www.dhv.de

Januar - Februar 2020

DHV-info

Das Magazin für Gleitschirm- und Drachenflieger

221

Reisen

Skandinavien low budget

Coupe Icare

Neues vom Gleitschirmmarkt

Gerätetechnik

Drachenfliegen wird komfortabler

Skyperformance Center

DHV-zertifiziertes Training

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

Norddeutsche Gleitschirmschule
17192 Waren, Tel. 0157-77590482
www.norddeutsche-gleitschirmschule.de

Flugschule Chiemsee
83229 Aschau, Tel. 08052-9494
www.flugschue-chiemsee.de

AFS-Flugschule
34537 Bad Wildungen, Tel. 05621-9690150
www.afs-flugschule.de

Süddeutsche Gleitschirmschule PPC Chiemsee
83246 Unterwössen, Tel. 08641-7575
www.einfachfliegen.de

Hot Sport
35096 Niederweimar, Tel. 06421-12345
www.hotsport.de

Freiraum
83324 Ruhpolding, Tel. 08663-4198969
www.freiraum-info.de

Papillon Paragliding - Wasserkuppe
36129 Gersfeld, Tel. 06654-7548
www.papillon.aero

Flugschule Adventure-Sports
83661 Lenggries, Tel. 08042-9486
www.adventure-sports.de

Harzer Gleitschirmschule
38667 Bad Harzburg, Tel. 05322-1415
www.harzergss.de

Gleitschirmschule Tegernsee
83700 Reitrain, Tel. 08022-2556
www.gleitschirmschule-tegernsee.de

Flatland Paragliding
40764 Langenfeld, Tel. 02173-977703
www.flatland-paragliding.de

Flugschule Rohrmeier | Milz
87527 Sonthofen, Tel. 08321-9328
www.flugschule-rohrmeier.de

Moselglider
54338 Schweich, Tel. 0179-7842871
www.moselglider.de

Paragliding Academy
87534 Oberstaufen, Tel. 08325-919015
www.paragliding-academy.com

Flugschule Siegen
57080 Siegen, Tel. 0271-381503
www.flugschule-siegen.de

OASE Flugschule Peter Geg
87538 Obermaiselstein, Tel. 08326-38036
www.oase-paragliding.de

Flugschule OpenAir
64673 Zwingenberg, Tel. 0157-35704753
www.flugschule-openair.de

1. DAeC Gleitschirm-Schule Heinz Fischer
87669 Rieden a. Forggensee, Tel. 08362-37038
www.gleitschirm-aktuell.de

Planet Para
68165 Mannheim, Tel. 0621-12281143
www.planet-para.de

Flugzentrum Bayerwald
93086 Wörth a.d. Donau, Tel. 09482-959525
www.Flugzentrum-Bayerwald.de

Luftikus Eugens Flugschule
70378 Stuttgart, Tel. 0711-537928
www.luftikus-flugschule.de

Flugschule Grenzenlos
A-6105 Leutasch, Tel. +43-664-4410868
www.fs-grenzenlos.com

GlideZeit Flugschule Tübingen
72074 Tübingen, Tel. 07071-959944
www.glidezeit.de

Flugschule Achensee
A-6213 Pertisau, Tel. +43-5243-20134
www.gleitschirmschule-achensee.at

Flugschule Göppingen
73344 Gruibingen, Tel. 07335-9233020
www.flugschule-goeppingen.de

Flugschule Bregenzerwald
A-6870 Bezau, Tel. +43-5514-3177
www.gleitschirmschule.at

Sky-Team Paragliding
76593 Gernsbach, Tel. 07224-993365
www.sky-team.de

Flugschule Sky Club Austria
A-8962 Gröbming, Tel. +43-3685-22333
www.skyclub-austria.com

Drachen & Gleitschirmschule Skytec
79115 Freiburg, Tel. 0761-4766391
www.skytec.de

Paragleitflugschule Airsthetik
A-8970 Schladming, Tel. +43-660-8877440
www.airsthetik.at

Gleitschirmschule Dreyeckland
79199 Kirchzarten, Tel. 07661-627140
www.gleitschirmschule-dreyeckland.de

Flugschule Aufwind
A-8972 Ramsau, Tel. +43-3687-81880
www.aufwind.at

Bayerische Drachen- und Gleitschirmschule Penzberg
82031 Grünwald, Tel. 0172-4088444
www.lern-fliegen.de

Gleitschirmschule Pappus
F-68470 Fellering, Tel. +33-38982-7187
www.gleitschirmschule-pappus.de

Flugschule Edelweiss
82054 Sauerlach, Tel. 0172 865 15 74
www.flugschule-edelweiss.de

ANZEIGE

Glücksgefühle & Herausforderung

Der Berg, an dem du gestartet bist, wird immer kleiner, verschwindet langsam am Horizont.
Es gibt nur dich, die Thermik und den Wind. Du musst einschätzen, entscheiden, einen Plan haben. Du bist angespannt wenn's knifflig wird und euphorisch, wenn du diese Situation fliegerisch meisterst. Du schreist vor Freude nach der Landung, wenn du neue Ziele erreicht hast.
In den Sky-Performance-Centern findest du Profi-Coaches für das Streckenflugtraining. Fluglehrer, die dir mit Leidenschaft und Herzblut ihre eigene großartige Passion vermitteln werden. Immer mit dem Fokus auf deine Sicherheit.

44 | Staunen auf der JHV

6 | Skandinavien low budget

30 | Drachenfliegen light

76 | Winterthermik

INHALT

INFO 221 JANUAR | FEBRUAR 2020

Foto: Matthias Küffner

Unser Titelpapier
ist komplett recyclebar

Fluggelände - Reisen - Abenteuer

6 Skandinavien low budget
14 Erste deutsche Astronautin – Interview mit Dr. Suzanna Randall

Aerodynamik - Flugtechnik - Gerätetechnik

18 Coupe Icare 2019 – Neue Produkte
28 Acro mit System
30 Drachenfliegen light
34 Drachensimulator

Sicherheit - Ausbildung

36 Warum Porterville so anspruchsvoll ist

Verband

38 DHV-Jugend – Dolomiten
40 Meldungen
43 Musterprüfungen
44 Jahrestagung 2019 – 40 Jahre DHV
56 Fotowettbewerb – Die Sieger
58 Tätigkeitsbericht der Geschäftsstelle
68 Nachrichten der Vereine

Wetter

76 Wunder der Schneethermik

Wettbewerbe

80 XC-Sportlertag – Erfolgreich Streckenfliegen
86 DHV-XC Frauenpower
92 GS-Challenge
94 HG-Liga Rückblick

Standards

96 Schaufenster
97 Impressum

Mit Rucksack, Zelt & Gleitschirm durch Skandinavien

Träume (er)leben

Die schönsten Geschichten fangen mit Mut an. Jamila und Florian gaben ihr normales Leben auf und zogen nur mit dem Nötigsten hinaus in die Welt. Nach 19 Monaten kamen sie von ihrer Weltreise zurück und beschlossen, noch einmal vier Monate in Skandinavien dranzuhängen. Dieses Mal mit dem Gleitschirm im Gepäck. Sie suchten den Kontakt zu den Einheimischen, wollten viel Zeit in der Natur verbringen, zum Gipfel wandern und zurück ins Tal fliegen …

TEXT UND FOTOS: **FLORIAN BERNAUER UND JAMILA BRÄUNLICH (WWW.WENIGDABEI.DE)**

Die Autoren: Jamila Bräunlich (25) ist Kommunikationsdesignerin, Florian Bernauer (31), Kaufmann im Sporteinzelhandel. Beide leben in Oberbayern und fliegen seit 2013. Vor ihrer Skandinavien-Tour reisten sie 19 Monate mit dem Rucksack um die Welt. Auf dieser Reise nutzte sie Online-Plattformen wie HelpX und Couchsurfing (Arbeit gegen Kost und Logis). Mit diesem Reisestil wollen sie nicht als klassische Touristen unterwegs sein, sondern Land und Leute kennenlernen. Nach den vielen Flugkilometern bei der Weltreise wollen sie in Skandinavien umweltfreundlicher reisen – ohne eigenes Auto – und dabei Backpacking mit Gleitschirmfliegen kombinieren.

Eigentlich sollte man meinen, dass wir uns nach 19 Monaten Weltreise mit dem Gepäck auskennen… Aber jetzt kommt die Gleitschirmausrüstung dazu. Wir müssen nochmals radikal an Gewicht und Packmaß sparen. Wir überlegen, recherchieren, wiegen akribisch ab, kalkulieren mit Excel-Tabellen – und streichen systematisch Dinge von der Liste. Als wir Ende Mai in Bayern vor unserer Haustür starten, wiegen unsere Rucksäcke einschließlich legaler Flugausrüstung, Zelt, Kocher, Schlafsack, usw. durchaus tragbare 18 Kilogramm.

Innerhalb von fünf Tagen erreichen wir per Anhalter Norwegen. Das Wetter sieht vielversprechend aus und wir machen uns

Mit Gleitschirm und Rucksack reisen Jamila und Flo durch Skandinavien. Auf der Suche nach den schönsten Fluggebieten landen sie schließlich in Lofthus.

schon am frühen Morgen auf den Weg nach Egge, einem kleinen Dorf 30 Kilometer westlich von Oslo. Nach einem kurzen Aufstieg erreichen wir den Startplatz Eggekollen. Ein paar Piloten machen sich gerade startbereit und geben uns eine Einführung zum Fluggebiet. Mit Blick auf den Fjord soaren wir über eine Stunde am Berg entlang. Ein guter Start für unsere Tour!

In den nächsten Tagen ist von nebelig, regnerisch, stürmisch bis Sonnenschein alles dabei. Immerhin: Bei 18 Stunden Tageslicht steigen die Chancen, ein Zeitfenster zum Fliegen zu erwischen. Gleitschirmfliegen in Norwegen erfordert gleichermaßen Geduld wie Spontanität.

Perspektivenwechsel als Reisephilosophie

Ein paar Tage später nimmt uns Eric mit. Als wir ihm von unserer Reise, von HelpX und Couchsurfing erzählen, bietet er uns an, in seinem neuen Ferienhaus zu wohnen. Als Gegenleistung misten wir drei Stunden lang den Ziegenstall aus. Der Misthaufen vor der Tür wird immer höher und wir immer stinkiger. Doch nach einer heißen Dusche und einem Glas Rotwein ist die Arbeit schnell wieder vergessen.

Das Arbeiten gegen Kost und Logis ermöglicht den Perspektivenwechsel. Wir sind nicht länger einfach nur konsumierend glotzende Touristen, wir erleben unsere Reiseziele von innen. Wir werden sozusagen ein Teil von ihnen.

So auch im Jotunheimen Nationalpark. Hier liegen einige der höchsten Berge und größten Gletscher Norwegens. Es gefällt uns so gut, dass wir etwas länger bleiben wollen. Im Hotel Haugseter fragen wir, ob sie Arbeit für uns haben. Elisabeth sagt uns sofort zu. Sie ist froh über die zusätzliche Hilfe, denn in einer Woche öffnet das Hotel für die Sommersaison und bis dahin steht noch viel Arbeit an. Wir übernachten in einer urigen Holzhütte und bekommen leckeres Essen. Im Radio laufen norwegische Volkslieder und wir streichen munter im Takt die Wände. Bald strahlt die Küche in hellem Weiß.

Ohne Gleitschirm machen wir uns auf den Weg zum Besseggen Trail, eines der Trekking-Highlights schlechthin in Norwegen. Am spektakulärsten Platz der Gratwanderung – mit Blick auf zwei nahe beieinander liegende Seen, jedoch mit 390 Meter Höhenunterschied dazwischen – stellen wir unser Zelt auf. Zum Schutz vor dem eisigen Wind bauen wir eine kleine Steinmauer. Bei kalten Temperaturen verkriechen wir uns jedoch schnell in die Schlafsäcke. Aber auch von dort genießen wir eine atemberaubende Aussicht auf den smaragdgrünen Gjendesee und den noch zugefrorenen Bessvatnet See. Der Frühling fängt hier gerade erst an.

Weiter nördlich in Vågåmo, einem der bekanntesten Streckenfluggebiete Norwegens, scheint ausnahmsweise den ganzen Tag die Sonne, barfuß stehen wir am Straßenrand. Ein Einheimischer nimmt uns mit zum Startplatz. Drei Drachenflieger bauen fleißig auf, die Gleitschirmflieger begrüßen uns herzlich. Die Offenheit und die Herzlichkeit, mit der wir empfangen werden, ist immer wieder umwerfend.„Wenn ihr wollt, könnt ihr am Landeplatz neben dem Clubhaus gerne zelten", laden sie uns ein. Aber die Aussicht und die Ruhe am Berg lassen uns ablehnen. Gemeinsam warten wir auf schwächeren Wind. Vergeblich: Starkwind gehört fest zu Norwegen…

Leben und arbeiten auf der Farm

Immer wieder ändern wir spontan unsere Route und reisen im Zickzack. Nach Voss (viel Regen!) und der wunderschönen Hafenstadt Bergen (viele Touristen!) sind wir mittlerweile auf dem Weg nach Ænes. Hier möchten wir die kommende Woche auf einer Farm arbeiten. 15 Kilometer vor dem Ziel sieht es jedoch schlecht aus. Es regnet in Strömen und viele Autos fahren vorbei, ohne uns zu beachten. Nach zwei Stunden bleibt der Nachbar des Farmers stehen. So lange mussten wir bisher noch nie warten.

Nach vielen Nächten im Zelt genießen wir endlich eine heiße Dusche, ein gemütliches Bett und vor allem leckeres Essen. Es ist eine gute Abwechslung zu unserer eintönigen Campingküche, bestehend aus Müsli, Brot, Pasta und Couscous.

Nach getaner Arbeit machen wir uns auf den Weg nach Rosendal. Das benachbarte Dorf liegt an einer schönen Bucht des Fjords. Am Ufer von Dimmelsvik befindet sich ein großer Landeplatz, nicht weit entfernt vom Einstieg unserer heutigen Tour. Der Wanderweg schlängelt sich am Bergkamm entlang, bis man oberhalb der Baumgrenze mit einem umwerfenden Panorama belohnt wird. Das Licht tanzt auf dem Wasser im Fjord.

Über eine Holfuy Wetterstation checken wir erneut den Wind: 35 km/h in Böen. Also gut: run-

Reisedaten	
Reisedauer	104 Tage
Zeltnächte	56
Streckenlänge	10.165 Kilometer
Tramps	234
Ausrüstung	
Schirme	NOVA Ibex 4 und Ion 4
Gurtzeug	NOVA Montis + Inverto
Rucksack	Ultraleichtes System von ÜLA Equipment kombiniert mit wasserdichten Packsäcken von NOVA und Exped.
Zelt	Vaude Invenio UL 2P
Sonstiges	Weglassen ist das Motto! Auch Kleinkram summiert sich. Aber in Norwegen sollte man in jedem Fall guten Regenschutz dabei haben.
Kosten	
Jamila und Flo lebten einfach und kamen dank Couchsurfing, Hitchhiken, HelpX und vielen Zeltnächten mit nur 3 Euro pro Tag aus.	
Blog	
www.wenigdabei.de heißt der liebevolle Blog von Jamila und Flo. Hier findet ihr nicht nur das Tagebuch der Reise, sondern auch Videos und eine Fülle nützlicher Tipps einschließlich einer detaillierten Ausrüstungsliste.	

ANZEIGE

↑ Per Anhalter suchen sie den Kontakt zu Einheimischen und legen eine beeindruckende Strecke zurück. Flo: Diese Begegnungen machen unsere Reise besonders und einzigartig

↑ Zeit zum Staunen: Das Fluggebiet am Kviteggi ist nicht nur schön zum Fliegen, sondern bietet auch einen spektakulären Sonnenuntergang.

terlaufen, gehört auch dazu. Das Wetter in Norwegen ist immer für eine Überraschung gut. So passiert es uns nicht zum ersten Mal. Zum Glück ist es bei 7 bis 8 Kilogramm Flugausrüstung nicht ganz so ärgerlich. Am nächsten Tag versuchen wir erneut unser Glück am Kviteggi. Der Wind passt und wir starten raus. Es ist nur ein kurzer Abgleiter, aber wir sind froh, in die Luft zu kommen.

Am Ufer des Fjordes treffen sich die Einheimischen zum Feiern. Es ist Mittsommer, ein großes Feuer brennt und wir werden zum Grillen eingeladen. Alle genießen die warmen Sonnenstrahlen auf dem Steg. Die Wasseroberfläche ist so ruhig, dass sich die Natur darin spiegelt. Kurzerhand entschließen wir uns, den Fjord mit dem Kajak zu erkunden. Zum Sonnenuntergang werden wir von etlichen Schweinswalen überrascht. Zum Atmen tauchen sie immer wieder auf und geben pfeifende Geräusche von sich.

Das touristische Mega-Trio

Kein Flugwetter heißt nicht, dass kein Wetter zum Wandern wäre. So nutzen wir die Zeit und erkunden die drei wohl bekanntesten Selfie-Spots von Norwegen: Preikestolen, Kjeragbolten und Trolltunga.

Die Tour zur Trolltunga (Trollzunge) wird meist mit acht bis zwölf Stunden ausgeschrieben. Da wir unser Zelt dabei haben, starten wir erst am späten Nachmittag. Drei Kilometer vor dem Ziel finden wir unseren Traum-Campingplatz: tolle Aussicht, eigener Wasserfall und genügend Abstand zum Wanderweg. Schnell stellen wir das Zelt auf und laufen mit nur kleinem Gepäck zur Trolltunga. Am späten Abend erreichen wir den Felsvorsprung und müssen nicht lang warten, bis wir zum ersten Mal darauf stehen. 700 Meter geht es unter uns in die Tiefe!

Der legendäre Gesteinsbrocken Kjeragbolten hängt in einer Felsspalte 1.000 Meter über dem Abgrund und wartet anscheinend nur aufs Runterfallen. Die Anfahrt durchs Tal an den steilen Felswänden und den unzähligen Wasserfällen vorbei macht Lust auf Wandern. Bei tiefhängenden Wolken laufen wir los und werden bald von Regen und Schneegraupel bei stürmendem Wind eingeholt. Am Kjeragbolten weht der Sturm den über 700 Meter hohen Wasserfall nach oben. Ein beliebter Ort für ein mutiges Selfie – heute noch mehr als sonst!

Die Nummer drei der Must-Sees aller Norwegenreisenden ist der Preikestolen (Predigtstuhl), ein Felsplateau mit senkrechter Kante gut 600 Meter über dem Lysefjord. Nach einigen verregneten Tagen im Wald freuen wir uns auf eine Bergübernachtung. Der Parkplatz ist unglaublich voll, fünf Reisebusse und unzählige Autos. Oben angekommen lädt uns ein Pärchen aus Russland auf Schokolade und heißen Tee ein. Auch sie wollen hier oben übernachten. Tags darauf kitzeln uns die ersten Sonnenstrahlen um fünf Uhr aus dem Zelt. Nur wenige Leute laufen herum und fotografieren. Dabei ist es fast zu schön, um das Erlebnis des magischen Sonnenaufgangs mit Bildermachen zu ruinieren.

Faszination Fjorde

Wir genießen die Unabhängigkeit und die Freiheit, unsere Route jederzeit ändern zu können. So bleiben wir in Lofthus im Sørfjord hängen. Unterhalb eines Wasserfalls stellen wir unser Zelt auf. Die ganze Woche ist gutes Wetter vorhergesagt und wir sind froh, zur richtigen Zeit hier zu sein.

Steil führt ein Pfad durch den Wald hinauf. Nach drei Stunden Schnaufen und Schwitzen erreichen wir den Startplatz Nosi. Die Windfahne tänzelt fröhlich im Wind. Nach dem Start zieht es gleich hoch bis an die Wolken. Stundenlang fliegen wir zwischen zwei großen Wasserfällen hin und her, genießen die Sicht auf das Hochplateau. Fast eine Woche bleiben wir in dem Gebiet und laufen täglich über verschiedene Routen zum Startplatz. Am letzten Tag werden wir von einem einheimischen Piloten an der Landewiese abgeholt und können auf seinem Pick-up mit zum unteren Startplatz fahren. Ein lässiges Leben.

1.000 Kilometer nach Norden

Mittlerweile sind wir seit zwei Monaten in Norwegen unterwegs. Meist wurden wir

Fluggebietsinformationen

Vågåmo	
GPS (Berg)	61°53'35.9"N 9°08'26.1"E
GPS (Tal)	61°52'29.0"N 9°09'16.7"E
Höhe Startplatz (amsl)	1.060
Aufstiegsvarianten	H&F oder Auffahrt mit eigenem Auto
Startplatz	Startplatz ohne Hindernisse mit guter Neigung Startrichtung: SO S SW
Flughinweise	Der Wind kann hier sehr stark sein, daher nur für geübte Flieger!
Landeplatz	Große Landewiese, aber ein Fluss in der Nähe – Achtung bei starkem Wind! Gegebenenfalls auf die Flächen westlich ausweichen.
Nosi (Lofthus)	
GPS (Berg)	60°19'07.2"N 6°42'02.2"E
GPS (Tal)	60°18'58.5"N 6°40'19.2"E
Höhe Startplatz (amsl)	1.000
Aufstiegsvarianten	H&F über verschiedene Routen (ca. 3h). Zum unteren Startplatz 1,5h H&F oder mit eigenem Auto. (60°19'36.2"N 6°41'20.3"E)
Startplatz	Flache, großzügige Wiese mit einem Netz abgedeckt Startrichtung: SW, NW
Flughinweise	Obstanbaugebiet, kaum alternative Landemöglichkeiten
Landeplatz	Die Landewiese ist großflächig, aber umgeben von Bäumen. Der frühere Landeplatz am Fjord ist nicht benutzbar.
Kviteggi (Dimmelsvik)	
GPS (Berg)	59°56'38.5"N 6°01'28.0"E
GPS (Tal)	59°57'13.4"N 5°59'34.1"E
Höhe Startplatz (amsl)	570
Aufstiegsvarianten	H&F Einstieg in Høyland, oder mit einem Allradauto bis zum Wasserkraftwerk. Von dort ist es nur ein kurzer Aufstieg.
Startplatz	Eine große Wiese ohne Hindernisse, Startrichtung: W, NW
Flughinweise	Einige unscheinbare Stromleitungen
Landeplatz	Die Landewiese ist direkt am Fjord neben der Bundesstraße.

ANZEIGE

BAUAIR

- Gleitschirmcheck
- Reparaturen
- Näharbeiten
- Retter packen

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

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

ANZEIGE

„...Ein richtiger "Spaßflügel", der viel Sicherheit bietet, eine sehr gute Leistung hat und einfach zu handeln ist."

WOLF SCHNEIDER

Bayerische Drachen- & Gleitschirmflugschule

Follow us

www.icaro-paragliders.com

↑ Perspektivenwechsel auf den Lofoten. Hier teilt man sich das Fluggebiet nur mit einigen Möwen.

schnell mitgenommen und durften schon einige Male die Gastfreundschaft der Norweger erleben. Bis zur Inselgruppe der Lofoten sind es 1000 Kilometer und natürlich wollen wir auch diese per Anhalter zurücklegen. Zu sehr genießen wir den Kontakt zu den Einheimischen und anderen Reisenden.

Nette Begegnungen

So treffen wir Christian, ebenfalls Gleitschirmpilot. In seinem Wohnmobil legen wir die restliche Strecke zurück. Er freut sich über die Unterhaltung, und wir lassen bei einem gemütlichen Essen den ersten Abend auf den Lofoten ausklingen.

Blauer Himmel, Sonnenschein – aber starker Wind. Mit dem gesamten Gepäck und Essen für mehrere Tage geht es über die Berge. Das Gewicht macht das Wandern mühsam. Unser Ziel ist die malerische Bucht Kvalvika. Hier bleiben wir drei Tage, sonnen uns am Strand und erkunden die Gegend. Eine Quelle bietet frisches Wasser vom Berg. Große Greifvögel ziehen ihre Kreise in der Luft. Neidisch blicken wir hoch, dieses Mal haben wir die Gleitschirme wohl umsonst mitgenommen. Abends erklimmen wir den Ryten. Im Windschatten der Felsbrocken bestaunen wir die Aussicht auf die Strände. Die Mitternachtssonne lässt das Meer golden leuchten.

Jeden Tag besteigen wir einen anderen Berg. Das Wetter ist beständig, aber auch beständig zu windig zum Fliegen. So wandern wir eben – auf den Munken, den Tindstinden und den Reinebringen.

Die nächsten Tage verbringen wir in Flakstad. Es ist nur ein kurzer Aufstieg zum Startplatz. Der Seewind hilft uns in die Höhe zu kommen. Schnell ist die Wolkenbasis erreicht. Das Wasser leuchtet türkis, Seeadler kreisen im Wind und suchen nach Nahrung.

Nicht nur einmal treffen wir andere Hitchhiker auf den Lofoten. Hier ist das Trampen noch nicht ausgestorben. In Myrland, einem verschlafenen kleinen Nest, lebt unser nächster Couchsurfer. Die Berge hinter seinem Haus laden ein zum Gleitschirmfliegen. Ob hier schon jemals jemand geflogen ist? Wir laufen zum Sonnenuntergang hoch und freuen uns über einen kurzen Abgleiter. Am nächsten Tag können wir bei schwachem Wind stundenlang soaren.
Nach zwei Wochen traumhaftem Wetter auf den Lofoten mit wundervollen Wanderungen, Hike & Fly und vielen Zeltnächten sind wir ausgepowert und irgendwie gesättigt. Die letzten Monate waren anstrengend und haben uns viel Energie gekostet. Wir merken, dass es langsam Zeit wird, uns auf den Rückweg zu machen. Zügig durchqueren wir Schweden und Finnland, setzen mit der Fähre über nach Tallinn, der Hauptstadt von Estland. Es ist das erste Mal während unserer Reise, dass wir für den Transport bezahlen.

Kurs Heimat

In nur wenigen Tagen durchqueren wir das Baltikum und werden eine lange Strecke bis Krakau mitgenommen. Nach einer Stadtbesichtigung verbringen wir noch eine Woche im Süden von Polen. Am Berg Zar machen wir den letzten Flug auf dieser Reise. Wir durchqueren die Slowakei und Österreich und stehen schließlich wieder daheim vor unserer Haustür in Oberbayern. Erschöpft. Glücklich. Zufrieden.

Nein, man muss nicht bis ans andere Ende der Welt fliegen, um Abenteuer zu erleben, und braucht dazu auch nicht viel.

ANZEIGE

Versicherungs-antrag auf www.dhv.de

Die zusätzliche Halter-Haftpflicht „PLUS" (inklusive Versicherung der Bergekosten bis max. 10.000 Euro für nur 10 Euro Jahresbeitrag mehr.

Spätestens bei der Rechnung für die Bergung kann man noch einmal „aus allen Wolken" fallen. Kaum jemand weiß, dass bei einem Helikoptereinsatz im Ausland oder nahe der Grenze die Versicherungssumme der DHV-Standardversicherung mit 2.500 Euro Bergungskosten für eine aufwendige Suche und Rettung per Heli nicht immer ausreichend sein muss. Die Halterhaftpflichtversicherung Haftpflicht „PLUS" sichert für den zusätzlichen Jahresbeitrag von nur 10 Euro mehr ein höheres Bergekostenrisiko bis max. 10.000 Euro ab.

Mehr Infos beim DHV unter 08022-9675-0, unter mitgliederservice@dhv.de oder auf www.DHV.de

www.dhv.de

DHV HDI GERLING

© ASTRONAUTIN

Erste deutsche Astronautin im All:

„Sich mit dem Risiko auseinanderzusetzen, habe ich beim Gleitschirmfliegen gelernt.“

INTERVIEW: **BENEDIKT LIEBERMEISTER**

Die Münchner Astrophysikerin Dr. Suzanna Randall könnte als erste deutsche Frau ins Weltall fliegen. Zusammen mit der Meteorologin Dr. Insa Thiele-Eich ist sie Teil des Projekts „Die Astronautin“. Nach elf Männern muss es mal eine Frau sein, ist die Devise der privat finanzierten Stiftung. Beide haben sich in einem extrem harten Auswahltest aus einem erstklassigen Teilnehmerfeld von 408 Bewerbern qualifiziert. Suzanna arbeitet als Forscherin an der Europäischen Südsternwarte (European Southern Observatory) in Garching. Sie beschäftigt sich innerhalb ihrer Forschung mit der Evolution von Sternen und arbeitet für das ALMA Teleskop Projekt in Chile. In ihrer Freizeit geht sie Gleitschirmfliegen, Bergsteigen und Tauchen, spielt Klavier und singt im Chor.

■ Suzanna, in einem Artikel in der Süddeutschen hast Du sehr anschaulich beschrieben, wie Du mit 10 Jahren ein Schlüsselerlebnis hattest, als Du den Stadtanzeiger aufgeschlagen und ein Foto vom Neptun gesehen hast. Stimmt das?

(lacht) Ja, aber das, was ich damals gesehen habe, war tatsächlich nicht der Neptun, sondern der Phobos, das ist einer der beiden Monde vom Mars. Da war ich 9.

Phobos hat der geheißen?
Also P-H-O-B-O-S wie die Angst auf Altgriechisch.

Ich hatte zwar Altgriechisch in der Schule, aber dafür reicht es schon lange nicht mehr. Also Phobos, das ist ein Mond vom Mars?

Genau, einer der beiden Monde vom Mars und das war wirklich für mich das Schlüsselerlebnis, wo ich irgendwie verstanden habe: Es gibt noch was anderes da draußen in diesem riesengroßen Weltall und wir können hinfliegen. Ab da wollte ich alles wissen über den Weltraum und wie man hinkommt.

Gut, dann korrigieren wir ein bisschen die Süddeutsche. Und da hast Du praktisch schon beschlossen, beruflich in dieser Richtung etwas zu machen?

Ja, als Kind ist das natürlich total abstrakt. Dann habe ich mir überlegt, ich werde Astronautin. Ganz klar mit 9 Jahren. Ich habe als Jugendliche immer gesagt, ich werde die erste Frau auf dem Mars. Das habe ich allen erzählt, die es hören wollten oder auch nicht. Als ich ein bisschen vernünftiger wurde, habe ich dann kapiert, dass man keine Lehre zur Astronautin machen kann und man schon einen Plan B haben muss. Dann dachte ich, mache ich eben Astronomie, weil mich das Weltall immer schon total fasziniert hat. Und das hat dann auch ganz gut geklappt.

Wieder in der Süddeutschen steht ein ziemlich markantes Zitat von Dir „dass Du lieber im All verglühen würdest, als auf dem Sofa sterben". Jetzt weiß ich nicht, ob Du das wirklich gesagt hast, aber…

Ja, habe ich leider (lacht). Hätte ich das lieber nicht gesagt. Das ist wie eine andere Überschrift, die lautet: „Astronautin hat Flugangst." Was auch total überspitzt ist, weil ich mal gesagt habe, ich habe auch beim Gleitschirmfliegen Situationen, wo ich Angst habe. Sowas wird dann daraus gemacht.

1986 ist die Challenger verglüht. Es ist also nicht unwahrscheinlich, dass bei einem Weltraumflug etwas passiert. Wie gehst Du mit dem Risiko um?

Mir ist vollkommen klar, dass ein Risiko dabei ist. Ich habe für mich entschieden, dass ich das in Kauf nehme. Es ist doch beim Gleitschirmfliegen ähnlich, oder? Auch beim Gleitschirmfliegen habe ich mir Gedanken über das Risiko gemacht. Wie kann ich es minimieren? Welches Risiko bin ich überhaupt bereit einzugehen? Das war jetzt bei dieser Astronautenmission das Gleiche. Ich würde mich z.B. nicht irgendeiner Mission mit einem ungetesteten Raumschiff anschließen, das dann irgendwo in der Gegend rumfliegt. Das würde ich definitiv nicht machen, aber natürlich kann man das Risiko, wie auch beim Gleitschirmfliegen, nie komplett ausschließen.
Im Moment geht die NASA davon aus, dass die Chance, dass eine Mission schief geht, bei etwa 1 zu 250 liegt. Das ist im Vergleich zu einem Linienflug viel. Aber für mich noch durchaus akzeptabel. Wäre das Risiko zu verglühen, um bei dem Zitat von vorher zu bleiben, 1 zu 4, würde ich definitiv Nein sagen.

PRIVAT

↑ Dr. Suzanna Randall bei einem Vortrag in der ESO. Ihr Spezialgebiet ist die Evolution von Sternen. Mehr Infos zum Projekt: www.dieastronautin.de

1 zu 250 ist schon heftig, scheint mir.

Klar, doch wenn man Gleitschirm fliegt, ist das Risiko zu verunglücken wahrscheinlich ähnlich.

Ich werde mal unseren Unfallexperten Karl Slezak fragen (Anmerkung K.S. ca. ein tödlicher Unfall zu 100.000 Flügen). Da wir schon mal beim Gleitschirm sind.

Seit wann fliegst Du?

Seit 2008

Und was fliegst Du? XC, hike & fly, Acro. Oder einfach nur Hausbergfliegen, oder entspannt soaren?

Inzwischen habe ich leider sehr wenig Zeit. Seitdem ich bei den Astronauten bin, habe ich mich auf Hausberg, Abgleiter oder Soaren beschränkt. Weil ich die Flugpraxis nicht mehr habe. Davor habe ich alles ein bisschen gemacht. Nie wirklich High End, da bin ich eher ein Angsthase, aber gerne kleinere Strecken und Thermikfliegen. Ich war viel in Chile unterwegs und bin mit dem Gleitschirm in Iquique geflogen. Dort war ich viel am Groundhandeln, das macht mir fast am meisten Spaß; dieses Touch and Go, das man da so schön machen kann. Vor 4 bis 5 Jahren habe ich dann hike & fly entdeckt, als es immer mehr Leichtausrüstungen gab. Ich bin ja recht klein und leicht und konnte die traditionelle Ausrüstung nicht auf den Berg schleppen. Inzwischen mache ich das sehr gerne. Diese Mischung aus Sport und Naturerlebnis. Dann reicht mir auch ein Abgleiter. Gerade im Herbst ist das sehr schön.

Was fliegst Du für einen Schirm?

Ich habe drei Schirme. Alle Skywalk. Bei meinem Gewicht von 50 kg ist es schwierig, einen Schirm zu finden, bei dem ich mich

©AGENCEMAT.COM (2)

↖ Suzanna mag Fliegen in jeder Spielart. Aber Spielen mit dem Schirm macht ihr am meisten Spaß. Da sie auch für das ALMA Teleskop Projekt in Chile arbeitet, geht sie gern in Iquique fliegen.

wohlfühle und auch das Gefühl habe, ich habe ihn sehr gut unter Kontrolle. Mein Hauptschirm ist der Tequila, für hike & fly nehme ich den Masala, also wirklich einen A-Schirm, den ich egal bei welchen Bedingungen einfach starten kann. Und mein Lieblingsschirmchen ist der Tonic, den ich mit 16 qm auch noch zu Fuß starten kann.

Einen Tonic habe ich auch.

Echt? GoKart fahren in der Luft.

Ich will nochmal auf das Thema Angst beim Gleitschirmfliegen zurückkommen. Wie gehst Du damit um, wenn Du Angst hast beim Gleitschirmfliegen?

Ich muss ehrlich sagen, das ist bei mir von der Tagesform abhängig. Wenn ich einen guten Tag habe und generell alles gut läuft, dann bekomme ich das rational in den Griff. Lustigerweise kriege ich nicht dann Angst, wenn es wirklich kritisch ist, sondern einfach, weil ich sehr hoch bin und es wackelt; ich glaube, das ist bei vielen Piloten so. Das passiert mir nicht, wenn ich konzentriert in der Thermik aufdrehe. Wahrscheinlich, weil ich dann auch keine Zeit habe, darüber nachzudenken. Bei einer Talquerung bin ich mega hoch und plötzlich fängt es an zu ruckeln; in dem Moment denke ich mir „ahhhh Mist“. In dem Fall sag ich mir dann: ok, einfach einatmen und doppelt so lange ausatmen. Bewusst entspannen. Ich habe auch eine Visualisierung von einem Adler, die habe ich aus einem mentalen Training fürs Gleitschirmfliegen mitgenommen. So bekomme ich das ganz gut in den Griff.

Wo hast Du das Mentaltraining gemacht?

Bei Yvonne Dathe, vor einigen Jahren. Ich hatte einen Unfall. Danach hat mich die Angst eine Zeit lang ziemlich gebremst. Ich bin auch immer noch vorsichtiger als vorher. An einem guten Tag habe ich die Angst unter Kontrolle und an einem schlechten Tag sag ich mir halt: Ich flieg heut nicht, oder ich geh landen. Es war ja trotzdem ein schöner Flug. Doch wenn die Bedingungen ruppig sind, oder ich mit 100 anderen Leuten in der Thermik kreisen muss, dann muss es ja auch nicht sein. Das ist ok für mich.

Wie kam es zu dem Unfall?

