotowettbewerb 2017

Schickt uns euer schönstes Bild vom Gleitschirm- und Drachenfliegen!



Fangt mit eurer Kamera außergewöhnliche Situationen, dramatische Perspektiven und Stimmungen ein, die Lust machen auf Fliegen und Freiheit.

Teilnahmeberechtigt sind **ausschließlich** DHV-Mitglieder. Profi-Fotografen sind ausgeschlossen. Die Anzahl der digitalen Einsendungen ist pro Mitglied auf **1 Bild** beschränkt.

Was darf eingereicht werden?

- Es werden nur Fotos akzeptiert, auf denen Bildteile weder hinzugefügt noch entfernt worden sind (kein Composing).
- Das Foto darf keinen Rahmen oder sonstige Verzierungen enthalten.
- Die Datei muss im RGB-Modus als JPEG-Format abgespeichert sein und sollte eine ideale Dateigröße von ca. 5000 Pixel Breite oder Höhe haben.

Gewinne

(je Kategorie)

1. Platz: 150 Euro + Fotohonorar
2. Platz: 100 Euro + Fotohonorar
3. Platz: 50 Euro + Fotohonorar

Sendet bei größeren Dateien (mehr als 10 MB) bitte eine kleine Ansichtsdatei voraus und die große Datei dann mit <https://wetransfer.com>.

Per Post eingesandte Fotoabzüge oder per Post eingereichte digitale Bildträger sind nicht zugelassen.

Bitte bezeichnet die Datei wie folgt:
HG_Mitgliedsnummer_Ort der Aufnahme.jpg
GS_Mitgliedsnummer_Ort der Aufnahme.jpg

Erklärung: HG, wenn das Motiv ein Drachen ist, GS bei Motiv Gleitschirm, Mitgliedsnummer.
Beispiel: GS_23122_Wallberg.jpg

Bitte vermeidet Umlaute und Sonderzeichen im Dateinamen.

Es ist sehr wichtig, dass die Bezeichnung der Bilder korrekt ist. Mit der richtigen Mitgliedsnummer sind alle Bilder eindeutig zuweisbar. Ihr findet eure Mitgliedsnummer auf eurem DHV-Ausweis. Bilder, die nicht wie beschrieben gekennzeichnet sind, können leider nicht am Wettbewerb teilnehmen. Die Dateien dürfen nicht schreibgeschützt sein. Bitte achtet darauf!

Mit der Einsendung stimmt ihr zu, dass euer Bild im DHV-Info und online auf der DHV Homepage veröffentlicht wird.

Bitte gebt in der Mail als Betreff Fotowettbewerb 2017 und euren Namen oder Mitgliedsnummer an.

**Einsendeschluss ist der
1.12.2017**

Die E-Mail Adresse für die Einsendung lautet foto@dhv.de und ist vom 1. September bis 1. Dezember für euch freigeschaltet.

Wir freuen uns auf schöne Bilder,
Euer DHV-Team



Fliegen mit Trüffelaroma

Der isolierte Gebirgszug des Matese im südlichen Appennin bietet wilde Landschaften und hohe kulinarische Genüsse

Text und Fotos: Lucian Haas



↑ Der Startplatz von Bocca della Selva bietet genug Platz für große Gleitschirmwettbewerbe.

Es ist einer dieser Morgen, an denen man die ganze Welt umarmen könnte. Die Sonne lacht vom blauen Himmel, die Luft ist zart wie Seide und die vom Tau benetzten Feigen am Baum sind noch kühl von der Nacht. Wer hinein beißt, dem läuft ein ganzer Sturzbach an Wasser im Mund zusammen. Die Tagesbesprechung, noch vor dem Frühstück, ist kurz. Heute wandern wir direkt von unserer Unterkunft zum Startplatz Calvisi. Es geht knapp 800 Höhenmeter die Westflanke des Gebirgszu-

ges des Matese hinauf. Der starke Nordostwind hat deutlich abgeflaut.

An den vergangenen Tagen waren unsere Hike-and-Fly-Pläne nicht so aufgegangen. Eigentlich wollten wir unser Mietauto weitgehend stehen lassen. Doch dann mussten wir viele Kilo- und Höhenmeter zurücklegen, um an passende Startplätze zu gelangen. Eine etwas ungewöhnliche Wetterlage für September hatte Süditalien einen steilen, kühlen Ostwind beschert. Thermisch sehr attraktiv, aber mit Fahrerei verbunden. Denn, um von unserer Unterkunft bei



↑ Ausgleiten über dem Flachland vor der Westflanke des Matese.

San Potito Sannitico zu Startplätzen wie Tre Finestre oder Campocchiaro zu gelangen (s. Kasten), muss man einmal das gesamte Matese-Massiv kreuzen. Und das bedeutet: Aufkurven von 300 auf 1.500 Meter und wieder hinab.

Die Fahrt allerdings führt eindrucksvoll vor Augen, was Matese so besonders macht: Die bis zu 2.000 Meter hohe Berggruppe liegt wie eine wilde Insel inmitten eines welligen Hügellandes, rund 50 km nordöstlich von Neapel. Im Kern, der als Naturpark geschützt ist, gibt es eine Hochebene mit einem See. Fliegerisch ergibt das ein extrem abwechslungsreiches Terrain. Thermisch-unterstütztes Soaring an den Bergflanken ist genauso möglich wie spannende Ausflüge ins Flachland, aber auch felsige Hochgebirgsfliegerei jenseits der Baumgrenze.

Die Siedlungen des Matese liegen fast alle ringsum am Fuß der Berge. Dahinter beginnt wildes Land. Die von steilen Schluchten zerschnittenen Flanken sind von dichten Buchen- und Eichen-, höher auch Nadelwäldern bestanden. Bären und Wölfe leben dort. Wer hindurch streift, hat häufig einen Hund dabei. Das hat aber noch andere Gründe: Matese ist Trüffelndland. Die besten schwarzen und weißen Trüffel der Welt finde man dort, sagen die Einheimischen. Abgerichtete Hunde, nicht Schweine, helfen bei der Suche nach den kugeligen Bodenpilzen. Trüffelaroma prägt viele der lokalen Gerichte.

Die Startplätze rund um Matese sind gut in Schuss. Und das, obwohl die aktive Flieger-Community gerade mal rund zwei Dutzend Piloten umfasst, wie Lokal-Matador Leone Antonio Pascale erzählt. Der zwei- ▶

malige X-Alps-Teilnehmer kennt das Matese-Massiv wie seine Westentasche und weiß die besonderen lokalen Wetterverhältnisse und Winde bestens einzuschätzen. Wer hier sicher fliegen will, tut gut daran, den Kontakt mit Leone aufzunehmen. Hilfreich ist auch das RASP-Thermikmodell, das der lokale Club Parapendio Le Streghe für die Region unterhält.

Der blockierende Inselcharakter des hoch aufragenden Matese bewirkt, dass bei vielen Wetterlagen mit nicht zu starken überregionalen Ost- oder Westwinden sowohl auf der jeweiligen Luv- wie auf der Leeseite (zumindest an den tiefer gelegenen Startplätzen) geflogen werden kann. Das Matese-Massiv erzeugt sein eigenes kleines Hitzetief, das die Winde von allen Seiten her anströmen lässt.

Streckenflieger kommen im Matese voll auf ihre Kosten. Zwar ist das Gelände nicht



↑ Rund um das Massiv des Matese gibt es Startplätze für fast alle Windrichtungen.

KARTE: OUTDOORACTIVE.COM

Flugregion Matese

Das Gebirgsmassiv des Matese gehört zu den Apenninen in Italien. Allerdings steht es rund 50 Kilometer nordöstlich von Neapel etwas isoliert in der Landschaft. An den Bergflanken findet man Startplätze für fast alle Himmelsrichtungen

Anreise: typischerweise mit dem Flugzeug nach Neapel oder Rom. Von dort weiter mit einem Mietauto. Mit Fahrzeiten von rund 1,5 Stunden ab Neapel oder drei Stunden ab Rom sollte man rechnen.

Unterkunft: Es gibt verschiedene Hotels, zum Beispiel in Piedimonte Matese. Eine gute Wahl sind Landgasthäuser, sogenannte Agriturismo, die Zimmer mit Halb- oder Vollpension anbieten. Hier bekommt man typischerweise auch sehr gute lokale Küche geboten. Infos zu den Agriturismo rund um Matese findet man auf www.parks.it/parco.matese (unter: Accomodation / Where to Sleep). Empfehlenswert, gerade auch vom kulinarischen Angebot her, ist das Landgasthaus „Bacco e Bivacco“ bei San Potito Sannitico. Dort sind häufiger auch Gleitschirmfliegergruppen zu Gast: www.baccoebivacco.it

Lokale Clubs und Fliegerinfos: www.parapendiomatese.it, www.parapendiole-streghe.it. Ansprechpartner: Fabio Anzovino (mobil: +39 320 6958340) oder Leone Pascale (mobil: +39 328 4380698).

Beste Reisezeit: Im Matese wird das ganze Jahr über geflogen. Für Streckenflieger gelten aber März/April, der Sommer und der frühe Herbst als besonders gut geeignet. Eine sehr gute Phase für fliegerische wie lukullische Genüsse ist der September. Im Januar und Februar können die höheren Lagen des Matese tief verschneit sein. Es gibt sogar eine Skistation (Campitello).

Wetterinfos: Neben den üblichen Quellen wie beispielsweise www.windy.com oder www.meteoblue.com lohnt es sich, die mit einem 2-Kilometer-Raster sehr feinen Thermik-Prognosen (RASP-Modell) von Parapendio Le Streghe zu konsultieren. Dort sind auch aktuelle Meteogramme zu verschiedenen Startplätzen zu finden:

• www.parapendiole-streghe.it/?page_id=1515

Die Startplätze rund um

1 Calvisi (S-SW)

Einer der meistgenutzten Startplätze an der Westflanke des Matese. Über eine Teerstraße gut von Calvisi aus anzufahren. Vom Parkplatz geht man noch zehn Minuten über einen Fußpfad. Die Startwiese bietet viel Platz, ist aber von Kalksteinbrocken übersät, erfordert also einen trittsicheren Startlauf. Ab Mittag bis in den späten Nachmittag hinein thermisch aktiv. Gute Soaringmöglichkeiten. Das vorgelagerte Flachland trägt sehr gut. Offizieller Landeplatz ist eine große Wiese neben der Zufahrtstraße zum Ort Calvisi. Viele alternative Landemöglichkeiten vorhanden.

SP: 41.332 ° N, 14.454 ° E. 1.020 m MSL.

LP: 41.321 ° N, 14.417 ° E. 280 m MSL.

• www.paraglidingstart.info/#dhv_id=3796

2 San Potito Sannitico (S-SW)

Eine Alternative zum Startplatz Calvisi, nur 2,5 km Luftlinie entfernt an der gleichen Kante, aber etwas höher gelegen. Von der Zufahrtstraße aus etwa 15 Minuten Fußmarsch entfernt. Der Startplatz ist weniger stark von Steinen durchsetzt und damit für weniger erfahrene Piloten etwas angenehmer. Gleiche Flugmöglichkeiten und gleicher Landeplatz wie Calvisi.

SP: 41.347 ° N, 14.434 ° E. 1.200 m MSL.

LP: 41.321 ° N, 14.417 ° E. 280 m MSL.

• www.paraglidingstart.info/#dhv_id=5387



← Entspanntes Soaring
im Ostwind vor der Flanke
von Campocchiaro.

das Matese-Massiv

3 Gallinola (S)

Landschaftlich der vielleicht schönste Startplatz – mit Blick auf die Hochebene des schilfumstandenen Lago del Matese. Anfahrt über die Bergstraße SP 106. In einer Kurve am Piano della Corte parken und von dort noch zehn Minuten zu Fuß. Ermöglicht den einfachsten Einstieg zur Hochgebirgsfliegerei im Matese. Landung auf der Hochebene am See oder nach Streckenflug im vorgelagerten Flachland. Eine schöne, nicht allzu anstrengende Hike-and-Fly-Tour führt vom Agriturismo Falode (in der Nähe des Landeplatzes) zum Rifugio Concone delle Rose und von dort über eine Bergflanke zum Startplatz, circa 1,5 Stunden Gehzeit.

SP: 41.425 ° N, 14.432 ° E. 1.620 m MSL
LP: 41.409 ° N, 14.437 ° E. 1.010 m MSL
📍 www.paraglidingstart.info/#dhv_id=3793

4 Tre Finestre (NW-N)

Auf einem Sattel gelegener Nordstartplatz mit Blick auf die Nordostflanke des Matese. Auch unter dem Namen Campitello bekannt. Anfahrt über Bergstraße SP 106, dann noch 100 Meter Aufstieg zu Fuß. Gute Soaringmöglichkeiten, aber auch Einstieg für Streckenflüge direkt über die kahlen Hauptgipfel (Monte Mileto, 2.031m) des Matese. Viele Landemöglichkeiten im vorgelagerten Flach-

land. Offizieller Landeplatz direkt neben der Zufahrtstraße.

SP: 41.455 ° N, 14.424 ° E. 1.690 m MSL
LP: 41.507 ° N, 14.431 ° E. 520 m MSL
📍 www.paraglidingstart.info/#dhv_id=5388

5 Campocchiaro (NO)

Dieser Startplatz ist nicht nur ein guter Ausweichort, wenn der Höhenwind in Tre Finestre zu stark weht. Die hinter dem Start weiter ansteigende Bergflanke bildet auch eine perfekte Soaringkante. Der Startplatz kann vom Talort Campocchiaro bequem über eine Teerstraße erreicht werden. Aufstieg auch zu Fuß ist in rund einer Stunde möglich. Zur Landung stehen riesige Flächen entlang der Zufahrtstraße nach Campocchiaro zur Verfügung. Schulungstauglich.

SP: 41.437 ° N, 14.498 ° E. 1.070 m MSL
LP: 41.462 ° N, 14.528 ° E. 550 m MSL
📍 www.paraglidingstart.info/#dhv_id=3792

6 Bocca della Selva (SW-S-SO)

Der größte und angenehmste Startplatz der Region wird auch gerne für Gleitschirmwettbewerbe genutzt. Oberhalb des Talkessels von Cusano Mutri gelegen, kann hier, wenn der überregionale Wind nicht zu stark weht, fast

immer in ein kräftiges Aufwindband hinein gestartet werden. Hinter dem Start steigt das Gelände weiter an und bietet so Anschluss an den Monte Mutria und den weiteren hohen Kamm des Matese. Der Landeplatz ist als leicht abschüssige Wiese etwas speziell und sollte unbedingt vor dem Flug besichtigt werden. Am Start kann topgelandet werden.

SP: 41.369 ° N, 14.522 ° E. 1.185 m MSL
LP: 41.342 ° N, 14.523 ° E. 413 m MSL
📍 www.paraglidingstart.info/#dhv_id=3794

7 San Michele (SW)

(nicht auf der Karte zu sehen)

Dieser Startplatz gehört nicht zum eigentlichen Massiv des Matese, sondern ist an einem Berg südlich davon platziert. Doch er wird gerne als Ausgangspunkt für größere Dreiecksflüge rund um das Matese genommen. Nach dem ersten Aufdrehen fliegen die Piloten häufig noch etwas nach Süden, um dort einen Wendepunkt zu setzen, bevor sie über die Ebene zehn Kilometer nach Norden Richtung San Salvatore Telesino queren.

SP: 41.166 ° N, 14.54 ° E. 980 m MSL.
LP: 41.15 ° N, 14.516 ° E. 215 m MSL.
📍 www.paraglidingstart.info/#dhv_id=3797

→ Vorbereitung zum Abendflug am Startplatz Calvisi. Dank Westausrichtung steht die Thermik hier lange an. Vorsicht mit den Steinen beim Startlauf.



← Höhenflug der Gaumengelüste: Frische Pasta mit frisch geriebenem Trüffel.

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

für Rekordflüge geeignet. Doch wenn es ein abwechslungsreicher Ziel-Rück oder ein flaches Dreieck im Bereich bis 100 Kilometer sein soll, dann ist die Region ein ungeschliffener Diamant. Über den dicht-bewaldeten Flanken darf man sich wie ein Luftpionier fühlen, wohlwissend, dass eine gute Landeweise im Gleitwinkelbereich im vorgelagerten Flachland immer zu finden sein wird.

Für größere Strecken hat Leone Pascale noch einen besonderen Tipp parat: Der Startplatz San Michele, am nächsten Berg zehn Kilometer südlich des Matese gelegen, hat nicht nur wegen des sicheren Thermikeinstiegs einen guten Ruf. Wer dort mindestens 500 Meter aufdreht, kommt in der Regel sicher über den flachen Einschnitt bis San Salvatore Telesino und kann nun die klassische Umrundung des Matese in Angriff nehmen. Von Flachland- bis Hochgebirgscharakter bekommt man dabei in einem Flug alles geboten. Abwechslungsreicher geht es kaum.

Matese ist auch für Hike-and-Fly-Enthusiasten interessant. Alle Startplätze sind vom jeweils zugehörigen Landeplatz in ein bis zwei Stunden zu Fuß zu erreichen. Der Aufstieg erfolgt in der Regel durch schattige Wälder.

Das gilt auch für unsere Wanderung zum

Startplatz Calvisi. Wegen seiner Westausrichtung braucht man hier nicht zu früh aufbrechen. Es dauert bis Mittag, bis sich gute Thermik entwickelt. Im Laufe des Nachmittags wird sie umso konstanter und breitflächiger. Der grasbewachsene Startplatz ist von kleineren und größeren Kalksteinen übersät. Eine längere Startlaufstrecke will sauber zwischen diese Hindernisse gelegt sein. Bei anstehendem Wind ist der Holperhang aber kein Problem.

Einmal in der Luft, stehen 30 Kilometer Westflanke zum Abfliegen zur Verfügung. Und zum Abend hin kann man entspannt der untergehenden Sonne im Westen entgegen fliegen. Das vorgelagerte Flachland pumpt lange seine gespeicherte Hitze nach und liefert ein sanft-tragendes Warmluftpolster. Am Ende folgt nur noch das glückliche Ausgleiten bis auf die Wiese direkt hinter der Unterkunft. Die Vorfreude auf die Trüffelpasta steigt. ▽

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.

Anzeigen



ICARO Goravies



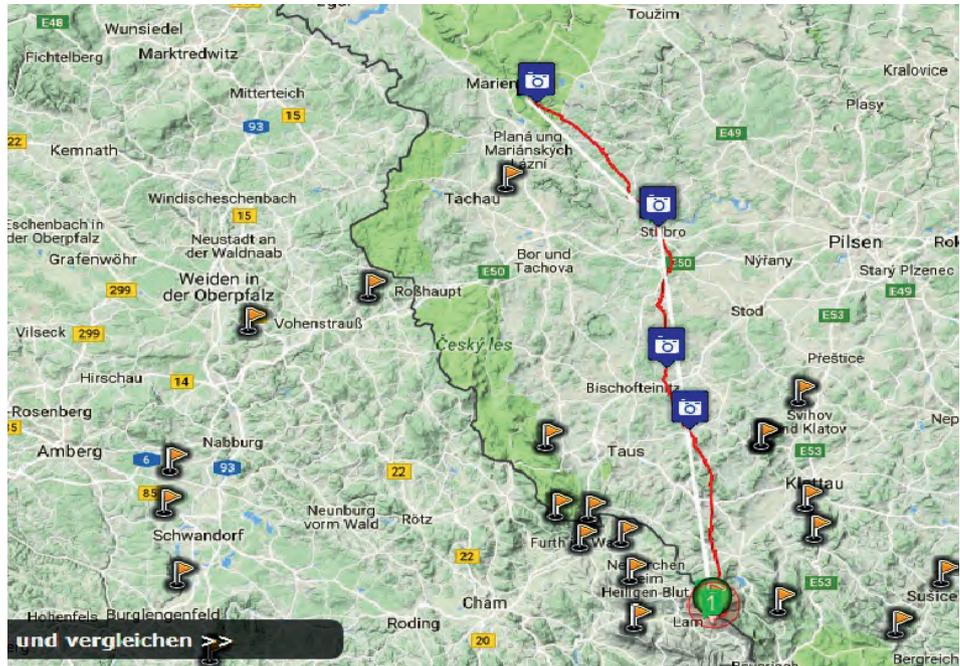


Grenzenlos Fliegen

Lufträume in Europa

Harmonisierte Lufträume in ganz Europa? Weit gefehlt. Die Luftraum Bausteine der Klassen A - G werden zwar durch SERA (Standardised European Rules of the Air) beschrieben. Dennoch kann jedes Land in der eigenen Gesetzgebungs-Kompetenz weitere Regeln erlassen. Wir stellen in den kommenden DHV Infos die Lufträume unserer Nachbarländer vor. In der Info Ausgabe 205 wurde Polen erläutert, vorliegend nun Tschechien. Die benachbarten Lufträume sind auch für die neue XC Saison interessant, da Flüge in das benachbarte Ausland im Rahmen des Deutschlandpokals mit gewertet werden.

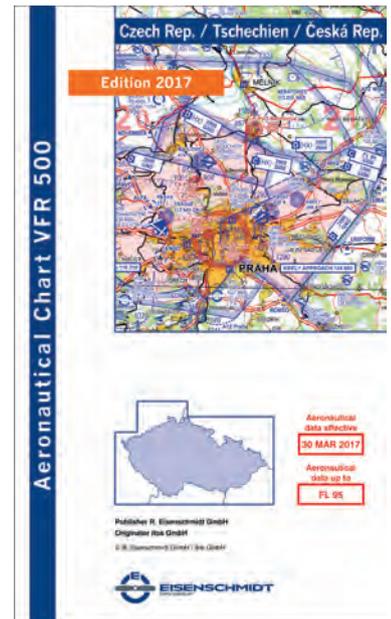
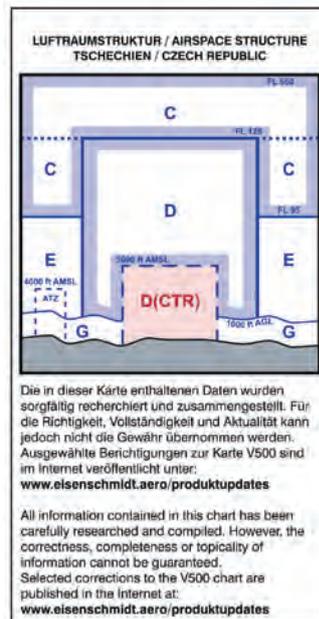
Text und Fotos: Björn Klaassen



↑ Vom Osser (Bayerwald) nach Mariánské (Marienbad) XC-Flug von Rupert Kellnoher
www.dhv-xc.de/xc/modules/leonardo/index.php?name=leonardo&op=show_flight&flightID=760842

Streckenflüge bei Starts im Bayerischen Wald führen bei West- oder Südwestwind fast zwangsläufig in den tschechischen Luftraum. Ähnlich ist es bei Flügen im Erzgebirge in Richtung Süden. Grundsätzlich darf neben dem unkontrollierten Luftraum G auch der kontrollierte Luftraum E unter Beachtung der bekannten Wolkenabstände (300 m vertikaler und 1,5 km horizontaler Abstand) genutzt werden. Im Unterschied zu Deutschland geht der Luftraum G in Tschechien vom Erdboden bis auf 300 m (1.000 ft). Der Luftraum E (kontrollierter Luftraum) geht darüber in der Regel bis FL 95, also 9.500 ft (ca. 2.900 m). Zu beachten sind die militärischen TSA und TRA Gebiete. Einflüge sind nicht erlaubt. Oberhalb 6.000 ft müssen motorgetriebene Luftfahrzeuge im Luftraum E einen Transponder schalten. Thermikfliegende Drachen, Gleitschirme und Segelflieger sind davon befreit. Weitere Informationen beim tschechischen Verband (Light Aircraft Association of the Czech Republic): <http://en.laacr.cz/info.htm>.

Ein Schnittbild des tschechischen Luftraums im pdf Format findet sich im Untermenü http://en.laacr.cz/downloads/p04_01.pdf. Auf dieser Seite befindet sich auch ein Airspace Use Plan mit den aktuellen Nutzungszeiten der militärischen TRA und TSA Gebiete. Luftraumkarten sind beispielsweise zu beziehen über die Fa. Eissenschmidt www.eissenschmidt.aero



↑ Luftfahrerkarte Tschechien und Schnitt durch den Luftraum.
 Mit freundlicher Genehmigung der DSF GmbH

Infos zu Fluggebieten in Tschechien:
http://www.skyfly.cz/index_e.htm
 DHV Geländedatenbank Europa:
<http://www.dhv.de/db3/gelaende/>



Interview

Zum Fliegen in Tschechien befragten wir Petr Reček (MAC PARA):



Petr Reček (MAC PARA)

Ihr habt doch bestimmt auch tolle Thermik und Streckenflugmöglichkeiten in Tschechien? Wo geht es am besten zum Fliegen und sind Gastpiloten willkommen?

Ja, es gibt sehr viele Gleitschirmpiloten in Tschechien und gute Flugmöglichkeiten. Dass wir 4 Gleitschirmhersteller in unserem Land haben, zeigt unser Potential. Bei deutschen Piloten ist vor allem das Fluggebiet Rana im Nordwesten zwischen Dresden und Prag sehr bekannt. In Tschechien gibt es aber auch höhere Gebirge wie Krkonoše, Šumava, Krušné hory, Beskydy, Jeseníky, Orlické hory, Bílé Karpaty und Českomoravská Vysočina. Es wird zudem viel von der Winde aus gestartet. Die Flüge kann man auch gut im XC Kontext nachsehen. Klar, Gastpiloten sind in Tschechien willkommen.

Wie viele Drachen- und Gleitschirmpiloten gibt es in Tschechien und was ist der Streckenflugrekord?

Es gibt bei uns die Light Aircraft Association of the Czech Republic (LAACR) mit 6.900 registrierten Gleitschirmpiloten, 1.100 Motorschirmpiloten und 600 Drachenfliegern.

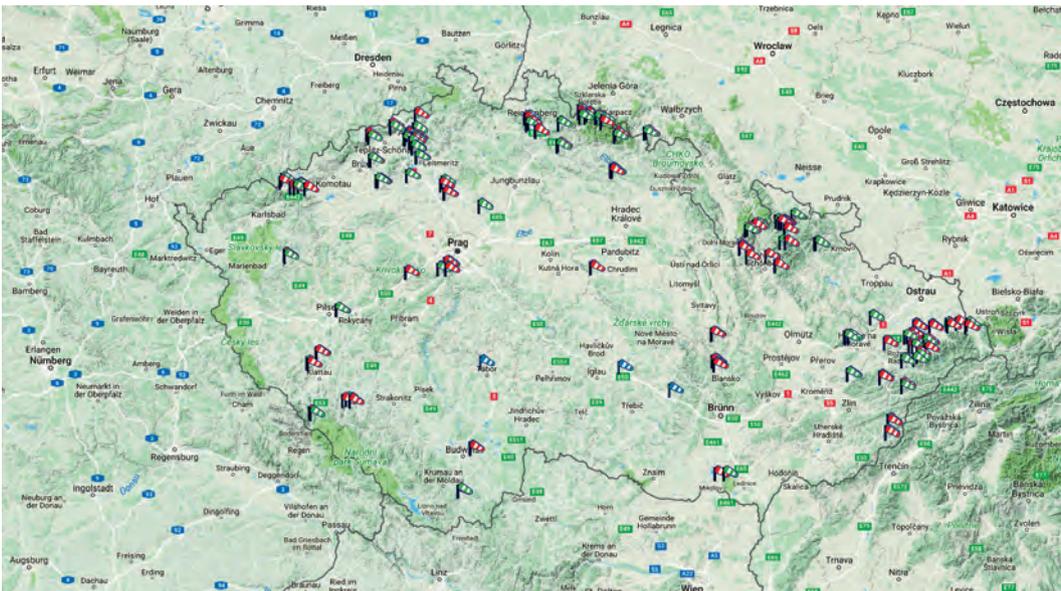
Der weiteste Flug in Tschechien wurde im Jahr 2016 vom Karel Vejchodský geflogen und betrug 321 km.

Kommt man in Tschechien auch mit Deutsch und Englisch weiter?

Ja, mit Englisch kommt man gut weiter.

Was war Dein schönster Flug bei euch zu Hause in Tschechien? Wie unterscheidet sich das Fliegen in Tschechien vom Fliegen in den Alpen?

Dieses Jahr war es ein 105 km FAI Dreieck. Gestartet bin ich 70 km von meinem zuhause entfernt in der Slowakei. Sonst mache ich meistens viele Testflüge für MacPara im Gebirge Beskydy. Bei uns ist die Flugsaison meist auf die Frühlings- und Sommermonate begrenzt. Ab September gibt oft es oft viel Wind. In den kleinen Gebirgen ist das Fliegen mehr taktisch orientiert und liegt näher am Flachlandfliegen.



← Es gibt eine Vielzahl von Fluggeländen in Tschechien. Genauer einsehbar auf www.dhv.de unter Gelände.

