

# DHV-info

Das Magazin für Gleitschirm- und Drachenflieger

232

Fluggelände  
**Die Tiroler Klassiker**

Sicherheit  
**Unfallfrei Fliegen –  
auf der Suche nach  
dem heiligen Gral**

Wetter  
**Burnair.cloud –  
eine App für fast alles**



Professionelle Ausbildungsangebote

Performance Trainings für alle Könnensstufen

Fluglehrer mit Zusatzqualifikation

DHV-zertifiziert nach Qualitätsmanagement-Maßstäben

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



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



**Harzer Gleitschirmschule**  
38667 Bad Harzburg, Tel. 05322-1415  
www.harzer-gss.de



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



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



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



**Flatland Paragliding**  
41372 Niederkrüchten, Tel. 02156-4913303  
www.flatland-paragliding.de



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



**Freiburgs Gleitschirmschule SKYTEC**  
79115 Freiburg, Tel. 0761-4766391  
www.skytec.de



**Hot Sport**  
35096 Niederweimar, Tel. 06421-12345  
www.hot-sport.de



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



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



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



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



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



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



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



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



## Frischer A-Schein? Du träumst von tollen Flügen im Aufwind?

In der Ausbildung hast Du die Basics gelernt. Sicheres Fliegen im Aufwind verlangt mehr. Wie in jedem Sport gilt: Nur durch Training steigen Können, Wissen und Sicherheit.

- Nimm Dir im Winter die Zeit für ein **Rettenungsgeräte-Training**
- Verbessere Deine Sicherheit am Boden in einem **Groundhandling-Training**
- Starte in die Aufwind-Saison mit solider Basis; einem **Thermik- und Flugtechniktraining**
- Denk bald über ein **Sicherheitstraining** nach, das macht gerade für Anfänger absolut Sinn.



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



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



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



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



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



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



**Paragliding Academy**  
87538 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.com](http://www.oase-paragliding.com)



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



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



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



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



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



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



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



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



18 | Die Tiroler Klassiker - Highlights für Jedermann



36 | Unkonventionelle Aufziehmethode



8 | Im ersten Morgenlicht zum Startplatz

# INHALT

INFO 232 NOVEMBER | DEZEMBER 2021



Foto: Tom Steiner  
an der Choralpe in Tirol.  
Der Pilot nimmt für den kurzen  
Moment des Fotos die Hände von  
den Steuerleinen.

Unser Titelpapier  
ist komplett recyclebar



34 | Leichte Drachen

## Fluggelände - Reisen - Abenteuer

---

- 8 Klettersteig und Fliegen im Allgäu
- 14 Streckenflugpremiere in Ostdeutschland nach der Wende
- 18 Die Tiroler Klassiker
- 28 Hike+Fly in Pyhrn

## Aerodynamik - Flugtechnik - Gerätetechnik

---

- 34 Drachenfliegen light
- 36 Unkonventionelle Varianten beim Schirm-Aufziehen

## Sicherheit - Ausbildung - Luftraum - Natur

---

- 46 Live-Tracking
- 48 Unfallfrei Fliegen – auf der Suche nach dem heiligen Gral
- 58 EWF-Ausbildung

## Verband

---

- 6 Vorwort
- 60 Frauenfliegen
- 62 DHV-Jugend – so weit Luft und Füße uns tragen
- 64 Meldungen
- 68 Vereine/Briefe

## Wetter

---

- 72 Burnair.cloud – eine App für fast alles

## Wettbewerbe

---

- 76 DHV-XC – Bericht und Ergebnisse
- 88 PWC-Superfinal
- 90 Acro-WM
- 92 Deutsche Meisterschaft Starrflügler
- 95 Drachenliga 2021
- 96 Kurzberichte

## Standards

---

- 97 Schaufenster
- 97 Impressum

# TIME TO SAY GOODBYE



Charlie Jöst

Liebe Pilotinnen und Piloten,  
liebe Leserinnen und Leser,

Dies ist mein letztes Vorwort als DHV-Vorsitzender. Nach 25 Jahren Vorsitz und 40 Jahren in der DHV-Kommission sehe ich jetzt einen guten Zeitpunkt, die Geschicke des Verbandes in jüngere Hände zu legen.

Mein Dank geht an die vielen Weggefährten in den Vereinen, Flugschulen und Herstellungsbetrieben, an die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der Geschäftsstelle, an die Mitglieder der DHV-Kommission und letztendlich an unsere gesamte Gleitschirm- und Drachenflugszene.