Das war in Chile, eigentlich eine blöde Situation. Ich glaube, es war eigentlich kein klassischer Pilotenfehler. Damals bin ich einen schnelleren, kleineren Schirm am oberen Gewichtsende geflogen. In Chile fliegst du im Hangaufwind, also immer nah am Hang. Es war schon spät, kurz vor Sonnenuntergang. Plötzlich hatte ich einen massiven Klapper, wie aus dem Nichts. Ich habe ihn überhaupt nicht kommen sehen. Der Schirm ist blitzartig weggedreht, bevor ich ihn wieder unter Kontrolle hatte, bin ich in den Hang geknallt.

Hast Du Dich sehr verletzt?

Nee, ich hatte irre Glück. Eine Seite des Körpers war einfach komplett blau, ein großes Hämatom. Aber es war ein enormer Knacks für meine Psyche. Ich dachte mir, ich habe keinen bescheuerten Fehler gemacht. Es war etwas, das immer passieren kann. Und mit der Erkenntnis fertig zu werden, hat eine Zeit lang gedauert. Ich sagte mir, ok, das ist einfach das Risiko, das ich beim Fliegen habe. Ich habe dann den Schirm zurückgestuft, denn ich hatte in dieser Situation den kleinen, dynamischen Schirm nicht unter Kontrolle. Ich möchte das Fliegen genießen und da reicht mir auch Low-End B. Außerdem muss ich nicht so nah am Hang fliegen, wäre ich 10 Meter höher gewesen, hätte ich den Schirm vielleicht wieder unter Kontrolle bekommen.
Ich habe natürlich auch viele Freunde durchs Fliegen und ich sehe, dass generell

viel passiert. Meistens sind es Pilotenfehler; es gibt auch Kandidaten, bei denen erwartet man, dass eigentlich etwas passieren muss. Ich habe mich immer eher als vorsichtige Fliegerin gesehen und gedacht, das passiert mir nicht. Das war halt ein bisschen ernüchternd zu sehen: Du kannst alle Vorkehrungen treffen, oder zumindest glaubst du, alle Vorkehrungen getroffen zu haben und dann sowas. Aber das gehört zum Fliegen dazu, das Risiko zu akzeptieren. Irgendwann ging's wieder, aber es hat eine Weile gedauert.

Hast Du das Gefühl, dass Dir das Gleitschirmfliegen bei der Astronautenlaufbahn etwas bringt?

Ich glaube schon. Sich mit dem Risiko auseinander zu setzen, habe ich schon vor dem Astronautentraining gemacht. Eben während des Gleitschirmfliegens. In Stress-Situationen ruhig bleiben, eine systematische Herangehensweise, genau schauen, was erfordert die Situation. Wie fühle ich mich mental? Das Mentale ist für mich eine sehr wichtige Komponente beim Gleitschirmfliegen.
Sich selbst genau einschätzen lernen. Es gibt Tage, da kriege ich das nicht immer hin. Aber ich versuche, wenn ich mich nicht gut fühle, zur Not auch wieder runterzufahren, oder auch runter zu gehen. Es geht darum, wie meine Tagesverfassung ist und zu was ich in der Lage bin. Ich denke, dafür hat mir das Gleitschirmfliegen sehr viel gebracht.

Zum Astronautentraining gehört auch der Pilotenschein. Hat das Fliegen auf der Cessna eine ähnliche Faszination, oder ist das Gleitschirmfliegen interessanter?

Jetzt muss ich aufpassen, was ich sage. Ich habe mich sehr darauf gefreut, diese Ausbildung zu machen. Ich bin auch erst seit März fertig. Habe jetzt den Pilotenschein für kleinere Flugzeuge und es ist ganz anders als Gleitschirmfliegen. Es ist schwer zu sagen, was mir jetzt mehr Spaß macht. Vom Erlebnis her auf jeden Fall das Gleitschirmfliegen. Du bist in der Natur und spürst die Luft. Es ist was ganz anderes als in der Cessna. Beim ersten Flug hat mein Fluglehrer gefragt: „Fühlst Du Dich nicht total frei?" Und ich antwortete ganz ehrlich: „Nee, ich bin im Käfig, es ist laut, habe Kopfhörer auf. Ich fühle mich gar nicht frei."
Aber mit so einer Cessna hat man auch die Möglichkeit zu sagen „hey, ich flieg heute mal nach Venedig". Da wird es mit dem Gleitschirm schon schwieriger. Oder ich kann einfach Freunde mitnehmen, was sehr schön ist, denn ich habe keinen Tandemschein für den Gleitschirm. Vom Anspruch ist es anders. Mehr vorhersehbar, du hast ja einen Motor. Ungewohnt war für mich am Anfang, dass ich ja auch durchstarten konnte, wenn die Landeeinteilung nicht so geklappt hat. Da hast du beim Gleitschirmfliegen ein Problem. Andererseits ist es von den Bewegungsabläufen sehr viel komplexer, weil alles ganz schnell geht. Ich dachte erst, ich fliege ja Gleitschirm, soviel anders wird das nicht sein und bin schnell eines Besseren belehrt worden.

Liebe Suzanna, vielen Dank für die ehrlichen Worte. Ich wünsche Dir, dass Dein Traum vom Flug ins Weltall Wirklichkeit wird.
Mehr Infos zum Projekt:
www.dieastronautin.de

©AGENCEMAT.COM

← Yoga entspannt, stärkt das Gleichgewichtsgefühl und die Konzentration.

ANZEIGE

FLUGSCHULE SKY CLUB AUSTRIA

Perfektionsurlaub
Namibia

25 Jahre Erfahrung
Flugsafari Namibia
Groundhandling
Dünensoaring

Flugschule
Sky Club Austria
www.skyclub-austria.at

first paragliding school namibia cc

Hier fliegt der Hase!

...und auch das Eichhörnchen, die Giraffe, die Maus: Die originellen Kunstplakate mit Tiermotiven sind – neben den abenteuerlichen Kreationen, die beim Verkleidungsfliegen vor großem Publikum in die Luft gehen – stets ein Highlight des weltweit größten Fliegerfestes: Coupe Icare!

TEXT UND FOTOS: **STEFAN UNGEMACH**

↑ **Coupe Icare - in mehr als einer Hinsicht eine Liebeserklärung an den Vol Libre**

Jedes Jahr im September dreht sich im kleinen Bergdorf St Hilaire alles ums Fliegen: Der Coupe Icare zieht für 4 Tage alle Flugbegeisterten in seinen Bann. 2019 fand er zum 46. Mal statt und genau 45 Jahre ist es her, seit das Flugspektakel 1974 als Punktlandewettbewerb für Drachenflieger seinen Anfang nahm. Heute zieht die kunterbunte Mischung aus Flugvorführungen, Contest, Festival, Karneval, Fachmesse und renommiertem Outdoor-Kinoprogramm (Icare Cinema) bis zu 80.000 Zuschauer und 10.000 Piloten aus der ganzen Welt an.

Das ist jedoch nicht das einzige Jubiläum im Fliegerjahr 2019. Wir feiern auch den 500. Todestag von Leonardo da Vinci, der bereits in der Renaissance erstaunlich aktuelle Fluggeräte und Fallschirme konzipierte – und den 50. Jahrestag der Mondlandung. Der Respekt vor diesen Leistungen zieht sich wie ein roter Faden durch das Festival, auf dem Nachbauten von Leonardos Flugapparaten sowie eine lebensgroße Mondfahrzeug-Attrappe unter Gleitschirmen von der Klippe starten. Hier in Frankreich, dem Land von Montgolfier und Blériot, schlägt wahrlich das Herz des vol libre. Das zeigt sich auch in moderneren Ausprägungen: Der Schweizer Jetman Yves Rossy steuerte seinen Düsenflügel über den Coupe Icare und hier flog auch der legendäre 2CV.

Coupe Icare bedeutet Fliegerei in ihrer ganzen Breite. An Drachen und Gleitschirme denkt wohl jeder und Cracks wie die Rodriguez-Brüder demonstrieren zusammen mit vielen anderen Acropiloten jeden Tag in atemberaubenden Synchronspiralen und tumblings, wie weit sich die Schirmbeherrschung treiben lässt. Rund- und Tandemflüge sind möglich und selbst Fußgänger können an einem sanften Übungshang beim „Glide Contest“ erste Erfahrungen in der Luft sammeln. Rund um den ICAROBATIX-Wettbewerb zeigen die Motorschirmflieger spektakuläre Kunst-, Präzisions- und Formationsflüge und immer wieder schießen Wingsuits über das Areal.

Für die perfekte Festivalstimmung sorgen allerlei Live-Acts. Dauernd laufen Bands und Clowns durch die Messezelte und über den Platz, futuristisch verkleidete Stelzengänger verbreiten Roncalli-Feeling und jeden Abend wird die Bühne musikalisch gerockt. Am Südstartplatz steht das Kinozelt der 37. „Icares Cinema“, in dem die 38 internationalen Filme des Air Sport Festival gezeigt und von einer Jury bewertet werden. Unter den diesjährigen Preisträgern finden sich Namen wie Aaron Durogati und Antoine Girard, aber auch (Film-)Größen wie Jean Baptiste Chandelier waren an den Startplätzen anzutreffen – letzterer mit einer nur 700 g leichten Spezialversion des ohnehin schon weltweit leichtesten Singleskins Run&Fly von Dudek.

ICARNAVAL

Das Highlight sind freilich wie jedes Jahr die Verkleidungsflieger des ICARNAVAL. Umgeben und angefeuert von Tausenden Zuschauern, die wie bei einem Freiluftkonzert dicht gedrängt rund um den steilen Startplatz auf den Hängen sitzen, werden am Wochenende die abenteuerlichsten Konstruktionen, zumeist an Tandemschirmen, in die Luft gebracht. Dazu sorgt ein Moderator für Stimmung, und immer wieder lockern Showeinlagen verkleideter Pilotengruppen – wie eine spanische Truppe Clowns oder die Stormtrooper nebst Prinzessin Leia und

↑ Spektakulär und besinnlich - das Festival hat viele Gesichter

↑ Der unbeschwerte Umgang mit dem Thema Fliegen zieht sich wie ein roter Faden durch das ganze Fest

→ X-Alps-Athletin Kinga Mastarlerz als Ballerina

einem sehr kleinen Darth Vader – das Ganze weiter auf.

Die Karnevalsatmosphäre täuscht freilich ein wenig darüber hinweg, dass es sehr erfahrene Piloten braucht, um Sportwagen, Fantasiedrachen, ein kleines Zirkuszelt oder eine riesige Gummiente vor einer steilen Klippe in die Luft zu bekommen. Die kommen aber gerne aus aller Welt nach St Hilaire – 225 alleine in diesem Jahr – und basteln für diesen einen Auftritt das ganze Jahr an ihren Flugmaschinen. So wie Masatoshi Tohjj aus Japan, der schon seit Jahren fest ins Programm gehört und sich mit einer bunten, ein Dutzend Meter langen Konstruktion an den Start wagt.

Selbst die Soloverkleidungen sind immer ein Hingucker. Ob nun eine Weltklassepilotin wie die immer für einen Spaß bereite X-Alps-Athletin Kinga Mastarlerz oder eine ungenannte Kolumbianerin im kunterbuntem Outfit abhebt, fellbedeckte Horrorgestalten die Kinder erschrecken, ein vierbeiniges Kamel neben einem (rollenunterstützten) Skiläufer antritt, der Mittelerde-Ent auf meterhohen Stelzen einen spektakulären Startlauf wagt oder der mit Engelsflügeln aufge-

motzte Gendarm von Saint-Tropez am Startplatz den ganzen Tag über Faxen macht – Stimmung verbreiten sie alle!

Besucher

Die Anreise nach St Hilaire erfolgt typischerweise durch die Schweiz. Außen herum zu fahren erspart einem zwar die Schweizer Vignette (und eventuell Ärger mit dem Mobilfunkprovider, denn ein eingeschaltetes Handy kann in der Schweiz teuer werden), aber der Umweg am Gardasee vorbei ist kaum besser – nicht so sehr wegen der Berufsverkehrs rund um Mailand und Turin, sondern wegen der mit fast 50 € schmerzhaften Maut für den Montblanc-Tunnel, um den herum es keine Ausweichroute gibt. Nimmt man die lange Anfahrt auf sich, lohnt sich womöglich eine Urlaubsverlängerung im Fluggebiet von Annecy – auch wenn dieses im Frühjahr weitaus besser funktioniert.

Wer so richtig am Geschehen teilhaben will, sollte sich eine Unterkunft auf dem Plateau von St Hilaire suchen. Die rund 700 Höhenmeter vom Landeplatz in Lumbin zum Startplatz legt man zwar mit dem Auto in gut einer Viertelstunde zurück, was am Wochenende schwieriger wird: Dann wird der Weg über das Plateau nämlich wegen des Besucherandrangs zur Einbahnstraße erklärt und die zivilen Ordner lassen keinerlei Ausnahmen zu. Gefeiert wird indessen bis mitten in die Nacht und wer dann noch über die kurvige Straße zurück ins Tal will, muss den Wein beiseite lassen. Shuttles fahren im Dunklen keine mehr!

Für Piloten ideal ist der auf dem Plateau befindliche Campingplatz Camping des Petites Roches, der neben Zelt- und Wo-Mo-Stellplätzen neuerdings auch komplett eingerichtete Luxuszelte mit richtigen Betten anbietet. Während des Coupe Icare ist dieser jedoch wie auch die allermeisten Unterkünfte schon Monate zuvor ausgebucht. Wer sich nicht auf das Abenteuer einer Suche nach kurzfristig frei gewordenen Zimmern einlassen will, beginnt die Herbergssuche daher am besten schon vor dem Sommer. Die Aussteller braucht man übrigens nicht zu beneiden: Sobald es regnet, verwandelt sich deren in einer Senke gelegener Park- und Quartierplatz schnell in ein Matschloch. Mit viel Landebier geht allerdings auch das…

Gestartet wird von mehreren nach Südosten ausgerichteten Plätzen inmitten einer steilen Hangkante, an der sich trefflich – wenn gleich bisweilen ruppig - soaren lässt. Direkt vor dem Hauptstartplatz steht auch der Hausbart. Die Plätze sind eben und sauber, gehen aber schnell in steiles Gelände über, so dass ausreichend Wind von vorne hilfreich und ansonsten eine blitzsaubere Vorwärtsstarttechnik ratsam ist. Für Nordwind gibt es noch eine halboffizielle Startmöglichkeit für Drachenflieger, von der Starts jedoch nicht gerne gesehen werden – und weil das Gebiet in einem großräumigen Lee liegt, kommen Gleitschirme von dort aus meist gar nicht über die Kante.

Freiflieger treffen sich – vor allem am Wochenende, wenn die Startplätze ab 9 Uhr morgens für die offiziellen Teilnehmer reserviert sind – auch zum streckenweise kernigen Aufstieg über 1.000 Höhenmeter (von St Hilaire aus) auf den Dent du Crolles, von wo aus selbst bei den diesmal wegen West- und Südwind recht selektiven Bedingungen lange Flüge am spektakulären Relief möglich sind. Nur so kann man auch einmal das Festivalgelände überfliegen, über dem zum Schutz der Anwohner eigentlich ein Toplande- und Flugverbot gilt – jedenfalls bis zu 300 m AGL, die mit den Aufwinden der unteren Hangkante meist nicht zu durchbrechen sind.

Der hindernisfreie, aber oft in starkem Talwind liegende Landeplatz darf nur durch einen relativ schmalen Korridor von Nordwesten (Hangkante) her angeflogen werden. Der Höhenabbau über den bewohnten Gebieten ist strikt verboten. Nicht nur deshalb ist Achtsamkeit gegenüber anderen Piloten hier dringend angeraten.

Hier die Neuerscheinungen auf dem diesjährigen Coupe Icare

1

4

6

9

2

5

7

3

8

10

↑ Schirme: 1 | SOL LT-1, 2 | Niviuk Peak2, 3 | Apco Tandem, 4 | Dudek V-King, 5 | Gin Leopard, 6 | Icaro Parus 2, 7 | U-turn Morpheus, 8 | MacPara Magus, 9 | Airdesign Hero,10 | Sky Apollo Light

Icare Expo

Wenn sich Piloten zum Jahresbeginn erst auf der Thermikmesse und dann auf den Testivals von Stubai-Cup bis Kössen über die Neuigkeiten der Saison informieren, sind die meisten davon schon ein alter Hut: Meistens stellen die Hersteller ihre Neuigkeiten und Prototypen zum ersten Mal auf der Expo in St. Hilaire einer breiteren Öffentlichkeit vor. Außerdem findet man hier allerlei Hersteller, die im DACH-Markt und somit der deutschsprachigen Allgemeinheit gar nicht so bekannt sind – oft zu Unrecht, denn immer wieder entstehen spannende Ideen in ganz anderen Teilen der Welt.

Drei Tage in den gut besuchten, aber nicht verstopften Messezelten haben hier viel Interessantes für die Saison 2020 zutage gefördert – aber bei der Vielzahl von Eindrücken ist es schier unmöglich, allen Ausstellern in gleicher Weise Rechnung zu tragen.

Gleitschirme

Mit Gleitschirmen ist das beim Coupe Icare so eine Sache – weil der kein Testival und der Platz in den Hallen beschränkt ist, kann man nur wenige Schirme tatsächlich sehen und anfassen. Interessant ist es trotzdem, was die Hersteller so mitgebracht haben und gelegentlich sogar fliegen lassen.

BGD hat den Cure2 voll auf Leistung getrimmt. Mit einer Streckung von 6.4, 74 Zellen und einem Topspeed von 60 km/h (38 km/h Trimm) zielt der 5 kg (M) schwere Schirm auf Mantra7 & Co. - trotz Klasse C, die laut Konstrukteur Tom Lolies in erster Linie dem Verhalten bei großen, beschleunigten Klappern zu verdanken ist, während man stolz auf ein Spiralverhalten der Klasse A verweist. Ein völlig neues, aber immer noch firmentypisch buntes, Design soll diesen Leistungsanspruch untermauern. Der Schirm ist übrigens das erste Produkt, das mit Toms neuer Simulationssoftware entwickelt wurde.

In Sachen Leistung hat auch der brasiliani sche Hersteller SOL eine Marke gesetzt: der Zweileiner LT-1 ist aufgrund der erforderlichen Faltleinen zwar CCC-zertifiziert, zeigt aber durchgehend C-Verhalten. Ein interessanter Hybride zwischen Zwei- und Dreileiner ist der EN-C Fusion von Flow, bei dem die dritte Ebene nur die Mitte abdeckt.

Advance kündigt den Sigma 11 an. Nachdem der etwas anspruchsvolle Charakter des 10er-Modells nicht nur Freunde gefunden hatte, will man mit dem neuen, etwas kleineren Modell, dem auch die hinteren Stäbchen fehlen, wieder ein runderes Handling anbieten. Aber auch das EN-A-Erfolgsmodell Alpha geht 2020 in die siebte Auflage.

Phi stößt mit dem Allegro (der vor St.Hilaire noch als Staccato gehandelt wurde) in die EN-C-Klasse vor. Am anderen Ende der Skala entsteht der Fantasia, ein Low-A mit ausgeprägt ruhigem Flugverhalten, wie man ihn sich lt. Hannes Papesh für seine Kinder wünschen würde. Und die ultra-

1

2

3

4

5

6

7

8

9

10

11

↑ Schirme: 1 | Niviuk Skin 3 P, 2 | Flow Fusion, 3 | Advance Alpha7, 4 | Swing Helios, 5 | Independence Airtaxi, 6 | Nova Doubleskin, 7 | BGD Cure2, 8 | Skywalk Tonic2 , 9 | Phi Allegro, 10 | Skyman Sir Edmund, 11 | Aircross U Cruise Evo

leichte Viola kommt in zwei weiteren, sehr kleinen Spaßgrößen von 14 bzw. 16 m².

Dass die Grenze zwischen Single- und Doubleskin nicht scharf definiert ist, zeigen Hybridmodelle wie der Dudek V-King (mit aufgeblasenem Kite-ähnlichen Holm) oder der Apco-Tandem. Letzterer zeichnet sich durch ein extrem gutmütiges Start- und Dämpfungsverhalten aus.

Auch Singleskin-Klassiker werden weiter entwickelt: Skyman erweitert den Größenbereich des Sir Edmund um die (nur lastgeprüfte) 14er-Größe - und bringt den Sir Edmund 2, der dank Verzicht auf die Mittelzelle etwas leichter als sein Vorgänger ist. Dazu gibt es den schnellen C-Miniwing Blizzard 16 und eine neue Version des EN-C Crossalps steht in den Startlöchern.

Auch Niviuk kündigt – neben den EN-B Ikuma 2/P, EN-A Koyot 4/P und EN-D Peak 2 – die Weiterentwicklung eines Singleskins an: Der Skin 3 kommt mit aufgeblasenem Holm und jeweils einer Außenzelle, aber ohne Struts. Der einflächige Grasshopper von Independence ist gar schulungsgeeignet und der Hersteller bringt mit dem AirTaxi einen neuen Tandem der 7 kg-Klasse, dessen Gewichtsbereich mit 115-235 kg besonders groß ausfällt sowie einen reinen Groundhandling-Flügel namens Easy SS. Der EN-B Apollo 2 von Sky Paragliders kommt als Leichtversion und Swing bringt mit dem Helios RS einen ca. 4 kg leichten EN-C mit RAST-System.

Ins Reich der Acro-Träume entführt der Morpheus (griech. Gott der Träume). U-Turn ist es gelungen, einen Acro-, Freestyleschirm mit LTF-D zuzulassen, der jeden Trick beherrscht. Größen 19 und 21 qm.

Von Nova gibt es den in Größe 20 nur 2,45 kg leichten Doubleskin, der für H&F mit Thermikambition optimiert worden ist. Leicht ist auch der EN-B Mentor 6 light, und der Miniwing Bantam spricht die dynamische Spaßfraktion an. Einen lebendigen Miniwing bringt auch Skywalk mit dem Tonic 2 – zusammen mit dem Low-B Leichtschirm Arriba 4.

Gin bringt den Leopard, einen konsequenten EN-D Hochleister und den EN-B Intermediate Calypso, der sich mit moderater Streckung (5,05:1) und einem Gewicht von 3,6 kg in der mittleren Größe auch Einsteigern für H&F-Abenteuer empfiehlt.

Icaro hat mit dem Parus 2 nun einen leichten Tandem in zwei Größen (6,5kg/7,3kg)-Klasse, bei dem eine Sharknose für ein stabiles Profil sorgt. Bei Airdesign verspricht der ultraleichte und sehr klein packbare EN-D HERO (<3,2kg in M) mit einer Streckung von 6,95, „normalen“ Tragegurten und B/C-Steering über C-Griffe ordentlich Leistung für H&F-Abenteuer. AirCross hat neben dem Schulschirm U-Go nun auch die Leichtversion des Rekordschirms U-Cruise im Programm. Mac Para legt den Magus neu auf, jetzt als Zweileiner in der Riege mit Zeno, Leopard, Meru, XCRacer und Co.

1

2

3

4

5

↑ Produkte: 1 | Ozone F*Race, 2 | Dudek Sit&Fly, 3 | Kortell Kliff 2, 4 | Advance Impress 4, 5 | Gin Genie lite

Gurtzeuge

Vom leichten Allrounder bis zum durchdachte Schulungssitz: Gurtzeuge werden in alle Richtungen weiter entwickelt. Skywalk baut den PermAir-Alleskönner Breeze jetzt auch in XL, SupAir legt das Altix neu auf und bringt eine Leichtversion des neuen Altirando und Nova zeigt vor ausgewähltem Publikum einen neu gedachten Allroundsitz namens Itus.

Alltagstaugliche, teils modulare Allround-Wendegurtzeuge mit Vorfüllung, die zugunsten der Robustheit nicht das letzte bisschen Gewichtsersparnis ausreizen und trotzdem beim H&F eine gute Figur machen, kommen von Niviuk und Gin (Verso 3). Das überarbeitete Body2 von Neo ist hingegen eigentlich kein Wendegurt, sondern ein Rucksack mit ausklappbarem GZ-Teil – ähnlich dem Crux von Sky Paragliders, aber deutlich solider.

Das von Neo eingeführte Konzept, auch minimalistische Bergsteigergurte mit einem in die Karabiner eingehängten GetUp-System zu versehen (um den Gurt auch mit Ski oder Steigeisen anlegen zu können), findet sich u.a. in den neuen Modellen Sit&Fly 300 von Dudek und im Kliff 2 von Kortel, bei dem die Gewichtsreduzierung dank neuartiger Softlinks (die es künftig auch separat für Retterverbindungen etc. gibt) auf die Spitze getrieben wird: 160 g sind eine Hausnummer, aber der Komfort bleibt auf der Strecke.

Bei den Liegegurten setzen sich aerodynamische Heckbürzel durch. Einige Modellen ermöglichen dank strukturgebender Abnähungen trotz ausreichender Nackenfreiheit sogar deren Aufblasen durch eine einzige Einlassöffnung. Die Verlängerungen finden sich beim Gin Genie Lite 3 (4,3 kg), dem ein grauer Oberstoff eine hochwertige Anmutung und ein nur 90 mm starker Koroyd-Protektor viel passive Sicherheit verleiht, dem endlich serienreifen Skylighter 4 von Sky Paragliders, den brandneuen Leichtstreckengurten von Sol (C-Max) und Independence/Skyman (der Nachfolger des Matador hat noch keinen Namen), dem Vibe von Nearbirds – und auch bei der nicht so leichten, aber höchst komfortablen und in vielen Details optimierten Neuauflage des Advance-Klassikers Impress. Dessen Modell 4 für den ambitionierten XC-Hobbypiloten hat unter Anderem einen Windabweiser, zwei Retterfächer sowie neu entwickelte Karabiner.

Auch der ultraleichte Racegurt F*Race (1,4 kg) von Ozone hat den Bürzel dran. Dort hat man sich auch Gedanken um Nachhaltigkeit gemacht: Ein Prototyp des Wendegurts Solos aus umweltfreundlicheren Materialien könnte noch 2020 in Serie gehen, sofern der Markt das annehmen sollte.

Der israelische Hersteller Apco bringt zwei leichtere Versionen seines Liegegurtes Swift (Sport und Zero), die aber nicht in der Liga superleichter Gurte à la Range X-Alps spielen.

Rettungen

Das aktive Retter-Auslösesystem von Jean Philippe Gallat wurde für 4 Gurtzeuge von Sky Paragliders gezeigt, kann aber auch in weitere Gurtzeuge eingebaut werden, sofern deren Hersteller Interesse zeigen. Die Auslösung erfolgt hierbei sicher und in Sekundenbruchteilen über eine elektronisch

↑ Drachenausstellung

↑ Stolze Eltern: Bruce Goldsmith (li.) und Tom Lolies

← GS-Simulator von Planar

> AUF DER ICARE EXPO FINDEN SICH NAHEZU ALLE NEUHEITEN DER NEUEN SAISON

gezündete CO2-Patrone (klein genug für Aufgabegepäck auf Flugreisen), für die es einen eigenen, zentralen Rettergriff am Bauchgurt gibt. Der ursprüngliche Rettergriff behält seine Funktion und fungiert als Backup. Der in der Livedemonstration beeindruckende „Ejector" soll optional auch ferngezündet werden können, was neue Optionen für Flugschulen, speziell in SiTs, eröffnet.

Die ultraleichte Kreuzkappe Gin Yeti UL stützt auch die Mitte der Fläche mit Leinen ab. Dadurch wird die wirksame Fläche bei weniger Material größer und der Retter an sich bei gleichen Sinkwerten leichter. Den gleichen Trick findet man bei den Rund-/Kreuzkappenhybriden Donut von Airdesign, die es nun auch in Größe 90 (860 g) und als Tandemretter (2,3 kg) gibt.

Instrumente

Eine ganze Reihe teils exotischer Fluginstrumente sieht man nur in St.Hilaire. Das spanische Alfapilot RS, neu mit Inertialsystem und Doppelvario, zeigt mit 1448x1072 Pixeln auf einem 6"-CARTA-Display, was durchdachte Software aus der E-Ink-Technik herausholen kann. Auf langen Strecken bedarf es jedoch der Unterstützung durch eine Powerbank. MipFly spendiert dem (wie bei Skytraxx) linuxbasierten One, dessen Display ohnehin konkurrenzlos gut ablesbar ist, einen flexiblen Staudruckmesser und eine Drachenkeule. Die gibt es nun auch bei Compass zu sehen, wo Nachfolgemodelle für Evo und XC in den Startlöchern stehen. Aus Belgien stammt das Air3, ein für Flugsoftware wie XCTrack optimiertes 6"-Android-Tablet mit stoßfestem Gehäuse, großem Akku und Hardwaretasten.

Der XCTracer Mini III GPS löst das Lautstärkeproblem des Vorgängers und für ihn wird eine neuartige Windberechnung angekündigt. Das Naviter Oudie 5 (die Aufrüstung von 4er-Modellen ist möglich) zeigt nun auch FANET-Teilnehmer, wenngleich der Nachrichtenteil noch unausgereift ist. Für Oudie und Hyper gibt es nun optional hochauflösende Farbkarten mit der Möglichkeit, Wetterinfos einzublenden, wozu freilich ein Jahresabo für Karten (rund 50 €) und Top-Meteo-Wetterdienst benötigt wird.

Endlich war auch das auf der Thermikmesse noch unter vorgehaltener Hand an-

ANZEIGE

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

Paraglidercheck.de

Paraglidercheck, Max Kiefersauer, Riedweg 30, 83674 Gaißach info@paraglidercheck.de

> SPANNEND SIND NICHT NUR DIE NEUESTEN SCHIRME

↑ Skywalk X Hike

↑ Ein aktives Retterauslösesystem ist Ejector

↑ Alfapilot RS

gekündigte Flymaster DS zu sehen: ein Topvario mit FANET/FLARM-Option, Live-tracking, Sprachausgabe, Hardwaretasten und zwei(!) Bildschirmen – einem klassischen Variodisplay sowie einem transflektiven Farbbildschirm für Karten, der im Sonnenlicht kontraststärker wird. Das ist nichts weniger als die Umsetzung von Ergonomieerkenntnissen aus der Neurophysik, über die schon vor Jahren im DHV-Magazin geschrieben wurde, in einem einzigen Gerät, welches damit freilich auch die 1.000 €-Region anpeilt.

Sonstiges

Ein ganz anderes technologisches Schmankerl kommt aus Brasilien. Der GS-Flugsimulator von Planar setzt die Steuerbewegungen aus dem aufgehängten Gurtzeug in einen unerwartet realistischen Virtual-Reality-Flug bis zur ausgeflarten Landung um. Obwohl derzeit noch die aktive Rückkoppelung zu Aufhängung und Bremsgriffen fehlt, können Flugschüler bereits ein sinnvolles Kurbeltraining absolvieren und zumindest optisch Nick- und Rollübungen erleben, bei denen es durchaus im Magen rumort. Der Instruktor sieht dabei dasselbe wie der Schüler. Die Erbauer sind optimistisch, bald sogar Freestyle-Manöver abbilden zu können, was die Lernkurve in Ausbildung und SiT anheben soll.

SkyWatch erweitert seine Palette von Windmessern um eine tragbare Bluetooth-Wetterstation, die sowohl auf dem Smartphone als auch im stationären Einsatz Wetterwerte anzeigen kann.

Von den X-Alps in die H&F-Palette von Skywalk ist der Rucksack Hike X-Alps gewandert: mit Rolltop, nur gut 400 g schwer, mit im Laufen gut erreichbaren Taschen und sehr leicht zu tragen, aber mit rund 300 € nicht gerade ein Schnäppchen. Neue, leichte Rucksäcke mit Rolltop gibt es auch von Airdesign.

Ein wenig enttäuschend ist die Präsenz der Drachenbauer. Gerade mal ein einziges Urgestein der Szene (Icaro 2000) ist 2019 vertreten – dafür jedoch ist die Messe ein Eldorado für Motorschirm-Enthusiasten. Allerlei Motoren, Trikes und Reflexflügel zeigen, dass die Szene boomt, was auch durch die begleitenden ICAROBATIX, jenen spektakulären Paramotor-Contest, untermauert wird. Interessant ist auch ein Blick auf die sportliche Ballonfliegerei: Wer nur große Körbe für Touristen kennt, wird vielleicht die Sologondeln für Sportballone spannend finden.

Neben diversen touristischen Ständen wie z.B. Katalonien mit Ager, Organya und La Seu d'Urgell finden sich auch ein paar Besonderheiten, die man auf Thermikmesse oder Stubai-Cup nicht antrifft. Zum Beispiel Aviation Sans Frontieres, eine gemeinnützige Hilfsorganisation, deren 18 Piloten seit Jahrzehnten Ärzte und medizinische Güter in Krisengebiete rund um den Globus transportieren. Auch das ist Fliegerei.

Fazit

Nicht einmal die vier Tage des Coupe Icare reichen aus, das komplette Angebot und alle Eindrücke aufzunehmen. Man bleibt völlig geflasht zurück – ein Gefühl, wie man es sonst von Surfer- oder MTB-Festivals kennt. Nur vielseitiger. Wer einmal hier gewesen ist, kommt wieder und plant für den nächsten Besuch noch mehr Zeit ein. Auch wenn das vielleicht manchen zu schwülstig klingt: hat man einmal ein paar Tage hier verbracht, taucht man tief in den Geist der Freifliegerei ein und will (immer) mehr davon.

ANZEIGE

Vertraue den Gleitschirmprofis
DHV zertifitiert seit 2007
Checks & Reparaturen aller Marken!
Herstellerbetrieb, Importeur, Servicecenter
www.kontest.eu 05321-7569006

KONTEST GLEITSCHIRMSERVICE

für jeden Check gibt es ein Gratis Bandana !

ANZEIGE

Stories in /advancedadventures
#xiontour

Allround Tourer

XI – realise your Story

Der leichte Performance-Intermediate XI ab 3.4 kg erfüllt die unterschiedlichsten Piloten-Bedürfnisse. Egal ob nah oder fern, fliegerisch anspruchsvoll oder abenteuerlich spannend. Der High-End-B in Leichtbauweise begleitet dich beim Biwakfliegen, auf Hike & XC-Fly Touren, beim Reisen oder Erkunden neuer Strecken in abgelegenen Gegenden. Und das mit Stil. Welche Geschichte wirst du mit dem XI erzählen?

Mehr Infos: www.advance.ch/xi

ADVANCE XI

Acro mit System

Mit seiner Video-Serie „Master Acro“ bietet Pál Takáts eine gelungene Einführung und hervorragendes Lehrmaterial – nicht nur für Acro-Flieger.

TEXT: **LUCIAN HAAS** | FOTOS: **PÁL TAKÁTS**

Pál Takáts aus Ungarn galt lange als einer der führenden Acro-Piloten der Welt. Mittlerweile hat er diese Rolle an eine jüngere Pilotengeneration abgegeben. Er selbst fliegt keine großen Acro-Wettbewerbe mehr, ist dort nur noch als Beobachter und Punktrichter tätig. Aber sein Erfahrungsschatz aus über einem Jahrzehnt, in dem er die Entwicklung der Acro-Fliegerei mit geprägt hat, ist ungeheuer wertvoll. Und er hat es sich zur Aufgabe gemacht, diesen Schatz weiterzugeben.

Jahrelang hat Pál Takáts das schon über seine Webseite Justacro.com getan. Sie gilt als eine der wichtigsten Informationsquellen der Szene – mit vielen News, Manöverbeschreibungen und Videos. Doch seit geraumer Zeit hatte Pál den Plan, sein Wissen in einer noch stringenteren Form zu präsentieren – und zwar in einer ganzen Serie von aufeinander aufbauenden, professionell produzierten Lehrvideos.

„Master Acro“, nennt sich das Werk, das nun seit einigen Monaten als Video on Demand über die Video-Plattform Vimeo käuflich zu erwerben ist. Gedacht ist es vor allem für Piloten, die das Acro-Fliegen neu und vor allem systematisch erlernen oder ihre Techniken weiterentwickeln wollen. Ihnen will Pál das nötige Rüstzeug an die Hand geben.

Master Acro hat das Zeug dazu, zu einem Standardwerk für die Acro-Piloten zu werden, ähnlich wie es das Streckenflugbuch von Burkhard Martens für die XC-Flieger schon ist. Dabei gibt es aber einen Unterschied: Master Acro setzt komplett auf Videos als Info-Medium. Ob es später einmal eine Edition des Wissens auch in Buchformat geben wird, ist noch unklar.

Derzeit besteht Master Acro aus 21 Videos mit insgesamt fast vier Stunden Laufzeit. Die Sprache in den Filmen ist Englisch, man kann aber deutsche Untertitel einblenden.

