

# DHV-<sup>®</sup>info

Das Magazin für Drachensportler und Parashirmflieger

209







SECTOR



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

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



28

Wingover | Lernen bis zur Perfektion



22

JHV-Tagung | DHV-Vorsitzender Charlie Jöst und Hannes Weinger, Leiter der Musterprüfstelle, in reger Diskussion



94

Weltrekord | Corinna Schwiengershausen fliegt 407 km in Brasilien

# INHALT

INFO 209 JANUAR | FEBRUAR 2018

- 12 Fotowettbewerb 2017  
Die Siegerbilder
- 16 Para-Alpinismus extrem  
Abenteuer in Nepal
- 22 DHV-Jahrestagung  
Gut gerüstet in die Zukunft
- 28 WingOver  
Schritt für Schritt zur Perfektion
- 32 Cloudbasics  
Übersicht im Angebotsdschungel
- 38 Transponder  
Big Brother is watching you
- 40 Wetter  
Einfluss des Sonnenstands
- 44 Wintercheck  
Zeit, die Ausrüstung zu prüfen
- 48 Travel+Training  
Punktlandung in Südtirol
- 52 Biwakfliegen  
Immer nach Westen – ein Traum wird wahr
- 56 Gurtzeugtrends  
Sicherheit- und Komfort bei Leichtgurtzeugen
- 64 DHV-Presseseminar  
Keep it short and simple
- 66 Verbandsarbeit  
Tätigkeitsberichte der Geschäftsstelle
- 86 XC-Sportlertag  
Siegerehrungen und erstklassige Vorträge
- 92 DHV-Jugend  
Spanisch für Anfänger – Fliegen für Fortgeschrittene
- 94 Wettbewerbe  
HG | Weltrekord in Brasilien  
GS | Challenge  
GS | XC-Cup

## Standards

---

- 6 Wichtig - Neu - Kurz
- 10 Schaufenster
- 80 Vereine Briefe  
Nachrichten
- 98 Impressum



TRISTAN SHU



**Gurtzeuge | Trends für Sicherheit und Komfort bei Leicht- und Allroundgurtzeugen**

Titelfoto: Antoine Girard  
in der Region Langtang/Nepal  
Artikel S. 16 ff.

Unser Titelpapier  
ist komplett recyclebar





DHV

## EFW Pflichtfortbildungen nur bei besonderen Anlässen

Die Einweisungsberechtigung und der Windenführerausweis ist bis auf Widerruf unbefristet gültig, wenn die erforderliche Anzahl der Windenschlepps gemäß 2.1, Nr. 4 der Windenführerbestimmungen nachgewiesen werden. Die DHV-Geschäftsstelle kann jedoch bei besonderen Anlässen eine verpflichtende Fortbildung für alle EWF anordnen. Der dreijährige Pflichtfortbildungsturnus und die damit verbundenen langen Anreisen der ehrenamtlich arbeitenden EWFs fällt damit weg.



Die DHV-Online-Gelände-Datenbank ist das Informationsportal über unsere Drachen- und Gleitschirmfluggelände in Deutschland, den Alpen und Europa. In den beschriebenen Fluggebieten können sich Start- und Landeplätze ändern. Beachtet bitte vorhandene Infotafeln und nutzt die Informationen der einheimischen Piloten!

### DHV-Rechtsberatungsservice

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



### DHV-Schlepppauskünfte

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



GARANTIERT DRACHENFLIEGEN



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



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



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



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



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



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



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



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



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



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



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



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

# 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.

## Gleitschirm-Gurtzeug Ozone Exoecat

Der Hersteller Ozone hat eine wichtige Sicherheitsmitteilung zum Gleitschirm-Gurtzeug Exoecat veröffentlicht. Hier der Link zur Sicherheitsmitteilung auf der Ozone-Website: Sicherheitsmitteilung Ozone Exoecat <http://www.flyozone.com/paragliders/de/infozone/safety-notices/exoecat-safety-notice/>

Kontakt zum deutschen Ozone-Importeur:  
[kk@flyozone.com](mailto:kk@flyozone.com)

## Gleitschirm ICARO Pandion

Bei einer internen Qualitätskontrolle am Gleitschirmmuster PANDION\_M wurden fehlerhafte Leinentypen festgestellt. Anstelle einer TSL 380 für die A1 Stammlinie wurden produktionsseitig eine TSL 500 verwendet. Weiter wurde am Gleitschirmmuster PANDION\_S anstelle einer DSL 70 an der C/D Topleinen eine TSL 90 Leine verbaut. ICARO Paragliders empfiehlt allen Haltern der betroffenen Geräte, die Leinen auszutauschen. Die entsprechenden Ersatzleinen werden kostenlos von uns zur Verfügung gestellt.

Bitte nehmt mit uns Kontakt auf, um den schnellsten und besten Weg für einen Austausch der Leinen zu besprechen.

ICARO Pandion	XS	EAPR-GS-0634/17
ICARO Pandion	S	EAPR -GS-0633/17
ICARO Pandion	M	EAPR-GS-0632/17
ICARO Pandion	L	EAPR-GS-0631/17
ICARO Pandion	XL	EAPR-GS-0635/17

Flintsbach, 06.12.2017  
 ICARO Paragliders



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.hotspot.de](http://www.hotspot.de)  
 info@hotsport.de



**Paragleitflugschule Airsthetik**  
 Trainingsleiter Ralf Kahr-Reiter  
 Gardasee/Italien  
[www.airsthetik.at](http://www.airsthetik.at)  
 office@airsthetik.at



**Flugschule GlideZeit**  
 Trainingsleiter Willy Grau  
 Lac d'Annecy/Frankreich  
[www.glidezeit.de](http://www.glidezeit.de)  
 info@glidezeit.de



**Flugschule Achensee**  
 Trainingsleiter Eki Maute  
 Achensee/Österreich  
 Idrosee/Italien  
[www.gleitschirmschule-achensee.at](http://www.gleitschirmschule-achensee.at)  
 office@gleitschirmschule-achensee.at



**Freiraum**  
 Trainingsleiter Kilian Baumann  
 Gardasee/Italien  
[www.freiraum-info.de](http://www.freiraum-info.de)  
 info@freiraum-info.de



**Sky Club Austria**  
 Trainingsleiter Walter Schrempp  
 Hallstätter See/Österreich  
[www.skyclub-austria.com](http://www.skyclub-austria.com)  
 office@skyclub-austria.com



**Flugschule Luftikus**  
 Trainingsleiter Kilian Baumann  
 Gardasee/Italien  
[www.luftikus-flugschule.de](http://www.luftikus-flugschule.de)  
 info@luftikus-flugschule.de



**Flugschule Aufwind**  
 Trainingsleiter Josef Lanthaler  
 Idrosee/Italien  
[www.aufwind.at](http://www.aufwind.at)  
 office@aufwind.at



**Paragliding Academy**  
 Trainingsleiter Chris Geist  
 Gardasee/Italien  
[www.paragliding-academy.com](http://www.paragliding-academy.com)  
 info@paragliding-academy.com



**Flugschule Grenzenlos - Campus Anney**  
 Trainingsleiter Jürgen Kraus  
 Lac d'Annecy/Frankreich  
[www.fs-grenzenlos.com](http://www.fs-grenzenlos.com)  
 info@fs-grenzenlos.com



### DHV empfohlene Simulatortrainings

**Simulator für Aktives Fliegen und Einklappertaining**  
 Ulrich Rüger Ingenieurbüro  
[www.activefly.com](http://www.activefly.com)  
 Info2010@ActiveFly.com



**Simulator für G-Force-Training, Steilschneise und Rettungsgeräteauslösung**  
 Flugschule Hochries  
[www.gforce-trainer.de](http://www.gforce-trainer.de)  
 office@gforce-trainer.de



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





DHV

## Season Opening in Hartenstein

14./15. April 2018 in Hartenstein/Erzgebirge (Ausweichtermin 21./22. April 2018)

### Programm:

- Freies Fliegen für Gleitschirm und Drachen mit Winde und UL-Schlepp
- Ausstellung und Vorführung der neuesten Winden
- Ausstellung der Drachen- und Drachen-Gurthersteller
- Flugvorführungen

### Vorträge:

- Mit dem Schirm durchs Himalaya mit Stefan Bocks
- Videoanalysen mit Peter Cröniger
- Safety Class mit Simon Winkler
- Lufträume in Deutschland mit Björn Klaassen
- Streckenfliegen im Flachland mit Markus Kaupp/Martin Serner

### Flugpraxis-Angebote:

#### Gleitschirm:

- Groundhandling/Soaren/Hanglandung/Cobrastart (Peter Cröniger, Simon Winkler, Andreas Schöpke)

#### Drachen:

- Start- und Landetraining (Regina Glas, Alex Ploner, Tim Grabowski, Olaf Barthodzie)
- Schnupperkurs (Regina Glas, Alex Ploner, Tim Grabowski, Olaf Barthodzie)



Die Teilnehmer der Challenge 2017

DHV

## Hanggliding Challenge 2018

Die Hanggliding-Challenge 2018 - Eine Veranstaltung zur Verbesserung der Flugtechnik und Einstieg ins Strecken- bzw. Wettbewerbsfliegen

Vom 18. - 23. Juni 2018 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.

Wie auch in den vergangenen Jahren steht der Spaß an der Fliegerei im Mittelpunkt. Die abendlichen gemeinsamen Veranstaltungen laden bestens dazu ein, sich mit den anderen Fliegern über die erlebten Flüge auszutauschen.

Starrflügel-Weltmeister Tim Grabowski, der mehrmalige Deutsche Meister Oliver Barthelmes, sowie Nachwuchspilot Markus Baisch und Teamchefin des Nationalteams Regina Glas, übernehmen die Betreuung in der Luft, sowie die Nachbesprechung der Flüge am Abend. Ausbildungsvorstand Peter Cröniger schleift an der Start- und Landetechnik und bietet ebenfalls interessante Vorträge am Abend.



Testival

## Stubai-Cup

2. bis 4. März 2018

- Testival & Open Air Exhibition
- Promotion & Retro Flights
- Exklusives Pop-up Outlet
- Red Bull X-Alps Gewinner Chrigel Maurer
- Flower Power-Party with Live-Band & All you can eat buffet
- Tombola



Happy Landings für 2018

wünscht allen Mitgliedern  
Euer DHV-Team



## UP Festival in Bassano

Anstelle eines Standes auf der Thermik Messe veranstaltet UP ein Saisonöffnungs-Festival in Bassano. Piloten, Partner und Teampiloten treffen sich am 17. und 18. März 2018 am Monte Grappa zum gemeinsamen Fliegen mit Rahmenprogramm (Ausweichtermin 24./25. März). Geboten werden unter anderem ein geführtes Hike & Fly und alle UP-Schirmmodelle zum Testen.

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



### Nur für DHV Mitglieder Sonderaktion im WeSPOT Onlineshop

Die Firma WeSPOT ist die Vertriebsniederlassung für SPOT im deutschsprachigen Raum, betreut den deutschsprachigen Kundenservice und ist Ansprechpartner für Fragen und Probleme rund um die SPOT Produkte.

Bis 15.02.2018 erhalten DHV-Mitglieder mit dem Rabattcode <<DHV2017>> im WeSPOT-Onlineshop ([shop.wespot.de](http://shop.wespot.de)) 20% Rabatt auf einen neuen SPOT Gen3. Außerdem gibt es beim Kauf des Geräts einen Aktivierungscode hinzu, mit dem 37,72 € auf den Servicevertrag im ersten Jahr gespart werden können. Die Rabattaktion gilt nur für DHV-Mitglieder und ist auf ein Gerät pro Mitglied beschränkt.

In seiner Hauptfunktion ist der Spot Gen3 ein Notfallsender. Mittels Knopfdruck kann man in einem Notfall fast überall auf der Welt (vom ca. 70. nördlichen Breitengrad bis zum ca. 70. südlichen Breitengrad) über das Globalstar Satellitennetz Rettungsdienste benachrichtigen oder per SMS oder E-Mail bis zu 3 voreingestellte Nachrichten an Freunde und Verwandte versenden. Daneben verfügt der Spot über eine Trackingfunktion, welche in Echtzeit den Streckenverlauf per Satellit versendet und über eine Online-Plattform grafisch darstellt.

Infos: [shop.wespot.de](http://shop.wespot.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 Mentor 5 light

Der Gleitschirm NOVA Mentor 5 light des Herstellers NOVA Vertriebsgesellschaft m.b.H. hat die Musterprüfung des DHV mit Klassifizierung B nach LTF NFL II-91/09 und NfL 2-60-14, EN 926-2:2014, EN 926-1:2006 in den Größen M, S und XS erfolgreich abgeschlossen.

Produktinformationen des Herstellers unter [www.nova-wings.com](http://www.nova-wings.com)



## ICARO Coole Mützen

Hergestellt aus 100 % Baumwolle, vermitteln die neuen ICARO Mützen ein besonders angenehmes Tragegefühl. Ein Must-have für kalte Wintertage.

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



## Abgeflogen VarioCoat

Zuverlässiger Schutz für Fluginstrumente und Varios. Abgeflogen bietet für fast alle gängigen Fluginstrumente seine neue, hochwertige Displayschutzfolie VarioCoat an.

Mit einer matten und entspiegelnden Folie, optimaler Passgenauigkeit und einer sehr einfachen und blasenfreien Montage.

Infos: [variocoat.abgeflogen.info](http://variocoat.abgeflogen.info)

## Stylisch, kuschelig, bio

Kuschelig warme Hoodies mit aufgerautem Fleece aus 85% Bio Baumwolle. Reduzierter Style mit versteckten Taschen und ohne lästige Kordeln.

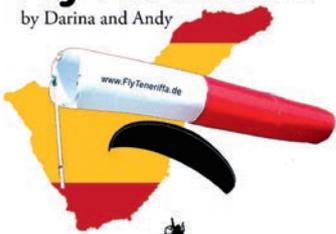
Infos: [www.abgeflogen.clothing](http://www.abgeflogen.clothing)



Anzeigen

## FlyTeneriffa

by Darina and Andy



**Gleitschirmsafaris & Motorschirmfliegen lernen auf Teneriffa**

**ganzjährig - individuell - kompetent**

<ul style="list-style-type: none"> <li>B-Schein-Flüge</li> <li>Funkbetreuung</li> <li>Soaringflüge</li> <li>Groundhandling</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Fortbildung</li> <li>Thermikflüge</li> <li>Streckenfliegen</li> <li>Videoanalysen</li> </ul>
---	---

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



**skystricker** Die perfekte Art zu beschriften!

## Gleitschirm- & Hängegleiter-Beschriftungen

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

## 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)**

### 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](mailto:deltafly@t-online.de)  
[www.deltafly.de](http://www.deltafly.de)



## FLUGSCHULE WESTENDORF

### Flugschule Westendorf

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

Bergliftstr. 22, A-6363 Westendorf  
 mobil: +43 676 847617100  
[www.para.at](http://www.para.at)

# FOTOWETTBEWERB 2017

Ein herzliches Dankeschön an alle fürs Mitmachen!  
Wer diesmal zu spät war – ab September 2018 könnt ihr wieder Fotos für den Wettbewerb einreichen.

Gleitschirm





Platz 1



Platz 2



Platz 3

Platz 1  
Roman Wannerdorfer am Wildalpjoch

Platz 2  
Helia Schwarz an der Seceda

Platz 3  
Bernd Höller am Walmendinger Horn

# FOTOWETTBEWERB 2017

Drachen

Platz 1



Alle gültigen Einsendungen findet ihr auf [www.dhv.de](http://www.dhv.de)



Platz 2



Platz 3



Platz 1  
Tim Grabowski am Bannwaldsee

Platz 2  
Kajo Clauß an der Plaine Joux

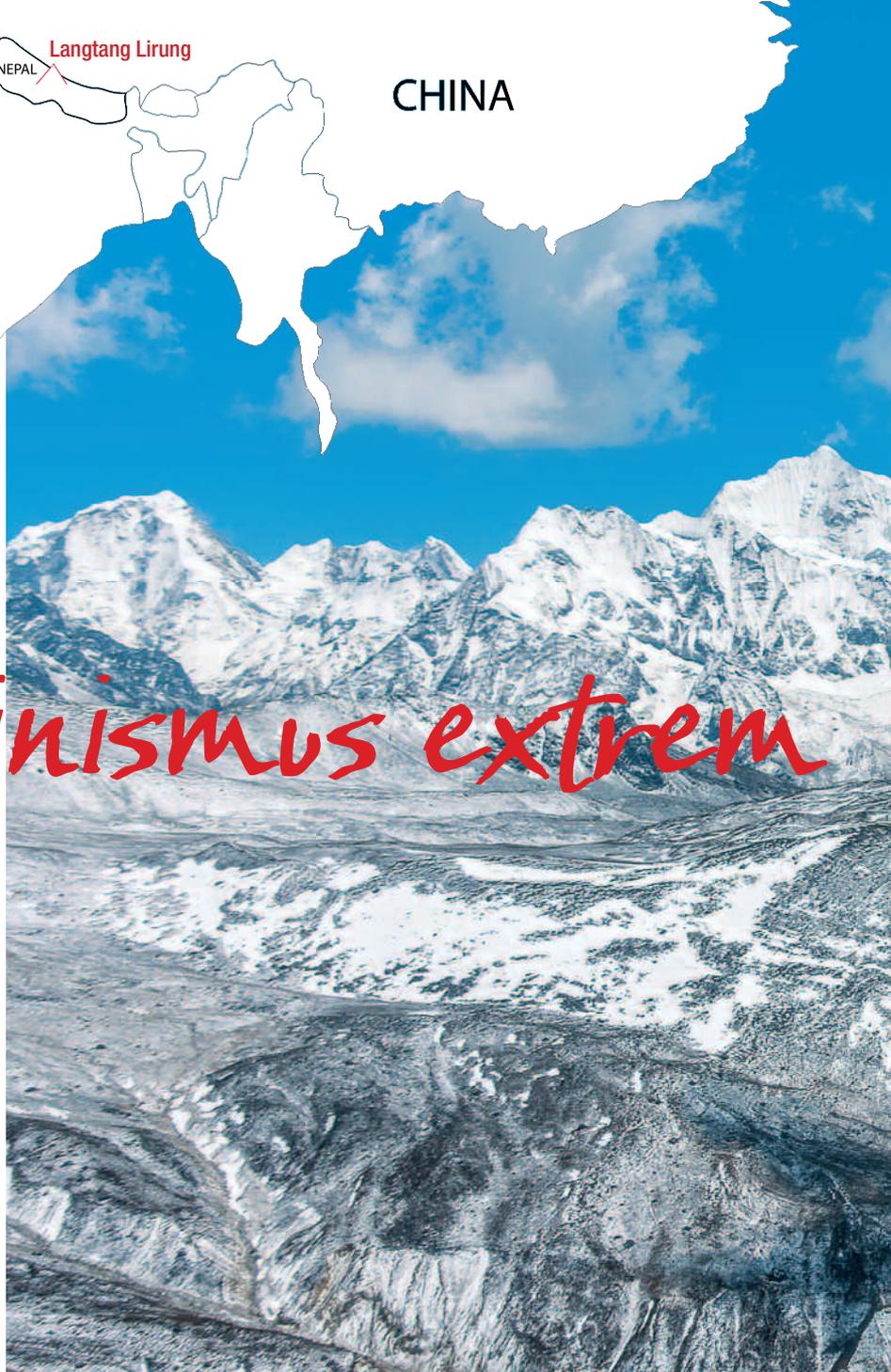
Platz 3  
Michael Schydlo am Säuling



# Para-Alpinismus extrem

Antoine Girard eröffnete gemeinsam mit Julien Dusserre im nepalesischen Himalaya eine neue Dimension des Höhenbergsteigens kombiniert mit Gleitschirmfliegen.

*Text und Fotos: Julien Dusserre, Antoine Girard aus dem Französischen von Silke Aichhorn*



**D**er Plan der Tour war in der Theorie einfach. Mit dem Gleitschirm dank Thermik in Richtung des Gipfels des Langtang Lirung (7.227 m, Nepal) fliegen, auf halbem Weg nach oben an einer Stelle landen, die nur aus der Luft zu erreichen ist. Denn die Gletscherabbrüche darunter sind aufgrund der Spalten und des ständigen Eisschlags unpassierbar. Einmal oberhalb dieser Gefahrenzone gelandet, im alpinen Stil weitergehen, in der Hoffnung, innerhalb von 24 h den Gipfel zu erreichen und fliegend wieder hinunterzukommen. Die geplante Route an der Nordostflanke war noch unbestiegen.

## Annäherung an den Berg

Im April 2017 beschließen wir, in der Vormonsunzeit aufzubrechen. Die Wahl des Materials ist kompliziert, jedes Kilo zählt. Wir sind völlig auf uns gestellt, ohne Träger, ohne Agentur. Beim Gleitschirm entscheiden wir uns für einen leichten und einfachen Schirm, beim Gurtzeug nehmen wir zwei verschiedene, ein Cocoon für den Anflug an den Berg und ein Leichtgurtzeug für den Abflug vom Gipfel.

Was das Material für den Berg betrifft, ist die Wahl schwieriger. Wir wissen bei dieser Premiere nicht genau, was auf uns zukommt. Nur nach Fotos Entscheidungen zu treffen,

ist immer schwierig. Wir brauchen Material für unsere Lager, für Schnee, Eis und Felsen. Wir versuchen einen guten Kompromiss zwischen Gewicht, Volumen und Sicherheit zu finden. Nach dem Wiegen haben unsere Säcke 37 kg! Wir beginnen wegen der großen Luftverschmutzung und der erstickenden Hitze unseren Marsch erst 15 km außerhalb von Kathmandu, um uns etwas zu schonen.

Wir wählen den Abend, um in der frischen Luft zu gehen. Eine erste tropische Nacht auf 2.800 m. Am Morgen bewegen wir uns auf dem Trek von l'Helambu/Gosaik und nach einem 10-Stunden-Tag (+1.500 m/-400 m, 17 km) regnet es in Strömen. Die Nacht verbrin- ➤



↑ Flug vom Shalbachum



Beim Aufstieg zum Shalbachum



Am Abend auf 6.100 m



## Zwischen Gosaink und Kynajin Gompas: In der Luft und per Trekking unterwegs

gen wir in den Ruinen eines Lagers auf 3.500 m, das beim Erdbeben 2015 zerstört wurde. Immerhin sind wir vor den abendlichen Fluten geschützt, trocknen etwas die Kleidung während der Nacht und fangen an, uns zu akklimatisieren.

Am Morgen geht es weiter, das Wetter ist immer noch abscheulich. Es regnet derartig,

dass wir uns auf 4.000 m Höhe zwei Stunden unterstellen. Auf einmal kommt die Kälte, wir müssen uns warm anziehen und innerhalb weniger Minuten verwandelt sich der Regen in Schnee. Es ist fast einfacher, im Schnee weiterzugehen. Auf 4.300 m wird es Nacht und ein kleiner Sturm kommt auf. Die Tagesbilanz: +1.100 m/-300 m/8 km. Leider ver-

hindert das Wetter, dass wir uns nach unserem 12-Stundentag etwas Warmes zum Essen machen können.

Wir verlassen den Trek, um in die hohen Berge zu gelangen. Der Weg ist mühsam, denn wir müssen ihn durch Moränenblöcke suchen.

Das Biwak können wir kurz vor einem



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



# ASCENT 4

EN / LTF A

## Einfach anfangen!



Photo: UP Int'l / Jirka Dlaska

Sturm auf 4.700 m aufbauen (+900 m/500 m/7 km). Am nächsten Morgen ist endlich schönes Wetter, aber der Wind bläst zu stark. Wir sind ausreichend hoch, um unsere Akklimatisierung fortzusetzen, müssen aber wieder ein Stück nach unten, um in Richtung Kyanjing weiterzukommen, anstatt hier auf einen Flug zu warten. Wir sind fast auf halbem Weg zwischen Kathmandu und dem Langtang Lirung. Am 26. April lässt der Wind endlich nach, wir wollen uns die Chance auf einen weiten Flug nicht entgehen lassen und steigen daher auf 5.200 m in einem relativ steilen Couloir auf. Es kostet unendlich viel Energie, bis wir oben sind. Die Kletterei mit den schweren Rucksäcken ermüdet uns. Endlich scheint der richtige Moment für den ersten Flug gekommen. Wir versuchen, alles ins Gurtzeug zu stopfen, was ein bisschen wie Tetris spielen anmutet. Der Start ist anspruchsvoll, wenig Gras, viele Steine, alles andere als bequem. Die Landschaft ist majestätisch und es ist schwierig, sich nicht aus den Augen zu verlieren, weil uns die Umgebung so fasziniert. Mehrmals müssen wir uns wieder zusammenfinden. Die Thermik bringt uns bis auf 5.500 m, die Geier zeigen uns die Aufwinde an. Die Basis ist niedrig, aber wenigstens stürmt es nicht mehr! Wir fliegen an der linken Kante des Langtang hoch, indem wir Grat um Grat überwinden und kommen direkt an unserem Ziel vorbei. Soviel wie möglich dokumentieren wir mit Videos und Fotos.

([www.antoinegirard.fr](http://www.antoinegirard.fr)).

Wir beschließen, im Tal zu landen. Der 40 km Flug in 2 Stunden erspart uns einen 3-Tagesmarsch (+4.000 m/-4.900 m/50 km).

### Akklimatisierung

Wir befinden uns in einem Dorf auf 3.850 m, unserem Basislager für den nächsten Monat. Das Dorf liegt mehrere Tage von einer Straße entfernt, die Lebensbedingungen sind sehr spartanisch, aber der Komfort ist für uns absolut ausreichend. Wir gönnen uns 3 volle Tage Ruhe zur der besseren Akklimatisierung. Es ist kalt, wir kommen jeden Abend in den Genuss von Gewittern, der Boden ist schneebedeckt. Um unsere Höhenanpassung zu beenden, wollen wir, bevor wir den Versuch auf den Langtang Lirung starten, einen gleichwertigen Anstieg mit nur zwei Nächten in der Höhe machen. Wir wählen den Shalba-

chum mit 6.880 m, der mehrere mögliche Landeplätze zwischen 5.000 bis 6.200 m bietet. Der Anstieg erscheint uns nicht zu schwierig. Nach unserer Pause beladen wir am 30. April unsere Rucksäcke mit 18 kg und suchen einen geeigneten Startplatz. Nach etwas weniger als 400 Höhenmeter, finden wir einen ansprechenden Platz auf 4.200 m. Der Start ist einfach und die Luftmasse angenehm, die Kumuli sind höher als 6.000 m. Wir drehen ohne Probleme zur Basis auf. Der Flug ist schön und der Schnee der letzten Tage bedeckt den Boden ab einer Höhe von 4.800 m. Wir bewegen uns auf unser Ziel zu, ich fliege entlang der großen Felsen, die sich in den Wolken verlieren. Wir sind einige Meter unter der Wolkendecke. Unter uns erscheinen kilometerlange Schneefelder, die von langen Passagen mit Seracs und groben Spalten durchzogen sind. Wir machen einige Fotos von möglichen Routen. Ich fliege am Plateau entlang, während sich die Wolkendecke senkt, wir sind an der Nebelgrenze. Der weiße Boden verschwindet vor weißem Hintergrund, nur die Risse der Spalten geben uns eine Ahnung der Tiefe und der Höhe und ich halte mich auf maximalem Abstand. Beim Landen warte ich lange auf den Einschlag auf dem unsichtbar gewordenen Boden, bis ich plötzlich fast 50 cm tief im Schnee feststecke. Ich bewege mich nicht mehr und ziehe nur noch den Schirm zu mir her. Julien landet nur 3 m neben mir ein, ich war sein Zielpunkt. Wir beschließen, die Schirme wegen der Spalten um uns herum, mit möglichst sparsamen Bewegungen einzupacken. Als die Arbeit getan ist, beladen wir uns mit Steigseilen, Seil und Haken.

Es ist Zeit, alpin aufzusteigen, unser Ziel ist, heute noch die 6.000 m hinter uns zu lassen. Der Nebel ist dicht, manchmal sehen wir weniger als 10 m weit. Unser Berginstinkt leitet uns. Julien zieht eine Spur im tiefen Schnee, zu tief, um in einen richtigen Rhythmus zu kommen. Wir machen eine kleine Pause vor einer Schneebrücke, die über eine Spalte führt. Der Nebel täuscht uns und spiegelt oft falsche Eindrücke einer technischen Passage vor. Zwischen den Spalten gelangen wir auf ein neues Plateau in 6.200 m, das laut Karte geschützt von Lawinen ist. Von dort können wir nicht erkennen, wie der Weg weitergehen soll und Julien schlägt vor, dass wir hier schlafen. Ich bin einverstanden. >

Die Höhe kann man gut spüren, es ist schwierig, eine gerade Fläche herzustellen, da der Schnee sehr pulverig ist. Wir schaffen es, 50 cm tief zu graben und zu stampfen, aber immer wieder sinken wir bis zu den Knien ein. Es schneit den restlichen Nachmittag und der Sturm grummelt vor sich hin. Am Abend klart es auf, der Shalbashum taucht genau über uns im Sonnenschein auf. Das ist herrlich und wir können eine Route für den nächsten Tag erkennen. Die Nacht ist eisig, sicherlich -25/-30 Grad, zum Glück haben wir Daunenschlafsäcke und Isomatten dabei. Am Lirung werden wir das nicht dabei haben, aber jetzt sind wir noch im Studiermodus. Am Morgen warten wir auf den ersten Sonnenstrahl, um den Kopf aus dem Schlafsack zu stecken, aber ein dichter Cirrenschleier hängt noch über uns. Wir schauen nach Westen und sehen eine große schwarze Masse, die sich auf uns zubewegt. Ein Sturm braut sich zusammen! Jetzt muss ein guter Plan her. Wir schieben die Entscheidung, ob wir zu Fuß so weit wie möglich nach unten steigen oder geschützt hierbleiben, noch 5 Minuten auf. Die Nacht war furchterlich und der Gedanke an eine weitere Nacht begeistert uns nicht. Diese 5 Minuten zeigen uns, dass wir in Wahrheit keine Wahl haben. Der Sturm nähert sich dermaßen rasant, dass er in ein paar Minuten über uns sein wird... Wir decken uns noch schnell mit Wasservorräten ein und schon müssen wir die Luken schließen. Mitten am Nachmittag profitieren wir von einer kleinen Sturmpause, um das Zelt zusammen zu packen und den Rückzug anzutreten. Nach einer Stunde ist das schlechte Wetter zurück, mit Null Sicht, unsere tiefen Spuren vom Vortag sind verschwunden. Nach einigen Irrwegen finden wir unser Lager auf 5.800 m wieder. Wir versuchen weiter abzusteigen, aber alles erscheint unbekannt, es gelingt uns nicht, den Weg zwischen den Spalten und Seracs zu finden.

Wieder steigen wir zu unserem Lager auf, das nur mäßig durch Lawinen bedroht ist. Es schneit den ganzen restlichen Tag. Als die Nacht anbricht, heitert es wieder auf. Das Weiß um uns ist makellos und herrlich, aber irgendwie müssen wir da wieder herunterkommen. Am Morgen ist es schön, aber der Wind pfeift stürmisch in der Höhe, vom Gipfel kommen Böen zwischen 20 bis 30 km/h herunter. Wieder kommen wir ans Labyrinth der Spalten und Seracs, das uns am Vortag blockiert hat. Sogar mit besserer Sicht gelingt es uns nicht, einen Weg zu finden. Wir haben

zwar die Fotos, die wir am Tag vorher aus der Luft geschossen haben und versuchen, einen Weg zu finden - erfolglos. Nach mehreren Versuchen ist es Julien, der einen Durchschlupf findet. Wir müssen zügig hinunter, denn die schwebenden Seracs hängen über uns, es gibt keinen sicheren Platz. Der Weg ist kompliziert, aber glücklicherweise technisch einfach. Viel Energie und Stress für lächerliche 250 m Abstieg. Ein neues Schneefeld liegt vor uns, 1 km mit tiefem, schwerem und nassem Schnee, jeder Schritt ist schwierig. Erneut eine Pause wegen eines Gewirrs aus Spalten, von dem wir leider keine Fotos haben. Wir wissen nicht, ob wir es wagen sollen oder nicht. Der

*Irgendwie müssen wir da wieder runterkommen.*

Wind pendelt sich bei 5 km/h ein. Wir beschließen, unsere Chance für einen Start zu nutzen. Eine Stunde später hat sich der Wind komplett gelegt und ich wage den Start. Ich muss vorsichtig sein, weil ich nicht ohne Julien und er nicht ohne mich abfliegen kann. Entweder fliegen alle beide oder keiner, ein Abstieg zu Fuß alleine wäre Selbstmord.

Ich bin gleich in meinem Element, die Bedingungen sind einfach und ich bin überzeugt, dass Julien kein Startproblem haben wird. Die Thermik stabilisiert sich und erlaubt uns bis auf 5.500 m zu steigen. Jetzt können wir eine Stelle für die Landung am Langtang Lirung ausloten. Ein kleiner Schlenker, doch die Wolken vergrößern sich schnell wieder. Ich erkenne eine potentielle Landestelle auf 5.800 m, während Julien daran arbeitet, mögliche Aufstiegsrouten zu suchen und zu fotografieren.

### Der Langtang Lirung (7.227 m)

Nach 2 Tagen Ruhe sind wir ausreichend akklimatisiert für einen Versuch am Langtang Lirung. Es regnet oder schneit den ganzen Tag. Am 5. Mai starten wir unseren ersten Versuch, die Rucksäcke sind leicht. Vorräte für 3 Tage, falls nötig, ein Zelt mit 1 kg und das Leichtgurtzeug, dazu ungefähr 12 kg Material zum Bergsteigen und Klettern. Wir sind 400 Höhenmeter über unser Dorf gestiegen, die Luftfeuchtigkeit ist sehr hoch, aber wir probieren es. Eine kleine Querung in Richtung des Lirung, 8 km aus der Vogelperspektive. Die Basis ist auf 5.200 m und es geht ther-

misch. Wir könnten auf einem ersten Schneefeld landen, das uns aber keine Sicherheit vor Lawinen bietet und uns deshalb zwingen würde, 800 m zusätzlich in tiefem Schnee aufzusteigen. Von dieser Höhe aus das Ganze in 24 Stunden zu schaffen, würde zu viel Zeit und Energie kosten. Wir beschließen zu warten, bis die Basis steigt. Die Luftfeuchtigkeit steigt weiter an und der Berg verschwindet in den Wolken, die Basis kollabiert. Es ist Zeit, unseren Versuch abzubrechen und zu landen.

Das Wetter wird wieder wärmer, der Schnee geht sogar in der Nacht in Regen über. Die Basis sinkt tiefer und tiefer, es ist wie ein zu früh beginnender Monsun.

Neue Versuche am 7., 11. und 13. Mai ohne Erfolg wegen einer zu tiefen Wolkendecke.

Am 15. Mai können wir mit Frankreich telefonieren. Keine Wetteränderung bis in den Juni hinein in Sicht. Der Monsun ist in diesem Jahr früher dran. Wir sind gezwungen, unsere Sachen zusammenzupacken und an die Rückkehr zu denken. Gerne würden wir fliegerweise heimkehren, aber die Basis ist zu tief, um gegen den Wind in dem sehr engen Tal des Langtang voranzukommen. Wir kehren brav zu Fuß zurück, wobei wir den neuen Weg und das neue Dorf des Langtang entdecken. Das alte Dorf wurde vom Erdbeben und den Lawinen 2015 komplett zerstört.