Anzeigen

skysticker Die perfekte Art zu beschriften!

Gleitschirm- & Hängegleiter-Beschriftungen

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

Performance Center **HOTSPORT.de** Frankfurt Ronneburg

<p>REISEN</p> <p>20 WOCHE</p> <p>Namibia, Südafrika, Portugal, Südtirol, Anney, Ölü-Deniz, Tarifa...</p> <p>TINYURL.COM/ZGT6VQP</p>	<p>PREMIUM SCHULUNG</p> <p>Jeden Samstag Kurs für Beginner! Ronneburg (20 km östl. Frankfurt)</p> <p>TINYURL.COM/Z2ZBWLH</p>	<p>E-MOTOR & FORTBILDUNG</p> <p>Sicherheitstraining, Streckentraining, Technik Refresher Kurse, Motorkurse</p> <p>TINYURL.COM/ZTJGP93</p>
--	---	--

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

THE ALL NEW RISE

Technische Features sorgen für Vorsprung.
Race-Genes lassen dich *aufsteigen*.

LTF/EN-B ... *rise higher!*



www.AIRDESIGN.at



base
Lite
EN-B
First to Base
www.flybgd.com

EN / LTF ZUGELASSEN



Geil oder gefährlich?

Gleitschirmfliegen in Quixadá lockt mit Rekordpotenzial. Joe Edlinger und Alexander Kepp waren letzten November in dem Streckenflug-Spot im Nordosten Brasiliens unterwegs. Der eine alter Hase, der andere eher etablierter Newcomer.

Sie erzählen wie das so ist mit Fliegen in Quixadá...

Text und Fotos: Alex Kepp, Joe Edlinger und Till Gottbrath



→ Die typische Hügellandschaft in der Gegend von Quixadá im trockenen Nordosten Brasiliens. Später wird die Sache zur echten Flachlandfliegerei.



→ Nachwuchskraft: Die Begeisterung der Einheimischen ist endlos.





→ Wiederholungstäter: Joe Edlinger begeistert Brasilien so sehr, dass er auch ein drittes Mal nach Quixadá fahren wird.



Joe fuhr zum zweiten Mal nach Quixadá und zeigte, dass er als Alpenbewohner aus der Steiermark mittlerweile auch richtig gut im Flachland fliegt. Alex lebt am Bodensee und reiste zum ersten Mal nach Brasilien. Er hatte es sich einfacher vorgestellt...

„Tudo Bem“ (alles OK) – über das brasilianische Lebensgefühl

Joe: Bevor ich das erste Mal nach Quixadá reiste, kannte ich keinen einzigen Brasilianer. Ich hatte nur von den Problemen des Landes und der Kriminalität gehört. Der Kulturschock war sagenhaft – und zwar sagenhaft positiv! Die Leute fernab der Metropolen sind derart freundlich und aufgeschlossen, dass ich es in den ersten Tagen gar nicht so recht glauben wollte. Wenn man sieht, wie herzlich sie einander täglich begrüßen und immer ein Lächeln parat haben, dann steckt das an. Ich sage euch, ich liebe die Brasilianer! Freilich muss man auch der Typ sein und diese Stimmung aufnehmen können. In unseren Breiten ist man ja oft eher etwas zugeknöpft und reserviert.

Starkwindstart – so schrecklich wie in den Videos?

Alex: Meine erste Auffahrt zum Startberg. Die Fahne stramm – ausgestiegen – erst mal schlucken müssen, wie heftig der Wind pfeift – die ersten Starter beobachtet und mir mein eigenes Bild von der Situation gemacht... ‚Ruhig Alex, ruhig‘, hab ich mir zugeredet und nie das Ziel aus den Augen verlieren: die 300 Kilometer. Ich wollte diesen

ersten Tag sowieso zum Akklimatisieren nutzen. Kollege Joe meinte ‚Geht ja eh noch‘, machte sich fertig, und weg war er! Ich schluckte nochmal. Immerhin gelang mein erster Start problemlos. Meine Flachlanderrfahrt begann. Mit Herzklopfen.

Die Videos auf Youtube zeigen immer das Extreme. Dennoch ist der Start nicht zu unterschätzen. Es pfeift ein kräftiger Wind (ca. 30 km/h) und verstärkt wird das Ganze mit thermischen Ablösungen (Spitzen von 50 km/h). Die Kunst ist, den richtigen Zeitpunkt zu wählen. Du musst die ruhigeren Phasen zwischen den Ablösungen erwischen. Nach dem Abheben heißt es sofort beschleunigen. Viel Platz für Fehler gibt es nicht. Oder einfach sehr früh starten, wenn der Wind noch laminar weht und dann oben bis zum Wegfliegen parken.

Streckendorado – Warum kann man dort so weit fliegen? Wann ist die beste Zeit?

Joe: Quixadá liegt etwa auf dem 5. Breitengrad der Südhalbkugel. Es ist also dort im November gerade Frühling. Der Wind weht fast immer von Osten und die mittlerweile langjährige Trockenheit, die viele auf den Klimawandel und die lokalen Auswirkungen des El Niño Phänomens zurückführen, versprechen viele regenfreie Flugtage. Mag die Trockenheit uns Fliegern gefallen, dem Land macht sie erheblich zu schaffen. Wegen der Wasserknappheit werden viele Siedlungen mit Tankwagen versorgt.

Ein richtig weiter Flug kann nicht ohne Rückenwind gelingen – und ein kräftiger ▶



Startwind ist dort eigentlich garantiert. Ist die Windgeschwindigkeit gerade noch startbar, sollte man möglichst früh in die Luft, solange die Strömung laminar anliegt und bevor die beigemengte Thermik die Sache trickreicher macht. Dies, sowie eine ähnliche Windgeschwindigkeit an der Basis, sind die richtigen Tage für weite Strecken.

Die meisten Piloten trifft man Ende Oktober bzw. Anfang November. Ich bin beide Male schon Mitte Oktober angereist. Da hatten wir in den ersten Tagen den Startplatz buchstäblich für uns alleine. Drei Wochen später herrscht dort morgens Para-Rush-Hour.

Absaufen bei Starkwind heißt schnell rückwärts laufen können

Alex: Das Landen hatte ich immer im Hinterkopf – bereits am Startplatz. Denn der Wind pfeift natürlich auch unten in der

Ebene. Um weit zu kommen, muss man ab und zu über unzugängliches Gelände fliegen. Da beginnt man schon zu grübeln... Kommt man tief, sollte daher immer ein Landeplatz in Reichweite liegen. Die Landschaft ist zum größten Teil von Büschen und Bäumen bewachsen. Außerdem sieht von oben alles platt aus. Ist es aber nicht. Es kann unten also Lees geben. Mit diesen Gedanken im Hinterkopf bin ich an Flugtagen mit kachelndem Starkwind – also auch am Rekordtag 1.11.2016 – ganz bewusst nicht gestartet. Ich war erst drei Tage vor Ort und wollte nicht vollbeschleunigt einlanden müssen. War dies die richtige Entscheidung? Schließlich ließ ich einen Hammer-Tag sausen. Aber Safety First hat sich bewährt. In der Praxis bin ich meistens halb beschleunigt, senkrecht oder mit leichter Vorwärtsfahrt gelandet.

Alltag des Kilometerjägers – wie läuft ein typischer Quixadá-Tag ab?

Joe: 5:15 Uhr: Das Handy tüdelt seine Weckmelodie. Es dämmt bereits. Die Sonne geht um 5:30 Uhr auf. Noch schnell unter die Dusche. Die über Nacht geladenen Akkus in Spot und Funkgerät, Trinkwasser aufgefüllt sowie sonstige Getränke und Verpflegung in den Packsack. Geladenes Mobiltelefon und Akku-Pack eingesteckt. Ab zum Frühstücks-Büffet. Der Magen hat kein Verständnis, dass man ihn so früh so vollstopft.

6:00 Uhr: Die Rückholer stehen mit ihren Autos vor dem Hoteleingang. Drei Piloten mit Packsack füllen ein Fahrzeug. In 20 Minuten rauf zum Startplatz, La Rampa genannt. An lebensgroß gebauten Stationen des Kreuzweges bekreuzigt sich manch ein einheimischer Fahrer. Piloten, die zum ersten Mal hochfahren, vermutlich auch. Die

← Der Startplatz aus der Luft - mit perfekter Organisation.



↑ Flucht vor der Sonne im Startplatzhäuschen.

← Der Starkwindstart erfordert perfekte Gerätebeherrschung!



Fahrzeuge halten direkt am Startplatz. An der Kante stehend versteht man, warum die Windfahnen so zerfetzt sind.

6:30 bis 7:30: Start. Wobei man gleich danach schon Thermik im Luv vor dem Startberg hat. Bis etwa 8:00 Uhr versammeln sich die Piloten wartend über dem Startfelsen – bis sich endlich mehrere gleichzeitig, mit einer verlässlichen Thermik an der Basis angekommen, mit dem Wind davon machen. Die ersten 30 km geht es vorbei an Hügeln und Felsen. Man versucht, den Weg mit anderen Piloten als Thermik-Anzeiger zu fliegen. Die Basis liegt jetzt so um die 1.000 Meter, der Boden auf 200 Meter. Es bleibt also bei noch schwacher Thermik nicht viel Operationshöhe. Jedes schwache Steigen mitnehmen!

Dann folgt die Ebene Richtung Madalena. Hier enden viele Flüge eines typischen Quixadá-Tages. Einige schaffen es weiter über

die 800 Meter hoch gelegene Ebene um Monsenhor Tabosa. Die Basis ist jetzt auf 2.000 Meter gestiegen.

Man versucht den größeren Straßen zu folgen. Dabei kann es durchaus vorkommen, dass man beim Kurbeln die Orientierung verliert: Die Sonne steht fast genau senkrecht, und die Ebene sieht in alle Richtungen gleich aus.

Muss man mal in geringer Höhe Thermik suchen, wird es spannend, falls einem nicht die Urubus, diese überaus geliebten Vögel, die Thermik anzeigen. Meist gelingt die Landung auf einer freien Fläche problemlos. Die Entscheidung zur Landung muss abhängig vom Wind früh genug getroffen werden. Dass der Wind für eine Vorwärtslandung zu stark gewesen wäre, habe ich nie erlebt.

Am Boden bleibt man nicht lange alleine. Zu Fuß, mit dem Moped, auf Pferden oder Mulis kommen die Leute herbei und freuen

sich über den Besucher. Ist der Schirm in der brütenden Hitze unter Mithilfe einiger Zuschauer wieder gepackt und man fragt nach WiFi, wird man oft zu einem Haus geführt. Meist dauert es nicht lange, bis man ein Essen angeboten bekommt. Die Leute haben nicht viel, aber selbst das hindert sie nicht an ihrer Gastfreundschaft. Die Kinder freuen sich im Gegenzug über Cola und Müsli-Riegel aus dem Fluggepäck.

An einem für die Rückholer erreichbaren Ort sendest du deine OK-Meldung über den Spot-Sender. An einem schattigen Platz oder in einer Hängematte wartest du dann auf die Rückholer, die sich in der Nähe oft schon über Funk melden. Dann geht es retour im Carro Resgate, wörtlich übersetzt Rettungsfahrzeug. Dank der Klimaanlage trocknest du langsam.

Bei kürzeren Flügen kommt man früh genug ins Hotel in Quixadá zurück, um mit ►

Drei Dinge, die Du vermeiden solltest:

Alex

1. Gehe kein unnötiges Risiko ein und lasse dich auch nicht von anderen dazu verleiten. Sei dir deiner Grenzen bewusst!
2. Die Landung und das sehr plötzliche, schnelle Absteigen immer in die Planung und Flugentscheidung mit einbeziehen.
3. Löcher im Schirm!

Joe

1. Mach dir keinen Druck. Schon mancher Strecken-Crack durchschritt in Quixadá in den ersten Tagen das Tal der Tränen.
2. Meide bewachsene Hügel oder Hänge. Sie geben keine Thermik her, über ihnen beschleunigt der Wind, und die Thermik aus dem Lee ist weit nach hinten versetzt.
3. Lass dich von frühen Landungen nicht runterziehen – auch nicht, wenn du einen Hammertag vergeigt hast. In Quixadá wird der nächste Tag fast mit Sicherheit wieder ein guter Flugtag.

Die drei besten Tipps für Quixadá-Neulinge:

Joe

1. Fahre zum Fliegerurlaub nach Quixadá! Du kannst dort auch Land, Leute, Essen, Sonne und Pool genießen. Wenn du dich so an die Starts und das Flachlandfliegen herantastest, geht dir das Licht für weite Flüge von selber auf.
2. Rede viel mit anderen. Jeder hat seine Ideen und kennt ein paar spezielle Orte und Thermikauslöser. In Kombination mit den eigenen Erfahrungen formt sich dein Erfolgsrezept.
3. Überlege dir deine Route entlang der Straßen und landbaren Flächen gut. Habe immer großflächige Landemöglichkeiten weit vor dir im Auge. So landest du nicht im Busch.

Alex

1. Geduld, Geduld, Geduld! Absaufen gehört dazu. Der Lerneffekt stellt sich irgendwann ein.
2. Bei starkem Sinken so schnell wie möglich aus dem Sinken raus. Quer zum Wind fliegen oder im Vollgas weg.
3. Jedes Steigen, auch das kleinste, mitnehmen! Bei Rückenwind machst du schließlich schon beim Kurbeln Strecke und der Nullschieber entwickelt sich im besten Fall zum starken Bart.

den Freunden am Abend noch ein paar Caipirinha und das All you can eat Rodisio genießen zu können, wo einem laufend verschiedene Fleischsorten am Spieß angeboten werden. Entspannt vom Caipirinha und voll mit Geschichten der Fliegerkollegen, steckt man noch schnell Akkus und Handy zum Laden an, bevor man sich im Polster vergräbt...

Ansprüche an sich selbst – Alex muss erst reinkommen

Alex: Fast so eingepackt, wie an einem warmen Sommertag in den Alpen, stehe ich am Start. Viel zu warm! Meine Brille ist fast winddicht und so sammelt sich Feuchtigkeit hinter dem Brillenglas an. Zu dicke Handschuhe... Einmal raus, nie wieder rein. „Was hast du dir da angetan, Alex?“ frage ich mich. Dazu stehe ich nach Auskurbeln der

ersten Basis ziemlich schnell am Boden. „Das ist Quixadá“, sagen die Kollegen. Also auf ein Neues. So vergehen die Tage...

Auch mit meinem Mentor 4 fühle ich mich anders als daheim. Irgendwas stimmt nicht, der Schirm verhält sich unruhiger. Die Waage bringt Aufschluss: Ich bin für diese windstarken Verhältnisse eindeutig zu leicht unterwegs. Mit 8 kg Ballast knacke ich an einem fast blauen Tag die 200 km.



FLUGSAFARI NAMIBIA
das größte Gleitschirmabenteuer der Gegenwart!
Auch für Begleitpersonen ein Traumurlaub.
November - März

Sky Club Austria
Paragliding School & Adventures Namibia
www.skyclub-austria.at, office@skyclub.austria.at
Tel 0043/3685/22 333

→ Starten - aufdrehen / aufsoaren – und warten bis sich ein Pulk von Schirmen findet, die idealerweise zusammen auf Strecken gehen. Schwarmintelligenz siegt gegen Soloflüge.

Als Streckenflieger will man natürlich weit fliegen und den Tag voll ausnutzen. Allerdings ist das leichter gesagt als getan. Ich war anfangs schon frustriert. Es dauerte eine ganze Woche, um das richtige Setup zu finden und die erste weitere Strecke (227 km) zu fliegen. Mit 308 km erreichte ich schließlich doch mein persönliches Ziel, die Drei ganz vorne.

Joe knackt die 400 km

Joe: Am Morgen des 1.11.2016 blies der Wind stark. Das übliche gemeinsame Warten auf verlässliche Thermik ist manchmal spannend, weil man aus 1.000 Meter Höhe nur schwer erkennen kann, ob man die angezeigten 5 km/h – voll beschleunigt – rückwärts oder doch vorwärts fliegt. Ich fragte mich, ob es gescheit war, an diesem Tag in der Luft zu sein. Mit drei Portugiesen kur-

belte ich um 8:20 Uhr an der Basis hinter dem Felsen, dem point of no return.

Die gemeinsame Thermiksuche mit den Hochleistern hatte sich in den letzten Tagen schon eingespielt. Beim letzten Hügel vor der Ebene nach Madalena entfernte ich mich bei der Thermiksuche doch zu weit von dem Trio, verpasste die Thermikblase und weg waren sie. Den Rest des Fluges war ich auf mich alleine gestellt. Eine gute Gruppe holt ▶

Anzeigen

schon ab
1.590,- €
pro Person

**100%
FLUGGARANTIE**

**FANTASTIC PARAGLIDING TOUR
NAMIBIA**

Vom **19.01.2018** bis **04.02.2018**

Weitere Infos unter www.sandsurfer.de, Tel.: 06181 9090-0



← Die Gastfreundschaft und die Lebensfreude der Brasilianer machen einen Quixadá-Trip außergewöhnlich.

↓ Kilometerfresser mit dem EN B-Schirm: Joe Edlinger und Alex Kepp



man kaum mehr ein. Die weite Ebene bei Nova Russas flog sich traumhaft: große, satte Thermikwolken, aufgefädelt in einer Spur, genau in Windrichtung. Zum Glück war ich vor dem Plateau geduldig genug, um früh Thermik zu suchen, die mich aus der Ebene bis an die Basis auf 2.600 Metern mitnahm. Der Sprung auf das Plateau kann nämlich trickreich sein: Auf Satellitenbildern sieht man manchmal entlang der Kante ein Aussetzen der Thermikwolken. Dort beschleunigen die Luftmassen und ich hatte sogar zweimal knapp über 100 km/h auf dem Tacho!

Ab hier war der Flug ein Geschenk: Basis auf über 3.200 Meter, die Ebene auf 100 Metern. Operationshöhe satt. Immer wieder im Vollgas von einer dunklen Basis zur nächsten gefräst, wobei gegen Abend die Wolken und

deren Abstände immer größer werden. Um 15 Uhr überquerte ich bei Piripiri die 300 km-Marke – in dem Wissen, dass die Sonne erst um 17:30 Uhr untergeht und die 400 km möglich sind. „Jetzt nur nichts mehr vermasseln, Joe“, dachte ich mir. Ab hier beflog ich Neuland. Ich wusste nicht, wo die Straßen verlaufen und musste mir immer wieder die beste Route aus den Straßen von Google Maps, den sonnenbeschienenen Ebenen und den satten Wolken zusammenreimen.

Als ich dann die 400 km auf dem Display hatte, kam ich aus dem Grinsen nicht mehr heraus. Im Sinkflug entlang der Straße nach Miguel Alves wurde mir der dichte Palmteppich dieser Gegend erst richtig bewusst. Ich entschied mich zur Landung in einem kleinen Feld neben der Straße. Es war die letzte größere Fläche in Flugrichtung, soweit



↑ Schön für Flieger, dramatisch für die Einheimischen: die seit Jahren andauernde Trockenheit im Nordosten Brasiliens.

Cabo de Gata - Andalusien
Cortijo El Campillo CaboActivo
Flugferien mit Stil
Elcampillo.info CaboActivo.com Tel. 34 950 525779

Fliegen in Levico Terme
auf dem Weg nach Bassano mal halten
über 1.000 m Höhenunterschied
lange Genussflüge
Thermikfliegen Soaren Streckenfliegen
Übernachten im **Aurora Compet** 2 min vom Startplatz
reichhaltiges Frühstückbuffet, neu renovierte Zimmer, auf Wunsch Halbpension man spricht deutsch!
+39 0461 706467
www.auroracompet.it

ich das bei offenem Visier und dem Sonnenuntergang voraus überhaupt noch sehen konnte... Nach der trickreichen Landung näherten sich die einheimischen Zuschauer eher zögerlich, vermutlich, weil sie mein steirisches Schreien und Jubeln nicht zu deuten wussten.

Volle Betreuung oder nicht? – Kosten und Organisation

Joe: Die Flüge nach Fortaleza und retour pendeln je nach Nachfrage, Fluglinie und Buchungszeitpunkt zwischen 700 bis 1.200 Euro, manche Fluglinien verrechnen extra Zusatzgepäck. Es gibt drei Anbieter: Fly with Andy aus der Schweiz sowie die einheimischen Firmen Aventura Quixadá und Termikzone. 2015 waren die Brasilianer wegen des Wechselkurses klar günstiger, 2016 näherten sich die drei einander an. Zwei Wochen Rückholer, inklusive Hotel mit Frühstück, Flughafentransfer, Fahrten zum Startplatz und Startgebühren bezahlt man als Paket. Sie kosteten 2016 bei den brasilianischen Organisationen 6.800 Real (damals entsprechend 1.950 Euro). Die Brasilianer wollen am liebsten vor Ort in Cash bezahlt werden, also Euro, die man mitbringen muss, oder Real, die man aus dem Bankomat zieht.

Die Betreuung ist, glaube ich, bei allen annähernd perfekt. Man kann sich voll auf den Urlaub und das Fliegen konzentrieren. Bei Fly with Andy sollen mehr Fahrer Eng-



↑ Nicht immer wartet ein so großer Landeplatz – den man sich wegen der oft hohen Windgeschwindigkeit eigentlich wünscht...

lich sprechen. Die anderen Fahrer sprechen zumindest ein paar Brocken Englisch, manche aber nur Portugiesisch. Die meisten Fly with Andy-Gäste steigen im Hotel Pedra dos Ventos ab, das fernab der Stadt auf einem Hügel liegt. Termikzone und Aventura Quixadá bringen ihre Piloten im Hotel Vale das Pedras am Stadtrand von Quixadá unter. Von hier aus kann man auch zu Fuß in die Stadt gehen. Beide Hotels sind sauber und sicher, haben Swimming Pools und hervorragendes Essen. ◀



Video-Tipp

„Quixadá Expedition 2016“ der erfolgreichen Portugiesen
vimeo.com/193726244

Anzeigen

FlyTeneriffa.de
Gleitschirmsafaris & Motorschirmfliegen lernen auf Teneriffa
ganzjährig - individuell - kompetent

B-Scheinflüge
 Funkbetreuung
 Soaringflüge
 Groundhandling
 Fortbildung
 Thermikflüge
 Streckenfliegen
 Videoanalysen

Redaktionsschluss

Info 208 | 1. September 2017

Info 209 | 1. November 2017



Back to the roots! Viele Gleitschirmflieger der ersten Stunde waren Bergsteiger, die nicht mehr zu Fuß absteigen wollten. Heute locken (wieder) klein zu packende Schirme und Gurtzeuge zum Hike+Fly.

Hike+Fly ist die ursprünglichste Spielart des Gleitschirmfliegens. Zu Fuß rauf auf den Berg – fliegend zurück ins Tal. Leider können wir in Deutschland nicht von jedem Berg einfach starten und runterfliegen. Der Gesetzgeber hat eine luftrechtliche Erlaubnispflicht festgelegt und zudem braucht es natürlich immer die Zustimmung des Grundeigentümers.

In Österreich verhält es sich anders. Wo das Starten nicht explizit verboten ist, ist es erlaubt. Der Haken dort: Nicht überall ste-

hen Verbotsschilder (so wie zum Beispiel auf dem Brennkopf, einem eigentlich wunderbaren Hike + Fly-Berg), wo es verboten oder unerwünscht ist. An vielen Plätzen wissen das nur die einheimischen Piloten. Es kann recht schnell passieren, dass man sich als Auswärtiger aus Unwissenheit über lokale Gegebenheiten hinwegsetzt – und die Einheimischen haben den Ärger. Also: schaut in die Geländedatenbank des DHV oder auf den Webseiten der Vereine vor Ort und macht Euch schlau. Im Interesse aller Gleitschirmflieger!

An dieser Stelle noch ein Hinweis an alle Piloten mit unbeschränktem Luftfahrerschein: „Unbeschränkt“ bedeutet nicht, dass man einfach landen darf, wo man gerade möchte. Gibt es im Gleitwinkel einen zugelassenen Landeplatz, MUSS man dort auch landen. Die Wiese neben dem Parkplatz ist tabu, wenn es in der Nähe einen offiziellen Landeplatz gibt – auch wenn dieser zwei Kilometer weiter vom Auto entfernt liegt...

Überhaupt möchte ich hiermit allen Piloten, die in fremden Regionen zu Gast sind, ans Herz legen, sich vor Ort bzw. bei den je-

Abgleiten im goldenen Herbst

Der Herbst kommt, die Thermik lässt nach, die Talwindssysteme schlafen ein und die Zeit der beschaulichen Abgleiter beginnt. Und immer mehr Piloten nehmen diese Gelegenheit per Hike+Fly wahr. Hier eine Übersicht über vier Hike + Fly-Startplätze zwischen Inntal und Königssee.

Text und Fotos: Till Gottbrath



weiligen Clubs schlau zu machen, ob der Start angemessen ist. Dasselbe gilt für die Landeplätze.

Heuberg – der östliche Torwächter

Fährt man von Rosenheim aus auf das Inntal zu, ragt links der Heuberg als erster Berg auf – und zwar richtig steil. Mit den nach Westen ausgerichteten Kalkfelsen, der Kindlwand und der Wasserwand, wirkt er höher als nur 1.388 Meter. Der Heuberg macht schon was her.

Das Besondere ist der Startplatz direkt am Gipfelkreuz. Die Wiese ist steil, sehr steil sogar! Zum ersten Mal stand ich in der Gleitschirm-Steinzeit hier oben. Steinzeit bedeutet nicht nur, dass es lange her ist, es bedeutet auch, dass die Gleitzahl der Schirme bei 1:Stein lag... Der Heuberg gehörte damals zu den wenigen Bergen, die steil genug waren, um überhaupt sicher ins Tal zu fliegen. Ein guter Startplatz lag damals gefühlsmäßig nicht weit von dem entfernt, was ich heute als Klippenstart empfinde.

Ein anderes Mal stand ich im Rahmen der

Crossalps auf dem Heuberg. Es ging auf Zeit und ich wollte, so möglich, auf Strecke gehen. Eine gute halbe Stunde zuvor war bereits Tomy Hofbauer gestartet, ein X-Alps-erfahrener Athlet. Tomy soff direkt ab und landete wieder unten in Nussdorf.

Nun ja, der Heuberg ist weder ein Frühstarterberg noch ein gutes Sprungbrett für Thermikflüge. Die Startwiese liegt nach Südwesten ausgerichtet. Es dauert also, bis die Thermik so durchzieht, dass man starten und aufdrehen kann. Und ab diesem Moment geht es ganz schnell, bis der Talwind im Inntal so kräftig bläst, dass er jegliche Thermik verbläst. Je nach Jahreszeit und Tag öffnet sich dieses Start- und Aufdrehfenster zwischen zehn und zwölf Uhr.

Im Herbst ist es zum Glück entspannter, da die Talwindssysteme einschlafen oder nur mehr sehr schwach sind. Weniger steil wird der Startplatz dadurch aber nicht. Bei nasser Wiese ist sogar allergrößte Vorsicht geboten, damit man nicht abrutscht. Es gäbe kein Halten mehr...

Kranzhorn – so richtig gemütlich

Wir sitzen vor der Hütte auf der Kranzhornalm und behalten unsere Jacken an. Die Sonne scheint, aber sie hat kaum mehr Kraft. Der Herbst schreitet voran. Bald wird der Wirt die Hütte für den Winter schließen. Dann kehrt endgültig Ruhe ein. Aber jetzt gibt es noch mal lecker Kuchen, während sich der eine für das alkoholfreie Weißbier entscheidet und der andere für den heißen Kakao.

Das Angenehme im Herbst: Anders als ►



← Tiefblick auf Bad Reichenhall: Der Startplatz am Staufen eignet sich nicht für Hike+Fly-Einsteiger, der an der Zwieselalm schon.

© STEFAN WIEBEL

beim Streckenfliegen muss man sich keine großen Gedanken über den Startzeitpunkt machen. Es geht vermutlich so oder so relativ schnell hinab ins Tal. Also genießen wir die Sonne, die wunderbare Aussicht über das Inntal, auf den Kaiser sowie die Zillertaler Alpen – und natürlich den Kuchen.

Das Kranzhorn liegt südlich neben dem Heuberg, und direkt über seinem 1.368 Meter hohen Gipfel verläuft die Grenze zwischen Österreich und Deutschland. Die Startwiese breitet sich auf etwa 1.280 Metern südöstlich unterhalb des Gipfels aus, also auf der österreichischen und damit legalen Seite. Wir steigen vor dem Flug aber noch hinauf zum Gipfel, der sich wie eine kleine Felskanzel hinaus über das Inntal schiebt. Es ist nicht gerade einsam – wie immer an einem der letzten schönen Herbsttage – aber wieso sollten die Wanderer anders empfinden als wir Flieger?