Zehn der 21 Videos sind genaue Beschreibungen von Basismanövern wie Spirale, Sat, Fullstall, Wingover, Looping oder Helikopter. In den weiteren Film-Kapiteln

← Wichtige Abläufe zeigt Pál Takáts in Master Acro auch im Split-Screen, damit man die Bewegungen aus verschiedenen Perspektiven gleichzeitig erfassen kann.
Quelle: Master Acro, Screenshot

behandelt Pál eher grundsätzliche Fragen wie: Welchen Schirm sollte man für den Einstieg ins Acrofliegen wählen? Welches Gurtzeug? Wie stellt man seine Bremsen ein und wie hält man sie am besten? Wie knüpft man sich „Free-Brakes“? Welche Bedeutung hat die „Manöverbox“? Worauf sollte man fürs Acro-Fliegen bei der Retterwahl und beim Retterwurf achten?

An oberste Stelle stellt Pál stets die Sicherheit. Ganz bewusst empfiehlt er den Piloten, auf ihrem Weg zum Acroflieger nicht zu früh auf dynamischere Acro-Schirme zu wechseln. Die meisten Standardmanöver ließen sich auch mit einem Serienschirm hervorragend und vom Timing her sogar exakter erlernen, sagt er. Zum Beweis und als gutes Vorbild fliegt er in den Videos fast alle gezeigten Beispiele mit einem normalen EN-B, einem Ozone Rush 4, am oberen Ende des zugelassenen Gewichtsbereiches.

Die Videos sind aufwendig und in guter Qualität produziert. Sie liefern Bilder aus verschiedenen Perspektiven, teilweise in Split-Screen-Technik und mit erklärenden Grafiken. Der Zuschauer kann so genau verfolgen, wie Pál mit Bremsenstellung und Körpergewichtsverlagerung arbeitet und wohin er seinen Blick jeweils richtet. Besonders wertvoll: Master Acro geht auch auf typische Fehler ein und zeigt, wie man sie beheben kann.

Die Video-Serie liefert sehr gutes, systematisches Lernmaterial. Man sollte sich aber bewusst sein: Die Fülle an Informationen wird man kaum mit einmaligem Anschauen sinnvoll verarbeiten können. Vielmehr ist es empfehlenswert, sich einzelne Kapitel immer wieder vor Augen zu führen. Am besten, wenn man die entsprechenden Manöver gerade selbst trainiert. Je mehr man die Bewegungsabläufe schon nachvollziehen kann, desto mehr wird man auch die vielen Detailinformationen aufnehmen und verstehen können, die Pál immer wieder einstreut.

Interessant ist die Serie Master Acro übrigens auch für Nicht-Acro-Piloten bzw. solche, die vielleicht nur ein paar Grundmanöver wie Steilspirale, Fullstall, Wingover und Sat beherrschen wollen. Für sie bietet Pál Takáts zwei abgespeckte Film-Pakete mit je rund 1,5 bzw. 2,5 Stunden Videomaterial zu günstigeren Preisen an: „Safety First“ und „Basic Skills“.

Der Preis von 149 Euro für die komplette Serie könnte auf den ersten Blick abschreckend wirken. Aber wer die Filme wiederholt anschaut und das Wissen in sein eigenes Training einbaut, wird schnell erkennen: Master Acro ist seinen Preis absolut wert! Denn wer das Acro-Fliegen wirklich lernen will, sollte auch mal durchrechnen, wieviel Geld er für entsprechende Trainings, Anfahrten, Auffahrten etc. ausgibt. Master Acro ist ein echtes Füllhorn wertvoller Infos, die einen schnell weiterbringen können. Zudem kann man in seiner Acro-Karriere immer wieder darauf zurückgreifen.

Pál Takáts arbeitet sogar schon daran, die Serie Master Acro mit zusätzlichen Manövervideos zu erweitern. Die Zugriffsrechte auf kommende Filme sind schon im aktuellen Preis enthalten.

Master Acro

Hinweis: Die Serie von Pál Takáts ist nur als Video-on-Demand über Vimeo erhältlich, nicht als DVD.

Master Acro (21 Filme, 149 Euro):
- https://vimeo.com/ondemand/masteracro
- Master Acro – Basic Skills (14 Filme, 104,50 Euro): https://vimeo.com/ondemand/basicskills
- Master Acro – Safety First (9 Filme, 65,80 Euro): https://vimeo.com/ondemand/safetyfirst

Ein Tipp: Zugangscodes zum Video-on-Demand bei Vimeo können auch direkt über die Seite Justacro bestellt werden. Dort gibt es einen Rabatt von 10 % auf die oben genannten Preise.
https://justacro.com/masteracro

Tim hoch über dem Pinzgau

SIMPLI*F(L)Y*

Drachenfliegen wird leichter, einfacher und komfortabler

TEXT: **REGINA GLAS** | FOTOS: **TIM GRABOWSKI**

Hike & Fly wäre in der Drachenszene nur was für „Kerndlgefütterte“ auf gut Bayrisch. So leicht, kompakt und in Rucksackformat wird sich ein Drachen wohl nie verpacken lassen. Aber das ist auch nicht das Ziel im Drachensport, dafür gibt's ja Gleitschirme. Trotzdem tut sich was in Richtung „einfacher und leichter“ beim Drachenfliegen. In der Schweiz entwickelt Markus Eggimann von AEROS einen turmlosen Drachen unter 27 kg. Woody Valley hat vor kurzem ein leichtes Integralgurtzeug mit nur 4 kg beim DHV zugelassen.

Auch wenn der Drachenmarkt sonst ruhig erscheint, in den letzten Jahren haben die Hersteller nicht geschlafen. Wie bei den Gleitschirmen in der A-Klasse zählt im Drachenfliegen nicht nur Leistung, sondern auch weniger Gewicht, einfache Montage, kurzes Packmaß, problemloses Start-, Flug- und Landeverhalten, modernes Segeldesign mit pfiffigen Details und Materialmix und nicht zuletzt der Flugspaß für den Piloten. Diese Erkenntnis veranlasste einige Konstrukteure, Geräte zu entwickeln, die möglichst viele dieser Attribute in sich vereinen. Steht dann so ein Gerät noch mit profilierten Trapezrohren und Carbonbasis da, dann erblasst so mancher Atos- oder Turmlospilot vor so viel schnittiger Leichtigkeit und kauft sich solch ein Ding als Zweitgerät.

Moderne Einfachsegler

Seit langem für Anfänger und Spaßpiloten am Basteln ist Thomas Kehren von der Schweizer Deltaflugschule CONDOR. Vor einigen Jahren entstand neben dem Lifter der CREX, ein Allroundgerät mit Doppelsegel in der DHV Klasse 1, nur 23 kg schwer und ein Packmaß von 5,50 m, das sich dank einfachem Teleskopsystem schnell auf 3,30 m kürzen lässt. Kürzlich wurde auch der Flex, ein Gerät mit 18 kg zugelassen.
Mehr Infos unter www.deltaflugschule.ch.
ICARO hat neben ihrer RX-Reihe nun den Piuma in drei Größen mit DHV Klasse 1 zugelassen. Die Italiener haben wie immer ihr eigenes, raffiniertes Design, das die neugierigen Blicke auf sich zieht.
Mehr Infos unter www.icaro2000.com.
Die Firma AEROS aus der Ukraine hat die Zulassung für den FOX 13 ebenfalls mit Klassifizierung 1 abgeschlossen. Der Minifox, wie ihn manche nennen, ist speziell für sehr kleine und leichte Pilot/innen geeignet. Den FOX gibt es in zwei Größen (13 und 16) und ist in Kurzpackformat auf 2 Meter zu haben. Mehr Infos unter www.aeros.com.ua. MOYES hat einen weiteren, vom DHV zugelassenen Einsteiger- und Fundrachen, den MALIBU 2. Dieser Drachen ist nicht nur zum Dünensoaren an der australischen Küste geeignet, sondern macht auch in der Thermik Spaß.
Mehr Infos unter www.skyline-flightgear.com. Nicht zuletzt hat auch SEEDWINGS mit dem Funky (15 und 17) in den vergangenen Jahren einen sehenswerten Drachen für Anfänger und Funflieger entwickelt. Zusammengefasst darf erwartet werden, dass sich in Zukunft einige Himmelsstürmer, die sich ein Spaßgerät wünschen, mit diesen Geräten sehr gut bedient werden. Auch für Schulungszwecke sind diese Flügel sehr gut geeignet.

NAVITER-Floater-Challenge: Streckenfliegen mit Klasse 1 Geräten

Die Gleitschirmpiloten fliegen mit ihren A-Klasse-Geräten sehr ambitioniert im XC. Warum macht das eigentlich keiner der Drachenpiloten mit den 1er-Geräten? Damit sich das ändert, schrieb der DHV im Frühjahr 2019 einen Wettbewerb aus. Da passte es gut, dass die Firma NAVITER nach langer Entwicklungsarbeit gerade ihr neuestes Produkt auf den Markt brachte: das BLADE. Nicht unbedingt leicht und simpel, dafür aber der Alleskönner unter den Instrumenten für den Drachenflieger. Auf Basis des Oudie4 präsentiert es sich im schnittigen Design - daher der Name - mit kontraststarkem Farbdisplay und integriertem Staudruckmesser. So ein edles BLADE winkte dem glücklichen Piloten als Siegprämie, der die weiteste Strecke jenseits der 100 km-Marke mit einem Floater zurücklegte. Anreiz genug auch für versierte Streckenflieger, sich mit so einem ungewohnten Spaßvogel zu versuchen. Der prominenteste unter ihnen war Tim Grabowski, seines Zeichens zweifacher Weltmeister mit dem Atos. Und auch hier der Erfolgreichste, mit 169 km freier Strecke, geflogen von der Schmittenhöhe mit einem ICARO Relax, ließ er alle anderen Konkurrenten hinter sich.

INTERVIEW

Ich hatte die Gelegenheit, Tim nach seinen Eindrücken und Erfahrungen zu befragen:

■ **Tim, man kennt Dich als Starrflügelpilot. Hin- und wieder fliegst Du auch mal mit einem Flexi. Wie war das Gefühl bei Deinen ersten Streckenflügen mit dem Einfachsegler? Macht es Spaß, damit nicht nur am Berg umherzufliegen, sondern auch mal auf Strecke zu gehen?**
Ja das stimmt, die meisten bringen mich wohl mit dem Starrflügler in Verbindung, doch eigentlich genieße ich seit vielen Jahren das Fliegen mit den unterschied-

↑ Tim Grabowski: glücklich und zufrieden nach einem 169 km Flug mit dem Icaro RX

lichsten Fluggeräten. Starr und Flexi wechsle ich immer wieder und weiß beide Geräte mit ihren Vor- und Nachteilen zu schätzen. Im Herbst, wenn es weniger Thermik gibt, drehe ich auch gerne mal eine Runde mit dem Trike. In den letzten Jahren verbringe ich auch viel Zeit unter dem Gleitschirm. Du siehst, mich reizen die unterschiedlichsten Fluggeräte. Die ersten Streckenflüge mit dem Einfachsegler habe ich nach meiner Schulung im Sommer 2000 gemacht, leider ging es damals noch nicht ganz so weit. Es ist egal, ob auf Strecke oder einfach nur am Hausberg, der Floater und seine einfache Handhabung machen einfach richtig Spaß.

Bist Du einfach mal losgeflogen und hast probiert wie weit Du kommst, oder hast Du den Flug sorgfältig geplant?
Ich würde sagen, einfach mal losgeflogen, aber natürlich hatte ich eine Idee im Kopf. Ich kenne die Gegend ja recht gut von anderen Streckenflügen und Wettbewerben. Nach einem Flug am Vortag habe ich schon gemerkt, dass es von Kössen aus sehr schwierig sein wird, ein FAI-Dreieck zu fliegen. Die Tage waren schon etwas stumpf auf der Alpennordseite. Die Basishöhe, vor allem vormittags, war nicht sehr hoch, da tut man sich dann doch etwas schwer mit dem Floater.

Wie war der Flug und was waren Deine Erfahrungen?
Ein Traum Flugtag! Wenig Wind, gute Basishöhe, angenehme Thermik, was will man mehr. Aber an der Schmittenhöhe ging es erst mal zäh los. Für den Tag war die Basis auf über 4.000 m angesagt, da hatte ich die Idee, bis zum Zillertal zu fliegen und vielleicht sogar auf der Südseite des Pinzgaus wieder hinunter. Als ich dann am Gerlos war, ging es nicht weit über 3.000 m, die Südseite sah lange nicht so gut aus wie erwartet, so dass ich mich für einen Zickzackkurs entschieden habe.

Was glaubst Du wäre mit so einen 1er Gerät an Strecke drin. Mehr als 200 km? Wie sieht es mit einem FAI-Dreieck aus?
Wie fast immer beim Fliegen kommt es aufs Wetter an. Die 200 km sind auf jeden Fall möglich, selbst als FAI Dreieck. Am Anfang war ich länger mit zwei C-Schirmen unterwegs, die Leistung der unterschiedlichen Geräte ist wirklich erstaunlich ähnlich, sowohl im Steigen, wie auch beim Gleiten. An einem Tag mit besseren Steigwerten ist es sicher sinnvoll schneller zu fliegen. Da hätte man dann schon einen kleinen Vorteil gegenüber dem Gleitschirm.

Hätte ein Wettbewerb in der Floaterklasse Zukunft?
Sicher eine lustige Sache, mit einem hohen Spaßfaktor. Für die Geräteentwicklung würde es eventuell einen Schub erzeugen, da fast alle Entwicklungen, egal in welchem Sport, aus dem Wettbewerb kommen. Wichtig wäre mir, dass die 1er Einstufung erhalten bleibt. Hier müssten sehr genau Zulassungsbestimmungen eingehalten werden, damit die Geräte auch für Anfänger und die Schulung tauglich bleiben.

Was empfiehlst Du den Streckenflug-anfängern oder auch Wenigfliegern? Wann macht es Sinn, auf einen Intermediate, Turmlosen oder Starrflügel umzusteigen? Oder sollen diese Piloten erst mal längere Zeit Einfachsegler fliegen?
Ich habe in den letzten Jahren immer wieder darüber gesprochen: Das Allerwichtigste am Fliegen ist der Spaß! Es geht nicht um ein paar Kilometer hin oder her. Gerade am Anfang ist es sehr wichtig, sich nicht mit einem höher klassifizierten Gerät zu überfordern. Aber auch für Piloten, die schon sehr lange, aber unregelmäßig und eher wenig fliegen, machen diese Intermediate-Geräte Sinn. Anschaulich wird der Vergleich beim Skifahren: Wer fährt als Hobby Skifahrer einen aggressiven Rennski? Selbst Profis sieht man in ihrer Freizeit eher mit einem gemütlicheren Ski, weil sie ihren Sport einfach genießen wollen. Doch zurück zu unseren Fluggeräten: Schnelle Auf- und Abbauzeiten, geringes Gewicht, einfacher Transport und supereinfache Start- und Lande Eigenschaften machen das Fliegen mit den Einfachseglern oder Intermediate-Geräten zu einem unbeschwerten Erlebnis. Gerade am Anfang traut man sich eher mal auf einen Streckenflug, wenn man sich sicher ist, auch auf einer kleinen Wiese, vielleicht sogar leicht bergauf einlanden zu können. Man kurbelt auch mal näher am Hang, da man genau weiß, ich habe mein Gerät voll und ganz und in jeder Situation unter Kontrolle. Ich bin mir sicher, da kommen am Ende auch ein paar Kilometer mehr heraus und das Grinsen ist garantiert! Ein großes Dankeschön hier an Christian Zehetmaier, Drachenfliegen-Tegernsee.de, für die Leihgabe des RX2s.

Ich wünsche euch viele schöne Flüge und happy landings.
Tim

Der DHV und NAVITER gratuliert allen Teilnehmern zu ihren Flügen und Tim Grabowski zum Sieg in der Floaterklasse.

Die besten drei Piloten und ihre Flüge:

1. Tim Grabowski, 169 km freie Strecke von der Schmittenhöhe, ICARO RX2

2. Tom Becher, 126 km, flaches Dreieck an der Emberger Alm, AEROS Fox

3. Bernd Weist, 81 km, FAI-Dreieck in Fiesch, AEROS Fox

Eine Meisterleistung erbrachte auch Markus Baisch, der mit einem 29 Jahre alten IMPULS 101 km von der Emberger Alm flog. Leider ist dieses alte Schulungsgerät kein DHV1er Gerät und somit nicht in der Wertung der Floaterklasse.

ANZEIGE

WIR HABEN DIR DIE AUSWAHL LEICHT GEMACHT

Mit der umfangreichen Produktpalette bietet U-Turn ein Fullservice-Angebot für alle Bereiche des Gleitschirmfliegens. Insbesondere in der relevanten Einsteiger- und Aufsteigerklasse LTF A und B sorgt U-Turn, durch den unerschöpflichen Erfahrungsfundus aus dem Extrembereich, immer wieder für spektakuläre Produkt-Innovationen zur Sicherheits-Maximierung.

Weitere Informationen unter: www.u-turn.de

U-TURN SAFE FUN

Virtuell Fliegen

Neuer Drachenflugsimulator 2.0 mit VR-Brille bei den Althofdrachen

TEXT UND FOTOS: **KLAUS SARTISSOHN** UND **CHRISTIAN BÖGE**

Die Grundausbildung am Übungshang mit dem Drachen ist mühsam. Der schwerkraftgesteuerte Drachen lässt sich erst richtig steuern, wenn er mitsamt dem Piloten fliegt. Das sollte aber erst passieren, wenn der Pilot weiß, wie man das Ding auch steuert. Der Königsweg ist da sicher die Ausbildung im Tandem. Die ist aber sehr aufwändig und teuer.

Daher geistern bereits seit Langem unterschiedlichste Simulatoren durch die Szene, mit denen der Flugschüler mit dem Steuern des Drachens vertraut gemacht werden soll. Alles was wir fanden, hat sich leider überhaupt nicht nach Drachenfliegen angefühlt und uns nicht wirklich überzeugt. Daher war der Lerneffekt auch eher auf die Umsetzung von Links- und Rechtskommandos reduziert. Christian hat dann den Schlüssel zur realitätsna hen Drachenflugsimulation gefunden: Da wir den Drachen letztendlich mit Krafteinsatz steuern, werden die Steuerkräfte im Simulator direkt mittels Kraftsensoren gemessen. Das Trapez ist dabei fest montiert und der Pilot bewegt seinen Körper mit realistischem Krafteinsatz wie beim echten Flug im Trapez. Damit der Pilot nun virtuell in die Luft kommt, bekommt er die Pilotensicht direkt via VR-Brille zu sehen und Windgeräusche zu hören. Keines der am Markt existierenden Flugsimulationsprogramme bietet gleichzeitig die Unterstützung von VR-Hardware sowie eine realistische Physiksimulation von Drachen. Daher wurde für den Simulator eigens eine Simulationssoftware entwickelt.

Die Feuertaufe mit Publikum fand am 17.07.2019 mitten auf dem Universitätscampus des KIT (Karlsruher Institut für Technologie, bzw. Uni Karlsruhe) statt. Als Werbeveranstaltung für das Drachenfliegen konzipiert, wurden acht Stunden lang interessierte Studierende aus aller Welt zu virtuellen Drachenpiloten. Das Angebot wurde begeistert angenommen: Start vom Heißluftballon in 800 Metern über der Insel, Drachen stabilisieren, Kurven fliegen, Ziel anfliegen und natürlich Landen. Optional und gar nicht so trivial, die Landung auf dem Flugzeugträger. Das Feedback der Fußgänger war durchweg extrem positiv. An vier aufgebauten Drachen – vom Einfachsegler bis Starrflügler - konnte das Interesse gleich vertieft werden.

Besonders spannend war für uns das Feedback von sowohl aktiven wie auch ehemaligen Drachenpiloten und Pilotinnen. Jutta hat das Fliegen vor Jahren aufgegeben und war ehrlich verblüfft: „Das ist krass; Das fühlt sich an wie Drachenfliegen!“

Jetzt werden wir den Simulator bereits im Schnupperkurs einsetzen, um zu erfahren, ob wir die Leidenszeit am Übungshang mit Hilfe virtueller Realität verkürzen können. Übungshangszenarien zur Aussteuerung von Störungen sind in Planung. Thermik erfliegen kann man zwar bereits in der aktuellen Version, aber die Erfahrung hat gezeigt, dass die Piloten damit schnell den Simulator für andere blockieren ;-)

Bei Interesse könnt ihr euch gerne mit uns in Verbindung setzen: info@fs-althof.de

ANZEIGE

DHV
www.dhv.de

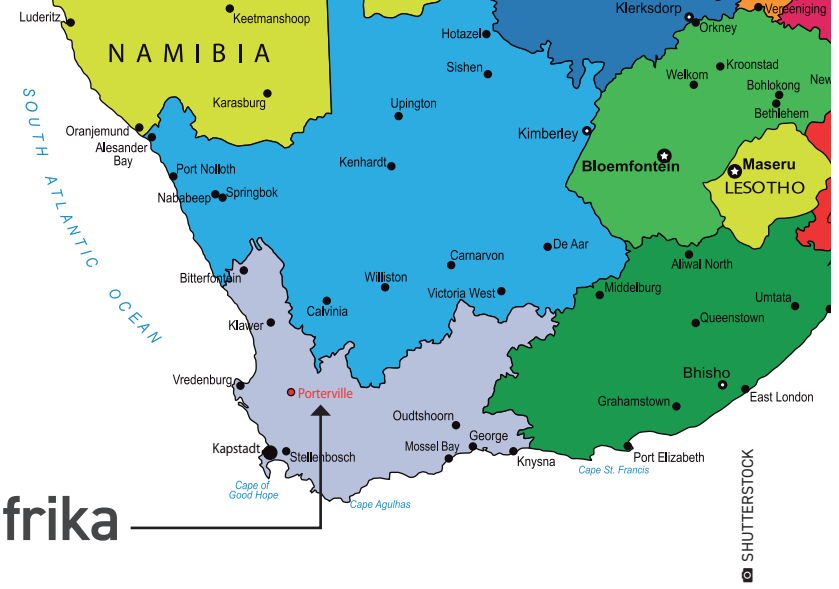
DHV SEASON OPENING

8. bis 10.Mai 2020
Hartenstein/Erzgebirge

Alle Infos auf www.dhv.de

DHV Hang Gliding Meeting 2020

Internationales
Drachenfliegertreffen
8.-10. Mai 2020
Hartenstein/Erzgebirge **www.dhv.de**



© SHUTTERSTOCK

Sicherheitshinweise: Warum Porterville/Südafrika so anspruchsvoll ist

TEXT: **KARL SLEZAK**

Der DHV hat, unter Mithilfe des südafrikanischen Gleitschirmverbandes (SAHPA), den tödlichen Unfall eines deutschen Gleitschirmfliegers in Porterville untersucht (ausführlicher Bericht auf www.dhv.de unter Sicherheit und Technik/Unfallforschung). Der südafrikanische Gleitschirmverband hat dabei den Wunsch geäußert, im DHV-Info Sicherheitshinweise zum Fliegen in diesem Gelände zu publizieren, das jährlich von zahlreichen Gastpiloten besucht wird.

Der Präsident des südafrikanischen Gleitschirmverbandes (SAHPA), Fluglehrer Pete Wallenda, beobachtet, dass viele Gastpiloten den Anspruch des Fluggebietes bei Porterville weit unterschätzen. Er hat in folgendem ausführlichen Statement die Besonderheiten beschrieben:

„Das Fliegen in Porterville unterscheidet sich stark vom Fliegen in den Alpen. Unsere Start- und Landeplätze sind sehr unterschiedlich und viel extremer, vor allem mit viel mehr Wind und Thermik. In Europa auf der Lee-Seite zu fliegen, kann funktionieren, in Südafrika funktioniert es überhaupt nicht. Der Landeanflug ist auch nicht wie in den Alpen, oft ist es bis zum Boden sehr turbulent.

In den Frühlings- und Sommermonaten haben wir in Porterville sowohl die überregionale Windrichtung als auch thermischen Wind, was die Stärke beim Start erhöht. Manchmal haben wir ein sehr kurzes Startfenster, bevor es zu stark und böig wird und die Thermik bei 20-30 km/h durchkommt. Dies macht den Start und das Fliegen entlang des Berges im Vergleich zu den Alpen extrem instabil. Ein möglichst großer Abstand zum Hang ist sehr wichtig.

Beim Thermikfliegen über den Berggipfeln muss man darauf achten, nicht zu weit leeseitig über den Berg zu fliegen. Der Grund dafür ist, dass die Thermik viel stärker (wie die Eiform) über den Berg versetzt wird. Es ist eine sehr gefährliche Position, denn wenn du die Thermik verlierst, kannst du unter sehr starken Bedingungen in den Leerotor kommen. Wenn es dir gelingt, auf dem Berg zu landen, ist das Gelände extrem und unfreundlich mit großen Steinen, Böen und Temperaturen über 35 Grad Celsius und der Pilot muss dann den Flügel in extremen Turbulenzen unter Kontrolle bringen. Wenn ihm das gelingt, hat er eine lange Wanderung durch raues Gelände vor sich, die Stunden dauern kann. Bei einer Verletzung kann Hilfe sehr lange dauern.

Wenn wir die Berge nach Norden oder Süden entlang fliegen, haben wir oft 45-Grad-Seitenwinde, wodurch ausgeprägte Luv- und Leegebiete entstehen. Offensichtlich ist die Luvseite gut, aber die Lee-Seite hat sinkende und turbulente Luft. Die Piloten kommen dann oft bei niedriger Höhe in die Nähe der Felsen, hier besteht immer die Gefahr eines Einklappers, der den Piloten in eine sehr gefährliche Situation bringt.

Einige Teile des Porterville-Gebirges nach dem Bumpy Peak in Richtung Goedemanskraal sind technisch anspruchsvoller und Piloten sollten angewiesen werden, vorsichtig zu sein. Der größte Teil des Gebirges hat hohe Gipfel, aber dazwischen auch vorgelagerte kleine Hügel. Dies ist kein Problem, wenn sie hoch sind, aber kurz nach dem Bumpy Peak senkt sich der Bergrücken und die vorgelagerten Hügel steigen an. Daher kann es sehr riskant und turbulent sein, im Rücken der Hügel zu fliegen. Du wirst Turbulenzen auf der Leeseite erleben, die von der Thermik der vorderen Hügel herrühren. Dies ist eine gefährliche Situation für einen ahnungslosen Piloten.

Der Wind um die Mittagszeit nimmt sehr schnell zu, teilweise bis auf mehr als 30 km/h, wobei die Thermik zur Stärke beiträgt. Flüge am frühen Morgen für weniger erfahrene Piloten, die angewiesen sind, nicht in die Schluchten oder in Hangnähe zu fliegen, können viel sicherer und effizienter sein. Die örtlichen Gegebenheiten und den Standort zu kennen, wäre der richtige Weg. Porterville ist ein XCountry-Hotspot für erfahrene XCountry-Piloten. Diese sollten vor dem Flug gut eingewiesen werden. Porterville kann für alle Arten von Piloten funktionieren, aber wie in den Dolomiten muss man wissen, wie und wann man fliegt, und die Piloten müssen gut eingewiesen werden“.

Pete beobachtet auch, dass Gastpiloten, die ihren Fliegerurlaub im ca. 400 km entfernten Küsten-Fluggebiet Wilderness verbringen, für 2-3 Tage nach Porterville fahren, zum Thermikfliegen. Viele dieser Piloten suchen die relativ einfachen Soaring-Bedingungen an der Küste. Sie sind mit den starken Bedingungen in Porterville oft überfordert und bringen sich in Gefahr, wenn sie zur thermisch aktivsten Zeit in der Luft sind.

Weitere Infos auf der Website der SAHPA: https://www.sahpa.co.za/

ANZEIGE

by Papillon® Paragliding

Der Weg auf die Wasserkuppe lohnt sich!

Fliegershop & Onlineshop: Riesenauswahl

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.

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

Außenwhirlpool & Sauna in den Deluxe-Ferienhäusern

TIPP: Wie wäre es mit einer Übernachtung mitten im Fluggebiet?

Im Fluggebiet Wasserkuppe findest du nachhaltige und attraktive Übernachtungsmöglichkeiten mit Wellnessangeboten. Die Startplätze sind von hier aus bequem zu Fuß zu erreichen.
Bei Flugwetter fährt dich das Vereins-Shuttle praktisch vor die Haustür oder du machst direkt einen der zahlreichen mehrtägigen Fort- und Weiterbildungen mit Fluglehrerunterstützung und Shuttleservice.

Mehr Infos auf **www.wasserkuppe.com**

Luftbildaufnahme der Wasserkuppe (950 m ü.NN) • Foto: Boris Kiauka

GLEITSCHIRM DIREKT

GLEITSCHIRM DIREKT by PAPILLON PARAGLIDING
Wasserkuppe 46 • 36129 Gersfeld • Hotline: 06654 - 91 90 55 • WWW.GLEITSCHIRM-DIREKT.DE

„Sieg oder Valhalla“
In Anlehnung an die Serie Vikings etablierte sich auf der vorangegangenen Newcomer Challenge der nicht ganz ernst gemeinte Fliegerspruch. Doch dann ... Plattkofel, Langkofel, Sella, Pordoi und die Marmolada!

Dolomiten

Ehrfürchtig und klein fühlt sich hier der Pilot

TEXT: **FERDINAND VOGEL**

Die DHV-Jugend ist im Fassa Tal angekommen. Auf dem Campingplatz Marmolada in Canazei waren wir bereits in vergangenen Jahren willkommen. Die Touristensaison neigt sich bereits dem Ende zu und so sind nur noch sich erholende einheimische Italiener und die voll Ehrfurcht staunenden Gleitschirmflieger im Tal.

Mehrere fast 1.000 m hohe senkrechte Felswände rund ums Tal fordern Respekt. Daher ist dieses DHV-Jugend Event auch nicht für jeden Jugendlichen etwas! Mindestvoraussetzungen sind Rückwärtsaufziehtechniken, um im Steilhang bei Starkwind noch sicher in die Lüfte zu gelangen, Starkwindlandungen mit Rückwärtsflugchancen und umfangreiche Erfahrung im Umgang mit Leethermiken.

Die Ausgleichswinde zwischen den Steinbrocken können thermisch durchsetzte Konvergenzen mit 10 m/Sek. bilden, auch Anfang Oktober. Wo genau plötzlich Luv und Lee ist, überrascht selbst erfahrene Piloten – man spürt es einfach.

Nach der etwas Angst machenden Einweisung in Lande-, Startplätze und XC-Routen ging es auf den Col Rodella. Ein kleiner Hügel mit 1.000 Höhenmetern Differenz im Zentrum dieser imposanten Felsformationen. Wer sich denkt, er hält einfach Abstand von den Felsen und fliegt im braven Bereich, wird durch die üblichen Dustdevils am Startplatz eines Besseren belehrt. Mit dem Wissen, worauf zu achten ist, geht die DHV-Jugend in die Luft und beschnuppert den großen Erlebniskessel. Für die Motivierten gibt es eine Rennaufgabe im Newcomer Challenge Style, für die Fels-Be-

TIMO STOLL

MICHAEL DREHER

↑ Die glückliche Truppe vor beeindruckender Kulisse

TIMO STOLL

← Ehrfürchtig fliegen wir in den Dolomiten

Schon für die Events 2020 angemeldet?

Sichere Dir Deinen Platz unter
www.dhv-jugend.de/events

stauner Startplatzüberhöhung und für die schnellen Speedsüchtigen Tageskarten.

Zeitgleich findet die Val Fassa Sky-Expo mit der Qual der Wahl nach aktuellen Schirmen statt. Die Tage verlaufen eher feuchtkühl. Die herbstlichen Hochnebelfelder bleiben aber zumeist draußen über der Seiser Alm und dem Grödner Tal. Eines Abends werden die Geduldigen sogar mit einem wolkenreichen Flug belohnt. Die Felswände sind vollständig eingehüllt und die Basis sinkt immer tiefer. Entlang der Fels durchsetzen Wolken können die Piloten dadurch fast 1.000 m bei Sonnenuntergang soaren, dabei immer sicher, noch im Luftraum Golf zu sein.

Trotz der feuchten Wetterlage gelingt es einer ganzen Gruppe, sich über Sella, Pordoi und Belvedere zur Marmolada vor zu kämpfen. Auch der Rosengarten wird besucht und die Wiesenhügel auf der anderen Talseite laden zur Toplandung ein. Die Sportlichen kämpfen sich fast täglich bis zu den Felsen im Hike&Fly Stil empor. Ein rundum spaßiges und erlebnisreiches Jugend Event!

Die kalten Abende verbringen wir vor dem Grill oder bei einem Glas Wein in einer der noch geöffneten, nahe am Campingplatz liegenden Pizzeria – gespannt, was uns morgen erwarten wird.

Die Dolomiten sind eine Reise wert! Dort zu fliegen empfehlen wir aber nur sehr erfahrenen Piloten. Wir waren bestens auf jeden Tag eingestellt und wussten, wann es zu viel wurde. Dadurch hatten wir alle unvergessliche Flüge und werden nächstes Jahr wiederkommen!

