

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

Januar - Februar 2017

# DHV-info

Das Magazin für Drachen- und Gleitschirmflieger

203





# Skyperformance Center

## DHV-zertifiziertes Training

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

### Norddeutsche Gleitschirmschule GmbH

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



### AFS-Flugschule GmbH

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



### Hessische Gleitschirmschule Frankfurt Hot Sport Sportschulen GmbH

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



### Papillon Paragliding - Rhöner Drachen- und Gleitschirmflugschulen Wasserkuppe GmbH

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



### Harzer Gleitschirmschule

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



### Flattland Paragliding

Karlstraße 6, 40764 Langenfeld  
Tel. 02173-977703  
www.flattland-paragliding.de  
info@flattland-paragliding.de



### Flugschule Siegen

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



### Planet Para - Die Gleitschirm Flugschule in Mannheim

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



### Luftikus Eugens Flugschule Luftsportgeräte GmbH Eugen Königer

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



### GlideZeit Flugschule Tübingen

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



### Flugschule Göppingen GmbH

Mühlhäuserstraße 35, 73344 Gruibingen  
Tel. 07335-9233020  
www.flugschule-goepingen.de  
office@flugschule-goepingen.de



### Sky-Team Paragliding Michael Wagner

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



### Drachen & Gleitschirmschule Skytec

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



### Gleitschirmschule Dreyeckland

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



### Bayerische Drachen- und Gleitschirmschule Penzberg

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



### Flugschule Chiemsee GmbH + Co.KG

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



### Süddeutsche Gleitschirmschule PPC Chiemsee GmbH

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



### Freiraum GmbH

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



### Flugschule Adventure-Sports

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



### Gleitschirmschule Tegernsee GmbH

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



### Flugschule Mergenthaler GmbH

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



### Flugschule Rohrmeier

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



### Paragliding Academy

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



### OASE Flugschule Peter Geg GmbH

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



### 1. DAeC Gleitschirm-Schule Heinz Fischer GmbH

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



### Flugzentrum Bayerwald Georg Höcherl

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



### Flugschule Grenzenlos

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



### Flugschule Achensee Eki Maute GmbH

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



### Flugschule Bregenzerwald Jodok Moosbrugger GmbH

Wilbinger 483, A-6870 Bezaun  
Tel. +43-5514-3177  
www.gleitschirmschule.at  
info@gleitschirmschule.at



### Sky Club Austria Walter Schrempf

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



### Paragleitflugschule Airsthetik

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



### Flugschule Aufwind

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



### Euro-Flugschule Engelberg

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



### Gleitschirmschule Pappus Harald Huber

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





*Allen Gleitschirm- und Drachenfliegern  
einen guten Start  
ins neue Jahr  
und immer Happy Landings!*

*wünscht das DHV-Team*



30

Ein erfolgreicher Flug endet erst mit einer erfolgreichen, sicheren Landung.



20

Aus 226 gültigen Einsendungen wurden beim Fotowettbewerb die Sieger gewählt.



40



64

# INHALT

INFO 203 JANUAR | FEBRUAR 2017

- 12** Abenteuer Madagaskar  
Fliegen, wo der Pfeffer wächst
- 20** Fotowettbewerb  
Die Siegerfotos
- 22** Mit Ski und Schirm am  
Roskopf  
Rechts vom Brenner
- 28** In hohem Alter auf Strecke  
82, und kein bisschen müde
- 30** Ästhetisch und sicher  
Landen  
Die sieben As der Profis
- 34** Strömungsabriss beim Drachen  
Gefahren bei geringer  
Geschwindigkeit
- 38** Kreisen wie ein Bussard  
Vogelflug in der Computersimulation
- 40** Wintercheck  
Zeit, die Ausrüstung zu prüfen
- 44** DHV-Jahrestagung  
Im Angesicht der Königsschlösser
- 62** Verabschiedung  
Horst Barthelmes geht in den Ruhestand
- 64** Mit dem Gleitschirm über den  
Alpenhauptkamm  
Zwei Tage, 35°C und 4.834 Meter
- 68** XC-Sportlertag  
Siegerehrungen und erstklassige  
Vorträge
- 74** Fliegen in den Dolomiten  
Individuelle Betreuung  
in kleinen Gruppen
- 78** Vereine Briefe  
Nachrichten
- 84** Unterstützung bei der  
Aufwindsuche  
Digital Thermals
- 90** Nordalpen-Thermik im Winter  
Unverhofft kommt oft
- 92** Höhenangst  
Entstehung und Bekämpfung
- 94** DHV-Jugend  
Sommerfieber wird kuriert
- 97** Wettbewerbe  
Kurzmeldungen

## Standards

---

- 6** Wichtig - Neu - Kurz
- 8** Neu auf dem Markt
- 96** Shop
- 97** Impressum



Foto: Andy Busslinger  
über dem Biancograt



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

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



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



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



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



**Freiraum**  
Trainingsleiter Simon Winkler  
Gardasee/Italien  
www.freiraum-info.de  
info@freiraum-info.de



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



**Flugschule Luftikus**  
Trainingsleiter Simon Winkler  
Gardasee/Italien  
www.luftikus-flugschule.de  
info@luftikus-flugschule.de



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



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



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



**DHV empfohlene Simulatortrainings**

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



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



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

**DHV-Rechtsberatungsservice**

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



**Ehrung**

**Weltmeister Tim Grabowski**



Von links: DAeC Präsident Wolfgang Muther, Tim Grabowski, DHV Vorsitzender Charlie Jöst

Anlässlich einer Feierstunde für 125 Jahre Menschenflug (Otto Lilienthal) in Magdeburg ehrte der Deutsche Aeroclub (DAeC) Drachenflug-Weltmeister Tim Grabowski mit der Ernennung zum Botschafter des Luftsports. Mit einem Video über die diesjährige Drachenflug-Weltmeisterschaft erhielten die Festgäste einen Einblick in unseren Sport. Danach wurde Tim von TV Moderator Marcel Wagner interviewt, selbst aktiver Gleitschirmpilot. Der DHV ist seit mehreren Jahren Mitglied im DAeC.



**Wettbewerbe**

**Hanggliding Challenge 2017**

Vom 16. – 21. Juli 2017 findet die Hanggliding Challenge, der Einstiegsbewerb für angehende Wettbewerbs- und XC-Piloten und für alle, die gerne dazu lernen wollen, statt. Austragungsort ist bedingt durch die perfekte infrastrukturelle Lage die Emberger Alm/Greifenburg. Die HG-Challenge findet gemeinsam mit der GS-Challenge statt. Anmeldung auf der DHV-Website.

GS- und HG-Nationalteam

## CHIBA ist neuer Sponsoringpartner



CHIBA – Gloves for Sports – ist Sponsoringpartner der deutschen Nationalmannschaften im Gleitschirm- und Drachensport (www.chiba.de). Hochwertige Handschuhe für die Sommer- und Wintersaison, speziell für Flieger angefertigt, wurden den Piloten für die Europa- und Weltmeisterschaften in Mazedonien zur Verfügung gestellt.

DHV

## Gerichtsurteil zu Safety Class Test Alpha 6 und Epsilon 8



Das Oberlandesgericht München hat mit Urteil vom 22.11.2016 die sofortige Beschwerde von ADVANCE Thun AG gegen den Beschluss des Landgerichts München I vom 25.08.2016 kostenpflichtig zurückgewiesen. Das Landgericht München I hatte in seinem Beschluss den Antrag auf Erlass einer einstweiligen Verfügung von ADVANCE gegen die Veröffentlichung der Testberichte abgelehnt. Damit ist das einstweilige Verfügungsverfahren für den DHV erfolgreich beendet.



Advance könnte jetzt noch einen Hauptsache-Prozess gegen den DHV führen. Mehr zur Safety-Class unter [www.dhv.de](http://www.dhv.de) auf DHV-TV2016.

## 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.

## Gurtzeug für Gleitschirm OZONE Forza

DHV GS-03-0390-15

Die Fa. Ozone hat eine Sicherheitsmitteilung zu dem oben genannten Gurtzeug veröffentlicht. Betroffene Halter wenden sich bitte an den Hersteller.

Infos: Ozone, Q Court, 3 Quality Street., Edinburgh

GARANTIIERT 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)



**Drachensportclub Saar**  
Schneiderstraße 19 | 66687 Wadern-Wadrill  
Tel. 06871-4859  
[www.drachensportclub-saar.de](http://www.drachensportclub-saar.de)



**Flugschule Bergsträßler  
Drachensportclub**  
Weinbergstraße 14 | 68259 Mannheim  
Tel. 0151-58041305  
<http://flugschule.bergstraessler-drachensportclub.de>



**Flugschule Althofdrachen**  
Postweg 35 | 76187 Karlsruhe  
Tel. 0721-9713370  
[www.fs-althof.de](http://www.fs-althof.de)



**Drachensportverein Spaichingen e.V.**  
Silberstraße 20 | 78549 Spaichingen  
Tel. 07424-6172  
[www.drachensportverein-spaichingen.de](http://www.drachensportverein-spaichingen.de)



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



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



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



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

## ADVANCE

### Azur und White/Purple

Mit den Winterbeanies bleiben Kopf und Ohren auch im Winter mollig warm, die praktischen Mützen haben Innen ein weiches Fleeceband und sind mit ihrem Materialmix aus 50 Prozent Wolle und 50 Prozent Acryl sehr pflegeleicht. Preis: 34,- €



### Allwetterfest und alltagstauglich

Die Ganzjahres-Softshell ist aus bluesign® zertifiziertem, atmungsaktivem, wind- und wasserfestem 3-Lagen-Material gefertigt. Elastisches 2-Wege-Stretch Material und vorgeformte Ärmel gewähren viel Bewegungsfreiheit. Verfügbar in den Größen S, M, L und XL, Preis: 189,- €



### Sportlich und funktionell

All Mountain Shirts aus schnell trocknendem Polyester mit schwarzem Mesh-Einsatz am Rücken für guten Feuchtigkeitstransport. Gefertigt in Europa in den Größen XS, S, M, L, XL und XXL, Preis: 69,- €

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



## AEROS

### 25-jähriges Jubiläum

Im November 2016 feierte der Drachenhersteller AEROS sein 25-jähriges Jubiläum. 1991 wurde die Firma AEROS in Kiew/Ukraine gegründet. Die Firma bestand in dieser Zeit aus einem Dutzend Mitarbeitern, die bereits im russischen Antonov-Konstruktionsbüro tätig waren. Heute ist AEROS einer der führenden Drachenhersteller der Welt.

Infos: [www.aeros.com.ua](http://www.aeros.com.ua)

## Nova

### Warm ums Haupt

Neckwarmer und Headband als angenehm weiche und elastische Wärmespende. Das Stirnband eignet sich für den schweißtreibenden Aufstieg beim Hike & Fly oder zum Tragen unter dem Helm. Der Neckwarmer sorgt für einen dichten Abschluss zwischen Klamotten und Helm. In rot, blau, schwarz. Preis 19,90 € (Head) und 24,90 € (Neck)

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

Anzeige

**SKYTRAXX**

www.skytraxx.eu



www.dhv.de



Foto-Kalender

## Tolle Drachenflugbilder

Wunderschöne Fotos aus aller Welt, zusammengefasst in einem Kalender für Drachenfieger und die, die es werden wollen.

Infos: <http://adventureflying.at/shop>



Skypoint und Condor

## Drachenfirmen arbeiten zusammen

Die Firma SKYPOINT (Zillertal) und die Flugschule CONDOR in Hütten bei Zürich werden in Zukunft gemeinsam die Sparten Reparaturen, Revisionen und Checks aller auf dem Markt befindlichen Hängegleiter durchführen.

Infos: [www.skypoint.at](http://www.skypoint.at) und [www.deltaflugschule.ch](http://www.deltaflugschule.ch)

**SCHAUFENSTER**  
INFORMATIONEN DER ANBIETER

UP

## Optimierter Luftwiderstand

Speedarms mit durchgängigem Reißverschluss zum leichteren Anziehen; verhindern flatternde Kleidung und verringern den Luftwiderstand. An warmen Flugtagen auch als oberste Bekleidungsschicht direkt über Jacke, Fleece oder T-Shirt einsetzbar. Größen M, L und XL. Preis 69,- €



## Warm und praktisch

Der Handschuh Asgard2 ist wind-, wasserabweisend und atmungsaktiv. Dank einer zusätzlichen Verstärkung entlang des Zeigefingers ist die Bedienung von Touchscreens möglich.

Größen 7 bis 10. Preis 49,- €

Infos: [www.up-paragliders.com](http://www.up-paragliders.com)



Anzeige





# FLUGSAFARI NAMIBIA

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





**Sky Club Austria**  
Paragliding School & Adventures Namibia  
[www.skyclub-austria.at](http://www.skyclub-austria.at)  
[office@skyclub.austria.at](mailto:office@skyclub.austria.at)  
Tel 0043/3685/22 333

Swing

## Zelle auf Zelle

Der Zellenpacksack macht es leichter, den Gleitschirm ordentlich Zelle auf Zelle und geschützt vor Verschmutzung zu packen. Aus einem neuen, leichten Materialmix mit langer Lebensdauer. Der Verzicht auf Klett mit einem geschickten Verschlusssystem an der Eintrittskante sowie weiteren Steckschnallen schützt die Leinen. Erhältlich in der Größe 290 x 60 cm mit 650 g. Preis: 89,- €



## Schnell verpackt

Durch das gepolsterte Rückenteil mit Schultertragesystem wird der Schnellpacksack zu einer bequemen Alternative zu herkömmlichen Packsäcken. Mit Hilfe der umlaufenden Kompressionsbänder lässt sich der Packsack individuell an die Schirmgröße anpassen - egal ob Solo- oder Tandemgleitschirm. Preis 99,- €

## Farbenfroh

präsentiert Swing die T-Shirt-Kollektion. Ab sofort auch tailliert mit V-Ausschnitt für Pilotinnen. Woman S/M/L/XL in Rot/Blau, Men S/M/L/XL in Grau/Blau/Grün. Preis 29,- €  
Infos: [www.swing.de](http://www.swing.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)



**NOVA Phantom**  
Der Gleitschirm NOVA Phantom des Herstellers NOVA Vertriebsgesellschaft m.b.H. hat die Musterprüfung des DHV mit Klassifizierung B nach LTF NFL II-91/09 und NfL 2-60-14, EN 926-2:2014, EN 926-1:2006 in den Größen S, M und L erfolgreich abgeschlossen. Produktinformationen des Herstellers unter [www.nova-wings.com](http://www.nova-wings.com)



**MAC Para Eden 6**  
Der Gleitschirm MAC Para Eden 6 des Herstellers MAC Para Technology hat die Musterprüfung des DHV mit Klassifizierung B nach LTF NFL II-91/09 und NfL 2-60-14, EN 926-2:2014, EN 926-1:2006 in der Größe 33 erfolgreich abgeschlossen. Produktinformationen des Herstellers unter [www.macpara.com](http://www.macpara.com)



Hauke Scholz

Dipl. Betriebswirt  
Jürgen „Josh“ Stalla

Christian Noss



Remy Ochmann



Dipl. Ing. Paul Seren



Janis Stübenrath



Mira Eggers

Johannes  
BaumgartenNorbert „Nobbi“  
FleischDipl. Ing. Anna-Lena  
Trabert

**Wir wünschen allen Pilotinnen  
und Piloten eine schöne und  
sichere Flugsaison 2017!**

**PAPILLON.DE/TERMINFINDER**

Dipl. Geol. Verena  
„Tini“ SieglDipl. Geol. Christina  
„Tini“ Siegl

Aaron Albl

Pepijn „Basir“ Meyer  
zu SchlochternBetriebswirtin (VWA)  
Marina Veik

Klaus Tillmann



Tobias Wiedenmann



Kai Kessler



Klaus „Laurenz“ Renz



Egbert v. d. Höh



Felix Wölk



Malte Schmerer



Conrad Hannen

Anna-Lena Bettina  
Ilona „Albi“ Heimer

Oliver Schüring



Therese Deistler



Sinje Meyer



Melanie Christ



Tim Leupacher



Reinhard Vollmert



Robert Pramsohler

Stefan „Eckets“  
BurkartAndreas „Andy“  
Frötscher

Manfred Stiens



Aksel Seul



Britta Müller

Wolfgang von der  
Meden

Iris Zweihoff



Verena Link



Sophia Axmann



Boris Kiauka



Monika „Moni“ Eller



Florina „Flo“ Eller



Daniel Naschberger



Ingo „Inge“ Hillmann



Kuno Kaserer



Johanna Eller



Thomas Jorzik



Claire Kiwus



Andreas Schubert



Matthias Titze



Julie Gutwein



Alisa Schneider



Baldur Schwab



Mike Küng



**Papillon®**  
Paragliding



Markus Fiedler

Dipl. Soz. Päd. Eva  
Schubert-Eisner

Diana Scheidler



Jens Salomon



Oliver „Olli“ Janatzek



Patrick Schmitt



Lea Niedermeier



Pia Bleuel



Lea Spiegel



Lisa Gast



Sebastian Hohmann



Gertrud Menz



Irmi Becker



Jürgen Fleck



Marc Niedermeier



Johannes Knust



Bernd Buxa



Anita Enders

Claudia Henkel-  
Büttner

# Flieg doch, wo der Pfeffer wächst

Madagaskar, da erwachen Fantasien an Abenteuer, traumhafte Landschaften und eine einzigartige Tierwelt. Doch als Flugdestination für Gleitschirmpiloten ist die rote Insel im deutschsprachigen Raum weitgehend unbekannt. Deshalb vertraue ich mich Vincent Brisard von der französischen Flugschule Les Gens d'Air an und erlebe einen Flugurlaub der Sonderklasse, welcher mich auch menschlich tief berührt.

*Text: Johannes Gassner | Fotos: Olivier Laugero, Nicole Antoniotti, Regis Beugne, Johannes Gassner, Jérôme Le Bigot, Florence Magnin, Pierre Turchetti*

**Z**ürich, Flughafen Charles de Gaulle, zehn Stunden geschlafen, Landung Antananarivo (habe ich alle Silben richtig erwischt?), launischer Inlandflug nach Tuléar. Sympathischer Fahrer, Wrack auf Rädern, Endstation: Espérance, St. Augustin, Madagaskar. Durchatmen. Die zwei Stunden Zeitverschiebung kommen mir vor wie 200 Jahre Zeitreise. Am weißen Sandstrand dunkelhäutige Fischer mit schwarzen Locken und strahlendem Lächeln. Sonnenschirme und Strandliegen sind noch nicht erfunden. Hinter meinem Bungalow stolzieren Flamingos durchs Marschland. Mein Gepäck ist hier, doch ich scheine auf dem Weg verloren gegangen zu sein. Oder war ich verloren und bin jetzt angekommen? Die Stationen des Wegs fassen auf keinen Fall die Distanz zum Flugurlaub auf Madagaskar.

Statt per Bergbahn schippern wir mit Auslegerpiroggen unter gesponserten Leinensegeln ins Fluggebiet. Auf dem Weg begrüßen uns Delphine. Bei unserer Ankunft in Soalara versammelt sich das Dorf am Strand, um uns Außerirdische willkommen zu heißen. Bereits um 9 Uhr morgens steht genug Brise an der 50 m hohen Soaringkante an, um die erste madagassische Luft zu erfliegen. Später lagert sich Thermik in den Seewind ein und ermöglicht einen Rundblick auf die karge Landschaft.

Die viertgrößte Insel der Welt übertrifft flächenmäßig seine ehemalige Kolonialmacht Frankreich. Von Nord bis Süd teilt ein 1.600 km langer und bis zu 2.800 m hoher Gebirgszug die Insel. Die Feuchtigkeit der Passatwinde regnet sich an den mit tiefgrünem Dschungel überzogenen Osthängen aus. Wir beginnen unsere Flugreise im Südwesten, der trockensten Ecke der Insel. Der staubige Boden ist steinig, die Vegetation dürr und mit zahlreichen Dornen bewaffnet. Vincent hat das ehe- ▶



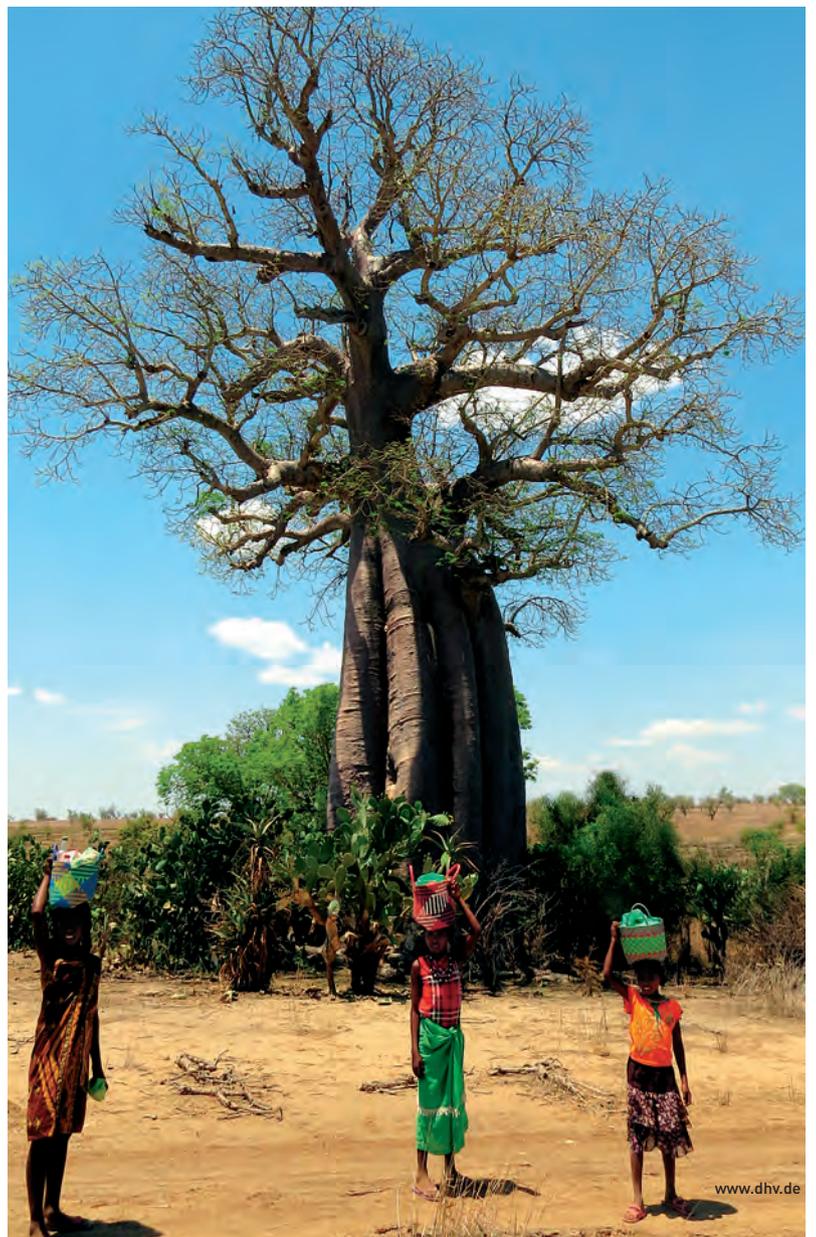
 Der DHV empfiehlt Fortbildung mit DHV-erkannten Performance-Flugschulen. Siehe [www.dhv.de](http://www.dhv.de) unter Travel&Training



Große landschaftliche Vielfalt bei den Fluggebieten: vom Küstensoaren bis zur Gebirgsthermik. Überall gleich: die offene Herzlichkeit und Fröhlichkeit der einfachen Landbevölkerung. Tipp: Altkleider oder Mal-Utensilien sind wertvolle Mitbringsel, die Freude schenken!



*Madagaskar ist eines der ärmsten Länder der Welt. Detaillierte Wetterprognosen sind nicht vorhanden.*



malige Piratennest mit vier Startplätzen erschlossen. Die längste Kante in Soalara erstreckt sich weiter nach Süden. St. Augustin selbst bietet zwei Möglichkeiten: eine für die Seebrise und eine für Südwind. Und wer denkt, dass die frischen Meeresprodukte bei Espérance besonders lecker schmecken, der sollte seinen Flug in Sarodrano mit einem Fischcarpaccio bei Andrea beschließen – eine himmlischere Gaumenfreude ist schwer vorstellbar.

Als Teil des Urkontinents Gondwana bietet die rote Insel eine unbeschreibliche Vielfalt an Landschaften. Das erfahren wir auf unserer nächsten Station Isalo: Das Gerippe der Erde liegt hier offen brach. Der harte, in Äonen glatt polierte Granit bricht in bizarren Formationen unvermittelt aus der endlos scheinenden Grassteppe hervor. Würden die Viehherden nicht aus Zebu Buckelrindern bestehen, wir würden uns in einem Spaghettiwestern wähen. In der Abendsonne entsteht ein Farbspiel aus rotem Fels und grün bewaldeten Flussläufen inmitten einer golden ausgeleuchteten Weite. Der Wind vereitelt leider eine Erkundung dieser Urlandschaft aus der Luft. Unsere Nobelunterkunft Jardin du Roy ist mit viel Geschmack ins Herz dieser Felsen eingepflanzt. Der Luxus und die französische Haute Cuisine könnten nicht stärker mit der simplen Einfachheit an der Küste kontrastieren.

„Salut vazaha“ tönt es mir von den Reisfeldern entgegen. „Salama gasy“ - meine Grußantwort zaubert meistens schon ein erstes Lächeln auf die Gesichter der einfachen Landbevölkerung. In der Landessprache Malagasy ist ein weißer Ausländer vazaha und die Kurzform gasy steht stolz für alles Madagassische. Speziell für Kinder ist ein Vazaha immer ein besonderes Erlebnis. Der vom arabischen Salaam abgeleitete Gruß gibt einen Hinweis auf die vielseitige Besiedlungsgeschichte der Insel: Neben arabischen, indischen und neuerdings auch chinesischen Zuwanderern sind bei den Fischern und halb-nomadisierenden Hirtenvölkern die afrikanischen Wurzeln offensichtlich. Im Hochland, welches den Großteil der Insel einnimmt, wähnt man sich hingegen schon fast in Südostasien, von wo aus die Insel zuerst besiedelt wurde: Hellhäutigere Menschen mit glattem Haar bewirtschaften terras-



## Informationen zu Madagaskar

**Beste Reisezeit:** April/Mai und Mitte September bis Mitte Dezember

**Nähere Informationen zu den Fluggebieten:** Tabus dominieren wie kaum woanders das Leben auf Madagaskar. Speziell der Ahnenkult wird noch sehr intensiv gelebt, zum Beispiel die Famadihana, das Fest der Totenumwendung. Die Gräber übertreffen die normalen Hütten in Größe und Stabilität, schließlich liegen die Ahnen dort für lange Zeit. Da die Gräber meist in den Hügeln und Bergen liegen, können die Toten durch unsere Aktivitäten gestört und in ihrer Ruhe beeinträchtigt werden. Um den Frieden der Toten und der lokalen Bevölkerung zu wahren, sollte deshalb unbedingt vor Ort oder von Fidy, dem Sekretär der Fédération Vol Libre Malgache, Auskunft eingeholt werden, wie der aktuelle Stand ist. Man erfährt auch, ob und wie viel Startgebühr zu entrichten ist und was die Träger für ihre Dienste bekommen.

### Startplätze:

St. Augustin W (23°33'01.8"S 43°46'13.9"E): steinig, mittelschwer, Abendfluggebiet  
 St. Augustin S (23°32'34.4"S 43°45'07.1"E): steinig, kurz, mittelschwer, wenig Arbeitshöhe  
 Soalara W (23°35'46.2"S 43°43'42.7"E): einfach  
 Sarodrano W (23°32'20.9"S 43°44'49.5"E): steinig, kurz  
 Pic Chameleon NE (22°05'48.9"S 46°47'07.7"E): einfach  
 Ampefy E (19°06'23.0"S 46°44'26.1"E): kurz, mittelschwer  
 Analavory E (18°58'36.1"S 46°42'03.7"E): einfach  
 Analavory W (18°58'56.3"S 46°41'54.0"E): einfach

**Kontakte:** Vincent Brisard organisiert bereits seit 1998 mehrere zweiwöchige Madagaskarreisen pro Jahr und hat diese Gleitschirm Destination stark geprägt: [lesgensdair.com](http://lesgensdair.com)

Ralf Kahr-Reiter von Airsthetik organisiert seit neuestem auch deutschsprachig geführte Reisen nach Madagaskar, welche ebenfalls der vorgestellten Route folgen: [www.airsthetik.at](http://www.airsthetik.at)

Fidy Mpanjato Rakotonarivo – Sekretär der Fédération Vol Libre Malgache: [fidympanjato@yahoo.fr](mailto:fidympanjato@yahoo.fr)

Au Paradis d'Espérance, St. Augustin: [beauparadis@yahoo.fr](mailto:beauparadis@yahoo.fr)

Chez Andrea, Sarodrano: [fr-fr.facebook.com/ChezAndreaHotel](https://fr-fr.facebook.com/ChezAndreaHotel)

Hôtel Le Jardin du Roy, Isalo: [www.lejardinduroy.com](http://www.lejardinduroy.com)

Tsaraso Lodge von Séraphine, Andringitra: [tsaraso.com](http://tsaraso.com)

Ecolodge Sous le Soleil de Mada von Jean-Marc und Brigitte, 25 km südlich

von Ambositra: [souslesoleildemada.monsite-orange.fr](http://souslesoleildemada.monsite-orange.fr)

Chez Jacky, Route de Soavinandrina, Ampefy, Tel. 034 16 960 30





## *Flugbedingungen können sich schnell ändern und müssen vor Ort selbstständig eingeschätzt werden.*

sierte Reis- und Gemüsefelder. Diese überziehen wie ein Flickenteppich auch das fruchtbare Tsaranoro Tal im Andringitra Gebirge, welches als das madagassische Gleitschirm-Mekka gilt.

Ich erwache gemeinsam mit der Sonne und sehe von meinem Bett durch den offenen Laden die 800 m hohen Granitwände des Tsaranoro Massivs in der Morgensonne rot erglühen – Welch ein Anblick, um den Tag zu beginnen! Der Weg zum knapp 400 m höher liegenden Startplatz beginnt direkt hinterm Frühstückstisch von Séraphine. Gegen ein kleines Entgelt nehmen uns Träger das Gepäck ab. Wir nehmen den Dienst gerne in Anspruch, denn das Geschäft unterstützt die arme Landbevölkerung, welche sonst kaum zu Bargeld kommt. Trotz der tiefen Basis kann ich mir schon bei meinem ersten Erkundungsflug die bei Freikletterern beliebten Felsen aus nächster Nähe anschauen.

Doch das Vergnügen dauert nur kurz: Die Bedingungen ändern sich schlagartig und ich werde in einem Kaltluftausfluss auf direktem Weg zum Landeplatz beim Camp Catta gespült. Ist es der Inselcharakter mit dem meist präsenten Wind und zum Teil föhnartigen Stausituationen? Oder einfach nur die unglaubliche Kraft der tropischen Sonne, welche direkt über uns steht? Ich begegne den zum Teil anspruchsvollen Verhältnissen auf jeden Fall mit einem konservativen Flugstil – in diesem bitterarmen Land dürfen nur die Privilegiertesten mit einer Helikopterbergung rechnen. Und schon der nächste Tag wartet mit op-

timalen Flugbedingungen auf, welche eine ausgiebige Erforschung des Tals aus der Luft ermöglichen. Wie eine Zeitmaschine trägt mich mein Schirm in unerschlossene Regionen, wo Dörfer und Kulturlandschaften seit Jahrhunderten unverändert zu sein scheinen. Vor der imposanten Kullisse strahlt das Land eine Ruhe und Frieden aus, welche mich tief bewegen.

Auch die Zeit am Boden wird kaum langweilig: Die atemberaubende Landschaft kann gut auch zu Fuß erkundet werden. Und kommen wir nicht zu ihr, so besucht die Natur uns zuhause: Eine Gruppe von Makis zieht direkt an unserem Mittagstisch vorbei und lässt Beobachtungen aus nächster Nähe zu. Die Lemuren mit dem gestreiften Schwanz wurden durch den Animationsfilm Madagascar weltbekannt und zu Botschaftern einer einzigartigen Tierwelt, welche sich hier in zahlreichen ökologischen Nischen zu erstaunlichen Formen diversifiziert hat. Auch die anderen berühmten Vertreter und Namensgeber des markanten Startbergs Pic Chameleon bekommen wir während der Reise in verschiedensten Größen und Farben zu Gesicht.

Ein Dorfbesuch ist ein einzigartiges Erlebnis und gewährt Einblicke in die einfachen Verhältnisse der lokalen Bevölkerung. Die sehr sympathischen Menschen legen ihre anfängliche Scheu meist schnell ab und es entsteht oft unmittelbar ein herzlicher Kontakt. Ein photo cadeau macht besondere Freude – sowohl den Fotografierten, welche sich sonst kaum selbst zu Gesicht bekommen, wie auch dem Fotografen: Noch nie habe ich so schamlos wildfremde

Menschen in Scharen abgelichtet. Und wer seinen eigenen Künsten nicht traut, dem sei ein Besuch im Fotolabor von Pierrot Men in Fianarantsoa nahegelegt. Der international prämierte Fotograf fängt farbenprächtige Szenen und ausdrucksstarke Portraits mit einer berührenden Intensität ein.

Wir folgen der gut ausgebauten Route Nationale RN7 weiter nach Norden. Über Land sind außer uns fast nur völlig überladene Taxis brousses unterwegs. Abseits der Hauptroute sind die Schotterpisten noch einsamer und meist mit zahlreichen Schlaglöchern übersät. Ein besonders großes Exemplar versucht nach einer Rumreichen Nacht in der zauberhaften Ecolodge Sous le Soleil de Mada unseren Minibus als Ganzes zu verschlucken. Doch wie durch ein Wunder rettet uns innerhalb von Minuten ein LKW, welcher uns auf der sonst völlig verwaisten Straße entgegenkommt.

Den nächsten Flug lässt der Wind erst wieder in Antsirabe zu. Die Heimatstadt unseres Lieblingsbiers THB, dem Three Horses Beer, beheimatet eine kleine Gemeinschaft von fliegenden Franzosen, welche im Umland der Stadt einige Fluggebiete unterhalten. Doch uns zieht es schon bald weiter. Über eine Nebenroute durch eine lang vergessene Hochebene erreichen wir unsere letzte Destination Ampify. Die Landschaft bezaubert mit zahlreichen Vulkankegeln und Seen. Es stehen mehrere Startplätze mit unterschiedlichen Ausrichtungen und Schwierigkeitsgraden zur Auswahl. Die vielen Felder bieten zahlreiche Landemöglichkeiten und so sind kleinere Streckenflüge zwischen den Vulkanen auch für ungeübtere Piloten problemlos möglich. In unserer Unterkunft verwöhnt uns Jacky mit einer ausgezeichneten französischen Küche: die lokal hergestellte Foie gras, die Entenbrust oder auch der frische Fisch aus eigener Zucht lockt am Wochenende auch viele Ausflügler aus der Hauptstadt Tana an den See Itasy.

Ein Menschenmeer liegt mir zu Füßen. Frenetische Schreie branden mir entgegen. Ekstatisch folgt die Masse jeder meiner Bewegungen. Ich tauche ein in ein Meer aus Körpern und hoch gepeitschten Emotionen. Sofort bin ich umringt von

hundert strahlenden Gesichtern mit weit aufgerissenen Augen. Bei der nicht ganz alltäglichen Landung auf der Sportanlage von Analavory, welche mir lange in Erinnerung bleiben wird, nehmen wir Popstars gleich ein Bad in der Menge. Selbst nach einem plouf, einem enttäuschenden Absauser, fällt es auf Mada schwer, lange Trübsal zu blasen: Sofort ist man umringt von aufgeregten Kindern und freundlichen Bauern. Deren Begeisterung ist ansteckend. Neugierig wird das bunte Tuch mit den dünnen Leinen bestaunt. Für diese Menschen, welche oft noch ohne Strom wie vor hundert Jahren leben, müssen wir Gleitschirmflieger wie Magier aus einer anderen Welt scheinen. Diese Faszination mit den einfachen Menschen teilen zu dürfen, ist ein Privileg, welches ich als Souvenir in meinem Herzen mit nach Hause nehme. Ich werde es bei meinem nächsten Alpen-plouf wieder hervorholen. Veloma Mada, wir sehen uns wieder. ▽

## Einschätzung der fliegerischen Sicherheit auf Madagaskar

Madagaskar ist eines der ärmsten Länder der Welt. Speziell in Ballungsgebieten ist man mit der Armut sehr direkt konfrontiert. Maßnahmen für die persönliche Sicherheit sind dementsprechend notwendig. Aktuelle Reise- und Sicherheitshinweise können z.B. auf der Webseite des Deutschen Auswärtigen Amtes eingesehen werden. Individualreisen sind sehr anspruchsvoll, Anschluss an eine organisierte Reisegruppe wird dringend empfohlen. Eine gute medizinische Versorgung oder einen organisierten Rettungsdienst gibt es auf Madagaskar nicht. Nächste medizinische Anlaufstelle ist die französische Nachbarinsel La Réunion.

Detaillierte Wetterprognosen sind nicht vorhanden. Die Flugbedingungen können sich schnell ändern und müssen vor Ort selbstständig eingeschätzt werden. Speziell die feuchten Passatwinde können im Hochland zu ausgeprägten Föhnlagen mit unfliegbaren Bedingungen und Gewittern führen. Auffrischende Winde an den Soaringgebieten der Küste können eine Landung im weglosen und dornenreichen Hinterland erzwingen. Da es kaum motorisierte Boote gibt, ist eine Wasserlandung in der Brandung der Steilküste ein fast sicheres Todesurteil.

Die beschriebenen Startplätze sind gut in Stand gehalten. Eine zeitnahe Rücksprache mit lokalen Stellen wird jedoch ausdrücklich empfohlen. Aufgrund fehlender Infrastruktur, es gibt kaum Hindernisse oder Leitungen, sind Außenlandung zumeist unproblematisch. Für den Rücktransport sollte bedacht werden, dass es kaum private oder öffentliche Verkehrsmittel gibt und die Landbevölkerung zumeist nur Gasy spricht – es blüht also Fly & Walk. Generell wird ein konservativer Flugstil und eine Ausrüstung mit hoher passiver Sicherheit empfohlen. Und im Zweifelsfall lieber ein Flug weniger, als einer zu viel!

Anzeige

**WELTREKORD**  
MIT EN B SCHIRM



LTF/EN B

The **NEW** Benchmark  
of its category!



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

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

[www.aircross.eu](http://www.aircross.eu)

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

**AIR CROSS**



Platz 1 | Gleitschirm  
Clemens Böcherer in Revelstoke in Kanada

# Fotowettbewerb



Platz 2 | Gleitschirm  
Marc Fischer in Klewenalp



Platz 3 | Gleitschirm  
Mirka Rauert in Meduno

# 2016

Hier seht ihr die Siegerbilder.  
Alle gültigen Einsendungen  
gibt es auf [www.dhv.de](http://www.dhv.de)



Platz 1 | Drachen  
Rudolf Aumer in den Dolomiten

# Fotowettbewerb 2016



Platz 2 | Drachen  
Lutz Gemper in Castelluccio



Platz 3 | Drachen  
Stefan Schlang über dem Aletschgletscher

Ein herzliches Dankeschön  
an alle fürs Mitmachen!  
Wer diesmal zu spät war – ab  
September 2017 könnt Ihr wieder Fotos  
für den Wettbewerb einreichen.



# Rechts vom Brenner

Daran vorbeigedüst sind wir alle schon mehrfach. Fliegerisch erkundet haben den Rosskopf, bzw. Monte Cavallo, aber wohl nur wenige Piloten. Im letzten Winter haben wir endlich Halt gemacht und Sterzing in Südtirol einen Besuch mit Ski und Schirm abgestattet.

*Text und Fotos: Fredegar Tommek*



Nach Lust, Laune und Wetter einfach mal wieder den Schirm gegen die Ski eintauschen. Im Skigebiet Rosskopf sind auf familienfreundlichen Pisten auch die Kleinen gut versorgt. Und kernige Skilehrer hat's auch.



**V**ielen Fliegerkollegen dürfte das Szenario bekannt vorkommen: Auf dem Weg Richtung Alpen-südseite, egal ob nach Bassano oder zum Gardasee, stets wird entlang des Brenners Gas gegeben und es kümmert uns wenig, was sich rechts und links der Betonpiste verbirgt. Nur kurz schrecken wir aus unserer Autobahn-Lethargie auf, wenn die Strecke unter der Rosskopf-Kabinenbahn (Monte Cavallo) hindurchführt: „Was ist das für eine Bahn? Kann man hier fliegen? Warum weiß ich ▶

## Koordinaten und LP/SP Beschreibung

Diverse Startmöglichkeiten in die Himmelsrichtungen SO-SW unterhalb des Rosskopf Gipfels oder tiefer auf dem Niveau des Ausstiegs nach dem Sessellift.

Nur wenige Meter entfernt steht eine Wetterstation, deren Werte leider nur im regionalen Wetter TV abrufbar sind und die aufgrund der Lee-Lage keine nutzbaren Werte für uns Flieger liefert.

Koordinaten Startplatz: N 46° 54' 50", O 11° 23' 05", Höhe: ca. 2.150 Meter.

