

# DHV-Info

Das Magazin für Gleitschirm- und Drachensegelflieger

229

Abenteuer  
**Climb+Fly am  
Bernina**

Sicherheit  
**Verhänger –  
du hast drei  
Sekunden**

Ausbildung  
**Drachensegeln  
Lernen mit Freude**



- 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)



**Flatland 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.hot-sport.de](http://www.hot-sport.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 Dreieckland**  
79199 Kirchzarten, Tel. 07661-627140  
[www.gleitschirmschule-dreieckland.de](http://www.gleitschirmschule-dreieckland.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)



# WIE HOCH IST DEIN PULS? NUR MIT GENÜGEND ÜBUNG STEHST DU RUHIG AM START!

Weniger als 50 Flüge pro Jahr? Nimm an einer Skyperformance-Reise mit fluglehrer-betreutem Training teil!



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



**Süddeutsche Gleitschulensysteme**  
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)



**Gleitschulensysteme Tegernsee**  
83700 Reitrain, Tel. 08022-2556  
[www.gleitschulensysteme-tegernsee.de](http://www.gleitschulensysteme-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.gleitschulensysteme-achensee.at](http://www.gleitschulensysteme-achensee.at)



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



**Gleitschulensysteme Pappus**  
F-68470 Felling, Tel. +43-38982-7187  
[www.gleitschulensysteme-pappus.de](http://www.gleitschulensysteme-pappus.de)



8 | Links im Bild der Biancograt mit Piz Bernina



60 | Verhänger – du hast 3 Sekunden



64 | Drachenfliegen Lernen mit Begeisterung

# INHALT

INFO 229 MAI | JUNI 2021



Foto: Andreas Busslinger  
Pilot: Chrigel Maurer, im Hintergrund  
das Finsteraarhorn

Unser Titelpapier  
ist komplett recyclebar



84 | Drei deutsche Piloten bei  
den X-Alps 2021

## Fluggelände - Reisen - Abenteuer

---

- 9 Climb + Fly am Bernina
- 16 Am Bischling geht's fast immer
- 26 Schmankerl in Osttirol – Großer Kinigat

## Aerodynamik - Flugtechnik - Gerätetechnik

---

- 32 Abbruch oder Start
- 40 Regtherm und XC Therm
- 46 Ein Hauch von Nichts – String-und  
Ultraleichtgurtzeuge
- 56 Freude am Fliegen mit dem  
Intermediate-Drachen

## Sicherheit - Ausbildung - Luftraum

---

- 60 Verhänger – du hast 3 Sekunden
- 64 Mit Begeisterung Drachenfliegen  
Lernen

## Verband

---

- 7 Vorwort
- 68 DHV-Jugend in Schweden
- 70 Meldungen
- 76 Vereine/Briefe

## Wetter

---

- 80 Föhn ohne Druckdifferenz

## Wettbewerbe

---

- 84 Red Bull X-Alps – die drei deutschen  
Muskeltiere

## 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.



# VOL LIBRE – WAS SONST!

Gelände sind schon immer ein Brennpunkt. Die freie Wahl der Fluggelände ist mit dem Traum vom freien Fliegen eng verknüpft. Gleichzeitig sind in Deutschland die geographischen und rechtlichen Rahmenbedingungen für Hang- und Windschleppgelände schwierig. Die Anzahl der geeigneten Locations ist begrenzt und das Land dicht besiedelt.

Bis 1993 galt die vom DHV erkämpfte Allgemeinverfügung des Bundesministeriums für Verkehr. Grob zusammengefasst: Mit Zustimmung des Geländeeigentümers durfte man außerhalb von Flugplätzen ohne gesonderte luftrechtliche Erlaubnis starten und landen, wenn keine anderen Rechtsverordnungen (z.B. Naturschutzgebietsverordnungen) entgegenstanden. Diese für uns liberale Regelung wurde durch den Verwaltungsgerichtshof Baden-Württemberg Anfang der 90er Jahre gekippt. Seitdem müssen Gleitschirm- und Drachenfluggelände zugelassen werden. Starts außerhalb der zugelassenen Gelände sind verboten. Glücklicherweise wurde der DHV und nicht die Luftfahrtbehörden der Länder damit beauftragt, diese Zulassungen nach § 25 LuftVG in die Praxis umzusetzen. Wir haben jetzt über 1.000 zugelassene Fluggelände in Deutschland und ein Referat im DHV, in dem alles dafür getan wird, dem Gedanken des „Vol Libre“ so nah wie nur möglich zu kommen. Da das Gleitschirm- und Drachenfliegen in das Luftverkehrsgesetz integriert wurde, haben wir auch Rechte wie Bestandsschutz für die Gelände und die Möglichkeit der Nutzung des Luftraums wie die Segelflieger.

Dennoch: Die Geländeknappheit ist eine unserer größten Herausforderungen und wird, verstärkt durch die Corona Krise, immer schwieriger zu meistern.

Stark frequentierte Hotspots kommen an ihre Kapazitätsgrenzen und darüber hinaus. Gastflugbeschränkungen – oft der letzte Weg zum Erhalt eines Geländes – werden laut diskutiert und führen meist zu viel Unmut. Die Ehrenamtlichen vor Ort sind in einer Zwickmühle und werden bis über ihre Belastungsgrenze beansprucht. Dabei tun sie doch alles, um möglichst vielen Piloten/ Pilotinnen das Fliegen zu ermöglichen, ohne durch eine zu hohe Frequenz die Existenz der Gebiete zu gefährden. Und all dies in ihrer Freizeit und ohne Bezahlung.



Charlie Jöst



Robin Frieß

An dieser Stelle appellieren wir an Euch alle: Bitte erkundigt Euch vor dem Flug nach den Geländeregeln und etwaigen Gastflugbeschränkungen. Gerade in der aktuellen Situation droht in manchen Geländen – neben einer Verschärfung der Gastflugregelung – das generelle Aus!

Im DHV versuchen wir alles, um die Situation zu entspannen. Von der direkten Hilfe bei verschiedensten Problemen vor Ort bis zur Förderung beim Erschließen von neuen Fluggeländen. Wir unterstützen Euch auch finanziell beim Ausbau von bestehenden Geländen und bezuschussen den Kauf moderner Winden, um vor allem in den Mittelgebirgen für Entspannung zu sorgen. Informiert Euch auf der Suche nach Fluggeländen in der DHV Geländedatenbank und schaut auf die Seiten der Vereine. Neben den bekannten Hotspots findet man immer wieder alternative Gelände, die nicht so häufig befliegen werden. Gemeinsam sollte es uns gelingen, die bestehenden Fluggelände zu erhalten und neue Hangflug- und Windschleppgelände zu erschließen.

*Wir wünschen Euch für die zweite Jahreshälfte weiterhin schöne und sichere Flüge!*

Charlie Jöst  
1. Vorsitzender

Robin Frieß  
Geschäftsführer

**Aktuelle Infos  
zur Corona-Lage findet ihr  
auf [DHV.de](http://DHV.de)**

Links im Bild der Biancograt  
mit Piz Bernina



# Climb+Fly am *Bernina*

Fliegen im Festsaal der Alpen. Mit dem Rad durchs Roseg-Tal, zu Fuß über den Bianco Grat und mit dem Schirm zurück nach Pontresina.

TEXT UND FOTOS: TIM FRITZ UND NIKLAS ECKERT

**Piz Bernina.** Nicht nur bei Alpinisten erzeugt dieser Name ein ganz besonderes Gefühl. König der Ostalpen, Festsaal der Alpen oder Himmelsleiter sind nur ein paar der Bezeichnungen, die zur Mythenbildung um diesen Berg beitragen.

Die Tatsache, dass mit dem Biancogrät der wohl formschönste Firngrät der Alpen auf den Gipfel des Piz Bernina führt, verstärkt diese Wahrnehmung nochmals um ein Vielfaches. Als wäre dies nicht genug, entschied sich der Piz Bernina, seinen felsigen Gipfelaufbau auf 4.049 m und somit über die magische 4.000er Grenze zu schieben. Kein Wunder, dass die Besteigungsgeschichte des Gipfels schon im Jahre 1850 begann. Damals war mit Johann Coaz ein einheimischer Bergsteiger der erste Mensch, der seinen Blick von hier oben schweifen lassen durfte. Neben der Bergwelt Graubündens reicht der Blick bis Südtirol und in entgegengesetzter Richtung über die Berge der Innerschweiz ins Berner Oberland und mit dem Wallis bis hin zum Mont Blanc. Der Legende nach, kann man von hier bis zum Dom von Mailand blicken.

Wie man sieht, spart dieser Berg nicht an Superlativen, doch ein letzter muss hier noch aufgeführt werden: Ganz in der Nähe des Gipfels kann mit dem Gleitschirm gestartet werden.

Wer also neben alpinistischer und fliegerischer Erfahrung fliegbarere Bedingungen mitbringt, kann sich den langen Abstieg nach Pontresina sparen. Ein Mythos also, den wir

uns hier für unsere Climb+Fly Tour ausgesucht haben. Beide sind wir im gemütlichen Schwarzwald aufgewachsen und unsere Hausberge enden dort, wo sie hier erst richtig beginnen. Einzig die Fernsicht zum Mont Blanc sind wir ebenfalls seit unserer Kindheit gewöhnt. Unzählige Berg- und Hochtouren, die wir mit und ohne Schirm bereits unternommen haben, stimmten uns jedoch optimistisch!

Nachdem uns der Wetterbericht ein zweitägiges Fenster einräumte, war das Flug- und Hochtourenmaterial schnell gepackt und der Plan ausgetüftelt. Wir starteten unser Vorhaben in Pontresina, einem kleinen Städtchen direkt am Ende des Roseg Tals.



↑ Die Räder verkürzen den langen Weg durch das schöne Roseg Tal.

Um den Weg und die Bedingungen für den nächsten Tag zu erkunden, bestiegen wir nach unserer Ankunft den 3.545 Meter hohen Piz Tschierva, der uns als Aussichtsplattform für das Ziel des nächsten Tages diente.

Auf dem Weg deponierten wir einen Teil unserer Ausrüstung (Pickel, Steigeisen, Hochtourenausrüstung, Seil und Klettergurt) kurz nach der Tschierva Hütte auf 2.883 Metern, um am nächsten Morgen mit leichtem Gepäck etwas schneller zu sein. In überwältigender Kulisse genossen wir zusammen mit ein paar Adlern erste Blicke auf den Biancogrät und die benachbarten Gipfel des Piz Bernina. Nachdem die Aufstiegsroute und Flugroute für den nächsten Tag gründlich geplant war, machten wir uns auf den Weg zurück nach Pontresina. Bei der Planung ist es enorm wichtig, die Wildschutzgebiete westlich des Morteratsch Gletschers zu beachten, da diese keine Starts und Landungen erlauben. In Pontresina angekommen, blieb noch kurz Zeit für ein paar Nudeln, einen Wettercheck und die Überlegung ob es, bei Wetterbedingungen wie heute, überhaupt Sinn macht, den Schirm am nächsten Tag mitzunehmen.

Wir entschieden uns dafür und verkrochen uns skeptisch und doch voller Zuversicht um acht Uhr in unsere Schlafsäcke. Das Wort Schlaf hätte man jedoch getrost aus dieser Bezeichnung streichen können, denn der Wecker riss uns um ein Uhr nachts aus dem gefühlten 10-minütigen Power Nap.

Grund für den frühen Start war unsere Absicht, den Piz Bernina von Pontresina aus in



← Kurz vor der Tschierva Hütte

einem Tag zu besteigen, um anschließend mit unseren Gleitschirmen über den Morteratsch Gletscher zurück ins Tal zu fliegen. Die ersten sechs Kilometer durch das Roseg Tal legten wir bequem mit den Fahrrädern zurück. Nachdem wir die Räder abgestellt hatten, ging es im Schein unserer Stirnlampen weiter. Wieder vorbei an der Tschiervahütte erreichten wir kurz darauf unser Materialdepot. Nach dem Umpacken und einem schnellen Frühstücksriegel führte der Weg zuerst durch viel Geröll in ständigem Auf und Ab am Hang entlang. Später steilt das Gelände auf und der Untergrund wechselt auf Eis und Schnee. Nach einer Kletterpassage in griffigem jedoch sehr nassem Fels erreichten wir kurz nach Sonnenaufgang die Furcla Prievlusa auf 3.430 Metern. Hier eröffnet sich zum ersten Mal der Blick über den Morteratsch Gletscher hinüber zur Diavolezza und auch in Richtung Piz Palü. Der Gipfel des Piz Bernina und auch der Bianco Grat lagen noch versteckt hinter dem massiven Felsgrat, der uns als nächstes erwartete.

Begleitet von den ersten Sonnenstrahlen war dieser schnell überklettert und nach einer Firnquerung unterhalb des sogenannten Haifischzahns fanden wir den berühmtesten Firngrat der Alpen in top Bedingungen vor.

### Plan B

Der Grat war sehr gut zu begehen und nur an wenigen Stellen schimmerte uns blaues Eis entgegen. Immer wieder zogen Wolken von Süden auf, verdeckten uns die Sicht und sorgten dafür, dass erste Zweifel aufkamen, ob unsere Idee, mit dem Schirm herunter zu fliegen, nicht zu optimistisch war. Mit dem Plan B im Ärmel weiter zur Marco e Rosa Hütte abzustiegen und dort zu übernachten, waren wir aber auf der sicheren Seite. Durch die exponierte Lage an der Wetterscheide zwischen Nord- und Südalpen gilt es hier, das Wetter besonders gut zu beobachten. Oft bauen sich die Quellwolken auf der Südseite rasch auf. Wenn diese auf die Nordseiten überschwappen, kann die Sicht schnell zum Problem werden.

Am Ende des wunderschönen, aber auch exponierten Gangs über den Bianco Grat erreichten wir mit etwas schweren Beinen den Gipfel des Piz Alv/Pizzo Bianco. Sowohl auf der Nord, wie auch auf der Südseite der Alpen wird diese Firnhäube als „weiße Spitze“ bezeichnet und bildet den Abschluss des Bianco Grats. Für kurze Zeit fühlt es sich so an,



← Einfache und abwechslungsreiche Kletterei, wenige Meter vor dem Bianco Grat



Beste Verhältnisse  
am schönsten Firn-  
grat der Alpen

ANZEIGE



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

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

**RAST**  
Rock solid flight  
by SWING

SWING FLUGSPORTGERÄTE GMBH · GERMANY  
+49 (0)8141 32 77 888 · [INFO@SWING.DE](mailto:INFO@SWING.DE) · [SWING.DE](http://SWING.DE)

**SWING**

📍 Connect with us: [#SWINGParagliders](https://www.instagram.com/SWINGParagliders)

# independence

paragliding

Gleitschirmausrüstung seit 1990

Geronimo<sup>2</sup>  
EN B



GLEITSCHIRME



RETTUNGSSYSTEME



GURTZEUGE



ZUBEHÖR

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



↑ Der Schirm macht die Dimensionen der Gletscherspalten deutlich.

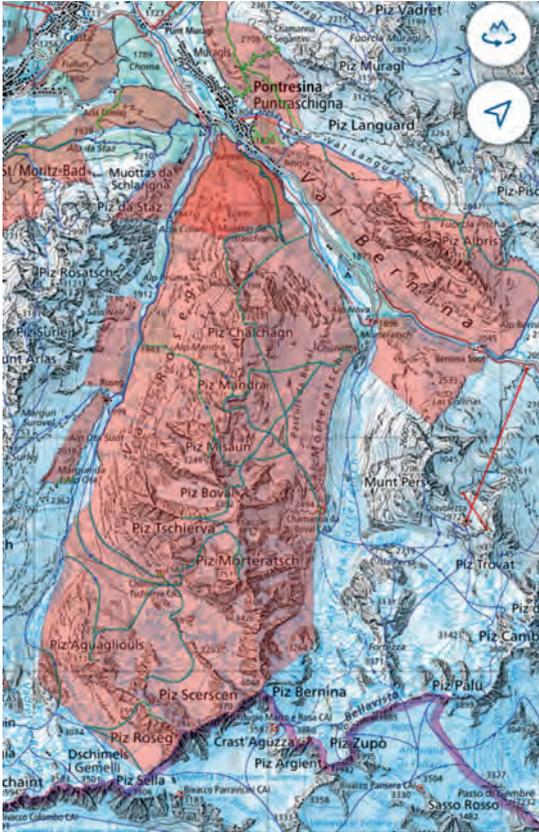
als hätte man das Tagesziel bereits erreicht. Ab hier beginnt jedoch der anspruchsvollste Teil der Tour. Lange Zeit galt der Grat und die Scharte zwischen Piz Alv und Piz Bernina als unüberwindbar. Der Gipfel des Piz Bernina ist von hier zwar nur noch einen Steinwurf entfernt, jedoch benötigten wir mit unseren schweren, mit Gleitschirm- und Hochtourenausrüstung bepackten, Rucksäcken über eine Stunde für diese Passage.

Die abwechslungsreiche Kletterei am ausgesetzten Grat ließ die Anstrengung jedoch vergessen und bald standen wir am Gipfel des höchsten Berges der Ostalpen. Die Superlative haben uns definitiv nicht zu viel versprochen, auch wenn uns durch die von Süden aufziehenden Wolken der angebliche Blick zum Mailänder Dom versagt blieb.

Die Wetterentwicklung mit zunehmender Wolkenbildung und auffrischendem Wind aus Süd ließen keine lange Rast am Gipfel zu. Schnell stiegen

wir über den schönen Spalagrat, der am Ende in zwei Abseilstellen endet, ab und erreichten mit Blick auf die Marco e Rosa Hütte den geplanten Startplatz. Als wir ankamen, hatte sich der Wind aus Süden etwas beruhigt und die Sicht nach Norden war frei. Die Bergwelt hier ist einmalig und man weiß, warum dieser Ort auch als Festsaal der Alpen bezeichnet wird. Umrahmt von Piz Bernina, Bellavista, Piz Spinass und Piz Palù schweift der Blick über den Morteratschgletscher hinunter bis ins Bernina Tal.

Der Wind kam nicht ideal von vorn, doch der Start sollte mit etwas Geschick machbar sein. Nachdem wir unsere Flugroute, eventuelle Schwierigkeiten und Notlandeplätze besprochen, die Ausrüstung gecheckt und uns flugbereit gemacht hatten, waren wir bereit. Ein letzter Blick nach Süden und ein kreativer Startlauf waren nötig, um in die Luft zu kommen. Was dann folgte, war reiner Genuss. Im Gegensatz zum Vortag



### Fakten zur Tour

Datum:	10.09.20
Laufen:	19 km, 13 h 40 min, 2.486 Höhenmeter
Fliegen:	13 km, 30 min
Talort:	Pontresina 1.805 m
Gipfel:	Piz Bernina 4.049 m
Ausrüstung:	leichte Flugausrüstung, komplette Hochtourenausrüstung, Fahrrad
Anforderungen:	Große Erfahrung auf anspruchsvollen Hochtouren mit Kletterei. Sehr gute konditionelle Fähigkeiten. Orientierung im Hochgebirge. Flugerfahrung im Hochgebirge auf steilen, schneebedeckten Startplätzen bei schwierigen Windverhältnissen.

### Anmerkungen:

Unbedingt zu beachten sind die Wildschutzgebiete, welche der Flugkorridor sehr eng werden lassen. Ständiges Beurteilen der Wolkenbildung im Süden. Ausreichend Verpflegung mitführen, falls ein Start nicht möglich ist. Eventuell mit Übernachtung auf der Marco e Rosa Hütte planen.



← Startvorbereitungen mit großartigem Panorama

↑ Die Aufstiegsroute von der Fuorcola Prielvusa bis zum Piz Bernina lässt sich beim Flug nochmals genauer betrachten.



war die Luft ruhig und lud zum Umher-schauen ein. Unter uns lag ein Labyrinth aus Schnee und Gletscherspalten, während wir um uns herum die höchsten Berge der Ostalpen aus dem besten aller Blickwinkel betrachten durften. Sicher kann man dies auch bei einem Rundflug mit dem Heli erleben. Das Gefühl, die nötigen Höhenmeter aus eigener Kraft bewältigt zu haben und die Ruhe in der Luft sind jedoch einzigartig mit dem Gleitschirm.

Bis zu diesem Zeitpunkt waren wir nun fast 14 Stunden unterwegs und die Vorstellung, den ganzen Rückweg zu Fuß bestreiten zu müssen, wurde glücklicherweise durch die ein oder andere Thermikblase verdrängt. Als wir die Bahnstation Morteratsch mit gut 500 Höhenmetern überflogen, wussten wir, wir würden es locker zurück zum Ausgangs-

punkt in Pontresina schaffen. Dies war dann auch die Belohnung dafür, dass wir die normalen Schirme und keine kleinen Bergschirme dabei hatten.

Eine letzte kleine Schwierigkeit galt es jedoch noch zu meistern. Der Südwind, der über den Berninapass ins Engadin strömt, wird durch das Bernina Tal verstärkt und schob uns nun kräftig talauswärts. Nach einer spannenden Landeinteilung gelang es jedoch direkt neben dem Auto zu landen und somit durften auch wir einen weiteren Superlativ zu dieser Tour hinzufügen.

Das Zusammenpacken der Schirme wurde von einem breiten Grinsen begleitet, das noch lange anhalten sollte. Genau bis zu dem Zeitpunkt, an dem Niklas anmerkte, dass weit hinten im Roseg Tal noch zwei Fahrräder darauf warten, abgeholt zu werden. ☞

↑ Dank angenehmer Thermik können wir uns den gesamten Rückweg bis nach Pontresina erfliegen.



#### DER AUTOR

Tim Fritz ist Sportwissenschaftler, Ausbilder beim deutschen Skilehrer- und Bergführerverband,

Tandempilot, Bikeguide und Inhaber der Bergschule Bergwärts. Seiner Bergleidenschaft geht er am liebsten beim Fliegen, Skifahren oder Biken nach und teilt diese gerne mit seinen Gästen.

Weitere Infos findet man unter [www.bergwärts.com](http://www.bergwärts.com)



#### DER AUTOR

Niklas Eckert ist angehender Lehrer, Sportwissenschaftler, Bergretter, Skilehrer, Bikeguide und ein Hike+Fly Enthusiast. Jede freie Minute verbringt er in den Bergen.

## HIKE+FLY HINWEIS

Hike+Fly, auch Para-Alpinismus, stellt eine der schönsten Spielarten des Gleitschirmfliegens dar. Zu Fuß auf den Berg, schwerelos gleitend wieder ins Tal. Klingt sehr einfach, doch leider ist es das nicht. Start- und Landeplätze müssen selbständig ausgewählt und auf ihre Eignung beurteilt werden sowie Wind- und Wetterverhältnisse im unbekanntem Terrain zuverlässig eingeschätzt werden können. Gute körperliche Konstitution ist Grundvoraussetzung, um nach einem anstrengenden Anstieg genügend Reserven für einen sicheren Start und Flug oder Abstieg zu haben. Außerdem muss der Pilot vorher abklären, ob Start-, und Landeplätze legal sind. Jedes Land, oft sogar jedes Bundesland/Kanton, hat andere gesetzliche Bestimmungen. Viele Flugschulen bieten auf [www.dhv.de](http://www.dhv.de) unter Travel&Training Hike+Fly-Reisen an. Der DHV empfiehlt Einsteigern in dieses faszinierende Abenteuer, die ersten Touren unter fachkundiger Anleitung zu unternehmen.

# DAS BESTE ZWEIER WELTEN

Das Gingo 4 ist ein Universal-Gurtzeug mit einem revolutionären Rückenprotektor, der eine Gewichtsersparnis von 26 % im Vergleich zum Vorgängermodell ermöglicht. Mit dem neuen Aerobean-Protektor kommen Piloten in den Genuss der Vorteile unterschiedlicher Welten: Das Leichtgewicht eines Airbags sowie den langlebigen Rundum-Schutz eines Schaumprotektors.

Gewicht in Größe M: 3,27 kg



 **Aerobean**

INNOVATIVER RÜCKENPROTEKTOR

  
GIN

**Gingo<sup>4</sup>**

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

# Wo es (fast) immer geht...

In Gleitschirmfliegerkreisen hört man immer wieder: „Der Bischling geht immer“. Richtig ist das natürlich nicht. Aber auch nicht so ganz falsch. Hier liest du, was den eher unscheinbaren Waldhügel südlich von Salzburg zu einem der beliebtesten Flugberge der Ostalpen macht, was ihn auszeichnet – und auch, wann er gar nicht geht.

TEXT UND FOTOS: TILL GOTTBRAH



Schon die Anfahrt zum Bischling gefällt mir jedes Mal: Runter von der Autobahn, dann auf die kleine Straße hinauf nach Werfenweng und schon nach ein paar Höhenmetern bleiben Lärm und Trubel unten im Salztal zurück. Die Straße ist so schmal, dass man ahnt: Sie muss in eine Sackgasse führen. Noch ein paar Kurven, Bäume, kleine Haine, Felder. Dann lehnt sich der Hang zurück und der Blick wird frei in den Talkessel von Werfenweng: links die mächtigen Südwände des Tennengebirges, rechts bewaldete Hügel, geradeaus über dem Talende der Bischling. Am Ortseingang der freundlich-friedlichen 1.000-Einwohner-Ortschaft gebieten Schilder eine Maximalgeschwindigkeit von 30 km/h. Auf der Hauptstraße, wohlgemerkt. Eine sympathische Entschleunigung.

Kurz vor dem Ende der Sackgasse und das U-förmige Tal des Ortsteils Zaglau beschließend, liegt direkt neben der Straße die Landewiese. Lang, breit, weitestgehend hindernisfrei und mit mehreren Windsäcken. Da lacht das Pilotenherz. Einziger ganz kleiner Wermutstropfen, der aber nur für Drachenflieger relevant ist: Die Wiese fällt ganz leicht ab. Wer zum ersten Mal herkommt, hält kurz an und macht sich mit dem Landeplatz vertraut. Vierhundert Meter weiter endet am großen, kostenlosen Parkplatz die Straße. Hier liegen das fliegerfreundliche Hotel Barbarahof sowie die Talstation der Gondelbahn. Sie hört auf den vielversprechenden Namen Ikarus.

Mit Ikarus aus Alu und Plexiglas schaukeln wir den steilen Westhang hinauf. Der Bewuchs und die Hangneigung lassen die Vermutung aufkommen: Schön zum Aufheizen, das müsste ganz gut gehen hier...

### Königliche Aussichtskanzel

Oben angekommen, haut einen erst einmal das Panorama um: Nach Norden ragt wie eine breite, steile Kalksteinwand das Tennengebirge auf. Im Osten locken der Gosaukamm und die Bischofsmütze mit dem Dachstein dahinter sofort die Gelüste des Streckenfliegers. Im Süden breiten sich die Tauern entlang des Alpenhauptkamms aus, gekrönt von König Großglockner. Jener streitet mit einem anderen König im Westen darum, in welche Richtung der Blick am atemberaubendsten ist: der Hochkönig und sein

Entspannt starten: Hauptstartplatz liegt direkt neben der Bahn. Viel Platz. Keine Hindernisse. Und ein Hammer-Panorama mit Hochkönig und Hagengebirge.



↑ Die ersten Bummerln am Himmel: jetzt aber in die Luft! Am Oststartplatz heben die Streckenflieger ab.

↑ Entspannt ausgleiten: Blick auf den Talabschluss, den Bischling, die Bahn und die herrlich großen Landwiesen

Stein gewordenes Gefolge. Als ich vor vielen Jahren zum ersten Mal hinauf auf die Bischlinghöhe fuhr, war ich, wie immer dabei, den Himmel und die Umgebung abzuscannen – nach anderen Schirmen, die vielleicht schon aufdrehten, nach Wind und Wolken und nach allem, was dem Gleitschirmflieger wichtig ist. Vor allem nach den Verhältnissen am Startplatz.

Der Weststartplatz, zugleich der Hauptstartplatz, liegt direkt neben der Bahn. Ein Schirm nach dem anderen hob ab. Perfekt stand der Wind an. Jaaa, schaut gut aus! Aber kaum sprang ich aus der Gondel und schaute hinüber zum Oststartplatz, wunderte ich mich: Auch hier zeigte der Windsack perfekte Verhältnisse an und in regelmäßigen Abständen gingen die Piloten in die Luft. Startet da wer ins Lee? Und gleich so viele? Also tat ich das, was ein vernünftiger Pilot tut: Ich stieg hinauf zum höchsten Punkt, vielleicht zehn Meter oberhalb der Bahn und der Startplätze, um mir dort den Überblick über den wahren Wind zu verschaffen. Dort staunte ich noch mehr: Auch auf der südlich ausgerichteten Wiese machten sich ein paar Piloten startklar! Wie kann das sein? Ja, am Bischling durchaus...

### Ein Startplatz-Paradies

„Bei einer leichten Westlage zieht es am Vor-

mittag am Weststartplatz dynamisch hinauf, während am Ost- und am Südstartplatz thermische Ablösungen durchziehen. Man kann tatsächlich manchmal in drei Richtungen gleichzeitig sicher starten“, erklärt Alois Rettenbacher. Und der Alois muss es wissen. Ihn kennen viele aus YouTube – jener verwegene Bursche, der früher regelmäßig diverse Rettungsschirme über Grund warf, um zu sehen, wie sie in der Praxis funktionieren. Im Winter bei viel Schnee und natürlich am Bischling. Alois gehört das Hotel Barbarahof direkt neben der Seilbahn und bei ihm sowie bei Stefan und Sepp Rebernick von der örtlichen Flugschule Austriafly laufen die Fäden in Sachen Paragleiten am Bischling zusammen.

Stellt sich die Frage, wohin die Luft ausweicht, wenn sie über dem Gipfel „zusammenstößt“? Nach oben! In der Praxis bedeutet dies – je nach Wetterlage natürlich – dass die Thermikpiloten und Streckenjäger am Vormittag eher nach Osten oder nach Süden starten, Flugschüler sowie Gelegenheitsflieger nach Westen. Denn dort geht es direkt Richtung Landeplatz, und man muss nicht erst den gesamten Gipfel umfliegen.

Wir wollen auf Strecke gehen und gehen die paar Meter hinüber zum Oststartplatz. Fünf oder sechs Schirme kann man hier zum Start ausbreiten, dahinter ist noch Platz, um

sich fertig zu machen. Der Wind steht sauber an. Das sollte er auch, denn der Oststartplatz ist der Einzige, der nach wenigen Metern steil abfällt und wo ein später Startabbruch eher nicht so ratsam ist...

Das hat auch seine Vorteile: Die Ostflanke ist von mehreren, meist mit Latschen bewachsenen Rippen durchzogen. Hier kann sich die Luft wunderbar aufheizen und die Thermik reißt recht definiert ab. Entweder man achtet zwei, drei Mal direkt über dieser Ostflanke, bevor der Gipfel überhöht ist und man sauber in die Thermik eindrehen kann. Oder es geht geradewegs vor über den Südgrat. Hier schließen sich an mehreren Stellen Aufwinde aus der West- und der Ostseite des Grates zusammen – und das Vario piepft bald gleichmäßig. Jawoll! Der Gipfel bleibt unten zurück und das ohnehin umwerfende Panorama wird noch umwerfender. Auch wer lieber nach Westen startet, findet ab dem späten Vormittag recht leicht den Weg nach oben. Vor dem Weststartplatz bzw. über der Bahn zieht es nach oben – wobei man beim Kurbeln darauf achten sollte, nicht direkt vor dem Startplatz den Luftraum zu blockieren oder zu nah über die Bahn zu fliegen.

Die steilen, gut aufheizenden Hänge sind auch der Grund, dass man am Bischling sogar im Winter oft Thermik fliegen kann, wenn andernorts absolute Ruhe im Vario



↑ Entspannt landen: Auch wenn viel los ist, kommt man sich selten in die Quere. Der Übungshang (Hintergrund) ist gesperrt, wenn die Kühe dort weiden.

herrscht oder nur der Sinkton brummt. Dieser unscheinbare Waldbuckel ist einfach großartig.

### Das Miteinander respektieren

Aus der Höhe wirken die imposanten Kalksteinwände des Tennengebirges nicht mehr gar so gewaltig wie vom Landeplatz aus. Aber fliegt man hinüber zu den drei nächstgelegenen Gipfeln – von Ost nach West: Napf, Eiskogel und Hochthron – und ist mit anderen gemeinsam unterwegs, so fällt auf, wie klein und nichtig wir Paragleiter im Vergleich zu diesen mächtigen Flanken doch sind.

In Werfenweng haben sich Jäger, Behörden und Flieger geeinigt, dass direkt am Napf, Eiskogel und dem Hochthron geflogen werden darf. Ansonsten liegt es an uns Fliegern, die bestehenden Ver- und Gebote zu achten. Und die lauten: 1. Am Tennengebirge mindestens 200 Meter Abstand zum Fels halten – Ausnahmen: am Napf, Eiskogel und Hochthron! 2. Absolut keine Toplandungen im Naturschutzgebiet Tennengebirge.

Alois Rettenbacher erklärt: „In Werfenweng arbeiten die Beteiligten zusammen, um alle Interessen bestmöglich unter einen Hut zu bekommen. Wir einheimischen Piloten wissen, worauf wir achten

müssen – viele Gäste aber nicht! Im Namen der Locals möchte ich daher alle Gastpiloten eindringlich bitten, sich genau zu informieren und die bestehenden Vorgaben wirklich zu respektieren. Nur dann wird der Bischling das Fliegerparadies bleiben, das er zurzeit ist!“ Große Informationstafeln stehen am Landeplatz, an der Talstation und nahe der Bergstation des Ikarus direkt nach dem Ausstieg.

### Die Platzrunde

Wer vom Bischling auf Strecke gehen will, sollte sich außerdem sehr genau die Lufträume anschauen – und dabei sicherstellen, dass die Luftrauminfos aktuell sind! Denn vor einigen Jahren gab es ein paar Änderungen und seither führt eine Einflugschneise des Flughafens Salzburg direkt nach Süden. Achtung also bei der Querung der Salzachtals nach Westen in Richtung Hochkönig und Hagengebirge.

Für XC-Einsteiger bietet sich ein flaches 25 km-Dreieck an. Die Wendepunkte liegen so, dass man fast immer in das Tal von Werfenweng zurückkommt und keinen Stress mit einer Außenlandung oder dem Zurücktrampen hat. Die Wendepunkte liegen im Süden am Donneregg, im Norden am Napf oder am Tauernkogel sowie im Nordwesten am Hochkogel. Wer sich nicht



Ausbildung zum

# XC Piloten

mehr lernen – sicherer fliegen

## Bewährte B-Schein Ausbildung

1. Performancetraining
2. Thermikkurs
3. Streckenflugkurs



Flugschule  
Sky Club Austria  
www.skyclub-austria.at



← Entspannt  
gelandet: Am  
großen Landeplatz  
sieht man abends  
viele lachende  
Gesichter.

bitten aber darum, dass man sich zuvor in der Flugschule (liegt am Landeplatz auf der anderen Straßenseite) anmeldet. Auch hier geht es um ein friedliches Miteinander von Bauern und Fliegern

### Mehr als nur Fliegen

Nach dem Fliegen lässt sich der Tag in Werfenweng entspannt beschließen. Da die Ortschaft am Talende liegt, gibt es keinen Durchgangsverkehr. Diese Tatsache erkennend, ist hier ein interessantes touristisches Konzept entstanden: ein verkehrsberuhigter Ortskern, in dem die Kinder auf der Straße spielen und man gechillt auf den Terrassen der Restaurants und Gasthäuser sitzen kann. Werfenweng versucht intensiv, komplett autofreien Urlaub zu promoten – einschließlich gratis Shuttle-Service vom Bahnhof Bischofshofen, E-Auto zum Ausleihen, Segways, E-Bikes, kostenlosen innerörtlichen E-Taxis für Übernachtungsgäste und Ähnlichem. Der Ort hat sich den „Alpine Pearls“ angeschlossen, einem Verbund von gut 20 Gemeinden in Österreich, Deutschland, Slowenien, Italien sowie der Schweiz, die auf Nachhaltigkeit, sanfte Mobilität und einen verantwortungsvollen Tourismus setzen. Hier gibt es keine Riesenhotels oder gigantische Erlebnisparks, sondern aktiven Naturschutz, Lebensfreude und Menschlichkeit.

Kurz: jede Menge Gründe mal zum Bischling zum Fliegen zu fahren oder vielleicht einen ganzen (Flug)Urlaub dort zu verbringen. Nicht zuletzt geht der Bischling ja „immer“.

ganz so weit nach Nordwesten wagt – das Salzachtal verengt sich hier in Richtung Pass Lueg sehr stark – dreht schon am Hochthron um. Diesen Gipfel erkennt man leicht, denn auf seiner Südrippe thront in exponierter Lage die Werfener Hütte. Besonders am späten Nachmittag, wenn die Schatten lang und länger werden und die Sonne die Westwände vergoldet, ist das Fliegen hier spektakulär.