Wir alle haben uns einen Traum erfüllt, für dessen Realisierung der große Leonardo da Vinci um 1500 n. Chr. alles gegeben hätte. Damals fand er die vielleicht treffendsten Worte, die je über diese Sehnsucht gesagt wurden:

*„Wenn du das Fliegen einmal erlebt hast, wirst du für immer auf Erden wandeln, mit deinen Augen himmelwärts gerichtet. Denn dort bist du gewesen und dort wird es dich immer wieder hinziehen.“*

Genau diese Sehnsucht hat mich schon als Kind mit dem Bau von Kinderdrachen und Modellflugzeugen beginnen lassen, bis ich über das Segelfliegen zum Drachen- und Gleitschirmfliegen kam. Hier, bei Euch, fand ich meine fliegerische Heimat und Menschen, die so fühlen wie ich und die diesen unbändigen Wunsch, zu fliegen, verstehen und mit mir teilen.

Als 1979 der DHV entstand, und wir uns immer stärker für die Piloten- und Gerätesicherheit und unsere Freiheit im Luftraum einsetzten, waren das durchaus auch eigennützige Interessen. Denn Unfälle, Konflikte mit der allgemeinen Luftfahrt, und ein Image als todesmutige Hasardeure hätten dem neuen Luftsport schnell den Garaus gemacht. Tatsächlich waren wir Mitte der 70er Jahre schon nahe dran, verboten zu werden.

Ein hoher Beamter des Bundesverkehrsministeriums (BMV) sagte mir Jahre später, dass man damals im Ministerium erwartet hatte, dass sich unser „verrückter“ Sport samt der (damals) wenigen Akteure von selbst „erledigen“ würde. Falls nicht, müsste man ein Verbot in Erwägung ziehen.

Zum Glück passierte das nicht, weil besonnene Menschen aus den Reihen der Drachenflieger das Bundesverkehrsministerium überzeugen konnten, uns neu in der Fliegerszene aufgetauchten Luftsportlern genug Eigenverantwortung zu übertragen, Sicherheit, Geräteprüfung und Pilotenausbildung selbst zu bestimmen. Ein damals wegweisender Ansatz, denn bis dahin war das bemannte Fliegen nur von bundeshoheitlichen Einrichtungen zugelassen und geregelt.

Der DHV hat sich in den vergangenen Jahren einen guten Ruf als verlässlicher Partner bei Bundesverkehrsministerium und Luftfahrtbundesamt erworben.

Ich sehe uns auch weiterhin gut aufgestellt, um die Aufgaben und Anforderungen der Zukunft zu bewältigen.

Obwohl ich nie den Wunsch hatte, Vorsitzender zu werden, durfte ich viele Jahre lang den DHV auf seinem erfolgreichen Weg in verantwortlicher Position begleiten. Ich habe es nie bereut, einen Großteil meiner Lebenszeit vom Fliegen und von der Verbandsarbeit bestimmen zu lassen.

Es war eine Freude, mit Euch allen unseren Traum vom Fliegen zu teilen und für unsere Sicherheit und unsere Freiheit im Luftraum zu kämpfen!

Charlie Jöst

## DHV-JAHRESTAGUNG

*Beginn der Delegierten-Versammlung  
13:00 Uhr | Samstag, 20. November 2021  
Gomaringer Sport- und Kulturhalle,  
Haydnstraße 22, 72810 Gomaringen  
Einlass nur für Delegierte!*



© ANDREAS BUSSLINGER

### UPDATE

**SPORTLERTAG  
ENTFÄLLT**

**VEREINSABEND  
ENTFÄLLT**



Bitte beachtet die aktuellen Informationen auf der Website – coronabedingt kann es auch kurzfristig noch zu Änderungen kommen!

[www.dhv.de/verband/dhv-versammlungen/jahrestagungen/jahrestagung-2021/](http://www.dhv.de/verband/dhv-versammlungen/jahrestagungen/jahrestagung-2021/)

Wir mussten den Vereinsabend und den Sportlertag aufgrund der hohen organisatorischen Hürden letztendlich absagen, deshalb ist es uns besonders wichtig, zumindest unsere Jahrestagung wieder in Präsenz stattfinden zu lassen.

Außerdem ist die JHV eine vereinsrechtlich vorgeschriebene Veranstaltung, die mit genau benannten und zahlenmäßig klar vorhersehbaren Teilnehmern als geschlossene Veranstaltung unter Einhaltung der in Baden-Württemberg geltenden Hygienebestimmungen voraussichtlich durchführbar ist.

Der Vereinsabend und der Sportlertag, als offene und nicht zwingend notwendige Veranstaltungen mit teilweise unbekanntem Teilnehmern, sind unter Einhaltung aller Hygienebestimmungen nicht vorhersehbar plan- und organisierbar.

**Aktuelle Infos  
zur Corona-Lage findet  
ihr auf DHV.de**



# Durch die Nacht

Wer um neun Uhr am Startplatz stehen will, muss früh aufstehen. Und manchmal vielleicht besser erst gar nicht schlafen gehen.