Als wir am Startplatz unsere Schirme ausbreiten, ist uns der Neid vieler Ausflügler gewiss. „Ach wie schön wäre es, jetzt auch so entspannt ins Tal zu gleiten“, sagt eine ältere Dame. „ich beneide sie!“ Mit gutem Grund: der Flug ist ein Traum, so ruhig, so friedlich, einfach wunderschön. Nur zu kurz!

Taubensee – Startplatz mit Badestrand

Ein Startplatz direkt am See? Na ja, nicht ganz, aber fast. Der abflusslose Taubensee

liegt auf 1.138 m Höhe und ist damit einer der höchstgelegenen Seen Deutschlands. Die Grenze zwischen Deutschland und Österreich läuft quer durch den See, und tatsächlich kann man darin baden. Die Wassertemperatur sorgt aber selbst im Hochsommer dafür, dass die Sache nicht zum Strandurlaub auswächst. Während sich der See in einer Senke versteckt, liegt rund 300 Meter entfernt die Taubenseehütte (1.165 m, www.taubensee.at) – mit einem wunderbaren Panorama über Kössen und den Wilden Kaiser.

Ich steige zunächst etwas weiter westlich auf, zur Exenbergeralm. Wie es sich gehört, frage ich den Bauer, ob ich bei ihm starten darf. Aber zeigt sich nicht als großer Gleitschirm-Fan: „Nein, das mag ich gar nicht. Da haben ein paar von euch mal den Zaun niedergerissen und nicht mehr aufgebaut. Geh’ rüber zur Taubenseehütte und frag’ da.“

Gesagt, getan. Ein Hollersirup gegen den Durst, dann die Wirtin gefragt: „Na klar, kannst du hier starten, aber halt Abstand zu den Viechern.“ Das versteht sich von selbst.



↓ So oft gesehen, nie wahrgenommen: Der Startplatz bei der Taubenseehütte (gegenüber Kössen/Unternberghorn).

Von der Hütte steige ich zehn Minuten westwärts hinauf bis auf etwa 1.200 Meter. Hier liegt auf der Südseite der Rauhen Nadel eine Wiesenkuppe, die nach Südosten und Süden kontinuierlich steiler werdend abfällt. Zwar ist der Boden uneben, aber dafür grasbewachsen und es gibt es keine Hindernisse.

Wichtig ist es auch hier, den Bayrischen Wind zu beachten. Was gegenüber am Unternberghorn dafür sorgt, dass auch Anfänger jeder Menge Airtime sammeln können, kann hier den Start unmöglich machen. Der Bayrische Wind wird an thermischen Tagen regelmäßig so stark, dass der gesamte Felsriegel zwischen Kössen, Unterwössen und Schleching komplett überspült wird. Selbst die Profis bei den X-Alps 2017 hatten größte Probleme, gegen den Nordwind im Achental die Kampenwand fliegend zu erreichen. Im Herbst stellt sich das Problem zwar nicht oder nicht so stark, dessen bewusst sein sollte man sich dennoch.

Staufen und Zwiesel – Nationalparkblick garantiert

Der Staufen ist ein fantastischer Berg: Er schließt von Westen her eine Kette von Gipfeln ab, die für uns Flieger bei passender Wetterlage eine wunderbare Thermik-Autobahn bilden. Am Hochstaufen, dem östlichsten Berg, bricht diese Kette urplötzlich auf. Steht man am Gipfel, schaut man fast wie bei Google Earth nach Salzburg oder Bad Reichenhall hinunter... Dazu noch das Reichenhaller Haus: Wie ein Schwalbennest klebt die, auch Staufenhaus genannte, Hütte direkt unter dem Gipfel. Angesichts der Lage, der netten Pächter und der guten Küche kann

man ein Hike & Sleep & Fly in Betracht ziehen. Von Mitte Mai bis Mitte Oktober ist in der Regel geöffnet.

Eine gute halbe Stunde nach Westen liegt der Mittelstaufen, wo die Reichenhaller Flieger direkt vom Gipfel starten. „Ein besonderes Fleckerl“, sagt Christian Lobensommer, einer der erfahrenen Locals, „vor dir breiten sich die Berchtesgadener Alpen in ihrer ganzen Pracht aus. Der Startplatz ist aber sehr anspruchsvoll! Zwar breitet sich direkt auf dem Gipfel ein kleines Wiesenplateau aus, aber dieses bricht richtig steil nach Süden ab. Da sollte schon ein wenig Wind von vorne blasen und ein souveräner Rückwärtsstart ist Pflicht!“

Steigt man zu Fuß von Bad Reichenhall hinauf zum Staufen, kommt man eine halbe Stunde unterhalb des Grates an der Barthelmahd vorbei. Früher wurde hier häufiger geflogen, denn es geht so steil hinab, dass man auch mit den Fluggeräten der Gleitschirm-Urzeit den Landeplatz erreichen konnte. Mittlerweile hat dieser Startplatz seine Bedeutung verloren und ist ziemlich zugewachsen. „Die Bartlmahd steht zwar in der DHV-Geländedatenbank“, so Christian, „aber ich kenn’ keinen, der dort in letzten 10 Jahre gestartet ist.“

Anders die Zwieselalm mit der gleichnamigen Hütte und dem Kaiser-Wilhelm-Haus direkt daneben: Einfacher, wenn auch etwas steiler Wiesenstartplatz plus Hütte daneben – das ist eine Formel, die für Beliebtheit sorgt. An der Zwieselalm starten übrigens auch alle Jahre wieder die Flieger im Rahmen des legendären Graziman, ein Triathlon bestehend aus Biken, Berglauf, Gleitschirmfliegen. Im Frühjahr, wenn am Predigtstuhl, dem



Finanzkauf

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



Anzeige

... schon geschaut wann der nächste **2 Jahres-Check** fällig ist?

PARASHOP-Kunden genießen den BESTEN Service

www.parashop.at | pier@parashop.at

Details zum Finanzkauf findet ihr auf unserer Homepage.
Fon: +49 (0) 8326 - 380 36
www.oase-paragliding.com

↓ Kühe können sich an Gleitschirme gewöhnen - so wie hier an der Kampenwand. Bei Hike+Fly-Touren heißt es: Rücksicht, „kleine Kuhkunde“.



Hike+Fly zwischen Inntal und Königssee

Auf www.dhv.de/db3/gelaende/ bekommst Du einen Überblick über die zugelassenen Fluggelände. Wichtig zu wissen: Der DHV bemüht sich zwar, dass diese Informationen so aktuell wie möglich sind, letzten Endes hängt die Qualität der Daten aber vom jeweiligen Geländehalter ab, der die Daten pflegt. Es empfiehlt sich immer, zusätzlich auch auf den Webseiten der jeweiligen Clubs in der Region nachzuschauen

Heuberg Ø 835 m, SW, Nussdorf

Startplatz 1.338 m – sehr steile Wiese direkt beim Gipfelkreuz

Landeplatz 503 m – große Wiese mit Windsack am südlichen Ortsrand von Nussdorf, einfach

Parken Sportplatz in Nussdorf

Aufstieg a) Direkt vom Inntal steil und direkt auf der Westseite den Berg hinauf, ca. 2 h
b) Im Uhrzeigersinn an der Nordflanke des Heubergs hinauf und über die Daffneralm dann von Osten zum Gipfel; ca. 2:30 h. Etwas länger, aber Einkehr möglich.

Geländehalter Gleitschirmclub Inntal, www.gleitschirmclub-inntal.de

Hinweise Starke Talwinde beachten – morgens Süd, später von Nord. An thermischen Tagen weht auch am Startplatz ab mittags der bayrische Wind – Lee!
Das Inntal ist besonders föhnanfällig!

Kranzhorn Ø 805 m, SO–S, Erl

Startplatz 1.280 m – breite Wiese einige Meter oberhalb der Kranzhorn-Alm. Einfach; geeignet für Hike + Fly-Einsteiger.

Landeplatz 475 m in Erl – Achtung: es gibt keinen offiziellen Landeplatz! Unbedingt nur auf gemähten Wiesen landen – idealerweise auf den Feldwegen zwischen den Wiesen.

Parken Kranzhorn-Parkplatz: 4,3 km von Erl aus hinauf Richtung Erler Berg. Nach 2,4 km in Linkskurve nach links abbiegen bis zum Parkplatz im Wald.
Problem: Nach dem Flug das Auto holen...

Aufstieg a) Vom Parkplatz ca. 1:15 h – je nach Weg.
b) Direkt vom Inntal aus (Ortsteil Scheiben) steil und direkt auf der Südwestseite des Bergs; ca. 2 h

Hinweise Siehe Heuberg
An sonnigen Herbsttagen trägt es manchmal über der Sonnwand (steile Felswand zwischen Kranzhorn und Kienberg)

Taubensee Ø 605 hm, SO, Kössen

Startplatz 1.200 m – grasige Kuppe südlich der Rauhen Nadel, die nach Südosten immer steiler wird. Uneben, aber hinderisfrei. Weidegebiet!

Landeplatz 595 m – Wiesen in Kössen. Bis zum Landeplatz bei der Bergbahn langt es ohne Thermik nicht. Und direkt bei der Ortschaft gibt es keinen offiziellen Landeplatz. Unbedingt nur auf gemähten Wiesen landen – idealerweise auf den Feldwegen zwischen den Wiesen

Parken Parkplatz beim Waldschwimmbad

Aufstieg Ausgeschilderter Wanderweg zur Taubenseehütte und von dort nach Westen auf die Kuppe, ca. 1:45 h

Hinweise Achtung an thermischen Tagen auf den Bayrischen Wind: Er überspült den Startplatz und man fliegt komplett im Lee! Düseneffekte in der Entenlochklamm: Höhere Windgeschwindigkeiten / Turbulenzen am Beginn der Engstelle

Zwieselalm, Bartlmahd, Mittelstaufer

Startplatz 1.380 / 1.430 / 1.618 m, Ø bis 1.118 hm, S, Bad Reichenhall
Zwieselalm, 1.380 m SO-SW: Steile, etwas unebene Wiese östlich der Hütte. Kein Start bei Seitenwind!
Bartlmahd, 1.430 m: Steile, enge, mittlerweile ziemlich zugewachsene latschen- und felsdurchsetzte Wiese im Aufstieg zum Mittelstaufer. Wegen der Bäume ringsum kein Start bei Seitenwind!
Mittelstaufer 1.657 m: Recht ebene Wiese auf dem kleinen Gipfelplateau, aber sehr steil abfallend! Ein Startabbruch ist fast unmöglich – nur für erfahrene Piloten.

Landeplatz Weitwiese (500 m): große Wiese nördlich neben der ST2101 von Bad Reichenhall nach Schneizreuth – einfach, aber an thermischen Tagen starker Talwind (= Ostwind).
Alternative: Bundeswehr-Sportplatz

Parken Mehrere Parkplätze in der Umgebung der Kaserne

Aufstieg Steil und südseitig über Wanderweg E4 ca. 3 h bis zum Gipfel. bzw. 30 min weniger bis zur Bartlmahd
Zwiesel: südseitig über den ausgeschilderten Maximiliansweg, ca. 2:30 h

Hinweise Achtung: an thermischen Tagen auf den Bayrischen Wind achten: Zunächst nur ein Seitenwind, der für Turbulenzen sorgt, überspült ab dem späten Vormittag die Startplätze. Unter Grat fliegt man dann komplett im Lee. Extreme Turbulenzen!
An solchen Tagen nicht zu weit Richtung Thumsee fliegen: dort höhere Windgeschwindigkeiten wegen Düseneffekt
Zwieselalm im Frühjahr Sprungbrett zu längeren Streckenflügen

Geländehalter GSC Albatros Bad Reichenhall e.V.; www.gleitschirmclub-reichenhall.de

Hütte www.dav-badreichenhall.de



→ Aufdrehen über Staufen
und Zwiesel mit Blick auf den
Watzmann



© CHRISTIAN LOBENSOMMER

wichtigsten Startplatz für Streckenflieger in der Region, noch zu viel Schnee liegt, gehen die Locals auch von der Zwieselalm gerne auf Strecke.

Wichtig zu wissen: Auch hier nimmt der Bayrische Wind großen Einfluss auf das Geschehen in der Luft. Im Frühjahr und Sommer wird er zunächst als Ostwind im Tal spürbar. Im Laufe des Tages reicht er immer weiter hinauf, so dass er an der Bartlmahd und der Zwieselalm zum gefährlichen Seitenwind wird. Dann sind die gesamten Südflanken extrem turbulent zu befliegen. An thermisch starken Tagen werden irgendwann sogar die Gipfel von Norden her überspült. Aber zum Glück ist damit im goldenen Gleitschirm-Herbst kaum zu rechnen...

„Kleine Kuhkunde“

Viele Hike+Fly-Startplätze werden almwirtschaftlich genutzt. Wir sollten uns daher ein paar Dinge bewusst machen, die helfen Konflikte zwischen Piloten, Sennern und Kühen zu vermeiden. Die Viehwirtschaft gibt es schon ewig und entsprechend haben die Bauern die älteren

Rechte (und meist auch die besseren Beziehungen). Wichtiger noch: Während wir Piloten uns nur zum Spaß in und über den Bergen herumtreiben, sind die Viecher das Kapital der Bauern, ihr Broterwerb. Kein Wunder, dass sie überaus besorgt um sie sind. Es liegt an uns, den Dialog zu suchen, freundlich zu sein und vor allem: Rücksicht zu nehmen!

Kühe sind schreckhaft: Sie haben zunächst eher eine lange Leitung, aber dann erschrecken sie sich manchmal umso mehr. Das betrifft Geräusche (z.B. beim Aufziehen) genauso wie den Schirm bzw. dessen Schatten.

Achtung im Frühjahr: Wenn die Kühe nach dem Winter endlich aus dem Stall raus auf die Wiesen dürfen, sind sie meist aufgeregt und besonders schreckhaft. Zu dieser Zeit besonders großen Abstand halten – egal ob beim Start, beim Überflug oder bei der Landung.

Rücksicht aufs Jungvieh: Während alte Tiere (manchmal) gelernt haben, dass von einem Gleitschirm keine Gefahr droht, gilt dies für das Jungvieh nicht. Noch mehr Abstand halten! ▽

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.



www.up-paragliders.com



Summit.XC⁴

LTF / EN B

The right tool
for the job!





Weg vom Trubel am Steinbergstein

Der nördliche Teil der Kitzbühler Alpen ist die perfekte Spielwiese für Gleitschirmflieger, die den Startplatz gerne ohne technische Hilfe erreichen möchten. Die Bergkämme ziehen sich meist in Nord-Südrichtung, sodass fast überall Ost- bzw. Weststartplätze vorhanden sind. Die Berge sind hoch genug, um keine hohe Vegetation zuzulassen, aber nicht so hoch, dass es keine Bergwiesen mehr gibt.

Text und Fotos: Josef Schwitzer

Der Wetterbericht prognostiziert diesmal schwachen Wind aus Nordost und wir entschließen uns, den 2.215 m hohen Steinbergstein in den westlichen Kitzbühler Alpen aufzusuchen. Der Ausgangspunkt für die Tour ist über die Inntalautobahn Ausfahrt Wörgl Ost, weiter ins Brixental über Hopfgarten nach Westendorf zu erreichen. Von Westendorf geht's weiter ins Windautal bis nach Rettenbach. Ab Rettenbach ist die schmale Straße mautpflichtig. Weiter bis zum Steinberghaus und von dort noch etwa 2 Kilometer bis zum Ausgangspunkt. Dieser befindet sich am Anfang des Almgeländes an der kleinen Jagdhütte Ahornau, die ostseitig an der Straße steht. Westseitig der Straße gibt es eine schmale Brücke, die über die Windauer Ache führt. Das Auto kann man hier stehen lassen. Sinnvoll ist es jedoch, erstmal noch ein Stück weiter zu fahren, um sich die Landemöglichkeiten anzuschauen.

Der Aufstieg beginnt auf 1.049 m msl an der besagten schmalen Brücke. Die Markierungen sind zahlreich und die Route ist, durch das hier noch weglose Gelände, gut zu finden. Nach etwa 10 – 15 min Gehzeit mündet die Aufstiegsroute in einen schattenspendenden Fichtenwald. Die Markierungen sind auch im weiteren Verlauf noch recht zahlreich, der Steig ist ab hier gut erkennbar, wird jedoch teilweise recht steil. Der Vorteil: Man macht ordentlich Höhenmeter. Es sind ja knapp 1.200 m.

Nach etwa 1 ¼ bis 1 ½ Stunden erreicht man die Lagfeldalm auf 1.668 m msl. Gut die Hälfte des Weges hat der ParaAlpinist nun bereits hinter sich. Die verschneiten Berge der Hohen Tauern, allen voran der Großvenediger, kommen hier ins Blickfeld. Im weiteren Verlauf führt der Weg in Richtung Südwest und ist nicht immer eindeutig erkennbar. Aber auch hier hat man mit Markierungen nicht gespart und diese helfen dem Wanderer, die richtige Route zu finden.

Startplatz

Auf 1.900 m msl ist bereits ein schöner Startplatz in Richtung ONO: Eine flache Bergwiese, in Startrichtung immer steiler werdend, ideal, um bei mäßigem Wind aus dieser Richtung das Weite zu suchen. Bis zum Gipfel sind es noch 300 Höhenmeter, es lohnt sich in jedem Fall den restlichen Weg zu absolvieren, denn der Steinbergstein ist ein toller Aussichtsberg. Bei schönem Wetter reicht die Fernsicht vom Wilden Kaiser im Norden bis zum Alpenhauptkamm im Süden. Im Almbetrieb gibt es viele kleine Bächlein. Bei Almbetrieb sind diese jedoch mit Vorsicht zu genießen, denn Kühe verrichten ihr Geschäft da, wo sie gerade stehen. Ab dem besagten Startplatz auf 1.900 m nach ca. 10 Gehminuten ist ein Schild mit dem Hinweis Quelle zu finden. Direkt an dieser Quelle ist das Wasser unbedenklich. Der Weg führt nun weiter in nordwestliche Richtung, teils flach, teils recht steil, bis auf einen schwach ausgeprägten Grat, der zum Steinbergstein ►

↑ Der Aufstieg über die Ostflanke des Steinbergsteins kann im Hochsommer zu einer schweißtreibenden Angelegenheit werden. Belohnt wird man durch einen schönen, wenn auch nur wenig ausgeprägten Gipfel mit herrlicher Aussicht vom Wilden Kaiser bis in die Hohen Tauern.

← Einen idealen Startplatz in südwestliche Richtung gibt es etwa 150 Meter nordwestlich vom Gipfel. An Tagen mit normalen thermischen Bedingungen findet man hier ab Mittag fast immer Anschluss auf dem Weg nach oben.



↑ Der Nordoststartplatz befindet sich etwa 60 Höhenmeter unterhalb des Gipfels an der Aufstiegsroute. Startrichtungen von N – O sind hier möglich.

→ Landemöglichkeiten gibt es im Almgebiet am Ausgangspunkt. Diese Flächen sind aber nur im Frühsommer und Spätherbst, also außerhalb der Weidezeiten, nutzbar.



Gipfel führt. An dieser Stelle, etwa 60 HM unter dem Gipfel, wird die Sicht zum Wilden Kaiser wieder frei und es gibt auch einen schönen Startplatz für Windrichtungen aus N und NO.

Die wenigen Meter bis zum Gipfel sind im leichten Anstieg schnell erledigt. Nach 1.160 Höhenmetern und ca. 2 ½ - 3 Stunden Gehzeit, steht man auf einem der herrlichsten Aussichtsberge der Kitzbühler Alpen. Um ins Windautal zu fliegen, welches an der Ostseite des Steinbergsteins liegt, muss man den kleinen Abstieg von 60 HM in Kauf nehmen. Das Startgelände an der Aufstiegsroute ist mäßig steil und nimmt im Verlauf an Steilheit zu. Ideal für Solo- und auch für Doppelsitzerpiloten.

Leider stellen wir am Gipfel fest, dass der Wind nicht wie vorhergesagt aus NO, sondern aus nordwestlicher Richtung kommt, eigentlich die ungünstigste Windrichtung an diesem Berg. Ist dies der Fall, gilt es erstmal abzuwarten. Es gibt sehr schöne Start-

plätze in Richtung Südwesten. Ist der Sonnenstand so weit fortgeschritten, dass diese Hänge von der Sonne aufgeheizt werden, kann man darauf bauen, dass die Ablösungen ausreichen, um gefahrlos nach Südwesten zu starten. Das bedeutet allerdings, dass man nicht ins Windautal fliegt, wo das Auto steht, sondern in die Kelchsau, das westliche Paralleltal des Windautales. In den Sommermonaten, an einem thermisch halbwegs aktiven Tag, besteht natürlich immer die Möglichkeit, so viel an Höhe zu machen, dass man den Grat mit ausreichendem Sicherheitsabstand überqueren und das Tal wechseln kann, zumal sich der Grat in Richtung Nordwesten immer mehr absenkt und nach dem Rainkarkopf ein Höhenminus von ca. 250 HM gegenüber dem Steinbergstein aufweist. So haben wir es gemacht. Sollte man dies nicht schaffen, geht der Flug unweigerlich nach Kelchsau. Vom Startplatz aus sieht man nicht ins Tal, doch es gibt südlich von Kelchsau landwirtschaftlich genutzte Flä-

chen, die zwar recht schmal sind, aber lang genug, um problemlos zu landen. Ist Südwestwind angesagt, ist es ohnehin sinnvoller, den alternativen Aufstieg von dieser Seite zu wählen.

Beim einem Flug ins Windautal stehen genügend Landemöglichkeiten zu Verfügung. Solange Almbetrieb herrscht, in der Regel ab Mitte Juni bis Ende September, ist das Landen auf den Almwiesen nicht empfehlenswert. Rinder sind meist nicht an heranfliegende Gleitschirmflieger gewöhnt

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.

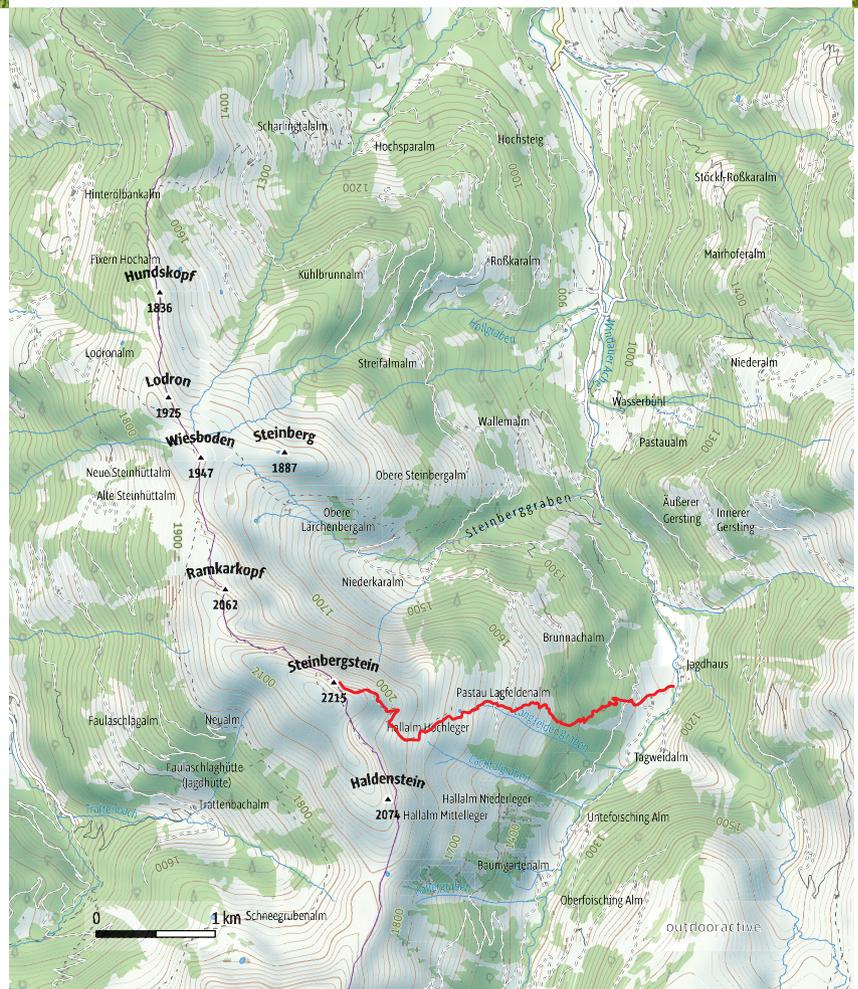


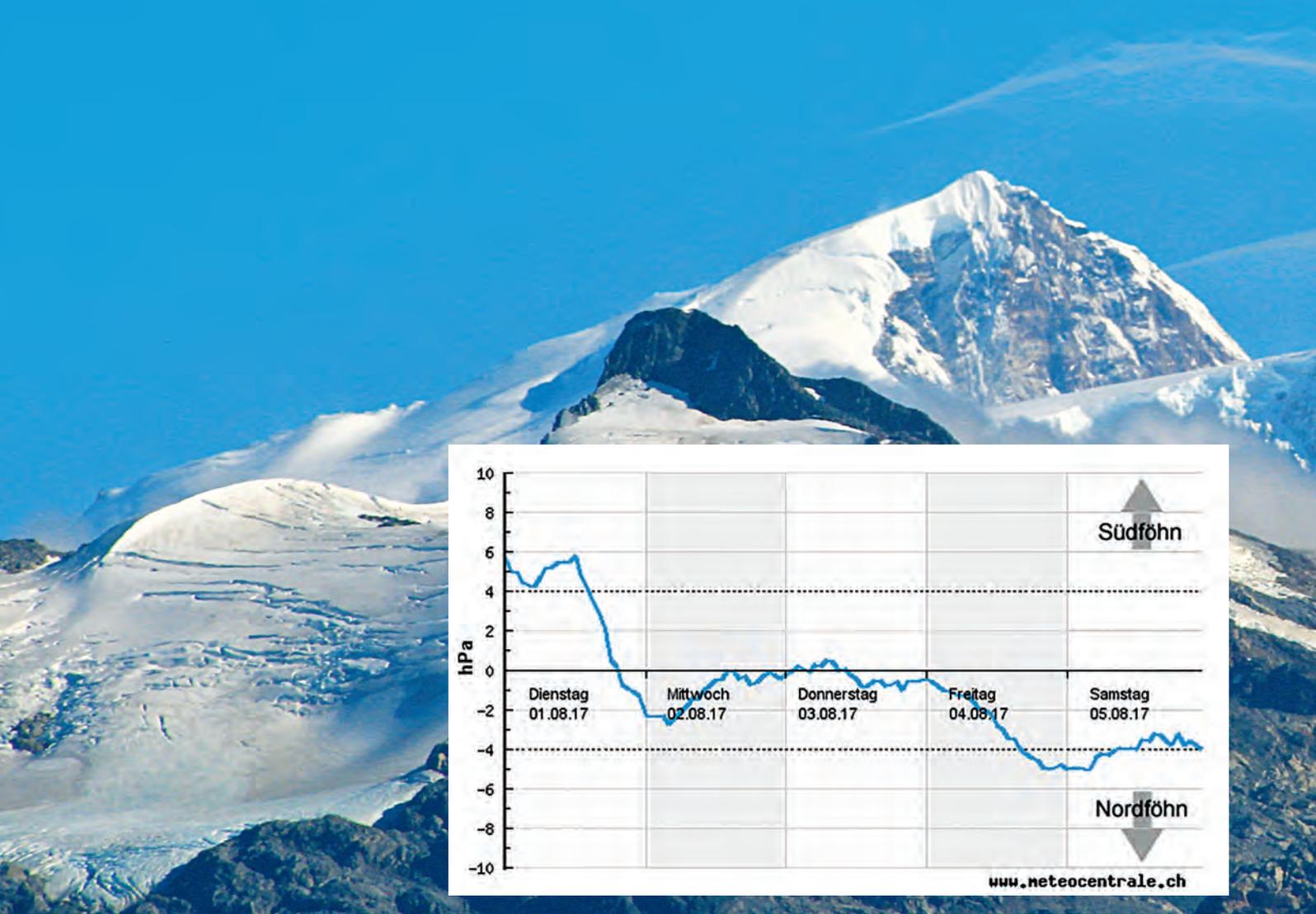
Lage	AT, Bundesland Tirol, Westliche Kitzbühler Alpen
Anreise	A12 Ausfahrt Wörgl Ost, Hopfgarten, Westendorf, weiter ins Windautal
Ausgangspunkt	Jagdhaus in der Hinteren Windau (Route rot in der Karte zu sehen)
Höhenunterschied	1.160 M
Stützpunkte	keine
Gehzeit	2,5 – 3 Stunden
Startrichtung	N – O und SW
Landung	Kein offizieller Landeplatz. Nur gemähte Wiesen benutzen. Im Almgebiet nur dann landen, wenn kein Weidebetrieb.
Karten	Alpenvereinskarte Nr. 34/1 Kitzbüheler Alpen, West
Gefahren	Ab Mittag kräftige Talwinde einkalkulieren.

und laufen panisch davon. Verletzungen, sowohl bei Mensch als auch Tier, sind vorprogrammiert und der Ärger kommt noch dazu. Besser ist es, sich eine Landemöglichkeit in der Nähe des Berggasthofes Steinberghaus zu suchen. Vorsicht: Es gibt in der Hinteren Windau mehrere Materialseilbahnen, die zur Versorgung von Almen und Hütten dienen. Die Seilbahn auf die Lagfeldalm ist allerdings abgebaut.