Zurück am Landeplatz herrscht – entsprechend der Beliebtheit dieses Fluggebietes – vermutlich ganz schön Verkehr. Es gibt mehrere, teils riesige Windsäcke und man erkennt frühzeitig, woher der Wind weht. Meistens talwärts. Dann wird die Landevolte im Uhrzeigersinn geflogen. Am frühen Vormittag oder späten Nachmittag weht auch mal der Bergwind. Dann wird die Landevolte links herum geflogen. Die Position liegt in beiden Fällen auf der Nordseite des Landeplatzes und nicht über

oder gar südlich der Straße. Mit einer Ausnahme: bei Nordwind am Landeplatz – d.h. die Windsäcke stehen quer zu den normalen Landerichtungen. Das ist vor allem bei überregional Nord der Fall, wenn das Fliegen am Bischling ohnehin weder schön noch empfehlenswert ist. Sepp Rebernig von der Flugschule rät: „Bei Nordwind am Landeplatz kann es sehr turbulent sein. Dann sollte man sich grundsätzlich von der Nordseite des Landeplatzes mit dem Übungshang und der darüber liegende Bergflanke fernhalten und den Landeplatz von Süden anfliegen. Es ist auch OK; eine Wiese weiter talauswärts zu landen. Da musst du zwar ein paar Meter weiter zurück zur Bahn gehen, aber es ist die sicherere Wahl!“

Wer nach dem Landen noch ein wenig an den Übungshang, der sich nach Norden an die Landewiese anschließt, gehen will, darf das gerne und kostenlos tun. Die Rebernigs

ANZEIGE

**VITESSE**  
Tom Grabner DESIGN

Optional mit Visier in 3 Farben  
Rekordverdächtig leicht: ab 390 g!  
Neueste CE Air Sports Zertifizierung  
Perfekte Passform auch für Übergrößen



**CHARLY**  
BEST OF AIR  
www.charly-produkte.de



find us on



WE SHARE  
THE *Passion*  
OF FLYING  
IN A LIGHT WAY



FÜR DEINE ENTFERNTEN ZIELE  
**VISION**  
(LTF/EN B)



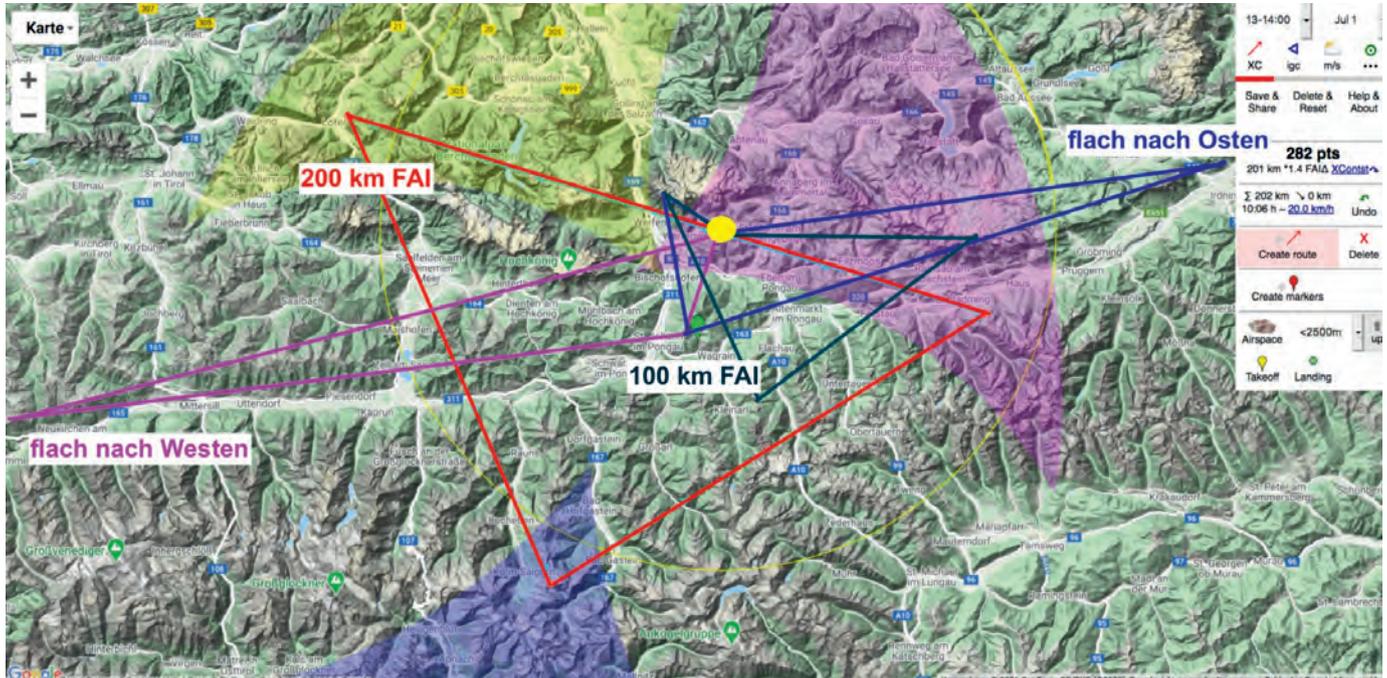
FÜR DEINE SICHEREN GLÜCKSMOMENTE  
**ANNAPURNA**  
(LTF/EN A)



FÜR DEINEN LEICHTEN AUFSTIEG  
**OBSESSION 5**  
(LTF/EN B)

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





↑ Der Bischling bietet erfahrenen Streckenfliegern ein enormes Potenzial. Die Cracks glauben, dass auch von hier das 300er FAI „drin ist“...

## Info: Streckenfliegen vom Bischling

### Der lockere Fünfziger – mit Erweiterungspotenzial

Ein nettes und nicht zu verwegenes 50 km FAI-Dreieck führt vom Bischling zunächst nach Osten zum Frommerkogel und über Sankt Martin am Tennengebirge hinweg zum ersten Wendepunkt beim Gerzkopf (oder wenn du Lust hast, noch ein Stückchen weiter nach Osten). Dann geht es leicht im Bogen entlang eines bewaldeten Bergrückens nach Süden, über Eben im Pongau hinweg querend zum Höllberg. Von dort verläuft der Grat nach Westen zum Hochgründeck etwas im Zickzack. Thermisch ist dieser Abschnitt meist recht zuverlässig, aufpassen heißt es aber am Höllberg: Den fliegst du von Norden an, denn in der Südflanke kann an thermischen Tagen ein tückisches Lee warten. Also: hoch bleiben. Am Hochgründeck entscheidest du dann, ob du noch ein kleines Stück nach Süden zum Forstegg fliegst und den Wendepunkt direkt östlich oberhalb Sankt Johann setzt. Jetzt geht es direkt nach Norden. An der Breitspitze machst du so viel Höhe wie möglich und querst über die Tauernautobahn wieder zum Donneregg. Hast du das Donneregg überhöht, bist Du bereits wieder im Bereich des Bischling-Landeplatzes. Der dritte Wendepunkt Richtung Pass Lueg ist eine „gmahde Wiesn“ (siehe Text -> 25 km-Dreieck).

### Flexibler Hunderter

Das 50 km-Dreieck oben lässt sich recht entspannt zum 100 km FAI erweitern – nach Osten und nach Süden. Den östlichen Wendepunkt setzt du dann beim Dachstein. Der Weg dorthin führt zunächst wie beim 50er zum Gerzkopf. Hier musst du entscheiden, ob du „oben herum“ über die höheren Berge (Richtung Bischofsmütze) fliegst

oder – nur bei guter Basishöhe – den direkteren Weg über den thermisch sehr zuverlässigen Rettenstein nimmst. Fliegst du oben herum, solltest du darauf achten, ob die Talwindssysteme bereits aktiv sind. Wenn ja, blasen sie von Norden aus dem Lammertal herauf und können auf dem Weg vom Gerzkopf zur Bischofsmütze den Grat überspülen.

Auf dem Weg vom Dachstein zum zweiten Wendepunkt in Richtung Tauern fliegst du zum Rettenstein und weiter über den langgestreckten Rossbrand mit seinem markanten Sendemast. Über diesem breiten bewaldeten Rücken nördlich oberhalb von Radstadt solltest du unbedingt versuchen, immer über Grathöhe zu bleiben – ganz besonders an seinem Westende. Denn hier, oberhalb von Altenmarkt, wird er gerne vom Talwind aus Nord überspült, während südseitig heftige Leebärte hochballern. Falls du unter Grathöhe kommst, kann es die sicherere Wahl sein, nach Norden abzubiegen. Oft genug schieben sich Thermikbärte auch hier wieder hinauf. Südseitig wartet gerne eine böse Lee-Waschmaschine ... Vom Rossbrand querst du weiter zum Höllberg (Achtung Lee in der Südflanke; siehe oben). Der nächste Gipfel ist das Blümeck. Hier tankst du ordentlich Höhe und hinüber geht's ins Skigebiet von Flachau / Wagrain. Ab hier fliegst du einfach den Grat entlang nach Süden. Eine andere Option ist die Kette westlich des Kleinarltals. Der Heimweg zum Bischling führt auf dem gleichen Weg zurück zum Blümeck und ab dort weiter wie beim „lockeren Fünfziger“:

## Drachen- und Gleitschirmfliegen am Bischling

Die Bischlinghöhe ist ein gut zu erreichender und entsprechend beliebter Flugberg im wunderschönen Tal von Werfenweng mit Startmöglichkeiten von Nordost über Süd bis Nordwest. Er eignet sich für Flugeinsteiger ebenso wie für XC-Cracks. Auch Drachenfliegen ist möglich. Gute Allgemeininfo: [www.barbarahof.com/fileadmin/user\\_upload/Dateien/Atme\\_den\\_Himmel.pdf](http://www.barbarahof.com/fileadmin/user_upload/Dateien/Atme_den_Himmel.pdf)

### Geeignete Wetterlagen

Alle außer kräftig Nord. Achtung! Dann wird das Fliegen aufgrund von LEEeffekten des Tennengebirges im gesamten Talkessel ungemütlich bis gefährlich – und zwar bis hinab zum Landeplatz!

### Startplatz

1.840 m, N 47°27'44.02" E 13°17'50.44". Unmittelbar neben der Gipfelstation gibt es drei einfache Wiesenstartplätze. Der Hauptstartplatz ist der große Weststartplatz. Oberhalb der Fußwegs macht man sich fertig, unterhalb davon wird gestartet. Direkt daneben befindet sich das Alpengasthaus Bischlinghöhe für den Pre-flight-Espresso oder die Brotzeit. Ein schöner Platz mit Terrasse und ideal, um dem unterhaltsamen Treiben zuzuschauen. Der Oststartplatz ist groß genug für 5 bis 6 Schirme und erste Wahl für Streckenflieger, die früh aufdrehen wollen. Der Südstartplatz ist der kleinste (2 bis 3 Schirme) und im Winter bei Skibetrieb gesperrt.

### Landeplatz

Der Landeplatz für Gleitschirme und Drachen liegt etwas unterhalb der Talstation der Gondelbahn (ca. 400 m entfernt) auf etwa 950 m direkt neben der Straße und fällt leicht nach Westen ab. Es gibt mehrere Windsäcke und da man sich hier im Talschluss befindet, bläst kräftiger Wind eher selten. Nördlich an die Landewiese schließt sich der Übungshang der Flugschule an. Manchmal liegt dort ein eigener Landepunkt für die Flugschüler. Für Freiflieger gibt es bewusst keinen Landepunkt im südlichen Teil der Wiese (zur Straße hin), damit jeder dort landet, wo es sicher ist zu landen. Sollte die Landewiese aufgrund thermischer Bedingungen oder falscher Landeeinteilung nicht ausreichen, kann man auch auf der nächsten Wiese in Richtung Werfenweng landen. Landevolte bei Westwind -> im Uhrzeigersinn, bei Ostwind -> entgegen dem Uhrzeigersinn.

### Bergbahn

Die auf den schönen Namen Ikarus getaufte Bahn führt vom Talende in Zaglau steil eine Wald- und Latschenflanke hinauf. Es gibt viele und kostenlose Parkplätze (bitte nur hier parken und nicht an der Straße neben dem Landeplatz). Die Bahn fährt üblicherweise von Weihnachten bis Anfang April sowie im Sommer von Juni bis Anfang Oktober. Im Sommer ist zwischen 12 und 13 Uhr Mittagspause! [www.bergbahnen-werfenweng.com](http://www.bergbahnen-werfenweng.com)

### Naturschutz

Naturschützer, Jäger, Behörden, touristische Anbieter und die Flugschule versuchen die Interessen aller Beteiligten auf sinnvolle

Weise zu koordinieren. Um dieses Miteinander zu fördern und Konflikte zu vermeiden, sollten sich alle Piloten an die örtlichen Vorschriften halten. Die Wichtigsten:

- ▲ Abstand zum Fels im Tennengebirge mindestens 200 Meter (Ausnahmen: Am Napf, Eiskogel, Hochthron)
- ▲ Absolut KEINE Topplandungen im Tennengebirge.

Große Infotafeln stehen am Landeplatz, an der Talstation sowie auf dem Gipfelplateau nahe der Bergstation.

### Flugschule

Austriafly von Sepp und Stefan Rebernick gehört zu den alteingesessenen Flugschulen und befindet sich gegenüber des Landeplatzes. Sie bietet nicht nur einen kompletten Service mit Shop und Werkstatt, sondern auch Anfängerkurse im Winter an. Bitte hier anmelden, wenn du an den Übungshang gehen willst. [www.austriafly.at](http://www.austriafly.at)

### Wettkampffliegen

Der Flugsportclub Ikarus Abtenau veranstaltet vom 12.–15. August 2021 die Ikarus Open in Werfenweng / Salzburg. Der CIVL-Kategorie 2 Wettbewerb ist auf 150 Piloten limitiert und hat die Wertungskategorien Open (bis CCC), Serial (bis EN-D) sowie Sport (bis EN-C) und Damen. [www.ikarus-abtenau.at](http://www.ikarus-abtenau.at)

### Wetter

[www.barbarahof.com/de/barbarahof/piloteninfo/](http://www.barbarahof.com/de/barbarahof/piloteninfo/)

### Übernachten

Die Nummer 1 für Flieger ist das Hotel Barbarahof. Es liegt nicht nur ideal an der Bahn, Chef und Koch ist Alois Rettenbacher. [www.barbarahof.com](http://www.barbarahof.com). Daneben gibt es eine große Auswahl an Unterkünften, von der preiswerten Pension bis zum luxuriösen Wellness-Hotel.

### (Kurz)Urlaub in Werfenweng

Werfenweng gefällt mit einem modernen und auf Nachhaltigkeit ausgerichteten touristischen Konzept. Ausführliche Information [www.werfenweng.eu](http://www.werfenweng.eu)

### Familienaktivitäten:

Freizeitpark Wengsee (Sommer), Bogenschießen ([www.pfarrwerfenbogenschiessen.co.at](http://www.pfarrwerfenbogenschiessen.co.at)), Abenteuer- und Erlebnispark am Bischling mit Hochseilgarten, 400 Meter langer Flying Fox, Mountaincarts, Puschls Rätselberg für Kinder, Bikecenter, Panoramakino ([www.DeinBerg.at](http://www.DeinBerg.at)).

Der große Besuchermagnet der Region ist die Eisriesenwelt in Werfen, die größte Eishöhle der Welt (insgesamt 42 km). Einige hundert Meter sind für Besucher zugänglich – warm anziehen! <https://eisriesenwelt.at/>  
Burg Hohenwerfen (mit Falknerei): [www.salzburg-burgen.at/de/burg-hohenwerfen/](http://www.salzburg-burgen.at/de/burg-hohenwerfen/)



### Flach nach Osten – mit viel Erweiterungspotenzial

Der erste Abschnitt dieses Fluges verläuft wie beim „flexiblen Hundertler“. Drehst du am Dachstein um, ergibt das ein flaches FAI-Dreieck von knapp 80 km (mit dem südlichen Wendepunkt am Hochgründeck). Läuft es richtig gut, kannst du den östlichen Wendepunkt fast beliebig weit nach Osten hinausschieben: Bis zum Stoderzinken ergibt das ca. 110 km flach, zum Grimmig ca. 140 km flach oder nach Liezen ca. 165 km flach. Die Berge auf der Nordseite des Ennstals geben die Route vor und oft kann man hier voll im Gas dahinbretern. Aufpassen heißt es im Bereich des Militärflughafens in Aigen. Hier reicht der Luftraum bis zum Boden.

Praktisch: Auf dem Heimweg schiebst dich im Ennstal üblicherweise der Talwind nach Westen. Und solltest du absaufen, kannst überall in den Zug steigen und entspannt zurück nach Bischofshofen fahren.

### Flach nach Westen – mit viel Erweiterungspotenzial

Eine feine Option – auch für weniger erfahrenere Kilometerjäger – ist ein flaches Dreieck durchs Pongau und anschließend das Pinzgau nach Westen (Beispiel: [www.xcontest.org/2014/world/de/fluge/details/wolfbe/28.3.2014/09:04](http://www.xcontest.org/2014/world/de/fluge/details/wolfbe/28.3.2014/09:04)). Drei große Vorteile: Erstens kannst du umdrehen, wo immer es dir beliebt. Zweitens fliegst du fast die gesamte Route in dem entspannten Wissen, dass es überall große Landwiesen gibt – na ja, fast überall. Drittens gibt es eine Zugverbindung bis Neukirchen. Die Rückfahrt im Falle des Absaufens verläuft also wunderbar entspannt.

Ganz am Anfang steht die Frage, ob du das Salzbachtal direkt querst oder mit einem Schlenker nach Süden über das Hochgründeck. Die direkte Querung ist ganz schön weit und da es früh ist, liegt die Basis vielleicht noch nicht so hoch. Also: Höhe machen! Vom Bischling geht es über das Donneregg und über den Autobahnknoten westwärts zum eher unscheinbaren Jägerköpfl. Achte hier bei hoher Basis auf den Luftraum! Hast du viel Höhe, kannst auch die nächste Rippe nach Süden anfliegen (Haidberg und später Hochkeil). Beides geht in der Regel problemlos. Etwas weniger weit ist die Querung, wenn du erst nach Süden zum Hochgründeck und von dort hinüber nach Westen fliegst.

Ab hier fängt die „Autobahn“ an – zuerst zum Zellersee (ca. 80 km flach) und dann weiter zum Pass Thurn (ca. 140 km flach bei Wendepunkt auf der Ostseite des Pass Thurn), Wildkogel (ca. 165 km flach), Gerlospass (ca. 195 km bei Wendepunkt Königsleiten) oder gar zum Kreuzjoch (Zillertal; über 210 km flach).

Gut zu wissen: An thermisch guten Tagen werden die Gipfel auf der Nordseite des Pinzgaus im Laufe des Tages manchmal von Ausgleichswinden überspült. Dann kann es auf dem Rückweg sinnvoller sein, auf die Südseite zu wechseln und die Rippen der Tauern abzureiten.

### Das magische 200er FAI

Berühmt ist der Bischling dafür, dass er „immer geht“. Dabei zeigt die Flugsuche im XContest, dass er auch das Potenzial für die ganz großen XC's bietet. Nicht nur Markus Eder, der bislang erfolgreichste Kilometerjäger am Bischling, hat das 300 km FAI-Dreieck schon im GPS einprogrammiert...

Das klassische 200+ km FAI-Dreieck führt zunächst nach Nordwesten in Richtung Lofer und Umgebung, dann südwärts zum Alpenhauptkamm im Rauriser Tal oder einem seiner Nachbartäler, dann nach Osten durch die Tauern ins Ennstal und von dort wieder heim.

Die erste Querung über das Salzbachtal verläuft wie beim flachen Dreieck nach Westen. Danach wartet gleich ein echtes Highlight auf dich: der Flug entlang der spektakulären, felsigen Südwände von Hochkönig und Steinernem Meer. Entlang des Saalachtals Richtung Lofer versuchst du immer hoch zu bleiben. Denn kommst du einmal tief, frisst dich der Wind in dem fjordartig engen Tal erbarmungslos. Der erste Wendepunkt wird dann entsprechend der Tagesgüte und den Ambitionen des Piloten gesetzt. Markus Eder hat ihn schon bis zur Kampenwand geschoben (überhaupt lohnt es sich, im XContest die Flüge von Markus Eder anzuschauen. Er weiß, wo es geht).

Der zweite Schenkel führt zunächst auf dem gleichen Weg zurück zum Steinernen Meer, dann über den Hundstein und weiter querend in die Tauern auf die Rippe zwischen Rauriser und Gasteiner Tal. Ganz im Süden setzt du deinen Wendepunkt. Dann fliegst du den Grat ein paar Kilometer zurück, bevor es diagonal nach Nordosten geht und du einen Tauern-Grat nach dem anderen querst. Kurz hinter Schladming sind 200 km voll. Schiebst Du den nördlichen Wendepunkt zum Hochgern (südlich Chiemsee) und den östlichen zum Stoderzinken, zeigt dein Kilometerzähler rund 250 km an. Aber es ginge auch noch weiter...: [www.xcontest.org/2018/world/de/fluge/details/mark\\_eder/4.8.2018/07:41](http://www.xcontest.org/2018/world/de/fluge/details/mark_eder/4.8.2018/07:41)

Eine Alternative ohne den Abstecher Richtung Bayrische Alpen ist das 200er von Andreas Praniess. Nach einem kurzen Schlenker an die Nordostecke des Tennengebirges flog er durchs Pinzgau bis zum Wildkogel und über das Südende des Rauriser Tals wieder heim. [www.xcontest.org/2019/world/de/fluge/details/pra/29.6.2019/08:20](http://www.xcontest.org/2019/world/de/fluge/details/pra/29.6.2019/08:20) ◀



#### DER AUTOR

**Till Gottbrath** fliegt seit 1986 unfall-, verletzungs- und rettungsschirmwuffrei Gleitschirm. Der leidenschaftliche Streckenflieger und Captain des NOVA Pilots Team hofft, dass das auch noch lange so bleibt.



Innenliegende  
Mini-Rib-Nähte

Zig-Zag 3D-Shaping

Erhöhte Rolldämpfung

Mini-Rib-Vectorband

Schmutzauslass an  
beiden Flügelspitzen

Reduzierte Leinenlänge

Neue Tragegurte mit nur  
7mm Breite (Alternativ  
bestellbar mit den 12mm  
breiten Risern des ION 6)

Umfangreiche Garantie  
»NOVA Protect«



## ION 6 Light – Always up for flying

Dreileiner | Zellen: 51 | Streckung: 5,19 | Gewicht: 3,9 Kilo (Größe S) | EN/LTF B

Der ION 6 Light bietet alles, was ein echter Allround-Gleitschirm können muss: präzises Handling und maximale Performance bei gleichzeitig hoher passiver Sicherheit. Da so mancher Streckenflug auch gerne mal mit einem Fußmarsch auf den Berg beginnt, ist er zudem leicht – 800g weniger als der reguläre ION 6 in Größe S – und lässt sich besonders klein packen. Passend dazu gibt es erstmals 7mm schmale Tragegurte.

Testflug gefällig? Mehr Infos und deinen nächstgelegenen NOVA-Händler findest du unter: [www.nova.eu/ion-6-light](http://www.nova.eu/ion-6-light)

**NOVA**  
Performance Paragliders

# Schmankerl in Osttirol

Die Hike+Fly Tour zur Großen Kinigat (2.689 m) ist eine sehr abwechslungsreiche Tour, die tolle Weitblicke, ganz unterschiedliche Landschaftsformen in der Nahumgebung und ein besonders eindrucksvolles Gipfelkreuz bietet. Die Route ist sehr gut ausgeschildert und markiert. Die nächstgrößere Stadt ist Sillian in Osttirol, kurz vor der Grenze nach Italien gelegen. Von dort fährt man nach Kartitsch im Tiroler Gailtal. Parkmöglichkeiten bieten sich am Sportzentrum Kartitsch.

TEXT UND FOTOS: GUNDO ZIERES



↑ Start mit dem Advance PI 3

**B**ei dieser durchaus anspruchsvollen Bergtour sind Trittsicherheit und an ausgesetzten Stellen Schwindelfreiheit erforderlich. Vom Ausgangspunkt bis zum Startplatz sind etwa 4 ½ - 5 Stunden Zeit einzuplanen und 1.320 Höhenmeter zurückzulegen. Die Gesamtstrecke beträgt ca. 9,7 km. Für den Start mit dem Gleitschirm ist Nordwind ideal, möglich ist ein Start auch bei leichtem Nordost- oder Nordwestwind. Der Startplatz, ein teils grobblockiges Geröllfeld

unterhalb des Gipfelkreuzes, setzt aufgrund dieser Beschaffenheit Erfahrung und sicheres Starten voraus.

Von Sillian fährt man Richtung Lienz und biegt in Tassenbach ins Gailtal nach Kartitsch ab.

Nach dem Ortseingang in Kartitsch zweigt die erste Straße nach rechts zum Geschäft ADEG ab und führt weiter zum Hotel Waldruhe, dem Ausgangspunkt unserer Tour. Hier fällt uns das markante Kreuz mit den gelben Wegweisern schon ins Auge.

Trotzdem folgen wir der geteerten Straße noch einige Meter weiter in den Wald bis zum Sportzentrum von Kartitsch, wo sich ausreichende Parkmöglichkeiten befinden.

Zu Fuß gehen wir zu dem Wegkreuz mit den gelben Wegweisern zurück.

Auf dem Wegweiser entdecken wir den Weg mit der Nummer 465, der uns durch das Erschbaumental in Richtung der Filmoor-Standschützenhütte führen wird.

## Der Aufstieg zum Gipfel

Zunächst geht es gemächlich aufwärts oder bergauf durch das Erschbaumer Tal. Vor der ersten Steilstufe geht der Forstweg in einen Steig über, der auch sofort an „steigt“.

Mit dem Erreichen der Tscharr Hütte haben wir dann diese erste Steilstufe hinter bzw. unter uns. Die Hütte ist nicht bewirtschaftet und dient lediglich als Notunterstand. Unsere Route ändert ab hier ihre Nummer in 403 und bald zweigt nach rechts der Zugang zu einem – anspruchsvollen – Klettersteig ab, dem wir aber nicht folgen.

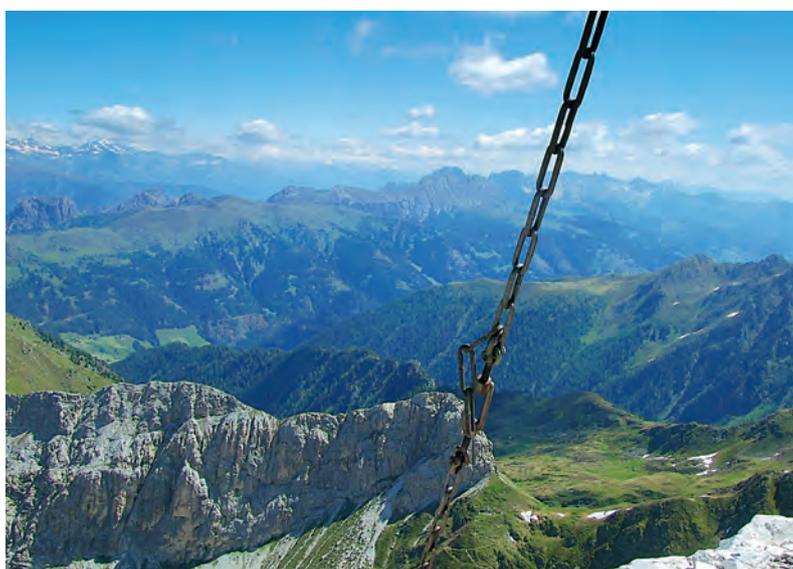
Wir bleiben auf unserem Weg. Rechter Hand begleitet uns ab jetzt die gewaltige Nordwand des Kinigat-Massivs.

Zu unserer Linken erkennen wir die Liköfelwand. Wir nehmen den markierten Weg, der uns in Serpentina hinauf bis zum 2.406 m hohen Hintersattel führt. Hier eröffnet sich für uns zum ersten Mal der Blick auf die Filmoor-Standschützenhütte.

Die nächsten 15 Minuten können wir überlegen, ob wir zu der Filmoor-Standschützenhütte hinabsteigen, oder ob wir unmittelbar weiter Richtung Gipfel marschieren.

Der Startplatz unterhalb des Gipfelkreuzes setzt Erfahrung und sicheres Starten voraus.





**Warten am Gipfelkreuz bis die Morgensonne die Wolken auflöst und den Blick freigibt.**

Heute entscheiden wir uns für den Gipfel. Wenig später erreichen wir dann den Filmoor Sattel und folgen der Ausschilderung zur Großen Kinigat.

Vor uns, halbrechts, können wir schon die markante Rampe an der Großen Kinigat erkennen. Über diese wollen wir zum Gipfelblock. Dazu wählen wir den rechten Pfad durch das Schotterfeld.

Obwohl auch andere Wege zum Gipfel führen, empfehlen wir den durchaus ausgesetzten Aufstieg über die Rampe, der auch mit einem Drahtseil gesichert ist und bei Nässe auf dem von vielen Profilsohlen polierten Fels höchste Aufmerksamkeit erfordert. In der Gipfelregion liegen häufig im Juni und Juli noch erhebliche Schneemengen. Im September kann es schon wieder Neuschnee geben. Bei dieser Tour sollte man

darauf vorbereitet sein, am Startplatz noch Schnee oder Schneereste anzutreffen. Doch zurück zu unserem Weg über die Rampe. Nachdem wir diese passiert haben, heißt es für uns, scharf nach rechts abbiegen. Wir können jetzt das imposante Gipfelkreuz erkennen und freuen uns auf eine Pause am Gipfel, um den Rundumblick genießen zu können.

### Am Gipfelkreuz der Großen Kinigat

„Nie wieder Krieg“ ist die wichtigste Aussage der großen Bronzeplatte, die das prächtige Gipfelkreuz trägt, welches im Juli 1979 bei der Aufrichtung den Namen „Europakreuz“ bekam. Sonnenaufgang über dem Wolkenmeer, am liebsten würde man sich kopfüber in dieses Meer stürzen.

Für uns heißt es zunächst warten, bis die

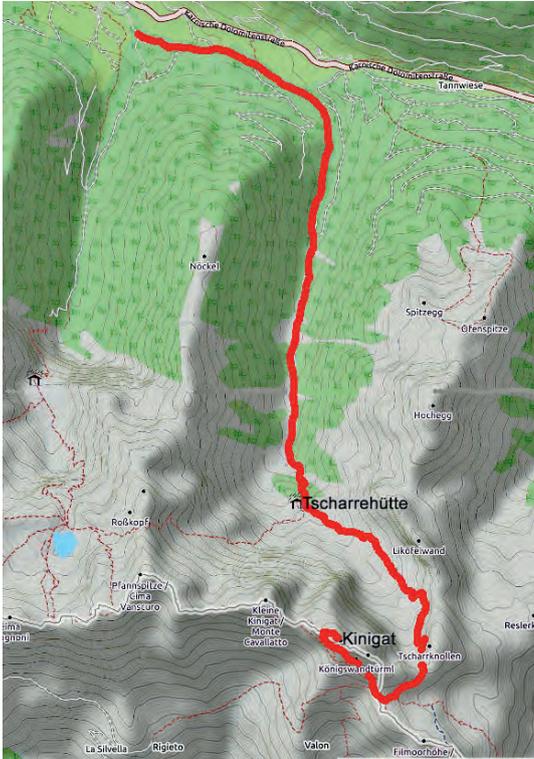
Sonne die Wolkenschicht aufgelöst hat und wir an einen Start denken können. Sobald es die Sicht zulässt, erkennen wir vom Gipfelkreuz aus die in Startrichtung rechts vor uns liegende markante Liköfelwand und das Erschbaumer Tal.

### Startvorbereitung und Flug

Die Startplätze liegen etwas unterhalb des Gipfelkreuzes mit Blick auf das Erschbaumer Tal.

Wir suchen uns für die Gleitschirme die zur Windrichtung Nord passenden Startplätze. Es ist möglich, mehrere Schirme gleichzeitig auszulegen.

Die steinige Beschaffenheit des Startplatzes erfordert unsere ganze Aufmerksamkeit. Die Leinen kontrollieren wir mehrfach, um Beschädigungen durch die scharfkantigen



## Hike+Fly Tour zur Großen Kinigat

Koordinaten Landeplatz (Höhe 1.330 m)

DG 46.729178, 12.492490

GMS 46°43'45.0"N 12°29'33.0"E

Koordinaten Startplatz (Höhe 2.689 m)

DG 46.675613, 12.524065

GMS 46°40'32.2"N 12°31'26.6"E

Land: Österreich, Osttirol, Grenzgebiet zu Südtirol

Ausgangspunkt: Hotel Waldruhe, Parkmöglichkeit am Sportzentrum Kartitsch, Tiroler Gailtal, nächstgrößere Stadt ist Sillian

Höhenmeter: 1.320

Strecke: ca. 9,7 km

Gehzeit: 4½-5 Stunden

Aufstiegsvarianten: Man folgt dem gut ausgeschilderten und markierten Weg. Varianten führen über Klettersteige oder extrem steile Aufstiege durch Geröllfelder, von denen wir abraten.

Startplatz: Teils grobblockiges Geröllfeld unterhalb des Gipfelkreuzes

Flughinweise: Start nur bei leichtem Nordwind. Im Sommer Stand und Stärke der Sonne beachten.

Flug über das Erschbaumer Tal. Nicht versuchen, Liköfelwand zu überfliegen.

Landeplatz: Landemöglichkeiten auf den Wiesen entlang der B 111 vor Kartitsch

ANZEIGE

EXPERIENCE  
YOUR NEXT LEVEL  
**ARCUS 2 RS**

**EINSTUFUNG:**  
EN/LTF (MIDLEVEL) B

Neues fliegerisches Niveau erreichen ohne sich dabei zu überfordern – genau das war unser Ziel bei der Entwicklung des ARCUS 2 RS.

Der ARCUS 2 RS basiert im Kern auf dem sehr erfolgreichen NYOS RS. Mit etwas weniger Streckung und einem neuen, belastbaren Materialmix haben wir das Design komplett

überarbeitet und auf Piloten angepasst, die sich im mittleren B-Segment am wohlsten fühlen.

Mit satten 57 Zellen unterstreicht der elegante Flügel schon optisch seinen Leistungsanspruch, das kompakte Luggefühl vermittelt dir jedoch sofort Vertrautheit mit hohem Wohlfühlfaktor und verspricht Flugspaß pur.

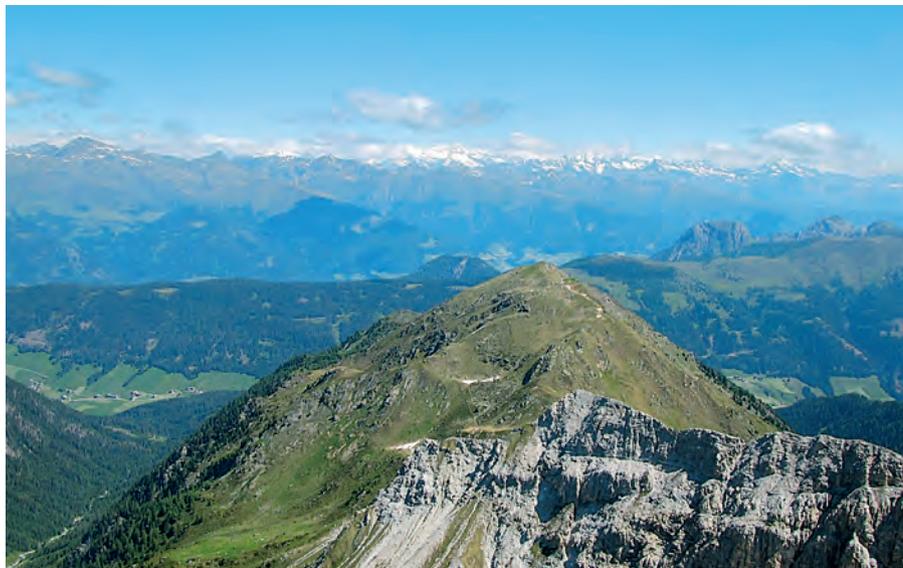
Erfahre mehr: [www.swing.de](http://www.swing.de)

**RAST**  
Rock solid flight  
by SWING

SWING FLUGSPORTGERÄTE GMBH · GERMANY  
+49 (0)8141 32 77 888 · [INFO@SWING.DE](mailto:INFO@SWING.DE) · [SWING.DE](http://SWING.DE)

**SWING**

Connect with us: [#SWINGParagliders](https://www.instagram.com/SWINGParagliders)



↑ Blick an der Liköfelwand vorbei ins Tiroler Gailtal mit Landemöglichkeiten vor Kartitsch



Felsen zu vermeiden. Der Wind sollte von vorne kommen und nicht zu stark wehen.

Dann geht es los und wir fliegen von den Felsen weg Richtung Erschbaumer Tal.

Den Aufstiegsweg können wir aus der Luft zum Teil erkennen. Rechts von uns sehen wir — wie schon beim Aufstieg — mit der Liköfelwand eine markante Felsformation, an der wir nun vorbeifliegen. Am Ende des Tales er-

kennen wir die ersten Häuser, die wir als Flugrichtung anvisieren.

Erfordert im Sommer der felsige Untergrund beim Start unsere ganze Aufmerksamkeit, ist der Start im Winter mit Tourenski ein Genuss.

Wir landen auf einer der gemähten Wiesen entlang der B 111 vor dem Ortseingang von Kartitsch, die wir bei der Anfahrt schon in



Weitere Bergtouren gibt es im Buch „Unterwegs auf und über den Gipfeln Osttirols“, erhältlich im DHV-Shop. Infos: <https://shop.dhv.de>



↑ Winterstart an der Großen Kinigat

Augenschein genommen haben. Auf dem Weg zu Fuß zurück zum Parkplatz bieten Bea's naturBAR und das Hotel Waldruhe Möglichkeiten zur Einkehr. ▢



**DER AUTOR**

**Dr. Dr. Gundo Zieres** ist reiner Hobbypilot. Fliegen ist für ihn Freizeitbeschäftigung und Leidenschaft zugleich. An Hike+Fly Touren schätzt er die Ruhe und Einsamkeit der Bergwelt abseits der Hot Spots. Im normalen Leben ist er als Geschäftsführer im Gesundheitswesen tätig.

ANZEIGE

**Vertraue den Gleitschirmprofis**  
 DHV zertifiziert seit 2007  
 Checks & Reparaturen aller Marken!  
 Herstellerbetrieb, Importeur, Servicecenter  
[www.kontest.eu](http://www.kontest.eu) ☎ 05321-7569006

**KONTTEST**  
 GLEITSCHIRMSERVICE



zu jedem Check gibt es ein Gratis T-Shirt!

# GLEITSCHIRM DIREKT

Der Weg auf die Wasserkuppe lohnt sich!

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



HAMBURG  
4 Std.

BREMEN  
4 Std.

HANNOVER  
3 Std.

BERLIN  
4,5 Std.

MÜNSTER  
3 Std.

KÖLN  
3 Std.

FRANKFURT  
1,5 Std.

WÜRZBURG  
1 Std.

NÜRNBERG  
2 Std.

STUTT GART  
3 Std.

**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!*

Eine aktive Startentscheidung muss bis zur Entscheidungslinie getroffen werden. Sie wird so gelegt, dass ein folgender Abbruch gefahrlos durchgeführt werden kann; also am besten noch im flacheren Teil des Startgeländes möglich ist. Der Pilot muss langsam sein (unter ca. 10 km/h), die Kappe stabil im Zenit über dem Piloten. Die Hände sind oben, die Steuergriffhaltung ist kurz, um effektiv abbremsen zu können.



## Abbruch oder Start

Immer wieder wird ein eindeutig eingeschränkt steuerbares Fluggerät von seinem Piloten gestartet. Im Schnitt ca. einmal pro 100 Starts.

