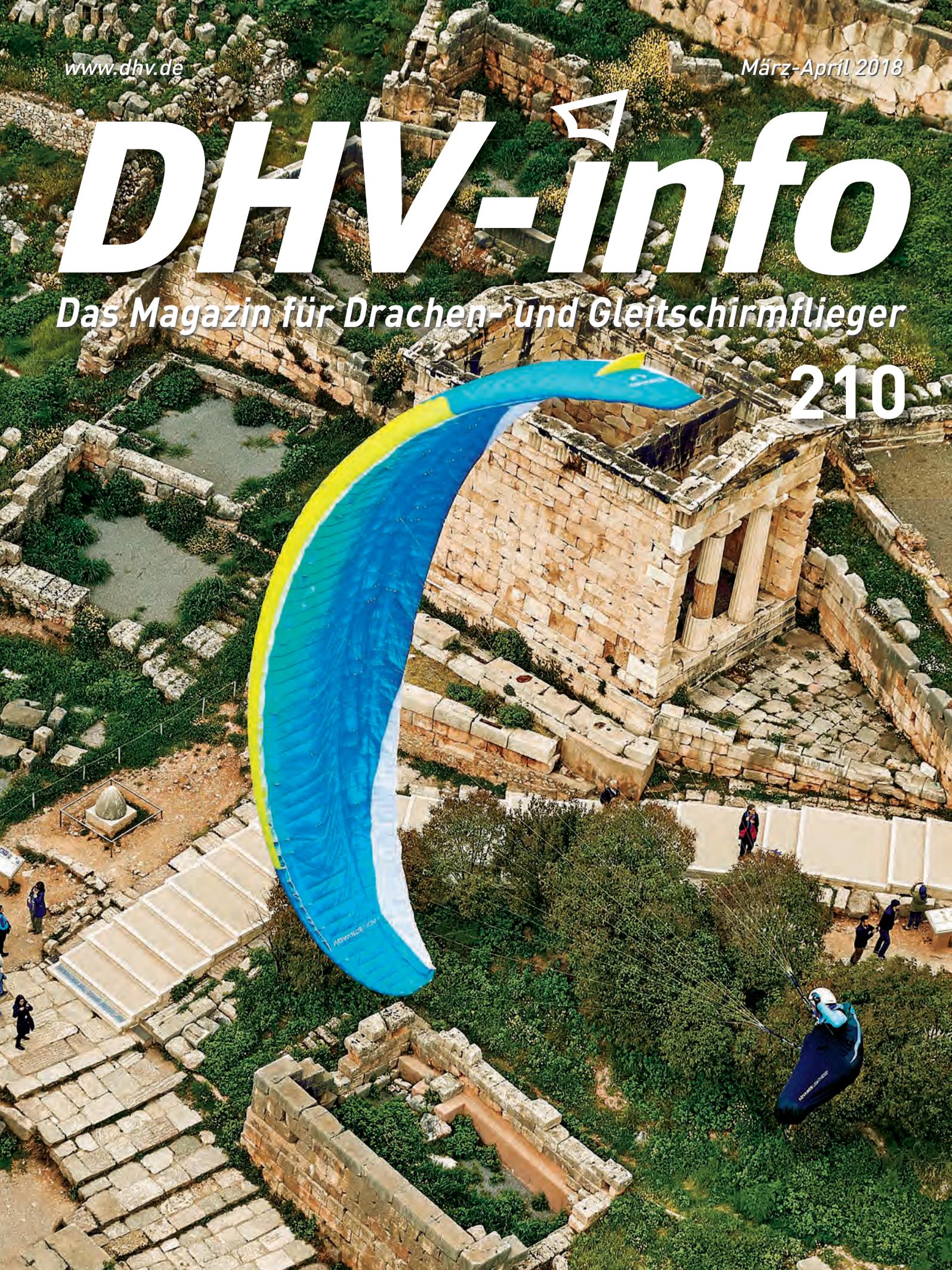


# DHV-info

Das Magazin für Drachen- und Gleitschirmflieger

210







SECTOR



**SECTOR – For Your Perfect Day**  
EN/LTF C-Gleitschirm: Niedrige Streckung – hohe Leistung

[www.nova.eu/sector](http://www.nova.eu/sector)



Griechenland | Die besten Spots  
am Meer und im Gebirge



Ostfriesland | Fliegen im echten Flachland

# INHALT

INFO 210 MÄRZ | APRIL 2018



40

DHV-Musterprüfungen  
450 PS sind nötig für  
das Testprogramm



22

Schneewanderungen | Im  
Allgäu unterwegs

- 14 Fliegen in Griechenland  
Übersicht der besten Spots
- 22 Schneewandern  
Mit und ohne Hütte durch  
die Allgäuer Alpen
- 28 Rezension  
Fluggebietsführer Europa
- 30 Fliegen in Ostfriesland  
Flachland in vollendeter Form
- 34 Thermikmesse  
Neuheiten 2018
- 40 Musterprüfung Drachen  
Was passiert da?
- 48 Steuerleinen  
Alles Einstellungssache?
- 52 Wetter  
Ortswetter versus Prognose
- 58 Thermikseminar  
Vom Abgleiter zum Streckenflug
- 64 Drachen Unfallanalyse 2017  
Zahlen und Fakten
- 68 Luftaufsicht  
Sicher Fliegen in unseren Geländen
- 70 Schlepptwinden  
Marktübersicht 2018
- 86 Hike+Fly Wettkämpfe  
Achterbahn der Gefühle

- 92 DHV-Jugend  
Sicherheitstraining und  
Flugsafari in Thüringen
- 94 Wettbewerbe  
GS | PWC Superfinal Kolumbien  
GS | Nachrichten

## Standards

---

- 6 Wichtig - Neu - Kurz
- 10 Schaufenster
- 76 Vereine Briefe  
Nachrichten
- 97 Impressum

Über Delphi  
Foto: Felix Wölk

Unser Titelpapier  
ist komplett recyclebar





Bei der diesjährigen Jahrestagung in Kranj vertraten Vorstand Charlie Jöst, Geschäftsführer Robin Frieß und Sicherheitsreferent Karl Slezak die Interessen des DHV.

Jahrestagung

## European Hanggliding and Paragliding Union (EHPU)

In Kranj (Slowenien) trafen sich am 27. Januar die Delegierten von 18 europäischen PG/HG-Verbänden zur Jahrestagung der EHPU. Die umfangreiche Tagesordnung hatte ein paar Highlights, die zur weiteren Harmonisierung des PG/HG-Fliegens in Europa beitragen sollen. Der DHV konnte eine Reihe von Vorschlägen erfolgreich einbringen. So soll bei der EU beantragt werden, dass einheitliche Thermikflugregeln in den SERA-Bestimmungen (Standardized European Rules of the Air) aufgenommen werden. Das Thema ist leider ein Dauerbrenner, weil es bisher keine in ganz Europa gesetzlich gültigen Thermikflugregeln gibt, ein gefährlicher Unsicherheitsfaktor für Gastpiloten. Die Aufnahme dieser Regeln in SERA würde hier verbindlich Abhilfe schaffen. Weiterhin wird die FAI/CIVL aufgefordert, ein IPPI-Rating für Passagierfluglizenzen einzuführen, als Grundlage für legale Tandemflüge von ausländischen Gastpiloten. Derzeit sind die PG/HG Lizenzen nach wie vor unter nationaler Regelung (Annex II der VERORDNUNG (EG) Nr. 216/2008). Einheitliche Richtlinien für die Lizenzierung wären aber erforderlich, wenn das Europäische Parlament solche auch für die leichten Luftsportgeräte fordern sollte. Um für diesen Fall vorbereitet zu sein, wird das EHPU-Sub-Komitee „Safety and Training“ beauftragt, einen Entwurf für europaweit harmonisierte Ausbildungsrichtlinien auszuarbeiten. Durch die Beteiligung zweier weiterer Länder (Portugal und Ungarn) an der EHPU-Unfalldatenbank ist die Zahl der teilnehmenden Verbände auf 13 gestiegen. Generell war die diesjährige Tagung geprägt von der Bereitschaft der großen Verbände aus FR, DE, CH, etc., die kleineren und kleinen aus Ost- und Südeuropa stärker mit Know-How bezüglich Ausbildung, Flugbetrieb und Sicherheit zu unterstützen.

### 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](mailto:DHV@RA-Schulze.de)



### DHV-Schlepppauskünfte

Auskunft zum Schlepp gibt der Schleppfachmann Andreas Schöpke im DHV-Informationsbüro für Schlepp regelmäßig Montag bis Freitag telefonisch unter 0151-54612836 oder per Mail: [schleppbuero@dhv.de](mailto:schleppbuero@dhv.de)



GARANTIERT DRACHENFLIEGEN



**Fly Magic M**  
Grenadierstraße 15 | 13597 Berlin  
Tel. 0171-4881800  
[www.flymagic.de](http://www.flymagic.de)



**LinkingWings Dirk Soboll**  
Winnertzhof 20 | 47799 Krefeld  
Tel. 02151-6444456  
[www.linkingwings.de](http://www.linkingwings.de)



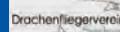
**Drachenflugschule Saar**  
Schneiderstraße 19 | 66687 Wadern-Wadrill  
Tel. 06871-4859  
[www.drachenflugclub-saar.de](http://www.drachenflugclub-saar.de)  
[www.drachenfliegen-lernen.de](http://www.drachenfliegen-lernen.de)



**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](http://www.fs-althof.de)



**Drachenfliegerverein Spaichingen e.V.**  
Silcherstraße 20 | 78549 Spaichingen  
Tel. 07424-6172  
[www.drachenflieger-spaichingen.de](http://www.drachenflieger-spaichingen.de)



**Bayerische Drachen- und Gleitschirmschule Penzberg**  
Auf der Eierwiese 17 | 82031 Grünwald  
Tel. 0172-4088444  
[www.lern-fliegen.de](http://www.lern-fliegen.de)



**Drachenflugschule ZODN-AIR**  
Zugspitzstraße 49 | 82467 Garmisch-Partenkirchen  
Tel. 0174-9206011  
[peterkind@hotmail.com](mailto:peterkind@hotmail.com)



**Drachenfliegen Tegernsee**  
Grünboden 1 | 83727 Schliersee  
Tel. 0170-5401144  
[www.drachenfliegen-tegernsee.de](http://www.drachenfliegen-tegernsee.de)



**Flugschule Tegelberg**  
Sesselbahnstr. 8 | 87642 Halblech-Buching  
Tel. 08368-9143019  
[www.abschweb.net/schule](http://www.abschweb.net/schule)



**Westallgäuer Flugschule**  
Allmannsried 61 | 88175 Scheidegg  
Tel. 08381/6265  
[www.westallgaeuer-flugschule.de](http://www.westallgaeuer-flugschule.de)  
[www.ich-will-fliegen.de](http://www.ich-will-fliegen.de)



**Drachenflugschule Kelheim**  
Mitterring 25 | 93309 Kelheim  
Tel. 09441-4938  
[www.dfs-kelheim.de](http://www.dfs-kelheim.de)



**SicherheitstrainingsCenter**  
DHV zertifiziertes Training

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.

<p><b>Hot Sport Sportschulen</b> Trainingsleiter Günther Gerkau Lac d'Anney/Frankreich www.hot sport.de info@hot sport.de</p> 	<p><b>Paragleitflugschule Airsthetik</b> Trainingsleiter Ralf Kahr-Reiter Gardasee/Italien www.airsthetik.at office@airsthetik.at</p> 
<p><b>Flugschule GlideZeit</b> Trainingsleiter Willy Grau Lac d'Anney/Frankreich www.glidezeit.de info@glidezeit.de</p> 	<p><b>Flugschule Achensee</b> Trainingsleiter Eki Maute Achensee/Österreich Idrosee/Italien www.gleitschirmschule-achensee.at office@gleitschirmschule-achensee.at</p> 
<p><b>Freiraum</b> Trainingsleiter Kilian Baumann Gardasee/Italien www.freiraum-info.de info@freiraum-info.de</p> 	<p><b>Sky Club Austria</b> Trainingsleiter Walter Schremmf Hallstätter See/Österreich www.skyclub-austria.com office@skyclub-austria.com</p> 
<p><b>Flugschule Luftikus</b> Trainingsleiter Kilian Baumann Gardasee/Italien www.luftikus-flugschule.de info@luftikus-flugschule.de</p> 	<p><b>Flugschule Aufwind</b> Trainingsleiter Josef Lanthaler Idrosee/Italien www.aufwind.at office@aufwind.at</p> 
<p><b>Paragliding Academy</b> Trainingsleiter Chris Geist Gardasee/Italien www.paragliding-academy.com info@paragliding-academy.com</p> 	<p><b>Flugschule Grenzenlos - Campus Anney</b> Trainingsleiter Jürgen Kraus Lac d'Anney/Frankreich www.fs-grenzenlos.com info@fs-grenzenlos.com</p> 

**DHV empfohlene Simulatortrainings**

<p><b>Simulator für Aktives Fliegen und Einklappertraining</b> Ulrich Rüger Ingenieurbüro www.activefly.com Info2010@ActiveFly.com</p> 	<p><b>Simulator für G-Force-Training, Steilschleife und Rettungsgeräteausrüstung</b> Flugschule Hochries www.gforce-trainer.de office@gforce-trainer.de</p> 
--	---

Weiterführende Infos auf [www.dhv.de](http://www.dhv.de) unter Ausbildung

## Sicherheitsmitteilungen



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



### Sicherheitsmitteilung ICARO-Paraglider PANDION Größe M

Am Gleitschirmmuster PANDION M wurden eine zu kurz eingestellte Haupt-Bremsleine festgestellt. ICARO Paragliders empfiehlt allen Haltern der betroffenen Geräte einen Austausch dieser Leinen vor dem nächsten Flug. Übergangsweise kann der Halter die Haupt-Bremsleine um 60 mm (6 cm) länger einstellen. Die Ersatzleinen werden von ICARO kostenlos mit Einbauanleitung geliefert. Der Austausch kann vom Halter selbst vorgenommen werden.

Bei Fragen empfehlen wir den Haltern, mit Ihrer Flugschule oder einem Checkbetrieb Kontakt aufzunehmen. Gerne können sich die Halter auch direkt mit ICARO Paragliders in Verbindung setzen.

Flintsbach, 09.02.2018  
Ralf Grösel  
Icaro Paragliders  
[www.icaro-paragliders.com](http://www.icaro-paragliders.com)





Dieses Jahr findet wieder die internationale Baden-Württembergische Landesmeisterschaft 2018 im Gleitschirmfliegen statt, die auch gleichzeitig als Gleitschirmliga-Durchgang gewertet wird. Alle 120 Startplätze waren innerhalb kürzester Zeit vergeben. Der Drachen-

und Gleitschirmfliegerclub Friedrichshafen lässt diese traditionsreiche Meisterschaft an einer wettkampfbewährten Location mit Unterstützung des DHV und der Gemeinde Pfronten neu aufleben.

Unter [www.livetracking.bawueopen.de](http://www.livetracking.bawueopen.de) können die Wettkämpfe mitverfolgt werden. Berichte, Fotos, Ergebnisse und Infos gibt's unter: [www.bawueopen.de](http://www.bawueopen.de)



## NEUE MUSTERPRÜFUNGEN

# Neue Geräte mit DHV-Musterprüfung

Alle Testberichte und Gerätedaten auf [www.dhv.de](http://www.dhv.de) unter DHV Prüfstelle

[www.dhv.de/web/dhv-pruefstelle/datenbanken](http://www.dhv.de/web/dhv-pruefstelle/datenbanken)



### GIN Gangster

Der Gleitschirm GIN Gangster 2 22 des Herstellers GIN Gliders Inc. hat die Musterprüfung des DHV mit Klassifizierung C nach LTF NFL II-91/09 und NfL 2-60-14, EN 926-2:2014, EN 926-1:2006 erfolgreich abgeschlossen.

Produktinformationen des Herstellers unter [www.gingliders.com](http://www.gingliders.com)



### SKYWALK Masala3

Der Gleitschirm SKYWALK Masala3 des Herstellers Skywalk GmbH & Co. KG hat die Musterprüfung des DHV mit Klassifizierung A, nach den LTF NFL II-91/09 und NfL 2-60-14, EN 926-2:2014, EN 926-1:2006 in den Größen S, M, L, XS und XXS erfolgreich abgeschlossen.

Produktinformationen des Herstellers unter [www.skywalk.org](http://www.skywalk.org)



### GRADIENT Golden5

Der Gleitschirm GRADIENT Golden5 des Herstellers Gradient s.r.o. hat die Musterprüfung des DHV mit Klassifizierung B, nach den LTF NFL II-91/09 und NfL 2-60-14, EN 926-2:2014, EN 926-1:2006 in den Größen 26 und 28 erfolgreich abgeschlossen.

Produktinformationen des Herstellers unter [www.gradient.cx](http://www.gradient.cx)



Wasserkuppe, 950 m

Der Weg auf den Fliegerberg lohnt sich!



# 4x weltweit größter Händler:

Advance (CH) • NOVA (AT) • U-Turn (D) • Woody Valley (I)

# Europas größter Gleitschirmshop:

1000 qm Ausstellungsfläche, verkaufsoffen  
365 Tage im Jahr – auch an Sonn- und Feiertagen!



**GLEITSCHIRM-DIREKT.DE**  
auf der Wasserkuppe

SHOP-HOTLINE:  
06654 - 91 90 55



**GLEITSCHIRM  
DIREKT**

**GLEITSCHIRM DIREKT GmbH**  
Wasserkuppe 46 • 36129 Gersfeld  
Der Fliegershop auf der Wasserkuppe hat  
täglich Mo – So von 9 bis 18 Uhr geöffnet.



**AirDesign  
Snapback Caps**

Durch neues UV-beschichtete Material kein Ausbleichen, beim Schwitzen keine keine Ränder, wenn am Weg zum Startplatz mal der Schweiß tropft. Die beste Wahl, um einen kühlen Kopf zu bewahren! In Grau/Lime und Blau/Rot, Preis: 24,- €  
Infos: [www.ad-gliders.com](http://www.ad-gliders.com)

**Advance  
Pflegeleicht  
und mollig warm**

Mit seiner wärmespeichernden Loftfüllung, einer verstellbaren, abnehmbaren Kapuze, dem wattierten Kragen und praktischen Handgamaschen mit Daumenschlaufen hält das neue Loftjacket von ADVANCE immer mollig warm. Wind- und wasserabweisend in S bis XL, Farben petrol und orange.  
Infos: [www.advance.ch](http://www.advance.ch)



**Das Abenteuer zählt**

Mit der Aktion advancedadventures unterstützt und publiziert ADVANCE weltweit außergewöhnliche Gleitschirm-Projekte, die den Sport in all seiner Vielfältigkeit zeigen und vorantreiben. Dabei geht es primär nicht um Leistung, sondern um das persönliche Abenteuer – den Reiz, etwas Neues gewagt zu haben. Zu sehen sind Sebastian Hubers Biwakflugabenteuer durch den indischen Himalaya, Thomas Ulrichs Schweizdurchquerung auf einer geraden Linie oder die Hike & Fly-Speedbegehung von Eiger, Mönch und Jungfrau mit hochwertigen Fotos und Videos.  
Infos: [www.advance.ch/advancedadventures](http://www.advance.ch/advancedadventures)



Anzeigen

**skysticker** Die perfekte Art zu beschriften!  
**Gleitschirm- & Hängegleiter-Beschriftungen**  
Infos: +49(0)8051 63676 [www.gleitschirmbeschriftung.com](http://www.gleitschirmbeschriftung.com)

**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](http://www.para.at)



## UP Leicht, praktisch, stylish

Für die Bergtour, auf Reise oder für alle Minimalisten bietet der neue Summiteer-light Rucksack von UP neben seinen 385 Gramm genügend Stauraum für alle gängigen Schirmmodelle mit Leichtgurtzeug. Praktische Einstellmöglichkeiten ermöglichen eine individuelle Anpassung und somit maximalen Tragekomfort und Stabilität. Dank durchdachter Detaillösungen bietet der Leicht-Rucksack zusätzliche Verstaumöglichkeiten für unterschiedlichste Ausrüstungsgegenstände.  
Infos: [www.up-paragliders.com](http://www.up-paragliders.com)



## VIENTO Talwind- und Thermikkarten Ostalpen

VIENTO bietet detaillierte Karten mit Talwindssystemen, typischen Lee-Gebieten und thermischen Hotspots an. Die besten Aufwindreihungen lassen sich aus der Thermikkarte entnehmen. Aufgrund der Reliefdarstellung ist die Landschaft lesbar, Berge und Täler sind genau zu erkennen und die Flugplanung erleichtert.

Infos: [www.viento.aero](http://www.viento.aero)

### Vertraue den Gleitschirmpromis

DHV zertifiziert seit 2007

Checks & Reparaturen aller Marken!

Herstellerbetrieb, Importeur, Servicecenter

[www.kontest.eu](http://www.kontest.eu) ☎ 05321-7569006

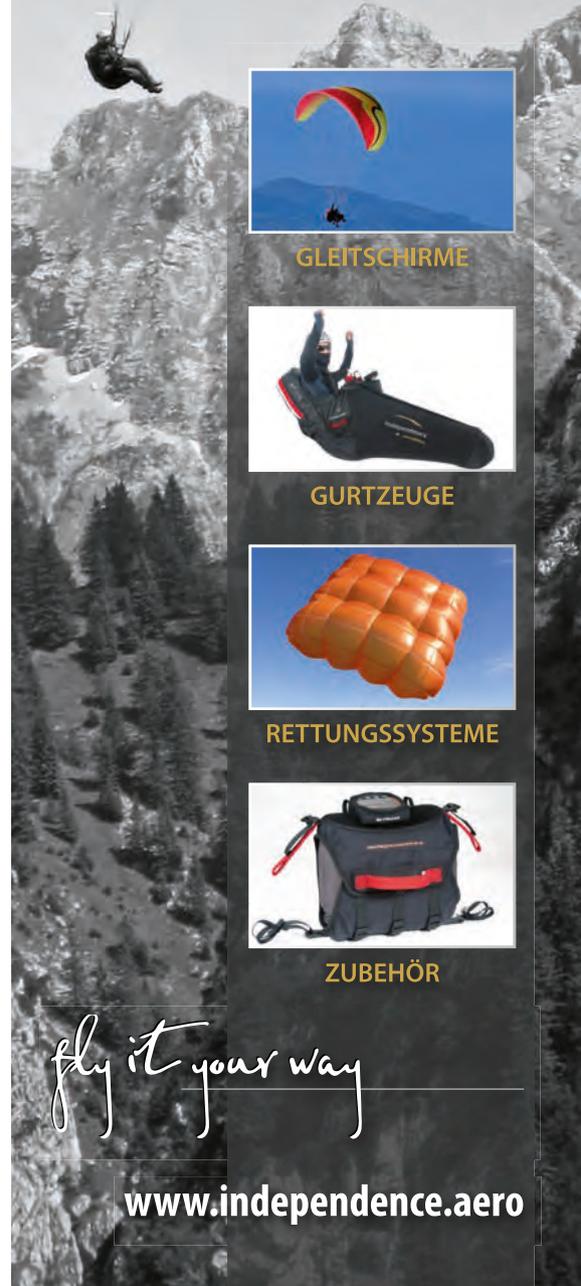


für jeden Check gibt es  
ein Gratis Bandana !

# independence

paragliding

Paragliding equipment since 1990



GLEITSCHIRME



GURTZEUGE



RETTUNGSSYSTEME



ZUBEHÖR

fly it your way

[www.independence.aero](http://www.independence.aero)

# Programm

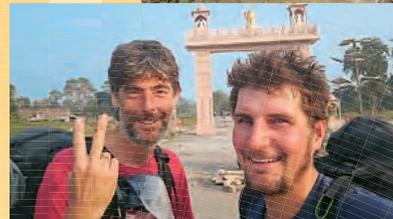
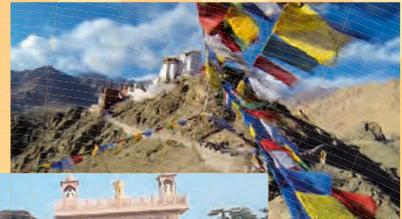
Zur Saisonöffnung startet der DHV mit einem hochkarätigen Event für alle Drachen- und Gleitschirmflieger in das Jahr 2018. Windenfliegen und UL-Schlepp, Ausstellung und Vorführung der neuesten Winden, HG Meeting mit Ausstellung der Drachen und Gurtzeuge sowie Flugvorführungen mit Drachen und Gleitschirmen und jede Menge tolle Vorträge stehen auf dem Programm.



**Samstag - 14. April - 20 Uhr**

## Mit dem Gleitschirm durch den Himalaya

Stefan Bocks (Boxi)



**ganztägig**

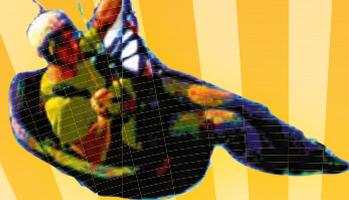
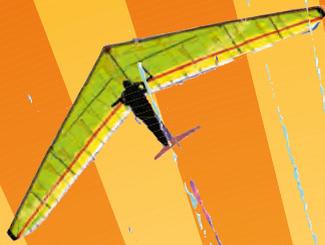
- > **Videoanalyse Gleitschirm und Drachen**  
*Peter Cröniger, Simon Winkler  
und die Weltmeister Alex Ploner und Tim Grabowski*
- > **Safety Class Testflüge**  
*Testpilot Simon Winkler*
- > **Streckenfliegen im Flachland**  
*Dr. Markus Kaup / Martin Serner*
- > **Fliegen im Erzgebirge – Jörg Reimann**
- > **Luftraum für Gleitschirm- und Drachenflieger**  
*Björn Klaassen*
- > **Drachen WM in Brasilien**  
*DHV Testpilot Alex Ploner*



**außerdem**

- >> **Flugpraxis mit Gleitschirm und Drachen am Übungshang**
- >> **Campingmöglichkeit auf dem Flugplatz**

**DHV**  
www.dhv.de



**14./15. April 2018**  
**Hartenstein/Erzgebirge**

**DHV Season Opening**

Alle Infos findet ihr auf:



<http://link.dhv.de/seasonopening>

Der Kontrast auf Levkadas Westküste mit dem türkisblauen Wasser, den grünen Bäumen und dem hellen Sand ist faszinierend.



# Hellas

Griechenland ist ein hervorragendes Land für Flieger. Es ist bergig, gut erschlossen und außerhalb der Hochsaison nicht überlaufen. Eine Rundtour zu den schönsten Fluggebieten.

*Text: Burkhard Martens | Fotos: Nina-Renate Brümmer und Burkhard Martens*



↑ Über der Burg Platamon neben dem Olymp-Landeplatz in Panteleimonas.



↑ Die Autoren mit Claudia und Stelios von Olympic Wings am Startplatz Kalivia.

**N**ach einem arbeitsreichen Sommer wollten wir im September und Oktober eine längere Reise unternehmen. Am liebsten sind wir mit dem Wohnmobil unterwegs, da können wir all unsere Spielzeuge mitnehmen, wie Mountainbikes, Schlauchboot, Angel und Schnorchel sowie natürlich die Gleitschirme. Zur Vorbereitung besorgten wir uns die beiden WOMO-Führer Griechenland und Peloponnes. Schon bei der Durchsicht der Stellplätze kam große Vorfreude auf, so viele Plätzchen direkt am Strand und ohne Häuser - der Hammer. Auch Fluggebiete recherchierten wir fleißig.

Wir hatten acht Wochen Zeit und wollten gemütlich entlang der kroatischen Küste, über Montenegro und Albanien tingeln. Nach Aussagen von Bekannten sollte es entlang der Küste super Flugberge geben. Anfang September war das Wetter aber schlecht und wurde erst in Montenegro besser. Als wir auf Budva zukamen, sahen wir schon Schirme in der Luft. Wir hatten in unser Navi die Landeplatzkoordinate aus dem Buch „Fluggebiete Europa“ eingegeben und kamen exakt zum Platz. Die EU-Internet-Roa-

mingkosten wurden im Sommer 2017 aufgehoben, ein Glück für viele Reisende. Hier in Montenegro meldet aber die Provider-SMS: „Willkommen, für 100 kb bezahlen sie „nur“ 2,49 €“. Da vergeht einem das Internetsurfen recht schnell.

Budva ist das Hauptfluggebiet des kleinen Landes. Die vielen Tandempiloten flogen pausenlos. Wir erhielten eine kurze Flugeinweisung und konnten einen herrlichen, kleinen Streckenflug entlang des Küstengebirges unternehmen. Das Wasser hatte mit 24°C eine angenehme Badetemperatur (was bis Mitte Oktober so blieb). Am nächsten Morgen erkundeten wir mit dem Boot die vorgelagerte Insel, bevor es am Nachmittag nochmal in die Luft ging. Das Gelände ist südwestlich ausgerichtet und wer Thermik fliegen möchte, muss sich nicht so sehr beeilen.

### Weiter geht's

In Albanien schlängelt sich eine gute Asphaltstraße vom Llogara-Pass 1.000 Hm nach unten zur Küste. Auf Höhe 900 m kommt man direkt am Startgelände Llogara vorbei. Landen kann man unterhalb am

Strand. Ein Flug von hier ist ein Highlight, das Küstengebirge erhebt sich bis 2.000 m über NN und auf den nächsten 20 Kilometern nach Osten kann man einfache, kleine Strecken abfliegen.

Bevor wir zum Hotspot Levkada weiterführen, erkundeten wir noch den Eingang der Unterwelt und schauten, ob wir bis in den Hades vordringen könnten. Der Fluss Acheron führt angeblich hinein. Es ist wirklich eine eindrucksvolle Schluchtenwanderung. Meistens wandert man knietief durch das wärmer (!) werdende Wasser bis zu einer Brücke. Wenige Stellen muss man durchschwimmen. Parallel zur Schlucht wanderten wir zurück zum Ausgangspunkt. Prädikat: unbedingt machen.

Unser Freund Ralph holte uns auf Levkada ab und zeigte uns Jannis Privatstartplatz. Wir machten einen fantastischen kleinen Streckenflug an der westlichen Steilküste. Das türkisblaue Wasser mit den Grüntönen des Küstenwaldes und den weiß schimmernden Stränden ist schier unglaublich. Nach drei tollen Tagen zog es uns weiter zum Peloponnes. Über die neue imposante Brücke über den Kanal von Korinth erreichten wir



↑ Die Meteoraklöster thronen wie Adlernester auf den markanten Felsgipfeln.

die Halbinsel. Einige Fluggebiete befinden sich gleich östlich von Patras im Erimantos Gebirge. Wir fuhren zum Gleitschirm-Wettkampfbereich Santomeri. Mit dem E-Mountainbike erkundeten wir zuerst den Startplatz, es war noch früh und das Gelände ist westlich ausgerichtet. Der letzte Kilometer besteht aus einer groben Piste und wir waren nicht sicher, ob wir das mit unserem Kastenwagen fahren könnten. Kaum bestaunten wir den super hergerichteten Startplatz, da kamen zwei 9-Sitzer Busse einer Schweizer Flugschule hoch. Die imposante Felskette ist knapp 10 km lang und 1.000 m hoch. Wir konnten sie komplett abfliegen und die langsam untergehende Sonne bescherte uns ein super Licht zum Fotografieren. Nur wenige Kilometer weiter südlich erreichten wir Olympia. Die Reste dieser sporthistorisch wichtigsten Stadt der Welt bestaunten wir mit hunderten anderen Neugierigen.

In Kalamata, der zweitgrößten Stadt auf dem Peloponnes, werden Sicherheitstrainings durchgeführt. Der Startplatz ist perfekt hergerichtet. Der Flug vor dem beeindruckenden 2.404 m hohen Tygetos-Gebirge

## Πάντα ρεῖ

Alles fließt

ist beeindruckend, die Landung direkt am Strand.

Als nächstes Fluggelände erkundeten wir Paralio Astros, auch hier mit einer Landung am Strand. In Argos ist das 20.000 Personen fassende Theater sehenswert, über 81 Sitzreihen sind in den Berg gehauen, auf dem die sehenswerte Ruine Larissa liegt.

In der Nähe liegt das berühmte Mykene, es war die Heimat des Troja-Kämpfers Agamemnon, hier herrschte genauso viel Trubel wie in Olympia. Die interessante Stadt Nafplio liegt nicht weit vom nächsten Fluggebiet Vivari entfernt. Hier erlebten wir einen schönen Soaringflug und übernachteten wunderschön am Strand.

Wieder zurück von der Halbinsel besuchten wir den Startplatz in Plateais bei Athen. Hier liegen jetzt 2.000 qm Tennisteppich. Ich habe tolle Erinnerungen an das Athener

Haus-Fluggelände, 1998 wurde ich hier bei einem kleinen Wettkampf Athener Meister und vor ein paar Jahren führte ich hier ein Streckenflugseminar durch. In Delphi, das nur 100 km westlich liegt, schauten wir uns das Ausgrabungsgelände um den Apollontempel an.

In der Nähe gibt es zwei anspruchsvolle Startgelände, ein Gleitschirmhersteller nutzte dies zu einem eindrucksvollen Fotoshooting über der Ausgrabungsstelle. Wir querten das Parnassgebirge, schauten uns das Athener Skigelände an. Das Wetter war jetzt schlecht, da kamen die Thermopylen gerade recht. In den heißen Quellen wärmten wir uns wieder auf. Hier kämpften vor 2.500 Jahren die Griechen/Spartaner gegen das mächtige Perserheer. Bevor wir den Sitz der Götter besuchten, statteten wir dem Oser Gebirges südlich vom Olymp einen Besuch ab. Der Flug vom Gipfel des fast 2.000 m hohen Berges bis an den Strand war ein Höhepunkt. Eine gute Straße führt bis auf 1.510 m hoch. Bis zum 1.978 m hohen Gipfel sind es nur noch knapp 500 Hm.

Ein Flug vom westlichen Olympmassiv ans Meer gehört unter den vielen Möglich- >

# Fluggebiete

## Montenegro

Budva: Landung am Strand von Becici. Der Startplatz ist in der markanten Straßenkehre an der Hauptstraße, die nach Cetinje führt. Einfaches Fluggelände mit kleinem Streckenflugpotential entlang des Küstengebirges nach Ost und West.

LP: 1 m, SW, N 42°16'54" O 18°52'24"  
SP: 754 m, N 42°18'07" O 18°53'29"

## Albanien

Llogara westlich von Dhermi: Tolles Fluggelände mit einfachem Streckenflugpotential nach Osten vor dem schönen Küstengebirge. Landung am Strand unterhalb des Startplatzes.

SW-SO, 40°10'04" O 19°35'09"  
SP 892 m, N 40°11'17" O 19°35'58"

## Griechenland

**Levkada, Kathisma:** Vielfrequenter Tandemstartplatz, wenn der Seewind nachmittags gut ansteht, kann man von hier starten, aufsoaren und die ganze Westküste abfliegen. Der SP ist 100 m nördlich der Straßenkuppe, von der es zum Strand geht. Landung am Strand,

N 38°46'38" O 20°36'11"  
SP: 125 m, W, N 38°46'33" O 20°36'15"

**Levkada, Exanthia:** vielfrequenter Tandemstartplatz, in Exanthia in der Straßenkehre 100 m bergauf Richtung Westen auf kleiner Pflastersteinstraße zum Aussichtscafé. Landung am Strand von Kathisma,

SP: 585 m, W, N 38°45'29" O 20°36'58"

**Levkada, Kalamitsi:** Privatstartplatz, Kontakt: [www.paragliding.greece.gr](http://www.paragliding.greece.gr) Wenn es thermisch schwach geht, der beste Startplatz zum Aufdrehen.

**Peloponnes, Santomeri:** tolles einfaches Fluggelände vor einer 10 km langen und 1.000 m hohen Gebirgskette. Der Landeplatz liegt an der westlichen Ausfallstraße von Santomeri, der Startplatz ist sichtbar. Erst auf der Asphaltstraße den Berg hoch, dann in einer markanten Kehre dem schlechten Schotterweg ca. 1,1 km, bis zum schönen Startplatz, folgen.

LP 303 m, N, 37°59'41" O 21°33'59"  
SP 623 m, W, N 37°58'41" O 21°34'23"

## Peloponnes, Kalamata, Ano

**Verga:** schönes einfaches Fluggelände direkt am Meer. Flug in der Kontrollzone, fliegen am Berggelände problemlos. Kein Flug ins Flachland. Streckenflugpotential vor dem gewaltigen Tygetosgebirge. Anfahrt auf Teerstraße. Landung am Strand

N 37°01'10" O 22°08'44"  
SP: 920 m, SW-NW,  
N 37°0'24" O 22°10'39"

**Peloponnes, Paralio Astros:** Der Landeplatz liegt am Nordende der Bucht. Zum Startplatz kommt man, indem man 4 km der Küstenstraße nach Norden folgt, dann links dem Schild zur Kirche „Ekklesia Agios Panteleimonas“ bergauf folgen. Der Weg führt teilweise eng durch Olivenhaine auf einer Betonstraße zur Kirche. In der Kurve ist der Startplatz.

LP: N 37°26'44" O 22°44'53"  
SP: 510 m, S, N 37°27'13" O 22°43'51"

**Peloponnes, Vivari:** kleine Soaringkante über großem Strand. Start aus freier Fläche in der Macchia.

LP: N 37°31'45" O 22°56'15"  
SP: 80 m, WSW, 37°31'50" O 22°56'19"

**Plateais oder Plataiai:** 50 km westlich von Athen, der Hausberg der Stadt. Kontakt Flugschule [www.freedom.gr](http://www.freedom.gr) Shop an der Hauptstraße. Einfaches Gelände, das aufgrund der Nordausrichtung erst ab 13.00 Uhr thermisch aktiv wird. Der Landeplatz liegt an der westlichen Ausfallstraße.