Tourencharakter

Die Tour ist technisch sehr einfach. Der Weg ist gut markiert und es gibt keine ausgesetzten Stellen. Der Höhenunterschied von knapp 1.200 Höhenmetern erfordert eine mittlere bis gute Kondition. Ausreichend Flüssigkeit mitzunehmen ist wichtig, da es auf etwa 2/3 der Tour keine schattenspendenden Bäume gibt und die Ostseite bereits am frühen Morgen in der Sonne liegt. Flugtechnisch ist zu beachten, dass am Südweststartplatz die Ablösungen ab Mittag recht heftig werden können. Genauso ist auch mit kräftigen Talwinden am Nachmittag zu rechnen. ▽





Der temperierte Föhn

Ob und wie stark der Föhn bläst, hängt nicht nur von Luftdruckdifferenzen ab. Die Temperatur- und Feuchteschichtung der Luftmassen hat auch einen nicht zu unterschätzenden Einfluss.

Text und Grafiken: Lucian Haas

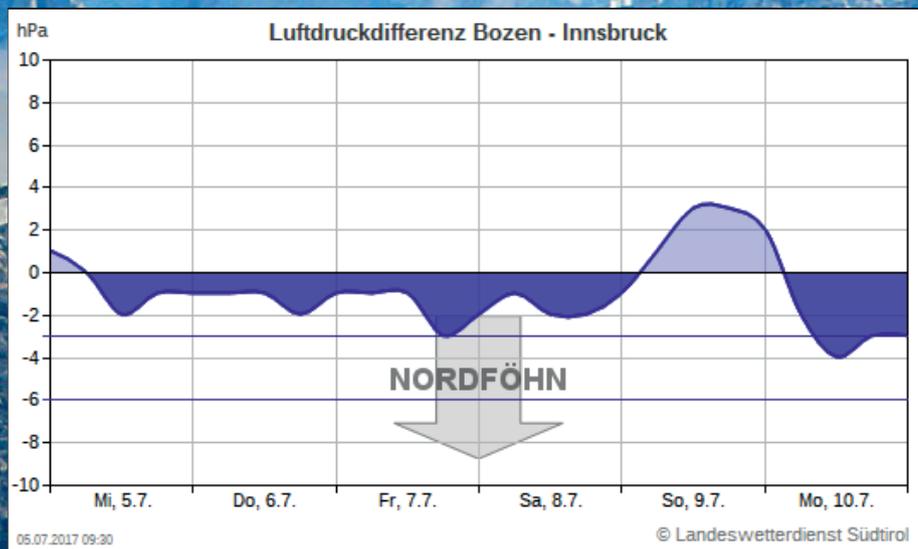
Die einfache Föhnlehre, die Flugschüler im Meteo-Unterricht zu hören bekommen, besagt: Damit Föhn über einem Gebirgszug wie den Alpen auftritt, braucht es einen Luftdruckunterschied zwischen der einen und anderen Seite des Gebirges. Der Wind weht vom Hoch zum Tief. Wenn also auf der Südseite der Alpen ein Hochdruck-

gebiet liegt und nördlich davon ein Tief, wird der Wind direkt von Süden aus über das Gebirge gelenkt. Je stärker diese Druckdifferenz ist, desto stärker wird auch der Südföhn blasen. Bei umgekehrten Druckvorzeichen kommt es entsprechend zum Nordföhn.

Um eine Föhnsituation einschätzen zu können, werden Messstationen auf beiden Seiten der Alpen herangezogen und deren

Luftdruckdifferenz ermittelt. Eine typische Achse dieses Messvergleiches ist Innsbruck-Bozen für die Zentralalpen oder Zürich-Lugano für die Schweizer Alpen. Dafür sind sogar sogenannte Föhnprogramme auf Meteo-Seiten im Internet zu finden, die jeweils die Entwicklung dieser Druckdifferenzen für die nächsten Tage zeigen.

In manchen Föhnprogrammen ist bei vier



Zwei typische Föhnogramme. Sie zeigen die Luftdruckunterschiede zwischen Bozen und Innsbruck in der ersten August- (links) und der ersten Juliwoche (rechts). Nur einzelne Tage wären demnach als Föhntage zu werten. Die meiste Zeit konnte ohne Föhn geflogen werden.

Links:

Zürich-Lugano: www.meteocentrale.ch/de/wetter/foehn-und-bise/foehn.html

Innsbruck-Bozen (1): www.wetteralarm.at/de/wetter/foehndiagramme/foehn-in-den-alpen.html

Innsbruck-Bozen (2): wetter.provinz.bz.it/foehndiagramm.asp

Hektopascal Druckdifferenz eine Hilfslinie eingezeichnet. Sie soll zeigen: Über den Daumen gepeilt sollte man ab eben diesen vier Hectopascal damit rechnen, dass der Föhn auf den Bergen spürbar wird. Gehen die Druckkurven sogar Richtung acht Hectopascal Differenz, kann aus dem Föhn ein heftiger Föhnsturm werden, der dann auch bis tief in die Täler durchgreift. Gleitschirmflieger sollten freilich die Regel beherzigen, besser nur bei weniger als drei, maximal vier Hectopascal Druckdifferenz in die Luft zu gehen, um auf der sicheren Seite zu sein.

Allerdings gibt es Föhnsituationen, die sich nicht so recht an die Pi-mal-Daumen Regel

der genannten Druckdifferenzen halten. Manchmal kann es passieren, dass schon bei drei Hectopascal ein Föhn unerwartet stark ausfällt, während auch bei sechs Hectopascal gelegentlich der Föhn vielerorts nur sehr gemäßigt spürbar wird. „Föhn ist eben nicht gleich Föhn“, sagen dann die einen, können aber dennoch nicht so recht erklären, woher die Launen des Föhns denn kommen.

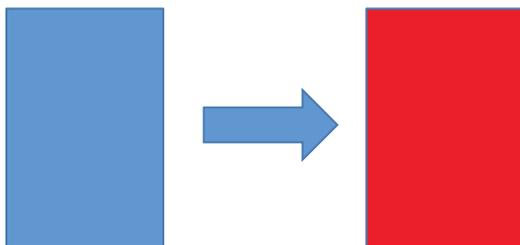
Im Folgenden sei ein wenig Nachhilfe gegeben, um zumindest in Ansätzen das Phänomen verstehen zu können. Eine Anleitung zur spezifischen Föhnprognose ist das aber nicht. Denn um den Föhn lokal in seiner zeitlichen Entwicklung und Stärke in den

verschiedenen Höhenschichten prognostisch immer korrekt zu erfassen, reichen aktuell selbst die besten Wettermodelle nicht aus.

Kalt drängt zu warm

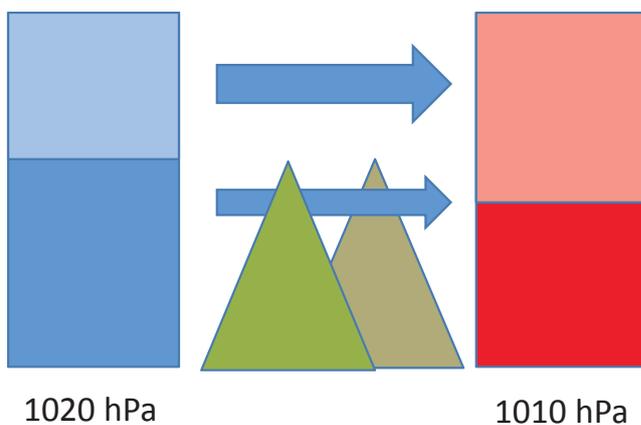
Neben dem Luftdruckunterschied gibt es noch eine zweite treibende Kraft für den Wind, der über die Berge streicht: die Temperaturdifferenzen der Luftmassen. Da ein langes Gebirge wie die Alpen als Barriere wirkt, können die Berge unterschiedlich temperierte Luftmassen auch längere Zeit voneinander trennen. Kältere Luft weist eine höhere Dichte auf als Warmluft. Eine höhere ►

Hydrostatisches Druckgefälle



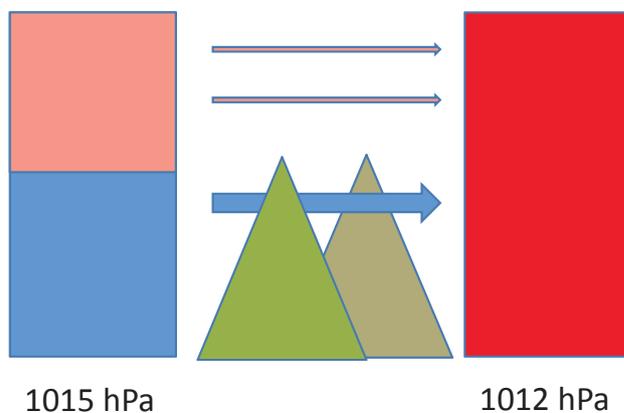
1 | Kühle Luftmassen haben eine größere Dichte als warme. Weil Luft fluide Eigenschaften wie eine Flüssigkeit besitzt, führt dieser Dichteunterschied zu einem hydrostatischen Druckgefälle. Die kühlere Luft fließt zur wärmeren hin.

Hochreichender Föhn



2 | Bei einer typischen Föhnlage herrschen nicht nur starke Druckdifferenzen zwischen der Nord- und Südseite der Alpen. Auf beiden Seiten lagern, durch die Berge getrennt, auch unterschiedlich temperierte Luftmassen. Je größer die Temperaturunterschiede in allen Höhen sind, desto mehr verstärken hydrostatische Effekte den Föhn.

Seichter Föhn



3 | Manchmal herrschen auch nur in den unteren Luftschichten beidseits der Alpen größere Temperaturunterschiede. Dann wird die Föhnströmung auch nur in den tieferen Bereichen durch hydrostatische Effekte verstärkt. Selbst bei eher geringen Luftdruckunterschieden entsteht auf diese Weise der sogenannte seichte Föhn.

Tipps zur Vertiefung

Wer sich etwas tiefer mit den Fragen rund um den Temperatureinfluss auf den Föhn beschäftigen will, der braucht natürlich entsprechendes Anschauungsmaterial in Form von Meteo-Karten. Eine gute, frei nutzbare Quelle für diesen Zweck stellt die Meteo-Seite www.windy.com dar. Dort kann man sich unter anderem für die wichtigen Druckniveaus 850, 800 und 700 hPa (rund 1500, 2000 bzw. 3000 Meter MSL) den Wind, die Temperatur und die Feuchtigkeit anzeigen lassen. Wird vor allem bei der Temperatur in beiden Schichthöhen eine deutliche Differenz zwischen Nord- und Südseite des Alpenhauptkammes erkennbar, muss man auch bei geringen Druckdifferenzen mit verstärkten Föhneffekten rechnen.

Der Meteo-Profi zieht besser noch Karten der sogenannten Äquivalenzpotenzialtemperatur für 800 und 700 hPa zu Rate. Bei der Äquivalenzpotenzialtemperatur werden Temperatur und Feuchtigkeit miteinander verrechnet. Je niedriger dieser Wert ausfällt, desto kühler und typischerweise auch trockener ist die Luft in der dargestellten Höhenschicht. Je deutlicher die Differenz der Äquivalenzpotenzialtemperatur auf beiden Seiten des Alpenhauptkammes ausfällt, desto stärker ist das hydrostatische Druckgefälle, das den Föhn auch bei geringen Bodendruckdifferenzen verstärken kann.

Leider sind Prognosen der Äquivalenzpotenzialtemperatur für die relevanten Druckhöhenschichten von 800 und 700 hPa nur begrenzt frei im Internet verfügbar. Sie können aber zum Beispiel im kostenpflichtigen Teil des Wetterkarten-Angebots von Meteoblue gefunden werden. Der Link: www.meteoblue.com/de/wetter/webmap

Dichte in einem „flüssigen“ Medium wie Luft bedeutet allerdings auch mehr Druck – im hydrostatischen Sinn. Kühle Luft ist, vereinfacht betrachtet, stärker komprimiert und würde sich, wenn möglich, ausdehnen. Da jeder Druckunterschied in der Natur ausgeglichen werden will, sorgt auch die temperaturbedingte, hydrostatische Druckdifferenz zwischen beiden Seiten der Alpen dafür, dass hier Luft von der kälteren zur wärmeren Seite hin drängt (s. Grafik 1).

Das passiert sogar, wenn die am Boden gemessenen Luftdruckunterschiede gar nicht sehr ausgeprägt sind. Starke Temperaturunterschiede der Luftmassen auf beiden Seiten eines Gebirges führen zu Ausgleichsströmungen über die Kämme. Sie können einen Föhn derart verstärken, dass es manchmal selbst bei nur drei Hectopascal Druckunterschied schon sehr ungemütlich werden kann.

Wenn man das temperaturgetriebene, hydrostatische Druckgefälle über den Alpen betrachtet, ist allerdings wichtig zu beachten, in welchen Höhen welche Temperaturdifferenzen herrschen. Hat man auf einer Seite Luftmassen, die vom Boden bis in große Höhen jeweils deutlich kälter sind als auf der

anderen Seite der Alpen, wird der Föhn auch in allen Höhenschichten stärker sein. In solchen Fällen entwickelt sich ein hochreichender Föhn (s. Grafik 2)

Es gibt aber auch den Fall, dass zwar die Luftmassen in den unteren Luftschichten kühl sind, darüber aber verhältnismäßig weniger kalte Luft vorherrscht. Das Temperaturgefälle von Süd nach Nord oder Nord nach Süd ist dann vielleicht bis auf Kammhöhe stark, darüber aber kaum noch ausgeprägt. Entsprechend wird der Föhn hier, hydrostatisch von den Temperatur- bzw. Dichteunterschieden angetrieben, vor allem durch die tieferen Einschnitte im Gebirge blasen, während in der Höhe gar kein so starker Wind herrscht. Solche Konstellationen werden von Meteorologen als seichter oder auch flacher Föhn bezeichnet (s. Grafik 3).

Trocken drängt zu feucht

Einfluss auf die Dichte der Luft hat nicht nur die Temperatur, sondern auch der Feuchtegehalt. Nimmt die Luft Feuchtigkeit in Form von Wassergas auf, sinkt ihre Dichte. Selbst wenn auf beiden Alpenseiten Luftmas-

sen liegen, die die gleiche Temperatur besitzen, sich aber im Feuchtegehalt stark unterscheiden, kann auch das den Föhn verstärken. Denn die dichtere trockenere Luftmasse wird jeweils zur feuchteren hin drängen.

In der Praxis wird die Stärke des Föhns also nicht nur vom Luftdruckunterschied, sondern auch von weiteren Qualitäten der Luftmassen wie Temperatur und Feuchtigkeit bestimmt – und das jeweils gemessen in den verschiedenen Höhenschichten. Für eine genauere Föhnprognose müsste man nicht nur Föhndiagramme studieren, sondern auch die lokale Temperatur- und Feuchteschichtung auf beiden Seiten des Alpenkammes kennen. Hier können sogar von Tal zu Tal, also sehr kleinräumig, spürbare Unterschiede vorherrschen. Das alles korrekt miteinander zu verrechnen, fällt dann selbst erfahrenen Meteorologen enorm schwer.

Die einfache Daumenregel, den Schirm ab drei bis vier Hectopascal Druckunterschied auf der Leeseite des Gebirges besser im Sack zu lassen und lieber Wandern zu gehen, ist da immer noch die beste Empfehlung. ▽



Bei einem großen Wettbewerb wie der gerade stattgefundenen WM in Feltre ist es selbstverständlich für die Piloten mit Livetracker unterwegs zu sein. Sie stehen ständig unter Beobachtung. Hilfe ist schnell zur Stelle. Das ist, wenn man alleine unterwegs ist, nicht der Fall und ein Livetracker kann hier Leben retten.

← Nach einer harten Landung auf dem Sportplatz kann ein Pilot nicht mehr auftreten und liegt am Boden. Über Live-track24 hat er das Problem gemeldet.

Mike Schuster (Name geändert) hat es vermutlich das Leben gerettet. Als er im Mai von der Grente aus zu einem Streckenflug startet, schaltet er auch einen Livetracker ein. Kumpel daheim in Österreich verfolgen bei der Arbeit nebenbei am Bildschirm, wie Mike schon früh in die Thermik startet und wenig später die Flanken des Defereggentals Richtung Großglockner entlang reitet. Er ist nicht allein. Auf den Karten von Livetrack24.com sind gleich eine Reihe von Piloten auf der gleichen Route zu sehen. Meter für Meter, Kilometer

für Kilometer verschieben sich ihre Positionspunkte nach Osten. Doch dann passiert es. In einer heftigen Turbulenz verliert Mike die Kontrolle über seinen Schirm und stürzt im steilen Gelände in den Hang. Er bleibt schwer verletzt, benommen, aber bei Bewusstsein liegen.

Für die Fliegerkumpel am Bildschirm ist der Unfall nicht gleich ersichtlich. Eines kommt ihnen aber seltsam vor: Während alle anderen Flugspuren weiter ziehen, bleibt Mikes Track an einer Position hängen, liefert aber weiter aktuelle Daten. Es ist kein Ort für eine sichere Hanglandung. So kommt

der Verdacht auf, dass da etwas nicht stimmt!

Es folgen etliche Telefonate. Auch mit Mike. Der kann sich an den Unfallhergang nicht erinnern, versichert aber am Telefon, dass er sich bewegen könne und alles in Ordnung sei. Er wolle nur etwas schlafen und dann ins Tal abgleiten. Doch seine Stimme klingt anders als normal. Die Kumpels beraten untereinander und entscheiden, die Bergrettung einzuschalten. Um 14.43 Uhr ist der Heli unterwegs, vier Stunden nach dem eigentlichen Absturz. Später ist im Livetrack sogar zu sehen: Mike ist mit 290 km/h Rich-

Livetrack als Lebensretter

Flüge lassen sich live auf Tracking-Server übertragen, damit andere übers Internet die aktuelle Position verfolgen können. Das ist nicht nur etwas fürs Ego, sondern auch ein Sicherheitsplus.

Text und Bilder: Lucian Haas

tung Innsbruck unterwegs – also Heli-Transport. Die Diagnose in der Klinik ergibt: Schädelbasisbruch, mehrfacher Beckenbruch, Jochbein und Ellenbogen kaputt.

Hätten seine Kumpels nicht das Livetracking verfolgt, hätten sie weder Verdacht geschöpft noch den Heli zielsicher an die Unfallstelle beordern können. Dass Mike fehlt, wäre vermutlich erst am Abend aufgefallen – möglicherweise zu spät, um ihn noch lebend retten zu können.

Per Mobilfunk oder Satellit

Livetracking bezeichnet alle möglichen

Techniken, bei denen die jeweils aktuelle GPS-Position eines Piloten für andere ersichtlich ins Internet übertragen wird. Auf den ersten Blick erscheint so etwas wie ein Angebot für Selbstdarsteller: Schaut her, wie und wo ich wieder fliegend unterwegs bin! Doch wie das zuvor beschriebene Beispiel zeigt, ist ein Livetrack auch ein großes Sicherheitsplus. Gerade wenn Piloten häufig abseits frequenter Startplätze fliegen, wo sie nicht mit ständiger Beobachtung rechnen können, kann es hilfreich sein, eine digitale Flugspur zu hinterlassen, die andere auch von Ferne noch verfolgen können.

Technisch ist das Livetracking auf unterschiedliche Weise möglich. Der Pilot muss dabei eine grundsätzliche Entscheidung treffen: Wie sollen die Daten übertragen werden? Dafür gibt es zwei Varianten: Entweder das Livetracking läuft über das Mobilfunknetz oder über spezielle Kommunikationssatelliten.

Die Mobilfunk-Lösung ist günstig und lässt sich schon mit jedem handelsüblichen Smartphone und passender Livetracking-App, aber auch speziellen Geräten wie dem Tracker von Flymaster realisieren. Ein Mobilfunk-Livetrack bietet typischerweise eine ►



Spot

Der Spot3 Messenger ermöglicht das Tracking via Satelliten des Globalstar-Systems. Diese decken fast alle Kontinente ab (nicht: Südost-Afrika und Teile Indiens). Ein Spot kann nur senden, aber nicht empfangen. Bei SOS wird eine internationale Notrufzentrale aktiviert. Daneben können per Knopfdruck auch Status-SMS wie „Alles ok“ oder „Brauche Hilfe“ an vorbestimmte Empfänger ausgelöst werden. Allerdings erfährt der Nutzer nicht direkt, ob sein Notruf auch angekommen ist.

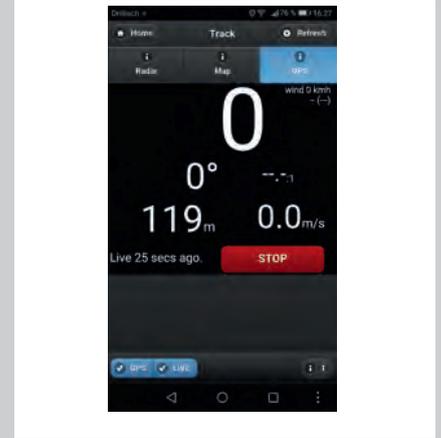
Kosten: 170 € für das Gerät plus ca. 15 € pro Monat (nur Jahresabo möglich)



Flymaster Tracker

Der Tracker von Flymaster dient einzig dem Tracking übers Mobilfunknetz (im Sekundenintervall). Dafür ist eine eigene SIM-Karte eingebaut. Vor dem Flug muss man das robuste Gerät nur einschalten, am Ende wieder ausschalten. Alles Weitere geschieht automatisch. Das Tracking läuft über einen Server von Flymaster, kann aber auch an Livetrack24 geleitet werden. Über eine SOS-Taste werden vorprogrammierte Notfall-Botschaften per E-Mail oder SMS verschickt und bestätigt.

Kosten: 149-239 € für das Gerät plus 3,99-4,99 € je Monat



Smartphone-App

Live-Tracking per Smartphone ist die günstigste Variante. Es stehen diverse Tracking-Apps zur Auswahl. Das Tracking funktioniert natürlich nur bei passender Netzabdeckung. Gute Tracking-Apps speichern die Datenpakete aus Zeiten ohne Netz zwischen und liefern diese bei wieder aufgebauter Verbindung nach. Als Sicherheitsfeature kann der Start und das Ende eines Fluges samt aktueller Position automatisch per SMS an eine voreingestellte Nummer verschickt werden.

Kosten: ein paar Euro für die App plus der Datentarif des Handys.

hohe zeitliche Auflösung von bis zu einem Punkt pro Sekunde. Allerdings setzt es für die aktuelle Positionsübermittlung eine gute Netzabdeckung voraus.

Das Livetracking via Satellit hat einen Vorteil: Es funktioniert in der Regel auch in Regionen, in denen kein Mobilfunk zur Verfügung steht. Denn die Positionsdaten werden direkt über Satelliten weitergegeben. Die üblichen Systeme nutzen dabei entweder Satelliten von Globalstar (Spot Messenger) oder Iridium (Garmin/Delorme InReach) als Relaisstationen. Satellitenfunk ist allerdings deutlich teurer, weshalb zum einen in der Regel die Position nur alle zehn Minuten aktualisiert wird. Als Lokalisierungshilfe im Notfall oder für einen Rückholer sollte das freilich ausreichen, zumal alle Geräte auch eine SOS-Taste besitzen. Wenn ein verunglückter Pilot diese drückt, wird die Verbindung zum Satelliten so zeitnah wie möglich hergestellt.

Bald könnten auch Geräte wie das von Protegear angekündigte A*Live auf den Markt kommen. Das A*Live wird sowohl Mobil- als auch Satellitenfunk beherrschen und somit die Vorteile beider Systeme in sich vereinen.

Das Jedermann-Setup

Für die einfachste und günstigste Version eines Livetrackings braucht man nur ein Smartphone mit einer passenden Tracking-App sowie ein Konto bei einem Tracking-Server. Der bekannteste Dienst ist Livetrack24.com, zu dem es verschiedene kompatible Apps für Android und iOS gibt. Diese Apps kann man vor einem Flug starten und dann, wenn gewünscht, stromsparend bei ausgeschaltetem Display im Hintergrund laufen lassen. Je nach eigenem Mobilfunk-Datentarif fallen dabei keine weiteren Kosten an.

Sicherheitstechnisch ist Livetrack24 nicht

nur deshalb interessant, weil andere den Flug im Internet verfolgen können. Eine Besonderheit ist, dass man in Livetrack24 festlegen kann, dass ausgesuchte Personen per E-Mail oder auch per SMS benachrichtigt werden, sobald man einen Flug startet und wenn man ihn beendet. In der E-Mail sind dann der Link zum Track und die Angabe der aktuellen Position enthalten.

Bei manchen Apps kann man am Ende eines Fluges diese Nachricht sogar noch mit verschiedenen, voreingestellten Status-Botschaften kombinieren – von „Alles ok“ bis zu „Ich brauche Hilfe“. Dabei lassen sich in Livetrack24 vorab verschiedene Regeln festlegen, wer welche Botschaften auf welchem Weg erhalten soll. Beispielsweise ist es möglich, dass nur bei ernsthaften Problemen neben der E-Mail auch eine (kostenpflichtige) SMS an einen oder mehrere voreingestellte Empfänger geht, damit diese schneller reagieren können. Auch der Tracker von Fly-



InReach

Die InReach-Geräte (von Garmin oder früher Delorme) kommunizieren über Iridium-Satelliten mit garantiert weltweiter Abdeckung. Ihr Hauptvorteil liegt darin, dass die Geräte überall auch SMS oder kurze E-Mails senden und empfangen können. Der Garmin InReach Explorer+ bietet zudem noch eingebaute Topo-Karten. Ein SOS-Ruf wird über eine internationale Notrufzentrale und voreingestellte Adressen abgesetzt. Der Nutzer erhält eine Empfangsbestätigung.

Kosten: 295-499 € je nach Modell plus mindestens 23 € pro Nutzungsmonat (einzeln aktivierbar)

master lässt sich so konfigurieren, dass die Daten an Livetrack24 gehen. Drückt man den großen roten SOS-Knopf, wird eine entsprechende Notfall-Meldung ausgelöst.

Die Abenteurer-Variante

Wer wirklich überall auf der Welt Tracking nutzen und Notfallmeldungen absetzen können will, der muss auf die Kommunikation per Satellit setzen. Jahrelang waren die Spot-Geräte hierfür die verbreitetste Lösung. Allerdings bietet Spot nicht wirklich eine globale Abdeckung, zudem ist die Kommunikation nur einseitig möglich, das heißt: am Spot selbst können keine Nachrichten empfangen werden.

Die beste Sicherheits-Lösung für Hike-and-Fly-Abenteurer und Quer-durch-die-Pampa-Flieger stellen aktuell die Geräte der InReach-Serie von Garmin (früher: Delorme) dar. Das Spitzenmodell InReach Explorer+ ist ein vollwertiges GPS mit topographischen Karten



Protegear A*Live

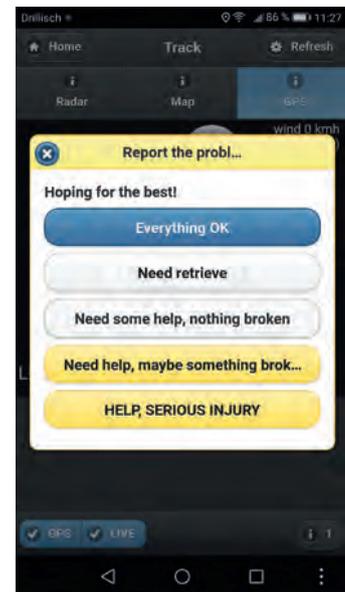
Die deutsche Firma Protegear will bis Ende 2017 den Tracker A*Live auf den Markt bringen. Der A*Live nutzt Mobilfunk (hohe Trackingrate), schaltet bei Bedarf aber auf das Iridium-Satellitennetz um und bietet darüber hinaus die gleichen Möglichkeiten wie InReach-Geräte. Neben dem Notruf per SOS-Taste hat das A*Live eine automatische Crash-Erkennung (Totmann-Schaltung) integriert. Es kann selbständig Hilfe rufen, wenn der Pilot bewusstlos ist.

Kosten (geplant): 490 € für das Gerät, 49 € Grundgebühr pro Jahr plus 19 € pro Nutzungsmonat

direkt auf dem Gerät. Es hat einen barometrischen Höhenmesser sowie elektronischen Kompass integriert.