Der Landeplatz liegt etwas außerhalb und ca. zwei Kilometer von der Bergbahn entfernt: Man findet ihn im Sterzinger Industriegebiet, linkerhand der Ausfallstraße Richtung Ridnaun. Die langgezogene, große und freie Wiese liegt direkt hinter dem Firmengelände des Sterzinger Milchhofs, der von der Straße aus markant auszumachen ist. Die Landwiese selber ist nicht markiert, ein Windsack steht aber zwischen dem Restaurant Fischadler und dem Gewerbepark. Die in westlicher Richtung anschließende Wiese/Feld unbedingt meiden. Ebenso die kleine, freie Fläche direkt an der Straße. Auch der mit großem Windsack markierte Hubschrauber-Landeplatz ist für uns tabu.

Landeplatz Rosskopf: N 46° 53' 11", O 11° 24' 58", Höhe: 950 Meter.

nichts über dieses Gebiet?“ ... schießt es uns jedes Mal durch den Kopf. Doch eh man sich versieht, verschwindet der Gedanke im Rückspiegel und schon bald rücken die nahenden Fluggebiete Rodeneck, Plose und Co in den Fokus. In diesem Winter aber setzen wir den Blinker rechts, nehmen die Ausfahrt nach Sterzing (oder Vipiteno) und investieren ein langes Wochenende in die Erkundung des Eisacktals, seiner Flugmöglichkeiten und der Skipisten.

### Gipfelstart am Rosskopf

Gut gelaunt stellen wir fest, dass zumindest an einem Wochentag der kostenfreie Parkplatz der Rosskopfbahn noch einige freie Plätze bietet und ein Tages-Skipass mit 37 Euro in der Hauptsaison vergleichsweise human zu Buche schlägt. Der Hochglanz-Jet-Set trifft sich lieber in Cortina d'Ampezzo und die ganz großen



Vergleichsweise wenig Flugbetrieb am Startplatz des Rosskopf Gipfels. Am Wochenende aber nutzen die jungen Jochroppn-Piloten ausgiebig ihren Hausberg.

Scheine für den Skipass blättert man eher für das Gebiet rund um den Sella-Stock in den Dolomiten hin. In Sterzing legt man deutlich mehr Wert auf ein gutes Preis-Leistungs-Verhältnis und weniger auf Prosecco und Après-Ski-Zirkus.

In der Sechser-Kabinenbahn schweben wir im Retrostyle der 80er Jahre über die Autobahn und bewundern den Brenner endlich mal aus einer anderen Perspektive. Es geht hinauf bis zur Gipfelstation auf knapp 1.900 Meter. Mit dem Schirm auf dem Rücken schlittern wir anschließend wenige Meter entlang der vereisten Skipiste zum 3er Sessellift. Jetzt geht es noch einmal fast 300 Meter hinauf Richtung Gleitschirm-Startplatz. Rund um den Rosskopf-Gipfel (2.189 Meter) finden wir mehrere Startmöglichkeiten. Für den heutigen Wind (15-25 km/h aus Südwest) sparen wir uns den üblichen Fußweg bis zum Gipfel und soaren standesgemäß hinauf. Was für ein gelungener Einstieg in unser Ski&Fly Weekend. Für Bedingungen mit Südost- bis Südwestwind lässt es sich unkompliziert und einsteigertauglich starten. Das Ganze auf erstaunlich schneefreiem und grasigem Untergrund. Dies galt zumindest für die beiden vergangenen Winter, die sich mit Tiefschnee-Bedingungen schwertaten. Die südliche Ausrichtung der Startplätze trägt das Übrige bei, sodass wir mitten im Januar von nahezu grünen Hängen loslegen.

Mit dem Blick in Richtung Süden, auf die vorgelagerten Rippen der Telfer Weissen, soaren wir bei südlicher Windrichtung unkompliziert bis auf Gipfelniveau. Auf einigen ebenen Geländestufen lässt es sich prima toplanden und wir finden noch ein paar verschneite Ecken, wo wir das nötige Fingerspitzengefühl gefahrlos trainieren können.

Der Landeplatz im Tal ist vom Startplatz aus leider nicht zu sehen und es gilt diesen vorab zu erkunden, da er nicht ganz leicht und eindeutig zu erkennen ist (siehe Beschreibung im Kasten Basics).

### Achtung Nordwind

Kaum ein Fluggebiet befindet sich in so unmittelbarer Nähe des Alpenhauptkammes und zudem so nah an der Föhn-schneise des Brenners. Auch die exponierte Lage des Rosskopfs ist ein Garant dafür, dass wir uns hier schon bei schwacher Nordlage oder geringem Druckunterschied zwischen Alpennord- und Südseite im Lee befinden.

Die Nordföhn-Anfälligkeit des Gebiets und der Region gilt es daher immer und sehr kritisch zu beachten (schon bei einem Druckunterschied von 2 hPa zwischen Innsbruck und Bozen klingeln bei den lokalen Piloten die Alarmglocken).

Lehrbuchmäßig lassen sich auch am übernächsten Tag vom Gipfel die Phäno-



me und Erscheinungen des Föhns beobachten. Nur wenige Kilometer entfernt steht am Hauptkamm die markante Staubewölkung oder Staumauer, in der sich die zum Aufstieg gezwungene Luftmasse nur halb so stark abkühlt (feuchtadiabatisch), wie sie es außerhalb einer Bewölkung tun würde. Durch den Niederschlag auf der Nordseite faucht die komprimierte, trockene und saubere Luft über den Haupt-

kamm und stürzt in Abhängigkeit von Druckunterschied und Luftschichtung als Föhn- und Nordwind in die Täler und in Richtung Italien. Die Bewölkung auf der Südseite ist dann zumindest aufgelockert oder der Himmel sogar wolkenfrei. Wird die Luftmasse dabei in großflächige Schwingung versetzt, kommt es möglicherweise zur Bildung der bekannten Föhnwolke Lenticularis. Vergleichsweise

feuchte Luft und kräftige Sonneneinstrahlung auf der Südseite (bei wolkenfreiem Himmel und gereinigter Luft) tragen zu ihrer Bildung bei.

### XC-Möglichkeiten und umliegende Gebiete

Wir treffen einen der Lokalmatadore und möchten etwas über die XC-Möglichkeiten ►

## Basics zum Ski&Fly Gebiet Rosskopf

Bergbahn: [www.rosskopf.com](http://www.rosskopf.com)

Tourismusbüro Sterzing Vipiteno: [www.sterzing.com](http://www.sterzing.com)

Infos zum kompletten Skigebiet: [www.rosskopf-ladurns.it](http://www.rosskopf-ladurns.it)

Örtliche Skischule inkl. Kinderbetreuung: [www.skischule-sterzing.it](http://www.skischule-sterzing.it)

Anlaufstelle für Gleitschirmflieger, die zum ersten Mal im Gelände sind, ist der Verein Jochroppn Ridnaun: [www.jochroppn-ridnaun.eu](http://www.jochroppn-ridnaun.eu)

Auf deren Homepage stehen aktuelle Hinweise zum Fluggebiet und die Vereinsmitglieder geben gerne Auskunft zu aktuellen Besonderheiten des Gebiets. Für Drachenflieger gestaltet sich der Transport hinauf deutlich schwieriger: Der Sessellift kann nicht genutzt werden. Es gibt aber eine Ausnahmeregelung über eine Forststraße zur Kuhalm. Diese Variante ist nur mit Genehmigung möglich und benötigt eine vorherige Absprache. Infos gibt Sepp Santoni (Hugo) unter der Nummer 0039-348-7610989.

Gute Wetterhinweise und wichtige Windwerte findet man auf der Wetterseite der Region Bozen ([provinz.bz.it](http://provinz.bz.it)) unter Wetterstationen am Berg. Der Gleitschirm-Tagespass (bzw. Skipass) kostet ca. 37 Euro, darin enthalten ist bereits die Start- und Landegebuhr.

Restaurant-Tipp in Sterzing-Ried: Empfehlen können wir den Schaurhof aufgrund der sehr guten, lokalen Küche. Besonders im restaurierten Speisesaal lässt es sich vor Holzarbeiten und Kachelofen bestens speisen. [www.schaurhof.it](http://www.schaurhof.it)

Hallen-Freibad mit Saunalandschaft: [www.balneum.sterzing.eu](http://www.balneum.sterzing.eu)

Weitere Skigebiete und teilweise auch Fluggebiete in der Umgebung: In unmittelbarer Nähe liegt das kleine Skigebiet Ladurns. Bei Anreise aus Richtung Innsbruck liegt das Stubaital mit all seinen Möglichkeiten auf dem Weg, ebenso die Bergeralm bei Steinach am Brenner ([bergeralm.net](http://bergeralm.net)). In Richtung Süden finden sich u.a. Fluggebiete bei Sand in Taufers, Bruneck (Kronplatz), Rodeneck, Plose oder natürlich die Dolomiten.



Anzeige

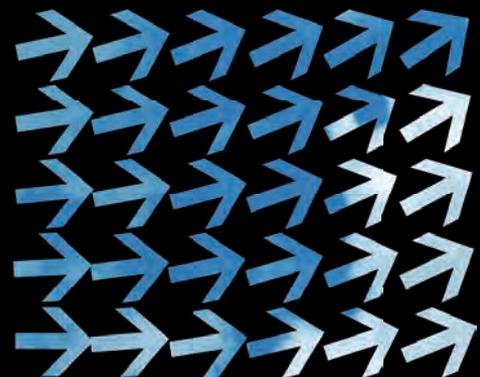


 **THERMIK  
2017**

**18-02-17  
Messehalle Sindelfingen**

**Gleitschirm  
Drachen Kite**

**[www.thermik-messe.de](http://www.thermik-messe.de)**



Trotz Klimawandel: Es gibt ihn noch, den guten, alten Winter! Wer ihn an einem ruhigen Sonnentag findet, sollte den Gleitschirm nicht zu tief eingemottet haben...

in Erfahrung bringen. Peter Siller fliegt erst seit vier Jahren, hat aber mit seinen 27 Lenzen schon einige weite und schöne Flüge auf seinem Konto. In der vergangenen Saison durfte er sich über den ersten Platz in der italienischen Sportklasse freuen.



Aktuelle Flüge von Peter Siller

„Unsere Standard-Hausstrecke mit Start vom Rosskopf aus ist ein flaches Dreieck, das zunächst an der geschlossenen Kette Richtung Westen und Richtung Gletscher des Übeltal-Ferner am Ende des Ridnauntals führt. Ebenfalls in dieser Richtung liegt der Wilde Freiger auf 3.418 Metern. Seine Windwerte (Höhenwindstationen auf [www.provinz.bz.it](http://www.provinz.bz.it)) nutzen wir für die Vorflugplanung, bzw. schätzen die Nordwind/Lee Tendenzen ab. Nützlich ist auch der Wert des Jaufenpasses auf 2.145 Metern.

Ein gängiger XC-Wendepunkt ist der Pffurnsee oder die Agelsspitz, bevor es zurück über den Rosskopf und die Talquerung bei Sterzing nach Trens (Freienfeld) geht. Diesen Flug über 40-60 km konnte ich in den vergangenen Wintern mehrmals realisieren. Machbar war es bereits Ende Januar bei frühjahrshaften Bedingungen und oft schneefreien Südhängen.“

Zu den XC-Hochzeiten im Frühjahr und Sommer werden die Flüge Richtung Osten ausgeweitet und führen bis Bruneck oder darüber hinaus. Nachdem einige, für diese tote Jahreszeit relativ weite Flüge vom Rosskopf im Netz veröffentlicht wurden, kam es zu einem regelrechten Run auf den Rosskopf. Leider verhielten sich viele Gäste nicht so, wie man es eigentlich erwarten darf und es blieb viel Müll am Startplatz zurück. Der örtliche Verein Joch-

roppn Ridnaun ([www.jochroppen-ridnaun.eu](http://www.jochroppen-ridnaun.eu)) hat rund 80 Mitglieder. Auch wenn der Verein in 2016 sein 30jähriges Bestehen mit großem Fliegerfest feierte, sind die rund 50 aktiven Flieger meist sehr junge und ambitionierte Acro- und XC-Piloten.

### Was geht ab

Nachtschwärmer und Partygänger werden es nicht einfach haben im beschaulichen und familienfreundlichen Sterzing. Sie werden eher in Bozen (ca. 70 Kilometer) oder Innsbruck (ca. 50 Kilometer) fündig. Stattdessen gibt es überall gutes Essen: Sterzinger Joghurt, Schüttelbrot und gefüllte Knödel (Sterzinger Knödelfest im September) sind einige der lokalen Küchen-Highlights. Die gemütliche Altstadt lädt zum Bummeln und Shoppen ein, während vor allem Kinder ihre Standfestigkeit auf der Schlittschuhbahn testen (direkt in der Stadtmitte, vor dem Tourismus-Büro).

Das übersichtliche Skigebiet feierte gerade 50jähriges Jubiläum. Pisten-Cracks aus den siebziger Jahren, wie Rosi Mittermaier, Hansi Hinterseer und Ingemar Stenmark, donnerten damals bei FIS- oder Weltcuprennen die Pisten am Rosskopf hinunter. Heutzutage lässt man es eher ruhiger und anfängerfreundlich auf meist blauen und roten Pisten angehen. In Eigenregie getestet und daher höchst empfehlenswert: Die längste Rodelbahn Italiens über 9,6 Kilometer. Auf der beschneiten und beleuchteten Strecke sind wir überrascht, mit wie viel Tempo und Rasanz wir dahinfliegen. Ein Fliegerhelm mit Skibrille erweist sich als perfektes Equipment, während der Rennrodel an der Talstation der Rosskopfbahn verliehen wird. Die wilde Raserei bringt neben mächtig Rodelgaudi einen nasskalten Hintern mit sich, der beim abschließenden Absacker im Bistro der Talstation schnell vergessen ist. ☺

# FLUGGERÄTE

GmbH



## ALFAcross\*115

einer der leistungsstärksten und leichtesten Cross Retter am Markt

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

**!! AKTION !!**  
**NEU für ALT**

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

[office@gleitschirm-retter.at](mailto:office@gleitschirm-retter.at)  
[www.gleitschirm-retter.at](http://www.gleitschirm-retter.at)



# 82 und kein bisschen müde

In hohem Alter weite Strecken fliegen

Text Benedikt Liebermeister

**2004 interviewte ich Götz Balzer.** Götz war auf den vierten Platz der Deutschen Streckenflugmeisterschaft in der Sportklasse geflogen. Im Juli hatte er seinen 70sten Geburtstag gefeiert. Mich interessierte, wie man in dem Alter noch so weit fliegt (Info 129, Alter schützt vor Strecke nicht). Jetzt sind 12 Jahre vergangen, Götz ist mittlerweile 82 Jahre alt und in der Sportklasse 2016 auf den 14. Platz geflogen.

Götz gehört zu den Pionieren, begann 1987 mit dem Gleitschirmfliegen. Bereits 1990 versuchte er sich an kleinen

Streckenflügen und macht seit 1995 bei der Deutschen Streckenflugmeisterschaft mit. Er kam vom Bergsteigen, beim Hike&Fly tankte er Kondition und mit leichtem Krafttraining stärkte er die Muskulatur. In seiner Wettkampfzeit als Schachspieler erwarb er eine außerordentliche Konzentrationsfähigkeit. Seine Leidenschaft für Konzertgitarre trainierte sowohl Motorik als auch Konzentration. Früher ist er 2-3er geflogen, dann auf 2er umgestiegen und weitere Strecken als jemals zuvor geflogen.

Götz, Gratulation zur Platzierung und zu zwei schönen FAI-Dreiecken von 172 km und 157 km. Dafür warst Du bis zu 8:20 Stunden in der Luft. Wie schaffst Du das mit 82?

Zu meinem großen Glück bin ich bis heute nie ernsthaft krank gewesen, konnte mich deshalb immer sportlich betätigen und dadurch vermutlich das mit dem Alter unvermeidliche Schwinden der Kondition verlangsamen. Bei schlechtem Wetter steige ich regelmäßig auf meinen Home-trainer und mache Kraftausdauertraining; bei passablem Flugwetter gehe ich in die



Götz startet am Col Rodella



Beim Hike&Fly

FOTOS: GÖTZ BALZER

Berge, nie ohne Schirm, und fast nur bei Streckenwetter fahre ich mit der Bahn hoch. Ich bin fest davon überzeugt, dass die für mein Alter recht gute körperliche Konstitution der Grund dafür ist, dass ich mich auch mental noch fit fühle. „Mens sana in corpore sano“ scheint sich bei mir zu bestätigen. Natürlich spiele ich auch noch viel Schach, jetzt nur noch gegen den PC, und das Lösen von Sudoku und Str8ts in der SZ und von Kreuzworträtseln gemeinsam mit meiner Frau ist fast zu einer Sucht geworden. Das alles trägt sicherlich dazu bei, die Konzentration über lange Zeit hoch halten zu können.

**Was hat sich körperlich und geistig verändert, oder hat sich überhaupt etwas verändert?**

Leider hat sich in den vergangenen 12 Jahren vor allem konditionell einiges getan. Für Bergtouren über 800 Meter Aufstieg muss ich mich jetzt speziell vorbereiten und wie immer extrem langsam gehen, vor allem zu Beginn. Bisher bin ich noch nicht bereit, Abstriche beim Wendegurtzeug, Schirm oder Retter zu machen, weil ich immer auf längere Flüge hoffe, muss das aber mit 13 bis 14 kg Gewicht bezahlen. Mental fühle ich mich beim Fliegen nicht überfordert, ganz im Gegenteil: In der Luft bin ich jetzt viel entspannter als früher und weiß, wann ich mich konzentrieren muss und wann ich genießen darf; dazu beigetragen hat in erster Linie die Routine, aber auch die Sicherheit der heutigen Geräte. Traurig bin ich darüber, dass ich bisher und wohl auch in Zukunft auf die Grente verzichten muss, weil ich mich nach einem so langen Anstieg nicht mehr fit genug für einen weiten und anspruchsvollen Streckenflug fühle. So muss ich immer warten, bis die Bahn Anfang Juni am Speikboden, jetzt mein Lieblingsfluggebiet, aufmacht.

**Zum Hike&Fly fliegst Du einen Ion 4 von Nova, mit dem Flügel ist Beni Pessl in Quixada 346 km weit geflogen. Warum nimmst Du zum Streckenfliegen nach wie vor einen C-Schirm, den Sigma 9?**

Bis Anfang dieses Jahres bin ich mit

einem Swift 1 in die Berge gegangen, mit dem ich sicher starten und fliegen konnte, wobei die Gleitleistung keine Rolle spielte. Bis Mitte 2014 hatte ich für das Streckenfliegen einen Sigma 8 26, musste aber immer Wasser mitnehmen. Um das zu ändern, bin ich auf den Sigma 9 23 umgestiegen, hatte aber einen Riesenrespekt vor dem kleineren Flügel. Deshalb habe ich mit dem Schirm sofort ein Sicherheitstraining gemacht und hatte schon nach ein paar Lektionen das Gefühl, noch nie einen so sicheren Schirm geflogen zu haben. Das hat sich bis heute nicht geändert. Für mein Wendegurtzeug war das Packmaß des Sigma 9 allerdings etwas zu groß. Als der Swift nicht mehr durch den Check gekommen ist, war der Ion 4 XXS für mich das ideale Gerät für Hike&Fly. Beim Streckenfliegen möchte ich aber auf den Sigma nicht mehr verzichten.

**Bist Du überwiegend allein unterwegs oder mit Freunden? Vor ein paar Jahren am Speikboden hörte ich mal den Begriff „Rentner-Gang“.**

Diese Bezeichnung trifft es ganz gut. Fast alle meine Flugfreunde stehen nicht mehr im Berufsleben, so dass ich äußerst selten allein in die Berge gehen muss. Die gemeinsame Fahrt und, da wir alle ungefähr die gleiche Kondition haben, auch der Aufstieg werden nie langweilig. Außerdem ist meine Frau nur dann beruhigt, wenn ein Aufpasser dabei ist. Beim Streckenfliegen

ist es jedoch anders: Die meisten meiner Freunde wollen oder können nicht so lange fliegen; selten fährt jemand mit zum Speikboden und zum Hochfelln überhaupt keiner. Bei gutem Streckenwetter sind dies meine bevorzugten Startberge, und ich freue mich immer auf viele Bekannte, die ich dort dann mit Sicherheit treffe.

**Deine Leistungen sind ein Ansporn für uns Jüngere. Was rätst Du uns?**

Rein flugtechnisch wage ich es nicht Ratschläge zu geben, weil jeder seinen eigenen Stil finden muss. Aber zwei Erfahrungen möchte ich doch weitergeben. Nach 25 Jahren Fliegen war ich nur aus Neugier zum ersten Mal bei einem Sicherheitstraining, ohne Erwartung, noch etwas Neues erfahren zu können. Weit gefehlt! Ich habe hinsichtlich der Schirmbeherrschung so viel dazu gelernt, dass ich jetzt viel stressfreier fliege und ich mich gefragt habe: Warum hast du das nicht schon längst gemacht? In die gleiche Richtung geht meine Anregung, Vorträge von Peter Cröniger zu hören, bei denen man alles darüber erfährt, wie man mit Schirmen der neueren Generation umgehen sollte und sich auch persönliche Tipps holen kann. Hinsichtlich der körperlichen Verfassung kann ich nur jedem raten, schon früh mit dem Training zu beginnen und so seine Kondition zu konservieren. Mental wird es schwierig, wenn man aus dem Berufsleben ausscheidet. Vorher hat der Beruf geistig fit gehalten, danach sollte man sich ein Hobby suchen, das mental beansprucht, aber auch Spaß macht.

**Was für Pläne oder Wünsche hast Du für die Zukunft?**

Hinsichtlich des Fliegens ist mein größter Wunsch natürlich, dass ich noch lange mit meinen Freunden in die Berge gehen kann. Vielleicht werde ich wieder einmal, wie ich das ganz zu Anfang gemacht habe, betreutes Fliegen buchen. Auch ein weiteres Sicherheitstraining möchte ich in absehbarer Zukunft absolvieren. Streckenfliegen werde ich niemals aufgeben und hoffe, dass mir vom Speikboden auch einmal ein 200er FAI-Dreieck gelingt. ▢

## Die 7 **A**s der Profis:

**A**ufrichten,  
**A**nfliegen,  
**A**bfangen,  
**A**usgleiten,  
**A**bbremsen,  
**A**uslaufen und  
**A**blegen

Konzept: Peter Cröniger & Simon Winkler

Text: Simon Winkler

# Cool Landi

**W**enn der Boden näher kommt, ziehe einfach beide Steuerleinen ganz langsam nach unten durch, bis du am Boden stehst“, erklärte mir mein Fluglehrer vor den ersten Flügen. Da die Landegeschwindigkeit immer höher wurde, fing ich einfach immer früher an zu bremsen. Doch sanfter wurden meine Landungen dadurch nicht. Als ich ein paar coole Profilandungen sah, bei denen der Pilot beinahe endlos parallel zum Boden ausschwebte, wurde mir klar – da gibt es noch eine angenehmere Technik: die ausgeflogene Landung.

Die Voraussetzung für eine sanfte und elegante Landung ist der gut geplante und durchgeführte Anflug mit einer Landevolte. Genauere Infos findest du dazu im Artikel von Peter Cröniger (DHV-Info 169). Besonders der Endanflug sollte lang, gerade und pendelfrei sein. Nur so hat man ausreichend Zeit und Ruhe sich

auf die folgenden 7 As zu konzentrieren. In diesem Artikel wird ausschließlich der Endanflug beschrieben.

### Ziel

Der Pilot reduziert mit nahezu null Vertikalgeschwindigkeit im Horizontalflug die Fluggeschwindigkeit auf  $V_{min}$ . Die Restenergie minimiert er anschließend mit Durchbremsen. Die Restgeschwindigkeit baut er durch Auslaufen ab und legt den Gleitschirm bei gezogenen Bremsen kontrolliert ab.

Qual der Wahl: Geschwindigkeit oder Manövrierfähigkeit?

Um unseren Gleitschirm sauber zu landen, benötigen wir den richtigen Kompromiss: Ausreichend schnell, damit wir genügend Energie für das spätere Abfangen haben und genügend Steuermöglichkeit, um eventuelle Störungen (Heber, Sinken) ausgleichen zu können. Daher empfehlen wir die Grundstellung der



FOTO: MATTIA DALDOSS

# ngs ...

Steuerleinenstellung zwischen Bestem Gleiten/leicht auf Kontakt und Minimum Sinken.

Wird bei thermisch aktiver Luft am Landeplatz ein Heber (Ablösung) erwartet, sollte sich der Pilot dafür vorher Steuerwege schaffen, um den Schirm beim Einflug in den Heber zu beschleunigen und somit auszugleichen. Wird ein Windgradient erwartet, muss der Pilot eine höhere Anfluggeschwindigkeit nahe der Trimmgeschwindigkeit wählen. Bei der Pauschallösung, Bremsstellung zwischen Minimum Sinken und Bestem Gleiten ist das für die oben beschriebenen Situationen wie die Wahl zwischen Pest und Cholera. Für das eine zu langsam für das andere zu schnell.

Folgende Tabelle zeigt Kompromisslösungen für die Anfluggeschwindigkeit in unterschiedlichen Bedingungen. ▶

FOTOS: SIMON WINKLER

	Bedingungen	Geschwindigkeit/Bremsenstellung
	Schwach windig/ Windstille, keine Thermik	Pilot fliegt unbeschleunigt mit Bremsen in Grundstellung (Leerweg + ca. 10 cm).
	Schwach windig/ Windstille, Thermik (thermische Heber sind zu erwarten)	Pilot fliegt unbeschleunigt mit Bremsenstellung geringstes Sinken (Leerweg + ca. 20 cm), um die Anstellwinkelerhöhung beim Einflug in die Thermik durch Lösen der Bremsen ausgleichen zu können.
	Stärkerer Windgradient wird erwartet	Pilot fliegt unbeschleunigt nahe des besten Gleitens mit Bremsen auf Kontakt, um ein Durchsacken bei stärkerem Windgradienten so gering wie möglich zu halten.

## Extremszenarien: roter Pfeil nach oben

Zieht der Pilot in dieser Phase die Bremsen zu tief und zu schnell, führt es zu einem Wegsteigen. Pilotenreaktion: Bevor der Schirm zu steigen beginnen würde, werden die Bremsen wieder etwas gelöst. Ging er bereits in den Steigflug über, sollte man die Bremsen halten und am Ende der Steigphase durchbremsen.

Achtung: Das Durchbremsen bezieht sich auf moderates Wegsteigen von weniger als 3 Meter.



### Aufrichtphase

In ausreichender Höhe, aber spätestens in 5 Meter über Grund, begibt sich der Pilot in eine aufrechte und laufbereite Körperhaltung. Diese Haltung hält der Pilot durch aktive Körperspannung. Ein Oberschenkel wird nach hinten gegen das Sitzbrett gedrückt und die Hüfte nach vorne geschoben. Beim Aufrichten sollte der Blick stets zum Peilpunkt gehen. Die Aufrichtbewegung erfolgt ruhig und ohne Steuerausschläge.

### Anflugphase

Hier wird die Basis für die Landung gelegt. Die Steuerleinen befinden sich in der Zughaltung (Daumen zeigt nach oben) und die Ellenbogen sind nahe am Körper. Der Pilot wählt die optimale Anfluggeschwindigkeit für die erwarteten Bedingungen. Der Pilot bleibt in seiner Anflughaltung und konzentriert sich auf die Abfangphase. Entscheidend für den Erfolg der Landung ist die Blickrichtung. In den letzten Metern vor dem Boden löst der Pilot seinen Blick vom Peilpunkt und schaut zum Horizont am Ende des Landeplatzes. Somit ist es für ihn möglich, seine Flugbahn und das Sinken genauer einzuschätzen.

### Abfangphase

Kurz vor dem Bodenkontakt in ca. 1 Meter Höhe gibt der Pilot einen zügigen Abfangimpuls über die Steuerleinen, um den Sinkflug der Kappe zu brechen. Die Stärke des Abfangimpulses richtet sich nach der Anfluggeschwindigkeit, Sinkgeschwindigkeit und nach der Energie im Schirm.

## Extremszenarien - roter Pfeil nach unten

Zieht der Pilot in dieser Phase die Bremsen zu wenig und zu langsam, führt dies zu keiner Veränderung der Flugbahn. Die Landung wird darauf mit hoher Horizontal- und Vertikalgeschwindigkeit erfolgen.

Pilotenreaktion: Bremsen zügig etwas tiefer ziehen, um möglichst viel Restenergie zu vernichten.

### MENTALTIPP

Denke in Modi! Schalte im Kopf auf verschiedene Modi je nach Situation: Start, Flug, Aufwind, Extremflug, Landung. Gehe in ausreichender Höhe früh genug in den Modus Landen. Scanne deinen gewünschten Landebereich, den Wind und den Luftraum. Erst wenn du die Gegebenheiten analysiert hast, solltest du mit der Landung beginnen. Mache dir dabei schon einen Plan B. Je früher du jeden einzelnen Modus planst, desto stressfreier wird dein Flug und deine Entscheidungsfindung.

### Ausgleitphase

Nach dem Abfangimpuls werden die Bremsen in dieser Position gehalten, um den Schirm in ein bodenparalleles Gleiten zu bringen. Minimale Feinkorrekturen über die Bremsen halten den Schirm im Parallelflug zum Boden. Der Blick bleibt beim Horizont, um die Flugbahn zu kontrollieren.

### Abbremsphase

Am Ende der Ausgleitphase möchte der Gleitschirm wieder in den Sinkflug übergehen. Dies wird kurz vorher durch ein komplettes Durchbremsen der Steuerleinen unterbunden. Das Durchbremsen erfolgt, wenn der Gleitschirm nicht mehr weiterfliegen möchte. Die restliche Horizontalgeschwindigkeit wird dabei abgebaut und der Pilot berührt sanft den Boden.

### Auslaufphase

Die Bremsen bleiben auf 100% und der Pilot geht einige Schritte in Landerichtung weiter, um die Restgeschwindigkeit auszulaufen.

### Ablegephase

Durch die Körperhaltung und Bewegung der Auslaufphase ist der Schirm hinter dem Piloten. Dies lässt ihn kontrolliert zu Boden sinken. Zum Ablegen kann sich der Pilot zum Schirm hin eindrehen. Erst wenn der Schirm am Boden liegt und gesichert ist, ist die Landung vollendet.

### Fazit

Die ausgeflogene Landung ist die wohl ästhetischste und sicherste Landung mit dem Gleitschirm. Das Einschätzen der Höhe und der Intensität des Abfangens braucht Zeit und Training. Deine Skyperformance Flugschulen helfen dir in speziellen Landetrainings deine Technik zu verfeinern.



# Strömungsabriss

Worin liegen die Gefahren geringer Geschwindigkeit?

Text und Grafiken: Bernhard Wienand

**F**ahrt ist das halbe Leben: Dieses erste Gebot der Fliegerei, gleich nach dem Grundsatz Safety first, wird jedem angehenden Piloten eingebläut. Es gilt auch für uns Leicht- und Langsam-Flieger, und zwar umso mehr, je leistungsfähiger unser Flügel ist.

## Warum können wir fliegen?

Dass wir nicht abstürzen, sondern so schön flach über die Erde gleiten können, verdanken wir unserem Flügel, der ständig genügend Luft, genügend stark und vor allen Dingen genügend schnell nach unten umlenkt (beschleunigt), ohne großen Widerstand, siehe **Bild 1**. Unter dem Flügel wird die Luft nach unten gedrückt bzw. gestoßen, über dem Flügel nach unten gezogen bzw. gerissen. Dem will sich die Luftmasse widersetzen (Massenträgheit) und bewirkt so eine Kraft nach oben, den Auftrieb. Über dem Flügel ist die Umlenkung nur aufgrund des umgebenden hohen Luftdrucks mög-

lich. Der dort entstehende Sog ist ein gegenüber dem Luftdruck verminderter Druck. Ein wenig klebt die Luft auch am Flügel (Adhäsion).

Um genügend Luft zu erfassen, muss unser Flügel ausreichend groß sein. Den Grad der Umlenkung bestimmen sein Anstellwinkel und die Wölbung seiner Fläche bzw. seines Profils. Die Schnelligkeit der Umlenkung ergibt sich aus der Fluggeschwindigkeit. Sie beeinflusst den Auftrieb sogar doppelt. Er nimmt nämlich mit dem Quadrat der Geschwindigkeit zu, während die Fläche, der Anstellwinkel und die Wölbung sowie die Luftmasse als Faktor nur einfach eingehen.

## Warum ist der Langsamflug so gefährlich?

Nun wollen bzw. müssen wir auch langsam fliegen können. Beim Start wollen wir, dass der Drachen bereits bei geringer Geschwindigkeit trägt. Bei der Landung wollen wir mit geringer Geschwin-

digkeit aufsetzen. In der Thermik wollen wir langsam kreisen können etc. Dies erreichen wir, indem wir den Grad der Umlenkung der Luft durch einen größeren Anstellwinkel erhöhen. Die uns tragende Luftkraft entsteht dann schon bei geringerer Geschwindigkeit. Durch den Sog vorne auf der Oberseite des Flügels kann sich bei geringer Strömungsgeschwindigkeit in der wandnahen Strömung (Grenzschicht), die durch Reibung gebremst wird, jedoch ein Rückstrom bilden, der die Strömung ablöst, siehe **Bild 2**, so dass sie oben von der Profilkontur nicht mehr nach unten umgelenkt wird. Der Auftrieb nimmt massiv ab, wir sacken nach unten.

Fahrt ist das halbe Leben, bedeutet also Optimale Geschwindigkeit Gesunde anliegende Strömung Sicherer Auftrieb, an dem unser Leben hängt.

Der Auftriebseinbruch bei einer Strömungsablösung ist zwar nicht dramatisch, jedoch geht dabei auch der flache Gleitwinkel verloren, da der Widerstand

zunimmt. Man gleitet nicht mehr, sondern fällt eher nach unten.

Die besondere Gefahr einer Strömungsablösung (Strömungsabriss, Stall) besteht aber darin, dass sie gerne asymmetrisch oder sogar nur einseitig und ohne besondere Vorwarnung auftritt, insbesondere in einer Kurve. Ein Flügel, der langsamere kurveninnere, trägt plötzlich viel weniger als der andere, so dass man zur Seite kippt, abschmiert. Der Auftrieb geht so ganz verloren und man fällt mit schnell zunehmender Geschwindigkeit, ohne dass man gleich gegensteuern kann. Erst wenn das Gerät die Nase nach unten gedreht hat, kann mit der dann erreichten Geschwindigkeit ein Abfangbogen geflogen werden. Dann hat man aber schon gut 30 m Höhe verloren. Ein asymmetrischer Strömungsabriss kann aber auch zum Trudeln führen. Und aus einem Trudeln kann man auch ungewollt in einen Tuck geraten, wie ein Youtube-Video eines verunglückten Akroflugs zeigt.

### Wann kann es zum Strömungsabriss kommen?

Ein Strömungsabriss lässt sich absichtlich herbeiführen, indem man den Flügel immer mehr anstellt, ihn aushungert, z.B. bei einem Testflug, oder um Trudeln einzuleiten. Dies wird man jedoch nur mit reichlich Flugerfahrung (Testpilot, Akropilot) und in ausreichender Höhe machen, und man ist auf die Reaktion des Gerätes vorbereitet.

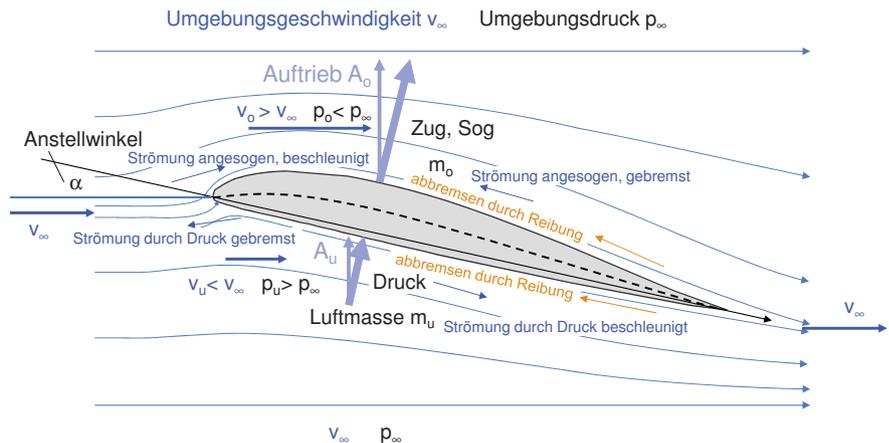
Ist der Flügel stark geschränkt (Anfängergehärt, Flexi mit loser VG), bleibt es bei einem Strömungsabriss im Kielbereich und damit bei einem stabilen Sackflug.

Bei einem wenig geschränkten Flügel (voll gespannter Hochleister, Starrer (ohne gesetzte Wölbklappe)), bei dem die Strömung auch am Außenflügel abreißen kann, muss man jedoch auf ein Abschmieren und auf Trudeln gefasst sein, siehe DHV-Testberichte.

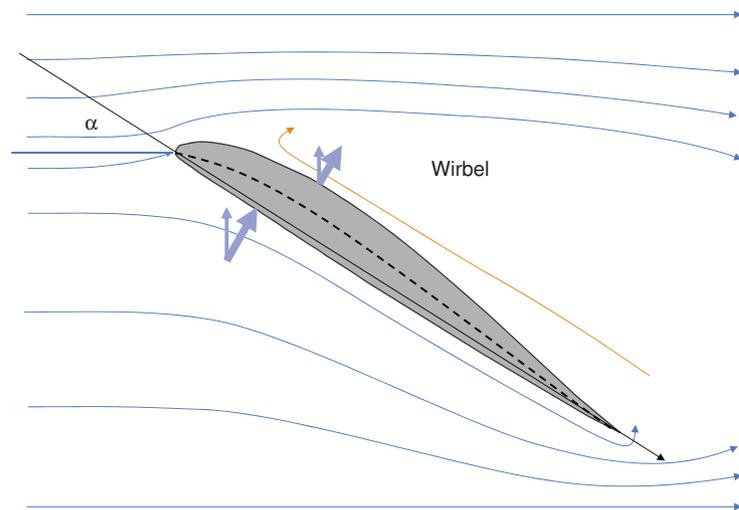
Es gibt aber auch viele typische Situationen, in denen es unbeabsichtigt zum Strömungsabriss kommen kann:

Wir heben beim Start durch einen überhöhten Anstellwinkel mit geringster Geschwindigkeit ab,

- wenn wir den Flügel beim Beschleunigen aufschnappen lassen.
- wenn wir zu früh an die Basis greifen, uns reinschmeißen, weil wir glauben, schon zu fliegen, wenn wir den Zug des Flügels im Rücken spüren.



1 Auftrieb durch Umlenkung von Luftmasse durch angestellten Flügel



2 Bei abgelöster Strömung kaum noch Auftrieb auf Flügeloberseite

*Fahrt ist das halbe Leben, bedeutet also optimale Geschwindigkeit gesunde anliegende Strömung sicherer Auftrieb, an dem unser Leben hängt.*

Wir werden im Landeanflug gefährlich langsam,

- wenn/weil wir uns in geringer Höhe mehr am Boden orientieren, so dass wir uns schneller vorkommen, was uns dann auch gefährlicher erscheint, insbesondere wenn wir mit Rückenwind im Gegenanflug über den Boden schießen.
- wenn wir im Endanflug schon sehr tief sind und glauben, durch geringeres Sinken mit höherem Anstellwinkel das Landefeld noch erreichen zu können (obwohl wir wissen bzw. gelernt haben, dass man gegen den Wind eher schneller fliegen müsste).
- wenn wir das Trapez versehentlich nach vorne schnappen lassen, weil wir uns beim Umgreifen auf die Seitenrohre hochhangeln müssen, wenn das Gurtzeug uns nicht genügend aufrichtet.

Wir kreisen in Thermik möglichst langsam, um weniger Fliehkraft zu erzeugen und dadurch weniger zu sinken.

In all diesen Situationen kann schon eine kleine Schwankung in der Anströmung einen Strömungsabriss auslösen.

Turbulente Bedingungen, also schnell wechselnde Anströmrichtungen und -geschwindigkeiten, erhöhen aber auch bei ausreichender Geschwindigkeit (Trimmflug) das Risiko eines Strömungsabrisse. Und auch ein Durchfliegen üblicher Windgradienten, wie z.B. beim Kreisen in schmalen Aufwinden, birgt Risiken. So hat man z.B. in hangnaher oder windversetzter Thermik einen Halbkreis mit zunehmender Anströmgeschwindigkeit (gegen den Wind) und einen Halbkreis mit abnehmender Anströmgeschwindigkeit (mit dem Wind), der dadurch potentiell gefährlicher ist. Gibt man hier dem Verlangen des Gerätes zu sinken, um die nötige Geschwindigkeit beizubehalten, nicht nach bzw. unterstützt es nicht (genug) dabei, weil einem etwa die verfügbare Höhe zu knapp erscheint, kann es zu einem Strömungsabriss kommen.

## Unfallanalysen

Durch den enormen Höhenverlust beim Abschmieren sind Strömungsabrisse in Bodennähe besonders gefährlich, also stets bei Start und Landung sowie beim Fliegen am Hang und in niedriger Höhe über dem Platz.

So ein Sturz mit vorübergehendem Verlust der Steuerbarkeit kann aber auch zu einer Kollision mit einem anderen Luftfahrzeug führen, z.B. bei (zu) langsamem Kreisen in gut besuchter Thermik.

Die Unfallanalysen der letzten Jahre zeigen, dass Abstürze von Drachen oft auf zu geringe Geschwindigkeit zurückzuführen sind. Meist bei Start oder Landung, also in Bodennähe, was dann oft zu schweren Verletzungen oder gar zum Tode führt.