TEXT UND FOTOS: ERIKA DÜRR

KL. DAUMEN, 2197 M

GR. DAUMEN, 2280 M

HEUBATSPITZE, 2008 M

BREITENBERG, 1893 M

**E**s gibt diese Ideen, die im Kopf sind und man genau weiß, dass man sie irgendwann umsetzen wird. Nicht jetzt, nicht morgen - dann, wenn's passt. Im Frühjahr 2021 kam dieser Moment: Zaghafte Lockerungen der Reiseeinschränkungen trafen maximalen Hunger auf einen langen Tag am Berg und Flugabstieg. Die Kombination aus dem (gesamten) Hindelanger Klettersteig mit Abflug am offiziellen Startplatz Nebelhorn war so logisch, dass ich mich glatt wunderte, weshalb die Tour so nicht öfter gemacht wird. Der Grund ist mir im Nachhinein etwas klarer!

### Das ist nicht morgens. Das ist mitten in der Nacht.

Die Vorfreude war jedenfalls riesig und der Samstag sah perfekt aus. Stabiles Wetter, idealer Wind. Nur die Sache mit dem „Samstag“ war ein Problem, denn der Hindelanger Klettersteig wird normalerweise in die entgegengesetzte Richtung begangen - wenn man sich also nicht den Groll sämtlicher Bahn-Aspiranten geben wollte, ist man im besten Fall um neun Uhr vom Steig verschwunden. Das Problem: Davor liegen 15 Kilometer Strecke und 2.000 Höhenmeter. Die müssen erstmal zurückgelegt werden. Während ich so rückwärts rechnete, wurde das Entsetzen immer größer.

Letztendlich war klar: Wenn wir wirklich vor neun am Nebelhorn sein wollen, müssten wir gegen ein Uhr loslaufen. Das ist nur noch haarscharf an „abends“ vorbei, „morgens“ trifft es auch nicht. Das war schlichtweg „mitten in der Nacht“!

### Warum?!

Erfreulicherweise gibt es Ehemänner, die bei verrückt-sinnlosen Ideen mitziehen und so kam es, dass Freitagnacht der Wecker klingelte. „Warum tut man sich das an!“ schoss es wie immer durch den Kopf. Aber tief im Inneren weiß man es ja und so wackelten wir zum Kaffee. Und erstarrten. Für einen Moment war der Himmel hell erleuchtet. Was war das denn!? Es schob sich eine massive Gewitterzelle auf uns zu - sie würde unsere Tour um mehrere Stunden nach hinten schieben. Prognostiziert war die nirgends, aber eines war klar: So hatte das keinen Wert.

### Enttäuschung. Freude? Enttäuschung!

Natürlich freut sich ein Teil in einem immer, wenn der ungewöhnliche Fall eintritt, dass man zurück ins Bett darf. Ein deutlich größerer war aber maßlos enttäuscht. Nach all den Einschränkungen wäre es so sehr Zeit gewesen für eine große Unternehmung! Der einzige Trost: Fels läuft selten davon und so hatte der Schnee noch etwas mehr Zeit, den Grat vollends freizugeben.

### Wut und Groll

Nur eine Woche später zeichnete sich ein neuerliches Wetterfenster ab. Als wir mitten in der Nacht anrollten, dauerte es nur wenige Augenblicke, bis ein aufgebrachter Anwohner uns mehr als deutlich machte, dass er kein Verständnis für Bergsteiger hatte und mit einer Anzeige drohte, wenn wir vor der erlaubten Parkzeit (acht Uhr) hier auf dem Wanderparkplatz stehen bleiben würden. Regeln sind Regeln, schon klar. Die Vehemenz, mit der unser Plan ein weiteres Mal torpediert wurde, trieb mir ehrlich gesagt die Tränen in die Augen.



NEBELHORN, 2224 M



Ein perfekter, vollkommen friedlicher Sonnenaufgang am Kleinen Daumen (2.197 m). Was macht diese außergewöhnliche Magie eines Morgens in den Bergen aus? Ist es die Stille? Die Perspektive? Die körperliche Betätigung?



Wir mussten auf einen anderen Startpunkt umplanen und verloren dadurch einen der Gipfel - vor allem aber die schöne, logische Linie. Aber was solls, es geht ja ums Erlebnis, versuchte ich mir einzureden. Das bittere Gefühl, dass man inzwischen selbst mit dem friedlichen Bergsteigen den Groll der Menschen auf sich ziehen kann, war dennoch etwas, das der Tour nachhaltig einen Schlag versetzt hatte.