### Fazit

Die Expedition war sehr vielversprechend, das System Para-Alpinismus hat wunderbar funktioniert. Leider hat uns ein Zeitfenster mit guten Wetterbedingungen gefehlt, um unser Ziel zu erreichen. Aber aufgeschoben ist nicht aufgehoben! Jetzt ist bewiesen, dass es der Gleitschirm ermöglicht, neue Gipfel zu erreichen und neue, vorher unzugängliche Wege zu entdecken. ▽



### Antoine Girard

Extremsportler, Abenteurer, Lehrer  
Gleitschirmpilot

2004-2009: Mehrere 8.000er  
bestiegen, vom Broad Peak von

7.500 m runtergefliegen

2013: 3. Platz X-Alps,

2015: 4. Platz X-Alps

2016: Biwakflug 1.200 km allein durch  
Karakorum, Höhenweltrekord über dem  
Broad Peak Gipfel auf 8.157 m.

2017: Para-Alpinismus Langtang Lirung  
(7.227 m)





Volles Haus in Willingen bei der Jahrestagung. Harmonische und konstruktive Arbeitsatmosphäre.

# Gut gerüstet in die Zukunft

Konstruktive, harmonische Jahrestagung im Skisprungzentrum Willingen

Text Benedikt Liebermeister | Fotos Ewa Korneluk

**W**illingen steht für Skisprung. 1925 wurde die Schanze auf dem Mühlfeldkopf errichtet, 35 m war damals der Rekord. Die Entwicklung verlief rasant, 1956 fand die erste Deutsche Meisterschaft statt, 1995 der erste World Cup, nach mehrmaligem Umbau waren Weiten bis 140 m möglich. Gegenwärtig wird die Mühlfeldkopfschanze einmal im Jahr für den World Cup präpariert, Deutsche Skisprungasse wie Sven Hannawald und Severin Freund feierten hier ihre Siege, 2016 holte Andreas Wellinger Gold.

Eine würdige Location für die DHV-Jahrestagung. Zu Beginn die Ehrung der erfolgreichen Nationalmannschaft.

Nach 18 Jahren gewann das Deutsche Flexi-Drachenteam bei einer WM wieder eine Medaille. Bronze für Deutschland im Team in Brasilia. „Keiner hat es erwartet und kaum einer hat es geträumt. Vor dem letzten Tag hatten wir sagenhafte acht Punkte Vorsprung auf die USA und nach dem letzten Durchgang wurde es super spannend: Drei Amis im Ziel, drei von uns ziemlich zeitgleich. Nach Stunden der Spannung bis zur Auswertung dann der Jubel. Wir haben zwei Punkte eingebüßt und mit sagenhaften sechs Punkten Vorsprung die Bronze Medaille gewonnen“, berichtete Roland Wöhrle aus dem Team im Live-Blog. Der Fliegerklassiker „Volare“ performed by Charlie Jöst mit zaghafter Unterstützung der Delegierten würdigte die Sportler.

Im Anschluss setzte Herr Nils die Schwerkraft außer Kraft. Pantomime in Slowmotion faszinierte das Publikum, Körperbeherrschung in Perfektion mit einem Schuss Ironie!

Der DHV-Vorsitzende Charlie Jöst eröffnete den offiziellen Teil der DHV-Jahrestagung. Burkhard Schulte von SauerlandAir und Bürgermeister Thomas Trachte begrüßten die Delegierten, Sport hat im Olympiastützpunkt Willingen einen hohen Stellenwert.

Eine Schweigeminute für Heiner Geißler, Uli

Eysel und Molywinch-Erbauer Bernd Lemme, stellvertretend für die anderen, die der Sport verloren hat.

Der offizielle Teil begann mit der Feststellung der Regularien. Die Versammlung war beschlussfähig, die Tagesordnung wurde angenommen, das Protokoll 2016 genehmigt und Petra Aichele zur Protokollführerin gewählt. Da die Delegierten im Vorfeld schriftliche Tätigkeitsberichte erhalten hatten, hoben die Vorstände nur die Besonderheiten hervor.

Jahrestagung im Sauerland hat Tradition. An „Blut, Schweiß und Tränen“, erinnerte sich Charlie Jöst in diesem Zusammenhang. Doch auch der Drachensport feierte hier eine Deutsche Meisterschaft von einem 100 Meter Hügel mit fast 1.000 Zuschauern. Der Übergang von Klaus Tänzler zu Robin Frieß verlief reibungslos. „Es ist eine Freude bei einem Besuch in der Geschäftsstelle zu sehen, wie Robin und das Team bereits harmonieren“, berichtete Charlie Jöst, „der Neubau war eine sinnvolle Investition.“ Das Geschäftsjahr verlief erfolgreich, dennoch gilt es in der Zukunft Probleme zu meistern, wie unter anderem die zunehmende Geländeknappheit und die Freiheit des Luftraums.

DHV-Geschäftsführer Robin Frieß dankte Vorstand und Mitarbeitern für die herzliche Aufnahme und lobte die konstruktive Atmosphäre im Team. 2019 steht das 40jährige Jubiläum des DHV an, fast 39.000 Mitglieder verzeichnet der Verband heute, vielleicht bringen die nächsten zwei Jahre die 40.000. „Das Drachen- und Gleitschirmfliegen ist erwachsen geworden, wir werden als seriöser Sport wahrgenommen. Darin sehe ich auch eine Verpflichtung professionell und kompetent aufzutreten“, betonte Robin Frieß. Die Beitragserhöhung ermöglicht dem Verband die Fortsetzung der erfolgreichen Arbeit, wie die fortlaufende Digitalisierung. „Für mich gleicht der DHV einem Segelschiff, seit dem Neubau neu und glänzend. Im Moment segeln wir in >



↑ Charlie Jöst, der DHV-Vorsitzende, eröffnete die Jahrestagung



↑ Die Kassenprüfer Willi Schaeper und Uwe Preukschat empfahlen uneingeschränkt die Entlastung des Vorstands.



↑ Die Kasse 2018 prüft Henry Maek, unterstützt von Andrea Hermesdorf.



↑ Flexi-Team gewann Bronze in Brasilia und feiert sich mit dem Klassiker „Volare“.



↑ Charlie Jöst verabschiedet den 2. Vorstand Frank Herr mit den Worten: „Ein sympathischer, kluger Mann verlässt die Brücke.“



↑ Neugewählter 2. Vorstand Bernd Böing



→ Der neue Vorstand von links: Dieter Münchmeyer, Peter Cröniger, Roland Börschel, Klaus Tretter, Charlie Jöst, Dirk Aue, Bernd Böing



Herr Nils fällt nicht so leicht um.

→ Vertreter der DHV-Jugend:  
Johanna Lanz und  
Andreas Kirschstein



ruhigen Gewässern. Doch am Horizont zeigen sich Wolken, die zum Unwetter werden können, wie Geländeknappheit oder Windkraft. Ich freue mich mit eurer Unterstützung auf das, was kommt!“, schloss Robin Frieß seinen Vortrag.

An Christof Kratzner erinnerte Technikvorstand Dieter Münchmeyer. Christof war dieses Jahr nach längerem Koma aufgrund eines Fahrradunfalls verstorben. Der mehrfache Weltmeister Alex Ploner hat sein Erbe übernommen und steht jetzt als vollwertiger Drachen-Testpilot zur Verfügung. Das DAKKS-Audit verlief ohne Beanstandung. Dem Versuch der PMA durch ihren Geschäftsführer Guido Reusch die LTF für Gleitschirme zu Gunsten der EN aufzuheben, begegnete der DHV mit einer Stellungnahme, der das BMVI sowie das LBA folgten. Unfälle nach Trike-Schlepps häufen sich. „Der DULV stellte keine Untersuchung an, deshalb sollte der DHV Details in Erfahrung bringen“, regte Dieter Münchmeyer an. Jugend und neue Medien liegen dem 2. Vorsitzenden Frank Herr schon immer am Herzen. Die Website muss mobile-tauglich werden und der DHV soll eine Facebook/Instagram-Präsenz aufbauen. Beides ist für nächstes Jahr geplant. Frühlingserwachen, Sommerfieber, DHV-Jugend goes West – Events der Jugend sind der Hit. Frank Herr bringt es auf den Punkt: „Die Jugend macht’s günstig, gesellig und sicher!“

Jugend-Manager Ferdinand Vogel übergibt an Jonas Böttcher. Jonas kommt aus einer Fliegerfamilie, mit 14 fing er an, mit 15 besuchte er seinen ersten Jugend-Event. Packender Sound mit knallenden Bildern – das Image-Video der Jugend von Sarah Grosser macht Laune! 12 Jahre erfolgreiche Vorstandsarbeit liegen hinter Frank Herr, er möchte nicht mehr kandidieren. Er dankt der Versammlung für das entgegengebrachte Vertrauen und spricht sich für Bernd Böing als seinen Nachfolger aus.

„Geländearbeit heißt dicke Bretter bohren“, erinnerte der Vorstand für Gelände und Sicherheit Roland Börschel. Gelände sind die Basis für den Sport. Eine gute Kommunikation mit alle Beteiligten ist die Grundvoraussetzung. Die Forderung nach Transpondern ist nicht sinnvoll, der DHV betreibt Aufklärung und geht dagegen vor. Safety Class wird fort-

geführt, das Erscheinungsbild hat sich geändert. Anstatt einer Gesamtnote sind die Einzelnoten des Schirms in den Manövern sichtbar mit deutlich ausgeweitetem Feedback. Fünf tödliche Drachennunfälle von Piloten über 55 Jahren sprechen eine deutliche Sprache. Die körperlichen Parameter verschlechtern sich im Alter, gegensteuern muss man mit Training, Training und nochmal Training. „Seid ehrlich zu Euch selbst“, gab Roland Börschel den Delegierten mit auf den Weg.

„2.000 A-Scheine pro Jahr mit fast 100 % DHV-Beitrittsquote“, stellte Ausbildungsvorstand Peter Cröniger erfreut fest. Der Probeauf für den Vereinstrainer/-coach verlief erfolgreich. Die A-Schein-Prüfung wird um Ohren Anlegen und Beschleunigen erweitert, die schnelle Acht auf 30 sec gekürzt. Das Feedback zeige, dass wir in der Fluglehrer-Ausbildung spitze sind. Dank an das Team aus Simon Winkler, Anselm Rauh, Karl Slezak und Christa Vogel. „Digitalisierung ist total geil, da fühlt man sich gleich wieder jung“, zog Ausbildungsreferent Karl Slezak begeistert Bilanz. Der Vorteil ist die schnelle Änderung, der Nachteil bisher, dass die Ausbildung bei Prüfungsfragen und -unterlagen im Moment zweigleisig fahren muss. Doch nur noch kurze Zeit.

Mit der hochdeutschen Sprache kämpft der bayerische Sportvorstand Klaus Tretter seit Jahren. Doch die Delegierten sehen es ihm gerne nach, die Erfolge der Sportler sprechen für sich. Irgendwer aus den Drachen- und Gleitschirmnationalteams macht immer eine Medaille. Nochmals Beifall für Bronze der Flexis, Corinna Schwiegershausen ist leider wegen zu wenig Frauenanteil nicht Weltmeisterin geworden. Dafür hat sie bei den German Open alle Männer versägt und den Overall Titel einge-

fahren sowie in Brasilien noch einen Weltrekord im Zielflug von 405 km aufgestellt.

Eine beinahe Punktlandung bilanzierte Finanzvorstand Dirk Aue: 4.000 Euro Fehlbetrag im Plan, knapp 5.000 in der Praxis bei einem 3,2 Millionen Haushalt. Dazu kommt eine 55.000 Euro Rückstellung für Mietabfindung. Ausblick für 2017: auf Kurs! Vorschau 2018: Haushalt wird ausgeglichen sein.

Die Kassenprüfer Willi Schaeper und Uwe Preukschat gaben einen ausführlichen Prüfbericht ab. Uneingeschränkt empfahlen sie die Entlastung des Vorstands. Die Delegierten leisteten einstimmig Folge. Die Kasse 2018 prüft Henry Maek unterstützt von Andrea Hermesdorf.

Einstimmig wählten die Delegierten Bernd Böing als 2. Vorsitzenden. Mit den Worten „Ein sympathischer, kluger Mann verlässt die Brücke“, verabschiedete Charlie Jöst den scheidenden Frank Herr. Auch der Technikvorstand stand zur Wahl, Dieter Münchmeyer und Uwe Apel bewarben sich um das Amt. Dieter Münchmeyer wurde mit 74 zu 69 (Uwe Apel) Stimmen im Amt bestätigt.

Einstimmig angenommen haben die Delegierten den Antrag der DHV-Vorstandschaft auf Ausrichtung der JHV in Gunzenhausen zum 40jährigen Jubiläum 2019.

Abgelehnt wurde der Antrag von Peter Adam auf Änderungen im Antragsverfahren für eine Geländezulassung. Details zu den Anträgen (z.B. abgelehnte) können in Kürze im Protokoll der Jahrestagung 2017 im DHV-Serviceportal eingesehen werden.

Einstimmig genehmigten die Delegierten den Wirtschaftsplan 2018. Konstruktiv und intensiv tagten der Vorstand und die Delegierten, verdient war der Sturm aufs reichhaltige Buffet. Gestärkt waren sie bereit für die DHV-Party mit Open End. ☞

↓  
**Ort der nächsten  
Hauptversammlung:  
Lenggries in Bayern.**



Sicherheitstraining

Rettungsgeräte-Training

Streckenflug

Thermikflug- und Flugtechnik

Soaring

Groundhandling



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

 Norddeutsche Gleitschirmschule GmbH www.norddeutsche-gleitschirmschule.de	 Süddeutsche Gleitschirmschule PPC Chiemsee GmbH www.einfachfliegen.de
 AFS-Flugschule GmbH www.afs-flugschule.de	 Freiraum GmbH www.freiraum-info.de
 Hessische Gleitschirmschule Frankfurt Hot Sport Sportschulen GmbH www.hot sport.de	 Flugschule Adventure-Sports www.adventure-sports.de
 Papillon Paragliding – Rhöner Drachen- und Gleitschirmflugschulen Wasserkuppe GmbH www.papillon.aero	 Gleitschirmschule Tegernsee GmbH www.gleitschirmschule-tegernsee.de
 Harzer Gleitschirmschule www.harzergss.de	 Flugschule Mergenthaler GmbH www.flugschule-mergenthaler.de
 Flatland Paragliding www.flatland-paragliding.de	 Flugschule Rohrmeier   MILZ www.flugschule-rohrmeier.de
 Moselglider mmueller@moselglider.de	 Paragliding Academy www.paragliding-academy.com
 Flugschule Siegen www.flugschule-siegen.de	 OASE Flugschule Peter Geg GmbH www.oase-paragliding.de
 Flugschule OpenAir GbR www.flugschule-openair.de	 1. DAeC Gleitschirm-Schule Heinz Fischer GmbH www.gleitschirm-aktuell.de
 Planet Para - Die Gleitschirm Flugschule in Mannheim www.planet-para.de	 Flugzentrum Bayerwald Georg Höcherl www.Flugzentrum-Bayerwald.de
 Luftikus Eugens Flugschule Luftsportgeräte GmbH Eugen Köninger www.luftikus-flugschule.de	 Flugschule Grenzenlos www.fs-grenzenlos.com
 GlideZeit Flugschule Tübingen www.glidezeit.de	 Flugschule Achensee Eki Maute GmbH www.gleitschirmschule-achensee.at
 Flugschule Göppingen GmbH www.flugschule-goepingen.de	 Flugschule Bregenzerwald www.gleitschirmschule.at
 Sky-Team Paragliding Michael Wagner www.sky-team.de	 Sky Club Austria Walter Schrempf www.skyclub-austria.com
 Drachen & Gleitschirmschule Skytec www.skytec.de	 Paragleitflugschule Airsthetik www.airsthetik.at
 Gleitschirmschule Dreyeckland www.gleitschirmschule-dreyeckland.de	 Flugschule Aufwind Mag. Franz Rehr! und Mitges. www.aufwind.at
 Bayerische Drachen- und Gleitschirmschule Penzberg www.lern-fliegen.de	 Euro-Flugschule Engelberg www.euroflugschule.ch
 Flugschule Chiemsee GmbH + Co.KG www.flugschule-chiemsee.de	 Gleitschirmschule Pappus Harald Huber www.gleitschirmschule-pappus.de

X-Alps Athlet Pascal Purin  
in der Tauch- und Beschleunigungsphase des Wingover



# WINGOVER

Text und Fotos: Simon Winkler  
Pilotin: Celine Lorenz

Ein perfekt abgestimmtes Zusammenspiel aller Steuereinheiten im konstanten Wechsel erzeugt eine perfekte Pendelbewegung, die den Piloten wechselseitig in Form einer aufgebogenen, liegenden Acht über die Kappe katapultiert. Dabei erlernt man spielerisch die Dynamik und Steuerung des Gleitschirms. Doch hohe Wingover sind eine Kunst und ein reinrassiges Akrobatikmanöver, das viel Training erfordert. In Deutschland sind Wingover bis 135° erlaubt.

## Einleitung

Die Einleitung der Wingover erfolgt wie bei jeder anderen Kurve:

- Blick in die gewünschte Kurvenrichtung
- Körpergewichtsverlagerung
- Außenbremse hoch zur Führungsrolle
- Erstimpuls auf der Innenbremse mit anschließendem Weiterziehen

Entscheidend ist, dass das Körpergewicht und die Innenbremse schon bei der ersten Kurve impulsartig eingesetzt werden. Nur so entsteht schon von Anfang an ein Pendel. Nach dem ersten Impuls der Innenbremse wird sie weiter gezogen, bis der Schirm zu graben beginnt. Die Kurvenschräglage erhöht sich und die Profelnase des Gleitschirms beginnt in Richtung Boden zu zeigen.

### Erster Kurvenwechsel

Die maximale Schräglage der Einleitungskurve ist erreicht. Der Pilot gibt beide Steuerleinen sehr zügig zur Führungsrolle nach oben frei und verlagert sein Körpergewicht auf die andere Seite. Nun kann der Gleitschirm Fahrt aufnehmen, bis der Pilot wieder unter den Schirm gependelt ist.

Das Körpergewicht ist nun schon auf der richtigen Seite für die nächste Kurve.

Der Pilot blickt in die neue Kurvenrichtung. Wenn der Pilot wieder unter die Kappe gependelt ist, erfolgt wieder der Impuls der Innenbremse mit darauffolgendem Weiterziehen. Der Pilot pendelt nach oben und die Kappe taucht tiefer seitlich unter den Piloten.

Kurz nach dem höchsten Punkt wechselt der Pilot wieder das Körpergewicht auf die nächste Seite und löst in der Abwärtsbewegung zügig die Steuerleinen.

### Zweiter Kurvenwechsel

Ist das Timing richtig, kommt ab dem zweiten Kurvenwechsel die Außenbremse hinzu. Sie schützt den Flügel auf der Kurvenaußenseite vor Deformationen und sorgt für eine gleichmäßige Kraftverteilung am Schirm. Der Kurvenwechsel erfolgt wie zuvor. In der Tauch- und Beschleunigungsphase werden die Steuerleinen gelöst und das Gewicht geht auf die andere Seite. Am tiefsten Punkt, wenn der Pilot wieder direkt unter den Schirm gependelt ist, wird die Innenbremse mit einem Impuls gezogen. Um die Profelnase mehr in Richtung Boden zeigen zu lassen, wird die Innenbremse noch etwas weitergezogen. Genau in diesem Moment erfolgt auch der Zug an der Außenbremse. Genau so weit, bis beide Steuerleinen fast gleich weit gezogen worden sind. Der Einsatz der Außenbremse ist mit am schwierigsten zu erlernen. Wann und wieviel? So viel wie nötig und so wenig wie möglich.

Dritter, vierter, fünfter... auf der Folgeseite

# WINGOVER

Die folgenden Wingover werden nun immer gleich geflogen. Ist die maximale Schräglage erreicht, werden die Steuerleinen nach oben freigegeben, das Körpergewicht verlagert, die Innenbremse gezogen, die Außenbremse dazu genommen und danach wieder beide Bremsen gelöst...

## TIPP mental

Stelle dir vor, du möchtest deine Schirmkappe für den Wingover mit dem Körper und der Innenbremse so weit wie möglich schräg unter dich ziehen. Somit erreichst du die optimale Pendelbewegung schneller. Vergesse die Vorstellung des „hin und her Schaukelns“, bei dem du als Pilot immer höher schwingen möchtest. Der Wingover ist eine geflogene Kurve und kein Schaukeln.

## TIPP Richtig Gewichtverlagern

Bei der Gewichtsverlagerung geht es vor allem darum, einen Längenunterschied mit den Tragegurten zwischen den beiden Schirmhälften zu erzeugen. Der dadurch entstehende Knick in der Kappe sorgt für ein Rollmoment und eine wirksame Kurvensteuerung. Die Körperverlagerung wird verwendet, um jede Schirmhälfte während des Wingover optimal zu belasten. Nicht jedes Gurtzeug eignet sich dafür gleich gut. Gerade Gurtzeuge ohne Sitzbrett mit Beinschlaufen lassen oft nur wenig Gewichtsverlagerung zu.

# WINGOVER



1. Tauch-/Beschleunigungsphase  
Hier wird der neue Wingover vorbereitet.  
Die Steuerleinen werden komplett

freigegeben, um maximale Geschwindigkeit zu gewinnen. Das Körpergewicht ist hier schon auf der nächsten Seite und stoppt

den Kurvendrill des vorhergehenden Wingover, um eine kerzengerade Tauchphase zu ermöglichen.

## 2. Dynamikphase

Das ist der Bereich kurz vor bis kurz nach dem der Pilot ganz unter den Schirm gependelt ist. Hier wird der Zeitpunkt des Einsatzes der Innenbremse bestimmt. Zieht der Pilot die Innenbremse kurz vor dem tiefsten Punkt, werden die Wingover flach und schnell mit viel Fliehkraft für den Piloten. Wird die Innenbremse genau am tiefsten Punkt gezogen, erfolgen die Wingover im perfekten Kompromiss aus Höhe und Stabilität. Zieht man die Innenbremse erst nach dem tiefsten Punkt, werden die Wingover sehr hoch und anspruchsvoll.

## 3. Steigphase

Hier erfolgt die Wingoverbewegung. Der Pilot muss den Schirm sauber mit der Innenbremse um die Kurve führen und mit richtiger Dosierung der Außenbremse den Flügel offen halten, ohne dabei Dynamik zu verlieren.

## 4. Wechselphase

Durch richtiges Freigeben der Steuerleinen und Gewichtsverlagerung auf die andere Seite wird die Kurvenbewegung beendet und der Schirm in die Tauch- und Beschleunigungsphase gebracht

## TIPP Dynamikmanagement

Schnell hohe Wingover zu fliegen, ist mit der richtigen Ausrüstung keine Kunst. Schwierig ist es, die Wingover gleichbleibend und harmonisch zu fliegen. Dies bedeutet mit der Zeit eine Vermischung der einzelnen Bewegungen und auch ab und an einen Wechsel in der Abfolge. Gerade das Stoppen der Wingoverbewegung zur Wechselphase, um eine gerade Tauch- und Beschleunigungsphase zu erreichen, kann ab und zu auch einen Bremsinput verlangen. Hier ist Übung der Schlüssel zum Erfolg.

## Ausleitung

Es gibt viele Möglichkeiten den Wingover auszuleiten. Am einfachsten ist es, die aufgebraute Energie des letzten Wingovers mit in eine Spirale zu nehmen. Diese wird wie gewohnt ausgelenkt.

## Gefahren

Um es ganz klar zu sagen: Beim Wingover kann so gut wie ALLES passieren, vom Einklapper bis zum Kappensturz. Daher gehört das Training ganz klar über Wasser, mit Rettungskette, einem geschulten Lehrer und schon gar nicht in geringer Höhe, wie zum Beispiel an der Düne.



# Cloudbasics

Moderne Elektronik bringt Piloten in der Luft zusammen. Von Kollisionswarnung bis zum Teamfliegen finden sich Lösungen, doch kann man sich auch leicht im Angebotsdschungel verirren. Zeit für eine Positionsbestimmung.

Text und Bilder: Stefan Ungemach

**S**eit sich Piloten in die Luft erheben, interessieren sich nicht nur im Unglücksfall Fliegerkollegen, Rückholer und die Lieben daheim für deren Verbleib und Befindlichkeiten. Wurden solche Informationen früher per Funkgerät ausgetauscht, so kann man heute sowohl Piloten live vom Boden aus sowie in der Luft verfolgen, als auch Kollisionen besser vermeiden.

## FLARM

Kollisionsvermeidung ist vor allem im Zusammenhang mit deutlich schnelleren Luftfahrzeugen spannend. Während man ein paar Dutzend Mitflieger im Kössenbart eher nicht auf dem Display sehen oder gar akustisch vor ihnen gewarnt werden will, wünscht man sich doch angesichts eines sich schnell nähernden Segelflugs oder Hubschraubers (Downwash), dass dessen Pilot im richtigen Moment hingeschaut hat.

Hier kommt FLARM ins Spiel: Mit dieser Funktechnik tauschen Fluggeräte GPS-basierte Informationen über Standort, Höhe, Kurs und Geschwindigkeit aus, so dass sie gezielt Kollisionswarnungen erzeugen können. FLARM-Beacons (früher gerne irreführend auch als passives FLARM bezeichnet, obwohl sie doch aktiv Positionsdaten senden) strahlen hierbei permanent ihre Flugdaten per Funk in den Äther. Aktive FLARM-Geräte, die in Segelflugzeugen die Regel sind, leisten dasselbe, zeigen jedoch darüber hinaus die eingehenden Positionsdaten in Echtzeit an und errechnen/zeigen ggf. Kollisionswarnungen.

Wer also andere Luftverkehrsteilnehmer live sehen und vor drohenden Kollisionen ge-

warnt werden will, benötigt einen vollwertigen FLARM-Empfänger, der die empfangenen Daten entweder selbst aufbereitet oder an ein geeignetes Instrument (z.B. XCSoar auf einem Smartphone, Tablet oder Kobo) weitergibt. Leider benötigen diese Geräte aufgrund der erforderlichen Empfangsleistung relativ große (und empfindliche) Antennen und haben einen hohen Energiebedarf. Nahezu das einzige

halbwegs für Gleitschirme geeignete aktive FLARM ist der FAT 201 (<https://www.fat201.de/>), der mit einigen Kompromissen auch in einem GS-Cockpit Platz findet, aber nur eine ziemlich nutzlose Anzeige in Form eines LED-Rings hat.

Hinter FLARM steckt ein gestuftes Lizenzmodell. Auch heute noch darf der FLARM-Datenstrom

offiziell aus rechtlichen Gründen nicht entschlüsselt werden, doch wird - nachdem einfach zu viele Leute herausgefunden haben, wie das geht - aktuell zumindest das Auslesen geduldet. Trotzdem bleibt die Technik für Hersteller und Bastler wahlweise ein Kosten- oder ein Anwaltsproblem, was der eigentliche Grund für die zögerliche Unterstützung am Markt ist. Nicht die Ignoranz der Instrumentenbauer, sondern die mangelnde Akzeptanz der (umgelegten) Lizenzkosten durch den Verbraucher steht der Verbreitung immer noch im Weg.

Übrigens gibt es einen einfachen Grund dafür, dass sich die Segelflieger mehr Verbreitung von FLARM bei Gleitschirmen wünschen: Sie haben nämlich viel mehr Angst vor uns als umgekehrt. Aufgrund ihrer schnellen Eigenbewegung bekommen sie die stehenden Teebeutel oft gar nicht mit, sie können auch

nur begrenzt plötzliche Kursänderungen vollziehen (Stichwort Lastvielfaches), und im Kollisionsfall haben wir wenigstens noch einen Retter für das Gesamtsystem, der dem Segelflugzeug in dieser Form fehlt.

## Live-Tracking

Teils wegen der Kosten teils dem Zeitgeist geschuldet, wenden sich immer mehr Piloten mobilfunkbasierten Lösungen für den Positionsaustausch zu. Denn ein Smartphone hat ja doch jeder dabei, und im Prinzip ist es weder schwer noch teuer, Flugdaten über das Mobilfunknetz (GSM/GPRS) an bodengebundene Server zu senden sowie von dort abzurufen.

Das bekannteste Beispiel hierfür dürfte LiveTrack24 sein, aber schon davor haben spätestens seit den X-Alps alle möglichen Nischenlösungen Ähnliches - oft in Zusammenhang mit Wettbewerben - versucht. Die Firma Flymaster vertreibt Tracker (auch in einige der eigenen Varios eingebaut) gleich zusammen mit einer billigen, weltweit gültigen SIM-Karte. Und auch satellitengebundene Trackingsysteme wie InReach, SPOT, SaFly werden neben den eigenen GSM-Trackern zunehmend in produktübergreifende Internetportale wie LiveTrack24 oder WAPP eingebunden, doch kommen deren Positionen nur in relativ großen Zeitabständen und stark verzögert auf den Servern an.

Freilich haben all diese Ansätze eine gravierende Schwäche: Mobilfunkbasierte Systeme leben von der momentanen Netzabdeckung, die auch nur in begrenzte Höhen reicht, da die Sendemasten i.d.R. sinnvollerweise waagrecht ausgerichtet sind und nun mal Sichtkontakt erforderlich ist. In den Bergen hat man oft auch ein wenig höher noch Empfang,



weil es entsprechend aufgestellte Masten gibt; im Flachland ist weiter oben relativ schnell (bei etwa 2.000 m AGL) Schluss: Wer höher steigt, verschwindet vorübergehend von der Karte und verbrät zudem mehr Batteriepower beim Versuch, wieder ein Netz zu finden. Außerdem kann diese Technik im Ausland zusätzliche Kosten bzw. Konfigurationsaufwand verursachen.

Für den Unglücksfall oder entfernte Beobachter genügt das durchaus und man kann die Standorte besonders bequem vom PC aus verfolgen. Auch der Upload auf OLC-Server wird von einigen Trackingplattformen (LiveTrack24, Flymaster) gleich mit erledigt. Aber ein Datenaustausch in Echtzeit für Kollisionswarnungen, Teamflug oder das Teilen von Informationen über die Luftmasse (wobei es interessante Ansätze bis hin zur Abbildung einer Art Schwarmintelligenz gibt), geht so nicht.

Wenn man in einer Gruppe fliegt (zu der auch der Rückholer gehört), deren Mitglieder sich unterwegs gegenseitig im Blick behalten wollen, muss die Plattform das mobile Verfolgen der anderen ermöglichen - idealerweise auf einer Karte des Fluginstruments oder in einer App. Da fallen schon mal einige Trackingplattformen weg, die eher für das Verfolgen vom PC ausgelegt sind, beispielsweise für einen Wettbewerb. Werfen wir einen Blick auf ein paar grundsätzlich für den Mobileinsatz geeignete Internet-Plattformen:

- OGN (Open Glider Network) ist ein Community-Projekt, das auf dem Empfang von FLARM-Signalen, wie auch denen eigener Tracker durch Bodenstationen basiert, die untereinander synchronisiert und in einem Verbund von Webservern bereit gestellt werden. Die Piloten müssen hierzu selber nichts beitragen (obwohl es empfehlenswert ist, die fest codierte ID des eigenen Instruments um Informationen zu Fluggerät und Person anzureichern) – die Bodenstationen empfangen, was im Äther herumschwirrt.

Diese Informationen landen dann auch auf Apps/Geräten (z.B. SkyTraxx 3.0) – bei letzterem recht komfortabel, während die App ein eher rudimentäres Bild zeichnet (Details durch Antippen) und nicht einfach zu konfigurieren ist.

OGN-Daten werden auch von anderen Plattformen (LiveTrack24, FlightRadar24, FANET) konsumiert.

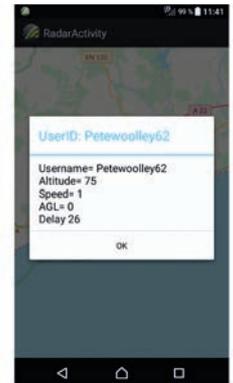
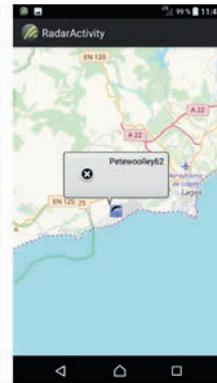
- LiveTrack24 von Manolis Andreadakis ist eine reine Web-Plattform ohne eigene Bodenstationen/Empfänger (allerdings werden eigene Tracker angeboten), auf der allerlei Po-

sitionsquellen zusammengefasst werden können. Die mobilfunkunabhängigen Geräte von SPOT- und DeLorme/Garmin-Usern lassen sich ihre hierfür freizugebenden Webzugänge genauso wie OGN-Devices oder simple Softwareaccounts (Smartphone) einbinden, zudem wird der eigene Track auf Wunsch signiert und automatisch zu allerlei Plattformen hochgeladen. Freunde-Listen können am PC erstellt werden. Die Darstellung der Luftfahrzeuge ist neben App und Website zum Beispiel auch in XCSOAR möglich, wenn dieses unterwegs WLAN-Zugang hat.

Dass man die Sichtbarkeit seiner Daten hier auf privat stellen kann, ist wichtiger als zunächst angenommen. Der gedankliche Fokus auf die Fliegerei lenkt ein wenig davon ab, dass sich auch ganz andere Leute dafür interessieren könnten, wann eine Wohnung länger leer steht – da macht es schon einen Unterschied, ob man das nur ein paar Freunden oder gleich einem freien Webserver mitteilt. Schon mancher hat bei seinem originalen Tracker-Account noch penibel auf die Freigabe der Mapzugänge geachtet, diesen dann jedoch komplett einer neuen Webplattform oder App übergeben, die gerade in Mode war.



Als Nachteil entpuppt sich paradoxerweise die Vielfalt der Daten, denn LiveTrack24 will alles sein: Fliegerplattform, Wettbewerbsdienstleister und Aktivitätentracker für alles Mögliche von Kajakfahrt bis Berglauf. Deshalb sind jedoch Qualität (vor allem wenn sie von



LiveTrack24 Einstellungen und Radar

Smartphones eingespeist werden) und Aktualität der Daten viel unterschiedlicher, als es die gemeinsame Darstellung vor allem in der vielseitigen App - die allerdings auch nicht wesentlich flugtauglicher als andere ist - suggeriert. Doch die Integration der verschiedenen von Fliegern verwendeten Systeme geht hier eindeutig am weitesten.

- Flymaster hat im Oktober, vermutlich als Reaktion auf den Lieblingskonkurrenten SkyTraxx, das Netzwerk Flymaster Buddies vorgestellt. Eigentlich handelt es sich dabei um den bereits bekannten Flymaster-Trackingserver: Neu ist, dass man die Standorte von bis zu 10 ausgewählten Freunden nun auch in die Karte auf GSM-fähigen Instrumenten der SD-Serie einblenden kann. Detaillierte Fluginformationen fehlen indes genauso wie Nachrichten und selbstverständlich funktioniert das Ganze ausschließlich im Flymaster-Universum. Benutzer anderer Varios bleiben außen vor, was das Ganze vorerst noch zu sehr einschränkt.

- WAPP („Where Are the Pilots“-Project) bündelt Spot, DeLorme/Garmin-Tracker sowie



LiveTrack24-Accounts und richtet sich primär an Rückholer. Freunde-Gruppen, auch mehrere, können per App angelegt und deren Mitglieder - aber nicht gemeinsam - verfolgt werden. WAPP war das erste Projekt, welches neben Massen-Internetplattformen auch satellitenbasierte Tracker integrierte, wenngleich auch nur über deren Webzugänge, die man dazu freigeben muss.