## Wie kann man sich vor dem gefährlichen Strömungsabriss schützen?

Ein Strömungsabriss bis in den Außenflügel ist kurzzeitig daran zu spüren, dass das Gerät weich wird, wie man als Flieger sagt. Die Steuerkraft geht plötzlich verloren. Ein Alarmzeichen, bei dem der Bügel sofort kräftig nach hinten zu ziehen ist, damit sich die Strömung wieder anlegen kann.

### Besser ist es natürlich, einen Strömungsabriss von vornherein zu vermeiden:

- Zunächst einmal sollte man sein Gerät ausreichend schnell getrimmt haben. Es sollte von sich aus mindestens die Geschwindigkeit des geringsten Sinkens einnehmen (keinesfalls schneller als bestes Gleiten). Zu langsam kann man dann in ruhender Luft nur werden, wenn man sein Gerät aktiv verlangsamt.
- Dann ist es wichtig, durch den losen Griff im Trimmflug ein Gespür für den Bügeldruck zu entwickeln, um zu verstehen, was einem das Gerät sagt. Zieht der Bügel nach hinten, fliegt man zwar unterhalb der Trimmgeschwindigkeit, jedoch noch bei weitgehend anliegender Strömung. Ein weich werdender Bügel kündigt einen unmittelbar bevorstehenden kompletten Strömungsabriss

an, nämlich auch am Außenflügel. Das Gerät verlangt dringend einen kleineren Anstellwinkel bzw. eine höhere Geschwindigkeit, der Steuerbügel ist umgehend kräftig zu ziehen.

- Will man langsamer fliegen, sollte man, sofern möglich, die Schränkung seines Flügels erhöhen. Bei einem Flexiblen ist dazu durch Lösen der VG die Segelspannung zu reduzieren, bei einem Starren sind die Wölbklappen etwas zu setzen. Mehr Schränkung senkt das Risiko einer kompletten sowie asymmetrischen Strömungsablösung. Mehr Schränkung reduziert allerdings auch die Gleitleistung des Flügels, was man zum Landen nutzt.
- Damit in Turbulenzen die Strömung nicht versehentlich mal abreißt, sollte man bei Wind generell mit einem kleineren Anstellwinkel etwas schneller fliegen, in jedem Fall im gesamten Landeanflug (nicht nur im Endanflug) bis auf wenige Meter über dem Boden. Höhere Geschwindigkeiten in Turbulenzen führen allerdings zu höheren Belastungen des Fluggerätes. Das Wissen, wann wo Wirbel entstehen können, wie z.B. im Lee, in der Scherfläche zwischen Höhenwind und Talwind etc., ist ein Thema für sich.
- Beim Start muss die Anströmgeschwindigkeit vor dem Abheben immer etwas über der Minimalgeschwindigkeit liegen, die bei Drachen je nach Flächenbelastung und Leistung des Flügels etwa 30 km/h beträgt. Das ist bei flachem Hang und/oder Windstille nur bei guter Starttechnik und guter Lauftechnik zu erreichen. Sind diese Bedingungen nicht gegeben, sollte auf einen Start verzichtet werden.
- Beim Start unbedingt durchlaufen, bis die Beine den Kontakt zum Boden verlieren.
- Um sich bei Start und Landung genügend aufrichten zu können (> 45, besser 60 Grad), siehe oben, sind alle Einstellmöglichkeiten des Gurtzeugs auszuschöpfen, z.B. losere Beingurte. Bleibt das Aufrichtverhalten des Gurtzeugs unbefriedigend, sollte man sich hierauf bei Start und Landung einstellen. ▽

## Maximale Komplexität

99 Zellen, 804 Needle-eye Ribs und 3200 Aussparungen in Profilen und Diagonalrippen zur Gewichtsreduktion: Der PHANTOM ist der vermutlich komplexeste und technisch aufwändigste Serienschirm aller Zeiten. Mit weit mehr als 3000 Einzelteilen setzt er neue Maßstäbe im Gleitschirmbau.



Ein Jahr ab Kauf und nach erfolgter Registrierung ([my.nova.eu](http://my.nova.eu)) reparieren wir einmalig Unfallschäden und unterziehen deinen Schirm einem kostenlosen Trim Tuning (gültig in Deutschland, Österreich und der Schweiz jeweils im Land des Kaufs). Details und Bedingungen unter [www.nova.eu/garantie](http://www.nova.eu/garantie)

# PHANTOM – Eine neue Ära im Gleitschirmsport

Der PHANTOM ist ein Gleitschirm einer neuen, völlig revolutionären Art: Mit ähnlich niedriger Streckung wie der ION und 99 Zellen vereint er die Sicherheit der ION-Klasse mit Hochleister-Performance. Das Handling überzeugt mit ausgeprägter Spurtreue sowie einzigartiger Präzision und Einfachheit.

Hochleister-Performance mit Low-B-Anspruch (EN/LTF B)

# Kreisen wie ein Bussard

Forscher haben den Thermikflug von Vögeln im Computer simuliert. Von manchen Erkenntnissen können auch Gleitschirm- und Drachenflieger profitieren

Text: Lucian Haas



Ein Präriebussard beim Thermikflug.

FOTO: STUART ITOGA, CDFW, CC 2.0

Viele Vögel können sehr effizient in turbulenter Luft in der Thermik aufsteigen und Strecken fliegen. Doch welche Sinne und Informationen nutzen sie, um die Entscheidungen zu treffen, wann sie in einen Bart einkreisen oder wann sie besser geradeaus weiterfliegen? Reicht ihnen eine Art inneres Vario, oder können sie gar kleinste Temperaturunterschiede in der Luft spüren? Solche Fragen haben sich Forscher um den Physiker Massimo Vergassola von der University of California in San Diego gestellt. Antworten haben sie mit einer aufwendigen Simulation gefunden.

Die Forscher schrieben ein Computerprogramm, das eine konvektiv brodelnde, also turbulente Atmosphäre mit integrierten Thermikblasen nachstellt. In dieses Umfeld entließen sie virtuelle Vögel, die in den Thermiken aufsteigen und möglichst lange fliegen sollten. Wie sie das anstellen, war nicht festgelegt. Vielmehr besaßen die virtuellen Vögel einen Lernalgorithmus, der so programmiert war, dass erfolgreiche Handlungen eine positive Selbstverstärkung erfahren. Aktionen, die anfangs nur

zufällig geschehen, etwa das Kurvenfliegen in steigenden Luftmassen, dann aber positive Ergebnisse wie etwa einen Höhengewinn liefern, werden mit jedem weiteren Flug verstärkt eingesetzt. So kristallisieren sich über viele Trainingsflüge in immer neuen atmosphärischen Bedingungen hinweg mit der Zeit die erfolgversprechendsten Steuertechniken heraus.

Die virtuellen Vögel selbst hatten zwei sehr einfache Steuermöglichkeiten: Sie konnten den Anstellwinkel ihrer Flügel verändern und so langsamer und schneller fliegen und zudem konnten sie ihre Schräglage beeinflussen. Interessant ist das, weil es im Grunde der Steuerung von Gleitschirmen entspricht und somit eine Übertragung der Ergebnisse erlaubt.

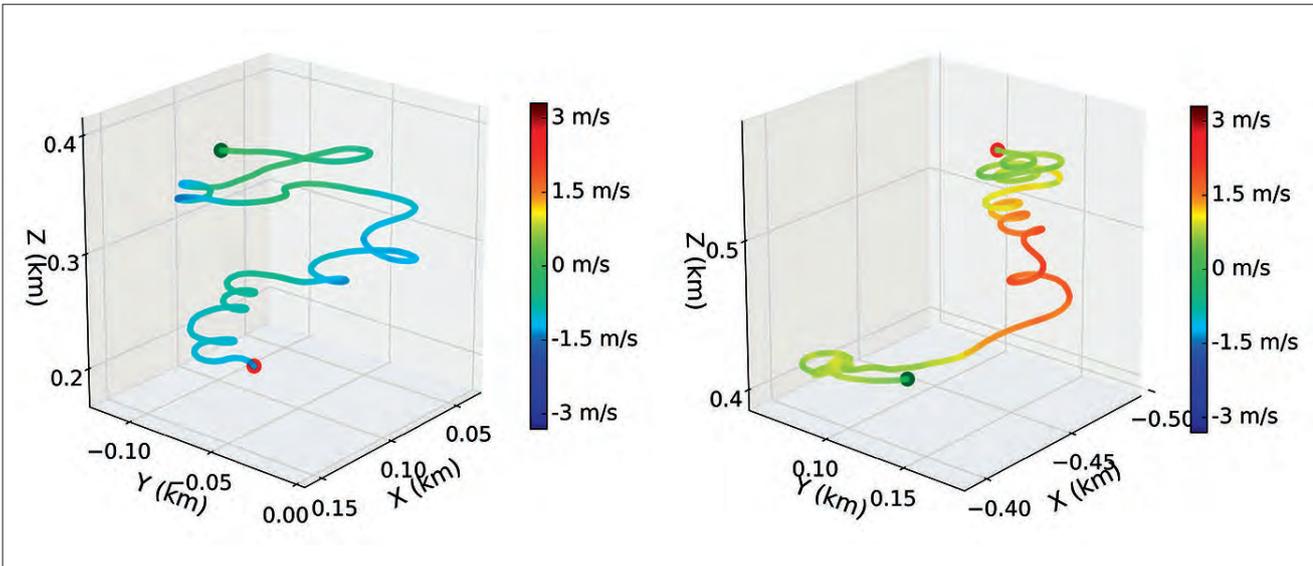
Als Sensoren für das Geschehen in der Luft standen den virtuellen Vögeln drei Messfühler zur Verfügung. Ein Höhenmesser, eine Art Gyroskop, mit dem sie erkennen konnten, welches Drehmoment die Turbulenzen der Luft auf sie ausüben, und ein empfindliches Thermometer. Übertragen auf die Gleitschirmfliegerei wären das ein Vario und ein Popometer – also das Ge-

fühl des Piloten für die Bewegungen seines Schirmes. Das Thermometer gehört hingegen nicht zum klassischen Instrumentarium von Gleitschirmcockpits.

Interessanterweise ergab die Simulation, dass ein Gefühl für die feinen Temperaturunterschiede der Luft so gut wie keine Vorteile beim Thermikflug bringt. Höhen- und Drehmomentmesser, also Vario und Popometer, reichen völlig aus, um aufzusteigen.

## Lehren für die Thermikfliegerei

Die Vögel in der Simulation lernten sehr erfolgreich, in der Thermik zu fliegen. Welchen einzelnen Regeln sie dabei folgten, lässt sich aus den komplexen Algorithmen, die einem erfahrungsbasierten Lernen entsprechen, am Ende nur schwer herausfiltern. Einige sind freilich erkennbar und sie entsprechen der üblichen Thermikfluglehre: In Aufwinden wird langsamer geflogen und gekreist, um Höhe zu machen; in Abwinden wird beschleunigt. Eingedreht wird entgegen dem durch eine Thermik ausgelösten Drehmoment des Flügels (wenn es den rechten Flügel hebt, dann flieg nach rechts...) etc.



GRAFIK: MASSIMO VERGASSOLA - PNAS

Die Simulationen lieferten aber auch subtile neue Einblicke. Zum Beispiel zeigte sich, dass bei zunehmender Turbulenz der Atmosphäre das Einkreisen in Thermikblasen immer weniger Vorteile verspricht. Die virtuellen Vögel flogen in solchen Bedingungen besser, wenn sie ihren Kurs beibehielten und auf Turbulenzen nur mit entsprechenden Korrekturen der Ausrichtung und Geschwindigkeit reagierten. Je stärker der Turbulenzgrad, desto mehr lohnt es sich offenbar, nur noch in den stärksten Aufwindbereichen einzudrehen, ansonsten läuft man zu häufig Gefahr, aus dem lokalen Steigen gleich in die benachbarten Sinkzonen zu drehen. Interessanterweise ist ein solcher Geradeaus-Flugstil

Ein Flug eines noch unerfahrenen (links) und eines schon erfahrenen Thermikfliegers (rechts) in der Simulation. Grün ist jeweils der Start-, rot der Endpunkt des Fluges.

auch bei besonders effizienten Gleitschirmstreckenfliegern wie zum Beispiel Chrigel Maurer zu beobachten.

Die Forscher analysierten ihre Simulationsergebnisse noch mit einer weiteren Fragestellung: Führen selbstlernende Thermik- und Streckenflugalgorithmen am Ende zu einem Flugverhalten nach der Sollfahrttheorie von McReady? Hier zeigte sich wieder eine interessante Einsicht: Die virtuellen Vögel flogen mit ihrer erlernten Erfahrung am Ende nicht nach McReady, sondern etwas konservativer, also langsamer und auf mehr Sicherheitshöhe bedacht. Unterm Strich führt ein solches Verhalten wohl doch noch häufiger zum Erfolg. ▽

Anzeige



**Loos & Partner**  
Unternehmensberatung

**Gleitschirm-Flugschule in den bayerischen Alpen zu verkaufen.**

Weitere Infos unter:  
[office@loos-partner.com](mailto:office@loos-partner.com) oder  
[www.loos-partner.com](http://www.loos-partner.com)



# WINTERZEIT

## Nachprüfungszeit

Jetzt ist die ideale Gelegenheit, die Ausrüstung zu checken.

Text und Fotos Simon Winkler | Regina Glas

**U**nsere Flugausrüstung wird immer filigraner. Leichtere Tücher, Luftprotektoren, dünnere und weniger Leinen sowie Karbonverbauungen. All diese Parameter machen sie empfindlicher auf äußere Einflüsse wie Stöße und Reibung. Doch seid mal ehrlich, wann habt ihr das letzte Mal eure Ausrüstung auf Mängel überprüft? Vorm Start? Beim Leinensortieren? Beim Zusammenbauen des Drachens? Dies war wohl eher spartanisch. In der Zeit, in der die Tage wieder kürzer werden, bietet sich die perfekte Gelegenheit – zu Hause im Wohnzimmer. Gerade Schirme, Drachen und Gurtzeuge, welche genau in der Mitte ihres Nachprüfungsintervalls liegen, sollten einmal einer Sichtprüfung unterzogen werden. Und ganz ehrlich, in der Zeit, in der das Fliegen etwas zu kurz kommt, ist es doch auch ganz schön, sich ein bisschen mit seiner Ausrüstung zu beschäftigen.

Für diese Überprüfung braucht man keine besonderen Messtechniken oder Checktricks, es geht dabei rein um den gesunden Menschenverstand. Wenn ich mich mit einem erkannten Mangel (und wenn er noch so klein ist) unwohl fühle, sollte ich den Ausrüstungsgegenstand zur Nachprüfung in einen Fachbetrieb bringen.

Es folgt eine kleine Checkliste, die jeder zu Hause durchgehen kann – und darf. Bitte beachtet, dass diese Liste nicht vollständig ist. Es handelt sich lediglich um die wichtigsten Checkpunkte. Diese Checkliste betrifft nicht nur den Gleitschirm oder Drachen – auch das Gurtzeug sollte einmal genauer angesehen werden. Neuerdings haben einige Hersteller auch eine Nachprüfpflicht für Gurtzeuge vorgeschrieben. Diese liegt wie beim Gleitschirm meist bei 100 Stunden oder 2-Jahren Betriebszeit und ist im Betriebshandbuch oder auf der eingenahten Plakette zu entnehmen.

Ist alles o.k. oder gibt es doch ein paar Punkte, bei denen man guten Gewissens kein Häkchen machen kann? Kleine Reparaturen kann man durchaus selbst durchführen, wichtig ist nur, dass Teile, die getauscht werden müssen, durch Originalteile ersetzt werden. Im Zweifelsfall sollte immer ein professioneller Checkbetrieb oder der Hersteller kontaktiert werden. ▶

Das DHV-Team wünscht euch einen guten Start in die Flugsaison 2017!

# Gleitschirm Checkliste

## Ober und Untersegel

Befinden sich kleine Löcher oder Risse im Segel?  
(Besonders: Obersegel im Bereich der Nasenverstärkung)  
Achtung: Gut zu prüfen, wenn man das Tuch gegen das Licht hält.

- Reparatur mit Klebesegel
- Tipp:** Ecken immer abrunden und auf beiden Seiten zukleben
- Sind Nähte ausgefranst oder offen?
- Von einem Fachbetrieb reparieren lassen
- Verschmutzungen durch Insekten, Erde, Kuhfladen?
- Nur mit klarem Wasser ohne Reinigungsmittel säubern



Derartige Verschmutzungen nur mit klarem Wasser beseitigen.

## Leinenloops (Leinenverbindungen am Segel)

Gibt es Beschädigungen?

- Von einem Fachbetrieb reparieren lassen

## Leinen

Befinden sich Scheuerstellen am Mantel oder Kern?  
Verbrennungen erkennbar? (Kern oft vor Mantel kaputt)  
Gibt es offene Stellen im Mantel?  
Sind Knicke/Beulen unter dem Mantel spürbar?  
Sind Leinen- und Spleißvernähtungen ausgefranst?

- Beschädigte Leinen sollten nur von einem Fachbetrieb ausgetauscht werden!
- Achtung: Bei Reibungshitze Spuren am Leinenmantel kann der Kern je nach verwendetem Material durch die Hitze bereits geschädigt sein - Leinen austauschen!
- Sind die Leinen symmetrisch? (Linke und rechte Schirmhälfte)
- Einfach Tragegurte auf gleicher Höhe fixieren und am Schirm Leinenloops der linken und rechten Seite vergleichen.



Sind die Leinen in Ordnung? Sollte sich eine Leine nicht so schön biegen wie diese, sondern einen markanten Knick bilden, könnte der Kern verletzt sein. Auch ein Abtasten der Leine auf Beulen kann hilfreich sein.



**Symmetriecheck.** Mit fixierten Tragegurten auf gleicher Höhe können oben am Schirm die Leinen der linken und rechten Seite verglichen werden. Die Leinen sollten dabei auf Zug verglichen werden.

## Leinenschlösser

Sind diese sauber verschlossen?  
Gibt es große Kratzer oder Dellen?  
Ist das Schraubgewinde ok?

**Achtung:** Durch zu festes Zudrehen kann das Gewinde überdreht werden. Der Schäkel sollte in diesem Fall ausgetauscht werden.

Sind die Gummis porös oder fehlen sie sogar?  
Sind alle Plastikclips im Leinenschloss?



Sind die Leinenschlösser sauber verschlossen und die Gummis, die ein Verrutschen verhindern, in Ordnung?

## Gurtzeug

### Hauptkarabiner

- Ist das Karabineralter überschritten?
- Herstellerangaben beachten!
- Ist ein sauberes, reibungsloses Verschließen und Öffnen möglich?
- Sind ungewollte, starke Kräfteinwirkungen bekannt?
- Sind Metallverfärbungen, Dellen oder grobe Kratzer erkennbar?
- Im Zweifelsfall Karabiner austauschen



Sind die Hauptkarabiner noch in Ordnung? Bei Zweifeln sollte man lieber in neue investieren.

### Aufhängung

- Ist die Hauptaufhängung, Rückenstütze oder sonstige Gurte in Ordnung?
- Scheuerstellen sollten gründlich begutachtet werden. Besonders wichtig: Kontaktpunkte Sitzbrett/Aufhängung. Oftmals hilft nur ein Blick ins Innere des Gurtzeuges.

### Rückenteil

- Ist die Rückenplatte in Ordnung?
- Bei Sitzfalten ist das Hineinrutschen ins Gurtzeug erschwert. Flugkomfort leidet stark.

### Schnallen (Sicherheitsmitteilungen beachten)

- Schließen und öffnen alle Schnallen sauber?
- Bei Problemen hilft oftmals ein Ausblasen mit einem Kompressor

### Beschleuniger

- Ist der Beschleuniger richtig eingestellt?
- Ist die Beschleunigerleine und Beschleunigerbar in Ordnung?

### Klettverschlüsse

- Sind die Klettverschlüsse beschädigt oder zu sehr „verklebt“?
- Alle Klettverbindungen, insbesondere auch des Kanals der Retterverbindungsleine, sollten in geringen Abständen vollständig geöffnet und verschlossen werden, um ein sauberes Öffnen im Notfall zu ermöglichen - denn Klett wird mit der Zeit immer fester.

### Retterverbindungsleine

- Ist die Verbindungsleine sauber mit dem Gurtzeug verbunden
- Besonders die Verbindung durch Schäkel kontrollieren (Siehe Punkt Leinenschlösser)
- Ist die Verbindungsleine beschädigt?

### Retter

- Ist der Retter fest mit dem Gurtzeug über die Verbindungsleine verbunden
- Im Optimalfall ist der Retter verrutschsicher mit einem Maillon Schäkel (Gr.8) verbunden
- Schlaufverbindung unbedingt vor Verrutschen sichern
- Ist der Retter älter als 10 Jahre?
- Wann wurde der Retter zum letzten Mal gepackt?
- Wir empfehlen ein Packintervall von 6 Monaten
- Wurde der Retter nass?
- Parawaiting auf der nassen Wiese oder im Schnee sitzend, ist gerade für Gurtzeuge mit Bottomcontainer schlecht. Diese Retter sollten öfter gelüftet werden.
- K-Prüfung - Gurtzeug und Retter kompatibel

### Tragegurte

- Sind Beschädigungen feststellbar?
- Gibt es Verformungen der Brummelhaken?
- Achtung:** Sind diese aufgebogen, kann ein sauberes Verbinden behindert werden. Dies kann auch zu einem erleichterten Einfädeln von dünnen Leinen führen.
- Steuergriffe**
- Ist die Steuerleine auf Werkseinstellung?
- Sind die Steuerleinen symmetrisch?

**Achtung:** Steuerleinen sind meist aus Nylon oder Dyneema, können sich daher dehnen und schrumpfen.  
Ein Nachmessen ist oft hilfreich (Sollwerte beim Hersteller nachfragen oder dem Betriebshandbuch entnehmen).  
Gibt es Beschädigungen im Bereich des Knotens?  
**Achtung:** Gerade Steuergriffe mit Wirbel sollten genauer betrachtet werden. Oftmals sind diese nicht sauber entgratet und sorgen für Beschädigungen an der Leine.

# Drachen Checkliste



## Gerät

- Segel (Tuch, Segellattentaschen und Nähte auf poröse Stellen überprüfen)
- Reparatur mit Klebesegel
- Tipp:** Ecken immer abrunden und auf beiden Seiten zukleben
- Bei größeren Schäden von einem Fachbetrieb reparieren lassen
- Segellatten (Latten mit Segellattenplan abgleichen)



- VG (Umlenkrollen checken, Seil auf Scheuerstellen überprüfen)
- Schränkungsanschlänge (Pitchwerte mit Winkelwaage auf richtige Einstellung laut Herstellerangabe checken)
- Rohre (auf Dellen abtasten, verbogene und beschädigte Rohre austauschen)



- Karboneile (Flügelrohre, Holm, Basis, Swivels, Randbögen) auf Beschädigungen, Risse, Druckstellen, Verfärbungen überprüfen)
- Schrauben (überprüfen und evtl. festziehen und auf Korrosion prüfen)
- Aufhängung (auf Scheuerstellen und offene Nähte überprüfen, bei kleinsten Schäden austauschen)
- Unterverspannung (Kauschen und Seile auf Beschädigungen prüfen, bei kleinsten Beanstandungen sofort austauschen. Den Hersteller fragen, nach wieviel Flugstunden diese ausgetauscht werden müssen)



Kauschen und Seile müssen auf Beschädigungen überprüft werden und in diesem Fall ausgetauscht werden.

## Gurtzeug

### Hauptkarabiner

- Ist das Karabineralter überschritten?
- Herstellerangaben beachten!
- Ist ein sauberes, reibungsloses Verschließen und Öffnen möglich?
- Sind ungewollte, starke Kräfteinwirkungen bekannt?
- Im Zweifelsfall Karabiner austauschen
- Sind Metallverfärbungen, Dellen oder grobe Kratzer erkennbar
- Hauptaufhängung (auf Scheuerstellen, etc. überprüfen)
- Reißverschlüsse (auf Schäden überprüfen, evtl. auswechseln oder auch mit Silikonspray gangbarer machen)



Die Hauptaufhängung muss auf Scheuerstellen untersucht werden.

### Schnallen

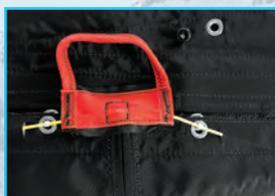
- Schließen und öffnen alle Schnallen sauber?
- Bei Problemen hilft oftmals ein Ausblasen mit einem Kompressor

### Klettverschlüsse

- Sind die Klettverschlüsse beschädigt oder zu sehr verklebt?
- Alle Klettverbindungen, insbesondere auch des Kanals der Retterverbindungsleine sollten in geringen Abständen vollständig geöffnet und verschlossen werden, um ein sauberes Öffnen im Notfall zu ermöglichen – denn Klett wird mit der Zeit immer fester!

### Retterverbindungsleine

- Ist die Verbindungsleine sauber mit dem Gurtzeug verbunden?
- Besonders die Verbindung durch Schäkkel kontrollieren
- Ist die Verbindungsleine beschädigt?



Der Auslösemechanismus muss gecheckt werden. Ebenso sollten die Kletts von Zeit zu Zeit gelöst und neu verschlossen werden.

- Aufrichtsysteme/Slider/Rückenplatte bzw. Gestänge auf Verschleiß checken durch Blick ins Innenleben des Gurtzeugs
- Auch hier ist es ratsam, wenn auch nicht vorgeschrieben, den Gurt von Zeit zu Zeit dem Hersteller oder Musterbetreuer zum Check zu geben.

## Retter

- Ist der Retter fest mit dem Gurtzeug über die Verbindungsleine verbunden
- Schlaufverbindung unbedingt vor Verrutschen sichern
- Ist der Retter älter als 10 Jahre?
- Wann wurde der Retter zum letzten Mal gepackt?
- Wir empfehlen ein Packintervall von 6 Monaten
- Wurde der Retter nass? (Gurtzeug lag im Regen oder Schnee bzw. wurde feucht gelagert)
- K-Prüfung - Gurtzeug und Retterauslösung kompatibel



# DHV-Jahrestagung im Angesicht der Königsschlösser

Konstruktive, harmonische Tagung im Süden Deutschlands

Text: Benedikt Liebermeister | Fotos: Benedikt Liebermeister, Eberhard Dengler, Christian Müller

**D**ie DHV-Jahrestagung in Schwangau im Allgäu hat Tradition, zum dritten Mal kamen die Delegierten im Banne der Königsschlösser zusammen. Übrigens ist es im Allgäu nicht so schön, weil die Königsschlösser hier sind, sondern die Schlösser sind hier, weil's hier so schön ist, klärte Bürgermeister Stefan Rinke die Versammlung auf. „Einmal im Leben muss jeder Gleitschirm- oder Drachenflieger über Neuschwanstein geflogen sein“, äußerte er tiefes Verständnis für die Faszination des Sports. Mal was anderes als Showact dachte sich Organisator Benno Osowski und lud die Allgäuer Nordhang-Mannen ein. A Capella auf höchstem Niveau!

## Ehrung der Sieger

Der Erfolg hält an. Starrflügelweltmeister Tim Grabowski holte sich erneut den Titel bei der WM in Mazedonien. Das deutsche Team mit Tim Grabowski, Norbert Kirchner und Jochen Zeyher gewann die Silbermedaille hinter Österreich und vor Japan. Mazedonien lag auch den Gleitschirmfliegern. Das Weltmeisterteam wurde Vize-Europameister, Torsten Siegel übergab seinen Titel

dem amtierenden Weltmeister Honorin Hamard aus Frankreich.

Im Anschluss eröffnete der DHV-Vorsitzende Charlie Jöst den offiziellen Teil der DHV-Jahrestagung. Der offizielle Teil begann mit der Feststellung der Regularien. Die Versammlung war beschlussfähig, die Tagesordnung wurde angenommen, das Protokoll 2014 genehmigt und Petra Aichele zur Protokollführerin gewählt. Da die Delegierten im Vorfeld schriftliche Tätigkeitsberichte erhalten hatten, hoben die Vorstände nur die Besonderheiten hervor.

Diesmal ließ Charlie Jöst dem Geschäftsführer Klaus Tänzler den Vorrang, denn Klaus geht im März in den verdienten Ruhestand. Aus einem hochqualifizierten Teilnehmerfeld entschied sich der Vorstand für Robin Frieß als Nachfolger. Robin ist 29 Jahre alt, hat BWL studiert, bringt langjährige Erfahrung als Fluglehrer und als Mitglied im DHV-Lehrteam mit. Klaus Tänzler war Gründungsmitglied des DHV, ein Drachenflieger der ersten Stunde. Damals stand der Sport in den Kinderschuhen, Drachenfliegen war gefährlich. Am Grab eines Freundes schwor sich Klaus, an den Sicherheitsstandards zu arbeiten. Nicht überall stieß er auf Zustimmung, als er unter anderem die Rettungsgerätepflcht einführte. ►



FOTO: CHRISTIAN MÜLLER



FOTO: EBERHARD DENGLER

HG-Weltmeister Tim Grabowski mit Team



Vize-Europameister GS-Nationalteam



FOTO: EBERHARD DENGLER

DHV-Geschäftsführer Klaus Tänzler geht in den verdienten Ruhestand



DHV-Geschäftsführer ab 1.3.2017 Robin Frieß (li) und Vize Björn Klaassen



Standing Ovationen für Klaus Tänzler



Der Vorstand von links:  
 Dr. Dieter Münchmeyer,  
 Dr. Dirk Aue, Geschäftsführer  
 Klaus Tänzler, 1. Vorstand  
 Charlie Jöst, 2. Vorstand Frank  
 Herr, Roland Börschel, Klaus  
 Tretter, Peter Cröniger.

Die ausgezeichneten  
 Flugschulen. Von rechts: Harald  
 Huber, Pappus; Michael Königer,  
 Luftikus; Barbara Kindermann  
 und Cornelius Hübner, skytec.



Die Kassenprüfer Lothar Schweizer und Wilhelm Schaeper erläutern ausführlich ihren vorliegenden Kassenprüfbericht. Die Kassenprüfer merken an, dass sehr kostenbewusst, sorgfältig und beanstandungsfrei mit Finanzmitteln umgegangen wurde. Die neue Geschäftsstelle wird im Februar bezogen.



FOTO: CHRISTIAN WÜLLER

Am Landeplatz seines Hausbergs schleuderte ihm ein Pilot ein Kissen entgegen, das er aus seinem Rettungsgerätekoffer gezogen hatte. „Von Dir lass ich mir gar nichts vorschreiben“, teilte er ihm mit.

Heute hat der DHV die Rekordmarke von 38.000 Mitgliedern erreicht. Das Image des Risikosports ist Gleitschirm- und Drachensport schon vor Jahren losgeworden. Klaus Tänzler kann auf eine bemerkenswerte Amtszeit zurückblicken, dafür dankten ihm die Delegierten mit Standing Ovations.

Auch Charlie Jöst erinnerte sich an die Zeit, da er als Vorsitzender zusammen mit Klaus Tänzler den DHV-Gründer Peter Janssen beerbte, der beide Funktionen bis dahin in Personalunion ausgeübt hatte. „Ihr werdet scheitern, wenn Vorsitz und Geschäftsführung nicht mehr in einer Person vereint sind“, war die Prognose. Das Gegenteil war der Fall, Klaus und Charlie bildeten ein enges Team und stellten sich einer Menge an Herausforderungen. Frei nach Bert Kaempfers Hit „Dankeschön“ brachte Charlie ihm ein wunderbar launiges Ständchen. Außerdem führte er in einem Film durch die neue Geschäftsstelle, hier und da sind noch ein paar Schönheitsreparaturen notwendig, doch im Februar zieht der DHV ein paar Häuser weiter. Und Robin Frieß in sein neues Büro. Er hat drei Wünsche für seine Zukunft als DHV-Geschäftsführer: „Möglichst wenig Unfälle, weiter steigende Mitgliederzahlen und eine gute Zusammenarbeit, mit allen Parteien, die es in der Gleitschirmszene gibt.“

Der zweite Vorsitzende Frank Herr hat ein wachsames Auge auf die neuen Medien. Nach wie vor ist [www.dhv.de](http://www.dhv.de) die größte Website über das Gleitschirm- und Drachensport, das E-Paper des DHV-Infos wird noch verhalten angenommen, stellte er fest. Frank versteht sich als Schirmherr der Jugend. Begeistert berichtet er von einem Meeting der Jugendkommission: „In unserem Sport völlig ungewohnt, die Mädchen waren in der Überzahl!“

Gelände und Sicherheit liegen in der Verantwortung von Vorstand Roland Börschel. „Der Luftraum wird immer enger. Zunahme des Luftverkehrs, Windkraftanlagen und die kommerzielle Nutzung von Drohnen bedrohen unsere fliegerische Freiheit. Deshalb brauchen wir einen starken Verband“, erinnerte er die Versammlung. Mit den Safety-Tests versteht sich der DHV als Stiftung Warentest. „Wir bleiben unserer Linie treu, auch bei erheblichem Gegenwind von Seiten der Hersteller.“

Trotz großer Bemühungen hält sich der Zuwachs beim Drachensport in Grenzen. Die Fortbildung im Gleitschirmbereich mit dem Konzept der Sky-Performance-Center und Travel&Training zeigt Früchte. „Ich möchte den Fortbildungsgedanken auch in die Vereine tragen“, sagte Ausbildungsvorstand Peter Cröniger.

Auch soll die Ausbildung zum Prüfer angehoben werden.

Flugschüler bewerten nach ihrer Prüfung ihre Flugschulen. Die drei besten sind Pappus von Harry Huber, Michael Königingers Luftikus und die Drachen- und Gleitschirmschule skytec von Cornelius Hübner. „Vor allem Respekt und Fairness erwarten die Schüler von ihren Schulen“, hob Ausbildungs- und Sicherheitsreferent Karl Slezak hervor.

Eine traurige Nachricht überbrachte Technik-Vorstand Dieter Münchmeyer. Drachenspezialist Christof Kratzner war mit dem Rad verunglückt, seitdem liegt er im Koma. Leider ist keine Änderung seines Zustands in Sicht, sein Fehlen hat in der Musterprüfstelle eine große Lücke gerissen. Der DHV hat für die Nachfolge Drachensportweltmeister Alex Ploner gewonnen. Andreas Schöpke wird 2017 das Windenschleppgeschäft übernehmen. Horst Barthelmes kann endlich in den verdienten Ruhestand gehen.

Stolz auf seine Sportler ist Sportvorstand Klaus Tretter. Weltmeister Tim Grabowski, Team-Vize bei der GS-Europa- und HG-Weltmeisterschaft sowie ein boomender DHV-XC geben ihm recht.

„Das Wirtschaftsjahr 2015 war auf Kante genäht“, räumte Finanzvorstand Dirk Aue ein, „deshalb haben wir das erste Mal in den 9 Jahren, die ich Vorstand bin, einen Überschuss zu verantworten.“ Die wesentlichen Planabweichungen haben die Kassenprüfer eingehend geprüft und keine Beanstandungen festgestellt. Das Wirtschaftsjahr 2016 liegt auf Kurs.

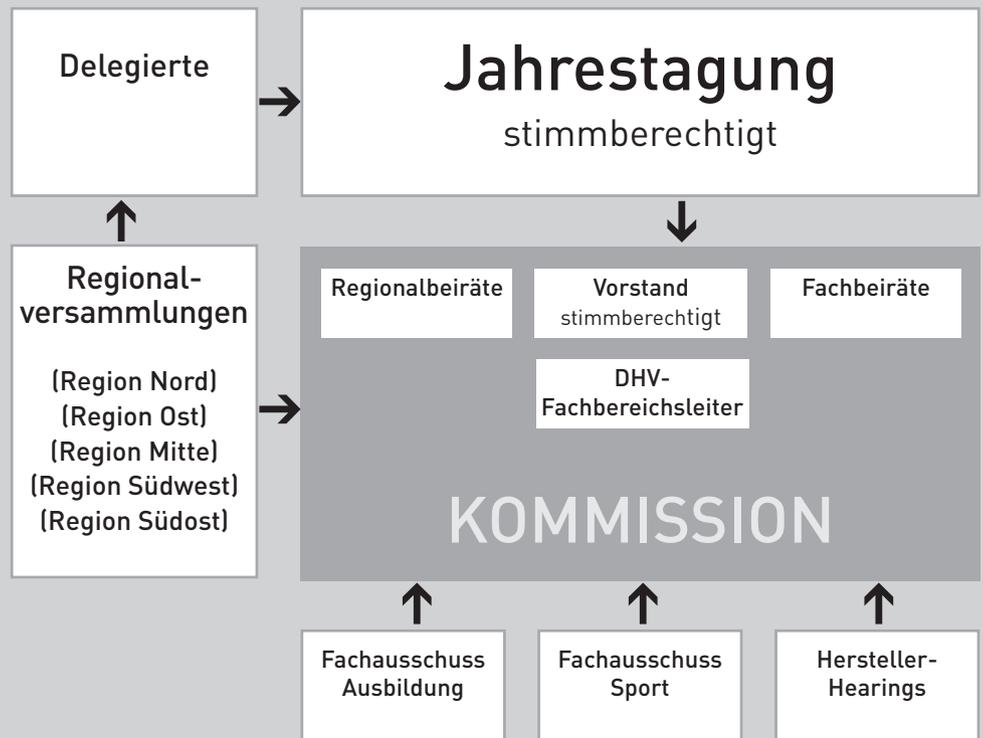
Die Kassenprüfer Lothar Schweizer und Willi Schaeper gaben einen ausführlichen Prüfbericht ab. Uneingeschränkt empfahlen sie die Entlastung des Vorstands. Die Delegierten leisteten einstimmig Folge. Die Kasse 2016 prüft Willi Schaeper unterstützt von Uwe Preukschat. Einstimmig bestätigten die Delegierten Finanzvorstand Dirk Aue, Sicherheits- und Geländevorstand Roland Börschel und Ausbildungsvorstand Peter Cröniger in ihren Ämtern.

Angenommen mit einigen Gegenstimmen (12, 4 Enthaltung) haben die Delegierten den Antrag der DHV-Vorstandschaft auf Erhöhung des Mitgliedsbeitrags. Der Antrag zur Veranstaltung eines Windenmeetings wurde einstimmig angenommen, abgelehnt der Antrag zur Überprüfung der Geländezulassung.

Details zu den Anträgen (z.B. abgelehnte) können in Kürze im Protokoll der Jahrestagung 2016 im DHV-Serviceportal eingesehen werden. Einstimmig genehmigten die Delegierten den Wirtschaftsplan 2017. Ort der nächsten Hauptversammlung: Willingen im Sauerland. Konstruktiv und intensiv tagten der Vorstand und die Delegierten, verdient war der Sturm auf's reichhaltige Buffet. Gestärkt waren sie bereit für die DHV-Party mit Open End. ▶

# Entscheidungsfindung im DHV

Im Jahr 2016 gab es 3 DHV-Kommissionssitzungen. In der Kommissionssitzung berät der stimmberechtigende DHV-Vorstand zusammen mit den Regional- und Fachbeiräten und den Fachbereichsleitern der DHV-Geschäftsstelle die anstehenden Entscheidungen. Zusätzlich gab es 4 DHV-Vorstandssitzungen. Ausbildungsfragen werden vorbereitet vom Fachausschuss Ausbildung, bestehend aus Lehrteam, Vertretern der Flugschulen und der Pilotenprüfer. Fachfragen des Sportes werden im Sportausschuss vorbereitet, diesem Ausschuss gehören Vertreter der Ligen, der Deutschen Streckenflugmeisterschaft, des DAeC sowie die Teamchefs an. Den Regionalversammlungen vorgeschaltet, haben die Vereinsvorstände in jeder Region Gelegenheit zur Beratung mit der Verbandsführung.



## Geschäftsführung



Klaus Tänzler  
Geschäftsführer



Petra Aichele  
Assistentin



Gabi Königbauer  
Buchhaltung



Barbara Lacroux  
Buchhaltung

Eine der zentralen Aufgaben ist die Gewährleistung eines sehr guten und umfassenden Mitgliederservices. Die buchhalterische Abwicklung mit modernem Controlling System (8 Profitcenter und 152 Kostenstellen) trägt dazu bei, dass die Vorgaben des Wirtschaftsplanes im Wesentlichen eingehalten werden. Die korrekte Erledigung der vom Bundesverkehrsminister übertragenen hoheitlichen Aufgaben (Beauftragtenbereich) stellt einen weiteren Bereich der DHV Geschäftstätigkeit dar. Die Geschäftsleitung hat zudem für die erfolgreiche Vertretung der Interessen der DHV Mitglieder in der Öffentlichkeit und gegenüber den Behörden Sorge zu tragen. Im europäischen Rahmen geschieht dies durch Engagement im Europaverband EHPU. Die Arbeit der EHPU ist in ihrem Internet-Auftritt [www.ehpu.org](http://www.ehpu.org) dargestellt. Im Weltverband FAI/CIVL ist der DHV in den Arbeitsgruppen Hang Gliding und Paragliding vertreten. Dort haben große Flugnationen kein größeres Stimmgewicht als kleine, was die Arbeit erschwert. Wichtigstes Gremium für die Interessensvertretung auf nationaler Ebene ist das Kuratorium Sport und Natur. Hier sind 3 Millionen Natursportler organisiert. Der DHV ist durch seinen Ehrenvorsitzenden Peter Janssen im Vorstand vertreten.