### Plan B

Naja. Tief durchatmen. Loslassen. Und dann: Loslaufen! Durch schwarze Nacht ging es in gutem Tempo hinauf, kurz unterhalb des Grates erleuchtete ein mächtiger Mond plötzlich die Berglandschaft, während uns ebenso unvermittelt mystische Wolken umwaberten. Eine sensationelle Stimmung.

Die Hohen Gänge - ein für uns bereits gut bekannter Grat - im Dunkeln waren mal wieder eine gute Erinnerung, dass Routen im Dunkeln deutlich bedrohlicher und ausgesetzter wirken können als bei Tageslicht. Während wir den Klettersteig hinauf zum Kleinen Daumen gingen, nahm das morgendliche Farbspiel langsam an Fahrt auf, bis die Sonne kurz unterhalb des Gipfels das erste Mal in unser Gesicht schien. Ohja, ganz genau für diesen Moment macht man all das!

### Müdigkeit

Der Aufstieg hinauf zum Großen Daumen war dann schon etwas mühsam - der fehlende Schlaf meldete sich. Es war bald sechs Uhr, nur noch drei Stunden, bis wir am Nebelhorn sein sollten. Das lag allerdings noch weit in der Ferne - und dazwischen ein langer Klettersteig, der über zahllose Türme führen würde! Schnelles Vorankommen war fraglich.

### Ein endloser Grat?

Kein Stress. Wie immer: erstmal loslaufen. Der Steig zog sich endlos, immer wieder tauchten neuerliche Türme auf, kaum einer wird umgangen. Wir stiegen zahllose Leitern rauf und runter, die Handschuhe litten unter all dem Stahlseil. Gegen neun Uhr standen wir auf dem letzten großen Turm und gönnten uns vor dem Bahn-erschlossenen Nebelhorn noch eine kleine Rast in dieser Bergruhe. Der Blick zurück schaffte Stolz, der zur Windfahne am Startplatz Vorfreude. Bald schon würden wir dort unsere Flügel ausbreiten und nur wenige Minuten später endlich schlafen können. Würden wir doch, oder?!

### Gegen den Strom zum Startplatz

Die ersten Klettersteig-Aspiranten mahnten uns, jetzt Gas zu geben. Zu Recht, denn hätte man diesen Gegenverkehr über eine längere Strecke, kommt man wohl nie mehr irgendwo an. So aber schlängelten wir uns gegen den Strom direkt zum Startplatz. Der Windsack verhiess Gutes, ein startender Kollege ebenso. Sollte der Plan wirklich aufgehen!?

Wir zupften unsere kleinen Bergschirme aus dem Rucksack, sammelten noch einmal volle Konzentration und... flogen! Dank der thermischen Luft blieb viel Zeit zum Schauen: Zurück auf unseren Ausgangspunkt, auf den endlos langen Grat, den kleinen und großen Daumen und das umliegende Allgäuer Panorama...

### Darum!

Sanft setzten wir wieder auf der Erde auf, spürten erst hier, wie heiß es eigentlich und wie nötig der Schlaf war. Und dann kam jener Moment, der die nächtliche Frage des „Warum?!“ beantwortet: Nach einem eindrücklichen Bergtag zufrieden die Schuhe ausziehen zu können: Wieder in Sicherheit, gesund und erfüllt mit Eindrücken und Erlebnissen. Für mich immer noch einer der größten Augenblicke einer jeden längeren Tour.



↑ Unzählige Leitern führen über den Hauptteil des Hindelanger Klettersteigs.



↑ Zu spät für den Sonnenaufgang, zu früh für die Thermik - eine gute Mischung, um die Luft noch ganz für sich allein genießen zu können.



↑ Ein erfüllendes Gefühl, wenn die gesamte Planung so perfekt Realität wird. Und eine schöne Belohnung für all die Touren, bei denen man wegen doch nicht idealen Flugbedingungen zu Fuß absteigen musste.

## Der gesamte Hindelanger Klettersteig

Der eigentliche „Hindelanger Klettersteig“ beginnt ca. auf halber Strecke zwischen dem Großen Daumen und Nebelhorn.

Ausgangspunkt: Hinterstein

Endpunkt: Nebelhorn/Oberstdorf

Schwierigkeit: C, 1-

15 km, 2.000 hm Aufstieg, 600 hm Abstieg

Begehrbar zwischen Juli und September

Übersicht: [www.outdooractive.com/de/route/wanderung/allgaeu/hindelanger-hike-and-fly/221509495/?share=%7Ezqvypauv%244ossxvyg](http://www.outdooractive.com/de/route/wanderung/allgaeu/hindelanger-hike-and-fly/221509495/?share=%7Ezqvypauv%244ossxvyg)

STARTPLATZ NEBELHORN:

Nebelhorn Gipfel (nur mit B-Schein): S-SW (ggf. W)

Zeigersattel: W (45 Minuten zusätzlicher Abstieg, 320 hm)