- Einer der aktuelleren Ansätze kommt von WhatsApp, wo man neuerdings den eigenen Standort für einen definierbaren Zeitraum innerhalb einer Gruppe freigeben kann. Der Charme liegt hier in der weiten Verbreitung; Account und App haben einfach schon viele Leute. Praxistauglich ist das allerdings nur für Rückholer und (Notfall-)Verfolgung durch die Liebsten, denn man muss schon gezielt den jeweiligen Ort abfragen, statt z.B. alle Kumpel in einer Karte zu sehen (und wirklich live ist das auch nicht).

### Ad-hoc-Netzwerk (FANET)

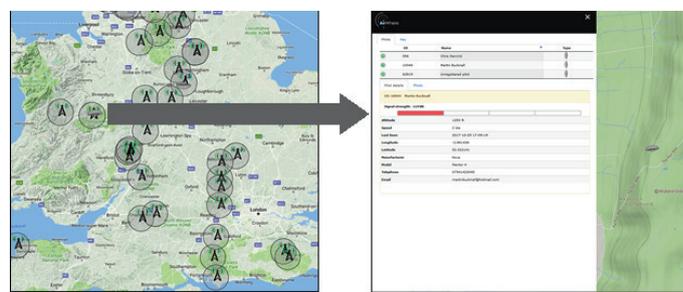
Ein dritter Ansatz, vielleicht der Königsweg, besteht im Aufspannen eines mit FLARM integrierten, funkbasierten Ad-Hoc-Netzwerks mit regelmäßigem Datenaustausch der bekannten Datenbasis. Das kombiniert beide Ideen: direkte Kommunikation zwischen benachbarten Geräten, Unterstützung des etablierten Kollisionsvermeidungs-Standards und das Teilen aller Positionsdaten untereinander. Hierbei empfangen kompatible Instrumente alle Flugdaten in (Funk-)Reichweite, senden sie weiter und dienen gleichzeitig als Zwischenspeicher und Relaisstation. Ein Teilnehmer sieht so auch fast in Echtzeit Piloten, die eigentlich außerhalb seines Empfangsbereichs liegen. Aufgrund der kleinen Datenmengen geht das sehr schnell, ist frei von Kommunikationskosten und jede Stelle mit Internetzugang kann zusätzlich z.B. OGN-Daten, die freilich nicht ganz

so aktuell sind, in den Pool einbringen. Ein solches System steht und fällt mit der Zahl der Teilnehmer und Bodenstationen. Der Haken hierbei besteht darin, dass die Daten von Piloten außerhalb der direkten Funkreichweite (derzeit ca. 20 km) eben nur so lange vollständig und aktuell sind, wie die Relaiskette steht. In definierten Fluggebieten kann man das mit einigen solarbetriebenen Bodenstationen sicherstellen; der Autor arbeitet gerade an einem Pilotprojekt zur Abdeckung einiger exotischer Spots rund um den Globus. Kompensieren kann man das ein Stück weit, indem Instrumente - die dazu allerdings Netzabdeckung haben müssen - auf die im OGN ebenfalls empfangenen Daten über das Internet zugreifen und diese Information ihrerseits an andere Geräte in direkter Reichweite weitergeben.

Das von Skytraxx voran getriebene FANET+, dessen Protokoll auch das AirWhere-Projekt von Phil Colbert nutzt, hat das Zeug zum nächsten Standard - nicht zuletzt, weil es endlich FLARM für vernünftiges Geld verfügbar macht. Das sieht schon ganz anders als das einstige Monopolprojekt von FlyTec aus, wobei man fair bleiben muss: Zum damaligen Zeitpunkt war das Lizenzieren noch viel teurer und der Vorstoß von FlyTec ebenfalls echte Pionierarbeit. Die Abbildungen unten zeigen, wie sich Geräte mit FANET+ gegenseitig auf

verschiedenen Bildschirmen live sehen: Auf den Karten mit Anzeige der jeweils anderen ID und Flughöhe (auf dem Farbdisplay zeigt die Farbe zusätzlich noch Steigen, Sinken oder die Datenherkunft über OGN - wo die Varioanzeige wegen des Zeitverzugs keinen Sinn ergeben würde - an). Auf dem Flugradar sieht man stattdessen die Entfernung zu den anderen Piloten.

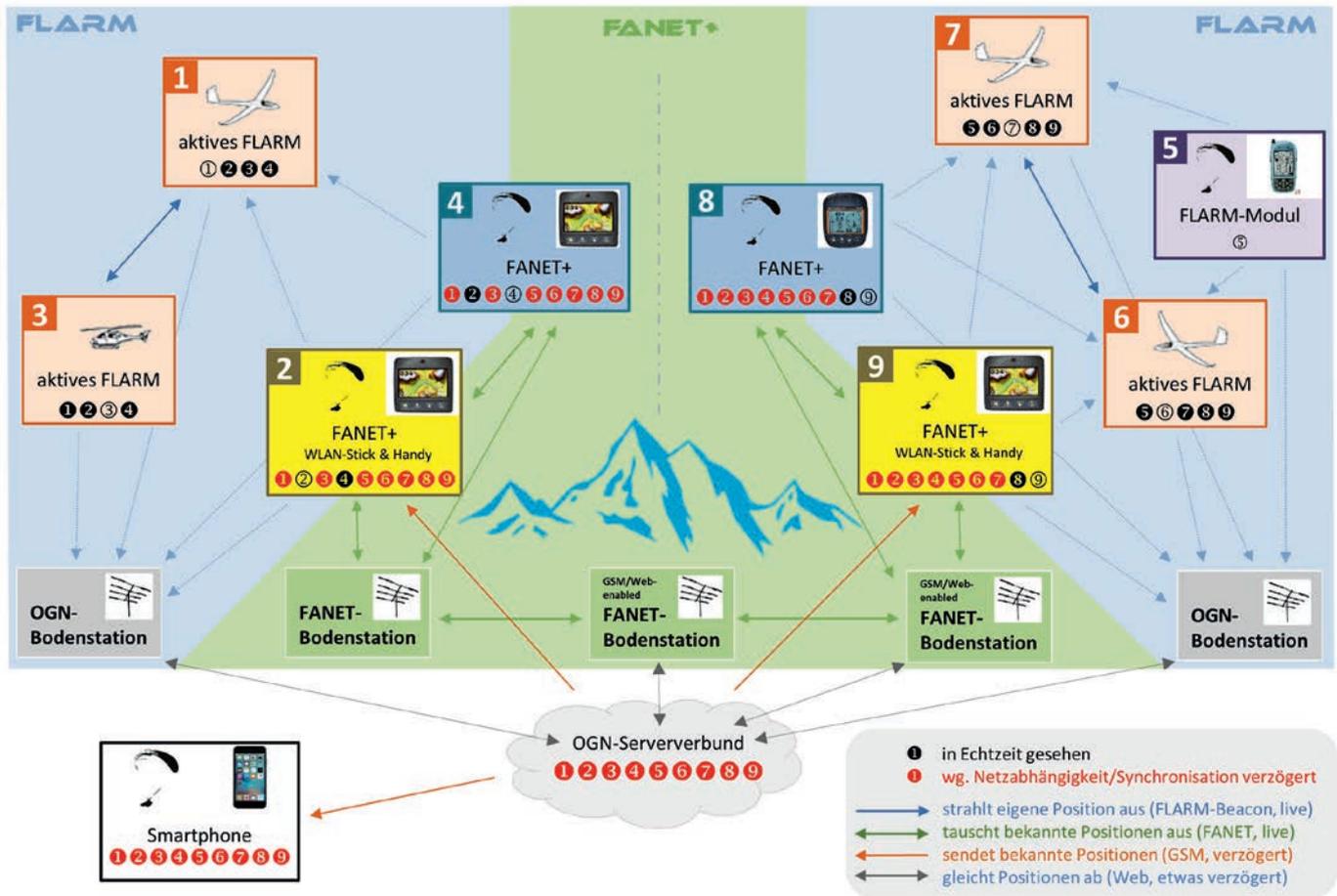
Neben fertigen Instrumenten gibt es bereits die Möglichkeit, für unter 100 € selber ein FANET-Modul in Kobos oder Stalalone-Devices einzubauen, die dann einen FLARM-Beacon bekommen und die gesammelten Positionsdaten anzeigen, wozu allerdings ein Kommunikationslayer von Skytraxx genutzt werden muss. So ein Modul könnte per Bluetooth von XCTracer & Co. mit Vario- und Positionsdaten versorgt werden oder gleich - hier müssten eigentlich alle Hersteller, die sich die Eigenentwicklung nun weitgehend schenken können, begeistert aufhorchen - vollwertige Varios mit FLARM versehen und nahtlos integrieren. Wer früher GPS-Chips in Kobos gelötet hat, kann nun mit ähnlichem Aufwand sein eigenes Multifunktionsgerät vernetzen. Bodenstationen, die alle als Relais fungieren und von denen einige die gesammelten Flugdaten - wie übrigens auch demnächst Holfuy-Wetterstationen - in das OGN weiterleiten, sind noch



AirWhere Bodenstationen und Fluggeräte am PC ([www.airwhere.co.uk/live-tracking-paragliding.php](http://www.airwhere.co.uk/live-tracking-paragliding.php))



## Kollisionsvermeidung / Teamflug: „Wer sieht wie schnell wen?“



preiswerter zu bauen (weil sie keine FLARM-Aussendung benötigen) und komplettieren das Netz, das im dicht beflogenen Großbritannien schon einige Verbreitung erlangt hat.

Besonders lobenswert: Der Kopf hinter FANET, Jürgen Eckert, treibt die kostenlose Verbreitung des Standards an andere Hersteller engagiert voran.

## Echtzeit-Technologien im Überblick

Wenn es um hochaktuelle, unterwegs konsumierbare Fluginformationen geht, ist es hilfreich, die direkt funkenden Technologien (FANET und FLARM) sowie deren Durchgriff auf Webplattformen wie OGN in einen visuellen Zusammenhang zu stellen:

In jeweils einem räumlichen Bereich sehen die Flugzeuge mit aktivem FLARM ohne Zeitverzug alle anderen FLARM-Beacons, auch die von FANET+ oder einem FlyTec-Modul

(schwarze Kreise). Die wiederum sehen nur andere FANET-Geräte live, erhalten aber zusätzlich auf dem Umweg OGN-SkyTraxx3-FANET Informationen über alles, was irgendwo im OGN-Einzugsbereich herumfliegt - jenseits des nächsten Gebirges, wie auch in der eigenen Umgebung. Das ist zwar weder lückenlos noch superschnell (deshalb rote Kreise), aber es deckt viel ab und funktioniert ohne Smartphone-Gedaddel. Und am Austausch der eingehenden Daten nehmen alle Bodenstationen - FANET, OGN, Holfuy... - teil, wobei sie diese noch mit weiteren Informationen, z.B. zu Bodenwind, Landeinteilungen oder temporären Flugverbotszonen, anreichern.

Anders gesagt: Die Flugzeuge bekommen in dieser Welt die besten und schnellsten Daten zur Kollisionsvermeidung und die FANET-Clients sind in Sachen Luftraumübersicht und Teamflug der King.

## Was brauche ich?

Generell muss man zwischen drei Erwartungen an ein Live-Pilotennetzwerk unterscheiden, von denen die Wahl des geeigneten Ansatzes abhängt und die sich durchaus überschneiden können:

- Kollisionsvermeidung (wie stelle ich sicher, dass ich im Flugzeug gesehen werde?)
- Teamflug (wo, und in welchen Bedingungen sind meine Freunde unterwegs?)
- Livetracking (wie kann man mich finden und wie werde ich im Notfall gerettet?)

Wenn es um Kollisionsvermeidung geht, ist die Sache einfach, weil das die schnellstmögliche, direkte Verbindung zwischen Luftverkehrsteilnehmern in unmittelbarer Nähe erfordert: Alles mit Internet fällt hier weg, weil es zu langsam und unsicher ist. Dabei kommt es darauf an, dass einen der andere, schnellere Verkehrsteilnehmer sieht - der eigene Gleit- >

**Skyperformance Center**  
DHV-zertifiziertes Training

**EIN JOB FÜR  
DICH...**

**ZUR VERSTÄRKUNG  
IN UNSEREM TEAM  
SUCHEN WIR:**

- ▶ Fluglehrer und Fluglehrerassistenten für Bayern und Tirol
- ▶ Mitarbeiter/in für Büro und Flugsportladen
- ▶ Praktikanten

Ein tolles Team freut sich auf Dich  
**In Voll- und/oder Teilzeit sowie auf 450,- €**  
Basis. Deine Bewerbung richtest Du bitte  
digital als PDF oder Word an:  
info@flugzentrum-bayerwald.de

**Flugzentrum Bayerwald  
GmbH & Co. KG**

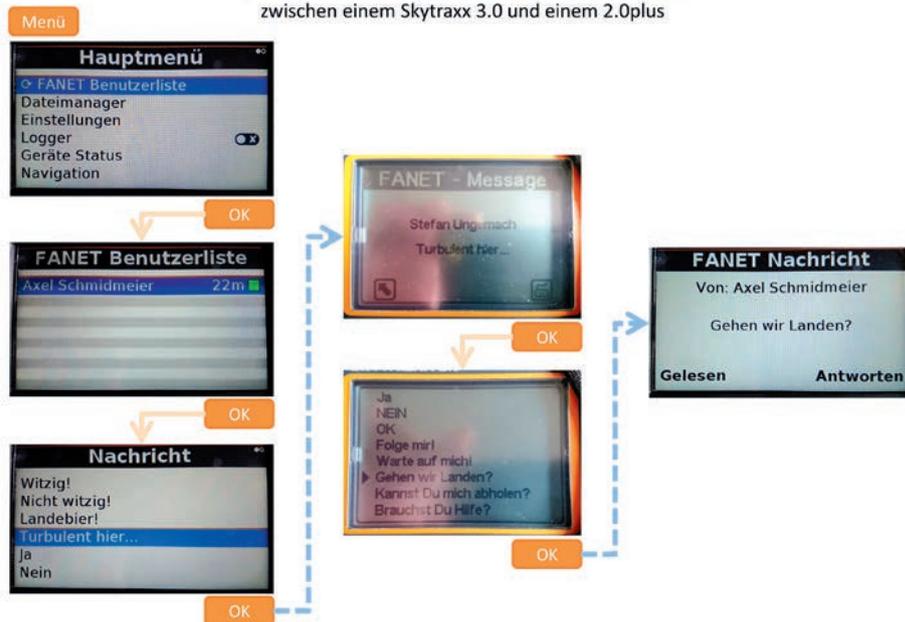
Schwarzer Helm 71  
93086 Wörth an der Donau  
Tel.: +49 (0) 94 82 / 95 95 25

**www.flugzentrum-bayerwald.de**



## FANET-Livekommunikation

zwischen einem Skytraxx 3.0 und einem 2.0plus



schirm ist sowieso nicht schnell genug aus dem Weg manövriert. Damit läuft alles auf einen FLARM-Beacon hinaus, den auch andere Flugzeuge und Helikopter empfangen (bzw. FANET+, da ist FLARM enthalten).

Will man auf Strecke zusammen mit Freunden Teamflug-Features nutzen, kommt es auf den Einsatzort an. Wenn alle im gemeinsamen Fluggebiet über einen auch in der Luft zuverlässig funktionierenden Internetzugang verfügen, so ist LiveTrack24 eine einfache, wenngleich beschränkte (und derzeit in der Entwicklung stagnierende) Option. Abseits guter Netzabdeckung fällt einem dazu auch die neue Einbindbarkeit von echten Satellitentrackern ein - die bringt freilich nicht viel, denn sie empfangen/zeigen keine Buddy-Karten. Wenn man freilich für eine Live-Anzeige eh Smartphone und Netz braucht, kann man auch gleich selber auf dieser Ebene senden. So oder so muss man mit den internet- bzw. mobilfunktypischen Verzögerungen und Ausfällen leben.

Das Echtzeitnetz FANET taugt ebenfalls prima zum Teamfliegen, vor allem wenn man zur direkten Kommunikation per WLAN/Smartphone das OGN mit nutzt. Hier fallen auch die von Beginn an in gewohnt perfekter Ergonomie umgesetzten Freundeslisten auf, die die Diamanten aus dem Informationsmüll heraus zu fischen helfen: Sogar an eine Folgen-Funktion, die in allen geeigneten Anzeigen eine permanente Na-

vigationslinie zu einem ausgewählten Buddy einblendet, wurde gedacht. Bisher bietet nur Skytraxx Kompletteräte und Aufrüstungen an (Bastler finden etwas mehr Möglichkeiten im Netz), doch ist anzunehmen, dass demnächst mehr Hersteller - denen die Technologie frei angeboten worden ist - das Community-Angebot wahrnehmen.

Will man eigentlich nicht wirklich vernetzt sein, sondern in erster Linie verfolgt und im Notfall gefunden werden, so reicht jede der webbasierten Livetracking-Plattformen - sofern man sich in Gebieten mit sicherem Netzzugang bewegt. Abseits davon schlägt die Stunde der robusten Satelliten-tracker (Spot, InReach...), die allesamt eigene Webzugänge anbieten und auch in einigen anderen Plattformen abfragbar sind.

### In-Flight-Nachrichten

Textkommunikation stellt ein weiteres Feld dar. Ein aufdringlich knarzendes Radio im Ohr finden viele Flieger nur am Anfang ihrer Karriere gut. Bald schon wünscht man sich stattdessen einfache, gezielte Nachrichten, die weder beim Kurbeln stören, noch sofort beantwortet werden müssen. Nun kann man zwar auch in luftiger Höhe mit dem Smartphone texten, aber sicher ist was anderes. Innovativ zeigt sich hier wiederum Skytraxx, deren FANET-Geräte vordefinierte Kurznachrichten gezielt und intuitiv an Buddies - die man mit Entfernung und Folgestatus in Karte und Liste sieht - schicken

sowie einfach beantworten können. Übrigens anders als per Internet oder SMS in Echtzeit.

## Fazit

Pilotennetzwerke sind im Kommen und sie eröffnen neue Möglichkeiten. Bereits Internetplattformen ermöglichen den risikolosen Einstieg, um ein Gefühl für die neuen Arten von Information zu bekommen und ganz nebenbei ein wenig passive Sicherheit durch Livetracking mitzunehmen.

Echtzeitnetze, allen voran FANET+, können bereits heute durch Bodenstationen mit weiteren im Flug nützlichen Informationen wie Wind am Landeplatz, Anflugregeln oder vereinsabhängigen Flugbeschränkungen/Verbotzonen angereichert werden, die auch auf den Instrumenten sichtbar sind. Dass ein FLARM-Beacon integriert ist, stellt ein gewaltiges Sicherheitsplus dar, das – in deutlich schwächerer Form – jahrelang nur einem Teil der FlyTec/Bräuniger-Besitzer vorbehalten war. Die Textkommunikation erweist sich in flugpraktischer Hin-

sicht als der Funkerei überlegen. Die Integration der verschiedenen Quellen dürfte künftig weiter voranschreiten, auch wenn einige Hersteller ihre Protokolle derzeit noch eifersüchtig hüten. Mit der Vielfalt der gesammelten und gemeinsam dargestellten Daten wird es indes notwendig werden, in den Karten/Apps anzuzeigen, wie und mit welcher Aktualität das jeweilige Fluggerät in die Cloud kommt – sowas (einschließlich einer Option zum gezielten Ausblenden bestimmter Quellen) ist wesentlich hilfreicher als z.B. Icons für Segelflieger und Helikopter, die man auch so unterscheiden kann.

Beim Bewerten der neuen Vernetzungsmöglichkeiten ist angesichts der zunehmenden Datenmenge auch ein warnender Blick in die Geschichte bzw. über die Grenze angebracht. Die Franzosen hatten nämlich schon mal so eine Art Billigtransponder für Gleitschirme eingeführt – mit dem Ergebnis, dass die Fluglotsen von dem ganzen durch Gleitschirmflieger er-

zeugten Signalbrei hoffnungslos überfordert waren und das Projekt schnell wieder eingestampft wurde. Ein ähnliches Problem wirft die mögliche Flut von Positionsdaten auf. Zwar könnte eine Wolke von FLARM-Beacons über dem Blomberg die in unmittelbarer Nachbarschaft startenden Segelflieger durchaus vom abenteuerlichen Rauschen durch die Pulks abhalten, doch wäre eine mit sich bewegenden Icons überfrachtete Karte auch auf unseren Cockpits recht anstrengend. Zum Glück gibt es bereits Algorithmen zum Entflechten von Wegpunktswolken auf Landkarten, die sicher auch ihren Weg in dieses Anwendungsfeld finden.

Schließlich hält die Zukunft auch spannende Möglichkeiten zur Datenverarbeitung bereit. So wären beispielsweise Live-Thermikzonen aufgrund der Auswertung von Steigwerten im Schwarm ermittel- und visualisierbar – eine realistische Alternative zur vielfach kolportierten, jedoch technisch nahezu unmöglichen Thermikbrille. Die erforderliche Technik ist inzwischen verfügbar und ausgereift. ▽

Anzeige



Ausbildung | Reisen | Tandemflüge | Gruppenevents | Shop

# Alpines Gleitschirm Ausbildungszentrum



XXL Onlineshop – wir machen es Euch einfach!

TopDeals - Solange der Vorrat reicht - schnell zugreifen!



## Delight<sup>2</sup>

Für Sport- und XC-Piloten  
für **990,- €**



## Skydrop

Mit doppelter Batterie  
für **260,- €**



## GIN

Concertina Compress Bag  
für **73,- €**

[www.gleitschirm-optimal.de](http://www.gleitschirm-optimal.de)

# Big Brother is watching you!

Transponder für Gleitschirme und Drachen

Text: Björn Klaassen und Helmut Bach

Die legale Nutzung des Luftraums ist eine wesentliche Grundvoraussetzung für das Drachen- und Gleitschirmfliegen, insbesondere für das Streckenfliegen. Der DHV konnte über Jahrzehnte hinweg sukzessive erreichen, dass wir den kontrollierten Luftraum E wie die Segelflieger ohne Transponder nutzen dürfen. Dieser reicht im Flachland bis FL 100 (ca. 3.040 m) und über den deutschen Alpen im Regelfall bis FL 130 (ca. 3.960 m). Forderungen der Bundesstelle für Flugunfalluntersuchung (BFU) hinsichtlich einer generellen Transponderpflicht oberhalb von 5.000 ft AMSL auch für thermikfliegende Segelflugzeuge, Gleitschirme und Hängegleiter bringen das bewährte Sichtflugprinzip „Sehen und Gesehen werden“ ins Wanken. Macht die komplette Kontrolle aller Luftfahrzeuge im Luftraum E das Fliegen wirklich sicherer? Was steht für uns auf dem Spiel?

Die Bundesstelle für Flugunfalluntersuchung (BFU) erstellte eine Studie über Annäherungen und Kollisionen von Luftfahrzeugen im deutschen Luftraum zwischen 2010 - 2015. Darin wurden einige Ereignisse zwischen verschiedenen Flugzeugen, vor allem zwischen Segelflugzeugen und Verkehrsflugzeugen/Motorfliegern beschrieben. Hinsichtlich der Gleitschirm- und Drachenflieger gab es in den letzten Jahren jedoch nur einen einzigen relevanten Fall eines Gleitschirmpiloten (Schweizer Nationalität), der unerlaubt und aus Unkenntnis in den deutschen Luftraum

C einflog und dabei gleich mehrere kritische Annäherungen verursachte. Aus allen beschriebenen Vorfällen zog die BFU den Schluss, dass die bisherige Befreiung der Transponderpflicht für motorlose Segelflugzeuge, Gleitschirme und Hängegleiter oberhalb von 5.000 ft AMSL (bzw. 3.500 ft GND) aufgehoben werden müsste. Die Forderung der BFU versetzte den DHV in höchste Alarmbereitschaft.

Transponder strahlen automatisch die Position und weitere Informationen über ein Luftfahrzeug im Luftraum aus und werden so für die Flugsicherung oder entsprechend ausgerüstete Flugzeuge sichtbar. Die Sichtbarmachung der 38.000 Gleitschirm- und Drachenflieger sowie der ca. 7.500 Segelflugzeuge auf den Radarschirmen der Deutschen Flugsiche-

rung (DFS) wären jedoch kein Segen, denn die vielen Signale könnten kaum mit der derzeitigen Technik verarbeitet werden. Die für einen Verkehrslotsen wirklich wichtigen Signale gehen dann zwangsläufig unter. Dadurch entstehen wieder neue und erhebliche Sicherheitsrisiken, meint auch die DFS. Dennoch reichte die BFU die Forderung beim Verkehrsministerium in Bonn ein.

Eine generelle Transponderverpflichtung mit Mode S Transpondern würde insbesondere den Streckenflug in Deutschland massiv beschränken. Im Gegensatz zu Flugzeugen ist eine Ausrüstung mit herkömmlichen Transpondern bei Gleitschirmen und Drachen allein schon aus technischer Sicht praktisch unmöglich. Sie sind schwer und im Gurtzeug eines Gleitschirmpiloten nicht unterzubrin-

gen. Fraglich sind zudem gesundheitliche Schädigungen der Piloten durch Strahlung und der Preis. Im Moment kostet ein Transponder Mode S ca. 2.800 Euro. Für alle Piloten ohne Transponder wäre also im Regelfall bei ca. 1.500 m AMSL Schluss mit dem Aufdrehen.

Das Verkehrsministerium in Bonn (BMVI) reagierte besonnen und stellte zunächst fest, dass das bisherige System „Sehen und Gesehen werden“ grundsätzlich funktioniert und

## Macht komplette Kontrolle unser Fliegen sicherer?



27. Parafly

**STUBAI-CUP**

2. - 4. März 2018

[www.parafly.at/stubai-cup](http://www.parafly.at/stubai-cup)Motto of this year  
**Flying Flower Power**

TESTIVAL & Open Air Exhibition  
 Promotion-Flights  
 Exklusives Pop-up Outlet  
 Red Bull X-Alps Presentation / Chrigel Maurer  
 Flower Power-Party with Live-Band &  
 All you can eat buffet  
 Tombola

[www.facebook.com/Stubai-Cup](http://www.facebook.com/Stubai-Cup) 

Love  
is in the  
air

ABEND-  
PROGRAMM  
 Multimediashow  
 5facher X-Alps  
 Gewinner  
**CHRIGEL MAURER**  
 UVM.

Infos & Reservierung > [parafly.at](http://parafly.at)

Parafly Club Stubaital · ZLV893077651 · Moos 18 · A-6167 Neustift  
 SF: Eller Monika · [info@parafly.at](mailto:info@parafly.at) · Mobil +43 (0)676 /843 776 200



lud zu einem ersten Dialog im Herbst mit Luftsportverbänden, Flugsicherung, Behörden und Luftraumnutzern. Der DHV hat an diesem Termin die Position vertreten, dass Maßnahmen zur Verbesserung der Sicherheit im Luftraum E nur dann unterstützt werden und Akzeptanz finden, wenn sie Sinn machen und nachvollziehbar sind. Dabei sind auch andere technische Lösungen für die Positionserkennung zu prüfen. Der DHV hat auch darauf hingewiesen, dass die zukünftige Nutzung des Luftraums durch Drohnen zu berücksichtigen ist, da autonome unbemannte Luftfahrzeuge die Änderungen der Luftraumnutzung verursachen. Die Vorschläge der BFU werden von Teilen der Luftraumnutzer unterstützt. Deshalb müssen wir im Verbund mit allen Luftsportlern und dem DAeC (Deutscher Aeroclub) gemeinsam an dieser Front kämpfen und Überzeugungsarbeit leisten. Derzeitiger Zwischenstand: Der Dialog wird in mehreren Arbeitskreisen fortgesetzt. Unter anderem werden auch

alternative Transpondertechniken untersucht und diskutiert. Wohin geht nun die Reise? Eine Prognose ist schwer abzugeben. Möglicherweise wird es in Zukunft kleine und leichte technische Lösungen für die Positionserkennung von Luftfahrzeugen geben. Dies wird bei der gemeinsamen Nutzung des Luftraums mit unbemannten Luftfahrzeugen / Drohnen ebenfalls ein Thema sein. In jedem Fall müssen wir vermeiden, in Luftraum-Ghettos abgedrängt zu werden. Die Einhaltung der Luftverkehrsregeln und die Disziplin der Piloten sind für unsere Verhandlungsposition enorm wichtig. Nur so werden wir als seriöser Verhandlungspartner wahrgenommen. Der DHV setzt sich mit voller Kraft dafür ein, dass die Forderung der BFU nicht umgesetzt wird. Wir wirken im Arbeitskreis des BMVI mit, um auf dem aktuellen Stand zu sein, Fehlentwicklungen frühzeitig zu erkennen und entsprechend gegensteuern zu können. Wir werden berichten. ◀

# Der Einfluss des Sonnenstandes

Die Sonne steht im Winter viel tiefer am Himmel. Das hat einen Einfluss darauf, wo und wann wir Thermik erwarten können.

*Text und Grafiken: Lucian Haas*

**D**ie Erde ist eine rotierende Kugel, deren Achse schräg steht. Wenn die Erde um die Sonne wandert, ändert sich deshalb der Einstrahlwinkel unseres Gestirns – nicht nur im Tages, sondern auch im Jahresverlauf. Im Stubaital zum Beispiel steht die Sonne zur Sommersonnenwende am 21. Juni mittags rund 66 Grad hoch am Himmel. Im Oktober erreicht sie nur noch 33 Grad. Und zur Wintersonnenwende sind es am Tiefpunkt nur knapp 20 Grad über dem Horizont.

Interessant sind solche Daten für die Entwicklung der Thermik. Lässt man einmal den Einfluss des Untergrundes außer Acht, entsteht Thermik immer am besten dort, wo die Sonne senkrecht auf den Untergrund fällt. Nur dort erreicht ihre Strahlung die volle Heizkraft. Senkrecht bedeutet: 90 Grad. Das ist in mitteleuropäischen Breiten nur möglich, wenn der Untergrund selbst etwas zur Sonne hin geneigt ist, weil die Sonne nie 90 Grad über dem Horizont steht.

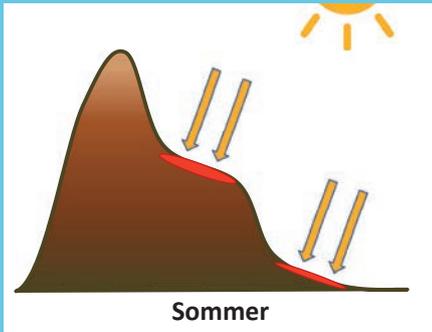
Zur Sommersonnenwende werden mittags in den Alpen nach Süden ausgerichtete Bergflänge, die eine Neigung von rund 24 Grad besitzen, am stärksten beschienen ( $66^\circ$  Sonnenstand +  $24^\circ$  Boden­neigung =  $90^\circ$  Einstrahlwinkel). In der Winterzeit hingegen sind Flächen optimal, die 60 bis 70 Grad Boden­neigung besitzen, also wirklich steile Hänge. Solche Zusammenhänge sollte man durchaus berücksichtigen, wenn man sich im Winter auf die Thermiksuche macht. Manche Spots, die im Sommer prächtig funktionieren, liefern in der kalten Jahreszeit kaum noch nutzbares Steigen – allein weil der Sonneneinfallswinkel nicht optimal ist.

## Steile Flanken im Winter

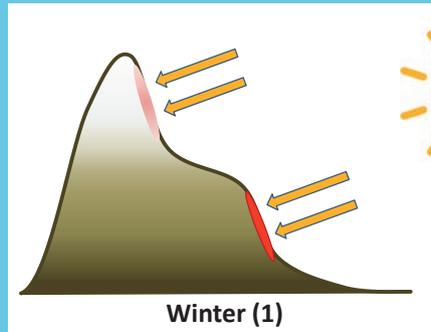
Im Winter gilt die Grundregel, dass man vor allem über steilen Flanken noch gute Thermik finden wird (siehe Grafiken). Allerdings gibt es da eine Einschränkung: Je steiler die Berge, desto schwerer fällt es der Luft, ein großes Warmluftpolster auszubilden. An steilen Flan-

ken tendiert die Warmluft eher dazu, daran hochzukriechen wie an einem Kerzendocht und schnell abzulösen. So kann sie keinen größeren Temperaturvorsprung und nur wenig Volumen aufbauen. Die Thermiken sind dann in der Regel schwach und eng begrenzt. Zudem wird in kleinen Blasen durch Randturbulenzen sehr schnell so viel kalte Außenluft zugemischt, dass ihr Auftrieb bald nicht mehr ausreicht, um das Eigensinken eines Gleitschirmes auszugleichen. Für uns Flieger reichen solche Blasen häufig nur wenige Dutzend Meter über das Gelände.

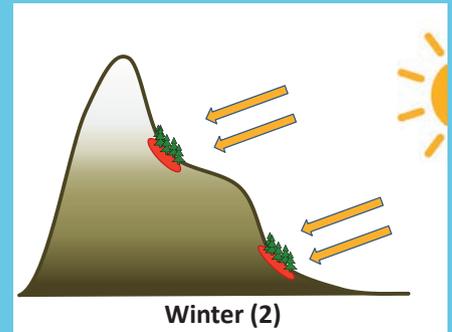
Der Trick ist hier, den Kompromiss zu suchen – und der heißt: Waldflächen auf mittelsteilen Hängen. Die Bäume in den Wäldern stehen ja selbst senkrecht und damit in einem guten Winkel zur Sonne. Gerade im Winter, wenn Laubbäume kahl sind und auch Nadelbäume wenig Wasser führen und sich deshalb oberflächlich schnell erwärmen, bieten ihre dunklen Stämme eine gute Heizfläche für die umgebende Luft. Um die Bäume herum bildet



↑ Im Sommer steht die Sonne mittags hoch am Himmel. Dann sind nicht die steilen Flanken, sondern die flacheren Bereiche der Berge die besten Thermiklieferanten.



↑ Im Winter steht die Sonne nur flach über dem Horizont. Nun sind es die steilen Bereiche der Berge (Südseite), die sich am besten erwärmen (wenn dort kein Schnee liegt).

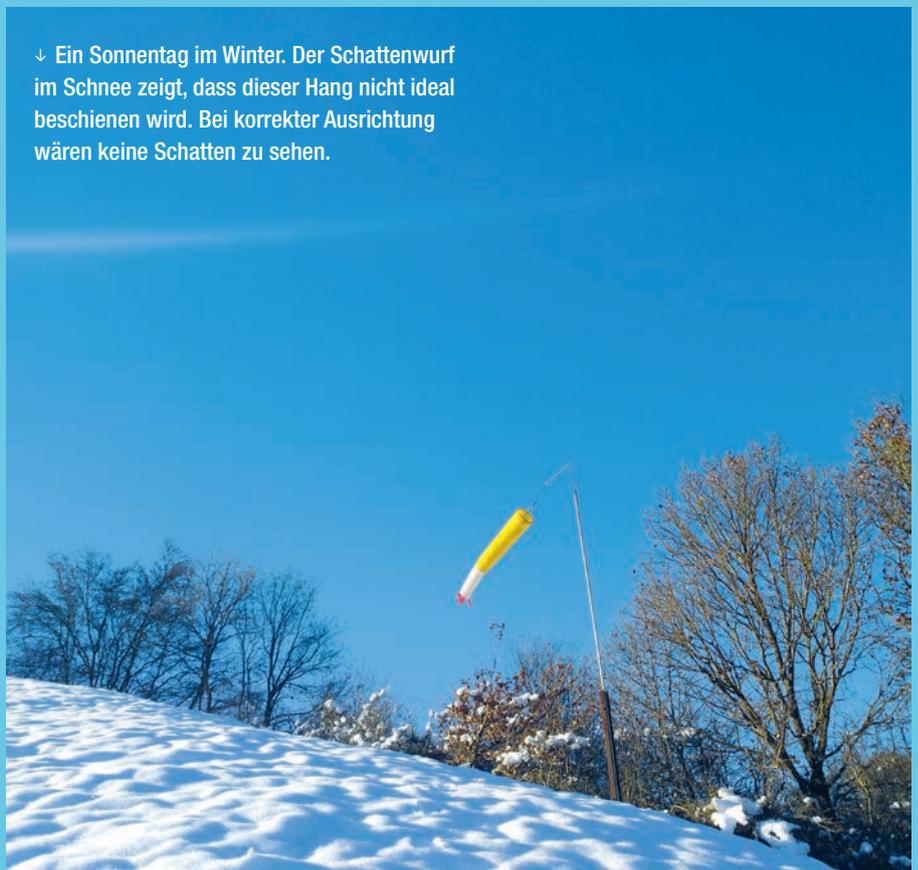


↑ Bäume stehen auch senkrecht und werden deshalb von der tiefstehenden Sonne gut bestrahlt. Im Winter sind mittelsteile Waldhänge besonders gute Thermikquellen.

sich dann ein schönes Warmluftpolster. Ein mittelsteiler Hang darunter bewirkt wiederum, dass die Warmluft nicht gleich nach oben verpufft, sondern langsam den Hang hinaufkriechen kann. Das Warmluftpolster wird dann vom Volumen her deutlich größer.