TEXT UND FOTOS: PETER CRÖNIGER



Uns Gleitschirmpiloten muss klar sein, dass wir eine noch nicht flugfähige Mischung aus Segeltuch und etwa 300 Meter lockeren und zum Teil hauchdünnen Leinen hinter uns auslegen. Ein sorgfältiger Vorflugcheck ist unbedingt notwendig. Aber unser Fluggerät ist erst fertig „aufgebaut“, wenn es gefüllt über uns steht. Aber „Kontrollfühlen“ alleine reicht nicht. Gerade in der oberen Galerie der C-Ebene des Schirms kann es zu Verkürzungen/Verschlaufungen kommen, die wir am Boden nicht spüren können. Besonders wenn die Bremse etwas weit gezogen ist, ist die C-Ebene kaum unter Zug. Wir müssen noch visuell kontrollieren. Der Kontrollblick stört oft den Bewegungsablauf deutlich, aber Piloten, die beim sicheren Starten keine Kompromisse machen wollen, müssen ihn beherrschen. Dann und erst dann können wir unsere Startentscheidung treffen. Wir müssen uns bewusst dafür entscheiden zu starten. Die Bezeichnung Startabbruch ist eigentlich falsch. Es ist kein Abbruch des Starts, denn die Beschleunigung und damit der eigentliche Start haben noch nicht begonnen. Bis jetzt war alles Startvorbereitung, vergleichbar mit dem Aufrollen eines Flugzeugs auf die Startbahn. Damit die Voraussetzung für eine fundierte und bewusste Startentscheidung gegeben ist, muss das Aufziehen und die Kontrolle in Ruhe und mit möglichst wenig Vorwärtsbewegung ausgeführt werden. Um einen Abbruch professionell ausführen zu können, muss die Kappe im optimalen Anstellwinkel über uns stehen, nicht schon leicht vor uns. Die Hände müssen möglichst weit oben sein, um bei gebeugten Armen den optimalen Bremsweg zu haben, um den Schirm abbremsen und ablegen zu können. Der Steuergriff muss in der optimalen Griffhaltung am Knoten/Wirbel gehalten werden, damit der Pilot das optimale Feedback über die Steuerleine hat und der maximale Weg zum Überbremsen vorhanden ist. Besonders bei langen Steuerwegen wie z.B. bei A- und B-Schirmen und bei den Tandems ist das extrem wichtig.

### Aufziehen und Kontrollieren

Hier noch einmal eine kurze Zusammenfassung des Artikels (Info 224), der die Inhalte vom Beginn des Aufziehens bis zur Startentscheidung beschreibt. Das Aufstellen muss im flacheren Teil des Startgeländes erfolgen.

Die Zugphase ist das erste Drittel des Aufziehvorganges, bis sich die Kappe ganz vom Boden gehoben hat. Es wird Schwung ins System gebracht. Der Großteil der Energie, die zum Aufstellen einer Gleitschirmkappe notwendig ist, wird hier eingebracht. Auf die Dynamik der Zugphase folgt die Ruhe der Steigphase. Der Pilot soll sich so wenig wie möglich nach vorne, also vom Schirm wegbewegen, um der Kappe die Möglichkeit zu geben, über den Piloten zu steigen. Steigen lassen, wenig stören und im Stehen auf den Schirm warten, ist die richtige Devise. Die Kappe muss nach oben hin langsamer werden und mit ca. 5 km/h ankommen. Jetzt folgt die Stabilisierung des Systems. Piloten- und Kappengeschwindigkeit müssen aufeinander abgestimmt werden. Pilot und Kappe sollen die gleiche langsame Geschwindigkeit über Grund haben, um eine anschließende ruhige Kontrollphase zu ermöglichen. Normalerweise muss dazu der Pilot mit der Kappe mitgehen und die Kappe am Ende des Hochsteigens leicht abgebremst werden. Der Einsatz der Steuerleinen beim Stabilisieren ist der Beginn des aktiven Fliegens, das auch während der Kontrollphase beibehalten werden soll. In dieser Phase überprüft der Pilot die uneingeschränkte Flugfähigkeit des Gleitschirms durch eine visuelle Kontrolle.

### Startentscheidung:

Die beste Blickkontrolle macht aber nur Sinn, wenn der Pilot auch bereit ist, bei den leisesten Zweifeln an der Flugfähigkeit seines Gleitschirms, die Beschleunigung und damit den Start nicht zu beginnen. Eine aktive Startentscheidung muss bis zur Entscheidungslinie getroffen werden. Diese Entscheidungslinie sollte sich der Pilot vor jedem Start entsprechend den Geländeverhältnissen und den herrschenden Windbedingungen festlegen. Während der Trainingsphase ist es sehr empfehlenswert, diese Entscheidungslinie mit einem Band zu markieren. Sie wird so gelegt, dass ein folgender Abbruch gefahrlos durchgeführt werden kann; also noch im flacheren Teil des Startgeländes möglich ist. Ein Start darf immer nur dann erfolgen, wenn sich der Pilot absolut sicher ist, dass sein Fluggerät 100% flugfähig ist und der Abflug geradeaus frei von Hindernissen erfolgen kann. Bei den leisesten Zweifeln oder Hektik muss ein Abbruch durchgeführt werden. Sind alle Phasen des Aufziehens und der Kontrolle korrekt ausge-

führt worden, so waren bis jetzt alle Bewegungen von Ruhe und Übersicht geprägt. Das Tempo von Pilot und dem Schirm muss bis zur Startentscheidung minimal sein. Bei Windgeschwindigkeiten ab ca. 6 km/h können die Phasen Aufstellen, Stabilisieren und Kontrolle fast im Stehen ausgeführt werden und der Schirm kann jederzeit wieder abgelegt werden – Training und Können vorausgesetzt. Gelingt es dem Piloten nicht, bis zur Entscheidungslinie Ruhe ins System zu bringen, ist das ein zwingender Grund, den Start (die Beschleunigung) nicht zu beginnen. Ein Abbruch **muss** erfolgen.



Ein optimaler kurzer Griff am Wirbel/Knoten ist Voraussetzung für ein effektives Überbremsen beim Startabbruch durch fast 20 cm mehr Zugweg. Er bietet auch für den Startlauf und den Abflug ein optimales Erspüren des Steuerdrucks und eine sofortige Reaktionsmöglichkeit zur Behebung von Störungen durch Turbulenzen oder gar Kappenstörungen in Bodennähe.

# Abbruch



↑ Der Pilot ist an seiner Entscheidungsline und hat seine Kontrolle noch nicht abgeschlossen. Er leitet den Abbruch ein. Zuerst werden beide Bremsen entschlossen gezogen (da wenig Wind!) und dabei das Geh-Tempo noch nicht deutlich verringert, um die Kappe nach hinten nicken zu lassen und damit den Widerstand zu erhöhen.



↑ Da der Schirm nicht entscheidend verzögert, muss der Pilot einen Bogen aus dem Gefälle herauslaufen. Er kippt und dreht die Kappe nach rechts und folgt erst dann der neuen Bewegungsrichtung



↑ Schirm und Pilot bewegen sich quer zum Hang. Die gewünschte Verzögerung ist eingeleitet. Die linke Steuerleine darf dabei nicht dynamisch deutlich gelöst werden, damit der Schirm hinter dem Piloten bleibt und der Pilot die Kappe überbremsen und ablegen kann.

Details der Technik:  
Tutorial Slalomlaufen/QR-Code



Das Prinzip des Abbruchs: **Der Schirm bremst den Piloten.** Der Pilot muss zuerst die Kappe konsequent überbremsen und zum Nicken nach hinten bringen. Dazu muss er die Steuerleinen zügig durchziehen und dabei sein eigenes Tempo vorerst nicht aktiv reduzieren. Das Ziehen der Bremsen muss so schnell erfolgen, dass der Schirm zurücknickt, aber nicht hebelt oder gar abhebt. Dies ist vom Wind und vom Gefälle abhängig und erfordert mentale Vorbereitung und Übung. Der Pilot darf auf keinen Fall den Abbruch mit Reduzierung **seiner** Geschwindigkeit einleiten, da ihn die Kappe sonst überholt, die Leinen den Zug verlieren und er damit die Kontrolle über sich und den Schirm. Auch das schnelle Lösen einer Bremse zum Einleiten einer Laufrichtungsänderung aus dem Gefälle heraus, ist gefährlich. Es führt zum Ergebnis eines schießenden Schirms und oft zum Stolpern oder Sturz des Piloten mit Verletzungen. Häufige Fehler

sind: Der Pilot wird zuerst langsamer und der Schirm überholt ihn; der Schirm wird einseitig abgerissen und die andere Seite schießt; beim Bogenlaufen aus dem Gefälle wird die äußere Bremse stark gelöst und der Schirm beschleunigt, statt abzubremsen.

Um die Hemmschwelle für einen Abbruch herabzusetzen, soll sich jeder Pilot vor dem Aufziehen eine Strategie dafür zurechtlegen. Optimal ist ein kontrolliertes Überbremsen und dann seitliches oder hinteres Ablegen. Bei steilerem Aufziehgelande ein Steuern und Bewegen zu einer Seite aus dem Gefälle heraus und das anschließende Ablegen der Kappe.

## Die Voraussetzungen für einen kontrollierten Abbruch sind

- Der Pilot ist noch nicht am Beschleunigen und seine Geschwindigkeit ist unter 10 km/h.
- Die Kappe ist über, nicht vor dem Piloten.
- Die Hände sind oben, die Steuergriffhaltung ist kurz, um effektiv bremsen zu können.

Der Schirm muss verlangsamt werden, ohne den Piloten abzuheben und ohne zu überschießen.

## Abbruch im flachen Aufziehgelande bei wenig Wind - einfach

- Der Pilot hat eine Geschwindigkeit von ca. fünf bis acht km/h. Er kann bei diesen Bedingungen deutlich durchbremsen und sich dadurch abbremsen. Die Kappe legt sich nach hinten ab. Optional dreht sich der Pilot dann ein und dosiert das Ablegen.



↑ Der Pilot hat beide, auch die linke Außenbremse energisch durchgebremst, geht/läuft dabei noch ein bis drei Schritte weiter und hat damit die Voraussetzung geschaffen, den Schirm seitlich nach links hinten abkippen zu lassen.



↑ Die Kappe kippt seitlich nach hinten ab. Der Pilot dreht sich zum Schirm. Er hält die Leinen straff und steuert mit der hohen rechten Bremse das kontrollierte Ablegen.



### Abbruch im flachen Aufziehgelände bei stärkerem Wind – auch eher einfach

- Der Pilot hat eine Geschwindigkeit deutlich unter fünf km/h im langsamen Gehen oder fast im Stehen. Er muss bei diesen Bedingungen so dosiert und langsam bremsen, dass der Schirm nicht abhebt oder stark hebt. Der Pilot verzögert, bleibt stehen und legt die Kappe mit Halbdrehen seitlich ab. Optional dreht sich der Pilot ein und kontrolliert das zentrale Ablegen nach hinten.

### Abbruch im steileren Gelände bei wenig Wind – schwierig (Fotoserie)

- Der Pilot hat eine Geschwindigkeit von ca. fünf bis acht km/h. Er muss bei diesen Bedingungen so dosiert durchbremsen, dass der Schirm nicht abhebt, aber die Kappe deutlich hinter ihm bleibt, verzögert und

sich selbst dadurch abbremst. Er steuert den Schirm in eine Richtung und bewegt sich zu dieser Seite aus dem Gefälle heraus. Er überbremst die Kappe und legt sie nach hinten oder seitlich ab. Optional dreht sich der Pilot zum Schirm und kontrolliert das Ablegen. Die Geländegegebenheiten und die Windverhältnisse, sowie die Hindernissituation geben meist eine Abbruchrichtung vor. In steilerem Gelände erfolgt ein Abbruch nach diesen Kriterien:

- von einem Hindernis weg
- ins seitlich ansteigende Gelände hinein, bei schrägem Startgelände
- gegen den Wind, bei Seitenwindkomponente

### Abbruch im steilen Gelände bei stärkerem Wind – anspruchsvoll

Beim Rückwärts Aufziehen soll der Abbruch am besten **vor** dem Ausdrehen durchgeführt werden. Nach dem Ausdrehen oder nach vorwärts Aufziehen muss der Pilot eine Geschwindigkeit unter fünf km/h haben und bei diesen Bedingungen so dosiert und langsam bremsen, dass der Schirm nicht abhebt. Er verzögert und legt die Kappe mit halbdrehen **seitlich** ab. Optional dreht sich der Pilot ein, geht auf den Schirm zu und kontrolliert das zentrale Ablegen. Das kontrollierte seitliche Ablegen am Windfensterrand ist dem Bogenlaufen aus dem Gefälle und dem zentralen Ablegen bei stärkerem Wind vorzuziehen, um dem unbeabsichtigten Abheben und Hebeln vorzubeugen.

# Start



↑ Angehen: Die Startentscheidung ist getroffen. Bei Nullwind befindet sich der Pilot bereits im Angehen. Die Kappe ist im Zenit und in Startrichtung ausgerichtet. Die Geschwindigkeit des Piloten und der Kappe liegt etwas über 5 km/h.



↑ Bei eher flachen Starts kann der Pilot mit dem Ankippen nach vorne die Bremsen etwas lösen, um die Kappe aktiv zu beschleunigen („mitzunehmen“) und damit die Startstrecke zu verkürzen.



Kein Wind  
Gefälle ca 18°

↑ Der Übergang vom schnellen Gehen ins Laufen ist fließend und ruhig. Die Kappe steht genau senkrecht über dem Piloten. Das heißt, der Pilot hat durch die Koordination der Steuerleinenstellung und des darauf angepassten Lauftempo eine ruhige und optimale Beschleunigung des Systems Kappe - Pilot erreicht, ohne den Anstellwinkel groß zu ändern.

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 Pilot ist beim sechsten Schritt seines Beschleunigungslaufes und hat durch kontinuierliche Steigerung der Schrittlänge die Abhebegeschwindigkeit fast erreicht. Die Richtungskontrolle erfolgt durch Blick zum Bezugspunkt. Die Steuerleinienstellung ist immer noch im Bereich der Grundstellung. Die Arme sind gebeugt und bewegungsbereit, um schon im Startlauf Steuerdruck zu fühlen und aktive Steuerbewegungen ausführen zu können.



↑ **Abflug:** Der Pilot wird beim Erreichen der Abhebegeschwindigkeit vom Schirm in den Abfluggleitwinkel von ca 8° gehoben. Er ist laufbereit und gut für etwaige Turbulenzen im Hangbereich gerüstet und kann sofort nach dem Abheben Pendler ausgleichen, Störungen beheben oder die Richtung korrigieren. Erst dann erfolgt das Reinsetzen/Einsteigen ins Gurtzeug.

### Beschleunigen, Abheben und Abflug

Falls sich der Pilot für den Start entscheidet, folgen die Phasen des Beschleunigens und Abhebens. Die aktuelle Starttechnik ist auf flachere und daher weniger unfallträchtige Gelände und die aktuelle Schirmentwicklung optimiert. Die alte Startmethode mit abgeknicktem Oberkörper und gestreckten blockierten Armen, als der Schirm mehr in die Luft gezerrt wurde, anstatt ihn souverän in die dritte Dimension hinauszufiegen, ist mit einem aktuellen Gerät nicht mehr nötig. Entgegen der bei Gleitschirmfliegern weit verbreiteten Meinung ist es erwiesen, dass man mit aufrechterem Oberkörper eine deutlich höhere Geschwindigkeit erlaufen kann als mit stark gebeugtem. Außerdem kann der Pilot den Schirm deutlich besser aktiv steuern,

bei Störungen durch Böen sofort gezielt reagieren und hat den Luftraum vor sich immer im Blick. In einem flacheren Startgelände wird das dynamische, teils hektische Beschleunigen durch eine harmonische Steigerung der Laufgeschwindigkeit ersetzt, mit dem Ziel, die Kappe in einem konstant optimalen Anstellwinkel zu halten.

Den Beginn des **Beschleunigens** mit großen Gehschritten bezeichnet man als Angehen. **Angehen** ist das Bindeglied zwischen Stabilisieren, Kontrolle und Beschleunigen. Nicht wildes Losrennen ist gefragt, sondern ein gleichmäßiges Steigern der Geschwindigkeit. Dann heben moderne Schirme den Piloten beim Erreichen der Abhebegeschwindigkeit selbstständig in die Luft. Die aktuelle Starttech-



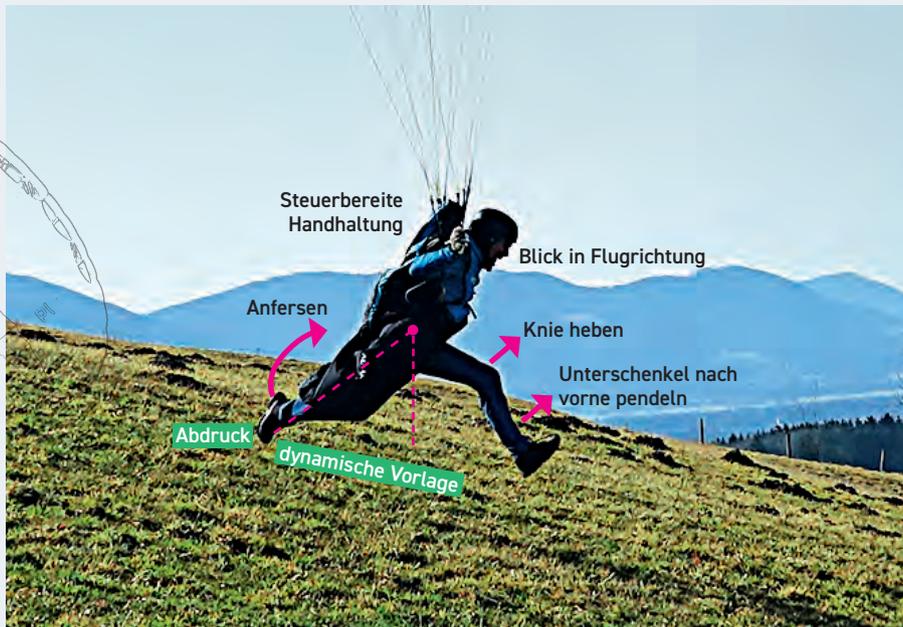



## DAS HERZSTÜCK DER B-KLASSE.

Follow us   

[icaro-paragliders.com/gravis2](https://icaro-paragliders.com/gravis2)





↑ Um optimal beschleunigen zu können, braucht der Pilot eine auf das Gefälle angepasste dynamische Vorlage. Um eine Abhebegeschwindigkeit von über 30 km/h zu erreichen, muss der Pilot seine Schrittlänge kontinuierlich auf über zwei Meter steigern. Dazu darf der Oberkörper nicht unnötig weit abgeknickt werden, damit der Oberschenkel weit genug nach oben gehoben werden kann und die Hände/Arme die Steuerleinen in der passenden Stellung (ca. 15 cm gezogen) halten können. Der Blick sollte in Flugrichtung/Luftraum gehen; nicht nach unten oder hinten. Dazu ein Quicktipp: Während des Startlaufes einen Bezugspunkt im Gleitwinkel fixieren (Blickführung) und die Handflächen nach innen drehen.

nik trägt dieser Entwicklung Rechnung und lässt extreme bzw. unnötige Bewegungen weg. Sie ist wie die Aufziehtechnik von Ruhe und Übersicht geprägt, bringt Sicherheitsreserven und ist für verschiedene Gelände und Windbedingungen geeignet. Allerdings wirkt sie langweilig einfach und hat wenig Showeffekt. Wenn der Pilot mit seinem Gleitschirm abfliegen will, muss er ihn auf eine ausreichend sichere Geschwindigkeit beschleunigen. Je flacher das Startgelände ist, desto weiter muss der Pilot laufen und umso schneller sollte das Fluggerät sein, um sicher abzuhoben. Die Geschwindigkeit der Kappe hängt in erster Linie vom Anstellwinkel ab, der über die Steuerleinen und die Relativgeschwindigkeit Pilot-Kappe beeinflusst wird. Beschleunigt der Pilot zu schnell, so nickt die Kappe nach hinten und bremst eher ab, als zu beschleunigen. Wir müssen also dosiert und kontinuierlich schneller werden und unsere Kappe dabei mit beschleunigen. Gerade in flacheren Geländen ist es deshalb wichtig,

beim Angehen die eventuell tieferen Bremsen der Kontrollphase langsam ein wenig zu lösen, Richtung Grundstellung zu bringen und damit zuerst der Kappe den Befehl zu geben, schneller zu werden. Lläuft dann der Pilot gleichmäßig mit der schneller werdenden Kappe mit, erreicht er eine ruhige und optimale Beschleunigung des Systems Kappe/Pilot, ohne den Anstellwinkel groß zu ändern. Die Schrittlänge muss vom schnellen Gehen bis zum Laufen bei Abhebe-Tempo kontinuierlich gesteigert werden und erreicht Werte von über zwei Metern pro Schritt. Die Abhebegeschwindigkeit sollte im Bereich des minimalen Sinkens oder leicht darüber liegen und beträgt bei aktuellen Schirmen ca. 30+ km/h. Die entsprechende Steuerleinenstellung liegt bei etwa 15 cm gezogenen Bremsen. Das ist dann auch die optimale Grundstellung für aktives Fliegen im Abflug. Der Pilot ist damit gut für etwaige Turbulenzen im Hangbereich gerüstet und kann sofort nach dem Abheben Pendler ausgleichen

oder Störungen beheben. Bei unserer Versuchsreihe haben wir für einen optimalen Start bei Windstille einen Höhenunterschied von 3 Metern ermittelt. Bei einer Neigung von ca. 20° ergibt das eine Beschleunigungsstrecke von knapp 9 Metern. Bei einer durchschnittlich guten Lauftechnik erreicht der Pilot mit dem sechsten bis siebten Schritt seine Abhebegeschwindigkeit und wird ohne weiteres Zutun vom Schirm in die Luft gehoben. Beim Beschleunigen gibt der Schirm das Tempo vor, nicht der Pilot. Es ist nicht möglich, durch schnelles Losrennen des Piloten den Schirm "mitzunehmen", es bedingt eher das Gegenteil des Gewünschten. Die Kappe ist etwa acht Meter über dem Boden und nur durch Leinen mit dem Piloten verbunden. Die Kraftübertragung nach vorne funktioniert somit nur sehr eingeschränkt. Nur wenn der Pilot Gewicht ins System bringt, wird der Schirm schneller. Bewegt sich der Pilot auf einer geneigten Startfläche nach vorne, so wirkt auch eine Kraft nach unten, die den

Schirm beschleunigt. Je steiler das Gelände ist, umso mehr wird die Kappe beschleunigt und umso schneller kann der Pilot beschleunigen. Ist das Gelände eher flach, ist Geduld und Harmonie gefragt. Das Beschleunigen beginnt immer mit dem Angehen mit ein bis zwei großen Gehschritten. Dann wird in die Lauftechnik gewechselt und dabei die Schrittlänge kontinuierlich gesteigert. Ein starker Oberkörperknick ist nicht erforderlich und für die Koordination mit der Kappe und das Steuern eher hinderlich. Deshalb ist bei mäßigem Gefälle optimaler Startplätze ein harmonischer Übergang vom Gehen ins Laufen mit einer moderaten Oberkörpervorlage die optimale Bewegungsausführung. Ein Nebeneffekt eines nicht stark abgeknickten Oberkörpers ist die gute Richtungkontrolle durch Blickführung zum Bezugspunkt und die Möglichkeit, die Steuerleinen während des Startlaufs gefühlvoll und aktiv bedienen zu können. Die Arme müssen deshalb gebeugt und bewegungsbereit sein – Ellbogen nah am Körper, Handflächen nach vorne innen – um den Steuerdruck jederzeit zu erfühlen und die Steuergriffe gerade am Tragegurt entlang führen zu können. So sind gefühlvolle Steuerausschläge möglich und der Pilot kann seine Kappe schon während des Startlaufs spüren und aktiv fliegen. Dies ist besonders bei turbulenteren Windverhältnissen und schmalen Startschneisen von großem Vorteil und ein deutlicher Sicherheitsgewinn.

### Die Steuertechnik beim Beschleunigen:

Die Hände mit den Steuergriffen sollen zu Beginn der Beschleunigung in der Nähe der Grundstellung sein. Diese Grundstellung ist vom Gerät, dem Gurtzeug, der Hangneigung und der Windstärke abhängig und liegt ungefähr zwischen den Beschleunigerrollen. Die einfachste Bewegungsausführung ist, die Hände dort zu lassen und seine Beschleunigung geduldig der Fahraufnahme der Kappe anzupassen. Damit kann sich der Pilot auf seinen Anlauf konzentrieren und erreicht leichter eine homogene Beschleunigung von Schirm und Pilot. Mit zunehmendem Gefühl auf der Bremse kann der Pilot bei ansteigendem Können die Beschleunigung der Kappe optimieren und eventuelle Störungen während des Startlaufes ausgleichen. Dazu ist eine optimale Steuergriffhaltung und Armhaltung während des Startlaufes Voraussetzung. Griff mit Daumen oben in der Zugstellung und Un-



↑ Um beim Abheben laufbereit zu bleiben und im Abflug sofort etwaige Störungen/Klapper ausgleichen bzw. verhindern zu können, muss die Hüfte nach vorne und ein Oberschenkel nach hinten. Damit wird ein Reinhebeln ins Gurtzeug und damit kurzzeitiger Kontrollverlust verhindert. Die Steuergriffe sind in der Zughaltung und natürlich bereits in Flugstellung (kein Griffwechsel in Bodennähe nötig). Ein stabiler Abflug mit aktionsbereiter Körper- und Arm-/Steuerleinenhaltung ist ein erheblicher Sicherheitsgewinn. Erst dann wird zügig und kontrolliert ins Gurtzeug gesetzt bzw. eingestiegen.

terarm annähernd parallel zu den Tragegurten.

**Lauftechnik:** Der Übergang vom schnellen Gehen ins Laufen ist ein Vorgang, der geübt werden muss. Ziel ist es, eine hohe Endgeschwindigkeit bei gleichmäßiger Beschleunigung zu erreichen. Es braucht Vorlage und Schrittlänge. Vorlage: Der Körperschwerpunkt (Hüfte) muss durch nach vorne Kippen (Ankippen) vor den Abdruckpunkt des hinteren Beines gebracht werden. Ein starkes Abknicken des Oberkörpers ist dazu **nicht** notwendig. Schrittlänge: Eine kontinuierliche Steigerung der Schrittlänge auf über zwei Meter ist erforderlich (besonders bei wenig Wind), um eine sichere Abhebegeschwindigkeit zu erreichen. Um bei dem steigenden Bewegungsumfang die Schrittfrequenz (Schritte pro Sekunde) beibehalten zu können, muss der Pilot die rich-

tige Lauftechnik und Schnellkraft trainieren. Die Detailphasen des Laufens bestehen aus Abdruck, Anfersen, Kniehub und Unterschenkelpendel. Durch Unterstützung der Hangabtriebskraft ist die Schwungphase mit nach vorne geschobener Hüfte und Schwung des vorderen Beines wichtiger als der Abdruck. Regelmäßige Steigerungsläufe und Übungen aus dem sogenannten Lauf ABC können vielen Piloten helfen, ihre Lauftechnik zu verbessern. Die kurzen, schnellen und hektischen Tippelschritte bei zu wenig Vorlage müssen ebenso abtrainiert werden wie übertriebenes Abknicken des Oberkörpers mit gestreckten Armen.

Das **Abheben** ist keine aktive Aktion. Wenn der Pilot kontinuierlich weiterläuft, produziert der Schirm beim Erreichen der Abhebegeschwindigkeit so viel Auftrieb, dass er das Gesamtgewicht trägt und den Piloten in den seinem Anstellwinkel entsprechenden Gleitwinkel (Flugweg) von ca. 8 Grad hebt. Bremsen oder gar Abspringen ist nicht nötig und würde nur den Abhebedriller verstärken, die Gleitleistung verschlechtern und Unruhe ins System bringen. Die Hüfte wird beim Abheben nach vorne geschoben, die Beine bleiben dadurch laufbereit. Immer wenn der Pilot das Abheben durch Steuerleinenzug unterstützen muss, ist er noch zu langsam. Das ist ein deutliches Zeichen, dass er an seiner Lauftechnik arbeiten sollte.

**Abflug:** Das aktive Steuern des Gleitschirms wird konsequent beibehalten und damit der Flugweg stabilisiert. Erst bei sicherem Bodenabstand erfolgt ein kontrolliertes und bewusstes Reinsetzen bzw. Einsteigen ins Gurtzeug. Bei Beinsackgurten muss das Einsteigen so oft im Simulator geübt werden, bis es verlässlich ohne Zuhilfenahme der Hände gelingt (Unfallschwerpunkt!). Hangnah im möglichen Turbulenzbereich mit nur einer Hand zu steuern ist potentiell gefährlich und auf keinen Fall zu empfehlen. Beide Steuergriffe auszulassen, um ins Gurtzeug zu kommen, ist fahrlässig. ▽



### DER AUTOR

**Peter Cröniger**, DHV Ausbildungsvorstand, Drachen- und Gleitschirmfluglehrer, DHV-Ausbildungsleiter Lehrteam Gleitschirm und Drachen, Sportpädagoge, Lufthansa Linienpilot. Liebt Soaring und Groundhandling.

# Regtherm und XC Therm – *Ein Blick hinter die Kulissen*

Wird es Thermik geben? Wie hoch reicht die Thermik, oder wie weit kann ich heute fliegen? sind typische Fragen, die sich Piloten bei der Flugplanung stellen. Zur Beantwortung solcher Fragen gibt es neu die spezialisierte Thermikprognose **XC Therm**, die auf dem bewährten **Regtherm**-Thermikmodell basiert.

TEXT: DANIEL MOSER, XC THERM



## Wieso braucht es ein separates Thermikmodell?

Den Wettervorhersagen, wie wir sie von windy.com, wetterzentrale.de oder meteoblue.com kennen, liegen numerische Wettermodelle zu Grunde (z.B. ICON, Cosmo, GFS, NEMS, AROME). Diese Modelle unterteilen die Atmosphäre in ein dreidimensionales Gitter und berechnen für jeden dieser Gitterpunkte unzählige Parameter, so z.B. Wind, Temperatur, Feuchtigkeit und Luftdruck.

Die für die Einschätzung der Thermikqualität notwendigen **Steigwerte**, die **Wolkenbasis** und die daraus ableitbare **potentielle Flugdistanz** werden aber von numerischen

Modellen nicht berechnet. Das Thermikmodell **Regtherm** schließt diese Lücke.

## Der Aufbau von Regtherm

**Regtherm** unterteilt die Landkarte in **Regionen**, in welchen einheitliche Thermikbedingungen zu erwarten sind. Dabei spielt die topografische Beschaffenheit eine zentrale Rolle (Verlauf von Gebirgsketten, Höhe der Talsohlen, Volumen der Täler). Dies schafft im Vergleich zu den fixen Rastern von numerischen Wettermodellen Übersicht.

Für jede dieser Regionen berechnet **Regtherm** dann mehrmals täglich eine Detailprognose für den aktuellen Tag und die

nächsten 4 Tage. Diese Prognosen berechnen einerseits die potentielle Flugdistanz für Segelflugzeuge, andererseits in 200 m-Höhenschritten und im Halbstundenintervall die erwarteten Steigwerte und die Cumulusbewölkung.

## Visualisierung der Prognosen

Die **Regtherm**-Prognosen kommen lediglich im Textformat daher. Die neue App **XC Therm** bereitet diese Prognosen mit ansprechenden Visualisierungen auf und ermöglicht, dass diese auch unterwegs zu jeder Zeit mit dem Smartphone betrachtet werden können. Zudem ist durch die Darstellung der

potentiellen Flugdistanz sofort ersichtlich, wie viel Streckenpotential ein bestimmter Tag für Gleitschirme bietet. XC Therm rechnet die von Regtherm bereitgestellten Werte auf die Geschwindigkeitspolare von Gleitschirmen um.

### Interpretation der Detailprognose

Beim Klicken auf die Regionen zeigt XC Therm dann eine grafische Darstellung der Detailprognosen von Regtherm, wodurch sofort detaillierte Informationen zur Verfügung stehen (siehe Abbildung 2). Die wich-

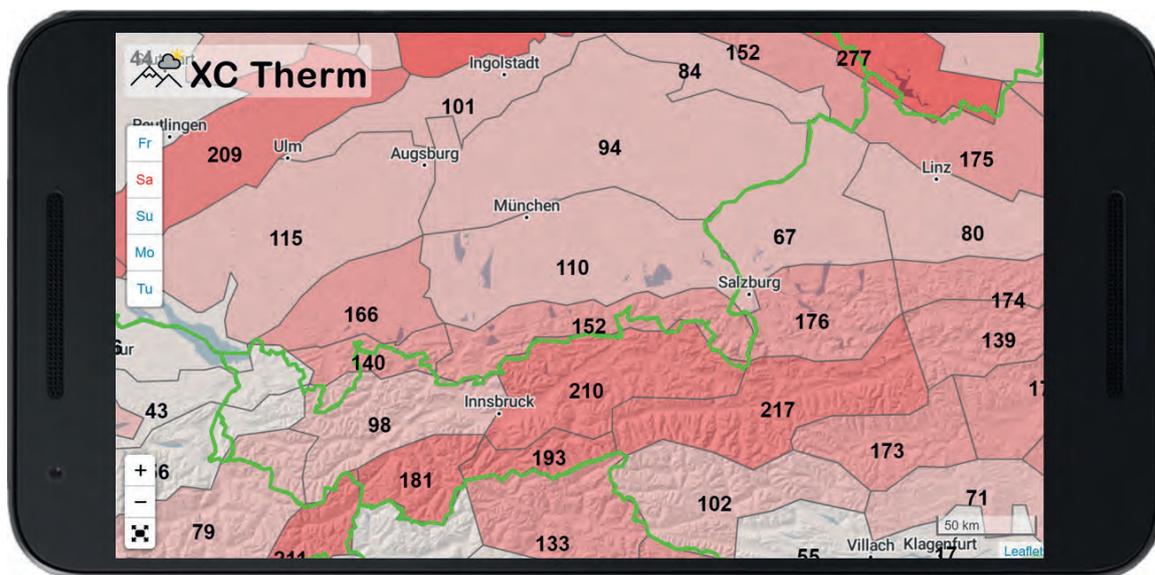
telchen externen Parameter sich Regtherm für die Berechnung der für den Gleitschirmpiloten so wichtigen Informationen Steigwerte und Wolkenbasis bedient.

### Schichtung der Luftmassen

Regtherm berechnet anhand der Temperatur, des Luftdrucks und der Luftfeuchtigkeit der Umgebungsluft, wie schnell ein erwärmtes Luftpaket durch diese Luftschicht aufsteigt. Je mehr die Temperatur der Umgebungsluft mit zunehmender Höhe abnimmt (labile Schichtung) und je größer der Tempe-

schläge in den vergangenen Tagen sehr nass, schwächt dies die Thermik für den ganzen Tag beträchtlich. Haben die Böden aber nur Tau durch Kondensation über Nacht angesammelt, trocknen diese mit den ersten Sonnenstrahlen ab und das Einsetzen der Thermik verzögert sich lediglich etwas. Und allgemein kann gesagt werden, je mehr Feuchtigkeit vorhanden ist, umso tiefer fällt die Wolkenbasis aus und umso größer werden die Quellwolken.

Durch die Berücksichtigung der **Niederschlagsmenge** der vergangenen Tage kann



↑ Visualisierung der Regtherm-Werte durch XC Therm mit potentieller Flugdistanz.

tigsten Parameter sind hier zweifelsohne die Steigwerte und die Cumulusbewölkung. Allerdings lassen sich aus der Darstellung auch noch weitere Informationen herauslesen. So z.B. die ideale Startplatz- und Flughöhe oberhalb von Inversionen, der Zeitpunkt der ersten Thermik oder wann sich die Morgeninversion auflösen wird und somit die Thermik durchgehend ist.

### Parameter zur Berechnung der Steigwerte und der Wolkenbasis

Im ersten Teil dieses Artikels wurde vor allem die neuartige Visualisierung der Regtherm-Daten durch XC Therm beschrieben. Der zweite Teil soll nun etwas genauer darlegen,

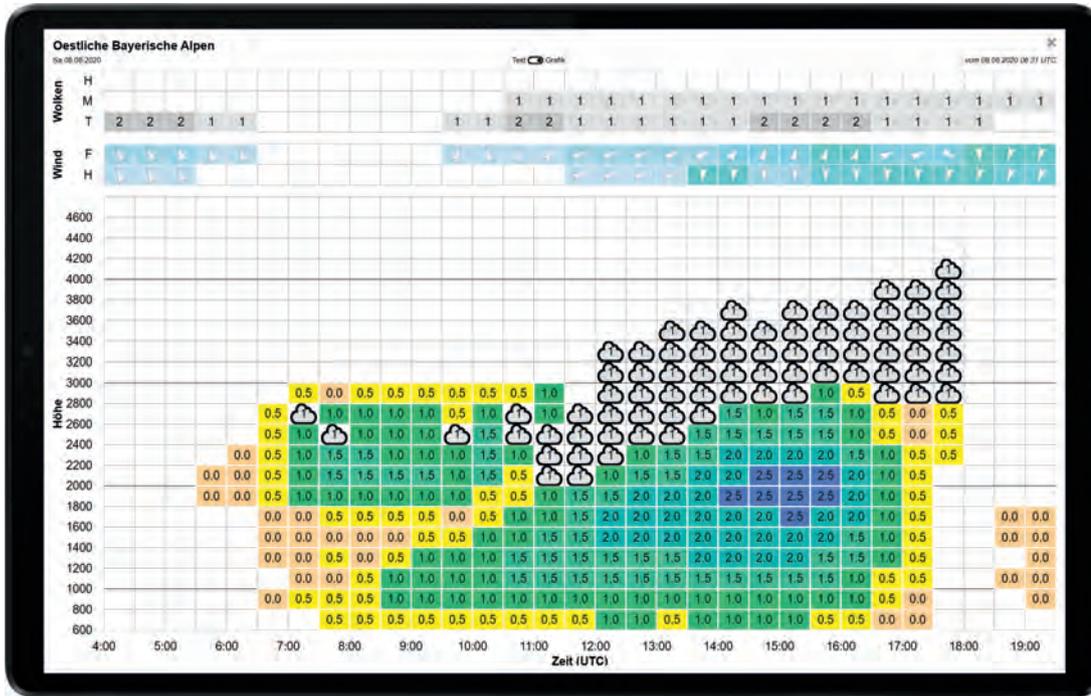
raturunterschied zwischen Luftpaket und Umgebungsluft, umso größer werden demnach die **Steigwerte**. Umgekehrt kann natürlich eine stabile Schichtung oder sogar eine Inversion die Luftpakete ganz am Steigen hindern.

### Bodenfeuchtigkeit

Die Feuchtigkeit des Bodens hat einen entscheidenden Einfluss sowohl auf den **Thermikbeginn**, die **Thermikstärke**, als auch die zu erwartende **Wolkenbasis**. Je feuchter der Boden, umso mehr Sonnenenergie wird für die Verdunstung von Wasser verwendet und umso weniger bleibt übrig für die Thermik. Sind die Böden nun durch intensive Nieder-

**Regtherm** die Feuchtigkeit des Bodens viel genauer abschätzen, als wenn lediglich die Luftfeuchtigkeit auf 2 m über Boden durch automatische Messstationen gemessen wird. Denn die Luftfeuchtigkeit auf 2 m Höhe gibt keinen präzisen Aufschluss über die effektive Wassermenge am Boden.