Geißfuß: N, S-W (1h Abstieg, 350 hm)

Der Talwind überspült ab Mittag zuerst den Geißfuß, später

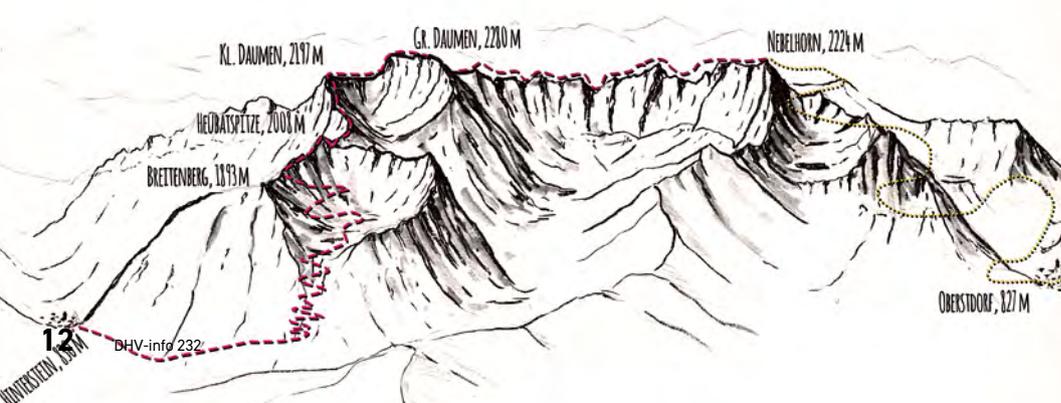
ggf. auch das Nebelhorn

Landeplatz: Oybelehalle Oberstdorf



## Alpine Gefahren / Bergsteigen im Dunkeln

Der äußerst früh gewählte Startzeitpunkt bedeutet, dass man einen erheblichen Teil der Strecke in absoluter Dunkelheit zurücklegt. Das erfordert einerseits große Routine im Gehen im alpinen und teilweise ausgesetzten Gelände, Erfahrung bei der Wegfindung im Dunkeln und eine große Rücksichtnahme auf die Natur, die zu dieser Zeit möglichst wenig gestört werden sollte (kein Lärm, keine lauten Gespräche, möglichst defensive Stirnlampen!). Der Aufbruch im Dunkeln ist beim klassischen Bergsteigen häufig allein aus Sicherheitsgründen unumgebar. In diesem hier beschriebenen Fall wäre es allerdings auch möglich, mit entsprechender Erfahrung einen späteren Startzeitpunkt zu wählen, um den eigentlichen Hindelanger Klettersteig in den frühen Nachmittagsstunden zu erreichen, wenn bereits wieder weniger los ist (Tagelänge und Gewittergefahr beachten! Deutlich Puffer einplanen, falls ein Abflug nicht möglich ist und die letzte Bahn stattdessen erreicht werden muss!). Sollte der Gegenverkehr dennoch zu groß sein, kann das entsprechende Stück problemlos auch unterhalb umgegangen werden.



### DIE AUTORIN

Bergsport kombiniert mit Fliegen – ein Mix, den Autorin Erika Dürr auch in ihrem Podcast »Ulligunde (p)lauscht« präferiert.



Verfügbar ab  
September  
2021

## XENON – Pure racing spirit

Zweileiner | Zellen: 65 | Streckung: 6,7 | Gewicht: 3,15 Kilo – Größe 17 | EN/LTF D

So ultraleicht kann Leistung sein! Mit ausgezeichneter Gleitleistung, einfachem Handling und hoher Stabilität garantiert unser X-Alps-erprobter Zweileiner ausgiebige Kilometerjagden ohne Ermüdungsgefahr.

# Der Schwarm folgte später

Streckenflug-Premiere in Ostdeutschland vor 30 Jahren

TEXT UND FOTOS: CLAUS GERHARD †

**D**ie DDR gehörte zu den besten Sportnationen der Welt mit insgesamt 755 Olympiamedaillen und etwa ebenso vielen Weltmeister- wie Europameister-Titeln, aber das Drachen- und Gleitschirmfliegen hatte die Regierung seit 1980 wegen der befürchteten Flucht durch die Luft verboten. Es war ein peinliches Alleinstellungsmerkmal, denn nirgendwo auf der Welt existierte ein ähnliches Gesetz!

Als dieses Flugverbot noch kurz vor der politischen Wende aus dem Luftfahrtgesetz der DDR verschwand, stellte sich heraus, dass ostdeutsche Hängegleiter-Piloten seit Jahren heimlich ins benachbarte Tschechien oder nach Ungarn zum Fliegen gereist waren. Allerdings reichten ihre begrenzten Flugerfahrungen für die neue Freiheit des Flachland-Streckenfliegens nicht aus. Auch Drachenflierer aus West-Berlin, die bis dahin quer durch die DDR zum Fliegen in die Alpen gefahren waren, mussten lange Zeit dazulernen.