Ein herausragendes Merkmal von inReach ist die Zwei-Wege-Kommunikation per SMS. Überall auf der Welt kann man kurze Texte senden und auch empfangen. Das kann wichtig sein, um im Notfall seine Lage auf Rückfrage von Rettungshelfern genauer beschreiben zu können, oder um selbst fernab der Zivilisation bei einem Hike-and-Fly-Trip noch hilfreiche Wetterinfos zu erhalten.

Daneben bieten die Geräte auch eine SOS-Funktion. Drückt man die entsprechende Taste, wird ein automatisierter Alarm an eine internationale Notfall-Zentrale abgesetzt. Zusätzlich können auch hier private Notfallnummern hinterlegt werden, die ebenso per SMS informiert werden. ◀



↑ Am Ende eines Fluges kann der Pilot bei Livetrack24 wählen, mit welcher Status-Meldung eine SMS an einen voreingestellten Empfänger gesendet werden soll.



↑ Eine Notfall-SMS, wie sie von Livetrack24 bei Bedarf verschickt werden kann. Der Umfang der gesendeten Informationen kann vorab vom Nutzer festgelegt werden.



→ Kompromisslos auf schnelles Gleiten ausgelegt: Der aktuelle Serienhochleister POISON X-ALPS des deutschen Herstellers skywalk.

Volle Fahrt voraus

Neue Konzepte für die Pitch Kontrolle

Mit 50 km/h im Beschleuniger durch unruhige Luft brettern? Das wäre mit einem Serienschirm noch vor wenigen Jahren undenkbar gewesen. Immer mehr moderne Gleitschirme erlauben, den Anstellwinkel mit den hinteren Tragegurten zu kontrollieren. Stimmt das Konzept, können Turbulenzen bis zu einem gewissen Grad ausgeglichen werden. Das Leistungsplus beim beschleunigten Gleiten ist enorm. Viele Hersteller optimieren deswegen ihre Dreileiner-Modelle für die Pitch Control, die ihre Wurzeln im Wettkampfsport hat.

Text: Christoph Kirsch

Wer mit Wettkampfpiloten der ersten Stunde spricht, erfährt schnell: Die Elite der Gleitschirmflieger hat schon immer nach Wegen gesucht, in turbulenter Luft möglichst lange im Fußgas stehen bleiben zu können, um sich beim beschleunigten Gleiten einen Vorteil zu verschaffen. „Bis zu einem gewissen Grad lassen sich Nickbewegungen gut mit dem Fußbeschleuniger ausgleichen, was allerdings viel Beinarbeit und Kondition erfordert. Ein anderer Weg ist, Turbulenzen mit den hinteren Tragegurten abzufangen sowie den Schirm auf Spur zu halten. Das haben wir schon in den Neunzigern so gemacht“, erinnert sich Stephan Stiegler, Weltmeister von

1995. „Bei den früheren Vier- oder Fünfleinern machte das allerdings nur bedingt Sinn. Zog man im Gas stark an den hinteren Tragegurten, knickte das Profil durch, was letztendlich Stabilität kostete und den Schirm sogar instabiler machte. Große Klapper mussten du sowieso mit der Bremse verhindern“, so „Stieglaир“, der heute mit AIRDESIGN eine eigene Gleitschirmmarke am Start hat.

Dynamik nahm die Entwicklung der Pitch Control auf, als im Jahr 2009 die ersten Zweileiner auftauchten. Beim Weltcupfinale im italienischen Poggio Bustone schockte Ozone die Konkurrenz mit zwei Prototypen, die allen anderen Geräten um Welten überlegen waren. Neben der Reduzierung des Luftwiderstands durch die Einsparung der dritten Leinenebene lag der große Vorteil des mit

langen Carbonstäben gespickten BBHPP darin, dass der Anstellwinkel des Schirms im Schnellflug effektiv über die hinteren Tragegurte kontrolliert werden konnte, ohne sein Profil zu deformieren.

Bei Zweileinern hängt ein Großteil des Pilotengewichts an der A-Ebene. Beschleunigt der Pilot, geht das an der B-Ebene aufgehängte Achterliek nach oben, das Profil bleibt unverändert. Hindert der Pilot die Kappe in Turbulenzen mit den hinteren Tragegurten anstatt an den Bremsleinen daran, nach vorne zu schießen, verändert sich das Profil ebenfalls nicht, sondern lediglich der Anstellwinkel. „Das ist ein Riesenvorteil und der Grund dafür, warum man mit Zweileinern so effizient mit hoher Geschwindigkeit durch Turbulenzen fliegen kann“, weiß skywalk-Entwickler Stephan Gruber, der seit vielen Jahren mit Zweileiner-Boliden unterschiedlicher Hersteller im Weltcup unterwegs ist. „Ein weiterer Vorteil ist, dass die Kräfte, um den Fußbeschleuniger zu betätigen, sehr moderat sind.“

Der Euphorie um den BBHPP folgte allerdings bald Ernüchterung. Viele Piloten der ersten Zweileiner-Generationen waren mit der Pitch Control überfordert. Die Schirme gaukelten grenzenlose Stabilität vor, doch große Klapper und Frontstalls endeten in kaum zu beherrschenden Extremflugmanövern. Die Diskussionen und mehrere schwere Unfälle führten letztendlich zum Ende der offenen Wettkampfkategorie und 2015



↑ Der Tragegurt des POISON X-ALPS im Detail: Umlenkungen am B- und C-Gurt sorgen dafür, dass das Profil nicht deformiert wird, wenn der Pilot im Fußbeschleuniger steht und die Kappe in turbulenter Luft mit den Holzgriffen an der C-Ebene daran hindert, nach vorne zu schießen. Die Abstandsverhältnisse zwischen A-, B- und C-Gurt bleiben immer gleich, egal wie weit der Pilot am C-Gurt zieht.

zur Einführung der CCC-Homologierung für Wettkampfschirme.

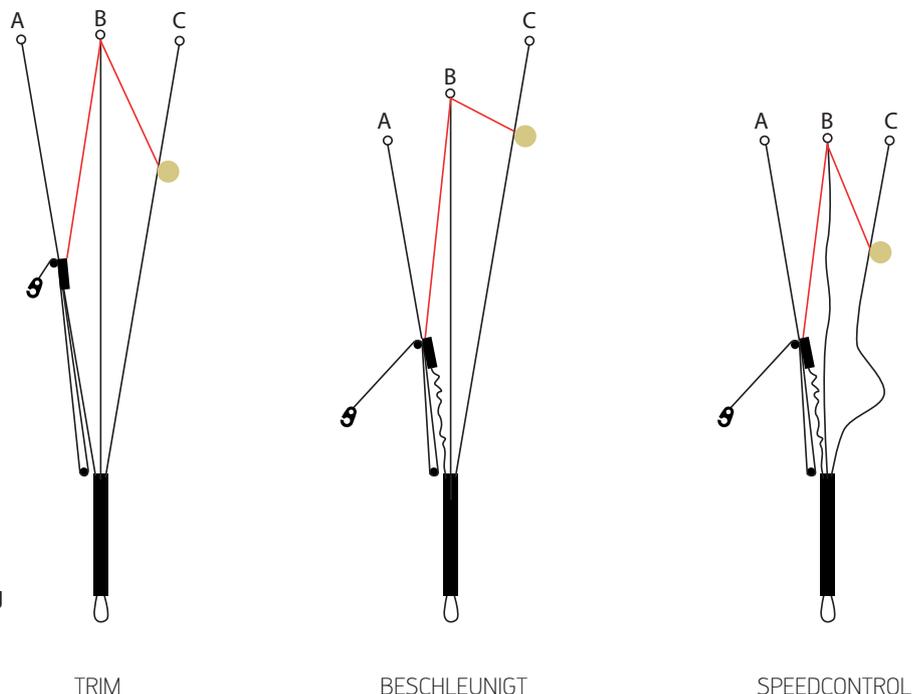
Spin-off aus dem Weltcup

Heute sind Zweileiner aus dem Wettkampfsport nicht mehr wegzudenken. Die kontinuierliche Weiterentwicklung der ►



© SKYWALK

↑ Die Bedienung der Speed Control ist bei Halb- und Vollgas gleich. Ein Anschlag verhindert, dass der Holzgriff zu weit gezogen und der Schirm gestallt werden kann. Im Bild der Tragegurt des X-ALPS3 von skywalk, dem Schirm, mit dem Chrigel Maurer die Red Bull X-Alps 2017 gewann.



© SKYWALK

↑ Die Grafik zeigt anschaulich die Funktionsweise der skywalk-Speedcontrol: Zieht der Pilot beim beschleunigten Fliegen mit dem Holzgriff am C-Gurt, geht der gesamte Tragegurt durch passende Umlenker in eine neutrale Position (rechte Skizze). A-, B- und C-Ebene sind gleich lang - ganz genauso wie in der unbeschleunigten Position (vgl. linke Skizze)

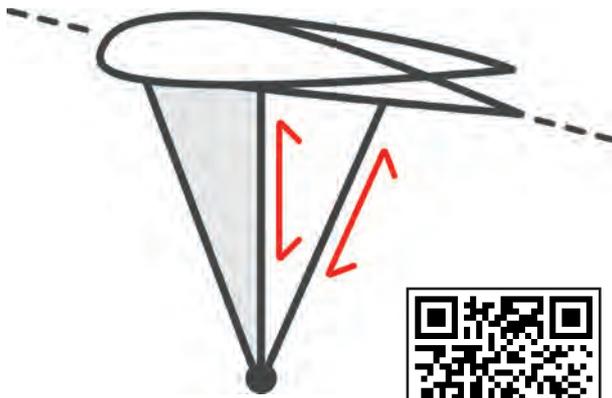
Zweileiner-Technologie und vermutlich auch die strengen CCC-Regularien wie der Begrenzung des Beschleunigerweges und der Streckung haben ermöglicht, dass die aktuellen Enzos und Boomerangs in Händen der richtigen Piloten alles andere als Witwenmacher sind. Und wie so oft, führen Entwicklungen aus dem Wettkampf-Sport zu Spin-offs für den Endverbraucher.

Das Konzept der Pitch Control setzt sich zunehmend bei Serienschirmen durch. Allerdings ist die Umsetzung bei einem Dreileiner komplexer, weil bei der Konstruktion eine weitere Achse miteinbezogen werden muss. „Es reicht nicht, einfach einen Griff an den hinteren Tragegurt zu bauen, um damit in Turbulenzen die Nickbewegungen abzubremesen“, blickt Stephan Gruber kritisch auf die ein oder andere Konstruktion am Markt. „Bei der Entwicklung eines neuen Schirms müssen von Anfang an alle erforderlichen Parameter wie Profil, Leinenankelpunkte, Tragegurt und Beschleunigersystem konsequent aufeinander abgestimmt werden.“ skywalks sogenannte Speed Control sei deswegen mehr als nur ein Tragegurtkonzept. Das Profil des aktuellen sky-▶



© NOVA

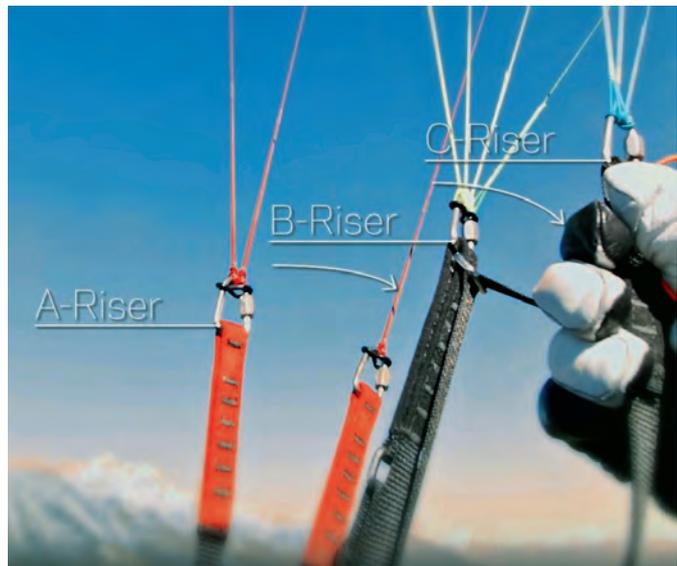
↑ Markant: Zieht man bei einem nicht auf Pitch Control ausgelegtem Schirm weit an den C-Gurten, knickt die Kappe im hinteren Drittel regelrecht durch.



Nova

Novas Konstrukteur Philipp Medicus ist überzeugt, dass Pitch Control für alle leistungsorientiert fliegenden Piloten und XC-Piloten Sinn macht. Novas Lösung, damit die Kappe beim Ziehen an der C-Ebene nicht unschön wölbt bzw. knickt, ist der für den EN B-Schirm Mentor 5 optional erhältliche Speed Brake Riser. „Er verkürzt beim Zug am C-Gurt auch den B-Gurt und kippt so das Profil sauber anstatt es zu knicken. Der Effekt ist also ein ähnlicher, wie das Nachlassen des Beschleunigers“, so Philipp Medicus. Wie der Speed Brake Riser funktioniert, zeigt der österreichische Hersteller auf seinem Video-Kanal

<https://www.youtube.com/watch?v=dcILUIJcA80>



↑ Novas Antwort für Schnellflieger: Der für den Mentor 4 und 5 optional erhältliche „Speed Brake Riser“

© NOVA

Anzeige



Marken die begeistern!

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

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



AT-F 16



€ 179,-
AT-F 16



€ 198,-
100 % Carbon



€ 34,90
€ 44,90



€ 129,-

Advance

„Für geschlossene XC-Flüge über 200 Kilometer ist der beschleunigte Flug unumgänglich. Hohe Reisegeschwindigkeiten nach MC Cready verlangen kontinuierliches Beschleunigen auch in Turbulenzen“, so Advance-Chef-Testpilot Kari Eisenhut. Der schweizerische Hersteller setzt daher auf Pitch Control und hat seine aktuellen High end-XC-Schirme entsprechend speziell für den Schnellflug konstruiert. Die C-Handle-Mechanismen aktivieren beim Omega X-Alps2 die B/C-Ebene, beim Sigma 10 die C-Ebene, um den Anstellwinkel der Kappe im Schnellflug der bewegten Umgebungsluft anzupassen. „Auch für C-Handles, die wie beim SIGMA 10 nur über den C-Gurt wirken, müssen die Profile speziell darauf abgestimmt sein. Außerdem müssen die Tragegurt-Längen perfekt mit Bremsgriff-, C-Handle-Position und Beschleunigerweg zusammenpassen“, so der Weltcup-Sieger von 1999 und Europameister 2000.



↑ Der für Pitch Control optimierte Tragegurt des aktuellen Advance-Hochleisters Omega X-Alps2.

© ADVANCE | SIMON CAMPICHE



© AIR DESIGN

↑ Der Umgang mit der Steuerung über die C-Gurte und die Pitch Control kann am Übungshang trainiert werden. Im Bild die Gurte des neuen EN-B Schirms RISE3 von AIR DESIGN

walk-Hochleisters POISON X-ALPS erlaubt, die A-Ebene relativ weit nach hinten zu legen und die B- und C-Ebene entsprechend zu positionieren. „Der Schirm hat dadurch eine hohe Pitchstabilität und Einklappresistenz“, sagt Stephan Gruber. Am Tragegurt sorgen sinnvolle Umlenkungen am B- und C-Gurt dafür, dass das Profil nicht deformiert wird, wenn der Pilot im Fußbeschleuniger steht und die Kappe in Turbulenzen mit den Holzgriffen an der C-Ebene daran hindert, nach vorne zu schießen. „Die Abstandsverhältnisse zwischen A-, B- und C-Gurt bleiben immer gleich, egal wie weit der Pilot am C-Gurt zieht“, erklärt Stephan Gruber das Konzept. Schießt der Schirm weit nach vorne und der Pilot zieht maximal an den C-Gurten, stellt der Tragegurt eine quasi neutrale

Trimmspeedstellung ein. Ein Anschlag verhindert dabei, dass der Schirm versehentlich gestallt werden kann.

Intuitive Bedienung

Das entsprechende Feingefühl und Erfahrung beim Beschleunigereinsatz vorausgesetzt, gewöhnen sich erfahrene Piloten nach einigen Flugstunden an die Schirmkontrolle mit Systemen wie skywalks Speed Control. „Dass du Feinkorrekturen mit den hinteren Tragegurten vornimmst, ohne aus dem Gas zu gehen, erfordert allerdings ein Umdenken“, so Stephan Gruber. „Wichtig ist, dass sich der Pilot beim beschleunigten Fliegen konsequent für die Kontrolle über die hinteren Tragegurte ODER die Bremsleinen entscheidet. Schießt der Schirm in Turbulenzen

weit nach vorne und der Pilot wechselt vor Schreck vom Speed Control-Griff auf die Bremse, beschleunigt der Schirm in dieser Phase zusätzlich nach vorne. Dann riskiert man große Klapper mit hoher Dynamik.“

Der Blick in die Geschichte des Gleitschirmfliegens zeigt, dass die Idee der Pitch-Kontrolle mit den hinteren Tragegurten keine neue Erfindung ist. Den sinnvollen Einsatz ermöglichen aber erst die heutigen Schirmkonzepte mit zwei oder drei Leinenebenen. Und wie oft bei innovativen Entwicklungen ist zu erwarten, dass sich hier in den nächsten Jahren noch einiges tut. Wer sich auf die neue Technik einstellt, kann aus seinem Schirm bereits heute ein deutliches Leistungsplus herausholen. ▽



EN/LTF B (Größe 18)

SKIN 2

NEUE VIELSEITIGKEIT

Die zweite, optimierte Edition unseres revolutionären Single Skins mit B-Zertifizierung, noch vielseitiger einsetzbar, dynamischer und mit einer höheren Lebensdauer. Ab 2,3 kg



P-Series EN/LTF B (Größe 18)

SKIN 2 P

DIE RENAISSANCE EINER IKONE

Eine Überarbeitung zum Neu-Verlieben. Der legendäre, ultraleichte Niviuk Schirm wurde perfektioniert und B-zertifiziert. Er ist der ideale Begleiter für deine Abenteuer. Ab 1,9 kg



P-Series EN/LTF B

BI SKIN 2 P

DOPPELTE LEICHTIGKEIT

Der erste superleichte (3,3 kg) & zertifizierte Single-Skin-Tandemschirm ist geboren. Mit diesem Schirm könnt ihr gemeinsam unvergessliche Hike & Fly Abenteuer erleben.



Niviuk Deutschland und Österreich
Mayrwiesstraße 12 | 5300 Hallwang

Tel.: +43 (0)662 203156
Mail: office@niviuk-gliders.at

www.niviuk-gliders.at



„ Mit Sicherheit kann ich jetzt Neues entdecken. “

Den **MESCAL** habe ich während der Schulung und während der ersten Flüge in der Thermik kennengelernt. Er ist wie für mich gemacht. Mit ihm kann ich stressfrei eine Menge Erfahrungen beim Fliegen sammeln. Dafür haben die Jungs von skywalk viele Details verbessert und offensichtlich andere völlig neu gedacht.



Für noch mehr Sicherheit und Langlebigkeit setzen wir beim neuen MESCAL auf die PPSLS-Leine von Liros.



Hans-Martin Hurler – Frisch gebackener A-Schein Pilot



skywalk

MASALA
ARRIBA
TONIC
TONKA
SPICE

MESCAL
TEQUILA
CHILI
CAYENNE
POISON

JOIN'T

PURE PASSION
FOR FLYING

skywalk.paragliders

skywalkparagliders

www.skywalk.info

X-Alps am Limit

Chrigel Maurer hat zum fünften Mal hintereinander die Redbull X-Alps gewonnen. Ein ungeordneter Rückblick auf das Rennen 2017 – in alphabetischer Ordnung.

Text: Lucian Haas

A wie Alpen: Es ist das einzige große Gebirge der Welt, das selbst in entlegensten Ecken noch vielerorts die nötige Netzabdeckung bietet, um ein solches Rennen nahezu live an den Mann bringen zu können.

B wie Baumlandung: Stanislav Mayer sank im Lee-Abwind stehend in die Büsche, Gavin McClurg wählte mangels Landeplatz den sicheren Baum. Damien Lacaze, Supporter von Benoit Outters, riss bei der Landung am extrem schmalen Gardasee-Strand seinen Schirm ab. Doch auch bei ihm verhinderte ein Baum Schlimmeres. Alle drei flogen wenig später wieder.

C wie Chrigel Maurer: Der Schweizer Ausnahme-Pilot hat sich mit seinem fünften Sieg bei den X-Alps selbst ein Denkmal gesetzt. Allerdings war er in diesem Jahr nicht mehr ganz so dominierend wie sonst, lag zwischenzeitlich sogar kurz auf Platz 2. In puncto Strategie und akkurater Vorbereitung haben andere Teams erkennbar aufgeholt. Ein entzündetes Knie hätte ihm fast noch den Triumph vermässelt.

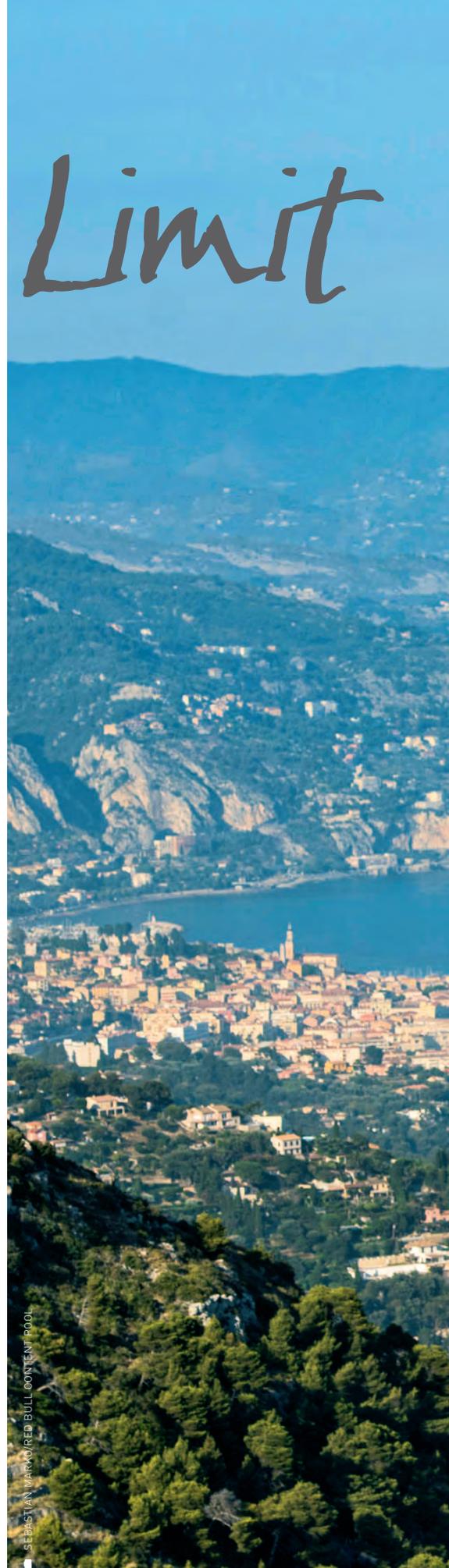
D wie Distanz: Die Redbull X-Alps 2017 waren mit einer Strecke von 1138 Kilometern über sieben Wendepunkte das bisher längste Rennen dieser Art. Die Routenführung mit mehrmaliger Alpenüberquerung und abseits üblicher XC-Rennstrecken bedeutete eine zusätzliche Härte.

E wie Einzelgänger: Der Neuseeländer Nick Neynens fiel immer wieder durch seine eigenwillige Routenwahl auf, die aber stets von großem Flugkönnen und Wildnis-Erfahrung zeugte. Wären die X-Alps ein Rennen ohne Supporter, wäre Nick eine gute Wette auf den Sieg.

F wie Facebook: Facebook hat sich mit den X-Alps 2017 als wichtigstes Medium in der Live-Berichterstattung etabliert. Allerdings lenkt das soziale Netz den Fokus stark auf einzelne Athleten, zeigt weniger das einordnende, große Bild.

G wie Guschlbauer: Wie 2011 und 2015 kam Paul Guschlbauer wieder auf den dritten Platz. Er ging eigene Wege und präsentierte während des Rennens sehr professionell ein eigenes tägliches Video-Tagebuch (Vlog). Spannend seine direkte Route und Mini-Landeplätze bei der Querung der norditalienischen Seen.

H wie Huber: Der als Mit-Favorit gehandelte deutsche Shooting-Star von 2015 blieb diesmal lange nur im Mittelfeld. Sebastian Huber verzockte sich früh, als er an Tag 1 schon einen Nightpass zog, dann aber zur unpassenden Zeit am Alpenhauptkamm den Nordföhn zu früh als unfliegbare einstuft. Später flogen andere, ausgeschlafene Teilnehmer über seinem Kopf hinweg. Das durchwachsene Wetter gab ihm wenig Chancen, den Rückstand fliegerisch wieder richtig wett zu machen. Am Ende kam er immerhin auf Platz 8.





← Chrigel Maurer dominierte ein weiteres Mal die X-Alps 2017. Allerdings flog er nicht die ganze Strecke rückwärts, sondern winkte hier nur bei seinem letzten Triumphflug zum Strand zurück in die Kamera.



Szenen der X-Alps: Beratende Supporter, steinige Starts, steinige Wege und am Ende die glücklichen Gewinner Benoit Outters (2) und Chrigel Maurer (1), Bild rechts außen.

Iwie Italien: Hier verbrachten die Piloten und Supporter in diesem Jahr die meiste Zeit. Allerdings erlaubten Wetter, Lufträume und Streckenführung keine Rekordflüge.

Jwie Joule: Essen, also die Energiezufuhr, war der größte Mangel für die Athleten. Mehr als 25.000 Kilojoule (~6000 kcal) mussten sie an einem Tag mit der Nahrung aufnehmen, um die langen Laufwege und Tausende von Höhenmetern stemmen zu können. Bei jedem ging das Rennen sichtbar an die Körpersubstanz.

Kwie Knie: ... und Knöchel. Beides entpuppte sich als größter Schwachpunkt vieler Athleten. Mit-Favoriten wie Aaron Durogati und Stephan Gruber mussten deswegen früh aufgeben. Chrigel Maurer konnte wegen einer Knieentzündung zuletzt kaum noch den Beschleuniger treten. Der zweite Schweizer, Krischa Berlinger, lief zeitweise nur noch rückwärts die Berge hinunter, weil das weniger schmerzte. Auch er gab auf.

Lwie Lermoos: Der Wendepunkt unterhalb der Zugspitze sah einige besonders interessante taktische Manöver. Anstatt auf den Grubigstein zu steigen, kraxelten etliche Piloten angestrengt in die felsige Westflanke der Sonnenspitze, bis Sebastian Huber zeigte, dass man auch im Talwind am Hügel hinterm Landeplatz einfach frech starten, aufsoaren und weiterfliegen kann.

Mwie Manuel Nübel: Das Team GER2 bewies, wie viel Spaß man als Pilot auf der Strecke haben kann. Dass Manuel kurz vor Schluss wegen Hitzschlag und Erschöpfung aufgeben musste, zeigt wiederum, dass dieser Spaß auch mit extremer körperlicher Be-

Es ist und bleibt das für die Gleitschirmszene inspirierendste Rennformat.

lastung erkauft werden muss. Manus Facebook-Präsenz war beliebt, weil er immer wieder im Flug Live-Videos startete. Zudem gab sein Supporter Christian Schineis per Video wiederholt interessante Einblicke in die taktischen Überlegungen des Teams.

Nwie Nightpass: Die große taktische Enttäuschung der X-Alps. Kein Athlet konnte nennenswert davon profitieren, die Nacht durchgelaufen zu sein. Der Schlafmangel forderte später seinen Tribut.

Owie Outters, Benoit: Der Franzose ging als Rookie und mit erst fünf Jahren Flug Erfahrung ins Rennen. Aber als erfolgreicher Triathlet, Ultramarathonläufer, Bergführer und Südalpen-Streckenflieger vereint er alles, was ein guter X-Alps-Athlet braucht. Dass er das Ziel in Peille sogar fliegend erreichte, zeugt von seiner Klasse.

Pwie Pechvögel: Jene Top-Piloten, die verletzt ausschieden. Aaron Durogati wäre nach seinem frühen Ende wegen Meniskusproblemen wohl doch lieber die parallel stattfindende Gleitschirm-WM geflogen. 8000er-Überflieger Antoine Girard verdrehte sich an Tag 2 bei einem missglückten Start das Knie. Gaspard Petiot wiederum war Chrigel dicht auf den Fersen, hatte kurzzeitig nach dem Turnpoint Gardasee sogar die Führung übernommen, crashte dann aber bei einer böigen Landung gegen eine Mauer und brach sich das Handgelenk.



Die X-Alps nacherleben

Wer die Flug- und Wanderrouen der X-Alps-Piloten noch einmal nachvollziehen möchte, der kann das am besten mit der Desktopversion des Programms Google Earth tun. Hierfür bietet Redbull die Trackdaten aller Piloten nach Tagen geordnet als sogenannten Network Link an. In Google Earth muss man nur unter dem Punkt „Hinzufügen / Network Link“ folgende Adresse eingeben: <https://www.redbullxalps.com/tracking-3d>, dann werden die Tracks angezeigt. Hierbei kann man die Darstellung einzelner Pilotentracks für jeden Renntag aktivieren und deaktivieren.