GARANTIERT DRACHENFLIEGEN

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

Drachenflugzentrum Millau
Alter Kirchdeich 4 | 21037 Hamburg
Tel. 040-22859142 | www.cabrieres.net

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

Flugschule Saar-Mosel - Paul Loch
Altheck 18 | 54472 Longkamp
Tel. 06531-94677 | flugschule_saar_mosel@freenet.de

Drachenflugschule Saar
Schneiderstraße 19 | 66687 Wadern-Wadrill
Tel. 06871-4859 | www.drachenflugclub-saar.de
www.drachenfliegen-lernen.de

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

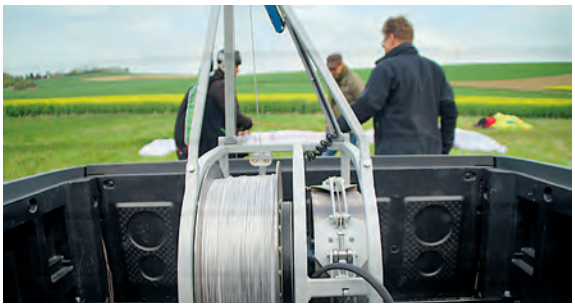
Drachenflugschule „echtfliegen“
Haldenäcker 28 | 74423 Obersontheim
Tel: 07973/16074 | www.echtfliegen.de

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

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

Drachenflugschule ZODN-AIR
Zugspitzstraße 49 | 82467 Garmisch-Partenkirchen
Tel. 0174-9206011 | www.zodn-air.com

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



Abrollwindenschlepp

Versicherungsschutz

Beim Abrollwindenschlepp auf öffentlichen Wegen und öffentlichen Plätzen ist eine Deckungslücke im Versicherungsschutz aufgetreten. Der DHV fand jetzt bei Verhandlungen mit dem Gruppenversicherer HDI Global eine Lösung dafür. Infos: www.dhv.de

DHV-XC

Änderungen der Drachen-Wertungen

Für die neue DHV-XC-Saison 2019/2020 gibt es einige Änderungen für Drachenflieger im Wertungssystem. Der Deutschlandpokal wird ersatzlos gestrichen. Die Podestplätze gehen meist an die Piloten, die auch die deutsche Flachlandwertung dominieren. Die Turmklasse wird nicht gänzlich abgeschafft, allerdings nicht mehr auf dem DHV-Sportlertag geehrt. Dafür gibt es ab jetzt die Floaterwertung (Drachen mit DHV-Klasse 1). Hier zählen am Saisonende die weitesten drei Flüge.
Mehr Infos unter www.dhv.de

DHV

Wissenschaftliche Studie zu Retter-Auslösungen

Bei den DHV-Regionalversammlungen wurde sie schon vorgestellt: Die Studie des britischen Professors Dr. Matt Wilkes von der Universität Portmouth über Pilotenverhalten bei der Auslösung des Rettungsgerätes. Die Studie vertieft und erweitert Erkenntnisse, die der DHV vor einigen Jahren bei den Versuchen im G-Force-Trainer gesammelt und veröffentlicht hat. Diese Studie ist gerade eben als Video veröffentlicht worden. Super-interessant und auch mit durchschnittlichen Englisch-Kenntnissen gut zu verstehen.
Hier der Link zu dem Youtube-Video: http://link.dhv.de/5

SicherheitstrainingsCenter
DHV-zertifiziertes Training

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

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

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

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

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

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

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

Flugschule Aufwind
Trainingsleiter Michael Grabmaier
Idrosee/Italien
www.aufwind.at
office@aufwind.at

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

DHV EMPFOHLENES SIMULATORTRAINING

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

Weiterführende Informationen findet ihr auf www.dhv.de unter Ausbildung

DHV-Schleppauskünfte
Auskunft zum Schlepp gibt der Schleppfachmann Andreas Schöpke im DHV-Informationsbüro für Windenschleppthemen. Er ist erreichbar unter andreas.schoepke@dhvmail.de

DHV-Rechtsberatung
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

DHV-SHOP
Alle Produkte auf
www.dhv.de
https://shop.dhv.de

Kössen

Super Paragliding Testival 2020

Bereits zum 12. Mal findet vom 11.- 14. Juni 2020 das Testival in Kössen statt. Organisator ist die Flugschule Kössen in Kooperation mit dem 1. Österreichischen Kiting Klub Kössen. Zahlreiche Gleitschirm-Hersteller präsentieren ihre neuesten Fluggeräte und stellen sie für Testflüge vom Kössener Unterberg zur Verfügung.
Infos: www.fly-koessen.at/spt/

Sicherheitsmitteilungen

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

Gurtzeug für Gleitschirm Supair Acro 4 M AIRT RG_233.2018
Eine Gleitschirmpilotin hatte dem DHV davon berichtet, dass ein Schultergurt ihres Acro 4 während eines SAT-Manövers auseinandergefallen war. Der Gurt war an dieser Stelle nur verklebt gewesen, bei der Produktion war die Vernähung vergessen worden.
Sup Air hat nach diesem Vorfall eine Sicherheitsmitteilung für alle Acro 4 veröffentlicht, die vor September 2019 produziert worden sind.
www.dhv.de/fileadmin/user_upload/files/2019/Sicherheit_2019/Info_secu_ACRO_4_sangle_non_cousue_DE.pdf

Gleitschirm SUP'AIR Sora 2 42 AIRT GS_1429.2018
Der Hersteller Supair hat eine wichtige Sicherheitsmitteilung zu seinem Doppelsitzer-Gleitschirm Sora 2 42 veröffentlicht.
Im Flugbetrieb war es zu Leinenrissen gekommen.
Supair stuft die Relevanz als kritisch ein und ordnet an, dass die Schirme bis zum Abschluss der Untersuchungen nicht geflogen werden dürfen.
www.dhv.de/fileadmin/user_upload/files/2019/Sicherheit_2019/Safety-note_DE_SORA2-42.pdf

Gin Gliders Gurtzeuge Airlite 4 und Verso 3
Die Firma GIN Gliders hat eine Sicherheitsmitteilung für ihre Gurtzeuge Airlite 4 und Verso 3 veröffentlicht.
Bei einer ersten Charge dieser Gurtzeuge sind die Rettungsgeräte-Auslösegriffe etwas zu schmal und können aus der Haltevorrichtung rutschen.
https://www.dhv.de/fileadmin/user_upload/files/2019/Sicherheit_2019/gingo-airlite-4-verso-3-safety-notice.pdf

Neue Geräte mit DHV-Musterprüfung

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

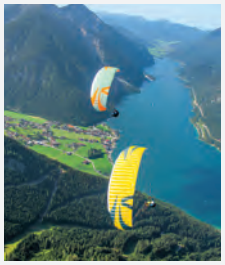
www.dhv.de/web/dhv-pruefstelle/datenbanken

GIN Camino

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

Skywalk X-Alps4

Der Gleitschirm Skywalk X-Alps4 des Herstellers Skywalk GmbH & Co. KG hat die Musterprüfung des DHV mit Klassifizierung D, nach den LTF NFL II-91/09 und NfL 2-60-14, EN 926-2:2014, EN 926-1:2006 in der Größe M erfolgreich abgeschlossen. Produktinformationen des Herstellers unter www.skywalk.org



Skywalk Tonic2

Der Gleitschirm Skywalk Tonic2 des Herstellers Skywalk GmbH & Co. KG hat die Musterprüfung des DHV mit Klassifizierung C, in den Größen XS, +S und +M sowie mit Klassifizierung B in den Größen M und S, nach den LTF NFL II-91/09 und NfL 2-60-14, EN 926-2:2014, EN 926-1:2006 erfolgreich abgeschlossen. Produktinformationen des Herstellers unter www.skywalk.org

UP Kibo2

Der Gleitschirm UP Kibo2 des Herstellers UP International GmbH hat die Musterprüfung des DHV mit Klassifizierung B nach LTF NFL II-91/09 und NfL 2-60-14, EN 926-2:2014, EN 926-1:2006 in der Größe S erfolgreich abgeschlossen. Produktinformationen des Herstellers unter www.up-paragliders.com

Icaro 2000 Piuma

Der Hängegleiter Piuma des Herstellers Icaro 2000 s.r.l. hat die Musterprüfung des DHV mit Klassifizierung 1, nach den Lufttüchtigkeitsforderungen für HG und GS in der Größe S. M und L erfolgreich abgeschlossen. Produktinformationen des Herstellers unter www.icaro2000.com/Home.htm

Rainer Mugrauers fantastische Flugobjekte

40 Jahre DHV

Begeisternde Feierstunde und konstruktive Jahrestagung 2019 im mittelfränkischen Gunzenhausen

TEXT: **BENEDIKT LIEBERMEISTER** | FOTOS: **EWA KORNELUK-GUZY**

↑ DHV-Vorstand

↑ DHV-Vorstand Charlie Jöst mit Urs Frei, Präsident SHV (Mitte) und DHV-Geschäftsführer Robin Frieß

↑ Die erste deutsche Astronautin Dr. Suzanna Randall mit Dr. Dirk Aue

↑ Ewald Kaltenhofer, ÖAeC

↑ Raimund Kamp, Vertreter des BMVI (re) im Gespräch mit Charlie Jöst

↑ Heinz-Gerd Brunßen-Gerdes, LBA

↑ Das Bronze-Team HG mit Weltmeister Alex Ploner singen den Klassiker „Volare“

Ein Elektro-Modellflieger schwingt sich im Walzertakt durch die Halle. „Herzlich Willkommen“ flattert als Banner hinter ihm her. Ein riesiger, silberner Urvogel breitet die Flügel aus und zieht majestätische Kreise über dem staunenden Publikum. Sogar Willi, dem besten Freund der Biene Maja, verleiht er Flügel. Rainer Mugrauer hat der Fantasie keine Grenze gesetzt und begeistert mit seinen unfassbaren Flugobjekten. Der Auftakt zum 40-jährigen Jubiläum des Gleitschirm- und Drachenflugverbandes DHV. Die Liste der Ehrengäste ist lang und hochkarätig:

Raimund Kamp vom BMVI und Heinz-Gerd Brunßen-Gerdes, LBA, Ehrenpräsident Dr. Daniel Riner und der amtierende Präsident Urs Frei sowie Geschäftsführer Christian Boppard vom SHV, vom ÖAeC Ewald Kaltenhofer, Dr. Alexander Malik HDI, DHV-Ehrenpräsident Peter Janssen, Hans Schwägerl von den Modellfliegern.

Die deutschen Drachenflieger sind zurück. Bronze für Primoz Gricar und das Team bei der Drachen WM in Tolmezzo. 130 Teilnehmer aus 30 Nationen flogen um den Titel in der Einzelwertung und für die Teamwertung. 10 Durchgänge mit Aufgaben bis zu 200 Kilometern garantierten einen erstklassigen Wettbewerb. Gewonnen hat Alex Ploner aus Italien. Der DHV freut sich mit ihm, Alex ist Drachen-Testpilot der DHV-Musterprüfstelle.

Ein faszinierender Film eröffnet die Ehrung, der DHV-Vorsitzende Charlie Jöst würdigt die verdienten Sportler, die Halle spendet begeistert Beifall. Auch Alex Ploner ist zu Gast, gemeinsam mit Charlie und dem Team geben sie den Klassiker „Volare“ als Karaoke zum besten. Sie singen fast so gut, wie sie fliegen. Primoz bedankt sich ausdrücklich für die Unterstützung des Verbandes und vor allem der Piloten daheim, die am PC mitfieberten und sie mit aufmunternden Nachrichten motivierten.

Zeit für Akrobatik, wenn auch nicht am Himmel. Der internationale Künstler Chris-

↑ Peter Cröniger, Ausbildungsvorstand

↑ Dr. Dieter Münchmeyer, Technikvorstand

↑ Roland Börschel, Vorstand Sicherheit- und Gelände, im Gespräch mit dem zweiten Vorsitzenden Bernd Böing

↑ Kassenprüfer Dr. Erhard Diedrich und Andrea Hermesdorf

> WER AUFHÖRT BESSER ZU WERDEN, HAT AUFGEHÖRT, GUT ZU SEIN

↑ Akrobatik in Perfektion

↑ Jonas Böttcher, DHV-Jugend

↑ Kassenprüfer 2019 Benno Osowski

↑ Klaus Tretter, Sportvorstand

↑ Dr. Dirk Aue, Finanzvorstand

toph Rummel feierte ein Feuerwerk an leuchtender Jonglier-Kunst ab. Das DHV-Logo im Infinity Tumbling. Begeisterter Applaus.

Charlie Jöst entführt auf eine Zeitreise

Oberstdorf 28.10 89, wenige Tage vor dem Mauerfall. 10-jähriges Bestehen des DHV. Ehrengast Francis Rogallo kannte alle Astronauten, der Rogallo Gleiter war im Gespräch, die Raum-Kapseln zu landen. Unvergessen, als Francis Rogallo auf der Versammlung einen Flieger aus DHV-Papier baute und begeistert fliegen ließ – ein Titelbild auf dem DHV-Info 53.

10 Jahre später, turbulente Jahrestagung in Furth im Wald. Topact Liz Howard versöhnte mit „I believe I can fly".

2004: 25-Jahre DHV im Fürstensaal in Schwangau, Ständchen des König-Ludwigs-Musical Ensembles. Heiner Geißler sprach die unvergessenen Worte: „Fußball ist Handwerk, Gleitschirm- und Drachenfliegen ist Kunst". Zu Gast: Drachenfluglegende Mike Harker, „Daniel Düsentrieb" Dr. Fritz Dolezalek; Bill Moyes (Mr. Dragonfly).

Wieder 10 Jahre später an der Hochries. Diesmal kamen die Strasilla Brüder, Designer der unglaublichsten Kreationen aus Fallschirmen, bekannt unter Skywings mit Pilot Andrea Kuhn, die ersten Prototypen der Kites.

Von Rogallo über die NASA spannt Charlie Jöst den Bogen zur Weltraum-Raumstation ISS. Denn unter den Gleitschirmfliegerinnen weilt ein echter Promi: Dr. Suzanna Randall, die erste deutsche Astronautin. Unter großem Applaus betritt sie die Bühne.

Schon in ihr Poesie-Album schrieb sie, dass sie die erste Frau auf dem Mars sein will. Konsequent ging sie ihren Weg über die Astrophysik, hat sich in einem harten Auswahlverfahren für die Astronautenausbildung qualifiziert. Finanzvorstand Dr. Dirk Aue ist auf sie aufmerksam geworden und führt ein Interview. Suzanna arbeitet bei der ESO und betreut unter anderem die größten Teleskope in Chile, Iquique ist ihr bevorzugter Gleitschirmspot. Frauen in der Raumfahrt sollen selbstverständlich werden. Auch in technischen Berufen sind sie unterrepräsentiert. Sie möchte Menschen und vor allem Frauen dazu ermuntern, ihre Träume zu verwirklichen. 2021 könnte ihr Traum Wirklichkeit werden. „Per aspera ad Astra" gibt ihr Dirk Aue mit auf den Weg. (Siehe auch Interview S. 14)

Raimund Kamp, Vertreter des BMVI, lobt die spannende Veranstaltung, der DHV ist eine 40-jährige Erfolgsgeschichte in seinen Augen. Verantwortlich dafür waren auch die günstigen regulatorischen Rahmenbedingungen wie die Beauftragung des Verbandes. U-Space ist für Luftsportler ein heikles Thema. Herr Kamp gibt Entwarnung: Alle Luftteilnehmer sind gleichberechtigt. Es gilt § 1 des Luftverkehrsgesetzes: Die Nutzung des Luftraums ist frei! Eine signalgebende Technologie könnte das Miteinander regeln.

19 Jahre führte Heinz-Gerd Brunßen-Gerdes im Namen des LBA die Aufsicht über die Luftsportverbände. In sechs Monaten geht der leidenschaftliche Pilot in Pension. Sicherheit ist erstes Gebot in der Luftfahrt. Diese Prämisse sieht er im DHV verwirklicht und bedankt sich für die stets gute Kommunikation mit der Geschäftsstelle.

Launige, sympathische Grußworte von SHV-Präsident Urs Frei. Der SHV ist zwar der kleinere, aber ältere Bruder des DHV. Im Drachenfliegen können die Schweizer nicht mithalten. Doch wenn alle zwei Jahre von Salzburg nach Monaco geflogen und gerannt wird, kommt immer ein Schweizer zuerst an. Die letzten sechs Jahre war es Chrigel Maurer.

Der Vertreter des ÖAeC Ewald Kaltenhofer bringt es auf den Punkt: „Harmonisierung besteht aus deutscher Gründlichkeit und österreichischer Flexibilität. Der DHV macht die Arbeit und wir haben die Berge."

Der DHV-Ehrenvorsitzende Peter Janssen flog in den 70er Jahren einen selbstgebauten Drachen vom Wallberg, auf einer Art Schaukel als Gurtzeug. Sicherheit war damals ein Fremdwort. Am 24.11.1979 gründete er mit anderen Pionieren den DHV. Die neuen Fluggeräte wurden jetzt verstärkt bezüglich Flugverhalten und Sicherheit getestet und verschärfte Richtlinien für die Pilotenausbildung bestimmt.

Anschließend begann der DHV-Vorsitzende Charlie Jöst mit dem offiziellen Teil der DHV-Jahrestagung.

Feststellung der Regularien. Die Versammlung war beschlussfähig, die Tagesordnung wurde angenommen, das Protokoll 2018 genehmigt und Petra Aichele zur Protokollführerin gewählt. Da die Delegierten im Vorfeld schriftliche Tätigkeitsberichte erhalten haben, hoben die Vorstände, die ihre Tätigkeit rein ehrenamtlich ausüben, nur die Besonderheiten hervor.

Charlie Jöst hob die hervorragende Kommunikation zwischen den Vorständen und der Geschäftsführung hervor.

„Warum fliegen wir" war die Frage, die Geschäftsführer Robin Frieß auf den Regionalversammlungen stellte. „Freiheit" war eine häufige Antwort. Deshalb ist das Credo der Geschäftsstelle: Eure Freiheit ist unser täglicher Auftrag. Für den zukünftigen Erfolg des DHV nennt er drei Themen: Der DHV als moderner und professioneller Dienstleister, Sicherheit als oberstes Gebot und konsequentes Eintreten für die Freiheit im Luftsport.

„Wer aufhört besser zu werden, hat aufgehört, gut zu sein", ist eine der Botschaften, die der neue DHV-Imagefilm (Facebook, Youtube) anschaulich und kurzweilig vermittelt.

Der 2. Vorsitzende Bernd Böing ist „Herr der Münze". Seinem Einsatz ist es zu verdanken, dass eine der 10 Euro Münzen zum Thema Luft einen Gleitschirm trägt. Außerdem informiert Bernd über die Kooperation Luftraum Luftsport, die die drei Verbände DHV, den Deutschen Segelflugverband (DSV) und den Deutschen Modellflieger Verband (DMFV) vereint. Jonas Böttcher stellte die zahlreichen Aktivitäten der DHV-Jugend vor.

Geländenotstand ist seit Jahren Kernthema von Roland Börschel. „Denn dicke Bretter musst du bohren, um Gelände zuzulassen", erinnerte der Gelände-und Sicherheitsvorstand. Fliegbar oder nicht ist eine individuelle Entscheidung, getroffen nach Einschätzung der Bedingungen und des eigenen Könnens. Ein Sicherheitspuzzle, das punktgenau zusammenpassen muss.

Das Thema griff auch Ausbildungsvorstand Peter Cröniger auf. Ein durchschnittlicher Herbsttag in den Dolomiten am Col Rodella gab ein erschreckendes Bild ab. Genuss ohne Überforderung muss das Ziel sein. Fortbildung durch Schulen und Lehrvideos des Verbandes legte er allen Piloten ans Herz.

Technikvorstand Dr. Dieter Münchmeyer berichtete vom geräuschlosen Umzug des Standorts für Festigkeitstests der Musterprüfstelle von Neubiberg nach Fürstenfeldbruck. Sogar ein Nachbau des legendären

Lilienthal-Gleiters kam auf den DHV-Testwagen. Wenn der wieder ganz ist, will Alex Ploner einen Testflug wagen.

Sportvorstand Klaus Tretter würdigte die sportlichen Erfolge, vor allem der Drachenflieger. Die Gleitschirm-Nationalmannschaft hat großen Einsatz gezeigt, der letzte Task hatte bessere Platzierungen vereitelt. 14.677 Euro Gewinn für 2018 wies Finanzvorstand Dr. Dirk Aue aus. Die Rücklagen haben sich um 148.000 Euro erhöht.

Die Kassenprüfer Andrea Hermesdorf und Dr. Erhard Diedrich gaben einen ausführlichen Prüfbericht ab. Uneingeschränkt empfahlen sie die Entlastung des Vorstands. Die Delegierten folgten einstimmig.

Die Wahlen

Einstimmig im Amt bestätigt Dr. Dirk Aue (Finanz), Roland Börschel (Gelände und Sicherheit) und Peter Cröniger (Ausbildung).

Die Kasse 2019 prüft Dr. Erhard Diedrich unterstützt von Benno Osowski.

Einstimmig genehmigten die Delegierten den Wirtschaftsplan 2020, der 17.000 Euro Gewinn ausweisen soll.

Hauptversammlung 2020:
21.11. in Sasbachwalden im Schwarzwald.

Kurzweilig war die Feierstunde, konstruktiv tagten der Vorstand und die Delegierten, verdient war der Sturm aufs reichhaltige Buffet. Gestärkt waren sie bereit für die DHV-Party mit Open End. Top Act war die Band Reverend Lovejoy mit Sicherheitsreferent Karl Slezak.

↑ Alex Ploner, Weltmeister HG und DHV-Testpilot mit Charlie Jöst

> FUSSBALL IST HANDWERK, GLEITSCHIRM- UND DRACHENFLIEGEN IST KUNST

↑ In den Anfängen war das Drachenfliegen den Mutigen vorbehalten, wie Peter Janssen, DHV-Ehrenpräsident, eindrucksvoll demonstrierte.

↑ Der Schweizer Ehrenpräsident Dr. Daniel Riner im angeregten Gespräch

↑ Gute Stimmung im vollen Saal

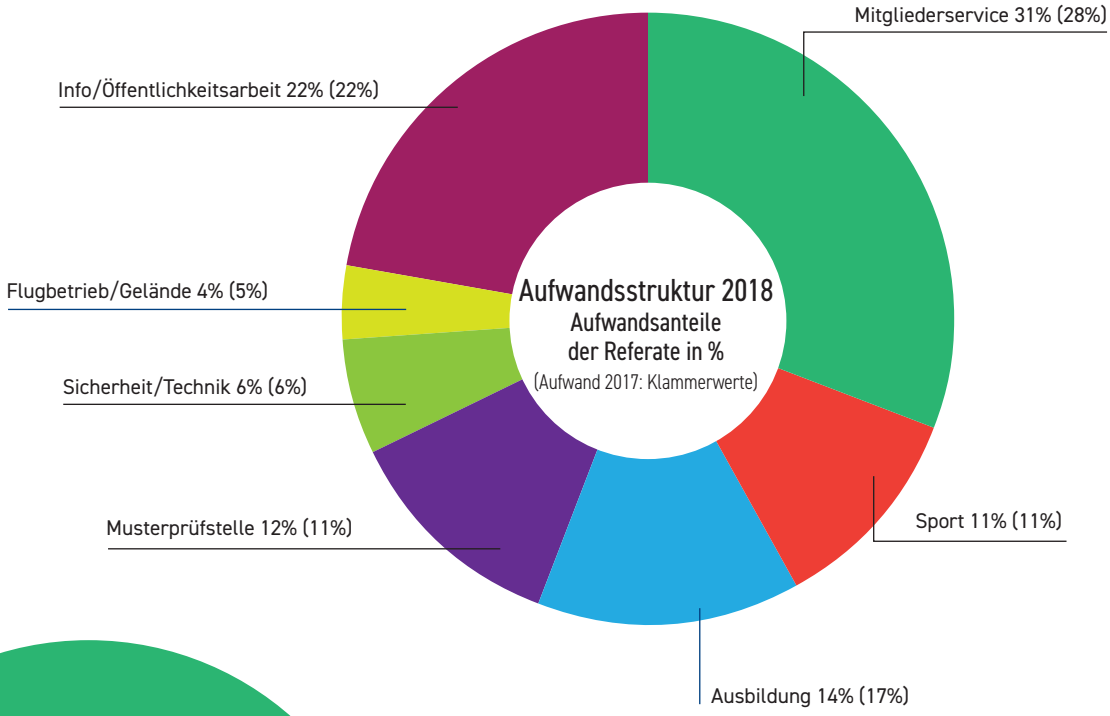
WIRTSCHAFTSPLAN 2020 (in €)

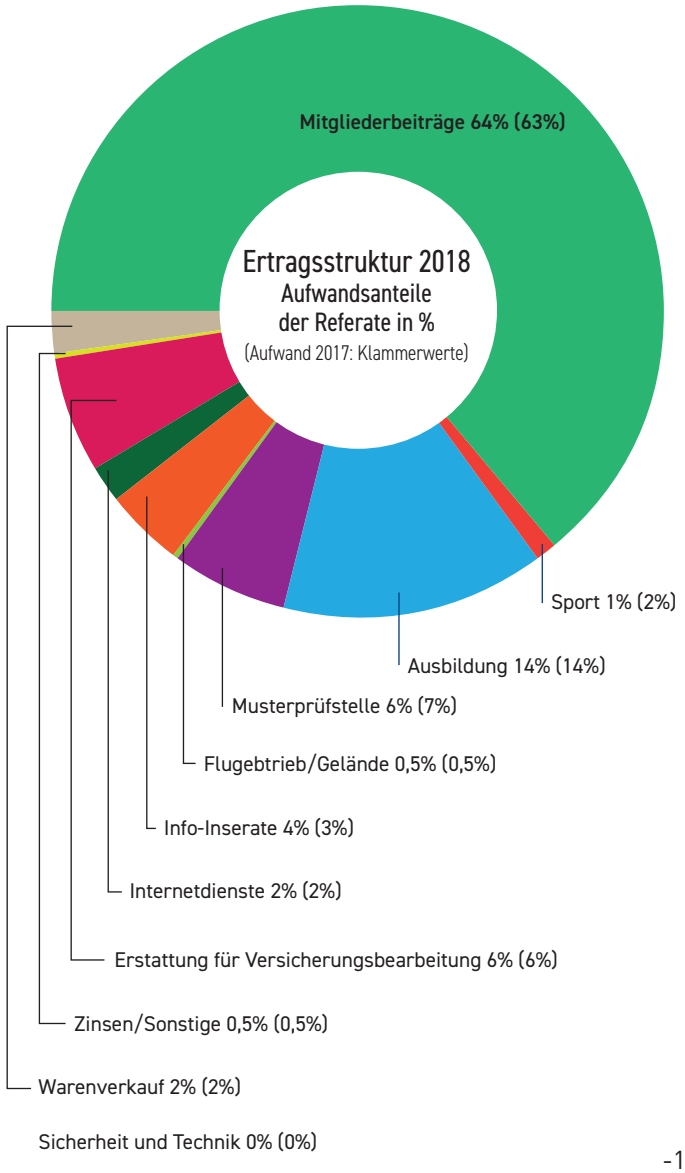
(Plan 2020 im Vergleich mit dem Jahresergebnis 2018 und der Hochrechnung 2019)

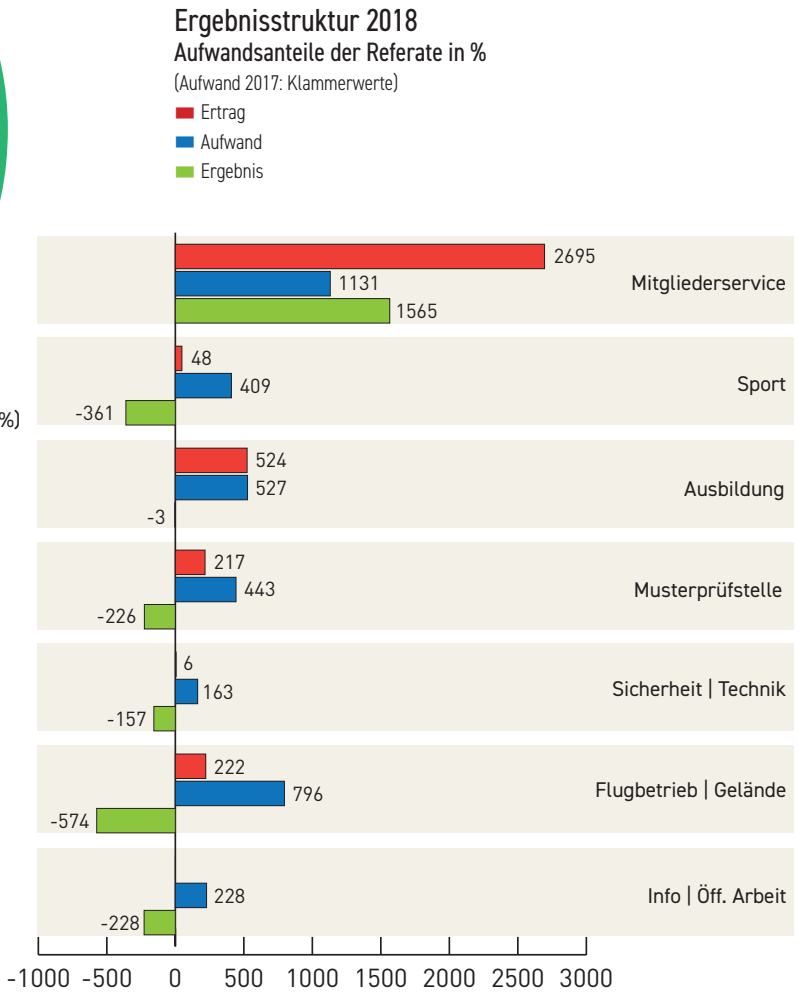
Erträge	2018	2019	2020
Beiträge	2.392.767,55	2.407.000,00	2.420.000,00
DHV-Shop	76.130,10	80.000,00	80.000,00
Inserate, Homepage + DHV-Info	221.683,88	203.000,00	200.000,00
Kostenerstattung Versicherung	208.424,62	210.000,00	212.000,00
Zinsen und ähnliche Erträge	8.929,02	7.000,00	6.500,00
Referat Wettkampfsport	47.914,66	51.720,00	35.000,00
Referat Ausbildung	521.495,36	500.000,00	540.000,00
Musterprüfstelle	216.040,87	255.000,00	250.000,00
Uneinbringliche Forderungen Technik	0,00	0,00	0,00
Referat Flugbetrieb/Gelände	6.024,35	7.600,00	6.500,00
Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen	0,00	0,00	0,00
Anlagenverk., Auflösung Wertberichtigungen	13.037,53	400,00	500,00
Summe	**3.712.447,94**	**3.721.720,00**	**3.750.500,00**
Aufwendungen	2018	2019	2020
Wareneinsatz	58.053,32	60.000,00	54.000,00
Jugendförderung	20.974,75	20.000,00	25.000,00
Vereinszuschüsse, Packerlehrgänge	43.967,20	42.000,00	48.000,00
DHV-Versammlungen + Sitzungen	57.413,30	60.000,00	57.000,00
Nicht abzugsfähige Vorsteuer	78.910,16	80.000,00	80.000,00
Uneinbringliche Forderungen Beiträge	24.996,15	20.000,00	25.000,00
Sport *	198.209,02	170.000,00	170.000,00
Ausbildung	232.585,78	250.000,00	275.000,00
Referat Sicherheit und Technik	62.842,34	65.000,00	65.000,00
Musterprüfstelle	190.371,45	170.000,00	180.000,00
Flugbetrieb, Gelände	9.782,50	10.000,00	14.000,00
Angestelltes Personal **	1.406.399,05	1.430.000,00	1.462.000,00
Fachübergreifende freie Mitarbeiter	110.056,64	112.000,00	115.000,00
DHV-Info	375.616,44	379.000,00	380.000,00
Kommission	31.268,55	31.000,00	31.000,00
Porto, Telefon etc.	73.683,11	77.000,00	80.000,00
Büromaterial, Fachliteratur, EDV, etc.	144.343,72	145.000,00	145.000,00
Raumkosten	12.458,65	21.000,00	16.000,00
Gebühren und Beiträge	16.797,82	18.000,00	18.000,00
Prüfungs- und Beratungskosten	26.497,70	27.500,00	30.000,00
Versicherungen	64.356,45	66.000,00	67.000,00
DAeC-Beiträge	93.115,92	93.866,26	94.600,00
Messen, Öffentlichkeitsarbeit	93.446,49	75.000,00	75.000,00
Abschreibungen	118.169,58	140.000,00	150.000,00
Projekt Wetternetz	2.500,00	2.250,00	2.500,00
Auflösung Bestand Testschirme (Si+T)	0,00	0,00	0,00
Einstellung in die Pauschalwertberichtigung	3.137,03	0,00	0,00
Zweckrücklagen (Akkreditierung Musterprüfstelle)	0,00	0,00	0,00
Freie Rücklagen	147.817,15	140.000,00	76.000,00
Summe	**3.697.770,27**	**3.704.616,26**	**3.735.100,00**
Gewinn/Verlust/Vorläufig	**14.677,67**	**17.103,74**	**15.400,00**

* 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


Mitgliederservice 31% (28%)
Info/Öffentlichkeitsarbeit 22% (22%)
Flugbetrieb/Gelände 4% (5%)
Sicherheit/Technik 6% (6%)
Musterprüfstelle 12% (11%)
Sport 11% (11%)
Ausbildung 14% (17%)
Aufwandsstruktur 2018
Aufwandsanteile
der Referate in %
(Aufwand 2017: Klammerwerte)


Mitgliederbeiträge 64% (63%)
Sport 1% (2%)
Ausbildung 14% (14%)
Musterprüfstelle 6% (7%)
Flugebtrieb/Gelände 0,5% (0,5%)
Info-Inserate 4% (3%)
Internetdienste 2% (2%)
Erstattung für Versicherungsbearbeitung 6% (6%)
Zinsen/Sonstige 0,5% (0,5%)
Warenverkauf 2% (2%)
Sicherheit und Technik 0% (0%)
Ertragsstruktur 2018
Aufwandsanteile
der Referate in %
(Aufwand 2017: Klammerwerte)


Ergebnisstruktur 2018
Aufwandsanteile der Referate in %
(Aufwand 2017: Klammerwerte)
Ertrag
Aufwand
Ergebnis
2695
1131
1565
Mitgliederservice
48
409
-361
Sport
524
527
-3
Ausbildung
217
443
-226
Musterprüfstelle
6
163
-157
Sicherheit | Technik
222
796
-574
Flugbetrieb | Gelände
228
-228
Info | Öff. Arbeit
-1000 -500 0 500 1000 1500 2000 2500 3000

Vorstand

Charlie Jöst
Vorsitzender

Bernd Böing
Stellvertr. Vorsitzender

Dr. Dirk Aue
Finanzvorstand

Roland Börschel
Vorstand Sicherheit / Gelände

Peter Cröniger
Vorstand Ausbildung

Klaus Tretter
Vorstand Sport

Dr. Dieter Münchmeyer
Vorstand Technik

Protokoll der 40. DHV Jahrestagung 2019

am 30.11.2019 in Gunzenhausen

Beginn: 16:05, Ende: 19:16 Uhr

1. Begrüßung und Regularien

Der DHV Vorsitzende Charlie Jöst eröffnet als Versammlungsleiter die 40. Jahreshauptversammlung des Deutschen Hängegleiterverbandes e.V.
Es wird festgestellt, dass zur Versammlung ordnungsgemäß eingeladen wurde (DHV-Info Nr. 218, Juli/August 2019) und diese beschlussfähig ist. Anwesend sind 179 stimmberechtigte Delegierte.

Beschlüsse

Petra Aichele wird zur Protokollführerin gewählt (offene Abstimmung, eine Gegenstimme).
Als Stimmenzähler werden die DHV Mitarbeiter/Mitarbeiterinnen gewählt, die nicht Delegierte sind (offene Abstimmung, einstimmig).
Die Tagesordnung wird angenommen (offene Abstimmung, einstimmig).

2. Genehmigung des Protokolls der Jahrestagung 2018

Beschluss (offene Abstimmung, einstimmig): Das Protokoll der Jahrestagung 2018 wird in der im DHV-Info Nr. 215 Januar/Februar 2019 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 verweist darauf, dass das Tagesgeschäft im vorliegenden Geschäftsbericht dargestellt ist und freut sich, dass der Verband gut und gesund dasteht. Er bedankt sich für die konstruktive Arbeit im Vorstand und in der Hängegleiterkommission und dankt den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern für die gute Zusammenarbeit.
Geschäftsführer Robin Frieß hebt die langjährige gute Partnerschaft mit BMVI und Verbänden anderer Länder hervor, er dankt den im Rahmen der 40. Jahrfeier anwesenden Vertretern. Freiheit ist für die meisten der Beweggrund zu fliegen, der DHV arbeitet dafür diese Freiheit zu erhalten: „Eure Freiheit ist unser täglicher Auftrag". Als wichtige Aufgaben für die nächsten 40 Jahre sieht er vor allem drei Dinge: DHV als moderner Dienstleister, immer orientiert an den Wünschen der Mitglieder, die Sicherheit steht im Fokus sowie die Erhaltung unseres Luftraums (u.a. Thema Drohnen). Der DHV hat rückblickend viel erreicht und wir sind gut aufgestellt, um mit Weitsicht und Zuversicht in die Zukunft zu gehen.
Vorstellung neuer DHV Imagefilm.
Der stellvertretende Vorsitzende Bernd Böing stellt die neue 10-Euro-Sammlermünze mit Gleitschirmmotiv vor, von denen der DHV ein Sonderkontingent erhalten hat.
Außerdem berichtet er über die neu gegründete Kooperation Luftsport mit DMFV und DSV. Im Namen dieser Kooperation vertritt er die Interessen des DHV in der Arbeitsgruppe Luftraum/Naturschutz, hier geht es um die Regelung neuer Überflughöhen für sogenannte Bird-Areas. Beim Thema Schleppwinden geht der Trend zur Elektrowinde, es gibt innovative Neuentwicklungen, aber leider momentan noch nicht zu kaufen. Bei der Nutzung von Abrollwinden auf öffentlichen Wegen wurde zusammen mit HDI eine Versicherungslösung erarbeitet, um die Schließung von Geländen zu vermeiden. Bernd Böing hält guten Kontakt zur DHV-Jugend, der Sprecher der DHV-Jugendkommission Jonas Böttcher stellt die Arbeit und Events der DHV-Jugend vor. Die DHV-Jugend wird in Zukunft noch mehr in die Verbandsarbeit eingebunden. Daher soll an den DHV Kommissionssitzungen zukünftig auch ein Vertreter der DHV-Jugend teilnehmen.
Roland Börschel, Vorstand für Sicherheit und Flugbetrieb/Gelände, berichtet über das wiederkehrende Problem überfüllter Gelände. DHV versucht dem abzuhelfen durch Bezuschussung von Ausbau und Neuschaffung von Geländen sowie durch Beratung und Hilfestellung für Vereine und Geländehalter.
Erfolg bei Transponderpflicht, wurde aus Sicherheitsgründen abgelehnt.
Aktuelles Thema Drohnen, müssen wir auch auf europäischer Ebene dranbleiben.
Im Bereich Sicherheit ist es wichtig, dass der DHV den Piloten fundierte Informationen zu allen wichtigen Aspekten an die Hand gibt, damit Piloten vernünftige Entscheidungen treffen können: „Sind Bedingungen für mich fliegbar".
Auch Ausbildungsvorstand Peter Cröniger stellt fest, wie wichtig gute Ausbildung und regelmäßige Fortbildung/Training ist, damit Piloten ihr Können und die Flugbedingungen richtig einschätzen können. Weg vom Leistungsgedanken hin zu mehr Spaß. Mit der Digitalisierung der Pilotenumfrage für Scheinneulinge haben DHV und die Flugschulen nun ein wertvolles Tool für gutes Ausbildungs- und Prüfungsmonitoring. Trainingsgedanke soll weiter gestärkt werden, im Januar gehen neue DHV Trainingsvideos online.
Dr. Dietrich Münchmeyer, Technikvorstand und verantwortlich für die Musterprüfstelle, erläutert die verschiedenen Standorte, an denen die DHV Musterstelle prüft. Seit diesem Jahr nutzt die Musterprüfstelle Testgelände in Fürstenfeldbruck und Kaufbeuren. Die DAkkS-Akkreditierung ist nun unbefristet gültig, es gibt aber regelmäßige Überwachungsaudits. Zahl der Testaufträge hat weiter zugenommen. Auch ein Nachbau des Lilienthalgleiters war auf dem Testwagen: Lilienthal hatte recht, Gleiter ist eigenstabil.
Sportvorstand Klaus Tretter berichtet über die sportlichen Erfolge, das Drachennationalteam war sehr erfolgreich, Bronze für das Team und Primoz Gricar. Gleitschirmnationalmannschaft trotz super Team mit Pech knapp an Medaillen vorbei. Auch Ligen leisten hervorragende Arbeit. DHV-XC weiter auf Erfolgskurs, Relaunch kommt step by step ab 2020.
Finanzvorstand Dr. Dirk Aue erläutert das Geschäftsergebnis für das Jahr 2018, wie im Geschäftsbericht dargestellt. 2018 wurde mit einem Plus von 14.677,67 abgeschlossen. Außerdem konnte eine Rücklage von 148 T Euro gebildet werden. Die Hochrechnung für 2019 ergibt aktuell einen Gewinn von ca. 17.000 Euro. Plan für

ANZEIGE

Gleitschirmfliegen ist leicht

Mit Schirm, Gurtzeug und Rettung von NOVA wiegt deine Ausrüstung weniger als 5 Kilo.