Claus Gerhard, Pionier der ostdeutschen Drachenszene und Weltrekordhalter im Streckenzielflug in Norddeutschland, erinnert sich heute:

In der Nachwendezeit, als Gerd Langwald im westfälischen Minden bereits aus der Winde die 200-km-Marke geknackt hatte, suchten wir Berliner noch mit großem Enthusiasmus aber mit viel zu kurzen Windenseilen auf ehemaligen Agrarflugplätzen der DDR nach Flachlandthermik, die man dort fast nie erreichen konnte. Erst die Autoschleppmethode und das Starten der Drachen hinter Ultraleichtflugzeugen brachten den ersehnten Thermikanschluss und

führten nach und nach zum Durchbruch im Streckenfliegen in Ostdeutschland.

Unsere ersten Drachenflüge Anfang der 90er Jahre erzeugten manche Aufregung, denn das sowjetische Militär in Ostdeutschland mit seinem Bedrohungspotenzial war überall spürbar. Aus der Luft entdeckten wir, was die Wälder an Raketenstellungen, Bunkern und Schießplätzen rund um Berlin verbargen, und waren entsetzt. Es dauerte bis 1994, bevor die Russen ihre fast 50 ostdeutschen Militärflugplätze vollständig geräumt hatten, von denen aus sie Tag und Nacht für den Ernstfall trainierten. Uns West-Berlinern saß darüber hinaus die heimliche Angst vor den unfreundlichen Volkspolizisten noch lange in den Gliedern. Ich werde nie vergessen, wie mich ein Trabi einmal erschreckte, der nach meiner Landung auf einem holprigen Feldweg buchstäblich auf mich zu raste. Als zwei ältere Herren heraussprangen, überfiel mich sofort ein mulmiges Gefühl, weil ich irgendeine unbekannte Gesetzes-Übertretung vermutete. Die beiden wollten aber nur den Drachen aus der Nähe sehen. Ein anderes Mal schleppten wir in der Nähe eines Militärflugplatzes, als in Sichtweite neben mir plötzlich ein russisches Transportflugzeug startete und in einer riesigen Platzrunde um mich herum in den Wolken verschwand. Da dauerte es einige Minuten, bis sich meine Beklemmung wieder gelegt hatte. Der erste dokumentierte Streckenflug in Ostdeutschland am 28. Juli 1991 war für mich ein besonderer Aufreger. Aus dem Autoschlepp von Til Kaiser am Flugplatz Reinsdorf bekam ich zwar sofort Thermikanschluss, aber schon



← Vor genau 35 Jahren haben Volkmar Kienöl und Klaus Kusmierz versucht, von diesem Hochhaus nach West-Berlin zu fliegen. Der Flug endete leider auf dem Schulhof davor.

nach wenigen Kilometern verursachte ein Manövergebiet mit langen Schießbahnen Herzklopfen beim Überflug in 800 Metern, denn die russischen Gewehrketten hätten mich zweifellos erreichen können. 40 Kilometer weiter wären die Elbewiesen trotz der inzwischen guten Ausgangshöhe beinahe mein Landeplatz geworden, erst ein endlos erscheinender Gleitflug über das breite Tal brachte im letzten Moment den erlösenden Aufwind.

Ab Bitterfeld stieg mein Drachen in der Thermik auf 2.000 Meter Höhe, welche Entspannung! Ich fühlte mich frei und glücklich. Bei Renneritz tauchten plötzlich Segelflieger auf, sie umkreisten neugierig den Drachen und grüßten mit wackelnden Flügeln, während ich ausgelassen zurückwinkte. Als hinter Halle die mitgeführte Flugkarte an der Saale endete und ich in völlig unbekanntem Terrain dahinglitt, wollte ich um keinen Preis deswegen landen. So konnten weitere Überraschungen nicht ausbleiben. Erst näherte ich mich einer unbekannteten Betonpiste, die mir aus der Ferne als Teil einer Autobahn imponierte, aber es war die Landebahn des russischen Militärflugplatzes Allstedt. Ängstlich prüfte ich, dass mir kein Jagdflugzeug im Anflug folgte, bevor ich hastig zur Seite abdrehte. Nach einer etwas überstürzten Landung in einem Garten zwischen reifen Kornfeldern am Rand eines verschlafenen Dorfes war die Überraschung der Bewohner groß. Nachbarn kamen herbei, ich wurde zum Grillen eingeladen und in der Hollywoodschaukel musste ich wieder und wieder meine 130 Kilometer lange Flugreise beschreiben. Aufatmen konnte ich aber erst, als ich erfuhr, dass die Russen den nahen Flugplatz bereits vier Wochen zuvor geräumt hatten, und der Vergleich mit einer Flugkarte ergab später, dass ich außerhalb der Kontrollzone gelandet war. Somit durfte ich meinen Streckenflug beim XC-Wettbewerb einreichen, welcher ein Glück!