Besonders interessant ist der Fall, wenn die Hänge am Boden verschneit sind, die Bäume allerdings schon weitgehend schneefrei dastehen. Die Schneekristalle reflektieren einen Großteil des einfallenden Sonnenlichtes, und zwar in fast alle Richtungen. So werden die Bäume auch auf ihrer hinteren Schattenseite indirekt von der Sonne beschienen und heizen sich und die umliegende Luft auch dort etwas auf. Solche waldbestandenen Schneehänge können auf diese Weise im Winter zu regelrechten Thermiköfen werden. Dort sind häufig die besten Thermiken zu finden. Manche bewaldeten, steilen Hänge erreichen gerade in der laublosen Jahreszeit sogar ihre thermische Höchstleistung. Allerdings sollten die Hänge idealerweise nach Süden oder Süd- ➤

↓ Ein Sonnentag im Winter. Der Schattenwurf im Schnee zeigt, dass dieser Hang nicht ideal beschienen wird. Bei korrekter Ausrichtung wären keine Schatten zu sehen.





↑ Sonnenstand Mitte Januar im Stubaital: Die Sonne steht mittags nur flach (22°) über dem Horizont. Die Sonne geht im Südosten auf und im Südwesten unter.



↑ Sonnenstand Mitte Juli im Stubaital: Die Sonne steht mittags recht hoch (65°) über dem Horizont. Sie geht im Nordosten auf und im Nordwesten unter.

## Der Sonnenstand im Jahresverlauf

Wer sich ein wenig mehr mit dem Sonnenstand im Tages- und Jahresverlauf beschäftigen will, dem sei die Internetseite [www.sonnenverlauf.de](http://www.sonnenverlauf.de) empfohlen, von der auch die gezeigten Grafiken stammen. Dort kann man seinen Standort auf einer Karte frei verschieben und sich die verschiedensten Variablen, wie die Zeiten des Sonnenauf- und -untergangs, den Sonnenstand zu bestimmten Tageszeiten, die Sonnenhöhe etc. anzeigen lassen. Dabei ist jedes beliebige Datum im Jahresverlauf frei wählbar.

westen ausgerichtet sein, um eine ausreichend lange Aufheizzeit zu garantieren. Denn auch hier spielt einmal mehr der Sonnenstand eine wichtige Rolle.

Im Sommer kann man durchaus an reinen Osthängen morgens schon Thermik finden. Denn die Sonne geht dann nicht im Osten, sondern sogar etwas im Nordosten auf. Im Stubaital zum Beispiel steht die Sonne am 21. Juni erst gegen 9 Uhr, also rund 3,5 Stunden nach Sonnenaufgang, genau im Osten. Steile Hangbereiche haben bis dahin schon ordentlich Energie getankt. Wollte man der Sonne

auch zu anderen Zeiten die gleiche Vorheizzeit (3,5 h) zugestehen, dann dürfte man im März erst um 11 Uhr an einem Südost-Hang starten. Mitten im Winter wäre es fast schon 12 Uhr, bevor man sich nun idealerweise am Südhang in die Luft schwingt (bei den Zeitangaben sind Sommer- und Winterzeit berücksichtigt). Die Sonne geht im Winter übrigens nicht im Osten, sondern im Südosten auf. An Osthängen wird man dann in der Regel völlig vergeblich nach Thermik suchen.

Solche Einschränkungen sind der Hauptgrund dafür, warum mitten im Winter das

Streckenfliegen so schwer fällt. Zwar wird man in den Bergen immer wieder einzelne Spots finden, die auch oder gerade im Winter gute Thermik liefern. Doch die ideale Ausrichtung zur Sonne ist recht selten. Die nutzbaren Thermiken, deren Temperatur und Volumen ausreicht, um bis in größere Höhen zu steigen, sind in der Fläche viel spärlicher verteilt. Abseits von Regionen mit vielen mittelsteilen und nach Süden ausgerichteten Waldflächen (am besten in Ost-West ausgerichteten Tälern), ist es kaum möglich, immer wieder Anschluss zu finden. ▽

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



### Sport-Performance Gleitschirm

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

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



Share your experience [#gingliders](#)

# WINTERZEIT

## Nachprüfungszeit

**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? 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, die in der Mitte ihres Nachprüfungsintervalls liegen, sollten einer Sichtprüfung unterzogen werden. Und ganz ehrlich, in der Zeit, in der das Fliegen etwas zu kurz kommt, ist es doch 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.

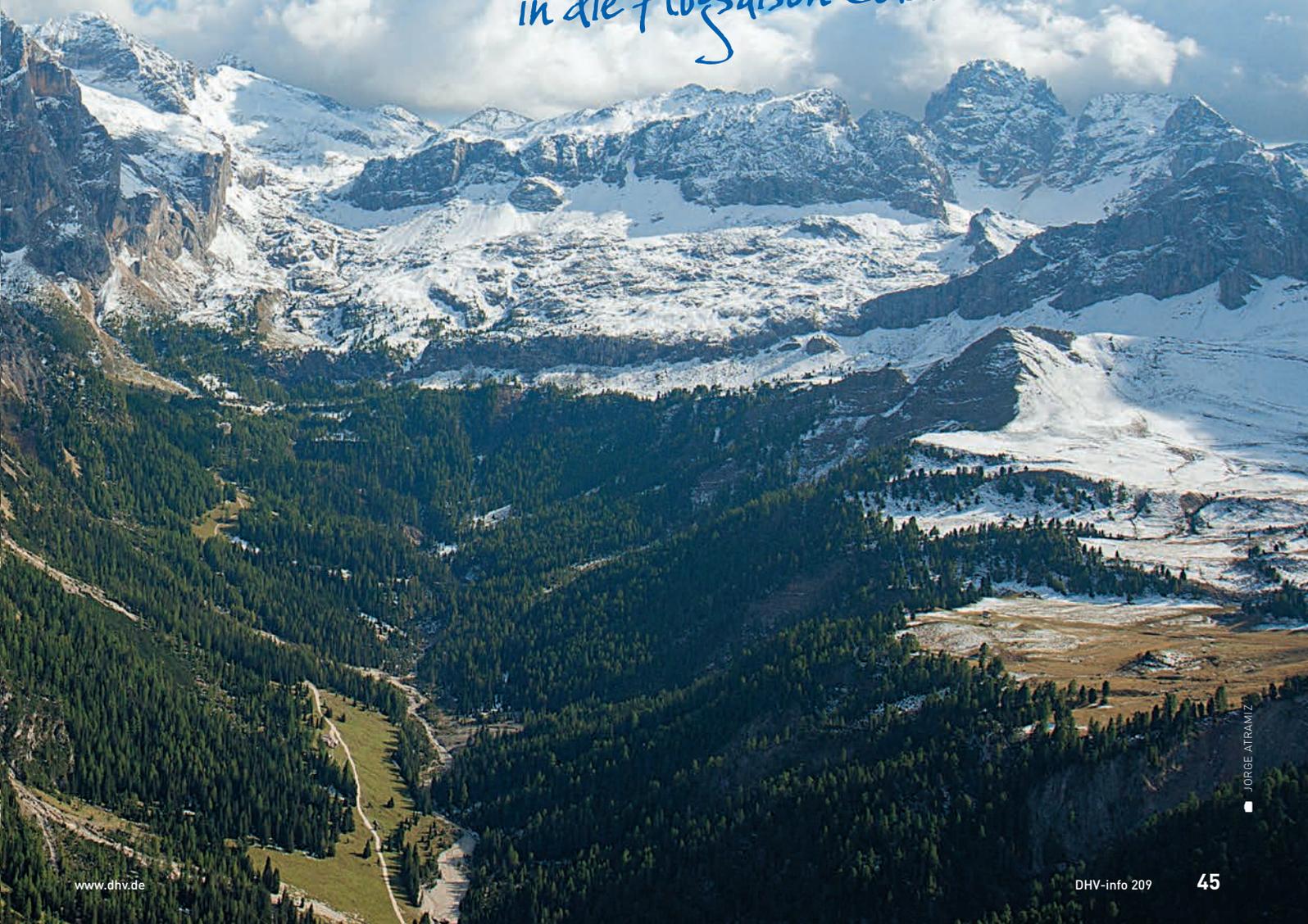
Es folgt eine kleine Checkliste, die jeder zu Hause durchgehen kann – und darf. Bitte beachtet, dass diese Liste nicht vollständig ist. Es handelt sich lediglich um die wichtigsten Checkpunkte. Diese Checkliste betrifft nicht nur den Gleitschirm oder Drachen – sondern auch das Gurtzeug. Neuerdings haben einige Hersteller auch eine Nachprüfpflicht für Gurtzeuge vorgeschrieben. Diese liegt wie beim Gleitschirm meist bei 100 Stunden oder 2-Jahren Betriebszeit und ist dem Betriebshandbuch oder 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 2018!



# 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 verwendeten 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.

## 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?

## Retter

- Ist der Retter fest mit dem Gurtzeug über die Verbindungsleine verbunden
- Maillon Schäkel (Gr.8) vor Verrutschen sichern
- Schlaufverbindung unbedingt vor Verrutschen sichern
- Ist die Verbindungsleine beschädigt?
- Ist das Retteralter überschritten?
- 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

## 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.

### Protector

- Ist die Außenhülle des Airbag Protectors in Ordnung?
- Kleine Risse oder auflösende Imprägnierung können die Protectorwirkung beeinträchtigen
- Ist die Außenhülle des Schaum Protectors in Ordnung?
- Sie ist verantwortlich für die Protectorwirkung und darf keine Risse aufweisen.  
Nach einer harten Landung lohnt sich der Blick ins Innere des Gurtzeuges.
- Füllt sich der Airbag noch sauber?
- Sind die Lufterlässe in Ordnung?
- Geht der Schaumprotector in seine originale Grundform oder bleibt er lange in einer gequetschten Form?
- Bei Verbleiben in gequetschter Form deutet dies auf geringe Schutzwirkung hin.

## 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)
- Schränkungsanschlüsse (Pitchwerte mit Winkelwaage auf richtige Einstellung laut Herstellerangabe checken)
- Rohre (auf Dellen abtasten, verbogene und beschädigte Rohre austauschen)



Eine Beule am Flügelrohr lässt sich im eingebauten Zustand nur schwer erfühlen, wenn sie hinter der Mylar-Anströmkante liegt.



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

- Karbonteile (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)

## 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. austauschen oder auch mit Silikonspray gangbarer machen)



Die Hauptaufhängung muss auf Scheuerstellen untersucht werden.

### Schnallen

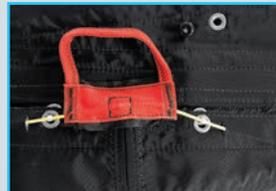
- Schließen und öffnen alle Schnallen sauber?
- Bei Problemen hilft oftmals ein Ausblasen mit einem Kompressor

### 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 das Retteralter überschritten?
- 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!

# Punktlandung in Südtirol

Flugschulbegleitetes Fliegen in Ahornach nahe Sand in Taufers – Ein Reisebericht aus Teilnehmer-Sicht über landschaftliche, kulinarische und thermische Highlights.

Text und Fotos: Linda Ellis Maier



Sand in Taufers liegt umgeben von schneebedeckten Gipfeln, sattgrünen Wiesen und dem Castello di Tures, einer mittelalterlichen Burgranlage.

Auf Wunsch können sich alle Teilnehmer der Flugreise ein Funkgerät ausleihen und sich Tipps zu Manövern und der Landeinteilung geben lassen.

**M**al ehrlich: Betreutes Fliegen klingt im ersten Moment nach einem Kurs für alle, die trotz Schein in der Tasche noch nicht ganz fit im Umgang mit ihrem Schirm sind. Dass eine Gruppenreise zusammen mit einer Flugschule jedoch aus den verschiedensten Aspekten für Anfänger wie für alte Hasen Sinn macht, durfte ich bei der Südtirol-Reise zusammen mit der Flugschule Chiemsee ([www.flugschule-chiemsee.de](http://www.flugschule-chiemsee.de)) erfahren.

Die bunt gemischte Gruppe trifft sich am Abend des Anreisetages in einer gemütlichen Pension, knapp oberhalb des Startplatzes in Ahornach nahe Sand in Taufers. Mit dabei sind Ruben, Günther und Manfred von der

Flugschule sowie 15 Teilnehmer, von denen die Mehrzahl noch fleißig Höhenflüge für den A-Schein sammelt. Mittendrin: Ein paar Freiflieger, die ihre Flugtechnik weiter perfektionieren wollen. Die herzliche Wirtin und das ebenso leckere wie lockere 5-Gänge-Menü mit typisch italienischen und regionalen Schmanckerln machen das Ankommen leicht. Noch vor dem zweiten Gang – Risotto mit Steinpilzen – sind alle ins Gespräch gekommen und die Vorfreude auf fünf Tage in dieser herrlichen Gegend ist deutlich spürbar.

Kein Wunder, denn das Fluggebiet Ahornach des lokalen Fliegerclubs ASV Falkenclub Ahrntal ist nicht nur schulungstauglich, sondern eignet sich auch bestens, um nach dem bestandenen A-Schein weitere Flugführung,

bzw. Flüge für den B-Schein zu sammeln. Letzteres ist aktuell auch mein Ziel. Außerdem möchte ich verschiedene Schirme probefliegen. Der Plan für den kommenden Tag ist dementsprechend, ein paar Manöver aus der Ausbildung zu wiederholen, in der Thermik aufzudrehen und ein Gefühl für die Unterschiede zu meinem aktuellen Schirm zu bekommen. Hierbei zusätzlich auf das direkte Feedback via Funk vertrauen zu können, ist



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



die perfekte Ergänzung und gibt ein sicheres Gefühl. Rundum motiviert starten wir am nächsten Morgen schon früh mit der Besprechung auf der großzügigen Landwiese und ziehen dann weiter zum nach Süd/Süd-West ausgerichteten Startplatz auf 1.425 Metern.

Während wir auf das Einsetzen des Talwindes warten und uns unterhalten, wird mir klar, dass es viele verschiedene Beweggründe gibt, eine Gruppenreise wie diese zu buchen. Eine fliegerfreundliche Unterkunft mit zu Recht gelobter Küche, Günthers zuverlässiger Shuttleservice per Flugschulbus, eine gründliche Geländeeinweisung, beständiger Austausch über das Wetter und natürlich gute Gesellschaft sind nur einige von ihnen. Für zwei Flugschüler und junge Eltern, die ihre Zwillinge mitgebracht haben, ist das »

Perfekte Bedingungen für die Schulung in Ahornach. Wer sich als Freiflieger nach mehr Thermik sehnt, startet später oder fährt hoch zum Startplatz am Speikboden.

## Informationen zum Fluggebiet auf einen Blick

**Startplatz:** Ahornach (N 46°55'33.76" E 11°58'03.62") Höhe NN: 1.425 m

**Ausrichtung:** S-SW

**Höhendifferenz:** 559 m

**Startplatz:** Speikboden (N 46°54'54.14" E 11°53'52.88") Höhe NN: 2.318 m

**Ausrichtung:** SO-SW

**Höhendifferenz:** 1.452 m

**Landepplatz:** Gegenüber vom Schwimmbad (N 46°54'43.90" E 11°57'38.13")

**Ort:** 39032 Sand in Taufers/Südtirol, Italien

**Eignung:** Gleitschirme und Hängegleiter

**Anmerkung:** Ahornach ist für Einsteiger gut geeignet. Es führt eine Straße hinauf zum relativ flachen, grasbewachsenen Startplatz. Der Speikboden, ein anspruchsvoller und beliebter XC-Startplatz, ist via Bus und Gondel/Sessellift (16,50 Euro) erreichbar. Die Landwiese, neben welcher auch der Bus zur Talstation des Speikboden-Lifts hält, ist groß und frei angeströmt. Bitte nur auf dem offiziellen Landepplatz oder in gemähten Wiesen landen und die Infotafel des Falkenclub Ahrtal beachten! Die Start- und Landegebuhr (4 Euro) ist beim Club zu entrichten – zahlbar im Schwimmbad Cascade gegenüber der Landwiese. Hier gibt es auch ein nettes Café.

# FOR ABSOLUTE COMMITMENT

## CHIBA FLUGHANDSCHUHE



**CHIBA**  
GLOVES FOR SPORTS



### 00116 Thermo Aktiv

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

€ 54,90  
UVP

### 00216 Super Thermo

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

€ 94,90  
UVP



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



Ausrüster der deutschen Gleitschirm-Nationalmannschaft

Rundum-Sorglos-Paket der Reise ideal, um im Urlaub abwechslungsreich Flüge zu sammeln und selbst nicht viel Zeit mit der Organisation verbringen zu müssen. Ein erfahrener Flachlandflieger aus der Gruppe berichtet, dass er in Hannover wohnt und nur selten in die Alpen kommt – wobei er dann gerne auf Tipps zum Fluggebiet von Seiten der Flugschule zurückgreift. Viele Teilnehmer sind schon zum zweiten oder dritten Mal dabei.

In der Vorstellungsrunde machen sich Ruben und Manfred von der Flugschule Chiemsee gleich zu Beginn ein Bild von der individuellen Erfahrung und Erwartung aller Teilnehmer. Grundsätzlich gilt: Hilfestellung wird für alle Freiflieger optional angeboten, man will niemanden bevormunden. Auf Wünsche wie „Könnt ihr mir bitte beim Rückwärts-Aufziehen auf die Finger schauen?“ oder „Ich möchte bitte noch mal Klapper üben“ wird gerne eingegangen. Mitdenken, statt auf Autopilot à la Funk zu schalten, ist jedoch stets ausdrücklich erwünscht! Der Umgangston beim Start am Morgen ist angenehm freundschaftlich und entspannt, was dem einen oder anderen bestimmt die anfängliche Nervosität nimmt und die Konzentration auf den 5-Punkte-Check fördert. Tipps zur routinemäßigen Flugvorbereitung und Anmerkungen zu hier und da passierenden Startabbrüchen werden stets klar, aber nie wie eine Rüge kommuniziert. Auch an Scherzen mangelt es schon zu früher Stunde nicht.

Einmal in der Luft, genießt man einen phänomenalen Blick über Sand in Taufers samt der Burg Taufers, das sattgrüne Tal und einige umliegende Dreitausender bis hin zu den Dolomiten. Der große Landeplatz ist einfach zu finden, gut gepflegt und punktet zusätzlich mit der Möglichkeit, sich gleich gegenüber im Schwimmbad mit kühlen Getränken und Gelato zu versorgen. Auch wer sich als Freiflieger vom Speikboden mit Startplatz auf 2.387 Metern zu einem Rundflug aufmacht, kann später hier landen. Zwei Begleitpersonen von Teilnehmern der Gruppenreise nehmen die Chance schon am ersten Reisetag wahr – und genießen einen Streckenflug von 30 Kilometern Richtung Alpenhauptkamm und zurück. Für Familienmitglieder, die lieber auf dem Boden bleiben, bietet sich alternativ eine Burgbesichtigung oder die Wanderung zu den nahegelegenen Reinbach-Wasserfällen an. Doch egal, wie weit gewandert oder geflogen wurde: Am Abend trifft sich die müde und glückliche Gruppe wieder zum gemeinsamen Essen und Austausch über das Erlebte in der Pension. Der Appetit ist riesig und entsprechend begeistert ist man über die hausgemachten, gegrillten Bratwürste und das Salatbuffet. Doch das Highlight des Menüs ist für mich heute das Bier, welches mir Ruben für meine Punktlandung aus gibt.

Auch am nächsten Tag – es gibt Rinderfilet und Zucchini-Lasagne mit würzigem Bergkäse – stoßen wir abends zusammen an, denn zwei Teilnehmer haben ihre praktische Prüfung zum A-Schein bestanden. Leider macht uns das Wetter an den kommenden Reisetagen zunehmend einen Strich durch die Rechnung und ich muss auf weitere Testflüge verzichten. Dem Dauerregen setzt das Team der Flugschule Chiemsee eine Videoanalyse des gesammelten Filmmaterials der Starts und Landungen der Gruppe entgegen. Außerdem gibt es die Chance, ein wenig Theorie nachzuholen und am extra dazu aufgehängten Gurtzeug Tro-

*Johannes: „Flugschulbegleitet zu fliegen lohnt sich sicherlich auch für Freiflieger, denn wenn man sich etwas falsch angewöhnt hat, kann man hier den Fehler erkennen und es in Zukunft besser machen.“*

### O-Ton von Teilnehmern

*Gerrit: „Mit Familie ist die Ausbildung in Kombination mit Urlaub einfacher – es ist immer ein Shuttle da und einer kann unten bei den Kindern bleiben. Auch die ersten 100 Flüge mit Schein werden wir flugschulbegleitet machen. Dann hat man immer jemanden im Ohr, der einem helfen kann und brenzlige Situationen gehen noch mal gut aus.“*

*Iris: „Um Erfahrung in einem neuen Fluggebiet zu sammeln und die Prüfung zum A-Schein zu machen, hat sich die Gruppenreise total gelohnt. Außerdem hilft der Austausch am Abend sehr, da man so nicht nur aus den eigenen Erlebnissen lernt.“*

*Ulli: „Ich kann mir gut vorstellen, so eine Reise auch nach der Ausbildung zu buchen. Gerade, wenn man mal länger nicht geflogen ist oder auch einfach, um nach der Winterpause wieder reinzukommen.“*

ckenübungen zur Gewichtsverlagerung und den Bewegungsabläufen verschiedener Flugmanöver zu machen. Eine gute Gelegenheit sich weiterzubilden, evtl. falsch angewöhntes Verhalten zu verbessern – und eine unterhaltsame Art, sich die Zeit bis zum nächsten Abendessen zu vertreiben.

Zusammengefasst kann ich sagen: Diese Reise ist für Flugschüler und alle, die bei ihren ersten Freiflügen mit Funk unterwegs sein wollen, sehr zu empfehlen! Auch wer sein Wissen aus der Ausbildung auffrischen will oder einfach zusammen mit einer netten Gruppe ein neues Fluggebiet erkunden möchte, ist hier genau richtig. Wichtig zu wissen ist, um für sich selbst die perfekte flugschulbegleitete Reise auszusuchen, wenn Schüler dabei sind, wird nur im schulungstauglichen Gelände geflogen. Das bedeutet auch, dass die Gruppe wenig flexibel ist, wenn sich wegen den Windbedingungen oder rein zur Abwechslung ein anderer Startplatz in der Nähe anbieten würde. Es gibt jedoch extra für A- und B-Schein-Inhaber deklarierte Reisen mit Schwerpunkt auf Thermik-, bzw. Streckenfliegen. Wer sich einen Überblick verschaffen möchte, findet zum Thema Fortbildung & Reisen umfangreiche Informationen auf dhv.de und den Webseiten der vom DHV als Skyperformance Center zertifizierten Flugschulen. ▽

Anzeige

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

**PARASHOP-Kunden genießen den BESTEN Service**

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

# THE GAME CHANGER

82 ZELLEN + 80 MINI-RIPPEN  
MID-Level EN-B Sicherheit gepaart mit der Leistung eines HIGH-Level EN-C Schirms.

## Buteo<sup>XC</sup>



[icaro-paragliders.com](http://icaro-paragliders.com)

# Immer Richtung Westen

Text und Bilder: Olga von Plate

Im Februar 2017 beschloss ich mit einer Freundin zusammen einen lang gehegten Traum zu verwirklichen: Lange Biwakfliegen! Im Sommer mehrere Wochen entlang des Alpenhauptkammes Regionen und Menschen, aber vor allem sich selbst neu kennen zu lernen. Drei Wochen Zeit für ein Abenteuer, aber auch ein Experiment. Damals schrieb ich in mein Tagebuch:

Ich möchte losgehen. Gehen, um zu gehen. Sich nur noch um wesentliche Dinge Gedanken machen müssen. Lange gehen hat etwas Bereinigendes. Mal wieder ein kleines Teilchen in diesem riesigen Kosmos sein. So vieles ist digital geworden: Freundschaften, Wissen, Erinnerungen. So komisch es klingt, aber ich sehne mich mal wieder nach analog. Und das macht es irgendwie so schön, so einzigartig“.

Jedes Abenteuer beginnt im Kopf. Und so beginnt die Reise schon im März. Ich schreibe Packlisten in verschiedensten Konstellationen, überdenke die Erfahrungen vorangegangener Biwaktouren, trainiere steile Anstiege und lange Märsche mehrmals die Woche, feile an der Ausrüstung. Nach einigen Wochen dann der spannende Moment: Ich packe alles zusammen in mein Wendegurtzeug und habe zwei große Probleme. Erstens wiegt alles zusammen über 18 kg und zweitens passt es nicht ins Gurtzeug. Scheiße.

Also wieder von vorne. Jeder Ausrüstungsgegenstand, sei er noch so klein, wird erneut gewogen, hinterfragt und verflucht. Bei Ultraleicht-Wanderfanatikern gibt es die goldene Regel: „Jeden Ausrüstungsgegenstand um ein Drittel erleichtern“. Wirklich alles. Dann werden aus Bergschuhen Trailrunningsschuhe, aus einer Zahnbürste ein Bürstenkopf,

aus einer Isomatte eine halbe Isomatte. Aus einem Ultraleichtzelt wird ein Tarp, aus dem Tarp wird ein leichteres Tarp, und zum Schluss nähe ich mir selber eines genau nach meinen Anforderungen: sensationelle 290 Gramm! Luxusartikel wie Trekkinghandtuch, Mütze, Kamm, Gabel oder Ersatzsocken verschwinden ganz von der Liste. Wann immer es geht, schlafe ich draußen und teste meine ausgestiftelte Konstellation. Sicherlich kann man bei der Flugausrüstung noch attraktive 2 kg sparen. Jedoch will ich bei der Sicherheit wenig Kompromisse eingehen und entscheide mich für eine 900 g leichte Rettung und das Easiness 2 mit vernünftigem Airbag. Zum Schluss sind es harte Verluste: kein Schlafsack, kein GPS, kein Zelt, bis auf ein zweites T-Shirt keine Wechselklamotten. Aber alles zusammen mit Biwakausrüstung und Kocher strahlende 11,9 kg auf der Waage! Ich bin zufrieden.

Die Vorbereitungen nehmen viel Zeit in Anspruch, aber es macht mir unheimlich Spaß und mit jedem Tag steigt die Vorfreude. Bei anderen biwakerfahrenen Piloten frage ich nach Erfahrungswerten, treffe mich mit X-Alps Piloten, um ideale Flugrouten auszuarbeiten. Viele Bergtouren abends und am Wochenende verfeinern den Alltag. An den Abenden bringe ich viel Zeit damit, mir auf Satellitenbildern und Karten die Topogra- ➤





← Einige hundert Kilometer gehen und fliegen: Irgendwann wird der Kopf einfach leer.

## Bitte beachten!

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

fie einzuprägen, Thermikkarten und Talwindssysteme zu studieren, Alpenvereinshütten und Versorgungsstationen zu recherchieren.

Am Morgen des 7. August ist es draußen noch dunkel als mein Wecker klingelt. Neben meinem Bett steht das gepackte Wendegurtzeug; auf dem Stuhl liegen die Klamotten, die ich die nächsten drei Wochen tragen werde. Noch sind sie frisch gewaschen. Die Schuhe stehen ungeduldig daneben. Hinter mir ziehe ich bedächtig die Haustür zu. Jetzt geht es endlich los. In der Dämmerung holt mich Moni am Marktbrunn von Berchtesgaden ab. Noch schnell ein letztes wehmütiges Schoko-Croissant vom Bäcker, und dann geht es schnellen Schrittes zum Königssee, wir wollen das erste Boot erwischen. Wie so oft liegt Nebel über dem See. Im Anstieg ein letztes Mal der Blick zurück nach Berchtesgaden, dann verschwinden wir ins Steinernes Meer. Mit all den Vorbereitungen der letzten Monate und Glückwünschen der Freunde im Hinterkopf fühlen sich die ersten Höhenmeter verdammt gut an. Oder wie Hermann Hesse sagen würde: „Jedem Anfang wohnt ein Zauber inne“...

Am ersten Tag überqueren wir das Steinernes Meer und finden im Anstieg zur Schmittenhöhe auf einer kleinen Waldlichtung ein ebenes Plätzchen zum Schlafen. Nach knapp 40 km und über 2.000 Höhenmetern sind wir müde, aber auch ganz schön glücklich. Das Grillenzirpen beruhigt mich ungemein... was für ein grandioser erster Tag!



→ Die Nacht auf über 3000 Meter war zu kalt, aber der Sonnenaufgang dafür unbezahlbar.



→ Die Morgenstimmung trägt: Geröll und scharfe Kanten machen den Start zu einer Herausforderung.

Am Mittag des zweiten Tages verwehrt uns starker Südöhn den fliegerischen Eintritt in den Pinzgauer Spaziergang. Etwas enttäuscht stehen wir am Startplatz der Schmittenhöhe und merken, dass unser Plan nicht aufgeht. Zu Fuß geht es weiter Richtung Pass Thurn. Nach endlosen 30 Kilometern erreichen wir die Bürglhütte, wo mir Moni am dritten Tag eröffnet, dass sie hier und jetzt abrechen wird. Zuerst bin ich mächtig enttäuscht, frage mich, ob ich weitergehen soll. Die folgenden drei Tage ist eh Schnee bis auf 1.800 m angesagt; das befeuert nicht gerade meine Motivation. Ich entscheide mich, alleine das Ding durchzuziehen. Und werde es keine Sekunde bereuen.

Wann immer es geht, schlafe ich draußen. Bei Gewitter oder viel Wind lieber in AV-Hütten oder manchmal auch in Gasthäusern. Um Gewicht zu sparen, verzichte ich auf Frühstück und esse dafür mittags bei Almen und Alpenvereinshütten so viel, dass ein Mittagsschlächchen nötig ist. Satt und ausgeruht geht es dann in die Luft oder weiter zu Fuß. Vom Pinzgau über den Gerlospass

nach Tirol ins nördliche Zillertal, dann über Hintertux ins Valsertal zum Brenner und weiter ins Gschnitztal, Stubaital, auf dem Stubai Hauptkamm entlang Richtung Wildspitze bis ins Ötztal.

Die Tage fließen so dahin. Weder vergehen sie langsam, noch schnell. Zeit spielt irgendwann keine Rolle mehr. Anstatt wie erwartet über die großen Fragen des Lebens nachzudenken, wird mein Kopf einfach nur leer. Immer wieder treffe ich gleichgesinnte Wanderer, die auch länger unterwegs sind. Ein gemeinsamer Apfelstrudel, ein nettes Gespräch, und dann geht jeder wieder seine Wege... Ich genieße die Einsamkeit und gehe manchmal ganz bewusst abseits der Wege und Hütten durchs freie Gelände, um dann im tiefen Abendlicht verzauberte Orte unter den Sternen zu finden. Das erfordert zwar viel Aufmerksamkeit beim Orientieren und Gehen, fördert aber ganz andere Seiten unserer Alpen zu Tage, die ich bisher so nicht kannte.

Ich gehe jeden Meter zu Fuß. Seilbahnen, Busse, Züge und Autos sind für drei Wochen tabu. Das ist manchmal ganz schön zäh,



→ Der letzte Abend der drei Wochen: Trotz Abschiedsschmerz die Gewissheit, dass es irgendwann wieder losgeht.

aber genau darin liegt das Besondere: Entschleunigung heißt auch, mal 60 km ein Tal entlang zu gehen. Erstaunlich, was man alles so entdeckt!

Trotz intensiver Vorbereitung hinterlassen die langen Distanzen und steilen Anstiege auch ihre Spuren: eine Blase an der Fußsohle entzündet sich, die rechte Achillessehne knarzt, Überlastungserscheinungen an Bändern und Sehnen. Bei einer unfreiwilligen Landung in den Tuxer Alpen in felsdurchsetztem steilem Gelände reißt das Außenband im linken Fuß. Augenblicklich werde ich wieder auf den Boden der Tatsachen geholt. Ja, Biwakfliegen ist nicht nur wildromantisch, sondern immer noch auch gefährlich. Der Penken im Zillertal ist der einzige offizielle Startplatz, auf dem ich in die Luft abhebe. Bei allen anderen Flügen kenne ich weder den Luftraum, noch weiß

ich meinen Landeplatz genau. Zwar telefoniere ich oft vorm Start mit anderen Piloten, um eine zweite Meinung einzuholen, studiere die Topokarten nach möglichen Hindernissen, wie Materialseilbahnen, Scharten und potenziellen Landewiesen. Aber letztendlich muss ich es allein entscheiden. Das strengt mich ungemein an und lässt mich manchmal doch zu Fuß weitergehen. Ehrgeiz und Respekt wechseln sich ab, aber dann erinnere ich mich immer wieder: „Du bist nicht losgegangen, um weit zu fliegen“.

Doch es lohnt sich ungemein. Mit der Zeit komme ich in den Rhythmus des Tageslichts; krabbele oft schon um halb neun in mein Biwaknest und wache dafür vor Sonnenaufgang auf. Die ersten Schritte morgens schmerzen oft, aber sobald man ins erste Sonnenlicht wandert, könnte es nicht schöner sein. Mal treibt mich die Mittagshitze in den Schatten, mal lassen Minusgrade und

Schneeflocken mich ein wenig schneller gehen. Nette Begegnungen, aber auch die Einsamkeit bereichern mein Innenleben. Mit der Zeit wird der Ehrgeiz weniger, die Gedanken langsamer, und man erlebt und sieht nur noch das, was vor einem ist. Im Alltag stellt man sich so viele Fragen, aber beim Biwakfliegen gibt es nur eine simple Antwort: Immer Richtung Westen!

Nach drei Wochen ist meine Zeit um. Nur widerwillig trampe ich Richtung Berchtesgaden, am Montag muss ich wieder arbeiten. Die ersten Tage zu Hause sind unglaublich zäh, Zimmerdecken drücken von oben aufs Gemüt, der Biorhythmus kommt durcheinander. Immer wieder überkommt mich das seltsame Gefühl, irgendetwas würde fehlen. Es ist der Rucksack auf meinem Rücken; er ist ein Stück Zuhause geworden, das ich jeden Schritt bei mir trage. ▽

Anzeigen

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

**REISEN**  
20 WOCHE

Namibia, Südafrika, Portugal, Südtirol, Anney, Ölü-Deniz, Tarifa...

