

# DH *info*

Das Magazin für Segel-, Arm- und Drachenflieger

227

Fluggebiete  
Traumziel  
West-Australien

Flugtechnik  
Fullstall –  
kontrollierbares  
Manöver oder  
Mutprobe?

Wetter  
Tipps  
gegen Kälte

# Skypformance Center

DHV-zertifiziertes Training

- Professionelle Ausbildungsangebote
- Performance Trainings für alle Könnensstufen
- Fluglehrer mit Zusatzqualifikation
- DHV-zertifiziert nach Qualitätsmanagement-Maßstäben



**Norddeutsche Gleitschirmschule**  
17192 Waren, Tel. 0157-77590482  
[www.norddeutsche-gleitschirmschule.de](http://www.norddeutsche-gleitschirmschule.de)



**Harzer Gleitschirmschule**  
38667 Bad Harzburg, Tel. 05322-1415  
[www.harzergss.de](http://www.harzergss.de)



**Planet Para**  
68165 Mannheim, Tel. 0621-12281143  
[www.planet-para.de](http://www.planet-para.de)



**Sky-Team Paragliding**  
76593 Gernsbach, Tel. 07224-993365  
[www.sky-team.de](http://www.sky-team.de)



**AFS-Flugschule**  
34537 Bad Wildungen,  
Tel. 05621-9690150  
[www.afs-flugschule.de](http://www.afs-flugschule.de)



**Flattland Paragliding**  
41372 Niederkrüchten, Tel. 02156-4913303  
[www.flatland-paragliding.de](http://www.flatland-paragliding.de)



**Luftikus Eugens Flugschule**  
70378 Stuttgart, Tel. 0711-537928  
[www.luftikus-flugschule.de](http://www.luftikus-flugschule.de)



**Drachen & Gleitschirmschule Skytec**  
79115 Freiburg, Tel. 0761-4766391  
[www.skytec.de](http://www.skytec.de)



**Hot Sport**  
35096 Niederweimar, Tel. 06421-12345  
[www.hotspot.de](http://www.hotspot.de)



**Moselglider**  
54338 Schweich, Tel. 0179-7842871  
[www.moselglider.de](http://www.moselglider.de)



**GlideZeit Flugschule Tübingen**  
72074 Tübingen, Tel. 07071-959944  
[www.glidezeit.de](http://www.glidezeit.de)



**Gleitschirmschule Dreyeckland**  
79199 Kirchzarten, Tel. 07661-627140  
[www.gleitschirmschule-dreyeckland.de](http://www.gleitschirmschule-dreyeckland.de)



**Papillon Paragliding - Wasserkuppe**  
36129 Gersfeld, Tel. 06654-7548  
[www.papillon.aero](http://www.papillon.aero)



**Flugschule Siegen**  
57080 Siegen, Tel. 0271-381503  
[www.flugschule-siegen.de](http://www.flugschule-siegen.de)



**Flugschule Göppingen**  
73344 Gruibingen, Tel. 07335-9233020  
[www.flugschule-goepingen.de](http://www.flugschule-goepingen.de)



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



**Flugschule OpenAir**  
64673 Zwingenberg, Tel. 0157-35704753  
[www.flugschule-openair.de](http://www.flugschule-openair.de)



DHV-Lehrteam: Gleitschirmpiloten mit weniger als 50 Flügen pro Jahr wird die Teilnahme an betreuten Flugreisen mit Fortbildungscharakter empfohlen

© MARIO EDER



**Flugschule Edelweiss**  
82054 Sauerlach, Tel. 0172 865 15 74  
[www.flugschule-edelweiss.de](http://www.flugschule-edelweiss.de)



**Süddeutsche Gleitschirmschule**  
PPC Chiemsee, 83246 Unterwössen,  
Tel. 08641-7575, [www.einfachfliegen.de](http://www.einfachfliegen.de)



**Freiraum**  
83324 Ruhpolding, Tel. 08663-4198969  
[www.freiraum-info.de](http://www.freiraum-info.de)



**Flugschule Adventure-Sports**  
83661 Lenggries, Tel. 08042-9486  
[www.adventure-sports.de](http://www.adventure-sports.de)



**Gleitschirmschule Tegernsee**  
83700 Reitrain, Tel. 08022-2556  
[www.gleitschirmschule-tegernsee.de](http://www.gleitschirmschule-tegernsee.de)



**Flugschule Rohrmeier | Milz**  
87527 Sonthofen, Tel. 08321-9328  
[www.flugschule-rohrmeier.de](http://www.flugschule-rohrmeier.de)



**Paragliding Academy**  
87534 Oberstaufen, Tel. 08325-919015  
[www.paragliding-academy.com](http://www.paragliding-academy.com)



**OASE Flugschule Peter Geg**  
87538 Obermaiselstein, Tel. 08326-38036  
[www.oase-paragliding.de](http://www.oase-paragliding.de)



**Flugzentrum Bayerwald**  
93086 Wörth a.d. Donau,  
Tel. 09482-959525  
[www.Flugzentrum-Bayerwald.de](http://www.Flugzentrum-Bayerwald.de)



**Flugschule Grenzenlos**  
A-6105 Leutasch, Tel. +43-664-4410868  
[www.fs-grenzenlos.com](http://www.fs-grenzenlos.com)



**Flugschule Achensee**  
A-6213 Pertisau, Tel. +43-5243-20134  
[www.gleitschirmschule-achensee.at](http://www.gleitschirmschule-achensee.at)



**Flugschule Bregenzerwald**  
A-6870 Bezaus, Tel. +43-5514-3177  
[www.gleitschirmschule.at](http://www.gleitschirmschule.at)



**Flugschule Sky Club Austria**  
A-8962 Gröbming, Tel. +43-3685-22333  
[www.skyclub-austria.com](http://www.skyclub-austria.com)



**Paragleitflugschule Airsthetik**  
A-8970 Schladming,  
Tel. +43-660-8877440  
[www.airsthetik.at](http://www.airsthetik.at)



**Flugschule Aufwind**  
A-8972 Ramsau, Tel. +43-3687-81880  
[www.aufwind.at](http://www.aufwind.at)



**Gleitschirmschule Pappus**  
F-68470 Felling, Tel. +33-38982-7187  
[www.gleitschirmschule-pappus.de](http://www.gleitschirmschule-pappus.de)



8 | Mont Blanc an einem Tag



28 | Fullstall fliegen wie die Profis



38 | Unter Strom – Windenschlepp mit der Elektrowinde

# INHALT

INFO 227 JANUAR | FEBRUAR 2021



Foto: Mario Eder am Achensee  
Unser Titelpapier  
ist komplett recyclebar



50 | Ausfliegen in die  
Chiemgauer Alpen

## Fluggelände - Reisen - Abenteuer

---

- 8 Mont Blanc an einem Tag
- 14 Traumziel West-Australien
- 22 Frauen am Himmel
- 24 Ski+Fly am Penken

## Aerodynamik - Flugtechnik - Gerätetechnik

---

- 28 Fullstall fliegen wie die Profis
- 38 Unter Strom - Windschlepp  
mit der Elektrowinde

## Sicherheit - Ausbildung - Luftraum

---

- 44 Von der Fußgängerin zur Drachenpilotin
- 46 Psychologie der Angst
- 50 Nestflucht bei der Drachenbrut

## Verband

---

- 52 DHV-Fotowettbewerb 2020 - Die Sieger
- 54 DHV-Jugend am Breitenberg
- 56 Virtuelle DHV-Jahrestagung
- 60 Tätigkeitsberichte der Geschäftsstelle
- 72 Finanzen
- 74 Meldungen
- 77 Musterprüfungen
- 78 Ich fliege - ein Menschheitstraum  
geht in Erfüllung
- 82 Vereine-Briefe

## Wetter

---

- 90 Tipps gegen Kälte

## Wettbewerbe

---

- 94 Drachenliga
- 95 XC-Cup

## Standards

---

- 96 Schaufenster
- 97 Impressum



# LOVE WHAT YOU DO

Die 4-jährige Violette liebt das Spiel.  
Niemand bindet sie an Regeln.  
In ihrer Welt gibt es kein Unmöglich.  
Angst lernte sie noch nicht kennen.  
Instinktiv weiß sie nur eines...  
Die Freiheit zeigt ihr den Weg.

Bei NEO haben wir uns dafür entschieden, 100 %  
unserer Produkte in einer Werkstätte am Ufer des  
Sees von Annecy in Frankreich herzustellen.



# NACH VORNE SCHAUEN!



Charlie Jöst



Robin Frieß

2020 ist vorbei und wir sind froh darüber. Unser Blick richtet sich nach vorn, wir gehen mit viel Zuversicht ins neue Jahr!

Was wird uns 2021 bringen? Im Großen und Ganzen, und im Speziellen für unseren Sport? Hält der Boom nach Draußen an, der weiterhin für Zulauf zu unserem Sport sorgt? Oder gibt es eine wirtschaftliche Abkühlung, die auch unsere Szene trifft? Ist das Glas halb leer oder halb voll? Oder sogar voller als gedacht?

2020 gab es nach dem Lockdown eine überraschende Entwicklung. Wir haben sogar etwas mehr Neumitglieder und etwas weniger Kündigungen als im Vorjahr. Viele Flugschulen berichten von einem absolut verrückten Jahr mit vielen neuen Schülern - trotz verkürzter Saison!

Wir gehen mit Zuversicht ins neue Jahr!

Mit dem Jahreswechsel hat leider noch kein „zurück zur Normalität“ stattgefunden. Wir fahren auch im DHV weiter auf Sicht und versuchen, Vereinen, Flugschulen, Tandempiloten und auch Herstellern als Partner zur Seite zu stehen und zu helfen, wo immer es geht.

Auch ohne Corona ist unser voller Einsatz gefordert. Wir sind aus dem Deutschen Aeroclub (DAeC) ausgetreten, weil wir mit der Arbeit des Verbandes nicht zufrieden waren. Verbandspolitisch sind wir damit unabhängiger und können uns jetzt stärker für die aus unserer Sicht wichtigen, politischen Themen einsetzen. Gemeinsam mit Partnern außerhalb des DAeC bilden wir inzwischen eine größere Gruppe von Luftsportlern als innerhalb des DAeC - und das Ganze beitragsfrei. Der freie Zugang zum Luftraum steht bei unseren gemeinsamen Aktionen dabei an erster Stelle.

Durch ein komplexes Wahlverfahren der Delegierten haben wir im DHV in unserer ersten, digitalen Hauptversammlung die Verbandsarbeit 2020 wie gewohnt abgeschlossen. Viele Verbände waren nicht vorbereitet und mussten Sitzung um Sitzung verschieben. Wir hingegen haben uns den digitalen Herausforderungen gestellt und können jetzt neue Aufgaben in Angriff nehmen. Leider ist das eigentliche Verbandsleben, sind persönliche Begegnungen und Gespräche, größtenteils auf der Strecke geblieben. Unsere große Hoffnung ist, dass sich im Jahr 2021 die Situation entspannt und wir uns bald wieder persönlich begegnen werden. Sei es bei unseren Versammlungen, bei Euren Clubfesten oder einfach beim gemeinsamen Landebier. Darauf freuen wir uns.

**DHV-Vorstand, Kommission, und das Team der Geschäftsstelle wünschen Euch alles Gute im Neuen Jahr mit vielen schönen Momenten in der Luft!**

*Bleibt gelassen und bleibt gesund!*

Charlie Jöst  
1. Vorsitzender

Robin Frieß  
Geschäftsführer

# 36.000 Sekunden

## Träume sind zum Leben da

TEXT: RAPHAELA HAUG

**H**ast du einen Traum? Etwas, dass du unbedingt erleben willst? Was hindert dich daran, dass du deinen Traum verwirklichst? Was mich daran gehindert hat: Am Anfang war ich mir nicht sicher, ob mein Traum nicht eine Nummer zu groß ist. Dann hatte ich entweder keine Zeit, der Wind oder die Tourenpartner haben nicht gepasst...

Ich hole die Lasagne aus dem Ofen, als wir den Wetterbericht für die nächste Woche checken. «Es schaut nach ziemlich wenig Wind in der Höhe aus. Lust auf Hochtour?», fragt mich Tommy Friedrich. Mehr aus Spaß sag ich: «Mont Blanc an einem Tag mit Schirm?

Ok, bin dabei.» Ähm, ja. Warte mal. Was? Damit hatte ich jetzt nicht gerechnet. Ich überlege kurz und muss grinsen... «Sollen wir wirklich?», frag ich. «Ich mein, wir sind nullkommanull akklimatisiert.»

Wir diskutieren, checken verschiedene Wetterberichte und entscheiden uns: Mont Blanc, wir kommen.

Kennst du das? Du sagst etwas zu, bist voll motiviert aber trotzdem nicht so ganz sicher, ob das alles eine so gute Idee ist. So ging es mir, als wir am Parkplatz in Les Houches ankommen. Wir sind direkt von Innsbruck in Österreich nach Chamonix in Frankreich gefahren und befinden uns jetzt am Ausgangspunkt zum Mont Blanc auf 1.000 Meter. Vor uns liegen 3.800 Höhenmeter!





↑ Startzeit: 23 Uhr. Das ist schon verdammt früh oder spät? Wir sind einen großen Teil der Strecke im Dunkeln geklettert.



↑ Selfie von Tommy und Raphaëla mit Gipfel in Sicht



Ich habe keine Ahnung, ob ich jemals schon so viele Höhenmeter an einem Stück gegangen bin. «Vielleicht sprichst du das jetzt lieber mal nicht an», denk ich mir, «konzentrier' dich lieber darauf, dass wir alles Wichtige mitnehmen.»

Wir komprimieren unsere Schirme, packen Rettung und Gurtzeug ein. Checken die Gletscherausrüstung, nehmen ausreichend Essen und Trinken mit. Als wir fertig sind, grinsen wir uns an. Irgendwie ist das alles surreal. Ich meine, gerade eben gab es noch Lasagne und keine sieben Stunden später stehen wir in Chamonix. Bereit, meinem persönlichen Traum ein Stück näher zu kommen. Der Traum, der seit einigen Jahren in meinem Kopf geistert.

### Gipfeltraum Mont Blanc

Wir starten um 23 Uhr in Les Houches. Somit haben wir genügend Zeit, können die ganze Nacht durchlaufen und hoffentlich in der Früh runterfliegen. Ich mag es, nachts zu laufen, da kann man wunderbar seinen Gedanken nachhängen und man kommt gefühlt viel schneller

voran. Je weiter wir raufkommen, desto schöner wird der Sternenhimmel. Unter uns leuchtet das Lichtermeer von Les Houches, in der Ferne ist Chamonix zu sehen.

Wir gehen an der Hütte Tete Rousse vorbei, das ist der erste Stützpunkt für Mont Blanc Aspiranten. Langsam erwacht diese zum Leben, die ersten Bergsteiger stehen gerade auf. Wir aber sind bereits seit einigen Stunden unterwegs. Ich muss schmunzeln und denke an all die Menschen, die jetzt tief und fest schlafen. Mollig warm in ihrem Bett. Aber auch an die, die sich gerade bereit machen. Bereit machen, um ihren persönlichen Traum zu verwirklichen?

Unser erster Stopp ist die Goûter-Hütte auf 3.835 m, hier gönnen wir uns eine Teepause. Langsam spüre ich die Höhe und vor allem die Höhenmeter, die bereits unter uns liegen. Die Hütte ist schön warm, im Gegensatz zum kalten Wind, der draußen pfeift. Hier herrscht Hochbetrieb. Einige Bergsteiger sind bereits gestartet, die anderen machen sich gerade fertig. Alle mit einem Ziel im Kopf: Mont Blanc Gipfel. Ich setzte mich kurz hin, beobachte, muss grinsen. Die Nervosität um mich herum ist greifbar. Bewegungen, die sonst so routiniert sind, werden schludrig. Steigeisen fallen runter, hier und da ein lautes Wort. Ob diese Menschen heute ihren Traum Mont Blanc erfüllen können?

### Starker Wind – aufkommende Zweifel

Zwischen Goûter-Hütte und Gipfel steht das Vallot Biwak. Als wir dort ankommen, pfeift der Wind noch stärker. «Wir können auch gleich wieder umdrehen», schießt es mir durch den Kopf, «bei dem Wind starten wir sowieso nicht.» Ich blicke zu Tommy, ihm scheinen ähnliche Gedanken durch den Kopf zu gehen. Kurz überlegen wir, ob wir umdrehen sollen. Aber auf der anderen Seite, jetzt sind wir schon mal hier. Dann können wir auch weiter Richtung Gipfel gehen. Auch wenn wir runter laufen müssen...



↑ Die ersten Sonnenstrahlen sind immer etwas besonderes – vor allem nach einer langen Nacht. Dein Körper wird gewärmt und bekommt neue Energie.

ANZEIGE

## NEUE WEGE ENTDECKEN

Mit dem superleichten Equipment von SKYMAN.  
Zum Beispiel mit dem einzigartigen Sir Edmund RACE,  
EN /LTF B - 1,75 kg (Größe 17)



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





↑ Der Flug ist einfach atemberaubend



### Der schnelle Weg ins Tal

Keine Stunde später strahlen wir. Nach 3.800 Höhenmetern! Mont Blanc Gipfel. Das ist schon verdammt cool. Ich drehe mich um, mache ein Foto. Genieße die Aussicht. Was für ein Privileg, hier oben auf 4.880 m zu stehen. «Wir können starten. Los, mach dich schnell fertig.» Ein wenig perplex schaue ich Tommy an. Was?! Er wiederholt das eben Gesagte. Irgendwie hatte ich mit einem Flug nicht mehr gerechnet. Aber ja, er hat Recht. Der Wind hier oben am Gipfel ist viel weni-

ger. 20 km/h, vielleicht 25 km/h, aber nicht mehr. Ich zieh meinen Schirm auf, dreh mich aus und bin sofort in der Luft. Kann mich sogar ein wenig halten. Ich grinse. Immer mehr und mehr. Mein Blick geht zurück. Tommy startet gerade, um uns herum sind all die anderen Bergsteiger. Sie winken uns zu, freuen sich mit uns. Ich schaue weiter, betrachte das Gletschermeer unter mir und die Aiguille du Chamonix in der Ferne. Und wieder zurück zu Tommy. Er ist jetzt direkt neben mir, ruft mir zu. Freut sich! Und schon ist er wieder weg. Fliegt Wingo-ver über dieser gigantischen Landschaft.

Als wir landen, ist es gerade einmal 9 Uhr. Vor ziemlich genau 36.000 Sekunden sind wir gestartet. Ist das nicht verrückt, was man in so einer kurzen Zeit alles machen kann? Was sind schon 36.000 Sekunden, 600 Minuten oder eben 10 Stunden?

Für mich war es die Zeit, die es dauerte, meinen Traum zu erfüllen. Und wie lang wird es dauern, bis du deinen Traum erfüllst? ☞



#### DIE AUTORIN

Raphaela Haug ist im Allgäu aufgewachsen und hat mit Gleitschirmfliegen angefangen, um sich das Runterlaufen zu ersparen. Ob Ortler, Mont Blanc oder Hausberg – wenn's sich starten lässt, ist der Schirm im Gepäck.



#FUTUREVIBES  
**obsession<sup>9</sup>**  
 LTF/EN B

**WIR SIND VON DER  
 SICHERHEIT BESESSEN,  
 DAMIT DEIN VERLANGEN AN DER  
 BASIS ERFÜLLUNG FINDET.**

  
 LIGHT LINE  
 LOW-B AUFSTEIGER



**SPASSFAKTOR MIT SUCHTPOTENZIAL**

Der moderne Streckenflügel mit optimiertem Leistungsgewicht bringt kompromisslose Gleitpower mit Low-B Entspannung auf die Strecke. Mit besessener Steigfreude dreht der alltagstaugliche Leicht-Flügel selbst in schwacher Thermik unablässig an die Basis und durchschneidet turbulente Luftmassen kultiviert ruhig. Sein ausgewogenes Gleichgewicht zwischen Sicherheit, Leistung und Leichtigkeit, machen den OBSESSION zu einem Allround-Geheimtipp für grenzenlose Abenteuer. [www.u-turn.de](http://www.u-turn.de)

  
**SAFE FUN**



# Sehnsuchtsziel

# West-Australien

Westaustralien ist riesig. Perth als quirlige Hauptstadt bietet alles, was das Herz begehrt. Im Süden liegen die großen Touristenattraktionen Albany und Esperance mit einigen der schönsten Strände der Welt und den berühmten australischen Weinanbaugebieten. Im Norden ist es heiß und trocken mit dem mächtigen Ningaloo Reef direkt vor der Küste mit staunenswerten Schnorchel- und Tauchgebieten, in Coral Bay ist der Name Programm.

TEXT UND FOTOS: BURKHARD MARTENS



Der Traumstrand Lucky Bay  
im Cape Le Grand Nationalpark  
in der Nähe von Esperance.

In den sozialen Netzwerken hatten wir Fotos von haushohen Dünen in Westaustralien gesehen. Die haben uns dermaßen beeindruckt, dass wir das auch mal sehen wollten. Zwei Mal waren wir bereits in den Hotspots Australiens, dabei haben wir das Weltrekordgelände in Manilla am meisten beflogen. Wir recherchierten aber auch die ganze Ostküste, im DHV Info 167 erschien darüber ein Artikel.

Perth ist das Zentrum von Westaustralien, eine quirlige moderne Stadt an der Mün-

dung des Swan Rivers mit einem tollen Klima und ca. 2 Millionen Einwohnern. Die abgelegenste Hauptstadt der Welt ist regelmäßig unter den Top 10 der lebenswertesten Städte zu finden. Ca. 800.000 Menschen leben im Rest des Bundesstaates, der sieben Mal so groß wie Deutschland ist.

Für unsere Fluggebiete-Erkundung mieteten wir uns einen Allrad-Camper. Da wir selten auf Campingplätzen übernachteten, war das günstiger und praktischer als Hotels und Mietwagen zu buchen und im Gelände

konnte unseren Toyota Hilux nichts stoppen. Da wir den Trip im Januar, also im dortigen Hochsommer, begannen, führte unser Weg zuerst in den kühleren Südosten und Süden. Die kleinen Sanddünen von Perth's Stadtfluggebiet in Cottesloh überzeugten uns nicht und so versuchten wir es erst in Warnbro, leider war es gerade regnerisch und der Wind kam von der Seite. An diesen ca. 6 m hohen Dünen sollte der Wind aber schon ziemlich genau von vorne kommen, sonst soart es nicht. Am nächsten Tag in Bunbury



↑ Perth ist nach Umfragen eine der lebenswertesten Großstädte der Welt mit einem sehr angenehmen Klima.



↑ In Küstennähe ist in Südwestaustralien immer alles grün, im Landesinneren aber wüstenartig



↑ Esperance, die Traumstrände hier sind in jedem Australienführer zu finden. Die weißesten Strände mit dem klaren Wasser und den zutraulichen Kängurus sorgen für einen großen Touristenandrang.



← In der Nähe von Walpole bestiegen wir den Giant Tingle Tree, ein 65 m (!) hoher Baum, der früher zur Waldbrandkontrolle diente, heute ist er eine Touristenattraktion. Die meisten besteigen ihn allerdings nicht, es schaut recht gefährlich aus.

→ Fluggebiet Yallingup Rabbit Hill: Für die vielen Drachenflierer gibt es eine Rampe, die Gleitschirme starten 50 m weiter nördlich. Beide Startplätze sind recht flach! Das Soaring ist imponierend. Unter dem Start liegt der breite Sandstrand zum Landen, auf dem Flug nach Norden wird die Bergkante immer höher und der Strand immer schmaler, bis eine Klippe ins Meer abfällt.

hatten wir zwei Mal Glück. Zuerst haben wir die Delfine im Dolphin Center von Bunbury beobachtet, als sie wenige Meter neben uns im Wasser schwammen und dann war auch noch der Wind perfekt für einen längeren Soaringflug am Meer. Im noblen Yallingup konnten wir einen sehr beeindruckenden Flug erleben, relativ einfach sind wir einige Kilometer nach Norden und zurückgeflogen und das in Höhen von ca. 400 m, eine wunderbare Aussicht. Die schöne, kleine Düne bei Injidup ist nordöstlich ausgerichtet und wir mussten bei dem vorherrschenden Westwind auf eine Befliegung verzichten. Hier an der Westküste im Margaret River Distrikt gibt es sehr viele Weinanbaugebiete, für mich als Rotweinliebhaber eine gute Gegend. Den Startplatz Conto's, etwas weiter im Süden, fanden wir erst nach längerer Suche, leider war uns auch hier ein Flug aufgrund des unpassenden Windes verwehrt, dafür passte der Wind perfekt bei Cosy Corner nur wenige Kilometer weiter südlich. Der Kontrast des



Der DHV empfiehlt Fortbildung  
und Reisen mit DHV-anerkannten  
Performance-Flugschulen.  
Siehe [www.dhv.de](http://www.dhv.de)  
unter Travel+Training

superklaren Wassers, den weißen Stränden, grünen Küsten und dem blauen Himmel ist schon gewaltig. Wir flogen fast bis Sonnenuntergang und konnten hier auch gleich übernachten. In der Nähe von Denmark liegt der schöne Light's Beach, auch hier kann man relativ einfach einige Kilometer nach Osten soaren, Windräder zeigen schön die Windrichtung an.

Die nächste größere Stadt im Süden ist Albany mit ca. 26.000 Einwohnern. Hier füllten wir unsere Vorräte wieder auf. Albany ist sehr camperfreundlich, es stehen mehrere kostenlose Campingplätze zur Verfügung, alle wunderschön am Strand gelegen. Am östlichen Ende der Two Peoples Bay, dem East Bay Campground, kamen täglich Delphine vorbei, mit denen wir geschnorchelt sind, das war eines der beeindruckendsten Erlebnisse der Reise. In Albany ist das Zentrum der ganzen westaustralischen Fliegerei. Viele Piloten aus Perth fahren die über 400 km fürs Wochenende

hierher. Das Fluggelände Shellys Beach ist das Hauptfluggebiet Westaustraliens. Hervorragend hergerichtet ist der Startplatz anfängertauglich. Gegenüber der Bucht liegt Sand Patch, das beste und längste Soaringgebiet, das wir befliegen. Im Februar begann die Zeit der Lachswanderungen in Strandnähe, mit etwas Glück kann man dann Haie in einem Schwarm der Lachse entdecken. Knapp 500 km sind es nun noch bis Esperance, die Traumstrände hier sind in jedem Australienführer zu finden. Die weißesten Strände mit dem klaren Wasser und den zutraulichen Kängurus sorgen für einen großen Touristenandrang. Die zwei Campingplätze im Park waren auf viele Wochen im Voraus ausgebucht, so konnten wir nur einen Tagesausflug unternehmen. Uns gefiel es in der 10.000 Einwohner Stadt sehr gut, wir lernten Martin Legg und seine Freunde kennen, das sind drei der vier heimischen Piloten! Sie zeigten uns alle Fluggebiete, viele haben schwierige Startplätze, aber sind



# Gravity2



Jetzt auch mit  
DGAC Motorzulassung.



Follow us   

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



↑ Shelly's Beach: Der beliebteste und einfachste Flugberg Westaustraliens. Einfach perfekt. Mehrere Rampen für Hängegleiter und Gleitschirme. Parkplätze on Top und ein Campingplatz mit frischem Flusswasser am Strand. Kleine Streckenausflüge nach links und rechts sind möglich.

wunderschön. Wir fahren auf dem gleichen Weg zurück, das erschien uns doch abwechslungsreicher als der direkte Weg durchs trockene wüstenähnliche Inland.

Im Stirling Range Nationalpark versuchten wir das Fluggelände, das auf Paragliding Map aufgeführt ist, zu finden. Es war eine tolle Wanderung in dem höchsten Gebirgszug Südwestaustraliens, ein Startplatz war aber nicht zu finden. Am Bluff Knoll mit 1.095 m soll es sogar manchmal schneien.

In der Nähe von Walpole bestiegen wir den Giant Tingle Tree, ein 65 m (!) hoher Baum, der früher zur Waldbrandkontrolle diente, heute eine Touristenattraktion. Die meisten besteigen ihn allerdings nicht, es schaut recht gefährlich aus. Erstaunlich, dass dies im sicherheitsfanatischen Australien noch erlaubt ist, stehen doch wirklich überall Warnschilder wie z. B. Cliff Risk Area usw. herum.

## TIPPS

Für Australien muss jeder Pilot daheim ein Visum ([www.eta-australia.net](http://www.eta-australia.net)) beantragen und eine australische Haftpflichtversicherung abschließen: Infos und einzuhaltende Regeln unter [www.hgfa.asn.au](http://www.hgfa.asn.au)

Viele weitere Fluggebiete auf der Fluggebieteliste: [www.dufty.id.au/hga-wa/sites/](http://www.dufty.id.au/hga-wa/sites/) oder [www.flywa.com.au/site-guide.html](http://www.flywa.com.au/site-guide.html)

Auf Facebook kann man sich in der Gruppe „Paragliding Western Australia“ anmelden, da verabreden sich die Piloten zum Fliegen.

Kontakt Esperance: Martin Legg auf Facebook kontaktieren.

Fluggebiete anschauen in Paragliding Map (auch als App), mein Favorit aber [paraglidingspots.com](http://paraglidingspots.com)

Ein Allradauto ist toll, aber selten nötig. Camping ist in Australien sehr beliebt. Viele Auto- und Wohnmobilverleihfirmen kämpfen um Marktanteile.

Die wichtigste App und für Australien ein Muss, extrem hilfreich: *Wiki Camps Australia*

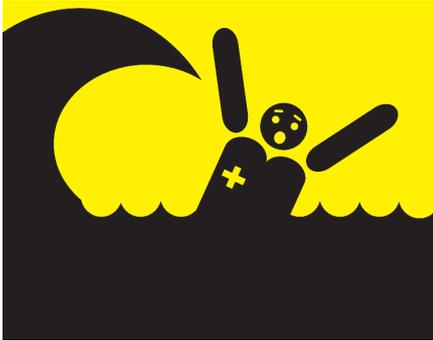
Im Cape Range Nationalpark (Exmouth) und Cape Le Grand Nationalpark (Esperance) am besten schon lange vor Antritt der Reise die Campingplätze reservieren. <https://parks.dpaw.wa.gov.au/park-stay>

Meistens gilt auf den anderen Plätzen: Wer zuerst kommt, bekommt den Platz.

## TODESFALLE WASSER

In Küstenfluggebieten kann es zu unbeabsichtigten Wasserlandungen kommen. Dies ist lebensgefährlich.

Im DHV-Info 216, S. 64ff, erschien ein ausführlicher Artikel dazu. Bitte unbedingt beachten!



Zurück in Perth haben wir mal wieder die Vorräte günstig aufgefüllt und weiter ging's nach Norden. Die beiden Fluggebiete Quinns und Two Rocks bescherten uns wieder imposante Flüge an der Küste, nur ca. 50 km von Perth entfernt. Einen Besuch der Erlebnisdüne Lancelin sollte man sich nicht entgehen lassen. Viele Dünen für unterschiedliche Windrichtungen laden zum Groundhandling und kleinen Hüpfen ein. Hier kann man Strandbuggys oder Sandboards ausleihen. Wir fuhren anschließend weiter in den Norden, es wurde immer heißer und trockener. Sharkbay und besonders die Küste von Coral Bay bis Exmouth bieten gigantische Schnorchel- und Tauchmöglichkeiten, hier verläuft das 300 km lange Ningaloo Riff teilweise direkt an der Küste. Die beeindruckenden Wüstenschluchten des Karijini Nationalparks standen auf dem Programm. Aber das ist eine andere Geschichte ...



### DER AUTOR

Burkhard Martens, Buchautor der Weltbestseller: Das Thermik- und Das Streckenflugbuch für Gleitschirm und Drachenflieger. Er ist Streckenflug Enthusiast, hält viele deutsche Rekorde im Gleitschirm-bereich und liebt es, neue Fluggebiete zu erkunden.  
Infos: [www.Thermikwolke.de](http://www.Thermikwolke.de)

ANZEIGE



Observation Point Esperance: Ein optisch extrem beeindruckendes Fluggebiet. Der Kontrast zwischen dem Blau des Meeres, den weißen Stränden und dem Grün der bewachsenen Dünen ist sensationell. Manchmal kann man Haie oder Lachs-schwärme in Strandnähe beobachten.



© RENATE BRÜMMER



### Fluggebiete in Westaustralien

**1. Warnbro:** 4 Startplätze an der nur ca. 6 m hohen Kante. Alle westlich ausgerichtet. Toll zum Spielen und Üben. Der nördlichste: S 32°18'46'' E 115°44'03''

**2. Bunburry:** HG möglich, schönes Soaringgebiet südlich von Bunburry, westlich ausgerichtet. Start auf der Wiese 15 m oberhalb der Böschung oder bei stärkerem Wind vom Strand und am Hang etwas mit offenem Schirm hochlaufen, mittelschwerig S 33°21'06'' E 115°37'13''

**3. Yallingup, Rabbit Hill:** viele HG, westlich ausgerichtet. Ca. 50 m nördlich der Aussichtsbank, sehr flacher SP, H = 30 m, schwierig, Landung am Strand. S 33°38'00'' E 115°01'47''

**4. Düne Injidup:** kleine tolle Sanddüne nordöstlich ausgerichtet, H = 25 m, einfach, S 33°42'07'' E 114°58'57''

**5. Conto's:** HG bedingt geeignet, südlich von Margareth River, genau westlich der Mammoth Cave, westlich ausgerichtet, kleiner Klippenstart, schwierig bei wenig Wind, H = 80 m, Landung am Strand, S 34°04'55'' E 115°00'24''

**6. Cosy Corner:** südlich ausgerichtet, Start direkt vom Parkplatz oder auf den Felsen davor, schwierig, H = 27 m, Landung am Strand, S 34°15'21'' E 115°01'41''

**7. Light's Beach:** HG geeignet, südwestlich von Denmark, südlich ausgerichtet, vom Parkplatz auf dem Bibbulmun Wanderweg Richtung Osten, nach ca. 200 m rechts auf Pfad über den Hügel zum SP, mittelschwer, H = 30 m, Landung am Strand, gutes Streckensoaring aber Achtung, manche Abschnitte von Wasser überspült, Klippe steigt bis zu 70 m an, S 35°01'19 E 117°16'47''

**8. Shelly's Beach:** HG-geeignet, 25 km südwestlich von Albany, perfekter Startplatz, einfach, südlich bis östlich ausgerichtet, H = 90 m, Landung am Strand oder Top, S 35°06'20'' E 117°37'51''

**9. Sand Patch:** 10 km südwestlich von Albany, mittelschwerer Klippenstartplatz vor der Windanlage Nr. 3, H = 75 m, südwestlich ausgerichtet. Landung zwischen Startplatz und der Windanlage, das ist beeindruckend aber nur mittelschwer, die Rotorblätter sind weit genug entfernt. Da der Strand auf der 15 km langen tollen Soaringkante überwiegend überflutet ist, sollte man nur starten, wenn es sicher trägt. Eine sehr kleine Notlandemöglichkeit gibt es 200 m östlich, da führt auch eine Treppe wieder die Klippe hinauf. S 35°03'55'' E 117°47'38''

**10. Observation Point, Esperance:** HG bedingt, schwer. 10 km westlich auf der Panoramastraße von Esperance. Beeindruckendes Soaring bis zum touristischen Twilight Beach. Zwei Startmöglichkeiten, die erste (schwer zu finden) ist genau 890 m östlich des Abzweigs zum Observation Point, nördlich ist der Toplandeplatz mit ca. 15 m

Breite und 25 m Tiefe oder alternativ am Strand. Die Einheimischen landen fast immer und überall Top. Links vom Toplandeplatz geht es durch das Buschwerk zu zwei sehr kleinen, ausgeholzten Flächen, H = 50 m, südsüdöstlich ausgerichtet, schwierig, S 33°54'00'' E 121°47'59'' Startplatz 2, direkt vom Parkplatz des Observation Points nach Osten, sehr schwer, Holzpfosten im Weg, S 33°54'26'' E 121°47'36''

**11. West Beach Esperance:** Die Einheimischen starten hinter der Straße an einem kleinen Hang neben einem Haus, eine Holzterrasse führt hinauf, schwer, H = 25 m, S 33°52'39'' E 121°52'57''. Ein besserer Startplatz ist am Ocean Lookout und von dort in wenigen Minuten (300 m) zu den Felsen, die zum West Beach herunterführen. Auf dem Felsplateau starten, Achtung auf Leinenverhänger, H = 70 m, mittelschwerig, Landung am Strand, südliche Startmöglichkeit: S 33°52'49'' E 121°53'13'' westliche Startmöglichkeit S 33°52'45'' E 121°53'16''

**12. 11 Mile Beach and Lagoon:** 14 km westlich von Esperance auf der Panoramastraße nach Westen. Kleiner Startplatz 100 m westlich des Abzweigs der 130 m vor dem Parkplatz abgeht, mittelschwerig, H = 35 m, südsüdwestlich ausgerichtet, Landung am Strand, S 33°52'27'' E 121°44'08''

**13. 80 m Düne:** Nicht selbst befliegen, soll aber ein fantastischer Sandspielplatz sein. Aus der Entfernung des 11 Mile Beaches sah es super aus. Nur mit sehr gutem Allradfahrzeug vom 11 Mile Beach zu erreichen oder zu Fuß, knapp 6 km! Südwestlich ausgerichtet. S 33°51'45'' E 121°40'27''

**14. Quinns:** ca. 35 km nördlich von Perth. Startplatz mit Grasmatten am Dogs Beach nur wenige Meter nördlich des Parkplatzes, relativ flach, mittelschwerig, da einige Meter unterhalb ein Wanderweg verläuft. Aufpasser beim Starten vorgeschrieben. H = 25 m, S 31°39'15'' E 115°41'13'' Die meisten starten allerdings vom Strand 600 m südlich und laufen mit offenem Schirm die kleine Düne nach oben. Parkplatz Queenscliff Park, S 31°39'33'' E 115°41'16''

**15. Two Rocks:** ca. 55 km nördlich von Perth, kleine Sanddüne, H = 10-15 m, netter Soaringflug Richtung Süden oder Norden, Start am Strand, S 31°29'14'' E 115°34'52''

**16. Dünen Lancelin:** ca. 125 km nördlich von Perth, Dünen für Groundhandling und kleine Hüpfen, S 31°00'29'' E 115°20'04''

**17. Mount Bakewell:** Das anscheinend beste Streckenfluggebiet liegt 90 km östlich von Perth bei York. Wir haben es nicht befliegen, weil es sich nicht ergeben hat. Als wir in der Nähe von Perth waren hat nie der Wind gepasst. Kontakt und Unterkunft: Rod Merigan: 0417776550 oder auf Facebook



## EPSILON 9

### The Joy of Flying

INTERMEDIATE GLEITSCHIRM

#### EINFACH WOHLFÜHLEN

Mit ihrem präzisen Handling steht die EPSILON Reihe seit jeher für einen hohen Spassfaktor. Neben einem Technologie-Upgrade punktet der Intermediate-Klassiker mit einem grossen Plus an Leistung. Dadurch ist der EPSILON 9 ideal für alle, die entspannt Thermik geniessen möchten – sei es, um auf Strecke zu gehen, oder sich nach der Ausbildung weiter zu entwickeln.