Probleme gab es dann wieder beim Versuch, die Rückholer zu informieren, denn im Dorf war nur ein funktionsfähiges Telefon aufzutreiben, das in der guten Stube einer alten Dame stand. Auf der Wählscheibe drehte ich mir eine halbe Stunde lang die Finger wund, um eine Verbindung nach West-Berlin zu bekommen, bis ich erfuhr, dass die anderen Piloten entweder gar nicht weggekommen waren oder bereits vor der Elbe landen mussten. Mir blieb nun sehr viel Zeit, bis Til und Frank mich abholten. Mein „Abendessen“ nahm ich auf einem der zahlreichen Kirschbäume am Wegesrand ein, da die Süßkirschen gerade dunkelrot glänzten und ich für mein Leben gern Kirschen esse. Bei der Ankunft der beiden Freunde um zwei Uhr nachts war es bereits ziemlich kalt geworden, und es dauerte fast bis zum Montagmorgen, bis wir Berlin erreichten. Da blieb mir gerade noch eine Stunde Schlaf vor Dienstbeginn. Das tat der Freude aber keinen Abbruch, denn nun war bewiesen, dass man in Ostdeutschland mit Drachen weite Strecken fliegen kann – heute eine Selbstverständlichkeit, denn auch die Gleitschirm-Piloten nutzen längst die gute Thermik der Mark Brandenburg zu Rekordflügen. Deren fliegerischer Durchbruch ließ allerdings noch einige Zeit auf sich warten und wurde erst ab 1996 durch die guten Bedingungen am Flugplatz Altes Lager beflügelt. ▽

#### DER AUTOR

Claus Gerhard † ist im August 2021 tödlich mit seinem Segelflugzeug verunglückt. Dieser Artikel war bereits vor seinem Tod zur Veröffentlichung vorgesehen. Wir möchten mit dem Abdruck an ihn erinnern.

#### Kommentar zum Buch

### „Der überwachte Himmel“

Dieses Buch über ein sensibles Kapitel DDR-Geschichte füllt eine Lücke. Es führt weit über das eigentliche Thema hinaus, nämlich in den banalen DDR-Alltag, in die Familien, die Gefühle, die Denkmuster, die Verhaltensweisen, Widersprüche, Konflikte, Fehler, Versorgungslücken usw. Claus Gerhard hat es geschafft, mit einer DDR-Antenne dies zu erfassen und darzustellen. So konnte nur jemand schreiben, der selbst von der fliegerischen Leidenschaft durchdrungen ist und aus eigener Kenntnis weiß, worüber er schreibt.

Alles in allem belegen die vielen Beispiele vor allem der Fluchtgeschichten (mit Drachen, Segelfliegern, Ballonen und anderen Flugzeugen) überzeugend, warum die DDR letztlich scheitern musste. Sie ist mit dem Geburtsfehler des Stalinismus zur Welt gekommen. Da regierte oft nicht nur der Holz- sondern der Vorschlaghammer. Das galt dann als klassenbewusst. Aber das System war nicht fähig zu einer rigorosen Korrektur. So entstand ein immenser und zunehmender innerer Druck. Und dazu und zum Teil deshalb die vielen handwerklichen Fehlleistungen im Sicherheitsbereich, die eben größtenteils Teil aus dieser fatalen Gemengelage zu erklären sind.

Auch dieses Buch ist, ebenso wie das vorige von Claus Gerhard (*Der begrenzte Himmel*), ein sehr gelungenes und ein Beispiel für die Aufarbeitung der DDR-Geschichte generell. Insofern ist auch die Betreuung durch die Beauftragte des Landes Brandenburg zur Aufarbeitung der Folgen der kommunistischen Diktatur sehr zu begrüßen und passend.

Dr. Dieter Mechtel, Mitarbeiter unter Wolfgang Herger in der Abteilung für Sicherheitsfragen des Zentralkomitees der SED.