PS: Zu jedem neuen NOVA Gleitschirm bekommst du von uns gratis eine umfangreiche Garantie.
Mehr Infos zu unseren Produkten und NOVA Protect findest du unter: www.nova.eu

PROTECT 1 YEAR · TRIM TUNING NTT · FULL SERVICE NOVA · ON MATERIALS 4 YEARS · ON FULL SERVICE REQUIRED 3 YEARS · QUALITY ASSURANCE DATABASE

NOVA
Performance Paragliders

2020 sind ca. 15.400 Euro Gewinn.
Die Kassenprüfer Andrea Hermesdorf und Dr. Erhard Diedrich stellen ausführlich ihren vorliegenden Kassenprüfbericht vor. Sie kommen zu einem insgesamt positiven Ergebnis und stellen fest, dass ordnungsgemäß und satzungsgemäß gewirtschaftet wurde. Sie 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.
Beschluss (offene Abstimmung): Die Vorstandschaft wird einstimmig entlastet.

5. Wahlen
Wahl des Finanzvorstandes
Kandidat: Dr. Dirk Aue.
Beschluss (offene Abstimmung, einstimmig): Geheime Wahl wird nicht gewünscht.
Beschluss (offene Abstimmung): Dr. Dirk Aue wird einstimmig gewählt.
Er nimmt die Wahl an.

Wahl des Sicherheitsvorstandes
Kandidat: Roland Börschel.
Beschluss (offene Abstimmung, einstimmig): Geheime Wahl wird nicht gewünscht.
Beschluss (offene Abstimmung): Roland Börschel wird einstimmig gewählt.
Er nimmt die Wahl an.

Wahl des Ausbildungsvorstandes
Kandidat: Peter Cröniger.
Beschluss (offene Abstimmung, einstimmig): Geheime Wahl wird nicht gewünscht.
Beschluss (offene Abstimmung): Peter Cröniger wird einstimmig gewählt.
Er nimmt die Wahl an.

Wahl der Kassenprüfer
Beschluss (offene Abstimmung, einstimmig): Die Kassenprüfer werden in zwei verschiedenen Wahlgängen gewählt.
1. Kassenprüfer: Kandidat Dr. Erhard Diedrich stellt sich vor.
Beschluss (offene Abstimmung, einstimmig): Geheime Wahl wird nicht gewünscht.
Beschluss (offene Abstimmung): Dr. Erhard Diedrich wird einstimmig gewählt.
Er nimmt die Wahl an.
Wahlgang 2. Kassenprüfer: Kandidaten: Benno Osowski, Friedrich Maurer.
Vorstellung Kandidaten.
Beschluss (geheime Abstimmung): Benno Osowski wird mit 111 Stimmen gewählt, Friedrich Maurer erhält 63 Stimmen.
Benno Osowski nimmt die Wahl an.

6. Anträge
Antrag Klaus Kienzle auf Satzungsänderung zur Amtszeit der Vorstände. Es soll nur eine Wiederwahl möglich sein.
Antrag zur Geschäftsordnung auf Ende der Rednerliste.
Beschluss (offene Abstimmung): keine klare Mehrheit erkennbar, Antrag abgelehnt.
Antrag wird diskutiert.
Antrag zur Geschäftsordnung auf Begrenzung der Redezeit auf 3 Minuten.
Beschluss (offene Abstimmung): Antrag mehrheitlich angenommen.
Abstimmung über Antrag Klaus Kienzle:
Beschluss (offene Abstimmung): Geheime Wahl wird mehrheitlich nicht gewünscht.
Beschluss (offene Abstimmung): Antrag wird mit großer Mehrheit abgelehnt.

7. Wirtschaftsplan
Dr. Dirk Aue stellt den Wirtschaftsplan 2020 laut vorliegendem Geschäftsbericht vor.
Beschluss (offene Abstimmung): Der Wirtschaftsplan 2020 wird einstimmig angenommen.

Als Durchführungsort für die JHV 2020 wurde bereits bei der Jahrestagung 2018 Sasbachwalden gewählt. Für 2021 liegt keine Bewerbung vor. Wer sich bewerben möchte, kann sich noch bis Ende des Jahres bei der DHV-Geschäftsstelle melden. Die Geschäftsstelle wird dann über die Vergabe der Jahrestagung 2021 entscheiden.
Meinungsbild unter den Delegierten: mehrheitliches Einverständnis.

Gunzenhausen, 30.11.2019

Petra Aichele	Charlie Jöst
Protokollführerin	1. Vorsitzender

Regionalbeiräte

Prof. Dr. Uwe Apel
Region Nord

René Altmann
Region Ost

Uwe Preukschat
Region Mitte

Ulrich Aellig
bis 13.10.2019
Region Südwest

Dieter Lische
seit 13.10.2019
Region Südwest

Gerhard Peter
Region Südost

Protokoll der DHV Regionalversammlungen 2019

Datum und Orte der Regionalversammlungen:
Region Südwest: Wernau am 13.10.2019 (1. Parafly-Club Schwaben e.V.)
Region Mitte: Hennef (Sieg) am 19.10.2019 (Delta-Club Rheinland e.V.)
Region Nord: Bremen am 20.10.2019 (GSC Weser und DFC Weser e.V.)
Region Ost: Wildenfels am 26.10.2019 (1. Drachenfliegerclub Sachsen e.V.)
Region Südost: Horgau am 27.10.2019 (Para-Air Augsburg West e.V.)

Teilnehmer:
Region Südwest: 82 Anwesende mit 149 Stimmen; 48 Delegierte zu wählen
Region Mitte: 132 Anwesende mit 333 Stimmen; 52 Delegierte zu wählen
Region Nord: 54 Anwesende mit 99 Stimmen; 13 Delegierte zu wählen
Region Ost: 39 Anwesende mit 88 Stimmen; 15 Delegierte zu wählen
Region Südost: 77 Anwesende mit 170 Stimmen; 62 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 2018 wird in allen Regionen genehmigt. Als Wahlhelfer werden DHV Mitarbeiter und weitere zusätzliche Wahlhelfer aus den Reihen der Anwesenden, welche nicht an der Wahl beteiligt sind, bestimmt.

Vorträge:
Aktuelle Videofilme der Drachen- und Gleitschirmszene aus dem Jahr 2019 zeigt der Filmemacher und Vorsitzende Charlie Jöst.
Björn Klaassen (DHV Referat Flugbetrieb) berichtet über das Thema Luftraum und die aufkommende Problematik mit Drohnen. Auf europäischer Ebene werden im Moment die Drohnen in den bestehenden Luftraum integriert. Es folgt in allen Regionen eine rege Diskussion über das Thema Luftraum.
Volker Schwanitz erläutert Wetterphänomene, welche auf die Klimaerwärmung zurückzuführen sind. Dies hat konkrete Auswirkungen auf den Drachen- und Gleitschirmsport. Karl Slezak (DHV Referat Sicherheit) berichtet und erklärt in diesem Zusammenhang wie Piloten am besten auf extreme Witterungslagen reagieren sollten. Er zeigt außerdem die Ergebnisse aus Versuchen mit der Auslösung von Rettungsgeräten.

Wahl der Delegierten für die JHV 2019
Region Südwest (48 Delegierte):
Jöst Karl, Lische Dieter, Limbächer Michael, Strohecker Regine, Grau Michael, Azimabadi Peyman, Fritz Lothar, Kirchhoff Karsten, Mößmer Rolf, Aellig Ulrich, Obst Hans-Wolfram, Fieg Torsten, Czarnetzki Michael, Schweizer Lothar, Koppenhöfer Andreas, Vogel Dieter, Weist Bernd, Deuschle Gerhard, Kienzle Klaus, Steggemann Bernd, Stoll Werner, Haug Perpetua, Rüdinger Jürgen, Hausknecht Josef Walter, Thoma Daniel, Berle Björn, Lang Frank Michael, Axtmann Werner, Schräder Matthias, Bollensen Gerhard, de Beyer Hans Peter, Schmid Thomas, Seitz Tobias, Zarogiannis Charalampos, Datz Lorenz, Stierle Michael, Körber Peter, Lange Robert, Hagdorn Manfred, Baisch Andreas, Schiemann-Aellig Claudia, Haug Georg Klaus, Valet Rüdiger, Hangg Roland, Kotscharnik Florian, Wais Peter, Hüneke Holger, Zuza Thomas (lehnt Wahl ab), Tirgrath Rainer (Nachrücker für Thomas Zuza).

Region Mitte (52 Delegierte):
Preukschat Uwe, Harich Armin, Preukschat Romy, Schlegel Hartmut, Herr Frank, Hermesdorf Andrea, Sylla Karl-Heinz, Bonertz Alexander, Böing Bernd, Haas Lucian, Weber Reinhold, Merz Friedhelm, Johe Peter, Frede Horst, Bonertz Helmut, Adams Peter, Schulze Ditmar, Franken Claudia, Opitz Hans-Peter, Speckenheuer Klaus, Rodener Marie-Luise, Speckenheuer Rebekka, Wissel Kai, Kroß Friedrich-Wilhelm, Nitsche Peter, Gruß Sarah, Zhang Weifeng, Strack Klaus, Hilbich Peter, Knops Annalena, Schiffer-Merten Karl, Soboll Dirk Michael, Adams Renate, Scheid Markus, Zimmer Susanne, Klinger Susanne, Rivera Anja, Fankhauser Josef, Friedrichs Michael, Linn Bernhard, Höhler Lutz, Borkowska Anka, Franken Walter, Ehrhardt Reiner, Schulte Burkhard, Andree Timo, Schulze Dorothèe, Zimmer Dirk, Geisler Franz, Frohn Toska, Becker Georg, Scheidt Heike.

Region Nord (13 Delegierte):
Dengler Eberhard, Giesen Helmut, Benecke Johannes, Apel Uwe, Barthodzie Olaf, Ebeling Rolf, Käfer Helga, Aumüller Annemarie, Mosler Lelanie, Knappe France, Wilms Helmut, Grube Thomas, Schwiegershausen Corinna.

Region Ost (15 Delegierte)
Wilisch Dagmar, Altmann Renè, Münchmeyer Dietrich, Krenz Uwe, Lüders Konrad, Zießau Ines, Unger Thomas, Klahn Hans-Frieder, Prietz Siegfried, Drescher Margitta, Redlich Thoralf, Wittmann Klaus, Rauschert Esther, Schneider Ulrich, Hünig David Florestan.

Region Südost (62 Delegierte)
Glas Regina, Cröniger Peter, Kohler Engelbert, Peter Gerhard, Lechermann Günther, Franz Konrad, Schimpfle Anton, Müller Werner, Gastl Helmut, Osowski Benno, Büscher Hildegard, Vogel Ferdinand, Karpf Jürgen, Langer Harald, Trost Walter, Pennig Elisabeth, Albert Stephan, Schaeper Wilhelm, Börschel Roland, Albert Rainer, Dathe Yvonne, Diedrich Erhard, Heumann Daniel, Schönauer Martin, Lanz Johanna, Schultes Alfred, Straßer Uli, Momberg Andreas, Weininger Josef, Tochtermann Bernhard, Hagenbusch Wilhelm, Zeyer Jochen, Ottillinger Thomas, König Elisabeth, Roser Tim, Speidel Reinhold, Wiegärtner Reinhold, Lohr Johann, Riedl Alfred, Graf Günther, Peter Manfred, Hör Ingo, Ide Thomas, Mackrodt Sebastian, Böttcher Jonas, Bruckschlegl jun. Franz, Schachtner Ludwig, Blaha Heiko Kellermann Michael, Schmid Markus, Nigg Simon, Maurer Friedrich, Hümmer Franz, Hoebel Walter, König Clemens, Hess Günter, Müller Philip, Schwind Paul, Söder Jennifer, Dambach Uwe, Walcher Hans, Hedewig Wolfram.

Wahl der Regioanlbeiräte:
Region Südwest: Uli Aelig (aus privaten Gründen verhindert und daher nicht vor Ort) sowie Dieter Lische treten als Kandidaten an. Mehrheitlich gewählt wird Dieter Lische. Die Amtszeit beträgt 2 Jahre.
Region Nord: Prof. Dr. Uwe Apel stellt sich erneut zur Wahl und wird für 3 Jahre gewählt.
Region Südost: Gerhard Peter stellt sich erneut zur Wahl und wird für 3 Jahre einstimmig wiedergewählt.
In den Regionen Ost und Mitte standen keine Wahlen an.

Antrag von Klaus Kienzle:
Klaus Kienzle beantragt für die DHV Jahreshauptversammlung eine Änderung der DHV Satzung. Die Amtszeit eines Vorstandes soll grundsätzlich beschränkt werden auf maximal 6 Jahre (2 Perioden). Der Antrag wird in allen Regionen vorgestellt und diskutiert.

Regionale Themen:
Region Südwest: Luftraum, Fluggelände Kolbingen und Braunsbach, Naturschutz, Windkraft.
Region Mitte: Grünlandverordnung, militärischer Flugbetrieb, Gelände, Luftraum.
Region Nord: Mischbetrieb auf Segelflugplätzen, E-Winde, Luftraum, Vereinsarbeit, XC Fliegen im Flachland (René Mertens).
Region Ost: Windkraftanlagen, Naturschutzgutachten, Geländezulassung Leipzig, Luftraum Berlin.
Region Südost: Luftraum Nürnberg und München, Naturschutz und Gelände.

Regionalversammlungen 2020:
Region Südwest: Es stellt sich kein Ausrichter zur Verfügung. Die DHV Geschäftsstelle wird daher entscheiden. (Nachtrag: Der Gleitschirmclub Kraichtal e.V. wird die Regio 2020 ausrichten).
Region Mitte: Niederzissen (Rhein-Mosel-Lahn e.V.)
Region Nord: Bremen (GSC Weser e.V.)
Region Ost: Laucha (Luftsportverein Laucha e.V.)
Region Südost: Bamberg (1. Bamberger Gleitschirmclub e.V.)

Gmund, 28. November 2019

Björn Klaassen	Charlie Jöst
Protokollführer	DHV Vorsitzender

F O T O W E T T B E

GS | Platz 1: Matthias Armbrust am Hochgrat
GS | Platz 2: Raphael Ellensohn am Kandel
GS | Platz 3: Günter Hector an der Halde Ensdorf

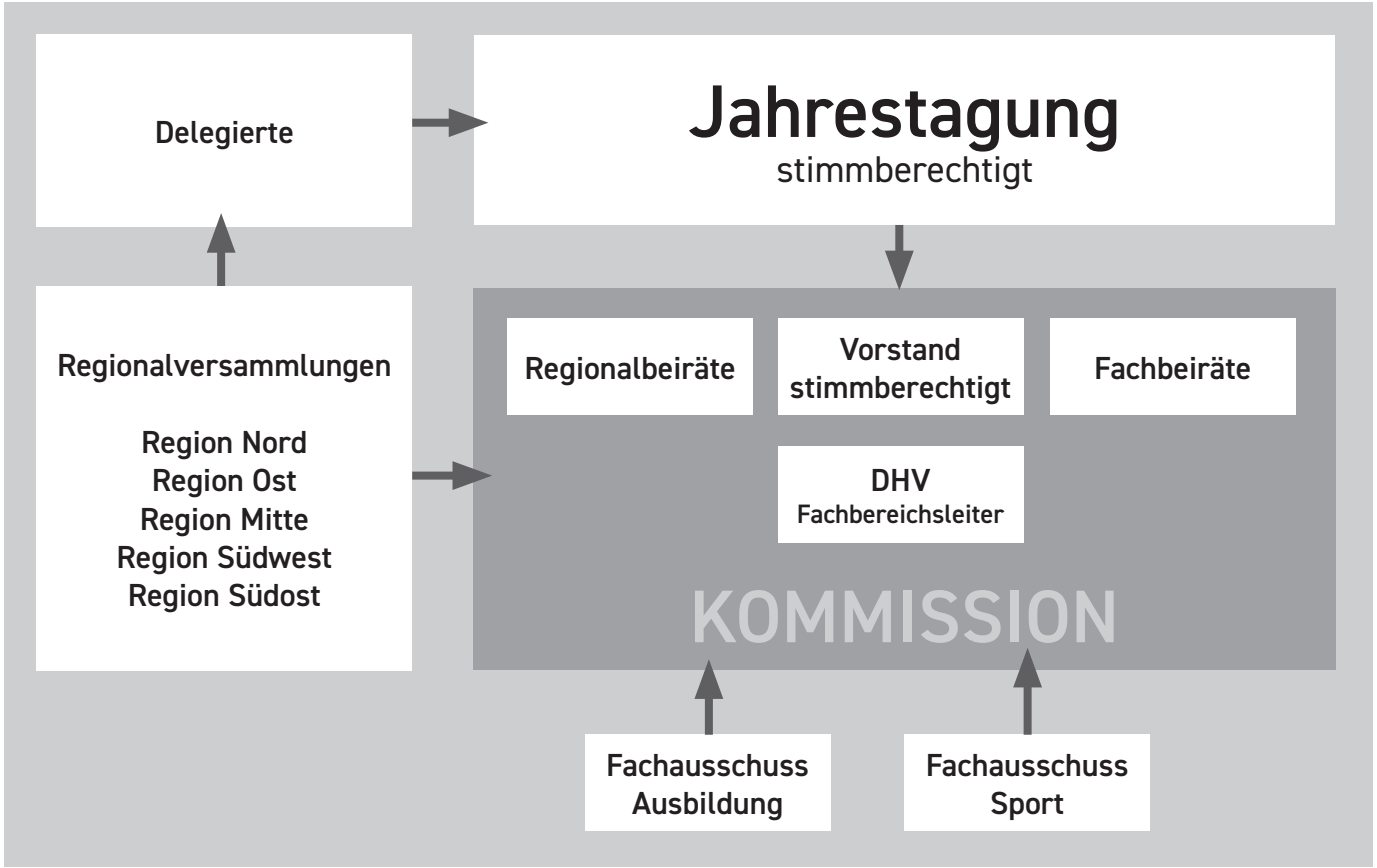
WERB 2019

Liebe Teilnehmer, die Jury hat entschieden. Hier präsentieren wir die Sieger.
Ein herzliches Dankeschön an alle für die zahlreichen Einsendungen.

HG | Platz 1: Klaus Willmann in Ager
HG | Platz 2: Sebastian Maag in Bassano
HG | Platz 3: Günther Porath in Segovia

© RALF HEUBER

Entscheidungsfindung im DHV



Geschäftsführung

Die Geschäftsführung verantwortet intern und extern die Entscheidungen in den Schlüsselprozessen. Außerdem stimmt sie sich mit den Vorständen über die strategische Entwicklung des Verbandes ab und gibt hierdurch Impulse für die Entwicklung des gesamten Sports. Intern ist die Leitung der Geschäftsstelle mit den damit verbundenen Aufgaben die Kerntätigkeit. Die korrekte Erledigung der vom Bundesverkehrsminister übertragenen hoheitlichen Aufgaben (Beauftragtenbereich) sind hier ein wichtiger Bereich, ebenso die effiziente Gestaltung des Mitgliederservices im Verbandsbereich. Dazu kommt die wesentliche Einhaltung des Wirtschaftsplans sowie die Personalführung der 26 angestellten Mitarbeiter.

Extern hat die Geschäftsleitung 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 dargestellt. Im Weltverband FAI/CIVL ist der DHV in den Arbeitsgruppen Hang Gliding und Paragliding vertreten. 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: 26 Angestellte, 7 freie Mitarbeiter
- → Finanzwesen: 798 Konten, 8 Profitcenter
- → 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 Verbänden
- → Mitarbeit im Vorstand der EHPU und darüber auch bei Europe Airsports
- → Mitarbeit bei FAI/CIVL
- → Mitarbeit in der „Kooperation Luftsport“
- → Organisation und Durchführung der Kommissions- und Vorstandssitzungen
- → Berichte und Protokolle der Kommissionssitzungen und Jahrestagung im Mitgliederbereich

Robin Frieß
Geschäftsführer

Petra Aichele
Assistentin

Björn Klaassen
stellvertr.
Geschäftsführer

Gabi Königbauer
Buchhaltung

Barbara Lacrout
Buchhaltung

Ausbildung

Karl Slezak
Referent

Seli Metzger
Assistentin

Simon Winkler
Aus- und Weiterbildung Fluglehrer

Andreas Schöpke
Ausbildung Windenschlepp

Carolin Fürst
Sachbearbeitung

Cindy Laufer
Sachbearbeitung

Was haben der Flughafen München (MUC) und die DHV-Flugschulen gemeinsam? Die Anzahl der Flugbewegungen pro Jahr (ca. 400.000)! Insgesamt 200.000 Starts und ebenso viele Landungen im Ausbildungsbetrieb der DHV-Flugschulen; das ist eine stattliche Anzahl. Wer von den Gründungsmitgliedern des DHV hätte vor 40 Jahren gedacht, dass ihr Baby einmal Verantwortung für die Fluganzahl in den Dimensionen eines Großflughafens haben würde.

Die Anzahl der erteilten Lizenzen war 2019 niedriger als im Vorjahr. Aber das war nach dem Never Ending Summer 2018 und einer wettermäßig durchschnittlichen Saison 2019 nicht anders zu erwarten. Der gesamte Ablauf der Lizensierung, von der Prüfungsanmeldung, über die Übermittlung der Ausbildungs- und Prüfungsdokumente bis zur Scheinausstellung ist inzwischen vollständig digitalisiert. Ein Mammut-Projekt, das nach der Einschätzung von Fachleuten im Sport-Verbandswesen Vorzeigecharakter hat. Zusätzlich wurde ein wichtiges Qualitätssicherung-Element neu umgesetzt: die Online-Umfrage zur Ausbildungsqualität der Flugschulen. Neu lizensierte Piloten erhalten, sobald ihre Lizenz aus dem speziellen Lizenz-Drucker läuft, eine E-Mail mit Direktlink zur Pilotenumfrage und können hier ihre Ausbildung/Flugschule bewerten. Auf diese Weise ist der Rücklauf der Bewertungen von ca. 15 % auf ca. 60 % gestiegen. Alle Flugschulen haben einen Zugang zu ihren anonymisierten Bewertungen. Sie erhalten damit die Beurteilungen ihrer Flugschüler immer zeitnah und können bei schlechten Ergebnissen umgehend reagieren. Auch dem DHV werden so Probleme bei Flugschulen schneller bekannt. Die Prüfungsergebnisse aller DHV-Pilotenprüfer sind jetzt mit Mausklick abrufbar. Ein Monitoring ist hier besonders wichtig, weil diese Prüfungen stets korrekt nach den Prüfrichtlinien durchgeführt werden müssen.

Die Lizenzausstellung, mit all ihrer zugehörigen Kontrollarbeit, ist der Tätigkeitsschwerpunkt im Ausbildungsreferat. Ein weiterer Fokus liegt auf der Verwaltung der mehr als 120 Flugschulen, der ca. 450 FluglehrerInnen und Fluglehrerassistenten und etwa 100 PilotenprüferInnen. Täglich müssen Anfragen von Fluginteressierten, Flugschülern, Piloten, Fluglehrern, Prüfern, Behörden, Medien beantwortet werden. Die Lehrgänge und Fortbildungen des Ausbildungsreferats müssen organisiert und die Prüfer und Flugschulen in die komplexe Online-Prüfungssoftware eingearbeitet und bei der Anwendung unterstützt werden. In regelmäßigen Abständen erscheint ein Newsletter für alle AusbilderInnen. Zusätzlich zum Tagesgeschäft waren Caroline, Cindy und Seli gefordert, die Neuerungen der Digitalisierung in die Standard-Abläufe zu integrieren.

Andreas Schöpke betreut als Windenschlepp-Fachmann die Schlepppiloten, Flugschulen und Vereine. Simon Winklers Videos zur Flugtechnik (unter Mitarbeit von Anselm Rauh und Ausbildungsvorstand Peter Cröniger) haben nicht weniger als Kultstatus, es kommen ständig neue Clips auf Youtube dazu. Sie haben ganz entscheidend dazu beigetragen, den DHV, auch im Ausland und bei jungen Piloten, als den Gleitschirmverband zu zeigen, der bei der Vermittlung von moderner Flugtechnik weltweit führend ist. Reinschauen lohnt sich, auch für Drachenflieger ist was dabei. Link auf www.dhv.de.

Ende 2018 wurde das Fluglehrer-Ausbilderteam um drei neue Instruktoren erweitert und dadurch deutlich verjüngt. Sebastian Mackroth, Ruben Mahlknecht und Thomas Jorzik bilden die neuen Fluglehrer zusammen mit Peter Cröniger, Anselm Rauh und Karl Slezak aus.

Zwei außerturnusmäßige Fluglehrer-Fortbildungen fanden übers Jahr verteilt statt. Weil alle DHV-Pilotenprüfer ab 2020 die Zusatzqualifikation Skyperformance-Trainer benötigen, wurden drei dreitägige Seminare durchgeführt. Zwei 15-tägige Fluglehrerassistenten-Lehrgänge und zwei einwöchige Fluglehrer-Lehrgänge mit Prüfung standen zudem auf der Agenda. Daneben waren Flugschulüberprüfungen und Audits bei Skyperformance-Flugschulen durchzuführen. Es gab zwei Meetings der Sicherheits- und Ausbildungs-Arbeitsgruppe des Europaverbandes EHPU, von denen eines vom DHV organisiert und durchgeführt wurde. Die Zahl der Fälle, wo der DHV als Beauftragter „aufsichtlich“ (von der Abmahnung bis zum Anordnen des Ruhens der Lizenz) tätig werden musste, ist etwas gestiegen. Das betraf Vorfälle in der Ausbildung (Fluglehrer) und beim Passagierflug.

Bei 1.136 Prüfterminen wurden insgesamt 2.279 Erlaubnisse und Berechtigungen erteilt.

- → 20 HG-A, davon 17 mit Startart Hang, 4 mit Startart Schlepp, 6 mit Startart UL-Schlepp (Mehrfacheintragungen von Startarten möglich)
- → 1.469 GS-A, davon 1.444 mit Startart Hang, 337 mit Startart Schlepp
- → 20 HG-B, davon 19 mit Startart Hang, 6 mit Startart Schlepp, 5 mit Startart UL-Schlepp
- → 599 GS-B, davon 598 mit Startart Hang, 239 mit Startart Schlepp
- → 80 GS-Passagier, davon 79 mit Startart Hang, 25 mit Startart Schlepp
- → 69 Windenführer
- → 22 Flugfunk
- → 3 DHV Fluglehrerlehrgänge
- → 3 Termine Pflichtfortbildung Fluglehrer
- → 3 Skyperformance Trainerseminare
- → 1 Prüferseminar
- → 124 Flugschulen

Mitgliederservice

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

- → Mitgliederverwaltung: 2.058 Austritte, 2.394 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 324 Schadensfällen
- → Wareneinkauf, Warenverkauf
- → Organisation von 14 Rettungsschirm-Seminaren für Rettungsgeräte
- → EWF-Lehrgänge für einweisungsberechtigte Windenführer
- → Windenschlepp-Seminare bei Vereinen
- → Windennachprüfung bei Vereinen
- → Beratung und Hilfestellung bei Fragen zum Schleppbetrieb und Schlepptechnik (vor Ort, telefonisch und per Mail)
- → Organisation Season-Opening und Drachenflugmeeting Hartenstein
- → Homepage Drachenfliegen

Björn Klaassen
Stellvertr. Geschäftsführer

Iris Hallweger-Mayr
Sachbearbeitung

Christina Leidgschwendner
Sachbearbeitung

Elisabeth Seewald
Sachbearbeitung

Kathrin Banzer
Sachbearbeitung

Regina Glas
Drachenflugexpertin

Andreas Schöpke
Informationsbüro Schlepp

Volker Schwaniz
DHV-Wetterexperte

Flugbetrieb - Gelände - Luftraum

Gleitschirmfliegen ist so populär wie noch nie. Fast 40.000 Piloten verteilen sich in Deutschland auf den knapp 1.100 Startplätzen, für die der DHV Außenstarterlaubnisse gem. § 25 LuftVG erteilt hat. Im Vergleich zur stetig steigenden Pilotenzahl steigt die Zahl der Gelände in Deutschland nur geringfügig. Um unser Ziel zu erreichen, jedem

Piloten in allen Regionen wohnortnahe, allgemein zugängliche, sichere und naturverträgliche Fluggelände zur Verfügung zu stellen, steht die Geländearbeit vor einer großen Herausforderung (DHV-Leitbild). Der DHV unterstützt Vereine und Flugschulen, um neue Gelände zu erschließen, bestehende Start- und Landeplätze auszubauen oder zu sanieren sowie Konflikte mit Behörden, Grundeigentümern, Anwohnern und Gastfliegern zu lösen. Dafür hat der DHV verschiedene Initiativen und Maßnahmen entwickelt, z.B. Unterstützung bei Neuzulassungen von Geländen, finanzielle Förderungen für Ausbau und Sanierung von bestehenden Start- und Landeplätzen, Sensibilisierung der Piloten, Beratung der Luftaufsichtsberechtigen und Hilfe beim Konfliktmanagement.

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. Beispielsweise forderte die Bundesstelle für Flugunfalluntersuchung (BFU) eine Transponderpflicht auch für motorlose Luftfahrzeuge oberhalb 5.000 ft MSL. Dies konnte im Rahmen der vom BMVI eingesetzten Arbeitsgruppe „Initiative Luftraum und Flugsicherheit“ abgewendet werden. Der DHV war Teil der AG, genauso wie Vertreter der kommerziellen Luftfahrt, der Deutschen Flugsicherung (DFS) und des Deutschen Segelflugverbandes (DSV). Fluggesellschaften fordern immer mehr kontrollierten Luftraum D oder C. Daher verhandelt der DHV zusammen mit den Segelfliegern direkt mit der Deutschen Flugsicherung (DFS) und dem Bundesministerium für Verkehr (BMVI). Durch den in Zukunft zunehmenden Drohnenbetrieb ist der DHV zudem stark gefordert. Generell versuchen wir seitens des DHV pragmatische Lösungen zu entwickeln. Dafür ist ein umfangreiches Netzwerk auf nationaler und internationaler Ebene erforderlich.

- → Erteilung von 15 neuen Geländeerlaubnissen nach § 25 LuftVG
- → 17 Erlaubnis-Änderungen, -Neufassungen, -Erweiterungen nach § 25 LuftVG
- → 15 Kurzzeiterlaubnisse für Veranstaltungen nach § 25 LuftVG
- → 12 Verlängerungen von Geländeerlaubnissen
- → Luftraumseminare für Vereine
- → Stellungnahmen zu Windkraftanlagen
- → Besprechungen und Sitzungen im Zusammenhang mit Luftraummaßnahmen (DFS)
- → 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
- → Verwaltung der Geländedatenbank
- → Ortstermine bei Zulassungsverfahren und Geländesicherung
- → Geländeprojekte und Pressearbeit
- → Aktualisierung und Anpassung der bestehenden Geländeerlaubnisse
- → Förderung von Initiativen für den Ausbau und Sanierung von Fluggeländen
- → Förderung des Projektes DHV-Vereins-Wetternetz

Björn Klaassen
Referent Fluggelände,
Naturschutz, Luftraum

Bettina Mensing
Sachbearbeiterin

Karsten Kirchhoff
Geländedatenbank

Helmut Bach
Luftraumexperte/
A 380 Pilot Lufthansa

Sicherheit und Technik

Zu Jahresbeginn wurde eine Studie zur Rettungsgeräteauslösung anhand der Daten der EHPU-Unfalldatenbank durchgeführt. Die Ergebnisse waren nicht überraschend: zu kleine Retter = markant höhere Gefahr schwerer Verletzungen. Und die Tatsache, dass die zu späte Auslösung des Retters ein Grundproblem ist. Oft war der Gleitschirm schon in großer Höhe außer Kontrolle geraten; der Retter wurde aber erst in Bodennähe ausgelöst, zu spät für eine erfolgreiche Öffnung. Hierüber wurde im DHV-Info berichtet.

Das 2019er Hauptprojekt, aussagekräftigere Gurtzeugtests, hat sich aus technischen Gründen verzögert. Das Konzept stand Ende 2018 und im letztjährigen Geschäftsbericht war zu lesen gewesen „ … ein neuer Prüfkörper (Dummy) ist in Auftrag gegeben." Allerdings ging der Hersteller (Gießerei) der bisherigen Prüfkörper in Konkurs und es kostete große Mühe und viel Zeit, einen identischen Prüfkörper anderweitig anfertigen zu lassen. Stand jetzt ist, dass alle technischen Voraussetzungen (u.a. auch eine bauliche Erhöhung der Protektor-Anlage, um größere Fallhöhen zu realisieren) fertig sind und die Vor-Reihentests noch im November beginnen werden.

Unser Bemühen, europaweit einheitliche Thermikflugregeln gesetzlich zu fixieren (SERA), stolpert sich mühsam durch die europäische Bürokratie. Endlich hat der Lobbyverband des europäischen Flugsports, Europe Airsports (EAS), offiziell davon Kenntnis genommen. Weil dort viele unterschiedliche Interessen aufeinandertreffen, ist mit einer längeren Diskussionsphase und nicht mit schnellen Ergebnissen zu rechnen. Aber wir bleiben dran!

Die DHV Safety Tests wurden weitergeführt, bis Jahresende wird sich die Zahl der getesteten Gleitschirme der LTF-Klassen A und B auf 96 erhöht haben (92 aktuell, 4 Schirme noch im Test). Wenn man eine Bilanz aus gut 5 Jahren Safety Tests ziehen will, dann könnte man die wie folgt skizzieren: Die Safety Tests sind sehr aufwändig und teuer. Aber: Die markanten Ausreißer, die wirklich gefährlichen Gleitschirme, wie wir sie in den ersten beiden Jahren teilweise in den Tests hatten, gibt es in der Form nicht mehr. Insofern sind die Safety Tests als ein Korrektiv sehr wirkungsvoll. Die Verwendung der unbestechlichen Datenlogger, wie sie bei den Safety Tests eingesetzt werden, wird inzwischen auch von der EN-Arbeitsgruppe WG 6 (Gleitschirm Testnorm) befürwortet für die nächste Normenrevision. Hier war Druck des Europaverbandes EHPU nützlich und das DHV Engagement in diesem Verband zielführend.

2019 haben sich leider deutlich mehr tödliche Unfälle ereignet als in den Vorjahren. 11 waren es Anfang November. Die meisten davon wurden vom Referat Sicherheit und Technik untersucht. Einige zugehörige Unfallberichte sind bereits veröffentlicht (www.dhv.de Sicherheit und Technik), andere werden noch folgen. Vor allem die oft schwer nachvollziehbaren Fehleinschätzungen eindeutig gefährlicher Wetterlagen sind als Unfallursache zu nennen. Das Thema Unfälle, mit Unfalluntersuchungen, dem Erstellen von Unfallberichten, Stellungnahmen und Gutachten für Gerichte, Staatsanwaltschaften, Polizei, Versicherungen, die Kommunikation mit Unfallopfern und Angehörigen, Führung und Administration der gemeinsamen europäischen Unfalldatenbank und der Austausch mit anderen europäischen Verbänden ist insgesamt der Arbeitsschwerpunkt im Referat Sicherheit und Technik.

Der DHV hat einen Info-Service für Sicherheitsmitteilungen (Mailingliste), der mehr als 6.500 Pilotinnen und Piloten erreicht. Der Veröffentlichung einer Sicherheitsmitteilung gehen oft Verhandlungen mit dem Hersteller voraus. Jedoch hat sich bei den Herstellern inzwischen die Bereitschaft zur selbstständigen Veröffentlichung von Sicherheitsmitteilungen verbessert. Der DHV hilft hier bei der rechtssicheren Formulierung und Publikation. Manchmal ist Überzeugungsarbeit zu leisten, insbesondere dann, wenn die Bedeutung des Sicherheitsproblems unterschiedlich bewertet wird.