Links für neugierig gewordene, interessierte Gleitschirmpilotinnen

- frauenfliegen.ch
- facebook.com/groups/frauenfliegen
- berghypnose.ch/hypnose.html

# Ein Himmel voller Frauen

Vom Abenteuer, mit 110 Pilotinnen in einem Schweizer Tal fliegen zu gehen

TEXT UND FOTOS: JUTTA REISER

**A**m Anfang war ein Traum. Der Traum einer deutschen in die Schweiz ausgewanderten Gleitschirmpilotin, die da träumte, ein Stück vom Himmel mit fliegenden Frauen und bunten Tüchern zu füllen. Nun ging der Traum bereits zum zweiten Mal in Erfüllung.

Katrin Ganter lud ein: Mitte September ins Simmental. Ein in Fliegerkreisen weniger bekanntes Tal, im Berner Oberland liegend, nicht ganz so prominent wie seine illustren Nachbarn, das Kander- oder das Lauterbrunnental, aber perfekte Infrastruktur bietend für alle Fliegerinnen, für Bergsteigerinnen, für Streckenfliegerinnen, für Landschaftsgenießerinnen - eben für eine Gruppe von 110 hochmotivierten Gleitschirm fliegenden Frauen aus Österreich,

Deutschland und der Schweiz. Wir treffen uns an einem Freitagmorgen in unserer Zentrale, die Einschreibung beginnt, die Organisation ist auch dank vieler Helfer tadellos. Die Begrüßung herzlich und offen und schon finden sich alle Frauen in ihren selbst gewählten Workshops mit exzellenten, sehr sympathischen Expertinnen wieder.

## Was es alles gibt?

- Hike+Fly Kurse für Einsteiger mit Carmen Tisch
- Hike+Fly Kurse für Fortgeschrittene Carla Jaggi und Olga von Plate
- Startstress auflösen mit Isidora Romani
- Thermikeinstieg mit Sonja Holzer
- Thermik und erste kleine Strecke mit Elisabeth Egger
- XC fliegen mit Tomoko Uno und Carrie Thomas

Das Wetter ist vielversprechend und so landen am späten Nachmittag alle nach und nach am Landeplatz ein. Jede erfüllt von ihren Erlebnissen. Erste Strecken wurden selbstständig und weiter denn je geflogen, viele Höhenmeter gelaufen und gekurbelt. Manch eine konnte wieder und wieder gelöst rausstarten in diesen Tag, in diese Landschaft, getragen von einer die Einzelne stärkenden Gemeinschaft. Als Katrin Ganter die Chill Out Bar mit Aperol Spritz eröffnet, kann ich das Bild, das sich mir bietet, kaum glauben: 110 Frauen am Landeplatz, fröhlich, lachend, schnatternd, voller Erlebnisse, die sich ausgelassen über all das austauschen, was das Fliegen für sie so einzigartig macht. Der nächste Tag wird zunächst scheinbar zur Herausforderung für das Expertinnenteam, denn das Wetter ist trüb und feucht. Wie so



oft im Leben, stellt sich auch hier heraus, das was erstmal als Spielverderber in unserem Plan erscheint, durchaus auch zum Vorteil werden kann. An den Startplätzen, an und in den Hütten entstehen Gespräche von großer Intensität. Elli Egger referiert anschaulich übers Streckenfliegen, übers Thermikkurbeln und die Vorteile kleiner Schirme und kleiner Frauen beim Kurbeln. Am Nachmittag lockern sich die Wolken auf und alle können von ihren Startplätzen noch einmal rausstarten und zum zweiten Mal bei der Chill Out Bar einlanden. Am Sonntag bietet Katrin ihren Kurs Mentale Stärke an, der sehr eindrücklich Bewusstsein für uns selbst schafft, für den Umgang mit uns und wie wir Gewohnheiten verändern können, damit wir dort landen, wo wir landen wollen, damit wir so fliegen, wie wir es uns erträumen. Der

Kommentar eines Fliegers, der auf den ungewöhnlichen Anblick so vieler Fliegerinnen irgendwo im Dorf stieß: „Aha, früher Besen, heute Gleitschirm?!“

#### Schirme statt Besen

Nein! Wir sind keine Hexen, wir sind keine kampferprobten Feministinnen. Wir sind Frauen, die Gleitschirm fliegen wollen, viel, oft, selbstbestimmt und gut. Frauen, die das Abenteuer rund ums Fliegen in seiner ganzen Vielfalt zu schätzen wissen. Sei es beim Streckenflug, beim Hike+Fly, beim abendlichen Abgleiter. Frauen, die die Gemeinschaft schätzen und die Energie, die aus ihr entstehen kann, weil jede ihren persönlichen Beitrag leistet, von dem wieder viele inspiriert und bestärkt werden und mit dem alle wieder ein Stück weiter, sicherer, zufriedener

fliegen. Eben fliegen, so wie eine jede auf ihre Art vom Fliegen träumt.

Danke Katrin, dass du deinen Traum vom Himmel voller fliegender Frauen mit uns teilst. Auf dass er noch viel öfter wahr wird, am Himmel und am Landeplatz bei Aperol Spritz! ▽



#### DIE AUTORIN

Die Sportpädagogin und Fluglehrerin Jutta Reiser fliegt seit 2003 und beschäftigt sich seit dieser Zeit u.a. mit der Frage, was wir tun können, um mehr Frauen beim Gleitschirmfliegen anzutreffen.

ANZEIGE



SKYTRAXX



Ski & Fly



Der DHV empfiehlt Fortbildung und Reisen mit DHV-anerkannten Performance-Flugschulen. Siehe [www.dhv.de](http://www.dhv.de) unter Travel+Training

## rund um den Penken im Zillertal

Die letzten Skifahrer verlassen das Penkenjoch, wir genießen die einkehrende Ruhe des späten Nachmittags auf 2.095 m. Bei wolkenlosem Himmel senkt sich langsam die Wintersonne dem Horizont entgegen. Fast schon kitschig, aber diese Momente haben was von Magie. Und sie sind ein Grund für genau das, was viele suchen beim Fliegen: Ruhe, Entspannung, weg von der Hektik des Alltags.

TEXT UND FOTOS: HELMUT ACHATZ



↑ Ganz hinten der Zillertaler Gletscher

Hier oben finden wir im Moment genau das – nach einem grandiosen Ski- und Flugtag im Herzen des Zillertals.

Für uns heißt das jetzt jedoch auch: cool bleiben! Obwohl momentan kaum einen Finger breit über dem Rand der Erde, wird die Sonne auch heute nicht plötzlich verschwinden. Wir lassen den Blick immer wieder mal zum Windsack schweifen. Fast windstill ist es hier oben am Penken, ein Hauch Wind aus Südwest. Perfekt zum späten Start. Die letzten Tandems sind bereits vor einer halben Stunde gestartet, wir sind die letzten Gäste heute hier oben. Und haben einen großen Vorteil: Wir sind mit Ski unterwegs und kommen so in jedem Fall stressfrei runter. Entweder wird geflogen oder gefahren, beides ist für uns fast gleich gut. Bevor die Pistengeräte ihren Dienst beginnen, wollen wir starten. Sobald sie Sonne den Horizont berührt.

Bald steigen wir in die Skibindungen und fahren – den leichten Bergsteigerschirm am Rücken – rüber zum nächsten passenden Startplatz. Diese Entfernungen sind kein

Thema im Winter, schnell ist gewechselt mit Ski von einem Startplatz zum nächsten. Davon gibt's hier oben drei, außer kräftigem Nordwind geht alles.

#### Freundschaftliches Nebeneinander

Mehrere Tandemunternehmen sind hier am Arbeiten. Heidi von fly 2095 gab uns im Vorfeld bereits freundliche Auskunft. Etwas später treffe ich Kurt, ein alter Freund, der hier den Winter über Touristen im Tandem sicher ins Tal bringt. Er gibt uns ausführliche und kompetente Antworten. Wie überall auf der Welt kennen die Locals ihr Gebiet am besten und sind immer bereit, auf konkrete Fragen freundlich zu antworten. Nicht zuletzt, weil es hilft, Konflikten und Unfällen vorzubeugen.

So ist hier am Penken zum Beispiel sehr genau auf einen plötzlich einfallenden Südwind zu achten. Der kommt mit kälterer Luft meist erst in tieferen Schichten über den Alpenhauptkamm und dann am Talboden entlang angestürmt. Am Start sieht's für den unbedarften Laien noch schön fliegbar aus, der Profi weiß aber anhand verschiedener An-

zeichen, dass es bereits ab halber Höhe nur noch rückwärts geht, vermischt mit herzhafte Turbulenzen.

Die haben wir heute nicht. Ein ruhiger Februartag mit klarem Himmel erlaubte uns morgens bereits einen Skistart nach Osten. Wir landen außerhalb der Skipiste an der Brandstatt Alm nahe der Mittelstation. Vom Tal herauf drängen uns zu viele Skitouristen mit der Gondelbahn entgegen, ganz runter wollen wir daher noch nicht. Bevor es voller wird, nehmen wir im Skigebiet vormittags einige rasante Abfahrten mit, unter anderem die steilste Skipiste Tirols, die „Harakiri“. Plattgewalzt wie eine Autobahn ist sie zwar steil, hat aber nichts mehr vom spannenden Flair der früheren Buckelpiste, die die Oberschenkel sinnbildlich zum „Rauchen“ brachten.

Gegen Mittag wollen wir fliegen, starten nach Süden. Es geht sogar jetzt im Februar etwas thermisch. Wir überhöhen ein paar hundert Meter und genießen den Anblick der Bergstation des Penkenjochs auf 2.095 m von oben. Knapp eine Stunde später landen

# PARA-SERVICE

2-Jahres-Checks

Reparaturen

Retter packen

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



Wolfgang Marxt

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

WOLFGANG MARXT  
Aiblinger Straße 52  
83075 Bad Feilnbach

## FLYMASTER LIVE DS

www.flymaster.de



PARTNER  
Red Bull  
X-Alps  
PARAGLIDING  
WORLD CUP

wir etwas weiter hinten im Tal in Vorderlarnersbach auf 1.300 m. Der riesige Landeplatz „vor“ (nördlich) der Talstation ist nicht zu übersehen. Eine kurze Station mit dem Skibus später zum nächsten Lift, der Rastkogelbahn und schon stehen wir wieder am nächsten Start. Diesmal an der Eggalm auf 2.300 m. Unser südlichster Punkt heute und somit unsere Umkehrstation. Von der Bergstation ist's ein Katzensprung zurück zur Rastkogelbahn, die wir vorher überflogen haben.

Auf dem Weg runter ist nun Zeit zu spielen und zu fotografieren. Mein „Model“ Sylvie ist noch etwas scheu, wenn ich ihr zu nahe komme in der Luft. Aber ich hab das Weitwinkel auf der Kamera drauf und da geht's nicht anders. Denn ich hätte doch gerne außer ihrem GEO4 auch noch die Pilotin mit auf dem Foto, sorry... Einige lustige Schlangenlinien später landen wir lachend am Landeplatz neben der Rastkogelbahn.

Von hier geht's wieder rauf ganz nach oben zur Bergstation am Horbergjoch auf 2.473 m. Eine kleine Überraschung erwartet uns hier: Anstatt des „bestellten“ thermischen Südwind finden wir hier einen leichten Nordwind vor. Unser Plan war am Südhang entlang in Richtung Finkenberg zu schleichen, was im Gleitwinkel möglich sein sollte...

Also Plan B: Ein Joch bedeutet immer einen Übergang von der einen zur anderen Seite. Also legen wir statt nach Süden einfach nach Norden aus. Platz genug ist hierfür, wie immer außerhalb der Piste. Und mit Ski im tiefen Schnee auch kein Problem. Hier zu Fuß bei der Schneelage wird's zumindest anstrengend, ein Startlauf-Versuch im Tief Schnee wäre sicher sehenswert.

Man sieht am Startplatz zwar nicht, wo das Tal nach rechts hinführt, aber man kann im Leben einfach nicht alles planen! Doch im Ernst: Nach einem Rechtsknick ist nach wenigen Flugmetern die Sicht frei für den Weiterweg, bis zum Nordhanglift unten gibts keine Bäume, alles ist offen um annähernd überall zu landen.

Wichtig an diesem Startplatz: Bei etwas mehr Nordwind reicht's nicht ganz nach unten raus ins Zillertal, die Wegstrecke im bewaldeten unteren Teil wird zu lang. In dem Fall unbedingt auf halber Strecke vor der Nordhangbahn Offpiste! landen!

Uns reicht's locker, wir fliegen immer rechts haltend um den Berg herum und landen am „schiefen Landeplatz“ von Finkenberg auf 840 m. Hanglandung, ausreichend Platz, mit Ski ist's überall easy, mit offener Kappe fahren wir die letzten Meter den Hang runter bis zum einzig ebenen Fleck, um zu packen. Ein Abgleiter in ruhiger Luft über 1.400 Höhenmeter bei dieser Sicht - auch nach einem 30-jährigen Fliegerleben noch immer ein herrliches Erlebnis!

Die Finkenbergbahn bringt uns vom Landeplatz in zwei Sektionen wieder zum Ausgangspunkt, eine Brotzeit ist verdient, dann geht's nochmal Skifahren, bis die Lifte schließen. Mit dem letzten Lift erreichen wir wieder die Bergstation - und die Sonnenstühle. Mittlerweile sind alle leer, die Sonne sinkt, der Wind ist eingeschlafen: perfekt zum Abendflug zurück zum Parkplatz!

### Tipps zum Ski & Fly

Jeder normale Gleitschirm eignet sich problemlos. Einziges nicht benötigtes Utensil ist der Beschleuniger - da mit Ski schwer zu treten... Auch im Beinsack wird's wohl zu eng mit Ski.

Um die Flugausrüstung nicht den ganzen Tag spazieren fahren zu müssen, reicht oft ein freundliches Wort mit dem Kollegen an der Bergstation des Liftes. Er wird ein Auge auf die deponierten Ausrüstungen haben. Oder in einer bewirtschafteten Hütte mit freundlichem Personal anfragen. Beim Landen ist - sofern genug Platz - die Windrichtung egal. Ein mit Rückenwind gelandeter Schirm lässt sich in einer großen Kurve auf Ski jederzeit sicher zu Boden bremsen. ▽



### DER AUTOR

Helmut Achatz ist DHV Fluglehrer seit 1988 und erkundet seit Beginn an die Bergwelt mit dem Gleitschirm. Sein Hobby sind Adler, die er lange Jahre trainierte und in sein aktuelles Projekt der Eaglewings Foundation integrieren konnte.

## Kurzinfos zum Fluggebiet Zillertal

Das Zillertal ist eine der Wiegen des Flugsports. In den 70ern flogen hier bereits die ersten Drachen, seit Mitte der 80er begann das Gleitschirmfliegen, hier Paragleiten genannt.

Neben der Höhenstraße (Wintersperre!) ist der Penken einer der Flug-Hotspots, insbesondere im Winter.

→ **Wichtig:** Starts und Landungen im präparierten Skipistenbereich sind verboten! Jedoch finden sich Startmöglichkeiten je nach Windbedingungen an fast jeder Bergstation.

Starts ohne Ski gestalten sich außerhalb der präparierten Skipisten oder Startplätzen in der Regel als sehr anspruchsvoll, da man meist im Schnee einsinkt. Starts mit Ski sind dagegen bei fast jeder Schneelage problemlos.

Oft erschwert dazu bodennah über dem Schnee abfließende Kaltluft – trotz Windstille – einen Start zu Fuß. Mit Ski hingegen erreicht man problemlos die notwendige Abhebegeschwindigkeit.

Viele Skifahrer sind mit sich, dem Schnee, ihren beiden Beinen und den 2 Brettern bereits derart gefordert, dass ihnen eine „Lufttraumraumüberwachung“ schlicht nicht möglich ist. Daher ist es im Sinne ihrer und der eigenen Sicherheit angeraten, immer mit viel Abstand außerhalb zu starten und zu landen.

Landemöglichkeiten im Tal finden sich im Winter in der Regel problemlos. Neben den beschriebenen Landeplätzen ist es bei Schneelage in der Regel kein Problem, auf einer beliebigen offenen Fläche zu landen. Egal ob am Hang oder im Tal.

Bitte unbedingt vorher besichtigen und auf Stromleitungen, Materialseilbahnkabel und verborgene Hindernisse achten!

Ausgangsort ist die kleine Gemeinde Finkenberg.

A-6292 Finkenberg - 47° 9' N, 11° 49' O

[www.mayrhofner-bergbahnen.com/die-bergbahn/unsere-berge-winter/](http://www.mayrhofner-bergbahnen.com/die-bergbahn/unsere-berge-winter/)

Startplatz Bergstation Penkenbahn - N 47°10'04.70" E 11°48'15.60"

Höhe NN 2029 m, Startrichtung SO

Landeplatz Ahorn in Mayrhofen - N 47°09'42.38" E 11°51'13.17", Höhe NN 646 m

Bemerkung: Großer Landeplatz in Mayrhofen beim Hotel Edenlehen.

Es gibt einen weiteren Landeplatz direkt an der Finkenbergbahn. Dieser ist jedoch stark abschüssig am Hang gelegen und erfordert eine versierte Landeeinteilung.  
N 47°09'13.86" E 11°49'08.80", Höhe NN: 916 m

Bemerkung: Der offizielle Landeplatz befindet neben bzw. zwischen der 2. und 3. Stütze oberhalb der Talstation.

Ansprechpartner: Zillertaler Flugschule GmbH

[www.zillertaler-flugschule.com](http://www.zillertaler-flugschule.com)

Informationen: Tourismusverband Mayrhofen/Hippach

[www.mayrhofen.at](http://www.mayrhofen.at)

Bergbahn: Finkengerger Almbahnen

[www.mayrhofen.at](http://www.mayrhofen.at)

ANZEIGE



# HEATED GLOVES

## Warm Up Your Fingers!



**CHARLY**  
BEST OF AIR

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







FOR EXPERTS ONLY

# Fullstall fliegen wie die Profis

Ist der Fullstall mit dem Gleitschirm ein kontrollierbares Manöver  
oder doch nur eine Mutprobe?

TEXT: SIMON WINKLER

**B**eim Strömungsabriss mit dem Gleitschirm gehen die Meinungen über Sinn und Unsinn deutlich auseinander. Die einen vertreten die Meinung, dass es ein unnötiges Manöver mit sehr hohem Risikopotential ist, die anderen hätten es am liebsten in die A-Scheinausbildung integriert.

Warum wird der Stall so kontrovers betrachtet?

Aerodynamisch gesehen ist es ziemlich eindeutig. Kaum ein Fluggerät hat so ein anspruchsvolles Strömungsabrissverhalten wie der Gleitschirm. Elliptische, auf Staudruck basierende und extrem flexible Flügel verlieren sehr stark an Stabilität, wenn die Anströmung nicht so auf den Flügel trifft, wie gedacht. Kein anderes Fluggerät hat so ein ausgeprägtes Sackflugverhalten und zerstört dann bei einem kompletten Stall all seine auftriebserzeugenden Elemente wie der Gleitschirm: Kommt es zu einem Fullstall, haben wir nur noch ein wild schlagendes Stoffknäuel über uns. Dass unser Fluggerät noch dazu ein sich aufschaukelbares Pendel ist, macht es nicht unbedingt einfacher.

Aus diesem Grund ist der Stall ein Manöver, das eine gezielte Herangehensweise, Training und eine exakte Flugtechnik erfordert – die noch dazu individuell an das verwendete Material (Gurtzeug und Schirm) angepasst werden muss. ->

### Was bedeutet eigentlich „Stall“?

Vereinfacht gesagt: Als Stall wird der Strömungsabriss am Flügelprofil bezeichnet. Dieser geschieht in der Regel dann, wenn die Anströmung zu steil auf das Profil trifft, oder die Wölbung des Profils zu extrem wird: also der Anstellwinkel zu groß wird. Damit beginnt der Ablösepunkt der Strömung, der sich normalerweise an der Hinterkante der Profilloberseite befindet, nach vorne Richtung Profilnase zu wandern. Die am Profil anliegende Strömung reißt ab. Das Profil verliert seine Auftriebskraft und erzeugt fast nur noch Widerstand. Der Schirm befindet sich im Sackflug. Reißt die Strömung komplett ab, entleert und verformt sich die Kappe. Der Schirm ist im Fullstall. Mit dieser vereinfachten, aber anschaulichen Animation lassen sich die Auswirkungen von Anstellwinkelveränderungen gut zeigen:

[www.flugschule-oberbayern.de/de/stobere/aktiv-fliegen/aktiv-fliegen-3/](http://www.flugschule-oberbayern.de/de/stobere/aktiv-fliegen/aktiv-fliegen-3/)



© MANUEL NÜBEL, PILOT MICHAEL LÄCHER

### Wie passiert der Stall in der Praxis?

Anders als beim Einklapper ist der Stall beim Gleitschirm fast immer auf einen Pilotenfehler zurückzuführen. Häufig wird es von Augenzeugen oder in Unfallberichten als Pilotenüberreaktion beschrieben. Gemeint ist dabei oft unkontrolliertes Ziehen oder Abstützen an den Steuerleinen (und somit auch unkontrollierte und ungewollte Anstellwinkelerhöhung). Aber auch schon ein Verharren (passives und verkramptes Halten der Steuerleinen) in der Grundstellung (Steuerleinen leicht auf Kontakt) kann den Gleitschirm, unterstützt durch Turbulenzen, in einen Stall führen, oder an der Ausleitung hindern. Warum das so ist, erkläre ich noch im Flugtechnikpart dieses Artikels. Mehr zum unbeabsichtigten Stall findet ihr hier:

[www.dhv.de/fileadmin/user\\_upload/files/2017/sicherheit/artikel\\_pdfs/2017\\_204\\_stroemungsabriss\\_gleitschirm.pdf](http://www.dhv.de/fileadmin/user_upload/files/2017/sicherheit/artikel_pdfs/2017_204_stroemungsabriss_gleitschirm.pdf)



© ALOIS RETTENBACHER, PILOT ROLAND BRUNNBAUER



## Was ist die Besonderheit beim Gleitschirmströmungsabriss?

Befindet man sich in einem annähernd stationären Geradeausflug, verhält sich die Strömung um das Profil bei einem absichtlich herbeigeführten Stall erst mal ähnlich wie bei den Tragflächen eines Flächenflugzeugs.

Durch Ziehen der Steuerleinen nach unten erhöht man die Profilwölbung, somit den Auftrieb und den Widerstand. Durch die Widerstandserhöhung gleitet unser Gleitschirm schlechter. Das Sinken erhöht sich und die Vorwärtsfahrt nimmt ab. Folglich kommt die Anströmung mehr von unten auf das Profil. Der Anstellwinkel (Winkel zwischen Profilsehne und anströmender Luft) erhöht sich. Auch die Wirbel an der Hinterkante der Profiloberseite werden größer und wandern immer weiter nach vorn. Der Strömungsabriss beginnt.

Zusätzlich zu diesem Ablauf kommt das Pendel und das macht den Stall beim Gleitschirm schon etwas komplizierter. Denn in der Regel befinden wir uns nicht in einem stationären Geradeausflug. Der 5-7 m tiefer hängende Pilot verhält sich wie ein Pendel – schwingt nach vorne und hinten – und erzeugt zusätzlich Anstellwinkelerhöhungen

und -verringerungen. Das sind oft Auslöser für unbeabsichtigte Strömungsabrisse bei passivem Flugverhalten in der Praxis.

Nun ist durch die maximal tief gezogenen Steuerleinen auch das Profil maximal gewölbt. Der Widerstand ist zu hoch und das Flügelprofil kann die Strömung nicht mehr halten. Es kommt zum Stall. Was jetzt passiert, ist erstaunlich und spätestens ab hier verändert sich das Stallhalten im Vergleich zu Flächenflugzeugen komplett. Kurz nachdem die Strömung abgerissen ist, beginnt der Gleitschirm auf Grund des hohen Anstellwinkels und der starken Profilwölbung nach hinten abzukippen (ODER ANDERS BETRACHTET: NACH HINTEN ZU FLIEGEN!). Denn über die Steuerleinen entsteht an der Hinterkante (!) ein vergleichbares Profil wie bei einem Singleskin Gleitschirm. Unglücklicherweise ist das Profil über die Steuerleinen aber nicht besonders formstabil und es kommt zu einer gesamten Deformation der Kappe (siehe Seite links). Sie entleert dabei und verhält sich wie eine Fahne im Wind. Nun kämpft die Gleitschirmkappe gegen die vom Piloten tief gezogenen Steuerleinen – die Kappe möchte sich wieder füllen,



© EKI MAUTE

einen Flügel bauen und zurück zum normalen Anstellwinkel kommen: Kurz gesagt – fliegen!

Nimmt man nun kontrolliert und symmetrisch die Steuerleinen wieder nach oben in Richtung der Leinenschlösser, tut das der Gleitschirm auch wieder. Er beginnt sich von der Mitte aus zu füllen, sein gewohntes Profil wiederherstellen und schließlich verringert er auch wieder seinen Anstellwinkel und geht in den Vorwärtsflug zurück.

So wie zuvor beschrieben wird der Fullstall noch immer erklärt und geflogen. Eigentlich ganz normal, so wie wir es kennen. Doch wer aufmerksam gelesen hat, dem ist sicher die Besonderheit aufgefallen. Springen wir nochmal ein paar Zeilen nach oben: „...über die Steuerleinen entsteht das gleiche Profil wie bei einem Singleskin Gleitschirm!“ Genau dieses Singleskinprofil kann man mit der richtigen Flugtechnik nutzen. Genaugenommen haben wir bei unserem Gleitschirm nur einen ganz kurzen, kompletten Strömungsabriss (Fullstall). Beginnen wir mit der Ausleitung (also nehmen wir die Steuerleinen langsam wieder nach oben) fängt unser Schirm sofort wieder an, Auftrieb zu erzeugen... nur diesmal über die Hinterkante: Willkommen im Rückwärtsflug! (In der Acroszene Flyback/Backfly genannt) Sauber erfolgen ist dieser Flugzustand sehr stabil und funktioniert aerodynamisch sogar erstaunlich gut. Manche Gleitschirme lassen sich mit etwa 25 km/h und einer Gleitzahl von 4-5 einwandfrei rückwärts fliegen und über Körpergewicht präzise steuern. Eindrücklich ist das im Video von Akro Pilot Ondrej Prochazka zu sehen: [www.youtube.com/watch?v=tVebvkvjZI&feature=youtu.be](http://www.youtube.com/watch?v=tVebvkvjZI&feature=youtu.be)



### Fullstall fliegen wie ein Profi (Prostall)!

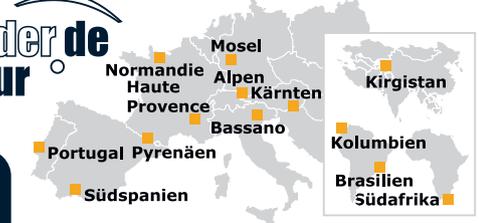
Profis versuchen ausschließlich diesen Rückwärtsflug zu erreichen – die stabile Phase des Gleitschirmfullstalls. Auch wenn im Wortlaut noch von Fullstall geredet wird, ist eigentlich der Backfly gemeint. Denn Profis versuchen den komplett entleerten und unruhigen Teil des Gleitschirmstalls (Oldschool-Stall) durch ihre Flugtechnik wegzulassen. Ihr Ziel ist ein nahtloser Übergang vom Vorwärtsflug über den Sackflug in den Rückwärtsflug. Der Großteil der Kappe soll dabei geöffnet bleiben. Nur die Außenflügel dürfen entleeren und wehen dabei im Fahrtwind nach vorne. Diese Art des Stalls hat viele Namen: Prostall, Testpilotenstall, Acrostall.

Diese Namen kommen nicht von ungefähr, denn gerade Testpiloten fliegen in der Entwicklung und auch in der Zulassung genau diese Stalltechnik. Mit ihr lässt sich JEDER Gleitschirm kontrolliert und ruhig stallen. Der Oldschoolstall hat dagegen klare Limits. Je nach Steuerleinengeometrie lassen sich mit der Oldschool-Technik keine kontrollierten Rückwärtsflüge erfliegen. Auch gestreckte Flügel mögen diesen tief gezogenen (entleerten) Fullstall gar nicht. Wildes Umherschleudern des Piloten, Twists und Verhänger sind oft die Folge. Daher sollte das Ziel des Fullstalltrainings der schnellste Weg zum Prostall sein.



© EKI MAUTE

ANZEIGEN

**Manon Fischbach** - Tel: 06502/9973540  
reisen@moselglider.de - [www.moselglider.de/reisen](http://www.moselglider.de/reisen)



### Flugschule Westendorf

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

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

## Soll ich überhaupt Fullstall fliegen?

Wir springen zur Einleitung: Kurz gesagt – es ist eine Philosophiefrage. Meiner Meinung nach gehört zu einem kompletten Piloten das Beherrschen des Fullstalls genauso dazu, wie die Reaktion auf Einklapper oder das Groundhandling. Der nötige Trainingsaufwand zum Erlernen des Stalls ist jedoch deutlich höher. Um einen Fullstall richtig zu beherrschen, sollte man schon etwa 50-100 Stück in kurzer Zeit erflogen haben. Erst dann kann man sagen, dass man den Stall mit dem Gleitschirm beherrscht.

Bin ich ein Gelegenheitspilot mit 10-20 Flügen im Jahr und fliege nur in ruhiger Luft, ist es nicht unbedingt nötig, den Fullstall zu erlernen. Hier ist die Strategie der Stallvermeidung, die Wahl einer sicheren Ausrüstung und eine defensive Wettereinschätzung sicherlich der bessere Weg.

Möchte ich aber weg von den ruhigen Hausbergthermiktagen und Soaringflügen, hin zu Streckenflügen in stärkerer Thermik oder gar Schirme ab High-B fliegen, sollte ich das Fullstalltraining in Erwägung ziehen. Denn hier ist die Wahrscheinlichkeit von unbeabsichtigten Stalls, Verhängern oder Situationen, die den gesamten Steuerweg benötigen, durchaus höher.



## Was lerne ich vom Fullstall?

Vor allem das Gefühl eines Strömungsabrisses. Ich erspüre, wie sich ein beginnender Stall anfühlt und auch wie es ist, in einem vollentwickelten Stall zu sein. Auch ohne den Fullstall bis zur Perfektion zu trainieren, lerne ich bei 2-3 angeleiteten Fullstalls im Sicherheitstraining eine Menge dazu. Körperhaltung, Körperspannung, Armführung, Steuerdrücke und Blickführung – um nur ein paar Punkte zu nennen. Außerdem erlerne ich, wie ich zumindest aus so einer Situation wieder herauskomme – oder noch besser: Eine Strömungsabrissituation früh erkenne und vermeide.

### Unterschied FULLSTALL / PROSTALL

Der Fullstall dient in erster Linie nicht als Resetknopf für Störungen. Das ist eher Aberglaube: „Wenn mein Schirm nicht mehr das macht, was ich will, dann stall ich ihn, zerstöre ihn komplett und baue ihn in aller Ruhe in der Luft wieder auf“. Diesen Satz hört man tatsächlich recht häufig, doch leider funktioniert das nicht wirklich. Den Schirm wie oben beschrieben, komplett zu zerstören, ist tatsächlich eher eine schlechte Idee. Genau das führt meist zu noch mehr Problemen

und geht am Ende sogar bis zur Rettungschirmauslösung.

Anders verhält es sich jedoch mit der Technik des Prostalls. Hier wird der Schirm nicht komplett entleert, aber die Strömung am Profil geändert. Genau diese Anströmung von hinten wird genutzt, um Verhänger oder andere Störungen zu lösen.

Zusammengefasst ist wichtig: Stall ist nicht gleich Stall. Der Fullstall ist kein Resetknopf, um Störungen zu beseitigen oder Verhänger zu lösen. Der Prostall schon. Ein komplett entleerter Fullstall sorgt eher auf Grund der hohen Unruhe für Probleme.

Dennoch ist viel Training nötig, um mit einem Strömungsabriss in der Prostalltechnik Störungen am Gleitschirm in der Luft zu lösen. Unrealistisch ist es aber ganz und gar nicht. Jeder kann dieses Niveau mit ausreichend Zeit und einem guten Trainer erreichen.

### Warum brauche ich den kontrolliert erflogenen Strömungsabriss (Prostall)?

In erster Linie, um aus einem unbeabsichtigten Stall schnell, sicher und ohne großen Höhenverlust wieder herauszukommen.

Beherrsche ich den Prostall, kann ich die

Rückwärtsflugphase auch nutzen, um Tuch-, Leinenverhänger, die von vorne in den Leinen hängen, zu lösen.

Achtung: nicht bei jeder Tuch-, Leinenverhänger Art ist der Prostall eine Lösungsmöglichkeit. Es hängt von der Position des verhängten Tuches ab. Wirklich effektiv lassen sich nur Verhänger lösen bei denen das Tuch vor den Leinen verhängen ist. (In Flugrichtung vor den Leinen). Für andere Verhänger ist ein einfaches Händehoch, ein einseitiger Strömungsabriss, Stabiloleine oder Seitenklapper die bessere Variante).



### DER AUTOR

Simon Winkler, Sicherheitstrainer, DHV-Fluglehrerausbilder und ehemaliger Akro World Cup Pilot.

Am Gleitschirmsport liebt er alle

Facetten: Hausbergthermik, Hike+Fly, XC oder Speedriden. Der angehende Airlindepilot gibt sein Wissen gerne zusammen mit dem DHV Lehrteam in Artikeln für das DHV-Info weiter.

## Wie fliege ich den Prostall?



Setze dich mit Körperspannung in dein Gurtzeug, ziehe die Unterschenkel an und klemme sie unter dein Sitzbrett/Gurtzeug. Solltest du ein Liegegurtzeug fliegen, ziehe auch hier für deine ersten Stalls die Beine an. Dein Blick geht nach oben zur Kappe – visuell erkennst du die Abläufe am schnellsten und kannst angepasster reagieren.