**Regtherm** rechnet für den aktuellen Tag die Vorhersagen dreimal neu, und zwar um 3:30, 5:30 und 6:30 UTC, jeweils mit den aktuellsten Messwerten von hunderten von automatischen Messstationen. Während der erste Lauf vor Sonnenaufgang stattfindet und die gesamte Feuchtigkeit noch am Boden liegt, finden im Sommerhalbjahr die weiteren zwei Läufe nach Sonnenaufgang



## Links

XC Therm: <https://xctherm.com>  
 Direktlink zu Windkarten: <https://xctherm.com/icon>  
 Demoseite: <https://xctherm.com/demo>  
 Facebook: [www.facebook.com/xctherm](https://www.facebook.com/xctherm)

Weitere Infos zu Regtherm:  
<https://xctherm.com/de/regtherm>  
<https://xctherm.com/de/fragen>

↑ Darstellung der Regtherm-Prognosen in XC Therm mit Steigwerten, Bewölkung und Windangaben. Klar erkennbar ist die Morgeninversion bis ca. 1.800 m, welche sich gegen 11:00 UTC auflösen wird.

statt. Zu diesem Zeitpunkt ist ein großer Teil des Taus durch die Sonneneinstrahlung bereits wieder verdunstet und die Messstationen können die Feuchtigkeit für den Tag genauer erfassen. Dies führt nicht selten dazu, dass die Wolkenbasis dann im Vergleich zum ersten Lauf nach unten und die Wolkengröße nach oben korrigiert wird.

## Abschattungen

Jedem Piloten ist bekannt, dass Abschattungen die Thermik schwächen oder ganz zum Erliegen bringen können. Deshalb berücksichtigt **Regtherm** bei der Berechnung der Steigwerte die durch hohe, mittelhohe und tiefe **Schichtbewölkung** sowie die im Tagesverlauf entstehende **Quellbewölkung** verminderte Sonneneinstrahlung.

## Einfluss der Vegetation

Genau wie Menschen kühlen sich auch Pflanzen durch die Verdunstung von Wasser. Der Unterschied ist, dass dies bei den Pflanzen über die Blätter geschieht und die dadurch notwendige Energie von der Sonne geliefert wird. Eine im Sommer voll entwickelte Vegetation absorbiert daher bedeutend mehr Sonnenenergie für die sogenannte Transpiration als im Frühjahr oder Herbst,

wenn die Bäume keine Blätter haben und die Bergwiesen braun sind. Diese Energie fehlt dann bei der Thermikbildung.

## Die Grenzen von Regtherm – der Mehrwert von XC Therm

Neben den ansprechenden Visualisierungen bietet XC Therm weitere Vorteile gegenüber den rein textbasierten Thermikprognosen, die durch Regtherm erstellt werden. Denn XC Therm integriert seit dem Frühjahr 2021 auch hochauflösende Windkarten, die auf dem ICON-D2 Modell basieren.

Klar ist: Eine Flugplanung sollte nie alleine auf die Thermikprognose von Regtherm abgestützt werden, denn auch wenn Regtherm je einen Windwert pro Region auf verschiedenen Höhen ausgibt, so sind diese Werte sehr ungenau aufgrund der Größe der einzelnen Vorhersageregionen. Lokale Windverhältnisse und Föhnströmungen können so nicht seriös beurteilt werden. Analog verhält es sich mit den Vorhersagen für Schichtbewölkung und Niederschläge, auch wenn die etwas weniger sicherheitsrelevant sind.

Da XC Therm diese Windvorhersagen aber integriert, muss neu zur Betrachtung der Windvorhersagen nicht mehr zwischen verschiedenen Seiten gewechselt werden.

## Über XC Therm

XC Therm wurde von Schweizer XC-Ligapiloten entwickelt und im August 2020 als erste komplett Smartphone-taugliche Thermikprognose nach dem Regtherm-Modell lanciert. Die Daten werden vom Deutschen Wetterdienst DWD bezogen. Wegen der übersichtlichen und auf Smartphones ausgerichteten Darstellung benutzt beinahe das ganze A- und B-Kader der Schweizer XC Liga sowie einige X-Alps Piloten bereits XC Therm.

Die Thermikprognosen auf XC Therm sind bereits ab € 29 pro Jahr (5 Regionen) erhältlich, die hochdetaillierten ICON-D2 Wind-, Wolken- und Niederschlagsprognosen sind kostenlos.



## DER AUTOR

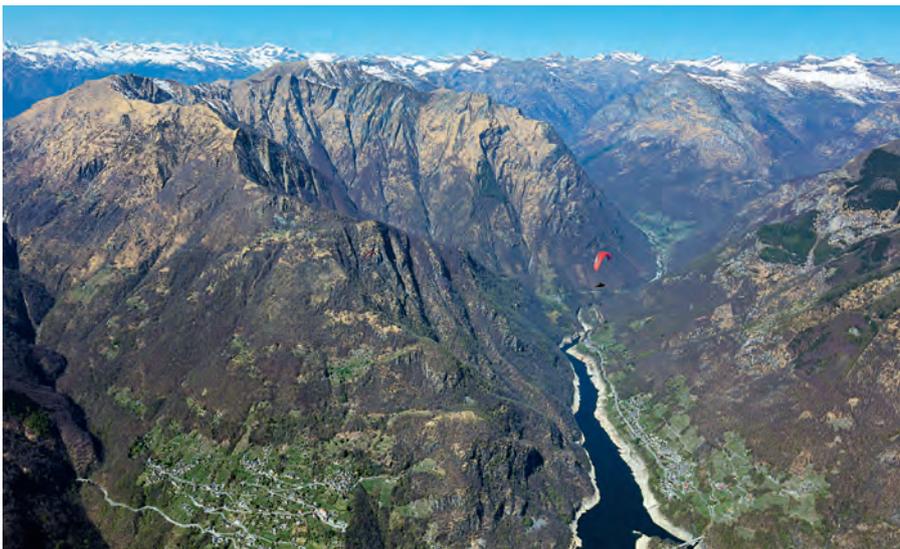
**Daniel Moser** ist Schweizer XC-Ligapilot, Gründer von drei Startups und IT-Produktmanager für ein Logistik-Startup.



↑ Nasse Böden absorbieren Sonnenenergie für Verdunstung



↑ Große Abschattungen durch Quellbewölkung bremsen Thermikentwicklung



↑ Braune Hänge und Wälder erzeugen gute Thermik

## Wie ist XC Therm einzuschätzen?

Ein Kommentar von Volker Schwaniz,  
DHV-Wetterexperte

Inzwischen gibt es eine Vielzahl an Thermikvorhersagen bzw. Thermik-Apps, fast alle von ihnen nutzen die Berechnungen des amerikanischen Global Forecast System (GFS) als Datengrundlage. Diese Daten werden dann teilweise mittels einer speziellen Modelltopographie noch verfeinert – wie z.B. bei Meteo-Parapente. Bei XC-Therm wird dagegen auf die etwas höherwertigen Daten des deutschen ICON-Wettermodells zugegriffen. Und diese werden dann in einem aufwändigen Thermikmodell weiter aufgearbeitet. Damit gehört XC-Therm zusammen mit Regtherm, Alptherm, und Top-Task zu den aktuell ausgefeiltesten Thermikprogrammen.

### Probe aufs Exempel

Beim Vergleich mit denen auf den GFS-Daten basierenden Thermikvorhersagen ist klar ein Vorteil für XC-Therm zu verzeichnen, der sich besonders in den inneralpinen Thermik-Hotspots der Alpen bemerkbar macht. Aber auch im Mittelgebirge und im Flachland hat das Programm die Nase vorn. Bei den fliegerisch wichtigen Windvorhersagen sind die Details bei XC-Therm sehr treffgenau und gut abgegrenzt dargestellt. Unter dem Link [www.xctherm.com/icon](http://www.xctherm.com/icon) (auch auf der DHV-Wetterseite) hat man freien Zugriff auf die Wolken- und Windprognose von XC-Therm und mit etwas Einarbeitung in die Grafiken lässt sich jede Flugwettereinschätzung damit aufwerten. Bei diesen freien Karten war auffallend, dass folgende Lagen meist deutlich besser getroffen wurden, als die GFS-basierenden Prognosen:

# Wolkenstau am Alpenrand und inneralpin schon etwas aufgelockert

# Hochnebelbereiche am Alpenrand (auch Bassano Dunst-/Wolkenverdichtung)

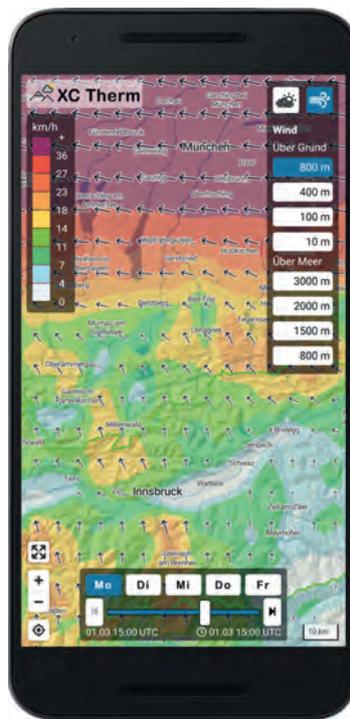


↑ Hochauflösende Windprognosen aus dem ICON-D2 Modell auf XC Therm

- # Föhn/föhnige Bereiche, auch die Verstärkung in bekannten Föhntälern
- # Windverstärkung am Nordalpenrand bei Ostlagen („Leitplanken-Effekt“) und verminderte Windgeschwindigkeiten inneralpin.

### Smartphone mit Grenzen

Ein großer Vorteil von XC-Therm ist die auf das Smartphone abgestimmte Darstellung. Mit ihr kann man auf der morgendlichen Fahrt zum Berg und kurz vor dem Start nochmals die aktuellsten Karten abrufen. Bei der im Vorlauf zu einem Streckenflugtag notwendigen großräumigen Wetterbetrachtung aus verschiedenen Quellen stößt man dagegen mit dem Smartphone und auch mit XC-Therm an Grenzen. Man muss beachten, dass XC-Therm ein Thermikmodell ist, das nicht dazu gemacht wurde, die Großwetterlage in allen relevanten Teilen (z.B. Fronten) abzubilden. Und auch, dass ein Smartphone nur ein Hilfsmittel ist, das nicht die volle Wettervorbereitung am PC ersetzen kann – Stichwort: Einen Kinofilm durchs Schlüsselloch anschauen wollen...



### Fazit

Wer die beste Thermikprognose für mobile Endgeräte sucht, der ist mit XC-Therm sehr gut bedient. Er sollte aber die Grenzen eines Thermikprogramms und die der Smartphone-Nutzung beachten. Wer hauptsächlich am PC sein Wetter macht, der ist zum gleichen Preis mit dem deutlich umfangreichen PC met (www.Flugwetter.de) besser bedient. Das darin enthaltenen TopTask nutzt das gleiche Thermikprogramm wie XC-Therm und bietet sogar eine detailreichere Darstellung – die aber nicht auf mobilen Endgeräten läuft. ☹

### ANZEIGE



- Gleitschirmcheck
- Reparaturen
- Näharbeiten
- Retter packen

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

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



Photo: Nicolas Asspel

# #haveyouseenit Das neue UFO - Beam me up!

[www.ad-gliders.com](http://www.ad-gliders.com)

  
**AIRDESIGN**  
break your own rules



# Ein Hauch von Nichts

Mit dem Trend zum Hike+Fly steigt auch das Interesse an besonders leichten Gurtzeugen – aber mit dem Vergleichen von Packmaß und Gewicht ist es nicht getan. Zeit für eine Einführung in die Thematik „String- und Ultraleichtgurtzeuge“.

TEXT: STEFAN UNGEMACH | FOTOS: HERSTELLER

**D**ie Alpinisten unter den Gleitschirmfliegern kennen sie schon seit Jahren: ultraleichte Stringgurtzeuge, die nur aus einem Stoffstz mit minimalistischer Aufhängung bestehen. Zusammengelegt verschwinden sie im gefalteten Gleitschirm. Einen Lasttest haben sie alle und immer mehr Modelle gibt es mit optionalem LTF-Airbag. Für die Übersicht wurde ein Höchstgewicht von unter 2 Kilo (komplett ausgebaut) festgelegt, was immerhin 23 Modelle erfüllen: Das leichteste Modell wiegt gut 100 Gramm und die Protektorvarianten beginnen bei knapp 800 g. Ohne Kompromisse hinsichtlich passiver Sicherheit, Sitzkomfort und Handhabung geht das freilich nicht – aber welche Abstriche muss man machen?

Bei längeren Flügen und Biwakabenteuern werden Sitzkomfort und Gepäckvolu-

men zum Thema. Hier kommen Ultraleicht-Liegegurte unter 2,5 kg ins Spiel, die aufwändiger aufgehängt und einstellbar sind. Immer mehr Piloten nehmen diesen Gewichtsvorteil, der gegenüber klassischen Pods mit empfindlicherem Material und komplizierterer Handhabung erkaufte wird, in den fliegerischen Alltag mit.

Ein besonderer Fall sind Tandempiloten, die eine superleichte Ausrüstung mit auf den Berg oder ins Fluggepäck nehmen möchten. Dafür lässt sich nicht nur der Schirm optimieren – auch bei den Gurtzeugen fallen einige originelle Lösungsansätze für Pilot und Passagier auf.

## Stringgurtzeuge

Der Anwendungsfall ultraleichter Gurtzeuge ist ein H+F, der auch mal über einen Klettersteig führt oder nach Feierabend in Trailrun-

ning-Manier absolviert wird. Der Schwerpunkt liegt dabei auf dem Laufen und Klettern, der Flug selber ist eine verlängerte Abstiegshilfe. Das klingt nach einem ruhigen Abgleiter, den man nicht unbedingt als typisches Flugrisiko wahrnimmt. Infolgedessen wird oft der Protektor – wenn nicht sogar der Retter – als Nebensächlichlichkeit abgetan: Der eine Flug wird schon gut gehen, der effizienteste Protektor sind ja die eigenen Beine und wegen des geringeren Gewichts entscheidet man sich im Zweifelsfall auch leichter für den Abstieg zu Fuß.

Man kann das freilich auch anders sehen. Mit Minimalausrüstungen erreicht man unerschlossene alpine Startplätze, die bisweilen recht anspruchsvoll sind. Ein schwieriger Aufstieg kostet Energie, was anfälliger für Startfehler macht. Ein Flug erscheint bisweilen auch bei fragwürdigen Bedingungen at-

→ Die Übersicht der Gurtzeuge stellt eine Auswahl dar und erhebt keinen Anspruch auf Vollständigkeit.

		
<p>Stringgurt mit Airbagoption (Neo String 3, 240/770 g)</p>	<p>Stringgurt ohne Airbagoption (Ozone F*Lite, 103 g)</p>	<p>Stringgurt mit opt. Wende-Airbag (SupAir Radical3, 830/1.790 g)</p>

Leichtbeschleuniger als fixer Beinstrecker



Trailrunning-Rucksack Niviuk Kargo25



© STEFAN UNGEMACH (3)

### Ultraleichtgurtzeuge unter 2kg (23)

Hersteller	Modell	Gr.	Gewicht *		Packvol.	GetUp **	Beschl.	Bemerkungen
			solo	LTF, & Rucksack				
Advance	Strapless 2	1	195	nur ohne Protektor		ja	Ring+Ring	110kg. Auch als Tandemgurt "Strapless Bi 2" (410g, Retterfach unterm rechten Bein, keine Beschleunigeroption) erhältlich kl.Mesh-Tasche
AirDesign	Le Slip	2	200 - 220	nur ohne Protektor		ja	Ring+Ring	
Dudek	Sit&Fly 260	3	258 - 268	nur ohne Protektor		ja	Öse+Öse	
Gin	Yeti Convertible 2	3	1320 - 1540	1820 - 2040	40	ja	Ring+Ring	120kg, opt. Airbag (500g) mit Retterfach, Helmnetz, opt. Schulterbefestigung f.Retter, Airbagführung mit Zipp
	Yeti Xtrem 2	3	270 - 335	nur ohne Protektor		ja	Ring+Ring	Einstellbar über Spleiße
Independence	Hike	2	1500 - 1550	1890 - 1940	63	ja	Rolle+Rolle	120kg, opt. Airbag (ab 390g), vielseitiger Wenderucksack, Schulterbefest.f.Retter, Helmnetz (baugleich Skyman Hike)
	Tanga	2	390 - 430	780 - 820		ja	Rolle	120kg, Recco, optionale "Connect"-Protektorfamilie (z.B. Airbag 390g)
Kortel	Kliff 2	4	185 - 200	nur ohne Protektor		nein *	Ring	Softlink-Karabiner, links feste Schlaufe
	Kruyer 3	4	380 - 440	1380 - 1440	[70]	ja *	Ring+Ring	Knebel-Getup, opt. Wende-Airbag, opt. Konnect-Softlink & Schulteraufhängung
Neo	Shorty	3	1480 - 1540	1800 - 1860	65	ja	Rolle+Ring	Sitz aus fest montiertem Rucksack (mit Koroyd PrpPack) ausklappbar, Skibefestigung, opt. Airbag (320g)
	String 3.0	3	230 - 250	760 - 780		ja	Ring+Ring	120kg, opt. Airbag (530g) mit kl. Staufach
Niviuk	Roamer 2	3	1425 - 1620	1682 - 1897	37 - 50	ja	Rolle+Ring	120 kg, opt. Airbag (257-277g)
	Roamer P	3	173 - 223	nur ohne Protektor		ja	Ring+Ring	nur Peguet
Nova	Montis+	3	320 - 400	1305 - 1385	[60]	nein	Rolle + Ring	opt. Wende-Airbag (985g) mit hoher Form, baugleich Kortel Kruyer 2 (Vorgängermodell)
Ozone	F*Lite	1	103	nur ohne Protektor		nein	Ring	Sitzschale mit Carbonstab verstärkt, Softlink-Karabiner
	Ozo	2	580 - 585	nur ohne Protektor	26 - 33	nein	Rolle	Wenderucksack
Sky	Crux	2	1250 - 1330	nur ohne Protektor	56	ja	Rolle+Schlaufe	Sitz aus Rucksack ausklappbar
Skyman	String	1	350	740		nein	Rolle+Ring	Beschleunigerringe beide unten, opt. Airbag (ab 390g)
	String RS	1	690	1080	30	nein	Rolle+Ring	Airbagvariante des String mit festem Wenderucksack, opt. Airbag ( ab 390g)
Skywalk	Core	1	410	800		ja	Rolle+Ring	opt. PermAir-Protektor (390g)
SupAir	Everest 3	2	320	nur ohne Protektor		ja	Ring	
	Radical 3	2	830 - 870	1790 - 1830	[65]	ja *	Rolle+Ring	Rückentasche, opt. Wende-Airbag (960g). Beinschlaufen nach Entf. einer Sicherung per verdeckter Alpinschnalle zu öffnen
Woody Valley	Transalp	1	950	1280		T-Lock	Rolle+Ring	kl.Mesh-Rückentasche, opt.Airbag (330g), opt.seitl.Rettingscontainer

\* ohne Karabiner, LTF-Option konventioneller oder Rucksack-Airbag  
 \*\* im Zweibeinstand anziehbar

rot = ohne Zulassung  
 grün = Protektor- und Einsteigesicherheit

→ Die Übersicht der Gurtzeuge stellt eine Auswahl dar und erhebt keinen Anspruch auf Vollständigkeit.



Gin Genie X-Alps



Kortel Kolibri



Neo StayUp



Skywalk Range X-Alps 2

traktiver als der noch anstrengendere Abstieg. Sperrige Ausrüstung wie Schneeschuhe oder Seile muss so untergebracht werden, dass nichts unangenehm ins Kreuz drückt oder dieses gar beschädigt. Neben geringem Gewicht und Packmaß kommt es also – besonders unter Sicherheitsaspekten – auf weitere Faktoren an.

Am wichtigsten ist zweifellos ein LTF-Protector, auch wenn sich dieser an Stringgurten leichter verschiebt und dann nur noch einen Bruchteil seiner Wirkung entfaltet. Über die Hälfte der gelisteten Gurtzeuge verfügt über eine entsprechende Option – teils als Wenderrucksack, teils als reiner Airbag. In einem Fall (Skywalk „Core“ mit PermAir-Technologie) ist der sogar vorgefüllt. Noch vielseitiger sind die Independence- und Skyman-Gurte, an die auch die anderen Connect-Protectors mit Schaumstoff oder Retterfach passen – was freilich das Packmaß ruiniert.

Die Luftkammer von Airbags darf nicht so hoch reichen, dass ihre Funktion durch den im Flug getragenen Rucksack beeinträchtigt wird. Das hat Neo vorbildlich gelöst: Der „String Airbag“ besitzt im oberen Teil ein abgetrenntes RV-Staufach. Trägt man einen Leichterrucksack darüber, presst dieser das Luftfach nicht zusammen – und man kann ihn zur Not auch darin verstauen.

Die optionalen Airbags ohne Rucksackfunktion wiegen zwischen 250 und 530 g und können extrem klein zusammengelegt werden. Schrubbt man öfters mal auf dem Gesäß über den Landeplatz, ist das robustere Material von Neo vorteilhaft, aber auch leichtere Materialien wie die von Niviuk erfüllen ihren Zweck. Einen Durchdringungsschutz haben Stringgurte aber nicht, so dass man zumindest bei sperrigem Biwak- oder Klettergepäck im Rucksack selber dafür sorgen sollte. Das geht zum Beispiel mit einem im Rucksack fixierten „Koroyd ProPack“ (150 g).

Bei solchen Eckwerten gibt es keinen vernünftigen Grund, komplett auf den Protector zu verzichten. Derartige Sicherheitsausrüstung zugunsten extremer Gewichtersparnis einzusparen, kann man sich zwar mit alpinem Anspruch, „harmlosen“ Flügen oder besonderem Können schönreden, aber genauso könnte man dann auch den Lawenpiepser daheim lassen. Gurtzeuge ohne jegliche Schutzoption, zu denen auch die Top-5 unter 200 g („Strapless 2“, „Le Slip“, „Kliff 2“, „Roamer P“ und „F\*lite“) gehören, werden in der Übersicht deshalb **rot** gekennzeichnet – ab nur 30 g mehr (Neo) hat man wenigstens schon mal die Option.

Alle Hersteller geben hier das Gewicht ohne Karabiner an und häufig (Advance, Gin, Nova, Kortel) sind minimalistische Peguet-Schraubschäkel oder gar Karabiner-Softlinks vorgesehen. Das darf man kritisch sehen: Das Einhängen eines Rettercontainers oder auch nur das Öffnen der Beinschlaufen wird so ziemlich fummelig. Hängt man zudem einmal in einer prekären Situation fest, kommt man nur noch vom Schirm los, wenn man eines von beiden beschädigt. Leichtkarabiner, die es inzwischen ab 44 g/Pair (Edelrid Eaze) gibt, lösen das Problem ohne nennenswerten Gewichtsachteil.

Nicht nur feste Verbindungsglieder gestalten Startvorbereitung und Notfall knifflig. Vernähte Beinschlaufen sind genauso problematisch. Was im Herstellervideo leicht aussieht, nämlich das Anziehen des Gurtzeugs auf einem Bein, wird auf einer glatten, steilen Startfläche zum Risiko – ganz abgesehen vom Komfortverlust. Dicke Hosen, eisverkrustete Bergstiefel oder Grödel durch filigrane Schlaufen zu fädeln, muss einfach nicht sein.



Skyman X-Alps



SupAir Strike 2

Das hat man zuerst bei Neo erkannt und schon das erste „String“ mit einem simplen Karabiner-Getup entwickelt, was damals belächelt wurde. Heute wird dieses Prinzip jedoch bei 2/3 aller Modelle nachgebaut. Andere durchaus populäre Modelle („Montis“, „Kruyer“, „Skyman String/RS“) sind immer noch nicht so weit, was den Verdacht nahelegt, dass sie eben doch häufiger auf einer sonnigen Bergwiese als in anspruchsvollem Gelände angezogen werden.

Immerhin finden sich in der aktuellen Übersicht 10 Modelle mit Protektoroption, die im sicheren Stand auf zwei Beinen angelegt werden können – und sie fangen bei 800 g (LTF) an. Außer beim „Kruyer 3“ geht das auch mit Handschuhen, indem das Getup-System direkt in die Hauptkarabiner eingehängt wird. Man kann also einen eng packbaren Leichtgurt mit allen grundlegenden Sicherheitsfeatures und Karabinern unter 1 kg konfigurieren, was dank erfüllter Versicherungsvorgaben auch eine valide Berg- und Reiseoption für Tandempassagiere ist. In der Übersicht werden diese besonders empfehlenswerten Gurte grün hervorgehoben.

In den meisten Stringgurten sitzt man ab Werk tief, aufrecht und dank geschickter 3D-Modellierung auch einigermaßen bequem. Die Einstellmöglichkeiten sind indes beschränkt und bei vielen Modellen überhaupt nicht gegeben. Modelle mit hoch angesetzten Seitenteilen schneiden oft unter den Armen, zu kurze Beinschlaufen dafür unter langen Oberschenkeln ein. Weiche Beinschlaufen sind im Flug schwieriger gerade zu ziehen und die dünnen Schnüre schmerzen so manchen Mann beim Aufrichten zur Landung – da rächt es sich,

ANZEIGE

EN B  
Base 2  
LIEBE AUF DEN ERSTEN FLUG



## Ultraleicht-Liegegurtzeuge unter 2,5 kg (7)

Hersteller	Modell	Größen	Gewicht * (LTF)	Protektor	Bauweise	Verschuß	Retterkonzept
Gin	Genie X-Alps	6 (XS-L)	2400	Moussebag 14cm	Hängematte	Steckschnallen (Rechteck)	Frontretter (abnehmbar)
Kortel	Kolibri	3 ( M-XL)	2000	Moussebag	Hängematte	feste Schlaufen	Frontretter (integriert)
Neo	StayUp	4 (XS-L)	1790	Koroyd 2.0	Pseudo-Sitzbrett	Steckschnallen (Knebel)	Frontretter (abnehmbar)
Ozone	F*Race	3 (S-L)	1500	Aufblasprotektor	Hängematte, geteilt	Steckschnallen (Knebel)	Frontretter (integriert)
Skyman	X-Alps	2 (M-L)	2300	Airbag	Hängematte	Karabiner-Getup	Frontretter (integriert)
Skywalk	Range X-Alps 2	3 (S-L)	1800	PermAir	Hängematte	Steckschnallen (Rechteck)	Frontretter (integriert)
SupAir	Strike 2	4 (S-XL)	2025	Bumpair 16cm o. Aufblasprotektor	Sitzbrett	Karabiner-GetUp	Frontretter (integriert)

\* mittlere Größe

wenn die Option der Sitzlandung (in Form eines Protektors) weggespart worden ist. Auch der beherrzte Tritt in den Beschleuniger verzieht manch dünne Sitzschale so stark, dass es unangenehm kneift.

Es ist daher dringend ratsam, solche Gurte sorgfältig probeszusitzen und dabei auch radikale Gewichtsverlagerungen (die hier ohnehin schwieriger sind) sowie die Landehaltung zu testen. Grundsätzlich unbequem muss so ein Stringgurt aber nicht sein: Ich absolviere die Hälfte aller Flüge in einem solchen und halte es darin problemlos 1-2 Stunden aus. Einige Modelle wie das „Kruyer 3“ sind sogar vollständig einstellbar.

### TIPP

Wenn man zusätzlich einen einstufigen Leichtbeschleuniger durch die vorderen Ringe zu den Karabinern führt und vor dem Bein trägt, bekommt man einen nur wenige Gramm schweren „Beinstrecker“. Bei Gurtzeugen mit tiefer Sitzposition kompensiert dieser das Einschneiden der Beinschlaufen und zieht nach dem Start bequem deren Falten heraus.

### Leichtbeschleuniger als Beinstrecker

Wende-Airbags sind meist recht voluminös und müssen vor dem Flug komplett geleert werden. Einen normalen Rucksack trägt man hingegen auch im Flug, wo das Paket weder mit dem Protektor kollidieren noch leer herumflattern oder die Leinen fangen soll. Einige GS-Leichttrucksäcke fallen hier positiv auf: Die „X-Lite“-Modelle von Gin mit 50/60 L lassen sich extrem komprimieren und der

„Kargo 25“ von Niviuk sitzt statt nahe der Hüfte in Brusthöhe, wo er mit zwei Riemen gestützt wird.

### Kargo 25 mit freier Hüfte, Komplett-ausrüstung und Klettergurt

Über sperrige „Leinenfänger“ wie Schneeschuhe oder Eispickel zieht man eine dünne Schutzhülle und lässt sie im Zweifelsfall lieber aus dem halboffenen Rucksack nach oben herausstehen, statt sie außen dranzuschleppen – so bleiben Leinen nach einem Klapper wenigstens nicht darunter hängen, was ansonsten sicher zum Absturz führt. Für solches Material sind Rucksäcke mit einem einzigen, umlaufenden RV daher ungeeignet.

Die wichtigsten Punkte beim Kauf eines Ultraleicht-GZ sind also:

- ✓ optionaler LTF-Protektor
- ✓ GetUp-artiger Einstieg in sicherem Stand
- ✓ eher hoch aufgehängt wählen (Kippstabilität)
- ✓ Sitz- und Bewegungsprobe im Simulator!
- ✓ mit flugtauglichem Rucksack kombinieren

Last but not least: Trotz der ausgewogenen Normalposition im Flug und der dominierenden Vision eines ruhigen Abgleiters verdient auch der Störfall Beachtung! String-GZ ohne präzise abgestimmte Verbindung zwischen den Beingurten kippen bei Klappern nicht unbedingt stärker zur Seite ab, aber der Pilot sitzt in sich schiefer und verdreht. Das erschwert das Spurhalten. Beim Stall kippt man stärker nach hinten,

wodurch ein kontrolliertes Vorfüllen schwieriger wird. Nun ist so ein Gurt zwar nicht für Freestyle gedacht, aber sein Besitzer ist trotzdem gut beraten, beim Sicherheitstraining das Standardprogramm auch mal im Minisitz durchzufliegen.

### EDITORS CHOICE

Auch der Autor ist schon lange der Faszination des Ultraleichten erlegen. Allerdings ist mein persönlicher Favorit gleichzeitig eine Art Geheimtipp, denn das gibt es nur noch in Restbeständen: Das Neo „String 2.0“ kommt zwar auf 370 g, dafür war sein Airbag aus leichterem Material. Der Beschleuniger wird noch über eine Rolle geführt und eine spezielle Umlenkungsgeometrie erlaubt 2 Sitzpositionen. Die komplette LTF-Konfiguration wiegt mit Karabinern und Beschleuniger 950 g, wird mit in den Schirm gewickelt, ist bequem und legal für Tandempassagiere nutzbar. Müsste ich unter den aktuellen Modellen wählen, stünden „Tanga“, „Core“ und „String 3.0“ ganz oben auf der Liste.

### Liegegurte

Kommen entlegene Startplätze und die Planung großer Strecken zusammen, entstehen ultraleichte Liegegurte. Besonders die X-Alps schieben deren Entwicklung an und häufig gehen danach alltagstaugliche Ableger mit entsprechenden Produktnamen (bei Skywalk, Gin, Skyman...) in Serie. Nova hat heuer bereits das Ultraleichtpod „Artus“ mit

neuartigem Protektor gezeigt und auch bei Advance wird an etwas Ähnlichem getüftelt.

Die Hersteller optimieren dieses spezielle Segment alle unterschiedlich, weshalb es zwar eine Vielfalt von Lösungsansätzen zu bestaunen gibt, aber auch jedes Modell seine ganz eigenen Tücken hat. Die individuellen Vorlieben sind daher häufig nicht komplett erfüllbar.

### Gin Genie X-Alps

Gin verbindet beim „Genie X-Alps“ solides Leichtmaterial mit einem abnehmbaren Frontretter, aber von den auf dem Beinsack liegenden Taschen ist nur die obere erreichbar, der Beinsack muss für Start und Landung nachjustiert werden und die zusätzliche Beschleunigerführung durch eine Kunststoffröhre stört beim Packen. Ein Schaumprotektor bietet Sicherheit bereits beim Start.

### Kortel Kolibri

Das Kortel „Kolibri“ ist ein durch zahlreiche Biwakabenteuer bekannt gewordener Klassiker, bei dem man durch feste Beinschlaufen steigen muss. Der Frontretter sitzt fest auf der Schürze und führt zu den Schultern. Softlink-Karabiner fassen die unzähligen Schnüre zusammen.

### Neo StayUp

Ein einzigartiger Protektor steckt im „StayUp“ von Neo, das fast das leichteste im Feld ist. Seine verklebten Röhrchen wirken wie ein Sitzbrett, bieten gute Schutzwerte und er trägt beim Packen kaum auf. Nach einem Aufprall wird aber eine Sichtkontrolle empfohlen, denn zu große Energie zerstört die Röhrchen. Der abnehmbare Frontcontainer liegt auf dem Beinsack. Gewöhnungsbedürftig sind die Verschlussknebel und die innenliegende Seitentasche.

### Ozone F\*Race

Das absolute Leichtgewicht im Feld liefert Ozone mit dem „F\*Race“ ab. Anderthalb Kilo mit Aufblasprotektor sind eine Hausnummer. Das halbtransparente Material wirkt im Gegenlicht filigran, soll aber hinreichend robust sein. Vor dem integrierten Frontcontainer mit Schulterverbindung sitzt eine Bauchtasche mit viel Ablagefläche für Instrumente, die Sitzeinstellung erfolgt über Spleiße.

### Skywalk Range X-Alps 2

Filigran anmutendes Material, besonders im Vergleich mit den Vormodellen, verbaut auch Skywalk im „Range X-Alps 2“, dem ersten Modell mit PermAir-Protektor. Auch dessen Frontretter mit Schultergurtaufhängung ist integriert. Das Hängemattenkonzept heißt hier „Power Frame“ und wird durch kleine Federstahldrähte in Form gehalten. Kluge Details wie eine Stocktasche im Beinsack oder ein Recco-Reflektor runden den Gurt ab.

### Skyman X-Alps

Das Skyman „X-Alps“ hat ein Sitzbrett und setzt auf eine Kombination aus konventionellem Airbag und Schaumstoffprotektor. Wie bei den String-GZ wird das GetUp-System direkt in die Karabiner eingehängt. Beinsack und Sitzfläche sind robuster als der aufblasbare Heckflügel. Insgesamt wirkt der Gurt mit im Beinsack integriertem Frontretter gut durchdacht, aber wenig spektakulär.

### SupAir Strike 2

SupAir stellt den Nachfolger des Strike 2018 vor. Das Strike 2 kann komplett geöffnet werden, den Protektor gibt es alternativ als 65 g leichtere Aufblasvariante und den Rücken schützt eine einschiebbare Lexanplatte.

Aus allen Gurten kann der Protektor entfernt werden, um Raum für zusätzliches Gepäck zu gewinnen. Für häufigere Biwaktouren ist aber auch robustes Außenmaterial erforderlich, hier fallen Gin und Neo positiv auf. Über einen leistungssteigernden, aufblasbaren Heckbürzel verfügen nur die Modelle von Skywalk, Ozone und Skyman, die anderen haben die typische, etwas hochgezogene Rückentasche.

GetUp-Systeme werden, soweit vorhanden, mit zweihändig zu bedienenden Steck- oder Knebelschließen versehen, die man bei einer Wasser- oder Baumlandung nicht aufbekommt. Bei Skyman und SupAir hängen die Schlaufen direkt im Karabiner. Hier sparen vielleicht alle an der falschen Stelle: Zwei KingLock-Automatikschließen anstelle von Rechteckverschlüssen machen einen Gurt gerade mal 50 g schwerer, aber viel bequemer und sicherer. Leider kostet eigenes Nachrüsten die Zulassung.

Ein besonderes Thema ist der Retter. Ist

dessen Container nicht fest mit dem Beinsack vernäht, kann man ihn auch noch an weiteren Gurtzeugen (String, Freestyle) nutzen, was eine Menge Geld spart. Leider unterstützen das nur Gin und Neo: Beim StayUp liegt der Retter auf dem Beinsack, ohne den Luftwiderstand stark zu steigern. Der Gin-Frontretter sitzt etwas unter der Schürze, wodurch er allerdings im Twist eingeklemmt und schlimmstenfalls nicht mehr ausgelöst werden kann.

Freie Frontretter sind in den Hauptkarabinern aufgehängt, bei integrierten führt in der Regel eine V-Leine unter dem rechten Arm hindurch zu einer Schulteraufhängung. Dabei kann die Verbindungsleine eines früh losgelassenen Retters unter der Schulter hochschnellen, beim Wurf nach links legt sie sich hingegen einmal um die Tragegurte.

Bei einer Aufhängung des Frontretters in den Hauptkarabinern muss man – wenn der Schirm permanent am GZ bleibt – noch ein anderes Problem berücksichtigen und zwar auch bei den Stringgurten: Je nach Öffnungsrichtung der Karabiner gleitet entweder beim Einhängen der Tragegurt oder beim Retterwurf die V-Leine über das Karabinerschloss. Das geht nur bei sehr wenigen Karabinertypen (z.B. den bei Neo mitgelieferten AustriAlpin Rocket) glatt.

Das häufig sehr leichte Material der Ultraleicht-Pods erfordert Sorgfalt bei Startvorbereitung und Einstieg in den Beinsack, sonst ist schnell etwas gerissen. Nicht tragende Teile geben bei extremen Manövern auch eher mal nach. Die Teile funktionieren im Alltag, aber Sorglosigkeit wie bei der ja auch schon leichten 4 kg-Klasse ist unangebracht.

### Tandem

Leichtigkeitsaffine Tandempiloten haben wohl schon bei den passagiergeeigneten LTF-Gurten im 1 kg-Bereich aufgehört. Aber auch für den Piloten gibt es interessante Detaillösungen. Advance bietet mit dem „Strapless Bi 2“ eine 410 g leichte Version seines Stringgurtes an, bei dem ein Retterfach unter dem rechten Bein integriert ist. Die festen Schlaufen sind hier weniger problematisch, denn allzu abenteuerliche Startplätze verbietet die Verantwortung sowieso.

Ein Seitencontainer für Tandemretter, wie es ihn immer noch bei Independence gibt, lässt sich an den ganz leichten Gurten nicht gut befestigen. Neo bringt 2021 allerdings



# IMPRESS 4

## Accessible Throne

HIGH-END XC GURTZEUG



### INNOVATIVES XC & WETTKAMPF GURTZEUG

Das IMPRESS 4 ist das erste vollwertige Streckenfluggurtzeug mit aerodynamisch optimiertem Heckspoiler, das in jedem normalen Gleitschirmrucksack Platz findet. Ein High-End Produkt komfortabler und ausgereifter als jemals zuvor – konzipiert für den Freizeitstreckenflieger bis hin zum Streckenflugmeister und Wettkampfpiloten.