- Grundsatzfragen
- Personal: 23 Angestellte, 7 freie Mitarbeiter
- Finanzwesen: 962.872 Buchungssätze, 524 Konten
- Büroorganisation
- Rechtsangelegenheiten
- Verhandlungen mit BMV, LBA, Flugsicherung und Luftfahrtbehörden
- Vorstandsarbeit im Kuratorium Sport und Natur
- Verhandlungen mit Umweltministern des Bundes und der Länder
- Abstimmung mit anderen vom BMV beauftragten Verbänden
- Mitarbeit bei Europe Airsports und EHPU
- Mitarbeit bei FAI/CIVL

## Ausbildung

Die Verstärkung des Ausbildungsreferats mit Andreas Schöpke im August 2015 hat sich als Glücksgriff erwiesen. Andreas ist nicht nur im Tagesgeschäft und in der Fluglehrer-Ausbildung unverzichtbar geworden. Nach einem intensiven Einarbeitungsjahr durch Horst Barthelmes wird er ab 2017 auch die Leitung des Fachbüros Schlepp übernehmen. Die Erteilung und Verwaltung der Lizenzen und Berechtigungen sämtlicher Gleitschirm- und Drachenflieger in Deutschland ist der Tätigkeitsschwerpunkt im Referat Ausbildung. Im Berichtsjahr 2016 wurden bis Mitte Oktober mit 2.651 Pilotenlizenzen annähernd dieselbe Anzahl erteilt wie im Vorjahr. Das Zusammenführen und Prüfen der Ausbildungs- und Prüfungsunterlagen zur Scheinerteilung sowie die Lizenzausstellung und deren Versand ist in den Saisonmonaten sehr arbeitsintensiv. Einige Flugschulen begannen 2016 mit dem neuen, digitalen Ausbildungsnachweis Parabook zu arbeiten. Dies ermöglicht die verzögerungsfreie digitale Übermittlung der Ausbildungs- und Prüfungsunterlagen, was den Zeitraum zwischen Prüfung und Scheinausstellung deutlich reduziert. Im Tagesgeschäft werden Flugschüler, Piloten, Prüfer, Fluglehrer und Flugschulen auf allen Kommunikationskanälen zu Fragen der Ausbildung beraten. 2016 wurden vier Fluglehrer-Lehrgänge organisiert und durchgeführt (zwei zweiwöchige Assistenten-Lehrgänge, zwei einwöchige Fluglehrer-Lehrgänge mit Prüfung). Es standen auch turnusmäßige Fluglehrer-Fortbildungen an. Schwerpunkt war der Komplex Gurtzeug-Rettungsgerät. Dazu wurde der G-Force-Trainer bei der Flugschule Hochries genutzt. Die Gleitschirm-Fluglehrer (und einige Drachen-Fluglehrer) sind nun mit dieser interessanten Trainingsmethode vertraut. Auch die Fachlehrer für Windenschlepp mussten 2016 eine Pflichtfortbildung absolvieren, um mit neuen Erkenntnissen vertraut gemacht zu werden. Es waren Qualitäts-Audits bei Skyperformance- und Sicherheitstrainings-Centern, sowie Windenfachlehrer-Lehrgänge, Flugschulüberprüfungen und Vereinsfortbildungen durchzuführen. Die große Aktualisierung der Online-Prüfungsfragen für sämtliche Berechtigungen, 2015 begonnen, fand im Frühjahr ihren Abschluss. Es mussten wieder einigen Beschwerden über Flugschulen und Fluglehrern nachgegangen werden. In einer Sitzung des Fachausschusses Ausbildung (Lehrteam) sowie anschließend in der DHV-Kommission wurde eine Verschärfung bei der praktischen Prüfung zur Gleitschirm-A-Lizenz beschlossen sowie eine bessere Qualifikation der Pilotenprüfer.

Bei 579 Pilotenprüfterminen wurden insgesamt 2.651 Erlaubnisse und Berechtigungen erteilt.

- 46 HG-A, davon 44 mit Startart Hang, 8 mit Startart Schlepp, 7 mit Startart UL-Schlepp (Mehrfacheintragungen von Startarten möglich)
- 1.891 GS-A, davon 1.871 mit Startart Hang, 359 mit Startart Schlepp
- 20 HG-B, davon 20 mit Startart Hang, 4 mit Startart Schlepp, 4 mit Startart UL-Schlepp
- 532 GS-B, davon 532 mit Startart Hang, 186 mit Startart Schlepp
- 66 GS-Passagier, davon 65 mit Startart Hang, 22 mit Startart Schlepp
- 8 HG-Passagier, davon 7 Startart Hang, 1 Startart Windenschlepp, 4 Startart UL-Schlepp
- 51 Windenführer
- 37 Flugfunk
- 3 DHV/ÖAeC Fluglehrerlehrgänge für GS und HG
- 10 Termine Pflichtfortbildung Fluglehrer GS
- 1 Termin Pflichtfortbildung Fluglehrer HG
- 2 Skyperformance Workshops
- 8 Pflichtfortbildungstermine GS Windenschlepp
- 123 Flugschulen



Karl Slezak  
Referent



Andreas Schöpke  
Assistent



Caroline Füst  
Sachbearbeitung



Cindy Laufer  
Sachbearbeitung

## Flugbetrieb - Gelände - Luftraum



Björn Klaassen  
Referent Flug-  
gelände, Natur-  
schutz, Luftraum



Bettina Mensing  
Sachbearbeiterin



Karsten Kirchoff  
Geländedatenbank



Helmut Bach  
Luftraumexperte /  
A 380 Pilot Luft-  
hansa

Für die Entwicklung des Gleitschirm- und Drachenfliegens entscheidend sind ausreichend viele und gute Fluggelände. Als Geländehalter leisten die örtlichen Vereine eine für den Sport äußerst wichtige Aufgabe. Denn ohne Fluggelände – kein Flugbetrieb! Der DHV unterstützt daher massiv die Geländezulassung. Aufgrund der Beauftragung durch das Bundesministerium für Verkehr kann der DHV selbst die Verwaltungsverfahren gem. § 25 LuftVG durchführen. Dies ist ein entscheidender Vorteil, da so bessere Ergebnisse erzielt werden können. Zunehmende Bürokratie in Verbindung mit verschärften Naturschutzgesetzen machen die Zulassungen deutlich schwieriger. Dennoch konnten im Jahr 2015 und 2016 jeweils 11 neue Fluggelände zugelassen werden. Für die Umsetzung sind häufig Ortstermine und Besprechungen notwendig. Um Gelände sicherer zu machen und gleichzeitig die Kapazität zu erhöhen, ist es sinnvoll, bestehende Gelände auszubauen. Beispielhaft hierfür sind einige Gelände im Nordschwarzwald. 2016 konnte in Loffenau ein neuer großzügiger Startplatz zugelassen werden. Der DHV stellt für den Geländeausbau Fördermittel zur Verfügung.

Ein möglichst frei nutzbarer Luftraum ist Grundvoraussetzung für unseren Sport. Im Umfeld der Regionalflughäfen fordern Fluggesellschaften wie Ryanair verstärkt Transponderzonen und freigabepflichtige Lufträume. Daher sind direkte Verhandlungen bei der Deutschen Flugsicherung (DFS) und beim Verkehrsministerium (BMVI) immer wieder zielführend. In den letzten Jahren konnte die zunehmende Nutzung des Luftraums durch Drohnen beobachtet werden. Es ist abzusehen, dass dadurch ein hohes Konfliktpotential entsteht. Der DHV hatte zusammen mit dem DAeC zu diesem Thema einen Besprechungstermin beim zuständigen Staatssekretär Norbert Barthle in Berlin und bei der DFS.

- Erteilung von 11 neuen Geländeerlaubnissen nach § 25 LuftVG
- 12 Kurzzeiterlaubnisse, z.B. für Veranstaltungen
- 36 Verlängerungen und Änderungen von Geländeerlaubnissen
- Abschluss der Grundlagenuntersuchung Windkraft und Flugbetrieb
- Luftraumseminare bei Vereinen
- Sitzungen und Besprechungen zu Luftraummaßnahmen (DFS / BAUL)
- Besprechung mit Verkehrsministerium Berlin
- Fachtagungen und Vorträge (Naturschutz und Luftraum)
- Luftaufsicht in Fluggeländen
- Unterstützung der Vereine bei Veranstaltungen und Zulassungen
- Beratung und Information von Mitgliedern
- Ausbau der Geländedatenbank
- Ortstermine bei Zulassungsverfahren und Geländesicherung
- Stellungnahmen Windkraft
- Geländeprojekte und Pressearbeit
- Aktualisierung und Anpassung der bestehenden Geländeerlaubnisse

## Mitgliederservice

Mehrere Tausend Neuaufnahmen, Wohnortwechsel, Versicherungsumstellungen und Kündigungen waren zu bearbeiten. Fragen der Mitglieder wurden auch mit Unterstützung der Mitarbeiter aus den anderen Fachbereichen beantwortet, per Telefon, Fax und Post.

- Mitgliederverwaltung: 1.939 Austritte, 2.484 Neuaufnahmen
- Auskünfte und Beratung für Mitglieder (Sommer: ca. 450 Anrufe + 200 E-Mails/Tag; Winter: ca. 180 Anrufe + 150 E-Mails/Tag plus schriftliche Anfragen)
- Abwicklung der Gruppenversicherungen mit 285 Schadensfällen
- Wareneinkauf, Warenverkauf
- Organisation von 12 Rettungsschirm-Seminaren für Rettungsgeräte
- 10 GS-Windenschleppfachlehrer-Pflichtfortbildungen
- 1 Windenschleppfachlehrer-Lehrgang
- 1 UL-Schleppfachlehrer-Lehrgang
- 1 UL-Schleppfachlehrer-Pflichtfortbildung
- 3 EWF-Pflichtfortbildungen
- 2 EWF-Lehrgänge für neue Einweisungsberechtigte Windenführer
- 5 Windenschlepp-Seminare bei Vereinen
- Organisation Drachenflugmeeting Buching
- Homepage Drachenfliegen



Caroline Füst  
Referentin



Iris Hallweger-Mayer  
Sachbearbeitung



Christina  
Leidgswendner  
Sachbearbeitung



Kathrin Stephan  
Sachbearbeitung



Regina Glas  
Drachenflugservice



Horst Barthelmes  
Informationsbüro  
Schlepp

## Jugend

Die DHV-Jugend konnte im Jahr 2016 viele junge Menschen zum Einstieg in den Flugsport motivieren. Wir haben junge PilotInnen zusammengeführt, um gemeinsam Fliegen zu gehen und dazuzulernen. Schwerpunkte der DHV-Jugendarbeit sind Unterstützung und Durchführung von Aktionen, die auf Nachwuchswerbung zielen; Durchführen von Flugcamps für junge PilotInnen; Grundlagenarbeit in der DHV-Jugendkommission zur Nachwuchsförderung und Beantwortung von jugendspezifischen Anfragen per E-Mail und Telefon. Die Events der DHV-Jugend sind aus dem Terminkalender der jungen Drachen- und GleitschirmfliegerInnen nicht mehr wegzudenken und waren auch 2016 wieder ein großer Erfolg. Möglichst kostengünstig, durch Gruppenvergünstigungen fliegen zu gehen, steht dabei, in Kombination mit Fachvorträgen und abendlicher Geselligkeit, im Vordergrund. Die DHV-Jugend sucht das Fluggebiet aus und organisiert vor Ort Geländeeinweisungen, Wetterinformationen und Alternativprogramme, falls es mal nicht fliegt. Mit dabei sind das Gruppenzelt und der Tandemschirm. Mit diesem zeigen wir noch nicht fliegender Begleitung die Welt von oben oder bilden Fluganfänger weiter. So kann jede/r, je nach Könnensstand, etwas dazulernen, egal ob er/sie gerade erst den A-Schein gemacht hat oder schon seit längerem auf Strecke geht. Durch GPS und DHV-XC Einweisungen sowie den Verleih von GPS Geräten werden die Reize des Streckenfliegens vermittelt. Des Weiteren konnten sich junge PilotInnen auf drei Sicherheitstrainings, einem XC-Camp sowie einer B-Schein-Schulung fortbilden und neue Erfahrungen sammeln. Durch Förderungen haben Schüler und Studenten im Rahmen von Schulausfahrten den Flugsport kennen gelernt.

- 12 durchgeführte Events für junge Flieger
- Teilnehmerzahlentwicklung weiterhin positiv
- Event speziell für DrachenfliegerInnen
- 3 Sicherheitstrainings, B-Schein
- Engagement in der DAeC Luftsportjugend/Unterstützung der BWLV Airgames
- Unterstützung von Projekten für junge Nichtflieger z.B. Flyzeit des Ev. Jugenddienstes oder Grundkurs während des Schullandheimaufenthaltes
- Presse- und Öffentlichkeitsarbeit z.B. durch Artikel im DHV-Info
- T-Shirts, Aufkleber, Flyer zur Imagepflege
- Pflege der Homepage [www.dhv-jugend.de](http://www.dhv-jugend.de)
- Präsenz in sozialen Netzwerken (z.B. Facebook)



Ferdinand Vogel

## Flugsicherheit und Technik



Karl Slezak  
Sicherheitsreferent



Simon Winkler  
Testpilot, Technischer Mitarbeiter



Jürgen Kraus  
Testpilot



Andreas Schöpke  
Assistent



Alex Ploner  
HG-Testpilot

Im Referat Sicherheit und Technik verknüpfen sich die Bereiche Ausbildung/Fortbildung und technische Sicherheit. Das Augenmerk gilt insbesondere der Weiterentwicklung der Trainings- und Fortbildungsangebote und der Sicherheitsforschung. Alle Mitarbeiter im Referat sind selbst ausgebildete Fluglehrer und Skyperformance-Trainer. Arbeitsschwerpunkt im Tagesgeschäft ist die Beratung der Mitglieder in allen Fragen zur Flugsicherheit, Gerätewahl, Ausbildung und Fortbildung. Im Falle von vermuteten Gerätemängeln werden Untersuchungen durchgeführt, die teilweise sehr aufwändig sind. 2016 war dies wieder mehrmals erforderlich, besonders die fehlerhaften Gurtzeug-Schließen sind hier zu nennen. Bestätigt sich die Vermutung eines Mangels, wird mit dem Hersteller über die Formulierung einer Sicherheitsmitteilung verhandelt und diese veröffentlicht. Einen großen Anteil am Arbeitsumfang haben die Unfalluntersuchungen. Regelmäßig werden dabei Erkenntnisse gewonnen, die wichtig für die Piloten-gemeinschaft sein können. Viele der umfangreichen Unfallberichte sind unter Sicherheit und Technik auf [www.dhv.de](http://www.dhv.de) nachzulesen. Die DHV Safety Tests nach strenger DHV-Testnorm sind aussagekräftiger als die Tests der Musterprüfung nach gesetzlichem Mindeststandard LTF. Bei den Flügen zur Safety Class werden Datenlogger verwendet. Diese zeichnen Parameter wie Nick- und Rollwinkel, G-Kräfte, Flug- und Sinkgeschwindigkeiten, Beginn und Ende der Manöver - und damit den gesamten Höhenverlust - auf und können auch die Dynamik der Manöver durch die Messung der Geschwindigkeit von Lageänderungen erfassen. Mit Hilfe von Onboard-Kameras kann jede einzelne Sequenz des Testflugs visuell und datenmäßig erfasst und ausgewertet werden. Zusätzlich zu diesen objektiven Messwerten kommt die subjektive Einschätzung der Testpiloten, die beide erfahrene Fluglehrer und Sicherheitstrainer sind und sehr gut wissen, was die A- und B-Zielgruppen-Piloten zu leisten in der Lage sind. Diese Einschätzung ist wichtiger Bestandteil der Testflug-Protokolle und gibt dem Piloten noch einmal Hinweise darauf, was er bei dem Gerät zu erwarten hat. Das gesamte Team des DHV-Referates Sicherheit und Technik ist bei der Fluglehrerausbildung des DHV im Einsatz. 2016 waren das zwei zweiwöchige Fluglehrerassistenten-Lehrgänge und zwei einwöchige Fluglehrer-Lehrgänge mit anschließender Fluglehrer-Prüfung. Die Arbeit mit den jungen, fliegerisch starken und sehr motivierten Fluglehrerassistenten macht viel Spaß und ist immer ein Highlight des Jahres. Aber auch den „alten“ Fluglehrern können noch interessante Inhalte vermittelt werden: Bei den Fluglehrer-Pflichtfortbildungen waren die alten Hasen begeistert vom Rettungsgeräte-Training im G-Force-Trainer.

- Erfassung und Bearbeitung aller Gleitschirm- und Drachenunfälle von deutschen Piloten im In- und Ausland
- Pflege der europäischen Unfalldatenbank im Auftrag des Europaverbandes EHPU
- Veröffentlichung von Unfall-Untersuchungsberichten und Jahres-Unfallanalysen sowie von Videos und Fachartikeln im DHV-Info und im Internet
- Technische Untersuchung von Unfallgeräten
- Prüfung von Gleitschirmen der LTF/EN-Klassen A und B im Rahmen der DHV Safety Class
- Durchführung von Fluglehrer-Lehrgängen und Fluglehrer-Fortbildungen
- Flugschulüberprüfungen
- Fachvorträge bei Vereinen und Flugschulen
- Mitarbeit in den europäischen Arbeitsgruppen für Normierung, Ausbildung und Flugsicherheit

## Öffentlichkeitsarbeit

Positionierung des Gleitschirm- und Drachenfliegens in der Öffentlichkeit als einen faszinierenden, sicheren und professionellen Luftsport, der dem Menschen den uralten Traum des Fliegens ermöglicht. Der Sport ist leicht zu erlernen und beschert ein unbeschreibliches Glücksgefühl in enger Verbindung mit der Natur. Fliegen als Ausdruck eines Lebensgefühls, einer Lebenseinstellung.

Umfassende Information der Pilotinnen und Piloten mit den Schwerpunkten Flugsicherheit und Transparenz der Verbandsarbeit, Gewinnung neuer Piloten und Mitglieder, Bindung der aktiven Piloten an den Verband, Stärkung unserer Lobby.

- Internet [www.dhv.de](http://www.dhv.de): Online Redaktion und Webmaster, tagesaktuelle News und Berichte.
- Zugriffszahlen auf das DHV-Webangebot gesamt 2015/2016 (Quelle Google Analytics):  
Nutzer 1.304.375; Seitenaufrufe 24.714.999
- Redaktion und Gestaltung des DHV-Infos, bisher 202 Ausgaben
- Vereinsinformation jeden Monat, wichtige Neuigkeiten zum Verband und rund ums Fliegen
- Berichte und Protokolle der Kommissionssitzungen im Mitgliederbereich
- Vermittlung der Faszination des lautlosen Fliegens, z.B. DHV-TV (Videostreaming), eigener Youtube Channel, Fotogallery
- Unterstützung der Vereine bei der Öffentlichkeitsarbeit und bei Veranstaltungen
- Überregionale Pressearbeit, spezielle regionale Pressemitteilungen bei Deutscher Streckenflugmeisterschaft (DHV-XC)
- Organisation von Filmbeiträgen bei verschiedenen Sendern
- Bereitstellung von selbstproduziertem Filmmaterial an Fernsehsender deutschlandweit, z.B. ARD, ZDF, Bayerischer Rundfunk, RTL, München TV
- Organisation von redaktionellen Beiträgen in Printmedien
- Betreuung der Journalisten bei Schnupperkursen, Tandemflügen
- Betreuung und Auswertung von WM, EM, PWC, Deutsche und Streckenflug-Meisterschaft als Events des Drachen- und Gleitschirmfliegens
- Erfassen und Archivieren der TV-Berichterstattung über Drachen- und Gleitschirmfliegen
- Erweiterung und ständige Pflege der Pressekontakte zu TV, Printmedien und Hörfunk
- Präsenz auf wichtigen Fachmessen und Events: Thermik, Stubai Cup
- Breite Streuung von Infomaterial
- Ansprechpartner für die Medien zu allen Fragen des Drachen- und Gleitschirmfliegens



Klaus Tänzler  
verantwortlicher  
Redakteur



Benedikt  
Liebermeister  
PR-Referent,  
Info-Redakteur,  
Online-Redakteur



Petra Aichele  
Online-Redakteurin,  
Bildbearbeitung,  
Webmaster



Richard Brandl  
Online-Redakteur



Renate Miller  
Grafikerin



Bettina Mensing  
Infoabrechnung,  
Online-Redakteurin

## DHV-Musterprüfstelle

Das Geschäftsjahr 2016 stand im Zeichen personeller Veränderungen. Diese waren unter anderem bedingt durch einen Fahrradunfall von Christof Kratzner. Christof hat durch seine Kompetenz und sein Fachwissen die Musterprüfung von Hängegleitern in den vergangenen Jahren geprägt. Leider ist er auf Grund seines Unfalls nicht mehr in der Lage, diese Tätigkeiten auszuüben. Wir wünschen ihm für seine Genesung viel Kraft und alles Gute. Wir danken ihm an dieser Stelle für seine herausragende Arbeit.

Als Ersatz für seine Arbeit als Hängegleiter-Testpilot konnten wir Alex Ploner gewinnen. Er ist mehrfacher Drachenflug-Weltmeister sowohl bei den flexiblen als auch bei den starren Drachen und bringt viel Erfahrung im Bereich des Testfliegens von Hängegleitern mit. Den Bereich der Flugmechanikmessungen und Festigkeitsmessungen von Hängegleitern übernimmt in Zukunft Andreas Schmidtler, der diese Tätigkeit bereits seit vielen Jahren gemeinsam mit Bernd Schmidtler und Christof Kratzner ausgeführt hat.

Die Normen EN 12491 für Rettungsgeräte und EN 926-1 Festigkeit für Gleitschirme wurden in die deutschen Lufttüchtigkeitsforderungen übernommen. Die internationale Arbeitsgruppe zur Erstellung der europäischen Norm EN 1651 für Gleitsegelgurtzeuge hat diese Norm weitestgehend abgeschlossen. Nach der Endabstimmung zu der Gleitsegelgurtzeug Norm wird diese in die deutschen Lufttüchtigkeitsforderungen übernommen.

Bei den Musterprüfungen konnte erneut ein deutlicher Anstieg bei den Gleitsegelprüfungen verzeichnet werden. Die Hängegleiterprüfungen stiegen ebenfalls an. Hier ist besonders zu vermerken, dass einige Anfängergeräte und dabei auch kleine Größen für Piloten/innen ab 45 kg Körpergewicht geprüft wurden. Erfreulicherweise konnten auch wieder Winden mustergeprüft werden. Darunter auch moderne elektrisch betriebene mobile Abrollwinden.

- 6 Musterprüfbestätigungen für Hängegleiter
- 2 Musterprüfbestätigungen für Hängegleitergurtzeuge
- 68 Musterprüfbestätigungen für Gleitsegel
- 1 Musterprüfbestätigung für Gleitsegelgurtzeuge
- 3 Musterprüfbestätigungen für Schleppwinden
- 1 Musterprüfbestätigung für Startwagen
- 121 Musterprüfplaketten
- 7 Erteilungen von Kennzeichen
- 13 Sicherheitsmitteilungen



Hannes Weiningner  
Referatsleiter



Kerstin Liebert  
Verwaltungsleiterin



Harry Buntz  
Prüfer für GS,  
GS-Gurte



Reiner Brunn  
Prüfer für GS,  
GS-Gurte und  
GS-Rettungs-  
systeme



Horst Barthelmes  
Informationsbüro  
Schlepp, Prüfer für  
Schleppgeräte



Bernhard Stocker  
Prüfer für GS



Sebastian Mackrodt  
Prüfer für GS



Alex Ploner  
HG-Testpilot



Andreas Schmidtler  
Prüfer für HG,  
HG-Gurte und  
HG-Rettungs-  
systeme

## Wettbewerbssport

Beim Gleitschirmsport ist Harry Buntz Teamchef der Nationalmannschaft. Harry Buntz ist zudem Ansprechpartner in der Geschäftsstelle für die Angelegenheiten des Gleitschirm-Wettkampfsports. Marc Wensauer leitet die Gleitschirm-Liga und betreut die neuen Nachwuchswettbewerbe Newcomer Challenges. Regina Glas ist Teamchefin der Drachen-Nationalmannschaft und koordiniert die Drachen-Wettbewerbsszene und Hanggliding Challenge. Weiterhin ist sie Ansprechpartnerin in der Geschäftsstelle für die Angelegenheiten des Drachenflug-Wettkampfsports. Die Drachen-Liga wurde von Konrad Lüders geleitet. Dieter Münchmeyer bearbeitet die Anerkennung der Rekorde. Der DHV-XC, die deutsche Streckenflugmeisterschaft unter Leitung von Richard Brandl, erfreut sich weiterhin großer Beliebtheit.

- Planung und Durchführung des DHV-XC der Drachen- und Gleitschirmflieger (4.507 Teilnehmer, 107.700 eingereichte Flüge), Bereitstellung der DHV-XC Plattform zur Ausrichtung der Deutschen Streckenflugmeisterschaft, Ausrichtung von 56 Vereins- und Gebietsmeisterschaften, Nutzungsmöglichkeit als Online-Flugbuch, Flug-Archiv von 2003 bis heute
- Betreuung und Überwachung von ca. 107.700 Flügen im DHV-XC, Auswertung der Flüge von 3.940 Teilnehmern an der Deutschen Streckenflugmeisterschaft 2016
- Organisation und Durchführung DHV Fun Cup für Gleitschirme LTF 1/A und Turmdrachen
- Organisation und Durchführung DHV-XC Sportlertag
- Organisation und Durchführung der Newcomer Challenges GS und Hang Gliding Challenge
- Mitorganisation und Ausrichtung der Landesmeisterschaften
- Initiierung, Mitorganisation und Durchführung internationaler FAI-II Wettbewerbe
- Planung, Organisation und Durchführung der Deutschen Meisterschaften HG und GS
- Betreuung und Selektion der Nationalmannschaften
- Führung und Betreuung der Nationalmannschaften bei Einsätzen auf FAI Cat.1 Wettbewerben
- Koordination der notärztlichen Betreuung bei Auslandseinsätzen
- Bereitstellung aller Wettbewerbsunterlagen wie Musterausschreibungen und Formulare
- Aktualisierung der Termine, Ausschreibungen und Ergebnislisten im Internet
- Ansprechpartner für Auswertungsprogramme GPSdump, FS und Wettbewerbsorganisation sowie GPS-Auswertungsprogramm MaxPunkte
- Durchführung der GPS-Dokumentation bei allen zentralen Wettbewerben
- Aktualisierung der nationalen Wettbewerbsordnung
- Planung und Verwaltung des Sportetats
- Auswertung zur Anerkennung von deutschen Rekorden, Europa- und Weltrekorden
- Mitarbeit bei der CIVL
- Koordination und Betreuung der Medien mit Bild- und Filmmaterial
- Erstellen und Aktualisieren von Live-Berichtsseiten für aktuelle Wettkämpfe
- Erstellung und Verwaltung der Online-Wettkampfanmeldungen und Zahlungseingänge
- Bearbeitung und Ausstellung von Freistellungen und Sportzeugenausweisen



Harry Buntz  
Teamchef GS



Regina Glas  
Teamchefin HG  
Flexible + Starr



Marc Wensauer  
Ligachef GS



Richard Brandl  
XC-Koordination



Petra Aichele  
Sachbearbeitung/  
Internetpflege



Konrad Lüders  
Ligachef HG

Berichtszeitraum: 1.1.2016 bis 12.10.2016

## WIRTSCHAFTSPLAN 2017 (in €)

Plan 2017 im Vergleich mit dem Jahresergebnis 2015 und der Hochrechnung 2016

Erträge	2015	2016	2017
Beiträge	2.040.196,08	2.070.000,00	2.100.000,00
DHV-Shop	85.839,23	75.000,00	75.000,00
Inserate und Abos, Homepage + DHV-Info	136.265,44	136.000,00	140.000,00
Kostenerstattung Versicherung	177.893,63	176.000,00	208.000,00
Zinsen und ähnliche Erträge	9.660,55	6.550,00	5.700,00
Referat Wettkampfsport	29.898,00	32.000,00	32.000,00
Referat Ausbildung	460.239,13	450.000,00	420.000,00
Musterprüfstelle	268.239,10	210.000,00	210.000,00
Uneinbringliche Forderungen Technik	0,00	0,00	0,00
Referat Flugbetrieb/Gelände	5.928,21	9.450,00	7.000,00
Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen	0,00	0,00	0,00
Anlagenverk., Auflösung Wertberichtigungen	18.189,15	0,00	0,00
<b>Summe</b>	<b>3.232.348,52</b>	<b>3.165.000,00</b>	<b>3.197.700,00</b>
Aufwendungen	2015	2016	2017
Wareneinsatz	56.510,40	51.000,00	51.000,00
Jugendförderung	18.860,70	22.000,00	22.000,00
Vereinszuschüsse, Packerlehrgänge	30.779,37	25.000,00	30.000,00
DHV-Versammlungen + Sitzungen	58.705,73	50.000,00	50.000,00
Nicht abzugsfähige Vorsteuer	72.305,50	72.000,00	72.000,00
Uneinbringliche Forderungen Beiträge	6.572,20	10.000,00	10.000,00
Sport	191.583,00 ~	180.000,00 ~	170.000,00 ~
Ausbildung	195.533,64	162.500,00	160.000,00
Referat Sicherheit und Technik	70.456,78	42.000,00	42.000,00
Musterprüfstelle	192.031,11	150.000,00	150.000,00
Flugbetrieb, Gelände	12.591,25	12.000,00	9.000,00
*Angestelltes Personal	1.276.711,17	1.275.000,00	1.416.500,00**
Fachübergreifende freie Mitarbeiter	121.430,38	107.000,00	97.000,00
DHV-Info	353.244,09	358.000,00	360.000,00
Kommission	30.374,96	32.000,00	30.000,00
Porto, Telefon etc.	78.270,74	80.000,00	80.000,00
Büromaterial, Fachliteratur, EDV, etc.	91.863,30	80.000,00	110.000,00
Raumkosten	73.953,84	72.000,00	50.000,00
Gebühren und Beiträge	13.035,08	12.500,00	12.500,00
Prüfungs- und Beratungskosten	37.142,03	47.000,00	40.000,00
Versicherungen	66.312,25	62.000,00	62.500,00
DAeC-Beiträge	90.114,72	91.200,00	91.200,00
Messen, Öffentlichkeitsarbeit	62.869,52	60.000,00	65.000,00
Abschreibungen	103.128,06	107.000,00	108.000,00
Projekt Wetternetz	3.875,15	6.800,00	4.000,00
Auflösung Bestand Testschirme Sicherheit u. T.	9.467,79	0,00	0,00
Einstellung in die Pauschalwertberichtigung	10,00	0,00	0,00
Zweckrücklagen (Akkreditierung Musterprüfstelle)	0,00	0,00	0,00
Freie Rücklagen	0,00	0,00	0,00
<b>Summe</b>	<b>3.317.732,76</b>	<b>3.167.000,00</b>	<b>3.292.700,00</b>
<b>Jahresunterschuss</b>	<b>-85.384,24</b>	<b>-2.000,00</b>	<b>-95.000,00</b>

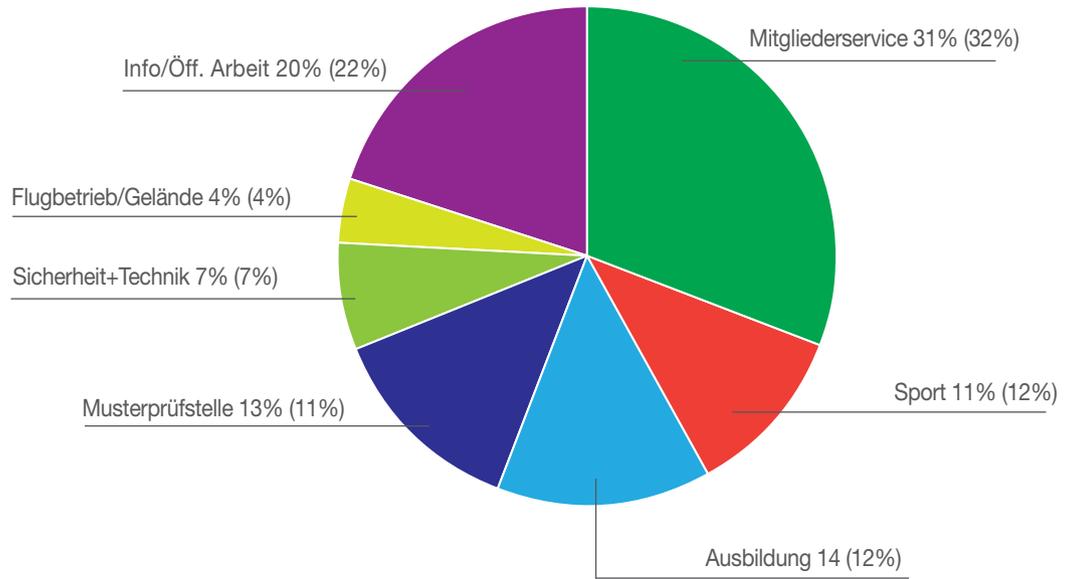
~ Die Sportkosten sind unter anderem abhängig von der Anzahl und dem Ort der Nationalmannschaftseinsätze.

\* Incl. Ca 22% Arbeitgeberanteil zur Sozialversicherung, zusätzlich Berufsgenossenschaft + Reisekosten + sonstige Lohnkosten.

\*\* Erhöhung gegenüber 2016 wegen Lohnerhöhungen + Einführung einer stellvertr. Geschäftsführer-Stelle + einmalige Kosten wegen Geschäftsführerwechsel.

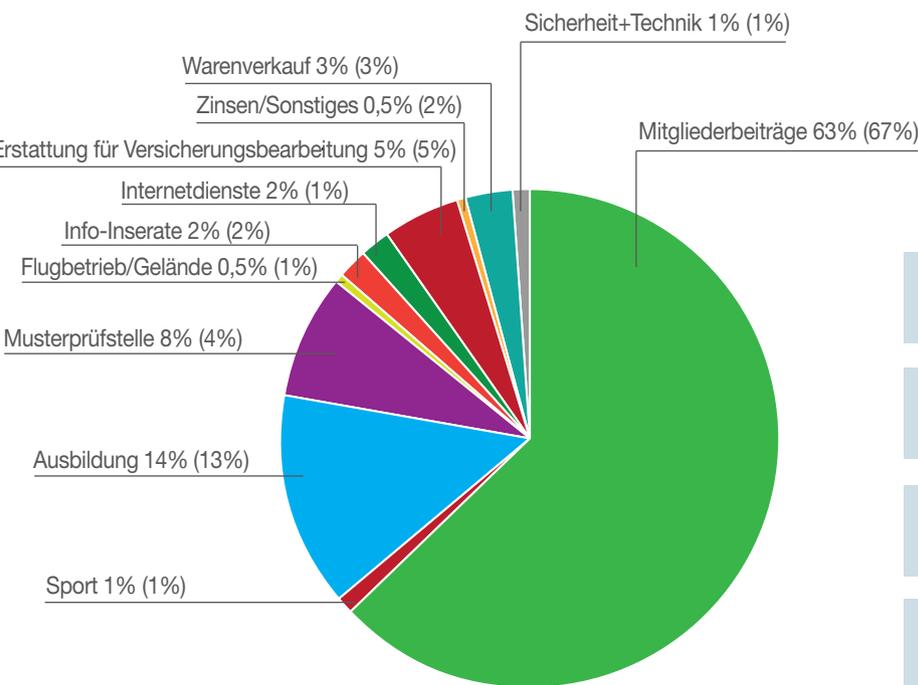
### Aufwandstruktur 2015

Aufwandsanteile der Referate in %  
(Aufwand 2014: Klammerwerte)



### Ertragsstruktur 2015

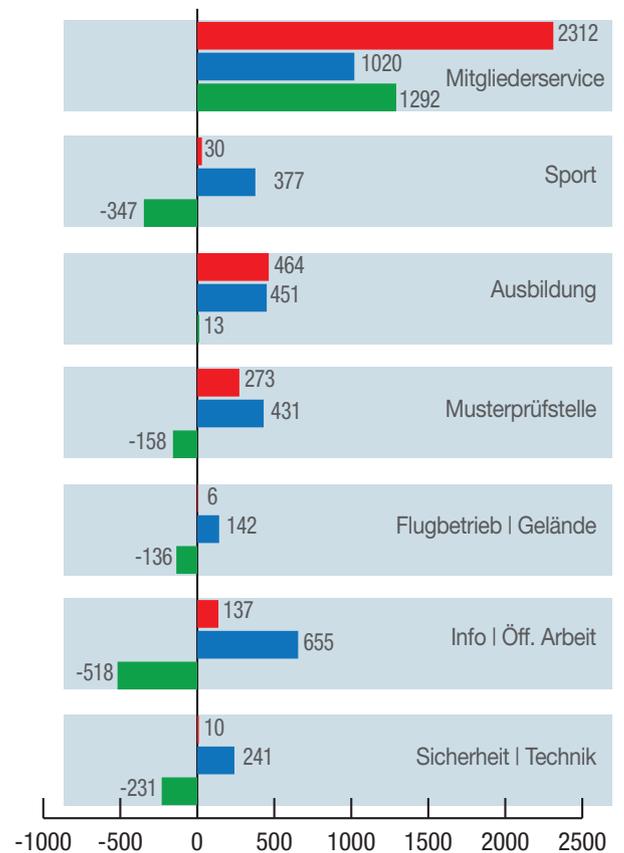
Ertragsanteile der Referate in %  
(Aufwand 2014: Klammerwerte)



### Ergebnisstruktur 2015

Ergebnisanteile der Referate in %  
(Aufwand 2014: Klammerwerte)

■ Ertrag  
■ Aufwand  
■ Ergebnis



## Protokoll der 37. DHV Jahrestagung am 19.11.2016 in Schwangau

Beginn: 13:50, Ende: 19:12 Uhr

### 1. Begrüßung und Regularien

Der DHV Vorsitzende Charlie Jöst eröffnet als Versammlungsleiter die 37. Jahreshauptversammlung des Deutschen Hängegleiterverbandes. Es wird festgestellt, dass die Versammlung ordnungsgemäß eingeladen wurde (DHV-Info Nr. 200, Juli/August 2016) und beschlussfähig ist. Anwesend sind 162 stimmberechtigte Delegierte.

#### Beschlüsse:

Petra Aichele wird zur Protokollführerin gewählt (offene Abstimmung, einstimmig). Als Stimmzähler werden die DHV Mitarbeiter/Mitarbeiterinnen gewählt, die nicht Delegierte sind (offene Abstimmung, einstimmig).

Die Tagesordnung wird angenommen (offene Abstimmung, einstimmig).

Das Protokoll der Jahrestagung 2015 wird genehmigt (veröffentlicht im DHV-Info Nr. 197, Januar/Februar 2016).

### 2. Bericht des Vorstandes

Vor der Tagung wurde den Delegierten ein schriftlicher Geschäftsbericht zugeschickt, die mündlichen Berichte der Vorstände bieten eine Ergänzung.

Klaus Tänzler tritt als langjähriger Geschäftsführer des DHV zurück. Er blickt auf eine erfolgreiche Amtszeit zurück, in der die heute geltenden Sicherheitsstandards im Gleitschirm- und Drachensport eingeführt und kontinuierlich verbessert wurden. Er übergibt sein Amt im März 2017 mit neuem Mitgliederhöchststand an seinen Nachfolger Robin Friß.

Der Vorsitzende Charlie Jöst verabschiedet Klaus Tänzler als Geschäftsführer, Vorstellung des Geschäftsführer-Nachfolgers Robin Friß. Charlie Jöst berichtet über die neue DHV Geschäftsstelle, die kurz vor der Fertigstellung steht. Einweihung wird voraussichtlich im März 2017 sein.

Der stellvertretende Vorsitzende Frank Herr hebt die Bedeutung der DHV Website als das größte Online-Portal für Gleitschirm- und Drachenflieger weltweit hervor. In Zukunft ist die Einbindung von Social Media wichtig. Die Nutzung des E-Papers anstelle der DHV-Info Druckversion zur Ressourcenschonung und Kosteneinsparung wird von den Mitgliedern bisher kaum angenommen. Frank Herr legt besonderen Wert auf die Jugendarbeit, Jugendmanager Ferdinand Vogel stellt die Arbeit der DHV-Jugend vor.

Der Vorstand für Sicherheit und Flugbetrieb Roland Börschel betont die Bedeutung eines starken Verbandes für die Erhaltung der fliegerischen Freiheit im deutschen Luftraum. Er berichtet über positive Beispiele im Geländeausbau, sowie die Wichtigkeit von unabhängigen, differenzierten DHV Safety Tests für die Sicherheit der Piloten.

Ausbildungsvorstand Peter Cröniger gibt einen Überblick über die Ausbildungsarbeit und einen Ausblick auf zukünftige Vorhaben. Die Drachenscheinausstellung stabilisiert sich auf niedrigem Niveau, der Zuwachs bei der Gleitschirmausbildung hält an. Der Fokus wird weiterhin auf Verbesserung der Ausbildungsqualität gesetzt, durch verbesserte Flugschulbetreuung/-überprüfung, Prüferschulung, hochwertige Fortbildungsangebote, Miteinbeziehung der Vereine und Bereitstellung von aktuellen Lehrinhalten in DHV-Lehrvideos und Fachartikeln.

Der Vorstand der Musterprüfstelle Dr. Dietrich Münchmeyer berichtet über personelle Veränderungen in der Abteilung. Alex Ploner tritt als Drachentestpilot die Nachfolge von Christof Kratzner an, der aus gesundheitlichen Gründen nicht mehr zur Verfügung steht. Andreas Schöpke wird in Zukunft das Windenprüfgeschäft von Horst Barthelmes übernehmen, der in Ruhestand tritt. Neue Entwicklungen gibt es im Elektro-Windbereich. Die Prüfzahlen bei HG sind gleichbleibend niedrig, bei Gleitsegeln zeigt sich ein deutlicher Aufwärtstrend.