TINYURL.COM/ZGTV6QP

**PREMIUM SCHULUNG**

Jeden Samstag Kurs für Beginner! Ronneburg (20 km östl. Frankfurt)

TINYURL.COM/ZZ2BWLH

**E-MOTOR & FORTBILDUNG**

Sicherheitstraining, Streckentraining, Technik Refresher Kurse, Motorkurse

TINYURL.COM/ZTJGP93

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

## Cabo de Gata -Andalusien

Cortijo El Campillo CaboActivo

Flugferien mit Stil

Elcampillo.info

CaboActivo.com

Tel. 34 950 525779



← Wer bequem sitzt, kann seinen Gleitschirm intuitiv steuern. Und wer seinen Gleitschirm intuitiv steuert hat nicht nur mehr Spaß in der Luft – sondern fliegt auch sicherer.

# Sitzen wie ein König –

## Trends für Sicherheit und Komfort bei Leicht- und Allroundgurtzeugen

Die neue Saison steht vor der Tür – Zeit, die Ausrüstung auf den neuesten Stand zu bringen. Das Gurtzeug trägt als Schnittstelle zwischen Pilot und Gleitschirm maßgeblich zu Flugspaß, Komfort und Sicherheit bei. Christoph Kirsch hat sich beim deutschen Hersteller skywalk nach neuen Trends im Gurtzeugbau umgesehen.

Text: Christoph Kirsch | Fotos/Grafiken: skywalk

**D**as Gurtzeug ist die Schnittstelle zwischen Schirm und Pilot. Ist es optimal auf ihn eingestellt, erhöht sich der Komfort erheblich. Und wer komfortabel sitzt und sich wohl fühlt, fliegt besser und damit auch sicherer“, betont Peter Müller, der seit 2011 bei skywalk Gurtzeuge entwickelt. Peter Müller hat Erfahrungen mit unterschiedlichsten Modellen und Konfigurationen gesammelt und weiß, dass ein gutes Gurtzeug die Summe vieler Einzelteile ist.

Im Fokus bei Neuentwicklungen stehen intuitive Bedienung, die Sicherheit und natürlich das Design, das oft kaufentscheidend ist. Angetrieben vom Hike & fly-Trend wächst zudem die Nachfrage nach leichten Produkten.

Weil Innovationen heute meist an der Schnittstelle unterschiedlicher Branchen entstehen, blicken die Gurtzeugentwickler dabei immer häufiger über den Tellerrand des Flugsports. „Oft liefert der Automobil-, Luftfahrt- oder Outdoorbereich die Initialzündung für neue Lösungen“, sagt Peter Müller.

Motiviert von den Red Bull X-Alps 2017 startete sein Arbeitgeber skywalk im Sommer 2016 mit der Entwicklung eines neuen Ultra-

leichtgurtzeugs. Eine der größten Herausforderungen war der Protektor. Erstmals hatte der Veranstalter vollumfänglich zugelassene Gurtzeuge gefordert und verlangte von den Piloten auch diesen einzubauen. Skywalks neuer Protektor sollte deswegen nicht nur möglichst wenig wiegen, sondern auch wenig Raum einnehmen und klein im Rucksack zu verstauen sein, damit der Rucksack beim Laufen und Klettern wenig aufrägt. Die Lösung, einen Luftprotektor, fand skywalk schließlich durch den Austausch mit der hauseigenen Zeltmarke X-GLOO, die ein Verfahren entwickelt hat, um Zeltwände und Tubes großserientechnisch zu verschweißen.

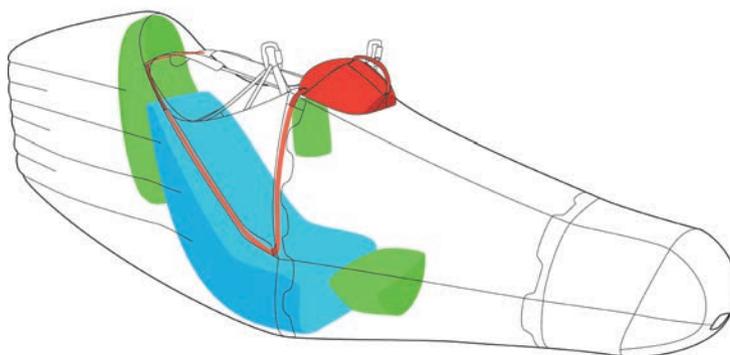
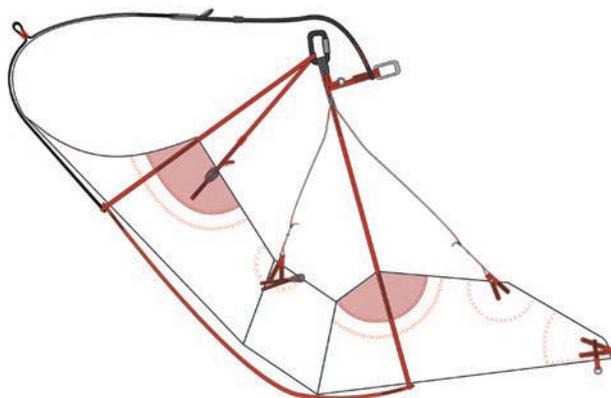
Luftprotektoren sind in der Gleitschirmbranche eigentlich nichts Neues. Eine Herausforderung ist der optimale Druckausgleich zwischen den einzelnen Zellen, damit der Protektor im Falle eines Aufpralls seine maximale Wirkung entfalten kann. Eine weitere ist das großserientechnische Verbinden von Kunststoffteilen, um die einzelnen Zellen zusammenzufügen. „Bis wir mit dem Luftprotektor für die Serienversion des RANGE X-ALPS2 zufrieden waren, haben wir ungefähr 20 Prototypen auf dem Prüfstand getestet“,

verrät Peter Müller. „Die finale Version ist aufgeblasen nur zirka 18 Zentimeter dick, hat sieben Zellen, Crossports mit ein bis fünf Zentimetern Durchmesser und erreicht einen G-Wert von 38.“

skywalks neuer Protektor soll die Vorteile von Schaumstoff- und Staudruckprotektoren vereinen: Aufgeblasen bietet er bereits während der Startphase maximalen Schutz und erfüllt mit dem Verzögerungswert von 38 G die Zulassungskriterien der LTF- und EN-Prüfung deutlich. Lässt der Pilot die Luft nach der Landung heraus, findet der rund 300 Gramm leichte umhüllte Kunststoffbeutel mit einer vollständigen Flugausrüstung in einem Rucksack mit 50 Liter Volumen Platz, wie ihn die X-ALPS-Athleten bei ihrem Rennen durch die Alpen trugen.

Für weitere Details des Ultraleichtgurtzeugs ließ sich Peter Müller von der Outdoor-Branche inspirieren. „Viele Trekking-Rucksäcke verteilen die Kräfte mit einem Metallrahmen auf dem gesamten Rücken – und genau das macht auch bei einem Gurtzeug Sinn. Oft sind diese Rahmen allerdings sehr massiv“, so der Leichtbaufanatiker. Beim RANGE X-ALPS2 sorgen zwei halbkreisförmig gebogene und über >

→ Form folgt Funktion: skywalks neues Ultraleichtgurtzeug RANGE X-ALPS2 wurde speziell für die Anforderungen der Red Bull X-Alps 2017 entwickelt. Herzstücke des in der Serienversion nur 1,7 Kilogramm schweren Gurtzeugs sind der Powerframe, der die einwirkenden Kräfte verteilt und ein aufblasbarer Luftprotector, der einen Verzögerungswert von 38 G erreicht (blau in der unteren Skizze). Das Rettungsgerät mit Aufhängungen an den Schultergurten ist in einem Frontcontainer untergebracht.



ein Gelenk miteinander verbundene dünne Stäbe aus unzerbrechlichem Federstahl dafür, dass Sitz- und Rückenteil der Sitzschale immer optimal in Form bleiben. skywalks Power Frame soll die Aufhängepunkte im Bein-, Lenden-, Brust- und Schulterbereich immer unter Spannung halten. Rücken- und Beinteil liegen auch in Turbulenzen immer eng an. „Man kann sich das vorstellen wie bei einem modernen Bürostuhl, der frei schwingt, seinem Besitzer aber immer den optimalen Halt gibt“, ergänzt er.

Im X-Alps-Gurtzeug, das als „Athletes Edition“ bei den Red Bull X-Alps 2017 von einem Drittel aller Teilnehmer geflogen wurde, sitzt der Pilot in einem Hauch von Nichts aus Rip-Stop-Tuch erstaunlich komfortabel. Auch beim Rückenteil des Allround-Gurt-



↑ Ein Hauch von Nichts: Um die Anforderungen der Red Bull X-Alps 2017 zu erfüllen, hat skywalk die Entwicklung des Luftprotectors vorangetrieben. Luftprotectoren kombinieren die Vorteile von Schaumstoff- und Ram Air-Konzepten kombiniert. Der im Ultraleichtgurtzeug „RANGE X-ALPS2“ integrierte Luftprotector bietet nach dem Aufblasen mit wenigen Atemzügen bereits beim Start vollen Schutz. Lässt der Pilot die Luft ab, findet der Gurt sogar in einem 50-Liter-Rucksack Platz.



# independence

● paragliding

Paragliding equipment since 1990



← Aerodynamik im wahrsten Sinne des Wortes: Der große Heckbürzel des RANGE X-ALPS2 füllt sich nach dem Start durch Ventilklappen automatisch mit Luft. Gut sichtbar zeichnet sich im Gesäß- und Rückenbereich der 18 Zentimeter dicke Luftprotektor ab.

zeugs CULT setzt skywalk auf den sogenannten Power Frame, allerdings sorgt hier eine Schaumstoffplatte für zusätzlichen Komfort. Eine Besonderheit des CULT, das sich vor allem an Einsteiger und Genusspiloten richtet, ist sein verstellbares Rückenteil. Auch hier ließ sich skywalk von der Outdoor-Industrie inspirieren. Bei vielen modernen Trekking-Rucksäcken lässt sich die Länge des Rückenteils einstellen, um die optimale Lastverteilung zwischen Schulter und Hüfte herzustellen. „Bei schlechtsitzenden Gurtzeugen verliert der Pilot in Turbulenzen oder Extremflugsituationen schnell den Kontakt zu seinem Gurtzeug.

Wir wollten, dass der Pilot immer optimal in sein Gurtzeug integriert ist“, so Peter Müller. „Das erleichtert aus unserer Sicht intuitive Reaktionen und trägt damit zur Flugsicherheit bei.“

### Innovatives für die Sicherheit

Wer im Winter viel in den Bergen unterwegs ist, hat sie vermutlich schon öfter gesehen: Die unauffälligen, kleinen rechteckigen RECCO-Einnäher in Anoraks, Tourenhosen, Handschuhen und Rucksäcken. Das in den achtziger Jahren vom gleichnamigen schwedischen Unternehmen entwickelte RECCO-Rettungssystem beruht auf einer hochentwickelten Ra- ➤



GLEITSCHIRME



GURTZEUGE



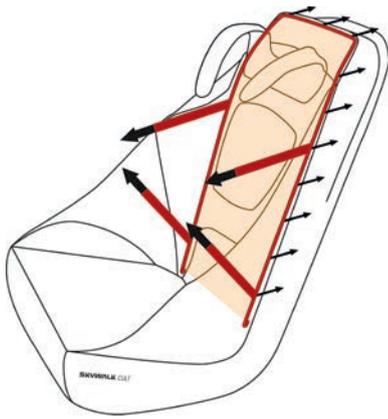
RETTUNGSSYSTEME



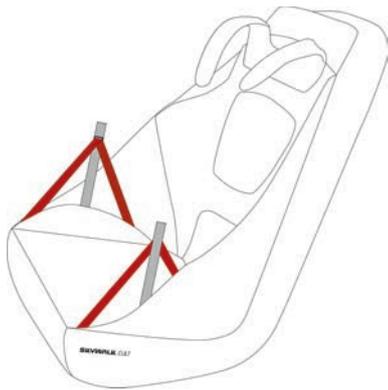
ZUBEHÖR

*fly it your way*

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



↑ Moderne Gurtzeuge verteilen die einwirkenden Kräfte optimal auf den Piloten. Idealerweise erhält der Pilot - wie in einem modernen Bürostuhl - in jeder Position die optimale Abstützung. Liegt das Gurtzeug perfekt an, kann er seinen Gleitschirm auch in Turbulenzen intuitiv steuern.



↑ Dreh- und Angelpunkt: Ein optimal platzierter Drehpunkt ist Voraussetzung dafür, dass der Pilot nach dem Start gut in den Sitz rutscht und im Flug die optimale Position in der Sitzschale einnehmen kann.

darstechnologie: Ein vom Rettungsteam bedienter rund ein Kilo schwerer Detektor sendet ein gerichtetes Suchsignal aus. Die weniger als vier Gramm leichten Reflektoren mit einer Kupferantenne und einer Diode empfangen das Signal und reflektieren es zum Detektor zurück. Mit der aktuellen Generation der RECCO-Detektoren ist damit theoretisch sogar eine großflächige Suche vom Hubschrauber möglich. „Ein routinemäßiger Einsatz der RECCO-Technologie ist derzeit zwar noch nicht gegeben. Doch nach einem Unfall kann dieses Rettungssystem auch im Gleitschirmsport die Chancen, von einem professionellen Suchteam gefunden zu werden, unter gewissen Umständen um ein Vielfaches erhöhen“, bestätigt der Notfallmediziner Dr. Christian Freund, der als Bergrettungsnotarzt bei der Bergwacht im bayerischen Chiemgau aktiv ist. „RECCO ist aus unserer Sicht eine sinnvolle Ergänzung zu Ortungssystemen wie Live Tracking und SPOT und der Notruf-Funktion von Handys“, fügt skywalks Gleitschirm-Sparten-Chef Arne Wehrlin hinzu. „Ist der RECCO-Sensor Bestandteil der Ausrüstung, hat der Sportler ihn immer dabei, ganz unabhängig von Stromversorgung und Netzabdeckung.“

Kommt es zu einem Unfall, ist es für die Rettungsteams bei der Bergung oft nicht möglich, den verunglückten Piloten schnell und effektiv zu sichern. „Wir müssen das Unfall- ➤

SKYMAN

Live your adventure!

Superleichtes Equipment für Abenteurer,  
XC- und Tandem-Piloten

Ultraleichte Freiheit!

www.skyman.aero



← easy cruising: skywalk-  
Gleitschirmentwickler Ste-  
phan Gruber bei  
sommerlichen Flugtests  
mit dem Allround-Gurtzeug  
CULT

Anzeigen

welcome to the **ATOS** family

### Silent Glider

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



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

# A-I-R

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

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

**FLYMASTER**

**NEU**

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

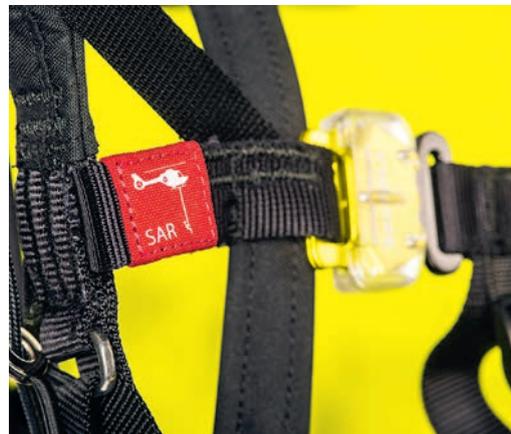


[www.flymaster.de](http://www.flymaster.de)

Unterstützt durch Flymaster




**FLYMASTER SIM** **3G READY**



↑ Im Falle eines Falles: Rettungsteams stehen bei der Bergung immer wieder vor der Frage, wo sie den verunfallten Piloten zuverlässig befestigen können: In Zusammenarbeit mit der Bergwacht hat skywalk den auffällig gekennzeichneten SAR-Aufhängepunkt entwickelt. Das SAR-Symbol ist international bekannt und steht für „search and rescue“.



← Kleines Detail – große Wirkung: Die im Alpinismus verbreitete RECCO-Technologie kann auch Flugsportlern das Leben retten. Die winzigen Sensoren ermöglichen professionellen Rettungsteams eine schnelle und großflächige Suche.



← Soll ein unbeabsichtigtes Öffnen verhindern: Der neuartige Safety Slider über den Schließen des Gurtzeugs

**PARA-SERVICE**

**2-Jahres-Checks**

**Reparaturen**

**Retter packen**

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

*Wolfgang*



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

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

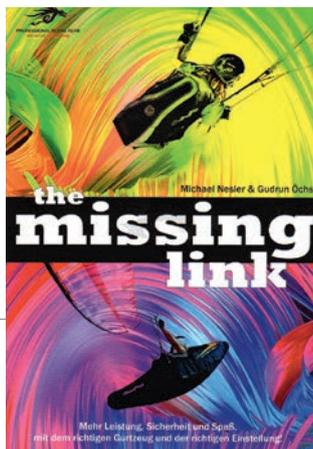
opfer sicher an einem zentralen Punkt am Gurt fixieren. Gleitschirmpiloten hängen aber oft an verschiedenen Punkten, zum Beispiel mit der Rettung an einem Baum und mit dem Schirm an einem anderen. Das erschwert die Bergung ungemindert“, erläutert Dr. Freund die Problematik. Ein sinnvoller Aufhängepunkt wären die Karabiner, doch hier herrscht oft Unsicherheit. Oft sind sie blockiert und noch mit dem Gleitschirm verbunden. Ergebnis

eines gemeinsamen Workshops mit Mitgliedern der Bergwachtbereitschaft im Achenal ist skywalks beim CULT am Brustgurt positionierte SAR-Schleufe. Die „search and rescue-Schleufe“ erlaubt Helfern eine Seilwinde oder Karabiner einzuhängen. Theoretisch ist die Schleufe auch für den Windschlepp geeignet, skywalk rät aufgrund der speziell für Rettungseinsätze gewählten Position aber davon ab.

## Gute Stimmung

Wer bei einem verkleideten Gurtzeug ins Innere seines Beinsacks blickt, erkennt meist: Nichts. Doch warum haben eigentlich so viele moderne Anoraks ein helles Futter auf der Innenseite? Und warum bieten viele Autohersteller helle Farben für das Interieur an? „Helle Farben verbessern die Übersichtlichkeit und haben unterbewusst sogar einen positiven Einfluss auf die Stimmung“, sagt Peter Müller. Weil die intuitive Bedienbarkeit eines guten Produkts bekanntlich nicht nur von der Funktion, sondern auch von seiner Haptik und Optik bestimmt wird, lohnt sich die Übertragung des Gedankens auf den Flugsport.

Wer sich in seinem Gurtzeug wohlfühlt, fliegt besser – und damit sicherer. Oft sind es kleine Details, die dazu wichtige Beiträge leisten. Mit einem passenden Gurtzeug kann man einen passenden Gleitschirm durchaus noch passender machen. Umgekehrt gelingt das nicht so leicht. Es lohnt sich also, dem Gurtzeug mehr Aufmerksamkeit zu widmen, wenn es am Anfang der Saison darum geht, die Ausrüstung zu optimieren. ▽



### Literaturtipp

## The missing link

Michael Nesler entwickelt seit rund drei Jahrzehnten Gleitschirme, arbeitet als Fluglehrer und Personaltrainer intensiv mit Piloten aller Könnensstufen. Dem Gurtzeug hat Nesler ein ganzes Buch gewidmet. In *The missing link* beschreiben Michael Nesler und seine Frau Gudrun Öchsl, was ein gutes Gurtzeug ausmacht, welche mechanischen aber auch psychologischen Faktoren Sitzposition und Gewichtsverlagerung bedeuten und wie man sein Gurtzeug optimal einstellt. Ausführlich gehen die beiden in dem 56 Seiten starken Booklet auf Funktion und Wechselwirkungen von Stütz-, Brust-, Schulter- und Bein Gurten ein. Eine Checkliste gibt konkrete Hilfestellung beim Gurtzeugkauf. Das Buch kann für 14,90 Euro direkt im DHV-Shop bestellt werden.

Anzeige

### Vertraue den Gleitschirmprofis

DHV zertifiziert seit 2007

Checks & Reparaturen aller Marken!

Herstellerebetrieb, Importeur, Servicecenter

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



für jeden Check gibt es ein Gratis Bandana!

# KONTTEST

GLEITSCHIRMSERVICE

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



## ALFAcross\*115

einer der leistungsstärksten und leichtesten Cross Retter am Markt!

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

**!! AKTION !!**  
**NEU für ALT**

ALFAcross\*115 € 725,00

Alter Retter minus € 100,00

**DEIN PREIS € 625,00**

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

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

# DHV Presseseminar

Technik, Tipps & Tricks der erfolgreichen Pressearbeit interaktiv erlernt durch spontanen Gedankenaustausch und interaktive Übungen mit geistreichen Gelehrten.

Text: Annika Fritschi | Fotos: Benedikt Liebermeister



↑ Fröhliche Seminarteilnehmer im regen Diskurs über stilistische Feinheiten und darüber, wie schwer es ist, einfach zu schreiben.

Im Oktober fand in der neuen DHV Geschäftsstelle in Gmund am Tegernsee das diesjährige Presse-seminar statt. Die Vortragenden waren Hartmut Schlegel, der Pressesprecher der Deutschen Postbank, und Markus Scheid, Journalist bei der Rheinischen Zeitung. Teilnehmen konnten alle interessierten DHV Mitglieder, die sich im Vorfeld über das DHV Serviceportal zum Seminar angemeldet hatten.

Am Morgen des Seminartages traf sich eine bunt zusammengesetzte Gruppe aus Drachen- und Gleitschirmfliegern voll geistiger Frische, um die Kunst der journalistischen Kommunikation zu erlernen. Ohne die Begleitung ihrer Fluggeräte waren die Flieger anfangs etwas schüchtern im Erstkontakt und suchten sich erstmal einen Platz nahe einem der Keksteller, die die Seminartische zierten. Ganz dem natürlichen Fliegerverhalten entsprechend, wurden erst einmal abwartend die Umgebung und die tagesaktuellen Bedingungen beäugt. Doch kaum löste sich die erste duftende Brise voller Kaffeeröstaromen ab, lockerte sich die Stimmung und erste Gespräche ergaben sich beim morgendlichen Tassen-Füll-Ritual. Und dann ging es auch schon los. Als erste Regel lernten wir die K.i.s.s. Regel. Hinter dieser Regel verbirgt sich der einfache Leitspruch: „Keep it short & simple“. Dieser ist sicher nicht nur im Metier des Journalismus ein guter Leitsatz. In entspannter Atmosphäre ging

es von da an locker und interaktiv weiter durch die dos & don'ts der Schreibtechnik. Zum Beispiel sollte, im Gegensatz zum Fliegen, beim Schreiben heiße Luft möglichst gemieden werden. Das bedeutet, jeder Text soll auf vermeidbare Füllwörter gecheckt werden. Statt über pauschale Inhalte soll lieber über Konkretes geschrieben werden. Und die direkte Rede ist, wie im Alltag so auch beim Schreiben, immer der indirekten Rede vorzuziehen. Um das Ganze gleich einmal spontan auszuprobieren, gab es ein paar praktische Übungen. Lange Bandwurmsätze und komplizierte Satzstrukturen wurden von uns in lockere und ansprechende Texte verwandelt. Doch wie kann man einfach erkennen, ob ein selbstverfasster Text gut geschrieben ist? Expertentipps helfen. Zum Beispiel den Text einfach einmal laut vorzulesen oder ihn ins Englische zu übersetzen. Dadurch können schnell komplizierte Satzstrukturen aufgedeckt werden. Kann ein Text flüssig vorgelesen oder leicht ins Englische übersetzt werden, ist er meist auch gut geschrieben. Neben der

Schreibtechnik wurden außerdem Publikationsmöglichkeiten und -wahrscheinlichkeiten durchgegangen. Wenn es um die Platzierung von Artikeln geht, hilft oft Timing. Dazu sollte man nicht nur wissen, wo und vor allem wann man am besten bei einem Verlag anruft, sondern auch wann es einen taktischen Vorteil gibt, um einen Text unterzubekommen. Funfacts wie, dass die Lokalblätter meist zugänglicher sind, wenn der Fußball gerade keine Saison hat, helfen hier enorm. Außerdem sollte der Text durch ein gutes Bild ins rechte Licht gerückt werden. Wie man das am besten macht, war natürlich auch Teil der Agenda. Außerdem wurde klar, dass grundlegende Strukturen, wie „Wer kommuniziert wann was wie“ für eine erfolgreiche Pressearbeit essentiell sind. Damit wir jungen Schreiberlinge unsere zukünftigen Tintenabenteuer nicht mit einem blanken Papier starten müssen, bekamen wir am Seminarende ein kleines Startpaket aus Satzbausteinen und Textvorlagen mit auf den Weg.

Dank des tollen Inputs der kompetenten Fachleute Hartmut und Markus, der großartigen Organisation und der exzellenten Versorgung durch Bettina und Ben vom DHV war es ein rundum gelungenes Seminar und ich fasse den Tag kurz & einfach mit dem Prädikat fünf goldene Kugelschreiber zusammen. ◀



↑ Die Referenten des Presse-seminars Hartmut Schlegel (li) und Markus Scheid (re) im geistigen Austausch und bei der Layoutanalyse.



LIGHT LINE



# annapura

LTF/EN A+B

WIR HABEN EINFACH & LEICHT

NEU DEFINIERT,

DAMIT DU DEINE ZIELE

NEU DEFINIEREN KANNST.



Der Zeitgeist verlangt nach hoher Flexibilität und Unabhängigkeit, ein Trend der den Ursprung des Gleitschirmfliegens in die Zukunft trägt. Minimales Gewicht und einfaches Handling – der ANNAPURNA liefert das perfekte Statement der Vereinfachung und definiert Mobilität neu. Somit sind deinen Zielen keine

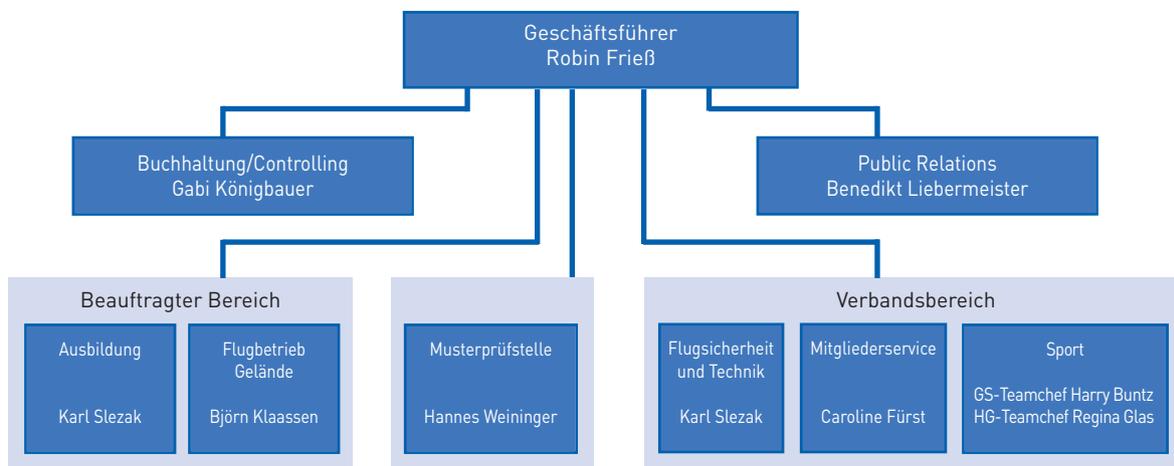
Grenzen gesetzt, der ultraleichte Hi-Tech Flügel ist hungrig auf Streckenflüge, genauso wie auf radikale Hike&Fly Abenteuer und ausgedehnte Reisen an entlegene Startplätze.

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



U-TURN  
SAFE FUN

# Jahresbericht 2017 der Geschäftsstelle



## Geschäftsführung

Eine der zentralen Aufgaben ist die Gewährleistung eines sehr guten und umfassenden Mitgliederservices. Die buchhalterische Abwicklung mit modernem Controlling System (8 Profitcenter und 147 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: 24 Angestellte, 7 freie Mitarbeiter
- Finanzwesen: 1.106.103 Buchungssätze, 768 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 EHPU und Europe Airsports
- Mitarbeit bei FAI/CIVL



Klaus Tänzler  
Geschäftsführer  
bis 28.2.2017



Robin Frieß  
Geschäftsführer  
seit 1.3.2017



Petra Aichele  
Assistentin



Gabi Königbauer  
Buchhaltung



Barbara Lacroux  
Buchhaltung

## Ausbildung

Mit dem 30-jährigen Robin Frieß leitet seit März 2017 ein „digital Native“ die Geschäftsführung des DHV. Das hat dem 2016 begonnenen Projekt „Digitalisierung bei Ausbildungsdokumentation und Prüfungen“ einen ordentlichen Schub gegeben. Seit Mai können alle Theorieprüfungen online abgelegt werden. Statt mit Papier-Prüffragenkatalogen arbeiten die Prüfungsteilnehmer nun auf einer modernen Online-Prüfungsplattform am Laptop oder Tablet. Neben vielen anderen Vorteilen ist das moderne DHV-Prüfungportal auch eine attraktive Visitenkarte für den DHV, zu dem viele Piloten bei ihrer Prüfung den ersten engeren Kontakt haben. Ergänzend ist den Prüfern seit Oktober die digitale Übermittlung der Praxis-Prüfungsunterlagen und die Online-Abrechnung der Prüfungen möglich. Ziel dieser Maßnahmen ist es, die Zeit zwischen Prüfung und Erhalt der Lizenz auch in der Hochsaison deutlich zu verkürzen. Jeder IT-ler weiß um die Komplexität, wenn Prozesse von analog auf digital umgestellt werden. Die Mitarbeiterinnen im Ausbildungsreferat haben sich diesen Herausforderungen mit bemerkenswertem Engagement gestellt. Konzeptionell war die rechtssichere Überarbeitung der Ausbildungs- und Prüfungsordnungen und der Prüfer-Anweisungen ein weiterer Schwerpunkt 2017. Die wichtige rechtliche Funktion dieser Regelwerke erfordert sehr gründliche Arbeit - mit intensiver juristischer Unterstützung.

Unser Schleppfachmann Andreas Schöpke hat eine einmalige berufliche Chance und im Herbst die Ausbildung zum Berufspiloten begonnen und die DHV-Geschäftsstelle verlassen. Er bleibt dem DHV aber als Leiter des Schleppbüros - angesiedelt im Flachland - voll erhalten. Die Erteilung und Verwaltung der Lizenzen und Berechtigungen sämtlicher Gleitschirm- und Drachenflieger in Deutschland ist der Tätigkeitsschwerpunkt im Referat Ausbildung. Das Zusammenführen und Prüfen der Ausbildungs- und Prüfungsunterlagen zur Scheinerteilung sowie die Lizenzausstellung und deren Versand ist in den Saisonmonaten sehr arbeitsintensiv. 2017 kam zusätzlich noch die Einführung der Online-Prüfungsdokumentation dazu. Im Tagesgeschäft werden Flugschüler, Piloten, Prüfer, Fluglehrer und Flugschulen auf allen Kommunikationskanälen zu Fragen der Ausbildung beraten. Es musste wieder einigen Beschwerden über Flugschulen nachgegangen werden.

2017 wurden fünf Fluglehrer-Lehrgänge organisiert und durchgeführt (zwei zweiwöchige Assistenten-Lehrgänge, drei einwöchige Fluglehrer-Lehrgänge mit Prüfung), sowie ein Skyperformance-Trainer-Lehrgang. Es waren Qualitäts-Audits bei Skyperformance- und Sicherheitstrainings-Centern, sowie Windenfachlehrer-Lehrgänge, Flugschulüberprüfungen und Vereinsfortbildungen durchzuführen. Eine Sitzung des Fachausschusses Ausbildung (Lehrteam) wurde organisiert und durchgeführt. Ein Beschluss des Lehrteams, der später von der DHV-Kommission bestätigt wurde, verpflichtet die DHV-Gleitschirm-Pilotenprüfer zur Qualifikation als Skyperformance-Trainer bis 2020. Damit soll das Niveau bei den Pilotenprüfungen noch einmal (nach einer bereits erfolgten Erhöhung der Anforderungen an die Praxisprüfung 2017) angehoben werden. Das Ausbildungsreferat wird in 2018 deshalb eine Vielzahl von Lehrgangsterminen für diese Pilotenprüfer zu organisieren haben.

Bei 660 Pilotenprüfterminen wurden insgesamt 2.592 Erlaubnisse und Berechtigungen erteilt.

- 34 HG-A, davon 26 mit Startart Hang, 10 mit Startart Schlepp, 14 mit Startart UL-Schlepp (Mehrfacheintragen von Startarten möglich)
- 1.725 GS-A, davon 1.683 mit Startart Hang, 349 mit Startart Schlepp
- 24 HG-B, davon 24 mit Startart Hang, 4 mit Startart Schlepp, 8 mit Startart UL-Schlepp
- 599 GS-B, davon 598 mit Startart Hang, 200 mit Startart Schlepp
- 106 GS-Passagier, davon 102 mit Startart Hang, 28 mit Startart Schlepp
- 5 HG-Passagier, davon 2 Startart Hang, 0 Startart Windenschlepp, 5 Startart UL-Schlepp
- 65 Windenführer
- 34 Flugfunk
- 4 DHV/ÖAeC Fluglehrerlehrgänge für GS und HG
- 1 Termin Pflichtfortbildung Fluglehrer GS
- 1 Skyperformance Workshop
- 130 Flugschulen



Karl Slezak  
Referent



Andreas Schöpke  
Assistent



Caroline Fürst  
Sachbearbeitung



Cindy Laufer  
Sachbearbeitung

## Flugbetrieb - Gelände - Luftraum

In die Luft kommen wir nur, wenn ausreichend viele und möglichst gute/einfache Fluggelände zur Verfügung stehen. Die örtlichen Vereine in allen Regionen Deutschlands leisten hierfür eine unverzichtbare Aufgabe. Ohne Gelände – kein Flugbetrieb. Der DHV unterstützt daher intensiv die Geländezulassung der Vereine und Flugschulen. Das deutsche Luftverkehrsgesetz schreibt für das Gleitschirm- und Drachenfliegen eine Zulassung vor. Aufgrund der Beauftragung des DHV durch das Bundesministerium für Verkehr kann der DHV selbst die Verwaltungsverfahren gem. § 25 LuftVG durchführen. Dies ist bei der Zulassung ein entscheidender Vorteil, da so bessere Ergebnisse erzielt werden können. Zunehmende Bürokratie und häufige Forderungen nach naturschutzfachlichen Gutachten im Zuge verschärfter Naturschutzgesetze machen die Zulassungen deutlich schwieriger. Dennoch konnten 2017 wieder 8 Fluggelände neu zugelassen werden. Für die Umsetzung sind häufig Ortstermine und Besprechungen notwendig. Ausblick für die Zukunft: Da Neuzulassungen zunehmend schwieriger werden, sollte versucht werden, bestehende Gelände auszubauen und zu verbessern.

Der deutsche Luftraum ist einer der meistgenutzten Lufträume in Europa. Trotzdem haben wir Gleitschirm- und Drachenflieger relativ viele Freiheiten. Dass dies so bleibt, ist nicht selbstverständlich. Aktuell fordert die Bundesstelle für Flugunfalluntersuchung (BFU) eine Transponderpflicht auch für motorlose Luftfahrzeuge oberhalb 5.000 ft MSL. Zudem fordern die Fluggesellschaften mehr kontrollierten Luftraum D oder C. Daher verhandelt der DHV direkt mit der Deutschen Flugsicherung (DFS) und dem Bundesministerium für Verkehr (BMVI). Durch den in Zukunft zunehmenden Drohnenbetrieb ist der DHV zudem gefordert. Generell versuchen wir seitens des DHV pragmatische Lösungen zu entwickeln. Dafür ist ein umfangreiches Netzwerk erforderlich.