LP: 300 m, N 38°13'06" O 23°15'45"  
SP: 615 m, N, N 38°12'26" O 23°15'09"

**Delphi:** Der erste Startplatz befindet sich neben der Passstraße von Arachova ins Parnossgebirge, östlich oberhalb von Delphi, es sind 8 km zum Landeplatz. Der andere (SP2) in der Straßenkehre westlich unterhalb der Ausgrabungsstätte. Wenn der Seewind ansteht, kann man aufsoaren. Beide Startplätze sind eher als schwierig einzustufen. Der Landeplatz liegt unterhalb des SP2 in Wiesen neben der Straße.



↑ Delphi ist immer eine Reise wert.

LP: 210 m, N 38°29'2" O 22°27'38"  
SP1: 1.165 m, W, N 38°29'35" O 22°33'4"  
SP2: 449 m, SW, N 38°29'15" O 22°28'11"

**Ossagebirge:** Ein einfacher Wiesenstartplatz liegt im Westen des Gebirges bei Sikourio, der Landeplatz auf Wiesen am nördlichen Ortsrand. Man folgt der Straße nach Spilia und biegt nach 6,5 km links in einen schlechten Feldweg ab. Diesem bis zum SP folgen.

LP: 139 m, N 39°46'09" O 22°34'52"  
SP: 920 m, S-W, N 39°47'31" O 22°36'42"

**Für Walk and Fly Liebhaber:** zum Ossagipfel. Auf der Hauptstraße durch Spilia hindurch, bis auf 1.520 m hinauf. An der verfallenden Skigebietshütte parken. 460 Hm zum Gipfel, Wiesenstart in quasi alle Richtungen. Landung am LP oder alternativ am Meer im Nordosten des Massivs. 1.978 m Gleitflug über 9,3 km.

Olymp- und Ossagebirge Kontakt: Flugschule [www.paragliding.olympicwings.com/de](http://www.paragliding.olympicwings.com/de)

**Olymp, Panteleimonas:** Landung am Strand von Panteleimonas neben der Burg, an der man bei nördlichen Winden soaren kann. Der Startplatz ist in einer Schneise neben einer kleinen Kirche. Man folgt der Straße durch Neo Panteleimonas nach Alt Panteleimonas weiter bergauf. Der Start ist genau oberhalb Panteleimonas. Gute, sehr touristische Tavernen im autofreien Alt Panteleimonas, ein Besuch lohnt sich. Fliegtreff Taverne Nostalgia am Strand.

LP: N 40°0'34" O 22°35'51"

SP: 620 m, N, N 39°59'17" O 22°34'11"

**Olymp, Kalipefki:** Soaring und Thermikgelände, Luftlinie ca. 15 km westlich von Panteleimonas. Der Landeplatz liegt an der westlichen Ausfallstraße. Der Startplatz ist in der Nähe der Kirche. Man folgt von Kalipefki der Straße nach Karya. Oberhalb, am Nordende des Dorfes, folgt man dem Schotterweg zur Kirche.

LP: 1.007 m, N 39°57'35" O 22°27'16"

SP: 1.235 m, S, N 39°57'51" O 22°27'11"

**Olymp, Kalivia:** Ein tolles einsteigertaugliches Fluggelände. Luftlinie 26 km westlich von Panteleimonas. Der Landeplatz liegt südlich des Dorfes, hinter einer Hügelkette. Zum Startplatz folgt man der sehr schlechten Schotterpiste (nicht Womo geeignet) in Serpentina durch Kalivia bergauf. Auf dem Plateau angekommen, nach Süden auf einer Rippe zum Startplatz mit einem verfallenden Unterstand. Vom Meer ist man knapp 2 Stunden bis zum Startplatz unterwegs, es lohnt sich. Hier ist die Luft thermisch wesentlich ergiebiger und die Basis unglaublich viel höher als am Meer. Man fliegt direkt am westlichen Olymp-Massiv. Streckenflüge bis zum Meer (nicht einfach) oder auch nach Westen sind sehr schön.

LP: 622 m, N 40°0'35" O 22°14'59"

SP: 1.230 m, O-S-W, N 40°1'27" O 22°16'41"

**Ioannina und Umgebung:** Kontakt Flugschule [www.flyandfun.gr](http://www.flyandfun.gr) oder in Perivleptos [www.activetours.gr](http://www.activetours.gr) Beide sind im Sommer zum Tandemfliegen auf Levkada. Beide bieten Flugbetreuung außerhalb des Hochsommers an. Alle folgenden Fluggebiete sind top und für Einsteiger geeignet.

Kleinere Strecken entlang der Bergketten sind relativ einfach und imposant.

**Ioannina:** Landung am nördlichen Seeufer. Zum Startplatz folgt man der Bergstraße, durch Ligkiades bis zu den Antennen. Ca. 800 m hinter den Antennen rechts, auf neuem Schotterweg zum SP, es gibt am Gipfel des Mitssekeli auf 1.600 m weitere Startmöglichkeiten.

LP 472 m, N 39°40'10" O 20°55'15"

SP: 1.250 m, S, N 39°41'31" O 20°54'39"

**Perivleptos:** Ca. 10 km nördlich von Ioannina. Der Landeplatz ist westlich der Hauptstraße, gegenüber einem Café. Zum Startplatz gelangt man, indem man auf der Passstraße durch Perivleptos durch und weiter bergauf fährt. In einer Kehre, nach der Kirche, ist der erste kleine SP. Weiter bergauf kommt man zum schöneren großen Gipfelstartplatz.

LP: 467 m, N 39°45'26" O 20°46'3"

SP1: 1.008 m, SW, N 39°45'59" O 20°47'39"

SP2: 1.310 m, SW, N 39°46'19" O 20°47'46"

**Konitsa:** ca. 40 km nördlich von Ioannina: Der Landeplatz ist an der nordwestlichen Ausfallstraße neben dem Sportplatz mit Taverne. Zum Start führt eine Asphaltstraße, erst in Serpentina bergauf nach Norden, am Pass dann links hinauf.

LP: 466 m, N 40°3'8" O 20°43'22"

SP: 1.056 m, SW, N 40°3'41" O 20°45'27"

**Paramythia, 37 km westl. von Ioannina:** Der große Landeplatz ist ca. 3 km südlich von Paramythia. Zum Startplatz kommt man, indem man nördlich von Paramythia weiter bergauf Richtung Osten fährt. Der Weg durch den Ort ist recht verwinkelt. Keine großen Autos! Bis zum Notlandeplatz (611 m N 39°27'12", O 20°32'40") ist der Weg ok, danach nicht für Womos geeignet. Nun steil in Serpentina hinauf, es sind Luftlinie 3,7 km bis zum LP, wer länger Thermik sucht und Höhe abbaut, muss den Not LP nehmen!

LP: 142 m, N 39°26'3" O 20°30'56"

SP: 837 m, WSW, N 39°27'30"

O 20°32'53"



EN  
B

Buteo<sup>xc</sup>

EN-C Performance gepaart  
mit der Sicherheit eines  
EN-B Schirms.



DHV zertifiziert

ICARO  
PARAGLIDERS

Follow us   

[icaro-paragliders.com/buteoxc](http://icaro-paragliders.com/buteoxc)  
DHV-info 210



↑ Am Gipfel des Ossas im Hintergrund links das Olympmassiv.



↑ Levkada, Kathisma: Vielfrequenzierter Tandemstartplatz, wenn der Seewind nachmittags gut ansteht

keiten am Olymp sicher zu den schönsten. Der Gipfel des Olymps liegt am östlichen Ende des Massivs. Von Litochoro fuhren wir bis zum Wanderparkplatz auf 1.090 m. Von hier sind es noch knapp 1.800 Hm bis zu einem der Olymp-Gipfel.

Auf der Weiterfahrt Richtung Norden kamen wir an den berühmten Meteora Klöstern vorbei. Bei einer Rundfahrt kann man viele der auf Bergspitzen gebauten alten Anlagen besichtigen.

Von mehreren Einheimischen wurden uns die Fluggebiete um Ioannina empfohlen. Hier wurden tolle Startplätze aufwändig hergerichtet. Bei einem Nachmittagsflug in Perivleptos konnten wir bis auf 1.800 m aufdrehen und in den Sonnenuntergang fliegen.



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

In den beeindruckend einsamen Wäldern Nordgriechenlands kann man auch super Mountainbiken, alte Steinbrücken anschauen oder die bemerkenswerten Steinhäuser von Mikro Papigo, mit den mächtigen Felsstürmen der Pyrgoi dahinter. Auf dem Voidomatis bei Aristi ist eine Raftingtour sehr lohnenswert. Auch Monodendrion mit

der Vikoschlucht sollte man sich nicht entgehen lassen. All das liegt in dem kleinen Gebiet zwischen Ioannina und dem nächsten Flugberg Konitsa. In diesem schönen Gelände wurde 2001 ein Paragliding World Cup durchgeführt. Wir hatten zwar die E-Bikes am Landeplatz, landeten aber nach einem schönen Flug in dieser einsamen Bergwelt wieder am Startplatz ein und genossen oben den Sonnenuntergang im Womo.

Die ca. 15 Kilometer lange Bergkette des Flugberges Paramythia abzufliegen, ist einfacher als der berühmte Pinzgauer Spaziergang. Wir waren beeindruckt. Die letzten Tage bis zur Fährabfahrt verbrachten wir noch einmal auf der wunderschönen Insel Levkada, sie liegt nur 80 km von Igoumenitsa entfernt. ▽

## TIPPS

Die Internetverbindung in Griechenland ist meist hervorragend. Wer ab und zu gerne auf deutsche Lebensmittel steht, findet immer wieder Lidl Filialen. Unter [www.WOMO.de](http://www.WOMO.de) gibt es Reiseführer die sich auf schöne Stellplätze spezialisiert haben. Wer mit dem Womo kommt, sollte volle Gasflaschen mitbringen, ein Austausch ist kaum möglich. Das Wasser ist oft glasklar und im Oktober noch über 20°C warm, zum Schnorcheln bestens geeignet. Das fischarme Mittelmeer macht Angeln zur großen Geduldprobe. Wer mit der Fähre anreist, bucht am besten von Ankona nach Igoumenitsa.

Bei der Fluggebietesuche ist die Fluggeländedatenbank des DHV sehr gut und als Hardware das Buch „Fluggebiete Europa“. Die Fluggebiete App: "Paragliding Map" kann gute Dienste leisten. Aktueller ist die Homepage von: [www.paraglidingspots.com](http://www.paraglidingspots.com), die es aber nicht als App gibt.



↑ In der Karte findet ihr einige Fluggebiete mit Punkten markiert.

↑ Ioanninas neuer super hergerichteter Startplatz

Anzeige

*Dein Airbag atmet ein.  
Für Deine Sicherheit am Start.*

*sonnenaufgang am unterberghorn, kössen  
foto: detlev-schmidt.photography  
pilot: anselm rauh*

Ein **patentiertes Stahlfedersystem** sorgt für perfekten Staudruck im Airbag deines **Woody Valley Wani 2** und **Haska 2**. Und das schon vor dem Start.

[www.turnpoint.de](http://www.turnpoint.de)





# Schneewandern mit Gleitschirm

Mit oder ohne Hütte durch die Allgäuer Alpen

Text und Fotos: Veronika Rojek-Wöckner

**M**anch einer verstaubt beim ersten Schnee seinen Leichtschirm feinsäuberlich an einem trockenen Ort und holt ihn erst wieder raus, wenn das Thermometer zweistellige Angaben macht. Das muss jedoch nicht sein, da das Fliegen in der Übergangsphase vom Winter zum Frühling nicht nur dem Ski & Fly vorenthalten bleibt. Insbesondere die Allgäuer Alpen laden zum Winterwandern mit Gleitschirm ein. Hier ein paar Panorama-Hike & Flys, die für Jedermann etwas sind.

## Großer Hirschberg bei Bad Hindelang

Ende Januar. Ein großflächig über Europa liegendes Hoch verspricht kalte Luft und ungetrübten Sonnenschein. Für uns somit ideale Flugbedingungen mit schwachem Wind aus Süd. Der Große Hirschberg, auch durch den Nebengipfel oft als Spiesser bezeichnet, ist ein typisches Ziel für Winterwanderer im Raum Oberstdorf/Bad Hindelang.

Eine Wanderung zum Großen Hirschberg bietet bei gutem Wetter nicht nur viel Sonne, sondern auch ein fantastisches Panorama auf die Allgäuer Alpen.

Diese Tour hat zwei Aufstiegsmöglichkeiten: Einerseits gibt es eine steilere Variante mit weniger Höhenmetern über die Ornach von Oberjoch aus, andererseits führt der Weg von Bad Hindelang über die bewirtschaftete Hirschalpe und ist für Fußgänger besser geeignet. Man kann bei der Gästeinformation im Zentrum von Bad Hindelang parken, da man dort am Rande der Loipe problemlos in der geräumten Wendefläche der Pistenraupe landen kann, ohne die Skifahrer zu behindern. Alternativ kann man auch am ausgeschilderten Wanderparkplatz bzw. in einer der Parkbuchten entlang der Jochstraße parken. Wir waren mit zwei PKWs unterwegs, so dass wir ein Fahrzeug bei der Gästeinformation stehen gelassen haben und das zweite in einer Parkbucht abgestellt haben. Von dort sind wir dem markierten Fußweg Richtung Oberjoch gefolgt, bis wir am Ende der Rodelbahn der Hirschalpe ankamen. Bei wenig oder keinem

Schnee kann man vom Stadtzentrum aus auch über den Hirschbachfall wandern. Die Rodelstrecke selbst war bei unserem Besuch nicht geplant, aber es war eine gute Spur durch Skitourer, Rodler, Schneeschuh- und Winterwanderer ausgetreten. Diese Tour ist ebenfalls bei den bereits erwähnten Tourengehern beliebt, weswegen man nicht direkt über die Spur trampeln sollte, sondern kameradschaftlich den breit ausgebauten Wirtschaftsweg nutzen kann. So folgten wir dem Weg durch den Wald und konnten teils wunderbar gehen, teils sanken wir fluchend knietief in den Schnee ein. Die Kulisse war bei dem Sonnenschein trotzdem traumhaft schön.

Einmal auf dem Winterwanderweg gestaltet sich die Orientierung auch im Winter bis zur Hirschalpe kinderleicht. In großzügigen Serpentinaen erreicht man die Hütte in etwa einer Stunde. Diese ist ab November bis Mai bei gutem Wetter am Wochenende ab ca. 11 Uhr bewirtschaftet und in den Ferienzeiten durchgehend geöffnet, so dass man sich vor dem Flug noch mit einem heißen Kakao aufwärmen kann. Öffnungszeiten bei unklaren Wetterverhältnissen (z. B. bei Lawinengefahr nach viel Neuschnee) am besten vorher telefonisch bei Familie Sutter erfragen. An der Hirschalpe endet der Wirtschaftsweg, von wo man direkt auf den Osthang des Kreuzbichels sieht. Im Sommer führt ein Weg oberhalb der Hirschalpe durch ein Waldstück. Auf Grund der Schneebedingungen hielten wir uns jedoch Richtung Kreuzbichel und steuerten von Süden auf den Großen Hirschberg zu. Von Weitem sahen wir eine schier endlose Karawane von Skitourenggehern, wie sie den Gipfel des westlich gelegenen Spiessers erreichten. Zumindest ein Großteil hielt sich an das winterliche Betretungsverbot des Wald-Wild-Schongebiets südlich des Gipfels und fuhr östlich über den Grat Richtung Feldalpe ab. Wir hingegen kämpften uns durch die letzten Schneefelder und erreichten den Hirschberg.

Am Startplatz steht eine Windfahne, welche in unserem Fall 7-8 km/h Ostwind anzeigte. Nichts mit vernachlässigbarem Südwind, wie durch die Wetterfrösche vorausgesagt war. Von dem Startplatz lässt es sich auch ideal gegen Ost starten und die Flugroute über den Jochschrofen Richtung Bad Hindelang ist unproblematisch. Wir genossen den Ausblick zum Kühgundkopf im Tannheimer Tal und konnten sogar ein Dutzend Heißluftballone in der Luft beobachten. In der Kälte wurde die Verschnaufpause jedoch kurzgehalten und wir machten uns auf der großen Kuppe startbereit. Am Gipfel wurde die Tage zuvor vermutlich der ganze Schnee verblasen, so dass wir praktischerweise nur knöcheltief im Schnee standen. Im Winter muss man jedoch vor allem bei wenig Wind mit erschwerten Bedingungen beim Starten durch das Laufen im Schnee rechnen. Aus der Luft kann man dann zur Belohnung jedoch den gigantischen Ausblick genießen und beobachten, wie Unmengen von Skitourenggehern gen Berg strömen. In der steilen Kellerwand brachten dann sogar ein paar thermische Fetzen das Vario zum Piepsen. Der nur geringfügig verlängerte Abgleiter ließ also Freude auf den Frühling aufkommen.

**Fazit:** Eine Winterwanderung ist im Schnee natürlich etwas anstrengender als im Sommer, aber ein Flug in eine ins Weiß getauchte Alpenlandschaft entschädigt für alle Mühen. Der Große Hirschberg/Spiesser ist von Bad Hindelang aus sehr gut erreichbar und kann theoretisch ganzjährig befliegen werden. Auch wenn die topografisch bedingte Lawinengefahr in der Regel gering ist, muss man sich hier jedes Mal selbstständig über die aktuelle Schneelage und regionale Lawinengefahr erkundigen. Im Sommer besteht auch die Möglichkeit vom südöstlich gelegenen Jochschrofen oder dem südwestlich vorgelagerten Kleinen Hirschberg zu starten.



↑ Startrichtung Ost in Richtung Jochschrofen - hier ist der Überflug ins Hindelanger Tal kein Problem. Falls man lieber in Oberjoch landen will, findet man auch dort ausreichend Landemöglichkeiten.



↑ Die geplante Wendefläche der Pistenraupe bietet in der Regel genügend Platz zum Landen und befindet sich direkt vor der Gästeinformation von Bad Hindelang.

## Hirschberg

Region	Allgäuer Voralpen östlich der Iller
Startrichtungen	NO, O, SO, S, SW
GPS (Berg)	47.527268, 10.389619
GPS (Tal)	47.503973, 10.370808
Höhe Startplatz [amsl]	1.643
Höhenunterschied [m]	(657 bis) 808 m
Aufstiegsvarianten	Aufstieg von Bad Hindelang/einem Parkplatz entlang der Jochstraße. Man folgt im Sommer dem Fahrweg bzw. im Winter der Rodelstrecke zur Hirschalpe. Über den Kreuzbichel (startbar nach SW bis SO) gelangt man dann zum Hirschberg bzw. dem Spiesser Ost.
Startplatz	Am Hirschberg steht eine Windfahne und man hat ideale Startbedingungen ohne Hindernisse.
Flughinweise	Wald-Wild-Schongebiete südlich des Spiessers und nördlich des Hirschbergs.
Landeplatz	z.B. südlich des Busbahnhofs in Bad Hindelang, nur am Loipenrand landen und auf Skifahrer achten. Wind am Landeplatz westlich
Nützliche Links	<a href="http://www.hirschalpe.de">www.hirschalpe.de</a> , <a href="http://www.woecknair.de">www.woecknair.de</a>



↑ Einen Dezember lässt das Panorama über Reutte nicht anmuten, aber auch bei mehr Schnee ist der Aufstieg durch die gut besuchte Hütte nicht anspruchsvoll und die Startbedingungen unproblematisch. Bei stärkerem Westwind bietet sich ein Aufstieg zum Koflerjoch an, wobei der Start nur erfahrenen Piloten vorenthalten bleibt.

## Dürrenbergalm bei Reutte

Unweit des Hahnenkamms in Reutte bietet sich die Dürrenbergalm als Ziel für einen winterlichen Hike & Fly an. Wir selbst waren im Dezember unterwegs und mussten Schneemangel beklagen, jedoch ist diese Tour auch bei reichlich Schnee ohne Probleme zu bewältigen. Ist man nicht alleine unterwegs, kann ein Auto am Landeplatz südlich der Schwarzkopfsiedlung in Reutte parken und mit dem zweiten kann man sich zum Urisee-Parkplatz schummeln. Die Dürrenbergalm bzw. das darüberliegende Kofler Joch selbst sind für die Reuttener ein beliebtes Wanderziel und demnach stark frequentiert. Man folgt zuerst für etwa 10 Minuten der breiten Schotterstraße, wo man bei Bedarf auf dem Aushang erkennen kann, ob die Alm geöffnet ist. Wer nicht dem weitläufigen Fahrweg folgen möchte, biegt in den markierten Waldweg ab. Im unteren Teil schlängelt sich der Pfad die Südseite des Dürrenbergs hoch und je höher man kommt, desto häufiger eröffnet sich einem die schöne Aussicht auf den Reuttener Talkessel, den Schlosskopf, den Thaneller und die Hahnenkammkette. Auf etwa halber Strecke kreuzt man nochmal den Fahrweg und der Wald wird lichter. Nach insgesamt 600 Höhenmetern kommt man dann bei der urigen Dürrenbergalm an. In der Regel ist die Alm bis auf eine Betriebsruhe ab Mitte November bis nach Heiligabend ganzjährig geöffnet, wobei montags Ruhetag, im Winter und bei fraglicher Wetterlage laut Aushang geöffnet ist.

Von der Alm folgt man ein kurzes Stück dem Weg Richtung Kofler Joch und kann sich ein schönes Fleckchen auf der großen Wiese aussuchen. Wir hatten sehr schwachen SW-Wind, wobei man auch bei Süd und leichtem SO problemlos in die Luft kommt. Man sollte seinen Gleitschirm nach Möglichkeit am oberen Rand der Wiese auslegen, um mit guter Höhe über die Baumreihe vor der Alm zu fliegen. Ansonsten ist der Startplatz unkompliziert, schnell erreichbar und ideal für sonnenreiche Südlagen.

Theoretisch kann man auch am Kofler Joch/Jochberg gegen West starten. Da sollte der Wind jedoch sauber aus West anstehen und nicht zu schwach sein, da der Startbereich für lange Laufwege nicht reicht. Diese Erweiterung der Tour ist jedoch nur bei schneefreien Bedingungen und flinke Starter empfehlenswert.

Wir sind auch bei wenig Wind sehr gut vom Fleck gekommen und konnten den farnefrohen Urisee von oben bewundern. Man

sollte an der Stelle jedoch nicht zu lange rumkriechen, wenn die Luft nicht thermisch aktiv ist, da zwischen Reutte und dem Dürrenberg die B179 (Fernpassstraße) und Hochspannungsleitungen mit ausreichend Höhe zu überfliegen sind. In Reutte selbst wehte für uns minimal südlicher Wind und wir konnten butterweich auf einer der trockenen Wiesen südlich der Wohnsiedlungen landen.

**Fazit:** Eine kleine, aber feine Winterwanderung mit Schirm, die man gemacht haben muss. Man sieht die Dürrenbergalm schließlich ständig beim Vorbeifahren von der Fernpassstraße. Außerdem ist die Aussicht ins untere Lechtal und den Urisee phänomenal.

Dürrenberg	
Region	Ammergauer Alpen
Startrichtungen	SW, S, SO
GPS (Berg)	47.497252, 10.730899
GPS (Tal)	47.511511, 10.754377
Höhe Startplatz [amsl]	1.487
Höhenunterschied [m]	641
Aufstiegsvarianten	Am Urisee folgt man dem gut ausgeschilderten Steig bis zur Dürrenbergalm.
Startplatz	Wiesenstartplatz
Flughinweise	Zwischen Berg und Urisee befinden sich Hochspannungsleitungen, Überflughöhe von Bundesstraßen beachten.
Landeplatz	Wiesenflächen vor Mühl
Wind am Landeplatz	Beim E-Werk dienen Fahnen als Indikator
Nützliche Links	<a href="http://www.duerrenberg-alm.at">www.duerrenberg-alm.at</a> , <a href="http://www.woecknair.de/duerrenberg">www.woecknair.de/duerrenberg</a>



„ 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  
CUMEO  
SPICE  
X-ALPS

**MESCAL**  
TEQUILA  
CHILI  
CAYENNE  
POISON

JOIN'T  
TONIC  
TONKA

PURE PASSION  
FOR FLYING

 skywalk.paragliders

 skywalkparagliders

[www.skywalk.info](http://www.skywalk.info)

## Das Bernhardseck bei Elbigenalp

Von Winter ist im Tal kaum noch eine Spur zu sehen – im Alpenvorland zumindest. Ein Tag Ende März sollte uns strahlenden Sonnenschein und mäßigen Wind aus Osten bringen. Thermik war jetzt nicht unbedingt angesagt, was förmlich zu einem Spätwinter/Frühlings-Hike-Fly aufforderte. All zu hoch kann man Ende März auf Grund der inneralpinen Schneebedingungen nicht gehen und wir waren als Flieger/Wanderer in einer bunt gemischten Truppe unterwegs. Die Wahl fiel somit auf das Bernhardseck mit der Option, weiter zur Mutte aufzusteigen.

In Elbigenalp angekommen, parkt man am besten auf dem Wanderparkplatz bzw. beim Geierwallyparkplatz. Von da ist dann der Weg zum Bernhardseck gut ausgeschildert – u.a. ist unten auch vermerkt, ob die Hütte geöffnet hat. Im Winter kann man auch eine entspannte Skitour/Rodeltour zur Hütte machen und der Forstweg ist meistens geplant. Die ersten paar Meter folgt man einer Asphaltstraße, die am Ende in einen Forstweg mündet. Dort folgt man dem Weg bis zur Gibler Alm, wo die ersten bereits gerne eingekehrt wären. Mit Gemammere ging es also weiter hinauf, wobei man an zwei Stellen gestrost dem Fußweg folgen kann, um sich die weiten Serpentina des Forstwegs zu sparen.

Je höher wir kamen, desto mehr Schnee fanden wir auf dem Weg, was bei der fast unwinterlichen Stimmung im Tal schon etwas abwegig erschien. An der Hütte angekommen, begrüßten uns die drei Hüttenkatzen und der Wirt wusste bei unserem Gepäck schon, warum wir da waren. Er warnte uns mit einem leichten Grinsen vor dem vielen Schnee auf der Mutte. Gegebenenfalls hätten wir eine Chance, auf der ersten Kuppe zu starten, da der Wind den Schnee dort meist stärker verbläst. Im Frühjahr möchte er dort oben auch noch ein bissl Gestrüpp rausschneiden, um den Fliegern den Start Richtung SO zu erleichtern - eine exzellente Idee, wie wir später feststellten. Die Hütte selbst ist ab Weihnachten bis Ostern, montags ist Ruhetag, geöffnet.

Nach einer kurzen Einkehr ging es also weiter und der Schnee, der uns versprochen wurde, war da. Bis zu den Kniekehlen. Richtig schön nass und sulzig. Abwechselnd spurten wir uns also den Weg bis zur Kuppe hoch und vertagten den Start von der Mutte auf einen



↑ Nach einigen missglückten Tiefschneeversuchen und einem strategischem Startrichtungswechsel ging es dann doch endlich in die Luft.

schneeärmeren Tag. Bei dem ganzen Schnee würde der Start von hier schon interessant genug werden. Wir hatten bereits gehofft, dass der stärker angesagte Wind aus Osten zunehmen würde. Oben angekommen bemerkten wir jedoch nur hin und wieder mal einen Hauch.

Da es sonst keine anderen Freiwilligen gab, machte ich mich als Erste auf zum Starten...kurz gesagt: Schnee bis zum Umfallen. Aufziehen des Schirms war an sich kein Problem, ungünstig war es nur, wenn man einen Schritt tun wollte. Das nämlich endet in einem eleganten Umfallen. Nach einer handvoll Startversuche und einem strategischen Wechsel der Startrichtung (nicht mehr Richtung Hütte, sondern fast gegen Nordosten) war die Startschneise einigermaßen geplant, weswegen es dann endlich in die Luft ging. So genossen wir unseren Flug im malerischen Lechtal und waren ziemlich überrascht, dass uns im Tal ein sehr strammer Wind erwartete. Der Hike & Fly endete in einer fast stehenden Landung und das noch vor 12 Uhr.

Fazit: Ein sehr kommoder Aufstieg, eine tolle Einkehrmöglichkeit beim Bernhardseck und an sich ein tiptop Hike & Fly-Spot – wenn es denn saisonal nicht mehr so viel Schnee gibt. Am besten lässt es sich bei etwas mehr Schnee mit einer mäßigen Brise starten, außerdem ist bei Ostlagen auch an weniger thermischen Tagen mit viel Wind im Tal zu rechnen. Für einen Ski & Fly ist die Tour mit Sicherheit auch sehr gut geeignet. ▽

## 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](http://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.



↑ Während am Berg noch recht viel Schnee lag, war im Tal der Frühling bereits angekommen. Im Lechtal ist im fortschreitenden Frühjahr mit anspruchsvollen Bedingungen beim Landen zu rechnen - Talwind!

## Bernhardseck

Region	Hornbachkette/Allgäuer Alpen
Startrichtungen	NO, O, SO, S, SW
GPS (Berg)	47.289241, 10.386219
GPS (Tal)	47.288416, 10.431355
Höhe Startplatz [amsl]	1.999
Höhenunterschied [m]	975
Aufstiegsvarianten	Aufstieg vom Parkplatz führt an der Gibler Alm vorbei über eine Forststraße zum Bernhardseck.
Startplatz	Wiesenkuppe, wobei Richtung Süden auf Lawinenebauungen geachtet werden muss.
Flughinweise	Talwind im Lechtal (Nordwind an thermischen Tagen), zum Nachmittag stark zunehmend.
Landeplatz	Landeplatz südwestlich vom MPreis – hier gibt es auch Fahnen als Windindikator.
Wind am Landeplatz	Unter Umständen ist mit starkem Talwind aus Norden zu rechnen!
Nützliche Links	<a href="http://www.bernhardseck.at">www.bernhardseck.at</a> , <a href="http://www.woecknair.de">www.woecknair.de</a>

Anzeige

Die neue  
BGD LITE Serie

EN-C  
**Lynx**

## WECKE DAS RAUBTIER

Der Lynx ist ein leichtgewichtiges und kilometerhungriges XC-Raubtier. Die raffinierte Einfachheit macht den Lynx schneller, leichter, eleganter und leistungsfähiger. Dank der LTF/EN-C Zulassung bietet er für erfahrene Piloten ein hohes Maß an Sicherheit. Mit dem neuen Lynx steigt ihr in der Hierarchie ganz nach oben.



EN-B  
**ECHO**

## ÜBERSCHREITE DIE GRENZEN

Der ECHO ist der Allrounder unter unseren Gleitschirmen. Perfekt für Hike&Fly, Streckenflüge, Biwak-Abenteuer oder lange Thermikflüge - für was auch immer ihr ihn einsetzen möchtet. Mit seinem geringen Gewicht und seinem kleinen Packmaß ist der ECHO euer Reisebegleiter. Er wird dem fortgeschrittenen Anfänger bis hin zum Profi ein Lächeln ins Gesicht zaubern. Fliegen mit Leichtigkeit, grenzenlose Möglichkeiten und konstruiert, um zu beeindrucken. Piloten, die den ECHO fliegen, werden ihn lieben!

BG  
BRUCE GOLDSMITH DESIGN

[www.flybgd.com/de](http://www.flybgd.com/de)



# Fluggebiete Europa

## Rezension

Lohnt sich im Web-Zeitalter noch ein gedruckter Fluggebietsführer?

Text und Foto: Burkhard Martens

Seit über 25 Jahren reise ich viel mit dem Gleitschirm und war schon immer auf der Suche nach neuen Fluggebieten. Früher war es extrem mühsam, Start- und Landeplätze zu finden. Mit Internet und GPS es viel einfacher geworden. Unsere letzte Reise führte uns nach Griechenland, das Buch „Fluggebiete Europa“ war im Wohnmobil dabei. In diesem Führer sind 10.500 Start- und Landeplätze in Europa verzeichnet. Klar, dass bei dieser großen Anzahl nicht auf jedes Gebiet ausführlich eingegangen werden kann.

Mit den unten genannten Daten weiß man aber noch nicht, wie es dort aussieht, ob es vielleicht ein Klippenstart oder ein schöner Wiesenstart ist. Wenn man die Windrichtung beachtet, kann man sich ein Gebiet aussuchen und es anschauen. Die Koordinate im Navi eingeben und dem Weg folgen.

Am Anfang des Buches finden sich Landkarten, in die kleine Fähnchen mit den Nummern der Fluggebiete aufgedruckt sind. Das reicht für eine Übersicht und um im hinteren Teil die Daten zum Gelände zu finden.

In Anhang des Buches gibt es viele nützliche Infos zum Wetter, zu den Ländern und einiges mehr, dazu ein alphabetisches Verzeichnis aller Fluggebiete.

Viele Startplätze haben wir auf unserer Reise ausprobiert. Das Ergebnis ist im Durchschnitt sehr positiv, mit einigen Ausnahmen: Auf einem Startplatz wuchs ein Baum, der war sicher schon 10 Jahre alt. Ein anderer Startplatz lag in der Pampa, unser Navi kannte den Weg nicht. Es gab aber auch einige echte Highlights, wie der Startplatz in der Macchia. Wir liefen mit dem GPS in der

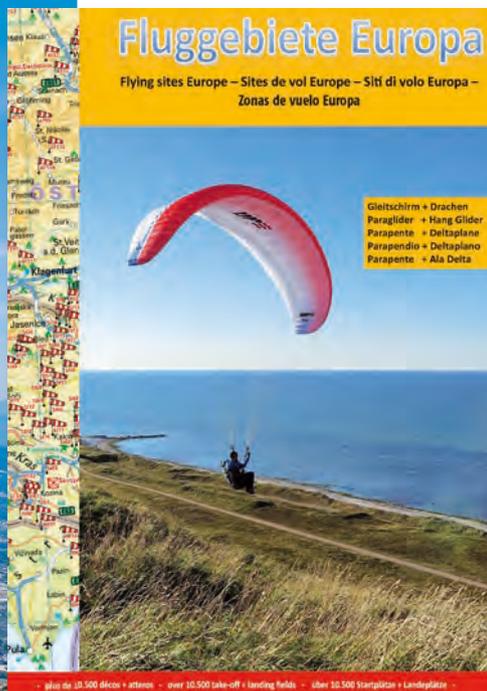
Hand durch das Gestrüpp. Ohne die exakte Koordinate wäre in diesem riesigen, von Büschen übersäten Gelände der Startplatz nicht zu finden gewesen.

Es entstehen immer wieder neue Fluggebiete oder neue Startplätze, andere werden aufgegeben und verwildern. Bei der Menge der Daten, die in vielen Jah-

Die wichtigsten Angaben sind:

- Geeignet für HG oder GS
- Die Windrichtung für den Start
- Die Höhen und Höhendifferenz
- Die Erreichbarkeit mit Auto, Seilbahn oder zu Fuß
- Berg oder Windschleppgebiet
- GPS-Koordinaten





↑ Das Buch **Flugführer Europa** ist zum Preis von **39,80 €** im DHV-Shop erhältlich. Es ist auch als eBook lieferbar. Infos: [www.cloudbase-media.de](http://www.cloudbase-media.de)

ren gesammelt wurde, kommen natürlich auch Fluggebiete vor, die es nicht mehr gibt. Hauptfluggebiete bleiben aber in der Regel bestehen. Die Koordinaten dieser bekannten Top-Gebiete stimmten alle genau.

Die größte Konkurrenz zu einem Buch ist das Internet, die Daten und sogar ausführlichere Infos findet man ja auch dort. Es ist aber die Frage, ob man beim Reisen immer auf das Internet zurückgreifen kann. In der EU ist ja seit diesem Sommer das Roaming abgeschafft worden, toll. Aber ob man immer eine Internetverbindung hat, ist nicht sicher. In Kroatien war die Netzabdeckung schlecht, in Montenegro und Albanien kostete ein MB immer noch 24,90 €, da macht das Surfen keinen Spaß. In Griechenland waren wir überrascht, oft gab es eine gute und schnelle Verbindung.

Unser Gesamteindruck: Das Buch hat uns sehr gute Dienste geleistet, wir möchten es nicht missen. Da man nie weiß, ob man eine Internetverbindung hat, sollten Reisende, die Fluggebiete suchen, dieses Buch immer dabei haben. ▽

Anzeige

## Eine Marke die begeistert!



€ 29,50

**Handschuh Aero 2**  
Softshell-Textil  
Kombination

geeignet für  
**Touchdisplay  
Bedienung!**



€ 239,-

**Helm AS1**



100%  
**Carbon**



€ 179,-

Helm Modell AS1 auch in mattschwarz und in matt silber erhältlich

€ 36,00

**Handschuh Flight**  
Stretchstoff/  
Ziegenleder  
Kombination

geeignet für  
**Touchdisplay  
Bedienung!**



€ 49,00

**Handschuh Black**  
mit  
**Anti-Gripp**

geeignet für  
**Touchdisplay  
Bedienung!**



€ 25,80

**Windmaske**

**San Remo**  
Kopfteil seidig, bis unterhalb vom Mund. Nähte seitlich verlegt, daher hoher Tragekomfort. Nacken und Hals, sowie Brustteil atmungsaktiv, beste Materialqualität.