Ein findiger Programmierer außerhalb des Redbull-Kosmos hat eine Lösung entwickelt, die sogar direkt im Browser funktioniert.

Die Adresse lautet:

<http://growing.cloud/xalps2017>.

Hier kann man sich die Tracks über 3D-Karten des Anbieters Bing / Cesium darstellen lassen und sogar „nachfliegen“. Die X-Alps Tracks einzelner Piloten gibt es zum Download im kml-Format auf:

<http://3dxalps.xyz>



Q wie Quartett: ... oder Quintett, aber auch Trio und Duo. Selten gab es bei einem X-Alps-Rennen so lange Passagen, in denen mehrere Piloten bewusst im Pulk zusammenflogen. Angesichts synchroner Kurbelei in Hangnähe sahen manche Flüge im Live-tracking aus wie ein Pas-de-deux. Am häufigsten war das bei Manuel Nübel, Pascal Purin, Pal Takats und Ferdi van Schelven zu sehen.

R wie Rookies: Von den Neulingen bei den X-Alps 2017 wusste neben dem Zweitplatzierten Benoit Outters der junge Österreicher Simon Oberrauner am meisten zu überzeugen. Taktisch und fliegerisch war er schon wie ein alter Hase unterwegs. Am Ende kam er auf Platz 5. Ihn sollte man für kommende X-Alps-Rennen auf der Rechnung behalten.

S wie Supporter: Sie erreichten bei den X-Alps 2017 eine neue Stufe der Professionalität. Viele Teams reisten mit größerem Gefolge, hatten externe Berater für Wetter- und Routing-Fragen und brachten für die Piloten auf manchen Strecken sogar einen zweiten Flügelmann als Vorflieger an den Start.

T wie Triglav: Der höchste Berg Sloweniens sorgte bei Renn-Beobachtern für Verwirrung. Er war als zweiter Turnpoint benannt. Doch im Rennen stellte sich dann heraus, dass die Koordinaten des Turnpoints auf einen anderen Berg weiter nördlich wiesen, den Mangart. Die Piloten wussten den richtigen Weg.

U wie Ultramarathon: Laufstrecken von mehr als 42 Kilometer am Tag stecken den X-Alps-Teilnehmern in diesem Jahr etliche in den Knochen. Selbst Chrigel Maurer, sonst für seine hohe Routeneffizienz im Flug berühmt, war insgesamt mehr als 500 km zu Fuß unterwegs. Der rumänische „Duracell“-Läufer Toma Coconeoa joggte an zwei Tagen sogar jeweils mehr als 100 Kilometer – mit Ausrüstung auf dem Rücken.

V wie Video (live): Die Facebook-Live-Funktion rückte bei der aktuellen Berichterstattung durch Redbull stark in den Vordergrund. Reporter Tarquin Cooper raste die Strecke entlang und rannte sogar die Berge hinauf, um die Piloten direkt vor Ort aufzuspüren und zu interviewen. Pech nur, dass ausgerechnet in Peille die Netzabdeckung

nicht reichte, um die Zielankunft der Piloten live zu streamen.

W wie Wabion GmbH: Die Internetfirma programmierte die Live-Tracking-Internetseite. Weil anfangs wegen Serverüberlastung fast nichts ging, erlebte sie einen Shitstorm eingefleischter X-Alps-Fans. Im Verlauf des Rennens wurde immer wieder nachgebessert. Am Ende funktionierte sogar das Live-Tracking in 3D in Google Earth.

X wie X-Alps: Es ist und bleibt das für die Gleitschirmszene inspirierendste Rennformat und wird den Hike-and-Fly-Boom weiter befördern.

Z wie Zeitstrafe: Mehrere Luftraumverstöße verschiedener Piloten wurden mit einer 48 Stunden Zeitstrafe geahndet. Am härtesten traf das, mit Blick auf das Endergebnis, Pal Takats. Er lag auf Platz 3, bevor er am Campingplatz am Comer See seine Flugsünde abbüßen musste. Ohne die hätte er vermutlich mehr als nur Platz 7 herausgeflogen. ▽

Entdecke das Herz Andalusiens

Betreutes Fliegen in Algodonales - Eine Beschreibung aus Sicht des Fluglehrers

Text und Fotos: Josh Stalla

Sag' mal Josh, Du kennst Dich doch ziemlich gut aus in Algodonales, oder? Du machst doch schon seit Jahren betreute Flugreisen dort-hin?“ „Ja. Warum?“, fragte ich.

„Wie erlebst Du das „Betreute Fliegen“, wie ist das aus Deiner Sicht? Schreib' doch mal einen Bericht darüber“, baten mich Karl und Ben von der DHV-Info Redaktion.

Na gut, dachte ich, dann erzähl' ich mal...

Seit vielen Jahren reise ich, wenn das Wetter daheim ungemütlich ist, nach Süds-pa-nien. Algodonales, im Herzen Andalusiens, ist dann der Spot der Fliegergemeinde. Ich liebe es, dort privat zu fliegen, genauso, wie

diese wundervolle Region Gleitschirmpilo-ten durch „Betreutes Fliegen“ näher zu brin-gen.

Zehn Wochen pro Jahr bin ich mittler-weile in Algo auf Flugreisen und ich freue mich jedes Mal auf das Land, den Ort und vor allem die vielen „Algodonali“, die richtig gute Freunde geworden sind. Nach all den Jahren ist Algodonales zum zweiten Zuhause für mich geworden.

Es ist Sonntag und ich bin auf dem Weg nach Algodonales. Im Gepäck habe ich reise- fiebrige Pilotinnen und Piloten, die ich vom Aeropuerto Malaga abgeholt habe. Viele von ihnen kommen regelmäßig nach Algo, ▶



← Hier findet ihr aktuelle Angebote der DHV-anerkannten Flugschulen nach Spanien.

→ Auch mal entspannt zuschauen können. Urlaubsfeeling.



Dieser Beitrag gehört zur Serie über Fortbildung und flugschulbegleitetes Fliegen. Die Serie ist Teil der Initiative, um Trainingsdefizite zu beseitigen. Denn fortlaufendes Training ist ebenso wichtig für sichere Flüge wie ein fehlerverzeihendes Fluggerät. Artikel zum Thema sind willkommen, müssen aber journalistischen Standards genügen (Kontakt: pr@dvh.de).



→ Immer alle im Blick und oben behalten!



→ Gut vorbereitet und konzentriert



→ Aufziehen frei!



→ Abheben und Einsteigen in den Hausbart auf Levante

wenn ich in Andalusien bin. Aber natürlich sind stets auch Ersttäter darunter. Unsere Fahrt mit dem Flugschulbus dauert etwa einhalb Stunden. Wir verlassen die Küstenregion in Richtung Nordwesten. Es wird hügeliger, die Landschaft verändert sich..... immer weiter hinein in Andalusiens großartiges Herz.

Sofort entwickeln sich nette Gespräche über gemeinsam Erlebtes. Die Neuen stellen neugierig Fragen zu den Fluggebieten, zum Wetter, zur Region. Es wird viel geschertzt und man spürt bereits jetzt den Spirit der gemeinsamen Reise.... Genau so soll es sein.

Gute Stimmung

Auf der Plaza genießen wir den ersten Abend bei vorzüglichen Tapas und gerne auch einem Cerveza. Zeit für ein kleines Eröffnungsbriefing. Die Teilnehmer erhalten von mir ganz alltägliche, aber dennoch wichtige Informationen. Wo kann man einkaufen? Wo ist ein Geldautomat und gibt es überhaupt WLAN? Das reicht für's Erste. Jetzt gilt, sich in der wunderbaren Atmosphäre ein wenig kennen zu lernen und den Anreisetag ausklingen zu lassen.

Für mich als Guide ist es natürlich wichtig, dass ich neben persönlichen auch fliegerische Infos der Piloten sammle. Diese erfrage ich am nächsten Morgen.

Briefing 10.00 Uhr auf der Dachterrasse unseres Apartmenthauses.

Der traumhafte Blick über Algodonales und hinauf zum Hausberg Mogote ist ein gelungener Start in den Tag. Die Vorfreude auf das, was kommt, ist meinen Leuten ins Gesicht geschrieben... und hier und da auch etwas Sonnencreme.

Welcher Schirm, welche Lizenz, wie viele Flüge, wann zuletzt geflogen? Rückwärtsaufziehen schon mal gemacht? Ja? Und, hat es funktioniert?

Meine Reisegruppe ist ein bunt gemischtes Häuflein aus Flugenthusiasten. Von ganz am Anfang der Fliegerkarriere mit 10 Flügen seit der A-Lizenz-Prüfung bis hin zum alten Hasen, der seit 20 Jahren fliegt und aufgehört hat, seine Flüge zu zählen.

Auch in dieser Woche wird die Betreuung sehr individuell sein. Es macht ausgesprochen viel Freude, dem etwas erfahreneren Piloten Tipps zur Weiterentwicklung zu geben. Gleichzeitig ist es eine Herausforderung im positiven Sinne, dem Anfänger eine fliegerisch wunderschöne und gleichzeitig lehrreiche Zeit zu bereiten. Am Ende der Woche sollen alle ein Grinsen im Gesicht, aber auch eine Träne im Auge haben, wenn es mit unvergesslichen Eindrücken im Gepäck nachhause geht.

Am Rande denke ich noch, „hat der Pilot mit nur 10 Flügen die Ausschreibung für unsere Algo-Reise auch aufmerksam gelesen?“ Ich grinse in mich hinein und denke an unsere Katalogbeschreibung mit empfohlenen,

aber nicht verpflichtenden Voraussetzungen. Gleichzeitig denke ich aber auch, dass der Anfänger im Gegensatz zu vielen anderen die genau richtige Entscheidung getroffen hat, nämlich betreut fliegen zu gehen. Bravo!

...und schon sitzen wir vergnügt lächelnd und erwartungsfroh im Bus.

Mitdenken erwünscht

Über die besonderen Wetterverhältnisse hier in Algodonales und Umgebung haben wir bereits gesprochen. Wir stellen fest: Gar nicht so einfach, viel komplexer als das, was viele Wetter-Apps hergeben.

Ganz nebenbei erwähne ich, dass wir zwar „betreut fliegen“, aber von „betreutem Denken“ oder „bemanntem Modellflug“ nicht die Rede sein kann! Alle Entscheidungen kann und will ich nicht für die Piloten fällen. Schmunzelnd sage ich: „Mitdenken ist ausdrücklich erwünscht!“

Natürlich ist das jedem von uns sonnenklar. Die Erfahrung zeigt aber, dass sich viele Flieger viel zu wenig Gedanken machen, wenn sie in einem fremden Fluggebiet alleine unterwegs sind.

Ein klassisches Beispiel hierfür ist ein Erlebnis, das ich in einem Fliegerurlaub in Castelluccio hatte.

Vormittags fantastisch geflogen, trafen wir am Übungshang im Piano Grande auf eine deutsche Pilotengruppe. Man kam ins Gespräch und sehr schnell stellte sich heraus,

→ „Führen, führen.....“

dass man erst seit kurzer Zeit im Besitz der A-Lizenz war.

Später am Nachmittag verwehrt uns eine herannahende Front den Abendflug am Vettore.

Ein Pilot der anderen Gruppe aber flog über dem Gipfelgrat. Seine offensichtliche Unerfahrenheit führte dazu, dass er im Rückwärtsflug nahe dem Gipfelgrat in ein Geröllfeld einschlug. Er verletzte sich dabei schwer.

„Wir haben Vieles über Castelluccio im Internet gefunden. Wir dachten, dass es für uns kein Problem sei, hier zu fliegen.“, war die Aussage eines Freundes des Verunfallten. Ich weiß, dass es dem verunglückten Piloten heute wieder gut geht. Gottseidank; es hätte auch anders ausgehen können.

Ein Jahr später spricht mich ein nettes Pärchen auf der Plaza in Algodonales an. Ich erinnere mich, dass meine Gesprächspartner Teilnehmer der besagten Reisegruppe in Castelluccio gewesen waren.

Das Fliegerpärchen zog die wichtige und richtige Lehre aus dem Erlebten und dem Unfall ihres Freundes. Die Beiden sind seitdem in der Fremde fast ausschließlich betreut unterwegs. Und bis heute schon zum dritten Mal in Algo „betreut fliegen“ gewesen!

Das Internet ist sicher eine gute Informationsquelle. Oftmals kommen aber wichtige Hinweise zu kurz. Insbesondere die wertvol-

len Erkenntnisse erfahrener Guides stehen meist nirgends geschrieben.

Algo klassisch

Heute wird ein klassischer Algo-Tag. Einfliegen auf dem Hausberg, zuerst Levante und am Nachmittag Poniente. Zuvor aber noch schnell zu einer der Quellen von Algo, Wasser zapfen, und auf zur Landeplatzbesprechung.

Wir sind ein wenig früher als die anderen Gruppen unterwegs. Erstens wollen wir zwei Landeplätze und die Fluggebiete ausführlich besprechen und zweitens möchte ich zeitig auf dem Berg sein. Heute ist der erste Flug-

tag, da ist es klug oben zu sein, wenn es noch ruhiger ist, sowohl was den Flugbetrieb, vor allem aber was die Startbedingungen angeht.

Auf dem Hauptstartplatz angekommen, genießen wir zunächst das beeindruckende Panorama. Unser Blick schweift von den Gipfeln der Sierra de Grazalemas über den Embalse de Gator zu den Twin Peaks, hinüber nach Olvera bis hin zu den Gipfeln der Sierra Nevada. Es ist wunderschön und ein Geschenk, hier fliegen zu dürfen. „So, meine Lieben, kommt bitte kurz zusammen. Wir wollen uns nochmal alles von hier aus ansehen. Wo ist der Landeplatz?“, unterbreche



Anzeigen

SKYMAN

Live your adventure!

Superleichtes Equipment für Abenteurer,
XC- und Tandem-Piloten

Ultraleichte Freiheit!

www.skyman.aero

→ Sauber vorgefüllt...und gleich
den Himmel für sich haben



ich die andächtige Stille. Die Anspannung steigt. Diejenigen, die lange nicht geflogen sind, sind sichtlich nervös. Für mich bedeutet das: genau und trotzdem beiläufig hinsehen und falls nötig, natürlich korrigieren. Dabei ist Weniger mehr; zusätzliche Verunsicherung stresst bloß.

The window is open! Ich empfehle: Die Unerfahrenen machen sich etwas früher fertig. Konzentriert und in aller Ruhe. Mittlerweile sind weitere Piloten auf dem Startplatz angekommen. Es herrscht angenehme Happening-Atmosphäre. Keine Drängelei, kein Stress, lediglich angenehmes Sprachgewirr zwischen Fliegerfreunden.

Die ersten zaghaften Ablösungen streichen den Hang herauf. Der Startplatz ist hindernisfrei und scheinbar einfach. Aber Vorsicht! Auch hier muss man genau wissen, wo und wie man aufzieht. Immer wieder

gibt es hier, wie auch auf anderen Plätzen, zweifelhaftes Startplatzkino. Meine Piloten sollen bitte nicht die Hauptdarsteller sein. Deshalb rede ich ihnen zu, ihre Konzentration hoch zu fahren.

Die Erfahreneren haben noch Zeit. Einer von ihnen hatte beim Briefing bereits angemerkt, dass er keine Funkunterstützung benötigt; er brauche keine Betreuung und er sei bloß bei uns, weil er sonst nichts gefunden habe. Na gut, das ist total Okay. Ich denke aber, dass ich ihn trotzdem im Auge behalte.

Es geht los. In aller Ruhe. Funkcheck. Aufziehen frei, ganz gemütlich gegen den Wind schreiten.

„Lauf nach vorne rechts, links etwas gegensteuern. Ok, prima. Sehr guter Start. Mach' es Dir bequem.“ Der erste Flug in einem neuen Fluggebiet ist immer aufregend,

besonders nach einer langen Pause. Wir freunden uns erstmal mit dem Berg an. Ich nenne das Installationsflug. Den Startplatz bestartet, den Berg aus der Vogelperspektive gesehen und den Landeplatz sicher angefliegen. Das liefert das nötige Selbstvertrauen. Während des Fluges gab es natürlich für jeden Piloten Hinweise und Empfehlungen, z.B. zur Sitzhaltung, Bremsstellung oder zur Kreisflugtechnik.

Eine kleine Weile später bin ich am Landeplatz und blicke in glückliche Gesichter. Einer unserer Piloten fliegt noch. Schön macht er das. Homogene Thermikkreise, perfekt. „Wie geht das? Bei mir klappt das nie.“ „Doch, das geht schon. Das braucht nur ein wenig Training! Kommt mal zusammen. Wir reden mal drüber!“, und schon sind wir ganz nebenbei im Briefing.

„Das hat mir noch nie jemand so erklärt.“

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

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

Das höre ich zum ersten Mal“, ist die interessierte Reaktion des Betroffenen. „Ach, weißte, vielleicht ist das bloß ein wenig verschütt gegangen. In dieser Woche legen wir das alles wieder frei und versuchen sogar a bissl was drauf zu packen, ok?“, motiviere ich.

Abends schlendern wir über die Plaza. Die großartigen Eindrücke des Tages klingen nach. Meine Kollegenfreunde winken mir zu. Wir halten Schwätzchen über das Wetter der kommenden Tage, neudeutsch nennt man das wohl „Netzwerken“. Ohne das tut man sich manchmal schwer, gerade in Algo. Letztlich profitieren alle von diesen wertvollen Verbindungen.

Unfliegbar in Algo? Ok, das kommt schon mal vor, aber eine fliegbare Alternative gibt es fast immer. Wir fahren nach unserem Morgenbriefing eine kleine Weile in das Fluggebiet, von dem ich erwarte, dass es funktionieren wird.

Es gibt schon mal Fliegergruppen, die nur an drei Tagen ihrer Urlaubswoche in Algo geflogen sind. In derselben Zeit sind wir an jedem einzelnen Tag in der Luft gewesen. Woanders. Ja, wir sind teilweise stundenlang im Bus unterwegs gewesen, aber unsere Flugausbeute gibt uns Recht. Auch das ist „Betreutes Fliegen“.

Gleichwohl aber dürfen wir nicht vergessen: Wir sind in fliegerisch leichter Atmosphäre, in Urlaubsatmosphäre, unterwegs. Kein „Höher, Weiter, Länger“.

Kein Stress im Urlaub

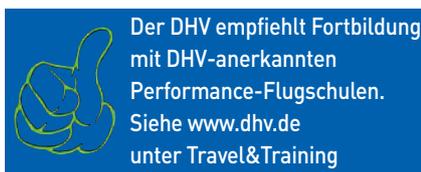
Urlaub ist die wertvollste Zeit des Jahres für jeden von uns. Wir dürfen fliegen, vor allem: wir müssen nicht. Also warum stressen? Es ist ein großartiges Privileg, dieses wunderschöne Hobby, diesen faszinierenden Sport ausüben zu dürfen. Ganz egal, wo wir sind, ob in den Alpen, irgendwo am Meer oder eben im Herzen Andalusiens.

Als Fluglehrer und Guide ist auch das eine

Botschaft, die man der Gruppe nahe bringen sollte. Es geht um entspannten Genuss, unvergesslich schöne Flüge und andere wunderbare Dinge zu erleben bei gleichzeitig einem hohen Maß an Sicherheit. Auch dafür bin ich als Guide zuständig.

Jeder einzelne Tag unserer Flugwoche steckt voller Emotionen und unvergesslichen Eindrücken. Und an jedem Tag unserer Reise hoffe ich, meinen Leuten ein bisschen was näher zu bringen zu den Themen Flugtechnik, Flugpraxis und Meteo.

Piloten sollten nicht umerzogen werden. Sie haben alles einmal gelernt. Von wem, ist dabei vollkommen unerheblich und teil-



weise auch schon sehr lange her. Es gibt also kein „Bei wem hast du denn den Mist gelernt?!“, das ist unüberlegt, stil- und respektlos.

Ich gebe Tipps zur Verbesserung, womöglich nur zum Ausprobieren, gerne aber zum künftigen Praktizieren. Ich bin davon überzeugt, dass diese Dinge meine Leute fliegerisch weiterbringen und sicherer unterwegs sein lassen.

„Das mit der kompakten Sitzhaltung war ein toller Tipp“, „Ich habe noch nie darüber nachgedacht, dass ich so oft rolle im Geradeausflug“, „Ich dachte immer, dass das Drehen der Hüfte nur beim Salsa tanzen wichtig ist!“

Am Anfang unserer Woche bin ich sehr häufig am Funk zu hören; in der zweiten Hälfte unterstütze ich nur noch punktuell. Jetzt geht es um das Umsetzen des Erlernten. Das Ganze wird bei Bedarf durch kleine Briefings unterfüttert.

Algodonales, mi amor

Ach so, beinahe hätte ich es vergessen: Der Pilot, der anfangs keine Funkunterstützung wollte, bat mich nach dem zweiten Flugtag um ein paar Tipps für seine Flugtechnik. „Kein Problem. Ganz gerne“, erwiderte ich und beschreibe ihm, was mir an seinem Flugstil aufgefallen ist.

Heute zählt er zu den treuesten Reiseteilnehmern, obwohl er zuhause fast jede freie Minute zum Fliegen geht. „Betreutes Fliegen“ heißt für ihn eben nicht, auf Schnupperkurs-Niveau zum unselbständigen Piloten verdummt zu werden. „Betreutes Fliegen“ bedeutet für ihn vielmehr, das eigene Können mit Hilfe von Profis immer weiter zu entwickeln.

Es ist Samstag, der letzte Abend unserer Flugwoche. Wir sitzen in einer der Bars und schmausen eine vorzügliche Paella. Es herrscht rege Unterhaltung. Wir tauschen Fotos aus und denken an all die großartigen, vollkommen unterschiedlichen Momente, die auf ihnen zu sehen sind.

Wir ziehen Resümee: Jeder Einzelne hat seine individuellen Punkte, an die er sich bei seinen nächsten Ausflügen mit dem Gleitschirm erinnern will. Jeder Einzelne hat in dieser Woche etwas dazugelernt und ganz nebenbei.....einen großen Sack voll Spaß mit unserer lustigen Truppe gehabt.

Für Viele steht fest, dass sie wiederkommen zum „Betreuten Fliegen“. Algodonales hat wiederum die Herzen vieler Pilotinnen und Piloten gewonnen. Ich nicke zustimmend und lächle zufrieden, denn mein Herz hat Algo längst gewonnen....

Bis zum nächsten Mal also.

Hasta proxima vez, Algodonales, mi amor!



Anzeigen

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

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



Neue Wege

Der 6. Juli 2017 war unerwarteterweise ein äußerst interessanter und guter Streckenflugtag. Sebastian Barthmes nutzte diesen, um eine neue Route vom Speikboden aus zu erkunden und flog dabei ein 270 km Dreieck. Ein Bericht über dieses besondere Erlebnis.

Text und Fotos: Sebastian Barthmes

Man sollte meinen, dass von einem klassischen Streckenflugberg wie dem Speikboden schon alles ausprobiert wurde, was möglich ist. Er liegt nah am Hauptkamm und bietet gut erschlossene Routenmöglichkeiten am Hauptkamm entlang und in die Dolomiten. Das klassische große Speikboden-Dreieck führt zunächst nach Westen über Sterzing hinweg ins Ridnauntal, wo gewendet und über die Schlüsselstelle nach der langen Querung Richtung

Lüsen in die Dolomiten geflogen wird. Dort wird die starke Thermik und die gute Ausrichtung des Kreuzkofels genutzt, um zum südlichen Wendepunkt zu fliegen. Danach geht es nach Norden fast am Startpunkt vorbei das Ahrntal hinauf, welches in der Abendsonne noch lange gut trägt und später Umkehrthermik für das Zurückgleiten bietet. Landschaftlich ist die Gegend traumhaft und ermöglicht fortgeschrittenen Streckenfliegern das schrittweise Herantasten an die ersten großen Dreiecke. Und im Gegensatz

zur thermisch früher funktionierenden Grente, bringt einen eine Bergbahn bequem zum Startplatz.

Der Plan

Maria und ich hatten Urlaub und wollten gemeinsam und entspannt unterwegs sein. Daher beschlossen wir, am thermisch gut vorhergesagten 6. Juli 2017 wieder mal zum Speikboden zu fahren. Traumhafte Basishöhen von über 3.500 m waren versprochen. Die Wetterprognosen sagten jedoch für die



← Blick auf die Königspitze (links) und den Ortler (mitte). Die Basis ist hier über 4.500 m hoch, der Ausblick eine echte Belohnung für die spannende Reise dahin.



↑ Blick vom Pustertal Richtung Westen. Die ersten Kilometer nach dem Start laufen gut. Die ersten Wolken entstehen und zeigen an, wo sich zuverlässige Thermik finden lässt.

Dolomiten Überentwicklung und Gewittergefahr an. Auf der Nordseite keine Überentwicklungen, jedoch starker Nordwestwind in der Höhe. Für Maria waren die Bedingungen perfekt für einen schönen Streckenflug am Hauptkamm entlang. Aber was mache ich? Es wäre schön, die selten hohe Basis für etwas Größeres nutzen zu können. Richtung Westen, im Vinschgau und Engadin, waren keine Überentwicklungen zu erwarten. Also wäre es logisch, zunächst mal in diese Richtung zu fliegen. Damit es ein Dreieck wird, muss ich dann jedoch den Hauptkamm nach Norden überqueren. Wenn der Wendepunkt erreicht ist, könnte ich dann allerdings den starken Nordwest nutzen, um zurückzufliegen. Ich spielte mit der Lage der Wendepunkte und möglichen Routen und erkannte recht schnell, dass das Dreieck ziemlich interessantes Potenzial bietet. Mein Ziel, wenn's perfekt läuft: 300 km. Wendepunkt Nr. 1 (13:30 Uhr) in der Nähe des Ortlers und Nr. 2 (16:30 Uhr) nördlich von Imst, in der Nähe vom Fernpass. Hauptkammüberquerung zurück in den Süden um 18:00 Uhr und Landung um 20:00 Uhr. Früher Start und

schnelles, fehlerfreies Fliegen sind für den Erfolg des Plans natürlich Voraussetzung.

Start am Speikboden

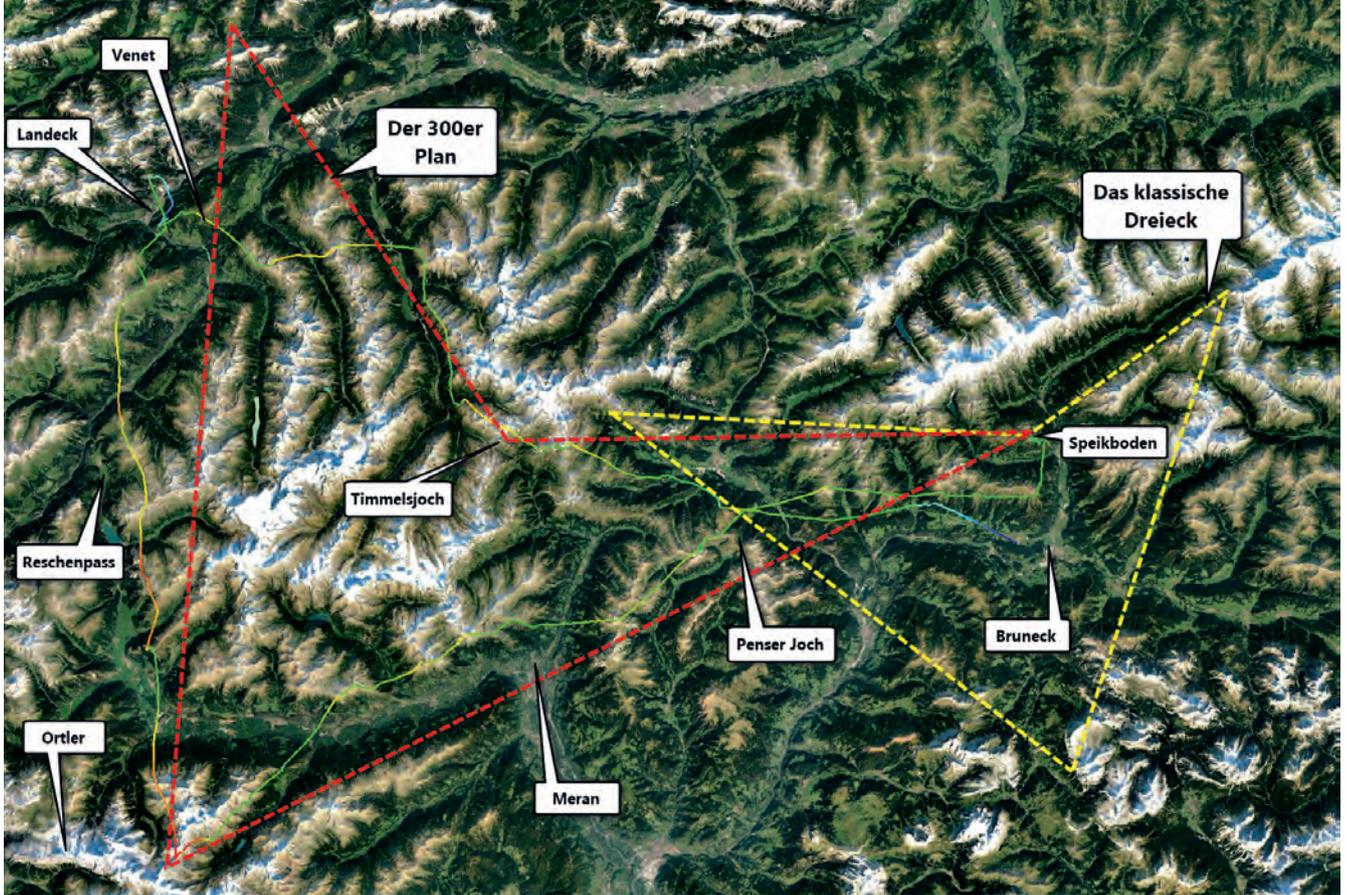
Zum frühen Starten ist der Speikboden nicht optimal. Auch wenn man mit der ersten Bahn hochfährt, ist ein Start frühestens um 9:30 möglich. Dazu kam jedoch an diesem Tag auch noch ein ungünstiger Nordwind. Ich musste daher nach Norden starten und fand erst um kurz nach zehn die erste nutzbare Blauthermik. Trotzdem hielt ich an meinem Plan fest, ich wollte einfach wissen, ob er aufgehen kann. Die ersten Kilometer folgte ich noch der Standardroute, schnell und entspannt ging es voran. Dann wurde es interessant: Die erste Querung nach Süden zum Penser Joch, um von dort nach Meran zu kommen. Dieses war vom Westwind ziemlich überspült, so dass ich hier mit sehr schlechter Gleitzahl darüber kroch und dahinter bereits die erste kurze Bastelstelle überwinden musste. Das fängt ja gut an! Aber ich grub mich schnell aus und konnte die Zeit mithilfe einer schönen Wolkenstraße Richtung Meran wieder wett-

machen. Der über allem thronende Ortler war nun schon in der Ferne sichtbar.