- Erteilung von 8 neuen Geländeerlaubnissen nach § 25 LuftVG
- 20 Kurzzeiterlaubnisse für Veranstaltungen nach § 25 LuftVG
- 24 Verlängerungen von Geländeerlaubnissen
- Luftraumseminare für Vereine
- Stellungnahmen zu Windkraftanlagen
- Besprechungen und Sitzungen im Zusammenhang mit Luftraummaßnahmen (DFS/BAUL)
- Besprechungen beim Bundesministerium für Verkehr (BMVI)
- DHV-Info Artikel
- Fachtagungen und Vorträge
- Luftaufsicht in Fluggeländen/Ernennung der Beauftragten für Luftaufsicht
- Unterstützung der Vereine bei Veranstaltungen und Zulassungen
- Beratung und Information der Mitglieder
- Ausbau und Weiterführung der Geländedatenbank
- Ortstermine bei Zulassungsverfahren und Geländesicherung
- Geländeprojekte und Pressearbeit
- Aktualisierung und Anpassung der bestehenden Geländeerlaubnisse
- Aktion FAIR in the AIR



*Björn Klaassen  
Referent Fluggelände,  
Naturschutz,  
Luftraum*



*Bettina Mensing  
Sachbearbeiterin*



*Karsten Kirchoff  
Geländedatenbank*



*Helmut Bach  
Luftraumexperte /  
A 380 Pilot Lufthansa*

## Mitgliederservice

Mehrere Tausend Neuaufnahmen, Wohnortwechsel, Versicherungs-umstellungen und Kündigungen waren zu bearbeiten. Fragen der Mitglieder wurden auch mit Unterstützung der Mitarbeiter aus den anderen Fachbereichen beantwortet, per Telefon, E-Mail und Post.

- Mitgliederverwaltung: 1.970 Austritte, 2.518 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 304 Schadensfällen
- Wareneinkauf, Warenverkauf
- Organisation von 10 Rettungsschirm-Seminaren für Rettungsgeräte
- 2 Windenschleppfachlehrer-Lehrgang
- 3 EWF- Lehrgänge für neue Einweisungsberechtigte Windenführer
- 4 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



Andreas Schöpke  
Informationsbüro  
Schlepp



Volker Schwanitz  
DHV-Wetterexperte

## Jugend

Die DHV-Jugend besteht aus einer rund zehnköpfigen Kommission junger PilotInnen und kümmert sich um alle Belange der Jugendarbeit und Nachwuchsförderung im Gleitschirm- und Drachensport. Durch zahlreiche Vereinsveranstaltungen, wie Schnupperkurse und Ferienspielaktionen werden junge Menschen zum Einstieg in den Flugsport motiviert. Die DHV-Jugend steht dabei beratend und fördernd den DHV-Vereinen zur Seite. Auch der direkte Kontakt mit Hochschulen durch die DHV-Jugend konnte gezielt mehr Nachwuchs für den Flugsport begeistern. Für jugendspezifische Anfragen per E-Mail und Telefon stehen die ehrenamtlichen Kommissionsmitglieder das gesamte Jahr zur Verfügung. Im Jahr 2017 organisierte die Kommission für bereits fliegende PilotInnen elf Flugevents. Dabei wurden Vergünstigungen ausgehandelt, Fachvorträge und Weiterbildungsmaßnahmen angeboten. Die Events richten sich an alle PilotInnen – vom Scheinfrischling bis hin zum Strecken-crack. So wurden unter anderem drei Sicherheitstrainings, ein B-Scheinkurs, Groundhandlingkurse und ein Streckenfluglager organisiert. Auf den Events werden Geländeeinweisungen und tägliche Wetterbriefings angeboten.

Als Passagier im DHV-Jugend Tandem können auch Fußgänger das Fliegen selbst erleben, oder einzelne Piloten flugtechnische Erfahrungen sammeln. Die Events der DHV-Jugend sind aus dem Terminkalender der jungen Drachen- und GleitschirmfliegerInnen nicht mehr wegzudenken und werden auch 2018 wieder ein großer Erfolg werden.

- 11 durchgeführte Events für junge Flieger
- Teilnehmerzahlentwicklung weiterhin positiv
- eigenes 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 der Schullandheimaufenthalte
- 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



Karl Slezak  
Sicherheitsreferent



Simon Winkler  
Testpilot, Technischer  
Mitarbeiter



Jürgen Kraus  
Testpilot



Alex Ploner  
HG-Testpilot



Andreas Schöpke  
Assistent

## Sicherheit und Technik

Im Referat Sicherheit und Technik passiert es regelmäßig, dass alle aktuellen Tätigkeiten ruhen müssen, weil plötzlich etwas brennt. Meist geht es um Unfalluntersuchungen oder die Recherche bei wichtigen Sicherheitsmitteilungen. Im Frühsommer gab es einen tödlichen Unfall mit Verdacht auf Versagen der Gurtschließen bzw. des Herausfallschutzes. Hier war schnelles Handeln erforderlich, um dem Verdacht nachzugehen, der sich jedoch nicht bestätigte.

Das Thema Unfälle, mit den genannten Unfalluntersuchungen, Erstellen von Unfallberichten, die auf der DHV-Website veröffentlicht werden, teils aufwändige Ausarbeitung von Stellungnahmen und Gutachten für Polizei, Staatsanwaltschaft, Anwälte, Gerichte, Versicherungen etc., Kontakt mit verunfallten Piloten oder deren Angehörigen, Führung und Administration der Europäischen Unfalldatenbank und der Austausch mit den Safety Officers der anderen europäischen Flugsportverbände ist insgesamt als der Arbeitsschwerpunkt im Referat zu sehen. Das Management von Sicherheitsmitteilungen ist oft brandeilig. Hier wird, zusammen mit dem Hersteller, dokumentiert, formuliert, überarbeitet und publiziert. Inzwischen - das ist eine erfreuliche Entwicklung - sprechen viele Hersteller von sich aus mit dem DHV, wenn ein Sicherheitsmangel bei einem ihrer Produkte vorliegt, um eine Sicherheitsmitteilung vorzubereiten. Anlass zur Sorge bieten Unfallzahlen immer, 2017 besonders die beim Drachensfliegen. Bis Ende Oktober gab es 5 tödliche Unfälle, eine Zahl, die angesichts der ständig sinkenden Zahl der Aktiven sehr alarmierend ist. Drei der betroffenen Piloten waren bereits ältere Semester und in schlechtem Trainingsstand. Beim Gleitschirmfliegen lagen die Unfallzahlen im jährlichen Durchschnitt mit 6 tödlichen Unfällen bis Ende Oktober.

Bei der DHV Safety Class gibt es eine bedeutende Änderung in der Darstellung der Testergebnisse. Es wird nun auf die Endbewertung mit einer Gesamtnote verzichtet. Stattdessen ist die Bewertung des Geräteverhaltens in den einzelnen Manövern viel genauer dargestellt. Damit ist ein Punkt umgesetzt, der von vielen Mitgliedern angesprochen wurde. Eine allzu plakative Gesamtbewertung veranlasst manchen Piloten, sich gar nicht mehr mit den Bewertungen der einzelnen Manöver zu befassen. Mit dem neuen Bewertungsschema kann besser dargestellt werden, ob der getestete Gleitschirm möglicherweise nur in einem einzelnen Teilmanöver eine bestimmte Bewertung erhalten hat, oder ob sich diese Bewertung bei mehreren Testflugmanövern findet. Dem Leser der neuen Safety Class-Testberichte wird zudem auffallen, dass die Testpiloten die Schirmmodelle viel ausführlicher in ihren Kommentaren beschreiben. So soll ein genauere Eindruck vom Charakter und Gesamtverhalten des Gerätes vermittelt werden. Insgesamt sind bislang 80 Gleitschirme der LTF-Klassen A und B dem DHV Safety Class-Test unterzogen worden. Das ganze Team des Referats Sicherheit und Technik ist bei der Ausbildung und Fortbildung der Fluglehrer im Einsatz. Wenn man bedenkt, dass alleine die Dauer dieser Lehrgänge ca. 10 Wochen pro Jahr beträgt, also 2,5 Monate, kann auch dieser Bereich als Tätigkeitsschwerpunkt angesehen werden. Alle Mitarbeiter des Referates sind selbst ausgebildete Fluglehrer und Skyperformance-Trainer. Diese Kompetenz ist im Tagesgeschäft oft gefragt, wenn es um die Beratung von Mitgliedern und Piloten in allen Angelegenheiten der Sicherheit, Ausrüstung, Ausbildung und Fortbildung geht.

Für 2018 wird die Mitarbeit bei der turnusmäßigen Pflichtfortbildung der ca. 350 Fluglehrer ein wichtiger Punkt sein.

- 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 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 2016/2017 (Quelle Google Analytics):  
Nutzer 1.163.445; Seitenaufrufe 22.394.125
- Redaktion und Gestaltung des DHV-Infos, bisher 208 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
- Presseseminar für Vereine, Flugschulen und Hersteller
- 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



*Benedikt  
Liebermeister  
Referent,  
verantwortlicher  
Info-Redakteur*



*Petra Aichele  
Online-Redakteurin,  
Bildbearbeitung,  
Webmaster*



*Richard Brandl  
Online-Redakteur*



*Renate Miller  
Grafikerin*



*Bettina Mensing  
Infoabrechnung,  
Online-Redakteurin*



Hannes Weininger  
Referatsleiter



Harry Buntz  
Teamchef GS



Reiner Brunn  
Prüfer für GS,  
GS-Gurte und  
GS-Rettungssysteme



Andreas Schöpke  
Informationsbüro  
Schlepp, Prüfer für  
Schleppgeräte



Kerstin Liebert  
Verwaltungsleiterin



Alex Ploner  
HG-Testpilot



Bernhard Stocker  
Prüfer für GS



Sebastian Mackrodt  
Prüfer für GS



Andreas Schmittler  
Prüfer für HG,  
HG-Gurte und HG-  
Rettungssysteme

## DHV-Musterprüfstelle

Die wesentlichsten Änderungen im Geschäftsjahr 2017 waren der Umzug in die neue Geschäftsstelle und der Geschäftsführerwechsel. Mit großer Trauer haben wir von unserem geschätzten Mitarbeiter und Freund Christof Kratzner Abschied genommen, der nach langem Koma seinen Verletzungen durch einen Fahrradunfall erlegen ist.

In der neuen Geschäftsstelle hat die Musterprüfstelle nun im Hause integrierte Prüfanlagen für Festigkeitsprüfungen, Gurtzeuge und Gurtzeug-Protektoren, die hervorragend den speziellen Bedürfnissen angepasst sind, Arbeitsabläufe erleichtern und Kosten sparen. Innerhalb der Prüfstelle haben sich Alex Ploner und Andreas Schöpke in ihre Arbeitsbereiche eingearbeitet. Alex ist als selbstständiger Prüfer für HG Testflüge tätig und unterstützt Andreas Schmittler bei allen weiteren HG-Prüfungen. Mit Andreas Schöpke haben wir eine gute Ergänzung zu Horst Barthelmes gefunden, der noch übergangsweise im Bereich der Schleppgeräteprüfungen bei uns mitarbeitet. Andreas wird diese Tätigkeiten in Zukunft übernehmen. Im Bereich der Akkreditierung konnte das zweite Überwachungsaudit durch die DAkkS erfolgreich absolviert werden. Die Arbeit der EN 1651 wurde abgeschlossen, die Endabstimmung und damit die Annahme der Norm wurde vollzogen, nunmehr soll die Norm in die deutschen Lufttüchtigkeitsforderungen übernommen werden.

Bei den Musterprüfungen gab es saisonal bedingt bei den abgeschlossenen Gleitschirmprüfungen einen Rückgang. Die Hängegleiterprüfungen konnten sich fast auf dem Vorjahresniveau behaupten. Auch bei den Winden gibt es rege Prüftätigkeit, hier sind aktuell 5 Winden zu Prüfung angemeldet.

- 5 Musterprüfbestätigungen für Hängegleiter
- 3 Musterprüfbestätigungen für Hängegleitergurtzeuge
- 55 Musterprüfbestätigungen für Gleitsegel
- 1 Musterprüfbestätigung für Startwagen
- 1 Schleppklinke
- 141 Musterprüfplaketten
- 9 Erteilungen von Kennzeichen
- 6 Sicherheitsmitteilungen
- 1 Warnung

## 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 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 (4.650 Teilnehmer, 108.700 eingereichte Flüge), Bereitstellung der DHV-XC Plattform zur Ausrichtung der Deutschen Streckenflugmeisterschaft, Ausrichtung von 58 Vereins- und Gebietsmeisterschaften, Nutzungsmöglichkeit als Online-Flugbuch, Flug-Archiv von 2003 bis heute
- Betreuung und Überwachung von ca. 108.700 Flügen im DHV-XC, Auswertung der Flüge von 3.239 Teilnehmern an der Deutschen Streckenflugmeisterschaft 2017
- 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 Hanggliding 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: 1.1.2017 bis 18.10.2017

**WIRTSCHAFTSPLAN 2018 (in €)**

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

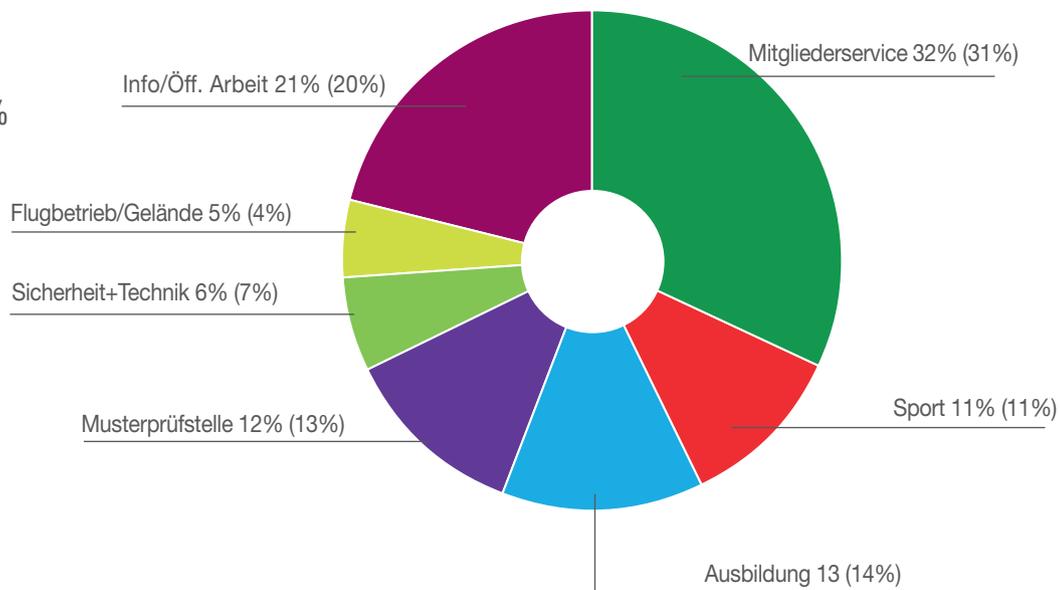
Erträge	2016	2017	2018
Beiträge	2.066.132,66	2.098.000,00	2.380.000,00
DHV-Shop	79.875,84	80.000,00	80.000,00
Inserate und Apos, Homepage + DHV-Info	140.536,14	145.000,00	150.000,00
Kostenerstattung Versicherung	176.000,00	212.000,00	215.000,00
Zinsen und ähnliche Erträge	9.998,14	9.000,00	8.000,00
Referat Wettkampfsport	32.064,03	52.000,00	35.500,00
Referat Ausbildung	440.257,48	470.000,00	508.000,00
Musterprüfstelle	224.387,65	215.000,00	220.000,00
Uneinbringliche Forderungen Technik	0,00	0,00	0,00
Referat Flugbetrieb/Gelände	7.270,80	7.500,00	7.500,00
Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen	0,00	0,00	0,00
Anlagenverk., Auflösung Wertberichtigungen	1.570,00	0,00	0,00
<b>Summe</b>	<b>3.178.092,74</b>	<b>3.288.500,00</b>	<b>3.604.000,00</b>
Aufwendungen	2016	2017	2018
Wareneinsatz	53.852,70	54.000,00	54.000,00
Jugendförderung	19.846,55	22.000,00	25.000,00
Vereinszuschüsse, Packerlehrgänge	35.360,56	29.000,00	35.000,00
DHV-Versammlungen + Sitzungen	51.837,31	57.000,00	55.000,00
Nicht abzugsfähige Vorsteuer	75.758,16	75.000,00	75.000,00
Uneinbringliche Forderungen Beiträge	9.784,85	10.000,00	25.000,00
Sport	~184.818,72	~170.000,00	~170.000,00
Ausbildung	153.414,12	203.000,00	215.000,00
Referat Sicherheit und Technik	49.875,83	46.000,00	60.000,00
Musterprüfstelle	137.717,78	155.000,00	165.000,00
Flugbetrieb, Gelände	8.819,11	9.000,00	15.000,00
*Angestelltes Personal	1.276.712,40	1.405.000,00	1.422.000,00
Fachübergreifende freie Mitarbeiter	113.842,64	98.000,00	100.000,00
DHV-Info	358.959,71	368.000,00	382.000,00
Kommission	30.763,24	29.000,00	30.000,00
Porto, Telefon etc.	74.663,31	78.000,00	80.000,00
Büromaterial, Fachliteratur, EDV, etc.	80.329,22	120.000,00	100.000,00
Raumkosten	75.200,34	35.000,00	15.000,00
Gebühren und Beiträge	12.799,17	14.500,00	14.000,00
Prüfungs- und Beratungskosten	43.665,09	29.000,00	33.000,00
Versicherungen	61.014,63	63.000,00	63.000,00
DAeC-Beiträge	91.197,12	92.262,34	94.000,00
Messen, Öffentlichkeitsarbeit	64.090,77	68.000,00	75.000,00
Abschreibungen	107.732,95	110.000,00	105.000,00
Projekt Wetternetz	5.618,30	5.500,00	7.000,00
Einstellung in die Pauschalwertberichtigung	5.360,00	0,00	0,00
Zweckrücklagen (Akkreditierung Musterprüfstelle)	0,00	0,00	50.000,00
Freie Rücklagen	0,00	0,00	125.000,00
<b>Summe</b>	<b>3.183.034,58</b>	<b>3.345.262,34</b>	<b>3.589.000,00</b>
Gewinn/Verlust/Vorläufig	-4.941,84	-56.762,34	15.000,00
Sonderposten Rückstellung Mietabfindung	55.000,00	0,00	0,00
<b>Gewinn/Verlust</b>	<b>-59.941,84</b>	<b>-56.762,34</b>	<b>15.000,00</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

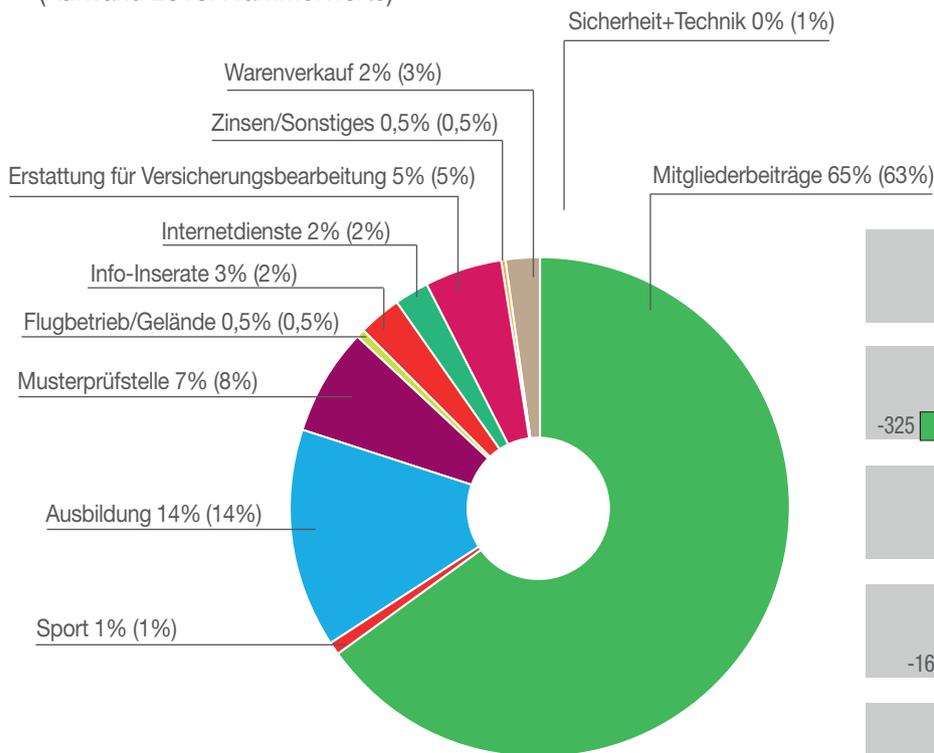
### Aufwandstruktur 2016

Aufwandsanteile der Referate in %  
(Aufwand 2015: Klammerwerte)



### Ertragsstruktur 2016

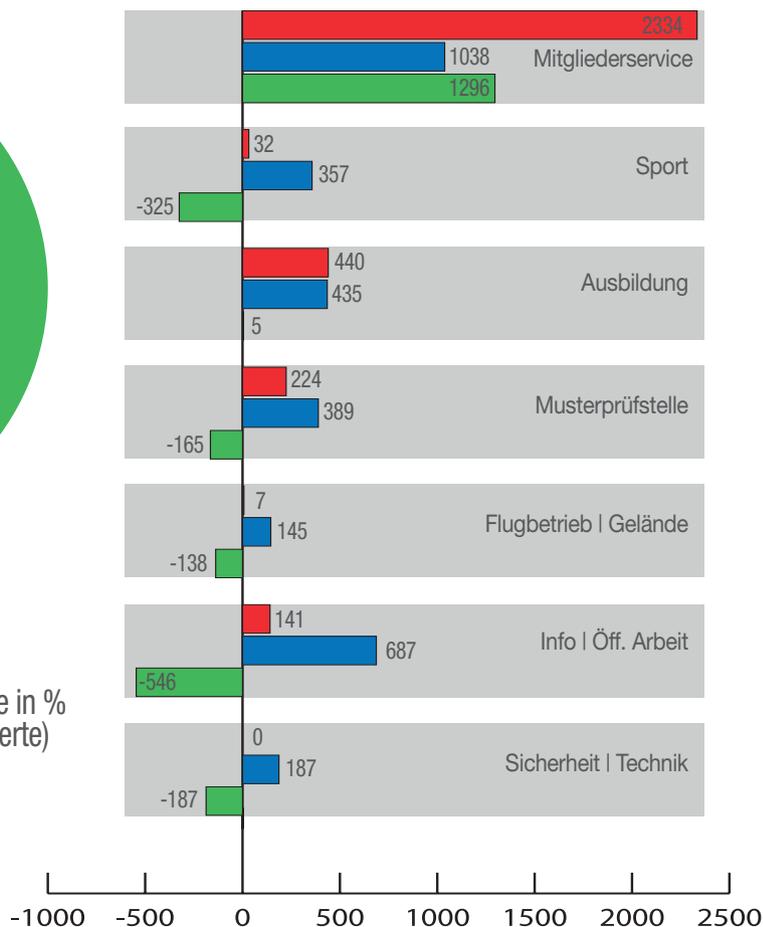
Ertragsanteile der Referate in %  
(Aufwand 2015: Klammerwerte)



### Ergebnisstruktur 2016

Ergebnisanteile der Referate in %  
(Aufwand 2015: Klammerwerte)

■ Ertrag  
■ Aufwand  
■ Ergebnis



# Protokoll der 38.DHV-Jahrestagung am 18.11.2017 in Willingen

Beginn: 14:00, Ende: 19:00 Uhr

## 1. Begrüßung und Regularien

Der DHV Vorsitzende Charlie Jöst eröffnet als Versammlungsleiter die 38. Jahreshauptversammlung des Deutschen Hängegleiterverbandes e.V. Es wird festgestellt, dass die Versammlung ordnungsgemäß eingeladen wurde (DHV-Info Nr. 206, Juli/August 2017) und beschlussfähig ist. Anwesend sind 160 stimmberechtigte Delegierte. Charlie Jöst bittet als Versammlungsleiter darum, keine Ton- und Filmaufnahmen zu machen.

### Beschlüsse:

Petra Aichele wird zur Protokollführerin gewählt (offene Abstimmung, einstimmig).

Die Tagesordnung wird angenommen (offene Abstimmung, einstimmig).

Als Stimmzähler werden die DHV Mitarbeiter/Mitarbeiterinnen gewählt, die nicht Delegierte sind (offene Abstimmung, einstimmig).

## 2. Genehmigung des Protokolls der Jahrestagung 2016

Beschluss (offene Abstimmung, einstimmig): Das Protokoll der Jahrestagung 2016 wird in der im DHV-Info Nr. 203 Januar/Februar 2017 veröffentlichten Fassung genehmigt.

## 3. Bericht des Vorstandes, des Geschäftsführers, Kassenprüfbericht mit Aussprache

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

Der Vorsitzende Charlie Jöst dankt dem gastgebenden Verein Sauerlandair für die Ausrichtung der DHV Jahrestagung und des DHV-Sportlertages. Er zieht eine positive Bilanz des vergangenen Verbandsjahres mit Geschäftsführerwechsel und Umzug in das neue Geschäftsstellengebäude. Flugsicherheit und Freiheit im Luftraum bleiben sehr wichtige Themen, der Kampf um Fluggelände wird schwieriger.

Geschäftsführer Robin Frieß berichtet über neuen Mitgliederhöchststand von knapp 39.000 Mitgliedern. Durch die Beitragserhöhung ist weitere produktive Verbandsarbeit gewährleistet, wie z.B. die fortschreitende Digitalisierung (z.B. Prüfungsbereich), der Relaunch der DHV Website und des DHV-XC sowie die Umsetzung der europäischen Datenschutzgrundverordnung. Windenbeauftragter Andreas Schöpke ist ab sofort für den DHV in der Mitte Deutschlands tätig. Sorge bereitet die Drachen-Unfallstatistik, aber auch Geländeprobleme und stärkere Regulierung des Luftraums sind wichtige Baustellen.

Technikvorstand Dr. Dietrich Münchmeyer berichtet über beanstandungsfreies DAKS-Audit, Normungsarbeit und die DHV Stellungnahme zur Forderung der LTF-Abschaffung. Alex Ploner ist gut eingearbeitet als HG-Testpilot, Andreas Schöpke bleibt Ansprechpartner für Windentechnik.

Der stellvertretende Vorsitzende Frank Herr hebt die Bedeutung der DHV Website als weltweit größtes Online-Portal für Gleitschirm- und Drachenschirmflieger hervor. DHV soll auch auf Plattformen wie Facebook und Instagram präsent sein. Frank Herr lobt die Arbeit der DHV Jugendkommission, Ferdinand Vogel und Jonas Böttcher stellen Aktivitäten der Jugend vor. Jonas

Böttcher übernimmt als Jugend-Manager.

Frank Herr stellt sich nicht mehr zur Wiederwahl, er wird von Charlie Jöst als langjähriger stellvertretender Vorsitzender gebührend verabschiedet.

Roland Börschel, Vorstand für Sicherheit und Flugbetrieb/Gelände, berichtet über Schwierigkeiten der Geländearbeit, Transponderproblematik und Neuerungen bei der DHV Safety Class. Mit Hinblick auf die Unfallstatistik mahnt er eine ehrliche Selbsteinschätzung der Piloten an, die Gerätwahl sollte dem Trainingsstand und den persönlichen Voraussetzungen angepasst sein.

Ausbildungsvorstand Peter Cröniger gibt einen Überblick über die vielen Neuerungen im Bereich Ausbildung und Prüfung. Die Groundhandling-Videoserie ist sehr gut angenommen worden, sie sollen mit englischen Untertiteln versehen werden, weitere Videos sind in Vorbereitung. Karl Slezak stellt Digitalisierung im Prüfungsbereich vor.

Sportvorstand Klaus Tretter freut sich über die Bronzemedaille des HG-Weltmeisterschafts Teams. Weiterhin berichtet er über internationale und nationale Wettbewerbe und Erfolge der Drachen- und Gleitschirmpiloten, sowie über die rege Teilnahme im online Streckenflugportal DHV-XC. Die Einführung der Livetracker-Pflicht bei GS-Ligawettbewerben war erfolgreich, diese soll in der kommenden Saison auch bei HG-Wettbewerben eingeführt werden.

Finanzvorstand Dr. Dirk Aue erläutert das Geschäftsergebnis für das Jahr 2016, wie im Geschäftsbericht dargestellt.

2016 wurde mit einem Überschuss von -4.941,84 abgeschlossen und ist somit knapp im Plan von -4.000. Dazu kommt eine 55.000 Euro Sonderrückstellung für Mietabfindung. Die Hochrechnung für 2017 liegt bisher gut im Plan. Der Haushalt 2018 wird Dank der Beitragserhöhung wieder ausgeglichen sein. Der Kostenrahmen des Geschäftsstellenbaus wurde eingehalten, der Grundstückswert ist bereits gestiegen.

Die Kassenprüfer Wilhelm Schaeper und Uwe Preukschat erläutern ausführlich ihren vorliegenden Kassenprüfbericht. Die Kassenprüfer merken an, dass sehr sorgfältig und kostenbewusst mit den Finanzen des Verbandes umgegangen wurde. Die Kassenprüfer empfehlen die 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 Stellvertretenden Vorsitzenden

Kandidat: Bernd Böing

Vorstellung des Kandidaten.

## Vorstand



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



**Bernd Böing**  
Stellvertretender  
Vorsitzender  
Jg. 1955, Bürgermeister a.D.,  
Fluglehrer und Prüfer  
Gleitschirm, Windenfach-  
lehrer, Motorschirmlizenz



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



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



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



**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

Beschluss (offene Abstimmung): Bernd Böing wird einstimmig gewählt.  
Er nimmt die Wahl an.

### Wahl des Technikvorstandes

Kandidaten: Dr. Dietrich Münchmeyer, Prof. Dr. Uwe Apel

Vorstellung der Kandidaten.

Beschluss (geheime Abstimmung): Dr. Dietrich Münchmeyer wird mit 74  
Stimmen gewählt. Prof. Dr. Uwe Apel erhält 69 Stimmen.

Dr. Dietrich Münchmeyer nimmt die Wahl an.

### Wahl der Kassenprüfer

Kandidaten: Andrea Hermesdorf, Henry Maek, Bernhard Linn, Peter Adams.  
Vorstellung der Kandidaten. Dazu Antrag zur Geschäftsordnung auf Be-  
grenzung der Redezeit auf 1 Minute.

Beschluss (offene Abstimmung): Antrag mehrheitlich angenommen.

Beschluss (geheime Abstimmung, 1. Wahlgang): Henry Maek 46 Stimmen,  
Andrea Hermesdorf 43 Stimmen, Peter Adams 35 Stimmen, Bernhard Linn  
22 Stimmen.

Henry Maek nimmt die Wahl zum ersten Kassenprüfer an.

Beschluss (geheime Abstimmung, 2. Wahlgang): Andrea Hermesdorf 95  
Stimmen, Peter Adams 29 Stimmen, Bernhard Linn 26 Stimmen.

Andrea Hermesdorf nimmt die Wahl zur zweiten Kassenprüferin an.

## 6. Anträge

### 1. Antrag DHV Vorstandschaft

Der DHV feiert im Jahr 2019 sein 40jähriges Bestehen. Die DHV Vorstand-  
schaft stellt den Antrag, das Jubiläum und die Jahrestagung 2019 in Gun-  
zenhausen auszurichten.

Beschluss (offene Abstimmung): Antrag wird mehrheitlich angenommen.

### 2. Antrag Peter Adams

Änderungen im Antragsverfahren für eine Geländezulassung  
nach § 25 LuftVG.

Gemäß den Leitsätzen ist der DHV bestrebt, die Gelände der Allgemeinheit  
zur Verfügung zu stellen. Dies ist im Regelfall gewährleistet, wenn eine Ge-  
ländezulassung auf einen Verein erfolgt. Eine Gästeregelung sollte immer  
Bestandteil der Genehmigung sein. Die Zulassung auf Einzelpersonen kann  
auf Dauer den Erhalt nicht sicherstellen und birgt die Gefahr der Gelände-  
verluste durch unterschiedliche Szenarien.

Daher wird beantragt dem vom Bundesverkehrsministerium Beauftragten  
DHV zur vorherigen Prüfung bezüglich der Zulassung auf einen Verein oder  
einer Interessengemeinschaft von DHV-Mitgliedern zu verpflichten. Diese  
könnte durch eine Anfrage an die Vorstandsmitglieder des betreffenden  
Vereins erfolgen.

Sollte der Antragsteller eine Funktion im Vorstand wahrnehmen, ist dies  
mit der Antragstellung eines Vereines gleichzustellen. Analog ist dieses  
Verfahren beim Antrag auf Verlängerung nach § 25 LuftVG anzuwenden.  
Eine Zulassung auf Privatpersonen sollte nachrangig erfolgen, außer es  
handelt sich bei den Flächen um den Privatgrund des Antragstellers.

Der DHV wird in diesem Zusammenhang aufgefordert darzulegen, welche  
Rechtsvorschrift diese Vorgehensweise verhindert bzw. verbietet.

Der Antrag wird diskutiert.

Beschluss (offene Abstimmung): Antrag wird einstimmig abgelehnt.

### 3. Antrag Klaus Tretter/Lenggrieser Gleitschirmflieger

Der Verein der Lenggrieser Gleitschirmflieger stellt den Antrag, die Jahres-  
tagung 2018 in Lenggries auszurichten.

Beschluss (offene Abstimmung): Antrag wird mehrheitlich angenommen.

## 7. Wirtschaftsplan

Dr. Dirk Aue stellt den Wirtschaftsplan 2018 laut vorliegendem Geschäfts-  
bericht vor. Der Wirtschaftsplan wird diskutiert.

Beschluss (offene Abstimmung): Der Wirtschaftsplan 2018 wird einstimmig  
angenommen.

Willingen, 18.11.2017

Petra Aichele  
Protokollführerin

Charlie Jöst  
1. Vorsitzender

## Protokoll der DHV Regionalversammlungen 2017

### Datum und Ort:

Regionalversammlung Ost in Waren / Müritz am 7.10.2017  
 Regionalversammlung Nord in Bremen am 8.10.2017  
 Regionalversammlung Mitte in Gersheim am 14.10.2017  
 Regionalversammlung Südwest in Oberried am 15.10.2017  
 Regionalversammlung Südost in Brannenburg am 21.10.2017

### Teilnehmer:

Region Ost: 25 Anwesende mit 71 Stimmen, 15 Delegierte zu wählen  
 Region Nord: 28 Anwesende mit 72 Stimmen, 13 Delegierte zu wählen  
 Region Mitte: 57 Anwesende mit 165 Stimmen, 52 Delegierte zu wählen  
 Region Südwest: 47 Anwesende mit 99 Stimmen, 48 Delegierte zu wählen  
 Region Südost: 54 Anwesende mit 164 Stimmen, 61 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 2016 wird in allen Regionen genehmigt und die Wahlhelfer bestimmt (Mitarbeiter der Geschäftsstelle, welche nicht an der Wahl beteiligt sind).