€ 139,-



Handschuh  
Rhön  
€ 49,00

€ 129,-

### Bezugsquellen:

**Oase Flugschule Peter Geg GmbH**

Am Auwald 1, 87538 Obermaiselstein, Tel.: 08326 38036

**Flugschule Hochries**, Robert Niederreuther

Flintsbacher Str. 6, 83098 Brannenburg, Tel.: 08034 6079618

**Afs Flugschule GmbH**

Fritzlärer Str. 12, 34537 Bad Wildungen, Tel.: 0171 7722516

**Papillon Paragliding**

Wasserkuppe 46, 36129 Gersfeld (Rhön), Tel.: 06654 7548

**Voss Bike Line GmbH**

Abt.: Flugsport-Produkte

Mobil: 0172/9455902

Tel.: 06263/42020

Burg-Dauchstein-Str. 2-5

74862 Binau

**PARA-ZONE**, Andreas Maucher

Gartenstraße 1a, 77731 Willstätt, Tele.: 07852 4818043

**Fly Hohe Wand**, Postlstraße 77, 2724 Hohe Wand, Österreich

Tel.: +43 650 3000584

**Hot Sport Sportschulen GmbH**

Am Weimarer See 10, 35096 Weimar (Lahn), Tel.: 06421 972370

**Flugschule Hirondelle**

Untergasse 27, 69469 Weinheim, Tel.: 01511 8836000

**levior-online.de**



# Flachlandfliegen

↑ Ostfriesland aus der Vogelperspektive

Ganz oben im Nordwesten von Deutschland gibt es ein paar hundert Piloten, die die Thermik im wirklich platten Land suchen.

Weit und breit keine Berge - Flachland in vollendeter Form.

Nicht umsonst erzählen sich die Ostfriesen, dass man schon am Freitag weiß, wer am Sonntag zu Besuch kommt.

Nur die Erdkrümmung begrenzt die Sicht am Horizont.

Moorlandschaften, Windmühlen, beschauliche Dörfer -

Boote dümpeln auf den Kanälen unweit der Nordseeküste.

Und hier soll es Hammerthermik geben?

*Text und Fotos Björn Klaassen*





In München besteige ich mit meinem Gleitschirm den ICE in Richtung Bremen. Es ist schon ein komisches Gefühl: Ins platte Land statt in die nahen Alpen. Die Vorgeschichte ist schnell erzählt. Die Jungs vom DFC Weser aus Bremen und vom Gleitschirmclub Paragliding Nordwest in Ostfriesland berichteten mir in regelmäßigen Abständen vom Streckenfliegen im Flachland mit satter Thermik und spektakulären Aussichten auf die Nordsee. Für den Freitag ist schwacher Südwind und 3/8 Bewölkung gemeldet. Schlepplinke nicht vergessen - los geht's.

Freitag, 11:30 Uhr: Mit Eberhard vom DFC Weser fahre ich von Bremen weiter nach Ostfriesland. Es ist etwas diesig, aber die versprochenen Cumuli stehen 1.000 m über uns. Wie angekündigt, bläst der Wind schwach aus südlicher Richtung. Sommer in Ostfriesland: Die Luft riecht salzig, schwarzweiße Kühe grasen beschaulich zwischen Wassergräben und Maisfeldern. Das Fluggelände heißt nicht umsonst Nortmoor. Das Vario zeigt exakt 0 m MSL an. Mit einem langgezogenen Moin, Moin begrüßen mich die Nordlichter. Kein Stress - weites Land. Alexander ist Kiter der ersten Stunde und ergänzt seine Leidenschaft für den Wassersport mit dem Fliegen. „Das Handling mit einem Gleitschirm ist für einen Kiter gar kein Problem. Ich habe das Fliegen schnell gelernt. Nur die Höhe war anfangs etwas gewöhnungsbedürftig,“ meint Alexander. Alexander erklärt mir, dass wir uns hier auf einem sandigen Rücken befinden. Zwischen Mais- und Getreidefeldern ist tatsächlich

ein minimales Gefälle festzustellen. Aber ein Hügel ist das never ever.

„Bei uns im Club fliegen Jungs und Mädels zwischen 25 und 80 Jahren. Alles leidenschaftliche Piloten“, und macht mich bekannt mit Günther. Seine 80 Lenze sind ihm nicht anzusehen. Er flog früher immer im Zillertal. Seitdem es mit den modernen Gleitschirmen an der Winde zu Hause gut geht, erspart er sich die tagelange Anreise in die Alpen. Und natürlich ist auch René vor Ort. René ist der Lokalmatador in Ostfriesland. Wenn andere absaufen, fliegt René kreuz und quer über Land. Er ist Flachlandspezialist und fliegt das ganze Jahr über im Norden. „Oberhalb von 500 Metern orientierst du dich an den Wolken, wenn du tiefer kommst am Gelände. Ganz einfach“, erklären mir René und Alexander.

Teamwork ist angesagt. Klar, jeder muss mit anpacken, damit der Windenbetrieb läuft. Seile ausziehen und schon stehe ich am Start: „Pilot und Gerät startklar“, gebe ich an den Startleiter durch - > „Winde startklar“ krächzt es zurück aus dem Funkgerät und nach dem üblichen Prozedere bin ich kurz darauf in der Luft - und nach 5 Minuten wieder am Boden. Eberhard und Günther geht es nicht besser. Geduld und neuer Versuch: 250 Meter über der Winde piepst es zaghaft. „Wer oben bleibt, fliegt länger“, rede ich mir selbst gut zu, doch irgendwann habe ich den Bart verloren. Nicht schon wieder landen, volle Konzentration. Unter mir wiegt sich ein Getreidefeld im Wind, fast schon erkenne ich jeden einzelnen >



← Windenfliegen  
ist Teamwork

## Interview mit Alexander Meinders und René Mertens – Paragliding Nordwest

■ Alexander, du kommst aus dem Flachland und hast in den Alpen das Fliegen gelernt. Was reizt dich am Flachlandfliegen? Gibt es einen Grund, die Berge zu vermissen?

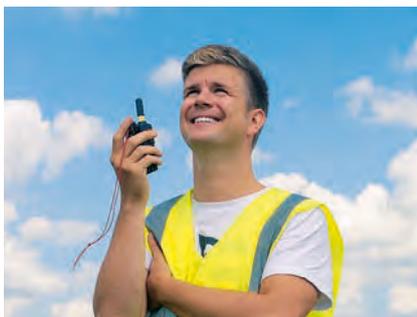
Natürlich ist die gute Sicht bei niedrigen Höhen und das reduzierte Risiko eines sich plötzlich ändernden Wetters ein besonderer Reiz. Das Wetter kündigt sich einen Tag vorher an und birgt meist nur geringe Abweichungen zum Wetterbericht im Hinblick auf die Windwerte. Zudem stellt das Flachlandfliegen die größere Herausforderung dar, die Natur genau zu lesen und möglichst frühzeitig zu erkennen, an welchen Punkten die Thermik zu finden ist.

■ Ostfriesland verbindet man gerne mit viel Wind und einem obligatorischen Ostfriesenscherz. René, was ist dran am schlechten Wetter an der Küste? Was war dein weitester Flug hier oben im Norden?

Das Wetter kann hier ganz schön grob sein. Besonders im Winter ist es tagelang grau und regnerisch. Da haben wir eine lange Flugpause. Zum Wind: Nicht umsonst stehen hier mehr Windräder als in ganz Bayern. Daher haben wir potentiell weniger Flugtage als im Binnenland. Mein weitester Flug ging im Mai vom Flugplatz Barßel mit 110 km Richtung Nienburg (Weser). An diesem Tag hatten wir NW-Wind (aufländig). Aber auch Flüge Richtung Wattenmeer sind sehr schön, weil der Ausblick einmalig ist.

■ René, was sind die größten Herausforderungen im Flachland?

Nach taktischen Fehlern kannst du dich kaum vor dem Absaufen retten. Lässt du zum Beispiel einen schwachen Bart aus,



↑ Alexander Meinders



↑ René Mertens

dann erreichst du die nächste Thermik oft nicht. Außerdem sind die Thermiken kurzlebig. Häufig lösen sich Wolken auf, wenn man sie anfliegt. Daher musst du die nächsten Wolken schon beim Kurbeln beobachten.

Ähnlich ist es knapp über Grund. Die Auslösestellen funktionieren nicht immer. Wo gerade noch ein 3m-Bart stand, säuft es jetzt mit 3 m/s herunter. Es ist ratsam, seinen Gleitflug über mehrere Auslösestellen zu legen, um wieder Aufwind zu finden.

■ Welche meteorologischen Besonderheiten sind in Küstennähe besonders zu beachten?

Die Thermik- und Cumulusbildung beginnt hier später. Wenn dann am Nachmittag der

Seewind kommt, löst sie sich wieder auf. Das Startfenster für einen Streckenflug ist also eingeschränkt. Zudem kanalisieren die Wasserflächen von Dollart und Jadebusen den Wind, was in den Vorhersagen oft nicht so genau abgebildet wird. Inzwischen betreiben wir drei Schleppstrecken, um immer eine passende Startrichtung zu haben.

■ Alexander, man hat das Gefühl, bei euch in Ostfriesland bewegt sich was und alle haben richtig Lust aufs Fliegen und packen mit an. Wie organisiert ihr den Schleppbetrieb?

Der Schleppbetrieb wird durch den Verein über unsere Website [www.paragliding-nordwest.de](http://www.paragliding-nordwest.de) organisiert. Zur Wochenmitte gibt es eine Meldung, ob das Wetter es zulässt, den Schleppbetrieb aufzunehmen und es wird um frühzeitige Anmeldung der Piloten gebeten. Sobald das Wetter das Fliegen erlaubt, fahren wir die Winde zum passenden Gelände und richten die Schleppstrecke ein. Ich möchte hier betonen, dass es nur durch die sehr aktive Zusammenarbeit im Verein möglich ist, kurzfristig zum Wochenende den Schleppbetrieb einzurichten.

■ Alexander, du selbst bist leidenschaftlicher Kiter. Kannst Du den Kitesport für Gleitschirmflieger als Alternative bei starkem Wind empfehlen – sozusagen als Groundhandling-Ergänzung?

Ich bin tatsächlich vom Kitesurfen zum Gleitschirmfliegen gekommen aber vielmehr mit dem Hintergrund, dass ich vor einigen Jahren beruflich am Alpenrand gelandet bin und mich das Gleitschirmfliegen schon immer begeistert hat. Heute zurück an der Nordsee stelle ich tatsächlich fest, dass es einige Kitesurfer gibt, die ab Windstärke 35 km/h lieber an die Küste zum Kitesurfen fahren. Das Handling scheint im ersten Moment sehr unterschiedlich, aber es gibt viele Parallelen zwischen dem Gleitschirm und dem Kite und daher eignet sich ein zu windiger Tag auch für gutes Groundhandling am Strand mit einer anschließenden Abkühlung in der Nordsee.

Anzeige

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

**PARASHOP-Kunden genießen den BESTEN Service**

[www.parashop.at](http://www.parashop.at) | [pier@parashop.at](mailto:pier@parashop.at)



↑ Lift an die Basis – René Mertens beim Start

Halm. Und endlich: Nach einem zähen Nullschieber geht es zügig mit 3 Meter Steigen nach oben. Rasch wird das thermikspendende Getreidefeld immer kleiner. So habe ich mir das vorgestellt. Aus über 1.000 m Höhe habe ich endlich Zeit für die Aussicht. Viel grünes Land und dahinter im Dunst die Nordsee. Luftwandern über Ostfriesland. Ein Motorflieger kreuzt weit unter mir meine Bahn und noch weiter unter mir drehen sich fleißig eine Menge Windkraftträder. Immer weiter in Richtung Norden und dabei die Aussicht genießen. Irgendwo bei Aurich verlässt mich mein Thermikglück und ich lande zufrieden auf einer nassen Wiese. Nicht schlecht für den Anfang im platten Land. Schirm einpacken und Daumen raus. Es dauert auch nicht lange, bis ein kleines Auto hält. „Wo kommst du denn wech“ (wo kommst Du her), fragt mich der hagere Ostfriese. „Von ganz oben“, woher sonst. Ich komme wieder. ▽



www.dhv.de

# FOR ABSOLUTE COMMITMENT

## CHIBA FLUGHANDSCHUHE



### 00116 Thermo Aktiv

- Winddicht und atmungsaktiv
- Hotliner Heizsystem
- Oberhand gut isoliert durch Neopren
- Innenhand aus robustem Nappa-Leder
- extra lange Stulpe verhindert das Auskühlen des Pulsbereichs
- wärmendes Innenfutter
- verstärkter Daumenbereich
- Reflektorstreifen an den Fingern
- Touchfunktion + Touchbutton
- Anziehhilfe

€ 54,90  
UVP



### 00216 Super Thermo

- Winddicht und atmungsaktiv
- Wasserdicht durch Eurotex Membrane
- Handschuh im Lobster Stil
- Hotliner Heizsystem
- Robuste Oberhand
- Innenhand aus robustem Digital-Leder
- Extra lange Stulpe
- Extra warmes Innenfutter aus Primaloft
- Daumenmaterial zum Brillen putzen
- Verstellbarer Bundabschluss
- Touchfunktion und Touchbutton

€ 94,90  
UVP

Erhältlich im Fachhandel oder unter [www.chiba.de](http://www.chiba.de)



Ausrüster der deutschen Gleitschirm-Nationalmannschaft



Die Thermik ist Teil der CMT geworden. Damit eröffnen sich viele Möglichkeiten.

Text: Benedikt Liebermeister | Fotos: Simon Winkler, Hersteller

>> **DHV-TV**



Link zu DHV-TV, Interviews mit allen Firmen, Chrigel Maurer und Thomas Huber sowie einem spannenden Intro

**D**ie Szenerie ist eindrucksvoll. Über die Autobahn hinweg hebt sich ein Airbus A330 in die Luft. Rechts geht's zum Departure Gate, links zum Arrival. Geradeaus zum Messegelände. Wir müssen zur Halle 10, schnell biegen wir in den ersten verfügbaren Parkplatz ein. Um 9 Uhr morgens noch kein Problem, etwas später am Tag brach Verkehrschaos aus. Die CMT ist gigantisch, die weltweit größte Publikumsmesse für Tourismus und Freizeit: 2.000 Aussteller und 240.000 Besucher aus der ganzen Welt. Und in Halle 10 sind wir, der Gleitschirm- und Drachensport auf der Thermik 2018. An diese Dimensionen müssen wir uns erst gewöhnen. Aber dann eröffnen sich ungeahnte Möglichkeiten. >



Der Iota 2 setzt Advance erfolgreichen Einstieg ins High-B Segment fort.



High-End B deckt bei AirDesign der Rise 3 ab. Dank neuester Technologie in der Normalversion so leicht wie der Rise 2 als Superlight-Variante, er kommt auch in XXS.



Lynx heißt die Weiterentwicklung des Cure (C) als Leichtschirm, BGD-firmentypisch im knalligen Design. Der Name steht übrigens für Luchs im altgriechischen.



High End A mit Leistung eines High End B-Schirms. Auf die Idee kann eigentlich nur Hannes Papesh kommen. Um es der Welt zu beweisen, hat er PHI gegründet. Symphonia (A) heißt der erste Streich.



Der Delta 3 (C) hat unbestritten Leistung, nicht zuletzt wegen seiner durchgehenden Stäbchen, die Ozone auch im D und CCC-Bereich einsetzt. Auch die Leichtversion Alpina 3 (Foto) ist vollverstärkt.



Leichtbau steht bei Niviuk hoch im Kurs im Bild der Artikel 5 P (C) .



Skyman Markus Gründhammer ist es leid, die Nächte in den Bergen allein zu verbringen. Deshalb hat er den Single Skin Sir Edmund zum Tandem (B) ausgebaut.



Der Flightclub (u. a. Vertrieb von Sky) hat den Besitzer gewechselt. Martin Schwarz übergab an Knut Miesner von der Flugschule Oberbayern (Foto Kea 2 (B) von Sky).



Der Rookie Benoît Outters errang mit dem Sup Air Wild (D) einen sensationellen 2. Platz bei den X-Alps



Zum Freestyle nimmt der GIN-Pilot den Gangster (C)



Neu auf dem Markt: Ion 5 (B) von Nova

Der traditionelle Thermikbesucher bekommt einen echten Mehrwert: neueste Reisetrends, Infos über exotische Destinationen, eine Halle voller Wohnmobile, die abgefahrensten Elektrobikes und zur Stärkung Kulinarik aus der ganzen Welt, um nur ein paar Highlights aufzugreifen. Auf der anderen Seite kann sich das interessierte CMT-Publikum ausgiebig über unseren Sport informieren.

2018 erstreckte sich die Thermikmesse über zwei Tage. Der Samstag war proppenvoll, am Sonntag war's merklich ruhiger. Eine gute Gelegenheit, um sich jetzt in aller Ruhe über die zahlreichen Neuheiten zu informieren. Schon immer war das begleitende Vortragsprogramm exzellent, doch diesmal hat sich das Messeteam um Uli und Jürgen Häfner sowie Ronny Kirschner selbst übertrof-

fen. Neben Kletterlegende Thomas Huber war der fünffache X-Alps Gewinner Chrigel Maurer mit zwei Vorträgen vertreten; die beiden stellten sich auch gemeinsam den Fragen von Moderator Björn Klaassen und des Publikums.

Interessant, wie Chrigel für sich extrem definiert. So ist Gleitschirmfliegen auch in heftigen Bedingungen für ihn Teil seines >



Supair übernimmt Gradient. Ziel ist ein gemeinsamer funktioneller Vertrieb in Deutschland und Österreich, im Foto Golden 5 (B).



Moselglider war für Mac Para auf der Messe und präsentierte den Outback, einen reinrassigen Leichtschirm mit B-Einstufung.



Skywalks Marsala 3 (A) von XXS bis L

Swing goes light!  
Deshalb kommt der Arcus RS lite als Low End B. RAST hat er natürlich auch.





Das DHV-Team war vor Ort und freute sich über regen Besuch.



Das GTO X-Alps ist ein bewährtes verkleidetes Gurtzeug im 5 kg Bereich. Jetzt hat Woody Valley (Vertrieb Turnpoint) nachgelegt und das GTO light mit 3 kg auf den Markt gebracht, mit Hängematte und interessantem Protektor.

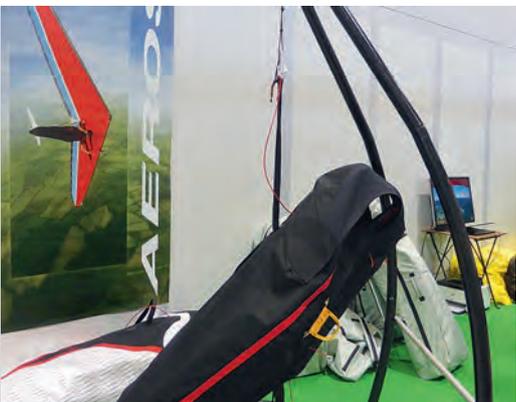
Alltags, Bergsteigen hingegen eher extrem. Gerät jedoch beim Fliegen etwas außer Kontrolle, wird es auch hier schnell extrem. Die Basis für seinen Erfolg hat er durch unendlich viel Praxis und Übung aufgebaut. Die Bausteine sind Leidenschaft und Faszination für die Sache, Perfektion, Konzentration sowie Risikomanagement. Um härteste Situationen meistern zu können, handelt Chrigel nach der 3 C-Regel: Challenge, Control und Commitment. In Kurzform: Das Problem ist eine Herausforderung (Challenge), keine Bedrohung. Ich lass mich davon nicht überwältigen oder bin hilflos, sondern ich muss die Kontrolle (Control) erlangen, indem ich aktiv bin. Commitment meint das Engagement, das es mir ermöglicht, durch Ausdauer und Beharrlichkeit in schwierigen Zeiten zu bestehen.

Thomas Huber ist eine Ikone des Alpinismus und kennt keine Starallüren. Allerhöchste Priorität hat für ihn im Extremsport die Partnerschaft. Die Partnerschaft mit Frau, Bruder und der Seilschaft. Der Reiz im extremen Bergsport liegt im schier Unmöglichen. Es dennoch zu schaffen, bringt innere Zufriedenheit und Selbstvertrauen. In Grenzsituationen am Berg muss er die richtige Entscheidung treffen, z.B. bei Wetterumschwung. Dann gilt es auch Nein zum Berg/Gipfel zu sagen und umzukehren, um Ja zum Leben zu sagen. Denn manchmal braucht es Glück und den richtigen Moment, um die gesetzte Herausforderung zu meistern. Chrigel und Thomas gaben uns ein kurzes Interview. Daneben fanden noch viele andere interessante Vorträge statt.

## News 2018

Der Trend zu Leichtbau setzt sich auch 2018 fort. Wobei nicht jeder Hersteller zwei Versionen eines Schirms anbietet, viele Geräte sind aufgrund neuer Materialien und Technologien grundsätzlich leichter als vor einigen Jahren. Echte Innovationen zeigen sich bei den Protektoren, sicher und leicht scheint machbar zu sein. Für jede erdenkliche Nische gibt es den passenden Schirm mit darauf abgestimmtem Gurtzeug, die Zielgruppen für den Sport wachsen kontinuierlich – vom Extrembergsteiger bis zum Wettbewerbsprofi.

DHV-TV hat ausführliche Interviews über Neuheiten 2018 und zukünftige Entwicklungen geführt, siehe Link zu DHV-TV. Icaro, UP und U-Turn waren leider nicht auf der Thermik vertreten. ▽



Aeros war der einzige Drachenhersteller auf der Thermik. Zu sehen war der Combat C aus Vollcarbon. Dieser Drachen ist der einzige turmlose Hochleister auf dem Markt, der sehr einfach auf 3,5 Meter kurzgepackt werden kann. Die kleinste Größe (12.4) wiegt 30.5 kg. Der neue Gurt Viper C hat nun das DHV-Gütesiegel.



# Musterprüfung Drachen Was passiert da?

Text und Fotos: Ralf Heuber

Es krächzt aus dem Lautsprecher: „Ihre Ausweisdokumente – BITTE!“ Hinter der verspiegelten Scheibe nehme ich so etwas wie einen Schatten wahr. Dieser beugt sich zur Seite. Lugt an mir vorbei und ergänzt: „Von ALLEN Fahrzeuginsassen!“ Eigentlich wollten wir nur auf das Testgelände des DHV. Aber dies liegt nun mal im Bereich eines ehemaligen Militärflugplatzes. Nach dessen Auflösung ist die Universität der Bundeswehr auf dem Gelände verblieben und wird weiter militärisch bewacht. Ohne Wenn und Aber.





↑ Gemeinsam geht es besser. Befestigung des Testgerätes auf dem Hänger für die Belastungsprüfung. Danach wird eingestellt. Und am Ende die Ergebnisse, zusammen mit dem Hersteller, analysiert.

**H**at man die Zugangsschranke erst einmal hinter sich, wird alles deutlich entspannter. Der Hangar der Musterprüfstelle ist der Bereich von Andreas Schmidler. Der Kontrast zum Mann am Tor könnte kaum größer sein. Andreas ist nett, offen und herzlich. Außerdem merkt man eines sofort - er ist passionierter Flieger. Seit mehr als 25 Jahren betreibt er eine UL-Flugschule. Produzierte zusammen mit seinem Vater eine eigene Trike-Serie. Nebenher gab es immer wieder das ein oder andere spezielle Projekt in seiner beruflichen Laufbahn. Fast immer waren auch diese irgendwie mit der Fliegerei verbunden.

„Zweckmäßig“ ist wohl jenes Attribut, welches den Hangar auf dem ehemaligen Flugvorfeld in Neubiberg am treffendsten beschreibt. Schon fast demonstrativ wird hier auf Außenwirkung verzichtet. Firmenschild, Logos, spezielle Beleuchtung, all dies sucht man vergebens: „Wozu auch? Weiß doch eh jeder, der es am Wachpersonal vorbei geschafft hat, weshalb er hier ist“. Praktisch, kostengünstig und nachvollziehbar soll alles sein. Wozu also unnötiger Aufwand?

Vor der Halle steht ein eckiger, gelb-schwarzer Dodge mit imposantem Gitterturm auf dem Dach. Das schuhkartonartige Design des „Sportsman“ wirkt etwas aus der Zeit gefallen. Man kann gar nicht anders, als ihn umgehend in Augenschein zu nehmen. Auf der Beifahrertür befindet sich ein mit schwungvollen roten Pinsel-

strichen gemalter Namenszug: ALI SCHMID. Es ist eine der vielen Reminiszenzen an die Anfänge der Drachenfliegerei, die hier noch zu finden sind.

Schon Otto Lilienthal hatte erkannt, dass es einer statischen Längsstabilität bedarf, um eine stabile Flugbahn zu gewährleisten. Um dies für Drachen überprüfen zu können, hat Ende der 1970er Jahre eine Gruppe Enthusiasten die Initiative ergriffen und einen Messwagen erschaffen. Sozusagen ein fahrbarer „Windkanal“. Dank diesem Messfahrzeug konnten sie, mit überschaubarem materiellem Aufwand, alle notwendigen Daten für die aerodynamische Beurteilung eines Drachen ermitteln. Wobei mit den zu dieser Zeit erhältlichen Computern die Auswertung sicher ein Heidenaufwand war.

Was heute nur noch wenige wissen, die ersten Gütesiegel wurden bereits vor der Gründung des DHV unter der Schirmherrschaft des DAeC erteilt. Die Gründungsversammlung des DHV im November 1979 fand deshalb nicht ganz zufällig in Donzdorf, dem Wohnort von Ali Schmid statt. Dabei konnten neben ihm auch die beiden anderen „Masterminds“ hinter dem Messwagenprojekt, Paul Kofler und Michael Schönherr, überredet werden, sich dem gerade neu gegründeten Verband anzuschließen.

Sicher der erste große Coup der Gründungsväter des DHV um Peter Janssen und Klaus Tänzler. Nicht zuletzt dieser Geburtshilfe

verdankte der Dachverband in den ersten Jahren sein rasch wachsendes Ansehen. Das deutsche Gütesiegel wurde innerhalb von wenigen Jahren weltweit zur Referenz in puncto Drachensicherheit. Während der Versammlung ließ sich zudem Michael Schönherr überreden, als erster Mitarbeiter den Posten des Technikreferenten zu übernehmen. Insgesamt für annähernd 10 Jahre.

Leider verstarb der Namensgeber des heutigen Testfahrzeugs wenig später, während seines Prüfungsfluges zur UL-Lizenz. Das benutzte Fluggerät hatte seine Zulassung nur auf Grund von mathematischen Berechnungen seitens des Herstellers erhalten. Es war im Vorfeld nie auf einem Messwagen. Erst bei Fahrten im Rahmen der Unfalluntersuchung stellte sich heraus, dass die Rohre des Gestells so dimensioniert waren, dass sie im höheren Geschwindigkeitsbereich nachgaben. Der an dem Gerät verbauten Vorflügel büßte hierdurch sein aufrichtendes Moment ein, sobald ein gewisser Anstellwinkel unterschritten wurde. Bei den Berechnungen zur Zulassung wurde dies schlichtweg nicht bedacht. Ali Schmid, der sich zum Unfallzeitpunkt gerade im Landeanflug befand, hatte keine Chance dem Vorwärtsüberschlag zu entkommen.

Es ist ein ähnliches Schicksal, das weit vor ihm Otto Lilienthal ereilte. Bei dem war es, wie man anhand eines originalgetreuen Nachbaus seines Gleiters auf dem DHV-Testwagen herausfand, eine lange Weidenrute an den Flügelenden, welche sich bei höherer Anströmgeschwindigkeit verformte. Dies führte zu einem negativen Anstellwinkel im Bereich des Außenflügels und in Folge zu seinem Absturz.

1986 übernahm Bernd Schmidtler, nach einigen Turbulenzen innerhalb des Verbandes, die Geschicke der DHV-Technik. Für fast drei Jahrzehnte. In seine Amtszeit fallen nicht nur die meisten der mittlerweile knapp 300 Drachen-Musterzulassungen, sondern auch viele bedeutende Erweiterungen sowie Neu- und Umbauten. So wurde von ihm der noch heute im Dodge verwendete Intel 80286 Computer angeschafft und von Bernd die für dessen Messeinsatz benötigte Soft-

ware entwickelt. Damals war dieser Computer mit das Beste, was man für Geld kaufen konnte. Heute, 25 Jahre später, wirken die leicht angegilbten Gehäuse etwas antiquiert. Schaut man bei deren Anblick jedoch leicht irritiert, wird man sofort aufgeklärt: „Wozu etwas ändern? Alles läuft prima und liefert korrekte Ergebnisse.“

Seit der Installation dieses Dinosauriers ist es möglich, die Messwerte eines Drachen bereits während der Messfahrt einer ersten Analyse zu unterziehen. „Ob ich dabei die Messdaten wie früher durchaus üblich auf einem Plotter ausgabe, oder sie auf einem modernen LED-Monitor darstelle, macht vom Ergebnis her keinen Unterschied. Außerdem wäre es ein immenser Aufwand, die bestehende Software an ein aktuelles Betriebssystem anzupassen“. Aufwand bedeutet in diesem Zusammenhang vor allem eines – Kosten.

Auch die Genehmigung der Autobahnbrücke im Kochertal für Abwurfversuche aller Art fällt in die Amtszeit von Bernd Schmidtler. Wie er die offizielle Erlaubnis erhielt, von dort oben Objekte abzuwerfen, ist selbst Insidern ein Rätsel geblieben. Einmal genehmigt, erwarb der DHV auch noch das betreffende Grundstück unterhalb der Brücke. Und so können bis heute auf dieser einzigartigen Testanlage Versuche durchgeführt werden. Mit Hilfe der Brücke kann man neue aerodynamische Theorien überprüfen, bzw. Messwerte des Testwagens einer Praxiserprobung unterziehen. Auch für Tests der damals gerade neu aufkommenden Rettungsgeräte war die Kochertalbrücke wie geschaffen.

## Aktuell

Vor einigen Jahren ging Bernd Schmidtler in den wohl verdienten Ruhestand. Er übergab die Messtechnik an seinen Sohn Andreas. Der brauchte sich nicht einzuarbeiten, da er seinem Vater schon seit den späten 80er Jahren bei fast allen Versuchen half.

Am Anfang fällt dessen Routine Außenstehenden vor allem bei Kleinigkeiten auf. So hebt er das gerade angelieferte, noch im Päckchen befindliche Testgerät des französischen Produzenten hoch >



← Während der Testfahrt werden die Messwerte vom Belastungsanhänger auf einen Laptop im Zugfahrzeug übermittelt. Sobald die geforderten Mindestwerte erreicht sind, wird die Fahrt beendet.

→ Kleinere Wartungsarbeiten werden auch mal schnell zwischendurch erledigt.

und bemerkt trocken: „Bei dem Gerätegewicht bin ich gespannt, was wir nachher auf dem Messwagen sehen. Da bewegt sich was. Alles andere würde mich wundern.“

Laut seinem Erbauer soll das mitgebrachte Drachenmodell in Zukunft vor allem in der Schulung eingesetzt werden. Er ist besonders leicht gebaut, damit es dem angehenden Piloten die ersten Tage am Übungshang erleichtert.

Zusammen mit den Franzosen wird das Gerät aufgebaut und sehr, sehr genau inspiziert. Beim ein oder anderen Verarbeitungsdetail wird nachgefragt. Erste Notizen werden gemacht. Danach geht es auf die Waage. Zusammen mit dem vom Hersteller gewünschten Einhängengewicht werden daraufhin die Werte für den Lasttest errechnet.

Der für den Lasttest verwendete Hänger gleicht einer leicht abgewinkelten Stahlpyramide auf Rädern. Er ist eine der vielen Eigenentwicklungen des DHV. 2,3 Tonnen schwer, gut 450 cm hoch und leuchtend orange. Die Spitze der abgeknickten Konstruktion kann man nochmals abkippen. Hierdurch wird die am oberen Ende befindliche massive Schwenkvorrichtung leichter zugänglich. Sie dient dazu, den Kiel des Testgerätes während der Messfahrt in einem vorher gewählten Anstellwinkel zu fixieren. Dass man hierbei als Bezugsebene das Kielrohr des Drachens nimmt, hat ganz pragmatische Gründe. Es ist einfacher und präziser zu bestimmen. Auf dem Hänger fixiert wirken später Belastungen von bis zu +6 g und -3 g auf die Struktur des Testgerätes. Als Zugfahrzeug dient hierbei ein VW-Tuareg mit 12 Zylinder, Allrad und 450 PS. Er ist das neueste Fahrzeug im Fuhrpark. Wurde 2015 angeschafft. Natürlich gebraucht. Wie alle anderen zum Betrieb der Testanlage benötigten Fahrzeuge auch.

Die im Messkopf des Hängers integrierte Messdose überträgt ihre Werte via Messverstärker auf einen im Zugfahrzeug befindlichen Laptop. Zuerst wird auf 2/3 der erforderlichen Maximallast beschleunigt und dann kurz nachgeschaut, ob sich bleibende Verformungen am Testgerät eingestellt haben. Ist dies nicht der Fall, wird in einem zweiten Anlauf bis zum vorgeschriebenen Maximalwert beschleunigt. Sobald dieser erreicht ist, wird die Fahrt abgebrochen. Das Gerät hat diesen Teil der Musterprüfung bestanden.

Ein neues, zweites Modell des zur Prüfung anstehenden Gerätes kann daraufhin auf das Dach des Dodge. Dessen Gitteraufbau hat gerade eine nicht vorgesehene Komplettüberholung hinter sich. Im



Rahmen einer Unfalluntersuchung ist bei ihm vor zwei Jahren ein Bauteil gebrochen. Bei ca. 120 km/h. Also zu einem extrem ungünstigen Zeitpunkt. „Im Nachhinein gesehen, hätte uns dies früher oder später eh ereilt. Aber dieser Moment war sicher der Schlechteste aller möglichen. Es hat uns den gesamten Messkopf zerlegt.“

Die alte Grundkonstruktion von Bernd Schmidtler wurde auch bei der Instandsetzung übernommen. Sie war so durchdacht, dass sich bei der Akkreditierung durch die DAkKS im Jahre 2014 deren Messingenieur lobend über die „sehr intelligente Auslegung“ geäußert hat. Auch deshalb hat die DAkKS ihr Nachprüfintervall auf die maximal von ihr zu vergebende Zeitspanne von 12 Monaten bis zur ersten Nachprüfung ausgedehnt. Von der DAkKS ebenfalls für seine Tauglichkeit gelobt wurde auch das Kalibrierungsverfahren für den Messkopf. Es besteht aus einer eigens dafür erbauten Vorrichtung und Präzisionsgewichten.

Sollte es in Ausnahmefällen nötig sein, das Zusammenspiel aller Komponenten zu testen, kommt ein spezieller Referenzflügel zum Einsatz. Dieser wurde 1983 von Studenten der Uni Stuttgart unter Leitung von Michael Schönherr extra für diesen Zweck gebaut. Derzeit hängt der weiße Flügel, recht plakativ, vor den eingelagerten Mustergeräten. Verziert mit handschriftlich aufgetragenen Logos



← Reicht das Pitch bei Vmax?  
Der Konstrukteur und Andreas  
Schmidler verfolgen die Verän-  
derungen am Gerät gespannt  
durch eine Plexiglasscheibe im  
Dach des Vans.

und Unterschriften diverser Hersteller. Einige davon gibt es schon seit vielen Jahren nicht mehr. Leider.

Für die Ermittlung der statischen Längsstabilität werden Auftrieb, Widerstand und Nickmoment des Testgerätes gemessen. Normalerweise bei den Geschwindigkeiten: 40, 60, 80 und 100 km/h. Die Software errechnet daraus, unter Einbeziehung des Pilotenwiderstandes, das Pitch-Drehmoment. Bei 0 g und 40 km/h muss dieses mehr als 50 Nm betragen. Bei 0 g und 100 km/h werden mindestens 200 Nm gefordert. Liegt am Testgerät mehr als ein  $\frac{1}{2}$  g an, also auch im Bereich 1 g (Normalflugzustand), ist kein aufrichtendes Drehmoment gefordert, um diesen Teil der Musterprüfung zu bestehen. Dennoch haben die Geräte bei 1 g je nach Geschwindigkeit natürlich positives oder negatives Pitch - sonst sind sie unfliegar!

Einige Drachenflieger fordern in diesem Zusammenhang die Umstellung von dem bei der DHV Musterzulassung geforderten realen

Pitch-Drehmoment, hin zu den im Flugzeugbau gebräuchlichen Messung des Momentenbeiwertes. Wie er zum Beispiel von der BHPA (England) und HGMA (USA) verwendet wird. Für beide Messmethoden gibt es gute Argumente.

Kleine Kuriosität am Rande: Immer wieder werden beim DHV auch Herstellerversuche oder Sondermessfahrten nachgefragt. Das bisher wahrscheinlich skurrilste Testobjekt: Ein massiver Kronleuchter. Geplant als Weihnachtsbeleuchtung für die Fußgängerzone einer Schweizer Kleinstadt. Entworfen von einer deutschen Designfirma. Durchmesser knapp 4 m. Und ebenso hoch. Im Laufe des Projektes bekamen die Stadtväter dann Bedenken. Sie fragten sich, was bei starken Windböen geschehen würde? Irgendwann war klar, es muss ein offizielles Gutachten her. Durch die Fahrten auf dem Testwagen konnte der Hersteller belegen, dass die Leuchter bis 80 km/h keine Strukturprobleme haben oder gar Teile verlieren. Ganz >

↓ Alex Ploner beim Check vor dem Testflug.  
Danach werden alle Beobachtungen in ein  
standardisiertes Protokoll eingetragen.



nebenbei gab es noch die korrekten Auszugswerte für die Maueranker der Aufhängung.