Sportvorstand Klaus Tretter kann auf ein erfolgreiches Jahr im Wettbewerbssport zurückblicken. Er berichtet über die internationalen und nationalen Erfolge der Drachen- und Gleitschirmpiloten, sowie über die rege Teilnahme im online Streckenflugportal DHV-XC. Weiterhin gibt er einen Ausblick über geplante Neuerungen in der nächsten Saison.

### 3. Bericht des Finanzvorstandes, Kassenprüfbericht und Aussprache

Finanzvorstand Dr. Dirk Aue erläutert das Geschäftsergebnis für das Jahr 2015, wie im Geschäftsbericht dargestellt. 2015 wurde mit einem negativen Jahresergebnis von -85.384,24 abgeschlossen. Der Überschuss wird durch Guthaben an freien Rücklagen ausgeglichen. 2016 ist voraussichtlich trotz Einsparmaßnahmen kein positives Ergebnis möglich, die Hochrechnung zeigt ein Minus von 2.000 Euro. Der Wirtschaftsplan für 2017 ist mit einem Ergebnis von -95.000 veranschlagt. Um einen ausgeglichenen Haushalt und einen funktionierenden Dienstleistungs- und Test-Betrieb ohne Kaputtsparen zu ermöglichen, ist eine Erhöhung der Mitgliedsbeiträge notwendig. Der Bau der neuen DHV Geschäftsstelle wird ausschließlich aus Rücklagen finanziert. Der Kostenplan wird voraussichtlich eingehalten. Der Wert des Grundstücks hat sich durch eine nachträgliche Bebauungsplanänderung bereits fast verdoppelt.

Fazit: Der DHV bleibt solide finanziert und für die Zukunft gut aufgestellt.

Die Kassenprüfer Lothar Schweizer und Wilhelm Schaeper erläutern ausführlich ihren vorliegenden Kassenprüfbericht. Die Kassenprüfer merken an, dass sehr kostenbewusst, sorgfältig und beanstandungsfrei mit Finanzmitteln umgegangen wurde. Sie befürworten eine Mitgliedsbeitragerhöhung und eine Mitgliederbefragung in 2017. Die Kassenprüfer empfehlen die uneingeschränkte Entlastung des Vorstandes und des Geschäftsführers.

Es schließt sich eine Aussprache zu den Berichten der Vorstände, dem Finanzbericht und dem Kassenprüfbericht an.

### 4. Entlastung des Vorstandes

Die Kassenprüfer stellen den Antrag auf Entlastung des Vorstandes und der Geschäftsführung.

Beschluss (offene Abstimmung): Die Vorstandschaft und die Geschäftsführung werden einstimmig entlastet.

### 5. Wahlen

#### Wahl des Finanzvorstandes

Kandidat: Dr. Dirk Aue

Beschluss (offene Abstimmung): Dirk Aue wird einstimmig gewählt.

Er nimmt die Wahl an.

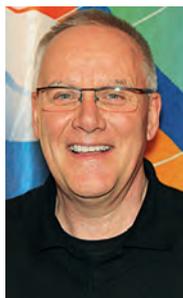
## Vorstand



**Charlie Jöst**  
Vorsitzender  
Jg. 1952, Filmemacher  
und Medienpädagoge,  
Drachenfluglehrer und  
Gleitschirmpilot, Modellflug,  
PPLA, B, C, DHV-Lehrteam



**Frank Herr**  
Stellvertretender  
Vorsitzender  
Jg. 1961, Dipl. Betriebswirt  
und Verkaufsleiter,  
Gleitschirmpilot



**Dr. Dirk Aue**  
Finanzvorstand  
Jg. 1959, Leiter Versiche-  
rungs-Generalagentur,  
Gleitschirmpilot



**Roland Börschel**  
Vorstand Sicherheit/Gelände  
Jg. 1959  
Lehrer, Sonderpädagogi-  
sches Förderzentrum,  
Fluglehrer, Windenfach-  
lehrer, Geländegutachter



**Peter Cröniger**  
Ausbildungsvorstand  
Jg. 1955, Lufthansa-Pilot,  
Fluglehrer und Prüfer für  
Drachen- und Gleitschirm-  
fliegen



**Klaus Tretter**  
Sportvorstand  
Jg. 1986, Landvermessung  
Gleitschirmpilot seit 2002  
Fluglehrerassistent für  
Gleitschirm,  
GS Ligachef 2011-2015



**Dr. Dieter Münchmeyer**  
Technikvorstand  
Jg. 1954, Diplom-Physiker,  
Gleitschirmflieger seit 1988,  
Trike und Dreiachs-UL-Pilot,  
UL-Prüfer Kl. 5

### Wahl des Sicherheitsvorstandes

Kandidat: Roland Börschel  
Beschluss (offene Abstimmung): Roland Börschel wird einstimmig gewählt.  
Er nimmt die Wahl an.

### Wahl des Ausbildungsvorstandes

Kandidat: Peter Cröniger  
Beschluss (offene Abstimmung): Peter Cröniger wird einstimmig gewählt.  
Er nimmt die Wahl an.

### Wahl der Kassenprüfer

Kandidaten: Wilhelm Schaeper, Uwe Preukschat  
Beschluss (offene Abstimmung, einstimmig): Geheime Wahl wird nicht gewünscht.  
Beschluss (offene Abstimmung): Wilhelm Schaeper und Uwe Preukschat werden einstimmig gewählt. Beide nehmen die Wahl an.

## 6. Anträge

### 1. Antrag der DHV Vorstandschaft

Der Vorstand beantragt eine Beitragserhöhung wirksam zum Jahr 2018 für die Vereinsmitgliedschaft auf 49 €(heute 43) und für die Einzelmitgliedschaft auf 78 €(heute 69); dies entspricht ca. 13%.

#### Begründung:

Seit der letzten, im November 2008 beschlossenen, Beitragserhöhung sind die Beiträge unverändert. Bis zum Erhöhungszeitpunkt wird laut Verbraucherpreisindex des Statistischen Bundesamtes eine Preissteigerung in Höhe von über 10 % eingetreten sein. Ein Teil dieser Preissteigerung konnte durch Kostenreduzierung und Effizienzsteigerung aufgefangen werden. Auch gelang es in den ersten Jahren nach der Beitragserhöhung freie Rücklagen zu bilden, welche durch die Unterschüsse der Jahresergebnisse bis 2018 abgeschmolzen sein werden. Die Beitragserhöhung soll sicherstellen, dass ab 2018 wieder ein ausgeglichenes Ergebnis realisiert werden kann.

Der Antrag wird diskutiert. Mögliche Einsparungen über das E-Paper werden besprochen.

Beschluss (offene Abstimmung): Antrag wird mehrheitlich angenommen (12 Gegenstimmen, 4 Enthaltungen).

### 2. Antrag Wilhelm Schaeper

Bauftragung des DHV Schleppbüros durch Vorstand und DHV Geschäftsstelle zur Organisation und Durchführung eines Windenmeetings mit dem Schwerpunkt E-Winden.

Der Vorstand befürwortet den Antrag. Der Antrag wird diskutiert und erhält allseits volle Unterstützung.

Beschluss (offene Abstimmung): Antrag wird einstimmig angenommen.

### 3. Antrag Peter Adams

Überprüfung der Genehmigungspraxis in der Geländezulassung bei Privatpersonen. Der DHV möchte die derzeitige Praxis überdenken, besonders bei Anträgen zur Verlängerung.

Stellungnahmen von Björn Klaassen (Beauftragter Geländezulassung) und Verbandsjustiziar Ditmar Schulze: Die Annahme des Antrages ist aus verwaltungsrechtlichen Gründen nicht möglich.

Die Vorstandschaft empfiehlt die Ablehnung des Antrages.

Der Antrag wird diskutiert.

Beschluss (offene Abstimmung): Antrag wird mehrheitlich abgelehnt.

### 4. Antrag Burkhard Schulte/Sauerlandair

Der Verein Sauerlandair stellt den Antrag, die Jahrestagung 2017 in Willingen im Sauerland auszurichten.

Beschluss (offene Abstimmung): Antrag wird einstimmig angenommen.

## 7. Wirtschaftsplan

Dr. Dirk Aue stellt den Wirtschaftsplan 2017 laut vorliegendem Geschäftsbericht vor. Der Wirtschaftsplan wird diskutiert.

Beschluss (offene Abstimmung): Der Wirtschaftsplan wird einstimmig angenommen.

Schwangau, 19.11.2016

Petra Aichele  
Protokollführerin

Charlie Jöst  
1. Vorsitzender

## Protokoll der DHV Regionalversammlungen 2016

### Datum und Ort:

Regionalversammlung Nord in Bremen am 1.10.2016  
 Regionalversammlung Mitte in Kobern–Gondorf am 8.10.2016  
 Regionalversammlung Südwest in Simonswald am 15.10.2016  
 Regionalversammlung Südost in Irlahüll am 22.10.2016  
 Regionalversammlung Ost in Gossel / Crawinkel am 23.10.2016

### Teilnehmer:

**Region Nord:** 26 Anwesende mit 64 Stimmen, 12 Delegierte zu wählen  
**Region Ost:** 23 Anwesende mit 87 Stimmen, 14 Delegierte zu wählen  
**Region Südwest:** 59 Anwesende mit 106 Stimmen, 48 Delegierte zu wählen  
**Region Südost:** 61 Anwesende mit 212 Stimmen, 59 Delegierte zu wählen  
**Region Mitte:** 90 Anwesende mit 220 Stimmen, 52 Delegierte zu wählen

### Begrüßung und Regularien:

Der DHV Vorsitzende Charlie Jöst, die Regionalbeiräte und die örtlichen Vereinsvorsitzenden begrüßen die jeweiligen Versammlungen. In allen Regionen wird Björn Klaassen zum Protokollführer gewählt. Das Protokoll der Regionalversammlungen 2015 wird in allen Regionen genehmigt und die Wahlhelfer bestimmt (Mitarbeiter der Geschäftsstelle, welche nicht an der Wahl beteiligt sind).

### Vorträge:

In einer Zusammenfassung zeigt Charlie Jöst die TV Beiträge über den Gleitschirm- und Drachensport, welche 2016 gesendet wurden. Die Sender verwenden immer mehr das Videomaterial des DHV. Dadurch kann unser Sport gut platziert werden (z.B. ZDF Morgenmagazin). In den Regionen Nord und Mitte referiert Dr. Markus Kaup über das Streckenfliegen im Flachland mit Hilfe des Stufenschlepps. Matthias Wehrle berichtet in der Region Südwest über XC Flüge im Schwarzwald. Herausfordernd sind hier die großen Waldgebiete. In der Region Südost zeigt Christian Lobensommer zu seinem Bericht Videos und beeindruckende Bilder seiner XC Alpenüberquerung. René Altmann berichtet in der Region Ost über den Windenschlepp in Görlitz und das Streckenflugpotential in Ostdeutschland. Die neuesten Elektrowinden stellt Horst Barthelmes vor. Der Trend geht eindeutig in diese Richtung. Andreas Schöpke wird ab dem 1.1.2017 das Windenschleppbüro im DHV übernehmen. Björn Klaassen berichtet abschließend über die geplanten Änderungen in der Luftraumstruktur für das Jahr 2017 und zeigt positive Beispiele von Geländeerweiterungen. Beispielhaft ist der Ausbau des Fluggeländes Loffenau im Schwarzwald im Rahmen eines Projekts im Naturpark Nordschwarzwald durch die Loffenauer Gleitschirm- und Drachenflieger in Zusammenarbeit mit örtlichen Behörden und DHV.

### Wahl der Delegierten

**Region Nord** (12 Delegierte): Dengler Eberhard, Giesen Helmut, Apel Uwe, Grube Thomas, Aumüller Annemarie, Benecke Johannes, Theophile Wulf, Schwiegershausen Corinna, May Stephan, Wienand Hans-Bernhard, Sommerkamp Sven, Schwiegershausen Dieter.

**Region Mitte** (52 Delegierte): Kaup Markus, Herr Frank, Zießau Ines, Schlegel Hartmut, Böing Bernd, Hermesdorf Andrea, Bonertz Helmut, Stang Bettina, Preukschat Romy, Ehrhardt Reiner, Schulze Ditmar, Adams Peter, Skalecki Petra, Preukschat Uwe, Oswald Winfried, Rodener Marie-Luise, Adams Renate, Speckenheuer Rebekka, Sylla Karl-Heinz, Schulze Dorothee, Johe Peter, Nitsche Peter, Grub Sarah, Speckenheuer Klaus, Linn Bernhard, Haas Lucian, Hartmann Udo, Soboll Dirk Michael, Frede Horst, Schulte Burkhard, Strack Klaus, Scheid Markus, Merz Friedhelm, Höhler Lutz, Weber Reinhold, Opitz Hans-Peter, Zimmer Liza, Schieh-Schneider Reinhard, Wurm Arnaud, Frankhauser Josef, Söll Franz Josef, Scheidt Heide, Hanses Markus, Citoler Pedro, Offner Helmut, Schiffer Merten-Karl, Mielke Manfred, Geisler Franz, Zimmer Dirk, Zimmer Susanne, Hanses Karl-Josef, Knops Jürgen.

**Region Südwest** (48 Delegierte): Wehrle Mario, Grau Michael, Wöhrle Roland, Lauk Martin, Lische Dieter, Burri Rafael, Jöst Karl, Aellig Ulrich, Obergfell Waldemar, Zeyher Jochen, Frankus Frank, Deuschle Gerhard, Lang Frank Michael, Merl Franz, Schreiber Bernhard, Spengler Fabian, Kienzle Klaus, Rüdinger Jürgen, Scheilin Benjamin, Schröder Matthias, Schweizer Lothar, Schaber Thilo, Tirgrath Rainer, Steggemann Bernd, Kirchhoff Karsten, Schiemann-Aellig Claudia, Weist Bernd, Liemke Eckart, Valet Rüdiger, Hüneke Holger, Kotscharnik Florian, Hausknecht Josef Walter, Terboven Jan, Eckert Ramona, Bohner Albert, Klein Hans-Peter, Pekelder WillemLubertus, Haas Reinhold, Seitz Tobias, Eiberle Ulf, Kern Stefan, Ullmann Werner, de Beyer Hans Peter.

**Region Südost** (59 Delegierte): Börschel Roland, Schmottermeyer Ulrich, Glas Regina, Schaeper Wilhelm, Schlöffel Ralph, Schlöffel Sina, Rauscher Georg, Ott Philipp, Heumann Daniel, Klaassen Björn, Rauh Stefan, Spörlein Steffi, Straßer Uli, Albert Stephan, Grabowski Tim, Wiegärtner Reinhold, Vogel Ferdinand, Lecherermann Günther, Peter Gerhard, Cröniger Peter, Tretter Klaus, Kohler Engelbert, Osowski Benno, Wohrhab Margit, Bauernschmitt Franz, Bloß Walter, Hümmer Franz, Neuner Alfred, Lacrouts Barbara, Dambach Uwe, Schwind Paul, Trost Walter, Schütz Klaus, Stahl Bernd, Schölzel Uwe, Schönheiter Klaus, Bauer Tobias, Flach Boris, Stelzer Anton Wilhelm, Brandl Richard, Liebermeister Benedikt, Schönauer Martin, Speidel Reinhold, Gastl Helmut, Kirchpfl Anton, Schmidt Markus, Hanfstängl Markus, Karp Jürgen, Nitsche Erwin, Kirchner Norbert, Schultes Alfred, Mücklich Dieter, Broschart Michael, Schwarzer Klaus.

**Region Ost** (14 Delegierte): Altmann René, Münchmeyer Dietrich, Lausch Peter, Unger Thomas, Klahn Hans-Frieder, Lüders Konrad, Redlich Gundula, Kletsch Dieter, Müller Christian, George Lothar, Zeyfang Sonja, Redlich Thoralf, Bernat Robert, Prietz Siegfried.

### Wahl Regionalbeirat:

**Region Mitte:** Bernd Böing wird für 2 Jahre gewählt.  
**Region Ost:** Uwe Krenz wird für 2 Jahre gewählt.  
 In den übrigen Regionen standen keine Wahlen an.

### Regionale Themen:

**Region Nord:** Windkraftanlagen in Fluggeländen, Luftraum 2017, Windenführer, Schleppwinden, Streckenfliegen.  
**Region Mitte:** Luftraum 2017, Streckenfliegen, Verhalten von Piloten auf den Geländen und Umgang mit schwierigen Personen.  
**Region Südwest:** Fluggeländeentwicklung, Windkraft, Luftraum, Streckenfliegen.  
**Region Südost:** Luftraum, Streckenfliegen, Fluggelände.  
**Region Ost:** Luftraum und Luftraumverstöße, Fluggelände, Streckenfliegen, Windenschlepp.

### Orte der nächsten Regionalversammlungen 2017:

**Region Nord:** Bremen (GSC Weser e.V.)  
**Region Mitte:** Bliesgau (Paraskiclub Saar e.V.)  
**Region Südwest:** Freiburg (GSC Colibri e.V.)  
**Region Südost:** Brannenburg (Bergdohlen Brannenburg e.V.)  
**Region Ost:** Waren a. d. Müritz (Müritzgleiter e.V.)

Björn Klaassen  
 Protokollführer

Charlie Jöst  
 DHV Vorsitzender

## Regionalbeiräte



Prof. Dr. Uwe Apel  
 Regionalbeirat Nord

Bernd Böing



Regionalbeirat  
 Mitte  
 Uwe Krenz  
 Regionalbeirat



Ost  
 Ulrich Aellig  
 Regionalbeirat  
 Südwest



Gerhard Peter  
 Regionalbeirat  
 Südost







WORLD RECORD  
 BENJAMIN BECKER  
 ★ 203,7 km ★  
 emotion 3  
 DHV SAFETY CLASS 2  
 LTF A



**GRÖSSE XL BIS 150KG  
 STARTGEWICHT MIT  
 TANDEMZULASSUNG**

\* Größe SM



Benjamin Becker knackt als weltweit erster Pilot die 200 km Marke mit einem LTF-A-Klasse Schirm. Becker flog das Dreieck mit dem neuen Emotion 3, der bei der DHV Safety Class mit dem derzeit höchsten Sicherheitslevel „DHV Safety Class 2“ notiert wurde.

#### U-TURN FINANCIAL SERVICES

**0% Finanzierung** Schnell, einfach und unkompliziert von 150,- € bis zu einer Summe von 10.000,- €. mit 0% effektivem Jahreszins (gem. PAngV) und Laufzeiten zwischen 12 und 72 Monaten.

**Beispiel:** EMOTION 3 (Größe XS-L) für monatlich nur 124,92 € bei 0% effektivem Jahreszins und 24 Monaten Laufzeit.

## »ICH MUSS NIEMANDEM ETWAS BEWEISEN.«

FLIEGEN IST FÜR MICH SPASS UND DER STEIGT DEUTLICH WENN DER RISIKOFAKTOR SINKT.

Früher flog ich mit Gleitschirmen höherer Klassen im Glauben damit mehr Leistung abrufen zu können. Heute schätze ich das stressfreie Gefühl bei tieferen Klassen und bleibe bei turbulenten Situationen teilweise sogar im Beschleuniger stehen. Wie sich bei meinem Rekordflug gezeigt hat, lassen sich lange Streckenflüge selbst mit A-Klasse Schirmen realisieren. Der EMOTION 3 von U-Turn ist aber zugegebenermaßen ein Quantensprung in der Entwicklung sicherer Gleitschirme. Ausgestattet ist das Startwunder mit viel Gleitleistung, einem super Handling und mit dem derzeit höchsten Sicherheitslevel DHV Safety Class 2.

Bei einem solchen Schirm bleibt der Funfaktor trotz enorm hoher Sicherheitsreserven nicht auf der Strecke. Der EMOTION 3 ist sehr stabil, zeigt Thermik gut an und lässt sich selbst von größeren Turbulenzen nicht aus der Ruhe bringen.

Ich kann nur jedem empfehlen den EMOTION 3 selbst einmal zu testen.

Weitere Informationen unter:

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



# Mit 69 Jahren in den Unruhestand

Horst Barthelmes und das DHV-Windenschleppbüro

Text: Björn Klaassen | Fotos: Eberhard Dengler



Der Windenpapst am Hebel



FOTO: BENEDIKT LIEBERMEISTER

Auf der JHV wurde Horst Barthelmes vom Vorstand verabschiedet



Horst übergibt an Andi Schöpke

**T**opfit und immer auf der Höhe der Zeit. Horst Barthelmes ist seit fast 25 Jahren unser DHV Experte in Sachen Windenschlepp. Sein Selbstverständnis: Berater und Dienstleister für DHV-Mitglieder, Vereine und Flugschulen in allen Fragen zum Windenschlepp. Ein herausfordernder Job, denn Sicherheit steht ganz oben auf der Liste. Horst hat die Sicherheit über Jahrzehnte praxisorientiert vorangetrieben. Nun geht er mit vier Jahren Verspätung in den Ruhestand, nachdem mit Andreas Schöpke ein ausgezeichnete Nachfolger gefunden wurde. Horst hat sich das verdient.

Trockener Humor ist seine Sache: „Die Jungs an der Winde wollen doch auch noch morgen ihr Schnitzel essen!“ Soll heißen: Windenfliegen muss sicher sein und zwar immer – ohne Kompromisse. Als sich das Drachen- und Gleitschirmfliegen Ende der 80er Jahre rasend entwickelte, dachte

die Szene schnell an den Windenschlepp. Die Idee: Traumhafte Thermik unter den Wolkenstraßen im Flachland und im Mittelgebirge lassen sich mit Hilfe eines Seils anzapfen. Kuriose und gefährliche Ideen, wie z.B. der Festseilschlepp ohne Sollbruchstellen, brachten den Schlepp anfangs in Verruf. Der DHV suchte deshalb einen Experten, um die Sache in sichere Bahnen zu lenken. 1992 wurde Horst Barthelmes DHV-Mitarbeiter mit dem Standort in der Mitte von Deutschland an der Wasserkuppe. Das Windenschleppbüro war geboren und damit ging es mit dem Winden- und UL-Schlepp aufwärts. Als Fluglehrer für Hänggleiter und Gleitschirme, UL-Fluglehrer und UL-Schleppexperte vermittelte er das notwen-

dige Wissen an Flugschulen und Windenvereine. Eine seiner wichtigsten Zielvorgaben war, die Unfallquote im Schlepp zu senken und die Sicherheit zu erhöhen. Dazu musste die Schleppausbildung und die Schlepptechnik analysiert und ständig aktualisiert werden. Er bildete über die Jahre mehr als 100 Schleppfachlehrer aus und organisierte ständig Fortbildungsseminare für Windenführer, UL-Schlepppiloten und Vereine. Ein einheitlicher Ausbildungsstand erhöhte die Sicherheit enorm. Die rückläufigen Unfallzahlen sind der erfreuliche Beweis für seine konsequente Arbeit. Horst setzte sich auch dafür ein, dass Schleppvereine ihre Windenführer durch erfahrene Vereinswindenführer selbst ausbilden dürfen. Ein weiterer Arbeitsschwerpunkt waren die technischen Prüfungen der Winden und Schleppgeräte. Auch hier hat sich in 25 Jahren sehr viel entwickelt. Aktuell hat Horst die Entwicklung der E-Winden beratend unterstützt und das E-Windenforum eingerichtet. Horst ist ein echter Allrounder: Er kennt sich überall aus – im Grunde ein wandelndes Lexikon.

Windenschlepp ist heute komplett etabliert und hinkt dem Hangstart nicht hinterher. Am Seil in den Aufwind und dann auf Streckenflug oder einfach nur die Welt von oben betrachten. Der Schlepp macht es auch im flachen Land möglich. Danke Horst für Deine Arbeit. Es war kein Job, es war eine Berufung. Nicht umsonst nennt man Horst Barthelmes respektvoll den Windenpapst. Mit Andi Schöpke geht die erfolgreiche Arbeit weiter. Die Zukunft ist gesichert. ▽





” Nächster Wendepunkt:  
Da wo der Pfeffer wächst. “

# SKYWALK

MASALA  
ARRIBA  
SPICE  
TONIC  
TONKA

MESCAL  
TEQUILA  
CHILI  
CAYENNE  
POISON

JOIN'T

PURE PASSION  
FOR FLYING

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

Unsere CHILIs sind eine Klasse für sich. Kein anderes Gerät der B-Klasse kombiniert ähnlich hohe Steig- und Gleitleistung mit so ausgewogenen Flugeigenschaften. Klar, dass wir beim neuen **CHILI4** alles noch besser gemacht haben. Einfach. Besser. Überzeuge Dich und mach' aus Deinem Probeflug gleich einen Streckenflug!



Burkhard Martens, Streckenfluglegende - 411km freie Strecke mit dem CHILI4

# Zwei Tage, 35°C und 4.834 Meter

Eine Reise mit dem Gleitschirm über den Alpenhauptkamm

Text und Fotos Christian Lobensommer



Aufstieg auf meinen Homestone: den Predigtstuhl. Im Hintergrund leuchten Watzmann, Hundstod und Hochkalter hervor.



Mein Schlafplatzerl. Gipfelbiwak in Antholz sieht anders aus.

**U**ngläubig schaue ich in den wolkenlosen Pinzgauer Himmel. Es ist 19 Uhr und noch immer brütend heiß. Ich kann es kaum fassen, hier und jetzt am Boden zu stehen. Erschöpft und frustriert packe ich meine Ausrüstung und schleppe mich die wenigen Meter zum Hollersbacher Badensee. Die Abkühlung tut gut. Aber warum hier? Warum Pinzgau?

Bei schlechter Pizza und kühlem Bier blicke ich zurück auf die vergangenen Stunden. Schon Anfang der Woche waren für den heutigen Donnerstag und den morgigen Freitag brauchbare Flugtage zu erkennen. Im gesamten Alpenraum sehr heiß und wenig Wind. Am Nordalpenrand eher stabil, inneralpin und vor allem auf der Alpensüdseite stark thermisch und hochbasig. Was tun?

Die Vorzeichen waren klar: Grente-Alarm. Aber stundenlanges Autofahren und vermutlich wieder viel Trubel an der Grente!? Das war momentan so gar nicht das, wonach ich suchte. Ich sehnte mich eher nach Stille, neuen Eindrücken und ein wenig Abenteuer abseits von Kilometern und Punkten. Zudem hatte ich zwei Tage Zeit und wollte diese bestmöglich nutzen, am liebsten von daheim aus. Schnell keimte die Idee von einem Biwakflug nach Südtirol in meinem Kopf. Nach ein bisserl Rumgeschiebe im XC-Planner war – zumindest auf dem Bildschirm – geklärt: Am Don-

nerstag fliege ich in den Süden, lande auf einem der Antholzer Gipfel und biwakiere dort. Freitag dann in den Osten Richtung Ankogelgruppe, von wo ich zurück nach Bad Reichenhall fliege. Die beiden Hauptkammquerungen und das Gelände ringsum wären Neuland für mich, problematischer schätzte ich aufgrund der stabilen Hochdrucklage im Norden die ersten 100 Kilometer zum Alpenhauptkamm ein.

## Donnerstag, 23. Juni 2016

### 7.30 Uhr – Bad Reichenhall

Hochmotiviert wandere ich auf meinen Hausberg, den Predigtstuhl. Nach gut eineinhalb Stunden lichtet sich der Bergwald, das Gelände wird freier und die ziemlich ausgeprägte Inversion ist unschwer zu erkennen. Gegen halb Elf erreiche ich meinen Startplatz, vor meinen Augen die wunderschöne Berchtesgadener Bergwelt rund um Watzmann und Steinernes Meer. Leider besteht wenig Grund zur Hektik: von Thermik keine Spur.

### 11.00 Uhr – Predigtstuhl, Bad Reichenhall

Kurz nach Elf entschlief ich mich zu starten – aber eher aus Sorge vor einsetzendem Talwind als wegen thermischen Hochgefühlen. Nach einer dreiviertel Stunde erreiche ich

die Abflughöhe für den ersten Talsprung Richtung Staufen. Dort angekommen, erwartet mich seichtes Geblubbere, gerade genug, um nicht direkt landen zu müssen.

### 13.15 Uhr – Staufen, Bad Reichenhall

Nach zwei Stunden Kampf an Ort und Stelle schwimme ich in meinen Zwiebelschichten. Lohn der Mühn: 6 Kilometer zurückgelegte Strecke, traurige 2.200 m Basishöhe und um 13.15 Uhr noch immer in Bad Reichenhall. Eine verwirrte Portion Restoptimismus ist noch vorhanden: Thermikende in Südtirol ist sicher nicht vor 20 Uhr. Ab jetzt Vollgas...

Der weitere Flug sollte aber nicht besser werden: viel Bayerischer Wind, niedrige Basis, zäheste Thermik und in meinen Flughöhen uferlose Hitze. So brate ich wie ein Grillhendl langsam vor mich hin, komme aber nicht richtig vorwärts. Nach 7,5 Stunden, 80 Kilometern und 11 km/h Durchschnittsgeschwindigkeit habe ich die Schnauze voll. Überall bläst es wie die Sau aus Nord und ausgerechnet in Hollersbach verbockt mir der Ostwind das Hochsoaren!? Geht's noch?

### 20.00 Uhr – Hollersbach im Pinzgau

Und so liege ich nun ausgelaugt und hundemüde am Hollersbacher Badesee, weit weg vom Südtiroler Sternenhimmel – und meinen so exzellenten Plänen. An meiner ursprünglichen Idee möchte ich aber weiter festhalten: Ich trete morgen halt nicht gleich den Rückflug an, sondern stecke noch tief im ersten Drittel meiner erhofften Reise. Ausgangspunkt soll der Wildkogel sein, allerdings werde ich mich der Hitze geschlagen geben und mit der Seilbahn hochfahren.

In einem Holzverschlag ganz in der Nähe des Badesees schlage ich mein Quartier auf. Die ersten Meter des morgigen Tages mit der jetzt bedingten frühen Hauptkammquerung bereiten mir bis zum Einschlafen Kopfzerbrechen...

## Freitag, 24. Juni 2016

Die ersten Sonnenstrahlen leuchten durch die Ritzen meiner Schlafstätte. Ohne Eile marschiere ich nochmal zum Badesee. Mutterseelenallein schwimme ich ein paar Runden und frühstücke. Gegen 8 Uhr trampe ich nach Neukirchen und bereits um viertel nach Neun erreiche ich via Seilbahn das Plateau des Wildkogels. Wie? Beim Aussteigen bläst mir flotter Nordwind ins Gesicht. Die anderen Flieger gehen zum Südstart, ich mache mich auf den Weg zum Gipfel.

### 9.45 Uhr – Am Gipfel des Wildkogels

Ich kann es noch immer nicht fassen: geschätzte 15 bis 20 km/h aus Nord und alle paar Sekunden ziehen weitaus stärkere Böen durch. Ich bereite mir ein zweites Frühstück, warte ab und beobachte die nach Süden startenden Piloten – nicht schön anzuschauen.

Letztlich pressiert es eh nicht: Die schneebedadenen Ostseiten zum Talschluss des Obersulzbachtals werden wenig



Auf dem Weg zum Gipfel des Wildkogel



Endlich in der Luft überwältigen mich die Eindrücke von Anfang an – hoch über dem Obersulzbachtal ragt links der Großvenediger empor.

bis keine Thermik abwerfen, Südseiten gibt's keine. Vermutlich muss ich vor der Hauptkammquerung warten, bis die Westseiten des Krimmler Achantals aktiv werden.

Gegen 11 Uhr wird der Nord schwächer, auch die Böen sind nicht mehr ganz so heftig und kommen in längeren Abständen rein. Ich starte nach Norden und fliege über den kleinen Rücken in die Südostseite. Der Einstieg ist wie erwartet bockig. Mit starkem Versatz geht es langsam aber stetig nach oben und ich hämmere mir meine Flugtaktik für die ersten Meter nochmal fest ins Hirn: „Flieg defensiv. Mach immer Basis. Provozier keine low saves.“

### 12 Uhr – Wechsel auf die Pinzgau-Nordseite

Zügig wechsele ich die Talseite. Der Nordwind macht es einfach und so komme ich gut über Grat in der gleich thermischen Südostseite des Rinderkars an. Innerhalb der nächsten Stunde taste ich mich recht behutsam Richtung Schließerspitze am Talschluss vor, immer in Hab-Acht-Stellung ja nicht tief zu kommen und im engen Tal vom Nord gefressen zu werden. Je näher ich zum Hauptkamm komme, desto weniger bis gar nicht funktionieren die Ostseiten des Obersulzbachtals. Ich fliege ein paar Meter zurück, parke in sicherer Thermik und genieße die friedliche Ruhe der tief verschneiten Bergwelt. ▶



Oben: Zittern beim Anflug auf die Birnlücke, Absaufen würde 16 Kilometer Fußmarsch nach Krimml bedeuten.

Mitte: Die Euphorie steigt: hoch über dem Speicher Zillergründl.

Unten: sprachlos auf 4.800 Metern, im Hintergrund erstreckt sich der Alpenhauptkamm.

Die ganze Route auf einen Blick

Großer Moosstock



### 13.30 Uhr – Querung des Alpenhauptkamms über die Birnlücke

Gegen 13.30 Uhr finde ich an den steilen Westflanken des Krimmler Achantals die nötige Thermik, um die Querung ins Ahrntal versuchen zu können. Der Nordwind schiebt weiterhin deutlich und so kann ich den Durchschlupf an der Birnlücke mit etwa 150 Meter überfliegen. Das ausgeprägte Leegebiet hinter der Birnlücke hält die Freude zunächst in Grenzen: Die Südseite des Ahrntals ist überspült, die Thermik zerrissen und kaum zu zentrieren. Nach einigen turbulenten Kilometern finde ich aber einen kräftigen Bart, der mich auf über 3.600 m trägt. Die angestaute Spannung löst sich. Vorbei am Zillergründl lasse ich mich mit dem Wind weiter Richtung Südwesten treiben, wo ich am Rauchkofel bei Prettau erneut Basis mache und am Ende des Ahrntals bereits Sand in Taufers erahne. Spätestens ab hier sollten sich die vorangegangenen Mühen ins Gegenteil verkehren...

### 14.15 Uhr – Seitenwechsel im Ahrntal

Ich quere das Ahrntal auf die Nordseite. Die westlich ausgerichteten Rippen liefern sofort starke Thermik und schnell erreiche ich wieder Maximalhöhe. Nach drei Stunden Neuland liegt bald wieder bekanntes Gelände vor mir. Der Ausblick ist überwältigend. Auch die Blauthermik endet und wunderschöne Wolkenstraßen weisen mir ab jetzt den Weg. Weiter geht's den Gratverlauf entlang zum Großen Moosstock direkt über Ahornach. Ich verliere auf die paar Kilometer so gut wie keine Höhe und mache glücklich und entspannt Brotzeit als plötzlich wie aus dem Nichts mein Mentor weit hinter mich schießt. Mahlzeit!

### 14.30 Uhr – Großer Moosstock bei Ahornach

Weit über mir bildet sich ein kleiner Wolkenfetzen, der sich in Windeseile entwickelt. Noch ahne ich nicht, was mich in den nächsten Minuten erwarten wird: In starkem und dennoch butterweichem Steigen ziehen die 100-Meter-Schritte wie auf einer Stoppuhr über meinen Bildschirm: 3.700 m, 3.800 m, 3.900 m, 4.000 m. Und es steigt weiter: 4.400 m, 4.500 m, 4.600m, 4.700 m. Auf 4.834 Meter endet mein Lift.

Die vielen Dreitausender ringsum wirken aus dieser Höhe wie kleine Voralpenhügel, die Landschaft unter mir wie eine Reliefkarte vom Rother-Verlag. Ich bin sprachlos, fassungslos, fasziniert von den Eindrücken, von der Höhe.

Gestern um diese Uhrzeit lag ich triefnass in meinem Gurtzeug und kämpfte nahe der Steinplatte auf 1.300 Meter ums Überleben. Heute, exakt 24 Stunden später, befinde ich mich 3.500 Meter höher und bin in Italien. Danke Leben!

### 15.00 Uhr – Antholz, Riesenernergruppe und Defregental

Die nächsten eineinhalb Stunden verbringe ich mit Stauen und Wundern in gut bekanntem Gelände – aber 1.000 Meter höher als gewohnt. Vor wenigen Minuten überflog ich meinen geplanten Biwakplatz nahe der Grente, jetzt

bringt mich die Riesenfernergruppe auf über 4.500 m. Weiter geht's zum Stallersattel, zurück nach Österreich. Dieser hatte mir bei früheren Flügen oftmals stark an den Nerven gezehrt – nun liegt er ganz still und friedlich fast 2.000 Meter unter mir. Kaum zu glauben. Die folgenden 30 Kilometer durchs Defreggental erlauben mir eine unfassbare Reishöhe an der 4.000 Meter-Grenze. Ich fliege fast nur geradeaus, kurble keine Bärte unter 6 m/s. Was für ein Luxus.

#### 16.15 Uhr – Kals am Großglockner

Bis zum Ankogel werde ich es trotzdem nicht mehr schaffen und so möchte ich versuchen, über den Großglockner zurück in den Norden zu queren. Im Süden köcheln nun die ersten Überentwicklungen vor sich hin und feine Regenschlieren in den Dolomiten und im Antholzer Tal sind aus der Ferne gut zu erkennen. Auch in Lienz braut sich was zusammen. Meine Flugrichtung hingegen sieht sehr ruhig aus, hoffentlich nicht zu ruhig.

#### 16.40 Uhr – Magische Momente am Großglockner

Unweit der Stüdlhütte bringt mich eine sanfte Thermik nochmals auf 4.200 Meter. Was für ein Anblick: Adlersruhe und Großglockner direkt vor mir, der Gletscher des Ködnitzkees weit unter mir. Erinnerungen werden wach: Vor fast 20 Jahren erkämpften wir uns im Oktober bei Eis und Schnee den Glockner über den Stüdlgrat, heute gelingt alles ganz spielerisch. Unter mir dreht plötzlich ein Drachen, neben einigen wenigen Segelfliegern die erste und letzte Zusammenkunft des Tages. Ein wenig drückt nun doch die Zeit und so mache ich mich auf zur zweiten Querung des Hauptkamms – Richtung Fuscher Törl, östlich des Großglockners.

#### 17.00 Uhr – Pasterze, zweite Querung des Alpenhauptkamms

Hoch über dem Margaritzenstausee überkommen mich unglaubliche Glücksgefühle, unmittelbar vor mir breitet sich ein unendlich schönes Naturschauspiel aus: der Pasterzengletscher, eingerahmt von Großglockner und Fuscher Karkopf. Ich empfinde große Dankbarkeit, all dies erleben, sehen und spüren zu dürfen.

Westlich des Ferleitentals wird es aber nicht minder beeindruckend: Klockerin, Großes Wiesbachhorn, Hoher Tenn und viele weitere Schönheiten zieren den Horizont. Nach Osten erhebt sich die Goldberggruppe, gleich dahinter erscheint die Ankogelgruppe. Und auch Richtung Norden kann ich das Steinernes Meer bereits erkennen – dahinter verborgen meine Heimat, das Berchtesgadener Land. Ich fliege vorbei an Racherin und Spielmann, zum zweiten Mal an diesem Tag über den Alpenhauptkamm. Meine Freude ist schwer in Worte zu fassen. Der weitere Weg führt mich zum Fuscher Törl, wo ich aus abermals 4.000 Metern die Spielzeugautos auf der Glocknerstraße verfolge und langsam entlang des Seidenwinkeltals Richtung Rauris gleite.

#### 17.50 Uhr – Rauriser Tal und Pinzgau

Am Blaukogel bei Rauris erwartet mich die letzte Thermik dieses unglaublichen Tages. Während der Querung des



Mit dem Großglockner im Visier steigt die Spannung wieder.



Einfach nur schön: die Pasterze, der längste Gletscher Österreichs.



Wenn Träume Wirklichkeit werden: die zweiten Querung des Hauptkamms zurück nach Norden.

Pinzgaus sinke ich langsam in den Bayerischen Wind. Thermisch ist nun leider tote Hose und so mogle ich mich gegen den immer stärker werdenden Nordwind gerade noch so am Hundstein vorbei. Der Anschluss zum Steinernen Meer bleibt mir verwehrt. Im Talwind soarend kann ich mich noch bis Maria Alm retten, wo ich dann mehr als happy um Viertel vor Sieben lande.

#### 20.15 Uhr – Bad Reichenhall

Das Heimtrampen fügt sich nahtlos in den ganzen Tag und zur prime time sitze ich bei einem kühlen Bier bereits wieder daheim auf der Terrasse, schau in den Sonnenuntergang und denk an Wolfgang Ambros: „Hinter dir geht's abwärts, vor dir steil bergauf..." ◀



# XC-Sportlertag 2016

Siegerehrungen und erstklassige Vorträge in zur XC-Praxis

*Text und Fotos: Benedikt Liebermeister*

**D**er Sportlertag ist zu einer festen Institution geworden. Die Stimmung war gut, die Experten gaben wertvolle Tipps und der XC-interessierte Pilot nahm gebündeltes Wissen und Motivation mit nach Hause. Björn Klaassen und Regina Glas führten durch das Programm. Gut vorbereitet hatten sie zu jedem Sportler eine kleine Geschichte parat, stellten informative Fragen und gingen auf außergewöhnliche Flüge kenntnisreich und detailliert ein.

## Erstklassige Vorträge

Philipp Ott ist ein hervorragender Streckenflieger. Punkte stehen bei ihm nicht im Vordergrund, sondern das besondere Er-

lebnis. Mit beeindruckenden Fotos und Videoclips nahm er das Publikum mit auf seine Reisen.