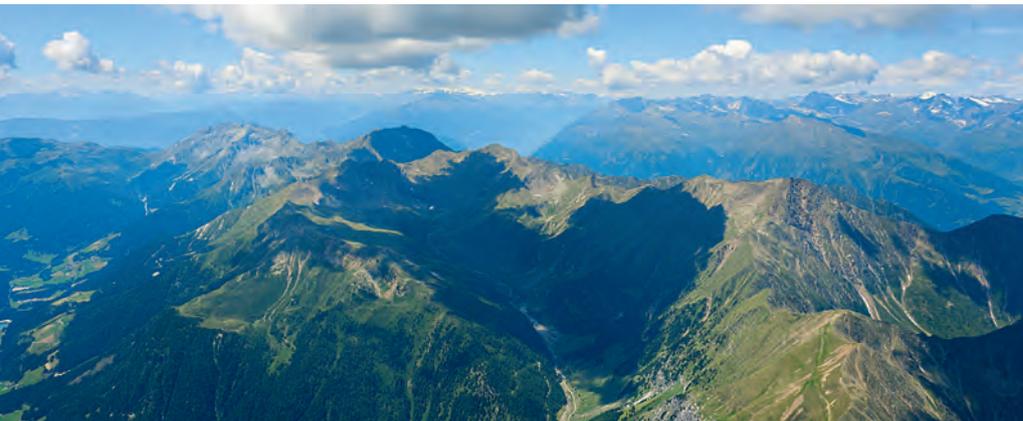
Im Vinschgau

Ab Meran sahen die Wolken nicht gerade perfekt aus: Im Tal hing noch Inversionsdunst, südöstliche Ausfransungen der Wolkenbasis zeigten bereits hier einen deutlichen Nordwest-Einfluss, was leere und turbulente Bedingungen ankündigte. Die Hänge waren jedoch thermisch so aktiv, dass ich gut und mit wenig Kreisen gegen den Wind an der Texelgruppe vorbeikam.

Wie ich erwartet hatte, kanalisierte der Westwind im Vinschgau. Aufgrund der hohen Basis reichten auch die Talwinde höher als gewohnt und überspülten die Taleingänge stärker. Hier musste ich nach Süden in das Tal Richtung Ortler queren. Wegen über 25 km/h Wind konnte ich davor leider nicht mehr effizient bis zur Basis kurbeln, sondern musste die Querung mit weniger Abflughöhe versuchen. Jetzt wurde es spannend, ich war in völlig unbekanntem Gebiet und inzwischen sehr weit weg vom Auto. Die Landwiesen im Vinschgau beschränken ►



↑ Das klassische Speikbodendreieck (Gelb) und der Plan für die 300 km (Rot) im Vergleich. Bei dieser neuen Variante wird der Alpenhauptkamm zwei Mal überquert. Der tatsächlich geflogene Track ist ebenfalls eingezeichnet. Satellitenbild (c) Landsat / Copernicus



↑ Nach der ersten Schlüsselstelle führt eine schöne Wolkenstraße direkt nach Meran. Der Vinschgau dahinter liegt noch im Inversionsdunst.



↑ Im Tal Richtung Ortler-Massiv (im Hintergrund die Zufallspitze) ist das Timing schlecht. Abschattung und zerlaufene Wolken machen den Weiterflug ungewiss.

sich auf schmale Wege zwischen Apfelbaumplantagen und vereinzelte Sportplätze. Zu allem Überfluss wurde das angepeilte Tal immer mehr durch Wolken verschattet, die der Westwind darüber drückte. Der Einstieg ins Tal funktionierte trotzdem einigermaßen unproblematisch mithilfe eines Leebarths, der mich jedoch nicht richtig hoch brachte. Unterhalb der Grate der dortigen 3.000er arbeitete ich mich taleinwärts durch den Schatten Richtung Ortler vor, immer mit der Nervosität, doch irgendwann vom überschwappenden Westwind auf den immer höher ansteigenden Talboden gedrückt zu werden. Da, endlich ein günstig ausgerichteter, sonnenbeschienener Fleck. Und schließlich ging es nach oben, über den Grat hinaus. Erst 4.000, dann 4.500 m, Wahnsinn! Der mächtige Ortler lag nun wie ein kleiner Hügel zu meinen Füßen. Ein Blick auf die Uhr: kurz vor 14:00 Uhr... also nur wenig hinter meinem Zeitplan.

Sprung auf die Alpennordseite

Jetzt wartete der Teil des Fluges auf mich, bei dem ich mir am wenigsten sicher war. Wird der NW-Wind es zulassen, den Reschenpass problemlos nach Norden zu überqueren? Wie wird der Anflug des nördlichen Wendepunktes funktionieren? Trotz des

deutlichen Windeinflusses ging es aufgrund der sehr hohen Basis erstaunlich problemlos auf die Alpennordseite ins Oberinntal. Aus taktischen Gründen entschied ich mich, bei Pfunds auf die Nordseite des Tals zu queren, weil ich etwas nach Westen ausholen wollte, um weiter nördlich eher in einer Seiten- als in einer Gegenwindsituation zu sein. Dieser Plan klappte nicht ganz, denn nach der Querung war die Thermik bereits sehr verblasen und ich fand keinen Anschluss, um wieder richtig an die Basis zu kommen. Unterhalb der Grate ging es weiter bis zum Venet, in dessen Leethermik ich nochmal auf 2.500 m aufdrehen konnte. Hier die ersten Warnzeichen: Die Thermik löste tief ab und war extrem versetzt, was eine überspülte Situation andeutete und wohl einen schwierigen Weiterflug bedeutete.

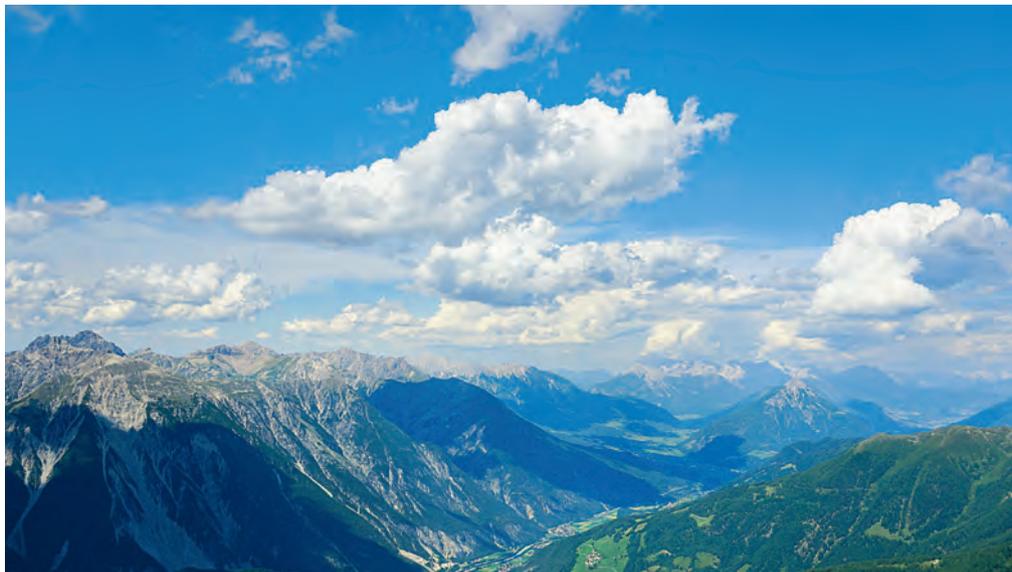
Wendepunkt am Limit

Entlang meiner geplanten Route nördlich von Landeck stand zwar eine Wolke, die sah aber etwas seltsam aus und passte nicht zur Topologie. Ich versuchte die Querung dorthin trotzdem, weil ich damit rechnete, dass der Wind vom 2.600 m hohen Nordgrat verdrängt oder zumindest in der Höhe gehalten wird. Ich wurde eines Besseren belehrt. Mit 2.000 m kam ich an und fand mich in sehr turbulenter Lee-Luft und Fallwind wieder, thermisch war die Luft nicht brauchbar. Ich suchte zuerst noch eine geschütztere Stelle, entschied mich dann aber aus Sicherheitsgründen dafür, abzudrehen und zurück zu fliegen. Jetzt nur noch 400 m über Tal, war ich voll dem Talwind ausgesetzt. Einzige Alternative zur Landung war, dass ich mich mit dem Wind entlang des Venet versetzen ließ, um einzelne Ablösungen mitzunehmen, bis ich vielleicht einen geschützteren Bereich erreichte, in dem sich Thermik entwickelte.

Währenddessen dachte ich über meine Strategie nach: Der geplante nördliche Wendepunkt war auf diesem Weg bestimmt nicht erreichbar. In der Ferne beobachtete ich bereits einzelne Schauer im Karwendel und Stubaital, was bedeutete, dass auch der Rückweg unsicher wäre. Aber es war erst 16:00 Uhr, ich war immer noch gut im Zeitplan. Warum also aufgeben, wenn sich noch Möglichkeiten bieten? Ich biss meine Zähne zusammen und probierte so lange in der Seitenwindthermik herum, bis ich endlich eine Ablösung erwischte, die stark genug ►



↑ Auf dem Weg in die Nordalpen. Links im Bild ist der Reschensee zu sehen. Der starke Seitenwind in der Höhe wird durch die hohe Wolkenbasis kompensiert, so dass schnelles Vorankommen möglich ist.



↑ Beim Venet. Das zerrissene Wolkenbild kündigt die schwierigen Bedingungen an. Hier sollte dann auch mein Wendepunkt sein.



↑ Blick vom Ötztal nach Westen. Die hohen, westwindverblasenen Wolken sorgten mit der tiefer stehenden Sonne für immer mehr großflächige Abschattungen.

PARA-SERVICE

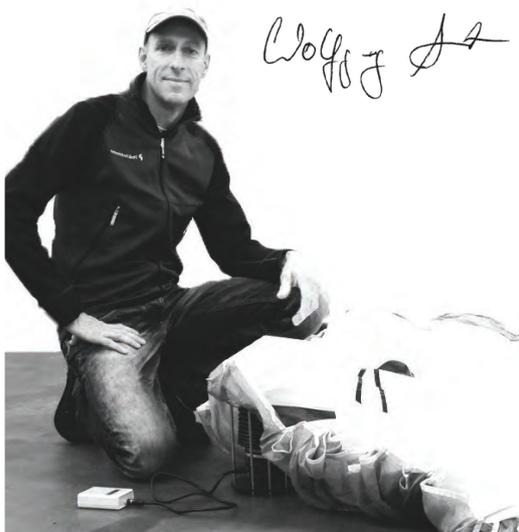
2-Jahres-Checks

Reparaturen

Reiter 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

FLYMASTER



NEU

SD^{3G}series



www.flymaster.de

Unterstützt durch
Flymaster



PARAGLIDING
WORLD CUP

FLYMASTER SIM



↑ Das Timmelsjoch ist überquert! Mit im Bild: X-Alps-Athlet Benoit Outters. Links geht es nun nach Sterzing zurück.

war, um mich aus dem Talwind hinauszu-befördern. Nun sah ich, dass sich inzwischen auch die Schauer aufgelöst hatten, der Rückweg war also frei. Ich beschloss, den Wendepunkt hier zu setzen und den Heimflug anzutreten.

Endlich Rückenwind

Übers Kauner- und Pitztal ging es mit dem erhofften starken Rückenwind ins Ötztal. Taktisch ein Kinderspiel, denn die luvseitigen Westhänge lieferten jetzt überall Thermik. Diese war jedoch durch die starken Talwinde weiter unten gestört und mit Leethermik vermischt, so war die Thermik turbulent und technisch höchst anspruchsvoll zu fliegen. Zudem machte mir die zunehmende Abschattung von zerlaufenden Wolken Sorgen. Aufgrund der hohen Basis reichte der Wolkenschatten bis auf die jeweils nächste Bergkette und machte die Ablösungen dort noch weniger berechenbar. Im Ötztal erwartete mich eine willkommene Ablenkung: X-Alps-Athlet Benoit Outters und Supporter Damien Lacaze (Team FRA4) arbeiteten sich gerade ebenfalls das Ötztal entlang Richtung Süden vor. Ich schloss zu ihnen auf und wir querten gemeinsam den Hauptkamm über das Timmelsjoch auf die Südseite. Zeitpunkt: 18:05, also ziemlich gut im Zeitplan. Hier trennten sich unsere Wege wieder, denn ich sah die Chance, ohne den Umweg über



Link zum Flug auf
www.dhv-xc.de am 06.07.2017

den Jaufenpass direkt über das Ridnauntal fliegen zu können. Dazu musste ich jedoch einen 2.800 m hohen Grat überwinden. Zum Glück war dieser noch nicht im Schatten, so fand ich hier sogar eine gute Thermik, die mir Höhe bis nach Sterzing lieferte.

Heimflug

Immer noch mit gutem Rückenwind flog ich Richtung Ziel. Noch zweimal fand ich zarte abendliche Blauthermik, doch das reichte, um fast bis Bruneck zurückzugleiten. Dort landete ich um 19:45 glücklich und sehr zufrieden nach 293 km freier Strecke, woraus aufgrund des nicht ganz erreichten nördlichen Wendepunktes ein 270 km FAI-Dreieck errechnet wurde (neuer Gebietsrekord). Ein tolles Erlebnis, das zeigt, dass auch von klassischen Streckenflugbergen immer noch andere, neue und erfolgreiche Strategien entdeckt werden können. ▽

GLEITSCHIRM DIREKT

by **Papillon**
Paragliding

Tel. 06654 / 91 90 55 • täglich So – Mo, 9 – 18 Uhr • auch am Wochenende geöffnet



- ✓ Größte Auswahl
- ✓ Beste Beratung
- ✓ Beste Preise

Bei GLEITSCHIRM DIREKT bekommst du alles für den Flugsport – vom Gleitschirm-Komplettsset bis zum Schraubschäkel.

Onlineshop

Unter GLEITSCHIRM-DIREKT.DE findest du ausführliche Produktinformationen zu allen Artikeln unseres Sortiments – in deutsch und englisch.

Mitten in Deutschland

Auf rund 1000 qm erwartet dich im Fliegershop auf der Wasserkuppe die größte Auswahl nördlich der Alpen.

In der Rhön kannst du bei allen Windrichtungen Probefliegen.

See you UP in the sky!



100% ZUFRIEDENHEITSGARANTIE
Papillon ✓

BESTPREISGARANTIE
Papillon ✓

TOP INZAHLUNGNAHME
Papillon ✓

adidas

UP

SKYWALK

SWING

FLYMASTER

AIRDESIGN

Woody Valley

CRISPI

han was

LEVI L R

ICARO

MAMMUT

TURN

ADVANCE

basisrausch

AIR CROSS

gradient

ZANIER

MIKE KUNG

MIDLAND

OZONE

BRUCE GOLDSMITH DESIGN

independence

NOVA

airstyle

SUPAIR

SKYTRAXX

FTR

simplify

BORTEL

DUDEK paragliders

PRO DESIGN

MAGARA

airstyle

SALOMON

NIVIUK

PLUSMAX

GARMIN

GARMIN



Fly MagicM

12. Hugo-Junkers-Fest in Dessau

In Zusammenarbeit mit Michael Beckmann waren wir zum 12. Hugo-Junkers-Fest in Dessau eingeladen und haben vorgeführt, wie einfach das Drachen- und Gleitschirmfliegen im Flachland mit Windenschlepp geht. Dank einer Sondergenehmigung haben wir auf der Segelflugschleppstrecke des Verkehrslandeplatzes Dessau unsere Winde aufgebaut und sind abwechselnd mit den Segel- und Motorfliegern gestartet. Wir flogen mit dem Drachen und Starrflügler um den Platz und machten einige Tandemflüge mit dem Gleitschirm. An unserem Stand weckten wir mit dem Simulator Interesse am Drachen- und Gleitschirmfliegen und überraschten viele Besucher damit, dass wir im Alten Lager quasi vor ihrer Haustüre im Flachland fliegen.

Ines Ziesau
www.flymagic.de



GSC Frankenthermik

Vorstandswechsel/Neuer Webauftritt

Die Mitglieder des GSC Frankenthermik haben bei der diesjährigen Jahreshauptversammlung unter reger Beteiligung eine komplett neue Vorstandschaft gewählt. Sie setzt sich nun wie folgt zusammen: 1. Vorstand Roland Bertlein, 2. Vorstand Reimund Massar, Kassenwart Uwe Friedrich, Gerätewart Marek Brobislaw, Geländewart Thomas Frey, Sportwart Patrick Reinhard. Die Neuwahlen sorgten für frischen Wind im Verein. So wurde kürzlich das neue Vereinslogo präsentiert sowie ein neuer Webauftritt mit Schwerpunkt auf Vereinsnews & Aktuelles. Gastpiloten, die jederzeit willkommen sind, haben die Möglichkeit, sich über Schleppaktivitäten zu informieren. Die Mitgliederanzahl des Vereins im Raum Nürnberg/Ansbach/Neustadt an der Aisch soll weiter ausgebaut werden. Auch die Zulassung weiterer Schleppgelände/-richtungen ist im Gespräch.

Patrick Reinhard
www.frankenthermik.de

Leserbrief/Info 206/Seite 12 ff.

Fliegen mit Familie im Gepäck

Im Fluggebiet Greifenburg Emberger Alm kann von „einfacher Transport zum Startplatz“ keine Rede mehr sein. Leider wurden die kleinen Shuttlebusse durch riesige ehemalige Postbusse ersetzt, die nicht einmal im Stundentakt fahren. Bis alle Passagiere an Bord sind, kann schon mal eine gute halbe Stunde vergehen und die Auffahrt dauert ca. doppelt so lang wie mit den Kleinbussen. Aus diesem Grund gehört Greifenburg für mich bestenfalls zur zweiten Wahl.

Andreas Rudolph

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

Gleitschirmverpacken leicht gemacht

Mehr Zeit in der Luft weniger am Boden.

- einfache Anwendung
- kompaktes Packmaß
- eine Größe
- Jetzt auch in verschiedenen Farben

packs-i fly
www.packs-Ltd



Gleitschirmflieger Lindenfels

Video Vereinsausflug

Die Lindenfelser Gleitschirmflieger und der 1.ODC machten wie jedes Jahr zu Pfingsten einen Ausflug zum Treh in die Vogesen. Dabei entstand ein Video Clip, der dieses tolle Fluggebiet zeigt sowie die rege Teilnahme an unseren Ausflügen. Über 50 Mitglieder beider Vereine trafen sich am örtlichen Campingplatz, um gemeinsam zu fliegen und Spaß zusammen zu haben. Wir reisten mit privaten PKWs an, das selbst organisierte Hochfahren zu den Startplätzen klappte reibungslos, was auch den Zusammenhalt der Mitglieder zeigt. Wir sind stolz darauf, dass viele Fluganfänger mit dabei waren und durch erfahrene Flieger bei ihren ersten Flügen unterstützt wurden.

Zum Video:

www.youtube.com/watch?v=aBU2MP8Nw6Q

Ludwig Kupec

www.gleitschirmflieger-lindenfels.de

Anzeigen

Gleitschirmreisen

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

www.bluesky.at · Tel. +43 4842 5176



Die Vorstandschaft 2017-2019: Michael Schröder, Korbinian Stanggassinger, Michael Schmitt, Franz Wenig, Wolfgang Dopke; nicht im Bild: Anton Lenz und Matthias Appel



Berchtesgadener Drachenflieger

Zum 40er eine Torte

Anlässlich der Jahreshauptversammlung Mitte April im Gasthof Schönfeldspitze gab es eine Besonderheit: Zum 40. Gründungsjubiläum wurde eine Torte spendiert. Der Verein wurde 1977 ebenfalls an einem Gründonnerstag gegründet. Seitdem hat sich einiges getan. Ein Grund für eine kleine Rückschau in Form einer Multimediaschau. Auf große Feierlichkeiten zum 40. Jubiläum verzichten wir in diesem Jahr mangels verfügbarer Bergbahn. Diese werden nach Neueröffnung der neuen Jennerbahn im nächsten Jahr entsprechend nachgeholt. Sportlich war der Verein im vergangenen Jahr sehr erfolgreich. So konnte der 2. Platz in der 2. Bundesliga im Streckenflugwettbewerb (DHV-XC; Vereinswertung) erreicht werden. Zum Abschluss wurde Wolfgang Hahn für seine langjährige Mitarbeit in der Vorstandschaft und für die stets hervorragend geleistete Arbeit als Flugwart vom Vorstand besonders geehrt.

Wolfgang Dopke

www.berchtesgadener-drachenflieger.de

ANZEIGEN HOTLINE

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



Der perfekte Endanflug

Der Endanflug ist das Bindeglied von Landeeinteilung und Landung. Häufig wird er zum Treffen des Landefeldes missbraucht. Eigentlich soll er die Landung optimal vorbereiten.

Text: Peter Cröniger

Eine reproduzierbar gelungene sichere Landung setzt einen stabilen Endanflug voraus. Der Endanflug kann aber nur stabil sein, wenn er nicht dazu missbraucht wird, das Landefeld überhaupt zu treffen. Diese Arbeit müssen wir Piloten in der Landeeinteilung erledigen. Die korrekte Abflughöhe aus der Position, die Länge und die seitliche Distanz

des Gegenanfluges und hauptsächlich die Anpassung des Queranfluges durch Öffnen bzw. Schließen müssen zuerst richtig erlernt werden. Die Technik des Peilens auf einen Referenzpunkt muss durch stetes Trainieren verfeinert und den jeweiligen Bedingungen situativ angepasst werden (Siehe Info 169, S. 60 ff). Der Endanflug ist allenfalls für Feinkorrekturen im hohen Teil, also bei weiträu-

migen Anflügen gut. Ab ca. zehn Meter Höhe muss die Peilung stehen. In erster Linie ist der Endanflug die Vorbereitung für eine gelungene Landung. In der Schulung wird jetzt dem stabilen Anflug ein höherer Stellenwert gegeben und ab Juni 2017 wird in der praktischen Prüfung deutliches Kurven im Quer- und Endanflug nicht mehr akzeptiert. Stabiler Endanflug heißt, dass der Pilot die Auf-

Funktion/Ziel		Aktionen
Anflug zur Position:	Wind- und Verkehrssituation richtig interpretieren	Öffnen des Gurtzeuges etc.
Position:	Entscheidung Positionskreis oder Gegenanflug	Peilen und Luftraum beobachten
Gegenanflug:	Räumliche Distanz zum Peilpunkt optimieren	Peilen: Verlängern bzw. verkürzen
Queranflug:	Landetrichter des Endanfluges anfliegen	Peilen: Öffnen o. Schließen des Queranfluges
Endanflug:	Stabiler gerader Anflug auf einen Fixpunkt (PP)	Aktiv fliegen und Fahrwerk ausfahren

Beim Drachen (rechts) greift der Pilot an die Trapezeitenrohre und richtet sich auf. Der Gleitschirmpilot (links) steigt aus dem Beinsack und richtet sich auf.

gabe hat, alle meteorologischen Störungen auszugleichen und so aktiv zu fliegen, dass das Fluggerät keine ungewollten Bewegungen um die Quer-, Längs- und Hochachse macht. Damit fliegt er kerzengerade und mit konstantem Sinken auf seinen Peilpunkt zu. Der Flugweg und das Sinken ist somit bei jedem Anflug gleich. Daher fällt es dem Piloten deutlich leichter, die folgenden Aktionen koordiniert und gut „getimed“ auszuführen. Eine Landung wird so gut wie die vorherige; es stellt sich ein Zutrauen ein, das zu einer Lockerheit führt, die das Gerät noch besser spüren lässt und nach und nach werden die Landungen perfekt. Wenn sich der Pilot auf die Landung freut, hat er sein Ziel erreicht.

Die Aufgabe des Piloten im Queranflug ist es, den Drachen/ den Gleitschirm so in den Endanflug zu steuern, dass der Peilpunkt mit einem gut erfliegbaren Gleitwinkel erreicht wird. Dies geschieht in der Regel durch leichtes Schließen (wenn zu flach) oder Öffnen des Queranfluges (wenn zu steil/hoch), um die Flugstrecke anzupassen. Der Endanflug sollte mindestens zehn bis fünfzehn Sekunden lang sein und ist nicht geeignet, größere Korrekturen des Landortes durchzuführen. Auf keinen Fall darf hier gekurvt werden. Ist der Fixpunkt der Peilung nicht genau der vorgesehene Peilpunkt, so ist es besser, eine Verschiebung des Landortes nach vorne oder hinten genau über den Peilpunkt hinweg zu akzeptieren, als einen unstabilen Endanflug durchzuführen. Durch stetes Trainieren des Landeanfluges und der zugehörigen Peilung muss der Pilot sicherstellen, dass er das Landefeld sicher erreicht (Prüfungsreife für A-Schein). Die einfachste Methode, einen stabilen und ruhigen Endanflug durchzuführen, ist rechtzeitig also nach der Endanflugskurve die Landevorbereitung durchzuführen. Beim Drachen greift der Pilot an die Trapezeitenrohre und richtet sich auf. Der Gleitschirmpilot steigt aus dem Beinsack (falls vorhanden) aus und richtet sich auf. Das Fahrwerk ist ausgefahren und der Pilot kann sich jetzt ausschließ-



lich auf den Flugweg und die Geschwindigkeit konzentrieren. Bleibt der Drachepilot in der liegenden Position und der Gleitschirmpilot im Beinsack oder sitzend, wird die Landung komplexer und statistisch unfallträchtiger. Ruhig Aufrichten und aufgerichtet fliegen ist für den Drachen- sowie für den Gleitschirmpiloten ein Trainingsziel, damit der Endanflug stressfrei und souverän ausgeführt werden kann.

Die Geschwindigkeit im Endanflug soll so gewählt werden, dass der Landepunkt erreicht wird, das Fluggerät gut manövrierbar ist und die Gefahr eines Strömungsabrisses bei Bodenannäherung ausgeschlossen ist (Windgradient). Das heißt nicht zu langsam, aber auch nicht unnötig schnell. Für jeden Endanflug ist je nach Gegebenheiten wie Windstärke, Windrichtung, Böigkeit, Thermik, Neigung des Landestreifens, Hindernissituation usw. eine jeweils optimale Geschwindigkeit zu wählen. Für diese Optimierung ist beim Drachen die Geschwindigkeit des besten Gleitens und beim Gleitschirm die Geschwindigkeit knapp oberhalb des minimalen Sinkens ein guter Ausgangswert. Die Geschwindigkeitsaufschläge sind so zu wählen, dass das Fluggerät beim Abfangen niemals langsamer als die Geschwindigkeit des minimalen Sinkens ist und die Steuerfähigkeit durchgehend erhalten bleibt (GS: Endstellungen vermeiden).