ANZEIGEN



**FLYMASTER LIVE DS**  
www.flymaster.de

Red Bull **Alps** PARTNER  
PARACHUTING WORLD CUP

das hochinteressante „Rescue Backpack“: Ein über dem Stringgurt zu tragender, nur 700 g schwerer Rucksack mit Retterfach und integrierten Spreizentunneln, der das String 3.0 auf Reisen wahlweise zum ultraleichten Pilotensitz macht und zum Airbag passt – das gibt ein Gesamtpaket von 1.700 g incl. Rucksack (ohne Retter). Die bisher leichteste LTF-Multifunktionskombi aus Kortel „Karver 2“ mit Tandemadapter und Schaumprotektor (2,3 kg) landet damit auf Platz zwei.

Ein komplett abgesichertes, LTF-konformes Alpinsetup lässt sich mit dem derzeit leichtesten Normal-Tandem (Ozone „Wisp“) inklusive zweier kleiner Rucksäcke auf 10 kg bringen. Mit einem Singleskin-Tandem lässt sich noch mehr einsparen. Da nimmt man die Abstiegs-hilfe für die Bergtour zu zweit gerne öf- ters als Option mit.

**Fazit**

Ultraleichte Ausrüstung eröffnet Anwen- dungen für den Gleitschirm, die noch vor wenigen Jahren nicht denkbar waren und sie erleichtert Flugreisen mit Hand- gepäck. Die leichtesten Sets sind auf den ersten Blick nicht mal mehr als Flugaus-

rüstung erkennbar und ohne weiteres auf eine Schneeschuh-, Tourenski- oder Klettertour mitgenommen. Und auch der Streckenpilot mit hochalpinen Am- bitionen kann unter genug Modellen wählen.

Die Eigenheiten der Ultraleichten ver- dienen aber etwas Einarbeitung und sorgfältige Auswahl und der reine Ge- wichtsvergleich greift zu kurz – vor allem, wenn man den Verzicht auf Protektoren oder eine umständliche Handhabung zugunsten spektakulärer Zahlenwerte in Kauf nimmt. Angesichts immer mehr so- lider Lösungen mit LTF ist das auch we- der nötig noch klug. ▽



**DER AUTOR**

**Stefan Ungemach** seit vielen Jahren international über Nutzung und Technik von Fluginstrumenten, an deren

Entwicklung er auch mitwirkt. Die zweite Leidenschaft sind Soloexpeditionen zu unerschlossenen Spots, woraus sich regelmäßig Tests von Leicht- ausrüstung sowie Reiseberichte ergeben.

**PARA-SERVICE**

2-Jahres-Checks

Reparaturen

Retter packen

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



*Wolfgang Marx*

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

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

**KOMMENTAR**

**Gleitschirmgurtzeuge ohne Rückenschutz sind ein Rückschritt in die Steinzeit des Gleitschirmfliegens. Damals wusste man es nicht besser – Rückenschutz-Systeme waren noch nicht erfunden und es gab eine unglaublich hohe Anzahl an Rücken- verletzungen bei Gleitschirmunfällen. Heute verzichten manche Hike+Fly-Piloten freiwillig auf den Rückenschutz. Ganz ehrlich: Wie doof ist das denn? Wegen ein paar Hundert Gramm Gewichtersparnis die – neben dem Rettungsschirm – wich- tigste passive Schutzeinrichtung nicht zu nutzen! Die, das haben viele Unfälle gezeigt, sehr wohl den Unterschied zwischen einer moderaten und einer sehr schwerwiegenden Rückenverletzung ausmachen kann. Nebenbei: Nach einem Unfall kann es zu Problemen wegen Versicherungsleistungen kommen. Private Unfallversicherungen, Berufsunfähigkeitsversicherungen, teils auch Lebensversi- cherungen setzen meist die Lufttüchtigkeit der Flugausrüstung voraus, um im Schadensfall ungekürzt zu leisten. Gleitschirm-Gurtzeuge ohne Rückenschutz entsprechen nicht den Lufttüchtigkeitsforderungen (LTF) und sind deshalb per se nicht lufttüchtig.**

*Karl Slezak  
DHV-Sicherheitsreferent*



## ARAK AIR

Das beste Abenteuer ist Dein eigenes!  
Fliegen im X-Alps-Style bei einfacher Handhabung.

- / Ultraleicht, ab 2,9 kg
- / X-Alps-Style
- / Ultra kompaktes Packmaß
- / Einfache Handhabung



Moderne Intermediates und Einfachsegler garantieren maximalen Flugspaß.

# Die „Wieder“ Entdeckung der Freude am Fliegen

Drachenfliegen ist ein Freizeitsport und sollte in erster Linie Spaß machen. Im jahrzehntelangen Kampf um Gleitzahlen wurde genau dieser Spaßfaktor oft vernachlässigt.

TEXT: CONSTANTIN TRAUTMANN

**F**liegen und insbesondere Drachenfliegen mit seinem einzigartigem Fluggefühl, ist neben wenigen anderen Dingen das Schönste in meinem Leben. Es kann Halt geben, wenn die Dinge mal aus dem Ruder laufen und ist zugleich eines der wenigen verbliebenen Abenteuer der Neuzeit. Wenn am Ende eines guten Fluges abseits des Trubels die Füße den Boden berühren, der Drachen auf die Oberarme fällt und auf einen Schlag alles still ist – dann fühle ich mich wie ein Astronaut, der das große Privileg genießen durfte, unbekanntes Terrain zu betreten. Und heute? Heute stehe ich auf der Rampe und es sind die Zweifel, die an mir nagen. Beruhigend und beunruhigend zugleich ist die Erkenntnis, nicht alleine zu sein: Mit steigender Leistung des Drachens sinkt nicht selten die Anzahl der Starts, was meiner Erfahrung nach nur zu folgenden Ergebnissen führt: Wechsel zum Gleitschirm, Aufhören mit der nächsten größeren Investition, Flugpause oder schlimmer, Aufhören durch Verletzung. Ich kenne niemanden, der seine Flugzeit senkt, zeitgleich seine Fähigkeiten verbessert und dabei auch noch richtig Spaß beim Fliegen hat. Im Gegenteil – ich kenne mich!

Die Anzahl meiner jährlichen Flüge hat sich über die vergangenen 4 Jahre knapp halbiert. Dabei ist Fliegen wie eine Linie, auf der du läufst. Wie breit diese ist, beeinflusst du mit deiner Übung und Routine, aber auch der Gerätwahl, Wettereinschätzung und Fluggeländewahl. Wenn du entspannt fliegst, ist alles locker. Je leistungsstärker dein Gerät jedoch ist, desto steiler wird das Gefälle abseits der Linie. Wenn du z.B. während der Landeinteilung leicht verkrampfst, ein

REGINA GLAS



Einfaches und gutmütiges Flugverhalten fördert die Freude beim Fliegen.

wenig Druck auf die Basis ausübst und die Kiste dann noch dynamisch um die Ecke zwirbelst, weil du im Übergang vom Quer- in den Endanflug noch einen Schlenker dranhängen musst, dann geht ganz schnell richtig die Post ab.

Mit der Zeit häuften sich bei mir solche Erfahrungen. 95% der Zeit flog ich auf der Linie, 5% trat ich daneben. Mit steigender Tendenz. Und wenn du nie sicher bist, wo die nächste 5% Tretmine lauert, dann machen auch die eigentlich guten 95% nur noch wenig Freude. Die Frage dabei ist: Wie lange betrügst du dich selber?

Das Ergebnis Anfang 2019: Der leistungsstarke Drachen ist einem handlichen Intermediate gewichen. Ob es geholfen hat? Das Segel hat weniger Spannung, karbonfaserverstärktes Laminat ist simplem Polyester-

Gewebe gewichen. Natürlich gibt es mittlerweile auch Einfachsegler mit extrem leistungsfähigen Laminaten – aber ein Segeltuch, das auch nach vielen Jahren und noch mehr Flügen (fast) ausschaut wie am ersten Tag, habe ich zu schätzen gelernt. Neu für mich ist auch der Wechsel von Spreizlatten hin zu Randbögen. Zu meinem Erstaunen spannen sich diese ohne viel Kraftaufwand. Der Knickkiel ist eine angenehme Hilfe bei Auf- und Abbau. Auf den Schultern ist der Drachen leicht, wirklich leicht. Nicht dass mein vorheriges Gerät übermäßig schwer war, aber die 5 kg Gewichtersparnis fühlen sich viel leichter an, als der geringe Unterschied vermuten ließe. Eine weitere in Vergessenheit geratene Erkenntnis ist zudem, wie viel einfacher das Groundhandling mit einem kleinen Trapez und wie viel handli-

© CONSTANTIN TRAUTMANN



Gleitpassagen muss ich etwas mehr Höhetanken, leichtes Steigen zwischendurch nicht ignorant durchfliegen. Das schränkt nicht ein, erfordert aber mein inneres Maß an Tempo neu zu kalibrieren. Unsinnige Vergleiche jedoch außer Acht gelassen, ist die Leistung – insbesondere für das einfache Handling – überraschend gut und die VG spürbar wirksam.

Das Wichtigste kommt jedoch zum Schluss: Die Landung. Während in der Vergangenheit meine innere Anspannung möglichst großräumige Außenlandeflächen erforderte, bin ich heute so heiß auf Start und Landung, dass mich auch an thermikfreien Tagen ein kurzer morgendlicher Abgleiter wieder begeistern kann. In der Landeeinteilung lässt sich die Gleitleistung perfekt mit VG und in den Windstellen des Gurtzeuges regulieren. Insgesamt ist der Spielraum in der Landeeinteilung ungewohnt groß. Egal ob knifflige Einteilung mit engen Schlenkern zwischen Quer- und Endanflug, egal ob noch drei weitere Piloten mit einem den Landeanflug teilen – alles ist plötzlich gefühlt um ein Mehrfaches beherrsch- und berechenbarer. Souveräne, stehende Landungen entstehen am laufenden Band.

Egal was du fliegst – Hauptsache du hast Spaß. ☞



**DER AUTOR**

Constantin Trautmann, Alter: 34, Beruf: Wirtschaftsingenieur, fliegt Drachen seit 2011

cher das Gerät am Boden aufgrund der geringeren Spannweite bzw. Massenträgheit ist.

Der Erstflug fällt auf einen ruhigen Juni-Tag mit Freunden in Greifenburg. Gemeinsam haben wir schon öfter diskutiert, dass ein einfacher zu fliegendes Gerät eine sinnvolle Ergänzung sein könnte – heute aber ist der fixe Gedanke Realität, entsprechend hoch sind die Erwartungen bei allen in der Gruppe. Mit am Start ist ein Pilot mit Einfachsegler: „Keine Lust auf den Stress“, habe er. Und obwohl mein neues Entspannungsgerät für ihn genau dies wäre – unsere Situation ist dieselbe, nur der Ausgangspunkt ein anderer. Alles ist relativ und doch irgendwie gleich.

Mein Gewicht ist 70 kg plus 15 kg Gurt, die VG spanne ich zum Start 50%. Nachdem ich die Rampe verlassen habe, löse ich diese vollständig und biege nach links ab, um in den Hausbart einzudrehen. Die Steuerkräfte dabei sind geschätzt 2/3 der gewohnten und

gute Erinnerungen an meine ersten Thermikflüge in der Ausbildung unter einem Einfachsegler kommen auf. Ich muss die Kurven nicht mehr mit einem deutlichen Impuls einleiten – das Handling hat etwas Spielerisches, was sich mehr und mehr wie selbst fliegen anfühlt, anstatt mit seinem Gerät in der Thermik arbeiten zu müssen. Gemeinsam mit einem guten Freund unter einem modernen Hochleister geht es bis unter die Basis, von da aus in die Kreuzeckgruppe. Mit dem bloßen Auge ist es gar nicht leicht, den Unterschied zwischen unseren Geräten auszumachen, beide haben einen Turm. Dass dieser wenig bis gar nichts an der Streckung, dem Doppelsegelanteil oder Flügelprofil ändert, ist so selbst- wie missverständlich. Spätestens beim Scharnik holt mich diese Tatsache ein – der Hochleister ist außer Sichtweite. Nicht dass ich es ernsthaft erwartet hätte, aber der Unterschied hinsichtlich Gleitleistung ist im direkten Vergleich deutlich spürbar, auch mit voll gespannter VG. Vor langen

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

# Wir retten euch!

Versicherungs-  
antrag auf  
[www.dhv.de](http://www.dhv.de)



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

Spätestens bei der Rechnung für die Bergung kann man noch einmal „aus allen Wolken“ fallen. Kaum jemand weiß, dass bei einem Helikoptereinsatz im Ausland oder nahe der Grenze die Versicherungssumme der DHV-Standardversicherung mit 2.500 Euro Bergungskosten für eine aufwendige Suche und Rettung per Heli nicht immer ausreichend sein muss.

Die Halterhaftpflichtversicherung Haftpflicht „PLUS“ sichert für den zusätzlichen Jahresbeitrag von nur 10 Euro mehr ein höheres Bergekostenrisiko bis max. 10.000 Euro ab.

Mehr Infos beim DHV unter 08022-9675-0, unter [mitgliederservice@dhv.de](mailto:mitgliederservice@dhv.de) oder auf [www.DHV.de](http://www.DHV.de)



Verhänger:

Du hast 3 Sekunden!

Beim Gleitschirmfliegen sind wir oft völlig gefangen in dem Flow aus Freude, Begeisterung und Naturerlebnis. Wenige Dinge im Leben lassen einen so gründlich den Alltag vergessen. Es gibt aber ein paar Sachen, die richtig gefährlich sind. Wo das einfachste Fluggerät der Welt sich ins Gegenteil kehren kann. Darüber sollte man Bescheid wissen. Verhänger gehören dazu.

TEXT: KARL SLEZAK

**A**nfang September 2020 verunglückte ein Gleitschirmflieger mit langjähriger, aber unregelmäßiger Flugerfahrung in Tirol tödlich. Bei stark turbulenten Flugbedingungen war sein älterer High-Level-1-2-er Gleitschirm massiv seitlich eingeklappt. Der flächentiefe Klapper ließ den Schirm sehr stark vorschießen, wobei die Gegenseite einklappte und sich in den Leinen verhängte. Fast ansatzlos ging der Gleitschirm in einen heftigen Spiralsturz über. Nach weniger als 3 Sekunden war die Verhängerspirale voll entwickelt und beschleunigte weiter. Mit 4 Umdrehungen innerhalb von 12 Sekunden spiralt der Schirm ca. 150-200 m bis zum tödlichen Aufprall auf dem Boden. Der Rettungsschirm war nicht ausgelöst worden. Die Unfall-Untersuchung des DHV ergab, dass eine Auslösung, zumindest technisch, problemlos möglich gewesen wäre.

Der Absturz war durchgehend von einem anderen Piloten gefilmt worden. Jedem Betrachter des Videos ist schon nach der Hälfte der ersten Umdrehung in der Verhängerspirale absolut und völlig unmissverständlich klar, dass hier nur noch der Rettungsschirm geholfen hätte.

### Jedem! Warum nicht dem Piloten?

In dieser Situation kommt vieles zusammen. Die abrupten und völlig ungewohnten Lageänderungen durch den Massiv-Klapper und das anschließende Vorschießen der Kappe. Das Hineinfallen in die entlasteten Leinen, der beginnende Spiralsturz mit dem rasanten Aufbau von G-Kräften, dem Verwinden der Leinen oberhalb der Tragegurte und dem Verlust der Orientierung. Und dabei versucht der Pilot, das Geschehen noch mental einzuordnen; was ist los, wo ist oben, unten, wohin dreht der Schirm, was muss ich jetzt tun? Das funktioniert aber fast nie. Alles geht viel zu schnell, ist zu dynamisch, ja brachial und völlig ungewohnt. Was abgeht, kann man mental nicht mehr richtig einordnen – und macht deshalb irrationale Sachen. Auf vielen Youtube-Videos ist zu sehen, dass Piloten in längst aussichtslosen Absturzsituationen völlig sinnlos aber anhaltend an

ihren vertwisteten Steuerleinen ziehen. Niemand, ausgenommen regelmäßig professionell trainierende Acro- und Testpiloten, kann so eine Situation mit flugtechnischen Mitteln, also gezieltem Eingreifen, lösen. Allen anderen bleibt nur der Griff zum Rettungsgerät – und zwar schnell.

Aber: Wie kommt diese Botschaft am schnellsten beim Piloten an?

### Zwei Piloten berichten von ihren Verhängers-Erlebnissen und was ihnen geholfen hat, die schnelle Entscheidung für den Retterwurf zu treffen.

*Im Juli 2020 bin ich in der Nähe der Schmittenhöhe bei Zell am See mit dem Retter runter – und sicher und unverletzt gelandet.*

## „RETTET RAUS - ÜBERLEBEN. RETTET NICHT RAUS - TOT

*Was ist passiert:*

*Ich starte an der Schmittenhöhe kurz nach 11 Uhr. Austrocontrol hatte mäßige Thermik mit leichtem Nordwind deutlich unter 10 km/h vorhergesagt, aber der Wind ist wohl stärker, vor allem in Böen. Am Grat finde ich keine Thermik, kann indessen an einem südlichen Ausläufer Richtung Tal Höhe machen. Etwas unterhalb eines Grat-Einschnitts auf der sonnenbeschienenen Südseite (also im Lee) fliege ich ein Thermik-versprechendes Gelände an. Fehler! Denn plötzlich gerate ich in den Rand einer starken und turbulenten Ablösung (das Vario zeichnete 8 m Steigen auf) und ohne Vorwarnung fange ich einen Totalzerstörer mit anschließendem Verhängen rechts bis fast zur Schirmmitte ein. Die Leinen am rechten Tragegurt sind ein einziges ineinander verheddertes Knäuel, die Bremse ist blockiert. Der Schirm beginnt abzdrehen. Der Blick nach unten zeigt: noch allenfalls 100 m Höhe. Mir schießen die Worte eines DHV-Unfallbe-*

*richts durch den Kopf: „Bei außer Kontrolle geratenen Verhängern gibt es eine einfache Rechnung:*

**Retter raus, überleben –  
Retter nicht raus – tot!**

*Also: Retter raus!*

*Automatisch und ohne hinzuschauen finde ich den Rettergriff – und raus damit! Der Retter geht sofort auf, dominiert das, was vom Schirm noch fliegt, und ich sinke die letzten Meter ruhig nach unten. Gleich darauf lande ich sanft und unverletzt.*

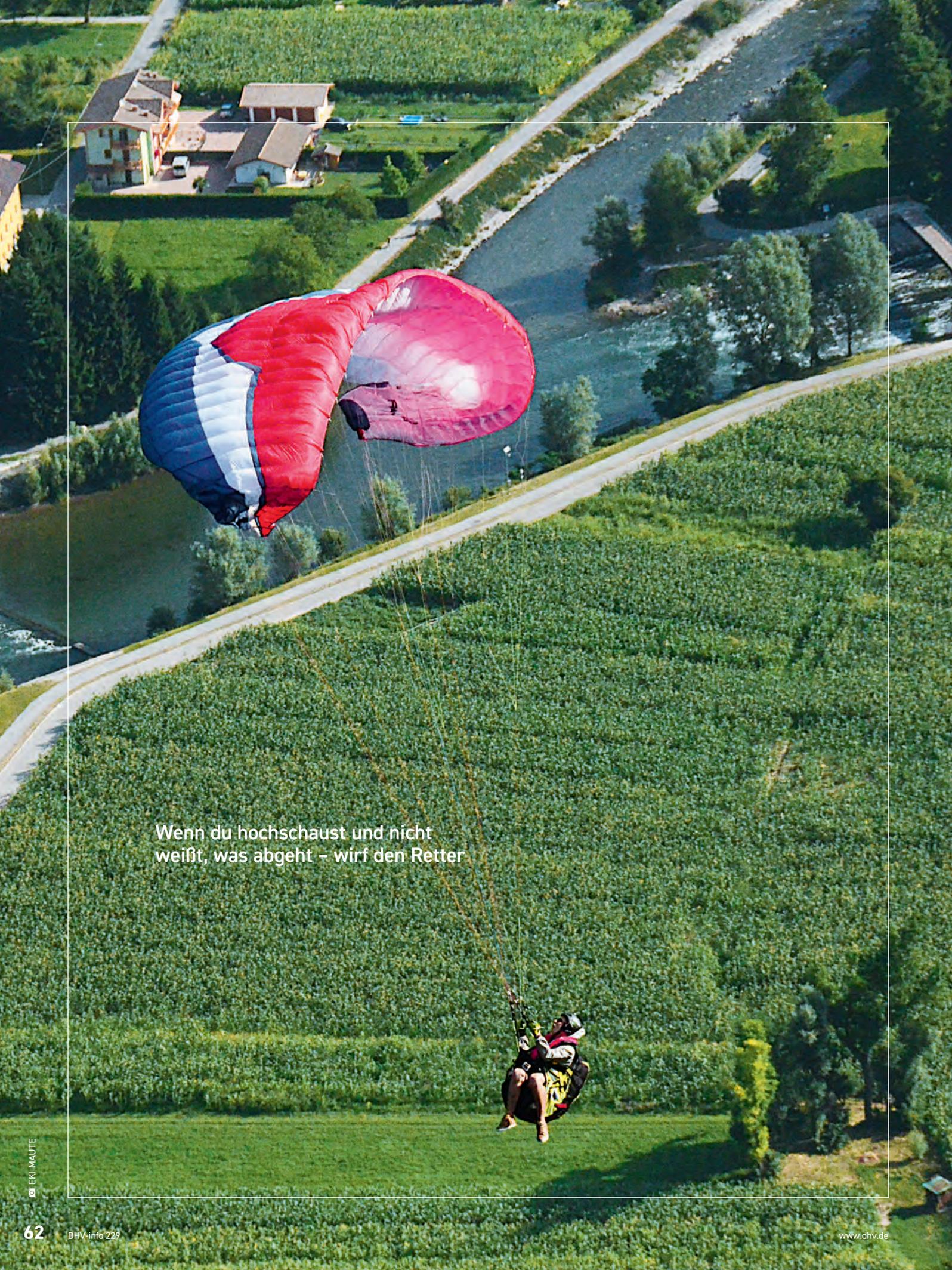
### Was mir geholfen hat:

- ▶ Bereits bei der Schulung prägte uns der Flugschulleiter ein, einmal im Flug zum Retter zu greifen. Und das mache ich tatsächlich bei (fast) jedem Flug: ohne

hinzuschauen den Griff finden und die Wurfbewegung simulieren.

- ▶ Mir hat der Retterwurf im Sicherheitstraining das Vertrauen gegeben, ihn zu benutzen und im Notfall damit gut runter zu kommen.
- ▶ In mehreren K-Prüfungen und im G-Force-Trainer hat sich gezeigt, dass ich den Retter ohne großen Widerstand aus dem Fach im Gurtzeug ziehen kann.
- ▶ Schließlich habe ich den eindringlichen Rat des DHV beherzigt, den Retter nur bis höchstens 30% unter der Höchstgrenze zu belasten. Das Vario notierte angenehme Sinkwerte um die 4 m/Sek.
- ▶ Den Retter hatte ich im Frühjahr von einem erfahrenen Fluglehrer packen lassen.

*Ich bedanke mich beim DHV und bei meinem Fluglehrer für die wertvollen Sicherheitstipps und bei dem sorgfältigen Packer!*



Wenn du hochschaust und nicht weißt, was abgeht – wirf den Retter

Die DHV-Unfallanalyse zeigt, dass Vorkommnisse mit Verhängern bei Gleitschirmen der LTF-Klasse A sehr selten sind – in den meisten Jahren ohne eine einzige Unfallmeldung. Bei Leistungsfügeln ab High-Level B dagegen sind sie ein häufiger Grund für Abstürze in der Flugphase. Unter anderem liegt das auch an der deutlich höheren Streckung und größeren Dynamik der leistungsstärkeren Flügel. Diesen Umstand sollten Piloten vor einem Umstieg auf eine höhere Klasse beachten.

Die Entscheidung für eine Rettungsgeräte-Auslösung fällt leichter, wenn man das Vertrauen hat, dass es funktioniert. Aus dem Turnhallen-Training, G-Force-Training, Sicherheitstraining. Und wirklich wichtig: Retter nicht zu klein wählen: 20-30% unter der maximalen Anhängelast bleiben!

**Flug am 17.5.2020 Kandel – Retterwurf bei Todtnau, Hasenhorn, erster Flug nach dem Corona-Flugverbot.**

Seit 5 Jahren fliege ich einen High-Level-B mit Liegegurtzeug, hauptsächlich auf Strecke und komme im Jahr auf 50-60 Flugstunden.

Am 17.5.2020 war mäßiger Nordwind vorhergesagt. Am Kandel kann das schwierig sein, aber Start und Aufdrehen waren absolut unproblematisch. Auch der weitere Flug über ca. 60 km und drei Stunden bis zum Hasenhorn bei Todtnau gestaltete sich sehr schön bei normalen thermischen Verhältnissen. Der Wind war hier deutlich mehr, die Bedingungen waren sportlich, auch mit kleineren Klappern. Die Störung kam plötzlich und unerwartet, obwohl ich auf der Luvseite unterwegs war. Mein Schirm klappte großflächig weg, ich sackte stark durch und wurde ordentlich herumgebeutel. Intuitiv hielt ich nur die Arme hoch, um die Bremsen frei zu geben,

aber eine derart heftige Schirmreaktion hatte ich in 15 Fliegerjahren noch nicht erlebt. Im Nu war ich eingetwistet und ging in den Spiralsturz über. Ich versuchte noch, die Leinen auseinanderzuziehen, um mich auszudrehen, aber der Zug war zu stark. Da poppte in meinem Hirn dieser Satz aus dem DHV-Magazin auf:

**Retter raus, überleben –  
Retter nicht raus – tot!**

Ich glaube, dieser Satz hat mich gerettet. Es war wirklich nicht die richtige Zeit herauszufinden, wie gut meine Schirmbeherrschung in dieser Situation ist. Den Griff bekam ich sofort zu fassen und riss den Retter mit einem Ruck heraus. Nach wenigen Sekunden fühlte ich mich wie am Kragen gepackt und flog auch schon mit geringer Geschwindigkeit in die Bäume. Mein Schirm verhängte sich dabei gut in einer Fichte und ich pendelte in dichtes Ge-

äst, das mich sanft auffing. Ich hatte dabei nicht einmal einen Kratzer abbekommen. Wie hätte ich wohl ausgesehen, wenn ich im Spiralsturz dort eingeschlagen wäre? Zwei Meter unter mir hörten die Äste aber auf und es waren noch ca. sechs Meter bis zum Boden, weshalb ich nicht versuchte, selbst herunter zu klettern. Die Bergwacht war nach kurzer Zeit da und holte mich ruhig und professionell vom Baum – dafür noch vielen Dank an das Team der Bergwacht Todtnau! Meinen Schirm bargen sie auch, der außer drei ausgerissenen Stabilleinen keine Schäden aufwies. Ich bin froh, so glimpflich davongekommen zu sein.



**DER AUTOR**

Karl Stezak, DHV-Sicherheits- und Ausbildungsreferent, Fluglehrerausbilder, Gleitschirmflieger der ersten Stunde.

ANZEIGE

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

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

**WIFRO**  
Technik und Vertriebs GmbH



Eine Drachen-Schulung? Eine drachenfliegende Frau? Doppelte Irritation unter Gleitschirmpiloten am Startplatz in Sand in Taufers.

## Brust raus oder „Was kostet die Welt!“

Seit gut 12 Jahren bin ich nun sportpilotinnenmäßig flüge und freue mich an meinen vielen Erlebnissen beim Gleitschirm-, Motorschirm-, Segelflug-, Motorflug-, Ballon- und Fallschirmsport. Kurzum: Zeit für was Neues und ran an den Übungshang!

TEXT UND FOTOS: SELI METZGER

**V**oller Neugierde, Motivation und Begeisterung habe ich mich also in die Ausbildung zum Drachenfliegen gestürzt.

Ich brauche es euch nicht erzählen – allererste Laufübungen, morgens bei Nullwind, mit 26 Kilo Gewicht auf den Oberarmen wackelnd, sind... anstrengend. Aber nach 10 bis 20 Mal Drachen zurückschieben und erneutem Hochwuchten wird's besser: Irgendwie lässt sich das Ding dann schon ganz gut balancieren, größere Schrittlängen werden machbar und der Fluglehrer gesteht einen Aufstieg in wenigen Höhenzentimeterschritten zu. Bis dahin ist es... immer noch anstrengend. Aber dann... Ein

kaum spürbares Lüftchen erfrischt den durchgeschwitzten Körper, adrenalengeladen hieve ich den Drachen hoch und – noch bevor der Fuß nach dem ersten großen Schritt wieder am Boden aufkommt – ist es gar nicht mehr schwer auf den Schultern! Immer länger werdende Schritte! Leicht! Und ausdrücken! Stehen. Was war das denn? Nochmal!

Und wieder zurückschieben, ich brauch 'ne Pause! Atemlos, völlig fertig und mit langsam tauben Schultern sinke ich ins taufeuchte Gras unseres Übungshügels.

Ich rekapituliere die Anweisungen meines Fluglehrers „Gerade hinstellen, Brust raus und in Gedanken ‚Was kostet die Welt!?'“

Drachenfliegen ist Teamsport und daher raffte ich mich auf und helfe meiner neuen Fliegerfreundin, ihren Drachen zurückzuschieben. Gemeinsam schaffen wir eine gute Schlagzahl an Übungshüpfen. Glücklicherweise schaue ich dabei in ein mindestens genauso heftig durchblutetes Gesicht, wie ich es bei der ganzen Schlepperei selbst an den Tag lege. Aber der Mut wird immer größer und die fast unmerkliche Erhöhung meines Startortes zahlt sich endlich aus: Als es für mich passt, das Wollfädchen an der Unterverspannung auf mich zu wedelt, laufe ich los und fühle es plötzlich ganz deutlich: Ich werde getragen! Den Fixpunkt fest im Blick spüre ich, wie der Boden von meinen Füßen

loslässt und das Gurtzeug leider ziemlich das Kneifen anfängt... Aber dann geht ja doch alles so wahnsinnig schnell und das Trapez muss hochgedrückt, die Fläche in den Wind gestellt werden und yes, yes, yes! Fröhlicher Applaus vom Hügel, meine festen Grinsewangen pressen gegen den Integralhelm und mit neu gewonnener Power heißt es jetzt: Zurückschieben!

Das erste Drachenaufnehmen nach der Mittagspause fühlt sich unheilvoll an, die folgenden Sekunden in der Luft ganz im Gegenteil.

Nach dem ersten Grundkurswochenende Corona, Lock-down, Drachepause. Kaum, dass sich die Situation zu entschärfen scheint, packen wir die Drachen wieder vom Auto und dürfen tief beeindruckt Zeugen davon werden, wie unsere Ausbilder (und damit niemand geringeres als die national- und weltmeisterliche Pilotenriege) unsere Spielwiese mit Motorsensen präparieren. Manno-mann, der Drachewelt scheint wirklich einiges an neuen Piloten zu liegen. Demut macht sich breit. Und Begeisterung, weil es wieder losgeht!

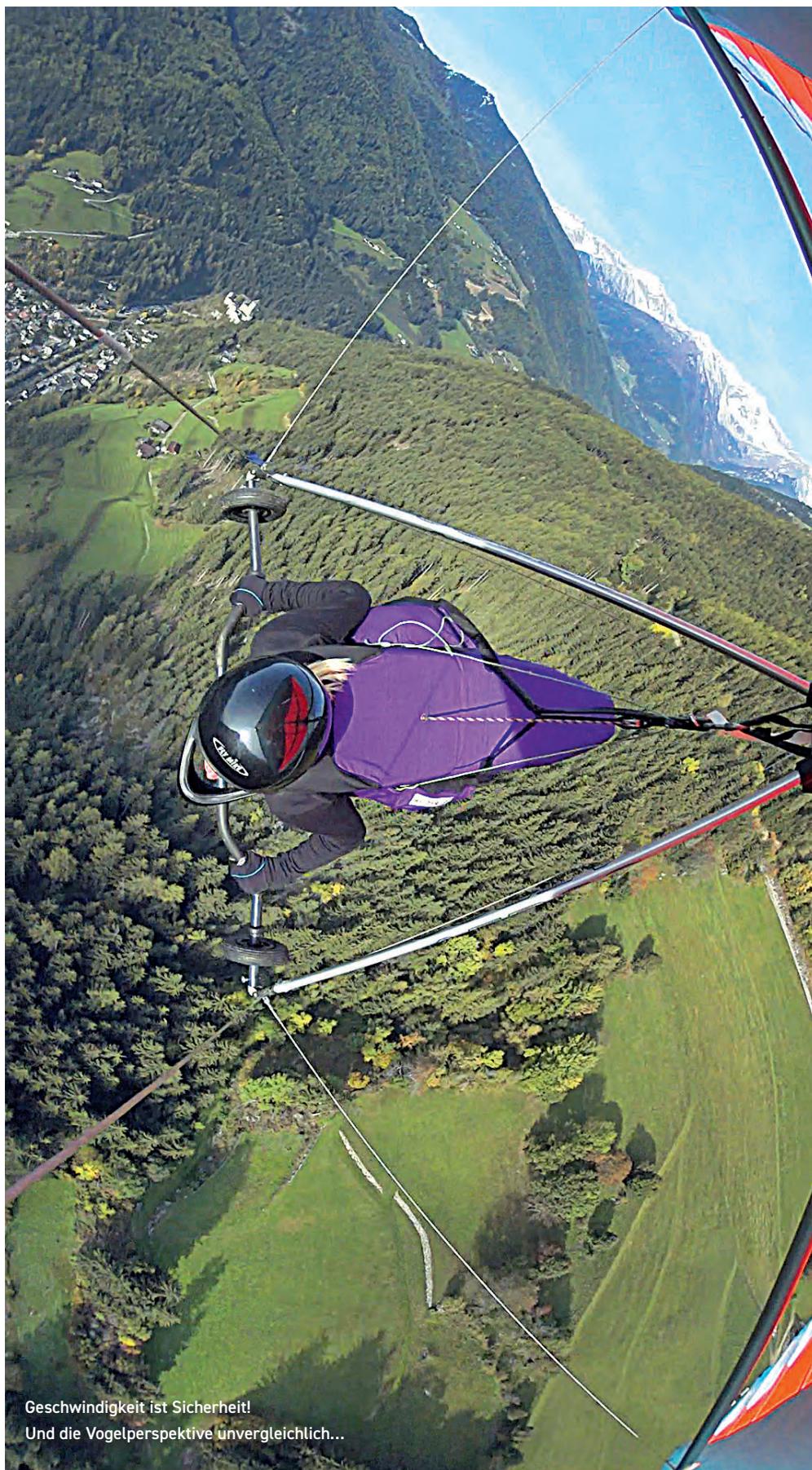
Nach weiteren 2 Tagen kann ich voller Stolz von echten Grundausbildungsflügen berichten. Die Innenseiten meiner Oberschenkel führen den lilagrünen Beweis der ganzen Körperlast auf zwei Beinschlaufen.

Vergleiche zur Gleitschirmausbildung stehen absolut außen vor, weil das, was ich hier mache, sowas von unvergleichlich zum entspannten und jederzeit korrigierbarem Gleitschirmstart ist. Das Herz schlägt mir bis zum Hals, als wir uns für einen letzten Vorbereitungstag am Übungshügel vor der Abreise nach Südtirol verabreden.

In den dazwischenliegenden Wochen verliebe ich mich. Er ist älter als ich, groß und kräftig und beweist sich nach intensiver Überprüfung als ebenfalls flugtauglich. Er heißt Atlas und will mich zu den Wolken tragen...

Aber davor muss ich ihn zum ausgemachten Übungshängeinsatz tragen und feststellen, dass der Gute nochmal ganze 8 Kilo mehr wiegt als mein Übungsmodell, der Lifter...

Aber meine innere Prinzessin ist sowas von geweckt: Mein Atlas ist pink! Also weißrosa-magenta-pink-violett-farbig, um genau zu sein. Egal wie schwer, wie alt, wie unmodern er ist - er ist wunderschön! Und im wahrsten Sinne beflügelt, erobern wir ge-



Geschwindigkeit ist Sicherheit!  
Und die Vogelperspektive unvergleichlich...



Die jungen Adler machen sich startklar.

meinsam das ganze Übungsgelände. Bald darauf befinden wir uns in Sand in Taufers und es fehlt nur noch... gutes Wetter.

Endlich mal eine der erwarteten Parallelen zum Gleitschirmkurs. Theorieunterricht. Als Umschülerin muss ich laut Ausbildungs- und Prüfungsordnung nicht mehr alle Unterrichtsinhalte wiederholen und finde mich also direkt im Themengebiet „Verhalten in besonderen Fällen“ wieder. Unbehaglichkeit macht sich in mir breit. Aber mit den modernen Geräten ist man so sicher unterwegs wie nie – na so ein Glück.

Beruhigter geht's in die Mittagspause und danach ins Thema Technik.

Und als sich die Inhalte der ersten Einheit setzen und die deutliche Entwicklung der Fluggeräte in den vergangenen 30 Jahren besprochen wird, wird mir erneut klar, mein wunderschöner Atlas ist schon älter als ich selbst...

Aber selbstverständlich nachgeprüft, verglichen mit den Herstellerangaben, die die Prüfstelle des DHV seit über 4 Jahrzehnten fein säuberlich und mit handschriftlichen Notizen der damaligen Verantwortlichen (Gründungsmitglieder des DHV) in der Musterakte aufbewahrt hat. Papier ist geduldig.

Alles hat gepasst, das Ding kann fliegen. Und außerdem ist es pink! Morgen geht's auf den Berg.

Als mittlerweile Quotenfrau des Kurses reiße ich mich zusammen und stehe am

nächsten Morgen als Early Bird am Start. Nun gut: Was kostet die Welt!?

Alles läuft, startet und fliegt wunderbar. Das erste Mal in die Waagerechte. Das erste Mal die Hände an die Basis. Das erste Mal die Beine nach hinten ausstrecken. Endlich in der Luft liegen! Und den Steuerbügel schön heranziehen – bloß nicht zu langsam werden, sondern immer schön steuerbereit im Schnellflug. Schneller! Ziehen, ziehen, aber schneller wird's irgendwie nicht... Und ich dachte, das geht jetzt ab wie's Lottchen!? Na komm, da ziehen wir mal noch ein bisschen – Geschwindigkeit ist Sicherheit! Das geht aber jetzt schon auch ziemlich in die Oberarme... Mimimiiii... Und ich hab noch die ganze Ecke bis zum Landeplatz...

„Was für ein wunderschöner Adler!“ höre ich am Funk und am Landeplatz erwartet mich Tim Grabowski.

„Fliegen wir mal eine Acht!“ Gerne. Vielleicht wird's dann ja lustig. Meine überhaupt allerersten Steuermanöver funktionieren einwandfrei. Ist nicht kompliziert, aber anstrengend. Und endlich geht's in die Landevolte. Noch zwei Kreise, Gegen-, Quer-, Endanflug. Ausrichten, aufrichten, laufen, drücken, boah meine Arme, laufen, laufen, nicht genug gedrückt, Kniefall, auf den Reifen gelandet.