Wenn die jährlichen Lehrgänge für Fluglehrerassistenten, Fluglehrer, Skyperformancetrainer und die Fortbildungen im Gange sind, ist meist das gesamte Team des Referats im Einsatz. Das sind viele Wochen im Jahr. Die Mitarbeiter des Referats sind ausgebildete Fluglehrer, Skyperformance- und Sicherheitstrainer, die ihre Erfahrungen mit Begeisterung an den Nachwuchs weitergeben. Auch im Tagesgeschäft sind die Kompetenzen bei der Beratung der Mitglieder in Ausbildungs-, Ausrüstungs- und Sicherheitsangelegenheiten gefragt. →

Karl Slezak
Sicherheitsreferent

Seli Metzger
Assistentin

Simon Winkler
Testpilot, Technischer Mitarbeiter

Jürgen Kraus
Testpilot

Pál Tákats
Testpilot

- → Erfassung und Bearbeitung aller Gleitschirm- und Hängegleiterunfälle von deutschen Piloten im In- und Ausland
- → Pflege der europäischen Unfalldatenbank im Auftrag des Europaverbandes EHPU
- → Veröffentlichung von Unfall-Untersuchungsberichten und Jahres-Unfallanalysen
- → Fachartikel im DHV-Info und auf der DHV-Website
- → Untersuchungen von Unfall-Ausrüstungen
- → DHV Safety-Tests von Gleitschirmen der LTF-Klassen A und B
- → Forschung und Konzeption neuer Prüfverfahren
- → Fachweiterbildungen bei Vereinen und Flugschulen
- → Durchführung von Ausbildungslehrgängen für Fluglehrer
- → Mitarbeit in den europäischen Arbeitsgruppen für Normierung, Ausbildung und Sicherheit

Jugend

Jonas Böttcher

Die DHV-Jugend besteht aus einer dreizehnköpfigen Kommission junger PilotInnen und kümmert sich um alle Belange der Jugendarbeit und Nachwuchsförderung im Gleitschirm- und Drachensport. In diesem Jahr treten mehrere ältere Kommissionsmitglieder aus und junge, motivierte FliegerInnen kommen nach.

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 konnte gezielt Nachwuchs für den Flugsport begeistern. Die ehrenamtlichen Kommissionsmitglieder stehen das gesamte Jahr für jugendspezifische Anfragen per E-Mail und Telefon zur Verfügung. Im Jahr 2019 organisierte die Kommission vierzehn Flugevents für bereits fliegende PilotInnen. Dabei wurden Vergünstigungen ausgehandelt, Fachvorträge und Weiterbildungsmaßnahmen angeboten.

Die Events richten sich an alle PilotInnen – vom Scheinfrischling bis hin zum Streckencrack. So wurden unter anderem drei Sicherheitstrainings, ein B-Scheinkurs, Groundhandlingkurse und zwei Streckenfluglager organisiert. Auf den Events werden Geländeeinweisungen und tägliche Wetterbriefings angeboten. Als Passagier im neuen 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 2020 wieder ein großer Erfolg werden.

- → 14 durchgeführte Events für junge Flieger
- → Teilnehmerzahlentwicklung weiterhin positiv, dieses Jahr deutlicher Zuwachs an jüngeren Teilnehmern
- → Eigenes Event speziell für DrachenfliegerInnen
- → 3 Sicherheitstrainings, B-Schein, G-Force Training, Erste-Hilfe-Kurs
- → Unterstützung von Projekten für junge Nichtflieger – an Hochschulen, Gymnasien
- → Presse- und Öffentlichkeitsarbeit z.B. durch Artikel im DHV-Info
- → T-Shirts, Aufkleber, Flyer zur Imagepflege
- → Pflege der Homepage www.dhv-jugend.de
- → Präsenz in sozialen Netzwerken (z.B. Facebook, Instagram)
- → Teilnahme der Kommissionsmitglieder an einem Wetterseminar

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: Online Redaktion und Webmaster, tagesaktuelle News und Berichte.
- → Redaktion und Gestaltung des DHV-Infos, bisher 220 Ausgaben
- → Umsetzung DHV-Info online auf der Plattform ISSUU
- → Facebook als Instrument, schnell und zeitnah Mitglieder sowie Nichtmitglieder zu erreichen und über wichtige Themen zu informieren. Zusätzlich wird die Relevanz der Verbandsarbeit verdeutlicht und unterstrichen.
- → Vereinsinformation jeden Monat, wichtige Neuigkeiten zum Verband und rund ums Fliegen
- → 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
- → Organisation und Präsenz auf wichtigen Fachmessen und Events: Thermikmesse, Hartenstein, Saint Hilaire
- → Breite Streuung von Infomaterial
- → Ansprechpartner für die Medien zu allen Fragen des Drachen- und Gleitschirmfliegens

Benedikt Liebermeister Referent, verantwortlicher Info-Redakteur

Elisabeth Seewald PR-Assistentin

Richard Brandl Online-Redakteur

Renate Miller Grafikerin

Jonas Schwägele Social Media

Petra Aichele Online-Redakteurin, Bildbearbeitung, Webmaster

DHV-Musterprüfstelle

Neben dem gewöhnlichen Tagesgeschäft begann das Geschäftsjahr 2019 mit der Neustrukturierung des Versuchsgeländes für die Festigkeitstests GS und HG. Der bisherige Standort Neubiberg musste zum Ende 2018 wegen Eigenbedarf der Bundeswehr Universität Neubiberg aufgegeben werden. Als tragfähige Alternative zeichneten sich zwei Versuchsgelände ab, der Fliegerhorst Fürstenfeldbruck und Fliegerhorst Kaufbeuren. Für beide Standorte wurde eine Mitbenutzervereinbarung getroffen, so dass hierdurch eine hohe Planungssicherheit gewährleistet ist. Am Fliegerhorst Fürstenfeldbruck sind zudem die Messfahrzeuge und das Messequipment in Hangars untergestellt. Die Taxiway in Kaufbeuren ist mit 2,3 km ideal geeignet, um die Hängegleiter Messfahrten durchzuführen. Im Rahmen eines Audits wurden die Standorte von der DAkkS überprüft und in den Akkreditierungsumfang aufgenommen. Bei den im laufenden Jahr durchgeführten Prüf- und Messfahrten hat sich die Wahl der neuen Standorte bestätigt.

Der im vergangenen Jahr angesprochene Zuwachs an Herstellern hat sich fortgesetzt, sowohl bei den Gleitschirmen, als auch bei den Gurtzeugen. Bei der Rettungsgeräte Prüfung hingegen führte die strengere Auslegung der Prüfnorm zu keinem Kundenzuwachs. Erfreulich der Einzug der „e-Mobilität“ bei den Schleppwinden, drei von vier in 2019 mustergeprüften Winden sind Elektrowinden.

- → 4 Musterprüfbestätigungen für Hängegleiter
- → 96 Musterprüfbestätigungen für Gleitsegel
- → 3 Musterprüfbestätigungen für Gleitsegelgurtzeuge
- → 4 Musterprüfbestätigungen für Schleppwinden
- → 110 Musterprüfplaketten
- → 11 Erteilungen von Kennzeichen
- → 8 Sicherheitsmitteilungen

Hannes Weininger
Referatsleiter

Kerstin Liebert
Verwaltungsleiterin

Harry Buntz
Prüfer für GS,
GS-Gurte

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

Andreas Schöpke
Prüfer für
Schleppgeräte

Bernhard Stocker
Prüfer für GS

Sebastian Mackrodt
Prüfer für GS

Alex Ploner
HG-Testpilot

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

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.
Die Drachen WM 2019 (FAI Class 1) fand in Tolmezzo/Italien statt, Primoz Gricar gewinnt die Bronzemedaille, Team Deutschland holt ebenfalls Bronze. Die Gleitschirm WM 2019 fand in Mazedonien statt, bester Deutscher wird Ulrich Prinz auf Platz 4. Deutsche Meister im Gleitschirmfliegen 2019 sind Ramona Eckert und Marc Wensauer. Die Deutsche Meisterschaft im Drachenfliegen wurde abgesagt.

- → Planung und Durchführung des DHV-XC der Drachen- und Gleitschirmflieger (4.691 Teilnehmer, 123.000 eingereichte Flüge), Bereitstellung der DHV-XC Plattform zur Ausrichtung der Deutschen Streckenflugmeisterschaft mit 25 Wertungen, Ausrichtung von 65 Vereins- und Gebietsmeisterschaften, Nutzungsmöglichkeit als Online-Flugbuch, Flug-Archiv von 2003 bis heute
- → Betreuung und Überwachung von ca. 123.000 Flügen im DHV-XC, Auswertung der Flüge von 3.445 Teilnehmern an der Deutschen Streckenflugmeisterschaft 2019
- → 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
Flexi + Starr

Marc Wensauer
Ligachef HG

Richard Brandl
XC-Koordination

Konrad Lüders
Ligachef HG

Petra Aichele
Sachbearbeitung/
Internetpflege

Jona Schwägele
Sachbearbeitung/
Internetpflege

Berichtszeitraum 1.1. bis 31.10.2019

Die Teilnehmer des Vereinsausfluges

Silent Wings

Mit dem Gleitschirm über den Alpenhauptkamm - von Sterzing nach Innsbruck

Für vier Tage waren 9 Gleitschirmpiloten der Silent Wings aus Burghausen in Südtirol. Am Kronplatz, Speikboden und Beó in Corvara wurde geflogen. Trotz der schwierigen Bedingungen konnte Anton Waldinger aus Frontenhausen vom Speikboden in viereinhalb Stunden ein Dreieck von 49,4 km erfliegen. Am letzten Tag wurde wegen der von Süden aufziehenden Bewölkung bereits die Rückreise angetreten mit einem Zwischenstopp in Sterzing, um am Rosskopf noch einen Abschlussflug zu machen. Als Letzter startete Martin Brunnmeier aus Gangkofen. Nach zähem Kampf gelang schließlich die Überhöhung des Startplatzes. Über den Gipfeln angelangt, lief es nun wie am Schnürchen und der Flug ging zunächst nach Westen. Am Übertalferner Gletscher zeigte nach längerem Suchen schließlich ein aufsteigender Adler die Thermik zuverlässig an und mit einer Höhe von 3.608 m gelang der Überflug über die Sonnklarspitze nach Norden Richtung Stubaital. Hier ging es an den mächtigen Felswänden entlang weiter Richtung Innsbruck und erst die Flugkontrollzone Innsbruck zwang den Piloten zum Einlanden in Mieders. Nach 2 Stunden und 25 Minuten war die 41 km lange Überquerung des Alpenhauptkammes geschafft.

Martin Brunnmeier
www.silent-wings.eu

Anzeigen Hotline

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

Delta-Club-Ith Dielmissen

Regeln interessieren mich nicht ...

Unser Fluggelände am Ith in Dielmissen ist eines der beliebtesten Fluggelände bei Südwest Wind im Norden und das ist auch gut so. Das tolle, im Weserbergland gelegene Gelände ist Ausgangspunkt langer Soaringflüge am Ith oder der Einstieg, um auf Strecke zu gehen. Leider haben wir es in letzter Zeit immer häufiger mit der Nichtbeachtung der wenigen Regeln, die wir haben, zu tun. Das ärgert uns nicht nur, sondern gefährdet auch das Fluggelände. Diese wenigen Regeln sind nicht nur zum Erhalt des Geländes notwendig, sondern dienen auch der Sicherheit jedes Piloten. Noch wollen wir nicht, wie in anderen Geländen schon erfolgt, das lockere und zwanglose Fliegen in Dielmissen durch beschränkende Maßnahmen einschränken oder gar das Fliegen von Gästen verbieten. Deshalb haben wir zunächst den Weg der Kommunikation mit der Bitte um Einhaltung der Regeln gewählt. Zum einen gibt es umfangreiche Informationen auf unserer Webseite www.delta-club-ith.de, und zum anderen stehen im Gelände entsprechende Informationstafeln. Zur Wetterinformation haben wir eine Wetterstation mit Webcam installiert, den Link findet ihr auf unserer Internetseite. Das Entrichten der Tagesmitgliedschaft ist ebenfalls modern geregelt, so kann jeder Gast den Betrag von 7,--€ direkt am Start bei einem anwesenden Mitglied, per Überweisung oder sogar per PayPal auf die am Startplatz angegebenen Kontodaten bezahlen. Wir freuen uns weiterhin auf euren Besuch und wünschen allen einen schönen Flug und eine sichere Landung.

Thomas Grote
www.delta-club-ith.de

Drachen- & Gleitschirmflieger Club Staufen Donzdorf

Geländepflege Messelberg

Es war mal wieder soweit. An einem Samstag im Oktober fand die alljährliche Geländepflege unseres Startplatzes am Messelberg bei Donzdorf statt. Treffpunkt war 9:00 h. Insgesamt waren 20 Clubmitglieder dem Aufruf von Geländewart Peter Bieg zum ehrenamtlichen Einsatz gefolgt. Es kamen 5 Freischneider, Gabeln und Rechen zum Einsatz. Durch die professionelle Koordination und dem vollen Engagement der Helfer war die Arbeit schon zur Mittagszeit erledigt. Es folgte der entspannte Teil mit vom Verein bereit gestellten Getränken und Vesper. Mit einem blitzsauberen Starthang, lachenden Gesichtern und Flieger-Smalltalk endete die Veranstaltung unter blauem Himmel und strahlender Sonne.

Wolfgang Augustin
www.flieger-messelberg.de

ANZEIGE

NICHT VERPASSEN

THERMIK
18. JANUAR 2020

Das DHV-Team erwartet euch!

Vorträge

- Crossing New Zealand - Biwak durch die Südalpen Neuseelands *Markus Anders und Nico Manthos berichten von ihrem außerordentlichen Abenteuer in Neusseland*
- Mit dem Drachen lautlos über die Alpen *Alex Ploner & Steffen Wink*
- Die ideale (Flachland)-Thermik - *Lucian Haas*
- Mit Sicherheit oben - *Armin Harich*
- ACRO-Fliegen (ACRO-Team SUPAIR) - *Horacio Llorenz (engl.)*
- Die DHV-Jugend stellt sich vor - *Vortrag*
- Das DHV-Lehrteam - *Vortrag*
- Gleitschirmcheck 2.0 - TrimmTuning das Meßverfahren der Zukunft? - *Ralf Antz*
- Präsentation des Projekts einer mobilen Elektrowinde für Vereine und Einzelpiloten - *Christian Wehrfritz*

Weitere Infos auf
www.thermikmesse.de

Aktion

Kostenlose K-Pfüfung und Gurtzeugeinstellung am DHV-Stand. Bring dein Gurtzeug inkl. Rettungsgerät mit und ein Experte führt gemeinsam mit dir die Kompatibilität- Prüfung durch.

THERMIK 2020
FREIBIER

Schneide diesen Abschnitt ab und hole dir am Thermik-Stand ein gratis Landebier ab (pro Person ein Landebier und solange Vorrat reicht).

Gleitschirmclub Oberschwaben

Pokalfliegen 2019

Trotz sehr unsicherer Wetterlage waren viele Vereinsmitglieder des GCO und des FFUD in aller Frühe am Parkplatz in Tannheim eingetroffen. Man ließ sich aber die Laune nicht vermiesen und es bildeten sich Wandergruppen. Treffpunkt war um 17 Uhr in Unterjoch zu einer gemeinsamen Feier mit dem FFUD. Es wurde viel gefeiert, gequatscht und getanzt. Die Wettervorhersage war für den nächsten Tag allerdings so gut, dass das Fest dann um ca. 24 Uhr zugunsten des kommenden Flugtages und zur Freude der Nachbarn beendet wurde.
Der Vereinswettkampf wurde dann am nächsten Tag nachgeholt. Beim Ziellanden stellte sich dann heraus, dass der Landekreis von 20 m für die meisten dann doch zu klein war, gerade mal Rainer hat mit einem Abstand 1,2 m vom Punkt gut getroffen und konnte so den Grundstein zu seinem Erfolg legen. Weitere Aufgaben waren Leinenentwirren und ein recht kniffliger Fragebogen. Die Gesamtwertung war für den ersten Platz, den Rainer belegte, recht eindeutig. Die folgenden Abstände sind dann allerdings denkbar knapp. 2. Platz belegte Lu, den 3. Platz konnte sich Thomas sichern. Es war ein sehr gelungenes Wochenende, zusammen mit den Ulmern. Bedanken möchten wir uns bei allen Helfern, Rainer und bei der Versicherung HDI, die uns mit kleinen Alltagshelfern ausgestattet hat.

Renate Baier
www.gleitschirmclub-oberschwaben.de

ANZEIGE

1. Parafly-Club Schwaben

DHV Regionalversammlung Südwescht 2019 - Zu Gast beim 1.PCS

Über 100 Vertreter und Piloten aus ca. 20 Vereinen waren im Oktober im Vereinshaus Löwen in Wernau bei der DHV Regionalversammlung Südwest dabei. Bei goldenem Oktoberwetter wurde diversen Fachvorträgen von DHV-Referenten gelauscht (u.a. Luftraum, Drohnen, Wetter – Dust Devils, Saisonrückblick) und die Delegierten zur Hauptversammlung in Gunzenhausen gewählt.
Dank der guten Vorbereitung und der leckeren Verpflegung war es ein gelungener Tag. Herzlichen Dank an die vielen Helfer des 1.PCS.

Jahresprogramm 2020 des 1.PCS

Ab sofort steht das Jahresprogramm 2020 des 1. Parafly-Club Schwaben auf 1PCS.de zum Runterladen bereit! Knapp 40 Touren werden von Mitgliedern für Mitglieder angeboten. Mit Touren vom Allgäu über die Alpen und Dolomiten bis hin zu europäischen und internationalen Hotspots wie Meduno, Südafrika und Kuba ist sowohl für Genussflieger und Streckenflieger, für Familien und Camper das Richtige dabei. Die Angebote reichen dabei von Wochenendtouren bis hin zu mehrwöchigen Fernreisen. Zu den monatlichen Clubabenden sind wieder bekannte Referenten aus der Gleitschirmszene eingeladen. Weiterhin stehen die Clubmeisterschaft, ein Sommerfest, die Weihnachtsfeier sowie Retterwerfen und Sicherheitstrainings auf dem Programm. Neu ist der Windenschleppbetrieb auf eigenem Gelände Kuchalb.

Julia Prinz
www.1pcs.de

MoselGlider.de OnTour
Mosel
Normandie
Haute Provence
Alpen
Kärnten
Bassano
Kirgistan
Kolumbien
Portugal
Pyrenäen
Brasilien
Südafrika
Südspanien
Manon Fischbach - Tel: 06502/9973540
reisen@moselglider.de - www.moselglider.de/reisen

FLY Tirol
FLUGSCHULE WESTENDORF
Flugschule Westendorf
Mehr als 25 Jahre Erfahrung!
Schulung in kleinen Gruppen
(max. 8 Teilnehmer)
Flexibilität ist unsere Stärke!
Bergliftstr. 22, A-6363 Westendorf
mobil: +43 676 847617100
www.para.at

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

NEU: ONLINE-KURS
Claudia Gugisch
Coaching
Sport-Mentalcoaching • Einzelcoaching & Vorträge
www.claudia-gugisch.de

Gleitschirmreisen
38x Europa
MAROKKO
NEPAL
KUBA
KOLUMBIEN
BRASILIEN
SÜDAFRIKA
ARGENTINIEN
BLUE SKY FLIEGEN MIT FREUNDEN
www.bluesky.at · Tel. +43 4842 5176

PARAGLIDING & ADVENTURE
FLY ZONE
www.paragliding-adventure.com
SLOVENIA
PARATAXI +386-41-810999
Bed & Breakfast +386-31-212286
Čiginj 57g, 5220 Tolmin
(Wolfgang)

Reparaturservice für:
- Gleitschirme und Drachensegel
- Gurtzeuge für Gleitschirme und Drachen
- Kites, Kletter- und Sicherungsgurte
- 2-Jahrescheck für SOL Gleitschirme
- Packservice für Rettungsgeräte

DELTA FLY
by Hans Madreiter
Max-Planck-Str. 15 • 72639 Neuffen
+ 49 7025 8708037
deltafly@t-online.de
www.deltafly.de

Performance Center
HOTSPORT.de
Frankfurt Ronneburg
Namibia, Südafrika, Teneriffa, Südtirol, Annecy, Ölü-Deniz, Griechenland...
Jeden Samstag Kurs für Beginner! Ronneburg (20 km östl. Frankfurt)
Sicherheitstraining, Streckentraining, Technik, Refresher Kurse, Motorkurse
www.hotsport.de • Tel. 06421/12345 • info@hotsport.de

Berghypnose

Das erste Frauen-Gleitschirmfest in St.Stephan und Lenk

75 Pilotinnen und einige freiwillige Helferinnen aus dem Freundeskreis der Organisatorin Katrin Ganter erlebten 3 grandiose Tage. Die Frauen konnten einige Flüge in der Spätsommerthermik genießen und nahmen sich viel Zeit zum Austausch, einander kennenzulernen und neue Flugfreundschaften zu schließen. Geführt von Carmen Tisch und Bergführerin Carla Jaggi machten 16 Frauen 2 hike und fly Touren. Am Landeplatz kamen jeweils beim Apero alle Frauen wieder zusammen. High Adventure und Nova unterstützten den Anlass und waren mit Material vor Ort.

Katrin Ganter
www.berghypnose.ch

ANZEIGE

Schirmkauf? Flugschule Chiemsee!

WIR HABEN FAST ALLE

P.S. Wir nehmen auch Schirme in Zahlung!

FLUGSCHULE CHIEMSEE
Das kriegst Du nicht überall.

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

Von links: Kurt Klüdtke, Martin Gronbach, Seel Wankmüller, Jörg Mayer, Heike Faber, Rolf Sauer, Bernd Mezger

Drachenfliegerclub HGC-Einkorn

Vereinsmeisterschaften 2019

Die Drachenpiloten/innen des Hängegleiterclub Einkorn flogen im Oktober ihre Vereinsmeisterschaften an ihrem Hausberg bei Schwäbisch Hall aus. 15 Piloten/innen bauten bereits um halb zehn ihre Fluggeräte auf und kurz darauf starteten die ersten Piloten am Weststart, allen voran Vorstand Sven Beutinger, der bereits im Briefing angekündigt hatte, dass das Wetter an diesem Tag vermutlich nur einen Durchgang erlauben würde. Alles hing also von der Flugdauer und der zielgenauen Landung am Landepunkt bei diesem einen Flug ab. Tatsächlich war der Durchgang dann auch sehr selektiv, da mancher Favorit den Landepunkt überflog oder mancher von den später gestarteten Piloten bei auflebendem westlichem Wind zu kurz kam und ohne Punkte mehr als 25 Meter vom Landepunkt entfernt stand. Mit Jörg Maier aus Löchgau vor Martin Gronbach aus Braunsbach hatten am Ende zwei sehr erfahrene Piloten die Nase vorn. Den dritten Platz belegte wie schon im letzten Jahr der älteste Teilnehmer Rolf Sauer aus Ludwigsburg. Bernd Mezger aus Rengershausen holte den Pokal des Viertbesten vor Kurt Klüdtke aus Neuenstein. Unter den drei teilnehmenden Damen gewann Heike Faber aus Löchgau den Damenpokal und Seel Wankmüller aus Obersontheim erflog den Pokal des besten Newcomers.

Christoph Wankmüller
www.hgc-einkorn.de

Drachen- und Gleitschirmverein „die Remstäler"

Nachlese zur 25 Jahrfeier und zur Vereinsmeisterschaft

Pünktlich um 10 Uhr begann der Festtag mit der Registrierung zur Vereinsmeisterschaft. Leider konnte der angesetzte Punktlandewettbewerb nicht am Köpfle ausgetragen werden. Kurzerhand wurde Peters Gelände an den „Drei Riesen" dafür ausgelobt. Groundhandling um das Kirchle und ein Quiz waren dann ausschlaggebend für die Kür unseres neuen Vereinsmeister: Buton!
Er konnte sich über den riesigen Pokal und ein Gurtzeug, gesponsert von unserer Flugschule Luftikus www.luftikus-flugschule.de freuen. Ehrengäste an diesem Abend waren reichlich vertreten. Der Bürgermeister Herr Müller, Lothar Schweizer, Vorstände des DCH, Gänsbergflieger und Gleitschirm- und Hängegleiter e.V. Drei-Kaiser-Berge Waldstetten.
Bei der Preisverleihung zum Vereinsmeister profitierte noch die halbe Gästezahl mit der Auslosung weiterer Preise. Ein Catering in der Schwarzen Hütte, geliefert vom Bürgerstüble in Reichenbach u. R., bescherte uns volle Bäuche. Unser Gerry sorgte zusammen mit Micha für die musikalische Begleitung des Abends. Thilo wurde für seine langjährige Treue als 1. Vorstand gedankt.

Petra Scheib
www.dieremstaeler.de

D` Allgäuer Drachenflieger

Außenlanden am Tegelberg

Die offizielle Landewiese am Tegelberg befindet sich südlich der Pöllat und östlich der Straße zur Bahn. Abbauplätze sind am oberen oder am unteren Rand der Wiese nahe den Parkplätzen vorhanden. Die Hauptwindrichtung am Landeplatz ist Ost – also in den allermeisten Fällen ideal für diese Wiese. Wenn die Bedingungen keine sichere Landung am Landeplatz erlauben, darf man streng genommen nicht starten. Stattdessen werden dann oft die großen Felder nördlich der Pöllat angeflogen, doch Achtung: Bei diesen Flächen handelt es sich um Privatgrund! Die Grundstückseigentümer haben sich bisher tolerant gezeigt. In letzter Zeit nehmen jedoch die „ungeplanten Landungen aus Sicherheitsgründen" stark zu. Oft werden dabei Piloten beobachtet, die ihren Drachen auf der Wiese abbauen oder diese sogar befahren. Dieses Verhalten ist unangebracht und muss unterbleiben. Grundsätzlich gilt: Nicht am Tegelberg starten, wenn keine sichere Landung auf der offiziellen Landewiese zu erwarten ist! Wenn trotz allem eine Außenlandung erfolgt ist, bitte die Landewiese sofort mit dem Fluggerät verlassen und dieses am Rand abbauen. Keine Spuren hinterlassen – erst recht keinen Müll! Die Wiesen und die Wege außerhalb öffentlicher Flächen nicht mit Fahrzeugen befahren. Solltest du vom Grundstückseigentümer oder vom Bahnpersonal angesprochen werden: Bitte höflich bleiben!

Arnd Flosdorff
www.dallgaeuer.de

ANZEIGE

Gleitsegelclub Paraotic Konstanz

Clubmeisterschaft

Die Paraoten haben einen neuen Clubmeister 2019. Nachdem es der Wettergott am eigentlichen Termin noch nicht so gut mit uns meinte, hatte er im September ein Einsehen. Zwei Jahre in Folge fiel die Meisterschaft sprichwörtlich ins Wasser, dieses Jahr trafen sich endlich wieder 12 Paraoten am Startplatz der Niederen in Andelsbuch, um ihren Meister zu küren. Gemäß dem Motto „der Letzte macht das Licht aus“ war es das Ziel, als Letzter wieder Boden unter den Füßen zu haben. So gelang dies Martin Waldmann am Ende am besten, er landete nach Ralph-Micha Dietz und Wilfried Seibold als letzter Paraot am Landeplatz in Andelsbuch ein und sicherte sich die Clubmeisterschaft und den begehrten, handgefertigten Wanderpokal. Den Sonderwettbewerb „Ziellandung“ entschied Torsten Siebert für sich. Bei der anschließenden Siegerehrung freuten sich neben den Erstplatzierten auch alle anderen Teilnehmer über tolle Sponsorenpreise der Gleitschirmhersteller Advance und Swing sowie der Flugschulen Chiemsee und Bregenzerwald.

Fabian Herkommer
www.paraotic.com

Neue Vorstandschaft von links: Gerhard Flierl Kassier, Sabine Mayr-Kießling Schriftführerin, Matthias Blumensaat 2. Vorstand, Dieter Häußinger 1. Vorstand

Drachenfliegerklub Görauer Anger

40-jähriges Jubiläum

Am 09.02.1979 wurde beim Amtsgericht Kulmbach die Vereinssatzung eingereicht und am 09.05.1979 erfolgte dann die Eintragung in das Vereinsregister. Den Vorsitz übernahmen damals die Brüder Horst und Edmund Schödel aus Kulmbach. Bereits ein Jahr später übernahm Lothar Lassock aus Mainleus das Ruder und leitete den Verein mit seinem ganzen Herzblut. Zuerst als zweiter Vorstand, später dann als erster Vorsitzender. Dieter Häußinger aus Thurnau übernahm im Jahr 2015 den Vorsitz und führt den Verein aktuell zusammen mit Matthias Blumensaat aus Windischenhaig erfolgreich weiter. Anlässlich des 40-jährigen Bestehens des Vereins gab es eine vereinsinterne Feier, zu der auch die benachbarten Fliegervereine eingeladen wurden. Anlässlich des Jubiläums gab es auch für zwei Mitglieder - Arthur Berg und Herbert Müller, beide aus Lopp - die Ehrenmitgliedschaft im Verein. Für das leibliche Wohl war bestens gesorgt. Nach dem Essen überraschten Matthias Luft und Christopher Reitzenstein die Vereinskollegen mit einem Zusammenschnitt aus Fliegervideos der „Urzeiten“ gemischt mit aktuelleren Fotos. Sie ließen die vergangenen 40 Jahre Revue passieren und weckten alte Erinnerungen. Zum Ausklang des Abends wurde zu Livemusik getanzt und alle waren der Meinung: Es war ein rundum gelungenes und stimmungsvolles Fest!

Sabine Mayr-Kießling
www.dga-online.de

ANZEIGE

Bergdohlen Brannenburg

Bergdohlen on tour

Die Bergdohlen Brannenburg sind einer der ältesten Drachen- und Gleitschirmfliegerclubs Deutschlands (Gründung 1976). Am Eingang zum Inntal betreuen sie die Fluggebiete Rampoldplatte und Sulzberg - letzteren in Haltergemeinschaft mit dem GSC Inntal. Seit über 20 Jahren tat ein VW T3 Syncro als Lastentier insbesondere für den Drachentransport treue Dienste, um mit Sondergenehmigung der Gemeinde Brannenburg zum Startplatz an der Rampoldplatte zu gelangen. Der Oldtimer wurde nun schweren Herzens in's verdiente Altenteil an einen Liebhaber abgegeben und mit einem MB Vito Allradfahrzeug konnte ein passender Ersatz angeschafft werden. Neben den reinen Geländeauffahrten zur Rampoldplatte sind jetzt auch Vereinsausfahrten nach Nah und Fern möglich. Umbrien u.a. mit Castelluccio war das bislang weiteste Ziel, aber auch für vereinsinterne XC-Seminare und sonstige gemeinsame Flugvorhaben wird der Vito von den Bergdohlen gerne genutzt.
Nach dem eher „versehentlichen" Aufstieg in die 1. Bundesliga vor zwei Jahren wird sie von den Mitgliedern begeistert angenommen. Auch hier leistete der Bus seinen Beitrag zum Erfolg und die Bergdohlen konnten in der vergangenen Saison einen soliden 4. Platz erfliegen.

Uli Straßer
www.bergdohlen.de

Drachen- und Gleitschirmflugverein Baiersbronn

Musik liegt in der Luft!

Der Drachen- und Gleitschirmverein Baiersbronn aus dem schönen Schwarzwald grüßt herzlich alle Flieger! Eine tolle Saison mit schönen Streckenflügen in der ersten Bundesliga liegt hinter uns, kleine und große Abenteuer haben wir an unserem Hausberg (Youtube Suche „Unbezwingbarer Stöckerkopf") und auf der ganzen Welt erlebt. Es gibt tausend Gründe, dankbar zu sein für die wunderschöne Zeit in der Luft und am Boden. Obwohl wir sicher besser fliegen als singen, haben wir mindestens in der Antica Abbazia in Bassano einen bleibenden Eindruck mit unseren Gesangseinlagen hinterlassen. Auf vielfachen Wunsch stellen wir hier gerne unsere Baiersbronner Fliegerhymne zur Verfügung. Den vollständigen Text mit MP3 und Gitarrengriffen findet ihr auf unserer Webseite unter https://www.baiersbronner-flieger.de/song. Viel Spaß und bis bald in der Luft!

Martin Kalmbach
www.baiersbronner-flieger.de

ANZEIGEN

• 2-Jahrescheck Gleitschirm **165,- Euro**
• Retter packen **42,- Euro**
• Setpreis 2-Jahrescheck mit Retter packen **185,- Euro**
Alle Preise inkl. Rückversand
GLEITSCHIRMSERVICE ROTH
www.gleitschirmservice-roth.de
Kemptenerstr. 49 | 87629 Füssen | Tel. 0170-9619975

Gleitschirm Werkstatt
Checks - Reparaturen - Retter packen - Verkauf - Tandemflüge

2-Jahres Check Gleitschirm 125,- Euro
Retter packen ab 39,- Euro
Check inkl Retter packen 145,- Euro
alle Preise inkl. Rückversand

Weitere Angebote und Details, sowie unsere **deutsche Versandadresse** findet Ihr auf unserer Internetseite

Scharnagl & Müller GbR - Kaltenbach 9 - A-6345 Kössen - www.gleitschirmwerkstatt.at
Andrea +43 650 8089364 - Viktor +43 676 6075721

Das Wunder der Schneethermik

Verschneite Hänge sind kalt, weiß und reflektieren das Sonnenlicht. Thermik ist da nicht zu erwarten. Aber manchmal gibt es sie eben doch. Eine Erklärung

TEXT UND GRAFIKEN: **LUCIAN HAAS**

© WERNER LUIDOLT

↑ Thermikfliegen über verschneiten Landschaften ist ein ganz besonderes Erlebnis.

Damit Thermik entsteht, muss die Sonne erst den Boden etwas aufheizen, damit dieser die darüber liegende Luft erwärmen kann. Bei einer weißen Schneefläche wird das kaum geschehen können. Schnee ist nicht nur kalt, sondern hat einen sehr hohen Albedo-Wert. Das bedeutet, der Schnee reflektiert fast alles einfallende Sonnenlicht. Ein Erwärmungseffekt bleibt somit aus. Thermik an verschneiten Hängen ist also nicht zu erwarten. Oder doch?

Zumindest können viele Piloten, die auch im Winter öfters fliegen gehen, immer wieder von überraschenden Bärten berichten, die aus komplett verschneiten Landschaften zu steigen scheinen. Irgendwo muss die Auftriebsenergie ja herkommen. Tatsächlich kann der Schnee sogar eine thermikfördernde Wirkung haben. Und das auf zwei unterschiedliche Weisen, die auch in Kombination auftreten können. Im Folgenden seien sie einmal getrennt betrachtet.

1. Albedo als Heizhilfe

Wie schon beschrieben, besitzt Schnee einen sehr hohen Albedo-Wert. Die Albedo beschreibt, welcher Anteil einer einfallenden Lichtmenge direkt wieder zurückgestrahlt wird. Frisch gefallener Schnee besitzt einen Albedo von 0,8 bis 0,9. Das heißt, 80 bis 90 Prozent des Lichts wird von der Schneeoberfläche reflektiert. Und das kann, an passendem Ort, für die Thermikentstehung dienlich sein. Denn durch die Reflektion wird das Sonnenlicht umgelenkt. Das Licht und die darin enthaltene Energie können dann sogar auf Flächen einwirken, die eigentlich im Schatten liegen.

Für die Winterthermik förderlich ist das vor allem an steilen, bewaldeten Hängen. Den verschneiten Boden kann die Sonne hier nicht erwärmen. Allerdings werden sich die Bäume, zum Beispiel dunkle Tannen, durch die darauf fallenden Sonnenstrahlen oberflächlich aufheizen. Je steiler ein Hang, umso besser funktioniert das. Denn so wie Zuschauer in einem ansteigenden Theatersaal bessere Sicht auf die Bühne haben, so bekommt jeder Baum am Hang insgesamt mehr Sonnenstrahlen ab.

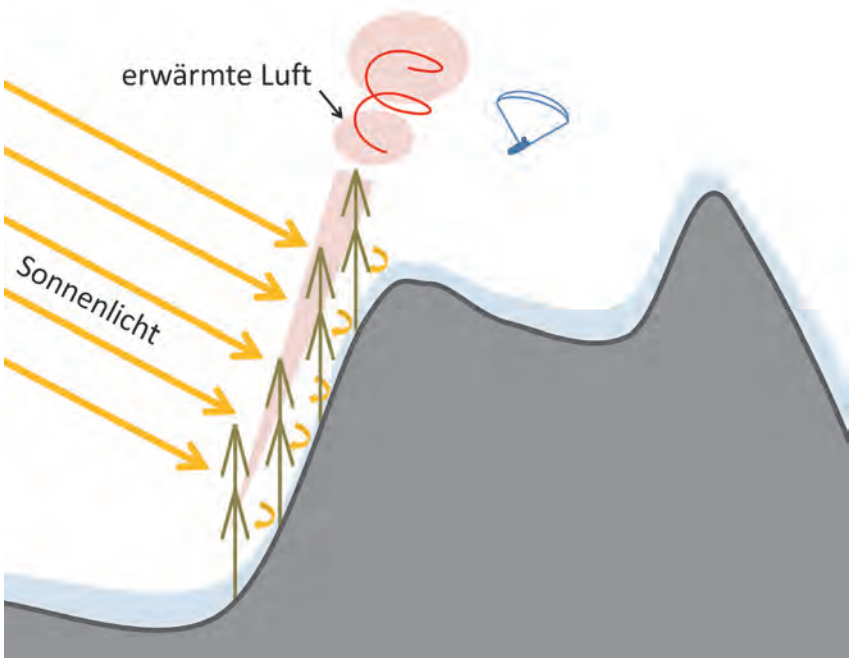
Durch den verschneiten Untergrund wird die Heizwirkung allerdings noch potenziert. Dank der Reflektion des Schnees werden die Bäume und ihre Äste nicht nur von vorn auf der Sonnenseite, sondern auch von hinten und unten, auf der Schattenseite, mit Sonnenlicht bestrahlt. Die beschienene und somit erwärmte Oberfläche der Bäume ist dann viel größer als ohne den Schnee. So ein Winterbergwald kann unter passenden Bedingungen – bildlich gesprochen – regelrecht zu glühen beginnen. Die Bäume, die am besten selbst schon weitgehend schneefrei sein sollten, ragen dann wie Heizstäbe in die Luft. So bildet sich zwischen ihnen bald ein Warmluftpolster, das mit seinem Temperaturvorsprung gegenüber der umliegenden kälteren Winterluft nur noch einen Weg kennt: nach oben (s. Grafik 1 auf der folgenden Seite).