Führe die Steuerleinen mit deinen Händen nahe am Körper, beziehungsweise nah an den Tragegurten/Gurtzeug, um Hebelwirkungen so klein wie möglich zu halten. Halte die Steuerleinen in der Zughaltung. Führe deine Hände nach unten, als würdest du einen Trizeps-Dip an Holmen oder an den Armlehnen eines Stuhls machen wollen. Somit führst du sie automatisch im Körperschwerpunkt und hast die beste Kraftübertragung und Kontrolle. Ziehe die Steuerleinen mit moderater Geschwindigkeit auf etwa 80 % des Steuerweges, um die Vorwärtsfahrt und die Pendelbewegung des Piloten in der ersten Stallphase zu verringern. Sobald das System nach der Verlangsamung beinahe pendelfrei ist, ziehst du die letzten 20 % des Steuerweges zügig nach unten. Somit erzeugst du einen symmetrischen Strömungsabriss.

Sobald der Schirm wieder etwas näher in den Zenit (12 Uhr Position) kommt, bzw. die Pfeilung nach hinten aufgelöst hat, ziehst du die Steuerleinen wieder tiefer, um den Schirm in einen deutlich vorgefüllten Rückwärtsflug zu bringen. Hier solltest du wie zuvor geschrieben, visuell agieren. Ziel ist es, dass nur die Stabils entleeren und nach vorne wehen. Die Mitte des Flügels soll geöffnet bleiben. Mit den Steuerleinen erzeugst du hier ein Singleskin Profil. Der Schirm fliegt rückwärts und es liegt schon wieder Strömung an. Das ist das Paradoxe und auch Einzigartige am Gleitschirm. Eigentlich ist unser Stall nur sehr kurz. Irgendwie fliegt der Schirm dann doch immer. Achtung: Der Backfly ist keine stationäre Steuerleinenposition: Anfangs musst du etwas tiefer ziehen, um die Kappe wirklich in den Rückwärtsflug zu zwingen. Anschließend musst du sie gleich wieder etwas höher nehmen, um ein deutliches Kollabieren zu verhindern. Somit gilt die Regel: Je tiefer du die Steuerleinen im Rückwärtsflug ziehst, desto mehr entleert sich der Flügel und er wird unruhiger. Je höher du die Hände nimmst, desto mehr öffnet er sich und er wird ruhiger. Hier gibt es natürlich auch eine Grenze: Je mehr du ihn öffnest, desto eher möchte er wieder ins Fliegen gehen. Er wird empfindlicher auf Asymmetrien und möchte gerne asymmetrisch anfahren oder trudeln. Hier gilt es nun einen stabilen Mittelwert zu finden. Den sogenannten Backflypunkt.

Einmal den Backflypunkt gefunden, kannst du deinen Schirm hier endlos halten. Er fliegt stabil rückwärts. Freilich aber mit deutlich schlechterer Leistung als vorwärts. Mit Körpergewicht kann man nun hervorragend Kurven, Kreise oder sogar Spiralen fliegen. Letzteres ist aber nicht besonders empfehlenswert (siehe Video Youtube: Schnelle 8 Backfly). Diese Phase lässt sich auch nutzen, um wie oben beschrieben, Verhänger am Schirm zu lösen.





Kurz, nachdem du die 100 % des Steuerwegs erreicht hast (Arme meist ganz durchgestreckt), reißt die Strömung ab.



Sobald die Strömung am Schirm abgerissen ist und das Abkippen beginnt, gehen deine Hände zügig wieder ganz nach oben. Somit verhinderst du ein Kollabieren und Entleeren der Kappe, was für einen entspannten und ruhigen Fullstall wichtig ist. Bleibe mit deinen Augen auf der mittleren Hinterkante der Kappe. Die folgenden Reaktionen erfolgen nach deiner visuellen Beurteilung.



Durch das frühe Hochgeben der Hände hast du den Schirm am Kollabieren gehindert, jetzt gilt es, den Schirm durch symmetrisches Ziehen der Steuerleinen am Vorwärtsfliegen zu hindern und in einen entspannten Rückwärtsflug zu ziehen.

SIMON WINKLER

**Ausleitung:** Würde man nun einfach die Steuerleinen zügig nach oben geben, reagiert der Schirm mit einem deutlichen Vornicken oder auch gefährlichem Vorschießen. Klar, wir fliegen ja auch gerade mit 20 km/h rückwärts und der Schirm möchte nun seine 36 km/h Vorwärtsfahrt zurück. Hinzu kommt wieder das Pilotenpendel: Ist der Pendelausschlag in der Ausleitphase gerade ungünstig (Pilot vorne, Kappe hinten) kann es zum „Königspendel“ kommen. Die Kappe schießt enorm weit vor, was zu Stürzen in die Leinen oder ins Tuch führen kann. Akropiloten nutzen genau diesen Effekt, um vom Fullstall direkt in das Infinitytumbling Manöver zu kommen. Ein Trick der, gelinde gesagt, viel Glauben und mentale Stärke erfordert (oder auf gut Deutsch – EIER). Ein weiterer Nachteil dieser Ausleitung ist, dass sich die Außenflügel nicht schnell genug füllen können. Dies führt dann zu den berühmten Fullstallverhängern im Außenflügel.

**Zweistufige Ausleitung:** Leite deinen Fullstall aus dem stabilen Rückwärtsflug in zwei Stufen aus. Stufe 1: verlangsame oder beende den Rückwärtsflug. Gehe dazu mit den Steuerleinen von der Backflyposition aus etwa 2-5 cm zügig nach oben und halte an dieser Position nun wieder die Steuerleinen. Die Kappe wandert nun relativ zum Horizont nach vorne. Der Rückwärtsflug wird gebrochen. Als Nebenprodukt positionierst du dabei das Pendel Pilot/Gleitschirm optimal.

Die Kappe ist vorne, der Pilot hinten. Es ist kaum mehr Potential für Schießbewegungen vorhanden. In der zweiten Stufe öffnest du die Kappe komplett und lässt sie in den Vorwärtsflug übergehen. Durch das vorherige, zügige Freigeben der Steuerleinen um wenige Zentimeter wirst du spüren, dass der Schirm bereits beginnt in den Vorwärtsflug zu ziehen. Lasse dies zu, halte aber erst noch für einen super kurzen Moment die Steuerleinen. Somit haben die Außenflügel Zeit, sich mehr zu füllen. Kurz darauf gibst du die Steuerleinen innerhalb von „Eiiiiiiiiuuuundddzwaanzigg“ – also einer Sekunde komplett frei. Der Schirm öffnet dabei komplett und beginnt vorwärts zu fliegen – meist ohne irgendeine Vorschießbewegung.

Sollte der Schirm doch eine Schießbewegung zeigen, begrenze sie durch einen Abfangimpuls über die Steuerleinen. Also ein kurzes symmetrisches Ziehen der Steuerleinen mit anschließendem komplettem Freigeben. Letzteres ist besonders wichtig. Nach einem Strömungsabriss müssen, zumindest für einen kurzen Moment, beide Steuerleinen einmal ganz freigeben werden. Nur so kann der Schirm seinen normalen Anstellwinkel wieder einnehmen.



Die Schirmreaktion ist im Abriss konstruktionsabhängig. So gibt es grob zwei unterschiedliche Schirmreaktionen. Variante Eins: Der Strömungsabriss beginnt am Außenflügel und sorgt für ein Verbiegen der Kappe nach hinten. Am Außenflügel ist die Strömung abgerissen, am Innenflügel liegt sie noch teilweise an. Diese Art zeigt sich häufig bei höher gestreckten Geräten wie auf Seite 30.

Die zweite Variante ist ein symmetrischer Abriss gleichzeitig an der gesamten Flügelspannweite. Diese Schirme zeigen meist eine deutliche Steuerdruckzunahme und ein deutlicheres Abkippen bzw. Rückwärtsfliegen im Stall.

Das Schöne am Pro Stall ist: Egal welche der beiden Reaktionen dein Schirm zeigt. Dieselbe Pro Stall Flugtechnik funktioniert für jede Schirmkonstruktion.

### Zu guter Letzt: Risiken und Nebenwirkungen

Der Fullstall ist, neben der Spirale und dem SAT, die Einstiegsdroge ins Akrobatikfliegen. Einmal damit angefangen, geht der Drang nach der vollkommenen Gerätebeherrschung erst richtig los. Es kann sein, dass dich das Manöverfliegen nicht mehr loslässt.

Aber auch klar, der Stall mit dem Gleitschirm hat definitiv seine Risiken. Verhänger, Twists und im schlimmsten Fall ein fatal endender Sturz in die Kappe können bei falscher Herangehensweise passieren. Die ersten Fullstalls sind somit kein Manöver, dass man mal eben am Hausberg selbst probieren sollte. Sie gehören unter fachkundiger Anleitung im Rahmen eines Sicherheitstrainings erfolgen.

### Was tun, wenn etwas schiefgeht?

Wichtig für Fullstalls ist vor allem Höhe. Geht etwas in der Ausführung schief, wird es meist nicht mehr besser. Vor allem, wenn einem die Arbeitshöhe langsam ausgeht. Daher sollte man den Reservefallschirm lieber früher als später werfen. Befindet man sich noch in einer Stall-/Trudelsituation sollte man aus dieser auch das R-Gerät werfen.

Also: Eine Hand mit der Steuerleine ganz nach unten durchziehen, die andere Hand greift zum Retter. Somit löst man die Reserve in einer „stabilen“ Situation aus. Ein unkontrolliertes Anfahren des Schirmes durch Freigeben der Steuerleinen, weil man zum Retter greift, sollte unter allen Umständen vermieden werden. Hier kann es zu extremem Vorschießen und zum Übergang ins Spiralen kommen.

### Was tun, wenn's verhängt?

Kommt es zu Verhängern hilft, je nachdem, ein erneutes Abstellen. Ist die Höhe gering, sollte man den Schirm zum Vorwärtsfliegen bringen und den Verhänger mit den bekannten Mitteln lösen. Auch hier sollte eine Landung am Rettungsschirm nicht ausgeschlossen werden.

Eine mögliche Taktik zum Umgang mit kleinen Verhängern siehst du hier: [QR Leinenknoten](#)



### Was tun wenn's twistet?

Erstmal Ruhe bewahren! Meist passiert dies durch ein asymmetrisches Abreißen oder einen zu tief gezogenen Fullstall. Reicht die Höhe aus, führe deine Hände symmetrisch nach oben zu den Leinenschlössern. Obwohl du getwistet bist, werden die Steuerleinen durch die schlagende Kappe nach oben durch den Twist durchgezogen. Der Schirm füllt sich dabei mehr und mehr. Die Spannweite kommt zurück und zieht die Gurte auseinander. Dadurch twistet es dich aus. Sind die Steuerleinen allerdings blockiert oder geht dir die Höhe aus. Sofort R-Gerät wie zuvor beschrieben auslösen!

Sollte dein Schirm wieder symmetrisch ins Fliegen übergehen, ohne dass es den Twist löst, versuche dich anschließend auszu-twisten. Entweder durch Kreisbewegungen mit deinen Beinen (lässt sich super mit einem Drehstuhl trainieren), durch das Greifen der Leinen oberhalb vom Twist oder durch die sehr effektive Methode des Gurtdrehens. Dabei greifst du die Tragegurte zusammen unterhalb vom Twist und drehst diese entgegen der Twistrichtung. Diese Kraft reicht aus, um einen Ausdrehimpuls zu erzeugen. ◀

## FAZIT

Fullstall ist für jeden GleitschirmpilotIN zu empfehlen, aber klar nicht für jeden sofort empfehlenswert. Sind die richtigen Voraussetzungen wie ein einfach zu stallender Schirm und eine sichere Lernatmosphäre gegeben, ist der Fullstall trotz gewisser Risiken ein kontrolliert erlernbares Flugmanöver wie die Steilspirale. Man muss den Fullstall nicht nur als Resetknopf sehen - er gehört zu unserer Gleitschirmfliegerei wie der Einklapper - ein Training des Stalls erweitert enorm den fliegerischen Horizont und macht uns sicherer in der Luft. Piloten mit höher klassifizierten Schirmen empfehle ich dringend, Zeit in das Fullstalltraining zu investieren und ihn wirklich bis zur Beherrschung zu erlernen.

Bitte beachte, dass dieser Artikel keine Anleitung zu deinen ersten Stalls ist. Je nach Pilotenkönnen, Flugstil und Material gibt es zum Erlernen einen unterschiedlichen Weg. So beginnt man in der Regel nicht sofort mit der Technik des Pro Stalls! Daher gilt dieser Artikel nur als Theorievermittlung und nicht als Anleitung zum Selbsttrainieren.

Lust auf mehr Theorie? Hol dir das MasterAcro Tutorial von Pal Takats, [paltakats.com](http://paltakats.com)





## AONIC – Take your skills to »A« higher level

Dreileiner | Zellen: 49 | Streckung: 5,17 | Gewicht: 4,75 Kilo (Größe S) | EN/LTF A

Der High-A-Gleitschirm AONIC kombiniert Sicherheit aus der A-Klasse mit Performance aus der B-Klasse – und punktet außerdem mit einem minimalistischen Leinenkonzept. Das macht ihn ebenso zum idealen Erstschirm, wie auch interessant für Piloten, die ihr Können ganz bewusst innerhalb der A-Klasse weiter verfeinern wollen.

Testflug gefällig? Mehr Infos und deinen nächstgelegenen NOVA-Händler findest du unter: [www.nova.eu/aonic](http://www.nova.eu/aonic)

**NOVA**  
Performance Paragliders

# Unter Strom

Windenschlepp mit der Elektrowinde

TEXT UND FOTOS: ROLAND BÖRSCHEL

**D**ie Bundeskanzlerin hat mal das ambitionierte Ziel von einer Million Elektroautos für das Jahr 2020 ausgegeben. Das hat nicht ganz geklappt. Im Januar waren es knapp 140.000. Man befindet sich also in prominenter Gesellschaft, wenn die Pläne und Erwartungen zum E-Antrieb nicht immer so schnell und reibungslos funktionieren, wie man sich das vorgestellt hat.

Aber der Reihe nach:

## EIN UNVOLLSTÄNDIGER BLICK ZURÜCK

Meines Wissens hat es 2002 begonnen. Ein Team um Martin Schaffer entwickelte eine E-Winde mit dem Namen ELWISA, die einen 400 Volt Netzanschluss benötigte. Sie wurde 2003 auf der Messe Freeflight in Garmisch vorgestellt und 2005 vom DHV muster geprüft. Danach blieb es lange ruhig auf dem E-Winden Markt. In der Szene hörte man immer wieder von mehr oder weniger ambitionierten Projekten. Die anfängliche Begeisterung „Ist doch technisch eigentlich ganz einfach,“ wurde dabei oft von dem kleinen Teufelchen, das bekanntlich im Detail steckt, eingebremst. Eine wirklich konstante Regelung der Zugkraft in allen möglichen Schleppzuständen erwies sich dabei als nicht ganz trivial zu realisieren. Dies gelang den Machern der Molywinch, die einen 400V-Anschluss ans Netz oder einen Generator benötigt. Sie wurde von der Norddeutschen Gleitschirmschule vertrieben und absolvierte 2014 die DHV-Musterprüfung. Die Multiwinch von Sigi Grunwald ist ein technisch aufwändiges Einzelstück, das nicht in Serie gefertigt wird. Beide haben sich schon 2014 im harten Wettkampfeinsatz bei den





Flatlands in Altes Lager bewährt. Für mich war das das absolute Aha-Erlebnis. Sowohl die erzielten Schlepphöhen als auch die Einfachheit der Bedienung waren von einem anderen Stern. Mir war klar, die Zukunft des Windenschlepps geht nur mit Strom. Unser Verein und viele weitere kamen zu dem gleichen Erkenntnis. Wenn die Voraussetzung für die Molywinch (400V-Netzanschluss oder Dieselgenerator) nicht gegeben war, stellte sich die Frage: Wo gibt es eine akkubetriebene Elektrowinde zu kaufen? Es war immer mal wieder von einzelnen Projekten zu hören. Schließlich erreichte mit der EWA, einem Vereinsprojekt der Asslarer Gleitschirmflieger, eine weitere E-Winde die Musterprüfung. Die Asslarer stellen ihr Knowhow Interessierten zur Verfügung, werden die Winde aber nicht in Serie fertigen. Bei der Thermikmesse im Januar tauchte in Stuttgart eine für mich völlig neue Winde auf: die Elowin. Der Gleitschirmhersteller Nova wollte die Serienfertigung und den Vertrieb übernehmen. Dazu später mehr.

## EIN UNVOLLSTÄNDIGER BLICK NACH VORNE

*Warum sollte die Zukunft des Gleitschirmschlepps elektrisch sein?*

### Sicherheit

Die im Einsatz befindlichen Verbrennerwinden basieren auf einer seit über 30-Jahren im Prinzip unveränderten Technik. Die Regelung der Zugkraft erfolgt über ein modifiziertes Automatikgetriebe. Lastspitzen lassen sich nur begrenzt vermeiden. Die Bedienung erfordert, vor allem bei vielen in die Jahre gekommenen Modellen, einiges an technischem Verständnis und Einfühlungsvermögen. Demgegenüber regeln Elektrowinden mehrmals in der Sekunde die tatsächliche Zugkraft und sorgen so dafür, dass die Schlepps ruhiger und durch die verminderten Pendelbewegungen auch effizienter verlaufen. Besonders in der heiklen Startphase und bei böigen Bedingungen bringt dies einen deutlichen Gewinn an Sicherheit und stellt geringere Anforderungen an die Feinmotorik des Windenfahrers. Je anspruchsvoller die Bedingungen wie kräftiger, böiger Wind, desto stärker zeigen sich Vorteile. Die bessere Effizienz des Schleppvorgangs ließ sich eindrücklich



↑ Windenanhänger mit einem Windenmodul und Akku



↑ Christian Wehrfritz, links, und Willi Schaeper beim Testen



im Wettbewerb bei den Flatlands im alten Lager beobachten. An mehreren parallel arbeitenden Schleppstrecken waren es immer die Elektrowinden, die die größten Schlepphöhen erzielten.

### Gelände

Insbesondere in den Mittelgebirgen und im Flachland wird es in attraktiven Fluggebieten an guten Tagen schon mal eng. Geländehalter und Piloten beklagen den großen Andrang. Doch die Möglichkeiten, neue Hanggelände zu erschließen, sind begrenzt. Sie befinden sich häufig in heiklen Gebieten, die langwierige Verhandlungen mit allen Beteiligten und oft naturschutzfachliche Gutachten erfordern. Demgegenüber befinden sich mögliche Schleppstrecken in landwirtschaftlich genutzten Bereichen. Die Belange des Naturschutzes sind einfacher zu berücksichtigen, die Eigentumsverhältnisse klarer. Kurz – es ist in der Regel deutlich einfacher, ein Schleppgelände zuzulassen. Wenn jetzt noch eine Windentechnik zur breiten Verfügung steht, die umweltfreundlich und emissionsarm mit Strom betrieben werden kann, die zudem deutlich einfacher zu bedienen ist und einen Sicherheitsgewinn bietet, dann lassen sich viele neue Flugmöglichkeiten erschließen. Dass aus der Winde genauso lange und weit geflogen werden kann wie vom Hang, braucht man heute nicht mehr zu betonen.

### EIN BLICK IN DIE GEGENWART

*Willi will's wissen oder Vorserien-Erprobung in Siegritz und Hohenpözl*

Christian Wehrfritz (Geschäftsführer von

Nova) und Martin Unbehaun, einer der Konstrukteure, kommen aus Nürnberg. Da lag es nahe, sich Erprobungsmöglichkeiten in der Nähe zu suchen. Am besten Vereine mit intensivem Flugbetrieb, die schon lange Erfahrung mit Windenschlepp haben. Die Nordbayerischen Drachenflieger und der 1. Bamberger Gleitschirmclub schleppen regelmäßig seit über 20 Jahren, ihre Fluggelände liegen nur wenige Kilometer auseinander. Beide sind schon lange auf der Suche nach einer neuen Winde und es gibt bei beiden schon lange eine Gruppe, die davon überzeugt ist, dass die Zukunft im Elektroschlepp liegt und ganz heiß darauf ist, dies auch zu beweisen. Beste Voraussetzungen für einen intensiven Testbetrieb. Willi Schaeper, Mitglied in beiden Vereinen, ist die entscheidende Triebfeder in diesem Programm. Willi ist gelernter Elektroingenieur, entwickelt im richtigen Leben Züge, ist außerdem einen erfahrenen Windenflieger/-fahrer und ein flugverrückter Spitzenstreckenpilot. Fachwissen ist somit reichlich vorhanden. Aber auch genauso wichtig ist der unbedingte Wille, das Projekt E-Winde in Siegritz und Hohenpözl erfolgreich abzuschließen. Dass dabei sehr viel Zeit und Herzblut investiert werden muss, versteht sich von selbst. Willi hat mir mal gesagt: „Von der Idee zur Funktion sind es nur 20 %. Die restlichen 80 % braucht es, um ein Produkt auch fertig/serienerreif zu bekommen.“ Dass da mehr als nur ein Funken Wahrheit dahinter steht, sollte sich bald zeigen. Zunächst einmal war Geduld angesagt. Das Konzept von Nova beinhaltet von Anfang an, keine All-in-one-Lösung mit Akku zu liefern, sondern nur das

Windenmodul. Das ermöglicht die Abstimmung des Energiespeichers auf die Bedürfnisse der unterschiedlichen Anwender. Im Umkehrschluss müssen die Nutzer aber detaillierte Überlegungen zu den Anforderungen in ihrem Schleppbetrieb anstellen. Nach intensiven Diskussionen und Berechnungen entschieden sich beide Vereine dafür, ein fertig konfektioniertes Akkupaket für intensive Nutzung anzuschaffen. In Siegritz wurde für den stationären Betrieb ein Anhänger erworben und darauf Halterungen für Akku und Windenmodul montiert. In Hohenpözl wird die Befestigung auf der Pritsche eines Transporters geplant. Der Plan, bereits im Frühjahr mit der Serienerprobung zu beginnen, wurde durch einen Virus namens Corona vereitelt. Die Produktion der Motoren in China lag still, die Montage der Rahmen für das Windenmodul in Polen ebenso. Ende Juli war es endlich soweit. Winde und Akku waren auf dem Hänger montiert. Es konnte losgehen – spannend. Bereits die ersten Tests mit dem großen ELOWIN Modul waren sehr vielversprechend. Das Allerwichtigste funktionierte von Anfang an: der Antrieb und die elektronische Regelung des Schleppts. Natürlich gab es Rückschläge und Verbesserungsbedarf, einige mechanische Komponenten mussten überarbeitet und bei der Programmierung immer wieder Kleinigkeiten angepasst werden. Auch in der Peripherie des Akkupacks gab es Nachbesserungsbedarf. Man merkt schnell, dass alle Beteiligten unbedingt das Projekt zum Erfolg bringen wollen. Nach jedem Schlepptag laufen die E-Mail-Verteiler heiß. Probleme werden dokumentiert, Logfiles werden verschickt, oft wird



↑ Trommel und Bedienpult der ELOWIN

noch im Schleppbetrieb die Lösung am Telefon diskutiert und am nächsten Wochenende ist sie meist schon realisiert. Kontinuierlich wird verbessert. Die Störungen werden weniger, inzwischen laufen auch intensive Schlepptage problemlos.

#### Wenn ein Plan aufgeht

Unser Schleppegelände in Hohenpözl ist für den stationären Schlepp nicht optimal geeignet. Das Lepo kann nicht geradlinig ausfahren, dadurch müssen beim Betrieb mit der Doppeltrommelwinde die Seile beim Ausziehen über Führungsstangen gelegt werden. Zusätzlich kreuzen Wege, die landwirtschaftlich und als Rad- oder Wanderwege genutzt werden, die Strecke. Unsere Idee: Mit einer E-Winde im kombinierten stationären und mobilen Betrieb müsste sie optimal genutzt werden können. Theoretisch, aber wie sieht die Praxis aus? Wie schnell müssen wir fahren? Können wir genügend Seil ausziehen? Klappt der Wechsel von stationären auf mobilen Betrieb und umgekehrt? Ein wunderschöner Septembertag. Willi kommt mit der auf einem Hänger montierten ELOWIN nach Hohenpözl. Im Serienbetrieb soll die Winde auf der Pritsche unseres Lepos installiert werden. Den ersten Schlepp machen wir stationär – problemlos. Dann wird es aufregend. Das Seil wird am Startplatz fixiert und wir fahren mit dem Anhänger ca. 300 m auf die Schleppstrecke, bleiben beim ersten Querweg, den wir jetzt problemlos einsehen können, stehen. Der Start erfolgt stationär, ganz normal. Dann fährt das Lepo mit dem Anhänger los, beschleunigt zügig auf ca. 45 km/h. Problemlos schaltet die Winde von

Seileinziehen auf Seilausgeben um und spult ordentlich Seil ab, während wir über die Schleppstrecke „rasen“. Am Ende bleiben wir stehen. Die Winde geht wieder in den stationären Betrieb und zieht den Piloten bis zur Winde. Das Seil wird eingezogen. Das Grinsen in unseren Gesichtern wird immer größer. Es ist so geil, wenn ein Plan aufgeht. Es folgen ca. 25 weitere Schleppts an dem Tag. Leichte Piloten, schwere Piloten, Soloschirme Tandems, Wind von vorne, deutlicher Seitenwind, alles wird getestet. Alle sind von der Sanftheit der Starts, der Ruhe im Flug und den erreichten Schlepphöhen begeistert. Beim Landebier am Ende des Schlepptags strahlen die Gesichter mit der Abendsonne um die Wette. Allen ist klar, wir wollen möglichst bald nur noch elektrisch schleppen.

#### Ein Zwischenfazit

Dank des guten Wetters fast bis Ende September sind inzwischen fast 250 Schleppts in allen Betriebsarten abgewickelt: Gleitschirm- Solo und Tandem, Drachen – Starrflügel, wenig Wind, kein Wind, Rückenwind, starker gerade noch fliegbare Wind, deutlicher Seitenwind, stabile Wetterlagen, thermische Bedingungen, erfahrene Piloten, Wenig-Flieger. Bei allen Konstellationen sind die Start- und Flugphase deutlicher ruhiger. Je anspruchsvoller die Bedingungen, desto deutlicher ist das zu spüren. Die Winde regelt unterschiedliche Kräfte am Schirm so schnell aus, dass sie kaum zu spüren sind. Daran müssen sich auch die Windenfahrer gewöhnen. Doch die Umstellung auf die neue Technik gelingt schnell. Bald überwindet man den gewohnten Impuls mit dem Fahrhebel den



SKI

&

FLY

## Flugsafari Ski & Fly Region Schladming- Dachstein

Genuss abseits der Pisten  
Panoramaflüge  
Soaring- & Thermikfliegen



Flugschule  
Sky Club Austria  
www.skyclub-austria.at

Schlepp nachregeln zu wollen. Unter dem Strich bleibt ein markanter Gewinn an Sicherheit, Komfort und Schlepphöhe.

### SO KANN ES WEITERGEHEN – EIN AUSBLICK

Die Winde funktioniert im regulären Schleppbetrieb. Für uns hat die Zukunft begonnen. Bis zum Serienstart gibt es noch ein paar Hausaufgaben, die im Winter erledigt werden müssen. Manches wirkt noch provisorisch für den Testbetrieb und wird „hübscher“ werden. Einige Funktionen kommen noch dazu, z. Bsp. die Funkfernbedienung, die im finalen Ausbau auch den Eigenschlepp erlauben soll. Die Idee, vollkommen autark mit Sonnenenergie, mit Solarpanel und Elektro-Lepo zu schleppen, steht auch noch im Raum und wartet auf die Realisierung. Wenn es in diesem Tempo weitergeht, bin ich optimistisch für die kommende Saison.

### Fragen an die Macher

Andreas Hochscherff und Martin Unbehaun (Konstrukteure)  
Christian Wehrfritz (Geschäftsführer Nova)  
Willi Schaeper (Praxiserprobung)

■ **Um ein Projekt soweit zu bringen, muss man ja schon sehr hartnäckig sein, viel Energie und Zeit investieren. Vermutlich wird man damit auch nicht richtig reich oder berühmt. Warum macht man es dann?**

Andreas: Anders als ein Verbrennungsmotor ist ein Elektroantrieb geradezu prädestiniert für einen sicheren und flexiblen Schleppbetrieb, wie im DHV Info 219 schon geschildert. Auch faszinierte mich die Möglichkeit der Fernsteuerung vom Startplatz für den Ausbildungsbetrieb. Deshalb habe ich 2013 begonnen, für unseren Verein eine E-Winde zu entwickeln.



↑ Eine äußerst zufriedene Testmannschaft

Christian: Wir haben 2016 ein Video einer skandinavischen Funk-Winde gesehen, fanden aber keinen Kontakt zu den Entwicklern. Deshalb wollten Martin und ich etwas selber bauen, nur für uns. Anfangs dachten wir, es würde schnell und einfach gehen. Die Herausforderungen kamen erst nach und nach. Dann haben wir gesehen, dass wir, gemeinsam mit Andreas, viele Hürden gut meistern können. Das motivierte dann zum Weitermachen. Immer das Ziel vor Augen, dass wir bald eine Winde haben, die uns gut, sehr sicher und sauber in den Himmel zieht. Und Andere vielleicht auch.

■ **Ihr habt ja unabhängig voneinander mit E-Winden Projekten begonnen. Was hat euch zusammengebracht?**

Martin: Wir haben uns im E-Winden-Forum des DHV kennen gelernt. Sowohl unsere Projekte (Vereinswinde und Kofferraumwinde) als auch unsere Fähigkeiten und Stärken haben sich prima ergänzt. Und wir waren alle drei immer offen, auch andere zu beraten, zu unterstützen und unsere Erfahrungen auszutauschen. Nach einiger Zeit des gegenseitigen Helfens haben wir beschlossen, die beiden Projekte zusammen zu legen.

■ **Funktionierende Einzelstücke gibt es ja einige, aber an eine Serienproduktion hat sich noch keiner getraut. Warum ihr?**

Andreas: Die MolyWinch war meines Wissens die erste Serien-Elektro-Winde, leider ohne durchschlagenden Erfolg. Möglicherweise, weil sie ein 20 kW-Stromkabel benötigt. Die Elowin hingegen war von Beginn an als mobile Akku-Winde ausgelegt. Wenn man dann noch preisgünstig produziert, tausende Stunden Entwicklungsaufwand nicht einrechnet und mit NOVA jemanden findet, der bereit ist, das geschäftliche Risiko einzugehen, kann das Ganze – hoffentlich – funktionieren.

Christian: Tatsächlich hatten wir ursprünglich vor, die Baupläne für die Winden zu veröffentlichen, so dass Interessierte die Winde selbst anfertigen können. Der DHV (Andi Schöpke) wies darauf hin, dass der Nachbau viele überfordern würde und dass aus Sicht der Gleitschirmcommunity ein Hersteller, der die Winden vertreibt und Service anbietet, wünschenswerter ist.

■ **Christian und Martin, wir haben uns ja auf der Thermik-Messe getroffen. Aber den Kontakt zu Willi und den NBDF in Siegritz gab es ja schon vorher. Wie seid ihr zusammengelassen?**

Martin: 2018 habe ich Hannes Rottmann von den NBDF zufällig am Walberla beim Fliegen getroffen. Wir haben dann schnell über E-Winden gesprochen. Er hat das im Verein weiter erzählt.

Willi: Hannes hatte mit Martin ein erstes Treffen zur Demonstration der ELOWIN Solo in Siegritz im November vereinbart. Martin hat die Winde aufgebaut und uns alles ausführlich erklärt. Ein kurzer Zugkraftcheck und schon war ich bei strammen Ost Wind mit dem Seil der ELOWIN in der Luft.

ANZEIGE





- Gleitschirmcheck
- Reparaturen
- Näharbeiten
- Retter packen

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



[info@bauair-gleitschirmservice.de](mailto:info@bauair-gleitschirmservice.de)  
[www.bauair-gleitschirmservice.de](http://www.bauair-gleitschirmservice.de)

### ■ Wo habt ihr vor Beginn der Erprobung die größten Probleme auf dem Weg zur Serienproduktion gesehen, hat sich das bestätigt und wo seht ihr sie jetzt?

**Andreas:** Die große Herausforderung war, eine Kleinserienproduktion in guter Qualität und zu akzeptablen Preisen aufzusetzen und einen passenden Herstellungsbetrieb zu finden. Neben mechanischen Optimierungen mussten dafür z.B. alle Elektronikplatinen und auch die umfangreiche Software so optimiert oder gleich neu entwickelt werden, dass sie eine einigermaßen günstige Herstellung und einen servicefreundlichen Betrieb ermöglichen. Das haben wir – Stand Oktober 2020 und coronabedingt leider mit Verzögerungen – geschafft. Nun wird es zum einen darum gehen, die Produktion in einer kleinen Auflage zu testen und zum anderen, die Interessenten bei der Verwirklichung ihrer teilweise recht unterschiedlichen Vorstellungen zu unterstützen, z.B. mit einer skalierbaren Batterielösung, die wir guten Gewissens empfehlen können.

**Christian:** Manche Versuche, Gewicht oder Kosten zu reduzieren, haben auch zu unnötigen Verzögerungen und zu Mehraufwand geführt, zumindest im Nachhinein betrachtet. Aber jetzt schleppt auch die NOVA-Serien-ELOWIN sehr gut, robust und zuverlässig. Auch im rauen Siegritzer Betrieb.

**Willi:** Was brauchen wir für ein Akkusystem in der Erprobung und für den Dauereinsatz für Siegritz? Kapazität, Technologie, Aufbauform, Kosten, Lieferzeiten...? Die Erkenntnisse aus der Erprobung bestätigen, dass das 12.000,-€ teure Akkusystem für mehr als 100 Schlepps in Siegritz reicht.

### ■ Willi du investierst viel Zeit und Energie. Warum? Was reizt dich so an dem Projekt?

**Willi:** Im Rahmen der Erprobung der ELOWIN mitzuwirken, dass bei den beiden Vereinen NBDF und BGSC eine gute E-Winde zum Einsatz kommt. Beim NBDF in Siegritz für den stationären Schleppbetrieb und in Hohenpözl für den mobilen Betrieb.

### ■ Wofür wendest du am meisten Zeit auf, was sind/waren die größten Baustellen?

Viel Zeit habe ich in den Aufbau und die Erprobung der Siegritzer Winde gesteckt.

### ■ Wie seid ihr mit der Vorserienerprobung zufrieden?

**Martin:** Wir sind sehr zufrieden. In Siegritz und auch in Hohenpözl läuft schon ein anspruchsvoller Schleppbetrieb mit der ELOWIN. Viele Starts in sehr kurzer Zeit (oft 8 Schlepps pro Stunde, bis zu 42 Schlepps pro Tag und 75 pro Akkuladung), GS Solo und Tandem und ATOS-Starrflügel mit 130 daN und 60 km/h, sehr verschiedene Windenfahrer, und Piloten, die z.T. auch bei sehr anspruchsvollen Wetterlagen starten. Dazu die Abrollstarts in Hohenpözl. Da wurden Verbesserungspotentiale schnell aufgedeckt.

**Christian:** Das Beste sind die kompetenten und hilfsbereiten Mitglieder beider Vereine. Sie geben gute Hinweise und packen auch mit an. Allen voran der Willi, der ganz entscheidend und mit viel Einsatz dazu beigetragen hat, dass es jetzt so gut läuft.

**Andreas:** Jeder Schlepp wird mitgeloggt und liefert Unmengen an Daten zu Motorstrom, Zugkraft, Seilgeschwindigkeit, Motortemperatur usw. Da sieht man dann sehr schnell, wo es prima läuft und an welchen Stellen noch Handlungsbedarf besteht. Die Elektronik muss z.B. an heißen Tagen noch besser gekühlt werden. An manchen Punkten zeigt sich aber auch, dass die Winde mehr kann als erwartet. Das Batterieladen beim Seilauszug beispielsweise scheint effizienter zu sein als ursprünglich angenommen.

### ■ Könnt ihr nach den Erfahrungen der Saison schon einen realistischen Zeitplan zum Serienstart machen? Oder, wann gibt es die ELOWIN zu kaufen?

**Christian:** Wir denken Schritt für Schritt und es ist schwer, einen guten Zeitplan aufzustellen, der in der Corona-Krise auch übermorgen noch gültig ist.

Wir bauen jetzt fünf neue ELOWIN auf, die noch im Herbst fertig gestellt werden sollen. Wenn alles gut geht, werden wir zum Saisonstart 2021 weitere Module ausliefern ▢



#### DER AUTOR

Roland Börschel, DHV-Vorstand für Sicherheit und Gelände, als Mitglied im Bamberger Gleitschirmclub und bei den Nordbayerischen Drachenfliedern aktiv an der Erprobung der E-Winde beteiligt, begeisterter Fachland-Streckenflieger mit 30 Jahren Erfahrung im Windschlepp.