### Vorträge:

Charlie Jöst zeigt in einer Zusammenfassung die Videohighlights 2017. Vorgestellt wird insbesondere die neue DHV Tutorial Videostaffel über das Groundhandling. Björn Klaassen berichtet in allen Regionen über die anstehenden Luftraumänderungen 2018 sowie über regionale Geländethemen. Anhand der neuen DHV Tutorialvideos erläutert Testpilot Simon Winkler die aktuelle Flugtechnik beim Gleitschirmfliegen. Karl Slezak berichtet anschließend über die Unfallsituation beim Drachen- und Gleitschirmfliegen in der Flugsaison 2017.

### Wahl der Delegierten:

**Region Ost** (15 Delegierte): Dagmar Wilisch, Dr. Dietrich Münchmeyer, Siegfried Prietz, Henry Maek, Lothar George, Uwe Krenz, Ines Ziebau, Fritz-Michael Pückler, Markus Hanisch, Ulrich Schneider, Martin Prey, Klaus Wittmann, Bernd Wachowski, Dieter Kletsch, Wilfried Wolff.

**Region Nord** (13 Delegierte): Eberhard Dengler, Johannes Benecke, Dr. Uwe Apel, Helmut Giesen, Thomas Grube, Annemarie Aumüller, Sven Sommerkamp, Dieter Schwiegershausen, Axel Eckardt, Corinna Schwiegershausen, Olaf Barthodzie, René Bormann, Helmut Wilms.

**Region Mitte** (52 Delegierte): Romy Preukschat, Uwe Preukschat, Helmut Bonertz, Andrea Hermesdorf, Bernd Böing, Bärbel Ellwanger, Friedhelm Merz, Rebekka Speckenheuer, Edgar Kaufhold, Marie-Luise Rodener, Alexander Bonertz, Frank Herr, Peter Adams, Renate Adams, Friedrich-Wilhelm Kroß, Dieter Krüger, Hans-Peter Opitz, Lutz Höhler, Markus Scheid, Ralf Steinbach, Karl-Heinz Sylla, Peter Hilbich, Lucian Haas, Klaus Strack, Albert Henrich, Karl Schiffer-Merten, Hartmut Schlegel, Klaus Speckenheuer, Hilde Henry-Ellwanger, Heide Scheidt, Reiner Scheidt, Udo Becker, Sabine Knops, Dr. Nadine Gasda, Jürgen Knops, Andreas Reinsch, Franz Josef Söll, Kai Brösing, Peter Nitsche, Jürgen Gasda, Reinhold Weber, Manfred Heyden, Jens Michels, Pierre Fritsche, Peter Johe, Theodor Schürholz, Georg Becker, Sarah Gruß, Volker Kuth, Burkhard Schulte, Josef Fankhauser, Bernhard Linn.

**Region Südwest** (48 Delegierte): Dieter Börsig, Torsten Fieg, Michael Grau, Karl Jöst, Mario Wehrle, Wolf-Rainer Windisch, Roland Wöhrle, Dieter Lische, Frank Michael Lang, Werner Stoll, Jürgen Rüdinger, Rafael Burri, Hans Peter de Beyer, Kai Flogaus, Dietmar Vogel, Ulrich Aellig, Christoph Bittner, Lothar Fritz, Josef Walter Hausknecht, Stefan Kern,

Eckart Liemke, Hans-Georg Schober, Bernd Steggemann, Rüdiger Valet, Bernd Weist, Gerhard Deuschle, Claudia Schiemann-Aellig, Jan Terboven, Axel Gebauer, Matthias Schröder, Regine Strohecker, Jochen Zeyher, Klaus Kienzle, Frank Frankus, Karsten Kirchhoff, Martin Lauk, Lubertus Willem Pekelder, Andreas Holtz, Axel Kaiser, Holger Hüneke, Martin Laurowski, Gerd Helbing.

**Region Südost** (61 Delegierte): Werner Knoth, Elisabeth Pennig, Regina Glas, Konrad Franz, Roland Börschel, Klaus Tretter, Peter Cröniger, Ottilia Knoth, Harald Buntz, Engelbert Kohler, Heiko Blaha, Thomas Böhner, Johanna Lanz, Benedikt Liebermeister, Georg Rauscher, Klaus Schönheiter, Walter Bloß, Patrick Böhner, Uli Straßer, Richard Brandl, Jürgen Karpf, Markus Schmidt, Reinhold Wiegärtner, Alfred Neuner, Gerhard Peter, Lucas Lechermann, Jochen Brendel, Günther Lechermann, Uwe Schölzel, Wilhelm Anton Stelzer, Peter Wild, Paul Schwind, Wolfgang Huberth, Jochen Müller, Franz Bauernschmitt, Wilhelm Schaeper, Franz Hümmel, Herbert Lechner, Klaus Schütz, Wolfgang Haertl, Benno Osowski, Ferdinand Vogel, Uwe Dambach, Reinhold Speidel, Alfred Schultes, Anton Schimpfle, Friedrich Maurer, Manfred Peter, Kristina Aksdal, Manuel Feigt, Johann Lohr, Ludwig Schachtner, Peter Wechselbaumer, Regina Thierfelder, Nikolaus Fritz, Walter Trost, Jutta Nillies, Andreas Kirschstein, Stefan Ortkras, Tomas Pellicci.

### Wahl Regionalbeirat:

Region Nord: Dr. Uwe Apel wird für 2 Jahre gewählt.  
 Region Mitte: Uwe Preukschat wird für 3 Jahre gewählt.  
 Region Südwest: Uli Aellig wird für 2 Jahre gewählt.  
 Region Südost: Gerhard Peter wird für 2 Jahre gewählt.  
 In der Region Ost stand keine Wahl an.

### Regionale Themen:

Region Ost: Martin Serner berichtet über seinen Streckenflug von Cottbus zur Ostsee. Die Müritz Open und die Spreewald Open sollen zukünftig abwechselnd ausgerichtet werden.

Region Nord: Förderung des Drachenflugsports (Olaf Barthodzie). René Mertens stellt das Streckenfliegen im norddeutschen Flachland vor.

Region Mitte: Vereinsarbeit und Flugbetrieb (Uwe Preukschat, Markus Scheidt), Umgang mit Geländeeigentümern.

Region Südwest: Gelände in der Region, Diskussion zum Delegiertensystem. Helmut Fehr erläutert die Talwindssysteme im Schwarzwald.

Region Südost: Vereinsarbeit / Gelände. Uli Straßer berichtet über die Chiemseeumrundung mit dem Gleitschirm.

### Orte der nächsten Regionalversammlungen 2018:

Region Ost: Görlitz (Leichtflieger Oberlausitz e.V.)  
 Region Nord: Bremen (GSC Weser e.V.)  
 Region Mitte: Neukirchen – Vluyn (Gleitzeit e.V.)  
 Region Südwest: Kraichgau (Kraichtal e.V.)  
 Region Südost: Ingolstadt (DFC Ingolstadt e.V.)

Gmund, 25.11.2017

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



SAVE THE DATE

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

**Ausweichtermin 21./22. April 2018**

**DHV Season Opening**

Alle Infos findet ihr auf:



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



DC Wiehengebirge

## Porta Westfalica im Herbst

Während die Thermik in den Alpen einschläft, bietet Deutschlands nördlichster Hangstartplatz stundenlange Flugmöglichkeiten am Wiehengebirge bei Minden. Drachenflieger nicht nur aus dem Norden teilen sich den großen Luftraum mit wenigen Segelfliegern. Der Hang trägt stundenlang bei Windrichtungen von 170 bis 230 Grad und Windstärken von 18 bis 30 km/h.

Bitte beachten: Die Telefonauskunft (01578/0872775) sagt aus unerklärlichen Gründen eine falsche Windrichtung an. Wer sichergehen möchte, dass ein Startleiter an der Rampe steht, möge sich bitte auf der DCW-Homepage [www.dcwiehengebirge.de](http://www.dcwiehengebirge.de), Rubrik Flugbetrieb, anmelden. Außer bei Nordwind steht unser Schlepp-Trike zusätzlich zur Verfügung, um euch entweder in die Thermik oder den Hangaufwind zu befördern. Die guten Flugmöglichkeiten in Verbindung mit der drachenfreundlichen Infrastruktur (Clubhaus mit Toilette und Dusche, Campingmöglichkeit) haben zu leicht steigender Mitgliederzahl geführt, was den Erhalt des Fluggeländes erleichtert. Wir freuen uns auf weitere Superflugtage im Herbst/Winter an der Porta-Westfalica mit vielen Gastfliegern aus ganz Europa. Piloten mit Wohnsitz im Ausland starten von der Rampe kostenlos.

Reinhold Jahnke

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



DFC Hochries

## Clubausflug nach Meduno

Der alles entscheidende Faktor für einen Ausflug eines Fliegerclubs ist... das Wetter - würde man denken - und so gab es einen kurzen Augenblick im Vorfeld, an dem das Ganze beinahe ins Wasser gefallen wäre. Aber wie so oft, hat sich einmal mehr bewahrheitet: Erstens kommt es anders und zweitens als vorhergesagt, bzw.

Vorhersagen ändern sich auch häufig.

Am Freitag sind wir angereist und am Samstag hatte schon jeder einen ersten schönen Flug. Die ein oder andere Landung hätte zwar besser laufen können, aber es gab weder Materialbruch noch Verletzungen. Die Vorhersage für Sonntag war nicht so toll, so dass sich ein Teil entschlossen hatte, nach Venedig zur Biennale zu fahren. Die Kunst-Banausen sind geflogen und konnten sich wider Erwarten doch halten. Für Montag war gutes Flugwetter vorhergesagt und dies hat sich auch bewahrheitet. Ein für die Gleitschirme etwas zu starker Wind hat die Fluggerätedichte im Vergleich zu den Vortagen deutlich abnehmen lassen und eine deutlich höhere Basis ließ mehr Spielraum. Es wurden zwar keine Strecken geflogen, aber wir waren alle glücklich über den schönen Abschlussflug. Vielen Dank an alle, die dabei waren, die organisiert haben, an die schöne Herberge Ai Pradons nah am Landeplatz und an die, die von zu Hause per WhatsApp Anteil genommen haben.

Achim Luber

[www.dfc-hochries.de](http://www.dfc-hochries.de)

Anzeige

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



# Paraglidercheck.de

Paraglidercheck, Max Kiefersauer, Riedweg 30, 83674 Gailfach

[info@paraglidercheck.de](mailto:info@paraglidercheck.de)



## ANZEIGEN HOTLINE

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

## 1. Parafly-Club Schwaben

## Jahresprogramm 2018 – mit Klassikern und Neuigkeiten

Zum 30-jährigen Bestehen des 1. Parafly-Club Schwaben dürfen sich die Mitglieder auf ein prall gefülltes Vereinsjahr 2018 freuen: 40 Fliegerausfahrten, organisiert von 25 Tour-Organisatoren aus dem Kreis der PCSler, dazu Rettungs-Seminar, Sicherheitstraining sowie sieben Clubabende mit hochkarätigen Referenten und natürlich eine rauschende 30-Jahr-Feier.

Im pünktlich zur Weihnachtsfeier 2017 gedruckt und digital vorliegenden Jahresprogramm werden die längerfristig geplanten PCS-Fliegerausfahrten – vom verlängerten Wochenende im Allgäu bis hin zu Fernreisen zu teils exotischen Zielen – den Mitgliedern vorgestellt. Auch im Jahr 2018 werden die PCSler zahlreiche seit vielen Jahren be-



liebte Tour-Klassiker unternehmen: von Allgäu, Annecy und Bassano über Dolomiten, Fiesch, Levico, Laveno, Meduno, Molveno sowie Slowenien und Werfenweng bis hin zum Zillertal. Außer in die Alpen zieht es die Vereinsmitglieder auch an ungewöhnliche Ziele, etwa nach Rumänien und mit Touren nach Australien, Südafrika und Kuba ist der PCS auf fast allen Kontinenten fliegerisch vertreten. Auf Genussflieger oder speziell auf Familien zugeschnittene Ausfahrten finden sich ebenso, wie Touren zu optimalen Soaring-Zielen und fliegerisch anspruchsvolle Reisen mit Fokus auf Thermik- und/oder Streckenfliegen. Auch Ski & Fly und Hike & Fly stehen wieder auf dem Programm und neu hinzugekommen sind drei Explorer-Flug-Safaris ins Piemont, nach Savoyen und in die Ost-Schweiz.

Ingrid-Sibylle Hoffmann  
<https://1pcs.de>



## LSV Greiling

## Greilinger Elektroflugtage

Seit Jahren hält am traditionsreichen Flugplatz bei Bad Tölz die Luftsportvereinigung Greiling den auf Windenstarts von Hängegleitern (Drachen) und Gleitschirmen streng limitierten Flugbetrieb aufrecht. Hier veranstaltete der Verein im September 2017 zum zweiten Mal die Greilinger Elektroflugtage.

Im Jahr 2012 erhielt der Verein die Erlaubnis zur Erprobung des Starts und Einstiegs in den motorlosen Thermikflug für elektrisch motorisierte Gleitschirme und Drachen (Aufstiegshilfe). Die positiven Erfahrungen mit der geringen Geräuschemission der Elektroantriebe sorgten bald dafür, dass der Flugplatz heute für alle Arten von Ultraleichtflugzeugen mit Elektroantrieb zugelassen ist.

Während der Elektroflugtage präsentierten sich knapp 20 elektrische Flugsportgeräte am Boden und in der Luft. Hersteller wie Geiger Engineering (E-Antriebe), Toni Roth Flugsport (e-lift und Trikes), A-I-R (Starrflügler ATOS und Trikes) und FTR (Gleitschirm-Aufstiegshilfe

Moskito Light) sowie Privatpiloten brachten ihre Fluggeräte nach Greiling. „Im Vergleich zu anderen Messen und Ausstellungen dieser Art, geht es uns nicht darum, anhand von Prototypen Visionen zu zeigen, sondern interessierten Fliegern und der Öffentlichkeit zu demonstrieren, was heute bereits tagtäglich elektrisch fliegt,“ meint Peter Brickwede, Vorstand der Luftsportvereinigung Greiling.

Eine Weltpremiere gab es aber dann doch: Ein Schlepptrike mit einem neu entwickelten Elektromotor, der beim Start ca. 38 kW (knapp 52 PS) leistet, schleppte den Swift, ein ultraleichtes Segelflugzeug, in die Luft. In ca. 300 m Höhe fand es nach dem Trennen des Schleppeils gleich den nötigen Aufwind, um auch motorlos noch einige Zeit in der Luft zu bleiben.

Dass der Flugmodellbau die Grundlage und Wiege der Fliegerei ist, stellt das komplett selbst entworfene und gebaute Ultraleichtflugzeug Luftikus 3 unter Beweis. Auf die Frage, wie man denn ein einsitziges Elektroflugzeug entwirft, antwortete der Erbauer „Ganz einfach: Ich habe ein Modellflugzeug gebaut und es solange vergrößert, bis es genug Platz hatte, damit ich drin sitzen kann“.

Auch der Deutsche Hängegleiterverband (DHV) mit Sitz in Gmund am Tegernsee, nutzte die Gelegenheit, sich in Greiling den Stand des Machbaren im Bereich Elektroflug aus der Nähe anzusehen.

Eine Wiederholung der Veranstaltung ist für 2018 fest geplant.

Peter Brickwede  
[www.lsv-greiling.de](http://www.lsv-greiling.de)



DGFC-Starzeln

## Fliegen für den Kindergarten

Zu Tränen gerührt empfing die Leiterin des St. Fidelis Kindergarten, Silvia Wilhelm, die gesammelten Spenden von 2.500 Euro, die der DGFC am vergangenen Wochenende zusammengetragen hatte. Der Kindergarten war Anfang März ein Raub der Flammen geworden. „Mit einem solchen Betrag hätte ich im Leben nicht gerechnet“, so Silvia Wilhelm zu den versammelten Piloten des DGFC, die am Sonntagabend mit ihrem Vorsitzenden Norbert Hein die Spenden überreichen durften.

Die Flieger aus dem Killertal hatten außerordentliches Wetterglück, sodass am gesamten Wochenende etliche Flüge mit der Schleppwinde durchgeführt werden konnten. Zusätzliche Unterstützung bekam der DGFC von den Fliegerfreunden Wolkenkratzer aus Meidelsteten, die mit ihrer zusätzlichen Schleppwinde das Event in der Form überhaupt erst möglich machten. Der DGFC freute sich über so viele Besucher wie noch nie bei einer derartigen Flugveranstaltung. Jeder Solo-Pilot beteiligte sich mit einer Spende von 5 € pro Flug an dem Spendenbeitrag für den Kindergarten.

Anzeige

Doch vor allem mit so vielen Tandem-Gästen hatte niemand im Verein gerechnet. An beiden Tagen konnten mehr als 60 Passagiere in die Lüfte und vor allem wieder heil auf den Boden gebracht werden. Vom DGFC sorgten sechs Tandempiloten für einen reibungslosen Ablauf und vor allem für unvergessliche Momente in der Luft. Freudestrahlend konnten die Passagiere den Ausblick über ihre wunderschöne Heimat genießen.

Auch Silvia Wilhelm ließ es sich nicht nehmen, einen Tandemflug zu absolvieren. Als Tandem-Pilot fand sich das DGFC Mitglied Steffen Pressa, der als ehemaliges Kindergartenkind des St. Fidelis-Kindergarten seine frühere Erzieherin mit in die Luft nehmen durfte. Wilhelm war begeistert von der Leichtigkeit des Fliegens und der besonderen Atmosphäre des beginnenden Herbstes im Killertal. Sie dankte bei der Spendenübergabe allen Helfern des Vereins, die die Veranstaltung in dem überwältigenden Rahmen möglich gemacht hatten.

Steffen Pressa  
www.dgfc-starzeln.de



1. DHV Sachsen

## Schnupperkurs Drachenfliegen

Der 14. Oktober 2017 war als Schnupperkurs für Drachenfliegen auf unserem Flugplatz Hartenstein Thierfeld, im Herzen des Erzgebirges, in verschiedenen Medien beworben. 17 Anmeldungen von Neugierigen, die das schon immer mal machen wollten, waren eingegangen und so hatten Regina Glas, Peter Cröniger und Olaf Barthodzie alle Hände voll zu tun, um mit den Piloten in spe die Flügel aufzubauen, die Grundlagen der Aerodynamik und Flugtechnik zu besprechen und sie schließlich aus eigener Kraft die ersten Hüpfer machen zu lassen. Nach einem wunderbaren Nachmittag glänzten schließlich alle Gesichter vor Fliegerglück und Schweiß. Das Orkantief „Ophelia“ tobte sich in Irland aus und bescherte den Kursteilnehmern 2.000 km südöstlich einen großartigen Tag mit warmem Sommerwetter und einer Atmosphäre, die träumen lässt. Der Himmel über dem Hauptkamm des Erzgebirges war bunt getupft von Gleitsegeln, Drachen und UL der Vereinsmitglieder und gab den Schnupperkursteilnehmern einen Ausblick, wie es nach dem ersten zarten Schweben wohl weitergehen könnte.

Von der Euphorie und Freude über diesen grandiosen Tag angesteckt, beschlossen die Fluglehrer des DHV sogleich, diesen Kurs im kommenden Frühling zu wiederholen. Alle Interessierten sollten sich den 14. und 21. April 2018 unbedingt vormerken. Anmeldungen und Kontakt über [www.erster-drachenfliegerclub-sachsen.de](http://www.erster-drachenfliegerclub-sachsen.de) Drachenfliegen, die mindestens zweit Schönste Sache der Welt...

Jan Lozek  
[www.erster-drachenfliegerclub-sachsen.de](http://www.erster-drachenfliegerclub-sachsen.de)



- Gleitschirmcheck
- Reparaturen
- Näharbeiten
- Retter packen

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

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

# PARAGLIDING ADVENTURE

Alles rund um's Fliegen!!

Im Soca-Tal



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)

# Gleitschirmreisen

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



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

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

# SKYTRAXX



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

## Performance und Sicherheit

- für Unternehmer
- für Selbständige (GS-Piloten)



mit dem **Kombi-Training** garantiert  
sicherer und besser!

[www.oben-bleiben.de](http://www.oben-bleiben.de)

## Gleitschirmverpacken leicht gemacht

Mehr Zeit in der Luft  
weniger am Boden.

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



**packs-i fly**  
[www.packs-lde](http://www.packs-lde)

## CHECK-WINTERAKTION

bis 28.02.2018

Gleitschirmcheck: 149,- Check + Retterpacken: 179,-



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

Flugschule Chiemsee GmbH & Co KG  
Am Hofbichl 3c, 83229 Aschau  
[info@flugschule-chiemsee.de](mailto:info@flugschule-chiemsee.de)  
[www.flugschule-chiemsee.de](http://www.flugschule-chiemsee.de)  
Tel: 08052-9494



Drachenfluggruppe Börry Weserbergland

## Fliegen in Börry

Im September 2017 feierte die Drachenfluggruppe Börry Weserbergland ihr 40-jähriges Bestehen. Aus diesem Anlass wollte sich der Verein bei den Landwirten und Unterstützern mit Tandemflügen bedanken. Über 20 Landwirte wurden eingeladen und mit Tandemflug-Gutscheinen beschenkt. Wenn sich auch nicht alle Landwirte trauten, die sichere Erde zu verlassen, so nahmen oft deren Kinder oder Frauen die Gutscheine in Anspruch. Vor 40 Jahren wurden von Udo die ersten Hüpfer am Hellberg in Börry gemacht. So wusste er

nur vom Hörensagen, dass man mit so einem stoffbespannten Gestell fliegen können sollte. Sein Vater und er kauften sich ein Gerät und probierten es. Bald hatten sie es raus und liefen, oder flogen die kleinen Hügel hinunter. Erst als der damalige Gastwirt Zeddies in Börry seine Wiese zum Starten zur Verfügung stellte, war das erste Fluggelände im Weserbergland geboren und der Verein wurde gegründet. Dieser bestand am Anfang aus 7 Mitgliedern, die aus Hannover, Barntrup, Bisperode und Eschershausen kamen. Heute gibt es dank der Vorsitzenden Udo Berndt, Siegfried Ritterbusch und Ralf Lorenz 10 Fluggelände im Weserbergland, die auch schon von Ligapiloten befliegen wurden. Zurzeit hat der Verein 45 Mitglieder, die fast alle am Flugbetrieb teilnehmen.

Da die DFG-Börry ihre eigene Winde schon seit Jahren verkauft hat, wurden zwei Nachbarvereine gebeten, ihre Winden zur Verfügung zu stellen. Jan Kappler aus Landesbergen und Peter Fehse aus Alfeld brachten ihre Winden und Windenfahrer mit. Ebenso setzten sich die Landwirte mit aller Kraft ein und stellten eine grüne Wiese, ein großes Partyzelt, Strom, Wasser und einen Trecker zur Verfügung, der die Schleppstrecke noch schnell präparierte. Bei Musik, Würstchen und Getränken wurde bis in die Nacht hinein gefeiert. Alle waren mit dem Event sehr zufrieden, sodass der Wunsch besteht, dieses möglichst bald zu wiederholen.

Udo Berndt

[www.drachenfluggruppe-boerry.de](http://www.drachenfluggruppe-boerry.de)

Anzeige



# THERMIK 2018



13. - 14. Januar 2018  
Messe Stuttgart

Gleitschirm  
Drachen Kite

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

2€ ermäßigter  
Eintritt beim  
Online-Ticketkauf  
über die  
Homepage!



# GLEITSCHIRM DIREKT

by **Papillon**<sup>®</sup>  
Paragliding

Der Weg auf die Wasserkuppe lohnt sich!

**Wir sind täglich für dich da!  
Montag bis Sonntag, 9-17 Uhr**

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

**GLEITSCHIRM DIREKT** bietet dir:

## ✓ Beste Beratung

Vereinbare am besten einen Termin mit einem unserer Shop-Mitarbeiter unter  
**Tel. +49 (0) 6654 / 91 90 55**

## ✓ Größte Auswahl

Auf rund 1000m<sup>2</sup> erwartest dich im Fliegershop auf der Wasserkuppe die größte Auswahl in Europa.

## ✓ Beste Preise

Unsere Bestpreisgarantie gilt für unser komplettes Neuwaren-Sortiment!

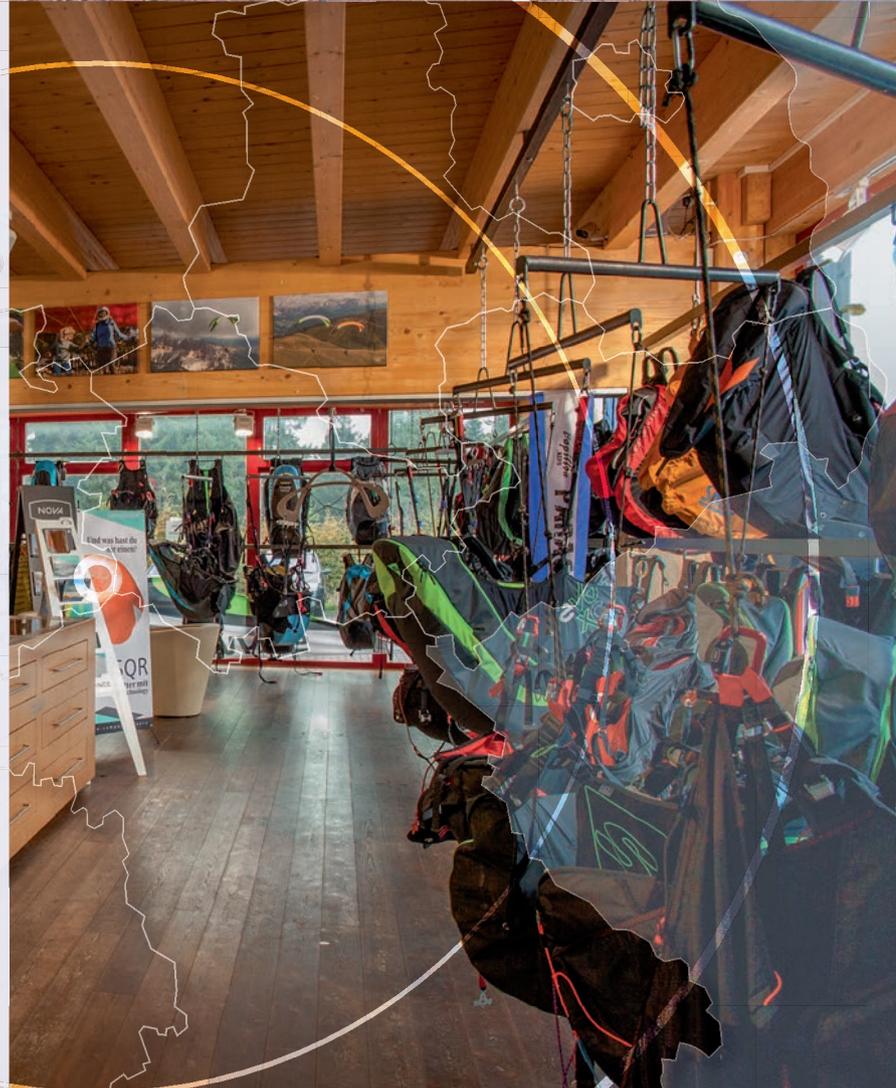
## Onlineshop

Unter **GLEITSCHIRM-DIREKT.DE** findest du ausführliche Produktinformationen zu allen Artikeln unseres Sortiments – auf Deutsch und Englisch.

## Mitten in Deutschland und mitten im Fluggebiet

Da **GLEITSCHIRM DIREKT** mitten im Fluggebiet liegt, kannst du deine neue Ausrüstung direkt einfliegen.

**See you UP in the sky!**





# Sportlertag

Siegerehrungen und erstklassige Vorträge in Bild und Ton zur XC-Praxis

Text: Benedikt Liebermeister | Fotos: Ewa Korneluk



↑ DHV-Wetterexperte Volker Schwanitz erklärt, warum 2017 wettertechnisch so schwierig war.



↑ Sebastian Barthmes verrät, wie die großen FAls gelingen.



↑ Beschleuniger vs. B-Gurt-Steuerung, demonstriert von Ferdinand Vogel

**C**orvo - Azoren: Ein Jogger läuft auf einem Bergkamm, die Schritte werden leichter, plötzlich schwebt er über das Holzgelande, hängt am Gleitschirm und soart die Ridge entlang. Der Beginn von „Weightless“, dem neuesten Film von Jean-Baptiste Chandelier. „Ein Meisterwerk“, urteilte der DHV-Vorsitzende Charlie Jöst, als er ihn zur Einstimmung des Sportlertages präsentierte. Noch nie hat man die Leichtigkeit des Gleitschirmfliegens in einer derartigen Perfektion gesehen. Lässig, atemberaubend, coole Musik und technische Höchstleistung.



Weightless:  
Das neueste Meisterwerk von Jean-Baptiste Chandelier auf Youtube

Die Sportler waren begeistert. Ferdinand Vogel, Volker Schwaniz und Sebastian Barthmes boten im Anschluss erstklassige Vorträge. Moderator Ralph Schlöffel feierte nach einem Jahr Pause ein kleines Comeback. Sehr gut vorbereitet hatte er zu jedem Sportler eine kleine Geschichte parat und bereitete außergewöhnliche Flüge detailliert auf.

## Flugtechnik beim 2-Leiner

Ferdinand Vogel hat eine lange Liste außerordentlicher Erfolge vorzuweisen. 2013 flog er Deutschen Rekord mit einem 274 FAI Dreieck vom Osterfelder, im gleichen Jahr gewann er als Newcomer zwei Tasks beim PWC in Anancy. Im Moment arbeitet er bei Nova als Testpilot. Sein Thema: „2-Leiner beim Streckenfliegen“. Auch Ferdinand hing mal am A-Schirm und schwor sich, niemals einen Hochleister zu fliegen. „Aber ich habe trainiert wie ein Besessener, jede freie Minute zum Groundhandling genutzt und mich Schirm für Schirm hochgearbeitet.“ High-End B war die erste, echte Schwelle, der Sprung zu LTF-D dann richtig heftig. Ab High-End B sollte

der Pilot sich immer wieder in Sicherheitstrainings mit seinem Schirm vertraut machen. Zum Anspruch früher und heute: Ferdinand stellte einen Nova Phantom von 1991, damals ein 3er, einem heute vergleichbaren Nova Sector, geplant LTF-C, gegenüber. Augenfällig die Fläche. Der Phantom hatte projiziert 29 qm gegenüber einem Sector mit 21 qm. Natürlich hat die kleine Fläche eine Menge Vorteile, aber ganz sicher auch mehr Dynamik. Nach einer intensiven Testsession von B-Schirmen benötigt er 2-3 Tage, bis er sich unter seinem 2-Leiner wieder wohlfühlt. Denn dabei erfährt er, was alles passieren könnte. Die Kunst bei Hochleistern/2-Leinern besteht darin, es nicht so weit kommen zu lassen, den Schirm im Ansatz schon abzufangen. Aktives Fliegen mit Beschleuniger und B/C-Gurten ist die Voraussetzung. Spürt er eine Turbulenzeinwirkung über die gesamte Kappe, gleicht er mit dem Beschleuniger aus. Erfolgt die Einwirkung asymmetrisch, zieht er am jeweiligen Gurt.

## Weit, weiter, am weitesten....

Sechs Dreiecke über 200 km und vier weitere mit knapp 200 km hat Sebastian Barthmes 2017 auf seinem Konto. Ein 200 FAI am Speikboden flog er mit 28,8 km Durchschnittsgeschwindigkeit. Wie ihm solche Erfolge gelingen, offenbarte er in seinem Vortrag „Wetterorientierte Streckenflugtaktik“. Dabei bereitete er exemplarisch drei seiner Flüge mit Fotos, Grafiken und Tracks auf. An suboptimalen Tagen mit tiefer Basis und relativ viel Wind bieten sich freie Strecken von Süd nach Nord oder Abenteuerflüge an. Beispiel sein Flug von Bassano ins Zillertal. „Ich hab' immer die Luvlinien gesucht. Ist der Wind zu stark, an Düsen beispielsweise, geb' ich nach und such die Thermik im windgeschützten Bereich weiter hinten.“ Natürlich darf man sich dabei nicht in unlandbare Zonen verbläsen lassen, deshalb ist detaillierte Streckenplanung unumgänglich. Taktik gegen den Wind war Thema bei seinem FAI vom Wank, das er komplett zumachte. Die Schlüsselstelle war, aus dem Ötztal zurück das Inntal queren Richtung Fernpass gegen Tal- und überregio-

nalen Wind. Geschickt flog er die Winddüsen indirekt an, hangelte sich durchs Lee und drehte in der Luv-Thermik wieder auf. Die gleiche Taktik bei Ehrwald zur Zugspitze und das Garmischer Tal lag vor ihm. Sein eindrucksvollstes FAI (Artikel im Info 207, S. 80ff) vom Speikboden (270 km), weitab der ausgetretenen Pfade, demonstrierte die Optimierung der Gesamtstrategie. Konzipiert war ein 300er, doch am Venet ging der Plan nicht mehr auf. Starker Talwind und zerissene Thermik zwangen ihn hier den Wendepunkt zu setzen und über das Ötztal zurück nach Sterzing zu fliegen.

Moderator Ralph Schlöffel kommentierte lachend: „Jetzt hab' ich's auch verstanden, immer voll ins Lee!“ Sebastian konterte: „Nicht ganz, sondern mit Hirn ins Lee!“

## Das Wetter wird am Berg gemacht?

Ob an dem Spruch was dran ist, untersuchte DHV-Wetterexperte Volker Schwaniz in seinem Vortrag. 2017 war ein sehr schwieriges Flugwetterjahr, die Prognosen lagen sogar im 12 Stundenbereich häufig daneben. Dynamische, schnelle Wetterabläufe, viele Höhenträge, anhaltend starke Höhenströmungen, vor allem im Norden äußerst labil, trugen dazu bei. Der Spruch „Das Wetter wird am Berg gemacht“ erhielt eine ganz neue Bedeutung. Volker demonstrierte anschaulich, dass dies sicher nicht der Weisheit letzter Schluss ist. Auf Webcam-Fotos von Wallberg und Brauneck erzeugten das Wolkenbild und der moderate Wind am Vormittag einen völlig harmlosen Eindruck. Es herrschte reger Flugbetrieb. Innerhalb kürzester Zeit entwickelten sich Wind und Großwetterlage äußerst kritisch, Böen bis 70 km traten auf. Auf der Webcam zeigte sich ein Haufen ratloser Piloten mit gerafften Schirmen. Mit einer halbwegs routinierten Wettervorbereitung am PC war die zu erwartende Kaltfront und auch deren hohe Geschwindigkeit klar zu erkennen. Ebenfalls zeigten die Windprognosen deutlich erhöhte Werte im Tagesverlauf an. „Allein mit Ortswetter und Wolkengucken hätte man sich böse in die Bredouille gebracht“, warnte Vol- ➤



Deutsche Meister XC-GS-Gesamt vl. Marcel Dürr (2), Sebastian Barthmes (1), Tim Huber (3)



Deutsche Meister XC-GS-Sport vl. Tim Huber (2), Marcel Dürr (1), Helmut Blaim (3)



Deutsche Meister XC-GS-Standard vl. Hans Walcher (2), Dietmar Siglbauer (1), Werner Schütz (3)



Deutsche Meisterin XC-GS-Damen  
Christin Kirst (1)



Deutsche Meister XC-GS Tandem Stefan Lauth  
mit Frau Uli



Deutsche Meister XC-GS Flachland vl. Samuel  
Blocher (2), Sven Nissen (3)



Deutsche Meister XC-HG-Flexibel  
vl. Gerd Dönhuber (2), Markus Ebenfeld (1),  
Roland Wöhrle (3)



Deutsche Meister XC-HG-Starr  
vl. Jochen Zeyher (2), Patrick Ruber (1)



Deutsche Meisterin XC-HG-Damen  
Corinna Schwiengershausen



Deutsche Meister XC-HG-Flachland vl. Jochen  
Zeyher (3), Roland Wöhrle (1), Dirk Ripkens (3)

ker. Es sei wichtig, die Großwetterlage und die großräumige Windverteilung, vor allem zwischen 900 – 3.000 m, zu kennen. Natürlich seien Punktprognosen hilfreich. „Aber bei der Auswahl eines aussagekräftigen Prognosepunktes braucht man viel Erfahrung und nicht nur die Postleitzahl!“, bekräftigte er. Zudem sei durch die Fokussierung auf bestimmte Gebiets-Hotspots, die Störungseinflüsse zur jeweiligen Wetterlage minimieren (z.B. Bassano bei Nordlagen, Brauneck bei Südlagen) eine deutliche Desensibilisierung gegenüber Wettergefahren und der Notwendigkeit einer soliden Wettervorbereitung zu verzeichnen.