An passenden Abrissstellen über längeren, bewaldeten Hangpartien, die am besten auch noch nach Süden ausgerichtet sind, kann man deshalb selbst im tiefst-verschneiten Winter kräftige Bärte antreffen.

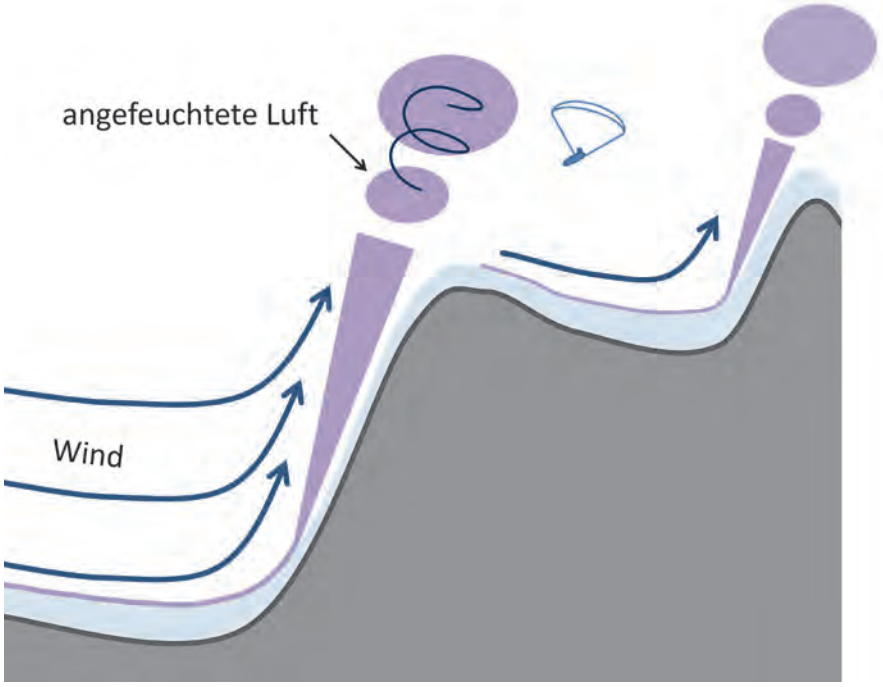
2. Sublimation als Steighilfe

Schnee besteht aus gefrorenem Wasser in Form von Eiskristallen. Wasser hat die Eigenschaft, in den verschiedenen Phasen fest, flüssig und gasförmig auftreten und von der einen in die andere Phase übergehen zu können. Das geht sogar direkt von fest zu gasförmig. Dieser Prozess wird Sublimation genannt. Selbst bei Temperaturen unter null Grad Celsius kann Wasser aus den Schneekristallen direkt als Gas in die Luft gelangen und diese damit anfeuchten. Über Schneefeldern sammelt sich deshalb stets eine dünne Schicht feuchterer Luft.

Feuchte Luft wiederum hat selbst eine



1 | Schnee reflektiert viel Sonnenlicht. An bewaldeten Steilhängen sorgt der Schnee am Boden dafür, dass die Bäume auch von hinten beschienen werden. Das ergibt eine erstaunlich große Heizfläche. Die Luftmassen zwischen den Bäumen werden erwärmt und können sich oben am Hang als Thermikblasen lösen.



2 | Über Schneeflächen liegt eine dünne Schicht feuchterer Luft, selbst bei Minustemperaturen. Durch Wind können diese feuchteren Luftmassen gegen einen Hang gedrückt und zum Aufstieg gezwungen werden. Da feuchtere Luft leichter ist als trockene, wird sie dann als feuchtere Blase auch über der Hangkante weiter steigen.

thermikträchtige Eigenschaft: Sie besitzt, bei gleicher Temperatur, eine geringere Dichte als trockenere Luft. Sie ist also leichter als diese. Daraus kann also der Antrieb zum Aufstieg entstehen.

Normalerweise sind die feuchten Luftmassen über den Schneefeldern allerdings nicht dick genug, um ausreichend große, nutzbare Thermikblasen zu formen. Es fehlt ihnen auch der Antrieb bzw. der Impuls, sich vom Boden zu lösen. Das ändert sich aber, wenn man eine passende, schneebedeckte Topographie mit Wind in Verbindung bringt.

Man stelle sich zum Beispiel einen großen, flachen, schneebedeckten Talkessel vor, über den beständig der Wind streift. Dieser schiebt die angefeuchteten Luftmassen an den nächsten Hang, wo die Luft sich staut und sammelt und dann zwangsweise gehoben wird. Damit gelangen größere Volumina der feuchteren Bodenluft in Bereiche, die eigentlich von trockenerer Höhenluft geprägt sind. Der Dichteunterschied der feuchteren Blasen zur trockeneren Luft der Umgebung kann dann dafür sorgen, dass die feuchteren Luftmassen auch ohne den dynamischen Antrieb des Windes über dem Hang einfach noch weiter steigen. Eine andere Form der Schneethermik ist geboren (s. Grafik 2).

Diese Art der Schneethermik kann sogar bei völlig geschlossener Wolkendecke auftreten. Das ergibt dann ganz besondere, unverhoffte Flug-Erlebnisse. Wir sprechen dann häufig von magischer Luft.

Eine derartige Schneethermik ist gelegentlich selbst im Hochgebirge anzutreffen, ohne davorliegende Talkessel als Sammelbecken feuchterer Luft. Als Zutat Nummer eins braucht es große, breite, schneebedeckte Gebirgsflanken. Zutat Nummer zwei ist in diesem Fall der Höhenwind, der bestenfalls genau senkrecht auf diese Flanken trifft. Auch er wird die vom Schnee durch Sublimation angefeuchteten Luftschichten nach oben drücken. Sind sie erst einmal über Kammhöhe gelangt, werden sie dann im Umfeld der viel trockeneren Höhenluft allein aufgrund des Dichteunterschiedes weiter steigen.

ANZEIGE

Foto: Jerome Maupoint

LEICHT REISEN, WEIT FLIEGEN

Der Calypso ist ein leichter Intermediate Schirm (“low B”) für Anfänger- und Freizeitpiloten, die sich voll und ganz auf ihren Flügel verlassen möchten. Perfekt geeignet für das leichte Reisen und Fliegen mit hohem XC-Potential. Der Calypso wurde von Grund auf neu konzipiert mit einem einfachen Handling, welches puren Spaß vermittelt. Etwas agiler im Vergleich zu anderen Schirmen dieser Klasse, ohne den Piloten zu überfordern.

EN B / 5 Größen / 55-120 kg

GIN

Calypso

www.gingliders.com

© ANDREAS BUSSLINGER

XC-Sportlertag 2019

Erfolgreich Streckenfliegen. Thomas Theurillat, mehrfacher Supporter von Chrigel Mauer und Mental-Coach, beantwortet in seinem Vortrag die Frage: „Wie mache ich das Beste aus meinem Potential?“

TEXT: **BENEDIKT LIEBERMEISTER** | FOTOS: **EWA KORNELUK-GUZY**

Auf der Leinwand prangt ein motivierendes Foto: Pilotenperspektive, Hände an der B-Gurtsteuerung, nächste Wolke an der Basis erreicht, Blick über schneebedecktes Hochgebirge. In Bildmitte steht: „Wie war es bei meinem Super-Flug 2019?“ Im Saal herrscht rege Geschäftigkeit. Zweier-Teams tauschen sich aus und notieren sich Stichpunkte. Schreiben auf, was entscheidend war, dass dieser Flug für sie so besonders war. Denn wichtig ist, was gut gelaufen ist, nicht was daneben ging.

Thomas Vortrag hat Workshop-Charakter und das macht ihn besonders. Er stellt Fragen und die Teilnehmer versuchen für sich Antworten zu finden. Wir setzen uns mit so viel auseinander: befassen uns mit der neusten Variotechnik, planen akribisch die Aufgabe, probieren eine Reihe von Schirmen durch. Aber Klarheit über uns selbst verschaffen wir uns in den wenigsten Fällen. Zwei markante Beispiele:

Es gibt vier Zustände (1-4) im Spannungsfeld zwischen Energie und Anspannung. Heiter und zufrieden bin ich entspannt, habe aber wenig Energie (1). Kommt Begeisterung und Freude dazu, steigt mein Energie-Level (2) deutlich an. Doch beim Streckenflug wird es schnell auch anspruchsvoll, ich werde ernst, sogar aggressiv; habe ich die Schwierigkeit gemeistert, bin ich vor Freude aufgedreht (3). Halten die Probleme an, falle ich in eine negative, unter Umständen sogar depressive Stimmung (4). Hier muss ich raus, zurück zu 3 und 2. Kann ich mich dort – zwischen 2 und 3 - halten, befinde ich mich im „Idealen Leistungszustand (ILZ)“. Dafür muss ich lernen, mich wie eine Maschine zu regulieren. „Denn mit Technik verhandelt man nicht“, stellt Thomas klar.

Ein ähnliches Bild gibt das Spannungsfeld zwischen Anforderungen und Fähigkeiten ab. Zu Anfang sind die Anforderungen tief, aber auch meine Fähigkeiten gering. Wenn die Fähigkeiten wachsen und die Anforderungen gering bleiben, langweile ich mich bald und fühle mich unterfordert. Begebe ich mich jetzt in steigende Anforderungen, komme ich den Flow-Kanal: Anforderungen + Können harmonieren! Wachsen die Anforderungen, aber nicht mein Können, gerate ich in Stress und Überforde-

rung. Das Ziel muss sein, zurück in den Flow-Kanal zu gelangen. Also Anforderungen runter, oder Fähigkeiten erhöhen. Auf einem Streckenflug würde das z. B. bedeuten: Entweder den extrem bockigen Bart verlassen und einen ruhigeren suchen, damit ich die Anforderungen verringere. Oder aus Stimmung 4 – negativ – wieder in den Idealen Leistungszustand zu gelangen, um den zerrissenen Bart gefahrlos zentrieren zu können (Fähigkeiten erhöhen).

„If you can dream it – you can do it!", ermuntert Thomas die Sportler für 2020!

The winner is.....

Der Höhepunkt des Sportlertages. Die Ehrung der Deutschen Meister 2019 im Streckenfliegen, der Pilotinnen und Piloten, die ein Jahr unermüdlich um den Sieg gekämpft haben. Ein paar Zahlen zu den beeindruckenden Leistungen: 4.691 Piloten reichten 123.075 Flüge ein; davon 2.458 über 100 km und 340 über 200 km. 35 Piloten flogen über 300 km (25 Gleitschirm und 10 Drachen), über 400 km reichten 3 Flüge (2 Gleitschirm, 1 Drachen). Flüge außerhalb Europas gehen nicht in die Wertung zur Deutschen Meisterschaft ein.

Der DHV-Vorsitzende Charlie Jöst und Sportvorstand Klaus Tretter gratulierten, die Sportler zollten gebührend Beifall. Uli Straßer und Regina Glas führten durchs Programm. Gut vorbereitet hatten sie zu jedem Sportler eine kleine Geschichte parat und bereiteten außergewöhnliche Flüge detailliert auf.

Den Titel Deutscher Meister in der Gesamtwertung hat Markus Anders gewonnen, ebenso die Juniorwertung. Markus nahm auch als Rookie an den Red Bull X-Alps teil und hatte sich wacker geschlagen. Ein alter Bekannter holte sich den Titel in der Standardklasse. Oliver Teubert, schon mehrmals Deutscher Meister in verschiedenen Klassen. Tim Huber ist Deutscher Meister in der Sportklasse. Seriensiegerin Brigitte Kurbel hat dieses Jahr noch zwei draufgesetzt. Neben dem Gewinn der Deutschen Meisterschaft hat sie auch noch mit 269 km einen FAI-Weltrekord von der Grente erflogen. Und hat die Damenwertung des internationalen XContest gewonnen. Samuel Blocher errang den Titel des Deutschen Flachlandmeisters und siegte im Deutschlandpokal (sechs Flüge). Deutscher Meister im Tandemfliegen ist Stefan Lauth. Auch er glänzt mit einem Weltrekord über 232 km, ebenfalls von der Grente.

Deutscher Meister bei den flexiblen Drachen ist, wie schon oft, Markus Ebenfeld. Jochen Zeyher sicherte sich den Titel bei den Starren. Flachlandmeister ist Reinhard Pöppl, ebenso Sieger des Deutschlandpokals. Deutsche Meisterin wie fast jedes Jahr Corinna Schwiegershausen, für ihre Weltrekorde über 407 km erhielt sie die diamantene Ehrennadel der FAI. Tom Becher flog mit Turm am weitesten.

Vereinswertung bei den Gleitschirmen gewannen wie immer die Samerberger, bei den Drachen die Ruhpoldinger. Bayerwald gewann 1. Bundesliga GS, Südschwarzwald 1. Bundesliga HG. 2. Bundesliga GS Oppenau, HG Jura Albatros. Beste Newcomer sind Felix von Mallinckrodt bei den Gleitschirmen und Marco Gröbner bei den Drachen, hier heißt der beste Junior David Baumgartner. Fun Cup Sieger sind Tommy Frey bei den Schirmen und Ralf Ulbig bei den Drachen.

Relaunch

Richard Brandl, der XC-Verantwortliche im DHV, zeigte einen kurzen Ausblick auf den DHV-XC 2.0. Schon längere Zeit im Hintergrund technisch vorbereitet, wird der Relaunch der XC-Seiten bald auch graphisch und in der Bedienbarkeit sichtbar werden. Eine aufgeräumte und moderne Seitendarstellung, intuitive Bedienungslogik und responsives Webdesign (hier passt sich der Inhalt und die Ansicht einer Seite an die Anforderungen des benutzten Endgerätes an) sind die auf den ersten Blick auffälligsten Neuerungen.

Klimawandel und Streckenfliegen

Das Thema von DHV-Wetterexperte Volker Schwaniz. Entscheidend ist die Differenzierung von Wetter, Witterung und Klima. Wetter ist der Zustand der Atmosphäre zu einem bestimmten Zeitpunkt. Z.B. Jetzt 60% Luftfeuchte, mit 5/8 Cu, bei 20°C, 1020 hPa Druck , Nordwind 10 Kt.

Witterung hingegen der grobe durchschnittliche Charakter des Wetterablaufs über mehrere Tage, Wochen oder einer Jahreszeit. Z.B. in Bayern wars über das Wo-

↑ Mental-Coach Thomas Theurillat, mehrfacher Supporter von Chrigel Maurer

↑ DHV-Wetterexperte Volker Schwaniz

↑ Richard Brandl, DHV-XC Koordinator

1

Ozone

2

1. Platz
3. Platz

3

Gleitschirmwertung

4

SKYWALK

5

1. Platz
Reinhard Pöppl
2. Platz
Helmut Denz

6

1. Platz

7

1 | Deutscher Meister GS-XC Overall: v. l. Sebastian Barthmes, Markus Anders, Tim Huber

2 | Deutscher Meister GS-XC: Standard v. l. Kilian Hallweger, Oliver Teubert, Tobias Ehrmann (fehlt)

3 | Deutscher Meister GS-XC Sport: vl. Dietmar Siglbauer, Tim Huber, Werner Schütz

4 | Deutscher Meisterinnen GS-XC: vl. Ramona Eckert (fehlt) Brigitte Kurbel, Christin Kirst

5 | Deutsche Meister HG-XC Flachland: Reinhard Pöppl (1) rechts, Jochen Zeyher (3), Helmut Denz (2) fehlt. Deutschlandpokal HG: Jochen Zeyher (3) links, Reinhard Pöppl (1), Helmut Denz (2) fehlt.

6 | Deutscher Meister HG-XC starr: vl. Reinhard Pöppl, Jochen Zeyher, Dirk Ripkens

7 | Deutscher Meister HG-XC flexibel: vl. Markus Ebenfeld (1), Marco Gröbner (3), Helmut Denz (2) fehlt, mit Moderatorin Regina Glas

Rechte Seite

8 | Deutsche Meister GS-XC Flachland: vl. Hagen Walter (2), Daniel Heumann (3), Samuel Blocher (1) fehlt, Deutschlandpokal GS in anderer Reihenfolge: Hagen Walter (2), Samuel Blocher (1) fehlt, Daniel Heumann (3) mit Moderator Uli Straßer (links vorne)

9 | Newcomer GS: Felix von Mallinckrodt, Charlie Jöst, DHV-Präsident

10 | 1. Bundeslilga GS: Drachen- und Gleitschirmclub Bayerwald (1)

11 | Newcomer HG: Marco Gröbner

12 | Junior HG David Baumgartner

1

Gleitschirmwertung
Fun Cup
DHV-XC
2
1
3

2

Turmdrachen

3

Drachenwertung
Turmdrachen
DHV-XC
1. Platz
Tom Becher
3. Platz

4

NYC

5

6

1. Platz
Stefan Lauth
2. Platz
2
1

Linke Seite
1 | Fun Cup GS: vl. Anton Schimple, Tommy Frey, Remy Balleisen

2 | Floater-Klasse 1: HG Ehrung vl. Bernd Weist, Tim Grabowski, Tom Becher

3 | Sieger Turmdrachen: vl. Timo Andree, Tom Becher, David Baumgartner

4 | 2. Bundesliga GS: Oppenauer Gleitschirmflieger (1)

5 | 1. Bundesliga HG: Drachen- und Gleitschirmfliegerclub Südschwarzwald (1)

6 | Deutsche Meister Tandem: Johann Rottmann (2), Stefan Lauth (1) und Hartmut Anding (3) fehlen

Rechte Seite
7 | Vereinswertung HG: Delta Club Bavaria Ruhpolding

8 | Fun Cup HG: vl. Midori Onuki, Ralf Ulbig, Timo Andree

9 | Deutsche Meisterinnen HG: vl. Corinna Schwiegershausen (1), Renate Griebl (3), Melanie Fricke (2) fehlt

chenende regnerisch. Klima ist der mittlere Zustand der Atmosphäre über einen langen Zeitraum, mindestens 30 Jahre, bis hin zu Jahrhunderten, sogar Jahrtausenden.

Betrachten wir das Sommerwetter der letzten 130 Jahre. Auffällig sind eine markante Erwärmung sowie eine steigende Anzahl der Sommertage. Sieht eigentlich gut aus für Thermikflieger. Problem ist aber Erhaltungsneigung der Wetterlagen und Intensität der Witterung. Tiefdruck ist windiger, mehr Schauer und stärkere Gewitter; Hochdruck zunehmend heiß und trocken. Fliegen geht öfter, aber meist deutlich anspruchsvoller. Gewachsen ist auch der Ehrgeiz der Piloten. Volker bringt es auf den Punkt: „Alles, was irgendwie fliegbar erscheint, wird auch geflogen."

Wo schau ich nach?

Vorhersagen für nächste Saison nicht möglich. Wichtig sind die Thermikprognosen, 3-5 Tage belastbar, 5-10 Tage lassen nur grobe Wettertrends zu. Bei Themikprogrammen sind Hauptakteure: Meteo-Parapente, TopMeteo und TopTask.

TopTask ist etwas feiner aufgelöst und stellt die wichtigsten Eckpunkte wie Thermikstärke, Höhenwind, Basishöhe, Bedeckung und Inversionsschichten sehr gut dar. Beim Klick auf Föhnschneisen hat Meteo-Parapente die Nase vorn, ebenso bei einer sehr intuitiven Darstellung von Thermikhöhe und Höhenwind. Top-Meteo arbeitet mit dem gleichen Grund-Modell wie Meteo-Parapente, hat aber mehr Einzelheiten gelistet.

Ein wichtiger Puzzlestein zur Tagesabschätzung sind die Windwerte ausgesuchter Stationen, wie Patscherkofel, Hohenpeißenberg und Sonnblick. Patscherkofel ist ein Föhnindikator. Hohenpeißenberg bei Schongau gibt einen guten Einblick in die Windsituation im Voralpenland und Nordalpenrand. Für Osttirol (Lienz, Greifenburg, etc.) und Kärnten bietet der Sonnblick eine gute Referenz für die allgemeine Höhenwindsituation.

Mit Thomas Theurillat gehen die Sportler gestärkt in die Saison 2020. Volker Schwaniz gab ihnen das nötige Wetter-Know-How mit. Die Deutschen Meister persönlich zu treffen und mit ihnen zu feiern, war auf jeden Fall eine Reise ins Frankenland wert.

Danke an alle!
Der nächste Sportlertag findet am 22.11.2020 in Sasbachwalden statt

Brigitte Kurbel

Ramona Eckert

Christin Kirst

© EWA KORNELUK GUZY (3)

Frauenpower

Im DHV-XC wie auch in der internationalen Streckenflugwertung fliegen deutsche Pilotinnen mittlerweile ganz vorne mit. Auf Spurensuche mit Brigitte Kurbel, Ramona Eckert und Christin Kirst

INTERVIEWS: **LUCIAN HAAS**

In den Wertungen des DHV-XC fällt seit einigen Jahren eine Entwicklung auf: Die Frauen fliegen immer erfolgreicher auch wirklich weite Strecken. Herausragend ist dabei ein Trio, das seit Jahren fast durchgängig auf den ersten Plätzen der Damenwertung zu finden ist – wenn auch in teils wechselnder Reihenfolge: Brigitte Kurbel, Ramona Eckert und Christin Kirst.

Vor allem Brigitte Kurbel dominiert diesen Wettbewerb. 2019 gewann sie nicht nur den DHV-XC, sondern stand auch in der internationalen Frauenwertung des XContest ganz oben. Dazu beigetragen hat ein Deutscher und zugleich sogar FAI-Streckenflugrekord: Im Frühsommer war sie von der Grente aus ein komplett geschlossenes FAI-Dreieck über 269 Kilometer geflogen.

Offenbar lassen sich aber auch ihre Konkurrentinnen von solchen Leistungen anstecken. In Summe sammelten die drei Pilotinnen des Podiums in der abgelaufenen Saison 3758 Punkte. Das ist ein Drittel mehr als im Saison-Schnitt der fünf Jahre davor.

Das DHV-Info hat das zum Anlass genommen, dieser Entwicklung einmal ein wenig auf den Grund zu gehen. In den folgenden Interviews berichten Brigitte, Ramona und Christin über das, was sie antreibt.

Brigitte Kurbel

Brigitte, wenn Dir am Anfang des Jahres jemand prophezeit hätte, dass Du am Ende der Saison mit einem Weltrekord, einem Europarekord, einem deutschen Rekord und dem Sieg sowohl in der deutschen als auch der internationalen XC-Wertung der Frauen dastehen würdest, für wie realistisch hättest Du das gehalten?

Brigitte Kurbel: Bis auf den deutschen-, Europa- und Welt-Rekord hatte ich ja alles schon mal gewonnen. Sechs Mal die deutsche Meisterschaft und einmal den internationalen XC. Das war mir nicht wichtig. Ich hatte aber vor, den Weltrekord zu fliegen. Dass ich das schaffen kann, wenn ich einen guten Flugtag erwischen würde, war mir klar. Alles andere ergab sich aus den Versuchen, den Rekord zu erreichen, und schließlich mit dem Rekord selbst.

Nun bist Du eine Pilotin, die seit Jahren an der Spitze steht. 2013 hast Du erstmals Streckenflüge im XC-DHV eingestellt und damals gleich die Damenwertung gewonnen, wie auch in allen Folgejahren – bis auf 2017, als Du „nur“ auf Platz 2 kamst. Was ist für Dich der größte Antreiber für eine so konstante Leistung? Gehst Du bewusst mit Blick auf die XC-Punkte fliegen?

Nein, gar nicht. Ich hatte schon zu Beginn meiner Streckenflugkarriere eigene Ziele, die nichts mit XC-Punkten zu tun hatten oder

damit, andere zu übertreffen. Anfangs wollte ich nur ein 150er-FAI-Dreieck fliegen, dann ein 180er, usw. 2013 und früher lag die Höchstpunktzahl in der XC-Wertung der Damen bei 700 bis 800 Punkten. Mit dem Erreichen meiner Ziele konnte ich automatisch den ersten Platz in der Damenwertung belegen. Darüber hatte ich mich natürlich jedes Mal sehr gefreut. Allerdings ist mir das Erreichen meiner eigenen Ziele wichtiger als die Meisterschaft.

In der Saison 2019 bist Du auch in der Gesamtwertung des DHV-XC weit vorn gelandet, auf dem vierten Platz. Mit nur sechs Punkten mehr hättest Du sogar neben zwei Männern auf dem Podest gestanden. Hätte Dir das eine besondere Genugtuung gegeben?

In der Performance-Klasse bin ich ja sogar auf dem dritten Platz. Leider werden die Sieger in dieser Klasse nicht mehr geehrt. Deshalb wäre der dritte Platz in der Gesamtwertung natürlich interessanter gewesen. Aber unglücklicherweise war mein dafür gewerteter Deutschland-Flug zu schlecht. Wäre der besser gewesen, hätte ich sogar den ersten Platz in der Gesamtwertung erreichen können. Das hätte mich dann sehr gefreut. Von Genugtuung würde ich aber nicht sprechen, eher von Freude.

Über die letzten Jahre hinweg ist der Leistungsunterschied zwischen Frauen und Männern in den XC-Wertungen immer kleiner geworden. Woran liegt das Deiner Meinung nach?

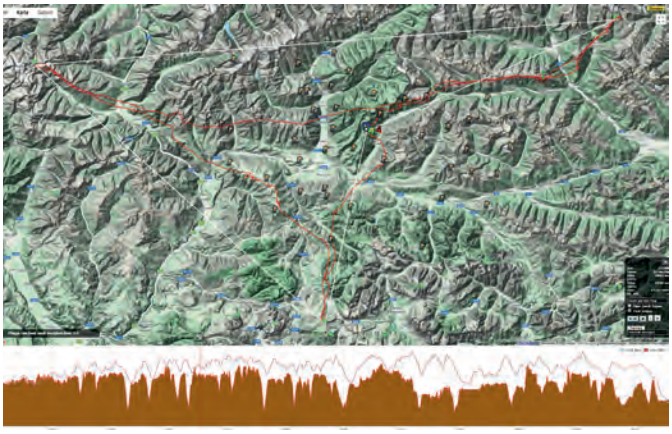
Im nationalen XC liegt es zum einen sicher daran, dass meine Ziele größer werden. Das animiert auch andere Pilotinnen, weite Strecken zu fliegen, wenn sie im XC der Damenwertung ganz vorne sein möchten. Zum anderen sehen die Damen, was möglich ist und trauen sich immer mehr zu. Diese Entwicklung ist sehr positiv. International ist der Abstand aber nach wie vor groß, auch wenn ich in der Serien-Klasse im World XContest unter den ersten 20 auf Platz 14 gelandet bin...

... und damit sogar noch vor dem ersten männlichen deutschen Teilnehmer in dieser Wertung, der folgt ja erst auf Platz 26. Gibt es eigentlich Faktoren, wo Du Dich als Frau gegenüber Männern im Nachteil siehst?

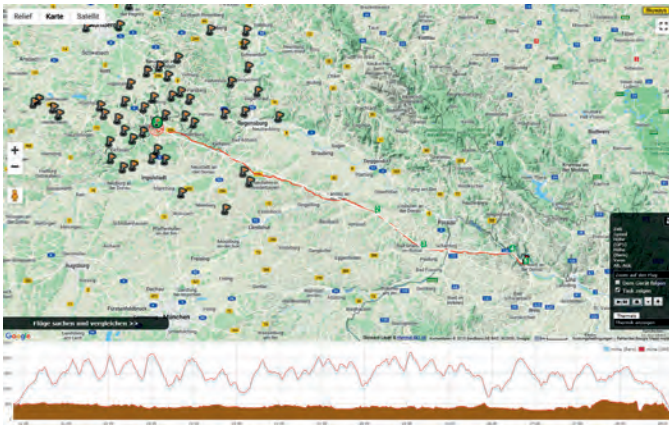
Mein Frauenkörper ist ein gewisser Nachteil, zumindest beim Fliegen. Ich bin zwar mit 1,72 nicht die Kleinste. Aber da ich ziemlich schlank bin, ist mein Gewicht zu gering für größere und bessere Schirme. Selbst für den kleinen Zeno, den ich fliege, muss ich das schwere X-Rated Gurtzeug nutzen, damit ich einigermaßen im mittleren Gewichtsbereich an den Start gehen kann. Dadurch gleitet der Schirm natürlich nicht so gut und so schnell wie ein hoch belasteter – und vor allem wie ein hoch belasteter großer Schirm. Aber das ist kein reines Frauen-Problem. Es gibt auch kleine, leichte Männer. Und es gibt auch einige Frauen, die große Schirme fliegen können.

Gibt es denn Bereiche, in denen Frauen Deiner Einschätzung nach im Vorteil sind? Manchmal heißt es ja, Frauen hätten ein besonders feines Händchen beim Kurbeln...

Das ist durchaus möglich. Schon öfter haben sich andere Piloten bei mir bedankt,



→ Mit diesem FAI-Dreieck über 269 km von der Grente aus stellte Brigitte Kurbel einen neuen Welt-, Europa- und deutschen Rekord auf.



→ Einmal das gesamte niederbayrische Flachland zu kreuzen war für Christin Kirst „der schönste Flug des Jahres".

→ Für die Streckenflugwertung im DHV-XC ist auch jeweils ein in Deutschland gestarteter Flug einzureichen. Ramona Eckert kam vom Hochfelln auf 191 km als FAI-Dreieck.

ANZEIGE

independence
paragliding
Gleitschirmausrüstung seit 1990

Geronimo²
EN B

GRASSHOPPER
LTF/EN A
GLEITSCHIRME

TRIGON
RETTUNGSSYSTEME

INNOVATION
GURTZEUGE

HI-TEC
ZUBEHÖR

www.independence.aero

dass ich ihnen die Thermik gezeigt habe und ihnen dadurch beim Flug behilflich war. Aber vielleicht liegt das auch daran, dass ich mir beim Fliegen immer selbst Gedanken mache, wo es bei den aktuellen Bedingungen, Wind, Sonne, Schatten, Gelände usw. gut gehen könnte. Ich fliege nicht stur irgendwelche heruntergeladene Strecken ab.

Ich weiß von einigen männlichen Top-Streckenfliegern, dass sie sehr strategisch vorgehen und ihre Flüge akribisch planen. Wieviel Zeit verbringst Du mit der Vorbereitung Deiner Flüge?

Sehr wenig. Natürlich habe ich vor allem am Beginn meiner Streckenfliegerei mal im XC nachgeschaut, wo welche Strecken geflogen werden, wo Querungen von Tälern gemacht werden, welche Abflughöhe man haben sollte. Aber so richtig geplant habe ich tatsächlich nur meinen Rekordflug in diesem Jahr. Ich habe die Punkte in mein Naviter Oudie eingegeben, damit ich genau weiß, wie weit ich die Ecken ausfliegen muss, um den Rekord zu erfliegen. Das hat allerdings auch nicht viel länger als etwa eine Stunde gedauert, weil ich das Gebiet dort schon sehr gut kenne.

Und was ist mit der Nachbereitung?

Na ja, eigentlich will ich weg davon, dass ich mich darüber ärgere, was alles nicht so optimal gelaufen ist. Es wäre besser, sich weniger Gedanken darüber zu machen. Stattdessen sollte man sich freuen, einen so schönen langen Streckenflug gemacht zu haben, egal ob 50, 100, 150 oder mehr als 200 Kilometer. Das ist doch das, was uns antreibt und Spaß macht.

Schauen wir mal auf Deinen Weltrekordflug vom 24. Juni an der Grente. Der Kurs für das 269 Kilometer FAI-Dreieck stand also von Anfang an fest?

Ja. Ich wäre gerne vor allem das Eck in die Dolomiten noch weiter geflogen, aber die Dolos haben es in diesem Jahr nicht so richtig gut mit mir gemeint. Trotzdem habe ich meine geplanten Punkte alle erreicht. Ich hatte nur gehofft, wenn's geht, dann könnte ich noch weiter fliegen.

Am Ende des Tages hast Du das Dreieck perfekt geschlossen. Du warst sogar noch hoch genug, um den Startplatz zu überfliegen. Was war das für ein Gefühl?

Als ich aus den Dolomiten flog, war ich sicher, dass ich weit ins Antholzer Tal zurückfliegen kann. Ob ich es tatsächlich schaffen würde, bis auf 400 Meter an den Startpunkt zurück zu kommen, war ich noch nicht sicher. Eigentlich wollte ich, extra für den Weltrekord, schon nach dem ersten Bart in Richtung Tal fliegen, damit ich diesen Startpunkt des Dreiecks am Ende wieder einfach erreichen könnte. An diesem Tag war nach dem frühen Start an der Grente aber keine gute Thermik. Deshalb bin ich gleich weiter geflogen.

Also musstest Du noch beim Rückflug in das Antholzer Tal möglichst viel Höhe machen, um dem Startplatz nahe genug zu kommen.

Genau. Hat man nämlich nicht so viel Höhe, kommt man nur noch irgendwo am Bergrücken an, und das reicht meistens nicht aus, um regelfonform komplett zu schließen. Dann hätte ich zwar wieder den weitesten Flug, aber keinen Rekord gehabt. Deshalb ließ ich mir beim Rückflug viel Zeit, und davon hatte ich noch jede Menge übrig. Ich kurbelte jede noch so schwache Thermik ausgiebig aus. Als ich dann sieben Kilometer vor dem Startplatz auf 3.150 Meter Höhe aufdrehen konnte, wusste ich, dass ich mein Ziel im Gleitflug erreichen würde. Ich freue mich bis heute riesig über „meinen" Weltrekord.

An diesem Tag waren am Ende nur drei männliche Piloten noch etwas weiter gekommen als Du. Ist das für Dich etwas Besonderes, gewissermaßen in die Riege der besten Streckenflieger aufzurücken?

Ja klar, das freut mich sehr. Vor allem wenn es solche international bekannten Piloten wie Lex Robé und Primoz Susa sind, die zu den besten der Welt gehören. Und dass ich mit meinem kleinen, nicht hoch belasteten Schirm mithalte, finde ich sehr interessant und schmeichelt mir sehr.

Kürzlich ist die Schweizerin Yael Margelisch in Brasilien als erste Frau über 500 Kilometer weit geflogen, im Team mit weiteren Piloten. Würden Dich solche one-way Flüge im brasilianischen Flachland auch reizen?

Nein, nicht wirklich. Da würde es mir schon vor dem Rückweg grauen. Außerdem fliege ich lieber in den Bergen als im Flachland. Landschaftlich ist das für mich etwas

© BRIGITTE KURBEL

↑ Brigitte Kurbel auf dem Weg zum Erfolg (Zeno)

ganz anderes. Wenn man im Flachland mit dem Wind fliegt, kann man zwar größere Strecken als beim FAI- Dreieckfliegen erreichen, aber so richtig frei ist man bei der Routenwahl halt nicht. Man muss immer mit dem Wind mitfliegen, um auf solche Strecken zu kommen.

■ Also ist kein one-way 500er von Brigitte Kurbel zu erwarten?

Ich würde mir das überlegen, wenn die deutsche Liga oder auch andere Sponsoren deutsche Piloten so fördern würden, wie es zum Beispiel die Schweizer Liga getan hat, damit Piloten aus der Schweiz in Brasilien Rekorde holen. Dann würde ich mein Können auch dort unter Beweis stellen. Aber solange es so ist, wie es ist, fliege ich nur dort, wo es mir auch richtig Spaß macht.

■ In Brasilien wird viel im Team geflogen. Zugleich gewinnt das Teamfliegen auch in der Alpen-Streckenflugszene immer größere Bedeutung – weil man gemeinsam einfach schneller die guten Linien findet und häufig auch weiter fliegen kann. Hast Du das auch schon ausprobiert?

In der Saison 2019 war ich durch Zufall bei einer Gruppe dabei, allerdings ohne Funk. Ich kann bestätigen, dass so ein Team erhebliche Vorteile bringt. Man findet schneller die bessere Thermik, weil die anderen dabei sehr hilfreich sind, und auch die bessere Route, wenn man nicht der erste in der Gruppe ist, der vorweg fliegt. Sonst bin ich eigentlich alleine beim Streckenfliegen unterwegs, weil der Kumpel, den ich meistens dabei habe, mir nicht nachkommt... (lacht).