Zurück zum Dodge. Während Hannes Weininger (Leiter der DHV-Musterprüfstelle) hinterm Steuer die Rollbahn runterjagt, behält Andreas im Heck Bildschirm und Plotter im Auge. Der französische Konstrukteur blickt derweil durch eine leicht milchige Kunststoffscheibe im Dach des Vans auf sein Testgerät. Schaut zu, wie dessen Seitenrohre die Ausgangsform erkennbar verlassen und sich nach hinten biegen. Etwas Ähnliches hatte Andreas schon beim Hochheben des Packsacks prognostiziert. Du erinnerst dich? Alles normal soweit. Trotzdem macht ihn ein ungewöhnlicher Ausschlag am Messplotter stutzig.

Eine etwas detailliertere Auswertung kurz nach der Messfahrt bestätigt seine Irritation. Ein Umstand, welcher wiederum zu einem längeren Telefongespräch mit Alex Ploner, dem Testpiloten des DHV, führt. Der Inhalt jener Unterhaltung ist schnell erzählt. Das jüngste Mitglied im Testteam möge doch bitte den betreffenden Geschwindigkeitsbereich besonders genau unter die Lupe nehmen.

Szenenwechsel. Das aktuelle Wetter nördlich des Alpenhauptkamms ist mit „recht überschaubar“ noch höflich umschrieben. Deshalb findet der vorgeschriebene Testflug in Südtirol, der Heimat von Alex statt. Am Startplatz angekommen, schaut auch er sich das Gerät erst einmal bis ins kleinste Detail an. Füllt dabei eine lange Checkliste aus. Danach macht er sich flugfertig und entschwindet zügig. Schon kurz nach dem Start zieht er den Bügel voll durch. Sieht aus, als ob er sich schon auf dem Weg in den freien Luftraum, den er für die Testflüge ansteuert, einen ersten Eindruck über die im Telefonat angesprochene Problematik macht.

Der Morgennebel über dem Tal löst sich gerade auf, als Alex hoch darüber mit dem Testprogramm beginnt. In den nächsten Minuten folgt eine ganze Palette von Flugmanövern. Dabei bringt er das Gerät nicht nur an seine Betriebsgrenzen, sondern fordert es stellenweise auch weit darüber hinaus. Nur so kann er die Flugeigenschaften des

Mustergerätes wirklich einschätzen. Auch in Grenzbereichen. Unmittelbar nach der Landung notiert er alle Details zum Flug in einem langen Protokoll. Erst danach wird der Drachen abgebaut, das Gurtzeug verpackt und gemeinsam verladen.

Eine Diskussion um die fliegerische Qualifikation von Alex Ploner erübrigt sich. Nicht nur wegen seiner Wettbewerbserfolge. Trotzdem war der Einstand für ihn nicht leicht. Vorgänger Christof Kratzner hatte die Position des DHV-Testpiloten mit herausragender Kompetenz besetzt. Wurde scherzhaft wegen seines, über die Jahrzehnte hinweg erworbenen Fachwissens um die Konstruktion und den Bau von Drachen, auch „Mr. Drachenfluglexikon“ genannt. Umso tragischer sein tödlicher Unfall bei einer kurzen Fahrradtour mit seinem Hund.

Auf der Suche nach einem Nachfolger wurde Alex vom DHV ins Altes Lager eingeladen. Ebenfalls vor Ort, sieben von Christof zugelassene Drachen. Der Wunsch der Verantwortlichen: Alex möge diese doch noch einmal beurteilen. Nach den gleichen Kriterien wie Christof vorher. Am Ende der Testflugsession waren alle hochofrenut. Die Checkprotokolle von beiden waren annähernd deckungsgleich. Minimale Differenzen von 1-2 km/h und andere Kleinigkeiten. Mehr aber auch nicht.

Nach positiver Beurteilung des neuen Gerätes durch den Testpiloten wird das geflogene und Pitch-getestete Gerät dann als Referenz beim DHV eingelagert. Danach geht es mit dem Papierkrieg weiter. Dieser zieht sich manchmal länger als der Durchschnittspilot vermuten würde. Aber erst wenn alle notwendigen Unterlagen eingegangen und geprüft sind, kann die Bescheinigung zur Musterprüfung ausgestellt werden.

Dies alles hat natürlich seinen Preis. Derzeit kostet eine durchschnittliche Musterprüfung für Geräte ohne VG 3.720 €. Bzw. 5.220 € für Modelle mit variabler Geometrie. Denn der Aufwand ist bei diesen wesentlich höher. Schließlich müssen alle relevanten Prüfungen in beiden Endstellungen erfolgen. Geht es „nur“ um neue Gerätegrößen von bereits zugelassenen Modellen, entfallen einige Prüfpositionen. Die oben genannten Summen reduzieren sich hierdurch um 1.270 €



### ← Start zum Testflug

je Größe. Hinzu kommen für den Hersteller noch die Produktionskosten des Testgerätes, das ja beim DHV eingelagert wird.

### Ausblick

Um auch für die kommenden Jahre gut gerüstet zu sein, haben die Gremien des DHV Ende 2017 den Betrag von 10.000 € freigegeben. Ziel ist es, mit dieser Summe neue Anforderungen an die Musterzulassung zu definieren und Verbesserungsvorschläge zu bestehenden Verfahren zu evaluieren. So soll z.B. das Testflugverfahren unter die Lupe genommen werden, um dem Endkunden einen besseren Eindruck von Unterschieden einzelner Geräte innerhalb einer Klasse zu geben. Vorschläge über mögliche Änderungen an den bestehenden Verfahren werden in jedem Fall auch mit Vertretern aktiver Flugschulen und Herstellern besprochen. So sollte es möglich sein, die Zukunft des Drachenfliegens attraktiv zu gestalten. Auch von Verbandsseite. ▽

Anzeige

*A-Schirm Vorurteil Nr.1: Sicherheit ohne Handling!  
Eazy 2 - Lass dich vom Gegenteil überzeugen!*



*#sexyhandling  
#funmachine*

*eazy*

AIRDESIGN.at

AIRDESIGN



← Exaktes Steuern verlangt viel Feingefühl. Trotzdem sind Handschuhe unbedingt zu empfehlen.

# Alles Einstellungssache? Steuerlein

Ein paar Denkanstöße zum Thema kurze oder lange Bremse

Text und Fotos: Anselm Rauh

In einigen Gleitschirmhandbüchern finden sich immer noch solche oder ähnliche Aussagen zur Bremseinstellung: „der Pilot kann die Länge der Steuerlein auf seine besonderen Bedürfnisse einstellen. Dabei sollte er die Steuerlein nur in kleinen Schritten von ca. 5cm anpassen...“. Das Handbuch deines neuen Gleitschirmes aufmerksam zu lesen kann wichtig sein, wenn es aktuell ist. Ist es aber eine Kopie von der Kopie von der Kopie aus den 80er Jahren, so ist es besser, es in manchen Punkten nicht zu wörtlich zu nehmen. Unsere Gleitschirme haben sich in den letzten 20 Jahren erheblich weiterentwickelt, die Handbücher dazu leider oft nicht! Immer wieder tauchen in den Nachprüfbetrieben Schirme auf, bei denen die Länge der Steuerlein teils massiv vom Wert des geprüften Musters abweicht. Meist kürzer, manchmal auch länger als der Sollwert. Da Abweichungen in der Steuerleieneinstellung zu verschiedenen Nachteilen und Problemen führen können, sollen hier ein paar Denkanstöße geliefert

werden, damit du als Pilot künftig sensibler mit dem Thema Steuerleieneinstellung umgehst und nicht an einem neuen Knoten an der Bremsstammeleine, sondern lieber an deiner Bremsgriffhaltung und deiner Flugtechnik arbeitest.

## Zu kurze Steuerlein

### Ursachen

1. An deinem Gleitschirm wurde nichts verstellt, aber die meist aus Dyneema gefertigten und nicht sehr stark belasteten Steuerlein schrumpfen oft deutlich stärker als die restliche Beileinung des Gleitschirms. Dadurch werden sie relativ zu den Fanglein zu kurz. Es kommt also häufig vor, dass der Knoten nie verändert wurde und genau an der markierten Stelle sitzt, und die Steuerleine dennoch deutlich zu kurz ist. Abweichungen bis zu 5cm sind hier keine Seltenheit.

Wie du das Vorhandensein von einem ausreichenden Leerweg auf der Bremse im Flug selbst kontrollieren kannst, wird weiter hin-

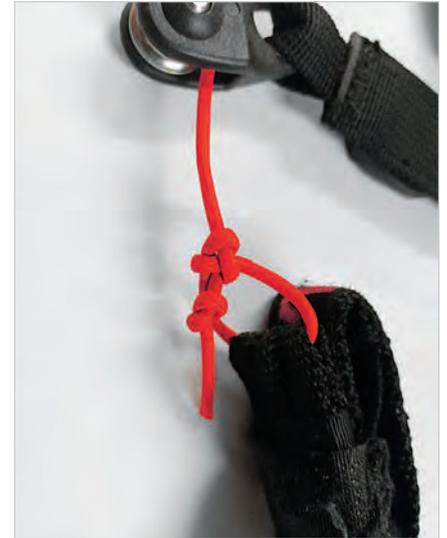
ten noch beschrieben. Um die Schrumpfung ausgleichen zu können, ist meist ein Überstand von 10-20cm auf der Bremsstammeleine. Man kann die Stammleine also einfach mit der richtigen Länge neu verknoten. Sollte der Überstand nicht mehr ausreichen, so müssen neue Bremsstammelein eingebaut werden. Nach dem Knoten sollte zur Sicherheit mindestens noch ein Leinenstück mit dem 10-Fachen Durchmesser überstehen, also bei den üblichen Steuerlein 20-30mm. Durch einen zusätzlichen halben Schlag kann dieser Rest noch einmal gegen Durchrutschen gesichert werden. Der bewährteste Knoten ist der Palstek, da er sich nicht verschiebt, zuverlässig hält, die Leine wenig belastet und sich leicht wieder öffnen lässt. Auch Sackstich oder gesteckter Achter haben sich bewährt, der Ankerstich neigt zum verrutschen. Oft sieht man erst beim Verstellen, dass die Ummantelung der Steuerleine im Knoten beschädigt ist, insbesondere bei Bremsgriffen mit Wirbeln. Ist dies der Fall, so muss die Leine ausgetauscht werden.



↑ Knoten ist an der Markierung. Dies ist aber wegen möglicher Schrumpfung keine Garantie dafür, dass die Einstellung passt!



↑ Mindestüberstand der Leine nach dem Einstellen der Solllänge



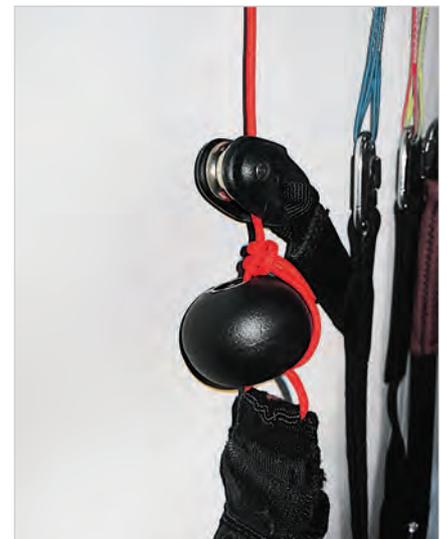
↑ Überstand mit Halbem Schlag gegen Durchrutschen gesichert.



↑ Palstek (noch nicht festgezogen)



↑ Knotensammlung auf der Steuerleine verkürzt den Leerweg



↑ Kugel über Bremsgriff verkürzt den Leerweg

2. Du hast deine Steuerleine selbst kürzer gestellt, um ein vermeintlich besseres Handling zu erreichen. Grundsätzlich fühlen sich Schirme mit weniger Leerweg in der Bremse oft direkter und knackiger an. Oft sind Probleme eines mangelnden „Handlings“ (der Pilot meint ja meist die Wendigkeit damit, auch wenn der Begriff eigentlich eher den Bedienkomfort meint) aber beim Piloten zu suchen. Körpersteuerung, also ein aktives Kippen des Sitzbrettes, impulsive Steuerleieneinsätze (schnelles Lösen und ziehen der Steuerleinen) und ein volles Freigeben der Bremsen bis zur Rolle / Ring, wenn erforder-

lich, bringen den gewünschten Erfolg. Gerade letzteres, das komplette Freigeben der Bremsen, wird mit zu kurz eingestellten Leinen schwierig bis unmöglich. Falls dein Gerät tatsächlich zu viel Leerweg oder Steuerweg hat, um feinfühlig und kraftvoll die nötigen Steuerausschläge im Zugbereich ausüben zu können, solltest du besser über eine Variation in der Grifftechnik nachdenken und diese verschieden Griffe gezielt üben anstatt an den Leinen zu kneten. Denn einen halben Schlag oder eine Wicklung kannst du beim Gleiten, beim beschleunigten Gleiten, Ohren Anlegen, in einem unerwarteten Regen-

schauder oder beim B-Stall jederzeit wieder freigeben. Eine zu kurz geknotete Bremse ist bis zur Landung irreversibel.

3. Die Steuerleine wurde unbewusst verkürzt. Dafür gibt es vor allem zwei Möglichkeiten:

Der je nach Modell recht lange Überstand der Bremsleine stört dich, weil er da am Bremsgriff rumbaumelt. Gerade wenn die Bremse schon kurz eingestellt wurde, ist der Überstand jetzt sehr lang. Um ihn „aufzuräumen“ kneten ihn manche Piloten in wahren Kunstwerken von halben Schlägen oder >

→ Tandemtrageturk mit zwei unterschiedlich hohen Einschlaufmöglichkeiten für die Steuerleinenrolle.



anderen kreativen Knotenansammlungen vor dem eigentlich tragenden Knoten auf die Bremsstammleine. Da sammeln sich schnell mal einige Zentimeter an Knoten, die jetzt nicht mehr durch die Rolle wandern können und somit die Bremse verkürzen. Gewonnen hat der Pilot aber nichts, denn wenn er am Griff greift, bleibt die Bremse genauso lang wie zuvor. Auch zusätzlich eingebaute Kugeln, Stege oder T-Griffe verkürzen den Leerweg der Bremse.

Die Trageturke von Tandemschirmen bieten teils die Möglichkeit, die Höhe der Rolle, durch die die Steuerleine führt, zu verstellen. Das dient dazu, die Gurte möglichst universell an verschiedene Geometrien bei Tandemspreizen und Gurtzeugen anpassen zu können. Es ist dabei aber zu beachten, dass die Steuerleine um den gleichen Betrag, um den die Bremsrolle nach unten verlegt wird, verlängert werden müssen. Sonst geht Leerweg verloren.

Der vom Hersteller vorgegebene Wert sollte nicht verändert werden. Manche Hersteller geben in ihrer Nachprüfanweisung eine enge Toleranz für die Steuerleinenlänge an ( $\pm 10\text{mm}$ ), was meines Erachtens sinnvoll ist und gewährleistet, dass sich der Schirm ähnlich wie in der Musterprüfung verhalten wird. Andere Hersteller überlassen die Einstellung wie eingangs erwähnt dem Piloten. Falls du deine Steuerleinen tatsächlich abweichend vom Sollwert einstellen willst, so beachte zumindest folgendes: Es reicht nicht aus, die Einstellung nur im Trimmflug zu überprüfen. Beim Beschleunigen deines Schirmes wird die A- und B-Ebene heruntergezogen. Das Profil dreht sich also Geometrisch um den C-Leinenloop (Beispiel Dreileiner). A- und B-Ebene wandern also näher zum Piloten, das Profil „dreht“ sich um C, somit wandert die Hinterkante des Schirmes weiter weg vom Piloten. Der C Trageturk und die Steuerleine behalten aber ihre Länge – es geht Leerweg verloren. Zusätzlich baucht der höhere Luftwiderstand im beschleunigten

Flug die Bremse weiter aus, so dass eigentlich mehr Leerweg nötig wäre. Falls deine Bremsen also kürzer eingestellt sind als der Sollwert, so achte darauf, dass auch im voll beschleunigten Flug noch ein Restleerweg von ein paar Zentimetern erhalten bleibt. Dies kannst du überprüfen, in dem du zunächst im Trimmflug und dann auch bei voll beschleunigtem Schirm vorsichtig zentimeterweise an einer Steuerleine ziehst und dabei an den Anlenkpunkten der Steuerleinen deines Schirmes beobachtest, ob du den Knoten ein paar Zentimeter von der Rolle weg bewegen kannst, bevor an irgend einem Punkt der Hinterkante deines Schirmes eine Deformation beginnt. Im Trimmflug sollen dabei mindestens 8-10cm Leerweg vorhanden sein, im beschleunigten Flug darf noch kein Kontakt der Bremse an der Hinterkante bestehen. Diesen Freiraum braucht der Schirm, damit die Hinterkante bei Bedarf auch nach oben ausweichen kann.

#### Nachteile und Gefahren einer zu kurzen Bremse

Leistungsverlust. Ein ständig leicht angebremseter Schirm verliert massiv an Gleitleistung und an Endgeschwindigkeit. Teilweise gehen auch die autostabilisierenden Eigenschaften des Profils durch eine nach oben gebogene Hinterkante (S-Schlag) verloren. Ein komplettes Freigeben der Bremse ist nicht möglich, ein Schirm mit deutlich zu kurz eingestellter Bremse fliegt sich sehr

stumpf, lässt sich schlecht Steuern, und verliert gerade in turbulenten Gegenwindbedingungen massiv an Leistung und Fahrt. Auch eine weiche ausgeflogene Landung wird deutlich erschwert, weil dem Schirm der Zug und die Fahrt fehlen, um waagrecht auszugleiten. Oft wird das Gegenteil vermutet, und die Bremse verkürzt oder gewickelt, was in der Regel kontraproduktiv ist.

Mit zu kurzer Bremse kann dein Gleitschirm schneller in einen Sackflug geraten und im Extremfall in einem Dauersackflug, z.B. nach der Ausleitung eines B-Stalls, Frontklappers oder bei

Nässe, verbleiben. Die Gefahr eines Sackfluges beim Ohren Anlegen erhöht sich deutlich, da die Bremsen ja je nach Flugtechnik teils weit mit gezogen werden. Viele Schirme sind schon im Originalzustand beim unbeschleunigten Ohren Anlegen nicht mehr sehr weit vom Sackflug entfernt, da können schon ein paar Zentimeter kürzer eingestellte Bremse das Verhalten deutlich verschlechtern. Ähnliches gilt beim B-Stall, wo das Mitziehen der Bremse mit den B-Gurten ein Schlagen an der Hinterkante und die Deformationsneigung erhöhen kann. Ein Hängenbleiben im Sackflug bei einer langsamen Ausleitung des B-Stalls wird wahrscheinlicher. Auch die Ausleitung einseitiger Strömungsabriss dauert länger oder muss aktiv erfolgen. Absichtliches Einklappen zu Übungszwecken geht mit einer kurz eingestellten Bremse deutlich schlechter und weniger realitätsnah, solange man den Bremsgriff dabei in der Hand behält.

Das Startverhalten kann sich mit kurz eingestellter Bremse verschlechtern. Gerade bei Schirmen, die generell zum Hängenbleiben neigen, hilft eine korrekt eingestellte Bremse oft sehr.

Eigentlich erstaunlich, dass dennoch oft an den Steuerleinen Verkürzungen vorgenommen werden oder die Schrumpfung nicht ausgeglichen wird, obwohl so viele Nachteile mit kurzen Bremsen einhergehen. Es soll hier nicht verschwiegen werden, dass eine kurze Bremse auch Vorteile bringen

kann: Der Pilot arbeitet länger in der Zugstellung, kann dadurch also ggf. feinfühlicher Steuern. Diesen Vorteil kannst du aber auch über eine angepasste Grifftechnik erreichen, ohne die erwähnten Nachteile in Kauf nehmen zu müssen. Ein „vorgebremster“ Schirm wird ggf. beim Start und in der Luft um alle Achsen gedämpfter sein. Das kann man aber nicht verallgemeinern, die passive Sicherheit kann sich auch verschlechtern. Viele Unfälle entstehen aber nicht durch zu wenig gedämpfte Geräte, sondern durch übersteuern durch die Piloten. Dies wird mit einer kurzen Bremse leichter passieren können.

### Zu lange Steuerleinen

Dieser Fall ist deutlich seltener. Als Ursache kommt nur ein absichtliches Verstellen durch den Piloten oder starke Trimmmaßnahmen und damit Verkürzungen der Fangleinen am Schirm in Frage. Generell ist eine zu lange Bremse eher unkritisch, da der Pilot den Leer-

## Finger weg von den Steuerleinen

weg jederzeit wegnehmen kann, indem er tiefer Bremst oder eine andere Grifftechnik verwendet. Beim tieferen Bremsen geht viel Feingefühl aus der Zugstellung verloren. Daher sollten Bremsen nur länger eingestellt werden, wenn sie tatsächlich zu wenig Leerweg im beschleunigten Flug aufweisen, wenn die Rolle am Tragegurt in eine tiefere Position gebracht wird oder wenn es aufgrund einer sehr hohen Aufhängung, z.B. beim Tandemfliegen, erforderlich ist. Es ist auch denkbar, dass eine zu lang eingestellte Bremse das Verhalten bei verschiedenen Flugzuständen (z.B. Einklapper) im Vergleich zum geprüften Muster verschlechtert, wenn der Pilot passiv

bleibt! Einige Hersteller geben ihren Schirmen in der Werkseinstellung recht viel Leerweg, weil sie davon ausgehen, das mit über die Hand geschlaufter Steuerleine oder „halbem Schlag“ geflogen wird. Ist man diese Grifftechnik gewohnt, so kann es sein, dass der Leerweg bei einem anderen Hersteller nicht ausreicht und vergrößert werden muss oder eben die Grifftechnik angepasst.

Abschließend will ich zusammen fassen: **Finger weg von den Steuerleinen.**

Wenn deiner Meinung nach irgendetwas nicht passt oder verändert werden soll, dann bitte nur in Rücksprache mit dem Hersteller, Fluglehrern oder von erfahrenen Nachprüfbetrieben. Es ist doch recht viel Verständnis und Fingerspitzengefühl erforderlich, wenn man alle möglichen Auswirkungen einer veränderten Bremseinstellung in Betracht zieht. Glücklicherweise haben immer mehr Hersteller erkannt und geben in ihren Nachprüfanweisungen oder Handbüchern genau definierte Grenzwerte vor. ▽

Anzeigen

# CHECK & FLY AKTION

**Ab 5. März gibt es zu jedem Gleitschirmcheck**

- eine gratis Tageskarte der Elferbahnen in Neustift
- einen kostenlosen Leihschirm für einen Tag

**Ausrüstung bei uns in der Werkstatt abgeben, fliegen gehen und danach die Ausrüstung wieder abholen.**

**2 Jahrescheck 160 €  
Retter packen ab 40 €**



**Parafly Service**  
Ihr kompetenter Servicepartner im Stubaital

Moos 18  
6167 Neustift i Stubaital  
info@parafly.at  
0043 681 81660143  
[www.parafly.at](http://www.parafly.at)  
Angebot gültig bis auf Widerruf



## PARA-SERVICE

2-Jahres-Checks

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

Reparaturen

Retter packen



Wolfgang

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

**WOLFGANG MARXT**  
Aiblinger Straße 52  
83075 Bad Feilnbach

## FLYMASTER


NEU

# SD<sup>3G</sup>series



Unterstützt durch  
Flymaster




**FLYMASTER SIM**

powered by Vodafone

**3G**  
READY

www.flymaster.de

# Das Wetter wird am Berg gemacht?

2017 war ein sehr schwieriges Flugwetterjahr, viele Piloten verzweifelten an anhaltend schlechten Wetterlagen und an den Abweichungen des realen Wetters im Vergleich zur Prognose. Der geflügelte Spruch vom Wetter, das am Berg gemacht wird, war Dauergast an den Startplätzen.

*Text und Bildmaterial: Volker Schwanitz*

**W**as war los in 2017? Auffallend war, dass es kaum halbwegs gute Wetterphasen über die ganze Saison gab. Zudem waren auch großräumig keine lohnenden Wetterfluchtpunkte zu finden. Und nicht zuletzt waren alle Prognosen deutlich weniger verlässlich als gewohnt, selbst im Bereich bis 3 Tage (+72 h), teils sogar im Bereich +12 h, diese Vorhersagebereiche sind sonst gut bzw. sehr gut vorhersagbar.

Der Grund hierfür liegt darin, dass in dieser Saison über weite Strecken alles zusammen kam, was eine Prognose unsicher macht:

Der Wetterablauf war sehr dynamisch, mit einem schnellen/windigen Wechsel der Wetterlagen, vielen Fronten oder streifenden Fronten bzw. Höhentroggen (Höhenkaltluft). Zudem lag über Deutschland eine anhaltend schwingende Wettergrenze, die nur selten mit dem Lehrbuchablauf des mitteleuropäischen Wetters (Stichwort Idealzyklone) zu beschreiben war. In diesen Lagen waren kaum einheitliche und klar abgegrenzte Luftmassen anzutreffen, was die Vorhersage von

Bewölkung, Schauern, Gewittern mit regional massiver Unschärfe belastete. Zudem war mit der anhaltend starken Höhenströmung das regionale Durchgreifen des Höhenwindes nur unzureichend abzugrenzen.

Speziell im Nordalpenbereich traten noch weitere Unwägbarkeiten in Form einer anhaltenden SW-Höhenströmung auf. Dabei lag der untere Bereich in einer feuchten WNW-Strömung, die teils mit föhnigen Zügen aufgelockert/stabilisiert wurde. Damit blieben, selbst im Bereich von +12 Std, häufiger massive Unsicherheiten in der Prognose bestehen.

So war die Saison im Norden fast ein winziger Dauer-Flop, nur im Süden gab es kurze Lichtblicke mit kurzen und heißen Phasen, postwendend gefolgt von teils heftigen Kaltfrontdurchgängen. Und in diesem schwierigen Wetterumfeld wurde der Satz „das Wetter wird am Berg gemacht“ dauerbeansprucht.

Dass auch das nicht der Weisheit letzter Schluss ist, zeigte sich dieses Jahr auch häufiger. Unter anderem im Zuge des Kaltfrontdurchgangs vom 09. Juni 2017 kam es zu ei-

nem voreilenden Starkwindfeld im Nordalpenbereich (siehe dazu auch den Wetterartikel im DHV-Info 199 zum Thema Druckwelle).

Hier zuerst die Webcambilder vom Startplatz Wallberg, man achte auf das Wolkenbild, die Windwerte und den Zeitverlauf (11.30 h bis 12.20 h, jeweils in Schritten von 10 Minuten). Ausgehend von der Situation um 11.30 h, ist rein vom Augenschein/Wolkenbild nicht zu erkennen, dass sich die Windsituation und die Großwetterlage in kurzer Zeit akut kritisch entwickeln.

## Vorwarnung Fehlanzeige!

Wäre man um 11.30 h gestartet, hätte man den schon 10 Minuten später auf Böen mit 20 km/h auffrischenden Wind evtl. gar nicht als Warnhinweis gesehen und mit den aufziehenden/abschirmenden Cirren wieder eine Beruhigung erwarten können. Stattdessen frische der Wind schnell und massiv weiter auf, siehe Windwerte Brauneck, hier wurden in der Spitze sogar Böen bis 70 Km/h gemessen.



Webcambilder vom Startplatz Wallberg, man achte auf das Wolkenbild, die Windwerte und den Zeitverlauf (11.30 h bis 12.20 h, jeweils in Schritten von 10 Minuten). Ausgehend von der Situation um 11.30 h, ist rein vom Augenschein/ Wolkenbild nicht zu erkennen, dass sich die Windsituation und die Großwetterlage in kurzer Zeit akut kritisch entwickeln. Wäre man um 11.30 h gestartet, hätte man den schon 10 Minuten später auf Böen mit 20 km/h auffrischenden Wind evtl. gar nicht als Warnhinweis gesehen und mit den aufziehenden/abschirmenden Cirren wieder eine Beruhigung erwarten können. Stattdessen frischte der Wind schnell und massiv weiter auf, siehe Windwerte Brauneck (unten), hier wurden in der Spitze sogar Böen bis 70 Km/h gemessen.

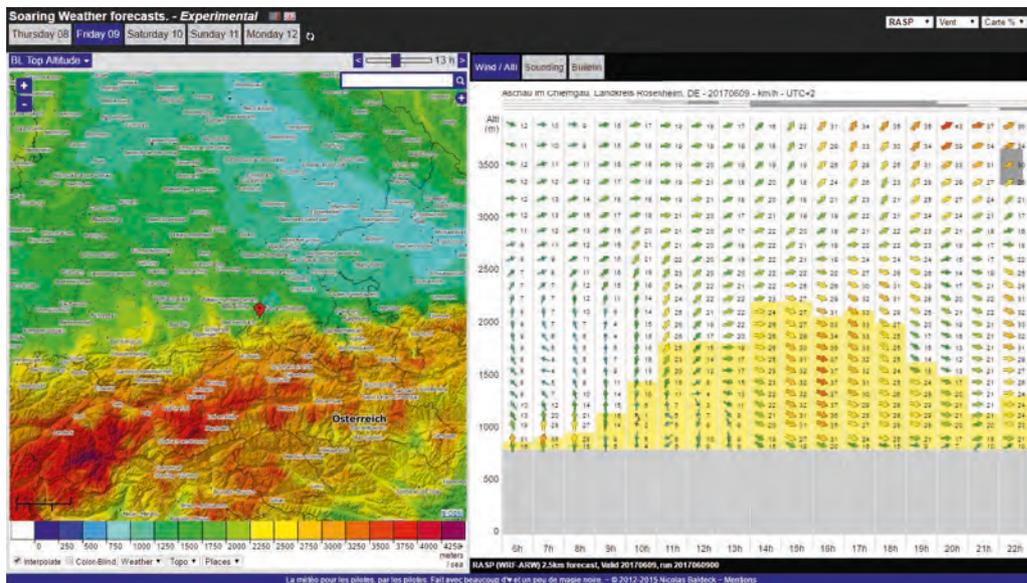


## Die Prognosen warnten!

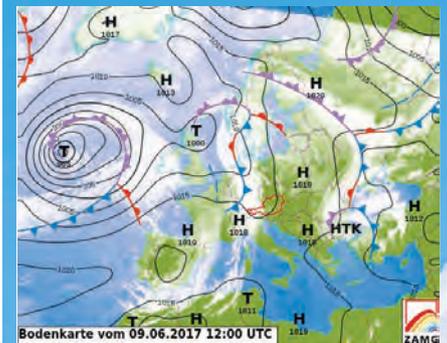
Die Prognose wird doch immer noch am PC gemacht. Mit einer halbwegs routinieren Wettervorbereitung am PC war die zu erwartende Kaltfront und auch deren hohe Geschwindigkeit klar zu erkennen (Die Links zu diesen und weiteren Karten u.a. in der Rechtsbox der DHV-Wetter-Startseite). Ebenfalls zeigten die Windprognosen deutlich erhöhte Werte im Tagesverlauf an. Und wenn man den

Informationsgehalt von Prognose und Wolkenbild in diesem Fall vergleicht, wird klar, dass man sich mit zu viel oder ausschließlich Ortswetter und Wolkengucken böse in die Bredouille bringen kann.

Natürlich sind die Prognosen selten so genau, dass man schon vorher zu 100% sagen kann, wie sich das Wetter vor Ort ganz genau darstellt. Aber sie helfen, VERMEIDBARE Fettnäpfe zu erkennen oder zumindest das Augenmerk auf sich ver->



↓ Auch in den Bodendruck-/Frontenkart war die schnell anrückende Kaltfront klar vorhergesagt.



↑ Die Seite [www.meteo-parapente.com](http://www.meteo-parapente.com) bietet eine einfache und doch aussagekräftige Darstellung der Höhenwindsituation und der erwarteten Thermikhöhe. Auch an dem hier besprochenem Tag bildete sie die kritische Windentwicklung gut ab.

schärfende Wettereinflüsse zu richten, um im Ansatz früh und konsequent darauf zu reagieren:

- bei erwarteter Windauffrischung schon bei den ersten Anzeichen landen gehen
- bei erwarteten Gewittern die Quellsituation viel sensibler deuten als bei Schönwetter
- bei hohem Gefahrenpotential (z.B. schnelle/starke Front) schon die ersten Cirren als Warnhinweis deuten und gar nicht erst starten

Bei der Wahl der Prognosen ist immer zu beachten, dass die mittlerweile verfügbaren zeitlich sehr hoch aufgelösten Punktprognosen dazu verleiten, ihnen immer bis ins letzte Detail zu glauben. Aber speziell bei kniffligen und bei sich im Umbruch befindlichen Lagen sind stundengenaue und km/h-genaue Aussagen nicht so verlässlich, wie sie erscheinen. Genau das zeigt auch der Vergleich von Prognose und Messwerten in unserem Beispiel. Der Starkwind setzte stärker und schon 3 h früher ein, als vom GFS-Wettermodell erwartet. Damit erreichte die Kaltfront den Osten noch während des Nach-

mittags, anstatt erst am Abend. Und genau zur Erkennung solcher nahen Wettergrenzen ist es wichtig, die Großwetterlage und die großräumige Windverteilung (speziell im Bereich 1.000 m NN-2.000 m NN, im Hochgebirge bis 3.000 m NN) zu kennen und sich nicht nur auf eine Punktprognose zu stützen.

**Wichtig:** Bei der Auswahl eines aussagekräftigen Prognosepunktes braucht man viel Erfahrung und nicht nur die Postleitzahl. Denn oft zeigen benachbarte Prognosepunkte beim Wind massiv unterschiedliche Prognosewerte an. Während bei Meteoparapente die Höhenwindsituation immer mit gezeigt wird, zeigen viele andere Punktprognosen/Wetterapps nur den für fliegerische Zwecke unbrauchbaren 10 m Bodenwind. Wichtig ist es, immer den Wind/die Windprognosen im Bereich 900 m NN bis 2.000 m NN, im Hochgebirge bis 3.000 m NN im Auge zu haben.

**Festzuhalten ist:** Eine Betrachtung der Großwetterlage und Entwicklung sowie der zu erwarteten großräumigen Windverteilung ist unerlässlich. Nur so können nahe Wettergrenzen richtig erkannt werden.

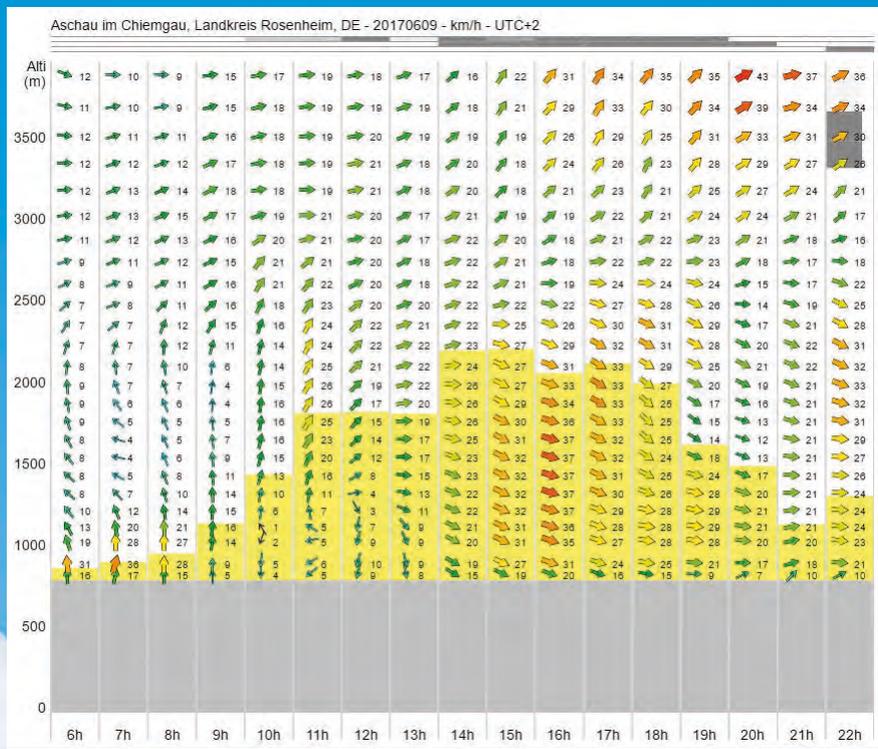
Vor Ort wird nur das Fine-Tuning, also das Wetter/die Bedingungen im momentan-akt-

uellen Bereich sowie eine grobe Abschätzung der nächsten 2-3 Stunden gemacht. Die Aussagekraft und Aussagereichweite sind dabei stark von der Labilität und der Dynamik der Wetterlage abhängig. Im momentan-aktuellen Bereich ist die Wetterbetrachtung vor Ort aber ein elementarer Bestandteil der Flugwettereinschätzung, sie ersetzt aber nicht eine solide Wettervorbereitung.

Für den Fall, dass sich die Prognose und die Lage vor Ort drastisch voneinander unterscheiden und man keine eindeutige Erklärung dafür hat, muss gelten:

Je kritischer die Prognoselage (Front, Föhn, Starkwind, Gewitter), desto weniger darf in der persönlichen Einschätzung das Wetter vor Ort gewichtet werden und desto kürzer ist die Vorhersagekraft von Ortsbeobachtungen. Im Extremfall muss auf einen Flug verzichtet werden obwohl es „noch gar nicht so schlimm“ aussieht.