Im Mai war ihm schon ein toller Grente-Flug von 243 km geglückt, im Juni hatte er ein außergewöhnliches Dreieck vom Hochstein in Lienz im Sinn. Der Weg bis Bruneck war bekannt, auch der Beginn des zweiten Schenkels ins Antholzertal und über den Staller Sattel ins Defreggental. Doch dann verließ er die ausgetretenen Pfade, bog über das Virgental und den Felbertauern Richtung Alpenhauptkamm ins Pinzgau ab. Dort drehte er eine Runde über Kaprun und flog am Großglockner vorbei erneut über den Alpenhauptkamm nach Osttirol zurück. Im Mölltal traf er auf heftigen Gegenwind und schaffte es noch ein Stück Richtung Lienz zurück.



Volker Schwanitz fesselt das Publikum mit interessanten Wetterinformationen



Der DHV-Vorsitzende Charlie Jöst eröffnet den Sportlertag



Sportvorstand Klaus Tretter freut sich über die außergewöhnlichen Flüge



Moderatorenteam Regina Glas und Björn Klaassen



Philipp Ott geht gern eigene Wege

Im August verwirklichte er einen Traum. Mit drei Freunden flog und wanderte er im Biwakstil vom Mittelmeer ans Bayerische Meer (Nizza-Chiemsee), siehe auch Info 202. Der Höhepunkt war die Umrundung des Mont Blanc. Abends flogen sie ein Hochtal entlang, die Felswände gaben keine Thermik mehr ab, und landeten kurz vor einem Sattel ein. Hinter dem Grat lag der Mont Blanc. Mit einem trickreichen Start und einer sofortigen 180 Grad Kehre gelangten sie in die noch thermischen Westseiten. Entspannt schraubten sie sich im Licht der Abendsonne bis auf 3.200 m gegenüber des höchsten Massivs Europas. Als besonderes Zuckerl präsentierte Robert Heim, einer der drei Freunde, einen 10minütigen Film zum Träumen über diesen einzigartigen Trip.

Flymaster arbeitet mit dem DHV im Livetracking zusammen.

DHV-XC und Liga werden von Flymaster unterstützt. Konrad Görg von Kontest/Aircross hat den Vertrieb der portugiesischen Vario-schmiede; sehr praktisch, da Konrad Portugiesisch spricht. Auf dem Sportlertag gab er eine kurze Einführung in die Funktionalität. So ist beim reinen Tracker ein großer Vorteil, dass Hardware, Software und SIM-Karte aus einer Hand sind. Am 1. November ist er von Quixada/Brasilien mit 423 km den neuen Deutschen Rekord geflogen; mit seinem eigenen Produkt, dem B-Schirm U Cruise seiner Firma Aircross. Hier macht der Chef die PR selbst;-)

Das Geheimnis seines Erfolges lüftete der siebenmalige Deutsche Meister der flexiblen Drachen Markus Ebenfeld: Fliegen macht ihm einfach Spaß! Und gerade der Amateurstatus garan- ▶



**XC-Deutsche Meister GS Standard:**  
vl. Werner Schütz (2), Dietmar Siglbauer (1)



**XC-Deutsche Meister GS Sport:**  
vl. Marcel Dürr (3), Simon Wamser (1),  
Berni Koller (2)



**XC-Deutsche Meister GS Performance:**  
vl. Sebastian Barthmes (3), Jörg Remus (1),  
Uli Straßer (2)



**XC-Deutsche Meister GS Flachland:**  
vl. Georg Rauscher (3), Samuel Blocher (1),  
Erwin Auer (2)



**XC-Deutsche Meisterinnen GS:**  
vl. Ramona Eckert (3), Brigitte Kurbel (1),  
Christin Kirst (2)



**XC-Deutsche Meister Drachen Flachland +  
Sieger Deutschlandpokal:** vl. Jochen Zeyher (3),  
Reinhard Pöppl (1), Roland Wöhrle (2)

tiert, dass ihm der Spaß nicht vergeht. Denn „wer seine Passion zum Beruf macht, dem kann es unter Umständen passieren, dass sich die Leidenschaft ganz schnell verabschiedet und nur noch das Geld übrig bleibt“, brachte er es auf den Punkt.

Wie geht er mit Angst um? Beim Drachenfliegen „die Angst vorm Landen, bzw. eben nichts zum Landen zu finden.“ Beim Gleitschirm hingegen vor der „abrupten Verweigerung des fliegenden Stückchen Stoffes, seiner Bestimmung noch weiterhin nachzukommen.“ Sein Fazit: üben, üben, üben plus ein bisschen Selbstbetrug und natürlich das Glück des Tüchtigen.

„Beim Drachen Tricklanden und die Einbildung, dass man den Flügel auf das kleine Fleckchen hellgrün, das im Augenwinkel aufblitzt, zur Not doch noch irgendwie draufsetzen kann. Und beim Gleitschirmfliegen ein virtuoseres Zupfen an den vielen Schnürchen, der unbegründete Glaube an die hundertprozentige Wiederöffnungsfähigkeit des eigenen Flügels und letztendlich die Einsicht, dass ein Abgang mit der Rettung halt irgendwie dazu gehört und mit dem Gleitschirm an sich auch nicht so tragisch ist.“

Wer dabei mittel- und langfristig plant, ist im Vorteil. Denn wer viel riskiert, wir zwar auch schnell besser – doch nur solange alles gut geht. Geht's in die Hosen, sitzt einem zukünftig die Angst im Nacken – „...eine fiese Drecksau, ...die man nur ganz, ganz schwer wieder los wird.“

Seit Jahren hat Wetterexperte Volker Schwanitz die DHV-Wetterprognose Zug um Zug ausgebaut und jeden Sportlertag mit einem wertvollen Vortrag bereichert. Sein Thema diesmal: Föhnige Details oder die Nutzbarkeit von föhnigen Lagen. Wobei hier föhnig ganz klar von Föhn unterschieden werden muss. Toppiloten haben bei deutlich föhnigen Lagen erstaunlich große Flüge absolviert. Grundvoraussetzung sei jedoch eine exzellente Kenntnis der Wetterlage und des Fluggebietes. Rein wettertechnisch hätten föhnige Lagen nicht nur Nachteile. So herrscht oftmals trockene Luft und hochbasiges Schönwetter vor, Schauer tendenz bei labilen Lagen wird unterdrückt usw.

„Leider ist die Problematik Föhn/föhnig nicht digital, also nicht an oder halt aus, sondern es gibt alle Zwischenzustände von Föhnsturm bis hin zur kaum wahrnehmbaren Südströmung“, warnte Volker. Hier spielt der Gebietsfaktor (Föhnempfindlichkeit) eine maßgebliche Rolle. „In ganz besonders empfindlichen Regionen wie Goms im Wallis, ist die Grenze Südströmung zu Föhn teils ab 2 hPa überschritten. Während der Nordalpenrand auch bei überregional deutlich föhnigen Lagen unkritisch sein kann (teils 4-5 hPa). Und an Extrempunkten (Bassano) können teils überregionale Föhnlagen nutzbar sein.“

Mehr zum Thema im März/April Info.



XC-Deutsche Meister Flexible Drachen:  
vl. Markus Ebenfeld (1), Günter Porath (2)



XC-Deutsche Meister Starre Drachen:  
vl. Reinhard Pöpl (3), Patrick Ruber (1),  
Dieter Mücklich (2)



XC-Deutsche Meisterinnen Drachen:  
vl. Greetje Janßen (3), Tina Weikard (1),  
Corinna Schwiegershausen (2)



Sieger GS Deutschlandpokal:  
vl. Georg Rauscher (3), Erwin Auer (1),  
Samuel Blocher (2)



XC-Deutsche Meister GS Tandem: vl. Dominik Binner (3), Basti Huber (1), Markus Henninger (2)



Bester Verein GS: Gleitschirmclub  
Hochries Samerberg



Bester Verein HG: Delta Club Bavaria  
Ruhpolding



XC-Deutsche Meister Turm Drachen:  
vl. Siegfried Zeller (3), Timo Andree (2),  
auch Sieger Fun Cup

## The Winner is.....

Jetzt zum Höhepunkt des Sportlertages: Der Ehrung der Deutschen Meister 2016 im Streckenfliegen, der Pilotinnen und Piloten, die ein Jahr unermüdlich um den Sieg gekämpft haben. Der DHV-Vorsitzende Charlie Jöst und Sportvorstand Klaus Tretter gratulierten, die Sportler zollten gebührend Beifall.

Ein paar Zahlen zu den beeindruckenden Leistungen: 4.507 Piloten reichten 107.704 Flüge ein. Davon erreichten 2.248 Flüge die 100

km Marke und mehr, 265 Piloten flogen über 200 km (146 Gleitschirm- und 119 Drachenflieger).

Am meisten Punkte erflieg Dietmar Siglbauer als Deutscher Meister in der Standardklasse, jetzt hat er alle Klassen durch, in jeder holte er den Meistertitel. Zweiter ist Werner Schütz, übrigens einer der Freunde, die mit Philipp Ott auf Biwaktour unterwegs waren. Platz drei für Timon Weber, zugleich Bester Junior. Erst drei (2014), dann zwei (2015), dann eins: Simon Wamser (1) hat Berni Koller in der Sportklasse auf den zweiten Platz verwiesen, auf drei folgt Marcel ▶



Sieger Funcup GS: vl. Dmitry Balabanov (3),  
Danny Oberneder (1)



Bester Junior HG: Markus Kirchner



Sieger Funcup HG:  
vl. Winfried Oswald (3), Timo Andree (1)



Newcomer Drachen: Wolfgang Seuling



Bester Newcomer GS: Daniel Brunner



Sieger 2. Bundesliga HG:  
Drachenflugverein mittag team Immenstadt



Sieger 2. Bundesliga GS:  
Drachen- und Gleitschirmfliegerclub Friedrichshafen

Dürr. In den Alpen haben sich drei Hotspots etabliert: für den Deutschlandflug Hochfeln und Osterfelder, die andern beiden meist von der Grente/Südtirol. Berni Koller hingegen startete seinen besten Flug (237 km) in Scoul mit einer beeindruckenden Querung ins Vinschgau am Ortler vorbei und zurück über den Alpenhauptkamm ins Ötztal, Marcel Dürr flog eine interessante Variante des Karwendeldreiecks vom Brauneck. Jörg Remus siegte in der Performanceklasse, gefolgt von Uli Straßer und Sebastian Barthmes. Auch Uli Straßer ging eigene Wege, bei seinem FAI von Fiesch verwirklichte er sich einen Traum und ritt den kompletten Nadelgrat über Dom und Täschhorn bis zum Alphubel ab.

## Frauenpower

Zum vierten Mal in Folge gewann Brigitte Kurbel den Deutschen Meistertitel bei den Damen, ihr bester Flug ist das größte FAI Dreieck (239 km), das jemals von einer Frau geflogen wurde. Auf Platz zwei Christin Kirst, auf drei Ramona Eckert.

Basti Huber kennt jeder nach seinem sensationellen zweiten Platz bei den Red Bull X-Alps 2015. Jetzt hat er sich die Deutsche Meisterschaft im Tandemfliegen gesichert. Wahrscheinlich ein Kollateral-Erfolg seines Trainings;-). Markus Henninger, der Vorjahressieger auf dem zweiten Platz und auf Platz drei wie schon



Sieger 1. Bundesliga GS: Turnverein Bissingen



Sieger 1. Bundesliga HG: DFC Hammelburg

2015 Dominik Binner. Deutscher Meister im Flachen ist Samuel Blocher, gleichzeitig zweiter im Deutschlandpokal. Zweiter ist der Auer Erwin, der ist aber erster im Deutschlandpokal. Beide Male dritter ist Georg Rauscher. Samuel startete alle drei Flüge von Oppenau im Schwarzwald, daheim ist halt am schönsten. Eine interessante Entwicklung: Immer mehr geschlossene Aufgaben kommen in die Wertung – das freut die Rückholer. Die Nase vorn bei den Vereinen hatten die Hochries-Samerberger, die 1. Bundesliga gewann der Turnverein Bissingen, die 2. Bundesliga der Drachen- und Gleitschirmclub Friedrichshafen. Der beste Newcomer heißt Daniel Brunner. Mit 125 Stunden flog Danny Obnerner am Hausberg am längsten (Fun Cup), gefolgt von Stefan Baumgardt und Dimitry Balabanov, der übrigens erst im März seinen A-Schein bekam.

## Flexibel und Starr

Zwei Herren haben den Sieg gepachtet. Markus Ebenfeld bei den Flexis und Patrick Ruber bei den Starren. Dann kommt erst-

mal länger nichts. Auf zwei Flexibel schließlich Günter Porath und Tom Becher, der sogar mit Turm fliegt und dort auch die Wertung (HG Turm) gewann, dahinter (mit Turm) Timo Andree (Sieger Fun Cup) und Siegfried Zeller. Bei den Starren kommen dann Dieter Möglich (2) und Reinhard Pöpl (3). Reinhard Pöpl gewann auch die Deutsche Meisterschaft im Flachen und den Deutschlandpokal, vor Roland Wöhrle (2) und Jochen Zeyher (3), ebenfalls beide Wertungen gleich. Überraschung bei der Deutschen Meisterschaft der Damen. Tina Weikard (1) verwies Corinna Schwiengershausen auf Platz zwei. Greetje Janßen kam auf drei. Wie immer bester Drachensverein sind die Ruhpoldinger, der Sieg in der 1. Bundesliga geht an die Hammelburger, in der 2. flogen die Immenstädter am besten. Markus Kirchner ist bester Junior, der Papa Norbert Mitglied der Nationalmannschaft Starr. Bester Newcomer Wolfgang Seuling.

Spannend, informativ und unterhaltsam waren die Vorträge. Die Deutschen Meister persönlich zu treffen und mit ihnen zu feiern, war auf jeden Fall eine Reise wert. ◀



FLUGSCHULBEGLEITET FLEGEN - FLUGSCHULBEGLEITET FLEGEN - FLUGSCHULBEGLEITET FLEGEN

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

# Betreuung auf die individuelle Tour

Mit einer kleinen Gruppe von Freifliegern im Spätsommer ins Fassatal. Geführter Erstkontakt mit einem der wohl schönsten Fluggebiete der Welt.

Text und Bilder: Björn Henke

**O**li an Ewa: Ich bin jetzt auf dem Rückweg vom Rosengarten zum Rol Codella.“ Die Antwort kommt mit einem herzhaften Lacher. „Ewa für Oli. Verstanden. Und ich glaube, du hast ein bisschen zu viel Höhenluft abbekommen.“ Kein Wunder. Die Basis liegt an diesem fantastischen Septembertag bei über 3.500 Metern. Und als Oli sich von seinem Ausflug zurückmeldet, ist er immerhin schon fast drei Stunden in der Luft. Der Berg heißt natürlich Col Rodella. Wir sind im Fassatal, am südwestlichen Eck des Sella-Massivs. Und es ist einer dieser Tage, an denen wir diese unglaubliche Felskulisse in Ruhe von oben bestaunen dürfen.

„Ich bin schon in so vielen Gegenden der Welt geflogen“, war die weitgereiste ehemalige Wettkampfpilotin Ewa Wisnierska schon bei unserem Telefonat Wochen vor der Reise ins Schwärmen geraten. „Die Dolomiten sind einfach die faszinierendste Landschaft der Welt.“ So anziehend die Region, so groß ist der Respekt der meisten Flieger. Nicht nur die Schönheit des Fluggebiets ist legendär, auch seine Tücken: ein größtenteils extrem schroffes Terrain und ausgeprägte Talwindssysteme. Ich selbst war zum Skifahren schon öfter hier. Pässe, Gipfel, Bergbahnen - alles bestens bekannt. Aber nie wäre ich auf die Idee gekommen, in meinem dritten Jahr als Freiflieger hier alleine zu starten. Fast die gesamte Gruppe

nennt das als den Hauptgrund, eine betreute Reise zu buchen.

„Rechts ist es nass!“ Mit dieser Schnell-diagnose von Teilnehmerin Maren beginnt am ersten Tag der Wettercheck. Über Kärnten soll der Himmel an diesem Tag mächtige Wassermassen ausschütten. Zum Glück sind wir weit weg davon. Der überregionale Wind kommt aus Nordwest, sodass wir uns eher fragen, ob wir eine angekündigte Kaltfront zu spüren bekommen. Die könnte auch nach Süden verdrängt werden, denn eine Prognose hat sich weiter verfestigt: Der Wind wird weiter auf Nord drehen und extrem zunehmen. Spätestens ab morgen herrscht Föhn.

Bei den Zutaten ist die Marschroute für heute klar: Gelände kennenlernen, einfliegen und mitnehmen, was ein Tag mit schwacher Thermikprognose so hergibt. Ewa wählt dafür einen ausladenden Hang am Belvedere. Wenig Arbeitshöhe, dafür sind wir hier kurioserweise unter uns. Christian, Julia, Michael und Oli halten sich teils eine gute Stunde an einer steilen Waldflanke. Die westliche Strömung und der Talwind arbeiten an dem Prallhang zusammen. Trotzdem spielt sich alles auf einer Höhe ab. Für solche Momente wurden Ausweichregeln erdacht.

Maren erlebt schon bei diesem ersten Start, was bei Ewa Betreuung heißt. Die Münchnerin hat mit ihrem Mann Michael die Vorwoche in St. André les Alpes verbracht und ist dort in eine kleine fliegerische Krise geraten. „Dort hatten wir Starkwind. Ich bin mit dem Rückwärtsaufziehen nicht sicher. Und dann kam eins zum anderen. Die letzten drei Tage war ich so verkrampft, dass ich gar nicht mehr starten konnte.“ Die Nervosität hat sie offenbar mit hierher gebracht. Den ersten Start verstopft sie und beginnt, lauthals zu fluchen. Ewas Rezept für diese Situation scheint banal, wirkt aber Wunder. Sie erinnert an eine schlichte Regel: Aufziehen heißt noch lange nicht starten. Fünf-, sechsmal lässt sie Maren ihren Schirm aufziehen, nur um ihn in der Luft zu kontrollieren. Aber ist es nicht das, was ein souveräner Pilot sowieso bei jedem Start machen sollte: Aufziehen, kontrollieren und erst dann die Startentscheidung treffen? Maren jedenfalls ist plötzlich wie verwandelt. Mit Blick zum Schirm denkt sie erstmal gar nicht an Start oder Flug. Wie beim Groundhandling. Und was sonst passiert hier schließlich? Als für sie gefühlt alles stimmt, dreht sich Maren aus und legt einen perfekten Startlauf hin. „Das war für mich schon das Highlight der Woche“, schwärmt sie noch Tage später. „Nach der Vorgeschichte in die Luft zu gehen und zu fliegen war absolut beglückend.“ Bei Maren's zweitem Start am Nachmittag ist von Nervosität schon nichts mehr zu spüren.

Es folgt, was kommen musste: zwei Tage blauer Himmel, mehr als zehn Sonnenstunden pro Tag und jede Menge Wind. Nordföhn. Fußgänger macht's glücklich,

wir Piloten brauchen bis übermorgen an Fliegen gar nicht erst denken. Kein Grund zur Trauer, die Dolomiten sind auch vom Boden aus schön anzusehen. Und in der kleinen Gruppe mit gerade mal sechs Teilnehmern sind Pläne schnell geschmiedet. Wir entscheiden uns für eine Mischung aus Wanderausflug und Geländeeinweisung. Erster Stopp: das Sellajoch, der höchste Punkt der Passstraße auf der Westseite des Massivs. Mit verheißungsvollen Blicken in alle Richtungen. Links der steil aufragende Langkofel, unter seiner Ostflanke die Città dei Sassi, die Steinerne Stadt, mit ihren bizarr in die Hochebene gestreuten Felsbrocken. Weit entfernt im Norden die Seceda, von der man bei schwachem Wind in den Morgenstunden starten könnte. Und rechts die mächtige Westflanke des Sellastocks. Kein Punkt wäre besser geeignet, die Flugoptionen dieses Gebiets zu erläutern. Und seine Besonderheiten. „Auch wenn man das eigentliche Tal von hier nicht sehen kann, an thermischen Tagen kann sich der Talwind aus dem Grödnertal bis hierhin durchsetzen, kanalisiert zwischen Langkofel und Sella“, erläutert Ewa. „Das ist nicht zwingend ein Problem, ihr müsst es aber wissen, um eure Route zu planen. Landen ist hier oben keine Option.“

Am Ende des Tages überrascht Ewa die Gruppe mit einem weiteren Programmpunkt: In einem stillen Moment hat sie mit Michael Nesler Pläne für den nächsten Abend geschmiedet. Der Schirm-Konstruk-

Kein Föhnwetterprogramm, sondern Training für den möglichst kontrollierten Start: Groundhandling am Landeplatz in Campitello di Fassa. Unten: Gelände-Einweisung auf dem Sellapass.



teur und Trainer lebt in Südtirol und ist zurzeit auch mit einer Gruppe hier unterwegs. Es soll eine Art Freestyle-Theorieabend für beide Gruppen geben. Ewa mit einem gut sichtbaren Augenzwinkern: „Ihr dürft uns löchern und bekommt die geballte Ladung Kompetenz.“

Wir treffen uns am nächsten Abend in einer Hütte in Welschnofen, nach einem weiteren unfassbar schönen Wandertag durch den Rosengarten. Die Sonne geht unter und lässt die Felswände über uns rosarot glühen. „Wegen dieses Farbenspiels heißt es Rosengarten“, erklärt drinnen Michael Nesler. Der gebürtige Bozner muss es wissen.

Oli, der in seiner Heimwerkstatt schon selbst an Beschleunigern herumkonstruiert hat, nimmt es mit dem Löchern wörtlich und versucht, Michael Nesler möglichst viele Details zum Thema ▶

**UP**  
AIRBORNE SENSATIONS  
since 1972

[www.up-paragliders.com](http://www.up-paragliders.com)



**MAKALU 4**

EN / LTF B

**Kurbelspaß...  
mit Sicherheit!**



Photo: UP Int'l / Jirka Dlak



Schirmbau zu entlocken. Christian (er fliegt abwechselnd vier Schirme ganz verschiedener Größen und Klassen) freut sich vor allem über die Lektionen in Flügelaufbau und Klappverhalten. „Michael hat wirklich enorm viel Wissen in Aerodynamik. Ich hatte schon eine Verkaufsveranstaltung von Swing befürchtet, bin aber positiv überrascht worden.“

Ewa wird von Michaels Gruppe natürlich einmal mehr auf ihr Nahtod-Erlebnis in Australien angesprochen. Kein Problem, schließlich betrachtet die zügliche Titelgewinnerin ihren Gewitterflug nicht als persönliche Schande, sondern als Lektion. „Viel einschneidender war für mich selbst aber ein ganz anderes Erlebnis, von dem kaum jemand weiß. Das war ein halbes Jahr vorher bei einem Wettkampf in Fiesch. Nach fünf Nordföhn-Tagen hatten die Veranstalter Angst, dass es gar keine Wertung geben würde. Also haben sie einen Task angesetzt. Ich kam gegen einen Fünzfziger-Talwind nicht auf die Luvseite eines Bergausläufers. Den ersten Frontklapper habe ich noch aufbekommen, den zweiten nicht mehr.“ Der Boden war inzwischen deutlich zu nah, der Retter half nicht mehr. Beim Aufprall brach sie sich das Becken. „Zuerst habe ich das auf die Veranstalter geschoben. Erst viel später habe ich begriffen und mir geschworen: Ich werde ab sofort nicht mehr dem

Schwarm folgen. Es war für mich die schwierigste Lektion zu lernen, gegen das Adrenalin, gegen den Erwartungsdruck von Sponsoren und die Gruppendynamik eigene Entscheidungen zu treffen.“ Ein harter Weg nach Jahren am Limit, aber schon sehr schnell kam für Ewa die Bestätigung. „Beim ersten Worldcup danach in Japan hatten wir wieder viel zu viel Wind. Manche Piloten sind fast rückwärts in die Bäume geflogen. Ich habe mich vom Task abgemeldet und einem extra angereisten Kamerateam erklärt, dass sie mich heute nicht filmen können. Das war so ein geiles Gefühl. Besser als Pokale oder auf das Podest zu klettern. Zu sich selbst zu stehen. Da bin ich innerlich sehr gewachsen.“

Grenzen erkennen - mit dieser Lektion geht es an Tag vier weiter. Der Wind hat auf Ost gedreht und sorgt am Col Rodella für tückische Lee-Wirbel. Ein paar Könnner zeigen, wie Starkwind-Soaring geht. An den weniger erfahrenen Piloten in der Luft sehen wir aber auch, dass wir am Boden gerade besser aufgehoben sind. Der Moment ist gekommen für die wertvollste Groundhandling-Lektion meiner noch jungen Flieger-Laufbahn. „Lass den Schirm immer so liegen, wie er herunterfällt“, erklärt mir Ewa, nachdem sie beobachtet hat, wie ich mir den Flügel jedes Mal wieder zurechtgezogen und die Eintrittskante

Anzeige

**Vertraue den Gleitschirmprofis**

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 kostenloses T-Shirt

**KONTEST**  
GLEITSCHIRMSERVICE

geöffnet habe. „Schau dir an, welche Zellen offen sind und führ den Schirm im Zweifel nur mit einer oder zwei A-Leinen hoch.“ Das geht tatsächlich. Ich wundere mich, wie gut und gleichmäßig ich meinen Epsilon vertikal oder auch diagonal führen kann. Zum formvollendeten Kobra-Start fehlt mir mit Sicherheit noch einiges, aber diese Übung gibt extrem viel Sicherheit.

Am Donnerstag gehen wir tatsächlich wieder alle in die Luft. Der Wind steht weiter auf Nordost, ist gnädigerweise aber ein bisschen schwächer. Schon beim Morgenbriefing schwört Ewa uns auf bockige Lee-Thermik ein. „Alleine das, darauf eingestellt sein, hat mir total geholfen“, berichtet später Maren. Sie ist früh gestartet, hält sich südlich vom Startplatz erfolgreich oberhalb der Hangkante und genießt so für eine gefühlte Ewigkeit Ewas ungeteilte Aufmerksamkeit am Funk. Bei diesen Bedingungen geht es vor allem um die Kurventechnik. „Die Innenseite ist für den Kurvenradius zuständig, mit der Außenbremse hältst du den Schirm über dir und verhinderst, dass sich der Schirm einbohrt.“ Nicht jeder Fluglehrer würde hier zustimmen, ich selbst habe es anders gelernt und auch immer anders praktiziert. Allerdings auch mit mäßigem Ergebnis, vor allem in engen Bärten wie heute. Unser Erfolg gibt Ewa Recht. „Das sieht schon viel, viel besser aus“, ruft mir Ewa über Funk zu, als ich ihre Tipps zum ersten Mal richtig umsetze. „Jetzt hast du den Schirm wirklich unter Kontrolle.“ Tatsächlich schaffe ich es so viel besser, die Thermik zu zentrieren und kurbele den Bart bis zur Basis aus.

Wenig Wind, labile Schichtung und ein früher Start. Am Freitag stimmt einfach alles. „Ein Tag zum Helden zeugen“, wie der Gelsenkirchener sagt. Die Gelegenheit, sich die Felsen von Langkofel und Sella ausgiebig und aus verschiedenen Winkeln anzusehen. Die meisten von uns entscheiden sich für einen Rundflug über den Rosengarten. Im Vergleich zum Sellastock wirken die grotesk-spitzen Felsen des Catinaccio geradezu zierlich. Oli hält sich immer an der Basis und schaut sich die Highlights unserer Wanderung noch einmal aus der deutlich schöneren Perspektive an. Christian testet aus, ob das auch mit weniger Höhe funktioniert. Heute geht das alles. Nachdem jeder sein Wohlfühl-Pensum bekommen hat, schweben wir alle glücklich wieder am Landeplatz ein. Sogar Ewa kam mal in die Luft, die ihren eigenen Spaß bis dahin dezent zurückgestellt hatte.

Das Wetter kann niemand planen, Eines aber liegt definitiv an der Veranstalterin: Ausnahmslos alle Teilnehmer haben so viel oder wenig Aufmerksamkeit bekommen, wie sie es wollten. Den Grundstein dafür hatte Ewa schon lange vorher gelegt. Bei der Anmeldung. Mehr als sieben Teilnehmer gibt es auf ihren Touren nicht. Für Julia das absolute Entscheidungskriterium bei der Buchung: „Mir ist es sehr wichtig, dass die Gruppe nicht zu groß wird. So ist man flexibler und entscheidungsfreudiger. Auch das Auftreten am Startplatz ist viel angenehmer.“ Ewa selbst kann es sich anders inzwischen gar nicht mehr vorstellen: „Das war der Grund, warum ich nicht mehr im Auftrag anderer Schulen arbeiten wollte und meine eigene Flugschule angemeldet habe. Ich will jedem Teilnehmer gerecht werden. Und das geht ab einer gewissen Anzahl einfach nicht mehr.“ Michael bringt es auf den Punkt: „Man ist viel flexibler, auch mit Alternativprogrammen, und hat mehr persönliche Betreuung.“ ◀

# Gleitschirmreisen



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



**FLIEGEN MIT FREUNDEN**  
 www.bluesky.at · Tel. +43 4842 5176

# 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!**

## PARAGLIDING ADVENTURE

Alles rund um's Fliegen!!



www.paragliding-adventure.com

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

SLOVENIA

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

<http://www.paragliding-adventure.com>  
 e-mail: [paragliding-adventure@amis.net](mailto:paragliding-adventure@amis.net)



Massenstart

Gleitschirmverein Baden

## Der Obi-Wan Kenobi-Tag

Nach zwei wetterbedingt gescheiterten Anläufen hatten wir sie uns verdient. Die Meisterschaft, die für unseren Gleitschirmverein Maßstäbe gesetzt hat: an positiver Stimmung und Gemeinschaftssinn, an Gelassenheit und gleichzeitig an Leidenschaft. Im September 2016 startete am Merkur über Baden-Baden die Rekordzahl von 37 Teilnehmer in einen Tag wie aus dem Bilderbuch. Treffpunkt zum Briefing 10:30 Uhr, Landeplatz West. Keiner weiß so recht, was auf ihn, was auf sie zukommt. Neben aller Freude sind Ambitionen mit im Spiel. Das verrät das Mienenspiel.

Der erste Task: Berglauf zum Startplatz West mit Massenstart - 400 Höhenmeter. Wer es unter einer halben Stunde schafft, bekommt die volle Punktzahl. Danach ist der Toleranzbereich eng bemessen. Es folgte die Königsdisziplin: das Fliegen. Flugtechnisch wird den Piloten ein breites Repertoire abverlangt. Gute Hangsoaring-Qualitäten, dann leichtes Steigen im Geradeausflug mitnehmen. Wann eindrehen? Wer das richtige Gespür hat, steigt hoch bis auf über 1.100 m, wer sich falsch entscheidet, hat nicht viel Arbeitshöhe übrig. Starke Phasen wechseln sich mit schwachen ab. Zeitweise teilen sich bis zu 25 Gleitschirmflieger den Luftraum.

Im Anschluss die Präzisionsübung: Beim Anflug auf die Position ein federleichtes 5 cm kurzes Ästchen, mit Auftrieb verleihendem Absperrband versehen, im Landekreis abwerfen. Einige haben es richtig gut gemacht, Augenmaß und Fingerspitzengefühl bewiesen und voll ins Schwarze getroffen. Und anschließend mit letzter Flugkonzentration die Punktlandung. Auch wenn es hie und da etwas gestreut hat, viele haben sie mit Bravour gemeistert. Zu guter Letzt gab es in der vierten Disziplin, dem Wissenstest, noch Beschäftigung für das Oberstübchen mit Fragen zur Vereinsgeschichte und aktuellen deutschen und internationalen Gleitschirmmeisterschaften. Endlich, mit Höchstspannung erwartet, die Siegerehrung. Große Überraschung: Zum ersten Mal in der Geschichte der Schwarzwaldgeier hat eine Frau die Flügelspitze vorn: Susanne Herold. Platz zwei belegt Herry Hoffner, Platz drei Mirko Hoffmann.

Was für ein Tag! Ein Tag an dem Herz und Verstand, Können und Kultur gewonnen haben. Ein riesiges Dankeschön an Werner Axtmann für sein entspanntes, freundliches und immer positives Wesen, das sich wie ein guter Geist mit sanftem Lächeln über diesen wunderschönen Tag gelegt hat - mein persönlicher Obi-Wan Kenobi!  
Ausführlicher Bericht auf der Homepage.

Ralf Baumann  
www.schwarzwaldgeier.de



Drachenfliegerverein Spaichingen

## 40-jähriges Jubiläum

Gut gepokert haben die Spaichinger Drachenflieger bei der Terminwahl zu ihrer 40-Jahr-Feier Mitte Oktober. Bei herrlichem Herbstwetter konnten am Samstag viele der eingeladenen Piloten aus befreundeten Vereinen das erste Fluggelände des DVS, den Dreifaltigkeitsberg (WSW) am Südrand der Schwäbischen Alb, der seit dem Jahr 1976 befliegen wird, erfolgreich ausprobieren. Anschließend hat der Verein seine Mitglieder sowie die Piloten aus befreundeten Vereinen zu einem gemütlichen Grillabend in der Vereinshalle eingeladen. Es kam zu einem regen Erfahrungsaustausch der alten Hasen, von denen die allermeisten nicht mehr fliegen, mit den jüngeren aktiven und den eingeladenen Piloten.

Am Sonntag war wiederum bei herrlichem Wetter die Öffentlichkeit eingeladen mit Grill, Kaffee u. Kuchen und Drachenkarussell für die ganz jungen Flieger.

Der Verein, dessen Drachenflugpioniere schon vor Vereinsgründung 1974 am Hohenkarpfen die ersten Flüge absolvierten, konnte in den letzten 40 Jahren einige Erfolge verzeichnen: Ein zweiter Bergstart (Zundelberg, Nord), die Zulassung des Dreifaltigkeitsbergs für Gleitschirmflieger sowie das thermikträchtige UL Schlepplgelände Klippeneck (Segelflugplatz). Auch die Drachenflugschule des Vereins bildet jedes Jahr erfolgreich neue Flugschüler aus, so dass in den letzten Jahren immer wieder neue Piloten zum Verein hinzugekommen sind.

Thomas Sterzing  
www.Drachenflieger-Spaichingen.de

Anzeige

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



Erster Odenwälder Drachen- und Gleitschirmfliegerclub

## Startraining

Der Erste ODC veranstaltete im September das zweite Startraining zusammen mit dem Nachbarverein Gleitschirmflieger Lindenfels. Mit 20 Piloten war die Gruppe um einiges größer als beim ersten Training im April. Gestartet wurde am Freitagabend mit einem Vortrag von Michael Demel im Cafe Ludwigshöhe in Lindenfels. Die Teilnehmer wurden über Gefahren, neueste Starttechniken informiert und die theoretischen Grundlagen von Gleitschirmstarts. Am Samstagmorgen bei leichtem Ostwind im eigenen Fluggebiet in Fränkisch-Crumbach Erlau erfolgte die praktische Umsetzung des theoretischen Abends.

Der Fluglehrer Michael Demel legte Wert auf die individuellen Bedürfnisse der PilotInnen. Ziel des Trainings war, Starts zu üben bei unterschiedlichen Levels. Ganz bewusst Startabbrüche durchzuführen und sich nicht einfach rauszuhauen, wurde trainiert und gefilmt. Das Teilnehmerfeld umfasste nicht nur frisch gebackene A-Schein Piloten. Auch der amtierende hessische Meister und langjährige Flieger ließen sich gerne Tipps geben und konnten gerade bei der Filmauswertung am Nachmittag viel dazulernen.

Michael Demel erwies sich ein weiteres Mal als hervorragender Trainer. Mit seiner ruhigen und besonnenen Art stellte er sich auf die Piloten mit großem pädagogischem Geschick individuell ein.

Der Verein plant in den kommenden Jahren noch weitere Fortbildungen für die Mitglieder. Das Startraining wird aufgrund der Nachfrage sicherlich auch wieder im Frühjahr 2017 durchgeführt. Fragen und Vorabmeldungen werden von Isabel Sauvonnnet unter [mediereferent@ersterodc.de](mailto:mediereferent@ersterodc.de) gerne entgegengenommen.

Isabel Sauvonnnet  
[www.ersterodc.de](http://www.ersterodc.de)



Von links nach rechts: Helmut Strasser aus Triftern, Kirsten Preis aus Simbach, Markus Fuchs aus Haigermoos, Franz Pfanffinger aus Pocking, Ruppert Lorenz aus Arnsdorf

Silent Wings Gleitschirmclub

## Der Meister ist nicht vom Himmel gefallen...

Zur achten Vereinsmeisterschaft der Vereinsgeschichte präsentierte sich das Fluggebiet Bischling/Werfenweng (Österreich) im Juli wieder einmal mit sehr sonnigem Wetter.

Nach dem Briefing um 10:30 Uhr verkündete der Wettkampfleiter „The Window ist open!“. Das Flugwetter war zwar sehr sonnig, jedoch entwickelte sich durch die stabile Wetterlage kaum Thermik. Taktisches Fliegen war die Devise. Überlegtes Abwarten, gekonntes Einschätzen und zum richtigen Zeitpunkt zu starten, glückte vor allem der neuen Vereinsmeisterin Kirsten Preis.

Der Wettbewerb wurde anhand der Flugstrecke bewertet, egal ob man nach einem Dreieckskurs wieder in Startplatznähe oder mit einer freien Strecke fern des Ausgangspunktes landet. Die Aufzeichnung der geflogenen Distanz erfolgte mittels GPS-Gerät und die Auswertung der Flugdaten über eine spezielle Software mit Punkteermittlung. Hier waren also Streckenwahl und Taktik ausschlaggebend.

Der begehrte Wanderpokal geht an den neuen Vereinsmeister Kirsten Preis, Simbach am Inn, mit 160.01 Punkten (91.4 km Flugstrecke). Den zweiten Platz erlog sich Markus Fuchs, Ostermiething, mit 68.77 Punkten (39.3 km), knapp gefolgt von Helmut Straßer, Triftern, mit 68.53 Punkten (34.3 km). Herzlich wollen wir uns bei den Sponsoren der Flugschule Chiemsee bedanken. Auch die achte Vereinsmeisterschaft war wieder ein voller Erfolg.

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

## Redaktionsschluss

Info 204 | 2. Januar 2017

Info 205 | 2. März 2017



## ANZEIGEN HOTLINE

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



Hängegleiterclub Einkorn

## Vereinsmeisterschaften 2016

Der Wind war im Herbst an den Wochenenden leider nicht sehr oft für Drachenflüge am Einkorn geeignet. Daher setzte die Vorstandschaft den Termin für die Vereinsmeisterschaften an ihrem Hausberg gleich am ersten Samstag an, an dem westlicher Wind vorausgesagt war, auch wenn die Wetterverhältnisse nur schwer vorhersehbar waren. Das Wagnis hat sich auf jeden Fall für die Teilnehmer gelohnt, die schöne thermische Verhältnisse vorfanden und zum Teil lange Flüge mit Startüberhöhung durchführen konnten. Der erste Durchgang wurde bereits früh um neun Uhr gestartet, um einen zweiten Flug für die Teilnehmer um die Mittagszeit zu ermöglichen. Die Flugzeiten waren beim ersten Durchgang daher eher kurz, und es kam vor allem auf zielgenaues Landen am ausgelegten Landepunkt an.

Nach den ersten Starts des zweiten Durchgangs machte der Himmel auf. Die Sonne erwärmte den Hang und die Flugzeiten wurden länger. Jochen Klüdtke gelang die größte Überhöhung und ein Flug mit über einer halben Stunde Dauer. Auch beide teilnehmenden Frauen konnten die maximale Flugzeit erfliegen.

In der Gesamtwertung konnte Jochen Klüdtke aus Neuenstein den Sieg erfliegen. Beste Dame wurde Sophie Batusic aus Schwäbisch Gmünd. Wie dicht die Teilnehmer an diesem Tag beieinander lagen, zeigt die Vergabe des dritten und vierten Platzes. Andreas Fritz aus Backnang wurde nur dadurch Dritter, dass er in beiden Durchgängen vor dem punktgleichen Fabian Philipzik gestartet war. Philipzik holte den Pokal des besten Newcomers. Der beste Senior wurde Kurt Klüdtke.

Christoph Wankmüller  
www.hgc-einkorn.de



Gleitsegelclub Paraotic Konstanz

## Clubmeisterschaft 2016

Im September war es wieder soweit. Der Gleitsegelclub Paraotic Konstanz führte in Andelsbuch seine alljährliche Clubmeisterschaft durch. So fanden sich insgesamt 16 Paraoten bei spätsommerlichen Bedingungen auf der Niedere ein. Als sich das Startfenster um 15:30 Uhr schloss, haben es fast alle Piloten pünktlich in die Luft geschafft – drei Flieger fielen leider den schwierigen Startbedingungen zum Opfer und somit aus der Wertung. Nach 3-stündigem Flug in immer besser werdender Thermik konnten die zwischenzeitlich gelandeten Teilnehmer ein Herzschlagfinale verfolgen.

Drei Paraoten waren übrig und soarten in der untergehenden Sonne auf wenigen Metern im letzten Aufwind der Niedere. In einem Kopf-an-Kopf Endanflug landete Fabian Herkommer wenige Sekunden vor Wilfried Seibold und Martin Waldmann, welcher pünktlich zum Sonnenuntergang als letzter Pilot das Licht ausmachte und sich die Paraotic Clubmeisterschaft sicherte. Das als Zielpunkt ausgelegte Handtuch unseres Organisators Ekke konnte leider keiner der Piloten treffen, so dass der separate Ziellandewettbewerb ohne Sieger blieb. Bei der Siegerehrung im Restaurant Alpenblick wurde der Wanderpokal an seinen neuen Besitzer übergeben, außerdem konnten die Teilnehmer sich über Sponsorenpreise der Firmen Skywalk und Swing sowie der Flugschule Bregenzerwald freuen.