## Perfektionsurlaub Namibia



1st Class  
Paragliding  
★★★★★



## Flugsafari Namibia

25 Jahre Erfahrung in Afrika

Groundhandling  
Dünensoaring



Flugschule  
Sky Club Austria  
www.skyclub-austria.at

first paragliding school namibia cc



↑ Ich bin abgehoben, gelandet, völlig fertig und glücklich.



↑ Der zweite UL-Schlepp. Ich darf steuern.



↑ Abschlussflug vom L-Schein in Neumagen. Ganz schön aufregend!

# Von der Fußgängerin zur Drachen-Pilotin

Ein langer umständlicher Weg

TEXT UND FOTOS: SABINE WENDELER

**V**or zwei Tagen bekam ich freudige Post vom DHV: mein B-Schein. Ich hüpfte mit meinen 53 Jahren wie ein Kind glücklich durch die Wohnung. Endlich! Erinnerungen kamen hoch, wie mühsam mein Werdegang sich zunächst gestaltete. Wohnt man im Norden bzw. in der Mitte Deutschlands, sind die Flugschulen für

Drachen nicht gerade eng gesät. Zumal ich mit meinen damals 47 Jahren ja ganz spezielle Bedürfnisse hatte, was meine Fitness und meine mentalen Voraussetzungen anging...

Den ersten Flug mit einem Drachen schenkte mir mein Mann. Ein Doppelsitzerflug mit UL-Schlepp. Eine halbe Stunde, sogar mit Thermik. Wow! Da war's um mich geschehen. Das will ich lernen. Ich habe mich

bewusst für das Drachenfliegen entschieden, weil mich die besondere Perspektive, das vogelgleiche Fliegen, fasziniert hat. Nicht zuletzt hat mein Mann mich angesteckt.

Frage: Wie gehe ich's an? Da eben dieser Mann mich sowieso fast jedes Wochenende mit zum Flugplatz schleppte, bot sich die UL-Schlepp-Ausbildung im Doppelsitzer an. Also habe ich erst einmal mit sehr vielen UL-



↑ Meine erste gelungene Außenlandung

Schlepps (20 Stück) weitergemacht. Fliegen konnte ich jetzt – mit Fluglehrer im „Sandwich“. Aber alleine! Noch nicht. Ein halbes Jahr war mittlerweile schon um. Was sollte ich tun? Der nächste Schritt war das Starten und Landen lernen – zu Fuß. Hangstart-Ausbildung.

Also: Schnupperkurs gebucht. In meiner Nähe, um zu viel Fahrerei zu vermeiden. Ein Tag am Übungshang – ich Frau, 47, die anderen Jungs, 25-30. Hab mich, glaube ich, wacker gehalten und bin sogar ein- zweimal gerade so abgehoben. Also habe ich mich anmelden wollen, Termine abgesprochen. Leider hat die Kommunikation nicht funktioniert. Flugschule abgehakt. Wieder circa ein Jahr um. Also nächste Flugschule kontaktiert. 2-3 Stunden Fahrtzeit für eine Strecke. Aber egal. Mit dem Übungshang ging es los. Zwei, drei Tage am Übungshang. Der Fluglehrer war flexibel und machte Schulung, wenn das Wetter passte. Ich erlebte Kontinuität und bekam mehr Sicherheit. Gut für meinen Kopf. Aber dann gab es mehr als 8 Wochen Pause, in denen meine gerade

erworbene Sicherheit sich in Luft auflöste. Verflix! Ich brauchte Regelmäßigkeit! Ich schaute mich während der 8-wöchigen Pause nach Alternativen um. Ich wollte keinen Crash-Kurs innerhalb von ein bis zwei Wochen. Hätte ich von meiner Fitness her nicht durchgehalten. Zudem bin ich ferienabhängig und diese Flug-Kurse fanden oft außerhalb der Ferien statt. Keine Chance für mich, wetterabhängig Urlaub zu machen.

Also nächste Flugschule gesucht. Auf einen Tipp hin („Der schult jedes Wochenende“) bin ich dann bei Helmut Bonertz gelandet. „Ja, komm nächstes Wochenende zu mir. Wir fahren zusammen zum Übungshang.“ Gesagt, getan. Mit einigen anderen Flugschülern erlebte ich mein erstes richtiges Training am Übungshang. Ich hatte sofort den Eindruck: Hier wird auf mich geachtet. Helmut kann sehr gut einschätzen, wer was kann. Ich bekam Mut und meldete mich zum L-Schein an.

Und zack: Es ging kontinuierlich bergauf! Das Lauftraining, die Steigerung vom leicht-

testen Anfängerdrachen über verschiedene Modelle mit immer höheren Anforderungen, das Üben jedes Wochenende verschafften mir die nötige Sicherheit. Helmut's guten Auges für die Fähigkeiten eines jeden Flugschülers und seiner Geduld sei Dank baute ich das nötige Selbstbewusstsein auf, um auch Rückschläge wegzustecken. Außerdem muss man erst einmal einen sehr starken Willen entwickeln, diese Phase der Ausbildung durchzuhalten (10-15 mal am Tag den Übungshang runterrennen und mit dem Drachen wieder hochbuckeln – je nach Kondition auch öfter). Das formt einen starken Charakter!

Mit über 100 Flügen im Übungsgelände war ich gut vorbereitet für den Abschlussflug an der Rampe in Neumagen – mittlerweile 49 Jahre alt („Gut Ding will Weile haben“). Jetzt wollte ich es wissen! Abschlussflug: klasse! Geheult: vor Glück! Weitergemacht: mit dem A-Schein. Helmut bedachte jeden Flug mit einem professionellen Feedback, so dass ich Flug für Flug mehr dazu lernte. Mit 50 Jahren schaffte ich meinen A-Schein. Wieder glücklich. Also weiter! B-Schein. Der hat ein wenig länger gedauert... Egal. Nach einer langen Odyssee hat mich mein Fluglehrer durch die ganze Drachenflug-Ausbildung geführt. Ich bin wahrscheinlich nicht die beste Drachenfliegerin, aber eine sichere, die Spaß beim Fliegen hat. Danke Helmut! ☑



#### DIE AUTORIN

Sabine Wendeler, 53 Jahre, im wahren Leben Grundschullehrerin, durch ihren Mann mit dem Drachenfliegen infiziert, Flugausbildung von 2016-2020, jetzt glückliche Drachenfliegerin

ANZEIGE



## CREX - der Spassflügel!

**Einziges DHV 1 - Gerät mit Doppelsegel  
nur 23 kg und Teleskopsystem 5.50/3.30m**

Vertrieb BRD: Peter Fischer, zum Weierdamm 14A  
D-54314 Zerf +49 171 4418434  
p.fischer.zerf@t-online.de

Vertrieb Österreich: Skypoint GmbH, Gewerbestr. 3A  
A-6274 Aschau +43 660 5155747 info@skypoint.at

Hersteller: Delta-Flugschule CONDOR, Boden1, CH-8825 Hütten +41 79 654 16 77 condor.d@uudial.ch

# Wenn die Angst mitfliegt

Psychologie der Angst und die Möglichkeiten, sie zu überwinden

TEXT UND GRAFIKEN: YVONNE DATHE

**W**enn ich mit dem Gleitschirm in unruhiger Luft fliege, fühle ich mich, als würde mir das Blut aus dem Kopf strömen. Mein Puls erhöht sich, mein Herz klopft. Ich bekomme Beklemmungsgefühle, meine Hände und Knie fangen an zu zittern und ich habe das Gefühl, die Kontrolle zu verlieren“, berichtete mir Stefan beim ersten Kontakt. Er beschrieb mir eine Panikattacke, als Folge eines negativen Erlebnisses. Manch einer würde dieses Erlebnis als Bagatelle werten. Sein Schirm hatte nach einer Turbulenz lediglich einen Klapper und drehte etwas weg. Stefan hatte den Schirm bald wieder unter Kontrol-

le und setzte den Flug fort. Doch seither fühlt er sich in unruhiger Luft unwohl.

Mia hingegen hat vor zwei Jahren ihren Flugschein gemacht und sich noch nie so richtig sicher gefühlt. Sie machte ein Sicherheitstraining, um endlich ihre Angst in den Griff zu bekommen. Nach dem Sicherheitstraining meldete sie sich komplett aufgelöst bei mir und war entsetzt, wie heftig ihr Gleitschirm reagieren kann. Idealerweise erfahren Piloten während eines Sicherheitstrainings, dass sie verschiedene Situationen kontrollieren können und erhöhen so ihr Sicherheitsgefühl. Meine Erfahrung als Psychologin und Mentaltrainerin zeigt, dass ängstliche Piloten ihre Angst nur selten

durch ein Sicherheitstraining in den Griff bekommen. Manchmal kann die Angst durch ein Sicherheitstraining sogar noch verstärkt werden, wie es bei Mia der Fall war.

## Angst ist ein wichtiges Warnschild

Auch wenn die meisten Angst als unangenehm empfinden und sie am liebsten los werden möchten, bewahrt uns Angst vor unklugen Entscheidungen. In herausfordernden Situationen dient sie als Warnschild. Das innerliche Alarmsystem wird aktiviert, die Sinne werden geschärft, wir können uns besser konzentrieren und körperliche Energiereserven werden freigesetzt. Blitzschnell sind wir für außerordentliche Leistungen ge-

rüstet und können optimal handeln. Ist die Gefahr vorbei, fühlen wir uns erschöpft und ausgelaugt.

Die Angst sorgt dafür, dass wir in plötzlich auftretenden Gefahrensituationen schneller als der Verstand reagieren können. Wir sind dann in der Lage, situationsangemessen zu agieren. Außerdem ist es unvernünftig oder sogar gefährlich, ein Pilotenleben ganz ohne Angst anzustreben. Sie bewahrt uns vor unklugen Aktionen.

### Unbegründete Angst

In manchen Situationen geraten Piloten in Panik, obwohl keine reale Gefahr besteht, wie etwa bei Stefan in unruhiger Luft oder bei Mia generell beim Fliegen. Sie erleben eine Kombination aus folgenden Paniksymptomen:

- Herzrasen
- Zittern oder Beben
- Kurzatmigkeit
- Schwitzen
- Schmerzen
- Beklemmungsgefühl in der Brust
- Übelkeit
- Taubheit
- Hitze- oder Kälteschauer
- Schwindel
- Ohnmachtsgefühl
- Unsicherheit
- Gefühl von Unwirklichkeit
- Angst, die Kontrolle zu verlieren
- Angst zu sterben

Viele dieser Symptome spielen sich auf der körperlichen Ebene ab. Allerdings entstehen sie als Wechselwirkung zwischen Verstand und Körper. Jemand realisiert ein Symptom, interpretiert dieses Symptom als Angst oder Gefahr und dadurch verstärkt sich das Symptom, oder es kommt ein weiteres hinzu. Mit der Zeit kann eine Angst vor der Angst entstehen.

### Vermeidung ist keine Lösung

Durch Vermeidung, also Nichtfliegen, findet kurzfristig eine Entspannung statt. Dem Ängstlichen geht es gut und er oder sie fühlt sich sicher und entspannt. Anfangs werden herausfordernde Bedingungen gemieden. Doch mit der Zeit werden immer mehr Situationen gemieden. Die Piloten gehen immer seltener zum Fliegen, kommen langsam aus der Übung. Das Gefühl für den Schirm geht immer mehr verloren, was dazu führt, dass

die Unsicherheit steigt, bis das Fliegen komplett aufgegeben wird.

### Drei Ebenen der Angst

Die körperliche Ebene der Angst wurde bereits angesprochen. Das autonome Nervensystem beeinflusst weitgehend unbewusst körperliche Abläufe wie die Funktion von Magen und Darm, die Atmung, Herz und Kreislauf sowie Haut und Drüsen. Das autonome Nervensystem hat zwei Zweige, den Sympathikus und den Parasympathikus. Der Sympathikus aktiviert nach einer Schrecksekunde die Alarmreaktion: Stresshormone, wie Adrenalin, Cortisol und Kortison werden ausgeschüttet. Die Gefäße verengen sich, Herz und Kreislauf werden angetrieben. Zucker wird aus der Leber freigesetzt, der Mund trocknet aus, die Bronchien weiten sich und die Atmung wird beschleunigt. Kurz gesagt: Der Körper bereitet sich auf eine außergewöhnliche Höchstleistung vor.

Nach einigen Minuten erfolgt die Gegenwirkung des Parasympathikus. Der Organismus passt sich an und kommt wieder ins Gleichgewicht. Vereinzelt kann es zu Übelkeit, Erbrechen, Durchfall oder Harndrang kommen. Im allgemeinen Sprachgebrauch heißt es dann „mir hat es den Magen umgedreht“ oder „ich hätte mir fast in die Hose gemacht“. Anschließend ist der Körper erschöpft und es folgt ein Gefühl der Abgeschlafftheit.

Die körperliche Ebene ist kaum willentlich zu steuern. Jeder Pilot kennt die körperlichen Auswirkungen in brenzligen Situationen. Ängstliche Piloten registrieren sie sehr feinfühlig und bewerten sie häufig als Katastrophe.

Die zweite Ebene ist die Ebene der Kognition. Unter Kognitionen werden Gedanken, Vorstellungen, Überzeugungen, Erwartungen und Bewertungen verstanden, die sich im Kopf abspielen. Eng mit der Kognition sind Gefühle verbunden. Zu Angst führen negative Kognitionen wie

- übersteigerte Vorstellungen von Gefahrensituationen
- Erinnerungen an vergangene Gefahren
- Wachsamkeit für bedrohliche Situationen
- Angst vor den Angstgedanken
- Überbewertung der körperlichen Empfindungen
- Endlose Gespräche über die Angst
- Katastrophenvideos

Bei vielen Menschen, die unter Angst leiden, hat sich ein kognitives Angstmuster ausgebildet, das automatisch abläuft. Bereits beim ersten Gedanken an eine potenziell gefährliche Situation spielt sich dieses Muster sofort und vollkommen automatisch ab. Dadurch sind solche Menschen immer auf „Hab-Acht-Stellung“ und können nur noch schlecht abschalten.

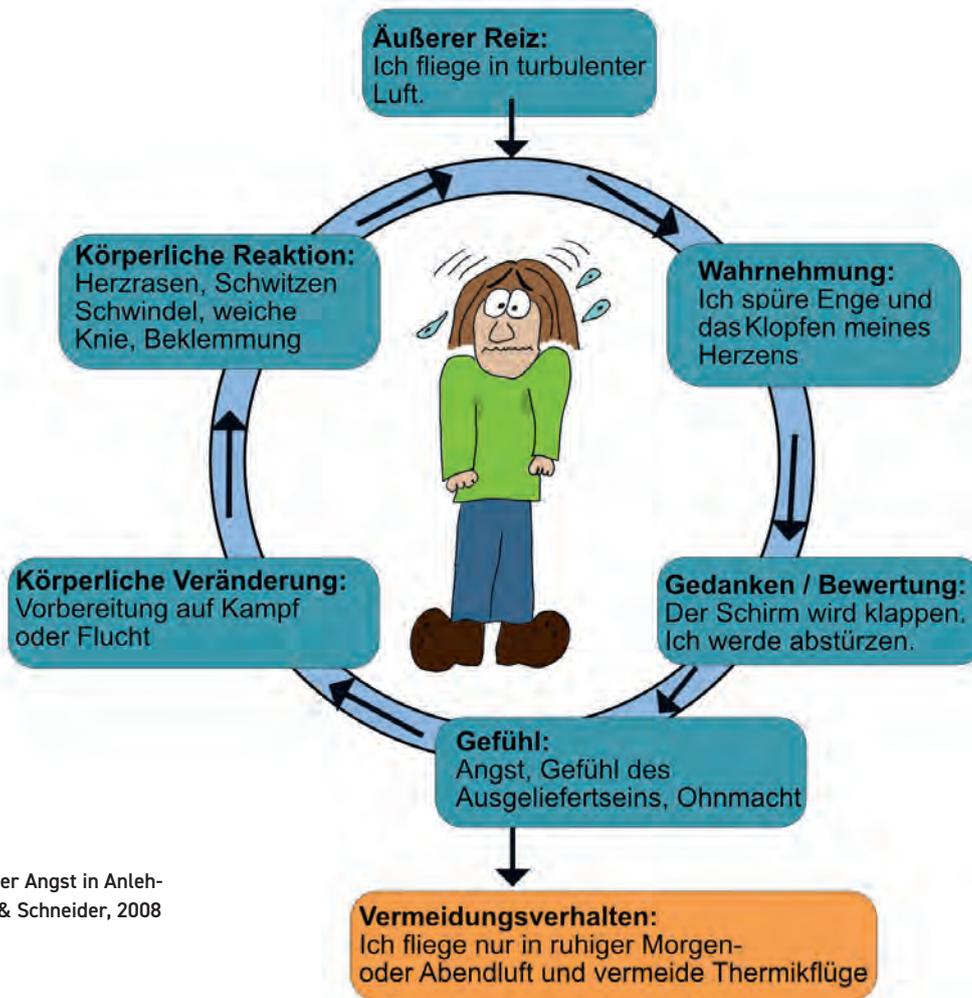
Neben der körperlichen und kognitiven Ebene findet Angst auch noch auf der Verhaltensebene statt. Viele ängstliche Piloten werden in die Flucht getrieben, d.h. sie vermeiden Flugsituationen, die Angst auslösen könnten. Andere neigen dazu, bestimmte Hilfsmittel zu nutzen, bspw. Reisetabletten gegen Übelkeit. Das Wissen darüber, dieses Hilfsmittel dabei zu haben, kann schon ein Sicherheitsgefühl auslösen. Allerdings kann ein vergessenes Hilfsmittel sofortige Angst auslösen, wenn bemerkt wird, dass das Mittel vergessen wurde. Wieder andere versuchen sich zu schonen. Sie bewegen sich weniger, um Angstsymptome, wie Herzrasen zu vermeiden. Leider nimmt dadurch auch die körperliche Belastbarkeit langfristig ab. Manche Piloten greifen bereits vor dem Start zu Medikamenten oder Alkohol, um die Angst zu lindern. Davon mal abgesehen, dass dies grundsätzlich verboten ist, hält die Dämpfung der Angstsymptome nur kurz an und kann langfristig zur Abhängigkeit führen.

### Der Teufelskreis der Angst

Bei jedem sieht der Teufelskreis etwas anders aus. Der eine nimmt vermehrt seine negativen Gedanken wahr, jemand anderes registriert seine körperlichen Symptome sehr stark. Diese körperlichen Symptome werden als gefährlich bewertet, wodurch sie sich nochmals verstärken. So schaukeln sich Stress- und Angstreaktionen immer weiter auf. Ein Beispiel ist auf der Folgeseite zu sehen.

### Den Teufelskreis durchbrechen

Es gibt verschiedene Möglichkeiten, den Teufelskreis aus Stress und Angst zu durchbrechen. Je nachdem wie stark die aktuelle Anspannung ist, gibt es unterschiedlich wirkungsvolle Bewältigungsstrategien. Auf S. 49 ist eine Übersicht von möglichen Strategien in Abhängigkeit des Anspannungsniveaus abgebildet. 0 % ist keine Anspannung, 100 % ist die maximale Anspannung.



↑ Teufelskreis der Angst in Anlehnung an Magraf & Schneider, 2008

Bei einer Anspannung von 70 - 100 % befindet sich der Pilot in einem Tunnelblick. Die ganze Umgebung wird ausgeblendet. Denken fällt schwer. Gedankenströme stürzen auf den Piloten ein und er oder sie möchte den Zustand einfach nur schnell beenden. In solch einer Situation ist es wichtig, dass der Pilot in der Lage ist, möglichst schnell das Anspannungsniveau abzusenken, um wieder klar denken zu können. Geeignet sind Atemübungen, wie die Atembeobachtung, das Lenken der Wahrnehmung auf etwas, das man hört, sieht oder riecht, den Körper zu entspannen, z.B. mit Hilfe der Progressiven Muskelentspannung. Diese Techniken wurden idealerweise im Vorfeld trainiert, damit sie im Ernstfall abgerufen werden können.

Im Spannungsbereich von 50 - 70 % wird die Umgebung wieder wahrgenommen. Allerdings sind komplexe kognitive Leistungen immer noch nicht möglich, daher ist es sinnvoll, die Emotionen weiter zu reduzieren, beispielsweise durch Akzeptanz der Situa-

on, durch bewusste Atmung, das Stoppen der Gedanken oder eine mögliche Neubewertung der Situation.

Sinkt das Spannungsniveau auf unter 50 % sind wieder komplexe Denkprozesse möglich. Emotional sind wir immer noch aufgeladen, aber das Denken ist nicht mehr gehemmt. Es ist sinnvoll, nun die Situation genau zu analysieren, kognitive Umstrukturierungen, wie beispielsweise eine Kosten-Nutzenanalyse von bestimmten Gedanken ist sinnvoll.

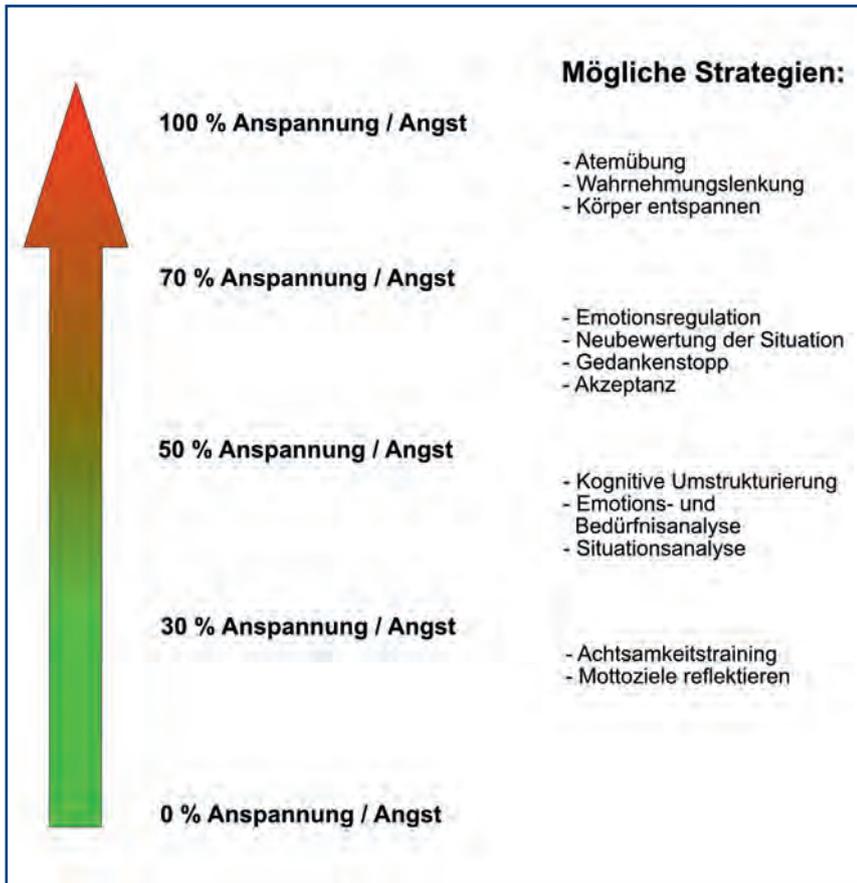
Im Spannungsbereich von weniger als 30 % befinden wir uns in einem Spannungszustand, in dem wirkungsvoll neue Entspannung- und Achtsamkeitsverfahren trainiert werden können. Die Achtsamkeit fördert die Konzentrationsfähigkeit und erleichtert Flowerlebnisse. Das allerdings wäre ein Thema für einen weiteren Beitrag.

#### Wie erging es Mia und Stefan?

Die beiden haben über das betreute Online-Programm „Aufwind im Kopf“ jeweils ein

Mottoziel entwickelt. Das ist ein entscheidender Schritt, denn gerade Piloten, die angstfrei fliegen möchten, wissen gar nicht, was sie als Zielzustand erleben möchten. Mit einem Mottoziel ist die Basis für Spaß und Freude beim Fliegen gelegt. Anschließend wird das Ziel auf verschiedenen Ebenen (körperlich, kognitiv und emotional) kodiert. Durch mentale Vorbereitung auf verschiedene mögliche Situationen wird sichergestellt, dass das gewünschte Verhalten bzw. Erleben während des Fliegens erreicht wird. Natürlich ist das Ganze ein Prozess, der nicht von jetzt auf gleich erfolgreich ist. Beide erlebten während des Programms einige AHA-Momente.

Ihnen wurde klar, dass die Angst ein wichtiges Alarmsystem ist, welches achtsam wahrgenommen werden darf, um dann zu entscheiden, ob die Angst recht hat und sie landen gehen sollten, oder ob die Angst unbegründet ist. In diesem Fall gelang es ihnen, ihre Techniken anzuwenden und weiterzufliegen. Sie übten fleißig an ihren Lieblings-



← Anspannungsniveau und Strategien in Anlehnung an Hagena & Gebauer, 2014

techniken, sodass sie nach einer Weile tatsächlich in der Lage waren, ihre Emotionen und Anspannungen beinahe automatisch während des Fluges zu regulieren. Sie konnten dann das Fliegen wieder in vollen Zügen genießen. ▽

----- Die Namen Stefan und Mia sind nicht die realen Namen, um die Privatsphäre der beiden Piloten zu schützen.



**DIE AUTORIN**

Yvonne Dathe ist Psychologin (M.Sc. Psychologie) und Mentaltrainerin. Wenn sie nicht gerade mit ihren Klienten an deren Stressthemen arbeitet, ist sie als Tandem- und Wettbewerbspilotin in der Luft. Informationen zu ihrem Onlinetraining „Aufwind im Kopf“ gibt es auf ihrer Webseite [www.winmental.de](http://www.winmental.de)

ANZEIGE

# ONE GLIDER TWO CLASSES MIURA<sup>RS</sup>

JETZT MIT DGAC MOTORSCHIRM-REGISTRIERUNG

EINSTUFUNG: EN/LTF (LOW) B,  
MIT SPEED-LIMITER  
REGULIERBAR AUF EN/LTF A

Der beste Gleitschirm ist der, der am besten zu seinem Piloten passt. Den MIURA RS haben wir für anspruchsvolle Piloten entwickelt, die einen Schirm mit hervorragenden Thermikeigenschaften suchen, mit dem sie ihre Fähigkeiten über viele Jahre perfektionieren können.



Im Kern ein eleganter 48-Zeller der (Low) B Klasse, verwandelt sich der MIURA RS bei Bedarf mit wenigen Handgriffen in einen schulungstauglichen Gleitschirm der A-Klasse. Mit an Bord: Unser patentiertes RAST System für mehr Kontrolle und Flugkomfort.

Erfahre mehr:  
[swing.de/miura-rs](http://swing.de/miura-rs)





Das Drachennest an der Hochries

# Nestflucht bei der Drachenbrut

Ausfliegen in die Chiemgauer Alpen

TEXT: LENA WALBRUNN

**T**ief einatmen. Den Puls spüren. Poch, Poch, Poch. Ausatmen. Im Kopf herrscht absolute Ruhe. Die Muskeln gespannt, der Blick fokussiert. Die Konzentration übernimmt die Kontrolle.

Blick zur Windfahne. Zum Windspion. Start frei. Eins, zwei, drei, vier Schritte. Der Fünfte schon in der Luft. Der Wind rauscht augenblicklich um den Helm, die Augen beginnen zu begreifen. Das erste Grinsen stellt sich ein. Das ist das erste Wieder-in-die-Luftkommen.

Im vergangenen Sommer ist die selbsternannte Alpensippe ausfliegen. Ziel: Chiemgau, Oberbayern. Pandemiebedingt in kleinem Kreis, mit Maske bei der Autofahrt, nur Paare schlafen gemeinsam in Zelt oder Bus, Vorsicht beim Besprechen und Zusammensein – so gut es eben geht, wenn man als Gruppe trotzdem fliegen will.

Die Alpensippe besteht aus den Zieheltern und der Brut selbst: Dirk Soboll von Linking Wings hat die Fahrt als Fluglehrer schon einmal organisiert und sich Ines Ziefsau als Fluglehrerin mit an Bord geholt, Ausbildungsleiterin beim Drachenflugzentrum Millau. Mit dabei sind drei A-Schein-Schüler\*innen, die beide schon kennen, dazu

zwei UL-Schlepp-Erfahrene, die den Hangstart üben möchten, und fünf Freiflieger\*innen.

Für die einen heißt das Ausfliegen: Zum ersten Mal wirklich oben bleiben, an der Hangkante entlang hangeln, aufdrehen lernen, auskosten. Den Blick länger als gewohnt über Felder, Dörfer und den Chiemsee schweifen lassen.

Modelleisenbahn-Feeling. Für die anderen steht der Umstieg auf ein neues, leistungsstärkeres Gerät an oder Training für große Höhen und weite Strecken.

Die Drachenbrut darf zu den Großen. Dass so bei jeder und jedem das Briefkastengrinsen angeknipst wird, ist vorprogrammiert. Aber erstmal Berg für Berg...

## Der Unternberg

Mit 1.381 Metern ist der erste Berg, den wir ansteuern, nicht ganz so hoch wie die benachbarten Gipfel – die kommen später. Mit der Zweier-Sesselbahn und einem Transportbügel, der am Sitz eingehängt wird, schaffen es alle Drachen heil nach oben. Das Bahnpersonal der Unternbergbahn ist das Spektakel gewohnt und packt mit an – bei einem Überfall mit zwölf Personen ist eine kurze Ankündigung aber natürlich nett. Die

Gastmitgliedschaft beim DCB Ruhpolding kostet drei Euro und wird an der Bahn gezahlt. Am Naturstart auf Nordwest tummeln sich auch Gleitschirme und Schulen und auch für uns taugt das Gelände hervorragend zum Wiedereinstieg. Als Landeplätze kommen im Gebiet die drei vom Verein ausgeschrieben in Frage: Bärngschwendt, Fischerwirt und Inzell.

## Der Rauschberg

Nächster Stopp: In Sichtweite. Mit 1.650 Metern überragt er den Unternberg, der Mythos Streckenflug umweht den Gipfel. Aber von vorn: Die Nutzung der Kabinenbahn wirkt zunächst kompliziert – aber auch hier erklärt das Personal, wie's läuft. Und auch hier ist der DCB Ruhpolding Ansprechpartner bei Schulung oder nötiger Einweisung. Den Weg von der Rauschbergbahn zur Nordrampe dürfen wir mit den zusammengebastelten Karren der ortsansässigen Flieger absolvieren. Die zwei Piloten, die routiniert mit uns aufbauen, geben Tipps zur Wetterlage und Eigenheiten des Geländes. Auch ohne Traumbedingungen reicht die Höhe, um entspannt die Landeplätze anzufliegen, die vom Unternberg bekannt sind.

Die Nordrampe und der Naturstart auf



↑ Flug von der Hochries



↑ Logistische Meisterleistung am Rauschberg...



↑ Unternberg: Dirk schnappt sich gleich zwei Drachen



↑ Der Blick vom Rauschberg



↑ Gruppenbild ohne Fluglehrer Dirk - der ist noch in der Luft

West eignen sich sowohl für Drachen als auch für Gleitschirme, dazu kommt ein Südost-Naturstart für Gleitschirme.

### Hochries

Nach drei Flugtagen und einer neu gewonnenen Routine taucht die Alpensippe schließlich an der Hochries auf. Die harten Fakten: 1.520 Meter, mehr als 800 Meter Höhenunterschied, Start auf Nord-Nordwest-Rampe und auch hier ein Wahnsinnsblick gen Alpen und Inntal. Die harte Wahrheit: Nach dem Zweier-Sessellift folgt eine Kabinenbahn – Transport auf dem Dach und dank fehlender Befestigung für die Drachenbrut ein etwas anderer Nervenkitzel. Bei der Menge an Drachen gestaltet sich das Umladen als kleine logistische Meisterleistung. Wohl auch durch den ungewohnten Anblick und damit einhergehendem Exotenstatus bleiben das Bahnpersonal und die anderen Wartenden hier entspannt. Lediglich die Schirmflieger sind frech, die Stimmung oben ist dann aber immer kollegial.

Startplätze gibt es dort jeweils sowohl für Drachen als auch für Gleitschirme auf NNW und WNW.

Den Landeplatz in Grainbach finden wir zwar anspruchsvoll, dafür wartet er mit einer

Clubhütte auf. Außerdem sorgt nicht nur die herzliche Begrüßung durch mehrere Vereinsmitglieder für gute Laune, auch das Bier im Snackautomat ist ein echtes Highlight.

### Hochplatte

Den vierten Start der Reise stellt die Hochplatte dar. Erst unterschätzen wir aufgrund der Witterung, was die Nordost-Rampe hergibt. Auch hier erfolgt die Auffahrt im Zweier-Sessellift mit Transportbügel. In 1.020 Metern geht es dann aber beim Startlauf beeindruckend nah über Köpfe der Kühe, die sich schon nicht mehr darüber wundern. So ergeben sich für uns entspannte Abgleiter mit ungewöhnlicher Gesellschaft. Wenn der Landeplatz Wessner Hof gedüngt wird, kann auf Piesenhausen ausgewichen werden. Bei Fragen und Unkenntnis des Geländes zeichnet sich der DFC Achtental verantwortlich.

Für die Alpensippe ist diese Ausfahrt natürlich weit mehr, als neue Gebiete kennenzulernen. Wir filmen beinahe jeden Start, zudem manchen Flug und auch die Landungen und besprechen, was uns Probleme bereitet – das lässt uns schnell sicherer werden. Dabei helfen nicht zuletzt die Größe und bunte Zusammensetzung der Truppe. Neben den Profi-Analysen durch Dirk und Ines sorgt

aber auch ein weiterer Faktor dafür, dass die Ausfahrt gelingt: Innerhalb kürzester Zeit sind wir als Gruppe zusammenschweißst. Wenn anfangs noch zögerlich Hilfe angeboten wird, ist spätestens nach ein paar Tagen klar: Alle packen mit an und alle fiebern mit, ob und wie gut es für die Anderen hochgeht. Das bedeutet auch, dass wir bei einer Crash-Landung, die zum Glück glimpflich ausgeht, wie eine besorgte Großfamilie auftreten. Nach all diesen Erfahrungen ist es kein Wunder, dass wir uns vornehmen, die Ausfahrt zu wiederholen.

Von den erfahrenen Piloten, die wir an jedem Landeplatz treffen, haben zum Abschied noch alle einen Tipp parat... und nehmen den Drachen-Nachwuchs bei den Großen auf. Raus aus dem Nest! ◀



### DIE AUTORIN

Lena Walbrunn musste schon als Kind lernen, dass Familienurlaub nichts anderes als Fliegerurlaub bedeutet. Mittlerweile versucht sie, so oft es geht, selbst in die Luft zu kommen.

# FOTOWETTBE



Sieger Gleitschirm  
Marko Kolonjak in Ravnogorajug, Kroatien

# EWERB 2020



Sieger Drachen  
Carsten Muth an der Hochries

Alle eingesandten Fotos, die in die Wertung kamen, findet ihr auf [www.dhv.de](http://www.dhv.de)



# Regentropfen kommen im Rudel → Sonnenstrahlen aber auch

DHV-Jugend am Breitenberg

TEXT: CAROLIN SPRENGER

**D**as Sommerfieber hat bereits an vielerlei Orten stattgefunden. Wir waren im Socca-Tal, in Greifenburg sowie im Zillertal. Allerdings schon lange nicht mehr bei uns – in den deutschen Alpen. Deshalb entscheiden wir uns in 2020 für einen lokalen Berg, den Breitenberg in Pfronten.

Die Besitzer des Campingplatzes Pfronten empfangen uns herzlichst in griesgrämig, grauem und verregnetem Wetter. Selbst ihre Rezeption wird an Tag zwei geopfert, damit die triefend nasse DHV-Jugend wenigstens ein trockenes Frühstück zu sich nehmen kann. Doch wir lassen uns von dem vielen Regen und unserer inzwischen zu einem Sumpfgebiet mutierten Campingwiese nicht beirren und organisieren eine Vielzahl an Ausweichaktivitäten. Während die Einen das Allgäu-Outlet stürmen, geht es bei den Anderen in Schwimmbad und Sauna. Zwischen den Schauern versuchen sich ein paar der Gruppe beim Bogenschießen oder im Klettergarten. Im Anschluss gehen wir gesammelt in Pfronten essen und werden auch dort herzlichst empfangen. Zwei Teilnehmer scheuen keine Mühe

und veranstalten ein Pub-Quiz. Durch die enorm hohe Allgemeinbildung werden die gecoverten Lieder natürlich sofort erkannt und auch ein Länder-Umriss-Raten ist kein Problem. Am Ende steht das Team der „Schlechtflieger“ als Sieger fest.