■ Welche Ziele hast Du Dir für das Flugjahr 2020 gesetzt?

Ein 300er FAI wäre der Hammer, aber ich wäre natürlich auch mit einem etwas Kleinerem zufrieden. Und daneben noch viele schöne andere Flüge. Einer meiner schönsten Flüge über den Ortler ging übrigens nur etwa 100 Kilometer weit. Er war aber so außerordentlich schön, dass dieser Flug mir sehr lange eindrucksvoll in Erinnerung bleiben wird. Da muss schon etwas Atemberaubendes passieren, um das zu toppen!

Ramona Eckert

■ Ramona, Du bist in der Saison 2019 beim DHV-XC auf den 2. Platz in der Damenwertung geflogen. Mit den erreichten 1.295 Punkten hättest Du in allen früheren Jahren sogar Platz 1 belegt. Das zeigt, wie stark die Frauen mittlerweile auch im XC punkten. Worauf führst Du diese Leistungssteigerung zurück?

Die Saison 2019 war genial! Wir haben im Moment ein sehr starkes Teilnehmerfeld bei den Frauen, was uns gegenseitig motiviert. Ich persönlich hatte das Glück, dass ich viele Flugtage mit guten Fliegerfreunden unterwegs war und wir gemeinsam Streckenkilometer sammeln konnten.

■ Auch im weltweiten XContest kamst Du in der abgelaufenen Saison hinter Brigitte Kurbel auf Platz 2. Was ist für Dich emotional von größerem Wert: Der deutsche oder der internationale Titel?

Mir bedeutet der Vizeweltmeistertitel bei den Frauen im XContest mehr als der deutsche Titel. Denn da mischt ein viel größeres Teilnehmerfeld mit. Ich bin vor allem stolz darauf, dies mit einem Sportklasse-Schirm geschafft zu haben, während andere Pilotinnen mit Hochleistern unterwegs sind. Cool finde ich auch, dass ich in der Sportklassewertung des DHV-XC auf den vierten Platz kam – gerade
weil hier nicht nach Geschlechtern, sondern nur nach der Schirmklasse gewertet wird.

■ Beim DHV-XC stehst Du seit vier Jahren immer wieder auf dem Treppchen: Zweimal dritter Platz, dann zweimal zweiter Platz. Nach dem Gesetz der Serie müsste in 2020

© FLORIAN HAUSER

↑ Den Alpina 3 fliegt Ramona Eckert

ja eigentlich der erste Platz folgen. Inwieweit setzt Du Dir selbst solche Ziele?

Natürlich würde ich die Serie gerne fortsetzen. Aber wichtiger ist mir, auch weiterhin Spaß am Fliegen zu haben und das Ganze nicht zu verbissen zu sehen. Neben dem Streckenfliegen konnte ich dieses Jahr ein paar Wettkämpfe mitfliegen. Ich finde diese Art des Fliegens genauso spannend wie Acrofliegen oder einen entspannten Hike and Fly.

Eine Pilotin war in den vergangenen Jahren immer noch ein wenig vor Dir: Brigitte Kurbel. Ihr beide seid im Piloten-Team der Flugschule Hochries. Geht Ihr auch manchmal gemeinsam fliegen?

Das hat sich bisher noch nicht ergeben. Häufig treffen wir uns aber an den guten Tagen am selben Startplatz (lacht). Ein Teamflug hat sich vor allem wegen den unterschiedlichen Schirmleistungen bisher nicht angeboten.

Am 2. Juni 2019 seid Ihr beide an der Grente gestartet und beide über 250 km weit gekommen. Brigitte hatte allerdings auch da am Ende einen kleinen Punktevorsprung. Brigitte fliegt den Zweileiner Zeno, Du einen leichten C-Schirm, den Alpina 3. Inwieweit spiegelt das Ranking Deiner Meinung nach auch den Leistungsunterschied der Schirme wieder?

Generell haben Hochleister schon einen Vorteil, da sie deutlich schneller sind. Allerdings spielen auf langen Streckenflügen andere Dinge wie beispielsweise effizientes Fliegen, Gebietskenntnis und Taktik eine entscheidendere Rolle. Allgemein ist es aber schwer, die Leistungen von Piloten zu vergleichen, die nicht annähernd gleiches Material fliegen. Gerade auch die Schirmgröße spielt für die Performance eine große Rolle. Dieser Faktor wird bei Wettkämpfen bisher nicht beachtet. Dabei können schirmgrößenabhängige Wertungsfaktoren durchaus funktionieren, wie zum Beispiel der alternative Online-XC-Wettbewerb XCR zeigt (www.xc-paragliding.de).

In früheren Jahren bist Du noch einen Rush 4 geflogen, also einen EN-B. Mittlerweile fällt auf, dass immer mehr Frauen, zumindest unter den Spitzen-Streckenfliegerinnen, zu „heißeren" Geräten greifen. Ist das vielleicht die Erklärung, warum der Leistungsunterschied zwischen männlichen und weiblichen Piloten über die Jahre immer weiter geschrumpft ist?

Definitiv ja. Rekordflüge werden fast ausschließlich mit CCC Schirmen geflogen. Andererseits sind diese Schirme auch anspruchsvoller zu fliegen und ein langer Streckenflug ist auf einem niedriger klassifizierten Schirm deutlich entspannter.

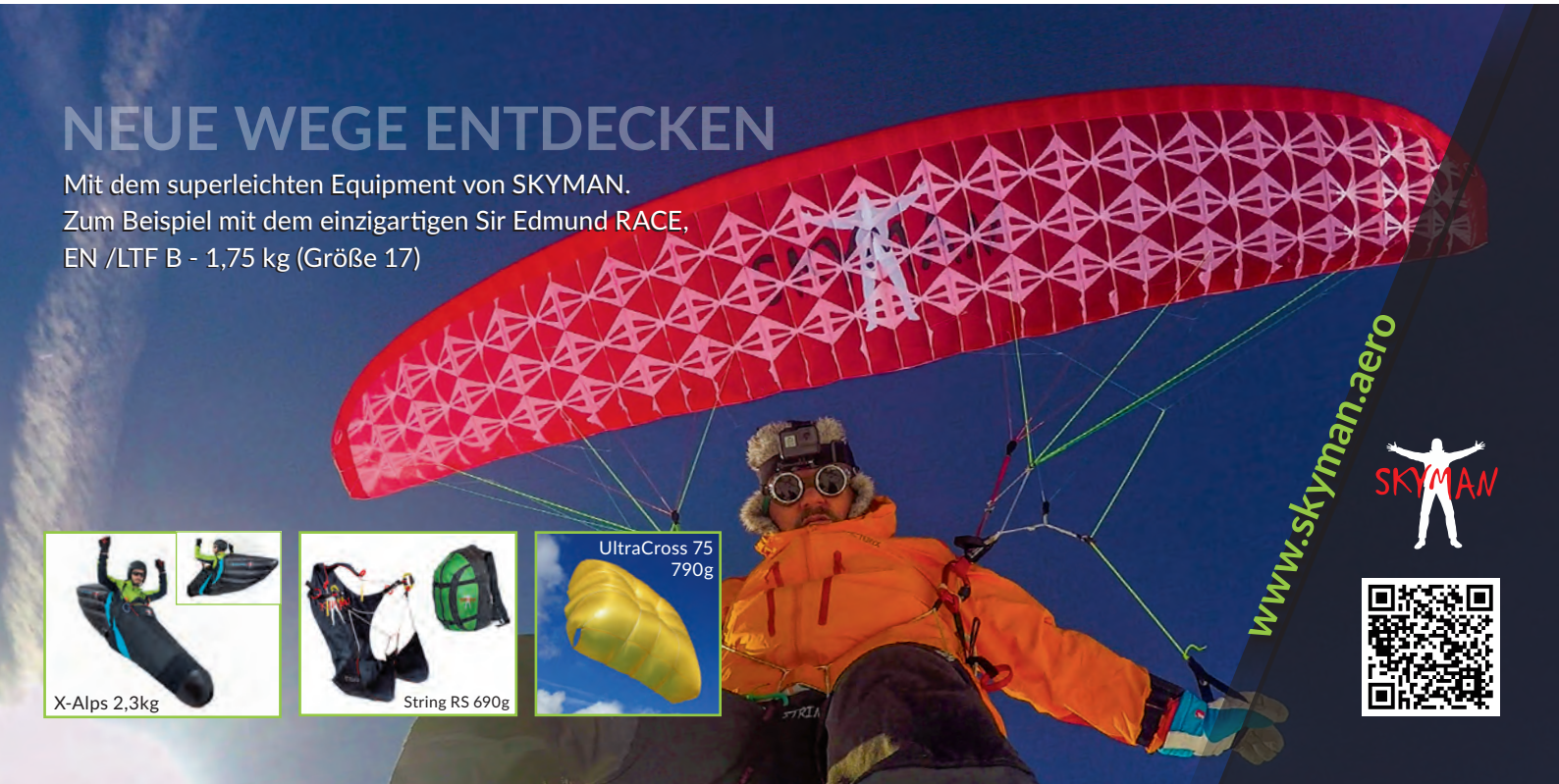
Gibt es beim Fliegen noch irgendwas, wo Du Dich als Frau gegenüber Männern im Nachteil siehst?

Den größten Nachteil sehe ich im geringeren Körpergewicht, da kleine Schirmgrößen nicht so performant sind wie große. Wobei das natürlich für den Durchschnitt gilt, es wird nicht auf jeden Piloten bzw. jede Pilotin zutreffen. Man kann zwar zusätzlichen Ballast mitnehmen, allerdings macht es das Fliegen komplizierter. Bei der British Open beispielsweise gibt es deshalb eine spezielle Wertungsklasse für leichte Piloten (bis 95 kg), die Reynolds Class. So etwas fände ich interessant!

Und wo siehst Du fliegerisch Deine größten Stärken?

Meine größte Stärke ist meine Ausdauer im Flug – sehr zum Leidwesen meiner Fliegerkollegen am Landeplatz, die manchmal länger warten müssen, bis ich gelandet bin (lacht). Und mir macht das Fliegen einfach unwahrscheinlich viel Spaß!

ANZEIGE



Christin Kirst

© CHRISTIN KIRST

↑ Christin Kirst mit ihrem Cumeo

Christin, Du bist in diesem Jahr Dritte in der Damenwertung des DHV-XC geworden, allerdings mit mehr Punkten als noch 2017, als Du sogar auf Platz 1 kamst. Allgemein stehen die Frauen in den XC-Wertungen 2019 besonders gut da. Wie erklärst Du Dir das?

Da kann ich nur für mich selbst sprechen. Ich hatte am Anfang der Saison das Glück, in Südtirol überraschend schöne lange Flüge zu machen. Grundsätzlich fliege ich nur noch für mich selbst und habe keinen Überblick, wer was macht. Ich genieße meine Flüge. Und wenn ich mich mal richtig anstrenge, um ein gesetztes Ziel zu erreichen, dann auch nur aus Spaß an der Freude.

In den vergangenen fünf Jahren warst Du immer unter den ersten drei, mit 2018 als Ausnahme. Worin liegt für Dich der Reiz am leistungsorientierten Streckenfliegen?

Manchmal packt es mich, da will ich immer noch ein bisschen weiter, einen Wendepunkt später setzen, schneller, effizienter fliegen. Aber eben nicht immer. Manchmal ist es mir auch total wurscht. Dann finde ich es attraktiver, irgendwo zum Baden, Kaffee trinken oder biwakieren zu landen, als ein einsames großes Dreieck zuzumachen.

Motiviert Dich die Konkurrenz im Wettbewerb, und schaust Du dabei eher auf die Männer oder die anderen Frauen – wie Brigitte Kurbel und Ramona Eckert?

Ich find die beiden super cool. Die Brigitte ist herausragend, ihre Ergebnisse sprechen für sich. Bei der Ramona beeindruckt mich die Leistungssteigerung in den letzten Jahren. Aber auf die anderen schauen, das tue ich gar nicht mehr. In den ersten Jahren, so 2010 bis 2013, da habe ich mir einen Druck gemacht mit der leistungsorientierten Fliegerei. Jetzt gehe ich einfach nur fliegen und freu mich, wenn ich einen schönen Flug gemacht habe.

Was ist für Dich ein schöner Flug?

Schön heißt schon gern weit und viele Punkte, aber eben nicht immer.

In diesem Jahr hast Du auch an einem ganz anderen Wettbewerb teilgenommen, dem Grazi Man in Bad Reichenhall. Radfahren, Laufen und Fliegen sind da die Disziplinen. Du hast alles mitgemacht und damit die Einzelwertung der Frauen gewonnen. Welcher Erfolg bedeutet Dir mehr? Der im Speed- oder im Streckenflug-Wettkampf?

Die Kombiwettbewerbe sind super lustig, und ich bewege mich allgemein gern. Nach einer kompletten Wettkampfpause 2018 hat es mir dieses Jahr wieder voll Spaß gemacht, auf etwas zu trainieren. Die Horizonte dehnen sich aus, was alles geht.

Einer Deiner weiten Flüge in der XC-Wertung 2019 ging übers Flachland, 203 km von Oberemmendorf aus...

Das war der schönste Flug dieses Jahr überhaupt! Einmal über das gesamte niederbayrische Flachland zu fliegen – eben wie oben erwähnt gar nicht für die Punkte, nur für die selbst gesetzte Aufgabe. Ich hab das mit meinem Skywalk Teamkollegen zusammen gemacht, morgens um 7 Uhr am Bahnhof in München getroffen und abends auf der gleichen Wiese vor Linz gelandet. Das ist es, worauf es mir beim Streckenfliegen ankommt – das Erlebnis, eine besondere Aufgabe gelöst zu haben. Das macht mich glücklich.

Bei den Männern werden die weltweiten XC-Wertungen mittlerweile maßgeblich mit Flachlandflügen in Brasilien entschieden. Würde Dich so etwas auch reizen?

Nein, Brasilien steht nicht auf meiner Liste. Stattdessen das eine oder andere Hike-and-Fly Projekt. Das wird auch eine Herausforderung. Aber der Genuss, die Natur und das besondere Erlebnis, die Welt mit dem Schirm zu entdecken, stehen für mich im Vordergrund.

Welchen Tipp würdest Du Frauen geben, die gerne ins Streckenfliegen einsteigen wollen: Wie können Sie sich dafür am besten motivieren?

Einfach machen. Die Zeiten sind ja zum Glück vorbei, dass Frauen sich selbst unter die Männer stellen. Da gibt es nicht so viele Männer, die der Brigitte Kurbel das Wasser reichen können. Das an sich ist doch schon eine schöne Motivation für die fliegenden Frauen.

Gibt es Dinge, die Frauen beim Fliegen in Deinen Augen besser machen als Männer. Wie könnte man diese Stärke ausbauen?

Wir sollten vielleicht mehr die männliche Seite in uns beachten. Ich denke, dass Männer erfolgreicher sind, weil sie sich auf eine Sache besser fokussieren können. Mir fällt es oft schwer, alles andere auszublenden. Frauen haben ja oft tausend Dinge im Kopf, so sind wir nun mal gepolt. Was Frauen aber gut können, ist durchhalten. Und darauf kommt es an, wenn man die letzten zehn Prozent rauskitzeln will aus dem Flugtag. Wer eine Geburt schafft, für den sollte das Nicht-landen-gehen-obwohl-müde-Pipi-Hunger-Durst-Kalt ein Klacks sein.

Newcomer Challenge 2019

Bei der Newcomer Challenge 2019 haben wieder zahlreiche Piloten erste Wettbewerbsluft geschnuppert, wertvolle Tipps von Profis bekommen und ihr fliegerisches Können weiter ausgebaut.

TEXT UND FOTOS: **PHILIPP WAGNER**

An einem Sonntag im Juli war es endlich soweit. Es ging mit der Bergbahn zum Startplatz Golzentipp bei Obertilliach zum ersten Task der Newcomer Challenge Serie 2019, nachdem die erste Station in Werfenweng wetterbedingt abgesagt werden musste. Ausgeschrieben wurde eine Aufgabe von knapp 40 km mit Ziel am Landeplatz Sillian. Insgesamt schafften es an diesem Tag nur fünf Piloten ins Goal, da die Teilnehmer entlang der Strecke mit Niederschlag und Abschattungen zu kämpfen hatten. Der zweite Task wurde aufgrund der schwachen Bedingungen als Elapsed Time Rennen ausgeschrieben, der aber vorzeitig gestoppt werden musste und so niemand das Ziel erreichte. Die ausführlichen Debriefings der prominenten Betreuer zeigten Wirkung, sodass am letzten Tag bei der Aufgabe über 51 km knapp die Hälfte des Teilnehmerfeldes das Ziel erreichte. Diesen Lauf konnte Markus Anders als Schnellster für sich entscheiden und stand daher in der Gesamtwertung nach drei Tasks auf Platz eins.

Zum Abschluss der Newcomer Serie 2019 ging es Ende September ins Soca Tal nach Slowenien. Es waren vier Wettkampftage angesetzt, von denen einer wetterbedingt ausfiel. Da für die nächste Saison geplant ist, die Wettkämpfe der deutschen Gleitschirmliga nach TBS (Time Based Scoring) auszuwerten, wurde dies auch testweise für die NCC in Tolmin genutzt. TBS soll dabei helfen, die Ergebnisse auch für Zuschauer anschaulicher zu machen, da diese nicht mehr durch Punkte, sondern durch Zeiten ausgedrückt werden. Dadurch weiß jeder Pilot exakt. wieviel Zeit er auf der Strecke gegenüber seiner Konkurrenz erfliegen muss, um sich in der Wertungsliste zu verbessern. Der Flugstil und das Setzen der Aufgabe ändert sich dadurch deutlich, da jeder Wendepunkt als Zwischensprint Bonuszeiten bringt.

Nach der Geräte- und Geländeeinweisung am Abend des Anreisetags wurde für den ersten Tag eine Aufgabe über 34 km entlang des Soca Tals nach Kobarid gesetzt. Durch die kräftige Thermik entlang der Südflanken war diese Aufgabe für die schnellsten in unter 60 min zu bewältigen. Über 30 Piloten erreichten an diesem Tag das Ziel. Aufgrund der dichten Cirren und des kräftig vorhergesagten Winds wurde für den zweiten Tag ein Task über 15 km als Elapsed Time ausgeschrieben. Bei schwachen Bedingungen kamen nur 13 Piloten am Landeplatz beim Camp Gabrje an. Am Tag 3 war starker Regen angekündigt, sodass dieser für Kajakfahren, Raften und Vorträge ge-

↑ Das Soca Tal bot zum Abschluss der Newcomer Challenge 2019 die ideale Location, um Piloten den Einstieg in die Wettbewerbsfliegerei zu ermöglichen. Gesponsort wurde die gesamte Serie von UP, die mit zahreichen Testern und Preisen vor Ort waren.

nutzt wurde. Für den letzten Task der NCC fuhren wir am Dienstagmorgen zum nahegelegenen Lijak in der Hoffnung, dass es dort tags zuvor weniger geregnet hat. Voller Optimismus wurde eine 36 km Aufgabe entlang der Ridge in Richtung Osten gesetzt. Die gute Thermik und Basishöhe machte es einfach, die ersten zwei Wenden zu nehmen. Doch auf dem Weg Richtung Osten war für das Teilnehmerfeld leider aufgrund der großflächigen Abschattungen Landen angesagt.

Durch die Wertung nach TBS wird nun der letzte Wendepunkt, den ein Pilot erreichte, als Ziel gesetzt. Sodass für diesen Tag nur eine Distanz von 6 km gewertet wurde. Durch seine konsequente Jagd nach den Bonuszeiten sicherte sich Eric Trapp in der Wertung für die NCC in Tolmin Platz eins. Platz eins in der Gesamtwertung der Newcomer Challenge Serie 2019 konnte Markus Anders durch seinen großen Vorsprung aus Sillian jedoch erfolgreich verteidigen. Die Plätze zwei und drei gingen an mich und Samuel Tanner. Durch die Leistungen bei der Newcomer Challenge haben insgesamt 13 Piloten die Möglichkeit nächstes Jahr in der deutschen Gleitschirmliga ihr Können unter Beweis zu stellen.

ANZEIGE

Investiere in deine Sicherheit!

WITEC GGS1
save your life

WITEC GGS1
Das Gleitschirm-Gurt-Sicherheitssystem
Entwickelt von Piloten für Piloten!

Die Überwachung des Verschlusszustandes einer Gurtschlosseinheit
✓ Durch Schließen des Gurtes wird das Sicherheitssystem aktiviert
✓ Bei erneutem Öffnen des Gurtes ertönt ein Warnsignal
✓ Erst wenn der Gurt geschlossen wird, erlischt das Signal

Funktionsbeschreibung:
Ab dem Zeitpunkt der ersten Aktivierung durch Schließen des Gurtsystems wird die Überwachung für den bevorstehenden Flugeinsatz aktiv. Bei erneutem Abschnallen wird ein Warnsignal gestartet, das beim Schließen des Gurtsystems wieder erlischt. Dieser Vorgang wird bei jedem Ab- und Anschnallen automatisch gestartet.

Erst bei endgültigem Ablegen der Flugausrüstung wird durch bewusstes Abschalten bzw. manueller Deaktivierung das Warnsicherheitssystem abgestellt.

Das Warnsicherheitssystem soll schwerwiegende Unfallfolgen beim Gleitschirmflug durch ein Herausfallen aus dem Gurtzeug vermeiden.

Natürlich lässt sich keine 100% Sicherheit gewährleisten. Das System soll jedoch ein sicheres Fliegen unterstützen. Wird durch Einsatz des WITEC GGS1 nur **ein** tödlicher Unfall vermieden, so hat sich die Umsetzung und der Einsatz des Warnsicherheitssystem gelohnt.

witec-ggs.de • info@witec-ggs.de

Entwicklung, Produktion und Vertrieb:

WIFRO
Technik und Vertriebs GmbH

Hans-Ernst-Str. 13
85625 Glonn

+49 8093 / 904 293
www.wifro-gmbh.de
info@wifro-gmbh.de

WIMMER TECHNIK

Neuland unterm Flügel

Drachenliga blickt zurück auf eine Rekordsaison 2019

TEXT UND FOTOS: **KONRAD LÜDERS**

Man könnte meinen, wir hätten es den Deutschen Kaisern abgeschaut. Die zogen im Mittelalter mit Heer und Tross von einer Pfalz zur andern und sorgten für gutes Wetter in ihren Ländern. Die Drachenliga hat ihre Pfalzen auf Alpengipfeln eingerichtet, im Norden, Süden, Osten und Westen, eine davon selbstredend auch in Pfalzen. Wie zu Reichstagen strömen die Ritter der Lüfte aus allen Landen herbei, wenn ein Ligatermin anberaumt ist. Nicht nur unsere Rüstungen sind heute deutlich flexibler, wir wissen auch im Voraus, wo das Wetter die weite Anreise am ehesten zu lohnen verspricht. Dorthin wird dann zum Sammeln geblasen - oder auch nicht, wie zum ersten geplanten Treffen Anfang April. Das wurde rechtzeitig abgeblasen, kein Flugwetter irgendwo. Petrus wollte es danach aber ganz gut machen und uns die Auswahl schwer – beste Thermikprognose über die Ostertage im ganzen Alpenraum. Auf der Alpennordseite hatte die Drachenliga schon viel zu viele Jahre keine Entscheidungen mehr getroffen, also trafen wir uns in Ruhpolding. Der Unternberg war zwar schneefrei, aber der Wilde Kaiser steckte wie seine Nachbarn noch tief im Weiß. Entsprechend tricky gestaltete sich die Lösung der Aufgaben. Für einige der angereisten 34 Teilnehmer war der erste Flug im Jahr gleich ein Hunderter ins Pinzgau. Das sind unsere gestandenen

↑ Detaillierte Berichte und Einzelergebnisse unter www.dhv.de

Ritter. Andere freuten sich schon über den ersten 3-Stunden-Flug, es sind ja auch Knappen unter uns, die noch viel zu lernen haben. Für viele Teilnehmer war es ein neues Fluggebiet. Neu auch für mich der Blick von Saalfelden nach Norden: Eine einzige weiße Kette - auf welche Lücke zwischen den Gipfeln muss ich denn zielen?

Wenn die Alpen zu waren, konnten wir schon öfter in den Schwarzwald ausweichen. Der Kandel war dann der Notnagel und wir kennen schon jeden Buckel im Elztal. Ganz anders ließ sich heuer das Himmelfahrtsfliegen vom Kandel an. Wir konnten an allen 4 Tagen Strecken zwischen 80 km und 133 km fliegen. Wie die meisten Teilnehmer kannte ich vom Schwarzwald nur das Elztal. Diesmal ging es aber auch weit darüber hinaus, und ich erinnerte mich, überrascht angesichts ausgedehnter Wiesen mit weidenden Kühen unter mir, an eine Geographiestunde – der Schwarzwald ist eine Hochfläche mit intensiver Landwirtschaft. Toller Flug über den Brandenkopf zum Titisee und Zielanflug durchs Gutachtal.

Dominierten noch vor ein paar Jahren die Ligapiloten den Drachenwettbewerb der Hessischen LM, ist es inzwischen durch die Teilnahme der tschechischen Nationalmannschaft spannender und anspruchsvoller geworden. In diesem Jahr war neben vielen deutschen Spitzenpiloten sogar Manfred Ruhmer mit von der Partie und

zeigte erwartungsgemäß allen die Sporen. Bei gutem Wetter konnten drei Durchgänge geflogen werden. Zwar kamen Ligaflieger nicht deutlich über Platzierungen im vorderen Mittelfeld hinaus, dafür war eine Menge zu lernen, und den Spaß beim Fliegen gab es und im Nachgang die Tracks für die Puristen zur Analyse.

Ein Born, aus dem der Liganachwuchs sprudelt, ist die HG-Challenge. Gewöhnlich rücken wir am letzten Wettbewerbstag der Challenge an, fliegen den Task mit und laden die Eleven ein, an den beiden Folgetagen Ligaluft zu schnuppern. Leider hatte diesmal Petrus die Backen weit aufgeblasen, zu viel Nordwind. Also wurde die Siegerehrung vorgezogen (Liganeuling Tilo Düpmann stand ganz oben auf dem Treppchen!) und die Liga lud alle ein zu einer gemeinsamen Wanderung zur Karlsbader Hütte in den Lienzer Dolomiten. Am folgenden Wochenende ging es dann doch noch gemeinsam auf Strecke. Mit 110 km für die Flexi und 144 km für die Starren wurden sogar die größten Aufgaben der Ligasaison ins Ziel geflogen.

Höhepunkt sollte aber die Ligawoche in Laragne werden. Zur German Open 2002 waren wir dort zum letzten Mal geflogen. Für die meisten der 21 Teilnehmer war es somit Neuland oder Wiederentdeckung. Ob im Zelt oder Wohnwagen oder Bungalow, alle waren in trauter Nachbarschaft neben dem Landeplatz untergebracht. Zur Auffahrt auf den Startplatz Chabre konnte ein Kleinbus gemietet werden, der uns auch in Aspres auf den Berg fuhr. Wir erwarteten gute Thermik, Flüge über Lavendelfeldern, Begegnungen mit Geiern. In alldem wurden wir nicht enttäuscht. Dass es in der Provence im Hochsommer noch sehr anspruchsvolle Bedingungen gibt, spürten wir vom ersten Tage an. Starke Thermik verbandelt sich mit starkem Sinken, dazu lebhafter Wind, überall kann es bockig sein. Zwischen den Bergen liegen die Täler. Klar, aber welche Richtung hat der Talwind, wenn sich die Täler wild überkreuzen? Es gab etliche Aha-Effekte und leider auch solche mit Aua für Ross und Ritter. Einhellig war dann aber die Meinung nach dem letzten der insgesamt 16(!) Ligadurchgänge: Wir hatten eine tolle Saison, jeder hat eine Menge dazu gelernt, Spaß gehabt, wir funktionieren als Gemeinschaft immer besser und werden auch im nächsten Jahr wieder als Die Drachenliga antreten.

WERTUNG

Flexible Drachen

1.Platz	Joachim Waibel	AEROS Combat 13,5 GT
2.Platz	Carsten Muth	WillsWing T2C 154
3.Platz	Christof Knatz	ICARO Laminar Z9 13.2

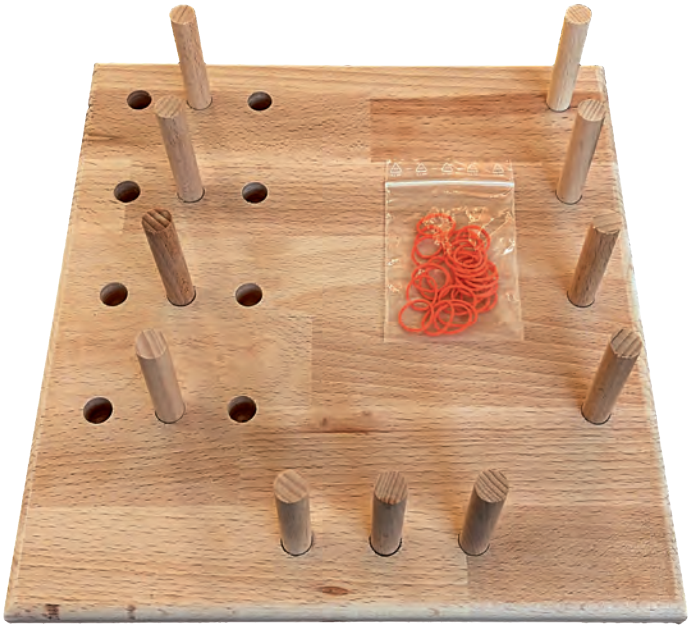
Starrflügler

Dietmar Rauscher	A.I.R. Atos VQ
Reinhold Bernhard	A.I.R. Atos VR
Andreas Kimmich	A.I.R. Atos VR

ANZEIGE

FLYMASTER
NEU
3G SD series

www.flymaster.de
Unterstützt durch Flymaster
Red Bull X-Alps
PARAGLIDING WORLD CUP
FLYMASTER SIM powered by vodafone
3G READY



↑ ParaFly24

Packbrett für Retter

Neuheit aus eigener Produktion von ParaFly24 - die ideale Packhilfe für Retterleinen. Das Packbrett ist aus massivem Buchenholz mit CNC Technik gefertigt. Die Schlaufenbreite kann durch Stecken der Stifte variabel eingestellt werden und ist dadurch universell für jeden Retter einsetzbar. Zum Lieferumfang gehören neben der Grundplatte und den Buchenstiften 25 Packgummis aus haltbarem Silikon. Einführungspreis 27,90 €.
Infos: **www.ParaFly24.de**

PARA-SERVICE
2-Jahres-Checks
Reparaturen
Retter packen
Sicherheit rund um Euren Schirm - flugschulunabhängig & kompetent! Ich freue mich auf Euch! Happy landings,

PARA - SERVICE
mail@para-service.de
www.para-service.de
WOLFGANG MARXT
Aiblinger Straße 52
83075 Bad Feilnbach

→ Woody Valley

Neue Speedbar classic

Praktische, zweistufige Speedbar, mit allen Woody Valley Sitzgurten kompatibel und ab sofort erhältlich. Durch abstehende, feste Loops ist sie in Flugrichtung nach vorne gerichtet, damit einfacher zu betätigen, erleichtert das Gas Geben. Preis: 26 €
Infos: **www.turnpoint.de**

← Preiskorrektur

Skywalk HIKE X-ALPS

Leider haben wir für den HIKE X-ALPS einen falschen Preis angegeben. Der High-End Rucksack, aus der Zusammenarbeit von Paul Guschlbauer und Salewa entstanden, kostet 300,- €
Infos: **www.skywalk.info**

SCHAUFENSTER
INFORMATIONEN DER ANBIETER

← Abgeflogen Flywear
Speedarms

Hoch funktionell, elastisch, verbessern die Aerodynamik. Halten die Kleidung eng am Körper, schützen sie vor Abrieb durch Leinen, Schultergurte oder Brustgurt. Kein klassisches Lycra, das innerhalb kürzester Zeit zu peelen beginnt, sondern ein neuentwickelter Stoff aus Italien mit hervorragenden Eigenschaften. Ein YKK Front-Reißverschluss garantiert bequemes An- und Ausziehen. Preis 72,90 €
Infos **www.abgeflogen.clothing**

→ Basisrausch
CITRIN

Eine Innovation von Basisrausch: Auf vielseitigen Kundenwunsch, Feedbacks und auf Inputs von Chrigel Maurer entwickelt. Der Sommerhandschuh schützt optimal vor Verletzungen, ist äußerst strapazierfähig, schafft schwitzenden Händen Abhilfe und verleiht dem Piloten das Gefühl einer zweiten Haut.
Größe: XS bis XXXL. Preis 69,- €

KRISTALL FLEX

Weiterentwicklung des bewährten Kristall ERGO. Zeichnet sich durch eine neu entwickelte Doppel-Shell Form aus, dessen Grundkonzept einer Nachahmung des Rückenschilds der Krabbentiere entspricht. Der Handrücken besteht aus zwei Teilen, die sich wie ein Chitinpanzer ineinander bewegen und somit dem Handschuh eine außergewöhnliche Flexibilität verleihen. Außerdem wird der Innenhandschuh optimal durchlüftet.
Größe: XS bis XXXL. Preis 99,- €
Infos: **www.basisrausch.ch**

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: info@dhvmail.de

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

Geschäftsführung Robin Frieß: 08022/9675-0
geschaeftsfuehrung@dhvmail.de

Mitgliederservice/Versicherung: 08022/9675-0
E-Mail: mitgliederservice@@dhvmail.de
Ausbildung: 08022/9675-30,
E-Mail: ausbildung@dhvmail.de
Sport: 08022/9675-50,
Info-fon: 08022/9675-55,
E-Mail: sport@dhvmail.de
Jugend: www.dhv-jugend.de
Betrieb/Gelände: 08022/9675-10,
E-Mail: gelaende@dhvmail.de
DHV-Shop: 08022/9675-0,
E-Mail: shop@dhvmail.de
Technik: 08022/9675-40,
E-Mail: technik@dhvmail.de
Öffentlichkeitsarbeit: 08022/9675-62,
E-Mail: pr@dhvmail.de
Sicherheit: 08022/9675-32
E-Mail: sicherheit@dhvmail.de

Redaktion:
Benedikt Liebermeister (verantwortlich)
08022/9675-62

E-Mail: pr@dhvmail.de

Gestaltung: Renate Miller, 08022-857730
E-Mail: renate@miller-grafik.de

Schlusskorrektur: Stefan Gutmann

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

Bedingungen und Anzeigenpreise

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

Redaktionsschluss für die nächsten Ausgaben:

Ausgabe 222 | März | Termin 2. Januar 2020
Ausgabe 223 | Mai | Termin 2. März 2020
Ausgabe 224 | Juli | Termin 2. Mai 2020

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: 36.800

Titel: Matthias Küffner

Hinweis: Personenbezeichnungen werden aus Gründen der besseren Lesbarkeit lediglich in der männlichen oder weiblichen Form verwendet. Diese Form schließt jedoch als nomen generale das jeweils andere Geschlecht ausdrücklich mit ein.

ANZEIGE

DER SICHERE HALT FÜR DHV-MITGLIEDER.

Berufsunfähigkeitsschutz für Drachen- und Gleitschirmpiloten.

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

HDI

Das ist Versicherung.

Nutzen Sie unser exklusives Angebot. Sprechen Sie uns an.

HDI Vertriebs AG

Thomas Ingerl
Can Tanju
Hans-Christian Zimmerhäckel
Hegelstraße 61
55122 Mainz

Telefon 0173 8408254
Telefax 0511 6451150886
thomas.ingerl@hdi.de

Das DHV-Versicherungsprogramm

für Hängegleiter und Gleitsegel

Weitere Versicherungen z.B. für Passagierflug, UL bei der DHV-Geschäftstelle oder 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 berechtigte Dritte und inkl. zugelassenem Schleppbetrieb. Keine Gerätekennzeichnung. 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 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.

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: Verdreißigfachung 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: Verdreißigfachung 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 €

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.

Stand 11.2018

ANZEIGE

HELIOS RS

... THE SPIRIT OF CROSS COUNTRY

Der gestreckte XC- Allrounder in Leichtbauweise lädt durch sein geringes Gewicht und Packmaß zum Experimentieren mit alternativen Startplätzen und neuen Stecken abseits der ausgetretenen Pfade ein.
Und sollten die Bedingungen mal anspruchsvoller werden, ist der HELIOS RS dank RAST für die C-Klasse sehr einfach zu kontrollieren.

JETZT TESTEN!

ROCK SOLID FLIGHT MIT RAST

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

SWING

Willst du mehr über den HELIOS RS wissen? Scanne den QR-Code oder frage deinen Händler.

MITO | ARCUS RS | ARCUS RS LITE | NYOS RS | HELIOS RS | AGERA RS | TWIN RS | APUS RS | SPITFIRE 2 | MIRAGE RS PLUS