Während im Landeanflug das Halten der optimalen Geschwindigkeit Priorität hat,

muss die letzten ca. fünf Sekunden vor dem Abfangen, also ab ca. sechs Meter Höhe, der stabile Flugweg oberste Priorität haben. Die richtige Anfluggeschwindigkeit vorausgesetzt wird jetzt so aktiv geflogen, dass weiter mit konstantem Sinken bis zum Abfangen der Flugweg gehalten wird. Ein Wechsel des Blicks vom Peilpunkt (Fixpunkt) zum Horizont in einer Höhe von ca. fünf bis sechs Metern hilft dabei sehr. Die Überfahrt wird jetzt konsequent genutzt, um bodennahe Durchsacker oder Heber zu vermeiden und den Flugweg stabil zu halten. Wenn nötig, wird Fahrtenergie gegen Flugwegstabilisierung getauscht. Bei einsetzendem Durchsacken beim Drachen drücken, beim Gleitschirm einen Bremsimpuls setzen. Dies ist gerade bei bodennahem Windgradienten essentiell für eine gelungene Landung.

Nach dem Abfangen erfolgt ein bodenparalleles Ausgleiten durch graduelle Anstellwinkelerhöhung und dadurch ein Abbau der Geschwindigkeit bis zur Minimalfahrt. Durch Andrücken und Ausstoßen (Drachen) bzw. Durchbremsen (Gleitschirm) wird die restliche Geschwindigkeit minimiert und der Pilot läuft ein paar Schritte bis zum Stillstand. Das Fluggerät wird kontrolliert abgestellt (Drachen) bzw. seitlich oder nach hinten abgelegt (Gleitschirm).

Ein ausführlicher Artikel zur Gleitschirm-Landung kam im Info 203, S. 30 ff. ▽

Von Plan B zu C – Fliegen

Im Mai erkundete die DHV Jugend die Vogesen, Andelsbuch zeigte sich von seiner besten Seite.

Text: Seli Metzger, Annette Koch und Alina Kleineberg



© CHRISTIAN FRANK

© TOBIAS WUST

Nein Tage Andelsbuch lagen vor uns. Unter dem Motto „Go South West“ trafen sich zu Beginn 13 Teilnehmer. Die Wetterprognosen für das erste Wochenende nochmäßig, wusste der harte Kern dennoch, dass wir dem trotzen werden. Es gibt doch immer einen Plan B oder auch C. Der erste Tag stimmte uns auch positiv, als wir mit einem genialen Flugtag ins Event starteten. Swing und Skywalk waren mit Testschirmen vor Ort und so kam jeder auf seine Kosten. Durch die anrollende Kaltfront kam es am Abend noch zu einem hastigen Einkauf, damit noch im Trockenen gegrillt werden konnte. Kulinarisch sollte sowieso wieder Einiges geboten werden. Die Käsesuppe auf der Alm genießt äußerste Beliebtheit, besonders

Schau bei unseren nächsten Events vorbei:

Sicherheitstraining Idrosee

7. bis 10.9.2017

Dolomiten

14. bis 17.09.2017

Saisonausfliegen am Ljiak

28.10. bis 01.11.2017

Weitere Infos unter:

www.dhv-jugend.de/events

↑ Gemütlich ums Feuer sitzen, gehört auch dazu.

nach erfolgreicher Toplandung. Außerdem gönnten wir uns ein Weißwurst-Frühstück.

Besser als erwartet, gestaltete sich der Sonntag, an dem wir in der Rappenlochschlucht wandern gingen und sich sechs Teilnehmer abends mit einem Flug belohnten. Die musikalischen Talente zeigten am Lagerfeuer erneut ihr Können. Das Wetter sollte uns in den nächsten Tagen nicht hold sein und so kam es dann zu den besagten Plänen B und C. Therme, Wandern, Groundhandeln, Kartenspiele. Dennoch blieb Platzregen aus und auch die zeltenden Teilnehmer blieben weitgehend trocken. Jetzt, wo es wieder zum Fliegen ging, stellten sich vier ganz Motivierte heraus, die doch tatsächlich um halb 7 Uhr morgens auf

oder auch



den Berg liefen und einen morgendlichen Abgleiter machten, nur um die anderen pünktlich zur ersten Bahn am Landeplatz zu treffen. Dann kam auch der DHV Jugend-Tandem zum Einsatz. Egal ob einfach mal nichts tun und die Aussicht genießen, ein bisschen Thermik fliegen oder die erste Spirale, unser Eventhelfer Manuel hat alle glücklich zum Landeplatz oder direkt wieder zum Startplatz gebracht. Dank der Bregenzerwald Karte hatten wir pro Tag je eine Auffahrt gratis. Wer absoff und es nicht schaffte Top zu landen, war durch die DHV Jugend Förderung für 5 Euro wieder auf dem Berg und versuchte sein Glück erneut. Die Gemüter waren besänftigt. So überstanden wir auch den folgenden, zu windigen Tag. Rugby, (Pack)Sackhüpfen oder Fesselspiele ... Kreativität ist vorhanden und für jeden war etwas dabei.

Am letzten Event-Wochenende testeten wir wieder. Advance und Niviuk. So mancher Teilnehmer hat sich neu verliebt. In diesen Tagen schafften es auch einige Piloten, am Abend zum Campingplatz zu fliegen. Für manche war es gar einer der ersten kleinen Streckenflüge. Mit Rat und Tat standen die Erfahreneren zur Seite. Danke, dass ihr alle dabei gewesen seid. Andersbuch wir kommen wieder! ☞

„Hauptsach‘ ... gut g’ess‘ un gut g’flog‘!“

Hach, war das wieder schön: Für viele war es das erste DHV Jugend Event der Saison und obwohl die Wetterprognosen (wieder einmal) die Mehrheit der vier Tage ins Wasser fallen lassen wollten, sind alle belohnt worden, die an den Treh ins Elsass gekommen sind und unseren Campingplatz in Urbès gefunden haben. Eine lange Anfahrt durch die Vogesen hatte unsere Betreuerin Kathrin, für die es die erste Event Organisation war. Sie informierte uns, wie man auch Urbeis in Frankreich finden kann. Es folgten schöne Startbedingungen am Petit Drumont, feine Frühsommer Thermik, Basen bis 2.300 m.

Und was mindestens genauso wertvoll und herrlich war: Wir fühlten uns wie im Vorjahr ordentlich ins Fluggebiet eingewiesen und rundum toll versorgt, weil wir vom ansässigen 1. Para-Ski-Club-Saar e.V. wahnsinnig herzlich empfangen, gebrieft, sogar zum Start geliftet und abends auch noch – mit der wahrscheinlich größten Riesenpfannen-Kässpätzle-Portion in der Geschichte der DHV Jugend – bekocht wurden. Wir haben ordentlich gefeiert: Gut g’ess‘ un gut g’flog‘!



GLEITSCHIRME



GURTZEUGE



RETTUNGSSYSTEME



ZUBEHÖR

fly it your way

Ausgeträumt

Die „Operation Titelverteidigung“ endete für die erfolgsverwöhnte Deutsche Nationalmannschaft als Desaster: Nach drei Podiumsplätzen in Folge waren diesmal die Medaillenränge außer Reichweite. Frankreich hingegen zeigte einmal mehr, dass sie die „Grande Nation“ im Gleitschirmfliegen sind: Gold in allen drei Disziplinen untermauert die Ausnahmestellung der französischen Piloten.

Text: Torsten Siegel | Fotos: Ewa Korneluk-Guzy

Zusammen mit Primoz Susa laufe ich über die Straße zum nächsten Feld, wo Jurij Vidic immer noch unglücklich in die Luft starrt. Im Zeitzyylinder, aber vor der Ziellinie, hat er gerade am Ende des elften und letzten Tasks die Weltmeisterschaft an den Franzosen Pierre Remy vergeben. Bis dahin war Jurij fast allen Unbilden der verrückten WM entkommen und daher noch nicht so gefestigt wie wir. „Das war's dann wohl! Sind wir die einzigen Deppen, die hier gelandet sind?“ fragt er leicht ironisch. Primoz deutet auf einen Piloten, der gerade mit gesenktem Kopf um die Kurve biegt, und ich muss leider berichten, dass Ulli das gleiche Schicksal zwei Wiesen weiter ereilt hat. Die kleine, im Talwind stehende Ridge geht eigentlich immer zuverlässig, so wie jetzt auch. Scharenweise fliegen die Piloten über uns hinüber, drehen wieder auf und das teilweise unterhalb der Grasnarbe. Auch die große Abschattung, die langsam alles verdunkelt, ändert nichts daran. Es ging fünf Minuten vor uns und eine gefühlte Ewigkeit nach

uns, aber wir hatten einfach keine Chance, wurden seitlich von der Ridge gewaschen und müssen jetzt dem Jubel der Piloten und Zuschauer im Ziel zuhören. Die Hoffnung, dass Marc und Pepe für das Team punkten, schwindet mit jeder neuen WhatsApp-Meldung. Die beiden haben die deutlich kürzere Route über das Flachland gewählt und sind dort auf dem Rückweg gestrandet. Einzig Yvonne sorgt für ein Trostpflaster und erreichte zum Abschluss als einzige aus unserem Team das Ziel. Mit einer gewissen Objektivität und Selbstreflexion muss man festhalten, dass dieser Tag, bis auf wenige Ausnahmen, ein Spiegelbild für das Abschneiden des Deutschen Teams bei der WM war. Unsere eigentliche Stärke, souverän und abgeklärt in besonderen Situationen zu fliegen, haben wir in Feltre zu oft vermissen lassen.

Der Auftakt

Dass wir am Ende mit Platz 18 das schlechteste WM-Ergebnis aller Zeiten nach Hause fliegen und selbst hinter Nationen wie Finn-

land liegen, die mit lediglich drei Piloten am Start waren, hätten wir zu Beginn der WM nicht in unseren kühnsten Träumen erwartet. Nach einer intensiven Vorbereitung verlief auf organisatorischer Ebene alles perfekt. Dank der Unterstützung durch unseren Verband und der Bemühungen von Teamchef Harry konnten wir uns voll und ganz auf das Fliegen konzentrieren. Das Deutsche Team war bestens ausgerüstet, um die „Operation Titelverteidigung“ in Angriff zu nehmen und den zweiten Stern nach 2016 zu holen. Noch professioneller ging es nur bei der WM-Organisation zu. Im Vorfeld war bereits ersichtlich, dass die Weltmeisterschaft am Monte Avena etwas Besonderes wird. Der Aufwand, mit dem die Veranstalter Werbung für das Gleitschirmfliegen betrieben haben, war einzigartig. Genauso wie die Eröffnungsfeier in den alten Gassen von Feltre, die mit jubelnden Zuschauern gesäumt waren, die 146 Piloten aus 47 Nationen feierten.

Auch aus sportlicher Sicht war der Start nicht schlecht. Die ersten drei Läufe fanden in Bassano und am Monte Avena statt und



↑ Spektakuläre Eröffnungsfeier mit italienischem Temperament in Feltre.





↑ Von links: Harry Buntz, Marc Wensauer, Torsten Siegel, Yvonne Dathe, Ulrich Prinz und Andreas Malecki.

boten schwache, aber zumindest noch einigermaßen zuverlässige Bedingungen. Die ersten beiden Rennen mit Zielankunft verliefen ziemlich positiv für uns, wir haderten am Ende nur etwas mit dem holprigen Abschluss von zwei bis drei Minuten Rückstand. Nach drei Durchgängen war mit Platz vier in der Teamwertung und wenig Punkterückstand noch alles möglich und dementsprechend zuversichtlich schauten wir dem weiteren Verlauf der WM entgegen.

Die gestoppten Läufe

„Ich bin stolz mit der Mannschaft unseren Titel von 2015 nun in Italien verteidigen zu dürfen. Als alpiner Pilot liegt mir das Gelände um die Dolomiten, denn hier braucht es nicht unbedingt den Pulk, um schnell zu sein und der einzelne Pilot kann mit seiner Routenwahl alles entscheiden. Ich freue mich auf anspruchsvolles Fliegen in „Bella Italia [...]“. So oder so ähnlich, wie Marc es in der Pressemitteilung verlauten ließ, ging es uns allen. Was dann nach den beiden ersten Durchgängen folgte, war genau das Ge-

genteil. Insgesamt wurden vier Läufe wegen Überentwicklungen, Regen und Gewittern gestoppt. Das ist WM Rekord und genauso rekordverdächtig war der „Downwash“ von Ulli im dritten Lauf. Zusammen mit Yassen lag er deutlich in Führung, als ihn ein erster Kaltluftausfluss gewissermaßen kalt erwischte. Aus sicherer Entfernung beobachteten wir, wie er in Speedflyer-Manier dem steilen Gratverlauf folgte und im tiefen Tal verschwand. Als dann auch noch der Regen einsetzte, wurde ein Stoppen des Tasks immer wahrscheinlicher und das Taktieren zum Lotteriespiel: aufdrehen, abgleiten, direkte Route oder noch mal einen Umweg fliegen, um dem Regen zu entgehen? Bei Marc und mir lief es noch mal gut, während Pepe und Ulli am Abend ihre Schirme im Garten trockneten. Ein Präludium für die folgenden Tage!

Zu den Überentwicklungen gesellte sich ab dem vierten Durchgang noch eine zähe Inversion und schob die 147 Piloten auf engsten Raum zusammen. Nach der Querung vom Start zum Col Perer mit einer südwest-

lich ausgerichteten Ridge, die „immer“ geht, ging (fast) nichts mehr. Die verzweifelten Versuche, einen Nullschieber zu sichern oder zaghafte Steigen mitzunehmen, scheiterten oft an der allgegenwärtigen Präsenz von gefühlten „viel zu viel Piloten“, die das Gleiche versuchten. Yassen Savov philosophiert am Abend darüber, dass solche Bedingungen für ihn Level 3 bedeuten. Die Gefahr eines Zusammenstoßes war in der Tat ziemlich hoch und am Ende flog nur ein gutes Dutzend Piloten (ohne deutsche Beteiligung) zurück über den Startplatz und weiter nach Osten, bevor der Durchgang wegen Regen gestoppt wurde. Gestoppt wurde ebenfalls Durchgang sechs, bei dem ein gewaltiges Gewitter ganz Bassano verdunkelte. Da der Task nur 55 Minuten lief, gab es keine Wertung.

Verkehrte Welt

„Es ist unmöglich, die Strecke über das Flachland zu fliegen“, erklärte Wettkampfleiter Maurizio Bottegale vor dem neunten Lauf. Und er muss es wissen, schließlich lebt er schon eine Ewigkeit in seinem Tal und fliegt ▶

Dank den Sponsoren





↑ Von links: Andreas Malecki, Ulrich Prinz, Torsten Siegel, Marc Wensauer, Yvonne Dathe

dort seit 30 Jahren. Seiner Weisung folgten alle führenden Teams ins Verderben, während bei uns noch einmal ein kleiner Hoffnungsschimmer aufkam. Nach einer kurzen Unsicherheit (ich hatte mit Pepe gewettet, dass ich die Bergroute fliegen werde) ging es auf deutscher Seite geschlossen über das Flachland. Und wider Erwarten auch noch sensationell gut, während der Umweg über die abgeschatteten Berge für die meisten Piloten mit einer Außenlandung endete. Auf dem Weg zur letzten Wende erreichte uns einmal mehr der Regen einer Überentwicklung, was zu einem Stoppen des Tasks führte. Mit vier Piloten unter den Top fünf war das Ergebnis eigentlich sensationell, doch so richtig freuen konnten wir uns nicht. Der Lauf wurde durch das Stoppen deutlich abgewertet und da kein Pilot im Ziel war, konnten die frühzeitig gelandeten Piloten noch einmal aufatmen, während uns wichtige Punkte fehlten, um Boden gut zu machen.

Nur die Starken überleben

Neben dem vierten Task, der gestoppt wurde und bei dem nur wenige Piloten einer kollektiven Außenlandung entgingen, sorgten die Durchgänge fünf und zehn für ähnlich frustrierende Erlebnisse bei den meisten Teilnehmern. Ein paar Glückliche durften sich über das einzigartige Erlebnis freuen, bei einer WM alleine oder mit einer kleinen Gruppe ohne Stress ein Rennen ins Ziel zu fliegen. Bis zum Ende des Wettbewerbs musste Marc mit der Tatsache kämpfen, dass er nach dem Start zum fünften Lauf aus knapp 2.700 Metern mehr oder weniger nur noch abgegleitet ist, während es zuvor noch nach dem besten Task der WM ausgesehen hatte. Seine Euphorie ist für die Nachwelt von unserem Filmemacher Yves festgehalten worden: „Soeben ist die Linie überflogen worden, wir sind jetzt gestartet. Ja, ab jetzt gilt es: Wer mehr Gas gibt, ist vorne.“ Oder zuerst am Boden. Wahrscheinlich war der Tag dem Dadaismus gewidmet. Alles, was

man bisher für verständlich und real gehalten hat, wurde umgekehrt. Dolomiten, Sommer, vierzehn Uhr, Südseite, Cumuluswolken, keine Abschattung – und dann stehen bis auf sechs Piloten 141 Wettkämpfer am Boden.

Das Martyrium war damit aber noch nicht zu Ende. Der zehnte Lauf verlief ähnlich, nur dass der Schauplatz diesmal in Bassano lag und eine massive Abschattung zumindest einen Grund für das frühe Ende von 124 Piloten nach 38 Kilometern lieferte. Ähnlich wie im vierten Lauf befanden sich auch hier viel zu viele Piloten in zu schwachen Steigwerten und Nullschiebern. Erst als sich die Anzahl lichtete und die Sonne wieder zum Vorschein kam, hatten die verbliebenen (in diesem Fall 21) Wettkämpfer die Möglichkeit, sich langsam wieder nach oben zu schrauben. Unnötig zu erwähnen, dass es keinem unserer Piloten glückte. Pepe versuchte sogar noch, südlicher zu fliegen und damit dem Schatten und Regen zu entgehen. Aber

Anzeigen

SKYTRAXX



www.skytraxx.eu

Schirmkauf? Flugschule Chiemsee!



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

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

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



Link zur Berichterstattung
auf www.dhv.de

© MARTIN SCHEEL

wie in einem Comicfilm verfolgte ihn der Regen, bis er nicht mehr sicher war, ob man mit einem nassen Schirm noch gefahrlos eine Kurve in der Thermik fliegen kann.

Normal?

Neben den ersten beiden Läufen kann man eigentlich nur noch Task sieben als „normalen“ Durchgang bei der WM werten, wobei die Definition von normal natürlich schwierig ist, besonders wenn es um unsere Leistung geht. Wegen der Überentwicklungen wurde wieder in Bassano geflogen und dort auch wieder vermehrt an den kleinen, vorgelagerten Hügeln. Und wieder sah es eigentlich bis zum Ende gar nicht so schlecht aus. Das Flachland bot schwierigere, abgeschattete Bedingungen, aber zumindest Ulli, Pepe und ich waren noch vorne dabei, während Yassen wie vom Hafer gestochen einmal mehr auf einen Tasksieg setzte und einsam führte. Kurz vor der letzten Wende zeigte uns Pepe über Bassano noch einen starken Bart und dann ging es in den Endanflug – dachten wir. Unsere Linie war katastrophal und wir fielen förmlich aus dem Himmel, bevor es zurückging. Anstelle von einem gemütlichen Endanflug drehte ich 15 Minuten um die Kirchturmspitze von Bassano, während Ulli 10 Meter vor der Ziellinie stand und Pepe kurz vor dem Ziel abdrehte, um sicher zu landen.

Was bleibt

„Die Enttäuschung ist sehr groß und wir müssen selbstkritisch die Aufarbeitung starten“, kommentierte Teamchef Harry das Abschneiden. „Die Erfahrung ist bitter, aber man wächst auch genau daran. Wir hatten trotz der Ergebnisse sehr viel Freude an der WM und haben uns deutlich unter Wert ver-

kauft. Letztendlich bin ich mir sicher, dass wir sogar stärker aus der WM hervorgehen: Die Erfahrungen, auch wenn sie fast alle negativ waren, haben uns viel gelehrt und wir haben die Fähigkeiten, das in Zukunft positiv umzusetzen.“

Am Ende liegt in den Unwägbarkeiten auch der Reiz und die Spannung des Wettkampffliegens (zumindest bei den Männern. Bei den Frauen hat Seiko Fukuoka aus Frankreich ein Titel-Abonnement und auch bei der WM keine wirkliche Konkurrenz). Es gibt keine Sicherheit, was Entscheidungen angeht und was bisher „immer“ oder „nie“ ging, kann am nächsten Tag schon widerlegt werden. Oder es braucht 30 Jahre, um Maurizio zu zeigen, dass Routen über das Flachland in Feltre an manchen Tagen durchaus möglich sind. An diesen Tag werden wir

uns alle gerne erinnern, für den Rest gilt eine Abwandlung des Brecht-Zitats von Reich-Ranicki, mit dem er das Literarische Quartett benedete: „Und so sehen wir betroffen / Den Vorhang zu und alle Fragen offen.“ ▽

Wertung

Männer Overall

1.	Pierre Remy	FRA	Ozone Enzo 3	5829
2.	Guy Anderson	GBR	Ozone Enzo 3	5824
3.	Honorin Hamard	FRA	Ozone Enzo 3	5812
30.	Torsten Siegel	GER	Gin Gliders Boomerang 11	5334
55.	Ulrich Prinz	GER	Ozone Enzo 3	4947
66.	Marc Wensauer	GER	Gin Gliders Boomerang 11	4778
74.	Andreas Malecki	GER	Ozone Enzo 3	4686

Frauen Overall

1.	Seiko Fukuoka	FRA	Ozone Enzo 3	5523
2.	Kari Ellis	AUS	Ozone Zeno	5227
3.	Silvia Buzzi Ferraris	ITA	Ozone Enzo 3	4917
10.	Yvonne Dathe	GER	Ozone Zeno	3812

Nationenwertung

1.	Frankreich	15037
2.	Slowenien	14321
3.	Schweiz	14302
18.	Deutschland	12421



↑ Die Sieger: Pierre Remy (1. Mitte) Guy Anderson (2. links) die beiden Drittplatzierten Jurij Vidic und Honorin Hamard



↑ Die Siegerinnen: Kari Ellis (2), Seiko Fukuoka (1), Silvia Buzzi Ferraris (3)

MENTOR
LIGHT
5



»Der MENTOR 5 ist wie eine sehr gute Mischung aus Torpedo und Schmetterling. Mir ist aufgefallen, dass ich nach elf Stunden Flug immer noch fit und verhältnismäßig wenig erschöpft war.«

Michael Müller (CH)

flog mit einem MENTOR 5 ein FAI-Dreieck von 292,88 km – zum Zeitpunkt der Flüge schweizer Rekord für alle Schirmklassen!



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

MENTOR 5 LIGHT – der Alleskönner

Die Leichtversion des Meisters seiner Klasse. Über 25 % leichter und viel kleiner zu packen, bringt er alle positiven Eigenschaften der Normalversion mit und ist dabei voll alltagstauglich. Dieser Alleskönner gibt dir die Freiheit, fast jede Spielart des Gleitschirmfliegens auszuüben: vom Hausberg-Cruisen über Hike & Fly, Gleitschirmreisen, bis hin zum ambitionierten Streckenfliegen oder Vol-Biv.

EN/LTF B-Gleitschirm: Leicht, klein zu packen, leistungsstark & sicher

www.nova.eu/mentor-5-light



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 Frieb: 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-fon: 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

Schlusskorrektur: Stefan Gutmann

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

Redaktionsschluss für die nächsten Ausgaben:

Ausgabe 208 | November | Termin 2. September 2017

Ausgabe 209 | Januar | Termin 2. November 2017

Autoren dieser Ausgabe: Sebastian Barthmes, Joe Edlinger, Till Gottbrath, Lucian Haas, Alex Kepp, Björn Klaassen, Alina Kleineberg, Anette Koch, Seli Metzger, Josef Schwitzer, Torsten Siegel, Josh Stalla, Felix Wölk.

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, Vereinsregister 9767, Umsatzsteueridentifikationsnummer: DE 131 206 095

Repro: MMIntec GmbH, Am Windfeld 15, 83714 Miesbach

Druck: Mayr Miesbach GmbH, Am Windfeld 15, 83714 Miesbach

Auflage: 38.200

Titel: Felix Wölk | Red Bull Content Pool



Hessenmeisterschaft Drachen/Gleitschirm 2017

Die anspruchsvollste „Hessische“ in der Geschichte

„Dies ist sicherlich das stärkste Teilnehmerfeld, das ich je bei der Hessischen Meisterschaft gesehen habe“, kommentierte der letztjährige Hessenmeister (Gleitschirm) Andreas Schubert das erste Pilotenbriefing. Wie in den Vorjahren wurde die Hessische Meisterschaft für Drachen und Gleitschirme auf der Emberger Alm in Österreich vom 25. Mai bis 28. Mai ausgetragen. Über 90 Piloten hatten sich dank der guten Wettervorhersage zu dem Wettbewerb angemeldet und die erfahrene Wettkampfleitung Christoph Limpert, Hubert Jestädt, Willi Kuck, Heidrun Nowak, Rüdiger Bien und Bernd Gebhard schafften den Spagat zwischen einem leistungsorientierten Wettkampf und der Sicherheit für die Piloten. So konnten auch Neueinsteiger und Gelegenheits-Piloten die herausfordernden Tasks an den einzelnen Tagen bewältigen.

Infos: www.hlb-info.de/seite/hessenmeisterschaft-2017

Wertung

FAI 1 Drachen Flexis:

1. Jörg Bajewski
2. Corinna Schwiagershausen
3. Walter Schurr

FAI 5 Drachen Starre:

1. Dirk Haeffner
2. Dieter Mücklich
3. Axel Hartmann

Paraglider A/B:

1. Andreas Schubert
2. Bernhard Garth
3. Jürgen Bienhils

Paraglider offene Klasse:

1. Stefan Bernhard
2. Maurice Knur
3. Johannes Baumgarten

Anzeigen

Harzer Gleitschirm- und Motorschirmschule



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



Motorschirmausbildung seit 1994



Windensport seit 1990

Fliegen ist geil!

www.paracenter.com

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



Vertraue den Gleitschirmprofis

DHV zertifiziert seit 2007

Checks & Reparaturen aller Marken!

Herstellerbetrieb, Importeur, Servicecenter

www.kontest.eu ☎ 05321-7569006



für jeden Check gibt es ein Gratis Bandana!

Exklusiv für
DHV-Mitglieder

DER SICHERE HALT FÜR DHV-MITGLIEDER.

Berufsunfähigkeitsschutz für
Drachen- und Gleitschirmpiloten.

Wenn es mal wieder in die Lüfte geht, ist Ihre Sicherheit das oberste Gebot. Diesen Maßstab sollten Sie auch bei der finanziellen Absicherung für den Fall einer Berufsunfähigkeit anlegen. Entscheiden Sie sich deshalb für eine leistungsstarke Absicherung, die für den DHV entwickelt wurde und alle Besonderheiten für Drachen- und Gleitschirmpiloten berücksichtigt. Gerne unterbreiten wir Ihnen ein individuelles Angebot.

HDI

Das ist Versicherung.

Nutzen Sie unser exklusives Angebot. Sprechen Sie uns an.

**HDI Vertriebs AG,
Gebietsdirektion Frankfurt
am Main**

Thomas Ingerl
Gärtnerweg 4-8
60322 Frankfurt am Main

Telefon 069 7567-395
Telefax 0511 6451150886
thomas.ingerl@hdi.de

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

www.profly-images.org

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

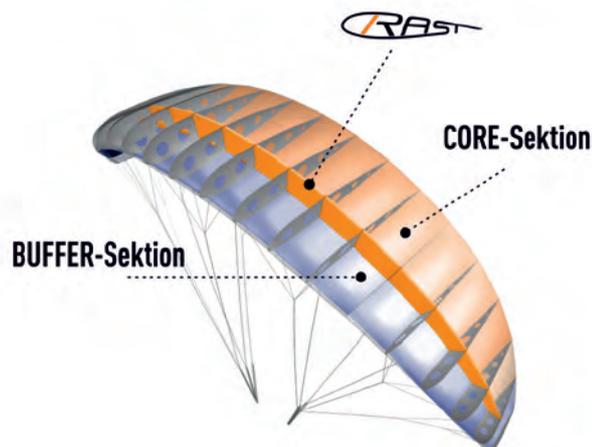
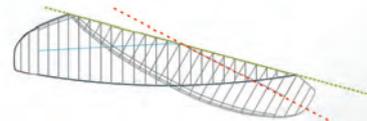


Abbildung oben: Die Druckbereiche im normalen Flug: der hintere Bereich bildet die **CORE-Sektion**, der (fast) immer stehen bleibt. Der vordere Bereich bildet die **BUFFER-Sektion** zur kontrollierten Entlüftung.

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