High-Five von Timmy und Daumen hoch von meinem Drachenflug-und-Kollegen-Freund Andreas am Rande der Landewiese.

Das war er also: Mein erster echter Drachenflug!

Während ich meine Flügel einklappe und Latten verpacke, füllt sich der Himmel mit kunterbunten Gleitschirmen und frisch verzauberte Himmelsstürmer rafften ihre Leinen, während Andreas und ich meinen gepackten, fast 6 Meter langen Drachen zum Auto tragen. Überraschend winkt mir Alex Ploner entgegen: „Toll gemacht! Und? Wie war's?“

Mit schmerzenden Armmuskeln, eisdurchnässten Schuhen und dampfender Sportwäsche liegt mir auch in diesem Moment das Herz auf der Zunge. Verhängnisvollerweise.

„Also Gleitschirmfliegen ist schon geiler...“

Der Weltmeister ist sichtlich irritiert.

Im Laufe der nächsten Flugtage wird's besser. Meine Oberarme kräftiger, die Kurven steiler, die Ladungen stehend. Etwas Soaring, leichte Thermik... Am vierten Tag im Tauferer Tal lande ich meinen 15. Höhenflug mit dem Drachen und im DHV läuft sich der Lizenzdrucker warm.

Mein Ausbildungsleiter Christian Zehemair klopf mir auf die Schulter und stellt die überaus überflüssige Frage „Willste nochmal?“

Und daraufhin bringt mich Andreas zum Fox. Das ist ein Einsteiger-Drachen in hellblau-orange. Also in hellblau-orange und modern. Dass er hellblau-orange ist stört

mich ein wenig. Das andere macht mich neugierig. Obwohl ich ja mit meinem Oldie nun sicher starten und landen kann, mit ihm alle Übungen geflogen bin und ich seine hübschen Flügel einfach liebe, wage ich mich an das moderne Geschoss heran: Besser starten soll er können. Leichter zu handlen sein. Easy zu landen. Mein Atlas kann das auch wunderbar. Aber wenn ich schon mal die Gelegenheit bekomme, fliege ich auch gerne mal mit einem anderen Modell.

Beim Check, bevor ich mich einhänge, sind ein paar Details mehr zu beachten: Die Latten werden mit Clips im Segel befestigt, der Schränkungsanschlag im Flügel verbaut und die Nase windschnittig verkleidet...

Dann geht's an den Start und jetzt: Dieser Moment, wenn du bestimmst, dass alles passt und du jetzt startest. 100%, kein Zurück, vorwärts in die Luft rennen!

Ich mag das einfach. Das gibt einen gewissen Kick und Adrenalin fließt in den nächsten Sekunden durch den ganzen Körper. Ich bin dann so bewusst, wach und klar.

Und klar ist mir auch sehr schnell, dass sich dieser neue Flügel wie angewachsen von mir durch die Luft manövrieren lässt. Leicht, ganz leicht nach rechts und links und mal ganz durchziehn'. Schneller, schneller, leises Pfeifen! Die Luft wird ganz frisch und die Sinne ganz klar: Das ist es, was ich mir vom Drachenfliegen versprochen habe. Das ist wie Einatmen. Wie sich gehen und den Gedanken freien Lauf lassen. Das ist... geiler

als Gleitschirmfliegen! Und ich stelle mir die Frage „Warum?“. Warum habe ich mir 15 Flügel lang den Atlas angetan?

„Wie ich sehe, hat die Seli Spaß am Fox!“

Unfassbar – so etwas hatte ich nicht erwartet. Freudentränchen...

Gibt's den auch in rosa?

Nach meiner 16. Drachen- und ersten Fox-Landung muss ich sagen, dass ich vollends kuriert bin: Der Unterschied, den es macht, mit einem zwar zugelassenen, gut erhaltenen, gepflegten und sogar wunderschönen oder eben mit einem modernen Drachen zu fliegen, ist unermesslich.

Sicher, meine Fluglehrer haben mir eindringlich geraten, mir ein Gerät anzuschaffen, das auf dem neuesten technischen Stand ist. Aber wenn man sich die Hängegleiter der vergangenen 40 Jahre mal anschaut, sieht man doch keinen großen Unterschied. Beides fliegt, das eine möglicherweise etwas gemüthlicher als das andere. Die Zeiten des Flattersturzes sind eh vorbei und ansonsten ist es wie mit den Gleitschirmen: Im Endeffekt kommt es auf das Pilotenkönnen an, was aus dem Teil herauszuholen ist... Dachte ich mir.

Allerdings dachte ich mir während meiner Ausbildung auch so manches Mal, dass diese Drachengeschichte schon ziemlich zäh ist. Anstrengend. Schwer. Undynamisch. Langweilig irgendwie und halt nicht so geil... Vielleicht hätte ich es sogar geschmissen, wenn ich nicht die verkürzte Ausbildung und die überaus tolle Mitfliegerschaft gehabt hätte.

Ich bin so froh, dass mir Andreas den Fox angeschnallt hat. Danke! Christian hatte „es ja gleich gewusst“ (und er hat es auch wirklich von Anfang an besser gewusst) und alle anderen hatten den bildhaften Beweis vor Augen, mit wie viel mehr Fröhlichkeit ich plötzlich umhergeschwebt bin, als ich den neuen Drachen und mich über Sand in Taufers ausprobiert habe.

Wenn ich nun zum Fliegen gehen will, dann sicher zunächst mit dem Drachen und dem Gleitschirm nur als Backup, für einen zweiten Flug, Hike+Fly oder das notwendige Adrenalin, dem ich mich am Drachen erst nach ein bisschen mehr Übung nähern möchte.

Bis dahin werde ich einen möglicherweise nicht so wunderschön pinken, bestimmt gebrauchten, aber sicherlich frisch konstruierten Drachen fliegen, der sich hoffentlich bald von mir finden lässt – Angebote bitte gerne her! ▽



#### DIE AUTORIN

**Seli Metzger**, Luftsportpilotin seit 2008, Teamassistentin der DHV-Referate Ausbildung und Sicherheit/Technik und eine der 33 neuen Inhaber/-innen einer deutschen Hängegleiterberechtigung im Jahr 2020.

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



DHV Jugend

# Der Zirkus vom Käseberg

Die DHV-Jugend mischt den Küstenort Käseberga in Schweden auf.

TEXT: ALINA KLEINEBERG

## Netter Plausch vor dem Start

Aus allen Ecken Deutschlands kommen sie nach Schweden. Es freut uns, dass fast 30 Teilnehmer per Fähre oder Öresundbrücke auf unserem Domizil für diese Woche eintrudeln. Wir besetzen einen Sportplatz. Vorsichtig reihen sich die Zelte am Rande auf, aber über die Woche soll noch häufig die gesamte Fläche des Platzes für diverse Aktivitäten genutzt werden.

Es ist der erste Morgen, an Fliegen ist nicht zu denken. Es pfeift uns selbst am Camp, ein paar hundert Meter hinter der Düne und geschützt von einer hohen Baumreihe, um die Ohren. Immerhin genießt die ganze Truppe, die über den Tag komplettiert wird, gemeinsam den Sonnenuntergang am Meer.

Auch in den kommenden Tagen beschäftigen wir uns eher mit Alternativprogrammen. Es stellt sich eine Routine ein. Aufwachen, Wind checken und feststellen, es ist Zeit für ein langes Frühstück. Die Strände drum herum sind traumhaft, nicht wenige springen ins Wasser. Daneben wird gewandert und schwedische Städtchen angeschaut. Auf dem Platz gehören Ballspiele und Akrobatik-Yoga zum Dauerbrenner. Es wird gesungen, getanzt und viel gelacht.

Kein Wunder, dass unsere campenden Nachbarn uns schon bald

für einen Zirkus halten. Sie schütteln den Kopf, als sie Ukulele-spielende, singende Menschen auf der Slackline sehen. Das geht an der Küste weiter. Einer handelt den Schirm, der andere spielt, gesungen wird gleich zweistimmig. Wir müssten uns bei einer Talentshow bewerben!

Immer wieder nutzen wir den Sportplatz für Groundhandling und man sieht die Aha-Momente über den Köpfen der Teilnehmer. Nur selten holen wir einen Schirm aus Büschen oder über dem Fußballtor hervor. Dann gibt es gleich noch ein paar Tipps zum Leinen sortieren. Auch an der Küste kann der Eine oder Andere gelegentlich in der Abendsonne soaren. Die faul am Campingplatz zurück Gebliebenen lassen sich am Feuer von den Erlebnissen berichten.

Neben den drei Startplätzen bei Käseberga schaut sich ein Teil der Gruppe für einige Tage Startplätze an der Westküste an und kommt dort auch zum Fliegen. Mit der gesamten Truppe sind wir außerdem noch in der Gegend um Ravlunda. Hier genießen wir einen traumhaften Wandertag mit Mittagspause am Leuchtturm. Die Gruppe ist durch die vielen Gemeinschaftsaktivitäten richtig zusammengewachsen.

Und dann kommt er. Der Tag auf den wir alle gewartet haben.

## Die nächsten Events 2021

Sicherheitstraining Idrosee 13.-16.05.2021  
 Das kleine Bassano des Nordens 19.-23.05.2021  
 G-Force Training 01.06.2021 und 02.06.2021  
 Grillen und Soaren 03.-06.06.2021  
 HG Weekend 03.-06.06.2021  
 Altes Lager (inkl. Windenschein) 08.-12.06.2021  
 Air B&B 17.-20.06.2021  
 B-Schein (örtlich flexibel) 23.-27.06.2021

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

Fliegen bis in den Sonnenuntergang

# Saisonausfliegen im Kurzformat

TEXT: THERESE DEISTLER

Das vergangene Jahr war für uns als Drachen- und Gleitschirmflieger häufig nicht einfach, mussten wir doch unsere Leidenschaft vielfach hintenanstellen. Das Saisonausfliegen soll für uns die Möglichkeit sein, vor dem Winter noch einmal gemeinsam in die Luft zu kommen, am Lagerfeuer zu sitzen und uns einfach in geselliger Runde auszutauschen. So treffen sich zahlreiche Flieger trotz mäßiger Wettervorhersage im Oktober in Meduno.

Am ersten Tag geht es nach der Landeplatzbesprechung im Shuttle nach oben und dort erwartet uns... Nebel. Aber Langeweile? Nicht mit uns! Denn die DHV-Jugend ist gut darin, schnell einige Gesellschaftsspiele, die im Freien ohne Tisch und Karten auskommen, zu improvisieren. Und wir werden belohnt. Tatsächlich können alle geduldig Wartenden am Abend abfliegen – manche sogar bis zum Campingplatz. Während dieser Wartezeit erreicht uns allerdings bereits eine ernüchternde Nachricht: Meduno wird in wenigen Tagen zum Risikogebiet, wir müssen das Event am Folgetag beenden.

Dadurch lassen wir unsere Stimmung aber nur kurzzeitig dämpfen und genießen den letzten Abend noch gemütlich beim Grillen am Lagerfeuer. Am nächsten Tag hat zumindest das Wetter Mitleid mit uns und die Basis ist höher als angekündigt, sodass für die meisten noch einmal ein Flug drin ist, bevor wir unsere Zelte wieder abbauen und uns auf den Heimweg machen. Und damit freuen wir uns auf eine hoffentlich entspanntere Flugsaison 2021!

Welch ungewohnte Aktion, morgens ein schnelles Frühstück zu sich zu nehmen und gleich an die Düne zu gehen. Auf der grasbewachsenen Fläche finden sich alle ein. Wir haben den Platz, bis auf wenige Locals, für uns. Morgens noch recht schwach, können sich nur die „Unterladenen“ halten. Aber dann kommen alle in die Luft und lernen zum Nachmittag hin Starkwindsoaren. Auf der Startbahn schieben wir die Leichten Richtung Meer raus. An der gesamten Hangkante sind jetzt Dutzende Schirme zu sehen. Die Sonne scheint, wir landen, starten, essen, quatschen. Genau so haben wir uns das vorgestellt. Und genau deswegen möchten wir euch immer wieder neue Gebiete zeigen. Es gibt nicht nur den einen Hang, das eine Gebiet. Schaut über den Tellerrand hinaus. Es gibt so viel Schönes zu entdecken und dabei lernen wir so viele tolle Menschen kennen. Ich war so gerne dabei und ihr habt mir diese Zeit zum Highlight meines Jahres gemacht!

Entspanntes Warten auf weniger Wind

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

**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)

### Frauenfliegen.com Netzwerk und Fortbildung



Voneinander lernen, sich gegenseitig stärken, humorvoll austauschen, Horizonte erweitern: Mit dieser Vision haben sich Katrin Ganter, Judith Theurillat und Jutta Reiser mit ihrem Netzwerk [Frauenfliegen.com](http://Frauenfliegen.com) auf den Weg begeben. Herzstück des Projekts ist das Frauen Gleitschirm Fest. Expertinnenrunden, Fortbildungsangebote für Pilotinnen und ein wachsendes Netzwerk, um Kontakte untereinander zu knüpfen, sind weitere Angebote des spannenden Projekts Frauenfliegen. Infos: [www.frauenfliegen.com](http://www.frauenfliegen.com)



### area28 Fliegen und mehr in Ölüdeniz

Einen längeren Film über Ölüdeniz in der Türkei zu erstellen, hatte Gunter Kiphard, area28, schon länger vor. Jetzt hat er sein Vorhaben realisiert. Das 25-minütige Video „Ölüdeniz - Gleitschirmfliegen&Reisen“ ist auf Youtube zu sehen. Viele Flugaufnahmen zeigen die Faszination dieser Gegend, aber auch Sehenswürdigkeiten und die Menschen vor Ort kommen nicht zu kurz. Deutsche Version: [youtu.be/Y93NRyjn4xY](http://youtu.be/Y93NRyjn4xY)



**Flugschule Rotmilan**  
Mozartstraße 15 | 53757 Sankt Augustin  
Tel. 0170-3842280  
[www.flugschule-rotmilan.de](http://www.flugschule-rotmilan.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“**  
Haldenäcker 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.**  
Sülicherstraße 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)

**Flugschule Rotmilan**  
Mozartstraße 15 | 53757 Sankt Augustin  
Tel. 0170-3842280  
[www.flugschule-rotmilan.de](http://www.flugschule-rotmilan.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“**  
Haldenäcker 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.**  
Sülicherstraße 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)



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



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



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



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



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



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



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

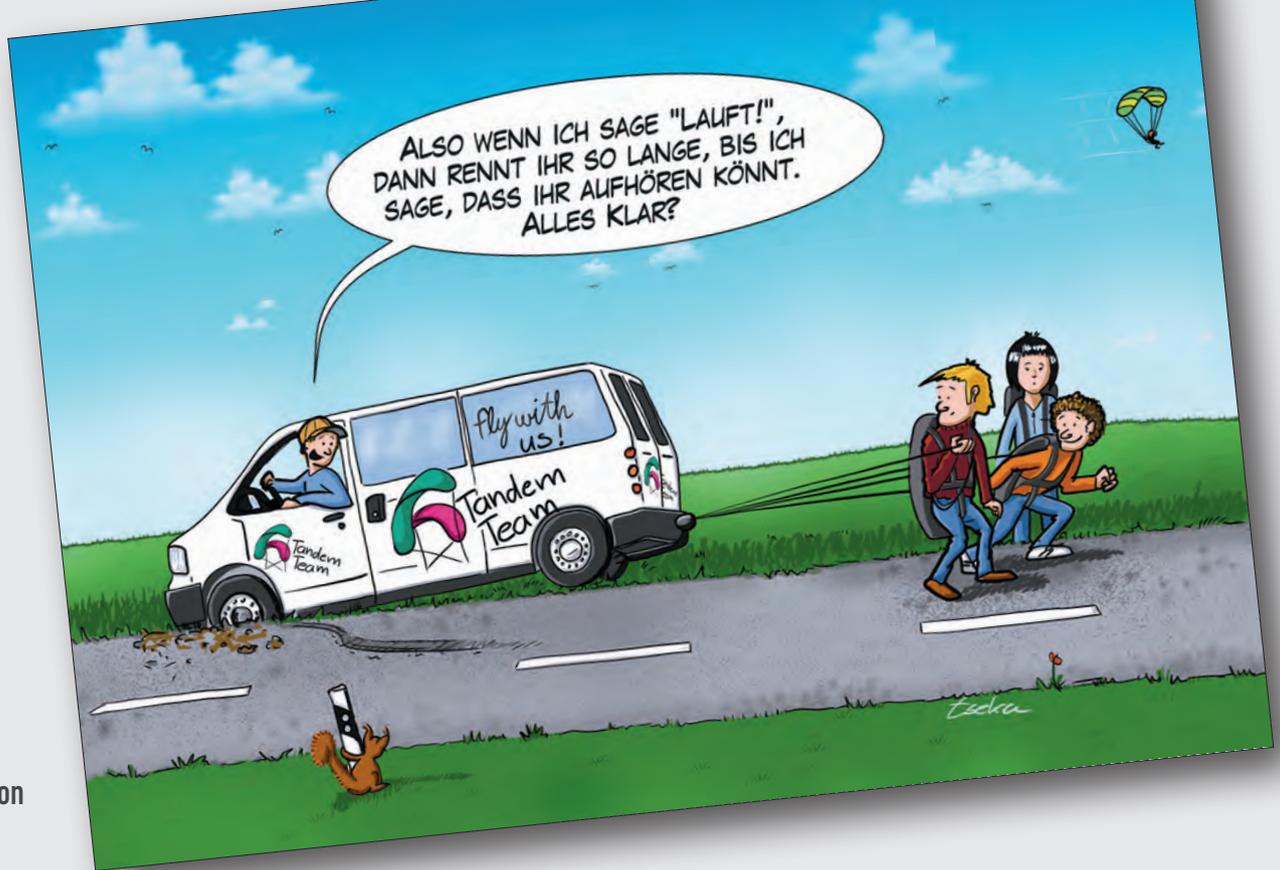
**Regionalbeirat Südost**  
(Region Bayern)

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

DHV

## Gleitschirmmarkt 2021

Da sind uns doch glatt noch ein paar Schirme durch die Lappen gegangen: Zwei altbekannte und zwei brandneue Hersteller sollten der Marktübersicht aus der letzten Ausgabe noch hinzugefügt werden.

MacPara legt den Eden in der nunmehr 7. Auflage auf. Die Marke zeichnet sich durch eine Vielzahl von Größen aus, die insbesondere schweren Piloten viel Auswahl bieten. Nervures bietet zwei hierzulande wenig bekannte Standardschirme. Ganz neu auf der Bühne sind die Label Drift mit dem EN-A Carancho sowie Gravity, das bereits eine Reihe Schirme von A bis C im Programm hat.

### Aktuelle Gleitschirme EN-A bis EN-C (Nachtrag)

Hersteller/Modell		Str.	Zellen	Gewicht	Größen/Gewichtsber.	EN	Besonderheiten
Drift	Carancho	5,30	48	4,3 - 3,9	3: S (73) - L (115)	A	XXS, XS und XL o.Zert.
Gravity	Xcend	5,00	36	4,3 - 5,7	5: XXS (40) - M (150)	A	
	Xcend light	5,00	36	3,8 - 4,0	2: S (60) - SM (95)	A	2 Gr.ca.1,1kg leichter
	Xmaniac	5,30	50	3,7 - 4,9	5: XS (55) - L (120)	B	
	Xrocket	5,95	61	4,4 - 5,2	4: XS (65) - L (125)	B	
	Xrocket SL	5,95	61	3,5 - 3,7	2: XS (65) - S (97)	B	
	Xterra	5,50	35	2,2 - 2,7	3: S (55) - M (105)	C	
MacPara	Progress 2	4,68	35	4,1 - 5,1	5: XS (55) - XL (135)	A	
	Muse 5	5,20	50	4,4 - 6,3	6: XS (55) - XXL (145)	A	bis 145kg!
	Illusion	5,34	52	4,1 - 5,5	6: 22 (55) - 33 (145)	B	dto.
	Eden 7	6,06	59	4,2 - 5,6	6: 22 (55) - 33 (145)	B	dto.
	Paradis	5,91	56	3,9 - 5,2	6: 22 (55) - 33 (145)	B	Leichtversion Eden 6
	Elan 2	6,27	63	4,5 - 6,7	7: 22 (55) - 33 (145)	C	Auch 38/180kg o.Zert.
	Outback	4,70	36	2,7	1: 21 (55-105)	B	Eignung nach Beladung
Nervures	Spantik 2	5,60	53	3,9 - 4,6	4: XS (55) - L (120)	B	opt.200g leichtere Riser
	Diamir 2	6,10	61+2	3,8 - 4,7	4: XS (55) - L (125)	C	opt.200g leichtere Riser

EN-A bis EN-C 2020/2021 (Nachtrag)



Zell am See

## Schmitten XC 2021

Die Legende lebt und der örtliche Club Ikarus Pinzgau verdoppelt das Preisgeld! Wer kennt nicht den Pinzgauer Spaziergang, die Schmittenhöhe und das enorme Streckenflugpotenzial des Pinzgaus. Verlängerungen ins Ennstal, Zillertal, nach Lofer, Kitzbühel und mehr sind längst bekannt. Die Schmittenhöhe ist nicht zu Unrecht seit Jahrzehnten ein Magnet für XC-Anfänger sowie Streckencracks. Ikarus Pinzgau will wissen, was noch möglich ist.

Infos: [www.ikarus-pinzgau.com/schmitten-xc-2021/](http://www.ikarus-pinzgau.com/schmitten-xc-2021/)



Flugschule Kössen

## Ehrentitel für Sepp Himberger

Dem Geschäftsführer der Flugschule Kössen Sepp Himberger wurde vom österreichischen Bundespräsidenten Alexander Van der Bellen in Anerkennung seiner Verdienste um die Republik Österreich und der öffentlichen Wertschätzung seines langjährigen wirtschaftsorientierten Engagements im Flugsport der Berufstitel „Kommerzialrat“ verliehen.

Infos: [www.fly-koessen.at](http://www.fly-koessen.at)

Greifvögel

## Schutzzonen im Horstbereich

Adler, Uhu, Falke und Co reagieren während der Brut- und Aufzuchtphase in der Nähe ihrer Brutplätze sensibel auf Fluggeräte. Bitte beachtet regionale Regelungen in den Fluggeländen und informiert euch vorm Start beim Geländehalter über aktuelle Schutzzonen. Geländeinfos und Kontakte findet ihr in der DHV-Geländedatenbank: [www.dhv.de/db3/gelaende](http://www.dhv.de/db3/gelaende)

**Wichtig:** Sofort abdrehen, wenn Adler den Girlandenflug ähnlich einem Wellenflug zeigen. Was wie ein Kunstflug aussieht, ist eine Warnung. Manche Greifvögel machen sich auch durch laute Rufe oder andere auffällige Flugmanöver bemerkbar. Infos: [www.dhv.de](http://www.dhv.de) unter Girlandenflug.



### Save the Date

12. Super Paragliding Festival in Kössen vom 3.-6. Juni 2021.

Probefliegen bis zum Abwinken.

Infos: [www.fly-koessen.at](http://www.fly-koessen.at)

## 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)

# Sicherheitsmitteilungen



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

## Gleitschirm Gurtzeug Genie 3 Lite

Der Hersteller Gin Gliders hat eine Sicherheitsmitteilung für sein Gleitschirm-Gurtzeug Genie 3 Lite veröffentlicht. In einigen Fällen sind die Enden der Kunststoff-Splinte des Rettungsgeräte-Containers zu breit. Das kann die Auslösung des Rettungsgerätes erschweren. Die Instandsetzung kann vom Besitzer selbst oder einem Gin Gliders Händler durchgeführt werden. Betroffene Gurtzeuge sollten vor der Instandsetzung nicht geflogen werden.

Gin Gliders Sicherheitsmitteilung

[www.dhv.de/fileadmin/user\\_upload/files/2021/Sicherheit\\_2021/safety-notice-2021-02-03.pdf](http://www.dhv.de/fileadmin/user_upload/files/2021/Sicherheit_2021/safety-notice-2021-02-03.pdf)

## Gleitschirm GRAVIS1 L EAPR-GS-544/17, GRAVIS1 XL EAPR-GS-565/17, ICARO Gravis1 M EAPR-GS-566/17, GRAVIS1 S EAPR-GS-567/17, GRAVIS1 XS EAPR-GS-568/17

Nach Meldungen des DHV von Vorfällen und im Zuge von Gleitschirmchecks wurde festgestellt, dass sich bei älteren Geräten des Musters Icaro GRAVIS1 die Leinen der C - und D- Ebene verkürzen können, wodurch sich Start- und Flugeigenschaften ändern. Dadurch kann der Schirm bei angelegten Ohren in den Sackflug gehen, speziell dann, wenn

- bei angelegten Ohren nicht gleichzeitig der Beschleuniger betätigt und
- der Tragegurt nicht unterhalb des Leinenschlusses, sondern direkt die äußere A- Leine heruntergezogen und gehalten wird.

Damit wird die Fläche wesentlich mehr als im Rahmen der Musterprüfung verkleinert, der Widerstand erhöht, weil sich der Anstellwinkel vergrößert und die Geschwindigkeit reduziert.

ICARO ordnet als Vorsichtsmaßnahme eine Nachprüfung für alle GRAVIS1 an, deren Nachprüfung mehr als 12 Monate zurückliegt oder die mehr als 75 Betriebsstunden aufweisen.

Unabhängig davon ist eine Nachprüfung erforderlich für GRAVIS1,

- bei denen ein Sackflug beim Ohrenanlegen festgestellt worden war,
- oder bei denen der Pilot ein ungewohntes Hängen der Kappe beim Aufziehen festgestellt hat.

Diese Geräte müssen vor dem nächsten Flug einer Nachprüfung beim Hersteller oder einem vom Hersteller beauftragten Nachprüf-betrieb unterzogen werden.

ICARO Paragliders, Hochriesstraße 1 83126 Flintsbach

+49 (0)8034 909700

[icaro@icaro-paragliders.com](mailto:icaro@icaro-paragliders.com)

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

## Gleitschirm Gurtzeug Genie 3 Lite

Der Hersteller Gin Gliders hat eine Sicherheitsmitteilung zu dem optionalen Frontcontainer des Gurtzeugs Genie Lite 3 herausgegeben. In einzelnen Fällen sind Probleme beim Auslösen des Rettungsgerätes aufgetreten, verursacht durch einen fehlerhaften Reißverschluss des Containers. Gin Gliders gibt in seiner Sicherheitsmitteilung eine Anleitung, wie die Halter selbst prüfen können, ob ihr Frontcontainer von dem Problem betroffen ist.

Gin Gliders Sicherheitsmitteilung

[www.gingliders.com/pdf/safety-notice-2021-03-04-gl3-rescue-deck.pdf](http://www.gingliders.com/pdf/safety-notice-2021-03-04-gl3-rescue-deck.pdf)

# Neue Geräte mit DHV-Musterprüfung

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



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



## GIN Fuse 3

Der Gleitschirm GIN Fuse 3 des Herstellers GIN Gliders Inc. hat die Musterprüfung des DHV mit Klassifizierung B nach LTF NFL II-91/09 und NfL 2-60-14, EN 926-2:2014, EN 926-1:2015, LTF NFL II-91/09 in den Größen 37 und 41 erfolgreich abgeschlossen. Produktinformationen des Herstellers unter [www.ginglid.com](http://www.ginglid.com)



## GIN Pegasus 3

Der Gleitschirm GIN Pegasus 3 des Herstellers GIN Gliders Inc. hat die Musterprüfung des DHV mit Klassifizierung A nach LTF NFL II-91/09 und NfL 2-60-14, EN 926-2:2014, LTF NFL II-91/09 in den Größen 24, 26, 28 und 30 erfolgreich abgeschlossen. Produktinformationen des Herstellers unter [www.ginglid.com](http://www.ginglid.com)



## Swing Arcus 2 RS

Der Gleitschirm Swing Arcus 2 RS des Herstellers Swing Flugsportgeräte GmbH hat die Musterprüfung des DHV mit Klassifizierung A nach LTF NFL II-91/09 und NfL 2-60-14, EN 926-2:2014, EN 926-1:2015 in der Größe XL und mit Klassifizierung B nach LTF NFL II-91/09 und NfL 2-60-14, EN 926-2:2014, EN 926-1:2015 in den Größen S, M und L erfolgreich abgeschlossen. Produktinformationen des Herstellers unter [www.swing.de](http://www.swing.de)



## Nova Prion 5

Der Gleitschirm NOVA Prion 5 des Herstellers NOVA Vertriebsgesellschaft m.b.H. hat die Musterprüfung des DHV mit Klassifizierung A nach LTF NFL II-91/09 und NfL 2-60-14, EN 926-2:2014, LTF NFL II-91/09 und NfL 2-251-16, EN 926-1:2015 in den Größen XXS, XS, S, M und L erfolgreich abgeschlossen. Produktinformationen des Herstellers unter [www.nova-wings.com](http://www.nova-wings.com)



## Nova XENON

Der Gleitschirm NOVA XENON des Herstellers NOVA Vertriebsgesellschaft m.b.H. hat die Musterprüfung des DHV mit Klassifizierung D nach LTF NFL II-91/09 und NfL 2-60-14, EN 926-2:2014, LTF NFL II-91/09 und NfL 2-251-16, EN 926-1:2015 in den Größen 17 und 18 erfolgreich abgeschlossen. Produktinformationen des Herstellers unter [www.nova-wings.com](http://www.nova-wings.com)



## PHI SCALA

Der Gleitschirm PHI SCALA des Herstellers Papesh GmbH hat die Musterprüfung des DHV mit Klassifizierung D, nach den LTF NFL II-91/09 und NfL 2-60-14, EN 926-2:2014, LTF NFL II-91/09 und NfL 2-251-16, EN 926-1:2015 in der Größe 18 erfolgreich abgeschlossen. Produktinformationen des Herstellers unter <https://phi-air.com>



## PHI ALLEGRO X-Alps

Der Gleitschirm PHI ALLEGRO X-Alps des Herstellers Papesh GmbH hat die Musterprüfung des DHV mit Klassifizierung C, nach den LTF NFL II-91/09 und NfL 2-60-14, EN 926-2:2014, LTF NFL II-91/09 und NfL 2-251-16, EN 926-1:2015 in den Größen 17, 19, 20, 21, 22 und 24 erfolgreich abgeschlossen. Produktinformationen des Herstellers unter <https://phi-air.com>



## Skywalk Arak Air

Der Gleitschirm Skywalk Arak Air des Herstellers Skywalk GmbH & Co. KG hat die Musterprüfung des DHV mit Klassifizierung B, nach den LTF NFL II-91/09 und NfL 2-60-14, EN 926-2:2014, LTF NFL II-91/09 und NfL 2-251-16, EN 926-1:2015 in den Größen XXS, XS, S, M und L erfolgreich abgeschlossen. Produktinformationen des Herstellers unter [www.skywalk.org](http://www.skywalk.org)



## UP K2 4

Der Gleitschirm UP K2 4 des Herstellers UP International GmbH hat die Musterprüfung des DHV mit Klassifizierung B nach LTF NFL II-91/09 und NfL 2-60-14, EN 926-2:2014, LTF NFL II-91/09 und NfL 2-251-16, EN 926-1:2015 in der Größe SM erfolgreich abgeschlossen. Produktinformationen des Herstellers unter [www.up-paragliders.com](http://www.up-paragliders.com)



## MAC PARA M use 5

Der Gleitschirm MAC Para Muse 5 des Herstellers MAC Para Technology hat die Musterprüfung des DHV mit Klassifizierung A nach LTF NFL II-91/09 und NfL 2-60-14, EN 926-2:2014, LTF NFL II-91/09 und NfL 2-251-16, EN 926-1:2015 in den Größen 25, 27, 29, 31 und 34 erfolgreich abgeschlossen. Produktinformationen des Herstellers unter [www.macpara.com](http://www.macpara.com)



Hot Sport  
**Gleitschirm-Simulator**

Die meisten Gleitschirmpiloten lernen während ihrer Ausbildung die Gestelle zum Aufhängen des Gurtzeugs kennen. Diese einfache Vorrichtung wird oft als Simulator bezeichnet. Im Vergleich zu modernen Flugsimulatoren weckt der Begriff vielleicht überzogene Erwartungen, aber dieser Mechanismus ist sehr nützlich, um das Gurtzeug oder den Beschleuniger einzustellen und eine K-Prüfung zu machen. Außerdem können damit Flugmanöver demonstriert, oder geübt werden. Deshalb haben Gleitschirmschulen diese Geräte. Der einzelne Pilot wird in den meisten Fällen die Kosten für diese Anschaffung scheuen. Aber vielleicht haben einige von euch einen unbrauchbar gewordenen Gleitschirm im Keller und Lust zu basteln. Mit dieser Anleitung könnt ihr für wenige Euros einen vielseitigen „Simulator“ bauen, der sich nach Gebrauch wieder gut verstauen lässt ([www.dhv.de/medien/archiv/artikel-archiv/sonstiges/gleitschirmsimulator-bauanleitung](http://www.dhv.de/medien/archiv/artikel-archiv/sonstiges/gleitschirmsimulator-bauanleitung)).

Frank Martinelli hat dem Simulator noch eine virtuelle Steuerung verpasst, Infos auch auf der Seite oben. Wer es bequem möchte: Sascha Kohl aus Walldorf stellt ähnliche Simulatoren in seiner kleinen Manufaktur –Paramount– in Handarbeit her ([www.fly-paramount.de](http://www.fly-paramount.de)). Anmerkung der Redaktion.

Peter Kreutz  
[paragliding.hotspot.de](http://paragliding.hotspot.de)



Fl-Aying Eagles  
**Bunte Vögel am Himmel über Aying!**

Eine Gruppe begeisterter Gleitschirmpflieger hat im November den Verein „Fl-Aying Eagles“ gegründet, um ein altes und fast vergessenes Fluggebiet in Aying wieder aufleben zu lassen. Das Startgelände liegt im Westen zwischen der Staatsstraße 2078 und dem Hofolding Forst und wurde bereits in den 90er Jahren als Schleppgelände zugelassen. Künftig werden sich die Ayinger bei gutem Flugwetter über bunte Farbtupfer am Himmel freuen dürfen. Hermann Klein, Vorsitzender der „Aying Adler“ und früherer Gewinner der Deutschen Gleitschirm Liga, freut sich über die einzigartige Lage des Gebiets: „Die Endmoränenlandschaft im Osten Aying ist thermisch sehr aktiv. Sie erlaubt Flüge bis nach Österreich oder Tschechien und nach Westen sollten Flüge bis zum Bodensee möglich sein.“ Im Frühjahr 2021 soll es richtig losgehen. Infos auf der Homepage.

Hermann Klein  
[www.fl-aying-eagles.de](http://www.fl-aying-eagles.de)

**Neue Vereine - Herzlich willkommen**

**Fl-Aying Eagles e.V.**  
c/o Hermann Klein  
Schreinerweg 5 - 85653 Aying

**PGSL-Paragliding Sauerland**  
Albert Specovius  
Baumhof 5 - 59597 Erwitte

**IG Parawinch**  
Bernd Hambloch  
Zievericher Straße 15 - 50126 Bergheim

ANZEIGEN

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

- 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](http://www.gleitschirmservice-roth.de)  
Kemptenerstr. 49 | 87629 Füssen | Tel. 0170-9619975



Kampenwand-Flieger  
**Adler-Beobachtung im Poriental**

Die Mitglieder der Gleitschirmvereine an der Kampenwand und der Hochries engagieren sich gemeinschaftlich bei der Beobachtung eines Steinadler-Paares in den Bergen rund um den Geigelstein. Sie geben so ein gutes Beispiel, wie sich Naturschutz und Naturerlebnis sinnvoll ergänzen können. Aktuell sucht das Team Unterstützung beim Beobachten – dem Monitoring – der majestätischen Greifvögel in der wichtigen Balz- und Brutzeit. Denn sobald im März die Balz- und Brutphase beginnt, müssen Gleitschirm- und Segelflieger – ebenso wie alle Kleinflugzeuge, Rettungs- und Polizeihubschrauber – informiert und die Einschränkung des Fluggebietes bekanntgemacht werden. Alle Pilot\*innen sind dann verpflichtet, rund um den bebrüteten Horst in einen Zylinder mit einem Radius von 500 Meter nicht mehr einzufliegen. Natur- und Vogelbegeisterte, die Interesse an einer Mitarbeit beim Monitoring haben und mit dem Fernglas die Entwicklung des Pärchens samt seines Nachwuchses verfolgen wollen, melden sich bitte bei [adlerfreunde@kampenwand-flieger.de](mailto:adlerfreunde@kampenwand-flieger.de).

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

# Gleitschirmreisen

38x Europa  
 KUBA MAROKKO NEPAL  
 KOLUMBIEN  
 BRASILIEN SÜDAFRIKA  
 ARGENTINIEN

BLUE SKY FLIEGEN MIT FREUNDEN  
[www.bluesky.at](http://www.bluesky.at) · Tel. +43 4842 5176

## PARAGLIDING & ADVENTURE

FLY ZONE  
[www.paragliding-adventure.com](http://www.paragliding-adventure.com)  
**SLOVENIA**

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

### MoselGlider.de On Tour

Mosel, Normandie, Haute Provence, Kärnten, Kirgistan, Bassano, Kolumbien, Brasilien, Südafrika, Portugal, Pyrenäen, Südspanien

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

### Performance Center HOTSPORT.de Frankfurt Ronneburg

Namibia, Südafrika, Teneriffa, Südtirol, Anney, Ölü-Deniz, Griechenland...  
 Jeden Samstag Kurs für Beginner! Ronneburg (20 km östl. Frankfurt)  
 Sicherheitstraining, Streckentraining, Technik, Refresher Kurse, Motorkurse

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



Daniel Düsentrieb

## 80ster Geburtstag von Fritz Dolezalek

*Zu den Pionieren des Gleitschirmfliegens zählt Fritz Dolezalek, der auch unter dem Spitznamen Daniel Düsentrieb bekannt wurde. Seinen Traum vom Fliegen verwirklichte Fritz bereits Ende der 70er Jahre durch den Umbau alter Militärsprungschirme. Seine Flüge dauerten damals nur wenige Sekunden. Einige Jahre später, im Jahr 1981, flog der promovierte Physiker bereits mit einem selbstgenähten Schirm von der Nordkette bei Innsbruck. Dieser Schirm hatte teilweise verschlossene Öffnungen und 14 Zellen. In den folgenden Jahren konstruierte er Gleitschirme unter der Marke „Blow-up“ und meldete ein Patent zur Versteifung des Nasenbereichs an, wie sie heute in allen Schirmen zu finden ist. Als Jahre später der Gleitschirmboom die breite Masse erreichte, war Fritz Dolezalek bereits ein routinierter Flieger. Fritz fliegt auch heute noch regelmäßig an der Nordkette und brachte es trotz COVID19 Restriktionen immerhin auf 40 Flugstunden in 2020. Insgesamt enthält sein Flugbuch 1.698 Flüge und 1.120 Flugstunden. Lieber Fritz, die Gleitschirm-Gemeinde wünscht Dir alles Gute zu Deinem 80sten Geburtstag und gute Thermik für die kommenden Jahre!*

Lorenz Dolezalek



Vorsitzendem Marcel Lübke liegt auch in Corona-Zeiten etwas an der Weiterbildung der Mitglieder des Gleitschirmfliegervereins Saaletal

Gleitschirmfliegerverein Saaletal

## Online mit dem Gleitschirm über das Saaletal

*Die Corona-Auflagen für die Mitglieder des Gleitschirmfliegervereins Saaletal sind Anfang des Jahres streng: Am Startplatz wird Abstand gehalten, die Vereinshütte bleibt zu, es gibt keine Auffahrten mit dem Auto und der Aufstieg zu Fuß geht höchstens in Zweiergruppen. Weil darunter die Geselligkeit leidet, bot Vorsitzender Marcel Lübke eine Zusammenkunft im Internet. Das als Schulung ausgelegte Treffen entwickelte sich unterhaltsam und lehrreich. Als guten Fliegervorsatz für 2021 warb er für einen Streckenflug nach Fulda. „Jeder kann es schaffen“, machte Lübke über die Bildschirme Mut. Gut vorbereitet und warm angezogen sei die 50-Kilometer Distanz in eineinhalb Stunden möglich. Mit Karten und Skizzen prägte Lübke Schlüsselstellen der Route mit Tälern und Geländekanten ein.*

*Die größte Hürde ist mangels Landemöglichkeiten der Neuwirtshäuser Forst. Erst mit 1.000 Meter Ausgangshöhe über Grund sollte man die Überquerung wagen, mahnte Lübke. Von einem riet er ab: Sich beim Wegfliegen schon Gedanken über das Heimkommen zu machen. „Das kostet Kraft, die für die Entscheidungen zum Obenbleiben fehlt.“*

Wolfgang Dünnebieber  
www.saaaleflieger.de

ANZEIGEN

**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



**Flugschule Westendorf**

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

Berglftstr. 22, A-6363 Westendorf  
mobil: +43 676 847617100  
www.para.at



**FLUGSCHULE WESTENDORF**



# GTO light 2

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



The **Woody Valley GTO light 2** is a lightweight harness for **CROSS COUNTRY FLIGHTS** and for your **HIKE & FLY** Adventures!