Da der Großteil der Wettereinschätzung vor Ort über die Wolkenbeobachtung der Kumuluswolken läuft (Quellstadien, Quellgeschwindigkeit, Wolkenform, Wolkenzug), darf man nicht darauf verfallen, die Lagen, in denen keine Cu-Wolken zu sehen sind, pauschal mit ungestörtem Flugwetter gleichzusetzen und eine solide Wettervorbereitung vernachlässigen – Stichwort Inversio-



← Hier die Vergrößerung der Windprognose von [www.meteo-parapente.com](http://www.meteo-parapente.com) für den Punkt Aschau/Brauneck. Siehe zum Vergleich die Messwerte vom Brauneck.

nen und ihr Einfluss auf den Wind, Probleme auch ohne ein großräumiges Starkwindfeld.

Ist die Großwetterlage sehr dynamisch (viel Höhenwind, schneller Wetterumbruch, sehr labile Schichtung), liegt die Vorhersagereichweite im Extremfall unter 30 Minuten. Durch die allgemeine Fokussierung auf

ausgesuchte, die Störungseinflüsse minimierenden Gebiets-Hotspots zur jeweiligen Wetterlage (u.a. Bassano bei Nordlagen, Brauneck bei Südlagen) hat sich eine deutliche Desensibilisierung gegenüber der Notwendigkeit einer soliden Wettervorbereitung eingeschlichen. Dieser muss man aktiv und immer gewissenhaft entgegenarbeiten. ▽

Anzeige

SKYMAN

Live your adventure!

Superleichtes Equipment für Abenteurer, XC- und Tandem-Piloten

Ultraleichte Freiheit!

www.skyman.aero

Sicherheitstraining

Rettungsgeräte-Training

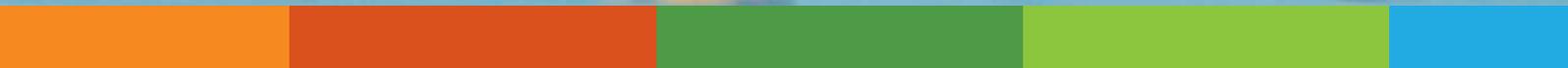
Streckenflug

Thermikflug- und Flugtechnik

Soaring

Groundhandling

Böse Überraschungen beim Gleitschirmfliegen muss es nicht geben. Wer den Umgang mit großflächigen Klappern, mit Stalls, Trudeln, Steilspirale und Retterauslösung trainiert hat, fliegt bewusster. Und im Fall der Fälle kann dieses Training das Wichtigste sein, das du in deinem Leben gemacht hast.



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

 <p><b>Norddeutsche Gleitschirmschule</b> 17192 Waren, Tel. 0157-77590482 www.norddeutsche-gleitschirmschule.de</p>	 <p><b>Süddeutsche Gleitschirmschule PPC Chiemsee</b> 83246 Unterwössen, Tel. 08641-7575 www.einfachfliegen.de</p>
 <p><b>AFS-Flugschule</b> 34537 Bad Wildungen, Tel. 05621-9690150 www.afs-flugschule.de</p>	 <p><b>Freiraum</b> 83324 Ruhpolding, Tel. 08663-4198969 www.freiraum-info.de</p>
 <p><b>Hot Sport</b> 35096 Niederweimar, Tel. 06421-12345 www.hotspot.de</p>	 <p><b>Flugschule Adventure-Sports</b> 83661 Lenggries, Tel. 08042-9486 www.adventure-sports.de</p>
 <p><b>Papillon Paragliding - Wasserkuppe</b> 36129 Gersfeld, Tel. 06654-7548 www.papillon.aero</p>	 <p><b>Gleitschirmschule Tegernsee</b> 83700 Reifrain, Tel. 08022-2556 www.gleitschirmschule-tegernsee.de</p>
 <p><b>Harzer Gleitschirmschule</b> 38667 Bad Harzburg, Tel. 05322-1415 www.harzergss.de</p>	 <p><b>Flugschule Mergenthaler</b> 87527 Sonthofen, Tel. 08321-9970 www.flugschule-mergenthaler.de</p>
 <p><b>Flatland Paragliding</b> 40764 Langenfeld, Tel. 02173-977703 www.flatland-paragliding.de</p>	 <p><b>Flugschule Rohrmeier   Miltz</b> 87527 Sonthofen, Tel. 08321-9328 www.flugschule-rohrmeier.de</p>
 <p><b>Moselglider</b> 54338 Schweich, Tel. 0179-7842871 mmueller@moselglider.de</p>	 <p><b>Paragliding Academy</b> 87534 Oberstaufen, Tel. 08325-919015 www.paragliding-academy.com</p>
 <p><b>Flugschule Siegen</b> 57080 Siegen, Tel. 0271-381503 www.flugschule-siegen.de</p>	 <p><b>OASE Flugschule Peter Geg</b> 87538 Obermaiselstein, Tel. 08326-38036 www.oase-paragliding.de</p>
 <p><b>Flugschule OpenAir</b> 64673 Zwingenberg, Tel. 0157-35704753 www.flugschule-openair.de</p>	 <p><b>1. DAeC Gleitschirm-Schule Heinz Fischer</b> 87669 Rieden a. Forgensee, Tel. 08362-37038 www.gleitschirm-aktuell.de</p>
 <p><b>Planet Para</b> 68165 Mannheim, Tel. 0621-9760-5756 www.planet-para.de</p>	 <p><b>Flugzentrum Bayerwald</b> 93086 Wörth a.d. Donau, Tel. 09482-959525 www.Flugzentrum-Bayerwald.de</p>
 <p><b>Luftikus Egens Flugschule</b> 70378 Stuttgart, Tel. 0711-537928 www.luftikus-flugschule.de</p>	 <p><b>Flugschule Grenzenlos</b> A-6105 Leutasch, Tel. +43-664-4410868 www.fs-grenzenlos.com</p>
 <p><b>GlideZeit Flugschule Tübingen</b> 72074 Tübingen, Tel. 07071-959944 www.glidezeit.de</p>	 <p><b>Flugschule Achensee</b> A-6213 Pertisau, Tel. +43-5243-20134 www.gleitschirmschule-achensee.at</p>
 <p><b>Flugschule Göppingen</b> 73344 Grubingen, Tel. 07335-9233020 www.flugschule-goepingen.de</p>	 <p><b>Flugschule Bregenzerwald</b> A-6870 Bezau, Tel. +43-5514-3177 www.gleitschirmschule.at</p>
 <p><b>Sky-Team Paragliding</b> 76593 Gernsbach, Tel. 07224-993365 www.sky-team.de</p>	 <p><b>Sky Club Austria</b> A-8962 Gröbming, Tel. +43-3685-22333 www.skyclub-austria.com</p>
 <p><b>Drachen &amp; Gleitschirmschule Skytec</b> 79115 Freiburg, Tel. 0761-4766391 www.skytec.de</p>	 <p><b>Paragleitflugschule Airsthetik</b> A-8970 Schladming, Tel. +43-660-8877440 www.airsthetik.at</p>
 <p><b>Gleitschirmschule Dreyeckland</b> 79199 Kirchzarten, Tel. 07661-627140 www.gleitschirmschule-dreyeckland.de</p>	 <p><b>Flugschule Aufwind</b> A-8972 Ramsau, Tel. +43-3687-81880 www.aufwind.at</p>
 <p><b>Bayerische Drachen- und Gleitschirmschule Penzberg</b> 82031 Grünwald, Tel. 0172-4088444 www.lern-fliegen.de</p>	 <p><b>Euro-Flugschule Engelberg</b> CH-6390 Engelberg, Tel. +41-41-6370707 www.euroflugschule.ch</p>
 <p><b>Flugschule Chiemsee</b> 83229 Aschau, Tel. 08052-9494 www.flugschue-chiemsee.de</p>	 <p><b>Gleitschirmschule Pappus</b> F-68470 Felling, Tel. +33-38982-7187 www.gleitschirmschule-pappus.de</p>



# Up and away – vom Abgleiter zum Streckenflug

Thermikfliegen – für viele die schönste Spielart des Gleitschirmfliegens

Text und Fotos: Steffen Bandow

**Greifenburg, Mitte August 2017** - ich bin etwas früher zum Thermikseminar der Flugschule Freiraum angereist, denn der Wettergott entscheidet: flugtauglich. Also rauf auf die Emberger Alm zum Stützpunkt Fichtenheim und gleich noch einen Flug gemacht. Dann werde ich ja sehen, ob ich diese Thermiksache nicht doch schon im Griff habe... Vor mir startet ein anderer Seminarteilnehmer, dreht ein, gewinnt an Höhe. Schaut doch gut aus, also los. Der Start klappt problemlos und nach einigen hundert Metern im Geradeausflug das erhoffte Geräusch: „Piep...piep..piep.pieppieppiep...“. Schnell eindrehen, einfach mal nach links, fällt mir irgendwie leichter; kaum in die Kurve eingebogen, ist das ersehnte Geräusch schon wieder weg. Gibt's doch nicht, gleich

nochmal. Wieder gutes Steigen, ich versuche eine Kreisbahn, so anderthalb mal geht es gut... vorbei. Ich wiederhole das Spiel ein paarmal, komme ein bisschen über den Startplatz, dann geht es wieder runter, der Pilot vor mir ist längst entschwinden.

## Anfängerfehler

Am nächsten Morgen bekomme ich zumindest die Erklärung für mein Absaufen geliefert. „Der häufigste Fehler von Thermikneulingen ist es, einfach mal einzudrehen, wenn das Vario piepst, ohne sich vorher irgendwas überlegt zu haben“, erklärt Achim Joos, Gesamtweltcupsieger und Mitbegründer der Flugschule Freiraum ([freiraum-info.de](http://freiraum-info.de)) in Ruhpolding. „Oft passiert Folgendes: Der Pilot

fliegt leeseitig in die Thermik, dreht schnell ein und fällt gleich wieder heraus – mit Rückenwind. Er versucht es noch einmal, diesmal hat er mehr Geschwindigkeit, der Schirm stellt sich beim Einflug in die Thermik stärker auf, das Vario piepst noch heftiger, klar, dass er gleich wieder eindreht. Logische Folge: Er wird wieder aus der Thermik rausfliegen, vom Windversatz noch weggeschoben. Mit naivem Mut wiederholt ein Neuling dieses



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



← Abheben nahe der Emberger Alm. Nicht umsonst ist das Greifenburger Fluggebiet eines der beliebtesten der Alpen. Die südseitigen Hänge auf der Sonnenseite des Hauptkamms machen den Einstieg in das Thermik- und Streckenfliegen auch für Anfänger zum Genuss.

Spiel ein paarmal, das leeseitige Herausfallen aus der Thermik wird immer unangenehmer, spätestens dann gehen die meisten – verständlicherweise – landen.“ Ja, ich muss zugeben, das beschreibt einige meiner Thermikerfahrten im ersten Jahr nach A-Schein-Erwerb ziemlich genau.

## Der Weg zum autonomen Piloten

„Gleitschirmfliegen ist eine Sportart, die man schrittweise erlernen sollte. Deshalb haben wir das frühere Thermik- und Streckenflugseminar aufgeteilt. Erstmal geht es um Thermikfliegen, danach folgen die Streckenüberlegungen“, so Michael Köninger, der in dieser Ausbildung an Achim Joos Seite schult. Er ist ebenfalls Ex-Wettkampfpilot

und Geschäftsführer der Flugschule Luftikus, die mit Freiraum kooperiert. „Wir haben oft erlebt, dass zu früh die Frage nach Streckenflügen auftaucht und deshalb wichtige Grundfertigkeiten nicht ausreichend entwickelt werden.“ Folge sei, dass es viele Piloten gäbe, die zwar beeindruckende Strecken absolvieren würden, denen man aber nicht beim Starten zusehen wolle. Gerade beim Thema Thermik zeige sich jedoch, wie viele unabdingbare Standbeine es für einen guten, selbstständigen Piloten eigentlich gibt. Angefangen mit einer sauberen Starttechnik, einem aktiven Flugstil, dem Umgang mit Kappenstörungen und einem soliden Wissen über das Landen erfordere das Thermikfliegen überaus komplexes Können. Kann ich gut nachvollziehen, nach Erwerb des A-

Scheines habe ich mich gefühlt, wie ein Führerscheinneuling sich halt so fühlt: Darf starten, hat aber wenig Erfahrung. Es war hilfreich, gleich mal eine geführte Meduno-reise (erste Soaringerfahrung), ein Sicherheitstraining (was kann schief laufen und was tue ich dann?) sowie ein Rettungsgerätetraining und umfangreiches Groundhandling bei starkem schwedischen Wind nachzulegen. Basiskönnen für den sicheren Umgang mit thermischen Verhältnissen und der Grund, warum der DHV das Konzept des SKYPERFORMANCE TRAININGS mit den jeweiligen Stufen entwickelt hat.

## Die Thermik: Einflug, Zentrieren, Ausflug.

„Natürlich muss ich wissen, wo überhaupt thermische Verhältnisse entstehen“, sagt Joos. Sonnenstand, Erwärmung dunkler Flächen, Abrisskanten, soweit klar. Aber dann kommt es eben noch auf die Windrichtung an: Wenn ich leeseitig in eine Thermik einfliege, muss ich etwas länger warten, bis ich eindrehe, wenn der Wind schrägt kommt, drehe ich gegen den Wind. „Das führt dazu, dass ich nicht auf der windabgewandten Seite aus dem thermischen Bereich herausfalle, sondern eher wieder hineingeschoben werde.“ Einmal in der Kreisbewegung gelte es, gegen den Wind vorzuhalten und sich in das Gebiet des stärksten Steigens versetzen zu lassen. Gebündelt mit dem Wissen, dass natürlich auch der Bart durch den Wind versetzt wird, aber nicht so stark wie der Pilot. Mein Fazit: Thermikkreise sind also in vielen Fällen Thermikovalen, ähnlich den Landepositionskreisen bei stärkerem Wind und es wird klar: Dies bei aller Komplexität umzusetzen, erfordert vor allem drei Dinge: üben, üben, üben. Nicht zu vergessen, dass ein Ausfliegen aus der Thermik auf der Luvseite erfolgen sollte. „Hier sind Sinken und Turbulenzen am geringsten.“

## Jetzt also doch: Learning bei Doing

Wir steigen ein paar hundert Meter zum Startplatz auf, denn je höher, desto größer die Chance, ein großflächigeres Thermikareal zu erwischen. Und schon zeigt sich eine >



weitere Eigenschaft, die für das Thermikfliegen von unabdingbarer Bedeutung ist: Geduld! Wir beobachten andere Piloten, selbst leistungsstarke Drachen finden keine Aufwinde, steuern Richtung Landeplatz. Im Rahmen des Events „Catch the Chrigel“, ausgerichtet von den den Flugschulen Luftikus und Freiraum, erreicht eine Gruppe mitsamt des fünffachen X-Alps-Gewinners die Startplätze. Für uns Seminarteilnehmer überaus interessant, wie der Schweizer sich so schlägt. Start perfekt, dann biegt er nach rechts ab und ist nicht mehr gesehen. Grund

↑ Besser und spannender als im Schulungsraum: Theorie und Praxis treffen sich beim Beobachten der Piloten in den realen Gegebenheiten.

dafür ist eine recht stabile Luftschichtung, oben und unten ist es nach den schwülheißen Tagen annähernd gleich warm, Thermik Fehlzanzeige. „Wir warten, das wird noch“, meint Achim. Klingt überzeugend, ist aber hart, jeder von uns ist heiß auf Starten und Höhe Machen. Die Gruppe besteht aus unterschiedlichsten Teilnehmern: Simon fliegt seit 10 Jahren, ist in Ausbildung zum Flug-

lehrer, macht nebenbei seinen Tandemschein. Kein Wunder, dass er mich gleich am ersten Tag versenkt hat. Jens hat ebenfalls viel Erfahrung, schon zirka 10 Sicherheitstrainings absolviert, aber in thermischen Verhältnissen noch immer das Gefühl, dass „der Schirm fliegt und nicht ich.“ Eine demütige Haltung, die gut zum Gleitschirmfliegen passt und die Gesundheit schützt, denke ich. Der jüngste Teilnehmer hatte erst vor 6 Wochen seinen A-Schein im Briefkasten. Thermik, irgendwie ein Thema für alle Piloten.

## Individualtraining

Die Gelegenheit genutzt, gönne ich mir einen Tag Individual-Training mit Achim Joos. „Für uns ist das die Möglichkeit, zu hundert Prozent auf die Fähigkeiten und Wünsche des Einzelnen einzugehen. Nahezu alle Facetten des Fliegens können trainiert werden, vom Schirmhandling am Boden über Thermik- und Streckenfliegen bis zum Biwakfliegen. Fortschritte sind durch die schnelle Fehlerkorrektur - ich bin ja direkt in der Luft dabei - nahezu garantiert, bei einem sehr hohen Sicherheitslevel.“ Tagesziel ist ein Flug von der Emberger Alm zur Mokarspitze, zurück zum Gaugen und wenn alles klappt noch Richtung Weißensee. Schon das erste Aufdrehen wird zäh, ich versuche die vorgegebenen Radien

einzuhalten, brauche lange, bis es endlich klappt. An der Mokarspitze verlässt mich in einem Pulk von zirka 10 Piloten fast der Mut: Abstand halten, Kreisbahn und Geschwindigkeit plus Windversatz kontrollieren, ich bin gefordert. Die ruhige Stimme über Funk macht mir Mut, schrittweise geht es nach oben, die Höhe reicht diesmal für den Flug zurück. Am Gaugen schiele ich Richtung Weißensee, aber die dunkle Monsterwolke weit hinten macht klar: für heute wars das. Die Erfahrung und das positive Erlebnis, ermöglicht durch die persönliche Betreuung, kann mir keiner nehmen. Die vielen Profigeheimtipps erst recht nicht.



↑ Michael Köninger (Luftikus) und Achim Joos (Freiraum) bei der Arbeit.  
Auch die Profi-Fluglehrer genießen die sensationellen Bedingungen im Fluggebiet.

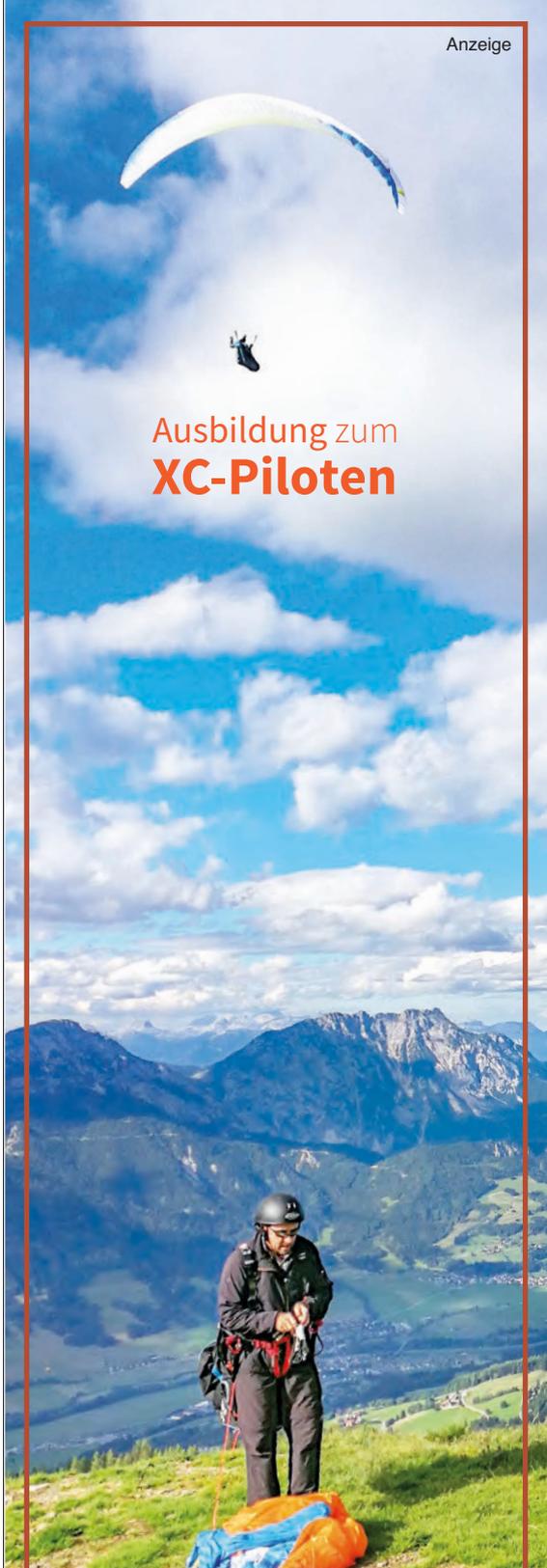
## Es geht los – Aufziehen frei!

Nach zermürbenden vier Stunden Warten endlich das „Go“. Man kann erkennen, dass an den knickenden Abrisskanten des Geländes die ersten Piloten gutes Steigen haben, kleine Cumuluswolken = Thermikwolken häufen sich über den Gipfeln. Mit der ruhigen Profistimme über Funk geht es los: „Warte noch, geradeaus, geradeaus, Gewicht leicht nach rechts, geradeaus, jetzt nach rechts eindrehen.“ Es piept und steigt, genau so sollte es sich anfühlen. Drehrichtung entsprechend einem anderen Piloten, der den Bart bereits nutzt und nach wenigen Kreisen sehe ich den Startplatz weit unter mir. Ich lasse mich nach Anweisung bei genügender Höhe an die nächste, hintere Abrisskante über dem Gipfel versetzen, weiter geht es nach oben. „Achte auf deinen Abstand zur Wolke, fliege jetzt mal nach Süden raus, dann üben wir den Neueinstieg in die Thermik.“ Eigentlich will ich hier bleiben, der Ausblick Richtung Alpenhauptkamm mit

Großglockner ist grandios, aber die Wolke macht mir sowieso etwas Angst. Wo kam die so schnell her? Ich fliege Richtung Talmitte, komme immer tiefer, kann erneutes Steigen finden, nach drei Durchgängen drehe ich Richtung Landeplatz ab. Ein geniales Flugerlebnis, fast 2.900 m, persönlicher Höhenrekord.

## So einfach ist es doch nicht – Lektion in Demut

Zweiter Tag, selbes Spiel: Zähes Warten, bis die Thermik einsetzt, dafür dann großflächiges Steigen. „Steffen, du kannst jetzt selbstständig Richtung Knoten abbiegen, dort auf der Südwestseite nochmal aufdrehen und dann Richtung Landeplatz.“ Die Talquerung erscheint mir spektakulär, mein erster richtiger Streckenflug. Ich halte genug Höhe, um direkt Richtung Südwestflanke zu steuern, denn es ist Nachmittag und die Sonne weitergewandert. Hier geht es sicher gut nach oben und dann zurück zur Emberger Alm und >



## Ausbildung zum XC-Piloten

mehr lernen – sicherer fliegen

In 3 sicheren Schritten zum B-Schein:

1. Flugtechnikkurs
2. Thermikkurs
3. Streckenflugkurs

✓ B-Schein



Flugschule  
Sky Club Austria  
www.skyclub-austria.at



vielleicht noch... Irgendwie tut sich nichts! Ab und zu ein sanftes Zupfen, verhalten mache ich einen Kreis, suche weiter in die eine, dann in die andere Richtung. Stück für Stück verliere ich an Höhe, sinke hinunter am Grat. Irgendwann treffe ich die Entscheidung: zurück und schauen, wie weit ich komme; nah am Hang über den Bäumen entlang, vielleicht steigt es ja irgendwo nochmal. Irgendwann bin ich mir sicher, das wird nichts mehr, suche nach einer Landewiese, werde fündig und komme kurz vor Greifenburg gut hinunter. Von einem Kurskollegen erfahre ich, dass er es mit annähernd gleicher Höhe noch zum Landeplatz über die Häuserdächer geschafft hat. Ich bin zufrieden, die sichere Variante gewählt zu haben. Am Abend die Erklärung: Über Lienz hatte sich eine mächtige Überentwicklung gebildet, die wahrscheinlich Luft aus Osten an-

↑ Ein Erlebnis, das für immer bleibt.  
Erster begleiteter Streckenflug –  
auf dem Weg vom Knoten Richtung  
Mokarspitze.

gesaugt hat. Abschattung, Ostwind, nichts mehr mit Thermik und folgerichtig die Außenlandung. Als nervöser Anfänger war ich von der kleinräumigen Situation so gebannt, dass ich das rasch wechselnde Wettergeschehen ringsherum gar nicht wahrgenommen habe.

### Viel gelernt und viel zu lernen

Tag 3: Es dauert lange, bis sich nutzbare thermische Verhältnisse entwickeln, danach geht es schnell mit massiven Überentwicklungen voran, das Zeitfenster langt zum Üben, ist aber zu klein für größere Ausflüge. „Das zeigt uns, dass wir gerade beim Ther-

mik- und Streckenfliegen zu einhundert Prozent von den Umwelteinflüssen abhängig sind und den Blick für die Entwicklung des Wetters niemals verlieren dürfen, auch während des Fluges“. Bei längeren Aufenthalten in unterschiedlichen Höhen wird also auch der Wind in verschiedenen Stockwerken ein Thema: Talwindsysteme, mittlere Ebene mit thermischen und überregionalen Verhältnissen sowie Höhenwinde. Erst alles zusammen betrachtet, macht die Planung für Streckenflüge möglich und dazu sollte das Thermikfliegen an sich soweit verinnerlicht sein, dass der Blick nach außen noch möglich ist. Ich persönlich habe so viel Neues gelernt, dass ich mich dem Thema Thermik jetzt mit sicherem Gefühl üben nähern kann, ohne unwissend in schwierige und gefährliche Situationen zu geraten. Das scheint mir am wertvollsten. ▽

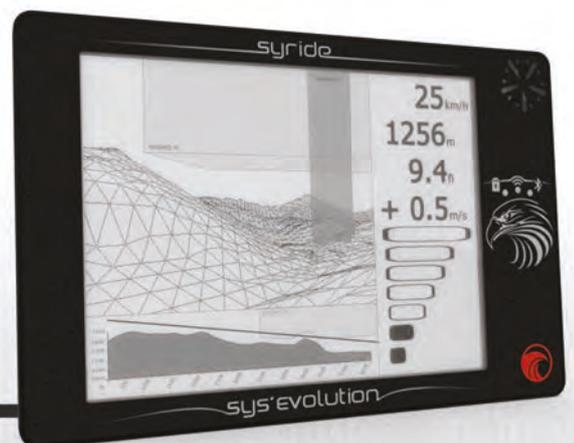
Anzeige



Revolution  
beginnt

syride

[www.syride.com](http://www.syride.com)





# Efficient Performance

## **IOTA 2: der neue Performance-Intermediate**

Was ist Dein Traum vom Streckenfliegen? Endlich den ersten 200er realisieren oder nach einem langen Flugtag direkt vor der eigenen Haustür landen? Der IOTA 2 bietet dir dafür die wichtigsten Zutaten: effiziente Leistung und relaxtes Pilotieren in sämtlichen Bedingungen. Dank modernster Technologien verfügt der High-EN-B-Schirm zudem über eine herausragende Leistungspolare in seiner Klasse.

[www.advance.ch/iota](http://www.advance.ch/iota)

# ADVANCE IOTA<sup>2</sup>

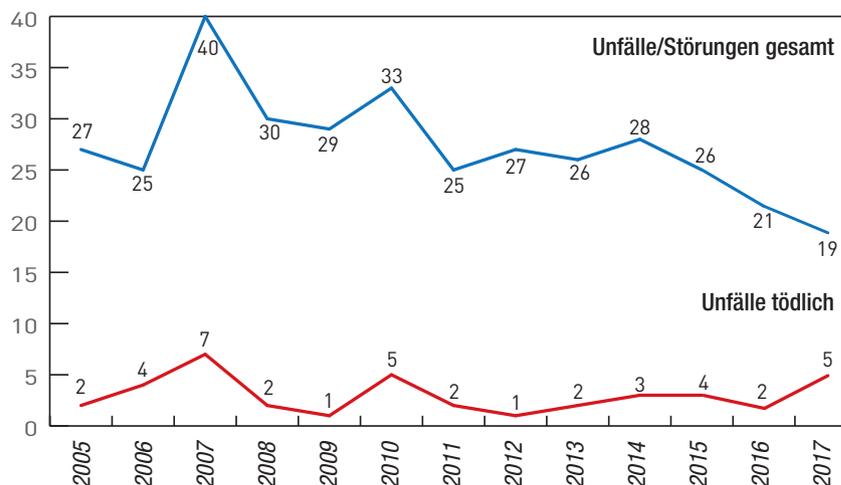


# Unfallanalyse Drachen

Text: Regina Glas

**D**rachenfliegen ist genial. Mit keinem anderen Fluggerät kann man so vogelgleich die Landschaft von oben betrachten und eins mit der Luft werden. Es ist nicht gefährlicher als andere Flugsportarten und es macht unglaublich Spaß. Ich fliege selbst seit 27 Jahren Drachen, bin noch immer total begeistert und viel in verschiedenen Fluggeländen unterwegs. Die Drachenwelt ist klein, fast jeder kennt jeden in der Szene. Deswegen trifft es mich hart, den diesjährigen Unfallbericht zu schreiben. Von den tödlich verunfallten Piloten habe ich fast alle persönlich gekannt. Warum machen die Piloten so grobe Fehler oder erkennen manchmal die Zeichen bzw. den Beginn einer fatalen Folge nicht? Warum ignorieren manche Piloten die Tipps ihrer Fliegerkollegen, fliegen nach längerer Flugpause in unbekanntem Gelände, bei schwierigen Windbedingungen oder mit Hochleistern, statt erst mal wieder mit einfachen Geräten Spaß zu haben? Es tut mir jedes Mal in der Seele weh, einen Fliegerkameraden zu verlieren, denn jeder Unfall ist unnötig.

Bei der letzten DHV-Jahrestagung wurde das höhere Alter als Unfallursache erwähnt. Ich möchte diesem Argument etwas widersprechen. Meines Erachtens ist es vor allem das fehlende Training, falscher Ehrgeiz und erst dann vielleicht das Alter. Fliegen ist ein Sport, der viel Training verlangt. Wir können nicht einfach bremsen und absteigen wie beim Fahrradfahren, wenn es brenzlig wird. Einmal am Start, muss man sich sicher sein, die kommenden Situationen souverän zu meistern. Ich kenne einige Piloten zwischen 60 und 80 Jahren, die sind topfit, haben eine perfekte Start- und Landetechnik und fliegen



den jüngeren Drachenfliegern noch zackig um die Ohren.

Flugschulen, aber auch Vereine bieten gemeinsame Reisen, Start- und Landetrainings, Vorträge über Wetter, Thermik- und Streckenfliegen, etc. an.

Mehr Infos auf [www.dhv.de](http://www.dhv.de) unter Termine/Schulungen.

Auch bei der jährlichen DHV Hanggliding Challenge arbeiten wir sehr daran, die Flugtechnik der Teilnehmer zu verbessern. Erst dann macht Thermik- und Streckenfliegen Spaß.

2017 wurden dem DHV insgesamt 19 Störungen und Unfälle mit Hängegleitern von deutschen Piloten im In- und Ausland gemeldet. Ein Dankeschön geht an alle Piloten und Zeugen, die Unfälle und Störungen gemeldet haben. Abgesehen davon, dass die Luftverkehrsordnung (LuftVO) eine Meldepflicht für Unfälle und schwere Störungen

## Unfallereignis

Start/Abflug	8
Kollision	1
Hindernisberührung Flugphase	2
Hindernisberührung Landung	5
Landeeinteilung/Landung	3

vorschreibt, bieten eure Mitteilungen wertvolle Informationen, um die Sicherheit im Flugsport zu erhöhen und damit auch die Freude am Fliegen zu vergrößern.

Aus den Unfallberichten konnte man deutlich herauslesen, dass hauptsächlich fehlende oder mangelhaft ausgeführte Landeeinteilungen zu schlechten Landungen bzw. zu Kollisionen mit Hindernissen führten. Starts bei schwierigen Windbedingungen und zusätzlich schlechte Starttechnik sind ebenfalls Ursachen für Fehlstarts und schwere Unfälle. >

# Tödliche Unfälle

## Flug ins Lee

01.04.2017 Greifenburg/Österreich.

Bei einem Wettbewerb in Greifenburg entwickelten sich die Flugbedingungen kritisch, der Wind frischte im Kammbereich auf über 50 km/h auf. Ein 53-jähriger Atos-Pilot und ehemaliger Segelflieger, aber mit relativ geringer Drachenflugerfahrung, flog vermutlich in ein starkes Lee. Die Unfalluntersuchung hat ergeben, dass der Retter mit größter Wahrscheinlichkeit während des Fluges ausgelöst wurde. Am Boden angekommen, wurden der Pilot und der Drache mit offenem Rettungsschirm noch mehr als 200 Höhenmeter über alpines Gelände geschleift, bis er in einer Senke zum Liegen kam. Erst zwei Tage nach dem Unfall wurde der Pilot tot aufgefunden, weil sich das Unfallgebiet abseits der üblichen Flugrouten befand. Die technische Untersuchung hat keinen Hinweis auf einen Überschlag ergeben.

## Kollision mit Hindernis

17.05.2017 Hochplatte/Piesenhausen

Nach einem Flug von der Hochplatte flog ein 53-jähriger, unerfahrener Pilot mit seinem Moyes Malibu bei der Landeinteilung im Gegenanflug in ein Gebäude und zog sich tödliche Verletzungen zu. Er hatte bei sehr starkem Ostwind nicht wie sonst üblich den Landeplatz Wessner Hof angefliegen, sondern den kleineren und engeren Alternativ-Landeplatz in Piesenhausen. Vermutlich flog der Pilot zu langsam, so dass ihn eine Turbulenz vom Kurs abrachte. Laut Augenzeugen erfolgte keine notwendige Korrektur und er flog direkt in die Hausmauer.

## Anstellwinkel beim Start aufgemacht

27.05.2017 Melchboden/Zillertal

An der Ostrampe der Zillertaler Höhenstraße (Melchboden) wollte ein erfahrener 51-jähriger Bautek-Fizz-Pilot nach längerer Flugpause zu einem Thermikflug starten. Auf die anderen Piloten wirkte er äußerst nervös und unsicher. Der Startlauf erfolgte mit deutlich zu hohem Anstellwinkel. Er hob zwar schnell ab, aber durch die viel zu geringe Geschwindigkeit schmierte der Flügel nach links ab. Beim Aufprall auf einen Felsen zog sich der Pilot schwerste Kopfverletzungen zu und starb einige Tage später im Krankenhaus.

## Beingurte nicht geschlossen

09.06.2017 Greifenburg/Österreich.

In Greifenburg vergaß ein 64-jähriger Atos-Pilot vor dem Start die Beingurte seines Gurtzeugs zu schließen. Das Gurtzeug mit Slider hielt ihn nach dem Abheben in aufrechter Position, wo er wegen des fehlenden Halts an den Beinen nach unten durchrutschte. Er konnte sich bis 150 m über Grund am Drachen festhalten, dort verließen ihn aber die Kräfte und er stürzte zu Tode.

## Kollision mit Wohnmobil

23.10.2017 Bassano/Semonzo

Ein erfahrener 66-jähriger Pilot flog mit seinem Moyes Litespeed nach längerer Flugpause in Bassano zum Landeplatz Garden Relais. Bei der Landeinteilung baute er an der falschen Stelle zu viel Höhe ab, überschätzte sich im Endanflug und touchierte dabei ein Wohnmobil in der Einflugschneise des Landeplatzes. Beim Aufprall auf dem Parkplatz erlitt der Pilot tödliche Verletzungen.

## Start

Insgesamt 8 Unfälle mit leichten bis mittelschweren Verletzungen gab es in der Startphase. Ein zu hoher aber auch ein zu tiefer Anstellwinkel kann einen schlechten Start bzw. einen Fehlstart zur Folge haben. Bei der Starthaltung muss auf die richtige Armhaltung geachtet werden! Die Steuerbügel-Seitenrohre müssen auf den Oberarmen aufliegen, nicht auf den Schultern. So kann der Drache hoch aufgenommen und der Durchhang der Aufhängung minimiert werden. Das bringt mehr Kontrolle in der Startphase. Bei stärkerem Seitenwind empfehlen wir eher mal auf einen Start zu verzichten, bzw. es den erfahrenen Piloten zu überlassen. Ein interessanter Artikel über die richtige Starttechnik wurde von Peter Cröniger im DHV-Info 195 auf Seite 60 veröffentlicht.

## Kollisionen

Dieses Jahr wurde uns eine Kollision gemeldet. Der Zusammenstoß zweier Drachen am Tegelberg ging glimpflich aus. Ein Pilot zog

den Retter, der andere landete mit etwas lädiertem Drachen noch auf dem Landeplatz. Beide blieben unverletzt. Beim Thermikkreisen oder -soaren sollte immer genügend Sicherheitsabstand zum Hang eingehalten werden. Der Abstand hängt stark von Gerätehandling, Windstärke und Thermik ab. Außerdem ist es ein MUSS, die Ausweichregeln zu beherrschen. Im Notfall sollte man aber auf sein Recht verzichten und Sicherheit vorziehen. Auch wenn wenige Piloten in der Luft sind, sollte man vor jeder Richtungsänderung sich erst einmal vergewissern, ob der Luftraum frei ist. Rücksicht und immer Augen auf ist oberstes Gebot. Zum Thema Kollisionsvermeidung und Ausweichregeln gibt es ein spezielles DHV-Video.

Dieses Video findet man auf Youtube unter „Rücksichtnahme beim Thermikfliegen - Sicherheit und Technik“.