Dann endlich, der erste regenfreie Tag bei recht akzeptablen Windverhältnissen. Begeistert, endlich in die Luft zu kommen, geht es auf zum Startplatzbriefing. Selbstverständlich ist auch die sportliche Fraktion wieder dabei und wandert fleißig den Berg hinauf. Leider ist es an diesem Tag nicht sehr thermisch, aber momentan haben wir alle nur ein Ziel: ab in die Luft nach den langen Regentagen! Aber auch nach dem Fliegen ist die Jugend nicht faul. Die sportlich und akrobatisch begabte Jugend tobt sich weiter auf Slacklines aus und beschäftigt sich auch mit Jonglage und diversen anderen Akrobatikeinlagen. Uns wird nie langweilig. Am Abend wird dann endlich der DHV-Jugend Grill ausgepackt und wir schwärmen am Feuer von unserem ersten Breitenberg-Flugtag, der trotz mäßiger Thermik dennoch einiges zu bieten hatte. Außerdem ist es schön, sich in der Runde noch ein bisschen besser kennenzulernen, denn neben den üblichen Wiederholungstätern sind auch diesmal wieder neue Teilnehmer dabei.

Das Ziel fest vor Augen – Schaffen wir es zum Tegelberg?



Eine Campingwiese ganz für uns allein



## Schon für die Events 2021 angemeldet?

Sichere dir deinen Platz:

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



© TIMO STOLL (LINKS), SIMON KEHNEL (OBEN)

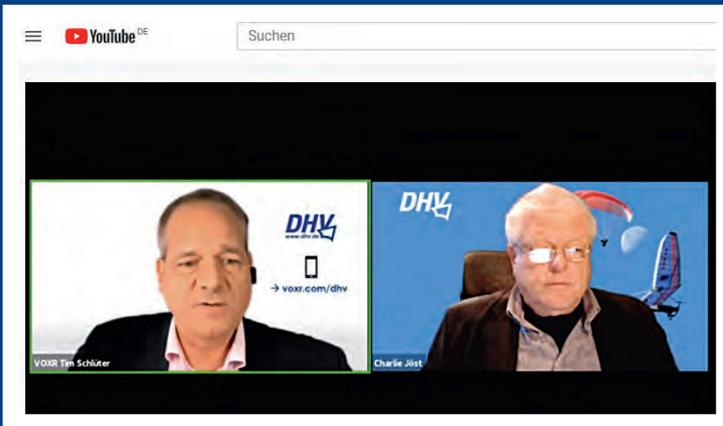
↑ Gemeinsam fliegt es sich am schönsten.

© VALERIE HOLLUNDER

Am nächsten Tag stattet uns David von UP mit Testern aller Klassen aus. Die Wettervorhersage ist vielversprechend und sowohl für Fluganfänger, als auch die Streckenambitionierten sind längere Flüge drin. Gemeinsam fliegen wir vom Breitenberg über den Roßberg und die Gehrenspitze Richtung Reutte. Die Bedingungen sind jedoch zäher als gedacht und so schaffen es nicht alle an den Ausgangsort zurück. Wie man so schön sagt: Ein bisschen Schwund ist immer. Eine kleine Fraktion kämpft sich wieder zurück zum Landeplatz. Direkt nach der Landung geht es für ein paar Motivierte noch einmal auf den Berg für einen wunderbaren Abendflug. Unter sanften Bedingungen können wir dabei zusehen, wie sich die Wolkendecke langsam absenkt und die Spitze des Aggensteins verschluckt. Direkt nach dem Fliegen wird selbstverständlich sofort wieder der Grill angeworfen und alle versammeln sich bis spät in die Nacht ums Lagerfeuer.

Unser letzter Tag verspricht bestes Streckenflugwetter und so macht sich ein Teil der Truppe wieder auf den Weg, den Sprung zum Tegelberg zu schaffen. Leider ist auch an diesem Tag die Basis zu niedrig. Nichtsdestotrotz entstehen einige wunderbare Streckenflüge, die sich bis hinter ins Lechtal erstrecken. Das dortige Talwindssystem kann stark werden und schluckt auch an diesem Tag einige Piloten. Langsam, aber sicher findet einer nach dem anderen zum Landeplatz zurück und die Gruppe beginnt sich aufzulösen. Für einige geht es in Richtung Heimat, andere fahren weiter in andere Fluggebiete und ein nicht unterzukriegender Rest bleibt noch einen Tag länger, um dem Breitenberg auch am Sonntag noch die Chance zu geben, zu zeigen, was er kann – nämlich ein tolles Sommerfieber für die DHV-Jugend bereit zu halten. ▾





↑ Per Livestream konnten alle Mitglieder und Interessierten die digitale JHV auf Youtube live mitverfolgen.

das eigene Smartphone als Wahltool. Dieses musste durch die Delegierten im Vorfeld registriert werden, um nur die Delegierten verifiziert, anonym und DSGVO-konform zur Wahl zuzulassen. Technisch verliefen die Wahlen reibungslos, inhaltlich haben sie die folgenden Ergebnisse geliefert:

- **Bernd Böing** wurde mit einem starken Resultat im Amt des stellv. Vorsitzenden bestätigt.
- **Neuer Technikvorstand** ist **Manfred Vaupel**, er setzte sich gegen **René Altmann** und **Thorsten Carbon** durch.
- **Als Kassenprüfer für das Jahr 2020** wurden **Benno Osowski** und **Wilhelm Schaeper** gewählt.

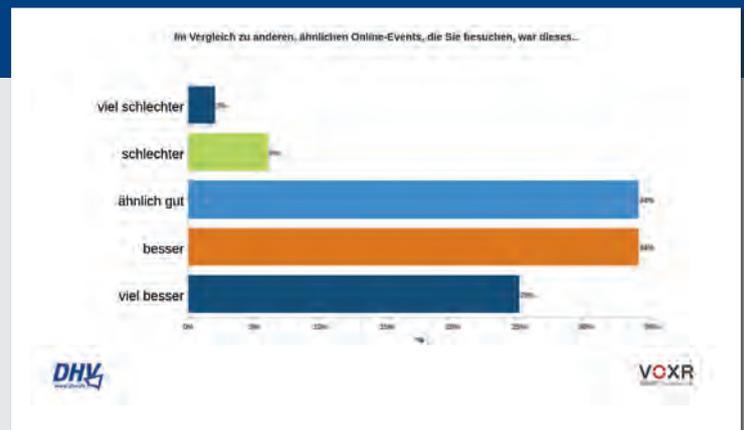
Im Anschluss an die Wahlen dankte Charlie Jöst Dieter Münchmeyer im Namen des gesamten Vorstands für seinen ehrenamtlichen Einsatz für den Verband in den vergangenen 12 Jahren als Technikvorstand und davor als Regionalbeirat. Charlie ergänzte, dass bei einem physischen Treffen eine ordentliche Verabschiedung natürlich noch zu erfolgen hat.

Es folgte die Vorstellung des Wirtschaftsplans für das Jahr 2021 durch den Finanzvorstand Dirk Aue. Der DHV-Haushalt 2019 war ausgeglichen und auch der Ausblick auf das Wirtschaftsjahr 2020 ist trotz Corona positiv. Der gesamte Wirtschaftsplan 2021 war den Delegierten bereits im Vorfeld zugesendet worden. Die Versammlung hat den vorgestellten Wirtschaftsplan mit 93% Zustimmung angenommen.

Die Feedbacks im Nachgang zur Versammlung waren fast ausnahmslos positiv. Der DHV hat hier Neuland betreten. Das Jahr 2019 ist jetzt abgeschlossen, der Blick kann nach vorne gerichtet werden. Die mutige Entscheidung der Verbandsführung im Sommer, den gesamten Weg der physischen Versammlungen zu verlassen, wurde nun belohnt und es ist jetzt gewährleistet, dass auch in diesen besonderen Zeiten die Arbeit ohne Verzögerung weitergehen kann. Vielen Dank an dieser Stelle nochmals an alle unsere Delegierten und Mitglieder für ihre Beteiligung und ihr Engagement!



↑ Abstimmungsergebnis Entlastung des Vorstands



↑ Das Feedback der Delegierten zur ersten digitalen JHV war erfreulich positiv.



↑ Annahme Wirtschaftsplan 2021

Obwohl es eine Vielzahl von virtuellen Gesprächsmöglichkeiten gab, entfiel mit der fehlenden physischen Präsenz der Teilnehmer die soziale Komponente einer Großveranstaltung, in deren Rahmen sich Delegierte und Sportler aus allen Teilen Deutschlands persönlich treffen können. Deshalb hoffen wir darauf, dass mit zurückkehrender Normalität die Hauptversammlung 2021 wieder in gewohnter Weise mit echter Begegnung stattfinden kann!

# DIE DHV-VORSTANDSCHAFT



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. Dietrich Münchmeyer  
Vorstand Technik  
bis November 2020



Manfred Vaupel  
Vorstand Technik  
ab November 2020

## Protokoll der 41. digitalen DHV Jahrestagung am 21.11.2020

Beginn: 13:00, Ende: 15:05 Uhr

### 1. Begrüßung und Regularien

Der DHV Vorsitzende Charlie Jöst eröffnet als Versammlungsleiter zusammen mit dem externen Moderator Tim Schlüter die 41. Jahrestagung des Deutschen Hängegleiterverbandes e.V. Da die 41. JHV zum ersten Mal virtuell stattfindet, wird die Tagung mit Hilfe eines professionellen digitalen Veranstalters durchgeführt. Es wird festgestellt, dass zur Versammlung ordnungsgemäß eingeladen wurde (DHV-Info Nr. 2, Juli/August 2019) und diese beschlussfähig ist. Für die Wahl haben sich 162 Delegierte digital authentifiziert.

Aufgrund des digitalen Formats wurden den Delegierten im Vorfeld alle Regularien schriftlich zugesendet, bis zur angegebenen Deadline wurde nicht widersprochen:

Petra Aichele führt das Protokoll.

Die Tagesordnung ist angenommen.

Das Protokoll der Jahrestagung 2019 ist, wie in DHV-Info Nr. 221 veröffentlicht, angenommen.

### 2. Bericht des Vorsitzenden, des Geschäftsführers und Kassenprüfbericht

Vor der Tagung wurde den Delegierten der schriftliche Geschäftsbericht mit den Berichten der Vorstände und der Geschäftsstelle sowie der Kassenprüfbericht zugeschickt. Die mündlichen Berichte des Vorsitzenden, des Geschäftsführers und des ersten Kassenprüfers Dr. Erhard Diedrich bieten eine Ergänzung.

Die vorab gesendeten Delegiertenfragen bzw. die Fragen aus der Online-Fragerunde in der Versammlung werden beantwortet.

### 3. Entlastung des Vorstandes

Dr. Erhard Diedrich stellt den Antrag auf Entlastung des Vorstandes.

Beschluss (geheime Abstimmung): Die Vorstandschaft wird entlastet (133 Stimmen mit Ja, 3 Stimmen mit Nein).

### 4. Wahlen

Die Vorstellung der Kandidaten wurde den Delegierten im Vorfeld zugeschickt und im Fall ihrer Wahl haben alle Kandidaten die Annahme der Wahl schriftlich bestätigt.

### Wahl des stellvertretenden Vorsitzenden

Kandidat: Bernd Böing.

Beschluss (geheime Abstimmung): Bernd Böing wird gewählt (120 Stimmen mit Ja, 13 Stimmen mit Nein).

### Wahl des Technikvorstandes

Kandidaten: René Altmann, Thorsten Carbon, Manfred Vaupel.

Beschluss (geheime Abstimmung): Manfred Vaupel wird mit absoluter Mehrheit gewählt (M. Vaupel 79 Stimmen, R. Altmann 46 Stimmen, T. Carbon 10 Stimmen).

Charlie Jöst dankt Dr. Dietrich Münchmeyer für sein langjähriges, ehrenamtliches Engagement als Technikvorstand. Dieter war auf eigenen Wunsch nicht mehr zur Wiederwahl angetreten.

### Wahl der Kassenprüfer

Wahlgang 1. Kassenprüfer: Kandidaten Benno Osowski, Wilhelm Schaeper, Lothar Schweizer.

Beschluss (geheime Abstimmung): Benno Osowski wird mit absoluter Mehrheit gewählt (B. Osowski 101 Stimmen, W. Schaeper 23 Stimmen, L. Schweizer 16 Stimmen).

Wahlgang 2. Kassenprüfer: Kandidaten Wilhelm Schaeper, Lothar Schweizer.

Beschluss (geheime Abstimmung): Wilhelm Schaeper wird mit absoluter Mehrheit gewählt (W. Schaeper 95 Stimmen, L. Schweizer 41 Stimmen).

### 5. Wirtschaftsplan

Dr. Dirk Aue stellt den Wirtschaftsplan 2021 laut vorliegendem Geschäftsbericht vor.

Beschluss (geheime Abstimmung): Der Wirtschaftsplan 2021 wird angenommen (122 Stimmen mit Ja, 9 Stimmen mit Nein).

Gmund, 21.11.2020

Petra Aichele  
Protokollführerin

Charlie Jöst  
1. Vorsitzender

## Protokoll der DHV Regionalversammlungen 2020

Durch die außergewöhnlichen Pandemiebedingungen mussten die DHV Regionalversammlungen 2020 inhaltlich und örtlich reduziert werden. Aufgrund des Gesetzes zur Abmilderung der Folgen der Covid-19-Pandemie (Art. 2 § 5 Abs. 2 Nr. 2) war bei der Wahl der Delegierten für die Jahreshauptversammlung des DHV sowie die Regionalbeiräte Ost und Mitte auch die Stimmabgabe per Brief möglich.

### Datum und Orte der Regionalversammlungen:

Gemeinsamer Termin am 18.10.2020 in der DHV Geschäftsstelle in Gmund am Tegernsee.

Regio Südwest: 10:00 Uhr

Regio Südost: 10:30 Uhr

Regio Nord: 11:00 Uhr

Regio Ost: 11:30 Uhr

Regio Mitte: 12:00 Uhr

### Tagesordnung:

1. Regularien
2. Wahl der Delegierten für die Jahreshauptversammlung am 21.11.2020
3. Wahl der Regionalbeiräte in den Regionen Mitte und Ost

### Regularien:

Björn Klaassen wurde zum Protokollführer benannt. Hinsichtlich des Protokolls der Regionalversammlung 2019 wurden keine Einwände vorgebracht. Als Versammlungsleiter jeder Regionalversammlung wurde Robin Frieß vom jeweiligen Regionalbeirat bestimmt. Der Wahlausschuss bestand aus den folgenden Mitgliedern: Peter Janssen (Justiziar), Robin Frieß, Reiner Brunn. Als Wahlhelfer werden DHV Mitarbeiter, welche nicht an der Wahl beteiligt sind, bestimmt.

### Wahl der Delegierten:

Die Delegierten wurden im Rahmen einer Briefwahl ermittelt. Folgende DHV Mitglieder wurden als Delegierte gewählt:

### Regio Südwest (43 Delegierte):

Schwer Tina, Nägele Peter, Haag Philipp, Nuber Jörg, Tcaciuc Melanie, Habel Max, Wöhrle Roland, Baisch Markus, Bretz Heinrich, Schwer Timo, Baisch Andreas, Wais Peter, Hausknecht Josef, Walter, Trapp Eric, Prinz Ulrich, Amirpour Raul,

Fießinger Jochen, Schmied Sebastian, Dreher Michael, Sattler Torsten, Weist Bernd, Wiedemann Andreas, Wehrle Mario, Herling Marc, Merl Franz, Kern Stefan, Hüneke Holger, Jöst Karl, Schweizer Lothar, Rehberg Kim Lasse, Steggemann Bernd, Schreiber Bernhard, Stoll Werner, Kirchhoff Karsten, Thieringer Ralf, Thieringer Rainer, Hass Reinhold, Valet Rüdiger, Bollensen Gerhard, Becker Arndt, Hagdorn Manfred, Bruchner Michael, Hauptvogel Ralf.

### Regio Südost (57 Delegierte):

Buntz Harald, Vogel Ferdinand, Böttcher Jonas, Glas Regina, Eckert Ramona, Wensauer Marc, Dathe Yvonne, Petz Martin, Kühnhausen Nora, Keller Peter, Zeyher Jochen, Nübel Manuel, Hohlmeier Bernd, Lanz Johanna, Jauß Julia, Schlägel Nicole, Rebhahn Jan-Philip, Straßer Uli, Tyrkas Daniel, Adamik Ines, Barthelmann Christian, Klaassen Björn, Rotter Maximilian, Dobrovsky Aline, Bausenwein Hans, Dörner Marco, Diedrich Erhard, Gössele Niclas, Rauscher Georg, Seren Thomas, Speidel Reinhold, Muth Carsten, Wolf Marcus, Kurcz Nikolaus, Schürle Christian, Peter Manfred, Schlägel Christian, Henneberger Jakob, Garthe Bernhard, Osowski Benno, Ungewitter Tim, Schaeper Wilhelm, Schulze Frank, Börschel Roland, Binsteiner Sebastian, Knöchel Uwe, Hedewig Wolfram, Probst Mario, Wislicenus Bernd, Albert Stephan, Balazs Gabor, Dambach Uwe, Blum Christian, Schmottermeyer Ulrich, Stahl Bernd, Nigg Simon, Wingender Marco.

### Regio Nord (11 Delegierte):

Aue Dirk, Dengler Eberhard, Apel Uwe, Grube Thomas, Wilms Helmut, Wienand Hans-Bernhard, Barthodzie Olaf, Schwiegershausen Corinna, Tillmann Uwe, Walkenhorst Christoph P. H., Hussain Tarek.

### Regio Ost (12 Delegierte):

Altmann Renè, George Lothar, Münchmeyer Dietrich, Wilisch Dagmar, Pückler Fritz-Michael, Walter Hagen, Kothe Matthias, Zießau Ines, Pauly Rene, Redlich Thoralf, Wittmann Klaus, Kühne Kay.

### Regio Mitte (52 Delegierte):

Gasda Nadine, Haas Lucian, Speckenheuer

Rebekka, Zimmer Liza, Kleineberg Alina, Malecki Andreas, Böing Bernd, Preukschat Uwe, Vaupel Manfred, Schlegel Hartmut, Bajewski Jörg, Becker Udo, Hermesdorf Andrea, Reichwein Insa, Schöpe Stephan, Sorg Julian, Wissel Kai, Oswald Winfried, Jeskulke Erika, Nitsche Peter, Speckenheuer Klaus, Zimmer Dirk, Scheid Markus, Knur Maurice, Becker Georg, Soboll Dirk Michael, Prüssing Jonas, Hilbich Peter, Zenker Manfred, Schiffer-Merten Karl, Fankhauser Josef, Haag Berthold, Schulte Burkhard, Westermeier Martin, Sonnleitner Christian, Stephan Harald, Bahn Stefan, Breitenstein Britta, Latzel Thomas, Carbon Thorsten, Lieder Andreas, Sylla Karl-Heinz, Wigge Marius, Letkemann Johann, Schwenzer Gernot, Gresch Horst, Ripkens Dirk, Pfeiffer Andreas, Bienhüls Jürgen, Bernhard Stefan, Jeskulke Peter, Scheidt Reiner. Ersatzdelegierte: Kroß Friedrich-Wilhelm, Martinelli Frank, Rühl Reinhold, Breitenstein Jürgen, Opitz Hans-Peter, Cüpper Andreas, Leverkus Kai.

### Wahl der Regionalbeiräte:

Regio Mitte: Uwe Preukschat wird in der Region Mitte für weitere 3 Jahre gewählt (116 abgegebene Stimmen: 104 x Ja, 12 x Nein).

Regio Ost: René Altmann wird in der Region Ost für 3 Jahre gewählt (10 abgegebene Stimmen: 10 x Ja)

In den Regionen Südwest, Südost und Nord standen keine Wahlen an.

### Regionalversammlungen 2021:

Der DHV wird die Regionalversammlungen 2021 organisieren. Vorzugsweise sollen die Vereine, welche als Ausrichter für 2020 gewählt wurden, die jeweilige Regionalversammlung im Jahr 2021 ausrichten.

Regio Mitte: Niederzissen (Rhein-Mosel-Lahn e.V.)

Regio Nord: Bremen (GSC Weser e.V.)

Regio Ost: Laucha (Luftsportverein Laucha e.V.)

Regio Südost: Bamberg (1. Bamberger Gleitschirmclub e.V.)

Regio Südwest: Großraum Stuttgart (PCS e.V.)

Gmund, 28. Oktober 2020

Björn Klaassen      Charlie Jöst

Protokollführer      DHV Vorsitzender

## REGIONALBEIRÄTE



Prof. Dr. Uwe Apel  
Region Nord



René Altmann  
Region Ost



Uwe Preukschat  
Region Mitte



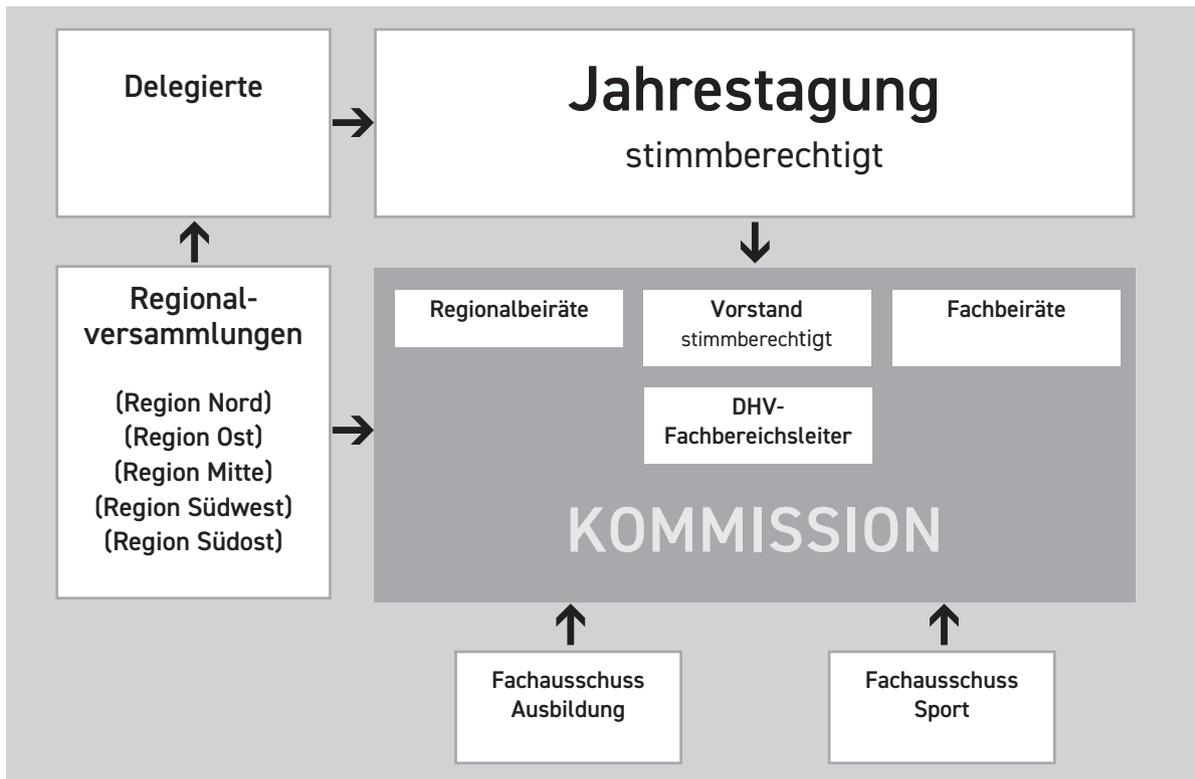
Dieter Lische  
Region Südwest



Gerhard Peter  
Region Südost



### 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 Piloten und DHV Mitglieder in der Öffentlichkeit und gegenüber den Behörden Sorge zu tragen. Im europäischen Rahmen geschieht dies durch Engagement im Europaverband EHPU. Die Arbeit der EHPU ist in ihrem Internet-Auftritt [www.ehpu.org](http://www.ehpu.org) dargestellt. Im Weltverband FAI/CIVL ist der DHV in den Arbeitsgruppen Hang Gliding und Paragliding vertreten. 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, zuzüglich freie Mitarbeiter
- Finanzwesen: 794 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



Björn Klaassen  
stellvertr.  
Geschäftsführer



Petra Aichele  
Assistentin



Gabi Königbauer  
Controlling



Barbara Lacrouts  
Buchhaltung



Peter Janssen  
Justiziar



Karl Slezak  
Referent



Seli Metzger  
Assistentin



Simon Winkler  
Aus- und Weiterbildung,  
Fluglehrer



Andreas Schöpke  
Ausbildung  
Windenschlepp



Caroline Fürst  
Sachbearbeitung



Cindy Laufer  
Sachbearbeitung

## Ausbildung

Dieses Jahr war auch im DHV-Referat Ausbildung vieles anders als sonst. Der letzte programm-  
gemäße Punkt für lange Zeit war der Fluglehrer-Lehrgang mit Prüfung Anfang März. Damals  
sind wir uns sehr seltsam vorgekommen, erstmals so ohne Shake-Hands zwischen Kandidaten  
und Prüfern und mit ungewohntem Abstand zu agieren - heute normaler Alltag. Die folgenden  
3 Monate waren geprägt von Dingen, in die man sich erstmal hineinfinden musste. Es ging  
vor allem darum, die Flugschulen zu unterstützen, denn diese waren von einem Tag auf den  
nächsten ohne wesentliche Einkünfte. Mit vielen Infos zu Kurzarbeit, finanzieller Soforthilfe  
für Flugschulen und Entschädigungszahlungen für beschäftigungslose Fluglehrer und  
Tandempiloten, Zulassung und Erprobung von Software für Online-Theorieunterrichte, später  
dann eine temporäre Anpassung der Ausbildungsvorschriften, um die Flugausbildung auch  
ohne Gebirgsflüge zu ermöglichen, Ausarbeitung von Corona- und Hygiene-Regeln für alle  
Bereiche, wie Flugbetrieb, Lizenzverlängerungen, Ausbildung, Doppelsitzerfliegen - teils für jedes  
Bundesland eigene.

Positiv 1: Als relativ großer Sportverband ist der DHV anstandslos von den Spitzenbeamten in den  
Landesregierungen akzeptiert und mit Infos versorgt worden. Positiv 2: Als Italien mit seinen  
beliebten Schulungsgeländen (Bassano, Meduno, Sand in Taufers, etc.) zugemacht hat, haben sich  
sofort die Verbände anderer europäischer Länder, allen voran Österreich und Slowenien, bereiter-  
klärt, deutsche Gastflugschulen in ihre Gelände aufzunehmen. Diese gelebte europäische Solidari-  
tät ist großartig und auch Ergebnis des DHV-Engagements im Europaverband EHPU.  
Nach der Wiederaufnahme des Flugbetriebs und der schrittweisen Öffnung der Nachbarländer  
setzte ein unerwarteter Boom ein. Die Flugschulen hatten (und haben) volle Kurse und müssen  
Interessenten teilweise ins nächste Jahr vertrösten. Viele Hersteller haben wegen der ungewohnt  
hohen Nachfrage teils monatelange Lieferzeiten für Flugausrüstung. 2020 war also eine echte  
Achterbahn-Fahrt. Bange Wochen im Frühjahr, als niemand wirklich wusste, wie es mit dem Sport  
weitergeht und Kurzarbeit im Ausbildungsreferat angesagt war. Und dann ein boomender Sommer  
und Herbst mit Rekordzahlen bei den wöchentlich ausgestellten Lizenzen und vielen Überstunden  
im Ausbildungsreferat.

Die Anzahl der erteilten Lizenzen war 2020, trotz wochenlangem Totalausfall, nur geringfügig  
niedriger als im Vorjahr.

Die Lizenzausstellung mit all ihrer zugehörigen Verwaltungs- und Kontrollarbeit ist der Tätigkeits-  
schwerpunkt im Ausbildungsreferat. Ein weiterer Fokus liegt auf der Verwaltung der mehr als 110  
Flugschulen, der ca. 450 FluglehrerInnen und FluglehreranwärterInnen und etwa 100 Pilotenprüfe-  
rInnen. Täglich müssen Anfragen von Fluginteressierten, Flugschülern, Piloten, Fluglehrern,  
Prüfern, Behörden, Medien beantwortet werden. Die Lehrgänge und Fortbildungen des Ausbil-  
dungsreferats müssen organisiert werden - erheblich erschwert durch die Corona-Beschränkungen  
- und die Prüfer und Flugschulen müssen 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.

Unser Piloten-Schein ist eine staatliche Lizenz und die Erteilung verlangt Sorgfalt und Gründlich-  
keit – was sich in der Hauptsaison nachteilig auf die Bearbeitungszeit der Scheinausstellung  
auswirkt. Deshalb ist das Projekt „digitaler Ausbildungsnachweis“ so wichtig. Durch den Wegfall der  
händischen Kontrollen der Ausbildungs- und Prüfungsdokumentationen wird vor allem die  
Bearbeitungszeit für die Lizenzerteilung verkürzt werden. 2021 ist die Einführung geplant.

Andreas Schöpke betreut als Windenschlepp-Fachmann die Schlepppiloten, Flugschulen und Vereine. Die Sammlung von Simon Winklers Youtube-Videos zur Flugtechnik (unter Mitarbeit von Anselm Rauh und Ausbildungsvorstand Peter Cröniger) wurde weiter ausgebaut. Diese Clips zeigen den DHV, auch im Ausland und bei jungen Piloten, als den Gleitschirmverband, der bei der Vermittlung von moderner Flugtechnik weltweit führend ist. Link auf [www.dhv.de](http://www.dhv.de).

Eine aufwändige Analyse der Ausbildungsunfälle 2013-2019 (Download unter Sicherheit und Technik/Artikel und Videos auf [dhv.de](http://dhv.de)) wurde für Flugschulen und Fluglehrer ausgearbeitet. Sie soll FluglehrerInnen eine Hilfe sein, um in typischen Unfallsituationen vorausschauend und präventiv handeln zu können.

Zwei Fluglehrer-Fortbildungen fanden im Frühjahr und Herbst statt. Weil alle DHV-Pilotenprüfer die Zusatzqualifikation Skyperformance-Trainer benötigen, wurden drei dreitägige Seminare durchgeführt. Der Frühjahrs-Fluglehreranwärter-Lehrgang fiel Corona zum Opfer (der im Herbst findet statt) und zwei einwöchige Fluglehrer-Lehrgänge mit Prüfung standen zudem auf der Agenda. Daneben wurden Flugschulüberprüfungen und Audits bei Skyperformance-Flugschulen durchgeführt. Das jährliche Treffen der Sicherheits- und Ausbildungs-Arbeitsgruppe des Europaverbandes EHPU fand dieses Jahr als Zoom-Konferenz statt. In einigen Fällen musste der DHV als Beauftragter „aufsichtlich“ (von der Abmahnung bis zum Anordnen des Ruhens der Lizenz) tätig werden. Das betraf Vorfälle in der Ausbildung (Fluglehrer) und beim Passagierflug.

Bei 993 Prüfterminen wurden insgesamt 2.120 Erlaubnisse und Berechtigungen erteilt.

- 15 HG-A, davon 15 mit Startart Hang, 2 mit Startart Schlepp, 2 mit Startart UL-Schlepp  
(Mehrfacheintragungen von Startarten möglich)
- 1.418 GS-A, davon 1.390 mit Startart Hang, 317 mit Startart Schlepp
- 16 HG-B, davon 16 mit Startart Hang, 6 mit Startart Schlepp, 6 mit Startart UL-Schlepp
- 458 GS-B, davon 457 mit Startart Hang, 178 mit Startart Schlepp
- 59 GS-Passagier, davon 59 mit Startart Hang, 11 mit Startart Schlepp
- 54 Windenführer
- 49 Flugfunk
- 2 DHV Fluglehrerlehrgänge
- 2 Skyperformance Trainerseminare
- 1 Prüferseminar
- 110 Flugschulen
- 1 EWF Webseminar



An alle frischgebackenen,  
ambitionierten Piloten, die schnell  
ein besserer Pilot werden wollen!

## Die ONLINE-AKADEMIE für GLEITSCHIRM- FLIEGER

[www.überflieger.org](http://www.überflieger.org)

Alles, was du wissen musst,  
um wirklich perfekt zu fliegen.  
**Mit nur einem Mausklick  
erreichbar.**

**Lerne von Profis,**  
ausführliche **Video- und Audio-**  
**lektionen**, Schritt-für-Schritt  
Anleitungen, Übungen für den Flug,  
**Trancereisen** & direktes Feedback.

Themen: **Thermikfliegen,**  
perfekt steuern,  
**(Liege)Gurtzeug einstellen,**  
Aerodynamik,  
**mentale Stärke,**  
Blockaden beseitigen  
und vieles mehr.

Alle Infos und Anmeldung unter:

[www.überflieger.org](http://www.überflieger.org)

## 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: 1.837 Austritte, 2.445 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 256 Schadensfällen
- Wareneinkauf, Warenverkauf
- Organisation von 6 Rettungsschirm-Seminaren für Rettungsgeräte (Corona-bedingte Absage)
- 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 (Corona-bedingte Absage)
- Homepage Drachenfliegen



Björn Klaassen  
Stellvertr.  
Geschäftsführer



Iris Hallweger-Mayer  
Sachbearbeitung



Christina  
Leidgswendner  
Sachbearbeitung



Elisabeth Seewald  
Sachbearbeitung



Jonas Schwägele  
Sachbearbeitung  
ab Oktober 2020



Kathrin Banzer  
Sachbearbeitung



Regina Glas  
DHV-Drachenflug-  
expertin



Andreas Schöpke  
Informationsbüro  
Schlepp



Volker Schwanitz  
DHV-Wetterexperte

## Flugbetrieb - Gelände - Luftraum

Die Grundvoraussetzung für das Drachen- und Gleitschirmfliegen sind Startplätze in genügender Anzahl und Qualität. Als Beauftragter des Bundesministeriums für Verkehr führt der DHV die Verwaltungsverfahren durch und erteilt die Außenstarterlaubnisse nach § 25 Luftverkehrsgesetz. So um die 40.000 Piloten verteilen sich in Deutschland auf die Startplätze. Die größte Hürde für eine Zulassung ist nach wie vor der Naturschutz. 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. 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 den Ausbau und die Sanierung von bestehenden Start- und Landeplätzen, Sensibilisierung der Piloten, Beratung der Luftaufsichtsberechtigten und Hilfe beim Konfliktmanagement.

Der deutsche Luftraum ist einer der meistgenutzten Lufträume in Europa. Trotzdem haben wir Gleitschirm- und Drachensportler relativ viele Freiheiten. Dass dies so bleibt, ist nicht selbstverständlich. Der DHV arbeitet deshalb in verschiedenen Gremien auf nationalen und europäischen Ebenen, um weitere Restriktionen zu verhindern. Beispielsweise verhandelt der DHV zusammen mit den Segelfliegern (DSV) direkt mit der Deutschen Flugsicherung (DFS) und dem Bundesministerium für Verkehr (BMVI). Für das Jahr 2021 fordern beispielsweise die kommerziellen Fluggesellschaften trotz des Einbruchs der Verkehrszahlen um ca. 50% (Corona) weitere geschützte Lufträume (z.B. Memmingen, Bremen). Durch den in Zukunft zunehmenden Drohnenbetrieb werden Piloten und DHV stark gefordert werden. Generell versuchen wir seitens des DHV pragmatische Lösungen zu entwickeln. Dafür ist ein umfangreiches Netzwerk auf nationaler und internationaler Ebene erforderlich.

- Durchführung von Verwaltungsverfahren und Erteilung von Geländeerlaubnissen nach § 25 LuftVG
- Erlaubnis-Änderungen, -Neufassungen, -Erweiterungen nach § 25 LuftVG
- Kurzzeiterlaubnisse für Veranstaltungen nach § 25 LuftVG
- Verlängerungen von Geländeerlaubnissen
- Luftraumseminare für Vereine
- 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 und Flugschulen
- 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
- DHV Vereins-Wetternetz
- Corona und Flugbetrieb (Anfragen, Informationen, etc.)