# Föhn ohne Druckdifferenz?

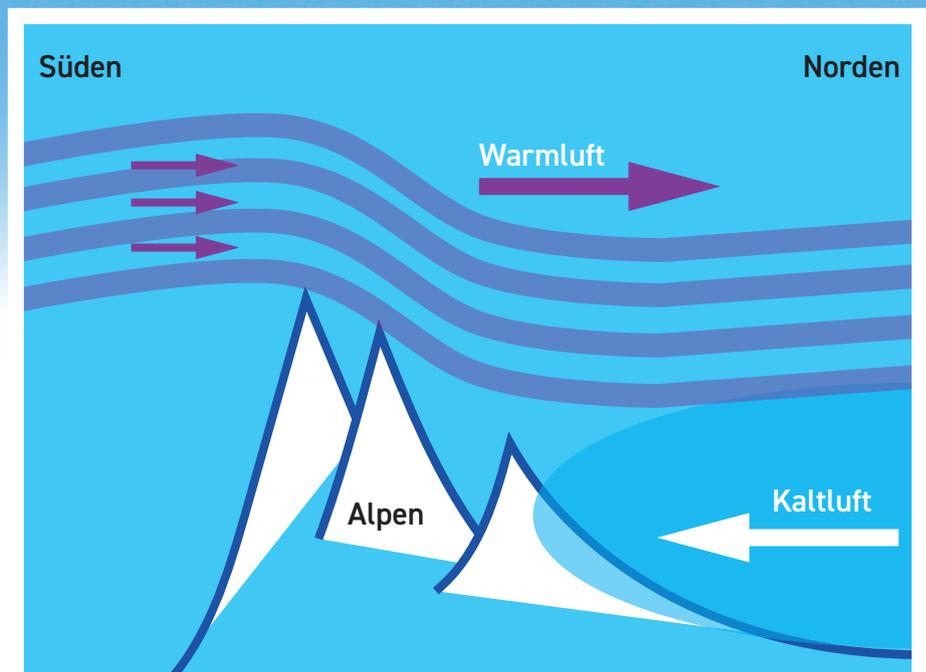
Wie Temperaturunterschiede die Föhnabschätzung beeinflussen

TEXT UND GRAFIKEN: VOLKER SCHWANIZ

Jeder kennt sie, jeder nutzt sie: Die Druckdifferenz-Karten zur Vorhersage der Föhntendenz. Mancher spricht ihnen sogar eine absolute Aussagekraft zu und es werden sogar Werte genannt, ab denen welches Gebiet „noch geht“ und wann dann „wirklich“ Föhn ist. Dass das viel zu weit gegriffen ist, sieht man immer wieder an Tagen, an denen die Bodendruckdifferenz als Föhnindikator komplett versagt. Trotzdem bleiben diese Karten ein wichtiger Puzzlestein beim Erkennen von Föhnlagen und ihrer Entwicklung. Ihre Aussagekraft sollte man aber nicht überstrapazieren und vor allem die Lagen kennen, in denen ein detaillierter Blick auf die Wetterkarten und die aktuellen Messwerte nötig ist.

## Problemlagen

Solche Lagen zeichnen sich durch eine überregional südliche Strömung aus, bei der nördlich des Hauptkamms Kaltluft in der unteren Schicht liegt, bzw. geführt wird. Während also in den höheren Lagen (meist grob oberhalb 1.800-2.000 mNN) durch die Großwetterlage deutlicher Südwind zu verzeichnen ist, weht in der unteren Schicht meist schwacher nördlicher- bis nordöstlicher Wind. Diese Strömung wird dadurch ange-



↑ Gegenläufige Strömungen durch Temperaturunterschiede überdecken Föhngefahr



↑ Pendlinghaus Kufstein – Blick nach Osten ins Kaisergebirge

regt, dass sich kalte/schwere Luft zu angrenzender warmer/leichter Luft hinzieht (analog zur Land-Seezirkulation). Somit wirkt der thermisch induzierte Druckgradient am Boden dem Druckgradienten der Großwetterlage entgegen und die reine Bodendruckdifferenz kann die Föhnsituation in den Hochlagen nicht richtig abbilden. Meteorologisch werden solche Situationen, bei denen der Wind in verschiedenen Höhen aus

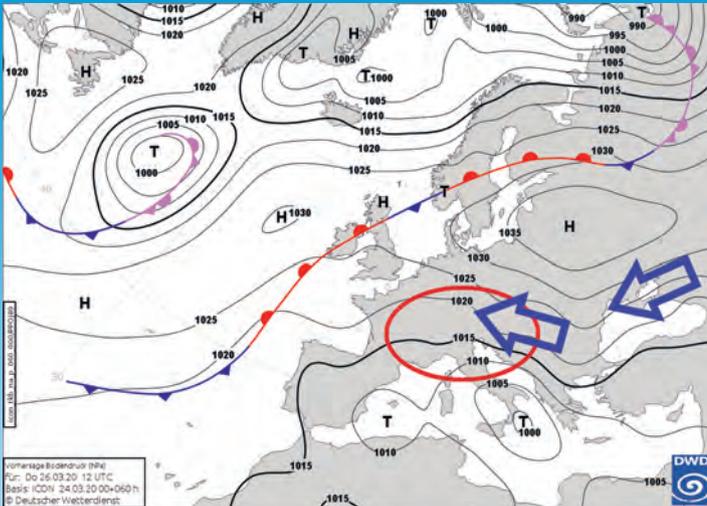
entgegengesetzten Richtungen kommt, als Gegenstromlage bezeichnet.

### Beispiel 26.3.20

Beispiel am 26.3.2020: Ein kräftiges Hoch über Nordosteuropa führt sehr kühle, kontinentale Luftmasse nach Deutschland und vor die Alpen, während in den Südalpen mäßig warme Luft vorherrscht. Damit initiiert sich im unteren Bereich eine Strömung der

kühlen Nordalpenluft hin zur wärmeren Luft. Darüber liegt eine deutliche SO-Höhenströmung, die in den höheren Lagen Föhntendenz bringt, ohne dass es die Druckdifferenz-Karten oder die Bodendruckkarten das abbilden können.

Eine bessere Einschätzung der Situation bekommt man beim Blick auf die Höhenkarte der 850 hPa-Temperatur (z.B. aus der Wetterzentrale): Südostströmung über den



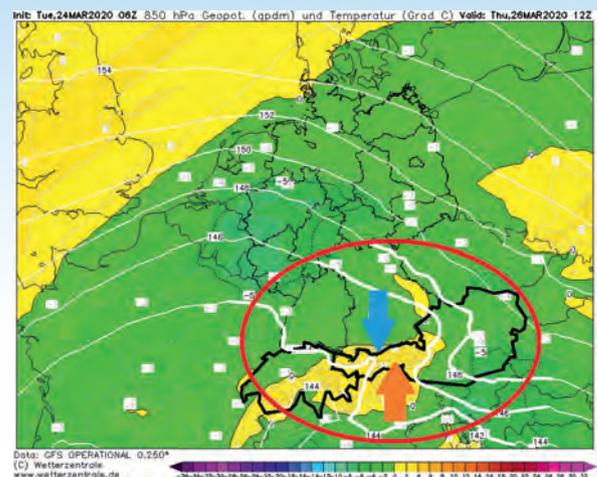
↑ 26.03.20: Die Druckdifferenz Bozen-Innsbruck lässt keine Föhntendenz erkennen

↑ Bodendruckkarte für den 26.03.2020: Kaltluft strömt aus Osten vor die Alpen.

Alpen und ein deutlicher Knick (Föhnknie) in den weißen Druckflächen-Linien zeigen eine Föhntendenz in dieser Höhenschicht an. Zusätzlich ist direkt vor den Alpen recht kühle/schwere Luft (grün) zu erkennen, die in der unteren Schicht eine nördliche Strömung initiiert (hin zur wärmeren Luft (gelb)).

Meteo-Parapente zeigt die Lage über den Parameter „Wind Grenzschicht“. Windverteilung im Temp zeigt die deutliche Südströmung ebenfalls an.

Für alle, die mit den Höhenwetterkarten nicht richtig warm werden, ist der DHV-Wettertext eine gute Infoquelle, die solche Situationen anspricht. Auch bildet das beliebte Meteo-Parapente beim detaillierten Blick die Lage über den Parameter „Wind Grenzschicht“ und einen Vorhersagepunkt nahe Innsbruck oder nahe dem Hauptkamm gut ab. Ebenso die GFS-Temp-Vorhersage mit einem Vorhersagepunkt am Nordalpenrand zeigt den unteren O/NO-Wind und darüber die deutliche Südströmung klar an.



↑ Die 850 hPa-Temperatur-Karte zeigt die gegenläufigen Strömungen und das Föhnknie (Knick in den Druckflächen-Linien).

ANZEIGE

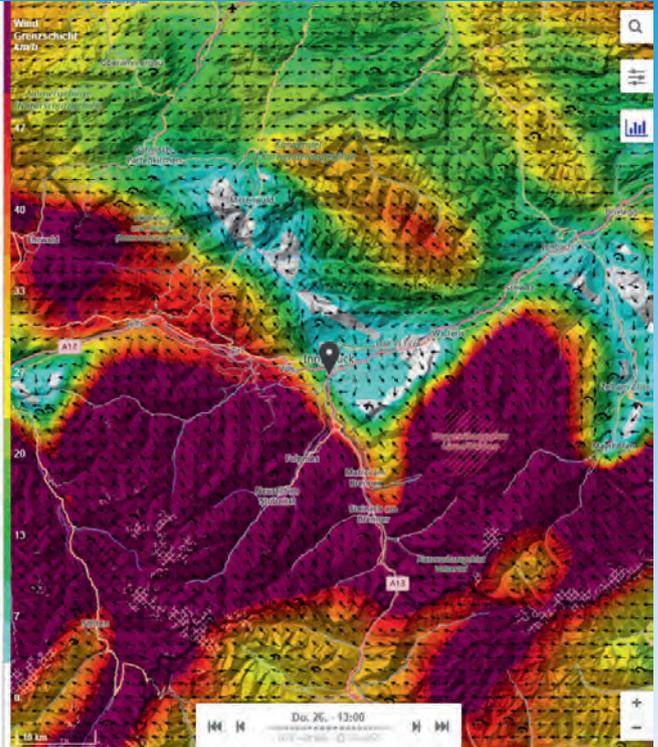
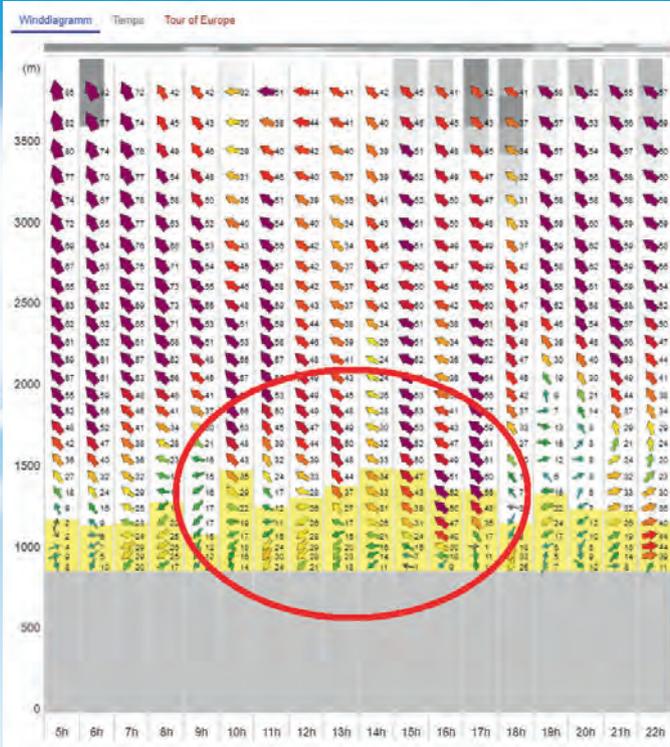
## PASSION WITH EXPERIENCE

GLEITSCHIRMCHECK IST VERTRAUENSsache. ZUFRIEDENE LANGZEITKUNDEN SEIT 1985

- + deutsche und österreichische Versandadresse
- + Partnerwerkstatt der AXA Versicherung
- + Check- und Servicecenter vieler Hersteller
- + anerkannter Instandhaltungsbetrieb DHV & AeroClub

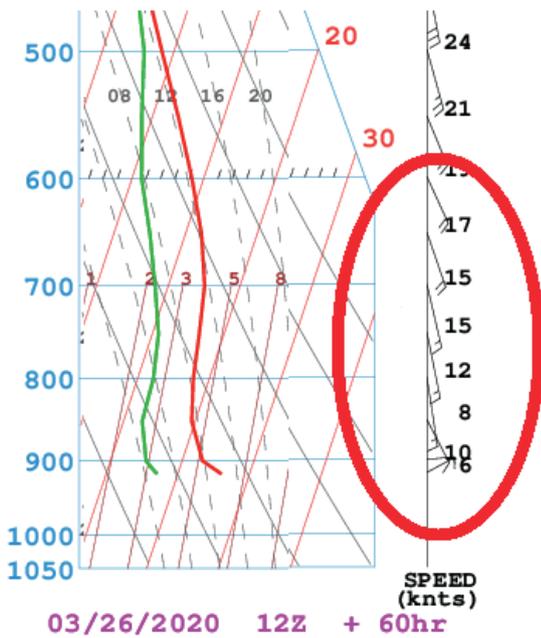
- + Reparaturen aller Art
- + Inzahlungnahme von Gebrauchtmaterial
- + großer Erfahrungswert an Freiflug und Motorschirmen
- + kostenloses Parashop T Shirt bei jedem Check

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



↑ Meteo-Parapente zeigt die Lage über den Parameter „Wind Grenzschicht“.

**GFS Sounding for location: 47.77 12.50**



↑ Windverteilung im Temp zeigt die deutliche Südströmung ebenfalls an.

Als weiteren Hinweis für einen unerwartet starken, südlichen Höhenwind ist die Windvorhersage und der Messwert vom Sonnblick (3.108 m auf dem Hauptkamm) zu nennen. Für den Beispieltag lagen die realen Messwerte und auch die von der Windvorhersage erwarteten Werte bei bis zu 100 km/h-Böen aus Süd. Und auch der Patscherkofel darf mit seinem Messwert und Windvorhersagen nicht fehlen, obwohl er bei solchen Lagen nicht so stark anspricht, wie bei Südlagen sonst üblich (die Links zur Sonnblick- und Patscherkofel-Vorhersage sind auf der DHV-Wetterseite in der Rechtsbox zu finden). ▽



**DER AUTOR**

**Volker Schwaniz** - Gleitschirmpflieger seit 1990, betreut die DHV-Wetterseite, schreibt die dortigen Wetterberichte und bringt ins DHV-Info meteorologische Fachartikel mit ein.



# Die drei Muskel(tiere)

Die deutschen Red Bull X-Alps-Athleten Manuel Nübel, Markus Andres und Michael Lacher Wenn am 17. Juni in Wagrain der Prolog, bzw. am 20. Juni 2021 in Salzburg die nächste Auflage der Red Bull X-Alps (hoffentlich) beginnt, werden drei deutsche Athleten an den Start gehen, Manu, Markus und Michel. Was sind das für Typen? Wie bereiten sie sich vor? Was haben sie für Ziele?

TEXT: TILL GOTTBRAH



## Der Erfahrene

Manu Nübel gehört zu diesen Typen, die offensichtlich mit einer Art Flieger-Gen zur Welt kamen. Schon als Jugendlicher faszinierte ihn alles, was fliegt. Begeistert für Aerodynamik und Flugphysik, gewann er mit 19 Jahren den deutschen Meistertitel im Modellkunstflug, entwickelte auch eigene Modelle und gründete schon als Jugendlicher eine Firma, die es bis heute gibt. Irgendwie war es logisch, dass er auch früh selbst abheben würde: Mit 18 begann der Allgäuer mit dem Gleitschirmfliegen. Manu ist der erfahrenste der drei deutschen X-Alps-Teilnehmer und nahm schon dreimal teil. 2015 und 2019 (Platz 5) erreichte er Monaco. Auch als Wettkampfpilot war er sehr erfolgreich (Deutscher Meister 2012, Nationalmannschaft, PWC Türkei Sieg 2013). Was kommt 2021?

■ **Ich war gerade mal auf der X-Alps-Website. Du schaust bei dem Athletenporträt so grimmig drein. Ist das deine Grundhaltung?**

(Lacht laut.) Grimmig? Wirklich? Nachdem Dagfinn, der Norweger, mit seinem Blumenbild so positiv dreinschaut, habe ich gedacht, jetzt muss mal einer böse gucken. Nein, Spaß! Vielleicht schaue ich manchmal anders aus, als ich mich fühle. Ich fühle mich auf jeden Fall nicht wie ein grimmiger Mensch.

■ **Du bist jetzt zum vierten Mal dabei. Wird man X-Alps-süchtig? Ist es den ganzen Aufwand, die Zeit, die Kosten und die Gefahr wirklich wert?**

Ich würde es nicht süchtig nennen. Vielleicht eher eine Erfüllung fürs Leben! Das ganze Projekt fordert und gibt einem extrem viel. Ob es sich lohnt? Auf jeden Fall! Nicht materiell, aber dort mitzumachen, hat mein Leben sehr geprägt und ich würde diese Entscheidung nie anders treffen. Es sind einfach so viele Momente, auf die man später einmal mit einem Lächeln zurückblicken kann, und sich daran erinnern, was man alles schon erlebt hat. Die Gesamtheit aus Naturerlebnis, diesem extremen exponiert Sein, das Gemeinsame mit dem Team, die Anstrengung, die Emotionen, der sportliche Wettkampf – das ist schon einmalig.

■ **Wie siehst du deine bisherigen drei Teilnahmen in der Rückschau?**

2015 lief es im Vorfeld sehr unglücklich. Vier Monate vor dem Start war ich super trainiert und hatte leider einen Skiunfall. Meine Kniescheibe brach – und mit ihr die Welt zusammen. Es war klar, dass bis zum Wettkampf das Drahtgerüst in meiner Kniescheibe bleiben muss und es große Probleme bei langer Belastung machen kann. Aber ich dachte: Jammern und Trübsal bringt jetzt auch nichts, also nicht aufgeben und das Beste draus machen. Am Ende lief es viel besser wie gedacht. Das Knie hielt und ich erreichte Monaco auf Platz 9. 2017 brachte mir die bewusste Erkenntnis, dass man auch eine sehr gut Zeit und ein großartiges Erlebnis haben kann, ohne das Ziel zu erreichen – vor allem mit dem Team! Das ist ganz wichtig. Und 2019 war dann einfach der Hammer. Es lief bestens und wir hatten ein super Rennen mit dem Team. Es war grandios, Monaco zu erreichen und Fünfter zu werden. Es ist interessant zu sehen, wie eine Erfahrung besser macht. Das Paket hat gestimmt.



© SEIFERT&UEBLER

## Manuel Nübel

Geburtsjahr	1987
Wohnort	Bolsterlang
Erlerner Beruf	Ingenieur für Energie- und Umwelttechnik
Ausgeübter Beruf	Tandempilot (Mitinhaber von <a href="http://www.vogelfrei.de">www.vogelfrei.de</a> ) sowie andere selbstständige Tätigkeiten
Fliegt seit	2005
Motto für die X-Alps	Die einprägenden Momente sind das, was zählt!
Ziel bei den X-Alps	Gesund in Monaco ankommen und mit meinem Supporter aufs Floß im Meer fliegen
Lebensmotto	Mach' das Beste draus!
Sponsoren	I-Clip Wallets, Möbel Böck, Sunlight Wohnmobile, Julbo, Clifbar, Black Diamond
Schirm bei den X-Alps	Noch offen

■ **Und was lief nicht so gut?**

(Kurze Stille) Hmm, am Anfang war die Ernährung nicht optimal. Ich musste lernen, was ich wann esse und vor allem: Ich hatte vor lauter Rennen das Essen vergessen! Im Wettkampf isst man manchmal aus Faulheit und Stress nicht oder zu wenig. Mittlerweile kenne ich meinen Körper gut. Ich weiß, was er braucht und achte sehr darauf, dass er es bekommt.

■ **Wie ist denn so die Atmosphäre unter den Teilnehmern?**

Generell würde ich sagen, dass man nicht sehr verbissen ist, jedenfalls weniger als man erwarten würde. Mit manchen Teams arbeitet man eng und freundschaftlich zusammen. Man hilft sich. Viele betrachten es so wie ich: Das Ankommen ist das Wichtigste ist und erst danach kommt die Platzierung. Na klar sind wir auch alle Wettkampfsäue. Kurz vor Schluss gibt jeder alles. Aber insgesamt herrscht doch erfreulich viel Miteinander. An den X-Alps nimmt man ja weder wegen Geld noch Berühmtheit teil. Deswegen muss man es so machen, dass es Spaß macht. Kriegt man das nicht hin, kann man es auch lassen.

### ■ **Und wie ist das Verhältnis zu Markus und Michel?**

Der Michel ist einer meiner besten Freunde und wir machen sowieso viel zusammen. Wir trainieren gemeinsam, wir fliegen zusammen Tandem, wir kennen und schätzen uns sehr. Ich habe mich so für ihn gefreut, dass er auch dabei ist. Seither habe ich ihm alles gesagt, was ich weiß und ihm jeden Tipp gegeben, der ihm helfen kann. Mit Markus habe ich bei den X-Alps 2019 auch viel zusammen gemacht. Es hat sich ergeben und es war gut. Wir haben uns oft ausgetauscht, haben den Supporter geteilt, als es nötig war. Ich wünsche ihm von Herzen, dass er dieses Jahr Monaco erreicht.

### ■ **Bleiben wir bei den Menschen: Wo ist dieses Mal Christian Schineis, der dich schon dreimal supported hat? Wer ist dieses Mal dabei?**

Es ist sehr schade, dass der Schini und seine Frau Josi nicht dabei sein können. Nicht, dass er nicht gewollt hätte, aber er ist nach Berlin gezogen und arbeitet als Chirurg an der Charité. Eigentlich hatte er geplant, dennoch mitzumachen, aber er wurde jetzt Oberarzt und musste deswegen absagen. Das ist zwar schade für mich und das ganze Supporter-Team, andererseits habe ich mich riesig für ihn gefreut. Das ist schon ein riesiger Karriereschritt für ihn.

Dieses Jahr besteht mein Supporter-Team also aus Sascha Rentel, Markus Buchbach und Fabi Buhl. Das sind alles Freunde, mit denen ich mich sehr gut verstehe und die ich gute kenne. Außerdem habe ich noch zwei Kameramänner dabei, die täglich Vlogs produzieren werden, Daniel Schulz und Benni Haerer.

### ■ **Wie wichtig sind denn die Supporter?**

Sehr wichtig, extrem wichtig – wichtiger, als sich Außenstehende das vorstellen können. Je besser das Supporter-Team, desto besser der Athlet. Der Athlet fliegt und rennt. Alles andere machen die Supporter. Außerdem spielen sie eine elementare Rolle für die Stimmung, das Erlebnis und das Abenteuer insgesamt. Wenn du die richtigen Leute hast, wird es eine hammergeile Zeit! Zum Glück hatte ich bisher die richtigen Leute. Aber das ist nicht bei jedem Team so. Bei den vergangenen X-Alps sind unterwegs nicht nur mehrfach Supporter ausgestiegen, da sind wohl auch schon Ehen zerbrochen.

### ■ **Und wie wichtig ist das Equipment?**

Auch sehr wichtig. Da stehen auf der einen Seite die hard facts: Leistung und Gewicht. Auf der anderen Seite ist da das psychologische Moment. Wenn man sich nicht wohlfühlt, oder das Gefühl hat, dass man etwas Schlechteres als die anderen hat, dann kann man nur einen Bruchteil der Leistung abrufen. Das ist bei den X-Alps nicht anders als beim Wettkampf- oder Streckenfliegen. Es ist elementar wichtig, sein Equipment gut zu kennen – fast wichtiger sein, als die ultimative Leistung.

### ■ **2019 hattest du mit den höchsten Fluganteil (83%). Was siehst du als deine Stärken?**

Durch das langjährige Strecken- und Wettkampffliegen ist das Fliegen definitiv eine meiner Stärken. Ich würde sagen, dass beim Streckenfliegen der Erfolg zu 80 Prozent im Kopf entschieden wird und nur zu 20 Prozent von der Schirmbeherrschung oder Kurbeltechnik abhängt. Mit den richtigen taktischen Entscheidungen gewinnst du. Und mit den falschen verlierst du.

Mittlerweile kann ich aber auch läuferisch ganz gut mithalten. Natürlich sind da ein paar echte Tiere dabei, die als Trail Runner verdammt gut sind, z.B. Benoit Outters oder Maxime Pinot. Aber so langsam brauche ich mich nicht mehr zu verstecken. Ein sehr wichtiger Punkt ist auch, dass sich mein Körper gut für lange Ausdauerleistungen eignet. Meine Knochen und Gelenke bereiten bei langen Belastungen keine Probleme.

### ■ **Wie stark bist du mental?**

Ich würde ich mich schon als nervenstark beschreiben. Im Rennen habe ich selten Panik und treffe auch unter Stress gute Entscheidungen. In anderen Situationen dagegen habe ich schon so eine natürliche Angst, die manchmal gar nicht rational begründbar ist – z. B. beim Acrofliegen neue Manöver über Wasser auszuprobieren. Das würde ich rational als eine sehr sichere Angelegenheit ansehen, hat mich aber in der Vergangenheit oft viel Zeit gekostet, bis ich mich die Sachen getraut hab. Da gibt's auf jeden Fall andere, die deutlich schmerzfreier unterwegs sind. Aber vielleicht hat mich diese Eigenschaft auch in der Vergangenheit vor Unfällen bewahrt.

### ■ **Wie wichtig ist Erfahrung? Haben Newcomer eine Chance?**

Erfahrung ist extrem wichtig. Das sehe ich an mir selbst, wie ich von Rennen zu Rennen besser wurde. Es gibt aber auch Rookies, die bei ersten Mal richtig gut abschnitten. Aber die waren eigentlich auch nie unerfahren. Die sammelten zuvor ihre Erfahrungen als Streckenflieger oder anderen Hike+Fly-Rennen. Mittlerweile bewerben sich auch viele Worldcup- oder Akropiloten. Das fliegerische Level steigt und steigt. Grundvoraussetzung ist außerdem, dass man die Alpen gut kennt. Das ist für Piloten, die nicht dort leben, ein erheblicher Nachteil.

### ■ **Und was sind deine Schwächen?**

Dass ich nach dem Rennen nicht kontinuierlich weiter trainiere. Würde ich das tun, wäre ich physisch bestimmt bei den Topläufern mit dabei. Ich brauche aber die Abwechslung und die X-Alps sollen mich nicht auffressen. Mir sind einige andere Sachen auch sehr wichtig.

### ■ **Thema Risiko-Management. Was sagst du zu meiner Aussage: „Man kann beim Gleitschirmfliegen fast nicht gewinnen, ohne sich in Gefahr oder gar Lebensgefahr zu bringen?“**

Das Leben per se ist lebensgefährlich! (*lacht*) Das Gute ist: Es hängt wie immer im Leben davon ab, wie man es betreibt. Es ist reine Abwägungssache. Wo liegen die Limits? Wie nahe gehe ich dran? Ich weiß aus Erfahrung, dass ich meistens eine gesunde Angst habe. Ich tendiere im Zweifel eher zur sicheren Variante und bleibe mir da auch treu. Sonst würde ich nicht seit 16 Jahren unfallfrei fliegen.

### ■ **Was sagt deine Freundin dazu?**

Anastasia und ich sind seit eineinhalb Jahren zusammen. Zum Glück ist sie die entspannteste Person auf der Welt. Sie läuft selbst auch viel, so können wir auch zusammen trainieren. Im Alltag unterstützen wir uns gegenseitig sehr gern – so, wie es halt in einer guten Beziehung sein sollte.

### ■ **Erzähl mal von deinen Vorbereitungen. Was genau machst du? Wieviel Zeit steckst hinein?**



↑ Heimspiel 1: Manuel Nübel beim Start am Nebelhorn. Ein so einfacher Startplatz wie hier gehört bei den Red Bull X-Alps eher zu den Ausnahmen...

Ich stecke unheimlich viel Zeit und Energie rein. So ganz genau weiß ich nicht wieviel und will es auch gar nicht wissen. Im Herbst fange ich mit dem gezielten Training an, mit Trainingsplan und allem, was dazugehört. Dieses Training genießt in meinem Leben dann auch Priorität Nummer Eins. Das muss so sein, weil es sonst nicht funktionieren würde. Dabei trainiere ich sechs Tage die Woche. Jetzt mit Corona vereinfacht es das Ganze: Ich habe mehr Zeit. Ich würde sagen: Minimum ein halbes Jahr geht der halbe Tag für die X-Alps drauf - mit allem Kleinkram sogar noch mehr.

■ **Reden wir über Geld: Wie viel kostet dich das Vergnügen insgesamt? Wie bekommst du das Geld zusammen?**

Oh je! (Lacht.) Wenn ich alles normal bezahlen müsste, wäre ich mit 10.000 bis 15.000 Euro dabei, ach nein, mehr noch. Würde ich dann noch meinen Verdienstausschlag dazurechnen und meine Supporter auch noch angemessen bezahlen wollen, sähe es ganz finster aus. Da wird einem schwindlig!

■ **Ist es schwierig für Dich Sponsoren zu finden?**

Am Anfang war es sehr schwierig, mittlerweile bin ich aber gut aufgestellt. Klar, wenn man es mit den Möglichkeiten in Publikumssportarten wie Fußball vergleicht, ist es ein Witz.

■ **Du hast Energie- und Umwelttechnik studiert. Wirst du mal in diesem Beruf arbeiten?**

Nein, das habe ich noch nie, tue es aktuell nicht und werde es auch nicht. Ich habe meinen Platz in der Selbstständigkeit gefunden und ich denke, das wird sich auch nicht mehr ändern. Das habe ich eigentlich schon auch während des Studiums gehaut, aber mir war ein

Titel als Backup schon wichtig. Außerdem war das Studium definitiv eine geile Zeit.

■ **Red Bull als riesige Marketing-Maschine legt großen Wert auf die Social Media-Aktivitäten. Ist das im Wettkampf nicht ziemlich stressig?**

Prinzipiell komme ich damit schon klar und es macht mir auch Spaß, meine Fans und Freunde an den Unternehmungen teilhaben zu lassen. Es kann allerdings schon mal nerven, wenn man im Stress noch irgendwelche Medienwünsche erfüllen muss. Die meisten Kameramänner haben da aber ein einfühlsames Händchen.



↑ Ziel: Ziel erreichen. Das Floß, auf dem die Finisher landen werden, schwimmt bei den X-Alps 2021 erstmals nicht im Mittelmeer, sondern im Zeller See.

## Der Schnellentwickler

Markus geht zum zweiten Mal bei den X-Alps an den Start. Der in Bayern lebende Schwabe begann 2015 mit dem Gleitschirmfliegen, flog 2016 seine ersten 200 km und gewann 2017 die BORDAIR-RACE-Gesamtwertung. 2019 hatte er bei den X-Alps ein wenig den Nimbus des Geheimtipps, nachdem er beim Ironfly 2018 Überflieger Chrigel Maurer sechs Tage lang mehr zugesetzt hatte, als der es üblicherweise kennt. Allerdings hatte sich der studierte Luft- und Raumfahrt-Ingenieur vor den X-Alps eine Knieverletzung zugezogen, die ihn merklich einbremsete. Und er musste auch durchaus Lehrgeld zahlen – worüber er hier sehr offen spricht.

### ■ Markus, wie kam es, dass du dich als Gleitschirmpilot so schnell entwickelt hast?

Ein gewisses Talent ist sicher vorhanden, aber es waren auch die Umstände. In der Schulung habe ich damals Nico (*Manthos*) kennengelernt. Wir waren beide extrem motiviert und haben uns gegenseitig unheimlich gepusht. Außerdem habe ich gemerkt, dass das Fliegen mein Ding ist. Ich bin immer ausgerückt. Immer. Wenn es auch nur halbwegs fliegbar aussah, stand ich am Start. Ich habe im Flachland gelernt. Das heißt, viel fliegen, viel starten, viel landen – und dabei ganz viele eigene Entscheidungen treffen. Es war ein wenig Lernen im Zeitraffer.

### ■ Das klingt nach Sucht...

(Lacht) Stimmt. Wenn ich mal eine Woche nicht in die Luft kam, hab ich das schon gemerkt. Hätte mir wer den Schirm weggenommen, wäre ich sehr unglücklich gewesen.

### ■ Und heute?

Bin ich immer noch so begeistert. Rein rational gibt es nämlich keinen Grund, bei den X-Alps mitzumachen. Es strengt an, man geht bewusst an seine Limits, du opferst deine Zeit, es kostet einen Haufen Geld und selbst, wenn du gewinnst, wirst du weder reich noch berühmt – jedenfalls nicht außerhalb der Gleitschirmwelt. Da sollte man lieber Fußballer werden, Tennisspieler, Golfer oder Formel 1-Fahrer. Beim Gleitschirmfliegen spielt Idealismus eine ungleich größere Rolle. Für die X-Alps schadet ein gewisses Maß an Verrücktheit nicht.

### ■ Warst du dir sicher, dass du auch 2021 wieder zum erlesenen Teilnehmerkreis gehören würdest?

Nicht wirklich. Ich hatte zwar schon 2020 angefangen, mich auf die X-Alps 2021 vorzubereiten und glaubte, ganz gute Chancen zu haben, aber ganz sicher war ich nicht. Die X-Alps sind zuallererst mal ein Marketing-Event. Vor diesem Hintergrund sind manche Entscheidungen aus sportlicher Sicht nicht immer nachvollziehbar. Daher war ich wahnsinnig nervös. Als ich dann die ersehnte positive Nachricht bekam, habe ich mich wahnsinnig gefreut.

### ■ Du hast über ein Jahr vorher angefangen zu trainieren, obwohl du nicht wusstest, ob du dabei bist?! Wie bereitest du dich vor? Wieviel Zeit steckst du hinein?

©ARCHIV ANDERS



## Markus Anders

Geburtsjahr	1990
Wohnort	Bad Reichenhall
Erlerner Beruf	Ingenieur der Luft- und Raumfahrttechnik
Ausgeübter Beruf	Projekt-Manager bei Skywalk für die E-Aufstiegs-hilfe E-Walk, R&D Harnesses
Fliegt seit	2015
Größter fliegerischer Erfolg	Die Gleitschirmlizenz 😊
X-Alps Teilnahmen	2021 zum 2. Mal
Motto für die X-Alps	Das Beste draus machen und nicht zu engstirnig agieren
Ziel bei den X-Alps	Mit meinem Team zusammen nach einem coolen Erlebnis das Rennen im Ziel beenden.
Lebensmotto	Das Beste aus dem Hier und Jetzt machen
Sponsoren	Salewa, Skywalk, Gleitschirmschule Luftikus, am-Computersysteme, Privatbrauerei Schnitzelbaumer, F7Training, Condition Steigenberger
Schirm bei den X-Alps	Skywalk X-Alps

Das kann ich nicht genau erfassen, aber ich stecke sehr, sehr viel Zeit rein. Anfang 2020 habe ich mit meinem Fitness-Trainer Flo Ebenbichler einen Trainingsplan erstellt und trainiere seither etwa 12 bis 14 Stunden pro Woche – plus Dehnen, Regenerationsläufe oder Entspannungsübungen. Fliegerisch bereite ich mich auch spezifisch vor und versuche gezielt, Dinge wie Toplanden noch effizienter zu machen.

Sehr viel Zeit habe ich auch in die Analyse bisheriger Wettbewerbe gesteckt. Wo war ich gut und warum? Wo hatte ich Schwächen? Wie kann ich Stärken noch besser ausspielen, bzw. meine Schwächen ausmerzen? Sobald die genaue Route bekannt ist, beginnt die konkrete Planung vor Ort. Das nimmt viel Zeit in Anspruch, aber man darf sich dabei nicht verzetteln.

Dann kommt noch die allgemeine Organisation hinzu. Corona ist in

Leidenschaft: Um reich und berühmt werden, gibt es Erfolg versprechendere Wege als das Gleitschirmfliegen und die Teilnahme an den X-Alps...



© MICHAEL SCHRÖDER

dieser Hinsicht doof. Zum Support-Team gehören 2021 zwei Deutsche, zwei Österreicher und ein Schweizer. Eigentlich würden wir gerne real etwas miteinander machen, uns fordern und uns auch in Stress-Situationen kennenlernen. Aber das geht halt nicht. Stattdessen treffen wir uns jede Woche für zwei Stunden auf Skype.