Fabian Herkommer  
www.paraotic.com

Anzeigen

<h1 style="margin: 0;">FlyTeneriffa.de</h1> <h2 style="margin: 0;">Gleitschirmsafaris &amp; Motorschirmfliegen</h2> <h3 style="margin: 0;">lernen auf Teneriffa</h3> <p style="margin: 0; color: yellow;">ganzjährig - individuell - kompetent</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>B-Scheinflüge</li> <li>Funkbetreuung</li> <li>Soaringflüge</li> <li>Groundhandling</li> <li>Fortbildung</li> <li>Thermikflüge</li> <li>Streckenfliegen</li> <li>Videoanalysen</li> </ul>
--	---

### 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)



Abnahme: von links nach rechts: Frank, Horst, Dete, Peter, Hermann

Para-Sport-Club Verl

## 25-jähriges Vereinsjubiläum

Passend zum Jubiläum hat der Para-Sport-Club Verl eine neue Startart ins Repertoire aufgenommen. Neben Hangstart (Ascheloh) und normalem Windschlepp (Häger und Vinsebeck) können wir nun auch Stufenschlepp in Häger anbieten. In Ostwestfalen-Lippe dürften wir damit die ersten sein. Nach begonnener Stufenschleppausbildung unserer Piloten und Windenführer wurde am 7. September 2016 unsere Winde von Horst Barthelmes für Stufenschleppbetrieb abgenommen. Zuvor waren doch einige Stunden Arbeit erforderlich, um unsere Winde auf ein neues geländegängiges Fahrgestell umzusetzen. Der alte Unterbau war wegen einer Zwillingsachse im Gelände nur mit enormem Aufwand zu bewegen. Nun hat alles seinen Platz auf dem neuen Fahrgestell gefunden und die Winde kann ganz einfach mit unserem Quad ins Gelände gezogen werden. Mit Sonnenschirm ausgestattet, ist die Winde nun nahezu perfekt.

Das Bedienen der Winde beim Stufenschlepp ist doch sehr anspruchsvoll und fordert volle Konzentration der Windenfahrer. Um speziell die Wiedereindrehkurve etwas zu vereinfachen, wurde die Technik entsprechend der Ausbildungswinde von Markus Berghaus (active-zone.eu) angepasst. Ein Taster zum Bremsen der Trommeln ist eine hilfreiche Erweiterung, um den Seildurchhang zu minimieren und recht schnell wieder anziehen zu können. Das jetzt erworbene bessere Verständnis der elektro-pneumatischen Funktionen hilft uns auch im Normalbetrieb. Die bereits ausgebildeten Piloten/Windenführer können nun loslegen. 10 weitere Piloten und Windenführer sind noch in der Ausbildung. Im nächsten Frühjahr werden wir sicher verstärkt im DHV-XC auftauchen. Thermikanschluss bei guten Bedingungen ist das Ziel von uns allen. Dass unser Gelände gut geht, wissen wir, nur manchmal war es bisher schwierig, die richtige Höhe für den Einstieg zu finden. Mit dem Stufenschlepp haben wir dafür nun deutlich bessere Chancen. Es wird wegen der längeren Schleppvorgänge keine großen Helmreihen geben. Mit 2-3 Stufen sind die erlaubten 450 m erreicht und in der Regel auch die Thermik gefunden. Wie freuen uns auf alle Gastflieger.

Frank Hofmann  
www.psc-verl.de

GSV-Heuberg-Baar

## Winch&Fly 2016

Im Oktober 2016 veranstaltete der GSV-Heuberg-Baar sein 1. Flachland-Testival Winch&Fly. Zu dem 2-tägigen Event waren namhafte Schirmhersteller mit ihrer kompletten Produktpalette angereist. Ebenfalls zum Testen kam aus dem 650 km entfernten Dresden die Felix Windenmanufaktur mit ihrer noblen Schleppwinde. Dem Gelingen des Festivals stand außer der Wetterprognose nichts im Wege. Erst einen Tag vorher fiel die positive Entscheidung. Der Samstag war, wie man im Schwabenland sagt, recht „oadele“, um die Schirme und Winde unter die Lupe zu nehmen. Am Abend trafen sich viele Flieger zu einem interessanten Vortrag von Boris Gosnter (AD), der von der Entwicklung der Schirme, von der Idee bis zur Serienreife, berichtete.

Der Sonntag war anfangs noch recht ordentlich zum Testen. Es trug sogar, obwohl die Sonne fast nicht durchkam. Bevor am Nachmittag der Regen einsetzte, beendeten wir die Veranstaltung, um noch alles ins Trockene zu bekommen.

Der Vorstand Mark Weiß bedankt sich bei allen Ausstellern, Besuchern und freiwilligen Helfern, die zu dem Gelingen des 1. Winch&Fly beigetragen haben. Insgesamt war es eine gelungene Aktion des Vereins, um eine tolle Saison offiziell abzuschließen. Winch&Fly wird auch 2017 stattfinden, Termin wird noch bekanntgegeben.

Mark Weiß  
<http://gsv-heuberg-baar.de/>

Anzeige



Strand - Urlaub für die Einen.....  
...Paragliding - Urlaub für die Anderen  
[www.Paragliding-olymp.de](http://www.Paragliding-olymp.de)

1. Parafly-Club Schwaben

## Jahresprogramm 2017: abwechslungsreiche Fliegerausfahrten

Im Zentrum der Aktivitäten des 1. Parafly-Club Schwaben stehen seit knapp 30 Jahren die gemeinsamen Fliegerausfahrten. Neben spontan über Mailings verabredeten Tages- oder Wochenend-Trips bieten mehr als 25 PCS-ler als Touren-Organisatoren (TO) längerfristig geplante Reisen zu verschiedensten Gleitschirm-Destinationen an. Das Jahresprogramm 2017 bietet knapp 40 Ausfahrten und zusätzliche Veranstaltungen wie die Clubmeisterschaft: Die Vereinsmitglieder können sich auf seit vielen Jahren beliebte Klassiker – u. a. Touren nach Annecy, Bassano, Laveno, Fiesch, Molveno, ins Pinzgau und ins Zillertal – freuen oder gemeinsam neu angebotene Ziele erkunden, darunter Greifenburg, Teneriffa und Grindelwald. Neben vielen attraktiven Orten bzw. Regionen in den Alpen werden unter der Regie der ehrenamtlich engagierten Touren-Organisatoren auch weiter entfernte Ziele angesteuert, beispielsweise die Kanaren, Madeira und Südafrika.

Das breite Angebot richtet sich an unterschiedlichste Fliegerinteressen: Auf Erholung und Genussfliegen ausgelegte Ausfahrten finden sich ebenso wie optimale Soaring-Ziele und fliegerisch anspruchsvolle Touren mit Fokus auf dem Thermik- und Streckenfliegen, auch Hike & Fly.

Einen Eindruck von den vielfältigen Fliegererlebnissen der PCS-ler im Jahr 2016 vermittelt die Vereins-Homepage. Die Einträge lassen nachvollziehen, wie von den insgesamt etwa 170 Teilnehmern der Touren das Vereins-Motto Fliegen mit Freunden gelebt wird. Zum anderen geben sie Einblicke in die unterschiedlichen Charakteristika der Ausfahrten, so zum Beispiel ins Oster-Fliegen im frühlingshaften Laveno, verschiedene Zillertal-Touren, eindrucksvolle Fliegererlebnisse in hochalpinem Gelände oder in eine Expedition auf die als Gleitschirm-Ziel recht exotischen Lofoten. Viel Spaß beim Schmökern.

Das breite Angebot richtet sich an unterschiedlichste Fliegerinteressen: Auf Erholung und Genussfliegen ausgelegte Ausfahrten finden sich ebenso wie optimale Soaring-Ziele und fliegerisch anspruchsvolle Touren mit Fokus auf dem Thermik- und Streckenfliegen, auch Hike & Fly.

Ingrid Hoffmann  
www.1pcs.de



Hängegleiter Club Regio Blauen

## 40 Jahre Jubiläum und Regiocup

Dieses Jahr feiert der HCRB sein 40-jähriges Bestehen und richtete im Juli den Regiocup 2016 mit Streckenflugwettbewerb und Funcup aus. Bei dem Streckenflug mussten in nordöstlicher Richtung verschiedene Wendepunkte überflogen werden. Ansonsten galt es, die weiteste Strecke zu fliegen. Beim Funcup sollten folgende Aufgaben gelöst werden: möglichst genau 30 Minuten fliegen, zwei aneinander gebundene Luftballons im Flug loslassen und anschließend wieder einfangen, möglichst zielgenau landen und anschließend mit offenem Schirm einen Parcours durchlaufen, an dessen Ende ein Tor geschossen werden konnte. Insgesamt nahmen 70 Piloten am Regiocup teil. Daneben gab es die Möglichkeit, Testschirme zu fliegen. Interessierte Fußgänger konnten sich über das Gleitschirmfliegen informieren sowie zu günstigen Konditionen Tandemflüge machen. An diesem Tag wurden 55! Tandemflüge absolviert, dank der 10 Piloten, die von früh bis spät geflogen sind.

Ergebnisse Funcup:

1. Platz Martin Klose (DGFC Südschwarzwald) mit 21 Punkten
2. Platz Kai Rüsen (HCRB) mit 11 Punkten
3. Platz Dirk Rüsen (HCRB) mit 10 Punkten

Ergebnisse Regiocup:

1. Platz Jochen Eisfeld (HCRB) 93,8 km
2. Platz Stefan Bauer (DGFC Südschwarzwald) 85,2 km
3. Platz Wieland Steffan (Elztalflieger) 77,3 km

Danke an alle Helfer und Sponsoren: Bruce Goldsmith Design, Swing, Skyman, U-Turn, Independence, Skywalk, UP, Flytec und die Flugschulen Dreyeckland und Pappus.

Dietrich Wallenfels  
www.hcrb.de



**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

**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)



Drachenfliegerclub Berlin

## German Flatlands GS 2016 – rekordreiches 10-jähriges Jubiläum

Das bislang größte Teilnehmerfeld, fünf Tasks an fünf Tagen und eine erfolgreiche Titelverteidigung mit 4.998 Punkten – das waren die Highlights des diesjährigen Jubiläumswettbewerbs in Altes Lager. 2006 zum Leben erweckt, 2012 durch unsere Cottbuser Freunde ausgerichtet, hat sich der weltweit in dieser Form einzigartige Windenschlepp-Wettbewerb im Wettbewerbskalender etabliert. Am 15. August standen die qualifizierten zwei Pilotinnen und 62 Piloten an drei Startstellen bereit, um sich mit sechs Doppeltrommelwinden in die Luft über Altes Lager ziehen zu lassen. Das Wetter bescherte uns an jedem Tag einen Wertungsflug. Vier Zielflüge bis 76,5 km und ein Dreieck über 47,5 km waren zu meistern. „Goal!“ konnten an allen Tagen viele ausrufen. An den letzten drei Tagen waren es sogar jeweils mehr als 40. Absolut herausragend flog der Titelverteidiger Christian Schlägel vom 1. Bamberger GSC. Er gewann alle Tasks. Die Traumzahl 5.000 konnte Christian nicht erreichen, er flog den Task 5 einfach zu schnell und blieb als einziger unter der Minimalzeit für einen weiteren 1.000-Punkte-Task. Der Wettbewerb verlief wieder in der sehr geschätzten freundschaftlichen Atmosphäre. Das Ausrichterteam mit vielen externen Helfern wurde wie die Sieger am Abschlussabend gefeiert. And next year? Flatlands Gleitschirm vom 31.07 bis 05.08.2017.

Manfred Welp und Markus Henninger  
[www.dcb.org/wettbewerb/flatlands-gs/2016](http://www.dcb.org/wettbewerb/flatlands-gs/2016)

## Fliegende Holländer in Berlin

Die holländische Staatsmeisterschaft Dutch Open fand erstmals im Rahmen der German Flatlands HG im Alten Lager statt. Holländische Drachenflieger, die traditionell ihre Staatsmeisterschaft in den französischen Bergen durchführen, haben sich dieses Jahr für das Streckenfliegen im Flachland entschieden. 72 Piloten aus Brandenburg, Berlin und Europa standen mit 5 Schlepptrikes, 2 Dragonflys und einer Vielzahl Helfer am Start. Task 1: 116 km Zielflug nach Wellmütz, nahe der polnischen Grenze. Task 2: Oneway nach Cottbus, zu unseren Fliegerfreunden im Osten. Task 3: Der Wind schiebt mit 30 km/h Richtung...Ost! Langsam gehen uns die Ziele aus... 170 km, grenzüberschreitend, Zilena Gora in Polen. Da kann man nur in die Luft gehen! Drei geflogene Tasks, ein Wettbewerbsflug nach Polen, fliegende Holländer am Platz, unermüdliche Schlepper, ein Helfer-Team vom Feinsten, die tägliche Piloten-Versorgung und eine Party, die wie immer bis in die Morgenstunden dauerte. Einfach prachtig, wie die Holländer sagen.

[www.dcb.org/wettbewerb/flatlands-hg/2016](http://www.dcb.org/wettbewerb/flatlands-hg/2016)  
 Wir danken unseren Helfern, dem Organisations-Team und unseren Sponsoren.

Katharina Dressel  
[www.dcb.org](http://www.dcb.org)

Anzeigen

**Fliegen in Levico Terme**  
auf dem Weg nach Bassano mal halten

über 1.000 m Höhenunterschied  
lange Genussflüge

Thermikfliegen Soaren Streckenfliegen

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

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

+39 0461 706467  
[www.auroracompet.it](http://www.auroracompet.it)

**skysticker** Die perfekte Art zu beschriften!

**MARTINI**  
SPORT & PERFORMANCE

## Gleitschirm- & Hängegleiter-Beschriftungen

Infos: +49(0)8051 63676 [www.gleitschirmsbeschriftung.com](http://www.gleitschirmsbeschriftung.com)

# Digital Thermals

Ob auf Strecke oder am Hausberg: Jeder Pilot hat sich schon gefragt, wo es denn bitteschön wieder aufwärts geht – und ob nicht hier die Technik Hilfestellung leisten kann. Wir durchleuchten diese Fragestellung.

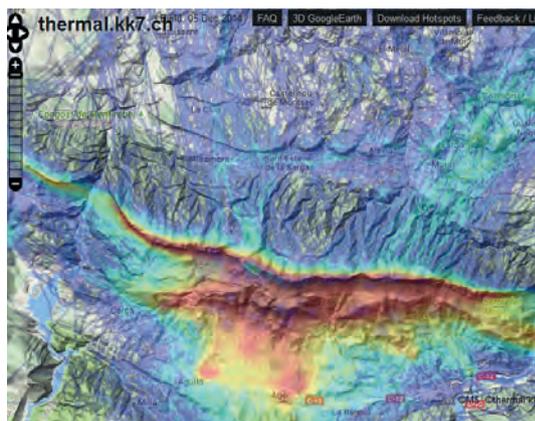
Text und Grafik: Stefan Ungemach

Die Suche nach Aufwinden ist so alt wie das Gleitschirmfliegen. Das Gelände unter Berücksichtigung von Wetter und Jahreszeit lesen zu können gehört daher zu den Fähigkeiten, die viele Piloten ihr Leben lang trainieren (sollten), zumal Echtzeitanzeigen wie die vielzitierte Thermikbrille trotz exotischer Ansätze wie der Einsatz einer Wärmebildkamera noch lange Zukunftsmusik bleiben werden. Die computergestützte Auswertung vorhandener Flüge in unterschiedlichen Formen verrät hingegen heute schon viel über Aufwindquellen, ist aber erst mal nur eine Datensammlung. Wie nützlich ist die heutige Technik also genau?

Dazu müssen wir zunächst zwischen Streckenplanung und dem Flug selbst unterscheiden. Grundsätzlich ist erstere kein Hexenwerk: Rennstrecken identifizieren, morgens Ost- und abends Westhänge nutzen, je nach Jahreszeit und Sonnenstand flache oder steile Hänge anfliegen – die Regeln sind bekannt. Vor allem jedoch helfen inzwischen allerlei - meist kostenlose - Planungstools dabei, vorhandene Flüge, Geländedaten sowie historische Wetterinformationen zusammenzuführen und auf dieser Basis Aufwindzonen zu visualisieren. In der diesjährigen März Ausgabe 198 des DHV-Magazins wurden einige davon (TherMap, KK7 sowie die DHV-Wegpunktdatenbank) vorgestellt – wie auch

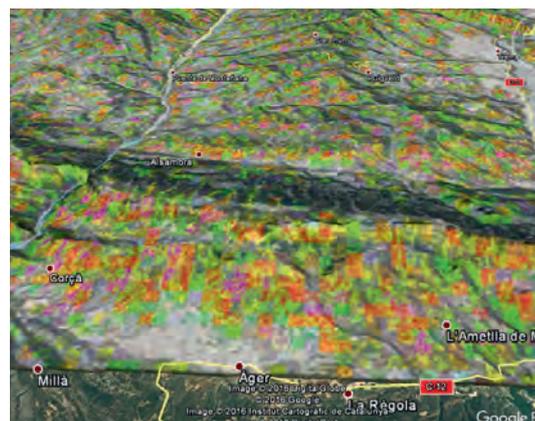
das webbasierte Tool ThermiXC von Bernd Gassner, welches sie in einer einzigen Oberfläche kombiniert.

Die beiden hier exemplarisch gezeigten Planungshilfen weisen für die gleiche Kombination von Fluggebiet und Jahres-/Uhrzeit deutliche Unterschiede zwischen der Auswertung von Flügen (KK7) und Hangneigung/Sonneneinstrahlung (TherMap) auf. Die Fluganalyse unterstützt die grobe Streckenplanung, ist aber wenig detailliert. Die Geländeanalyse hingegen fällt kleineräumiger aus, zeigt jedoch im Wesentlichen nur, worauf der Pilot auch selber beim dreidimensionalen Blick aufs Gelände kommen würde – wobei die gezeigten Hotspots bloß eine Vermutung sind.



KK7 mit Heatmap & Skyways (flugbasiert)

- wiederholte Berücksichtigung von Flügen
- statistische Mittelung vieler Flugwetterlagen
- kein Bezug zum Gelände (nur Steigwerte)



TherMap als Google Earth-Overlay (geländebasiert)

- Geländefaktoren (Vegetation, Albedo) ignoriert
- Wetterlage ignoriert
- Thermikqualität nur vermutet (keine Flüge)

Genauso unterschiedlich und damit wenig nützlich wären wohl auch aus diesen Modellen exportierte Thermikpunkte.

Während derartige Modelle auf der Analyse vergangener Flüge und Wetterlagen basieren, verfolgt das kommerzielle Programm SeeYou, welches in der Version 8 optional den ebenfalls kostenpflichtigen Wetterdienst TopMeteo integriert, einen anderen Ansatz. Hier werden stattdessen Geländedaten und aktuelle Prognosen zusammengeführt. Ausgangspunkt ist die Planung einer Aufgabe, wobei in der Karte aufgrund aktueller Vorhersagemodelle für den geplanten Abflugzeitpunkt u.a. Windrichtung/-animation, Konvektionshöhe und Thermikgüte (ausgedrückt in Pfd = potential flight distance) sowie geschätzte Ankunftszeiten entlang der Route und FAI-Sektoren eingeblendet werden. Beide Methoden - Fluganalyse plus Punkt-/Streckenprognose - zusammen repräsentieren in Sachen Planung den derzeitigen Stand der Technik. Freilich liegen die Hürden für Einarbeitung und Kosten beim letztgenannten Ansatz schon ziemlich hoch.

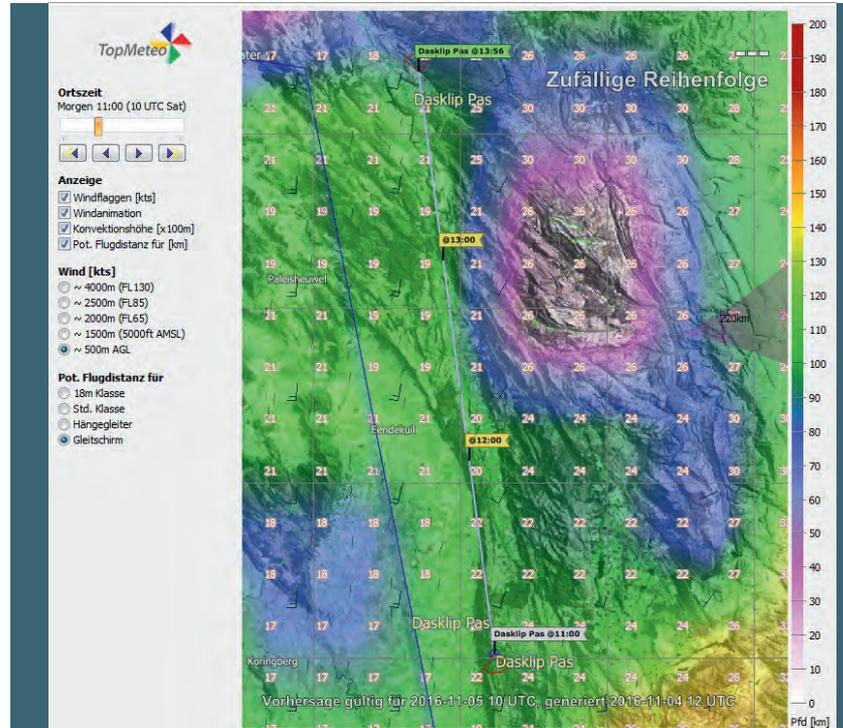
Immer mehr Piloten interessieren sich jedoch auch für elektronische Hilfestellung während des Fluges. Erstens, weil die Planung größerer Aufgaben viel zu grob ist und man sich neben den Rennstrecken allenfalls noch ein paar markante Hotspots merken kann. Zweitens, weil sich die meisten Pläne sowieso während des Fluges ändern – sofern man sich überhaupt die Mühe gemacht hat, einen zu entwickeln. Drittens, weil die Entwicklung vom Hausberg- zum Streckenpiloten über stufenweises Weitertasten erfolgt, man also (wie auch auf Reisen) fortwährend ein Stück weit in unbekanntes Gebiet vordringt.

Will man sich also nicht auf eine gedruckte Thermikkarte stützen, so lautet die offensichtliche Alternative: Thermik-Wegpunkte. Doch wo kommen diese her, und wie realistisch sind sie tatsächlich? Wie lassen sie sich am effektivsten auf einem Instrument visualisieren? Und wie geht man in der Luft mit ihnen um?

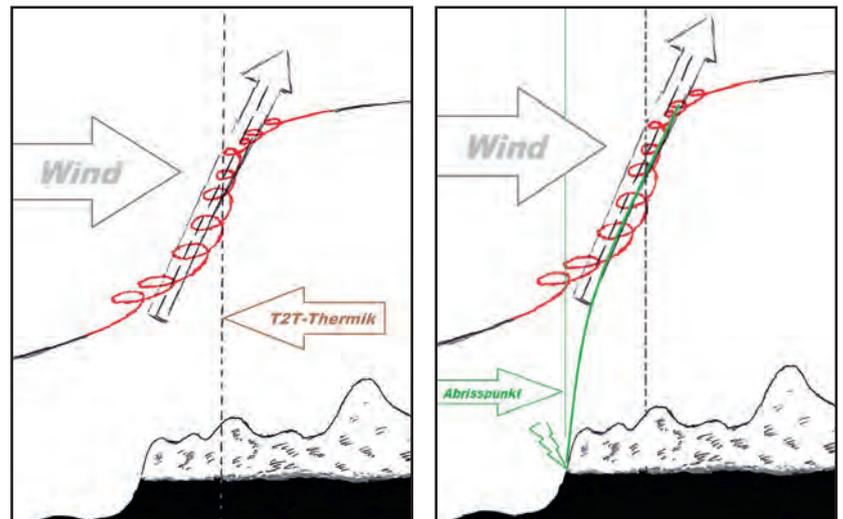
### Thermikermittlung

Grundsätzlich gibt es drei Arten von Thermikkoordinaten: Thermik, Hotspot und Abrisspunkt. Der älteste Ansatz (Track2Thermik) beruht darin, Tracks auf Steigkreise zu untersuchen und deren Versatz sowie die gemittelten Koordinaten herauszufischen.

Diese Repräsentation einer Thermik liefert zwar weitere Informationen über deren Qualität, aber die immense Datenmenge täuscht über zwei fundamentale Schwächen hinweg. Erstens handelt es sich nämlich um Ortsangaben mit einer dritten Dimension: Das Steigen hat in einer bestimmten Höhe ►

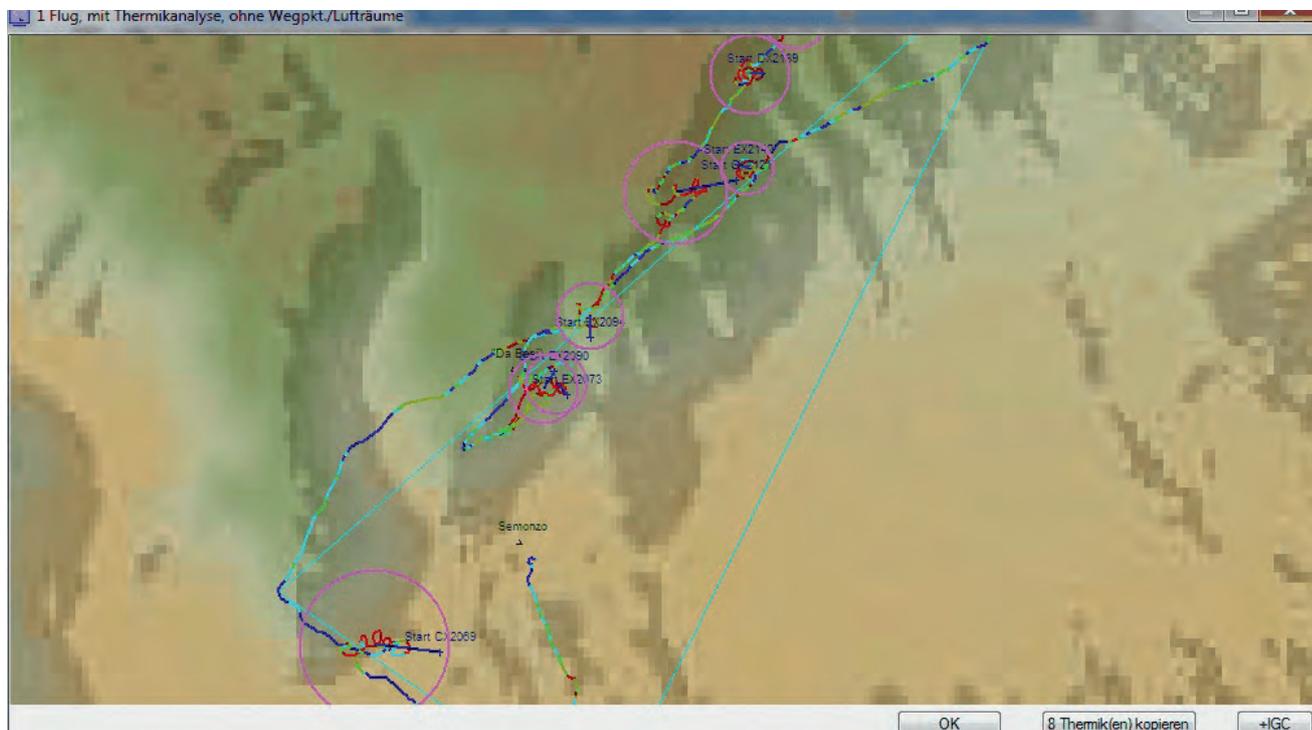


Planung eines Zielflugs mit SeeYou/TopMeteo



Aus Steigkreisen errechnete (T2T-)Thermikkoordinate

Aus Steigkreisen, Windgradient und Geländehöhe errechneter Abrisspunkt



Thermikkarte mit aus Track errechneten Abrisspunkten

stattgefunden – doch ein dreidimensional bestimmter Punkt lässt sich kaum gezielt anfliegen. Und zweitens liefert die gleiche Thermikquelle über mehrere Tage mit unterschiedlichen Wind und Einstrahlungsverhältnissen hinweg eine Vielzahl höchst unterschiedlicher Thermikpunkte. Der gängige Ansatz lautet daher, diese Punkte nach Windrichtungen zu gruppieren und zu benennen, um je nach Tageswetter unterschiedliche Wegpunkte – freilich wegen der Höhenkomponente zwangsläufig immer noch viel zu viele – zu nutzen. Man kann sich leicht vorstellen, wie umständlich die Handhabung dieser Layer werden kann – zumal das T2T-Format nur eine Gruppierung nach vier Haupt-Windrichtungen vorsieht.

Die o.a. Planungstools liefern eine zweite Art von Koordinaten: sogenannte Hotspots. Hierbei handelt es sich um Verdichtungsergebnisse: T2T-Thermiken aus Flügen oder die Ergebnisse aus der Geländeanalyse werden mittels verschiedener mathematischer Modelle zu einer handhabbaren Koordinatenwolke zusammengefasst. Besonders akkurat können diese Hotspots freilich nicht sein: Was aus dem wetteragnostischen Geländemodell errechnet wurde, hat womöglich noch nie in

der Praxis funktioniert und eine aus Flügen/Skyways ermittelte Steigwahrscheinlichkeit wird durch Orte mit überdurchschnittlich vielen Trackpunkten stark verfälscht (Kössen beispielsweise sieht sowohl auf den Skyways als auch in der undifferenziert großen Thermikpunktmenge des DHV wie der ultimative Thermikaufzug aus, obwohl hier einfach nur im Lauf der Jahre sehr viele Piloten auf begrenztem Raum – und in keineswegs spektakulär guten Bärten - herumgeflogen sind). Immerhin können Hotspots während eines nur vage geplanten Fluges als gute Anhaltspunkte für die mittelfristige Richtungswahl dienen.

Was man indes als kurzfristige Entscheidungshilfe in der Luft gerne hätte, wären die Koordinaten von thermischen Abrisspunkten. Unsicher wird der Pilot ja, wenn es gerade nirgendwo steigt und die Theorie aus den Thermikbüchern eine Handvoll möglicher Landmarken in der Nähe zum Anfliegen nahelegt: Welche davon funktioniert am ehesten? Zur Identifikation solcher Stellen müsste man den Steigverlauf einer T2T-Thermik genauer untersuchen, indem man Windversatz und Steigrate (eine starke Thermik stößt

sozusagen durch den Wind) auswertet und mit diesen Daten eine Linie zurück auf den Punkt projiziert, wo sie das Gelände trifft. Wenn eine solche Linie noch einigermaßen geschickt zum Boden hin abgeflacht wird, um den Windgradienten abzubilden, kommt tatsächlich sowas wie eine Landmarke heraus, von der die Thermik gekommen sein muss. Und wenn man mehrere T2T-Thermiken aus verschiedenen Höhen und Windrichtungen auf diese Weise zusammenführt, kann man sie auch ziemlich treffsicher verdichten. Zwar werden immer noch vormittags die Abrisspunkte auf Osthängen und nachmittags die auf Westhängen funktionieren, das Mitdenken wird dem Piloten also nicht komplett abgenommen – aber welche Punkte am jeweiligen Hang dann funktionieren, lässt sich schon ein Stück weit errechnen.

Der Erfinder des Track2Thermik-Projektes hat schon in den späten Neunzigern auf seiner Website bedauert, dass sein Modell diese Faktoren mangels Daten und Rechenleistung nicht abbilden konnte und die Hoffnung geäußert, dass sich dies irgendwann einmal ändern könnte. Das ist der Fall: Seit ca. 2010 leistet die kommer-

zielle Software ParaFlightBook auch in ihrer freien Variante genau diese Art der Trackanalyse und liefert echte, kleinräumige Thermikpunkte im T2T-Format, bei denen der Buchstabe für die Windrichtung durch ein T oder X ersetzt wurde.

In der dargestellten Offlinekarte sieht man solche auf Abrisspunktkoordinaten heruntergerechnete Thermiken am Beispiel eines Flugausschnitts in Bassano. Die Kreise liegen um die T2T-artig im dreidimensionalen Raum liegenden Thermiken, wobei ihr Durchmesser der Thermikgüte entspricht und aus ihrer Mitte eine Linie zum Abrisspunkt hin verläuft; die Länge dieser Linie zeigt auch, wie unterschiedlich hoch der Aufwind bis zu seiner Nutzung gestiegen ist. Derzeit läuft ein Projekt mit dem Ziel, auf diese Weise aus hunderttausenden Flügen echte, anfliegbare Thermikkordinaten zu extrahieren, die letztendlich der Community frei zur Ver-

fügung gestellt und zusätzlich auf bestimmten Instrumenten prominent dargestellt/unterstützt werden sollen.

### Darstellung im Flug

Was ist eigentlich ein anfliegbare Wegpunkt? Schauen wir uns einmal an, wie ein Pilot mit Wegpunktkoordinaten auf seinem Instrument umgeht. Für ihn findet die Orientierung in drei Schritten statt, die ggf. iterativ wiederholt werden. Zunächst wird ein Punkt auf einer Karte identifiziert, dann mit der Sicht aufs Gelände abgeglichen und schließlich zur so bestimmten Landmarke/Geländeeigenschaft hin geflogen. Richtungs- und Entfernungsangaben auf einem Instrument unterstützen diesen Vorgang allenfalls, aber geflogen wird auf Sicht, die verglichen mit einem Flugzeug auf nahe und mittlere Distanz auch viel besser ist. Während jedoch unter einer T2T-Thermik bes-

tenfalls zufällig mal eine klare Landmarke liegt, stehen die Erkennungschancen für Abrisspunkte deutlich besser, weil diese in den meisten Fällen mit einer Reliefbesonderheit, einem Vegetationssprung oder gar mit einem Indikator wie z.B. einer Ortschaft oder einem Steinbruch zusammenhängen. Das gilt besonders für Stellen, über denen schon öfters Thermiken gemessen worden sind oder gar ein Hausbrat steht.

In der Navigation wollen wir VFR-Flieger Thermik-Wegpunkte also nicht sehen und wegen ihrer trotz aller Rechenmodelle notorischen Unzuverlässigkeit ist besonders ihre Verwendung in Routen sowieso Unsinn. Aber auf Fluginstrumenten mit einer Karte sieht das schon anders aus. Sehen wir uns also an, wie Thermiken dort angezeigt werden können.

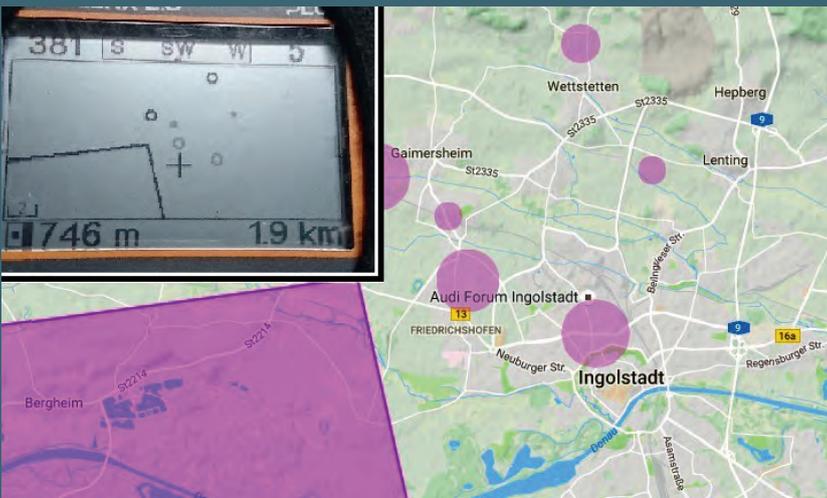
Die verbreitete Android-App XCSOar/TopHat erkennt T2T-Thermikpunkte schon einmal anhand ihres Namens und stellt sie mit einem eigenen Symbol dar. Ihre Bezeichnung bleibt aber aktiv, was die Punkt- wolke trotz Entflechtung recht unübersichtlich gestaltet. Schlimmer noch: Die Thermiken landen selbst als beobachtete Wegpunkte immer noch in der Navigation, was diese vollends überfrachtet.

Das Beispiel zeigt auch, warum es dringend angeraten ist, die Thermik-Punkt- wolke zu beschränken; weniger ist einfach mehr. Eine eventuelle Verdichtung auf Hotspot-Punkte wäre in diesem Fall auch nicht weit genug gedacht: Entweder verdichtet man nur die Punkte zu einer bestimmten Windrichtung und muss dann passend zum Tageswetter Layer auswählen, oder aber es werden windrichtungs- neutrale (Abriss-)Punkte verwendet, die wiederum XCSOar nicht als Thermiken erkennt.

Eine pfiffige Lösung für simple 2D-Graustufenkarten ohne Relief, in denen man den dort vorkommenden (Weg-)Punkten und (Lufttraum-)Umrissen recht ergonomisch graue Zonen ohne scharfen Rand beigesellen kann, gibt es schon lange auf dem SkyTraxx 2.0; dort werden Thermiken im T2T-Format als kleine, grau gefüllte Kreise dargestellt. Handelt es sich um einen errechneten Abrisspunkt, so wird der Kreis etwas größer und mit einem grauen oder schwarzen Rand (je nachdem, ►



T2T-Thermikpunkte in XCSOar 6.8 (Karte und GOTO-Navigation)



T2T-Thermiken (klein) und Abrisspunkte (groß) auf der Karte und einem SkyTraxx 2.0

ob es sich um einen Abrisspunkt aus einer Thermik oder einen Hotspot aus den Abrisspunkten mehrerer Thermiken handelt).

Ähnliche Ansätze könnten von Hard- und Softwareherstellern vergleichsweise leicht umgesetzt werden; möglicherweise erweist sich die offene Entwicklerszene hinter XCSoar & Co. dabei als schneller.

Eine Alternative zu Thermik- Wegpunktdateien ist die Integration von Thermikinformatoren in die Karte selbst, am besten gleich in Form von Thermikzonen als Heatmaps/Hotspots. Das hat den Vorteil, dass die Navigation unbeeinträchtigt bleibt. In einer groben Auflösung helfen solche Thermikzonen schon mal bei der Planung eines Talsprungs oder der Entscheidung zwischen zwei Hügelketten; in höheren Zoomstufen können dann zusätzlich potentielle Abrisspunkte angezeigt werden. Man fliegt ja auch im wirklichen Leben nicht schnurstracks zu einer Aufzughtüre, sondern zunächst so ungefähr in eine Ecke, wo es geht.

Freilich wirft eine Kartendarstellung spezielle technische Probleme auf. Thermikpunkte zusammen mit anderen Wegpunkten als Einzelelemente auf eine Karte zu werfen, kann schnell unübersichtlich werden und auch die Darstellung eines

Hotspots als scharf umrissene Form (wie ein Luftraum oder ein Ortsumriss) kollidiert mit anderen Kartenelementen. Realistischer wirken eingefärbte, transparente Zonen mit unscharfen Rändern, so dass man die darunter liegende Topografie, aber auch Lufträume und sogar Geländeformen noch erkennen kann; dann wiederum reicht für einen echten Abrisspunkt tatsächlich eine kleine Form wie ein Kreuz ohne weitere Beschriftung. Eine solche Darstellung muss jedoch entweder auf spezielle Weise gerendert oder aber gleich zum Bestandteil einer Geländekarte werden.

Zumindest letzteres ist derzeit für einige Flugcomputer (XCSoar und das SkyTraxx 3.0) dank des von ihnen verwendeten XCM-Kartenformats mit vertretbarem Aufwand realisierbar. Denn eine XCM-Datei ist nichts anderes als ein umbenanntes ZIP, in dem sich neben allerlei Shapes und Wegpunktdateien auch Bilder der Geländeform im Format JPEG2000 befinden. Letzteres stellt die Höhen einer Geländekarte durch Grauwerte dar (es handelt sich also um eine Art 3D-Rasterkarte), die wiederum zur Laufzeit entsprechend dem eingestellten Profil in Geländefarben übersetzt werden.

Das eröffnet zwei Möglichkeiten. Einerseits kann man weitere Layer für Thermikpunkte hinzufügen, deren Farbe, Icons

und Alphawerte sinnvoll gestalten und sogar kontrollieren, ab welcher Zoomstufe man sie sehen will. Das Ergebnis sieht der oben gezeigten XCSoar-Karte recht ähnlich, aber die Thermikbezeichnungen fallen weg. Für das SkyTraxx 3.0 ist das auf der Basis der T2T-Punkte von Burkhard Vogt, der vor allem durch STool für die Version 2.0 bekannt geworden ist, gemacht worden; dort sieht man dann die Thermiken ebenfalls als Wolken und Abrisspunkte (experimentell) als kleine rote Wirbel in der Karte. Trotz der optischen Ähnlichkeit handelt es sich aber bei diesem Ansatz und der Thermikpunktdarstellung aus dem XCSoar-Screenshot um völlig unterschiedliche Methoden.

Die zweite Möglichkeit besteht in der Modifikation der JP2-Bilddatei. Wenn man nämlich in dieser Thermik-Heatmaps durch Fantasiehöhen ausdrückt, die sich deutlich von den echten Geländehöhen unterscheiden, so kann man erstere mittels eines geeigneten Farbschemas als diffus rote Zonen darstellen. Auch das ist schon von einem engagierten Bastler experimentell für das SkyTraxx 3.0 gemacht und im DHV-Forum abgebildet worden. Da man hierbei jedoch teilweise die Höheninformation durch eine Thermikinformatoren ersetzt, geht viel verloren oder wird beeinträchtigt: auf jeden Fall die Gelände-

Anzeige

welcome to the **ATOS** family

**ATOS - a class of its own**

ATOS VR - Leistung pur  
ATOS VQ - Der Intermediate  
ATOS VX - Tandem, Trike  
ATOS VR190 - Die Trikefläche  
ATOS S - Der kleine leichte

Firmensitz in Halblech-Buching  
Produktionsfläche 850 m<sup>2</sup>



ATOS-Trike: 28 PS, Reichweite 400 km

**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

darstellung (Topografie), aber auch jegliche Funktionalität, die die Geländehöhe nutzt (z.B. AGL-Anzeige, Reichweitenberechnung und Kollisionswarnung).