Björn Klaassen  
Referent Flug-  
gelände, Naturschutz,  
Luftraum



Bettina Mensing  
Sachbearbeitung



Karsten Kirchhoff  
Geländedatenbank



Helmut Bach  
Luftraumexperte/  
A380 Pilot Lufthansa



Karl Slezak  
Sicherheitsreferent



Seli Metzger  
Assistentin



Simon Winkler  
Testpilot, technischer  
Mitarbeiter



Jürgen Kraus  
Testpilot



Pal Tákáts  
Testpilot

## Sicherheit und Technik

Große Action Ende Februar. Der britische Wissenschaftler Dr. Matt Wilkes hat in Zusammenarbeit mit der Flugschule Hochries und dem Team von DHV Sicherheit und Technik sein Forschungsprojekt zum Verhalten von Piloten bei der Auslösung des Rettungsgerätes weitergeführt. Im G-Force-Trainer. Mehr als 120 Pilotinnen und Piloten hatten sich angemeldet, mit 80 wurde das Projekt dann durchgeführt. Ein wichtiger Beitrag für die Sicherheit. Ergebnisse gibt es – Corona-verzögert - in einem der nächsten DHV-Infos. Schon davor, im Januar, stand die DHV-Unfalldatenbank im Focus. Verkehrsministerium und Luftsportverbände haben sich in Bonn einen Einblick verschafft, um eine gemeinsame Nutzung im Rahmen des „European Plan for Aviation Safety (EPAS) 2019-2023“ der EASA zu prüfen.

Um einen besseren Standard bei den Gleitschirm-Nachprüfungen zu erreichen, hatte der DHV einige Hersteller und Nachprüfbetriebe im März zu einem Hearing eingeladen. Dabei wurde die Notwendigkeit eines einheitlichen und insgesamt höheren Standards der Hersteller-Nachprüfungen deutlich, der Wunsch nach einer einheitlichen Web-basierten Check- und Trimm-Software sowie nach einer gründlicheren und kontrollierten Ausbildung des Check-Personals. Ein branchenbekanntes Web-Software Unternehmen hat die Ausarbeitung einer Expertise für eine Check- und Trimm-Software zugesagt, die derzeit bereits bei den beteiligten Herstellern und Checkbetrieben zur Kommentierung liegt.

Ja, und dann, ab Mitte März, lief nicht mehr viel, weil die Corona-Situation im Referat Ausbildung vollen Einsatz erforderte.

Die seit langem geplanten, aussagekräftigeren Gurtzeug-Tests, werden aktuell (Mitte Oktober) mit einer ersten Reihe von beliebten Standard-Gurtzeugen durchgeführt. Die Gleitschirmtests der DHV Safety Class wurden nach 99 getesteten LTF A- und B-Schirmen vorläufig eingestellt. Dafür gab es eine Vielzahl von Gründen, u.a. die Gefährdung der Testpiloten bei den harten Manövern ohne Pilotenreaktion, die zwangsläufige zeitliche Lücke zwischen Markteinführung und Safety Class Test, die schwierige Auswahl der Geräte am Markt. Ein weiterer Grund: 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. Mit der DHV Safety Class konnte man erfolgreich auf Sicherheitsdefizite hinweisen und die große Bandbreite der B-Klasse verdeutlichen. Auch konnten wir uns einen großen Wissensvorsprung bezüglich Datenlogger erarbeiten. Diese sollen in Zukunft in die Musterprüfung übernommen werden. Die entsprechende Normenarbeitsgruppe (WG6) hat hierfür bereits eine Arbeitsgruppe eingerichtet.

Es wurde ein weiterer kleiner Schritt in Richtung „europaweit einheitliche Thermikflugregeln gesetzlich fixieren (SERA)“ getan. Es gab ein Zoom-Meeting mit den Chefs des Lobbyverbands des europäischen Flugsports Europe Airsports (EAS), alleiniger Ansprechpartner der regel-machenden Europäischen Kommission. Wie erwartet, ist es nicht einfach, den dort dominanten Motor- und Segelfliegern die Notwendigkeit von Thermikflugregeln für die europäischen Gleitschirm- und Drachenflieger zu vermitteln. Hier braucht es einen langen Atem.

2020 hat es bisher 4 tödliche Gleitschirmunfälle von deutschen Piloten gegeben, beim Drachenfliegen keinen. Die meisten davon wurden vom Referat Sicherheit und Technik untersucht. Einige zugehörige Unfallberichte sind bereits veröffentlicht ([www.dhv.de](http://www.dhv.de) Sicherheit und Technik), andere werden noch folgen. Es sind vor allem die Fehleinschätzungen von zu anspruchsvollen Flugbedingungen, die tödliche Unfälle verursachen. Weil sich die Unfälle durch Starkböen-Ereignisse häufen, wurde ein ausführliches „Dust-Devil-Special“ mit Beiträgen von anerkannten Fachleuten auf [dhv.de](http://dhv.de) veröffentlicht. 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. Bei den Herstellern hat sich inzwischen die Bereitschaft zur selbstständigen Veröffentlichung von Sicherheitsmitteilungen verbessert. Der DHV hilft hier bei der rechtssicheren Formulierung und Publikation.

Wenn die jährlichen Lehrgänge für Fluglehrerassistenten, Fluglehrer, Skyperformance-Trainer 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.

- 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

ANZEIGE

Prüfprotokoll

Alles in Ordnung.

**TURNPOINT**.de  
paraglider competence

*Ich habe Deinen Schirm gecheckt.*

*Es ist alles ok! Bitte beachte auch das beigefügte detaillierte Prüfprotokoll, dem Du alle wichtigen Details aus dem Prüfprozess entnehmen kannst. Ich wünsche Dir schöne und sichere Flüge!*

Prüfdatum *11.01.21* Unterschrift *Ch. Weber*

**Christoph Weber** | [info@turnpoint.de](mailto:info@turnpoint.de)

DHV Gleitschirmlehrer,  
Mitglied DHV-Lehrteam  
Red Bull X-Alps Race Director

prüft Deine Ausrüstung bei **turnpoint.de**  
Tel. 0 80 36 - 9 08 82 61

Büro Montana



Jonas Böttcher

## Jugend

Die DHV-Jugend besteht aus einer dreizehnköpfigen Kommission junger PilotInnen und engagiert sich für alle Belange der Jugendarbeit und Nachwuchsförderung im Gleitschirm- und Drachensport. In diesem Jahr treten mehrere ältere Kommissionsmitglieder aus und junge, motivierte FliegerInnen kommen nach. Die ehrenamtlichen Kommissionsmitglieder stehen das gesamte Jahr für jugendspezifische Anfragen per E-Mail und Telefon zur Verfügung.

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. Es wurde aktiv auf Hochschulen, Universitäten, etc. zugegangen, um junge Nichtflieger für den Sport zu gewinnen. Dieses Jahr sind leider die Schnupper- und Grundkurse, die von Hochschulen, Gymnasien etc. organisiert wurden, ausgefallen. Dennoch war eine starke Anfrage da und die Events werden nächstes Jahr hoffentlich wieder stattfinden können.

Im Jahr 2020 organisierte die Kommission, trotz der schwierigen Lage, insgesamt 8 Events für bereits fliegende PilotInnen. Insgesamt waren 23 Events geplant. Von einer Hike and Fly Hüttentour, U21 Event am Tegelberg, Groundhandling-Seminar, bis hin zum Streckencamp in Piedrahita, waren vielseitige, abwechslungsreiche Events geplant, die aber leider durch die aktuelle Lage und Wetter-Pech abgesagt werden mussten. 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 Start- und Landetraining, sowie zwei G-Force Trainings 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 hoffentlich auch 2021 wieder ein großer Erfolg werden.

- 8 durchgeführte Events für junge Flieger
- Teilnehmerzahlentwicklung weiterhin positiv, dieses Jahr erneut deutlicher Zuwachs an jüngeren Teilnehmern (Teilnehmerzahlen mussten auf Events Corona-bedingt stark beschränkt werden)
- 3 Sicherheitstrainings, G-Force Training, Start- und Landetraining mit Peter Cröniger
- Gewinnspiel für einen Grundkurs an Nichtflieger unter 21 Jahren
- Presse- und Öffentlichkeitsarbeit z.B. durch Artikel im DHV-Info, Stubai-Cup, Thermik
- T-Shirts, Aufkleber, Flyer zur Imagepflege
- Pflege der Homepage [www.dhv-jugend.de](http://www.dhv-jugend.de)
- Präsenz in sozialen Netzwerken (z.B. Facebook, Instagram)
- Teilnahme der Kommissionsmitglieder an einem Wetterseminar
- Vertretung der Jugend-Interessen in der DHV Kommission

## Öffentlichkeitsarbeit

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

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

- Internet [www.dhv.de](http://www.dhv.de): Online Redaktion und Webmaster, tagesaktuelle News und Berichte.
- Redaktion und Gestaltung des DHV-Infos, bisher 226 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 (Corona-bedingte Absagen)
- Breite Streuung von Infomaterial
- Ansprechpartner für die Medien zu allen Fragen des Drachen- und Gleitschirmfliegens



Benedikt  
Liebermeister  
Referent,  
verantwortlicher  
Redakteur



Elisabeth Seewald  
PR-Assistentin



Richard Brandl  
Online Redakteur



Renate Miller  
Gestaltung



Jonas Schwägele  
Social Media



Petra Aichele  
Online-Redakteurin,  
Bildbearbeitung,  
Webmaster

## DHV-Musterprüfstelle

Covid-19 Auswirkungen: Homeoffice ist in der Musterprüfstelle schon seit Jahren Stand der Technik, die Prüfer verfügten bereits über die entsprechenden Endgeräte. Diese Vorgehensweise hat sich auch in der aktuellen Ausnahmesituation bestens bewährt. Unter Beachtung strenger Hygieneauflagen konnte eine frühzeitige Wiederaufnahme der Prüftätigkeit erfolgen, sowohl bei den Testflügen als auch bei den Festigkeitsprüfungen zur Musterprüfung.

Digitalisierung: Die Digitalisierung der Musterprüfstelle war ohnehin schon auf einem hohen Niveau. Der Ausbau des Online Prüfstellen Manager (TMO) bereitet die nächste Stufe für eine weiterhin wettbewerbsfähige Prüfstelle vor und sorgt für eine schnelle und effektivere Kommunikation mit Herstellern und DAKkS.

Ein noch unter „normalen“ Bedingungen stattgefundenes DAKkS-Überwachungsaudit im Februar in Gmund konnte positiv abgeschlossen werden. Die Witness-Audits am Achensee für GS, HG und RG Testflug Sinkgeschwindigkeit wurden, bedingt durch Covid-19, auf September verschoben und dann auch positiv abgeschlossen.

Verstärkung und Verjüngung im Team durch den GS Testpiloten Josef Bauer für geringe Fluggewichte auf freiberuflicher Basis.

- 3 Musterprüfbestätigungen für Hängegleiter
- 77 Musterprüfbestätigungen für Gleitsegel
- 1 Musterprüfbestätigung für Hängegleitergurtzeuge
- 1 Musterprüfbestätigung für Schleppwinden
- 39 Musterprüfplaketten
- 23 Erteilungen von Kennzeichen
- 6 Sicherheitsmitteilungen



Hannes Weininger  
Referatsleiter



Kerstin Liebert  
Verwaltungsleiterin



Harry Buntz  
Prüfer für GS,  
GS-Gurte



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



Andreas Schöpke  
Prüfer für  
Schleppgeräte



Bernhard Stocker  
Prüfer für GS



Sebastian Mackrodt  
Prüfer für GS



Alex Ploner  
HG-Testpilot



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



Josef Bauer  
Prüfer für GS

## Wettbewerbssport

Corona-bedingt fanden 2020 keine internationalen FAI 1 Wettbewerbe, wie EM oder WM statt, ebenso wurden DHV-Wettbewerbe und Nachwuchs-Challenges abgesagt. Lediglich die Deutsche Meisterschaft im Gleitschirmfliegen fand im September in Slowenien statt.

Harry Buntz ist Teamchef der Gleitschirm-Nationalmannschaft und 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 Drachenflugsports. Die Drachen-Liga wird von Konrad Lüders geleitet. Dieter Münchmeyer bearbeitet die Anerkennung der Rekorde. Der DHV-XC wird betreut von Richard Brandl.

- Planung und Durchführung des DHV-XC der Drachen- und Gleitschirmflieger (5.023 Teilnehmer, 101.050 eingereichte Flüge), Bereitstellung der DHV-XC Plattform zur Ausrichtung der Deutschen Streckenflugmeisterschaft mit 25 Wertungen, Ausrichtung von 66 Vereins- und Gebietsmeisterschaften, Nutzungsmöglichkeit als Online-Flugbuch, Flug-Archiv von 2003 bis heute
- Betreuung und Überwachung von ca. 101.050 Flügen im DHV-XC, Auswertung der Flüge von 4.689 Teilnehmern an der Deutschen Streckenflugmeisterschaft 2020
- Organisation und Durchführung DHV Fun Cup für Gleitschirme LTF 1/A und Turmdrachen
- Organisation und Durchführung der Sportlerehrungen
- 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 Rekorde, Europa- und Weltrekorden
- Mitarbeit bei der CIVL
- Koordination und Betreuung der Medien mit Bild- und Filmmaterial
- Erstellen und Aktualisieren von Live-Berichtsseiten für aktuelle Wettkämpfe
- Erstellung und Verwaltung der Online-Wettkampfanmeldungen und Zahlungseingänge
- Bearbeitung und Ausstellung von Freistellungen und Sportzeugenausweisen



Harry Buntz  
Teamchef GS



Regina Glas  
Teamchefin HG  
Flexible und Starre



Marc Wensauer  
Ligachef GS



Richard Brandl  
XC-Koordination



Konrad Lüders  
Ligachef HG



Jonas Schwägele  
Sachbearbeitung,  
Internetpflege



Petra Aichele  
Sachbearbeitung,  
Internetpflege

Berichtszeitraum: 1.1.2020 bis 12.10.2020

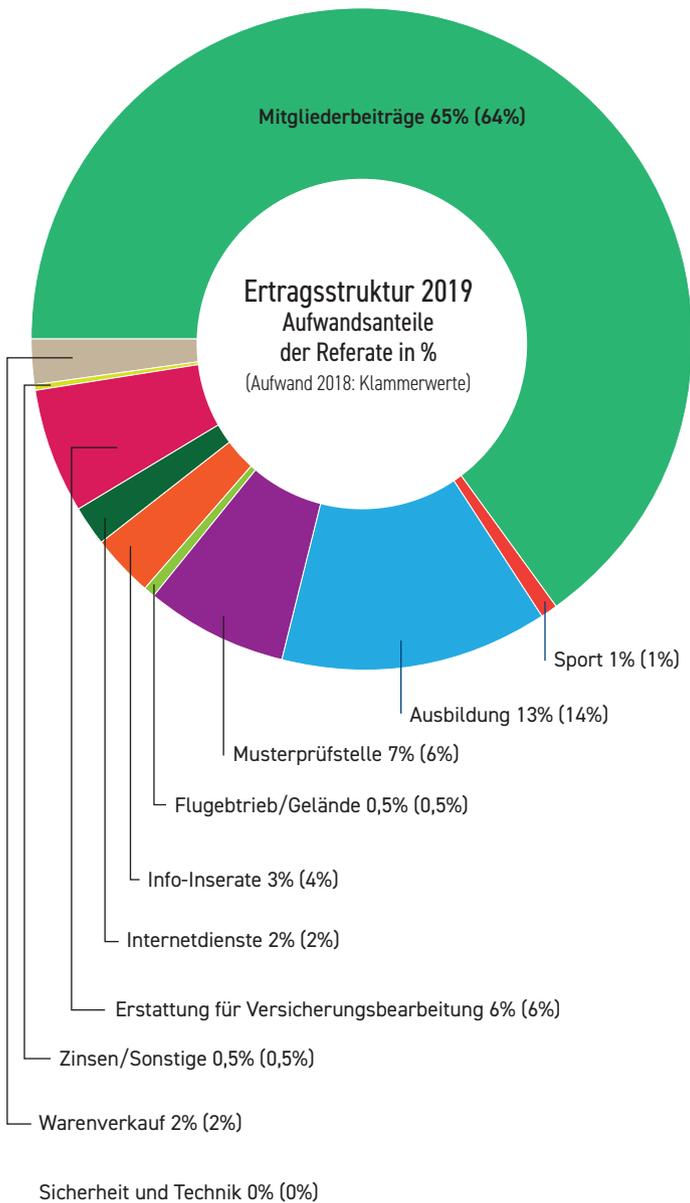
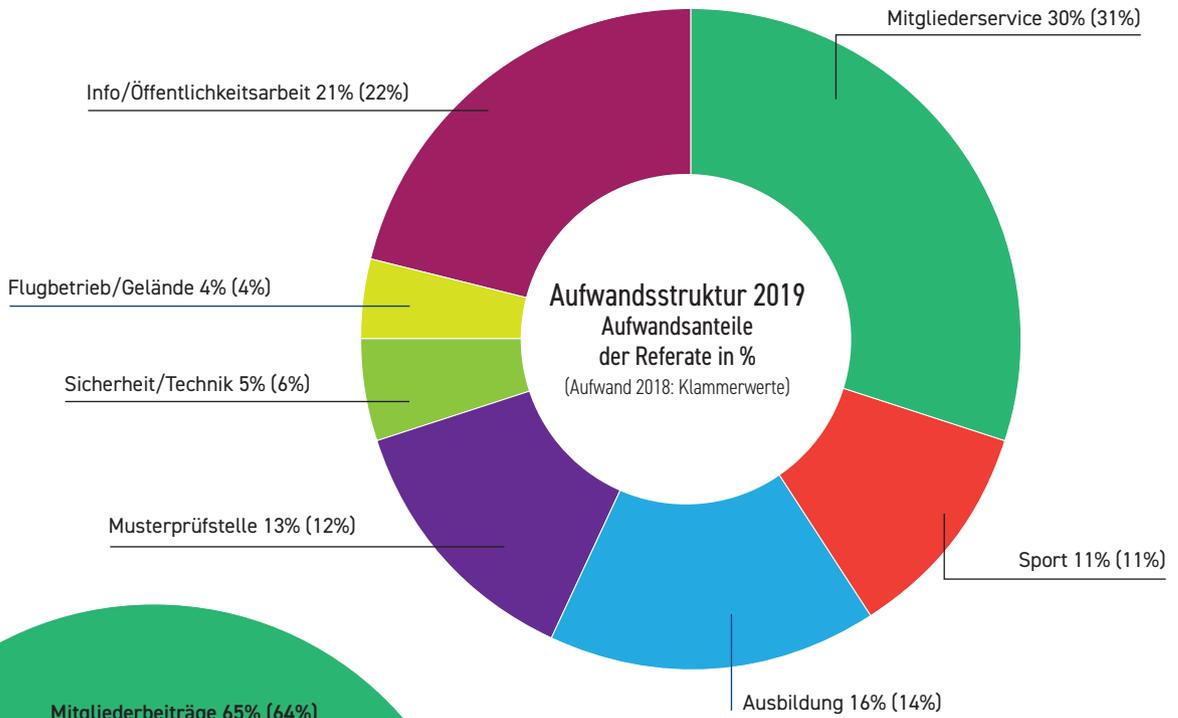
**WIRTSCHAFTSPLAN 2021 (in €)**

(Plan 2021 im Vergleich mit dem Jahresergebnis 2019 und der Hochrechnung 2020)

Erträge	2019	2020	2021
Beiträge	2.399.402,18	2.403.000,00	2.410.000,00
DHV-Shop	84.007,59	95.000,00	95.000,00
Inserate und Abos, Homepage + DHV-Info	188.005,04	160.000,00	180.000,00
Kostenerstattung Versicherung	209.615,39	208.000,00	208.000,00
Zinsen und ähnliche Erträge	7.759,08	9.000,00	10.000,00
Referat Wettkampfsport	51.100,00	3.260,00	35.000,00
Referat Ausbildung	496.678,31	450.000,00	500.000,00
Musterprüfstelle	275.592,77	240.000,00	250.000,00
Uneinbringliche Forderungen Technik	0,00	0,00	0,00
Referat Flugbetrieb/Gelände	7.406,62	7.200,00	7.500,00
Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen/Rücklagen	0,00	0,00	90.000,00
Anlagenverk., Auflösung Wertberichtigungen	348,74	0,00	500,00
<b>Summe</b>	<b>3.719.915,72</b>	<b>3.575.460,00</b>	<b>3.786.000,00</b>
Aufwendungen	2019	2020	2021
Wareneinsatz	64.890,84	75.000,00	70.000,00
Jugendförderung	25.680,92	4.000,00	25.000,00
Vereinszuschüsse, Packerlehrgänge	36.850,97	23.000,00	45.000,00
„Zuschüsse „Moderne-Winden-Projekte““““	0,00	0,00	40.000,00
DHV-Versammlungen + Sitzungen	60.048,75	35.000,00	57.000,00
Nicht abzugsfähige Vorsteuer	75.788,38	60.000,00	75.000,00
Uneinbringliche Forderungen Beiträge	13.633,59	1.500,00	2.000,00
Sport	187.544,01	75.000,00	170.000,00
Ausbildung	270.865,32	240.000,00	245.000,00
Referat Sicherheit und Technik	53.757,66	35.000,00	45.000,00
Musterprüfstelle	197.304,21	195.000,00	180.000,00
Flugbetrieb, Gelände	12.900,29	46.000,00	14.000,00
Angestelltes Personal	1.426.872,06	1.370.000,00	1.499.000,00
Fachübergreifende freie Mitarbeiter	109.046,09	107.000,00	120.000,00
DHV-Info	388.603,63	393.000,00	399.000,00
Kommission	34.576,78	14.000,00	31.000,00
Porto, Telefon etc.	69.544,52	75.000,00	75.000,00
Büromaterial, Fachliteratur, EDV, etc.	126.265,23	180.000,00	165.000,00
Raumkosten	16.960,60	24.000,00	15.000,00
Gebühren und Beiträge	12.075,32	15.000,00	15.000,00
Prüfungs- und Beratungskosten	25.391,15	39.000,00	33.000,00
Versicherungen	65.393,00	67.500,00	71.000,00
DAeC-Beiträge	93.866,28	94.407,46	0,00
Vertret Projekt Luftsport Neu	0,00	0,00	95.000,00
Messen, Öffentlichkeitsarbeit	63.715,43	55.000,00	68.000,00
Abschreibungen	147.054,43	162.000,00	189.000,00
Projekt Wernetz	2.750,00	1.000,00	2.000,00
Einstellung in die Wertberichtigung auf Forderungen	7.470,00	0,00	0,00
Einstellung in Zweckrücklagen	0,00	90.000,00	0,00
Einstellung in freie Rücklage	120.000,00	85.000,00	27.000,00
<b>Summe</b>	<b>3.708.849,46</b>	<b>3.561.407,46</b>	<b>3.772.000,00</b>
<b>Gewinn/Verlust/Vorläufig</b>	<b>11.066,26</b>	<b>14.052,54</b>	<b>14.000,00</b>

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

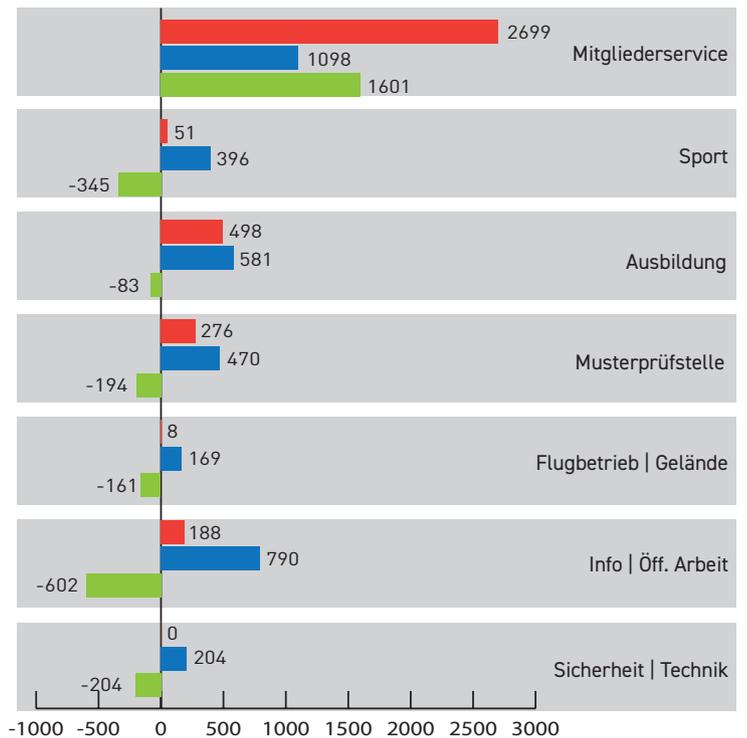
\*\* Incl. ca 22% Arbeitgeberanteil zur Sozialversicherung, zusätzlich Berufsgenossenschaft + Reisekosten + sonstige Lohnkosten.



### Ergebnisstruktur 2019

Aufwandsanteile der Referate in %  
(Aufwand 2018: Klammerwerte)

■ Ertrag  
■ Aufwand  
■ Ergebnis



## GARANTIERT DRACHENFLIEGEN





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



**Drachenflugzentrum Millau**  
Alter Kirchdeich 4 | 21037 Hamburg  
Tel. 040-22859142 | [www.cabrieres.net](http://www.cabrieres.net)



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

**Flugschule Saar-Mosel - Paul Loch**  
Altheck 18 | 54472 Longkamp  
Tel. 06531-94677 | [flugschule\\_saar\\_mosel@freenet.de](mailto:flugschule_saar_mosel@freenet.de)



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



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



**Drachenflugschule „echtfliegen“**  
Haldenacker 28 | 74423 Obersontheim  
Tel: 07973/16074 | [www.echtfliegen.de](http://www.echtfliegen.de)



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



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



**Drachenflugschule ZODN-AIR**  
Zugspitzstraße 49 | 82467 Garmisch-Partenkirchen  
Tel. 0174-9206011 | [www.zodn-air.com](http://www.zodn-air.com)



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

DHV

### Bitte Adress- sowie Kontonummer-Änderungen mitteilen!

Im Dezember wurden die DHV Mitglieds- und Versicherungsausweise versendet. Bist du umgezogen, oder hast du keine Post erhalten, teile uns das bitte mit. Adressänderungen per Telefon unter 08022-9675-0, per Mail an [mitgliederservice@dhvmail.de](mailto:mitgliederservice@dhvmail.de) mitteilen. Kontonummer Änderungen bitte per Mail an [buchhaltung@dhvmail.de](mailto:buchhaltung@dhvmail.de).

DHV-Info

### Fehlerteufel

Im DHV-Info 226 hat sich im DHV-XC-Artikel auf Seite 78 ein Fehler eingeschlichen. Bei der Auflistung der punktstärksten Flüge muss es korrekt heißen: Die punktstärksten Flüge in der Deutschen Streckenflugmeisterschaft waren ... und bei den Drachen ein 265 FAI-Dreieck von Dirk Ripkens mit 265,3 km und 530,55 Punkten, gestartet in Uedem.

### DHV-Rechtsberatung

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



### DHV-Schleppauskünfte

Auskunft zum Schlepp gibt der Schleppfachmann Andreas Schöpke im DHV-Informationsbüro für Windenschleppthemen. Er ist erreichbar unter [andreas.schoepke@dhvmail.de](mailto:andreas.schoepke@dhvmail.de)



## SicherheitstrainingsCenter

DHV-zertifiziertes Training



Das DHV-Lehrteam empfiehlt jedem Gleitschirmpiloten mit A- oder B-Schein die regelmäßige Teilnahme an einem DHV-anerkannten Sicherheitstraining.

Die Veranstalter von DHV-anerkannten Sicherheitstrainings haben sich in einem aufwändigem Verfahren qualifiziert. Sie sorgen für hohen Sicherheitsstandard, professionelle Durchführung und Betreuung durch kompetente Fluglehrer, gemäß den Anforderungen des DHV.

**Hot Sport Sportschulen**  
Trainingsleiter Günther Gerkau  
Lac d'Annecy/Frankreich  
[www.hotssport.de](http://www.hotssport.de)  
info@hotssport.de



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



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



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



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



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



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



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



Weiterführende Informationen findet ihr auf [www.dhv.de](http://www.dhv.de) unter Ausbildung

## DHV Regionalbeiräte > Deine Ansprechpartner vor Ort!

### Regionalbeirat Nord

(Region Hamburg, Bremen, Niedersachsen, Schleswig-Holstein)

Prof. Dr. Uwe Apel  
regionalbeirat-nord@dhv.de

### Regionalbeirat Ost

(Region Berlin, Brandenburg, Mecklenburg-Vorpommern, Sachsen, Sachsen-Anhalt, Thüringen)

René Altmann  
regionalbeirat-ost@dhv.de

### Regionalbeirat Mitte

(Region Hessen, Saarland, Nordrhein-Westfalen, Rheinland-Pfalz)

Uwe Preukschat  
regionalbeirat-mitte@dhv.de

### Regionalbeirat Südwest

(Region Baden-Württemberg)

Dieter Lische  
regionalbeirat-suedwest@dhv.de

### Regionalbeirat Südost

(Region Bayern)

Gerhard Peter  
regionalbeirat-suedost@dhv.de

Die Regionalbeiräte werden von den Mitgliedern der jeweiligen Region auf der Regionalversammlung gewählt. Sie sind Ansprechpartner der Piloten und Vereine der jeweiligen Region und tragen die Themen in die DHV Kommission. In der Kommission sind sie zusammen mit den Vorständen, Fachbeiräten und leitenden Mitarbeitern beratend tätig. Die Regionalbeiräte arbeiten ehrenamtlich.

Die Kommissionsprotokolle findet ihr im DHV Serviceportal <https://service.dhv.de> unter Verbandsinterna (nur für DHV Mitglieder).



**Cartoon**

In diesen angespannten Zeiten ein bisschen was zum Lachen

© CHRISTOPH KRÜGER | TSEKA@ARCOR.DE

DHV

**Urheberrecht**

Ein Hinweis aus aktuellem Anlass. Bitte achtet beim Veröffentlichen von Inhalten in den verschiedenen sozialen Medien wie facebook, twitter, Foren, YouTube u.ä. oder auf eurer Website unbedingt darauf, keine Urheberrechte zu verletzen. Dies kann durch die Verwendung von fremden Fotos, Filmen oder Bildern wie einem Straßenkarten-Ausschnitt, aber natürlich auch durch das Hochladen von Musik sehr schnell passieren. Beispielsweise führt das Verwenden von Hersteller-Produktfotos auf Verkaufsplattformen wie z.B. ebay immer öfter zu rechtlichen Problemen.

Das Urheberrecht schützt das alleinige Verwertungsrecht einer Person oder Firma

am eigenen geistigen Eigentum, sowohl in ideeller als auch in materieller Hinsicht. Gegen Urheberrechtsverletzungen wird mittlerweile regelmäßig im Auftrag von Firmen durch Rechtsanwälte zivilrechtlich vorgegangen. Hierzu wird das Internet gezielt nach Inhalten durchsucht (und das sehr effizient), auf die Firmen oder Personen Rechte besitzen. Durch eine Abmahnung können diese Urheber verschiedene Ansprüche geltend machen – wie beispielsweise Entfernung, Unterlassung und natürlich Schadensersatz. Dazu kommen in den meisten Fällen noch erhebliche Rechtsanwaltskosten. Teilweise werden solche Forderungen für Inhalte gestellt,

deren Veröffentlichung Jahre oder sogar Jahrzehnte zurück liegt.

Auch das Verwenden eines anonymen Profils schützt nicht. Plattformbetreiber müssen bei einem klaren Rechtsverstoß und dem Nachweis eines Schadens für einen Betroffenen die Kontaktdaten oder IP-Adressen von Usern heraus geben, wenn sie ihnen bekannt sind. Wenn also nicht klar ist, ob ein Inhalt, der einem quasi nicht selber gehört, urheberrechtlich geschützt ist, entweder von einer Verwendung absehen oder sich die Erlaubnis einer solchen Verwendung am sichersten schriftlich bestätigen lassen, bzw. eine anfallende Lizenzgebühr bezahlen.

# Neue Geräte mit DHV-Musterprüfung

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



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



## APAX evo

Der Gleitschirm APAX evo des Herstellers Fresh Breeze GmbH hat die Musterprüfung des DHV mit Klassifizierung A, nach den LTF NFL II-91/09 und NfL 2-60-14, EN 926-2:2014, EN 926-1:2006 in den Größen 24, 26 und 28 erfolgreich abgeschlossen. Produktinformationen des Herstellers unter [www.fresh-breeze.de/en/home.html](http://www.fresh-breeze.de/en/home.html)



## Skywalk Mescal 6

Der Gleitschirm Skywalk Mescal 6 des Herstellers Skywalk GmbH & Co. KG hat die Musterprüfung des DHV mit Klassifizierung A, in den Größen S, M, L, XS und XXS nach den LTF NFL II-91/09 und NfL 2-60-14, EN 926-2:2014, EN 926-1:2015 erfolgreich abgeschlossen. Produktinformationen des Herstellers unter [www.skywalk.org](http://www.skywalk.org)



## PHI Tenor

Der Gleitschirm PHI Tenor des Herstellers Papesh GmbH hat die Musterprüfung des DHV mit Klassifizierung B, nach den LTF NFL II-91/09 und NfL 2-60-14, EN 926-2:2014, EN 926-1:2006 in der Größe 17 erfolgreich abgeschlossen. Produktinformationen des Herstellers unter <https://phi-air.com/>



## Skyman Crossalps 2

Der Gleitschirm Skyman Crossalps 2 des Herstellers Sky Sport Int. (PVT) LTD hat die Musterprüfung des DHV mit Klassifizierung C, nach den LTF NFL II-91/09 und NfL 2-60-14, EN 926-2:2014, EN 926-1:2015 in den Größen 24, 26 und 28 erfolgreich abgeschlossen. Produktinformationen des Herstellers und Testbericht auf [www.dhv.de](http://www.dhv.de)



## Nova Ion 6 light

Der Gleitschirm NOVA Ion 6 light des Herstellers NOVA Vertriebsgesellschaft m.b.H. hat die Musterprüfung des DHV mit Klassifizierung B nach den LTF NFL II-91/09 und NfL 2-60-14, EN 926-2:2014, EN 926-1:2015 in den Größen S, M, XS und XXS erfolgreich abgeschlossen. Produktinformationen des Herstellers unter [www.nova-wings.com](http://www.nova-wings.com)



## UP K2 4

Der Gleitschirm UP K2 4 des Herstellers UP International GmbH hat die Musterprüfung des DHV mit Klassifizierung B, nach den LTF NFL II-91/09 und NfL 2-60-14, EN 926-2:2014, EN 926-1:2015 in der Größe ML erfolgreich abgeschlossen. Produktinformationen des Herstellers unter [www.up-paragliders.com](http://www.up-paragliders.com)



## Woody Valley Libero

Das Hänggleitgurtzeug Libero des Herstellers Woody Valley S.r.l. hat die Musterprüfung des DHV nach den Lufttüchtigkeitsforderungen für HG und GS erfolgreich abgeschlossen. Produktinformationen des Herstellers unter [www.woodyvalley.eu/ger](http://www.woodyvalley.eu/ger)



## DHV WINTERCHECK

Der Winter ist eine gute Zeit um unsere Flugausrüstung auf Mängel zu überprüfen.

Wir stellen euch auf [www.dhv.de](http://www.dhv.de) eine passende Checkliste, jeweils für Gleitschirm und Drachen, als pdf zum Download, **Sucheingabe Wintercheck**, die jeder in Ruhe durchgehen und abhaken kann.

*Das DHV-Team wünscht euch allen einen guten Start in die Flugsaison 2021!*



↑ WINTERCHECK



# Ich fliege!

## Ein Menschheitstraum geht in Erfüllung

Spurensuche einer Fliegerfaszination

TEXT: KLAUS HOFMEISTER

**N**ur ein kleines Stück Wiese, leicht abschüssig, braucht der Achtjährige, um loszulaufen, erst langsam, dann immer schneller, er breitet die Hände aus und fliegt!

So habe ich es getan und so tun es Kinder überall auf der Welt. Ein Spiel der Fantasie - und ein Menschheitstraum!

Genau fünfzig Jahre später stehe ich am Übungshang einer Gleitschirmschule in den Alpen, laufe die Wiese hinab, breite meine Hände aus und - fliege! Der Wind surrt leise durch die Leinen. Der Menschheitstraum geht in Erfüllung - für mich!

### Warum

Warum wollen wir das immer wieder erleben? Diesen magischen Moment, wenn wir „frei kommen“, wenn der letzte Schritt uns nicht mehr tragen muss, sondern wir plötzlich getragen werden von zwei Dutzend Quadratmetern Nylon über uns? Wenn von einem Augenblick auf den andern die irdische Schwere weg ist und wir eintauchen in diese andere Welt des Getragenseins?