Und dann ist da noch die Sponsoren-Akquise plus die Zeit, die Sponsoren auch glücklich zu machen. Wegen Corona ist es sehr schwierig, Sponsoren zu finden. Viele Firmen haben größere Sorgen, als sich mit einem X-Alps-Teilnehmer zu beschäftigen... Ohne Vitamin B ist es momentan sehr schwierig, Sponsoren zu finden. Allenfalls Produktsponsoring, aber Geld...?!

Geschätzt investiere ich pro Woche insgesamt 20 bis 25 Stunden. Hinzu kommt: lange schlafen! Das ist sehr wichtig. Auch verzichte ich darauf, mit den Kumpels auf ein Bier zu gehen. Insgesamt steckt schon ein enormes Commitment dahinter. Und was außerdem dazu kommt: Jeder Supporter steckt auch noch mal eine Menge Zeit rein.

#### ■ **Apropos Supporter: Wer ist dabei? Wie gut kennt Ihr euch?**

Das Team ist etwas anders und größer als 2019. Wieder dabei ist Kilian Hallweger. Wir kennen uns schon ewig. Der Kili ist ein super Typ und ein sehr guter Pilot. Er ist vor allem für die Routenplanung und das Wetter zuständig. Leider hat er dieses Mal nicht so viel Zeit, um auch in der Vorbereitung viel zu tun. Den Haupt-Support macht Daniel Oberauer. Wir haben uns bei einem Bordairrace kennengelernt und waren dort lange zusammen unterwegs. Danach unternahmen wir einige Touren zusammen, sind z. B. non-stop mit Ski auf den Mont Blanc gegangen und wieder runtergefliegen. Daniel ist extrem fit und belastbar und möchte selbst auch mal an den X-Alps teilnehmen.

Heli Breitfuß ist ein Kumpel von Daniel und brutal fit. Wenn das Leistungsniveau einigermaßen hoch liegt, ist es zum Teil nicht mehr so einfach Supporter zu finden, die auch mithalten können. Der Heli kann das. Chris Fromm hat sich mal auf einen Facebook-Post gemeldet, als ich letztes Jahr für das Bordairrace in Aflenz einen Supporter suchte. Daraus hat sich eine Freundschaft entwickelt. Er ist als Physio dabei. Der fünfte Mann ist Michi Schröder. Er ist der Content-Mann,

schreibt, fotografiert, macht Videos. Auch er fliegt selbst.

Für die fünf Leute haben wir zwei Fahrzeuge. Das bedeutet mehr Sicherheit. Wenn du bei den X-Alps eine Autopanne hast, wird es für den Athleten richtig stressig. Mit zwei Fahrzeugen ist man viel flexibler.

#### ■ **Wie wichtig sind denn die Supporter?**

Super-wichtig! Die X-Alps sind nicht nur ein riesiges Abenteuer, sie sind auch ein beinhardter Wettbewerb und jeder will die bestmögliche Platzierung erreichen. Dabei arbeiten viele der Teilnehmer mittlerweile extrem professionell. Ich als Athlet funktioniere eigentlich wie eine Maschine, die Supporter sind dafür verantwortlich, dass diese Maschine läuft. Daher ist es sehr extrem wichtig, ein gut eingespieltes Team zu sein und auch unter Stress gut miteinander auszukommen.

#### ■ **Und wie wichtig ist das Equipment?**

Das ist auch sehr wichtig. Aber es geht nicht nur um die leichteste Ausrüstung oder die beste Leistung. Es geht auch um das Wohlfühlen unter dem Schirm. Da ich bei Skywalk arbeite, habe ich einen Riesenvorteil: ich bin von Anfang an bei der Entwicklung des X-Alps-Schirms eingebunden. Während viele Athleten erst ab März überhaupt ihren Schirm wählen, genieße ich das Privileg, mich bereits sehr früh an meinen Schirm gewöhnen zu können. Das ist fast wichtiger als der eigentliche Schirm.

#### ■ **Wie wichtig ist die Kenntnis des Fluggebiets?**

Auch sehr wichtig. Wobei das nicht nur für das Fluggebiet selbst gilt, sondern für das Netzwerk an Informanten mit Lokalkenntnissen. Man sieht das recht deutlich in den Ergebnissen der letzten Rennen. Jene, die in den Alpen leben und aus dem Vollen schöpfen können, sind im Ranking auffallend oft vorne platziert.

#### ■ **Zurück zu deinen Stärken bzw. Schwächen?**

(Denkt lange nach) Ich bin nicht der fitteste Athlet und auch nicht der beste Pilot. Aber ich kann mich schnell auf neue Situationen einstellen und dann die richtigen Entscheidungen treffen. Wenn ich schaue,

wo ich gute Ergebnisse erzielt habe, sehe ich, dass ich oft gut bin, wenn ich flexibel reagiere und dem Gefühl folge. Wenn ich einen engen Plan hatte, passierte es immer wieder, dass ich auch engstirnig agierte. Das birgt die Gefahr, bessere Optionen nicht wahrzunehmen. Außerdem wird mir ein gutes Gefühl für die Thermik nachgesagt. Vielleicht liegt das an meiner Flachland-Vergangenheit. Ich kann aus schlechten Verhältnissen viel rausholen.

Eine Schwäche könnte meine Ehrlichkeit sein: Ich spreche ganz offen über meine Taktik. Ich bin kein Pokerface, der nichts rauslässt und immer nur auf den eigenen Vorteil schaut. Ich bin offen und ehrlich – manchmal vielleicht zu offen.

#### ■ **Bist du mental stark?**

Bei den letzten X-Alps war es ein ständiges Auf und Ab. Schon am zweiten Tag hatten wir erst mal richtig verkackt: falscher Startplatz gewählt und schon zogen über mir die Schirme vorbei. Aber da konnte ich recht gut mit umgehen und habe dem Team gesagt, dass wir uns auf uns fokussieren und das Beste draus machen. Das hat ganz gut geklappt. Es ist wichtig, sich nicht zu sehr unter Druck setzen zu lassen, weil das die Wahrscheinlichkeit erhöht, noch mehr Fehler zu machen.

#### ■ **Wenn du auf 2019 zurückschaust: Was lief gut, was willst du besser machen?**

Wir hatten es so aufgeteilt, dass sich zwei Leute um die Routenplanung kümmern sollten und ich war recht wenig involviert. Unterwegs

stark nach Monaco geschaut und manchmal vergessen, dass das Hier und Jetzt wichtiger ist.

#### ■ **Wie ist denn die Atmosphäre unter den Teilnehmern?**

Vor zwei Jahren war ich einer der Rookies und als sich in Wagrain alle Teilnehmer zur Pre-Week (*die Vorbereitungswoche, die Red Bull für die Athleten und ihre Supporter abhält*) trafen, war ich durchaus aufgeregt und nervös. Da waren die ganzen Typen, von denen einige zumindest in der Gleitschirmszene bekannt und berühmt sind. Die Idole meiner Lehrzeit als Gleitschirmflieger. Den einen oder anderen kannte ich ein wenig von anderen Events, aber nicht wirklich gut. Die meisten zeigten sich nett und offen – insbesondere der Manu (*Nübel*). Aber es gibt auch durchaus verschlossenerere Athleten.

Während des Rennens erlebte ich großartige Momente der Kameradschaft und der Hilfsbereitschaft. Der Franzose Gaspard Petiot lieh mir sogar seinen Bergführer. Ich wollte den Kanderfirn überqueren und hatte keinen Guide. Ohne Gaspards Hilfe hätte ich ein echtes Problem gehabt, weil Red Bull das nur mit Bergführer erlaubte. Das war schon sehr, sehr kollegial.

#### ■ **Und wie ist das Verhältnis zu Michel und Manu jetzt in der Vorbereitung?**

Klasse! Der Michel ist seit langem ein guter Kumpel von mir. Wir fliegen in der Liga zusammen und haben uns auch sonst oft getroffen. Wir tauschen uns da völlig offen untereinander aus. Mit Manu bin ich eigentlich erst während der letzten X-Alps richtig ins Gespräch be-

”

„ICH WAR ZIEMLICH SCHNELL ZIEMLICH ERFOLGREICH UND KAM IN EINE PHASE DER GEFÜHLTEN UNSTERBLICHKEIT. MITTLERWEILE HABE ICH MEINE ERFAHRUNGEN GESAMMELT...“

MARKUS ANDERS

bekam ich irgendwann das Gefühl, dass die Planer sehr stark auf das schauen, was die Athleten vor mir gemacht hatten. Dabei weiß jeder Flieger, dass die Situation vor Ort schon nach einer Viertelstunde völlig anders sein kann. Wegen meiner Knieverletzung war ich nicht so leistungsfähig und konnte durch Laufen nicht wieder herankommen. Dann schalteten wir um, schauten nur noch auf uns. Ab dem Augenblick funktionierte es besser.

Was auch passierte, waren Nachlässigkeiten durch schlechte Abstimmung im Team: Wir hatten keine Wechselklamotten mehr, nur noch verschwitztes Zeug. Da kam es zu einer echten Stresssituation. Die Supporter kannten sich nicht gut genug. Zum Glück konnten wir uns wieder zusammenraufen.

Meine beiden wichtigsten Learnings waren: Erstens: Ich will ein echtes Team aufbauen – was wegen Corona leider gerade nur online geht. Zweitens: Ich will mehr agieren und weniger reagieren, weniger auf die anderen Athleten schauen. Ich habe meinem Team gesagt, dass ich gar nicht wissen will, wie ich platziert bin. Liegst du vorne, kannst du plötzlich in ein Loch fallen, wenn du es nicht mehr tust. Liegst du hinten, machst du dir Druck. Das lenkt alles nur ab. Wir haben zu

kommen. Wir standen in der Pre-Week nebeneinander und kamen prima miteinander aus. Wir beschlossen damals, uns offen auszutauschen und das hat super funktioniert. Das Miteinander ist mir sehr wichtig. Andererseits: Offenheit ist auch immer eine Sache des Gebens und Nehmens.

#### ■ **Worauf freust du dich am meisten?**

Manchmal gibt es kleine geile Momente, Überraschungen, wenn du thermisch was findest, wo du nix erwartest, oder dich irgendwie doch noch über eine Bergflanke mogelst. Ansonsten ist es ein riesiger Traum, mit dem ganzen Team das Ziel zu erreichen. Letztes Mal haben wir es knapp verweigert, und ich muss zugeben, dass ich eine Weile gebraucht habe, um damit zurechtzukommen. Irgendwann kam ich zum Glück an den Punkt, an dem mir bewusst wurde, dass es trotzdem richtig geil war. Den Augenblick des Ankommens stelle ich mir einfach irre vor: Du hast so viel dafür getan, Opfer gebracht und dann erreichst du dieses selbst gesetzte, sehr hohe Ziel. Die Endorphine, die da ausgeschüttet werden...



■ **Thema Risiko-Management: Was sagst du zur Aussage „man kann beim Gleitschirmfliegen fast nicht gewinnen, ohne sich in Gefahr oder gar Lebensgefahr zu bringen“?**

In dieser Hinsicht habe ich mein Mind-Set in den letzten Jahren geändert. Ich war ziemlich schnell ziemlich erfolgreich und kam in eine Phase der gefühlten Unsterblichkeit. Mittlerweile habe ich meine Erfahrungen gesammelt – auch schmerzhaft – die mir zeigten, dass es eben nicht so ist. Konkret frage ich mich bei jeder Entscheidung, wie hoch der Nutzen ist und ob es das Risiko wert ist. Meist bin ich mir bei meinen Entscheidungen recht sicher. Bin ich unsicher, schalte ich lieber einen Gang zurück. Aber man muss ganz nüchtern zugeben: Es bleibt immer ein gewisses Risiko.

■ **Was sagt deine Freundin dazu?**

Niemand ist begeistert, wenn der Partner sich in potenzielle Gefahr begibt. Wir sind seit über einem Jahr zusammen und ich habe versucht, von Anfang an klarzustellen, wie wichtig die Fliegerei für mich ist. Zum Glück ist sie unheimlich tolerant und steht voll hinter mir.

■ **Reden wir über Geld: Weißt du, wieviel dich das Vergnügen insgesamt kostet?**

Selbst wenn ich die X-Alps gewinnen würde – der Erste bekommt 10.000 Euro – würde es nicht reichen, um die effektiven Ausgaben während des Rennens zu decken. Alleine die Betriebskosten für ein Auto für die zwei Wochen lagen das letzte Mal bei 2.500 Euro. Würde ich meine Ausrüstung kaufen und Fahrzeuge mieten müssen, dann wäre ich ruckzuck bei weit über 20.000 Euro.

Mein Ziel ist es, alle Ausgaben für das Team zu decken. Die Supporter sollen nicht auch noch für ihren Idealismus zahlen müssen... Man muss sich bewusst sein, die opfern ihre Zeit und ihren Urlaub dafür! Sollte nach dem Rennen etwas übrig bleiben, wird das natürlich geteilt.

← **Heimspiel 2: Markus Anders beim Training im Chiemgau**

■ **Wie bekommst du das Geld zusammen? Welche Sponsoren sind an Bord?**

Unterstützung bekomme ich von Skywalk, Salewa, der Flugschule Luftikus, Condition Steigenberger, AM Computer-Systeme, F7 Training (Flo Ebenbichler) und der Privatbrauerei Schnitzelbaumer – dabei trinke ich schon seit einer Weile keinen Alkohol mehr (*lacht*). Aber das meiste Geld kommt durch Arbeiten ins Haus.

■ **Und jene Zeit, in der du wegen der Vorbereitungen nicht arbeiten kannst, ist auch nicht hinzugerechnet?**

Nein, auch bei den Supportern nicht. Aufwand und Ertrag stehen in einem sehr ungünstigen Verhältnis. Es gibt absolut keinen finanziellen Anreiz, bei den X-Alps mitzumachen. Man muss es wollen.

■ **Was genau tust du bei Skywalk?**

Ich habe Luft- und Raumfahrttechnik studiert und muss sagen, dass das alles saugut gelaufen ist. Ich hatte meine letzte Prüfung genau an jenem Tag, als Red Bull die Athleten für 2019 ankündigte. Ich beschloss damals, als Athlet Vollgas zu geben und bekam zugleich das Angebot, bei Skywalk zu arbeiten und auch in die Entwicklung reinzuschauen. Das ist genau das, was ich machen will! Ich bin sehr happy. Derzeit arbeite ich etwa 30 Stunden pro Woche und habe mein eigenes Projekt, den Elektroantrieb E-Walk, mit der Verantwortung dafür.

Im Studium störte es mich, dass alles so theoretisch war. Hier kommen Theorie und Praxis zusammen: ich teste auch selbst. In einer großen Firma wäre ich nur ein Zahnrad. Daher kann ich mir sehr gut vorstellen, das noch eine ganze Weile zu machen.

■ **Red Bull als riesige Marketing-Maschine legt großen Wert auf die Social Media-Aktivitäten. Lenkt das nicht ab?**

Red Bull erzwingt nichts, aber natürlich geht es um Marketing. Das wird den Athleten in der Pre-Week schon sehr nahe gelegt. Theoretisch besteht auch die Gefahr, dass man eine Verwarnung bekommt, wenn man mal die Speedarms vergisst. Dieses Mal hab' ich den Michi im Team, der sich nur mit Social Media und Content beschäftigt. Mir wurde mehrfach zugetragen, dass es schade war, 2019 nicht mehr von unserem Team gehört zu haben...

■ **Die offene Frage am Ende: Was würdest du gerne noch sagen?**

Den Spaß nicht verlieren! Nicht nur trainieren. Ich will die schönen Augenblicke genießen können. Freude an dem Ganzen ist die beste Motivation!

ANZEIGEN

Feelink  
Isidora Romanj  
T-shirts and more  
for original pilots  
SCAN ME  
<https://shopspreadshirt.de/feelink/all>

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

2-Jahres Check Gleitschirm	139,- Euro
Retter packen ab	39,- Euro
Check inkl Retter packen	159,- Euro
alle Preise inkl. Rückversand (DE/AT)	

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

## Das unbeschriebene Blatt

„Wer ist denn dieser Lacher? Von dem habe ich noch nie gehört...“ Nun, so ganz unbekannt ist der Allgäuer nicht, aber er ist eher Insidern bekannt: einige ordentliche Platzierungen bei Liga-Wettkämpfen und BORDAIRACES. Auch bei der ersten Ausgabe des Dolomiti Superfly 2017 war er dabei. Auch gilt der Michel als sehr guter Acro-Pilot. Außer Frage steht hingegen, dass auch er zu den leidenschaftlichen Fliegern gehört. Am Anfang stand das Segelfliegen, ehe er dem Gleitschirmfliegen verfiel. Denn die einfachste Art des Fliegens lässt sich bestens mit seiner zweiten Leidenschaft kombinieren: dem Bergsteigen. Eigentlich wenig überraschend, wenn der Vater Bergführer, Drachen- und Segelflieger ist. Jetzt also das ganz große Ding: die Red Bull X-Alps!

■ **Ich steige mal hart ein: Dein bislang längster Flug im DHV-XC ist ein 181 km flaches Dreieck. Das macht Chrigel Maurer noch vor dem Frühstück. Warum, glaubst du, hat Red Bull gerade dich ausgewählt?**

(Lacht herzlich) Gute Frage. Der 181 km-Flug gelang mir im März. Danach habe ich einfach keine Zeit mehr für die langen Strecken, weil ich an guten Tagen Tandem fliegen muss. Davon lebe ich im Sommer. Ich bin aber auch nicht der extreme Kilometerfresser. Ich lande auch mal unterwegs ein, mache Brotzeit in einer Hütte oder schaue mir einfach die Landschaft an. Wenn dieses Jahr ab März die Route bekannt ist und ich die Strecke vor Ort auschecken kann, wird aber sicher noch der eine oder andere längere Flug folgen. Dann habe ich endlich mal Zeit. Oft lade ich meine Flüge auch gar nicht hoch.

■ **Hattest du damit gerechnet, dass du als Teilnehmer ausgewählt wirst?**

Ich hatte mir ganz gute Chancen ausgerechnet, weil ich glaube, dass ich vom fliegerischen Können und von der körperlichen Fitness ganz gut reinpasse. Es wäre aber auch OK gewesen, erst bei der nächsten Ausgabe dabei zu sein.

■ **Du hast 2015 mit dem Fliegen begonnen und nimmst schon jetzt an den X-Alps teil. Wieso ging das bei dir so schnell?**

Als ich 2015 anfang, habe ich mich sofort mit dem Flugvirus infiziert und ab da mein komplettes Leben auf das Fliegen ausgerichtet. Seit diesem Zeitpunkt habe ich nicht mehr viel anderes gemacht, außer so viel Zeit in der Luft zu verbringen, wie ich kann. Geschätzt mache ich seitdem ca. 300 bis 500 Flüge pro Jahr. Die X-Alps waren von Anfang an ein Traum. Dass er jetzt nach sechs Jahren schon in Erfüllung geht, ist natürlich cool. Ich denke, mit sehr viel Fleiß kann man fast alles erreichen, von dem man träumt!

■ **Was siehst du als deine Stärken?**

Als Streckenflieger bin ich sicher nicht so erfahren wie die SuperCracks, die jeden Tag am Berg stehen und den großen Flügeln hinterher jagen. Aber ich bin ein Jahr in der Liga geflogen und habe an einigen FAI 2-Wettbewerben teilgenommen. Meine Stärken sehe ich eher darin, dass ich ein guter Allrounder bin. In Sachen Schirmbeherr-

© ARCHIV LACHER



## Michael Lacher

Geburtsjahr	1990
Wohnort	Oberstdorf
Erlerner Beruf	Kfz-Mechatroniker
Ausgeübter Beruf	Selbständig als Tandempilot und im Handwerk im Sommer sowie hauptamtlich bei der Bergrettung im Winter
Fliegt seit	2015
Größter fliegerischer Erfolg	Sicher unterwegs zu sein
X-Alps Teilnahmen	Erste Teilnahme
Motto für die X-Alps	Be prepared!
Ziel bei den X-Alps	Gesund bleiben und trotz des extrem forderndes Wettbewerbes Spaß und eine gute Zeit mit meinem Team haben.
Lebensmotto	Sag niemals nie!
Sponsoren	La Sportiva, Möbel Böck, Hymer, Oberstdorf, Advance, Julbo, Cliffbar
Schirm bei den X-Alps	Advance Omega X-Alps 4

schung hilft mir sicher, dass ich sehr viel Acro fliege und auch sehr intensiv das Starten und Landen auf kleinen Plätzen mit speziellen Techniken trainiere. Ich trainiere auch bewusst das Fliegen in schwierigen Bedingungen.

Was meine Fitness angeht, sieht es ganz gut aus. Ich betreibe seit langem Ausdauersport und bin jedes Jahr 200 bis 250.000 Höhenmeter in den Bergen unterwegs. Auch wird mir zu Gute kommen, dass ich früher sehr viel beim Bergsteigen und Klettern war. Ich weiß, wie man sich sicher in den Bergen bewegt, auch wenn mal kein Wanderweg da ist.

Eine Stärke ist auch mein Supporter-Team. Matthias Kraus, Alex Vogler und Maxi Knapp sind Leute, die mich taktisch gut beraten. Ich verlasse mich sehr auf sie. Alleine wäre es schwierig, immer die richtigen Entscheidungen zu treffen.

■ **Und was sind deine Schwächen?**

Die größte Herausforderung sehe ich beim Mentalen, bei der Nervenstärke. Es kann sich schwierig gestalten, wenn man mal einen Fehler gemacht hat und die anderen davonziehen. Dann ruhig zu bleiben, weitere Fehler zu vermeiden und weiterhin an sich zu glauben... Vielleicht gibt es Charaktere, denen das nix ausmacht, bei mir besteht eine gewisse Gefahr, dass ich mich davon runterziehen lasse.

■ **Arbeitest du in der Beziehung mit einem Mentaltrainer oder Psychologen?**

Nein, so weit gehe ich nicht. Aber wir werden mit dem ganzen Team möglichst alle denkbaren Szenarien, die schief laufen können, durchsprechen, um bestmöglich darauf vorbereitet zu sein.

■ **Thema Risiko-Management: Was sagst du zur der Aussage „man kann beim Gleitschirmfliegen nichts gewinnen, ohne sich in Gefahr oder gar Lebensgefahr zu bringen“?**

Das ist eine sehr schwierige Sache. Sich bewusst in Gefahr zu bringen, geht gar nicht! Ich habe ein kleines Kind zu Hause und als Vater Verantwortung. Ich kenne meine Limits und habe mir vorgenommen, diese Limits nicht überschreiten. Aber es ist grundsätzlich richtig, dass im Wettkampf die Grenzen verschwimmen. Der eine schwimmt weiter, der andere hört vorher auf.



ADRI GEISEGGER

↑ Ready for Take-Off: Der Allgäuer Michel Lacher macht sich startklar.

■ **Was sagt dein Freundin dazu?**

Die hat sich zuerst mal riesig für mich gefreut. Sie bringt derzeit viele Opfer und hält mir den Rücken frei. Ohne sie könnte ich das gar nicht machen. Meine Freundin ist super!

■ **Worauf freust du dich unterwegs am meisten?**

Auf die schönen Momente. Emotionen sind im Rennen noch viel intensiver. Das können manchmal Kleinigkeiten sein, die dich emotional packen. Der unerwartete Aufwind – da kommt am Abend aus dem Schatten noch mal Steigen und du bekommst noch 30 oder 50 km geschenkt. So was wird kommen. Außerdem freue ich mich auf eine coole Zeit mit dem Team.

■ **Erzähl mal von deinen Vorbereitungen. Was machst du? Wieviel Zeit steckst du hinein bzw. wirst du hineinstecken?**

Hmm, rein sportlich bin ich sowieso sehr viel unterwegs. Ich versuche eigentlich, so oft wie möglich vor und nach der Arbeit einen Hike+Fly zu machen. Ansonsten laufe ich viel und gerne, gehe in die Berge, im Winter oft mit Tourenski oder auch zum Langlaufen. Da stecke ich jetzt nicht viel mehr Zeit rein als vorher. Aber ich gestalte diese Zeit mit Hilfe eines Trainers effektiver.

■ **Was heißt „effektiver trainieren“?**

Ich habe Flo Ebenbichler als Trainer engagiert. Flo ist ehemaliger Profifiradler und hat auch schon andere X-Alps-Athleten gecoacht. Wir haben eine Leistungsdiagnostik gemacht und auf dieser Basis speziell auf mich abgestimmte Trainingspläne erstellt. Teils trainiere ich ähnlich wie zuvor, teils anders. Aber ich verspüre einige deutliche Verbesserungen. Zurzeit lege ich – je nach Wetter – 25 bis 30.000 Höhenmeter pro Monat zurück und trainiere mindestens 10 bis 15 Stunden pro Woche. Über den Winter hätte ich gerne mehr Acro trainiert, aber das ging wegen der geschlossenen Bahnen leider nicht. Sobald die genaue Route veröffentlicht wird, werde ich mich sehr intensiv damit beschäftigen. Ich will mir möglichst große Teile der Strecke anschauen – am besten aus der Luft. Ziel ist, mindestens 100 Stunden Airtime auf dem Zähler zu haben, wenn das Rennen los geht.

■ **Wie teilt sich deine Zeit auf Routenplanung daheim, körperliches Training, Fliegen, Routen-Check vor Ort und Organisatorisches auf?**

Im Winter sind es 90% körperliches Training und 10% Sonstiges. Das ändert sich dann ab Mitte März, wenn die Route bekannt gegeben wird. Dann werde ich viel unterwegs sein und auch viel mehr fliegen.

■ **Wie gut kennst du dich in den Alpen allgemein aus?**

Ziemlich gut, schließlich lebe ich ja dort. Der Alpen-Hauptbogen bis Chamonix ist mir gut bekannt, vor allem die Zentralalpen und die Appennordseite. Lücken habe ich im Tessin und in den Seealpen.

■ **Wie ist denn dein Verhältnis zu Manu und Markus?**

Manu ist ein guter Freund. Wir machen sowieso sehr viel zusammen und fliegen zusammen Tandem. Er ist ein sehr feiner Kerl und hat mir gegenüber keine Geheimnisse. Ich kann ihn jederzeit fragen und profitiere sehr von seiner Erfahrung. Er hat mich in der Vergangenheit aktiv mitgenommen und gefördert. Auch Markus ist sehr offen. Das ist sehr erfreulich. Wir tauschen uns alle viel aus.

■ **Wie wichtig ist die Ausrüstung?**

Sehr wichtig! Sie muss perfekt sein, leicht, klein und einfach zu packen. Vor allem muss man sich damit wohlfühlen. Was nutzt ein ultraleichtes, aber unbequemes Gurtzeug? Oft spielen persönliche Vorlieben eine Rolle. Dem einen ist das Gewicht wichtiger, dem anderen das Handling oder die Start- und Landeeigenschaften. Ich bin mit meinem Partner Advance sehr zufrieden.

■ **Thema Sponsoren und Geld: Was glaubst du, wird dich das Vergnügen insgesamt kosten? Wie bekommst du das Geld zusammen?**

Wenn ich alles bezahlen müsste – von Schirm bis Wohnmobil und Sprit usw. – sehr vorsichtig gerechnet 10 bis 15.000 Euro, nein, eher mehr. Allein ein Wohnmobil zu mieten, würde für den benötigten Zeitraum mindestens 5.000 Euro kosten. Zum Glück konnte ich für alle Bereiche Sponsoren gewinnen: La Sportiva, Hymer, die Gemeinde Oberstdorf, Möbel Böck, Advance Paragliders, Julbo, Clifbar. Außerdem müsste man die Zeit, in der man nicht arbeitet, hinzurechnen. Aber das tue ich lieber nicht. Zum Glück kann ich die X-Alps mit meinem Beruf als Tandem-Pilot im Sommer und als hauptamtlicher Bergwachtler im Winter einigermaßen gut vereinen.



↑ Heimspiel 3: Michel Lacher beim Training am Nebelhorn in Oberstdorf

■ **Du hast eine Ausbildung als KFZ-Mechatroniker. Spielt dieser Beruf noch eine Rolle?**

Seit ich 19 bin, arbeite ich selbstständig. Anfangs war ich im Forst- und Baubereich tätig, dann kam der Umschwung in Richtung Tandemfliegen sowie im Winter hauptberuflich bei der Skiwacht. Viele Leute aus dem Flachland kennen das nicht, dass man im Winter einen anderen Job hat als im Sommer. Das ist bei uns in den Bergen nicht so unnormal. Das machte mein Vater schon immer so, er hat das vorgelebt. Teilweise unterstütze ich ihn auch in seinem Handwerksbetrieb.

■ **Red Bull als riesige Marketing-Maschine legt großen Wert auf die Social Media-Aktivitäten. Bei dir sieht man auf Facebook und Instagram im Vergleich zu anderen eher wenig von der Fliegerei, dafür mehr von deinem Engagement bei der Bergwacht.**

Ich bin da allgemein nicht so aktiv. Bei den X-Alps werde ich aber professionell damit umgehen. Ich mache das, was ich muss und werde das posten, was ich für wichtig halte. Das werden aber keine reißerischen Sachen sein und schon gar nicht irgendwas Unsinniges, was ich nur mache, um was Cooles zu posten.

■ **In Gleitschirmfliegerkreisen sagt man, dass bei Brigitte Kurbel der Name Programm ist. Gilt das bei Dir auch?**

(Lacht herzlich) Ja, ich bin grundsätzlich ein fröhlicher und gut gelaunter Typ, aber nicht anders als andere. Aber ob der Lacher für Lacher sorgt...? Das müssen andere beurteilen.

■ **Das DHV-Info dankt für die interessanten Interviews. Wir wünschen euch viel Spaß und Erfolg auf dem Weg nach Monaco. Auf dass eure Wünsche in Erfüllung gehen!** ☑



DER AUTOR

Till Gottbrath fliegt seit 1986 und hat an diversen kleineren Hike & Fly-Wettbewerben teilgenommen. Er sagt: „Ich bewundere die X-Alps-Athleten aufrichtig. Was sie leisten, können sich normale Piloten kaum vorstellen. Mir fällt kein sportlicher Wettkampf ein, der eine derartige Komplexleistung erfordert.“

ANZEIGE



SKYTRAXX

# SCHAUFENSTER

## INFORMATIONEN DER ANBIETER

### → ADVANCE

#### Merino T-Shirt

Ab sofort ist das neue ADVANCE Merino T-Shirt erhältlich. Dank der superfeinen und leichten Merino-Fasern sehr angenehm auf der Haut. Durch die Beimischung von Tencel-Fasern wird die Langlebigkeit deutlich gesteigert. Einzeln getragen oder als thermoregulierender Firstlayer. In XS bis XXL. Material: 52% Wolle, 48% Tencel. Farbe: Grey. Gewicht: 120 g in M, hergestellt in Europa.



### ↑ Hoodie

Bequem, mit allen Farben kombinierbar und in ansprechendem Design: Der beliebte ADVANCE Hoodie passt zu jedem Freizeitoutfit und bietet einen hohen Tragekomfort. In der Farbe „Sea Green“ in den Größen S bis XXL sowie in „Red Brown“ in den Größen XS bis XXL bei deinem ADVANCE Händler verfügbar.



### ↑ Hook Knife

Mit seiner doppelten Klinge können im Notfall Gurtbänder und Leinen schnellstmöglich durchgeschnitten werden. Das Hook Knife wird in einer eigenen Tasche inklusive Sicherheitschnur geliefert. Mithilfe eines Klett und einem Bullet-Toggle kann es an den Schulterträgern aller ADVANCE Gurtzeuge befestigt und mit nur einem Handgriff herausgezogen werden. Infos: [www.advance.swiss](http://www.advance.swiss)



### ← TIMMswisslogger®

#### FLYsafe guard

Die Firma TIMMswisslogger® hat mit dem FLYsafe guard den ersten Datenlogger für Gleitschirm- und Drachen-Segel entwickelt. Der Logger ist fix im Fluggerät verbaut und

fast unsichtbar. Bei jedem Flug dokumentiert er den Einsatz des Fluggerätes. Dabei erfasst er präzise Kennzahlen, die zur Bewertung der Beschaffenheit des Gleitschirms/Drachens beitragen und ein Sicherheits- und Verkaufskriterium darstellen. Diese Daten sind per App und Webportal abrufbar.

Infos: <https://timmswisslogger.com>

### ↓ Fliegerzimmer

#### Passive Sicherheit für Piloten

Ein federleichtes, passives Sicherheitsfeature findet in den Gleitschirmsport: Wintersportler kennen RECCO schon lange, doch für Gleitschirmflieger ist die simple Anbringung von RECCO-Reflektoren am Helm relativ neu. Als passive Transponder benötigen sie keine Stromversorgung und werden von den Detektoren der Rettungsorganisationen dennoch gefunden – und das bei einem Gewicht von nur vier Gramm.

Infos:

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



### → NEO

#### Helm Hegagon – zugelassen für 6 Sportarten

Einer für (fast) alles: Der Helm von neo ist zugelassen für Gleitschirmfliegen/Speedriding (EN 966), Ski/Snowboard (EN1077), Bergsteigen (EN12492) und Skitouren (PCSR-001). In 5 verschiedenen Größen (S -XXL) und dieses Jahr in der Farbe schwarz erhältlich. Gewicht: 530 g (M).

### → Halstücher und Stirnbänder

Ideal für jede Sportart: Die Stirnbänder sowie die multifunktionalen Halstücher gibt's jetzt in 4 verschiedenen Designs. Erhältlich bei deinem neo-Händler.



### ← Deutscher Vertrieb

Seit 2021 unterstützt Claude Spoor ([claudio@flyneo.com](mailto:claudio@flyneo.com)) ihre französischen Kollegen des Gurtzeugherstellers NEO mit Know-how und Engagement. Ganz besonders in D/AT/CH wird die Verstärkung im internationalen Vertriebsnetz positiv angenommen, wird so manches auf Deutsch gleich viel einfacher. NEO entwirft und produziert seine Gurtzeuge ausschließlich in Annecy/Frankreich und fertigt seine hochwertigen Produkte ausschließlich mit heimischen bzw. europäischen Materialien an.

Infos: [www.flyneo.com](http://www.flyneo.com)



↑ NOVA

## Brake Travel Indicator

NOVA stellt mit der Einführung seines neuen Schulungsschirms PRION 5 eine Innovation vor, den Brake Travel Indicator (BTI). Dahinter verbergen sich Steuerleinen mit einem Farbverlauf von Grün über Gelb bis Rot. Gleitschirmeinsteiger bekommen so eine visuelle Hilfe einzuschätzen, wie stark sie an den Bremsen ziehen und wo im wahrsten Sinne der rote Bereich anfängt. Nikolaus Kurcz, Entwickler und Produktionsleiter bei NOVA kam auf diese Idee bei Gesprächen mit Peter Cröniger, Ausbildungsvorstand beim DHV und ehemaliger Lufthansa-Pilot. Infos: [www.nova.eu](http://www.nova.eu)



← ICAO-Karte 2021

## Darstellung der IFR-Endanflüge

Jedes Jahr bringt die DFS Deutsche Flugsicherung GmbH eine neue Luftfahrtkarte ICAO 1:500.000 heraus. Sie ist die offizielle Karte für Sichtflug der Bundesrepublik Deutschland. Neu ist dieses Jahr die Darstellung der IFR-Endanflüge, um die Sicherheit an kontrollierten Flugplätzen zu erhöhen. Die ICAO-Karte ist als digitales Produkt in verschiedenen Apps und Software-Programmen verfügbar. In der App pilotESsentials, deren Basisversion gratis ist, ist sie als In-App-Kauf im Wochen- oder Jahresabonnement erhältlich.

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

→ skywalk paragliders

## Puez Melange Dry Shirt Women

Ein funktionales T-Shirt aus Dry-ton Baumwolle für Hike&Fly an heißen Tagen. Das funktionale, atmungsaktive 2-Way-Stretchmaterial vereint Baumwolle für hohen Tragekomfort mit feuchtigkeitsabweisendem Polyester und schützt so gegen Überhitzen oder Auskühlen. Zudem ist es schnelltrocknend. Mit modischer Melange-Optik und länger geschnittenem Rücken.



→ ALPINE

Immer. Alles. Dabei. Der robuste ALPINE Packsack schluckt alles, was du an einem Flugtag dabei hast. Das neue Tragesystem und der ergonomische Hüftgurt sorgen für optimale Lastenverteilung und maximalen Tragekomfort. Zahlreiche intelligente Features steigern die Benutzerfreundlichkeit: Elastische Seitentaschen, zwei Hüfttaschen mit Platz für kleinere Gegenstände wie Schlüsseln, Smartphone, etc. Größen: 90+120 Liter. Gewicht: (kg) 1,12/1,14. Infos: <https://skywalk.info/de>



## IMPRESSUM

Herausgeber:

Deutscher Hängegleitverband e.V. (DHV),  
Deutscher Gleitschirmverband und Drachenflugverband,  
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 Frief: 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 230 | Juli | Termin 2. Mai 2021

Ausgabe 231 | September | Termin 2. Juli 2021

Ausgabe 232 | November | Termin 2. September 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: 37.500

Cover: Andreas Busslinger

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

- > Einkommenschutz
- > Berufsunfähigkeitsversicherung



Für Drachen- und Gleitschirmpiloten ist 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.

Exklusiv  
für DHV-  
Mitglieder

Für einen  
sicheren Halt.

HDI Vertriebs AG  
Thomas Ingerl,  
Can Tanju  
Hegelstr. 61  
55122 Mainz  
Telefon 0173 8408-254  
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.

OZONE

## WAS IST DER Einzel-Lagen-Laser Schnitt?



Fast alle Gleitschirme, die weltweit hergestellt werden, werden mit dem Laser geschnitten. Um dabei Kosten einzusparen, schneiden die Hersteller meist mehrere Schirme gleichzeitig. Dabei liegen bis zu 12 Gleitschirme aufeinander.

In unserer eigenen Produktionsstätte, die wir vor mehr als 20 Jahren in Vietnam gegründet und aufgebaut haben, fertigen wir seither all unsere Produkte. Dort schneiden wir jeden unserer Schirme ganz individuell in einer einzelnen Lage.

Dieser einzigartige Arbeitsvorgang mit nur einer Lage Tuch stellt sicher, dass jeder Gleitschirm exakt dem original Bauplan entspricht, ohne dass es dabei wegen geschmolzener und verzogener Schnittflächen zu Abweichungen von einem zum nächsten Schirm kommt. Wir schneiden in einzelnen Lagen, weil bereits eine kleine Abweichung jeder Stoffbahnkante zu einer bedeutenden Veränderung der Spannweite über den gesamten Flügel hinweg führt.

Unsere hochmoderne Laseranlage ist vermutlich die größte und technisch fortschrittlichste in der gesamten Branche, und ist ein weiteres Beispiel für unsere kompromisslose Vorgehensweise, deinen Schirm zu bauen.