## Landung

Jedes Jahr passieren Unfälle bei Landeanflügen und Landungen. Dies endet meist mit Verletzungen an Unter- und Oberarmen. Vo-

rausgegangen sind bei diesen Crashes meistens eine verkorkste Landeinteilung, schlechte Peilung und knappe Kurven in Bodennähe, aber auch eine schlechte Landetechnik. Der anspruchsvollste Teil im Drachenflugsport ist nun mal die Landung. Eine gute und berechenbare Landeinteilung mit exakter Winkelpoilung und geradem stabilem Endanflug mit optimaler Geschwindigkeit ist Voraussetzung für eine gute Landung. Die sechs A's der Landetechnik sollten jedem Piloten bekannt sein: Anflug, Aufrichten, Abfangen, Ausgleiten, Auslaufen oder Ausstoßen. Ein Bericht über die aktuelle Landetechnik wurde im DHV-Info 196, Seite 22 von Peter Cröniger veröffentlicht.

## Resümee

Übung macht den Meister, wie in jedem Sport. Drachenfliegen ist anspruchsvoll und erfordert viel Training. Fehlt die Übung, entsteht Verunsicherung, die Souveränität und Lockerheit geht verloren. Gezielte Trainings unter fachlicher Anleitung oder betreutes Fliegen sind dann unbedingt zu empfehlen,



www.youtube.com auf DHVinfo

besonders vor dem Umstieg auf höher klassifizierte Drachen. Wer von einem einfachen Fluggerät auf einen Intermediate oder Hochleister bzw. Starrflügler umsteigt, sollte viel Flugenerfahrung mitbringen und sich gut beraten lassen. Last but not least: Lieber mal einen Schritt zurück auf ein einfacheres Fluggerät machen, um wieder mehr Sicherheit bei Start und Landung zu bekommen. Denn auch mit einfachen Drachen kann man stundenlang fliegen und Strecke machen. ▽

© ANDREAS BUSSLINGER



↑ Jede Landung erfordert höchste Konzentration

Anzeige

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

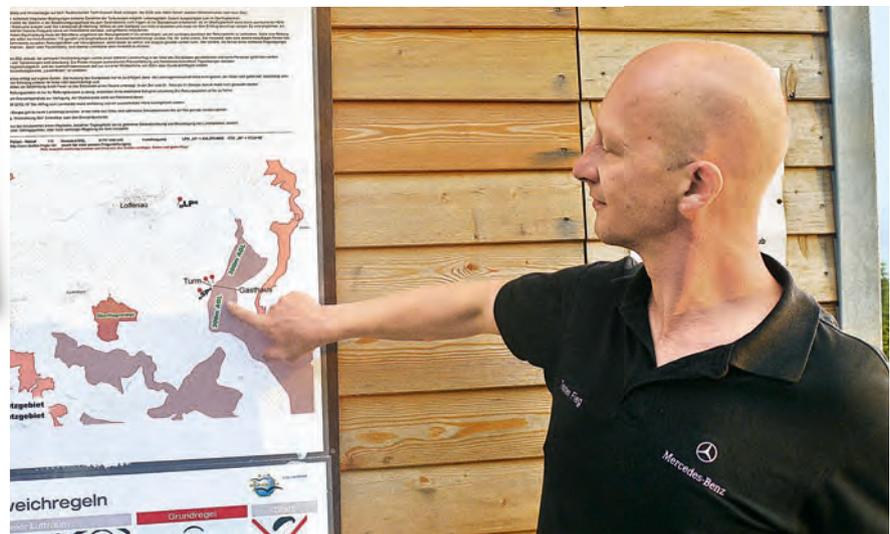
# Luftaufsicht – Sicher Fliegen in unseren Geländen

Beauftragter für Luftaufsicht: Das klingt nach allem anderen als nach einem witzigen Job. Was und wer macht die Luftaufsicht in unseren Geländen und warum eigentlich? Gerade das Gleitschirm- und Drachenfliegen steht doch für unkompliziertes und freies Fliegen.

Text: Björn Klaassen und Fotos: Björn Klaassen | Interviewpartner: Torsten Fieg



Im Gegensatz zu vielen anderen Luftsportarten organisieren wir motorlosen Gleitschirm- und Drachenflieger uns weitgehend selbst und sind dennoch komplett ins Luftverkehrsgesetz eingebunden. Wir nutzen gleichberechtigt mit anderen Luftfahrzeugen den unkontrollierten Luftraum. In Deutschland dürfen wir Motorlosen sogar den kontrollierten Luftraum E ohne Transponder bis Flugfläche 100 (rund 3.000 m MSL) und über den Alpen bis Flugfläche 130 (rund 3.900 m MSL) mitnutzen. Logisch, dass bei so viel Luftverkehr wie in Deutschland der Betrieb untereinander geregelt werden muss. Nicht anders ist dies in unseren Fluggeländen. Der DHV ist vom Bundesministerium für Verkehr für die Geländezulassung nach § 25 LuftVG und für die Luftaufsicht nach § 29 LuftVG beauftragt. Das ist moderne und effektive Selbstverwaltung für die rund 38.000 Piloten in Deutschland. Zusammengefasst: Wir Drachen- und Gleitschirmpiloten machen das in eigener Verantwortung – partnerschaftlich und mit dem nötigen Augenmaß. Der DHV ernennt in den einzelnen Geländen Beauftragte für Luftaufsicht (Bfl), die diese Arbeit ehrenamt-



↑ Sinnvoll und wichtig: Der Beauftragte für Luftaufsicht Thorsten Fieg erklärt Gastpiloten die speziellen Flugregeln in Loffenau

lich für die Pilotengemeinschaft ausüben. Die Bfl sorgen für einen ordnungsgemäßen und sicheren Flugbetrieb auf Start- und Landeplätzen. Sie müssen eingreifen, wenn beispielsweise die Flugbedingungen nicht mehr geeignet sind oder Piloten gegen Auflagen verstoßen. Bei Notwendigkeit kann auch ein

Startverbot erteilt werden. Weitere Informationen sind unter [www.dhv.de](http://www.dhv.de) veröffentlicht. Wir interviewten Thorsten Fieg im Schwarzwald, der die Luftaufsicht in dem neu ausgebauten Gelände Loffenau übernommen hat und für die Teufelsflieger als Sicherheitsbeauftragter tätig ist.

## Im Gespräch mit Torsten Fieg

■ Torsten, was machst du eigentlich als Luftaufsicht und wie muss man sich das vorstellen?

Beauftragter für Luftaufsicht klingt etwas sperrig. Zunächst muss ich sagen, dass ich in erster Linie auch Pilot bin und leidenschaftlich selber gerne fliege. Jeder Pilot im

Verein und natürlich auch die Gastpiloten sind hier willkommen und sollen Spaß haben. Unser neuer Startplatz liegt in der Kammlage des nördlichen Schwarzwaldes mit einem großartigen Blick ins Rheintal. 500 m Höhendifferenz und gute Thermik mit XC Potential sind die Eckdaten. Es gibt



↑ Viele Piloten auf dem Gelände.  
Die Luftaufsicht steht für einen sicheren  
und geordneten Flugbetrieb.

hier aber auch einige Haken und Ösen. Der Startplatz schaut auf den ersten Blick recht einfach aus. Die Realität ist leider etwas anders. Die Windrichtung muss genau passen, denn sonst kann es über den vorgelagerten Bäumen knapp werden. Meine Tätigkeit umfasst vor allem die Einweisung der Gastpiloten in die Auflagen und in die versteckten Fallen des Geländes, aber auch in die Thermikquellen. Ich gebe nützliche Tipps für das Fliegen und sicheres Landen. Die andere wichtige Aufgabe ist das Eingreifen am Startplatz, wenn es problematisch wird oder einzelne Piloten sich nicht angemessen verhalten. Letzteres gehört nicht zu den angenehmen Jobs.

#### ■ Kannst du das näher beschreiben?

Ich hatte einmal einen schwierigen Gastpiloten, der sich erst einmal als Toppilot und langjähriger Flieger vorgestellt hat. Er hat groß rumgetönt, dass er eine Einweisung überhaupt nicht braucht. Er war emotional sehr erregt. Er hat leider nicht verstanden, dass die Einweisung ihm und uns allen zum Erhalt des Geländes dient. Jede Baumlandung und jeder Hubschraubereinsatz ist alles andere als förderlich für unseren Sport und kann auch das Gelände gefährden. Zum Glück sind das Ausnahmefälle. Nicht einfach sind gelegentlich auch Piloten im eigenen Verein. Die lassen sich manchmal schwer überzeugen, wenn z.B. die Windbedingungen gewechselt haben und man besser den alternativen Nordwest-Startplatz nutzt. Ältere eingefahrene Piloten und die jungen Wilden sind die eher schwierigen Pilotengruppen.

#### ■ Welche Eigenschaften sollte die Luftaufsicht mitbringen?

Ganz wichtig ist die Botschaft. Sie muss klar und nachvollziehbar sein. Mindestens genauso wichtig ist es, den Ton zu treffen und konsequent zu sein. Bei einem angeordneten Startverbot wegen aufziehendem Gewitter, darf z.B. auch niemand mehr starten. Es ist auf jeden Fall notwendig, dass der ganze Verein hinter der Luftaufsicht steht. Das ist mit Mitstreitern deutlich leichter.

#### ■ Was ist deine Motivation für den Job?

Ich ziehe meine Genugtuung daraus, wenn es zu keinem Unfall kommt und das Gelände für unseren Sport langfristig erhalten bleibt. Dank von den Piloten gibt es eher selten. Das ist aber auch kaum zu erwarten.

#### ■ Was ist dein grundsätzlicher Ansatz im Zuge der Luftaufsicht?

Ich mache nicht einen auf Kontrolletti oder Luftpolizei. Ich appelliere grundsätzlich an die Eigenverantwortung des einzelnen Piloten. Jeder Pilot startet nun mal gemäß Flugbetriebsordnung des DHV in eigener Verantwortung. Ich gebe zum Beispiel keine Starthilfe. Ich greife aber dann ein, wenn die Sicherheit gefährdet ist oder gegen Auflagen verstoßen wird. In Loffenau haben wir zum Beispiel einige Auflagen des Naturschutzes zu berücksichtigen. Das waren Grundvo-

raussetzungen, damit der neue Startplatz Loffenau West überhaupt zugelassen werden konnte.

#### ■ Welche Herausforderungen gibt es sonst noch zu meistern?

Die Situationen sind nicht immer eindeutig. Schwarz oder weiß gibt es bei bestimmten Wetterkonstellationen eben nicht. Manche Piloten können mit schwierigen Witterungsbedingungen und ihrem Fluggerät umgehen, andere sind überfordert. Wie schon gesagt: Jeder Pilot startet letztlich in eigener Verantwortung.

#### ■ Hast du irgendwelche Wünsche?

Spontan wünsche ich mir mehr Beschaulichkeit im Gelände. Alle Piloten sollten sich erstmal hinsetzen und die Verhältnisse selbst checken. Sprich etwas mehr Selbstkritik und erst nachdenken, bevor der Schirm ausgepackt wird. Weniger Ego und mehr Blick aufs Ganze wäre sehr hilfreich. Denn das Wichtigste ist am Ende des Tages, dass wir alle sicher landen und unseren Spaß am Fliegen erhalten. ▽

Anzeige

**Performance Center** **HOTSPORT.de** **Frankfurt Ronneburg**

<p><b>REISEN</b> 20 WOCHE</p> <p>Namibia, Südafrika, Portugal, Südtirol, Anney, Ölü-Deniz, Tarifa...</p> <p>TINYURL.COM/ZGTV6QP</p>	<p><b>PREMIUM SCHULUNG</b></p> <p>Jeden Samstag Kurs für Beginner! Ronneburg (20 km östl. Frankfurt)</p> <p>TINYURL.COM/ZZZBWLH</p>	<p><b>E-MOTOR &amp; FORTBILDUNG</b></p> <p>Sicherheitstraining, Streckentraining, Technik Refresher Kurse, Motorkurse</p> <p>TINYURL.COM/ZTJGP93</p>
---	---	--

[www.hotspot.de](http://www.hotspot.de) • Tel. 06421/12345 • [info@hotspot.de](mailto:info@hotspot.de)

# Winden Markt

Die Marktübersicht der Winden von Herstellern, die in Serie produzieren, ist leider mehr als überschaubar. Hiermit verbunden ist ein hoher Preis für das fertige Produkt. Dies liegt an dem kleinen Markt, der jedem Hersteller nur ein sehr kleines Stück vom Kuchen übrig lässt.

Text: DHV Schleppfachmann Andreas Schöpke

**A**ndererseits auch an der fehlenden Bereitschaft der Schleppgemeinschaften, in neue, moderne und sicher regelnde Technik zu investieren. Als Antwort, warum keine neue Winde gekauft wird, bekommt man häufig: „Mir als Pilot ist es doch egal, wie ich hochkomme. Hauptsache ich komme hoch!“ Das mag für einen erfahrenen Windenflieger vielleicht ok sein, aber so mancher Einsteiger ist nach den ersten Schleppts an einer alten, trägen Verbrenner-Winde nie wieder ans Seil gegangen, obwohl das schönste Fluggebiet direkt im Flachland vor seiner Tür liegt. Dabei machen uns mittlerweile nicht nur moderne Gleitschirme, Drachen und Gurtzeuge das Fliegen sicherer und einfacher. Auch die Windentechnik hat riesige Schritte in die Zukunft gemacht.

Ein Beispiel: Es würde wohl niemand mit einem Golf 1 ohne Sicherheitsgurte und moderne Technik von Hamburg nach Bassano zum Fliegen fahren und dort sagen: „Ach, der Golf 1 fährt doch genauso wie mein neuer 5er BMW. Hauptsache, ich komme an, die Sicherheit ist mir egal...“

Windenschlepp kann für unseren wachsenden Sport die Zukunft im Flachland sein. Berge werden wohl keine mehr entstehen, auch wenn der Hebungsvorgang der Alpen noch nicht final abgeschlossen ist.... Aber im Flachland ist genügend Platz für viele weitere Schleppegelände. Schon die vorhandenen Schleppegelände könnten allein mit zuverlässiger, einfach zu bedienender Technik effizienter gestaltet und damit attraktiver betrieben werden.

Die Vision ist eine Winde, die quasi „von alleine schleppt“ - wo der Windenführer nur noch als Beobachter danebensteht und das System mit Daten füttert, wo auch der ungeübteste Windenführer bei allen Flugbedingungen die Piloten sicher und sanft in die Luft bringt. Ölwechsel und größere Wartungsarbeiten in der Werkstatt gehören der Vergangenheit an. Selbst Stufenschlepp funktioniert sicher mit einer eingebauten Automatik. Der Windenführer steht mit einer Fernbedienung und seinem kleinen Bedienpult am Startplatz

und führt die Starts aus Sicht des Startleiters durch. Er spürt den Wind und geht quasi gemeinsam mit dem Piloten in die Luft...

Diese Vision klingt wie ein Traum – aber es ist keiner! Das ist bereits jetzt Realität. Es gibt sie von einem renommierten Maschinenbaubetrieb mit Garantie, mit Service und umfangreicher Einweisung. Lediglich die Verkaufszahlen sind schwach. Warum?

Weil die rund 30.000 € als Investition für die nächsten 10-15 Jahre oder länger als zu hoch angesehen werden. Vergleicht man aber die Kosten, die bei einer Schleppgemeinschaft letztendlich den einzelnen Piloten pro Jahr belasten, mit denen des Fluggerätes, des Gurtzeugs, dem Urlaub in den Bergen usw., dann ist das Ganze eine eigentlich recht harmlose Rechnung für eine Schleppgemeinschaft.

Oder weil dieses System im letzten Detail doch nicht perfekt ist, der Wunsch nach einer Akkubetriebenen Winde sehr groß ist. Vielleicht zu groß? Wer möchte nicht ein E-Auto mit 1.000 km Reichweite und einer halben Stunde Ladezeit haben? Gibt es das? Leider nein, das gibt es nicht. Noch nicht, es ist schlicht und ergreifend zu teuer. Wenn die Autoindustrie mit Absatzahlen in den hunderttausenden es nicht schafft, wie soll es dann ein Windenhersteller schaffen, mit einem Absatz von vielleicht 20 Winden und einem Preis von 30.000 €?

Der Markt hält momentan für jeden Anspruch etwas bereit. Von der günstigen, sauber verarbeiteten und schön regelnden Abrollwinde aus Litauen, über die liebevoll gestalteten Verbrenner-Winden aus Deutschland bis zur Hightech Elektrowinde. Ich bin gespannt, was sich auf dem Markt in naher Zukunft tut und hoffe, dass unsere Hersteller durchhalten und mit neuen überzeugenden Konzepten kommen, die wir vielleicht in der Gemeinschaft finanzieren können.

Im DHV-Info 211 erscheint ein Interview mit Siegfried-W. Grunwald über seine Multiwinch. Die Multiwinch könnte noch dieses Jahr die Musterprüfung schaffen und dürfte ein sehr interessantes Modell in Bezug auf die Technik als auch die Finanzierung für Schleppgemeinschaften sein.

# übersicht 2018

## Felix Windenmanufaktur | Felixwinde

Felix Windenmanufaktur ist ein Projekt von Auto-Felix  
+49 162 236 79 68  
[www.gleitschirmschlepp-winde.de](http://www.gleitschirmschlepp-winde.de)  
[info@felix-windenmanufaktur.de](mailto:info@felix-windenmanufaktur.de)

Ferenc Jarnovics, Spitzname „Felix“, ist selbständiger Kfz-Meister und Kopf der Felix-Windenmanufaktur. Felix konstruiert, produziert & vertreibt Schleppwinden zum Drachen- und Gleitschirmfliegen. Er bietet Seilfallschirme, Schleppseile, Vorseile, Schnelltrennsysteme, Service, Ersatzteile und Reparaturen für Winden aller Hersteller an. Die Manufaktur befindet sich am Stadtrand von Dresden.

### Windenkonzept

Die Felix-Winde ist optisch ein absolutes Highlight. Die Verarbeitung ist detailverliebt mit schönen Applikationen aus Leder. Die Instrumentierung aus dem maritimen Bereich, lässt eine zuverlässige Funktion auch nach dem stärksten Regenschauer erwarten. Ergonomisch bleiben für den Windenführer keine Wünsche offen.

Intuitive Bedienung, eine super Zugkraftregelung, die jede kleine Turbulenz in das Handgelenk des Windenführers überträgt und ein Komfortsitz, verstellbar mit Sitzheizung und Massagefunktion, der auch an kalten Tagen für einen gut gelaunten Windenführer sorgt. Angetrieben wird die Felixwinde von einem 1.8l VW-Benzinmotor mit 75 PS. Die Geräuschkulisse ist durch eine Vollverkleidung des Motors für einen Verbrenner angenehm leise. Trotzdem lässt sie genug Frischluft zur Kühlung durch. Das Automatikgetriebe wird speziell für die Anwendung im Gleitschirm- und Drachenschlepp angepasst. Für eine konventionelle Schleppwinde befindet sich die Felixwinde mit 25.000 € eher im oberen Preissegment. Dafür bekommt der Benutzer eine echte Augenweide mit einem zuverlässigen Service.



© HARALD SIEBER

→ Die Verarbeitung ist detailverliebt mit schönen Applikationen aus Leder. Die Instrumentierung stammt aus dem maritimen Bereich.



### TECHNISCHE DATEN

Hersteller	Auto-Felix
Modell	Felix
DHV Musterprüfnummer	DHV 05-0031-11
GS / HG	Ja / Ja
Doppelsitzer	Ja
Stufenschlepp	Nein
Max. Schleppkraft	130 kg
Schleppseil Kapazität	Dyneema 1.500 m
Antriebsart	Ottomotor
	Generalüberholter 1.8 L 75 PS VW Motor mit Wasserkühlung
Preis	25.000 €
Lieferzeit	ca. 2 Monate

# Norddeutsche Gleitschirmschule GmbH | Molywinch 3

+49 160 80 18 173

[www.molywinch.de](http://www.molywinch.de)

[info@norddeutsche-gleitschirmschule.de](mailto:info@norddeutsche-gleitschirmschule.de)

Ideengeber war Bernd Lemme, der seit über zehn Jahren daran gearbeitet hat, eine wartungsarme, zuverlässige und leistungsfähige Elektrowinde zu entwickeln, mit der er sich per Knopfdruck selbstständig und sicher in die Luft schleppen wollte.

In Zusammenarbeit mit Udo Molitor von der Molitor Antriebstechnik GmbH aus Georgsmarienhütte, einem genialen Fachmann auf dem Gebiet der Steuerungs- und Motorregelungstechnik und dem Team der Norddeutschen Gleitschirmschule aus Waren (Müritz) entstand eine Maschine, die den Ansprüchen des modernen Windschlepps voll umfänglich gerecht wird.

## Windenkonzept

Die präzise, elektronische Zugkraftregelung ermöglicht komfortable, sichere Windschlepps mit mehr Ausklinkhöhe als bei herkömmlichen verbrennungsmotorgetriebenen Schleppwinden. Die Vorspannung lässt sich individuell ab 4 kg einstellen, was einen selbstbestimmten Start garantiert. Die perfekte Zugkraftregelung durch die Mikrocontroller-Steuerung regelt schon im Zugkraftbereich ab 25 kg, so dass Abfluggewichte von 45 bis 250 kg sanft und kontrolliert bis über die kritische Starthöhe hinausgeschleppt werden können.

Die Haltekraft von 2 kg im Leerlauf, ohne dass ausgekuppelt werden muss, lässt den Pilotinnen und Piloten ausreichend Zeit und Bewegungsspielraum beim Rückwärtsaufziehen und verhindert beim Stufenschlepp einen großen Seildurchhang oder Seilüberwürfe. Die Moly ist durchgängig aus hochwertigen, neuen Komponenten aus industrieller Serienfertigung hergestellt, die auch in zehn oder mehr Jahren noch nachgekauft werden können. Die Antriebe und die Steuerung sind wartungsfrei und es gibt nur wenige bewegte Teile, die gewartet werden müssen. Das Bedienkonzept und das moderne Bedienpult stellen sicher, dass es nicht mehr zu sogenannten Katapultstarts kommen kann. Wer als Windenführer die Moly bedienen durfte, wird sich wünschen, sie auf seinem Platz stehen zu haben. Sie ist an Einfachheit und Sicherheit in der Bedienung momentan nicht zu übertreffen. Als Windenführer wird man nicht durch Lärm und Abgase des Verbrenners belästigt. Wo wir auch schon bei dem einzigen Wehrmutstropfen sind: der Generator ist leider sehr groß und schwer und wird von vielen Vereinen als unmöglich bezeichnet: „Ich kaufe doch keine Elektrowinde und stelle einen Generator auf den Platz.“

Ja und Nein, denn es ist hier nicht das Ziel öko in die Luft zu kommen, es ist das Ziel sicher in die Luft zu kommen. Und dies geht am sichersten mit einer elektrisch angetriebenen und elektronisch geregelten Winde. Die Energie dafür muss irgendwo herkommen und der Bedarf ist leider so groß, dass dies in einem bezahlbaren Rahmen noch nicht möglich ist. Daher muss man momentan den Kompromiss eingehen, einen Stromanschluss auf den Platz zu legen oder den Generator in 50 m Entfernung gleichmäßig laufen zu lassen. Wenn die Akkus irgendwann bezahlbar und langlebiger sind, kann auch so ein Konzept mit Akkus ausgestattet werden. Nur befinden wir uns leider noch nicht in dieser Zeit.



← Das Bedienpult einfach und übersichtlich, mehr braucht es nicht.

# MOLYWINCH

→ Dank Elektro Motor entspannt Schleppen ohne Lärmemission für den Windenführer



## TECHNISCHE DATEN

Hersteller	Molitor Antriebstechnik GmbH
Modell	Molywinch 3
DHV Musterprüfnummer	DHV 05-0032-14
GS / HG	Ja / Ja
Doppelsitzer	Ja
Stufenschlepp	Ja
Max. Schleppkraft	130 kg
Schleppseil Kapazität	Dyneema 1.500 m
Antriebsart	elektrisch
Netzanschluss	max. 32 A CEE
Generator	min. 27 kW
Anschlusswert	16 A-25 A 230/400 V 50/60 Hz
Preis	ca. 24.000 Netto
Lieferzeit	ca. 3 Monate

## Auto Kirchner | Kirchner K6S

+49 3694 88300  
 www.autokirchner.de  
 autokirchner@gmx.de

Autokirchner ist eine Kfz-Werkstatt, die sich unter anderem mit der Konstruktion und dem Bau von Doppeltrommelwinden beschäftigt. Alle in der Firma sind begeisterte Flieger und stolz darauf, mit ihren selbst entwickelten und hergestellten Winden in die Luft zu kommen. Autokirchner sitzt in Thüringen. Sie liefern Winden in die ganze Welt, bis nach Thailand, Pakistan, Indien, Korea und Dubai, ebenso haben sie auch in Österreich, Schweden und den Niederlanden große Abnehmer.

### Windenkonzept

Die Kirchner K6S ist eine zuverlässige, stationäre, Verbrenner angetriebene Doppeltrommelwinde, die mit einem wassergekühlten VW-Motor mit 70 PS ausgestattet ist. Der Antrieb erfolgt dann weiter über ein komplett verändertes Automatikgetriebe auf ein zweites Getriebe, welches mit Druckluft geschaltet wird. Der Auszug der Trommel erfolgt im Leerlauf, über die die Winde auch zum Stufenschlepp verwendet werden kann, eine gut dosierte Seilzugsbremse verhindert das Überspringen der Seile. Die Bedienung der Winde ist sehr einfach und intuitiv.



↑ Bewährte Technik,  
 Doppeltrommel mit  
 gut dosierbarer Seil-  
 bremsen auch für  
 Stufenschlepp

### TECHNISCHE DATEN

Hersteller	Auto-Kirchner
Modell	K6S
DHV Musterprüfnummer	DHV 05-0030-11
GS / HG	Ja / Ja
Doppelsitzer	Ja
Stufenschlepp	Ja
Max. Schleppkraft	130 kg
Schleppseil Kapazität	Dyneema 2.000 m
Antriebsart	Ottomotor
	70 PS VW Wassergekühlt
Preis	ca. 16.900 € Netto
Lieferzeit	ca. 2 Monate



## ALFAcross\*115

einer der leistungsstärksten und  
 leichtesten Cross Retter am Markt!

LTF/EN 115 kg  
 115 kg 5,41 m/sek  
 Gewicht: 1,23 kg

**!! AKTION !!**  
**NEU für ALT**

ALFAcross\*115 € 725,00  
 Alter Retter minus € 100,00  
**DEIN PREIS € 625,00**

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

## Parawinch | G8

UAB "Alp servisas"  
 +370 650 92600  
 www.Parawinch.eu  
 info@parawinch.eu

Die Jungs von Parawinch begannen ihr Projekt 2007 im Flachland in Litauen, wo es keine Berge gibt und man nur durch Windschlepp in die Luft kommt. Seitdem sammeln sie jedes Jahr viel Erfahrung im Schleppbetrieb.

**Windenzkonzept** Die Parawinch G8 ist eine günstige Alternative zur stationären Schleppwinde, vorausgesetzt man hat genügend Platz, um mit der auf einem Fahrzeug montierten Abrollwinde seine Bahnen auf dem Schleppgelände zu ziehen.

Durch den automatischen elektrischen Seileinzug und einem Fallschirm, der einem Sprungfallschirm ähnelt, kann das Fahrzeug bereits direkt nach dem Klinken zur Startstelle umdrehen und das Seil einziehen, weil es dem Fahrzeug in der Luft hinterherfliegt.

An der Startstelle angekommen, bremst das Fahrzeug ab und dreht ein, das Vorseil mit Fallschirm fliegt dem nächsten Piloten quasi in die Hände. Dadurch sind bis zu 15 Starts die Stunde möglich, für eine Abrollwinde revolutionär. Die Bedienung der Winde gestaltet sich einfach und intuitiv, der Windenführer ist beim Start nahe am Piloten und kann so genau erkennen, wie viel Zug der Pilot benötigt, um den Schirm aufzuziehen und sanft abzuheben. Im Schlepp regelt die G8 sehr sanft und präzise.

Die G8 ist mit 7.260 € inkl. Steuer eine günstige, aber dennoch sehr moderne und sichere Alternative zu einer stationären Winde. Einziger Wehrmutstropfen, der Platz muss eben und gut befestigt sein, um mit dem Schleppfahrzeug hin und her zu fahren. Bei den benötigten Geschwindigkeiten des Fahrzeuges um die 50 km/h schüttelt es den Windenführer sonst vom Fahrzeug wie einen Rodeo Reiter von einem aufbäumenden Pferd.



← Bereits in der zweiten Generation, mit stärkerem Seileinzug für mehr Schleppfrequenz und noch sauberer Verarbeitung durch präzise CNC Frästechnik.

TECHNISCHE DATEN	
Hersteller	Alp Servisas
Modell	Parawinch G8
DHV Musterprüfnummer	Musterprüfung beantragt/vorrausichtlich Frühjahr 2018
GS / HG	Ja / Ja
Doppelsitzer	Ja
Stufenschlepp	Nein
Transportgröße	55x48x33 cm
Größe Einsatzbereit	108x48x33 cm
Gewicht	53 kg
Befestigungsart	Anhängerkupplung oder Ladefläche zb. vom Pickup
Max. Schleppkraft	130 kg
Seileinzug Motor	1.500 W
Einziegeschwindigkeit	~800 m/min.
Seileinzug Endschalter	Ja
Schleppseil Kapazität auf der Trommel	Dyneema 2,6 mm 1.600 m
Preis	7.260 € inkl. Steuer
Lieferzeit	auf Nachfrage



Im DHV-Info 211 erscheint ein Interview mit Siegrid-W. Grunwald über seine Multiwinch. Die Multiwinch könnte noch dieses Jahr die Musterprüfung schaffen und dürfte ein sehr interessantes Modell in Bezug auf Technik als auch Finanzierung für Schleppgemeinschaften sein.



# GOLDEN 5

Dein zuverlässiger Partner in jeder Situation



GLIDER REPAIR FREE OF CHARGE

Standard colour combinations



[www.supair-gradient.de](http://www.supair-gradient.de)

[www.gradient.cz](http://www.gradient.cz)

## Saisonstart mit neuer Winde

In den vergangenen 14 Jahren brachte eine Kirchner-Winde die Thalmässinger Drachen- und Gleitschirmpiloten in die Luft. Diese Winde musste allerdings einige Male in die Werkstatt gebracht oder in Eigenleistung repariert werden. Ein Austausch des defekten Getriebes, ein Umbau der Bremsen, die Beschaffung neuer Seiltrommeln, ... kleinere und größere Reparaturen waren immer wieder notwendig, um den Schleppbetrieb während der Flugsaison sicherzustellen.



Doch diese Arbeitseinsätze an der Winde waren für unseren kleinen Verein eine Herausforderung. Der Gedanke, eine andere Winde anzuschaffen, lag nahe. Die Vereinsmitglieder stimmten 2013 mehrheitlich auf der Hauptversammlung für eine Beitragserhöhung, um eine neue Winde zu finanzieren.

In den folgenden Jahren begutachteten wir Winden mehrerer Hersteller, z.B. die Molywinch. Auf Einladung der Nordbayerischen Drachensflieger konnten wir im Juli 2017 am Test der Felix-Winde in Siegritz teilnehmen, deren Konzept am besten überzeugte. Im September entschieden sich die

Vereinsmitglieder für den Kauf dieser Winde; bei der Bestellung sagte Felix die Lieferung an Ostern 2018 zu. Dass die alte Kirchner-Winde pünktlich zum Saisonende Anfang November mit Getriebeschaden den Dienst verweigerte, konnten die Vereinspiloten somit gelassen sehen.

Am Karfreitag, dem 30. März 2018, wollen wir bei hoffentlich schönem Wetter die neue Winde in unserem Fluggelände in Betrieb nehmen und während des Osterwochenendes ausgiebig testen, wie wir beim Schleppen mit der Neuerung die Frühjahrsthermik nutzen können. Der Hersteller, „Felix“ Ferenc Jarnovics, wird dabei vor Ort sein. Gastpiloten sind herzlich eingeladen bei der Saisonöffnung mitzufliegen.

Gabi Lechner

[www.flugsport-thalmaessing.de](http://www.flugsport-thalmaessing.de)



Silent Wings

## Auf 4.100 m mit Blick zum Alpenhauptkamm

Zur Jahresabschlussfeier trafen sich die Vereinsmitglieder „Beim Christian“ in Massing. Es ist bereits Tradition, dass der XC Sieger des Jahres gefeiert wird. „Ja, das war ein schöner Flug mit 6:42 h“. Mit einem Lächeln auf den Lippen erzählte Markus Fuchs von seinem Flug, nachdem er den begehrten Wanderpokal von Emil Gmeiner, dem Vereinsvorstand, überreicht bekommen hatte.

Auf dem zweiten Platz im vereinsinternen Wettbewerb, dem XC Contest, bei dem die besten drei Flüge im Jahr gewertet werden, kam Friedrich Wuitz aus Burghausen, auf dem dritten Platz landete Birgit Schwab, ebenfalls aus Burghausen. Neben der Siegerehrung bekam der Verein einen hohen Besuch von St. Nikolaus. Er hatte viel zu berichten, einige Seiten lang erzählte er über Ausflüge und Ereignisse im Vereinsleben. Mit weihnachtlichen Gedichten klang der Abend gemütlich aus.

Christina Niederreiter

[silent-wings.eu](http://silent-wings.eu)

**Harzer Gleitschirm- und Motorschirmschule**

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

Motorschirmausbildung seit 1994

**Fliegen ist geil!**

[www.paracenter.com](http://www.paracenter.com)

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

Windenprofi seit 1990

performance Center  
DHV-zertifiziertes Training



**ANZEIGEN  
HOTLINE**

Gerhard Peter  
+49-173-2866494  
[anzeigen@dhv.de](mailto:anzeigen@dhv.de)



1. Parafly-Club Schwaben

**Jahresausklang 2017**

Anfang Dezember freuen sich die Mitglieder des 1. Parafly-Club Schwaben stets auf die ebenso gesellige wie informative Vereins-Weihnachtsfeier zum Jahresausklang. Wie im vergangenen Jahr fand das Fest am neuen Vereinssitz Gomaringen statt, wo der 1. PCS im stimmungsvollen Schloss feierte. Man ließ unter anderem gemeinsame Ausfahrten Revue passieren und begann damit, das Fliegerjahr 2018 zu planen. Die perfekte Basis hierfür bot wie immer das druckfrische Jahresprogramm 2018 mit 40 Touren, darunter viele Klassiker, aber auch Neuheiten wie Rumänien oder Australien.

Das leckere und reichliche Büffet bot eine gute Grundlage für die folgenden Programmpunkte des Abends. Der Nikolaus hatte sich extra einen Abend frei genommen und rockte die Feier: Er verteilte praktische Multifunktions-Schlauchtücher und stellte „strippend“ die neue mehrteilige PCS-Kleidungskollektion vor. Außerdem stand die Siegerehrung des PCS-Streckencups auf dem Programm. Umrahmt von in einem Vortrag zu allgemeinen XC-Tendenzen in 2017 sowie zu besonderen Streckenflügen von PCS-Piloten wurden die Gewinner des vereinsinternen Streckencups bekannt gegeben. Den ersten Platz belegte Ferdinand Vogel, Platz 2 Jörg Thierfelder und Platz 3 Ewa Korneluk-Guzy. Nach einem herzlichen Dankeschön an das aktuelle Vorstandsteam wurde der ehemalige 1. Vorstand Andreas Baisch, der sich 2017 nach rund 10 Jahren Engagement im Vereinsvorstand aus dem Vorstandsteam verabschiedet hatte, für seinen wertvollen Einsatz geehrt. Zur Steigerung der Vorfreude auf das nächste Wiedersehen auf der Thermik-Messe 2018 konnten die Feiernden außerdem den neu gestalteten PCS-Messestand bewundern, für den die Mitglieder im Rahmen eines Fotowettbewerbes ihre schönsten Fotos zu verschiedenen Themenfeldern, u. a. „Beginner“, „Experten“ und „Familie“, einreichen konnten. Ein herzliches Dankeschön für die super Vorbereitung durch den Vorstand und an die vielen engagierten Helferinnen und Helfer, durch deren Einsatz die Weihnachtsfeier 2017 ein rundum gelungenes, schönes Fest werden konnte.

Ingrid Hoffmann  
www.1pcs.de



GSV-Heuberg-Baar

**Testival Winch&Fly**

Nach dem Motto „Aller guten Dinge sind drei“ veranstaltet der GSV-Heuberg-Baar dieses Jahr sein 3. Testival Winch&Fly 2018. Namhafte Aussteller werden wieder mit dabei sein und es stößt auch heuer wieder auf Interesse der beflügelnden Industrie. Letztes Jahr wurden wir durch unsere Fliegerfreunde mit ihrer Doppeltrommelwinde unterstützt und konnten somit mit 4 Seilen den Schleppbetrieb durchführen. Schauen wir mal, ob wir das dieses Jahr noch toppen können. Der GSV freut sich, die Flieger-szene am Trauf der Schwäbischen Alb begrüßen zu dürfen.