Das Getragensein erleben wir Gleitschirmflieger in unserem Gurtzeug intensi-

ver als jeder andere Flugsportler. Das hat eine starke psychische Dimension. Jeder von uns hat das Getragensein als Körpererinnerung aus Kindertagen in sich. Und noch früher als das: Im Bauch der Mutter hatten wir schon einmal dieses ozeanische Gefühl des Fliegens, frei zu sein und zugleich getragen zu sein, in einer Welt ohne Ecken und Kanten. Taucher suchen und finden das in ihrem Element, wir finden es in unserem. Und wie verwandt die ersten Fluggpioniere das Wasser und die Luft fanden, zeigt die Metaphorik der frühen Fliegerei, die ganz vom Wasser kam, wo Luft-„Schiffe“ im „Luftmeer“ von Flug-„Kapitänen“ bewegt wurden...

### Gefühle

„Hast Du nicht Angst da oben? Angst abzustürzen?“ Die Frage kommt oft. Die Fußgänger unter den Freunden sehen die Höhe und denken an bodenloses Fallen. Wir Flieger wissen, dass zwischen oben und unten nichts ist, sondern Luft, ein tragendes Element spürbarer Dichte. Ich erlebe sie als ein mütterliches Element, genieße das Getragensein und die Geborgenheit unter dem Flügel. Und wenn es schaukelt und blubbert und ich

nicht gerade Thermik-Rodeo reiten muss, dann gefällt mir auch die Bewegtheit der Luft, das Auf und Ab. Vielleicht ist es ja die ferne Erinnerung an das vorgeburtliche Schaukeln und Schwimmen, an die Wohligkeit des Kopfüber und Kopfunter in der mütterlichen Ursuppe. Auf jeden Fall kann ich beim Kurven und Satten, beim Spiralen und Wingovern die Welt um mich und unter mir im Handumdrehen tanzen lassen. Und so die Umkehrung der irdischen Verhältnisse noch weiter treiben: Dann bin ich der Mittelpunkt der Welt und sie saust wie im Kettenkarussell um mich herum. Die Erde, angeblich „fest gegründet“, hier oben ist sie mein Spielball.

Die Fesseln der Schwerkraft abwerfen: Beim Start ist das ein starker Moment. Aber am intensivsten erleben wir das in der Thermik. Da beginnt der fantastische Weg nach oben. Es ist eine Urkraft, mit der uns warme Luft - besonders in den thermisch hoch aktiven Alpen - nach oben trägt. Das Relief der umliegenden Berge versinkt und wird mühelos überstiegen. Über den heißen Fels-Wänden reitet man geradezu hinauf Richtung Gipfel. Wer nicht jeden Sinn für Poesie verloren hat, erlebt darin nichts anders als eine Himmelfahrt zu Lebzei-



ANDREAS BUSSLINGER

ten. Natürlich ist das alles objektiv gesehen nur Physik. Aber es ist subjektiv eine Begegnung mit dem ganz Anderen, eine Erlebnisdimension, die unten auf der Erde nicht möglich ist. Sie ist wirklich überirdisch. Dass diese Worte fast religiös klingen, ist kein Zufall. Denn das Fliegen ist eine im Wortsinn transzendente Erfahrung, weil sie das übliche, schwerkraftgebundene Leben überschreitet, wie das lateinische Wort besagt.

Hinzu kommt das überwältigende Erlebnis der Weite, das sich unter einem Gleitschirm mit seiner unverbauten Rundumsicht einstellt. Auch das kann das Fliegen zu einem ozeanischen Erlebnis machen: Wie entgrenzt sind wir mitten in der Unendlichkeit des Himmels, hineingegeben in eine grandiose Offenheit.

Tatsächliche Traumqualitäten hat besonders das ruhige Dahingleiten am Gleitschirm. Es ähnelt den nächtlichen Flugträumen, die zu den schönsten Schlafträumen zählen. Auch das könnte ein Schlüssel für die Faszination unserer Art der Fliegerei sein.

Das stille Dahingleiten in der ruhigen Luft eines Sommermorgens oder eines sonnigen Wintertags kommt den Erfahrungen solcher Flugträume sehr nahe. Denn wir träumen im Schlaf vom Fliegen nicht als Anstrengung, sondern von einem ruhigen Zustand schwerelosen Schwebens. Genau das erlebe ich etwa auch bei hike+fly Unternehmungen am frühen Morgen oder am Abend, wenn die Luft total still ist. Dann gibt es dieses ganz

einfache Dahingleiten. Es ist wie Bewegung und Stillstand zugleich. Die Landschaft zieht unter mir hindurch. Aber: Bewegt sich die Welt, oder bewege ich mich in der Welt? Der Raum relativiert sich - eben: wie im Traum. Ist das der Grund für die stille Freude, den tiefen Genuss, der sich bei solchen Flügen einstellt?

Irgendwo las ich, dass der menschliche Flugwunsch eigentlich darauf zielt, Unsterblichkeit zu erleben. Hier oben bin ich von der Schwere und Mühsal erlöst, irdische Gesetze scheinen außer Kraft gesetzt. Die Zeit verflüssigt sich. Es sind Momente fast jenseits von Raum und Zeit, gerade in diesen ruhigen Flügen.

„ WIR FLIEGER WISSEN, DASS ZWISCHEN OBEN UND UNTEN NICHT NICHTS IST, SONDERN LUFT, EIN TRAGENDES ELEMENT SPÜRBARER DICHTEN.“

Manchmal mache ich mir klar, dass es in der langen Geschichte der Menschheit gerade mal einen Wimpernschlag her ist, dass der Traum vom Fliegen realisierbar ist. Ich fühle dann große Dankbarkeit: Dass ich das darf! Dass wir in eine Generation hineingeboren wurden, wo es möglich ist, auf diese so einfache Weise zu fliegen. Du stehst mit ein paar Kilo Fluggerät auf einer Wiese in den Dolomiten, läufst zwei Schritte und findest

dich zehn Minuten später an der Basis wieder, die gigantischen Felsmassive schon weit unter Dir.

Für fast alle Generationen vor uns blieb dieser Traum, sich leicht wie ein Vogel in die blaue Weite zu erheben, unerfüllbar. Nur in seiner Fantasie hatte der Mensch den Himmel für sich erobert. Er bevölkerte ihn mit Engeln und Geistwesen, machte ihn zum Sitz der Götter. Den Himmel tatsächlich erobern zu wollen, galt als gefährlicher Hochmut. Die Geschichte von Ikarus gab ein warnendes Beispiel.

Otto Lilienthal, der Berliner Luftfahrtpionier, kannte den Mythos von Ikarus und wollte es besser machen. Er studierte den

Vogelflug systematisch und entwickelte daraus seine Flugapparate aus Weidenholz und Baumwolle, mit denen er 1891, vor bald 130 Jahren, den ersten 15 Meter weiten Gleitflug machte.

Lilienthal verband als erster Flieger der Menschheit auch menschheitliche Träume mit seiner Erfindung und dem freien, unbeschränkten Flug des Menschen: „Die Grenzen der Länder würden ihre Bedeutung ver-

lieren, weil man dieselben bis in den Himmel nicht absperren kann. Die Unterschiede der Sprachen würden sich mit der zunehmenden Beweglichkeit der Menschen verwischen. Die Landesverteidigung, weil zur Unmöglichkeit geworden, würde aufhören, die besten Kräfte der Staaten zu verschlingen, und das zwingende Bedürfnis, die Streitigkeiten der Nationen auf andere Weise zu schlichten als den blutigen Kämpfen um die imaginär gewordenen Grenzen, würde uns

” IN DER THERMIK TREFFE ICH DEN BUSSARD WIEDER, DEM ICH ALS ACHTJÄHRIGER NACHGETRÄUMT HABE. AUGE IN AUGE, GEHEIMNISVOLL VERBUNDEN.

den ewigen Frieden verschaffen.“ Es ist erstaunlich, welch weitreichende Visionen Lienthal mit seiner Erfindung verband - angesichts seiner damals erreichten Flugweiten von etwa 250 Metern!

Ein Stichwort muss noch fallen, wenn ich über die Faszination des Fliegens nachdenke. Es ist die Sehnsucht. Schon als Kind, das auf der Wiese im heimischen Sauerland dem Bussard in der Thermik nachschaute, habe ich sie gespürt. Als ich Graupner-Kataloge nach Hause trug und Modellflugzeuge baute, Motor- und UL-Flugscheine machte und zuletzt noch die Gleitschirmlizenz - für die bei weitem unmittelbarste Art des Fliegens. Für mich ist jeder Flug eine Begegnung mit dieser Sehnsucht. Wenn ich aufdrehen kann, weit nach oben, wo das Blau unmerklich in den Horizont läuft und nichts, aber auch gar nichts den Blick begrenzt, dann komme ich in Kontakt mit dieser Dimension, die weit über mich hinausreicht. Ich erlebe dort etwas, von dem ich sage: „das muss der Himmel sein!“ Aber die Sehnsucht bleibt unerfüllt. Ich werde nach jedem noch so schönen Flug wieder starten wollen. Und jene Peak-Experiences, Gipfelerfahrungen, suchen, die mir ein Gefühl eröffnen für das, was „der Himmel“ sein könnte. Viele Menschen machen solche Erfahrungen auch auf Berggipfeln oder am Meer. Wer von uns hätte dort oben nicht schon von Herzen gejauchzt?

Die Gleitschirmfliegerei ist zwangsläufig eine gute Übung der Achtsamkeit. Ganz

buchstäblich bezüglich Ausrüstung, Wetter, Flugbedingungen, aber dann auch innerlich. Man weiß nie, was kommt. Jeder Flug ist einzigartig und so versuche ich ihn auch zu erleben, mit allen Gefühlen: Der Anspannung beim Aufstieg zu einem noch unbekanntem, anspruchsvollen hike+fly-Startplatz. Mit dem Jubel, trotz Bergwind noch vom Gletscher frei gekommen zu sein und jetzt im Abendlicht an der warmen Felswand ins Tal zu gleiten. Es gibt keinen Flug, der einem an-

dern gleicht. So genieße ich jeden Flug als etwas Besonderes und bewahre so die Freude und Dankbarkeit für alle Eindrücke und Gefühle, die mir dabei geschenkt werden: Die überirdische, gleißende Landschaft der Wolken, die mal wie zarte Feen, mal wie stolze Bergmassive über dem Land stehen. Wie aus dem Nichts huschen die zarten Flusen der frühen Thermik vor mir hoch, dann kurve ich wieder respektvoll unter der düsteren Basis einer riesigen Cumuluswolke. Ich treffe in der Thermik den Bussard wieder, dem ich als Achtjähriger nachgeträumt habe, hier sind wir nun Auge in Auge, gelegentlich sogar mit einem Adler. Und ich spüre eine geheimnisvolle Verbindung mit diesen Vögeln. Auch mit den Dohlen, die sich im Dutzend übermütig in eine Thermik abstoßen und mir den Weg weisen. Oder die Mauersegler (oder was sind das für Vögel?) die auch in großer Höhe aus dem Nichts auftauchen und bombensicher mitten im Thermikkern spielen und die mit hochgetragenen Mücken fangen...

Es sind grandiose Gefühle dort oben. Doch nach ein paar Stunden, wenn die Thermik zerfällt und die Müdigkeit kommt, weiß ich: ich bin und bleibe ein Erdling. Die Flügel sind nur geliehen, im Licht der Höhe bin ich nur Gast. Das Stück Vermessenheit, das darin liegt, sich oben als der Größte zu fühlen, wird fühlbar beim Abstieg, wenn der Kopf glüht und die Blase drückt.

Wenn sich das irdische Grün wieder vor Augen schiebt und Felder, Häuser, Autos

wieder größer werden, dann kommt die Dankbarkeit: so etwas erlebt zu haben, und dass es gut gegangen ist: kein Klapper über unlandbarem Gelände, kein Abwindsturm über alpinen Felsen, keine unangemeldete Wetterfront, die die Himmelfahrt zur Hölle macht.

So wie das Fliegen für mich eine spirituelle Dimension hat, so auch die Landung, die bewusste Rückkehr auf die Erde mit ihren Gesetzen, den Boden der Tatsachen. Geerdet leben heißt, im Alltag nicht abzuheben und Illusionen nachzulaufen. Zugleich bedeutet es, mit der himmlischen Perspektive im Herzen vertraut zu bleiben, den Kräften der Seele, die nach dem Großen ausgreifen, denen ich bei meinen Flügen begegne. Ich lebe dann auch unten mit einem größeren Horizont, der mir hilft, nicht kleinlich zu werden mit mir und den anderen, wenn sie beim endlosen Leinensortieren am Startplatz wieder mal alles blockieren.

Nach der Landung fällt das Zusammenlegen des Schirms erschöpft-meditativ aus, ja durchaus liebevoll. Weil dieses Stück Plastik mein Leben bewahrt hat, und weil es mir diesen Traum wahr gemacht hat, den ich träumte, damals auf der Sommerwiese unter einem blauen Himmel...

Ich mag es, nach einem schönen Flug noch auf der Landwiese zu liegen, den Packsack unterm Nacken, und die wohlige Erschöpfung und Zufriedenheit auszukosten und die Dankbarkeit, dass ich das darf, diesen Menschheitstraum leben! Welch ein Glück! Fliegerglück! ☞



**DER AUTOR**

Klaus Hofmeister ist katholischer Theologe und arbeitet als Redakteur für Kirche und Religion im Hessischen Rundfunk. Seit Januar

2019 hat er eine Lizenz als Gleitschirmpilot. Seine hike+fly-Touren mit Sohn und Freunden dokumentiert er bei Youtube auf den Kanälen „Klaus Hofmeister“ und „peak and fly“.



[www.youtube.com/channel/UCHFki2c-Vp1L6o7WQce-WWw/videos](https://www.youtube.com/channel/UCHFki2c-Vp1L6o7WQce-WWw/videos)

# GLEITSCHIRM DIREKT

Der Weg auf die Wasserkuppe lohnt sich!

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



**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, 9-18 Uhr



Dein **GLEITSCHIRM DIREKT** Team berät dich gerne!

**MÜNCHEN**  
3,5 Std.

*See you UP in the sky!*

Ostallgäuer Gleitschirmflieger

## Klassenerhalt in der 1. DHV-XC-Bundesliga- Marke von 200 Mitgliedern geknackt

Auch im zweiten Jahr seit dem Aufstieg im Herbst 2018 haben die Ostallgäuer Gleitschirmflieger mit einem soliden 10. Platz in der ersten DHV-XC-Bundesliga die Klasse gehalten. Sportlicher Ehrgeiz ist aber nicht das oberste Vereinsziel, vielmehr eine nette Gemeinschaft Gleichgesinnter: Flieger zusammenzubringen ist uns ein wichtiges Anliegen. Dazu gibt es einen monatlichen Stammtisch, im Sommer 2020 auch draußen am Tegelberg-Landeplatz mit Fliegerbar und Pizzataxi-Service, und große lokale WhatsApp-Gruppen zur gegenseitigen Information und Verabredung. Dies kommt auch bei Neumitgliedern gut an, denn trotz der Corona-bedingten Einschränkungen ist unser Schwangauer Verein erfreulich gewachsen und hat im September 2020 die Mitgliederzahl von 200 überschritten.



Über bekannte und neue Gesichter, die regelmäßig in unserer Region fliegen und sich anschließen möchten, freuen wir uns immer! Infos über unseren Verein, ausführliche Fluggebietsbeschreibungen und die aktuellen Flugbedingungen an unseren Hausbergen Breitenberg, Tegelberg und Buchenberg mit Windstationen und Webcams auf einen Blick finden sich auf unserer Website: [www.oal-gs.de](http://www.oal-gs.de)

Dirk Klump, Sportwart  
[www.oal-gs.de](http://www.oal-gs.de)

1. DFC Sachsen

## Hoher Besuch in Hartenstein

Der sächsische Innenminister Prof. Dr. Roland Wöllner war im September 2020 zu Besuch auf dem Fluggelände des 1. Drachenfliegerclub



Sachsen in Hartenstein. DFC-Vereinsvorstand Jan Lozek stellte die Räumlichkeiten des Fluggeländes für eine politische Veranstaltung zur Verfügung. In diesem Rahmen bot sich auch die Gelegenheit, die Förderung der Sanierung des denkmalgeschützten Haupthauses sowie die Zulassung des Geländes nach §6 Luft VG nochmals mit Nachdruck beim Minister zu platzieren. Gegen Ende der Veranstaltung wartete auf die Gäste noch ein kleines Buffet. Dabei wurde auch noch das eine oder andere interessante Gespräch im Nachgang geführt. Mehr Infos auf der Homepage.

Markus Franke  
[www.erster-drachenfliegerclub-sachsen.de](http://www.erster-drachenfliegerclub-sachsen.de)



Von links: Andrea Dorsch, Hans Feistl und Uli Wolf bei der Übergabe des Schecks an die Bergwacht Sachrang-Aschau

Kampenwand-Flieger

## Unterstützung für Bergwacht Sachrang-Aschau

Mit einer Spende von 1.500 Euro unterstützt der Drachen- und Gleitschirmfliegerclub Aschau Kampenwand die Bergwacht Sachrang-Aschau. Die Kampenwand-Flieger zeigen sich damit dafür erkenntlich, dass ihnen und ihren Gästen die Bergwacht regelmäßig hilfsbereit und engagiert zur Seite steht. Vereinspräsidentin Andrea Dorsch und 2. Vorstand Uli Wolf, überreichten Hans Feistl, Bereitschaftsleiter der Bergwacht Sachrang-Aschau, einen symbolischen Scheck. Hans Feistl, Bereitschaftsleiter der Bergwacht Sachrang-Aschau, bedankte sich bei den Kampenwand-Fliegern. Laut ihrem Jahresbericht 2019 wurde die Bergwacht Bayern zu insgesamt rund 5.000 Einsätzen gerufen. Gleitschirmfliegern wurde dabei 110 mal geholfen, Drachenfliegern nur vier Mal. Das heißt, der Flugsport verursachte insgesamt 2,28 Prozent aller Einsätze. In den meisten Fällen handelte sich um leichte Verletzungen beim Start oder Landungen sowie ab und zu um sogenannte Baumlandungen

Den Gleitschirmfliegern aus Aschau stellte Feistl ein sehr gutes Zeugnis aus: „Bei den Baumlandungen fällt auf, dass die einheimischen Kampenwandflieger nur sehr selten betroffen sind. Es sind häufiger auswärtige Piloten, die direkt nach dem Start an der Kampenwand in die Bäume fliegen. Sie kennen entweder nicht die lokalen Besonderheiten oder schenken ihnen nicht genug Beachtung.“

Vereinspräsidentin Andrea Dorsch erklärte: „Für viele Menschen, die in den Bergen unterwegs sind, ist die Bergwacht einfach da und hat zu helfen, wenn man danach ruft. Aber nicht alle wissen, wie viel persönliches Engagement dahintersteckt. Die Bergwachtler werden ja nicht nur bei Einsätzen aktiv, sie opfern auch einen großen Teil ihrer Freizeit für Ausbildung bzw. Bereitschaft. Mit dieser Spende wollen wir uns für das Engagement jedes Einzelnen und die selbstlose Hilfe bedanken.“

Till Gottbrath  
[www.kampenwand-flieger.de](http://www.kampenwand-flieger.de)



Gruppenbild von links nach rechts: Marko Batic, Jörg Mayer, Beate Bauer, Seel Wankmüller, Sven Beutinger und Martin Stengelin

Haller Drachenfliegerverein HGC Einkorn

### Vereinsmeisterschaften 2020 - Jörg Mayer verteidigt erfolgreich den Titel

Nach vier Wochen Tiefdruckwetter fand das Pokalfliegen am Einkorn bei der ersten Westwindlage ohne Regen statt, Corona-bedingt ausschließlich im Freien. Trotz kaltem und unwirtlichem Wetter kam der harte Kern der ca. 60 Aktiven des Vereins an den Berg, um sich beim Zeit-/Zielfliegen zu messen. Bei anspruchsvollen Startverhältnissen gab es für die Besucher auf dem Einkorn durchwegs schöne Starts zu sehen. Da der Drachen ja auf genial einfache Art nur durch die Verlagerung des Körpergewichts gesteuert wird, hatten die Piloten bei dem ruhigen Herbstwetter nach dem Start ganz entspannte Flüge.

In der Zeitwertung war Martin Stengelin aus Oberrot mit seinem Atos nicht zu schlagen. Trotzdem konnte er den Wettbewerb nicht gewinnen und wurde Zweiter, weil der amtierende Vereinsmeister Jörg Mayer aus Löchgau nur knapp 1 ½ Meter weg vom Punkt landete und seinen Titel erfolgreich verteidigte. Dritter wurde Gerhard Weber aus Künzelsau vor Sven Beutinger aus Wüstenrot und Marko Batic aus Remseck, der mit seinem fünften Platz auch den Pokal des besten Seniors holte. Bester Newcomer wurde wie in den beiden Jahren zuvor Seel Wankmüller und die beste Dame Beate Bauer, beide aus Obersontheim.

Christoph Wankmüller  
www.hgc-einkorn.de



Juniormeister Lennard Schubert und Weltmeister Matjaž Sluga

Papillon Paragliding

### Team Germany gewinnt Teamwertung bei tschechischer Meisterschaft im Punktlanden

Auf der Offenen Tschechischen Meisterschaft im Paragliding-Punktlanden im Böhmischen Susice, dem Osthang des Bayerischen Waldes, gewann das Team Germany nach 6 Durchgängen überraschend den 1. Platz. In der Einzelwertung verfehlte Fluglehrer Andreas Schubert mit einem Zentimeter denkbar knapp das Podest und wurde Vierter nach den beiden Welt- und Europameistern aus Slowenien und dem neuen tschechischen Meister. Lennard Schubert (15) kam nach einer verpatzten ersten Runde sehr gut in den Wettkampf und erreichte am Ende einen respektablen 8. Rang der Overallwertung im international besetzten Feld. Er gewann damit die Juniorwertung und gleichzeitig die Newcomerwertung „non professional“ und stand zur Siegerehrung gleich drei Mal auf dem Podest ganz oben. Der amtierende Deutsche Meister, Remy Ochmann, wie auch Andreas und Lennard aus Poppenhausen (Wasserkuppe), lieferte ebenfalls wichtige Punkte für das Team, verfehlte aber wegen einer Windböe eine vordere Platzierung.

Marc Niedermeier  
www.papillon.de

ANZEIGE



## Anzeigen Hotline

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

- 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



Die Teilnehmer der Vereinsmeisterschaft auf dem Bischling Foto

Silent Wings

## Vereinsmeisterschaft

*Ausgerechnet ein Paraglider bremste den Tatendrang der Gleitschirmpiloten von den Silent Wings, die sich zur Vereinsmeisterschaft am Bischling in Werfenweng eingefunden hatten. Ersterer hatte sich nämlich unglücklicherweise mit seinem Schirm in den Tragseilen der Ikarus-Seilbahn verfangen und sie zum Stillstand gebracht. Nach einer Stunde war der Unglücksrabe aber unverletzt geborgen und so konnten die Vereinsmitglieder der Silent Wings auf den 1.835 m hohen Bischling hochfahren. Erst ab 14 Uhr zeigten sich erste Thermikzeichen und die Piloten machten sich startfertig. Mit 33,7 km Flugstrecke über Hüttau, St. Johann im Pongau und Mittenstein sicherte sich Richard Großschedl in 1.42 Stunden mit 50,61 Punkten den Vereinsmeistertitel. Ganz dicht gefolgt von Anton Waldinger, der zwar nur 24,9 km zurücklegte, dafür aber ein Dreieck in den Tennengauhimmel zauberte, das ihm 49,79 Punkte und damit den 2. Platz brachte. Nur zweieinhalb Kilometer hinter dem Vereinsmeister landete Martin Brunnenmeier nach 1.43 Stunden und 47,13 Punkten auf dem 3. Platz. Vereinspräsident Emil Gmeiner gratulierte den Siegern zu den geflogenen guten Strecken, obwohl die Wetterprognose nicht so überragend war.*

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



Peter Hilbich, 3. Vorsitzender des DGC Siebengebirge, überreicht Elfi Pauly (r.), erste Beigeordnete der Gemeinde, einen symbolischen Scheck auf dem Generationenspielplatz von Hönningen

DGC-Siebengebirge

## Gleitschirmflieger unterstützen Generationenspielplatz in Hönningen/Ahr

*Mit einer Spende über 500 Euro haben sich die Gleitschirmflieger des DGC Siebengebirge am Generationenspielplatz in Hönningen/Ahr beteiligt. Peter Hilbich, der für den Flugsportverein den symbolischen Scheck überreichte, betonte die Verbundenheit der Flieger mit der Gemeinde: „Das ist ein kleines Dankeschön für die Gastfreundschaft, die die Gemeinde Hönningen uns seit vielen Jahren entgegenbringt“, sagt Hilbich. „Bereits in der Anfangszeit unseres Sports, als das Gleitschirmfliegen Einigen noch als Zeitvertreib für lebensmüde Spinner galt, haben die Hönninger uns mit Respekt und Neugierde bei sich aufgenommen.“ Heute gehören die bunten Segel, die an sonnigen Tagen hoch über der Ahr lautlos ihre Kreise ziehen, zum Erscheinungsbild Hönningens. Die Gleitschirmflieger nutzen die Festwiese am Generationenspielplatz als Landeplatz. An dieser Stelle hat die Ahr in vorgeschichtlicher Zeit eine Kehre in den Berg gegraben, in der an sonnigen Tagen der thermische Aufwind kanalisiert nach oben zu den beiden Startplätzen strömt. Hönningen ist für seine ausgezeichnete Thermik weit über die Region hinaus bekannt. Dafür nehmen es die Flieger gern in Kauf, dass sie ihre Ausrüstung zu Fuß auf den Berg tragen müssen. Der weiteste Flug, der bis heute von Hönningen aus gelungen ist, dauerte zweieinhalb Stunden und führte über knapp sechzig Kilometer bis in die Nähe von Aachen.*

Hartmut Schlegel  
[www.dgc-siebengebirge.de](http://www.dgc-siebengebirge.de)

ANZEIGE

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

[www.witec-ggs.de](http://www.witec-ggs.de)



**Black Forest X Trophy  
Voller Erfolg am Kandel!**

Ein oder mehrere Aufstiege samt Flug zu einem zentralen Landeplatz, nette Leute und eine lockere Atmosphäre. Das Konzept des etablierten „Rollibock“ im Wallis überzeugte uns im Herbst 2019 so sehr, dass wir beschlossen, ein derartiges Event auch an unserem Hausberg auszurichten. Besonders charmant fanden wir, dass es durchaus ein sportlicher Tag werden sollte, aber eben nicht verbissen ehrgeizig, da die Person den ersten Platz belegen würde, deren Zeit sich am nächsten an der Durchschnittszeit aller Teilnehmer befinden sollte. Ein schöner Tag in der Natur und eine verbindende Aktivität mit den befreundeten regionalen Gleitschirmvereinen samt Gästen aus der Schweiz standen im Vordergrund. Trotz Coronaverordnungen und Hygienekonzepten ging am 11. Oktober unsere erste und ausgebuchte „Black Forest X Trophy“ mit 60 Hike&Fly Enthusiasten an den Start. Zu Beginn war das Wetter noch schön. Nach dem Aufstieg wurden die Teilnehmer jedoch

von dichten Wolken und Schneeregen zu einer Pause gezwungen. Umso mehr freuten wir uns, dass sich doch noch ein Startfenster auftat und die Teilnehmer zum Landeplatz hinunterfliegen konnten. Dank der großzügigen Unterstützung etlicher regionaler Sponsoren sowie Flugschulen und Gleitschirmhersteller wurde auch unsere Siegerehrung zu einem Erfolg. Als Nebenprodukt unseres Events entstanden zudem vier Stelen, auf denen insgesamt 7 Hike&Fly Routen zum Kandel beschrieben sind. Samt QR-Code und Weiterleitung zu Komoot, womit alle Interessierten die Routen problemlos finden sollten. Ihr findet diese auch über die QR-Codes nebenan, ebenso wie alle Informationen zur „Black Forest X Trophy“, die wir aufgrund der vielen positiven Rückmeldung im kommenden Jahr gerne wiederholen möchten.

Christoph Hertrich  
[www.blackforestxtrophy.de](http://www.blackforestxtrophy.de)



Black Forest X Trophy + Hike+Fly Kandel

ANZEIGEN



**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](http://www.gleitschirmwerkstatt.at)  
Andrea +43 650 8089364 - Viktor +43 676 6075721

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



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

Flugferien mit Stil

Elcampillo.info CaboActivo.com Tel. 34 950 525779

**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](http://www.deltafly.de)



### Gleitschirm- und Drachenfliegerclub Tegernseer Tal 3 Clubs - 3 Täler - Gleitschirm Challenge 2021

50 km südlich von München beginnen die Bayerischen Voralpen – eine beeindruckende Landschaft, wie geschaffen für Streckenfliegen. Drei Clubs in drei Tälern haben sich hier vor allem einen Namen gemacht. In der Mitte der Gleitschirm- und Drachenfliegerclub Tegernseer Tal (DGCTT), mehrmaliger Gewinner der Vereinswertung im DHV-XC, östlich davon der Drachen- und Gleitschirmfliegerclub Bayrischzell, eine starke Bastion der Drachenflieger, und im Westen im Isartal der Club der Lenggrieser Gleitschirmflieger, berühmt geworden durch das legendäre Karwendeldreieck, das ständig kreativ erweitert wird. Die drei Vereine stehen vor dem gleichen Problem. Der sportliche Bereich weicht immer mehr in den Hintergrund, durch Überalterung und zum Teil fehlende Motivation.

Tobias Bauer, Präsident des DGCTT, wollte dem nicht länger tatenlos zusehen und trat an den DC Bayrischzell und die Lenggrieser Gleitschirmflieger heran, mit der Idee für einen Streckenflugwettbewerb: drei Täler - drei Vereine - drei Flüge. Eine Motivation zu mehr Sportlichkeit und um die Clubs weiter miteinander zu verbinden. Daraufhin haben sich die drei Clubs getroffen und mit Begeisterung die 3 Clubs - 3 Täler - Gleitschirm Challenge 2021 ins Leben gerufen. Ein Streckenflug Wettbewerb nach DHV-XC Regelung. Nähere Infos auf der Homepage des DGCTT.

Hagen Mühlich  
[www.fliiegerclubtegernsee.de](http://www.fliiegerclubtegernsee.de)



### Gleitsegelclub „Paraotic“ Konstanz Fünf Clubmeister

Die Paraoten haben 2020 nicht nur einen, sondern gleich fünf Clubmeister! Am Ausweichtermine der Meisterschaft im September trafen sich 15 motivierte Gleitschirmflieger des Gleitsegelclubs Paraotic Konstanz an der Niederen in Andelsbuch, um die Clubmeisterschaft auszufliegen. Trotz positiver Wettervorhersage blies den Piloten am Startplatz starker Wind um die Ohren und gegen Abend waren Regenschauer nicht auszuschließen. Im Laufe des Mittags zeigte sich jedoch, dass ein Startfenster ab 15 Uhr möglich sein wird, jedoch mit einer sicherheitstechnischen Regeländerung. Auf Grund der kritischen Wettersituation und da der Spaß an der Clubmeisterschaft an erster Stelle stand, wurde kurzerhand 17:30 Uhr als fixes Ende festgelegt. Jeder der zu diesem Zeitpunkt noch in der Luft war, durfte sich Clubmeister nennen. Und so kam es, dass nach anspruchsvollen Flugbedingungen und einer Mischung aus Thermikfliegen, Abschattungen und Soaring letztlich fünf der 15 gestarteten Paraoten bis zum Ende der Wertung in der Luft waren. So durften sich dieses Jahr Martin Waldmann, Wilfried Seibold, Chris Mehleit, Kim Lasse Rehberg und Matthias Drum über den Titel Clubmeister 2020 freuen. Dass die Entscheidung mit der Zeitbegrenzung richtig war, zeigte sich kurz nach der Landung, da noch einer der Fünf beim Zusammenpacken ein wenig nass wurde. Den Sonderwettbewerb Ziellandung entschied Wilfried Seibold für sich. Bei der anschließenden Siegerehrung freuten sich neben den Erstplatzierten auch alle anderen Teilnehmer über tolle Sponsorenpreise der Gleitschirmhersteller Advance, Nova und Skywalk sowie der Flugschulen Bregenzerwald und Blue Sky.

Fabian Herkommer  
[www.paraotic.com](http://www.paraotic.com)

ANZEIGE

Cape Town, South Africa

Tel. +2782 658 6710  
[birdmen@xsinet.co.za](mailto:birdmen@xsinet.co.za)

Fully Inclusive 2 week  
**Paragliding Tour**  
with local South African Instructor

- Cape Town
- Porterville
- Wilderness

October 2020 – March 2021

Offering : Daily guiding, Full SAHPA Licence and Tandems

Parafly Club Schwaben  
**Jahresprogramm 2021  
 des 1.PCS**

Ab sofort steht das neue Jahresprogramm des 1. Parafly-Club Schwaben auf [www.1PCS.de](http://www.1PCS.de) zum Runterladen bereit. Den Corona-Einschränkungen zum Trotz werden wieder gut 35 Touren von Mitgliedern für Mitglieder angeboten. Von A wie Annecy, Allgäu oder Andalusien über B wie Bassano, C(-osta Rica), D(-olomiten), K(-uba), M(-eduno), M(-arokko), N(-orma), P(-inzgau) bis Z(-illertal) sind alle bekannten Ziele im Alpenraum und weit darüber hinaus im Angebot. Es gibt Touren für Genussflieger, Familien, Camper, Streckenflieger oder Entdecker fremder Kulturen. Die Angebote reichen dabei von kurzen Wochenendausflügen bis hin zu mehrwöchigen Touren in ferne Länder. Neben den Touren stehen Clubabende mit bekannten Referenten aus der Gleitschirmszene auf dem Programm. Clubmeisterschaft, Sommerfest, Weihnachtsfeier, Retterwerfen, Sicherheitstrainings und Windschleppbetrieb auf eigenem Gelände runden das Angebot ab. Alles natürlich unter dem „Corona-Vorbehalt“.

Julia Prinz  
[www.1PCS.de](http://www.1PCS.de)



Hängegleiterclub Regio Blauen  
**Startplatzpflege**

Im Oktober fanden sich über 20 Mitglieder des Hängegleiter Clubs Regio Blauen (HCRB) bei „idealem Arbeitswetter“ zur Startplatzpflege am Hochblauen ein. Dabei wurden der Nord- und Südstartplatz sowie der neu zugelassene Oststartplatz von allerlei Gestrüpp befreit und die Windsäcke erneuert. Die Arbeit wurde dann auch mit reichlich Verpflegung und nachmittags mit schönen Flügen belohnt. Vielen Dank an Lorenz Dycke für die Organisation und an alle fleißigen Helfer sowie insbesondere an Moritz Rombach, der am Vortag bei strömendem Regen alle Startplätze gemäht hat. Der HCRB bedankt sich bei allen Piloten und Gästen, die sich in diesem schwierigen Jahr 2020 vorbildlich bei uns am Berg verhielten und sich an unsere Regelungen für einen „coronasicheren“ Flugbetrieb gehalten haben.

Dietrich Wallenfels  
[www.hcrb.de](http://www.hcrb.de)

Naturschutzgebiet Ammergebirge  
**Starts mit Gleitschirm zum Schutz der Wildtiere verboten.**

Im Jahr 2020 wurden unerlaubte Starts mit Gleitschirmen im Naturschutzgebiet Ammergebirge durch das Landratsamt Ostallgäu beobachtet und dem DHV gemeldet. Wichtig zu wissen: Wer dort startet, verstößt nicht nur gegen das Luftverkehrsgesetz (§ 25 Luftverkehrsgesetz), sondern auch gegen die Naturschutzgebietsverordnung Ammergebirge. Je nach Schwere des Verstoßes kann dies mit einer Geldbuße von bis zu 25.000 Euro bestraft werden.

Das Naturschutzgebiet Ammergebirge befindet sich östlich des Fluggeländes Tegelberg im Allgäu. Es gehört zu den Nördlichen Kalkalpen und ist das größte Naturschutzgebiet Bayerns, in dem typische Wildtiere der Alpen, wie z.B. Steinbock, Gamsen, Schnee- und Birkhühner leben. Zum Schutz dieser Alpenbewohner sind verschiedene Aktivitäten, unter anderem auch Starts mit Hängegleitern und Gleitschirmen ausdrücklich verboten. Gemäß Verordnung wird mit den Maßnahmen u.a. „die Vielfalt an Pflanzen und Tieren erhalten und Störungen von ihnen ferngehalten.“

Im Herbst 2020 wurde die Situation bei einem Runden Tisch mit dem Gebietsbetreuer des Landratsamtes Ostallgäu, Vertretern der örtlichen Gleitschirmvereine und der regionalen Flugschulen sowie dem DHV besprochen. Alle waren sich darüber einig, dass die Einhaltung der Naturschutzregeln zu respektieren - und verstärkte Aufklärung notwendig ist. Dafür wurden verschiedene Maßnahmen, wie z.B. gezielte Information der Piloten und Flugschüler über Rechtslage und Verhaltensregeln via Website, Newsletter, Rundmails etc. beschlossen. Alle Beteiligten bitten dringend um Beachtung. In der Region befinden sich die zugelassenen Startplätze Tegelberg, Buchenberg und Breitenberg. Dort kann problemlos geflogen werden. Infos und Kontakte: DHV Geländedatenbank unter <https://www.dhv.de/db3/gelaende/>. Die Kartendarstellungen der Schutzgebiete in Bayern sind im Geoportal Bayernatlas zu finden.