Beide Methoden haben zudem den Nachteil, dass das Hinzufügen neuer Thermikpunkte, aber auch deren Beschränkung auf eine zum Flugvorhaben passende Teilmenge und sogar die Steuerung der Sichtbarkeit stets einen kompletten Neubau der XCM-Datei erfordert.

Zudem errechnen nicht alle Flugcomputer ihre Karten aufgrund einer Rasterinformation. Oudies beispielsweise, aber auch Apps wie FlyMe nutzen stattdessen Höhenlinien und rendern hieraus die Topografie, was besonders in höheren Zoomstufen (wo man sich erst wirklich für Abrisspunkte interessiert) deutlich schärfer wirkt. In dieses Kartenmaterial bringt man Thermikzonen erst gar nicht hinein; außerdem macht die Vektordarstellung das Zeichnen einer diffusen Zone praktisch unmöglich. Wenn überhaupt, so gingen hier nur Punktwolken – mit den bekannten Problemen.

Für eine brauchbare Kartendarstellung von Thermikzonen/Abrisspunkten auf Basis von erweiter- und auswählbaren Wegpunktlisten, ohne dadurch die Navigation zu stören, sind derzeit also die Hersteller/Programmierer gefragt. So richtig sinnvoll ist nämlich nur die Berücksichtigung solcher Daten beim Rendern, indem beispielsweise ein halbtransparenter Thermiklayer in einer Weise über die Karte gelegt wird, die die ganzen zuvor angeführten Anforderungen der Flugpraxis berücksichtigt. So etwas lässt sich aber kaum durch Anwender nachträglich anflanschen; immerhin hat man sich inzwischen auf Herstellerseite des Problems angenommen...

Ein relativ neuer, exotischer Ansatz soll abschließend auch noch erwähnt werden. Wenigstens zwei Projekte verfolgen nämlich den Ansatz, Instrumente ihre Steiginformationen live austauschen zu lassen. Das hat den Charme, dass immer echtes Steigen angezeigt würde. Allerdings steht dem ein ganzer Sack Probleme von Signalreichweite bis Datenbewertung entgegen, das Ganze steht und fällt mit einer sehr großen Zahl zueinander kompatibler Geräte im gleichen Luftraum und letztlich kann der Pilot im relevanten Bereich - also dort, wo er bis zum Ende der Thermik noch anzukommen erwarten darf - auch einfach selbst nach anderen Schirmen Ausschau halten.

## Zusammenfassung

Während die Ermittlung von Thermikquellen aus verschiedenen Quellen einigermaßen fortgeschritten ist, scheint man von einer praxisgerechten Darstellung auf heutigen Instrumenten noch weit entfernt zu sein. Das ist freilich nicht nur den Herstellern von Hard- und Software anzulasten; vielmehr hat sich in allerlei Gesprächen gezeigt, dass die Aufgabenstellung bisher noch niemals klar zu Ende gedacht worden ist. Noch vor wenigen Jahren haben mir einige Piloten stolz echte Routen über 40-50 zusammenkopierte Thermikpunkte präsentiert, die sie abzufliegen gedachten. Solche Auswüchse verführen freilich die Gegenseite dazu, das ganze Thema nicht mehr so ganz ernst zu nehmen.

Aber das greift zu kurz. Letztlich sind Thermikdaten für den motorlosen Flug immer relevant, nur müssen sie eben passend zur Flugpraxis präsentiert werden. Leider bekommt das bisher nur die knappe Handvoll Geräte/Apps aus dem Artikel halbwegs hin. Für alle anderen bleiben nur Wegpunktlisten, deren Inhalte alle einheitlich mit einem Punkt beschriftet sind (eine komplett fehlende Beschriftung führt je nach Format leider auf allerlei Geräten zu Fehlern), worunter freilich die Live-Wegpunktauswahl im Flug leidet. Auch die Darstellung von Thermiken als titellose, kreisförmige Lufträume einer harmlosen Klasse, wie sie von PFB geliefert werden, erweist sich besonders auf Instrumenten, bei denen Anzeige und Warnungen separat geschaltet werden können (Oudie!) als brauchbar. So ist vor allem zu hoffen, dass die Gerätehersteller ihr Wegpunkthandling (einfach) und/oder das Kartenrendering (aufwändiger) bald weiter entwickeln. ◀



2-Jahres-Checks

Reparaturen

Retter packen

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



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

WOLFGANG MARXT  
Aiblinger Straße 52  
83075 Bad Feilnbach

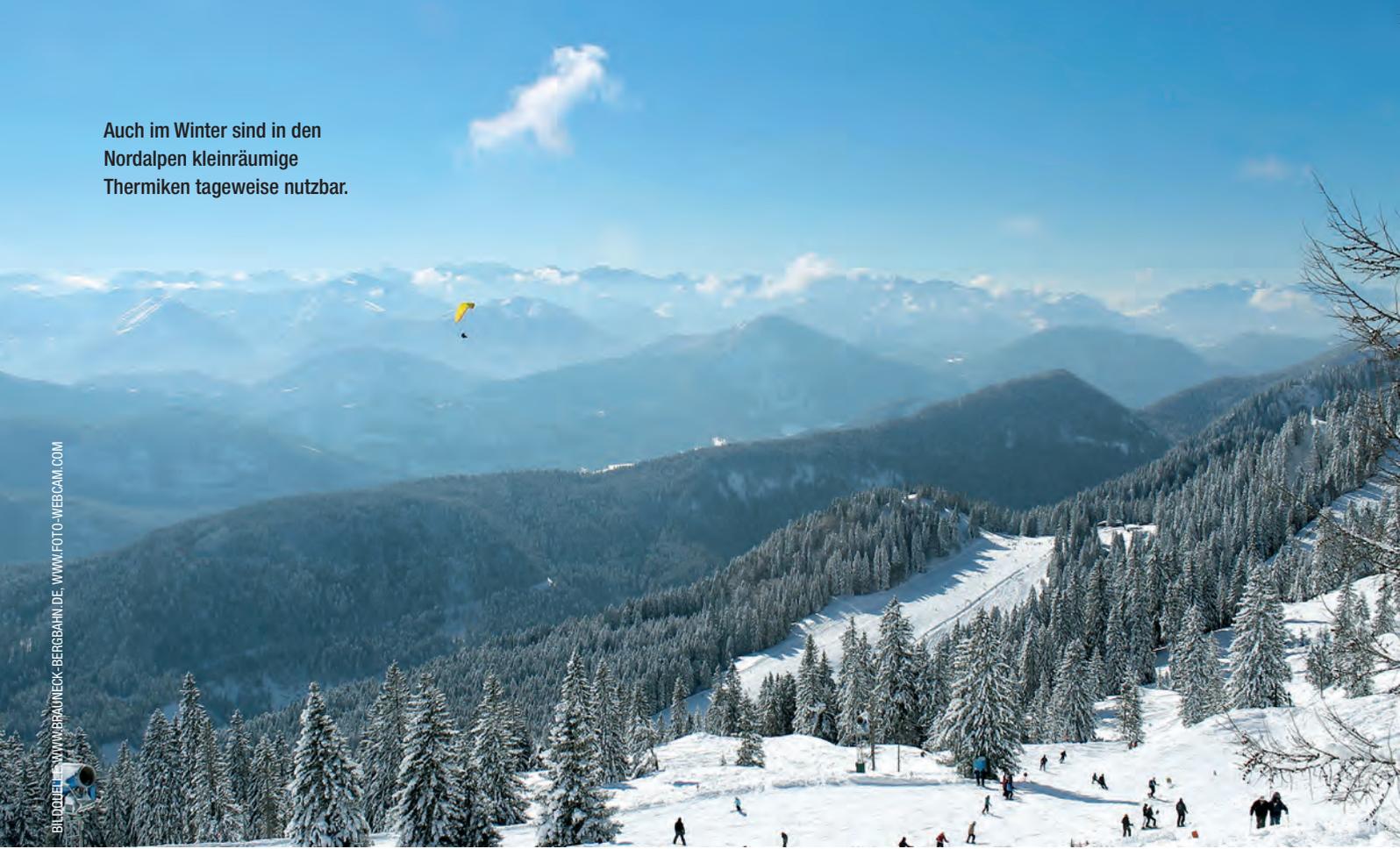


NEW SD SERIES

Vertraue auf das  
Fluginstrument  
der Profis!



Auch im Winter sind in den Nordalpen kleinräumige Thermiken tageweise nutzbar.



BILDQUELLE: WWW.BRAUNECK-BERGBAHN.DE, WWW.FOTO-WEBCAM.COM

# Unverhofft kommt oft

Nordalpen-Thermik im Winter

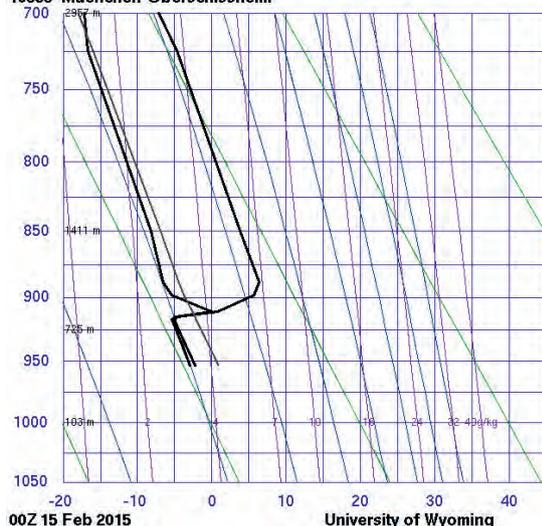
Text: Volker Schwanitz

Im Winter ergeben sich in den Nordalpen gebietsweise erstaunlich gute Thermikflüge, die viele Flieger überraschen. Denn trotz anhaltender Hochdrucklage mit teils zähem Hochnebel im Voralpenbereich sind die Thermik-Bedingungen ab Mitte Februar manchmal schon recht brauchbar.

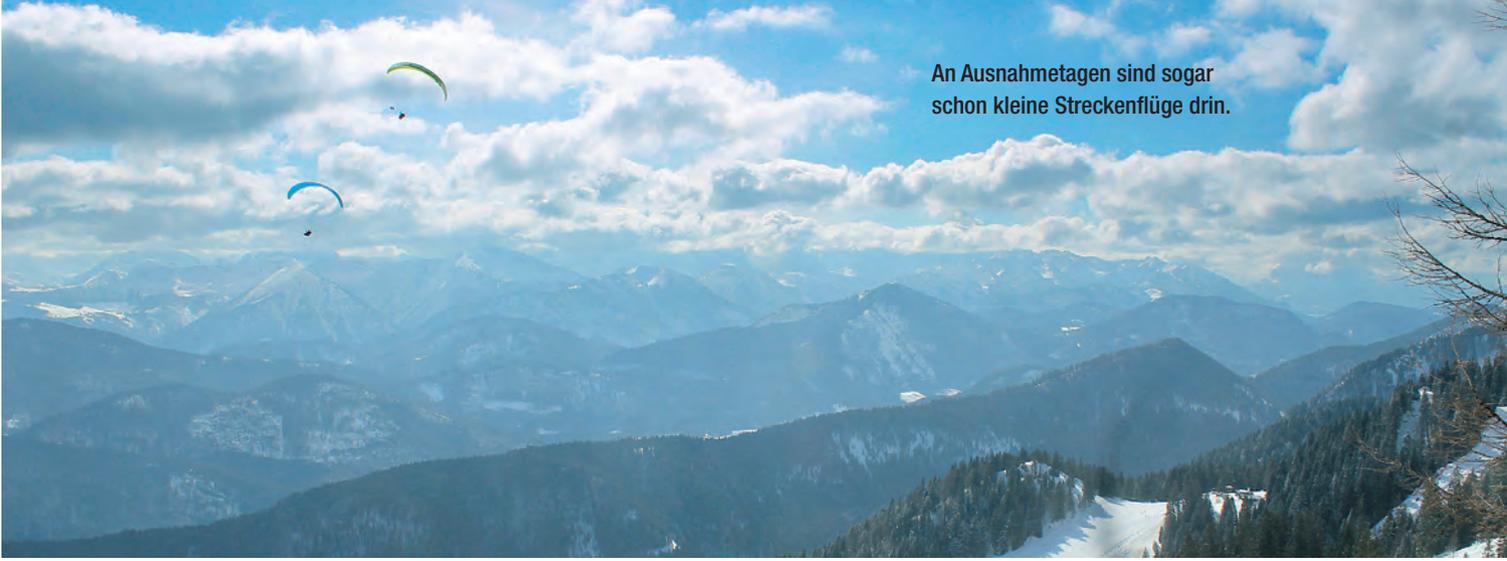
Zum Beispiel Februar 2015. Hier wurden die Bedingungen von Tag zu Tag besser:

- 13.2.15 - bis um 2.200 m, 20-30 XC-km
- 14.2.15 - bis um 1.700 m, wenige XC-km
- 15.2.15 - um 2.200-2.400 m, 20-30 XC-km (föhnig!)
- 16.2.15 - um 2.200-2.400 m, 30-50 XC-km
- 17.2.15 - um 2.400-2.700 m, 40-50 XC-km
- 20.2.15 - um 2.400-2.500 m, 50-70 XC-km

10868 Muenchen-Oberschlsheim



- SLAT 46.25
- SLOH 11.55
- SELV 492.0
- SHOW 2.84
- LIFT 10.83
- LFTV 10.82
- SWET 75.20
- KINX 13.50
- CTOT 19.70
- VTOT 31.70
- TOTL 51.40
- CAPE 0.00
- CAPV 0.00
- CINS 0.00
- CINV 0.00
- EGLV -9999
- EOTV -9999
- LFCV -9999
- BRCH 0.00
- BRCV 0.00
- LCLT 268.8
- LCLP 991.5
- MLTH 277.8
- MLMR 3.16
- THCK 5377
- PWAT 7.76



An Ausnahmetagen sind sogar schon kleine Streckenflüge drin.

## Zufall oder absehbar?

Was für den winterlahmen Flieger überraschend kam, war für den geübten Wettergucker schon absehbar: Die Voraussetzungen, um bei solch einer winterlichen Hochdruckphase thermisch fündig zu werden, liegen mal wieder im Temp versteckt. Dabei muss die Inversion sehr tief liegen (mit oder ohne Hochnebel im Voralpenland) und sich darüber eine halbwegs labile Schichtung eingestellt haben. Siehe Gradient (Neigung) der Temperaturkurve im Radiosonden-Diagramm: Hier oberhalb der Inversion ein guter Thermikgradient mit  $0,7/100$  Höhenmeter.

## Alles Süd oder was

Auf der Suche nach einem thermisch möglichst ergiebigen Gelände sollte man auf einen Südstartplatz und auf anfliegbare, möglichst steile Südflanken achten. Am besten sogar SSW-Flanken, denn die bekommen zum Zeitpunkt der maximalen Tageserwärmung (immer am frühen Nachmittag) die volle Einstrahlung ab. Deutlich weniger ergiebig sind SO-Flanken, denn die Thermikquellen haben vormittags noch an der nächtlichen Auskühlung (Kaltluftsee) zu knabbern und damit ist die effektive Erwärmung deutlich geringer als an SSW-Flanken. Generell kann man sagen: Winterthermik ist nichts für Frühstarter.

## Tannen-Thermik

Ebenfalls ist darauf zu achten, nicht zu hoch gelegene und damit waldfreie Fluggebiete zu wählen. Denn um diese Jahreszeit können fast nur Tannenwälder ausreichend nutzbare Thermik lie-

fern, selbst wenn der Erdboden an sich noch eine geschlossene Schneedecke aufweist. Zusätzlich sollten die letzten Neuschneefälle mindestens 2 Tage zurückliegen, damit die Bäume halbwegs schneefrei sind.

## Der schmale föhnige Grat

Bei der Großwetterlage sind schwache Südlagen erste Wahl, denn eine leicht föhnige Strömung bringt eher trockene Luftmasse mit sich und damit eine relativ hohe potentielle Basis. Zusätzlich unterstützt ein südlicher Wind die saubere Ablösung der Südflankenthermik und hilft, Thermikpausen im leicht dynamischen Aufwind zu überbrücken. Da der Grat zwischen leicht föhnigem Südwind und Föhn mitunter recht schmal ist, muss man ein gutes Gespür für die örtliche Föhngefahr haben. Allgemein haben die Fluggebiete, die bei Südlagen weniger föhnanfällig sind, bei der Ausbeute an Thermik und der Anzahl an fliegbaren Tagen die Nase vorn.

## Butter bei die Fische

Bei passender Wetterlage kann man jahreszeitlich recht klar Mitte Februar als Grenze setzen, ab der man in ausgesuchten Gebieten thermisch ergiebig fliegen kann. Die Gebiete Brauneck, Bezau, Hohe Salve, Diedamskopf und Wank tauchen fast immer ganz weit vorne in den Tagesauswertungen auf. Auch am Penken (Zillertal), Neunerköpfe, Breitenberg, Venet und am Nebelhorn ist man oft gut aufgehoben. ▽

Anzeige

[www.charly-produkte.de](http://www.charly-produkte.de)

# DIAMOND **cross**



Die Sicherheitsinnovation von



40 years of hang gliding & paragliding

Superleichte, steuerbare Kreuzkappe

steuerbar optionales Lenken  
simpel einfachstes Packen  
sicher schnellstes Öffnen  
soft sanftes Sinken





FOTO: MARTIN SCHEEL

# Höhenangst

Wie entsteht sie und was kannst du dagegen tun?

Text: Yvonne Dathe

**E**s gibt Piloten, die sich unwohl fühlen, sobald sie zu hoch über das Land / die Berge fliegen. Solange sie sich unter Berggrat aufhalten, ist alles in Ordnung, doch über Grat geht der Blick nach unten und ein ungutes Gefühl breitet sich aus.

Vereinfacht sprechen die Piloten davon, dass sie Höhenangst hätten. In Wirklichkeit ist es allerdings die Angst, hinab zu stürzen. Diese angeborene Angst hat durchaus seine Berechtigung. Grundsätzlich ist Angst etwas Positives. In bestimmten Situationen schützt sie uns davor, etwas Unüberlegtes zu machen, sie ermahnt uns, etwas vorsichtiger zu sein und gilt als Warnsignal.

Höhenangst entsteht an ausgesetzten Orten oder eben, wenn mit dem Fluggerät über Gelände geflogen wird. Die Augen können seitlich keine fixen Punkte mehr ausmachen und sehen nur noch die Tiefe nach unten. Reflexartig

werden Stresshormone ausgeschüttet und es folgen typische Stressreaktionen, wie veränderter Atem, angespannter Körper, sich drehende Gedanken, negative Bilder vor dem inneren Auge und eingeschränkte Sinneswahrnehmungen. Viele, die unter solchen Symptomen leiden, möchten möglichst schnell die angsteinflößende Situation verlassen und gehen zum Landen. Wieder auf festem Boden fühlen sie sich sicher und wohl.

In Angstsituationen stehen verhaltensmäßig-motorische (z.B. Flucht/Angriff), psychologische (z.B. Ablenkung) oder physiologische (z.B. Regulation des Herzschlags) Strategien zur Verfügung. Eine beliebte Strategie ist das Vermeiden der angstausslösenden Situation. Das ist naheliegend und, solange sie die Lebensqualität nicht einschränkt, vollkommen in Ordnung. Wer allerdings hoch und weit fliegen möchte und sich durch die Höhenangst beeinträchtigt fühlt kann, sofern keine traumatischen Erlebnisse

oder organischen Gründe vorliegen, mit einem mentalen und physischen Training seine persönliche Angstschwelle step-by-step nach oben verschieben. Mit einem systematischen Training können sogar die automatisch ablaufenden körperlichen Reaktionen gemildert werden. Trainierte Piloten haben viele verschiedene Möglichkeiten entwickelt, um ihre Emotionen und körperlichen Reaktionen in potentiellen Gefahrensituationen zu hemmen. Sie erkennen frühzeitig Hinweisreize und unterbrechen den Angstkreislauf an der Stelle, an der sie es für sinnvoll halten. Eine frühzeitige Kontrolle der potentiellen Gefahrensituation hat den Vorteil, sich vor Überforderung zu schützen. Für diesen Schutz ist es allerdings notwendig, auf bereits leichte Reize zu reagieren, die relativ häufig auftreten.

Mental untrainierte Piloten kennen die Bedeutung von Hinweisreizen nicht oder nicht besonders gut. Folglich geraten sie

unvorbereitet in Situationen, die bei ihnen Angst auslösen. Das Angstgefühl ist dabei extrem stark, so dass sie mit einer massiven Reaktion versuchen, die Angst zu bekämpfen, dabei wird nur ein Aspekt der Angst bekämpft. Robert Epstein nennt diesen Mechanismus das Alles-oder-nichts-Prinzip. Oft sind diese Reaktionen, da unvorbereitet, hektisch und unangemessen. Sie führen meist auch nicht zum gewünschten Erfolg. Die Folge ist, dass sich die Personen in ihrer Angst bestätigt fühlen und sich die Angst vergrößert.

### Grundsätzlich gibt es vier Ansatzpunkte, um die Angst in den Griff zu bekommen:

#### [1] Körperliche Anspannung

Jede Angst geht mit körperlichen Reaktionen einher. Ein Ansatzpunkt ist, diese körperlichen Anspannungen zu reduzieren oder gar nicht erst entstehen zu lassen. Wie bereits erwähnt, entsteht das Gefühl der Höhenangst, da im seitlichen Blickfeld keine fixen Orientierungspunkte mehr sind. So geht der Blick nach unten und das Angstgefühl entsteht. Eine Möglichkeit wäre, neue Orientierungspunkte auf der gleichen Höhe oder noch weiter oben zu

finden. Wolken bieten sich hier ideal an. Mit dem Blick zu den Wolken hat der Organismus eine neue Referenz, an der er sich orientieren kann und das Angstgefühl wird kleiner oder verschwindet sogar. Außerdem lassen sich verschiedenste Entspannungstechniken einsetzen, um die körperlichen Reaktionen zu minimieren. Beim Fliegen haben sich die Atementspannung oder einzelne Episoden der progressiven Muskelentspannung bewährt.

#### [2] Gedanken kontrollieren

Wer unter Höhenangst leidet, hat oft negative Gedanken, wie „Oh Gott, bin ich hoch, wenn jetzt was passiert...“ Solche oder ähnliche Gedanken sind natürlich wenig hilfreich. Hier kann ein Gedankenstopp helfen. Danach sollte überprüft werden, ob dieser Gedanke überhaupt stimmt. Gerade beim Fliegen ist Höhe Sicherheit.

#### [3] Mangel an Zuversicht

Viele, die unter Höhenangst leiden, haben eine negative Selbstwirksamkeitserwartung. Das bedeutet, sie sind davon überzeugt, dass ihnen hoch oben irgend etwas Schlimmes passieren könnte. Durch das Bewusstmachen der eigenen Fähigkeiten und einem positiven Selbstgespräch lässt sich an dem eigenen Selbstvertrauen arbeiten.

#### [4] Ablenkung durch irrelevante Gedanken

Während des Fluges kann es sein, dass plötzlich irrelevante Gedanken dazu führen, sich unsicher zu fühlen. Auf einmal kommen Gedanken wie „Was mache ich hier überhaupt?“ Hier kann es helfen, die Aufmerksamkeit zurück auf die Aufgabe zu richten. Gedanken kommen und gehen, auch während des Fluges. Diese Gedanken dürfen gerne weiterziehen, das Fliegen bleibt im Fokus. Erst wenn an einem Gedanken festgehalten wird, ist er von Bedeutung und kann das Handeln einschränken. Die aufgabenbezogene Aufmerksamkeit kann trainiert werden.

Ziel eines Trainings ist es, dem Kopf zu vertrauen. Vom Kopf her wissen die meisten, dass Höhe gleich Sicherheit ist. Durch Mentales Training und den Einsatz der körperlichen und mentalen Ressourcen während des Fliegens lernt der Körper in kleinen Schritten, diese Tatsache zu akzeptieren. Wichtig ist, sich dabei nicht zu überfordern, Schritt-für-Schritt sich etwas mehr zuzutrauen und darauf achten, welche Hinweisreize es gibt. ▽

Anzeige

SKYMAN

Live your adventure!

Superleichtes Equipment für Abenteurer,  
XC- und Tandem-Piloten

Ultraleichte Freiheit!

www.skyman.aero



Kössenpanorama

# Sommerfieber

Text: *Andreas Kirschstein*

„Jetzt ist Sommer, egal ob man schwitzt oder friert, Sommer ist, was in deinem Kopf passiert ...“

... Es ist Sommer, [wir haben] das klargemacht, Sommer ist, wenn man trotzdem lacht.

Gleitschirm raus und ab ins Cabrio, doch ich hab keins und das ist in Ordnung so, weil der Spaß dir daran schnell vergeht, wenn's den ganzen Sommer nur in der Garage steht. Manchmal, wenn ich das Wetter seh krieg ich Gewaltfantasien und die Wetterfee wär das erste Opfer meiner Aggression, obwohl ich weiß, was bringt das schon, wenn man sie beim Wort nimmt und sie zwingt, [dass sie bei Regen von den Bergen springt]. Ich mach mir lieber meine eigne Wetterlage, wenn ich mir immer wieder sage: Jetzt ist Sommer, ...“

(frei nach den Wise Guys)



**M**it diesem Ohrwurm im Kopf trudeln die jungen Gleitschirm- und Drachensflieger aus allen Ecken und Winkeln Deutschlands zum diesjährigen Sommerevent der DHV Jugend, dem Sommerfieber, in Kössen ein. Sie sind alle angereist, um gemeinsam das weit um sich greifende Sommerfieber auszukurieren. Das Sommerfieber ist ein Virus, welches unter Jugendlichen bis 28 Jahren besonders grassiert. Es äußert sich durch akuten Flugmangel. Die Ausprägungen sind unterschiedlich. Manch ein Patient verspürt akuten Streckenflughunger, das ist besonders bei unseren drei Jungstars unter 18 zu verspüren. Andere haben den Geruch von Lagerfeuer in der Nase und ein zartes Piepen im Ohr. Eine stark ausgeprägte Euphorie fürs Fliegen verbindet alle. Die ersten Tage halten wir das Virus durch regen Flugbetrieb bei guter Thermik einwandfrei in Schach. Doch der Regen ist, wie so oft, auch in diesem Jahr wieder mit uns. Um die Genesung dennoch voran zu treiben, lauschen wir gespannt dem Vortrag von Jörg Ewald (Flytec) über Fluginstrumente. Ein Besuch bei

Skywalk und der Drachenschmiede Ikarus bringen uns auf den neuesten Stand der Entwicklungen. Der Adrenalinspiegel der jungen Patienten wird in der flugfreien Zeit durch die Loopingrutsche im Schwimmbad Wörgl aufrechterhalten. Für die 20 besonders stark Infizierten hat der Parashop einen Workshop verschrieben. Die Teilnehmer lernen, wie sie ihren Schirm am Berg genau durchchecken können, wie man eine Leine spleißt und ab wann man seinen Schirm besser am Boden lassen sollte. Am Ende fahren alle gut auskuriert nach Hause. Es sind jedoch einige Neuinfektionen mitgereister Nichtflieger zu verzeichnen, die beim Tandemfliegen mit dem Jugendschirm auf den Geschmack gekommen sind.

Kommen dir die Symptome bekannt vor? Schau doch mal unter [www.DHV-Jugend.de](http://www.DHV-Jugend.de) vorbei. Wir bieten jedes Jahr eine ganze Reihe von Flugevents an, um alle Arten von Flugsucht, Sommerfieber und anderen fliegerischen Mangelerscheinungen zu behandeln. ▢

SOMMER 2016 | DHV-JUGEND



Spaß am gemeinsamen Fliegen



Der Jugend-Tandem

Sonnenaufgang beim Biwak Walk&Fly



independence

● paragliding

Paragliding equipment since 1990



GLEITSCHIRME



GURTZEUGE



RETTUNGSSYSTEME



ZUBEHÖR

fly it your way

www.independence.aero

# SHOP



Peter Janssen | Karl Slezak | Klaus Tänzler  
**Gleitschirmfliegen**



## Gleitschirmfliegen 19. Auflage

Lehrbuch für alle Piloten, grundlegend überarbeitet,  
 erweitert und aktualisiert.  
 Preis 45,00 €



**Lehrplan  
 Drachensfliegen**  
 Grundlage für die  
 Ausbildung.  
 (Ausgabe 2010)  
 Preis 29,90 €

Zu bestellen über Tel. 08022-9675-0 | Fax 08022-9675-99 | E-Mail: shop@dhv.de | www.dhv.de | Alle Preise inkl. MwSt. zzgl. Versandkosten

### BÜCHER



**Gleitschirmfliegen  
 für Meister**  
 Lehrbuch für den  
 Streckenflieger.  
 Grundlegend überarbeitet,  
 erweitert und aktualisiert.  
 Mit CD-Rom. Preis 39,90 €



**Lehrplan - Passagierfliegen**  
 Grundlage für die Ausbildung  
 zur Passagierberechtigung  
 für Gleitschirmfliegen.  
 (Neuaufgabe 2012)  
 Preis 19,90 €



**Lehrplan Windschlepp**  
 Neuaufgabe. Alles Interessante und  
 Wissenswerte zum Thema  
 Windschlepp.  
 Preis 16,90 €



**Ganz einfach Fliegen**  
 Die Geschichte der Drachensflieger  
 und Gleitschirme  
 Preis 39,90 €



**Das Thermikbuch -**  
 Weltbestseller 4. Auflage. Sonder-  
 kapitel vom Weltmeister Bruce Gold-  
 smith. Viele Tipps für Streckenflieger,  
 über 700 Bilder und Zeichnungen,  
 320 Seiten. 39,95 €



**Streckenflugbuch für  
 GS und HG**  
 2. Auflage, Juni 2014,  
 624 Seiten, 1000 Bilder  
 Preis 49,90 €



**Gleitschirmfliegen**  
 Sicherheit und Unfallvermeidung  
 von Klaus Irschik  
 Preis 14,95 €



**PANORAMA**  
 von Urs Lötscher. Impressionen und  
 Informationen zu einer reprä-  
 sentativen Auswahl an Flugregio-  
 nen in Europa/Flugführer und  
 Bildband in Einem.  
 Preis 59,90 €



**Die schönsten Fluggebiete der  
 mittleren und östlichen Alpen**  
 3 DVDs mit Hardcoverbuch  
 mit 84 Seiten, viele Gutscheine  
 im Buch enthalten/mit 3 DVDs,  
 Preis 44,95 €

### KARTEN



**Fluggebiete der Alpen**  
 Auf drei Karten Ost/Mitte/West  
 im Maßstab 1:400.000 die  
 schönsten Fluggebiete der  
 Alpen. Die Karten sind als  
 Straßenkarte mit praktischer  
 Faltung und als Fluggebiets-  
 führer zu verwenden.  
 Preis pro Karte: 10,00 €  
 (Sonderpreis für  
 DHV-Mitglieder)



**Fluggebiete Alpen**  
 4-sprachige (DE, EN, F, I)  
 Fluggebietskarte mit Infos  
 zu über 1.100 Flugplätzen  
 in den Alpen. Beiliegendes  
 Booklet mit Daten zu über  
 2.500 Start- und Landeplätzen.  
 Praktischer Fluggebietsführer  
 und Straßenkarte der Alpen.  
 Preis pro Karte: 17,80 €

### DVDS



**Der Streckenflugfilm mit  
 Flugpraxis-Tipps**  
 Atemberaubende Streckenflüge.  
 Infos zu Flugdokumentation,  
 Wetterberatung und Flugplanung.  
 Dauer 4 Std. 35 Min.  
 Preis DVD 29,90 € BluRay 34,90 €



**Der Thermikfilm**  
 Flugpraxis-Tipps für Drachen-  
 und Gleitschirmflieger.  
 Grundkenntnisse vorausgesetzt  
 für Piloten ab der A-Lizenz.  
 Preis DVD 29,90 €



**Starten, Steuern, Landen  
 mit dem Drachen**  
 von Ralf Heuber mit Bonusvideo.  
 Filmdauer 15 Min.  
 Bonusfilm 12 Minuten.  
 Preis 15,50 €



**Starten, Steuern, Landen  
 mit dem Gleitschirm**  
 von Charlie Jöst mit Bonus  
 video. Dauer 35 Min.  
 Bonusfilm 12 Minuten.  
 Preis 15,50 €



**Aktiv Gleitschirmfliegen**  
 von Charlie Jöst  
 mit Bonusvideo.  
 Filmdauer 42 Minuten.  
 Bonusfilm 12 Minuten.  
 Preis 19,50 €



### DHV-Windsock

Ripstoppgewebe in der Größe 32 x 115 cm,  
 Preis 19,50 €



### E-Learning

Online-Version der Fragenkataloge Gleitschirm-  
 und Hängegleiter A-Schein/ B-Schein für Hänge-  
 gleiter und Gleitschirm/GS-Passagier.  
 Preis: je 15,90 € Preis: Passagier 8,00 €

### ZUBEHÖR

#### Erste Hilfe Päckchen

Maße: 20\*14\*5 cm Preis 37,00 € incl. SAM-Splint ,  
 19,00 € ohne SAM-Splint

#### Flugbuch für Drachen- und Gleitschirmflieger

Rubriken: Flug Nr., Gerätetyp, Datum, Ort,  
 Höhendifferenz, Flugdauer, Bemerkungen und  
 Vorkommnisse, Fluglehrerbestätigung.  
 Preis 4,10 €

#### Rettungsschnur-Set

Bestehend aus 30 m Nylon-Flechtschnur und  
 30 g Bleigewicht, Preis 4,10 €

#### Rettungsschnur mit Signalpfeife

Die free'spee Rettungsschnur mit sehr lauter  
 Signalpfeife. Statt Bleigewicht hängt am Ende  
 der Schnur eine sehr laute und weit hörbare  
 Signalpfeife. So kann man die Bergungs-  
 manschaft über eine große Entfernung auf  
 sich aufmerksam machen.  
 Preis 12,90 €



## Siegerehrung XCCUP 2016

Volles Haus bei der Siegerehrung des XCCUPs 2016 im Kloster Machern. Fast jeder Anwesende konnte einen Preis mit nach Hause nehmen, dank der Sponsoren. Aber die wertvollsten Preise gingen an:

<b>Overall Gewinner</b>	<b>HG Starre</b>
Armin Harich (4x hintereinander)	Haeffner, Dirk
<b>Sportklasse</b>	Schumacher, Georg
Meyer, Tim-Patrick	Lange, Oliver
Müller, Christian	<b>Teamwertung</b>
Böhm, Ralf	Uffdreher
<b>Intermediate Klasse</b>	Nordhessen Pilots
Harich, Armin	Die Flachlandtiroler
Freund, Wolfgang	<b>Vereinswertung</b>
Sieland, Florian	PC Werratal-Eschwege-Eichsfeld.
<b>Performance Klasse</b>	Die Moselfalken
Herwig, Klaus	D.G.F. Rhein-Mosel-Lahn
May, Reinhard	<b>Sonderwertung</b>
Laible, Martin	Menet, Daniel
<b>Damen</b>	Dajek, Ulrich
Gawlik, Conny	Böhm, Ralf
Franken, Claudia	<b>RLP Landeswertung</b>
Szapanek, Katrin	Müller, Christian
<b>HG Flexwing</b>	Laible, Martin
Ehrenfried, Kai	Böhm, Ralf
Franken, Claudia	
Dengler, Thomas	

Anzeigen

**Harzer Gleitschirm- und Motorschirmschule Knut Jäger**



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



Motorschirmausbildung seit 1994



Windensport seit 1990

**Fliegen ist geil!**

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



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

PARASHOP-Kunden genießen  
den BESTEN Service

NIVIUK Kalender 2017 gratis zu  
jedem 2-Jahres Check's im Parashop\*

\*solange der Vorrat reicht | Aktion gültig bis 31.03.2017



# IMPRESSUM

**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,

**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-phon: 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: [gelaende@dhv.de](mailto:gelaende@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:** Klaus Tänzler (verantwortlich), Benedikt Liebermeister

**Gestaltung und Anzeigen:**  
Renate Miller  
[renate@miller-grafik.de](mailto:renate@miller-grafik.de)  
08022-857730

**Anzeigen:**  
Gerhard Peter  
[anzeigen@dhv.de](mailto:anzeigen@dhv.de), Mobil: 0173-2866494

Redaktionsschluss für die nächsten Ausgaben:

Ausgabe 204 | März | Termin 2. Januar 2017  
Ausgabe 205 | Mai | Termin 2. März 2017

**Ständige Mitarbeiter:** Richard Brandl, Torsten Hahne, Regina Glas, Björn Klaassen, Lucian Haas, Sepp Schwitzer, Volker Schwanitz, Karl Slezak

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

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

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

DHV: vertreten durch Charlie Jöst - 1. Vorsitzender, Vereinsregister-Nummer: AG München, Vereinsregister 9767, Umsatzsteueridentifikationsnummer: DE 131 206 095

**Repro:** MMIntec GmbH, Am Windfeld 15, 83714 Miesbach

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

**Auflage:** 36.100

**Titel:** Andreas Busslinger

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 Bergkosten)



#### 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 Bergkosten)

### 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, Krankenhaustransport, notwendiger Rücktransport. (In ursächlichem Zusammenhang mit dem Betrieb eines Luftsportgerätes).  
Keine Übernahme von Zusatzkosten für die Bergung des Fluggerätes.



Für alle Mitglieder und Mitgliedsvereine kostenlos

### Gelände-Haftpflicht

**Deckungssumme:** 1.000.000,- € pauschal für Personen- und Sachschäden.  
**Umfang:** Halter von Hängegleiter- und Gleitsegelgeländen.



### Schleppwinden-Haftpflicht

**Deckungssumme:** 1.000.000,- € pauschal für Personen- und Sachschäden.  
**Umfang:** Halter und Bediener der Startwinden inkl. der Seilrückholfahrzeuge beim Schleppbetrieb und inkl. der Schleppautos ohne Verkehrszulassung.  
Ohne Personenschäden im geschleppten Luftfahrzeug.



### Flug-Unfall Tod und Invalidität

**Deckungssumme:** 2.500,- € bei Tod, 5.000,- € bei Invalidität.  
**Umfang:** VerdreiBigfachung 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:** VerdreiBigfachung möglich. Mitversichert: 24-Stunden-Risiko gemäß AUB inkl. anderen Sportarten, Straßenverkehr, Arbeitsplatz.

**Jahresprämie** inkl. Vers.-Steuer  
14,80 €

Zusätzlich mit 3,00 € Krankenhaus-Tagegeld und 3,00 € Genesungsgeld je Krankenhaustag. Vervielfachung zusammen mit Unfalldeckungssumme.

**Jahresprämie** inkl. Vers.-Steuer  
37,20 €



### Schleppwinden-Haftpflicht

Zusatzdeckung inkl. Personenschäden im geschleppten Luftfahrzeug.

**Jahresprämie** inkl. Vers.-Steuer  
**Deckungssumme:** 500.000,- €  
34,- €  
**Deckungssumme:** 1.000.000,- €  
42,- €



### Flug-Unfall Tod und Invalidität 500% Progression

Mitversichert: 24-Stunden-Risiko gemäß AUB inkl. anderer Sportarten, Straßenverkehr, Arbeitsplatz.  
**Deckungssumme:** 7.500,- € bei Tod, 25.000,- € bei Invalidität, 125.000,- € bei Vollinvalidität.

**Jahresprämie** inkl. Vers.-Steuer  
167,20 €

**Deckungssumme:** 7.500,- € bei Tod, 50.000,- € bei Invalidität, 250.000,- € bei Vollinvalidität.

**Jahresprämie** inkl. Vers.-Steuer  
307,00 €

Deckung: weltweit

Europa

Deutschland

Bei Versicherungsabschluss während des Jahres beträgt die Prämie bis zum Jahresende pro Monat 1/12 der Jahresprämie. Versicherungsanträge bei der DHV-Geschäftsstelle anfordern. Weitere Versicherungen auf Antrag: Fluglehrerhaftpflicht, Boden-Unfall für Mitgliedsvereine und Boden-Unfall für Veranstalter.

### Für alle Mitgliedsvereine kostenlos



### Vereins-Haftpflicht

**Deckungssumme:** 1.000.000,- € pauschal für Personen- und Sachschäden.  
**Umfang:** Tätigkeit des Mitgliedsvereins, des Vorsitzenden, der Gruppenleiter, etc.



### Veranstalter-Haftpflicht

**Deckungssumme:** 1.000.000,- € für Personen- und 300.000,- € Sachschäden.

**Umfang:** Alle Hängegleiter- und Gleitsegelveranstaltungen des Mitgliedsvereins im Versicherungsjahr.



### Boden-Unfall für Startleiter

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

*JEDES ABENTEUER BEGİNNT  
MIT DEM ERSTEN SCHRITT ...*

(Hermann Scherer)

# REVERSE 2

*... DAS NEUE WENDEGURTZEUG*

schützt den Rücken in jedem Moment des Fluges - dank vorgeformtem Airbag



*EASY MOUNTAIN - HIKE & FLY - REISEN*



SWING **REVERSE 2** | HOCH-FUNKTIONELLES WENDEGURTZEUG | [www.swing.de/reverse-2.html](http://www.swing.de/reverse-2.html)

MITO | DISCUS | ARCUS RS | SENSIS | NYOS | NEXUS | TWIN RS | APUS RS | TRINITY RS | SPITFIRE 2 | MIRAGE RS