Mark Weiss  
www.gsv-heuberg-baar.de

Anzeigen

**FlyTeneriffa**  
by Darina and Andy

**Gleitschirmsafaris & Motorschirmfliegen lernen auf Teneriffa**

ganzjährig - individuell - kompetent

B-Schein-Flüge	Fortbildung
Funkbetreuung	Thermikflüge
Soaringflüge	Streckenfliegen
Groundhandling	Videoanalysen

[www.FlyTeneriffa.de](http://www.FlyTeneriffa.de)

**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](http://www.gleitschirmservice-roth.de)



Vorstandstrio vlnr: Andreas Sibbing, Luca Veltmann, Werner Ostendorf

MünstAIRland

## Spannendes Jahr bei den Gleitschirmfliegern

Bei der Jahreshauptversammlung der Gleitschirmflieger des MünstAIRland konnte man auf ein spannendes Jahr zurückblicken: Neben einer neuen Elektrowinde gab es sportliche Erfolge von Markus Kaup und Luca Veltmann. Außerdem wurde Luca Veltmann neu in den Vorstand gewählt. Im Frühjahr wurde eine neue Elektrowinde für den Schleppbetrieb auf dem Vereinsgelände in Coesfeld-Gaupel angeschafft. Über diese zukunftsweisende, umweltfreundliche und stabile Technik freuen sich nicht nur die Windenfahrer, die nicht mehr neben einem Dieselmotor sitzen müssen. Auch die Piloten profitieren auf Grund der feinen Regelung von einem sehr gleichmäßigen Zug während des Schleppvorgangs. Insgesamt konnten mit knapp 1.200 Schlepps an 51 Flugtagen die meisten Flüge in den letzten 5 Jahren durchgeführt werden. Erfolgreich hat Markus Kaup aus Münster Anfang August beim internationalen Wettbewerb der German Flatlands in Altes Lager Jüteborg in der Nähe von Berlin teilgenommen. Wegen Wetterpech konnte nur ein Task geflogen werden. Der MünstAIRländer Pilot erreichte das 53 km entfernte Ziel in seiner Klasse als erstes und konnte damit die Standardklasse für sich entscheiden.

Den regionalen Varus-Cup konnte der Münsteraner Luca Veltmann als erster MünstAIRländer Gleitschirmflieger mit seinen Streckenflügen von bis zu 146 km gewinnen. Es haben in der vergangenen Saison 114 Piloten teilgenommen. Der weiteste Flug von Luca Veltmann am 21.05.2017 bis fast nach Bremen legte den Grundstein für die erfolgreiche Saison und brachte ihm mit einer Strecke von 146 km gleichzeitig den neuen Vereinsrekord ein. Der erfahrene Pilot schwärmt heute noch davon, wie er auf diesem Flug insgesamt 24 Segelfliegern begegnet und mit etlichen von ihnen zusammen im selben Aufwind gekreist ist. Außerdem kam er in der Nähe von Ibbenbüren in den seltenen Genuss gemeinsam mit Störchen zu fliegen. Gekrönt wurde der Flug mit dem Blick auf die Nordsee, die am Horizont deutlich zu sehen war.

Vereinskollege Christian Vogel, ebenfalls Münsteraner, konnte dann im August mit seinem bislang ersten 100er punkten, der ihn in 4 h ebenfalls gen Norden bis nach Sögel führte. Die Flüge zeigen, dass ambitionierte Hobby-Gleitschirmflieger nicht nur in den Alpen, sondern auch im norddeutschen Flachland tolle Streckenflüge genießen können.

Kati Berger  
www.muenstairland.de



Die Pokalgewinner von links: Sven Beutinger, Beate Bauer, Michael Gröner, Jörg Mayer, Wolfgang Sauter, Martin Hauser und Marko Batic

HGC Einkorn

## Vereinsmeisterschaft 2017 der Haller Drachenflieger

Seit nun bereits fast 4 Jahrzehnten ermitteln die Drachenpiloten/innen des Schwäbisch Haller Vereins HGC Einkorn ihren Vereinsmeister einmal im Jahr durch ein Zeit-Zielfliegen an ihrem Hausberg. Im November war es wieder soweit und 15 Piloten/innen flogen um die Pokale vom Einkorn. Sie mussten versuchen, möglichst lange in der Luft zu bleiben und anschließend nahe am ausgelegten Landepunkt stehend zu landen. Bei schwierigen Windverhältnissen gelang das an diesem Tag nicht jedem und mancher Pilot, der Punktabzüge hinnehmen musste, hoffte auf einen zweiten Durchgang am Nachmittag. So auch Vereinsvorstand und Vorvorjahressieger Sven Beutinger, der nur einen Meter vom Zielpunkt entfernt gelandet war, allerdings auf den Rädern. Die beiden sehr motivierten Senioren im Feld konnten zwar noch ein zweites Mal starten, alle folgenden Piloten warteten jedoch vergeblich auf den passenden Wind. Ein Novum war die Teilnahme von gleich vier Piloten des Vereins aus Spaichingen. Letztendlich reichten Flugzeit und Landepunkte für Sven Beutinger aus Mainhardt doch aus, um den Vereinsmeistertitel zu holen vor Michael Gröner aus Lauterstein. Dritter wurde Martin Hauser von den Spaichinger Drachenfliegern. Den vierten Platz belegte die beste Dame Beate Bauer aus Obersonthem vor Jörg Mayer aus Löchgau. Den Pokal des besten Seniors holte sich Marko Batic aus Ludwigsburg. Bester Newcomer wurde Wolfgang Sauter von den Spaichingern.

Christoph Wankmüller  
www.hgc-einkorn.de

DFC-Ingolstadt

## Die letzte Ostbayerncup Feier?

Im November hat der DFCI vorerst zum letzten Mal die OBC Feier veranstaltet. Und diesmal hatten 80 Fliegerinnen und Flieger den Weg nach Denkendorf bei Ingolstadt gefunden, um dort gemeinsam die besten Streckenflieger aus der Region Ostbayern zu feiern. Nachdem im Vorjahr nur 25 Piloten kamen, war ich mehr als überrascht, als der Saal dann bis auf den letzten Platz gefüllt war. Nach dem Essen gab es die obligatorische Siegerehrung, 18 Pokale wurden in den verschiedenen Sportklassen überreicht. Die Zahl der Teilnehmer am OBC steigt dank der Einsteigerklasse kontinuierlich an und auch die geflogenen Kilometer haben 2017 (+ 10%) zugenommen. Streckenfliegen liegt voll im Trend und hoffentlich gibt es bald wieder eine OBC Feier!

Nach der Siegerehrung kam Kabarettist Michael Mathis mit einem musikalisch-medizinischen Ausflug in die Niederungen der Dialekte Ostbayerns.

Das Resümee: Eine gelungene Veranstaltung, eine unterhaltsame Siegerehrung und viele Gespräche bis weit nach Mitternacht. Mal schauen, wann es eine Fortsetzung gibt! Vielen Dank an die zahlreichen Besucher und Peter Hilger für seine Unterstützung.



Günther Lechermann  
www.dfci.de

Drachenfliegerclub Hohenneuffen

## Vorweihnachtsfeier

Zum vorweihnachtlichen Feiern trafen sich die Drachen- und Gleitschirmflieger des DC Hohenneuffen im Freilichtmuseum Beuren, den Startplatz im Blick und die Landeplätze im Gleitwinkelbereich. Das muss einfach sein, auch im garstigen November. Damit trübe Stimmung gar keine Chance hatte an diesem Abend, dafür sorgten dann die Amuse geules der Wirtsleute des Landhauses Engelberg und der Apéro, mit dem die Mitglieder empfangen wurden. 80 und mehr wurden im Laufe des Abends gezählt, wobei die Drachenflieger vor allem am fortgeschrittenen Alter und der entsprechenden Graufärbung des Haupthaars zu erkennen waren. Rostbraten vom Albrind und andere Köstlichkeiten der regionalen Slowfood-Küche bildeten die



Die hochzufriedenen Vorsitzenden Rolf Steinmeier (links) und Martin Heber

Grundlage für einen fröhlichen Abend zum Ende einer unfallfreien Saison. Die nächste wurde an den Tischen bereits geplant. Während die Gleitschirmpiloten eifrig Informationen über Winterfluggebiete austauschten, drehte sich bei den übriggebliebenen Drachenfliegern alles um die aktuellen Trikes mit Elektro-Antrieb. Je später der Abend, desto tiefer wurde gekramt in der Historienkiste des Clubs. Gefragt waren da vor allem die Überlebenden der Gründergeneration, die sich im Flugbetrieb unterm Jahr kaum noch sehen lassen. Nachdem auch der Letzte zufrieden den Nachhauseweg angetreten hatte, vergaß der Festorganisator Pit Deffner nicht, schon fürs nächste Jahr zu buchen. Wie beim Fliegen: Der frühe Vogel fängt den Wurm.

Dieter Rebstock  
www.dc-hohenneuffen.de



Paraotic

## Streckenflugmeisterschaft und Weihnachtsfeier 2017

Im Dezember 2017 trafen sich die Paraoten in Konstanz zu ihrer all-jährlichen Weihnachtsfeier. Auch dieses Jahr wurde die Feier zum Anlass genommen, die Paraotic Streckenflugmeisterschaft, die analog des DHV-XC offiziell bereits am 15.09.2017 endete, abzuschließen und den begehrten handgefertigten Streckenflugpokal zu übergeben. Die club-interne Meisterschaft wurde erst im Jahr 2015 eingeführt und so hat der Pokal in diesem Jahr erstmals den Besitzer gewechselt. Nachdem in den ersten beiden Jahren immer Carsten Werner den Flügel vorne hatte, konnte dieses Jahr erstmals Fabian Herkommer die Meisterschaft für sich entscheiden und Martin Waldmann sowie Ralph-Micha Dietz auf die Plätze zwei und drei verweisen. Neben dem neuen Wanderpokalinhaber konnten sich aber auch alle anderen Teilnehmer über tolle Preise der Gleitschirmfirmen Skywalk und Swing sowie der Flugschule Chiemsee freuen. Bei einer Diashow sowie „Fliegergarn“ vergangener Großtaten ließen die Paraoten den Abend gemütlich ausklingen, immer im Wissen, dass die Streckenflugsaison 2018 bereits begonnen hat.

Fabian Herkommer  
www.paraotic.com

Anzeigen



Drachen- und Gleitschirmfliegerfreunde Rhein-Mosel-Lahn

## Vereinsmeister 2017

Im Dezember 2017 wurden im Rahmen der Weihnachtsfeier der Drachen- und Gleitschirmfliegerfreunde Rhein Mosel Lahn unsere Vereinsmeister gekürt. Sieger wurde mit 2.537 Punkten Jürgen Gasda, Vizemeister wurde Kai Wissel mit 1.984 Punkten und Dritter wurde Ralf Böhm mit 1.893 Punkten. Gewertet wurde der jeweils längste und weiteste eingereichte Flug aus einem unserer eigenen und aus einem fremden Fluggebiet. Insgesamt 700 Sonderpunkte konnte man sich alleine mit Hike & Fly Aktivitäten in unseren sieben vereinseigenen Fluggebieten sichern. Die Entscheidung auf den Rängen fiel am vorletzten Tag der Wertung, als sich Ralf Böhm mit einem beherzten Flug zwischen zwei Schneeschauern noch auf den dritten Rang schob. Die Weihnachtsfeier, bei der rund 80 Mitglieder teilnahmen, wurde mit interessanten Vorträgen und einem vorzüglichen Buffet bereichert.

Uwe Lochmann  
www.thermik4u.de



**WARUM MIT AUFWIND?**

- **Ohne Leistungsdruck:** Individuelle Betreuung und Dein optimales Trainingsprogramm
- **Spezielle Vereins- und Gruppenangebote:** Gemeinsam trainieren
- **Fliegen mit Freunden:** Unsere Leidenschaft teilen – mit Mehrwert!
- **30 Jahre Aufwind:** Wir wissen ganz genau was wir tun!

**WARUM AM IDROSSEE?**

- **Kein Anstellen an der Bahn:** Schneller Autosshuttle am Berg
- **Groundhandlingparadies:** Perfekter laminarer Wind zum Trainieren sind Dein Zusatznutzen
- **Große Landwiese:** Easy und unkompliziert einlanden
- **Microklima=wettersicher:** Wir fliegen fast immer!



8972 Ramsau am Dachstein, Austria, +43(0)3687/81880  
**ALLE TERMINE ONLINE: [www.aufwind.at](http://www.aufwind.at)**

# 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

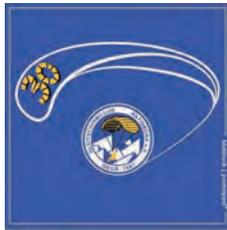
**P.S. Wir nehmen auch  
Schirme in Zahlung!**



GSC-Ratisbona

## 30-jähriges Vereinsjubiläum

Mit 13 Mitgliedern startete der GSC Ratisbona im Jahr 1987. Heute sind es über 100 Mitglieder und der Enthusiasmus für den Sport ist mindestens genauso groß wie damals. Die Vereinsmitglieder sind recht umtriebig, spontan und gesellig, wie der Rückblick auf die Saison 2017 zeigt.



### Fliegen vom Nordkap bis zum Kap der Guten Hoffnung

In der Summe wurden 2017 699 Flüge mit insgesamt 634 Flugstunden eingereicht. Daraus ergaben sich gut 9.000 XC-Kilometer bzw. 15.000 XC-Punkte. Umgerechnet absolvierte jeder Pilot im Durchschnitt 24 Flüge mit knapp einer Stunde. Darunter 11 Flüge über 100 Kilometer. Geflogen wurde von Norwegen bis Südafrika, sogar auf Jamaika und in Argentinien, auch gerne in Bassano und oft im Stubai. Vor allem in Ostbayern, wo die besten Flüge vom Hausstein gelangen. Der GSC Ratisbona erreicht 2017 Platz 13 in der Bundesliga und mit 1413 Punkten Platz 7 im Ostbayerncup. Stefan Weber holte sich mit 621 Punkten auch dieses Jahr wieder den Titel als Streckenflugvereinsmeister. In der deutschen Gleitschirmwertung kam er auf einen sehr respektablen Platz 38. Die Vereinsmeisterschaft fand vom 26. bis 28. Mai 2017 in Greifenburg statt. Sie hätte spannender nicht sein können! Am Ende lag Christoph Gärditz mit 3 Kilometern bzw. 6 Punkten vor Peter Hoppe. Beide mit Flugzeiten von über 6 Stunden und FAI-Dreiecken von 132 bzw. 129 km. Hermann Klarl kam mit 102 XC-Kilometern auf Platz 3 und knackte dabei zum ersten Mal die 100 km Marke. Christian Graß flog mit ganz eigenwilliger, doch erfolgreicher Routenwahl 114 XC Kilometer und landete auf Platz 4. Sigi Schieß flog ebenfalls über 6 Stunden und kam mit 91 XC Kilometern auf Rang 5. Herzlichen Glückwunsch!

### Airtime – Von sportlich bis genussreich

Das Gesamtbild zeigt, dass beim GSC großartige Piloten fliegen, ihr Wissen gerne weiter geben und im Verein auch die Genussflieger ihren Platz haben. Nicht nur höher, länger und weiter zählt, sondern auch die Freude an Landschaft, Natur und sanftes Thermikfliegen oder Soaren. Beliebter Treffpunkt: Der Fliegerstammtisch jeden zweiten Freitag im Monat.

Antonia Keinberger  
www.gsc-ratisbona.de

DHV-Info 208, S. 73

## Antwort auf Leserbrief von Volker Kuth

Lieber Volker Kuth,

falsch, ganz falsch sind Deine Schlussfolgerungen bezüglich der Gästeregelung am Kandel. Ein kurzes Anklicken der Gästeregelung auf der Homepage des DGFC-Südschwarzwald hätte genügt, zu sehen, dass wir das DHV Leitbild ernst nehmen. Du musst dich am Kandel nicht einschleimen, um einen „Paten“ zu finden. Es genügt, ein anwesendes Vereinsmitglied anzusprechen, das dann als Pate fungiert und Dich einweist. Da eigentlich immer Vereinsmitglieder vor Ort sind (wenn nicht, ist etwas bezüglich der Flugbedingungen „faul“), wird sich auch immer ein Pate finden, so dass mindestens 95% aller Gäste mit B-Schein (und nicht nur DHV-Mitglieder wie Du) bei uns fliegen können und dürfen.

Die Patenregelung ist unkompliziert, der Gastpilot/in wird kurz und umfassend über problematische Aspekte informiert, als da wären: Toplandeverbot hinter dem Startplatz und neben der Kandelpyramide (Naturschutz), Überflugverbot der Falkenschutzzone (wenn aktiv), Beachtung von Drachen beim Landeanflug auf dem gemeinsamen Landeplatz (und ggf. Ausweichmöglichkeiten), falsches Parken auf landwirtschaftlichen Wegen, usw. ...um nur einige wenige zu nennen. Ganz nebenbei ist der Kandel kein §25 LuftVG Gelände, welches vom DHV zugelassen wurde, sondern ein Flugplatz nach §6 LuftVG, welcher vom Regierungspräsidium zugelassen wurde. Auch aus diesem Grund gelten besondere Anforderungen, wie z.B. der Eintrag in eine Startliste.

Die Schaffung und der Erhalt von Fluggebieten ist in den meisten Fällen fragiler als man glaubt und Piloten, die sich nicht an die Regeln halten, gefährden den Bestand. Leider sind es meistens Gäste, die sich nicht um Regeln kümmern und der Verein hat dann alle Mühe, eine Situation wieder zu bereinigen, um das Fluggebiet zu retten (siehe als Beispiel auch DHV-Info 208, S.74, GS kontra Kleingärtner). Aus o.g. Gründen erlauben wir uns auch, gegenüber Gästen, die unsere Regeln grob verletzen, ein Flugverbot auszusprechen, was dazu führt, dass nicht 100% aller Gäste am Kandel fliegen dürfen.

Mit Fliegergrüßen

Wolf-Rainer Windisch

(im Namen des Vorstands des DGFC-Südschwarzwald)

# Redaktionsschluss

Info 211 | 2. März 2018

Info 212 | 2. Mai 2018



Nach zweistündigem Vortrag rundum begeistert: die 40 Teilnehmer des Infoabends zum Thema „Flugunfall Gleitschirm“ in der Feuerwache Baden-Baden.

Gleitschirmverein Baden

## Fit für den Fall der Fälle

Feuerwehren sind da, wenn es für Gleitschirmflieger ums Ganze geht. Damit Piloten und Retter sich gegenseitig besser kennen- und verstehen lernen, hat der Gleitschirmverein Baden zusammen mit der Berufsfeuerwehr Baden-Baden einen Infoabend zum Thema „Flugunfall Gleitschirm“ veranstaltet. Vierzig Pilotinnen und Piloten kamen im November 2017 in die Feuerwache Baden-Baden, um sich für den Fall der Fälle fit zu machen. Der Leiter der Feuerwehr Baden-Baden, Martin Buschert, gab wertvolle Tipps für verunfallte Piloten und an der Rettung Beteiligte. „Für denjenigen, der bei der Feuerwehr anruft, gibt es vier Kernfragen zu beantworten,“ erklärte Martin Buschert: „Was ist passiert? Wie ist der Zustand des Verunglückten? Wo ist es passiert? Wer ruft an?“ Wichtig, so Buschert ist es, sich vom Ansprechpartner bei der Feuerwehr im Dialog führen zu lassen und auf keinen Fall das Gespräch frühzeitig zu beenden, auch wenn der Anrufende den Eindruck hat, alles sei gesagt und er müsse dem Verunfallten wieder zur Hilfe eilen. Die Feuerwehr brauche jede Information im Vorfeld der Rettungsmaßnahmen, die dazu beitragen, den Einsatzort lokalisieren zu können. Um die Rettung zu optimieren, sei es von Vorteil, wenn am Unfallort bis zum Eintreffen der Rettungskräfte ein zentraler Ansprechpartner per Telefon oder Funk sich für Rückrufe und Rückfragen der Feuerwehr bereithält. An in Bäumen hängende Piloten richtete Buschert die Botschaft: Oben bleiben, im Gurtzeug bleiben, mit Bandschlinge am Baum sichern und falls möglich umgehend 112 anzurufen. Sehr hilfreich seien laut Martin Buschert auch Lotsen, die etwa an der Talstation der Bergbahn oder auf den Zufahrtswegen zum Unfallort Feuerwehr, Rettungskräften und Polizei den Weg anzeigen. Organisiert wurde der Infoabend von GSV-Mitglied und Feuerwehrausbilder Klaus Schmidt.

Ralf Baumann  
www.schwarzwaldgeier.de



Harzer Drachen- und Gleitschirm-Verein Goslar

## Meister der Dreiecke – Reinhard May gewinnt die Offene Klasse des Harzcup 2017

125 km, 110 km und 69 km FAI-Dreiecke und das im Flachland, reichten Reinhard May für den Sieg in der Offenen Klasse. Das Ergebnis des Verfolger Holger Braun kann sich mit 220 km, 192 km und 191 km freie Strecke auch sehen lassen. Den dritten Rang sicherte sich Florian Sieland.

Um in der Standard-Klasse zu siegen, flog Stefan Tauber auch 100 km. Ihm folgten Jens Hackenberg und Andreas Engelhard. Bis jetzt tauchte noch kein Name des Ausrichtervereins HDGV Goslar auf, aber die Harzer Damen retteten die Vereinschre. Sabine Kleemann und Rita Tolksdorf aus dem Verein flogen auf die Plätze eins und zwei der Damenwertung. Den dritten Platz sicherte sich Frauke Ochs aus dem Verein Südheide. Insgesamt erflogen alle Teilnehmer 7.568 km. Wir danken unseren Sponsoren AirCross, Harzer Gleitschirmschule und Kontest. Der HDGV wünscht allen Piloten eine erfolgreiche Saison 2018 und allzeit gute Landung.

PS: Noch eine Anmerkung in eigener Sache. Unser Hauptorganisator des Harzcup Utz Rüscher, der sich seit 11 Jahren erfolgreich um den Wettbewerb kümmert, sucht noch weitere Mitstreiter. Es wäre schön, wenn die doch recht aufwändige Arbeit auf mehreren Schultern verteilt werden könnte.

Frank Lange  
www.hdgV.de

**Reparaturservice für:**

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



**DELTA FLY**  
by Hans Madreiter

Max-Planck-Str. 15 • 72639 Neuffen  
+ 49 7025 8708037  
deltafly@t-online.de  
[www.deltafly.de](http://www.deltafly.de)



**Cabo de Gata -Andalusien**  
Cortijo El Campillo CaboActivo

Flugferien mit Stil

Elcampillo.info CaboActivo.com Tel. 34 950 525779

Gleitschirm Club Wiesental

## 25 Jahre Jubiläum - ein Grund zu feiern

Mitten im Hochschwarzwald, umgeben von Feldberg und Belchen, liegt das Wiesental. Hier wurde vor 25 Jahren, am 7. Dezember 1992, der Gleitschirmclub Wiesental von 12 begeisterten Gleitschirmfliegern gegründet. Das 25-jährige Jubiläum nahmen die Mitglieder zum Anlass, um bei Schneefall und winterlichen Temperaturen mit Glühwein auf die gelungene Gründung anzustoßen.

Seit der Vereinsgründung hat sich Einiges getan. In den ersten Jahren konnte sich der Club erfolgreich das Vertrauen der Gemeinde für den neuen Flugsport erarbeiten, denn zu Beginn gab es recht viele Auflagen. Der Flugbetrieb war in der Zeit vom Viehauftrieb im Mai bis zum Vieh-abtrieb im Oktober nicht gestattet, gestartet werden durfte nicht vor 10:00 Uhr und die Anzahl möglicher Starts war auf maximal 20 täglich begrenzt. Die Mitgliederzahl war deswegen auch begrenzt, nämlich auf maximal 25 Mitglieder. Mittlerweile zählt der Verein 80 Mitglieder,



wovon das älteste Mitglied Karl Stoll mit 87 Jahren immer noch aktiv dem Flugsport frönt und sich seit Jahren in der Vorstandschaft engagiert

Mit viel Ausdauer, Überzeugungsarbeit und umsichtigem Verhalten konnte über die Jahre eine vertrauensvolle Basis zwischen dem Gleitschirmclub, dem Gemeinderat, den Landwirten, dem Naturschutzbeauftragten und den Jagdpächtern geschaffen werden. Die Akzeptanz für den Gleitschirmclub konnte gesteigert werden. Mittlerweile

hat sich der Verein fest etabliert und der Gleitschirmsport als sogenannte „sanfte“ Sportart ist Teil der touristischen Attraktivität der Urlaubsregion Fröhnd-Wiesental.

Dem Gleitschirmclub Wiesental ist es ein großes Anliegen, das Vereinsgelände im Einklang mit der Natur zu nutzen und etwa Schonzeiten für brütende Falken oder auch Naturschutzbereiche streng zu berücksichtigen. Im Fall von Problemen sind Ansprechpartner des Clubs rasch zur Stelle.

Ein Meilenstein der Vereinsgeschichte war die von der Gemeinde Fröhnd im Jahr 2005 erteilte Fahrgenehmigung für ein Vereinsfahrzeug zum Pilotentransport an die Startplätze. Seitdem organisieren die Vereinsmitglieder an den Wochenenden von April bis Oktober Auffahrten zu den Startplätzen. Der Clubbus-Shuttle wird auch gerne von Gastpiloten und Wanderern genutzt.

Seitdem der Gleitschirmclub Wiesental im Jahr 1993 seine erste Vereinsmeisterschaft, den „Wiesental Cup“ veranstaltet hat, ist dies am Vatertag ein fester Bestandteil im Veranstaltungskalender der Gemeinde Fröhnd. Ganz aktuell hat der ehemalige Vereinsvorsitzende Peter Siebert dieses Jahr die Führung im deutschen Streckenflugwettbewerb in der Kategorie offene Distanz erlangt. Bei einem 9,5 Stunden-Flug in Quixadá legte er 382 Kilometer zurück. Damit stellte er auch einen neuen Vereinsrekord auf.

Isabell Bickel

[www.gleitschirmclub-wiesental.de](http://www.gleitschirmclub-wiesental.de)

# Gleitschirmreisen

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

**BLUE SKY**  **FLIEGEN MIT FREUNDEN**

[www.bluesky.at](http://www.bluesky.at) · Tel. +43 4842 5176

## PARAGLIDING & ADVENTURE

**FLY ZONE**

[www.paragliding-adventure.com](http://www.paragliding-adventure.com)

**SLOVENIA**

**PARATAXI +386-41-810999**  
**Bed & Breakfast +386-31-212286**  
Čiginj 57g, 5220 Tolmin  
(Wolfgang)

### 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-i.de](http://www.packs-i.de)



GSC-Weser

## Vereinsstreckenflugrekord – 250 km sind geknackt

Am 20.05.17 gelang unserer „Streckenflugmöwe“ Philipp Schröer ein unglaublicher Flachlandflug von unserem Fluggelände Lüdingen bis nach Oranienburg (Berlin).

Hier seine Flugdaten:

Gleitschirm:	„Bruce Goldsmith Base“ (LTF-B)
Startplatz:	Lüdingen
Startzeit:	11:46 h
Max. Steigen:	6,0 m/s
Max. Sinken:	3,5 m/s
Größte Höhe:	1612 m
Minimale Höhe:	44 m
Höhengewinn:	1526 m
Max. Geschwindigkeit:	73,6 km/h
Durchschnittsgeschwindigkeit:	43,3 km/h
Landeplatz:	Oranienburg
Flugzeit:	6:36 h
XC-Distanz:	250,5 km

Gratulation noch mal zu dieser tollen Leistung, auf dass dich die Möwenflügel noch weiter tragen.

Helmut Giesen (Vorstand)  
www.gscweser.de



Landeplatz am Heimeck

Drachen- und Gleitschirmfliegerclub Südschwarzwald

## Neuer Vorstand gewählt

Im November trafen sich die Drachen- und Gleitschirmflieger (DGFC-Südschwarzwald) vom Kandel zu Ihrer diesjährigen Jahreshauptversammlung im Gasthaus Sonne in Gutach-Bleibach. Der Saal war mit 120 Mitgliedern gut besetzt, standen doch wichtige Themen wie die Neuwahl des Vorstandes auf der Tagesordnung. Christel Schmäzle und Jürgen Müller brachten die Mitglieder auf den neusten Stand zum Flächennutzungsplan Windkraft der Stadt Waldkirch und den aktuellen Stand bezüglich des Standortes Altersbach sowie die geführten Gespräche mit Herrn OB Götzmann und den verschiedenen Gemeinderatsfraktionen.

Auch in der Saison 2017 war der Kandel wieder das TOP-Fluggebiet im Schwarzwald mit rund 10.000 Starts von Drachen- und Gleitschirmfliegern. Dabei gab es lediglich 5 leichte Unfälle, eine erfreuliche Bilanz. Vor den Wahlen wurden dann noch die Sieger des Kandel-Cup 2016 geehrt. Bei den Gleitschirmfliegern gewann Daniel Römer vor Hannes Meyer und Leo Veitengruber, bei den Damen Andrea Veit vor Christel Schmäzle und Petra Knüfermann-Heisler. Die Drachenwertung gewann in diesem Jahr Roland Wöhrle vor Jochen Zeyher und Joachim Cuolt. Geehrt wurden auch Roland Wöhrle, der bei der WM im Sommer mit der deutschen Mannschaft den 3. Platz erreichte und die Drachenflieger Mannschaft des DGFC, die nach dem 2. Platz 2016 dieses Jahr die Bundesligawertung gewann. Auf Grund der seit Jahren tollen Ergebnisse der Drachenflieger möchte der Deutsche Drachen- und Gleitschirmfliegerverband im Jahre 2018 die Deutsche Meisterschaft am Kandel austragen. Dabei werden in der Regel 5 Wettkampftage veranschlagt, enden wird die Meisterschaft dann mit der Siegerehrung und einem Fliegerfest im Elztal. Der Antrag auf Ausrichtung der „German Open Drachen“ wurde mit großer Mehrheit angenommen.

Die abschließenden Neuwahlen ergaben folgende Ergebnisse: 1. Vorsitzende: Christel Schmäzle, 2. Vorsitzender: Christian Steiger, Schriftführer: Harald Müller, Geländebeauftragter: Jürgen Müller.

Klaus-Dieter Sauer  
www.dgfc-suedschwarzwald.de

Anzeige

# SKYTRAXX

www.skytraxx.eu



# Taska

EN-C

[WWW.SUPAIR.COM](http://WWW.SUPAIR.COM)

DESIGNED  
IN ANNECY



Zwischen Euphorie und Frust bei Hike & Fly Wettkämpfen und warum es sich allen Entbehrungen und Anstrengungen zum Trotz einfach super ist.

Text und Fotos: Till Gottbrath

**W**enn man beim Bier über Bordairrace & Co ratscht, stoße ich regelmäßig auf ein erstaunlich großes Interesse. Aber schnell heißt es „ich fliege ja nicht gut genug“ oder „ich bin nicht fit genug“. Wirklich?

Ein paar Worte über mich, damit ihr diesen Artikel einordnen könnt. Alter 57 – Gleitschirmflieger seit 1986 – absolut unfall- und verletzungsfrei – Risikobereitschaft: vorsichtig bis ziemlicher Angsthase – daher: seit über zwölf Jahren überzeugter EN/LTF B-Schirm-Pilot – mäßig guter Streckenflieger – scheitere seit vielen Jahren regelmäßig am 200er FAI – diverse Marathons und Bergläufe – für mein Alter ganz fit – mehrere echte Expeditionen – je nach Wetterglück zwischen 50 und 100 Stunden Airtime pro Jahr.

Meine Hike & Fly-Wettkampfkariere be-

gann 2007 mit den Crossalps, die es leider nicht mehr gibt. Aber das Konzept war so gut, dass es als Vorlage für die erfolgreiche Bordairrace-Serie dient: Die Teilnehmer haben 33 Stunden Zeit, sich gehend oder fliegend möglichst weit vom Startpunkt zu entfernen – und von ihrem Wendepunkt am Limit wieder rechtzeitig heimzukommen. Wo jeder diesen Wendepunkt setzt, kann er frei entscheiden. Ich machte damals mit, weil es a) sozusagen vor der Haustür stattfand, b) mir die Mischung aus Pilotenkönnen, körperlicher Belastung und taktischer Planung gefiel und ich c) einfach neugierig bin. Es gefiel mir so gut, dass eine Reihe ähnlicher Events folgte.

2017 wollte ich erleben, wie das ist, wenn der Wettkampf länger als nur 33 Stunden dauert. Beim Dolomiti Superfly geht es in maximal sieben Tagen mit festen Wende-

punkten um die Dolomiten. So ein bisschen Soft-X-Alps auf einem Rundkurs. Ich erreichte mein Ziel, nämlich das Ziel zu erreichen, wobei ich das eigentliche Ziel als Letzter erreichte. Eine Stunde vor Schluss.

Im Folgenden lest ihr, was diese Wettkämpfe emotional so einzigartig macht.

### Dinge akzeptieren, die man nicht ändern kann

Dolomiti Superfly. Der erste Tag war ok, der zweite gut. Am Morgen des dritten Tages stehe ich am Col Rodella und will das Fassatal hinausfliegen. Ziel: Brenta. Im Südosten quellen seit sieben Uhr die Wolken. Der Wetterbericht sprach von Gewittern am Nachmittag. Ein paar Locals starten. Keiner dreht auf. Keiner fliegt weg. Ich warte. Aber die Wolken sehen bald aus wie Blumenkohl-

köpfe. Die Locals fliegen ins Tal. Die Verhältnisse verschlechtern sich.

Also gut: starten, bevor ich gar nicht mehr wegkomme. Minuten später habe ich über 1.000 kostbare Höhenmeter vernichtet und bin keine zehn Kilometer weit in der Wunschrichtung vorwärtsgekommen. Was für ein Frust! Aber was soll ich machen? Während des Einpackens fallen die ersten Tropfen vom Himmel. Ich versuche mich zu freuen, dass ich rechtzeitig gestartet war und jetzt im Regen wandern kann. Immerhin: Ich komme vorwärts. Und es bringt nichts, sich über Dinge zu ärgern, die man nicht ändern kann. Außer eine sich vielleicht selbst verstärkende schlechte Stimmung. An diesem Tag wandere ich noch fast 60 Kilometer, davon nur die letzten zwei Stunden ohne Regen. Am Abend bin ich dennoch zufrieden.

## Entscheidungen treffen wollen und treffen können

Bei einem Hike & Fly-Wettkampf kommst du früher oder später in eine Situation, bei der du ganz alleine einer bestimmten Situation ausgesetzt bist. Ist es sinnvoll, zum Startplatz aufzusteigen oder mache ich im Tal mehr Kilometer gut? Zu welchem Startplatz gehe ich? Soll ich starten oder noch warten? Soll ich überhaupt starten?

Mal ganz ehrlich: Wie oft stehst du ganz alleine am Startplatz? Als ich damals das Fliegen begann, gab es in Deutschland weder einen Schein, noch eine Flugschule. Mein Kumpel Karl und ich lernten das Fliegen eher autodidaktisch. Rückblickend wundere ich mich sehr, dass keinem von uns beiden jemals was passierte... Aber dank dieses lehrerlosen Lernens traf ich seit meinem allerersten Hüpfen alle Entscheidungen selbst. Ich wusste, die Sache ist potenziell (lebens)gefährlich. Deshalb bin ich heute stolz darauf, ein guter Nein-Sager zu sein, und dass es mir am A... vorbeigeht, was andere darüber denken.

## Die Erkenntnis, dass andere einfach besser fliegen

Wer an Hike & Fly Wettkämpfen teilnimmt, sollte, solange es sich nicht um Formate handelt, wo das Schnellrunterkommen im Vordergrund steht (Dolomitenmann, den Graziman oder Rise & Fall), ein ordentlicher

Streckenpilot sein. Als solcher kennt man die Situation: Am Abend nach einem guten Streckenflugtag schaut man im Online-Contest, wer wo wie weit geflogen ist. Ich sehe, wie gut ich an meinem Startberg war und wie gut überhaupt.

Aber die Erkenntnis, dass andere besser fliegen als ich selbst, hat eine andere Qualität, wenn sie sich nicht nur einfach in einer Zahl ausdrückt – X Kilometer weitergekommen als ich – sondern wenn sie bedeutet, dass ich all das, was die anderen geflogen sind, jetzt zu Fuß zurücklegen muss. Das tut richtig weh – im Gemüt wie an den Füßen.

## Stolz, sich nicht zum unnötigen Risiko hinreißen zu lassen

Es gibt Sportarten, bei denen man nur gewinnen kann, wenn man sich an der Grenze der Gefahr für Leib und Leben bewegt. Überschreitet man sie, tut es im besten Falle nur weh. Da steht das Gleitschirmfliegen dem MTB-Downhill, Abfahrtslauf oder Motorradrennen in nichts nach.

Ich habe bei Hike & Fly-Events Piloten gesehen, deren Risikobereitschaft mich fast entsetzte. Links Gewitterzelle, rechts Gewitterzelle – da kann man doch zwischen durch fliegen... Kräftiger Föhn, Wind über 100 km/h am Patscherkofel, aber der ist ja ein paar Kilometer entfernt – geht schon... 20-Prozent-Fluganteil-Regel beim Bordairrace erfüllen, Regen, Wolkenbasis auf 1.000 Meter – wird schon klappen...

Ja, das mag viele Male klappen. Aber irgendwann halt auch mal nicht. Ich fliege Gleitschirm, weil es das schönste Hobby der Welt ist. Und ich will bei jedem einzelnen Flug Spaß haben. Bei den genannten Szenarien ist die Wahrscheinlichkeit eines Genussfaktors Null. Warum also fliegen? Was kann man bei einem Hike & Fly-Wettkampf gewinnen? Eine mikroskopisch kleine Portion Ruhm in den Augen von ein paar Dutzend Insidern...

Ich kehre mein Denken daher um: Ich bin stolz darauf, mich nicht von unnötigem Ehrgeiz zu unnötigen Flügen verleiten zu lassen. Natürlich gewinne ich so nie einen Blumentopf! Aber ich kann bestens damit leben. Ich bin glücklich und zufrieden, genieße das Fliegen und werde es hoffentlich noch viele Jahre weiterhin genießen.