### The winner is...

Der Höhepunkt des Sportlertages: Der Ehrung der Deutschen Meister 2017 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: 4.664 Piloten reichten 108.757 Flüge ein. Davon erreichten 2.162 Flüge die 100 km Marke und mehr, 264 Piloten flogen über 200 km (198 Gleitschirm- und 66 Drachenflieger).

Mit seinen herausragenden Dreiecken erfolgte sich Sebastian Barthmes den Deutschen Meister in der Gesamtwertung. Auf Platz zwei Marcel Dürr und drei Tim Huber. Marcel Dürr gewann auch die Sportklasse. Auch er liebt kreative Routen, sein größter Flug ein FAI mit 241 km vom Brauneck; erst zum Venet, dann quer rüber bis ans Ende des Ahrntals und immerhin noch zurück bis zum Eingang des Zillertals. Die Zeiten, wo nur von Hochfelln, Osterfelder und Grente Rekorddreiecke geflogen wurden, sind definitiv vorbei. Tim Huber errang den zweiten Platz und den ersten in der Juniorwertung, auf drei kam Helmut Blaim. Seit Jahren Deutscher Meister ist Dietmar Siglbauer, diesmal wieder in der Standardklasse. Dahinter Hans Walcher (2) und Werner Schütz (3), beide bekannte Namen aus der Szene.

### Frauenpower

Schon mehrmals auf dem Treppchen stand Christin Kirst. Christin muss über außergewöhnliche Kondition verfügen, denn sie holte sich in drei aufeinanderfolgenden Tagen mit Flügen zwischen 8 und 9 Stunden ihren Deutschen Meistertitel. Brigitte Kurbel ist Zweite, Ramona Eckert Dritte. Stefan Lauth und Gat- ➤



Sieger Deutschlandpokal HG vl. Roland Wöhrle (2), Jochen Zeyher (1), Dirk Ripkens (3)



Sieger Deutschlandpokal GS vl. Samuel Blocher (2), Peter Hilger (3)



Bester Junior GS Tim Huber



Bester Newcomer GS Michael Dreher



Sieger Funcup GS vl. Danny Obernder (1), Eric Schröder (3)



Sieger Funcup HG vl. Ines Zießau (2), Timo Andree (1)



Bester Newcomer HG Andreas Fronius

tin Uli stellten einen neuen Deutschen Tandemrekord auf und sicherten sich die Deutsche Meisterschaft. Platz zwei für Hartmut Anding, drei für Wolfgang Nöhrig. Erwin Auer räumte im Flachland ab: Deutscher Meister und Gewinner des Deutschlandpokals. Samuel Blocher jeweils auf dem zweiten, in der Deutschen Flachlandmeisterschaft kam Sven Nissen auf drei, im Pokal Peter Hilger. Bester Verein wie im Jahr zuvor die Samerberger an der Hochries. Die Bundesliga gewann der Turnverein Bissingen, die zweite die Baiersbronner Drachen- und Gleitschirmflieger. Bester Newcomer ist Michael Dreher. 480 Flüge machte Funcup-Sieger Danny Obernder, auf zwei Antonio Jula, auf drei Eric Schröder.

## Flexibel und Starr

Markus Ebenfeld und Patrick Ruber dominieren seit Jahren die Drachen-Streckenflugszene. Markus ist Deutscher Meister bei den Flexis und Patrick bei den Starren. Bei den Starren könnte sich was ändern, denn Patrick bastelt an einem Cage mit aerodynamischer Steuerung unterm Atos. Klappt das, rutscht er in die FAI-Klasse 2. Flexibel auf Platz zwei flog Gerd Dönhuber, auf drei Roland Wöhrle, beide holten die Bronzemedaille im Team bei der WM in Brasilia. Roland ist zudem noch Deutscher Meister im Flachen geworden und zweiter im Deutschlandpokal. Dirk Ripkens wurde dritter in der Deutschen Meisterschaft und im Deutschlandpokal. Auch Jochen Zeyher hat drei Titel errungen: Erster im Deutschlandpokal, Zweiter in der Deutschen Meister-

schaft im Flachland und in der Deutschen Meisterschaft Starr, hier wurde Gernot Bächle Dritter. Deutsche Meisterin ist Corinna Schwiershausen mit Carolin Geiser auf dem zweiten und Manuela Braun auf dem dritten Platz. Mit Turm flog Siegfried Zeller am weitesten, gefolgt von Timo Andree und Tom Becher. Kajo Claus ist bester Junior, Andreas Fronius bester Newcomer und die Ruhpoldinger wie jedes Jahr bester Verein. Die 1. Bundesliga geht an die Schwarzwälder, die 2. an die DASA in Ottobrunn. Viel Spaß hatte Timo Andree beim Gewinn im Funcup.

Spannend, informativ und unterhaltsam waren die Vorträge. Die Deutschen Meister persönlich zu treffen und mit ihnen zu feiern, war eine Reise nach Willingen wert. ▽



Sieger 1. Bundesliga HG HG und GS Club Südschwarzwald



Bester Verein Delta Club Bavaria Ruhpolding



Sieger 2. Bundesliga GS HG-GS Verein Baiersbronn



Bester Verein GS Gleitschirmclub Hochries-Samerberg



Sieger 1. Bundesliga GS Turnverein Bissingen



Sieger Turmdrachen vl. Timo Andree (2), Siegfried Zeller (1), Tom Becher (3)



„Bis zum nächsten Mail in Lenggries!“, verabschieden sich (li) der DHV-Vorsitzende Charlie Jöst und Moderator Ralph Schlöffel



↑ Unsere Gruppe in Slowenien



↑ Traumhaft herbstliche Bedingungen

# Spanisch für Anfänger - Fliegen für Fortgeschrittene

In Spanien macht die Jugend das Beste aus mäßigem Wetter, die Flugsaison findet am Lijak ihren Ausklang mit rekordverdächtiger Gruppengröße

Text: Philipp Müller, Andreas Kirschstein | Fotos: Sarah Grosser

**D**as Streckenflug-Highlight des Jahres mit der DHV-Jugend in Piedrahita Ende August. Wenn der alltagsgestresste Nachwuchs auf Kilometerjagd im spanischen Hinterland geht, bestellen die Tapasbars im beschaulichen Piedrahita das ein oder andere Fässchen San Miguel zusätzlich, die Fliegerbar frittiert die letzten Schweineohren oder -nasen und der Supermarkt stockt sein Knoblauch-Kontingent auf. Gut so, denn unser Timing war die ersten Tage höchstens für eine fesche Sturmfrisur gut. Oder Freiluftduschen. Wer will sie nicht erleben, die raren Regentage des spanischen Sommers? Ehrlich gesagt, hat uns das aber überhaupt nicht gejuckt. Es war Stadtfest, die Küchenmeister und der Knoblauchbeauftragte groovten sich hervorragend auf das Event ein. Die letzten Kröten wurden beim Schnauz verzockt, der Limetten-Jongleur zeigte sein Können und wir erweiterten unsere Sprachkenntnisse. Es kam

uns aber spanisch vor: Sheeeesh digga – Übersetzung: Sapperlot! (das war: Wannabe-Neudeutsch).

Rudelkoller sucht man selbst nach drei quasi unfliegbaren Tagen bei der DHV-Jugend vergeblich. Nicht nur das Fliegen verbindet. Man teilt eine Lebenseinstellung. Es gibt in der DHV-Jugend noch andere gemeinsame Interessen neben der Fliegerei. Zum Beispiel einen phänomenal guten Musik-Geschmack. Der Beginn war also höchst entspannt und somit fasst „Almdudler im spanischen Flachland“ die ersten drei Tage treffend zusammen.

Jetzt aber Aioli bei die Spaghett! Wir waren ja nicht nur zum Essen da. Am vierten Tag ging es flug-geil los mit Streckenfliegen. Nach kollektivem

Absaufen wurde Tag vier noch ziemlich genial. Am Ende des Tages knackten wir viermal (!) die 100 Kilometer. Streckenflug-Overkill am ersten brauchbaren Tag. Mit der Landung geht der Spaß in Piedrahita aber erst los. Jedes Jahr leiht uns der DHV Spot-Geräte, mit deren Hilfe uns die Fahrer (die besten Fahrer der Welt – Daniela und Simon) an jedem Feldweg in der spanischen Pampa abholen. Das ist überragend! Sorgen um den Rückweg sind in

Piedrahita nicht existent. Genial, so macht Streckenfliegen noch mehr Spaß.

Da hat man eher das Problem, dass man morgens zu wenig Knoblauch auf das Lande-Sandwich gepackt hat. Die Rückfahrt wird fürs Debriefing genutzt. Zu-

Hast du dich schon für die Events 2018 angemeldet?

Schau bei uns vorbei:

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

mindest anfangs. Bis zum ersten Kontaaaaakt mit einer der zahlreichen Tapasbars. Gute Tapas werden selten verschmäht. Tradition hat auch der spanische, gekühlte 5-Uhr-Hopfentee nach einem gelungenen Flugtag. Es gab leider nur diesen einen guten Streckenflugtag. Nicht so für Chris, der aus einer halben Mücke noch einen Elefantenflug machte und sich den Kreativpreis sicherte.

Doch damit nicht genug des Guten! Die Abendflüge in Piedrahita sind einfach nur schön. Oft steht der Wind perfekt auf die Hügelkette und den Startplatz. Die untergehende Sonne taucht die Region in ein traumhaftes Licht. Soaring, bis die Sonne den Tag beendet, Stabi-Touch, Toplanden – Genuss pur. Der perfekte Ausklang eines Flugtags.

Natürlich ist Piedrahita eine freudige und höchst spaßige Zeit. Und man kann als junger Pilot sehr viel lernen. In Piedrahita wird Flachlanderfahrung gesammelt. Da wir eigentlich immer als Gruppe zusammen fliegen, (und uns per Funk gegenseitig auf die Nerven gehen) kann man sich viel von ambitionierten Piloten und Schober-Meiern anschauen. Effizientes Kurbeln, sinnvolle Linienwahl, tiefes Rausschobern oder die richtige Dosis des Beschleunigers. Selbstverständlich wird auch, wie bei den älteren Fliegern, viel über Fliegen und das Equipment geredet. Dieses Jahr hat

## Wer hat an der Uhr gedreht? – Saisonausfliegen am Lijak

Kaum ist in Piedrahita die Sonne untergegangen, rollt die Karawane gen Süden, um die Saison in den Winter zu verabschieden. Die ersten Sonnenstrahlen befreien uns von der Kälte der Nacht, der Tau liegt noch auf den Wiesen, da haben sich rund 70 verschlafene Gesichter zum allmorgendlichen Briefing eingefunden. Alte Hasen, blutige Anfänger und Streckencracks stehen gemeinsam in einer Runde und reiben sich die Augen. Genau die richtige Mischung, um voneinander, miteinander zu lernen, bevor es in den Winterschlaf geht. In kleinen Workshops organisiert, analysieren die Teilnehmer am Vorabend mit Unterstützung der Betreuer die Wetterlage für den folgenden Tag. Eine Neuerung, die gerne angenommen wird. Lernen, von und miteinander, stand auch im Vordergrund, als eine kleine Strecke ausgeknobelt wurde. Tipps und Tricks für Start und Landung sowie Groundhandling am Campingplatz runden das Ganze ab. Als Highlight erzählt der lokale Red Bull Athlet Matjaž Klemencic den gebannten Junioren, was sich hinter der Kamera so alles abspielt, wenn er für eines seiner Videoprojekte einen Air to Air Touch mit einem Segelflieger in den Kasten bringt.

Für einen Event-Tag haben unsere Wetterfrösche nicht allzu gute Nachrichten. Zwar bleibt es trocken, doch die Bora wird im Lauf des Tages durchbrechen. Da schwingen wir uns lieber auf die Mountainbikes, gehen Klettern oder besichtigen Ljubljana. Ein paar checken schon einmal die nahegelegenen Höhlen als Quartier für den Winterschlaf ab. An den verbleibenden Tagen ist genug Zeit, die Ridge entlang zu reiten. Die Farben der Wälder lassen erkennen, auch hier ist der Herbst schon im vollen Gange.

Kaum gelandet fragen wir uns: „Wer hat an der Uhr gedreht? Ist es wirklich schon so spät? Soll das heißen ja ihr Leut?“ Mit dem Fliegen ist Schluss für heute?“

In der untergehenden Sonne packen wir nach fünf schönen Tagen unsere Gleitschirme und Drachen ein: „Stimmt es? Das es sein muss? Ist für dieses Jahr wirklich Schluss?“

Heute ist nicht aller Tage Abend, wir kommen wieder, keine Frage!“ Wir freuen uns auf die Events mit euch im kommenden Jahr.

(frei nach Paulchen Panter)

uns Thomas vor dem Abendessen noch schnell das Spleißen beigebracht. Beim Abendflug werden Schirme getauscht und getestet. Ich persönlich habe nach drei Jahren Piedrahita unfassbar viel gelernt. Es ist klasse, dass

der DHV die Jugendarbeit fördert. Danke für die zahlreichen Flugerfahrungen bei den DHV-Jugend-Events. Einfach duft. Nächstes Jahr wieder. ☞

Anzeige

Dein Airbag atmet ein.  
Für Deine Sicherheit am Start.

  
**Woody  
Valley**

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

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

# Mein größtes Abenteuer

407 km durch den Brasilianischen Sertão

Text und Fotos: Corinna Schwiegershausen



**L**etztes Jahr war ich auf der Vor-WM mit dem Brasilianer Marcelo Abbott in einem Team. Er überzeugte mich, für Weltrekordversuche nach Tacima zu kommen, da das Gelände besonders zuverlässig sei. Von diesem Startplatz aus wurden bereits zwei Drachensweltrekorde und ein Gleitschirmweltrekord geflogen, also plante ich vier Wochen im Oktober/November ein. Nach der Brasilia Weltmeisterschaft schickte ich meinen Drachen und mein Gurtzeug in den Nordosten Brasiliens. Es gab mehr Herausforderungen als erwartet. Mobiltelefone haben im Outback von Brasilien nur sehr begrenzte Empfangsbereiche. Bäume sind bei näherem Hinsehen meistens langarmige Kakteen mit riesigen Stacheln. Gute Landeplätze sind rar, dafür stehen jeden Tag frühmorgens schon die schönsten Wolken am Himmel. Ach ja - das kulinarische Angebot für Vegetarier beschränkt sich auf Reis und Maniok. Frisches Gemüse ist Luxus, es wird hauptsächlich

↑ Nach knapp 9 Stunden im 405 km entfernten Ziel, rechtzeitig zum Sonnenuntergang in Juatama/Quixada, mit ausreichend Höhe, tief durchzuatmen und zu begreifen, dass es am letzten Tag wirklich geklappt hat!

Fleisch gegessen. Von Experimenten mit Salat und Tomaten kann ich europäischen Männern nur abraten...

Der Startplatz ist ein wunderschöner Granitfels zwischen den Orten Araruna und Tacima. Vor 8 Uhr morgens geht man an guten Tagen bei einem Wind um die 40 km/h in die Luft und wartet, bis die Basis auf etwa 1.000 m NN steigt, bevor man über das zerklüftete Canyon-Plateau gleitet. Doch selbst in Brasilien kann es regnen und stürmen, weshalb einige Flugtage ausfielen. An mei-

nem dritten Flugtag hat mich bei der Landung eine Böe erwischt, wobei ich meinen Randbogen brach. Zum Glück hatte mein Teamkollege Konrad Heilmann ein ganzes Ersatzteillager im Auto und hat mir kurzerhand einen Randbogen zurechtgesägt.

Eines Morgens stand ich fertig eingehängt im Gurtzeug am Start und bat David, mir am Kiel zu helfen, als dieser mir rumdrucksend erklärte, er hätte eine Segellatte von mir in dem Feld vergessen, wo ich beim vorigen Flug gelandet war. Aber kein Problem, ich könnte auch mit der Holzlatte fliegen. Also kurz die Luft angehalten und mit einer 9er aus Holz gestartet. Der Drachen zog nur leicht nach rechts, aber ich war erleichtert, da es nicht der ganz große Tag werden sollte. Wir sind zu dem besagten Feld gefahren und fanden glücklicherweise die Segellatte wieder. Sehr zur Freude des Farmers, der aussah wie Compay Segundo und grinsend um meine Hand anhielt ;)

Am nächsten Tag war ich nach der Lan-

**Drei Weltrekorde (bei FAI eingereicht):**  
 Freie Strecke 407,20 km  
 Zielflug 405,82 km  
 Freie Strecke mit 3 Wendepunkten 410,99 km



Brasilien ist ein riesiges Land, und obwohl ich durch drei Bundesstaaten geflogen bin (Paraiba, Rio Grande do Norte und Ceara), sieht mein Flug auf der Gesamt-Südamerika-Karte winzig klein aus

derung in kürzester Zeit von einer großen Gruppe begeisterter Leute umringt - insbesondere die Mädchen und Frauen waren sehr neugierig. Ich bot ihnen an, meinen Drachen mal anzuheben - sofort hatte ich begeisterte Mädchen im Trapez, die sich sehr geschickt anstellten. Sie boten mir eine Hängematte und Schatten auf ihrer Veranda an, um auf meinen Fahrer zu warten.

Langsam wurden die möglichen Rekorde tage weniger, aber das Wetter etwas besser. Am Samstag war ich hochmotiviert, endlich die 400 km zu knacken. Leider hatten an diesem Morgen die Jungs den Schlüssel zur Startrampe verloren und fuhren suchend durch die Gegend. Schließlich gaben sie auf, wir hoben die Drachen über den Zaun und trugen sie vor bis zum Start. Leider verloren wir durch diese Aktion wertvolle Zeit. Als ich um 14.15 Uhr in Apodi war, etwa 250 km weit, und keinen guten Anschluss bekam, beschloss ich, lieber zu landen und es am nächsten Tag früher zu versuchen. Endlich mal ein schönes Feld zur Landung, direkt an der Hauptstraße. Dann die Hiobsbotschaft: Ich sollte mit dem Auto nach Quixada weiterfahren, dort übernachten und erst am nächsten Tag zurückfahren! Voller Panik textete ich alle per WhatsApp an und flehte, dass ich doch unbedingt nach Araruna zurück müsse, um einen letzten Rekordtag zu nützen.

Zum Glück erbarmte sich Konrad, der nur 55 km von mir entfernt war. Allerdings waren wir dadurch zu siebt im Auto und falteten uns tetrisartig für drei Stunden übereinander. Um 21.30 Uhr kamen wir an, um 5.00 Uhr stand ich bereits wieder auf, um den Tag vorzubereiten. Wetter, Wasser, Varios, Funkgeräte, Tracker, Fruchtriegel und Traubenzucker für die Steuerbugel nicht vergessen. Die heutige Schikane war, dass die Jungs beschlossen, alles ins Auto zu packen und das Motel zu verlassen. Abrechen,

einpacken, das Auto sollte nach Assu, wo wir uns abends alle treffen wollten, da zwei der Jungs am nächsten Tag zurück nach Rio mussten. Also fix in zehn Minuten das Wichtigste in die Koffer geworfen, alles verstaubt, bezahlt, und - warten auf die anderen.

Da ich ohnehin schon fast aufgegeben hatte, konnte ich mich heute nicht mehr aufregen über die allgemeine Verspätung. Drachen aufbauen, Rekordmeldung unterschreiben lassen und fotografieren, alle Varios, Tracker und Funkgeräte an - und als erste in die Luft! Es ging recht zugig an die

magere 15 km/h abgenommen, aber ich gab nicht auf. Als es weniger als 100 km ins Ziel waren, hatte ich noch zwei fliegbare Stunden. Es wurde spannend! Auf den letzten 80 km nahm der Wind glücklicherweise auf 30 km/h zu und schob mich über das hügelige Land. Aus 30 km ging es in den Endanflug. Aber - war ich wirklich richtig? Ein großer See ohne Landemöglichkeit, direkt auf den letzten 15 km vor Juatama? Egal, ich musste den Koordinaten vertrauen. Als ich endlich die anderen Drachen erkennen konnte neben der winzigen Ortschaft in der Ferne, machte mein Herz einen Hupfer. Ich hatte

→ Mit Marcelo Abbott (rechts) und Thales Pacheco (links), den Besitzern des Tacima-Startplatzes. Beide haben mich massiv motiviert, den Versuch zu starten!



Wolken, die uns zuverlässig über das Canyon-Plateau trugen. Auch dahinter war der Anschluss heute wesentlich leichter als die Vortage. Zu guter Zeit querten wir Santa Cruz, doch ich war danach schon wieder alleine unterwegs und schwitzte die unlandbaren nächsten 25 km nach Lagoa Nova. Aber die Wolken hielten, was sie versprochen. Dahinter war die Basis höher, allerdings die Wolken auch weiter auseinander. Dennoch kam ich zu einer guten Zeit in Apodi an, um Richtung Quixada weiterzufliegen. Wieder komplettes Neuland für mich, ganz allein. Der Rückenwind hatte auf

es tatsächlich geschafft! 405 km Zielflug und etwas weiter noch die freie Strecke. Nach 8.45 Stunden landete ich in Juatama - und wurde von meinen brasilianischen Freunden jubelnd in die Luft geworfen. Drei Weltrekorde mit einem Flug geknackt. Drei von uns hatten an diesem Tag ihre persönliche Bestleistung erfliegen. Da konnte uns auch der ewige Weg nach Assu, wieder mit vier Leuten auf der Ruckbank, nicht schrecken. Aber vorher feierten wir noch ein wenig und gönnten uns ein gutes Abendessen im wunderschönen Hotel Pedras dos Ventos oberhalb vom Landeplatz. ▽

# Generationenvertrag

Die Jungen Wilden kommen, um Erfahrungen oder die ersten Lorbeeren im Wettkampf zu sammeln. Die alten Hasen wollen es nochmal wissen, oder möchten sich für die Liga qualifizieren. Profitieren können beide Seiten voneinander bei der Newcomer Challenge (NCC). Einer flog in diesem Jahr allen davon, gewinnt die drei Einzelbewerbe und die Gesamtwertung: Johannes Baumgarten

Text und Fotos: Fredegar Tommek



↑ Gesamtsieger der NCC 2017 von l.n.r. Max Habel (2.), Johannes Baumgarten (1.) und Kilian Hallweger (3.) mit verdienter Siegerprämie



↑ Stehen in der Damen-Gesamtwertung auf dem Treppchen: Anja Blum (2.), Elisabeth Seibt (1.) und Nadine Gasda (3.)

Anzeige

## Harzer Gleitschirm- und Motorschirmschule

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

Motorschirmausbildung seit 1994

### Fliegen ist geil!

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

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

Windenprofi seit 1990

Stu performance Center  
DHW-zertifiziertes Training

In Familie und Beruf ist es meist gar nicht so einfach: Von Jüngeren etwas annehmen oder an sie weitergeben, ohne dabei überheblich daherzukommen. In der Newcomer Challenge funktioniert das überraschend einfach und in angenehmer Atmosphäre. Als Nachfolger des Formats German Cup und Junior/Ladies Challenge ist die NCC die deutsche Plattform für talentierte Wettkämpfer, die an internationales Niveau herangeführt werden sollen. So zumindest sieht es Organisator Marc Wensauer (Mitglied der Nationalmannschaft), der im besten Fall Nachwuchs für das Deutsche Gleitschirm-Nationalteam sichtet.

Während der drei Termine in Werfenweng, Greifenburg und Tolmin wurden insgesamt sieben Aufgaben geflogen. Unterstützung findet die NCC bei den Herstellern Naviter, Triple Seven, Skywalk und Nova. Am Abend des Flugtages kommentieren prominente Piloten die Tagesaufgabe und zerlegen im Debriefing Tücken und Knackpunkte anschaulich per SeeYou und Google Earth. Wer seine eigenen Flüge bislang noch nicht einer solchen Analyse unterzogen hat, darf auf so manchen Aha-Effekt und neue Erkenntnisse gespannt sein. Abgerundet wird das Rahmenprogramm mit Präsentationen von Weltklasse-Piloten, die sich gerne den ein oder anderen Kniff entlocken lassen.

## Baumgarten nicht zu stoppen

Mit 26 Jahren gehört Johannes Baumgarten zwar nicht mehr zu den absoluten Youngsters im deutschen Wettkampf-Zirkus, steht aber für eine neue Generation. Der Fluglehrer aus Kempten im Allgäu fliegt erst seit sechs Jahren Gleitschirm, ließ aber in allen drei Wettbewerben den Konkurrenten keine Chance. Für Johannes ist die NCC in erster Linie der Ort, wo er in sehr kurzer und kompakter Zeit erlebt und gelernt hat, wie schnell und effizient man im Wettkampf fliegen muss, will man erfolgreich sein: „Ich bin zum dritten Mal dabei und freue mich natürlich, dass ich nach dem zweiten Platz im Vorjahr die Overall-Wertung gewinnen konnte! In Werfenweng hatten wir sehr stabile Bedingungen und es galt, grundsätzlich weit oben zu fliegen, um ins Ziel zu kommen.“

In Greifenburg habe ich mit einem riskanten und tief angesetzten Endanflug einen wichtigen Schritt in Richtung Gewinn der NCC gemacht. Mit rund 600 Punkten Vorsprung konnte ich dann in Tolmin relativ entspannt an die Aufgaben herangehen. Bei der ersten Challenge bin ich den schnellen Piloten nur hinterher geflogen, habe aber wahnsinnig schnell gelernt und möchte jetzt neben meinem Studium im Maschinenbau möglichst oft in der Liga mitfliegen.“

Dank an den Sponsor



## Wertung

### Allgemein

1. Johannes Baumgarten auf Triple Seven King
2. Max Habel auf Ozone Mantra6
3. Killian Hallweger auf Skywalk Spice
4. Simon Sudermann auf Ozone Mantra6
5. Felix Bellinghausen auf Skywalk Chillis

### Beste Damen:

1. Elisabeth Seibt auf Ozone Delta3
2. Anja Blum auf Airdesign Volt
3. Nadine Gasda auf Nova Ion3



↑ Mit 48 Teilnehmern ein gut besuchtes NCC-Finale in Slowenien. Bei guten, teilweise auch stabilen Bedingungen wurden vier Durchgänge geflogen.

Anzeige

Die neue  
BGD LITE Serie


## WECKE DAS RAUBTIER

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




BRUCE GOLDSMITH DESIGN



## ÜBERSCHREITE DIE GRENZEN

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

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

# XCCUP Siegerehrung

Text: Wolf Löhr

Traditionell wurde auch in diesem Jahr die Siegerehrung im Kloster Marnon in Zeltingen-Rachtig mit über 70 Piloten zelebriert. Das XCCUP Gebiet erstreckt sich im deutschen Flachland von Dortmund bis Heidelberg und von der Rhön bis an die französische Grenze. Einige hatten mit über 300 km die weiteste Anfahrt, um ihre Preise in Empfang zu nehmen.

Über 23 Vereine fliegen um die Ehre und um Punkte, die über ein ausgeklügeltes Faktorensystem für verschiedene Geräteklassen errechnet werden. Mit über 700 registrierten Piloten ist der XCCUP der größte Wettbewerb innerhalb Deutschlands, Tendenz steigend. Insgesamt wurden 30 Preise vergeben, für verschiedene Geräteklassen, die besten Fotos und Sonderwertungen. Da Sponsoren reichlich Sachpreise zur Verfügung stellten, konnte fast jeder einen Preis mit nach Hause nehmen und wenn es nur eine Flasche Rotwein, der Roten Thermik, war.



↑ Die glücklichen Sieger

## Wertung

### Damenklasse:

1. Christine Mai, 2. Claudia Franken, 3. Susanne Schönecker

### Sportklasse:

1. Armin Harich, 2. Tim-Patrick Meyer, 3. Siegfried Bender

### Intermediate:

1. Sven Nissen, 2. Wolfgang Freund, 3. Ulrich Dajek

### Performance:

1. Martin Pieper, 2. Holger Braun, 3. Reinhard May

### Flex Drachen:

1. Kai Ehrenfried, 2. Claudia Franken, 3. Sascha Nilius

### Starre:

1. Georg Schumacher, 2. Dirk Haeffner, 3. Klaus Strack

### Sonderwertung:

1. Wolfgang Freund, 2. Christian Müller 3. Florian Sieland

### Tandemwertung:

1. Rolf Rinklin, 2. Daniel Menet, 3. Frank M. Lang, 3. Martin Droste

### Teamwertung:

1. Uffdreher

Harich Armin, Bender Siegfried, Mittelbach Eike, Freund Wolfgang, Braun Thorsten

2. Die ewigen Talente:

Martin Pieper, Ulrich Dajek, Martin Gräbel, Martin Droste, Bärbel Schüller

3. Flachlandtiroler:

Meyer Patrick, Müller Christian, Sorg Julian, Gawlik Conny, Stingl Jochen

### Rheinland-Pfalz Wertung, Ehrenpreis des Innenministeriums:

1. Daniel Menet, 2. Christian Müller, 3. Erwin Hoffmann

### Vereinswertung:

1. Die Moselfalken, 2. D.G.F. Rhein-Mosel-Lahn, 3. Pfälzer Gleitschirmclub

### Newcomer:

Timo Schumacher

## IMPRESSUM

### Herausgeber:

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

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

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

**Mitgliederservice/Versicherung:**  
08022/9675-0,

E-Mail: mitgliederservice@dhv.de

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

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

**Jugend:** www.dhv-jugend.de

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

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

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

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

**Sicherheit:** 08022/9675-32

E-Mail: sicherheit@dhv.de

### Redaktion:

Benedikt Liebermeister (verantwortlich)  
08022/9675-0

### Gestaltung und Anzeigen:

Renate Miller  
renate@miller-grafik.de  
08022-857730

### Schlusskorrektur:

Stefan Gutmann

### Anzeigen:

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

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

### Redaktionsschluss für die nächsten Ausgaben:

**Ausgabe210** | März | Termin 2. Januar 2018

**Ausgabe211** | Mai | Termin 2. März 2018

### Autoren dieser Ausgabe:

Helmut Bach, Annika Fritschi, Antoine Girard,  
Lucian Haas, Christoph Kirsch, Andreas Kirschstein,  
Björn Klaassen, Linda Ellis Maier, Philipp Müller,  
Olga von Plate, Corinna Schwiegershausen, Fredegar  
Tommeck, Stefan Ungemach, Simon Winkler

### Erscheinungsweise:

6 Ausgaben pro Jahr,

Preis: Im Mitgliedsbeitrag des DHV enthalten.

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

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

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

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

**Auflage:** 36.500

**Titel:**  
Antoine Girard

# 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)

ANZEIGE

## Halter-Haftpflicht PLUS



### Gesetzliche Halter-Haftpflicht für Gleitsegel

Bergekosten bis zu max. 10.000 €  
(In ursächlichem Zusammenhang mit dem Betrieb eines Luftsportgerätes.)  
Keine Übernahme von Zusatzkosten für die Bergung des Fluggerätes.  
Ohne Selbstbeteiligung 49,40 €  
Mit 250 € Selbstbeteiligung je Schadensfall 43,70 €  
(Selbstbeteiligung gilt nicht für Bergekosten)

### Gesetzliche Halter-Haftpflicht für Hängegleiter und Gleitsegel

Bergekosten bis zu max. 10.000 €  
(in ursächlichem Zusammenhang mit dem Betrieb eines Luftsportgerätes.)  
Keine Übernahme von Zusatzkosten für die Bergung des Fluggerätes.  
Ohne Selbstbeteiligung 55,20 €  
Mit 250 € Selbstbeteiligung je Schadensfall 46,60 €  
(Selbstbeteiligung gilt nicht für Bergekosten)

## Halterhaftpflicht



- für nichtgewerblich genutzte Hängegleiter und Gleitsegel
- für Mitgliedsvereine
- für Flugschulen/Fluglehrer
- für Hersteller/Händler
- für Gerätevermietung

**Deckungssumme:** 1.500.000,- € pauschal für Personen- und Sachschäden.

**Umfang:** Halterschaft für alle Hängegleiter und Gleitsegel des Mitglieds inkl. deren Benutzung durch berechnigte Dritte und inkl. zugelassenem Schleppbetrieb. Keine Geräteerkennung. Keine Geräteanmeldung. Für Versicherungsfälle in Dänemark vorgeschriebene Deckung ohne Mehrprämie.

→ **Jahresprämie inkl. Versicherungssteuer**

Hängegleiter + Gleitsegel:

36,60,- € bei 250 € Selbstbeteiligung je Schadensfall  
45,20 € ohne Selbstbeteiligung

Nur Gleitsegel:

33,70 € bei 250,- € Selbstbeteiligung je Schadensfall,  
39,40 € ohne Selbstbeteiligung

Bergekosten bis zu max. 2.500,- €

**Umfang:** Suche, Rettung, 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.



## Für alle Mitglieder und Mitgliedsvereine kostenlos

### Vereins-Haftpflicht

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

### Veranstalter-Haftpflicht

**Deckungssumme:** 1.000.000,- € für Personen- und 300.000,- € Sachschäden.  
**Umfang:** Alle Hängegleiter- und Gleitsegelveranstaltungen des Mitgliedvereins im Versicherungsjahr.

### Boden-Unfall für Startleiter

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

## Flug-Unfall, Tod und Invalidität



**Deckungssumme:**  
2.500,- € bei Tod, 5.000,- € bei Invalidität.  
**Umfang:** 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 €

## Für alle Mitglieder kostenlos



### Schirmpacker-Haftpflicht

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



### Startleiter-Haftpflicht

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

## Flug-Unfall Tod und Invalidität 500% Progression



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

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

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

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



## Schleppwinden-Haftpflicht

Zusatzdeckung inkl. Personenschäden im geschleppten Luftfahrzeug.

→ **Jahresprämie** inkl. Vers.-Steuer

**Deckungssumme:** 500.000,- € 34,- €

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

Deckung: weltweit Europa Deutschland

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



... RAM AIR SECTION TECHNOLOGY

ARCUS RS LITE ...  
... ROCK SOLID FLIGHT  
WITH RAST!

ein Klapper oder Frontstall geht selten über das RAST hinaus

die geklappte Front wickelt sich um „die Wand“

die Kappe entleert nicht vollständig

extrem schnelle Wiederöffnung mit minimalem Höhenverlust und geringem Vorpaddeln des Piloten



Erfahre alles zu RAST | [technology.swing.de](http://technology.swing.de) and [www.swing.de](http://www.swing.de)



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