Landratsamt Ostallgäu, Vereine, Flugschulen und Piloten im Ostallgäu, DHV





Gedanken zum Artikel „Effektive Startvorbereitung“, DHV Info 226

### Immer höher, weiter, schneller! - Muss das sein?

*Zeitdruck, Effektivität, Selbstoptimierung! Themen, die uns im Alltag genug unter Druck setzen! Wenn ich mir jemand mit der Stoppuhr am Startplatz vorstelle, um auszuwerten, wer wie lange braucht, um in die Luft zu kommen, wird mir schlecht!*

*Wenn ein Flugschüler die ersten eigenen Flüge unternimmt, wird er im Zeitdruck durch andere, die drängelnd in die Luft wollen, das Ziel „Wir kommen entspannter in die Luft und für alle Piloten wird der Stress am Startplatz deutlich reduziert“ nicht erreichen. Bedenken wir doch bitte auch, dass der „Hausbart“ endlich ist und nur eine begrenzte Anzahl Flieger in der Luft verkraftet! Warum also im Akkord einen nach dem anderen von der Startbahn feuern, auf dass der Luftraum überlastet ist. Mit der Konsequenz, dass auch durch Kollisionsgefahr die Unfallstatistiken steigen.*

*„Startbereit bei wenig Wind und allein am Startplatz unter zwei Minuten“. WOZU? Besinnen wir uns wieder darauf, um was es bei der Fliegerei eigentlich geht! Natur erleben, abschalten, auftanken! Eine gute Übung, die ich jedem an's Herz legen möchte, wenn ihr das nächste Mal wieder einmal „bei wenig Wind und alleine am Startplatz“ seid. Ist die: Ordnet in aller Ruhe euer Material und dann... setzt euch*

*für mindestens 2 Minuten noch einmal im Gurtzeug ab. Genießt den Weitblick und macht euch bewusst, was für ein Privileg es ist, dass wir das erleben dürfen, wenn ihr euch dann relaxed und genussvoll in die Lüfte schwingt!*

Daniel Kern

#### Anmerkung der Redaktion

*Zeitdruck am Startplatz soll es nicht geben. Und natürlich wollen wir beim Fliegen den Gegensatz zum Alltag erleben. Aber das wollen viele und deshalb müssen wir auf unseren wenigen Geländen effektiv sein. Das heißt nicht, dass sich nicht jeder in Ruhe fertig machen, oder ganz entspannt paar Minuten der Ruhe in der herrlichen Landschaft genießen kann. Aber neben, oder hinter, je nachdem, der Startfläche. Sonst bilden sich lange Schlangen und es dauert ewig, bis einer in die Luft kommt. Wir dürfen die Gelände nicht überlasten, aber in den Alpen gibt es noch genug Platz in der Luft, deshalb sollte auch jeder zum Fliegen kommen.*

Benedikt Liebermeister, verantwortlicher Redakteur

ANZEIGEN

**PARAGLIDING & ADVENTURE**

FLY ZONE

www.paragliding-adventure.com

**SLOVENIA**

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

**Gleitschirmreisen**

38x Europa

KUBA MAROKKO NEPAL

KOLUMBIEN

BRASILIEN SÜDAFRIKA

ARGENTINIEN

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

www.bluesky.at · Tel. +43 4842 5176

# EINE WELT FÜR SICH

Der Yeti 5 ist der Leichtschild für viele sehr unterschiedliche Piloten und Einsatzbereiche – vom Anfänger bis zum erfahrenen Berg-Profi, vom kleinen Hike & Fly vor der Haustüre bis hin zum (hoch)alpinen Abenteuer.



# Der *Brrrr*-Faktor

Wer im Winter fliegt, leidet schnell unter kalten Fingern. Abhilfe schaffen nicht nur gute Handschuhe. Man muss auch den Körperkern gut isolieren.

TEXT UND BILDER: LUCIAN HAAS

**K**alt ist nicht gleich kalt. Manchmal können sich  $0^{\circ}\text{C}$  wie  $-10^{\circ}\text{C}$  anfühlen. Hervorgerufen wird dieses verstärkte Kälteempfinden durch Wind, der unserem Körper die Eigenwärme raubt.

Windchill nennen Meteorologen diesen Effekt. Gerade Gleitschirmflieger sollten das Phänomen beachten und sich besonders schützen, wenn sie im Winter (länger) fliegen wollen. Denn selbst an windstillen Tagen mit nur geringen Minusgraden kann allein der Fahrtwind schon Unterkühlungen, im Extremfall sogar oberflächliche Erfrierungen an exponierten Stellen (etwa im Gesicht) fördern. Vor allem aber trägt er dazu bei, dass unsere Hände empfindlich auskühlen.

Der Wind trägt die Wärme von freiliegenden Hautpartien fort. Der Körper heizt zwar nach, doch ständiger kalter Wind kühlt die Oberfläche nachhaltig ab. Dadurch empfindet man Temperaturen tiefer als sie eigentlich sind.  $0^{\circ}\text{C}$  fühlen sich bei  $10\text{ km/h}$  Grundwind wie  $-3^{\circ}\text{C}$  an, bei  $20\text{ km/h}$  Wind werden daraus  $-5^{\circ}\text{C}$  und bei  $35\text{ km/h}$ , der typischen

Trimmgeschwindigkeit von Gleitschirmen, sind es schon  $-7^{\circ}\text{C}$ . Liegt die Temperatur bei  $-10^{\circ}\text{C}$  wird man die Kälte bei einem Abgleiter schon wie  $-20^{\circ}\text{C}$  erleben (siehe Kastentext 1: Der Windchill). Das ist ein empfindlicher Unterschied.

Besonders empfindlich ist der Körper an Stellen, an denen Haut mit wenig Fett unterfüttert ist. Das gilt zum Beispiel für das Gesicht an der Stirn, über den Wangenknochen und an der Nasenspitze. Fliegt man längere Zeit bei tieferen Temperaturen ungeschützt durch die kalte Luft, können sich dort sogar oberflächliche Erfrierungen einstellen. So ein Gefrierbrand kann, ähnlich wie ein Sonnenbrand, mitunter schmerzhaft sein.

Die Kälte-Empfindlichkeit ist bei allen Menschen unterschiedlich. Es gibt aber eine Faustregel: Ab 30 Minuten bei  $-5^{\circ}\text{C}$  kann es an ungeschützten Körperpartien schon zur deutlichen Unterkühlung kommen. Das gilt infolge des Windchills auch schon, wenn man bei  $0^{\circ}\text{C}$  dreißig Minuten mit dem Gleitschirm fliegt. Das Auftragen einer Fettcreme auf den Wangen, der Stirn und der Nase, eine

über die Nase gezogene Bandana, eine Neopren-Gesichtsmaske, eine Skibrille oder ein Vollvisierhelm sind nur einige Beispiele, wie man ein allzu festes Zubeißen des Windchills abwenden kann.

## Der Windchillfaktor und die Finger

Der von Wetterberichten genannte Windchillfaktor beziehungsweise die dafür genutzt Windchill-Formel bezieht sich typischerweise auf das Gesicht. Der Windchill wirkt freilich auch auf andere exponierte Körperpartien, die teilweise deutlich empfindlicher reagieren können. Bei Gleitschirmfliegern besonders betroffen sind die Hände. Sie stecken zwar in der Regel in (gefütterten) Handschuhen, doch der Wind zieht auch dort die Wärme ab. Da zudem die Hände in der klassischen Steuerhaltung häufig über dem Kopf gehalten werden, ist ihre Durchblutung zusätzlich erschwert. Werden die Finger kalt, verengen sich die Blutgefäße, was das Auskühlen noch verstärkt. Deshalb können Unterkühlungen bis zu hin zu Erfrierungen selbst mit Handschuhen auftreten.



**Wer bei eisigen Temperaturen fliegen gehen will, muss sich warm und vor allem winddicht einpacken.**

## Der Windchill

Als Windchill wird der Effekt beschrieben, dass Lufttemperaturen unter dem Einfluss des Windes auf der Haut als kälter empfunden werden. Es ist dann nicht im physikalischen Sinne kälter, d.h. Wasser würde bei Plusgraden, die durch den Windchill-Effekt wie Temperaturen unter Null wahrgenommen werden, genauso wenig gefrieren. Aber die physiologischen Kältereaktionen des Körpers werden durch den Windchill verstärkt (s. auch Die Physiologie der kalten Hände).

Um die Windchill-Stärke auszurechnen, gibt es verschiedene Formeln. Am weitesten verbreitet ist eine Formel, die von den Wetterdiensten der USA, genutzt wird. Sie lautet:

$$TW = 13,12 + 0,6215 * TL - 11,37 * v^{0,16} - 0,3965 * TL * v^{0,16}$$

Dabei ist TW = Windchill-Temperatur; TL= Lufttemperatur; v = Windgeschwindigkeit in km/h.

Einfacher ist es, einen der diversen Windchillrechner im Internet zu nutzen, z.B.:

<https://www.bergfreunde.de/windchill-effekt-rechner/>

Für typische Fluggeschwindigkeiten mit dem Gleitschirm ergeben sich bei Windstille allein durch den Fahrtwind folgende Windchill-Temperaturen.

Fluggeschwindigkeit	Temperatur Luft			
	0° C	-5° C	-10° C	-15° C
gefühlte Temperatur (Windchill)				
25 km/h	-6° C	-12° C	-19° C	-25° C
35 km/h	-7° C	-14° C	-20° C	-27° C
45 km/h	-8° C	-15° C	-21° C	-28° C
55 km/h	-9° C	-16° C	-22° C	-29° C



← Die speziell fürs Gleitschirmfliegen designte Jacke Aventus 3.1 der Marke Abgeflogen integriert nützliche Details: Überlange Ärmel und integrierte Handgelenkwärmer sowie ein hoch aufstehender Kragen halten den Wind von besonders empfindlichen Körperstellen fern.



← Ein Buff schützt denn Hals und kann bei Bedarf auch bis über die Nase gezogen werden.



↑ Diese Sturmhaube von Sky ist gut fürs Winterfliegen angepasst. Die exponierten Bereiche des Gesichts (Stirn, Nase, Kinn, Hals) sind durch ein winddichtes Softshell-Material gut geschützt.



← Chemische Heizpacks können über Stunden hinweg angenehme Zusatzwärme liefern. Man sollte sie aber nicht direkt auf der nackten Haut platzieren!



↑ Simple Knieschützer, unter einem Overall oder einer winddichten Überhose getragen, sorgen für ein isolierendes Luftpolster zwischen Knie und Außenstoff. Die Knie kühlen deutlich weniger aus.

## Die Physiologie der kalten Hände

Normalerweise kann unser Körper eine temporäre und lokale Kälteeinwirkung auch über längere Zeit problemlos ausgleichen. Das gilt, sofern er durch größere und kleinere Muskelbewegungen ausreichend Wärme produziert. Diese Wärme wird über den Blutkreislauf bis in die besonders kälte-exponierte Peripherie des Körpers (Hände, Füße, Kopf) verteilt. Auch diese bleiben dann verhältnismäßig warm.

Leider ist das Gleitschirmfliegen ein bewegungsarmer Sport. Einmal in der Luft, sitzen wir relativ ruhig im Gurtzeug wie in einem Sessel. Der Puls sinkt nach dem Start wieder ab, und auch die meisten anderen Muskeln werden kaum beansprucht. So produzieren sie nicht mehr genug Wärme, um den Energieverlust an exponierten Stellen auszugleichen. Es kommt zu einem Wärmefizit. Der Körper kühlt aus – je nach körperlicher Verfassung, Körperbau und Kleidung geschieht das unterschiedlich schnell.

Auskühlung bedeutet: Die Körpertemperatur sinkt. Und das löst typische physiologische Schutzreaktionen aus. Verschiedene Organe im Körperinneren (u.a. die Nebenniere) schütten dann bestimmte Hormone aus. Sie führen dazu, dass sich die Gefäße vor allem in den peripheren Regionen des Körpers verengen. Das heißt: Arme und Beine werden schlechter durchblutet. Sie werden gewissermaßen „geopfert“, um die Körperkerntemperatur hoch zu halten.

Die Verengung der peripheren Blutgefäße lässt allerdings auch den Blutdruck steigen. Der Körper steuert dem entgegen, indem er dem Blut Flüssigkeit entzieht, u.a. über die Nieren. Dieses Wasser landet in der Blase, woraus auch der in der Kälte gesteigerte Harndrang resultiert. Das etwas entwässerte und somit verdickte Blut fließt nun nochmals schwerer durch die Adern.

Problematisch wird das vor allem für die Hände. Beim Gleitschirmfliegen halten wir diese typischerweise deutlich über der Höhe unseres Herzens, häufig sogar höher als den Kopf. Das verdickte Blut hat es dann gegen die Schwerkraft und mit verengten Gefäßen schwer, überhaupt noch bis in die Fingerspitzen zu gelangen. Ohne frisches Blut bekommt das Fingergewebe nun aber weniger Wärme und auch nicht mehr ausreichend Sauerstoff geliefert. Beides zusammen ergibt das taube Gefühl, das wir schließlich in unterkühlten Fingern haben.

Damit es nicht soweit kommt, muss man den physiologischen Teufelskreis, der zu den kalten Händen führt, von Anfang an durchbrechen: Oberste Priorität hat eine gut isolierende, winddichte Kleidung, um den Körperkern warm zu halten und eine Verengung der Blutgefäße zu vermeiden. Zweitens ist es wichtig, den Blutfluss in die Fingerspitzen zu fördern. Das geht am besten, indem man regelmäßig (und noch bevor man „beißend“ spürbar kalte Finger hat) die Hände aus den Steuerschlaufen nimmt, deutlich tiefer als die Herzachse hält und dann mit der Faust pumpende Bewegungen vollzieht. Ein Ausschütteln der Hände oder sogar kreisende Bewegungen mit den Armen im Gurtzeug können hilfreich sein, wieder warmes Blut in die Finger zu befördern. Je nach Kälte, Kleidung und persönlicher Konstitution kann dies sogar alle paar Minuten nötig sein.

Ohne solche unterstützenden Maßnahmen könnten selbst die teuersten, beheizbaren Wunderhandschuhe zuweilen weitgehend nutzlos bleiben.

↓ Elektrische Heizhandschuhe in unterschiedlich stark gefütterter Ausführung. Sie helfen, die Finger warm zu halten. Doch damit allein ist es im Winter nicht getan.



↑ Über die Finger-Handschuhen kann man als zusätzliche Isolierung gut noch etwas größere Klappfäustlinge tragen. Sie sollten aus winddichtem Material sein.



# independence

● paragliding

Gleitschirmausrüstung seit 1990

Geronimo<sup>2</sup>  
EN B



Viele Piloten setzen deshalb auf besonders dicke, am besten noch beheizbare Winterhandschuhe. Häufig vernachlässigen sie aber einen weiteren Zusammenhang: Die Finger kühlen umso schneller aus, je kälter auch dem Rest des Körpers schon ist (siehe Die Physiologie der kalten Hände). Daraus folgt im Umkehrschluss der Tipp: Wer warme Hände behalten will, braucht nicht nur entsprechende Handschuhe, sondern muss auch den Körperkern gut isolieren.

Besonders achten sollte man bei der Kleidung für Winterflüge darauf, dass sie winddicht ist. Zudem gilt es, Kältebrücken zu vermeiden: Handschuhe beispielsweise sollten möglichst lange Stulpen aufweisen, um die Kälte von den exponierten Pulsadern an den Handgelenken fern zu halten. Ein Tuch kann den Halsbereich unter dem Helm abdichten. Schnee-Gamaschen halten den Windzug von den Fußgelenken fern. Knie-schoner (unter einer isolierenden Überhose getragen) verhindern Kältebrücken an den im offenen Sitzgurtzeug besonders windexponierten Knien. Ein Liegegurtzeug mit Beinsack bringt im Winter besondere Vorteile, weil es den Fahrtwind von weiten Teilen des Körpers abschirmt. Und wer einen Helm mit Belüftungsschlitzen oder -löchern besitzt, tut gut daran, diese im Winter zu verschließen bzw. einfach abzukleben. Das sieht vielleicht nicht schick aus, hält aber den kalten Luftzug von der Kopfhaut fern.

All das trägt dazu bei, die Wärmeverluste des Körpers zu minimieren. So geschützt, werden auch im Winter genussvolle und sogar längere Flüge möglich, die man nicht der Kälte wegen abbrechen muss. ▽



#### DER AUTOR

Lucian Haas ist freier Wissenschaftsjournalist. In der Gleitschirmszene hat er sich mit seinem Blog Lu-Glidz und dem zugehörigen Podcast Podz-Glidz einen Namen gemacht. Er bietet auch Meteo-Workshops für Gleitschirmclubs an. [www.lu-glidz.blogspot.de](http://www.lu-glidz.blogspot.de)

↓ Lange Ärmel mit Daumenloch helfen dabei, Kältebrücken im Bereich der empfindlichen Handgelenke zu vermeiden.



ANZEIGE

**Vertraue den Gleitschirmprofis**

DHV zertifiziert seit 2007

Checks & Reparaturen aller Marken!

Herstellerbetrieb, Importeur, Servicecenter

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



**KONTEST**  
GLEITSCHIRMSERVICE



für jeden Check gibt es ein Gratis Bandana!



GLEITSCHIRME



RETTUNGSSYSTEME



GURTZEUGE



ZUBEHÖR



## Drachenliga mit Optimismus ins 2021

Streckenfliegen mit Helm und Maske

Leider konnte in der vergangenen Saison vor dem Hintergrund steigender Corona-Infektionszahlen kein offizieller Ligawettbewerb stattfinden. Wir hoffen, dass das wieder möglich sein wird! Planen wir also für die kommende Saison. Wir sind etwa 40 Piloten und treffen uns regelmäßig dort, wo es das beste Flugwetter gibt. In der Liga sollen junge Nachwuchspiloten an das internationale Niveau herangeführt werden. Unter uns sind auch viele ältere und sehr erfahrene Piloten, die Spaß daran haben, gemeinsam eine gestellte anspruchsvolle Aufgabe zu meistern und schöne Flüge zu erleben. Die Drachenliga ist eine freundliche Familie und bietet so die beste Voraussetzung zur Förderung des Nachwuchses. Neben den reinen Ligatreffen ist in der kommenden Saison wieder die Teilnahme an Fremdwettbewerben geplant – der German

Open und der internationalen offenen Hessischen Landesmeisterschaft. So kann man Erfahrungen bei einem Wettbewerb mit größeren Teilnehmerzahlen sammeln und sich mit Toppiloten messen. Für die zukünftigen Kaderpiloten besteht dadurch die Möglichkeit, bereits Punkte für die internationale Rangliste zu sammeln, dem geltenden Kriterium für den sportlichen Aufstieg.

Zum Saisonabschluss soll wieder eine ganze Woche in Südfrankreich trainiert werden. Möchtest du gern Strecken über 100 km fliegen, gemeinsam mit deinen Freunden, lernen dabei schneller als 40 km/h im Schnitt zu sein, die unbändige Freude verspüren, nach einer schwierigen Aufgabe ins Ziel zu fliegen? Komm zu uns und habe keine Hemmungen, wir helfen dir bei der Erfüllung deiner Träume.

Konrad Lüders, Ligachef

### Termine

1. 02.04. - 05.04. (Ostern) Ort offen
2. 16.04. - 18.04. Ort offen
3. 03.05. - 08.05. (German Open) - Greifenburg
4. 13.05. - 16.05. Ort offen - Ersatztermin: 03.06. - 06.06.
5. 10.06. - 13.06. (Hessische LM) Greifenburg
6. 25.06. - 27.06. (nach HG-Challenge) Greifenburg
7. 09.07. - 11.07. Ort offen
8. 25.07. - 31.07. (Termin vorläufig!) Laragne, Aspres

Weitere Informationen zur Drachenliga auf [www.dhv.de](http://www.dhv.de)

ANZEIGE

# ATOS2020light

## jetzt testen

in Buching  
oder bei Euch

Euer A-I-R Team



# A·I·R

AERONAUTIC INNOVATION

tel. 08368 914 88 48

[www.A-I-R-ATOS.de](http://www.A-I-R-ATOS.de)

# XCCUP

Die XCCUP Saison 2020 ist vorbei, trotz Hindernisse durch den Lock-down im Sommer wurden doch ansehnliche Ergebnisse erzielt.

Es wurden nur 20 % Flüge weniger eingereicht als in 2019, dagegen wurden 7 Superflüge von über 700 Punkten eingereicht (2019 nur 1 Flug), darunter das „all time high“ von Eric Trapp mit 2117 Punkten. Wir gratulieren herzlich den verdienten Siegern des Cups. Sieger der Gesamtwertung und der Performance Wertung ist der Newcomer Eric Trapp, er gewinnt auch den Newcomerpreis (Solarpanel von Danke). Der Rheinland-Pfalz Pokal des Innenministers geht an Daniel Menet.

## Siegerehrung 2020

Wir hätten gerne alle Sieger wie in den letzten Jahren zur Siegerehrung eingeladen, aber die Pandemie und daraus resultierend die Vorsichtsmaßnahmen lassen es nicht zu, eine Ansteckungsgefahr bei einer solchen Feier zu ignorieren. Deswegen wird die diesjährige XCCUP Fete abgesagt. Wir wollen alle gesund in die nächste Saison starten.

## Wertung

### Gesamtwertung

1. Eric Trapp, Kurpfälzer Gleitschirmflieger
2. Armin Harich, Pfälzer Gleitschirmclub
3. Sven Nissen, DGLC Frankfurt

### Newcomerinnen

1. Anja Kohlrausch
2. Britta Müller
3. Insa Reichwein

### Teamwertung

1. Skywalker
2. auch namenlos grandios
3. Skyhawks (nur 6 Punkte nach Platz 2)

### Sportklasse

1. Anja Kohlrausch
2. Markus Börner
3. Hansi Fürst

### Intermediate Klasse

1. Armin Harich
2. Sven Nissen
3. Alex Siebert

### Performance Klasse

1. Eric Trapp
2. Daniel Menet
3. Stephan Schöpe

### Tandemwertung

1. Martin Droste
2. Julian Sorg
3. Claudia Beyer

### Flexwings

1. Martin Fuchs
2. Claudia Franken
3. Michael Demerath

### Starrflügler

1. Georg Schumacher
2. Karl Mailingier
3. Walter Franken

### Vereinswertung

1. Moselfalke
2. Rhein Mosel Lahner
3. Kurpfälzer Gleitschirmflieger

Weitere Ergebnisse auf [XCCUP.net](http://XCCUP.net)

## Spring Meeting im Herbst

Vom 10.-13. September wurde das Spring-Meeting 2020 im Drachenfliegen in Meduno/Italien nachgeholt. 11 Piloten aus Deutschland waren vertreten. Petrus bescherte den Piloten vier wunderbare Flugtage mit interessanten Aufgaben bis knapp 100 km. Wie gewohnt zauberten die Gastgeber einen würdigen Rahmen für die Piloten. Das deutsche Team schlug sich beachtlich. Roland Wöhrle gewann zwei Durchgänge in der Flexi-Klasse vor der starken italienischen Konkurrenz und sicherte sich am Ende Platz 2 hinter Christian Ciech (ITA) und vor Marco Laurenzi (ITA). Die jungen Nachwuchspiloten wie Marco Gröbner und Oliver Salewski ließen ebenfalls mit guten Ergebnissen aufhorchen. Starrflügelpilot Markus Baisch flog konstant an die Spitze und zeigte, dass sein Deutscher Meistertitel 2018 kein Zufall war. Er gewann vor Jochen Zeyher und Toni Raumauf (AUT). Mehr Infos auf [www.dhv.de/Piloteninfos/Drachenszene](http://www.dhv.de/Piloteninfos/Drachenszene).



# SCHAUFENSTER

INFORMATIONEN DER ANBIETER

## → ADVANCE

### Hybrid Isolationsjacke

Die neue leichte ADVANCE Isolationsjacke ist seitlich mit windabweisendem, elastischem Stretchfleece-Material ausgestattet. Damit wird der Körper genau dort gewärmt, wo es nötig ist. Gleichzeitig lässt der Softshell-Stoff jede Bewegung zu. Verstaubar in der Innentasche mit 450 g in M. Farbe Grey, Größen S-XXL, bei jedem ADVANCE-Händler.

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



## ↓ Abgefliegen Sonnenbrille

Sport und Mode gehen gemeinsame Wege. Die Abgefliegen Sonnenbrille bietet mit Filterklasse 3 einen sehr guten Schutz vor UV-Einstrahlung am Berg und im Flug. Die elegante Form macht aus einer Sonnenbrille zugleich ein modisches Accessoire. In dunkler Holzoptik und in einem leicht durchscheinenden Dunkelgrau. Mit einem unisex-Gestell passend für die meisten Köpfe. Preis 39,90 €  
Infos: [www.abgefliegen.clothing](http://www.abgefliegen.clothing)



## ↑ skywalk paragliders

### Salewa x skywalk = Winter

Die Winterkollektion für 2020 ist ab sofort bei jedem skywalk Händler oder direkt im skywalk Webshop verfügbar. Außerdem gibt es einen Re-Stock der Sommerkollektion 2020.  
Infos: <https://shop.skywalk.info>

## → Hike + Fly

### Unterwegs auf und über den Gipfeln Osttirols

Touren zu 26 der schönsten Berggipfel Osttirols. Detailliert beschrieben, mit Karten und zahlreichen Abbildungen. Phänomenale Ausblicke und atemberaubend schöne Landschaften. Für Wanderer und Gleitschirmflieger, die fernab der Hot Spots Ruhe und Erholung suchen und für sich die Bergwelt erkunden. Preis 32 € (zzgl. Versandkosten) im DHV-Shop  
Infos: <https://shop.dhv.de>



## → Neuauflage

### Mentales Training für Piloten

Mentales Training und mentale Stärke sind die Grundlage für Erfolg im Sport und in vielen anderen – eigentlich in allen – Lebensbereichen. Ohne konsequentes Trainieren der mentalen Fähigkeiten kann man sein eigentlich verfügbares Leistungspotenzial nicht optimal nutzen. Was in der kommerziellen sowie Militärfliegerei und vielen anderen Sportbereichen schon lange üblich war, macht Rainer Krumm mit seinem Buch dem Gleitschirm- und Drachensport zugänglicher: Methoden und strukturierte Denk-/Trainingsmodelle zu gut vorbereiteter, damit stressfreier und im Ergebnis sichererem Fliegen. Ein sehr hilfreicher Ratgeber für alle, die solchen Themen offen gegenüberstehen und bessere Piloten werden wollen. »Gute Piloten lernen am Boden.«  
Preis 19,95 € (zzgl. Versandkosten) im DHV-Shop  
Infos: <https://shop.dhv.de>





## ↑ Basisrausch

### Chrigel Maurer Reminder (CMR)

Jeder Pilot kennt aus der Gleitschirmausbildung den 5-Punkte Check für einen sicheren Start. Durch die gezielte Beschriftung deiner Basisrausch Kristall Handschuhe kannst du zwei weitere, individuelle 5 Punkte Checks entwickeln, die nicht nur deine Sicherheit, sondern auch dein Selbstmanagement und deine Leistung positiv beeinflussen werden. Der CMR ist anwendbar auf den Basisrausch Handschuhmodellen Kristall, Citrin und Graphit. Zusammen entwickelten Chrigel und das Basisrausch Team den CMR. Probiere es aus. Detaillierte Anleitung auf der Homepage.

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



## ↓ ICARO Paragliders



### Windbreaker

Die neue ICARO Windjacke schützt den Körper im Winter vor Auskühlung. Modisch, leicht und klein verstaubar macht sie auch im Sommer Sinn. In dunkelblau und den Größen S-XXL.

### TUBE - der Multifunktionsschal

Praktisch gerade jetzt zu Corona-Zeiten. Er wärmt im Flug und ist in der Bergbahn auch als Maskenersatz zu nutzen.

Infos: <https://icaro-paragliders.com/de>



## ↑ UP Gym Bag

Sorgt für Ordnung im Gepäck. Neben Schirm und Gurtzeug gehören auch viele kleinere Utensilien ins Gepäck. Instrumente (GPS, Handy, Funk, Tracker), Handschuhe, Geldbeutel und Verpflegung. Um alles schnell griffbereit zu haben, gibt es nun den UP Gym Bag. Hergestellt aus Gleitschirmtuch ist er leicht, flexibel und handlich. 35 x 44 cm.

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

## IMPRESSUM

### Herausgeber:

Deutscher Hänggleiterverband e.V. (DHV),  
Deutscher Gleitschirmverband und Drachenschirmverband,  
Postfach 88, 83701 Gmund am Tegernsee

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

E-Mail DHV: [info@dhvmail.de](mailto:info@dhvmail.de)

### Kontakt:

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

Geschäftsführung Robin Frieß: 08022/9675-0  
[geschaeftsfuehrung@dhvmail.de](mailto:geschaeftsfuehrung@dhvmail.de)

### Redaktion:

Benedikt Liebermeister (verantwortlich) 08022/9675-62  
Elisabeth Seewald (Redaktionsassistentin) 08022/9675-12  
E-Mail: [pr@dhvmail.de](mailto:pr@dhvmail.de)

Gestaltung: Renate Miller, 08022-857730  
E-Mail: [renate@miller-grafik.de](mailto:renate@miller-grafik.de)

Schlusskorrektur: Stefan Gutmann

Mitgliederservice/Versicherung: 08022/9675-0  
E-Mail: [mitgliederservice@dhvmail.de](mailto:mitgliederservice@dhvmail.de)

Ausbildung: 08022/9675-30,

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

Sport/Wettbewerb: 08022/9675-0

E-Mail: [sport@dhvmail.de](mailto:sport@dhvmail.de)

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

Betrieb/Gelände: 08022/9675-10

E-Mail: [flugbetrieb@dhvmail.de](mailto:flugbetrieb@dhvmail.de)

DHV-Shop: 08022/9675-0

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

Musterprüfstelle: 08022/9675-40

E-Mail: [musterpruefstelle@dhvmail.de](mailto:musterpruefstelle@dhvmail.de)

Öffentlichkeitsarbeit: 08022/9675-62

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

Sicherheit: 08022/9675-32

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

Anzeigen: Gerhard Peter

Mobil: 0173-2866494

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

### Bedingungen und Anzeigenpreise:

Bei der DHV-Geschäftsstelle erhältlich oder unter  
[www.dhv.de/Mediadaten](http://www.dhv.de/Mediadaten).

### Redaktionsschluss für die nächsten Ausgaben:

Ausgabe 228 | März | Termin 2. Januar 2021

Ausgabe 229 | Mai | Termin 1. März 2021

Ausgabe 230 | Juli | Termin 1. Mai 2021

### 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: 37.000

Titel: Mario Eder

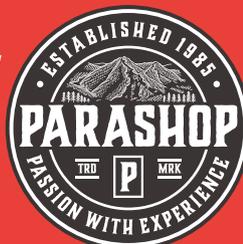
### ANZEIGE

ANERKANNTER INSTANDHALTUNGSBETRIEB DHV & AERO CLUB

## PASSION WITH EXPERIENCE

- Neuprodukte aller Topmarken
- Checks & Reparaturen aller Marken
- Grosser Gebrauchtmarkt & Verkauf
- Hydraulischer Simulator
- Seminare & Veranstaltungen

6345 Kössen | AUT | [www.parashop.at](http://www.parashop.at) | +43 720 519402 | [office@parashop.at](mailto:office@parashop.at)



Exklusiv für  
DHV-Mitglieder

## DER SICHERE HALT FÜR DHV-MITGLIEDER.

Berufsunfähigkeitsschutz für  
Drachen- und Gleitschirmpiloten.

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

**HDI**

Das ist Versicherung.

**Nutzen Sie unser exklusives Angebot. Sprechen Sie uns an.**

**HDI Vertriebs AG**

**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-Geschäftsstelle oder [www.dhv.de](http://www.dhv.de)

## Halter-Haftpflicht PLUS



### Gesetzliche Halter-Haftpflicht für Gleitsegel

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

### Gesetzliche Halter-Haftpflicht für Hängegleiter und Gleitsegel

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

## Halterhaftpflicht

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



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

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

### → Jahresprämie inkl. Versicherungssteuer

Hängegleiter + Gleitsegel:  
36,60,- € bei 250 € Selbstbeteiligung je Schadensfall  
45,20 € ohne Selbstbeteiligung

Nur Gleitsegel:  
33,70 € bei 250,- € Selbstbeteiligung je Schadensfall,  
39,40 € ohne Selbstbeteiligung  
Bergekosten bis zu max. 2.500,- €

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

## Für alle Mitglieder und Mitgliedsvereine kostenlos



### Gelände-Haftpflicht

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



### Schleppwinden-Haftpflicht

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

## Für alle Mitglieder und Mitgliedsvereine kostenlos



### Vereins-Haftpflicht

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

### Veranstalter-Haftpflicht

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

### Boden-Unfall für Startleiter

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

## Flug-Unfall, Tod und Invalidität



**Deckungssumme:** 2.500,- € bei Tod, 5.000,- € bei Invalidität.  
**Umfang:** Verdreifachung möglich. Mitversichert: 24-Stunden-Risiko gemäß AUB inkl. anderer Sportarten, Straßenverkehr, Arbeitsplatz.  
→ **Jahresprämie** inkl. Vers.-Steuer 52,20 €

Zusätzlich mit 3,00 € Krankenhaus-Tagegeld und 3,00 € Genesungsgeld je Krankenhaustag.  
Vervielfachung zusammen mit Unfalldeckungssumme.  
→ **Jahresprämie** inkl. Vers.-Steuer 75,00 €

## Flug-Unfall nur Invalidität

**Deckungssumme:** 5.000,- €  
**Umfang:** Verdreifachung möglich. Mitversichert: 24-Stunden-Risiko gemäß AUB inkl. anderen Sportarten, Straßenverkehr, Arbeitsplatz.  
→ **Jahresprämie** inkl. Vers.-Steuer 14,80 €

Zusätzlich mit 3,00 € Krankenhaus-Tagegeld und 3,00 € Genesungsgeld je Krankenhaustag.  
Vervielfachung zusammen mit Unfalldeckungssumme.  
→ **Jahresprämie** inkl. Vers.-Steuer 37,20 €

## Für alle Mitglieder kostenlos



### Schirmpacker-Haftpflicht

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



### Startleiter-Haftpflicht

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

## Flug-Unfall Tod und Invalidität 500% Progression



Mitversichert: 24-Stunden-Risiko gemäß AUB inkl. anderer Sportarten, Straßenverkehr, Arbeitsplatz.  
**Deckungssumme:** 7.500,- € bei Tod, 25.000,- € bei Invalidität, 125.000,- € bei Vollinvalidität.  
→ **Jahresprämie** inkl. Vers.-Steuer 167,20 €

**Deckungssumme:** 7.500,- € bei Tod, 50.000,- € bei Invalidität, 250.000,- € bei Vollinvalidität.  
→ **Jahresprämie** inkl. Vers.-Steuer 307,00 €



### Schleppwinden-Haftpflicht

Zusatzdeckung inkl. Personenschäden im geschleppten Luftfahrzeug.

→ **Jahresprämie** inkl. Vers.-Steuer

**Deckungssumme:** 500.000,- € 34,- €  
**Deckungssumme:** 1.000.000,- € 42,- €

Deckung: weltweit Europa Deutschland

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

# ALPINA4

## Leichtgewichtige Sportleistung

- 1 kg leichter als der Delta4
- 1/2 kg leichter als der Alpina3
- Spitzenleistung in seiner Klasse
- Einfaches, angenehmes Handling

Delta4 Power trifft auf ausgefeilte Leichtigkeit und Agilität unserer Leichtbaukunst:  
Der Alpina4 ist der herausragende Sport-Leistungsflügel!

Pilot: Juan Robles Foto: Óscar López Hernández Flügel: Alpina4 MS 3,9kg EN/LTF C

OZONE DA Konny Konrad D-83122 Samerberg +49 (0) 80 32 98 29 31 [kk@flyozone.com](mailto:kk@flyozone.com) [WWW.FLYOZONE.COM](http://WWW.FLYOZONE.COM)