## Von Kameradschaft und dem besten Käsekrainer

Hike & Fly-Comps sind eine überaus soziale Angelegenheit. Wie viele Wettkämpfe gibt es, bei denen man viel Zeit zusammen mit den Gegnern verbringt? Beim Briefing. Unterwegs wanderst du einen ganzen Tag mit irgendwem zusammen. Ihr redet über Gott und die Welt. Ihr schwitzt zusammen. Ihr werdet vom Regen durchnässt. Ihr liegt völlig schlapp im Schatten eines Baums. Ihr freut euch über das Glas Hollersaft, das eine Oma über den Gartenzaun reicht. Vielleicht fliegt ihr auch zusammen. Ihr teilt intensivste Erlebnisse! >



# flugschule göppingen

**...denn Checken ist Vertrauenssache**



- Nova Check Center (Nova Full Service und Nova Trim Tuning)
- Modernste lasergestützte Messverfahren
- 2-Jahres-Checks für Gleitschirme aller namhaften Herstellern
- Packservice für alle Rettungsgeräte
- Reparatur- und Leinenservice

**Bei uns ist Deine Ausrüstung in guten Händen**

Mühlhauserstr. 35 • 73344 Gruibingen

Fon: 07335 - 92 33 02 0 • Fax: 07335 - 92 33 06 0

office@flugschule-goeppingen.de

www.flugschule-goeppingen.de



**...sicher fliegen lernen!**

Coupon für die kostenlose Rücksendung deiner Ausrüstung

Plötzlich stoppt ein unbekanntes Auto neben dir. Es tönen nicht nur Anfeuerungen heraus. Hände reichen Wasser, Apfelschorle. „Brauchst du was zu essen? Alles ok? Ein frisches T-Shirt? Trockene Socken? Pflaster? Es gibt sowas wie einen Supporter-Ehrencodex. Noch niemand hat ihn je aufgeschrieben. Aber jeder hält sich dran: Jeder hilft jedem!

Beim Bordairrace am Dachstein fragte mich der Supporter von Gerald Gold, ob ich einen Riegel wolle. Wollte ich nicht. Zu süß. Ich hatte Bock auf etwas Herzhaftes: „Hast du nicht auch eine Bratwurst oder so?“ – „Bratwurst ist aus, aber tut es auch ein Käsekrainer von gestern Abend? Ist noch vom Grillen übrig.“ Der beste Käsekrainer der Welt.

Am Ende treffen sich alle im Ziel wieder. Jeder hat sich geschunden, jeder hat gelitten und sein Bestes gegeben. Und jeder weiß auch, dass es die anderen genauso getan haben. Im Ziel gibt es keine Gegner mehr – nur Leute, die genau so verrückt sind wie man selbst. Und jeder zollt jedem höchsten Respekt.

## Echte Freundschaft und menschliche Wärme

Wer an einem solchen Event teilnimmt, sollte einen Supporter haben. Man braucht ja nicht gleich eine Armada von Thermik-Dummys, Wetterfröschen und Taktikern. Bei Wochenend-Events reicht jemand, der Essen, Trinken und trockenen Schuhe an den Wegesrand liefert.

**Im Ziel gibt es keine Gegner mehr –  
nur Leute, die genau so verrückt sind wie du selbst**

Die Erfüllung dieser Wünsche ist offensichtlich. Was aber keiner nachvollziehen kann, der es nicht selbst erlebt hat: wie schön und wichtig Zuspruch und Anfeuerung sind! Wenn da jemand ist, der mich aufmuntert, der einfach da ist. Die menschliche Wärme des Supporters lädt mich mit Energie auf.

Man kann das ja auch mal so sehen:

Da opfert mir einer seine Zeit! Daher ist es auch nicht so einfach, einen Supporter zu finden. Für 33 Stunden Bordairrace mag es noch gehen. Für sieben Tage Dolomiti Superfly wird es echt schwierig. Bei mir wollten sich zwei Kollegen aus dem NOVA Pilots Team den Job teilen. Robert Schaller die erste Hälfte, Werner Luidolt die zweite. Als dann Werner wegen eines Todesfalls in der Familie kurzfristig absagen musste, sprangen Tommy Frey und Markus Anders ein. Markus, selbst Teilnehmer, erreichte schon am vierten Tag das Ziel, so dass er und sein Supporter Tommy plötzlich Zeit hatten. Anstatt zu relaxen, kurvten sie drei Tage über enge heiße Dolomitensträßchen, um Herrn Gottbrath mit alkoholfreiem Bier, Müsliriegeln, Ersatzschuhen und nicht stinkenden T-Shirts zu versorgen. Freunde sind unbezahlbar. Danke Jungs!

## Selbstmotivation durch das Erreichen von Zwischenzielen

Vor 20 Jahren querten wir zu viert das Grönländische Inlandeis. Hört sich spektakulär an. Ist es im Prinzip auch. Aber außerhalb der Spaltenzonen im Auf- und im Abstieg zu der riesigen Eisfläche ist es unfassbar langweilig! Bei gutem Wetter teilt sich der Horizont in oben blau und unten weiß. Bei schlechtem Wetter ist alles weiß. Das GPS zeigt zwar an, dass es vorwärtsgeht, sehen kann man es aber nicht. Man bewegt sich fort wie ein Hamster in seinem Rad. Die Leere der Umgebung führt leicht zu einer Leere im Kopf.

Was mir sehr half: Zwischenziele setzen und sich freuen, wenn man sie erreicht. Mangels anderer Landmarken waren das meist bestimmte Schneewehen. So konnte ich mich jeden Tag ein paar Mal freuen und loben. Wieder was geschafft! Beim Dolomiti Superfly zerlegte ich die ganze Strecke in Etappen. Hatte ich eine geschafft: abgehakt, >



↑ Gute Laune vor dem Start zum Dolomiti Superfly. Später fällt das Lachen schon mal schwerer...

## Mal selbst mitmachen?

Wenn du Lust hast, an einem Hike & Fly Wettkampf teilzunehmen, dann habe Mut und probiere es einfach mal aus. Du wirst es nicht bereuen. Ich garantiere dir unglaublich intensive Erlebnisse, an die du dich ewig erinnern wirst.

### Mitbringen:

- Körperliche Fitness
- Streckenflugerfahrung
- Den Mut zum „Nein-sagen“ (um dich nicht in Gefahr zu bringen)
- Die Fähigkeit, dich von Platzierungsambitionen frei zu machen
- Eine gewisse Leidenschaft und eine gute Moral

### Hike & Fly Events

[www.bordairrace.com](http://www.bordairrace.com)

33 Stunden nonstop vom Start zum selbst festgelegten Wendepunkt am Limit und wieder zum Startpunkt – gute Einsteiger-Rennserie

[gantrisch-hikeandfly.ch](http://gantrisch-hikeandfly.ch)

1 Tages-Event, bei dem möglichst viele Turnpoints und „Selfie-Points“ eingesammelt werden müssen

[www.bornestofly.fr/en](http://www.bornestofly.fr/en)

3 Tage – bei Annecy / Frankreich – Rundkurs, der kurzfristig nach dem Wetter bestimmt wird

[jurahikefly.ch](http://jurahikefly.ch)

3 Tage – Jura – Kurs über kurzfristig festgelegte Wegpunkte

[www.vercofly.ch](http://www.vercofly.ch)

4 Tage – Wallis / Schweiz – Hütte-zu-Hütte-Route im Hochgebirge – nicht anfängertauglich

[www.dolomitisuperfly.com](http://www.dolomitisuperfly.com)

maximal 7 Tage auf festgelegtem Kurs rund um die Dolomiten – nicht anfängertauglich

[skynomad.com/events/2017/transbalkan](http://skynomad.com/events/2017/transbalkan)

7 Tage – Sopot / Bulgarien

[www.x-pyr.com/en](http://www.x-pyr.com/en)

sehr anspruchsvoller Wettkampf längs durch die Pyrenäen – nicht anfängertauglich

**OASE**  
Flugschule



## Finanzkauf

### • clever

0% Jahreszins  
(bei 30% Anzahlung)

### • flexibel

variable Laufzeit  
(6-24 Monatsraten)

### • attraktiv

20% Sonderrabatt  
(für vorzeitige Schlusszahlung)



Details zum Finanzkauf findet  
ihr auf unserer Homepage.

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

sauber Till! Da mag mancher denken, dass ich mir in die eigene Tasche schum-mele. Objektiv richtig. Aber ich sage euch: Die Gesamtstrecke wird kürzer und das Erreichen eines jeden Zwischenziels motiviert!

### Die berühmte Warum-Frage

Wenn du dich richtig verlaufen hat... Wenn du im Etschtal bei 35 Grad den ganzen Tag im Gegenwind wandert... Wenn die Blasen an den Füßen böse schmerzen... Wenn der kürzeste Weg zum nächsten Ziel über eine dicht befahrene Bundesstraße führt... Wenn du die ganze Nacht durch Regen wanderst... Dann fragst du dich: Warum tue ich mir das an?

Rational gibt es dafür keine Argumente. Aber ich garantiere dir: Wenn du sowas durchziehst, wirst du, der Sinnlosigkeit dei-

nes Handelns zum Trotz, anschließend stolz auf dich sein. Aufgeben gilt nicht. Durchhalten ist das Motto, das Beste geben. Während der Alltag oft entfremdet abläuft – kannst du am Abend eines Arbeitstages messen, was du geleistet hast? – erlebst du bei einem Ausdauerwettkampf das Durchhalten sehr unmittelbar. Mit jedem Tag intensiver.

### Tiefste Erschöpfung und unendliche Hochachtung vor den X-Alps'ern

Dolomiti Superfly Tag 6. Aufgrund der Umstände bin ich seit drei Tagen nicht geflogen und legte dafür rund 150 km mit knapp 5.000 Höhenmetern zu Fuß zurück. Am Morgen dann ein Flug, bei dem ich einen derartigen Klapper einfiel, dass in der Luft der Stoff einer Beinschlaufe meines Gurtzeugs

zerriss. Sofortige Landung. Den kürzesten Rückweg ins Ziel habe ich bereits zu Hause geplant. Ich weiß: Es wird sehr knapp!

Am Abend bin ich völlig platt. Markus und Tommy kümmern sich um fast alles. Aber es bleiben Dinge zu erledigen, die sie nicht erledigen können: waschen, umziehen, Geschäft verrichten. Mir ist alles zu viel. Ich will nur noch essen, trinken und schlafen. Beim Dolomiti Superfly hat man mehr Ruhestunden als bei den X-Alps. Dennoch werden es mit jedem Tag gefühlt weniger. Was für eine Wahnsinnsleistung vollbringen die X-Alps-Teilnehmer!

Fassen wir nüchtern zusammen: Die Teilnahme an einem Hike & Fly-Wettkampf ist die nicht gefahrenfreie Eroberung der absoluten Sinnfreiheit unter erheblichen körperlichen Anstrengungen. Und trotzdem ist es saugeil! ▽

Anzeige

**REKORDSCHIRM  
446KM MIT EN B SCHIRM**

**U Cruise** LTF/EN B  
The **NEW** Benchmark of its category!

Am 1.11.2016 flog Konrad Görg mit dem U Cruise 446km XC in Brasilien:

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

www.aircross.eu

**4-Jahre Vollkasko\***  
www.aircross.eu  
Bei Kauf eines AirCross Schirmes Inklusiv!

## AIRCROSS DEALS

	<b>U Prime<sup>2</sup></b> + Motor	AB MAERZ 2018 <b>U FLY 3</b> + Motor	HIGH LEVEL B <b>U Cruise</b>	TANDEM / SOLO <b>U Double</b>
LVP PREISE	2890,- EUR <b>2490,- EUR</b>	3290,- EUR <b>2690,- EUR</b>	3990,- EUR <b>2990,- EUR</b>	4100,- EUR <b>2990,- EUR</b>

AUSLIEFERUNG AUSSCHLIESSLICH UEBER EINE FLUGSCHULE DEINER WAHL


 LIGHT LINE


# annapurna

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](http://www.u-turn.de)



SAFE FUN



# Funk, Schwimmweste, Boot - unsere Sicherheitstrainings 2017

Im vergangenen Jahr haben 48 Teilnehmer ein Sicherheitstraining mit der DHV Jugend miterlebt, außerdem haben wir zum ersten Mal Fluggelände in Thüringen erkundet.

Text: Alina Kleineberg und Ingo Fleckenstein | Fotos: Flugschule Aufwind, Ingo Fleckenstein, Johanna Heimpold

**A**nbremsen, mehr Bremse, mehr, noch mehr und jetzt durchziehen.“ So in etwa werden viele ihren ersten Fullstall am Funk in Erinnerung haben. Ich habe noch die Worte von Roman im Kopf: „Ihr werdet denken, ich bin verrückt geworden, während euer Schirm eure Arme durch die Luft schleudern will.“ Eigentlich ist gar nicht viel Zeit nachzudenken, wenn man gleichzeitig auf die Anweisungen am Funk hören will, nachzuvollziehen versucht, was der Schirm über einem macht und auch noch reagieren muss. Ich bin froh, dass jemand an meiner Seite ist, der sicher weiß, was gerade passiert und was ich zu tun und zu lassen habe. Während ich Meter um Meter vernichte in dem Versuch, den Flyback Punkt zu finden, merke ich gar nicht, wie schnell ich dem Wasser näherkomme. Letztendlich klappt es dann doch noch und trotz meines schier endlosen Sturzfluges ging es viel zu schnell. Gleich wieder ins Shuttle und hoch zum Startplatz.

Doch fangen wir von vorne an. Die DHV

Jugend arbeitet mit Flugschulen zusammen, um jährlich Sicherheitstrainings ausschließlich für unsere Gruppen anbieten zu können. Meist sind diese schon nach wenigen Minuten ausgebucht. Das liegt nicht nur an dem Förderbeitrag der DHV Jugend. Die Teilnehmer kennen sich meist schon von vorigen Events und so ist es mehr ein Training unter Freunden. Im vergangenen Jahr konnten wir drei

Trainings mit der Flugschule Aufwind organisieren, die ihr Lager am Idrosee aufschlägt.

Bei strahlendem Sonnenschein versammeln sich 16 Teilnehmer in dieser malerischen Umgebung. Lange ist nichts vom See zu sehen, bis die Straße praktisch auf dem Campingplatz endet und sich über die Breite des Tals der See erstreckt. Nicht nur Gleitschirmflieger sind hier zu Hause. Es scheint ein Goldstück für Windsurfer zu sein, denn fast jeden Mittag, wenn die Geschäfte Siesta halten, bricht sehr zuverlässig der Talwind durch. Eine Pause für uns, genutzt zur Abkühlung und Ruhe. Die Tage sind ereignisreich genug.

Jeder möchte schnell in die Luft zu kommen, für die meisten ist es das erste Sicherheitstraining. Dennoch muss die Theorie Vorrang haben. So enden wir alle im Simulator, machen K-Prüfungen mit den Rettungsgeräten. So mancher befasst sich erst jetzt intensiver mit seiner Lebensversicherung. Wir besprechen die Manöver für den ersten Tag und die individuellen Zielsetzungen. Das Schöne an der Gruppe ist, dass wir

*Hast du dich  
schon für die Events  
2018 angemeldet?*

*Schau bei uns vorbei:*

 [www.dhv-jugend.de/events](http://www.dhv-jugend.de/events)



↑ Unsere Thüringer Safari. Geländeeinweisung gab es von Doris und Peter Lausch, den Eltern des 2005 verunglückten Nationalmannschaftsmitglieds Norman Lausch.

von jedem Kenntnisstand etwas dabei haben. Anfänger direkt nach der Prüfung, Piloten, die mehr Sicherheit erlangen wollen und Profis, die ihre Grenzen und die ihres Schirms kennenlernen wollen.

Der erste Trainingstag beginnt früh, Zeit für ausgiebiges Frühstück bleibt nicht. Beide Shuttles verlassen zeitgleich den Campingplatz und bringen uns hoch an den Startplatz. Eine traumhafte Kulisse, sattes Grün und verschlafene Dörfer am Hang. Oben angekommen, sind wir mit uns beschäftigt, prüfen den Sitz der Schwimmweste und jeden Karabiner. Die Flüge raus zum See sind ein Genuss. Wie bei jedem Sicherheitstraining machen die Teilnehmer ihr individuelles Trainingsprogramm durch. Von Klappern, beschleunigt und unbeschleunigt, Steilspiralen oder Fullstalls ist alles dabei. Jeden Mittag müssen wir gezwungenermaßen pausieren, wenn der Talwind zu stark wird. Wir schließen uns der italienischen Mentalität

an, gehen baden, halten ein Nickerchen und machen uns Essen. Schnell merken wir, dass diese Pausen unerlässlich sind. Es sind kurze Flüge, aber die Konzentration den Tag über aufrecht zu erhalten, raubt Energie. So wundert es nicht, wenn abends um 23 Uhr alles düster und still ist. Schließlich geht der kommende Tag genauso früh wieder los.

Der Lerneffekt kommt nicht nur beim Fliegen. Die Videoanalyse ist unerlässlich. Schön ist, dass wir die Abende zu gemeinsamen Genussflügen oder Groundhandling nutzen. So nimmt wohl sicherlich jeder etwas Neues mit nach Hause. Nach nur drei Tagen sind die Trainings vorbei. Auf den Wunsch unserer Teilnehmer hin bieten wir im kommenden Jahr unterschiedlich lange Trainings an und auch die Orte unterscheiden sich. Ich freue mich ganz besonders, dass wir wieder mit der Flugschule Aufwind unterwegs sein dürfen. Wir hatten viel Spaß mit euch und freuen uns auf das Wiedersehen! ☑



↑ Campen mit Aussicht



↑ Alles im Blick für die spätere Videoanalyse

## Die nächsten Events im Überblick

Ski & Fly	16. bis 18.03.2018
Frühlingserwachen	28.03. bis 02.04.2018
Rettungsgeräteseminare	07. und 08.04.2018
Sicherheitstraining Idrosee	12. bis 15.04.2018
Season Opening	14. bis 15.04.2018
aufTREHn	27.04. bis 01.05.2018
Sicherheitstraining Anney	28.04. bis 04.05.2018

## DHV-Jugend Pionierarbeit in Thüringen

Die DHV-Jugend war das erste Mal in Thüringen. Dies verdanken wir einer Einladung durch die Gleitschirmvereine aus Saalfeld und Jena (dgfc-jena.de & luftgleiter.de). Außerdem halfen Doris und Peter Lausch bei der Organisation und Durchführung des Events. Die DHV-Jugend war im August 2017 vor Ort. Für 2018 könnt ihr euch noch anmelden.

Die Anreise wurde durch Stau und Regen erschwert und auch der erste Eventtag brachte mit viel Wind keine fliegabaren Bedingungen zustande. Daher wurde das Motto des Events „Erkundungs-Safari“ hochgehalten. Doris und Peter Lausch gaben uns eine super Geländeeinweisung. So konnten alle 16 Teilnehmer an diesem Tag die sehr gut gepflegten Gelände Zopten, Rohrbahn, Knobelsdorf, Höckerroda und Altenbeuthen besichtigen. Einige Teilnehmer schauten sich auch noch Start- und Landeplatz der Leuchtenburg an, während andere beim Groundhandeln ihre Fertigkeiten verbesserten. Den Abend verbrachten wir bei Käsespätzle und Feuerschein.

Der nächste Tag begrüßte die Teilnehmer mit Sonnenschein und einer traumhaften Aussicht. Den Luxus eines Campingplatzes direkt am See hat man selten. Nach einem schnellen Frühstück mit bester Laune ging es hoch zur Rohrbahn. Ein Pilot konnte sogar aufdrehen und Strecke fliegen. Nach ein bis zwei Flügen wechselten wir aufgrund der Windverhältnisse nach Höckerroda. An diesem Abend wurden wir von Lauschs zu einem Grillabend mit Original Thüringer Rostbratwürsten und Rostbrädl eingeladen. Auf dem Gelände der Flugschule Airpark in Altenbeuthen wurde in großer Runde gefachsimpelt. Den Abend ließen wir am Lagerfeuer ausklingen. Der folgende Tag bot sehr gute Soaring Bedingungen in Höckerroda, so dass jeder Teilnehmer auf seine Kosten kam. Wir bedanken uns beim Saalfelder Drachen- und Gleitschirmverein sowie bei Reinhold Müller (Flugschule Airpark) für die Gastfreundschaft. Außerdem bedanken wir uns herzlich beim Ehepaar Lausch, für die perfekte Betreuung vor und während des Events.

# Kolumbianische Schattenspiele

So ein dramatisches Ende hat der World Cup noch nicht erlebt, der Begriff „Herzschlagfinale“ wäre eine maßlose Untertreibung. Quasi mit dem allerletzten Bart sicherte sich Michael Sigel (CHE) seinen ersten World Cup Gesamtsieg vor Nicola Donini (ITA). Laurie Genovese sorgte ebenfalls für Spannung: Die junge Französin verpasste nur knapp das Overall-Podium und flog während der neun Durchgänge auf Augenhöhe mit der männlichen Konkurrenz.

Text: Torsten Siegel | Foto: Xevi Bonet

**D**ie erste Pilotenwelle strandete nach 35 Kilometern. Der letzte Lauf des World Cup Superfinales sollte eigentlich mit besten Flugbedingungen die Teilnehmer verzeihen, aber das Wetter hielt nicht viel von den Prognosen. Wie die Tage zuvor, begann der Start verheißungsvoll. Doch schon kurze Zeit später waren die Sonnenflecken rar und die Außenlandungen häufig. Trotzdem blieben diesmal die Anfragen nach den Rückholbussen aus. In den kleinen Straßenkneipen verfolgten die Piloten gebannt über das Live-Tracking den dramatischen Kampf der Top Fünf um die World Cup Krone. Während Nicola Donini, Joachim Oberhauser und Charles Cazaux in einer kleinen Gruppe östlich über das Flachland flogen und auf dem Weg zur letzten Boje ums Überleben kämpften, wurden Michael Sigel und Honorin Hamard von einer großen Gruppe mit über 40 Piloten entlang der vermeintlichen Abrisskanten des Rio Cauca begleitet. Was dann geschah, lässt sich am besten mit einer Asterix-Analogie beschreiben: „Wir befinden uns bei Kilometer 80. Die ganze Gruppe ist in den Zuckerrohrfeldern gelandet... die ganze Gruppe? Nein! Ein unbeugsamer Schweizer Pilot hört nicht auf, der Außenlandung Wider-

stand zu leisten. Und das Leben ist nicht leicht für die Piloten, die zum Zuschauen verdammt sind.“ Während es für Honorin und alle anderen „*Aleae iactae sunt*“ (die Würfel sind gefallen) hieß, drehte Michael als einziger Pilot auf und flog als erster ins Ziel. Und das war auch nötig, denn Nicola Donini und Joachim Oberhauser gelang das gleiche Meisterstück auf der östlichen Route, während Charles Cazaux kurz vor der Ziellinie stand. Da die World Cup Formel komplexer als der CERN-Teilchenbeschleuniger ist, dauerte es bis zum späten Abend, bevor Gewissheit bestand: Michael Sigel, Laurie Genovese und Team Ozone sind die neuen World Cup Sieger!

## Schatten über den Superfinals

Nach den Superfinals in Mexiko und Brasilien mit sehr durchwachsenen, schwachen Bedingungen, lagen in diesem Jahr alle Hoffnungen auf Kolumbien. Das Valle del Cauca war bisher immer ein Garant für gute Wettbewerbe (speziell für die deutschen Piloten, die hier ihr erstes WM Teamgold holten), und die ersten beiden Durchgänge nährten die Hoffnung auf ein normales Finale. Keine sehr schnellen Läufe und dadurch die bekannten Masseneinläufe im Ziel, aber im-

merhin einigermaßen vorhersehbare Bedingungen. Doch dann kam der Regen, der fast jede Nacht die Felder tränkte und die Piloten in Geduld schulte. Im dritten Lauf sorgten massive Cumuluswolken dafür, dass nur 35 Teilnehmer den Weg ins Ziel fanden. Task vier hatte bezüglich der Außenlandungen ein episches Ausmaß: 96 Piloten stellten die Rückholer auf die Probe und eine kleine Gruppe mit Marc und mir die Frage, wie man am besten einen brusttiefen, mückenverseuchten Entwässerungsgraben überquert.

## Veni, vidi, vici!

Nach einer kurzen Verschnaufpause und zwei Tasks mit halbwegs anständigen Bedingungen, führte Honorin Hamard souverän das Feld an. Der World Cup Gesamtsieg ist der einzige große Titel, der dem Franzosen in seiner Sammlung noch fehlt. Doch die letzten drei Tage sollte es noch einmal rundgehen – im wörtlichen Sinn! Sintflutartige Regengüsse während der Nacht und am Morgen sorgten beim achten Lauf dafür, dass das Startfenster wegen dichter Wolken immer wieder geschlossen werden musste und nicht alle Piloten rechtzeitig zum Startzylinder kamen. In diesem Task ging es nach dem Startzylinder





## Wertung

### Männer Overall

1. Michael Sigel	CHE	Gin Boomerang 11
2. Nicola Donini	ITA	Ozone Enzo 3
3. Joachim Oberhauser	ITA	Ozone Enzo 3

8. Ernesto Hinestroza	GER	Ozone Enzo 3
13. Torsten Siegel	GER	Gin Boomerang 11
17. Ulrich Prinz	GER	Ozone Enzo 3

### Frauen Overall

1. Laurie Genovese	FRA	Ozone Enzo 3, Overall Rang 6
2. Méryl Delferriere	FRA	Ozone Enzo 3, Overall Rang 10
3. Klaudia Bulgakow	POL	Ozone Enzo 3

### Teamwertung

1. Ozone
2. Air'G Products
3. Woody Valley

### Nationenwertung

1. Frankreich
2. Italien
3. Schweiz
8. Deutschland

zur Mitte eines 400 Meter Kreises, dann an den Rand (Exit) und wieder in die Mitte ins Ziel. Damit gab es theoretisch die Möglichkeit, in alle Richtungen zu fliegen. Als Wahlkanadier wählte ich natürlich die Nordroute. Keine gute Idee. Die Jungs im Südosten waren aber auch nicht besser bedient und auf der schnellsten Route im Südwesten flog Michael Sigel einen Vorsprung von sieben Minuten auf das restliche Feld heraus. Einen Tag später sah es verblüffend gut aus und etwas übermotiviert gingen wir die knapp 90 Kilometer Richtung Süden an. Doch schon kurze Zeit später begann das alte Spiel: Abschattungen auf der Strecke. In einem kleinen Pulk sammelte sich das halbe deutsche Team. Pepe, Uli, Achim und ich dachten, dass wir besonders schlau sind und weiter entlang der sonnigen Berge mit den netten Cumuluswolken fliegen. Irgendwie war aber die Matrix verschoben – bei uns ging nichts (wir können es bis heute nicht glauben), während der große Pulk in der dichten Abschattung den stärksten Bart des Tages im Flachland fand. Mit seinem dritten Taskisieg entthronte Nicola Donini endgültig seinen Vater Luca und durfte sich bis zum Schluss noch Hoffnungen auf den World Cup Sieg machen. Doch am Ende schien die Sonne nur für einen: Michael Sigel.

## Wie viele Jahre?

Die Fliegerei während der letzten drei Tage erinnerte uns zunehmend an die chaotischen Bedingungen während der WM in FelTRE und der Spaß blieb etwas auf der Strecke. Kaum noch lächeln konnte Weltrekordhalter und PWC Gewinner aus Brasilien, Rafael Saladini. „Ich versage jeden Tag erneut,“ stellte er konsterniert fest und landete auf Rang 110. Maxime Pinot flog zu Beginn als erster in den Zeitzyklus, kam dann einmal spät ins Ziel und die folgenden sieben Tasks gar nicht mehr. Titelverteidiger Aaron Durogati landete auf Rang 70 und natürlich waren die Bedingungen Gift für alle Vollgas- und Individualpiloten. Die Liste ließe sich

hier eine Weile fortführen. Erwähnenswert ist das Abschneiden der Damen. Die beiden Französisinnen Laurie Genovese und Méryl Delferriere flogen beide in die Top Ten der Gesamtwertung. Laurie lag sogar ein paar Tage auf einem Podiumsplatz. Aus deutscher Sicht besonders erfreulich: Ernesto Hinestroza flog in Kolumbien auf Rang acht und unterstreicht damit seine Formkurve, die in den letzten Jahren stetig nach oben zeigt. Wichtig für das deutsche Team, denn vielen von uns führte das 25-jährige World Cup Jubiläum in Kolumbien vor Augen, dass wir schon eine ganze Weile in dem Zirkus mitfliegen. Höchste Zeit also, dass der Nachwuchs in Schwung kommt und wir ihn im Live-Tracking verfolgen können. ▽

Anzeige



- Gleitschirmcheck
- Reparaturen
- Näharbeiten
- Retter packen

**BauAir GbR**  
An der Bretonenbrücke 8  
83661 Lenggries  
+49(0)8042/ 9740301

info@bauair-gleitschirmservice.de  
www.bauair-gleitschirmservice.de





Dream. Touch. Believe.



### Sport-Performance Gleitschirm

Ein leichter Sportklassenschirm für die erfahrenen Streckenpiloten. Der Explorer überzeugt mit traditionellen Qualitäten und einem Gewicht von unter 4kg.

In ihm vereinen sich agiles und ausgewogenes Handling mit überragender Leistung. Erleben Sie mit dem Explorer eine neue progressive Art des Streckenfliegens.

Share your experience #gingliders

## Nova Bordairraces 2018

Text: Thomas Hofbauer



Die Bordairrace Serie hat sich als Wettbewerbsformat in der Szene etabliert und ist ein Adventure Rennen für alle, die X-Alps Luft schnuppern wollen. Die Regeln sind denkbar einfach: Der Start erfolgt am Renntag um 8 Uhr am jeweiligen Austragungsort (2018 sind Rennen in Österreich und Deutschland geplant). Von dort aus gilt es, sich zu Fuß und fliegend mit der kompletten

Flugausrüstung möglichst weit vom Startpunkt zu entfernen, um spätestens nach 33 Stunden am nächsten Tag um 17 Uhr wieder am Ausgangspunkt anzugelangen – die direkte Linie zählt, die Nutzung von Bergbahnen und Autotransporten sind natürlich verboten, mindestens 20 % der Strecke müssen geflogen werden. Wer es bis 17 Uhr nicht retour ins Ziel schafft, erhält Strafpunkte. Eine der Schwierigkeiten liegt also in der Wahl des Wendepunktes, bzw. darin, am ersten Bewerbstag festzulegen, welche Strecke man sich für den zweiten Renntag zumutet.

Für die Gesamtwertung 2018 hat sich das Organisationsteam einige Highlights einfallen lassen, es wird neben den Wertungsklassen Solo Allgemein und Damen sowie den Spezialwertungen Bordairracer of the Year 2018 und Supporter of the Year 2018 heuer wieder eine Rookie-Wertung geben. Als besonderes Highlight wird beim letzten Rennen in Kössen erstmals der österreichische Meister im Hike & Fly gekürt.

Dies soll sowohl mehr Renneinsteiger zur Teilnahme motivieren, als auch die Teilnehmer allgemein dazu anspornen, ihre persönlichen Grenzen kennenzulernen. Den Siegern der Gesamtwertung und aller Spezialwertungen winken auch 2018 wieder tolle Sachpreise (Gleitschirme, Gurtzeuge, Instrumente, Rettungsschirme usw.)

Begleitpersonen, Supporter oder Flieger ohne Wettkampfambitionen, die einfach ein tolles Wochenende mit anderen Fliegern erleben wollen, können an geführten Walk & Fly (Schnupper)Touren teilnehmen und dabei gleich kostenlos Nova (Leicht)-Schirme testen.

### Termine 2018

21.-22.4.2018 Chiemsee/Kampenwand DEU

26.-27.5.2018 Schöckl AUT

7.-8.7.2018 Kössen AUT

Weitere Infos, Termine und Anmeldung [www.bordairrace.com](http://www.bordairrace.com) oder [www.facebook.com/Bordairrace/](https://www.facebook.com/Bordairrace/)  
Presseanfragen und Sponsoringanfragen bitte an [info@bordairrace.com](mailto:info@bordairrace.com)

Anzeige

PROFI-CHECK  
  2-JAHRES CHECK  
  REPARATUREN  
  RETTER PACKEN  
  ALLE MARKEN

**Paraglidercheck.de**

Paraglidercheck, Max Kiefersauer, Riedweg 30, 83674 Gaißbach    [info@paraglidercheck.de](mailto:info@paraglidercheck.de)

### Herausgeber:

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

### Telefon-Nummern:

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

### Geschäftsführung Robin Frieß:

08022/9675-0  
[geschaeftsfuehrung@dhv.de](mailto:geschaeftsfuehrung@dhv.de)

### Mitgliederservice/Versicherung:

08022/9675-0,  
E-Mail: [mitgliederservice@dhv.de](mailto:mitgliederservice@dhv.de)

### Ausbildung: 08022/9675-30,

E-Mail: [ausbildung@dhv.de](mailto:ausbildung@dhv.de)

### Sport: 08022/9675-50,

Info-fon: 08022/9675-55,  
E-Mail: [sport@dhv.de](mailto:sport@dhv.de)

### Jugend: [www.dhv-jugend.de](http://www.dhv-jugend.de)

### Betrieb/Gelände: 08022/9675-10,

E-Mail: [gelaeende@dhv.de](mailto:gelaeende@dhv.de)

### DHV-Shop: 08022/9675-0,

E-Mail: [shop@dhv.de](mailto:shop@dhv.de)

### Technik: 08022/9675-40,

E-Mail: [technik@dhv.de](mailto:technik@dhv.de)

### Öffentlichkeitsarbeit: 08022/9675-62,

E-Mail: [pr@dhv.de](mailto:pr@dhv.de)

### Sicherheit: 08022/9675-32

E-Mail: [sicherheit@dhv.de](mailto:sicherheit@dhv.de)

### Redaktion:

Benedikt Liebermeister (verantwortlich)

08022/9675-62

E-Mail: [pr@dhv.de](mailto:pr@dhv.de)

### Gestaltung:

Renate Miller

08022-857730

E-Mail: [renate@miller-grafik.de](mailto:renate@miller-grafik.de)

### Schlusskorrektur:

Stefan Gutmann

### Anzeigen:

Gerhard Peter

Mobil: 0173-2866494

[anzeigen@dhv.de](mailto:anzeigen@dhv.de)

Bedingungen und Anzeigenpreise  
bei der DHV-Geschäftsstelle erhältlich oder unter  
[www.dhv.de/Mediadaten](http://www.dhv.de/Mediadaten).

### Redaktionsschluss für die nächsten Ausgaben:

Ausgabe 211 | Mai | Termin 2. März 2018

Ausgabe 212 | Juli | Termin 2. Mai 2018

### Erscheinungsweise:

6 Ausgaben pro Jahr

Preis: Im Mitgliedsbeitrag des DHV enthalten

**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: 36.600

Titel:

Felix Wölk

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](http://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 berechnigte Dritte und inkl. zugelassenem Schleppbetrieb. Keine Geräteerkennung. 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.

## Für alle Mitglieder und 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 Mitgliedvereins im Versicherungsjahr.

### Boden-Unfall für Startleiter

**Deckungssumme:**  
2.500,- € bei Tod, 5.000,- € bei Invalidität.  
**Umfang:** Tätigkeit als vom Mitgliedsverein beauftragter Startleiter.

## 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 €

## Für alle Mitglieder kostenlos



### Schirmpacker-Haftpflicht

**Deckungssumme:** 1.000.000,- € pauschal für Personen- und Sachschäden.  
**Umfang:** Packer von Rettungsgeräten für Dritte. Fachkunde ist Voraussetzung.



### Startleiter-Haftpflicht

**Deckungssumme:** 1.000.000,- € pauschal für Personen- und Sachschäden.  
**Umfang:** Startleiter mit Luftfahrerschein sowie Beauftragte für Luftaufsicht.

## 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 €



### Schleppwinden-Haftpflicht

Zusatzdeckung inkl. Personenschäden im geschleppten Luftfahrzeug.

→ **Jahresprämie** inkl. Vers.-Steuer

**Deckungssumme:** 500.000,- € 34,- €

**Deckungssumme:** 1.000.000,- € 42,- €

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.

# NYOS RS

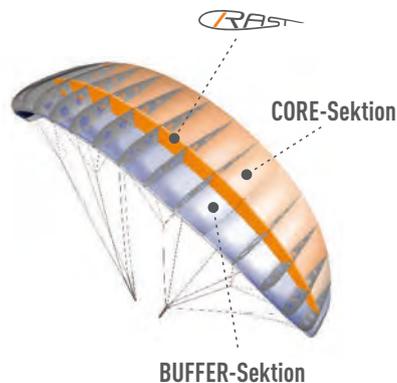
... FEEL THE DIFFERENCE!



Foto: www.profly.org

**ROCK SOLID  
FLIGHT MIT RAST!**

➤ **JETZT PROBEFLIEGEN!**



- +1** STRESSFREI STARTEN
- +2** EINZIGARTIGES HANDLING
- +3** VOLLE KONTROLLE
- +4** ENTSCHÄRFTE KLAPPER
- +5** ABRUFBARE LEISTUNG
- +6** UNVERGLEICHICHE STABILITÄT



Du willst mehr über den NYOS RS wissen? Scanne den QR-Code oder frag deinen Händler.

MITO | ARCUS RS | ARCUS RS LITE | **NYOS RS** | NEXUS | TWIN RS | APUS RS | TRINITY RS | SPITFIRE 2 | MIRAGE RS