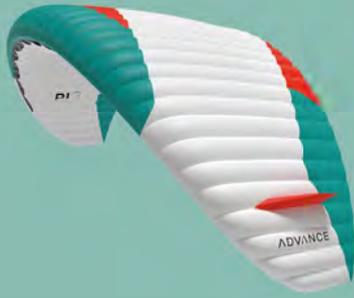
*Das Buch ist unter [claus.gerhard@arcor.de](mailto:claus.gerhard@arcor.de) erhältlich für 29 Euro plus 3,79 Euro Versand, für DHV-Mitglieder für 17,40 Euro plus 3,79 Euro Versand.*



# GENIESSE DIE FREIHEIT UND DIE VIELSEITIGKEIT

## ALL MOUNTAIN

Vom genüsslichen Hike & Fly bis hin zum anspruchsvollen Climb & Fly – bei uns findest du alles rund um das Thema Fliegen und Berge. Erlebe dein ganz persönliches Abenteuer mit unseren vielseitigen Leicht-Produkten.



**PI 3**  
Light Versatility

ab 1,85 kg



**LIGHTPACK**  
Compact Packing

ab 368 g



**EASINESS 3**  
Hike & Fly & More

ab 1,75 kg



**STRAPLESS 2**  
Ultralight Mountaineer

ab 195 g



**COMPANION SQR LIGHT**  
Lightweight Rescue

ab 834 g



**FRONTCONTAINER**  
Zip Light

ab 116 g

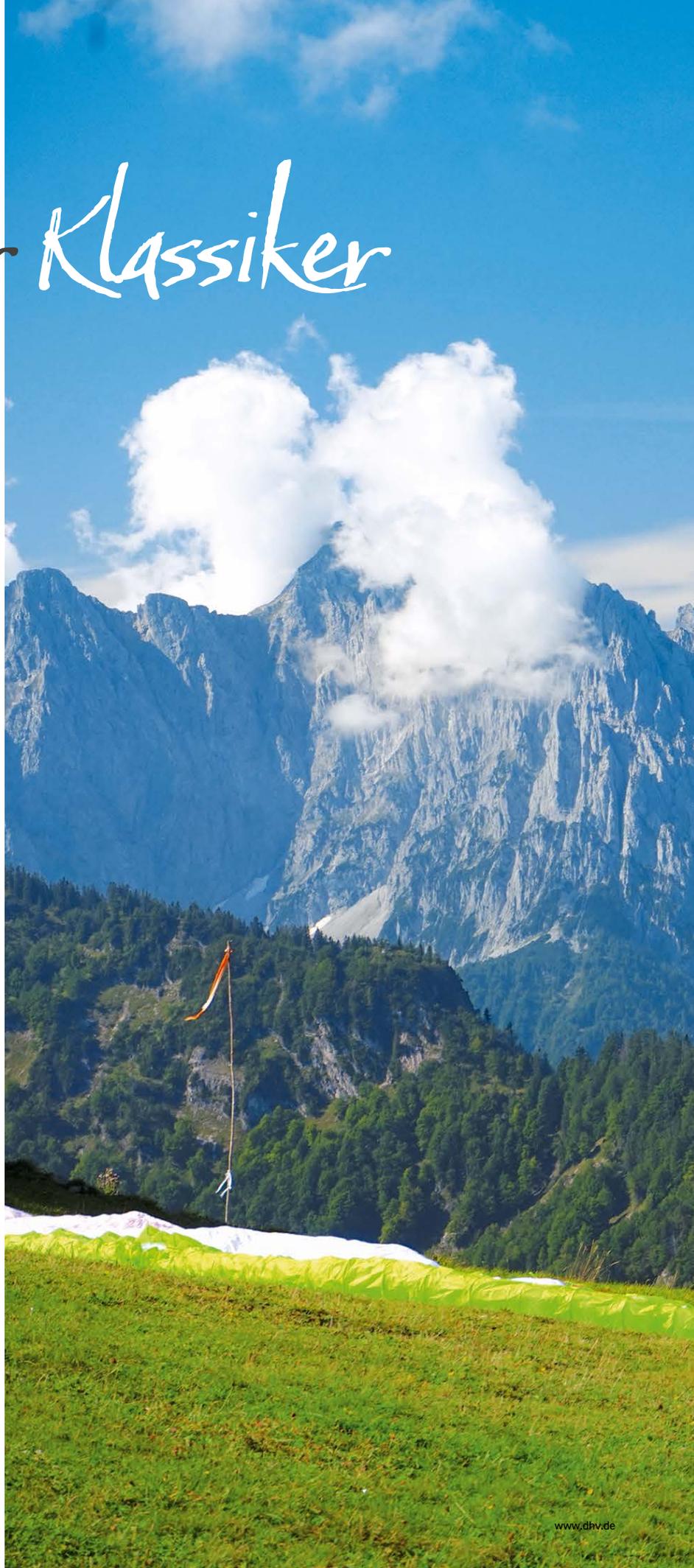
# Die Tiroler Klassiker

Wir haben mal nach den beliebtesten Fluggebieten in Tirol geschaut und eine Flugberg-Hitparade (Flüge in DHV-XC) erstellt: Kössen belegt mit großem Abstand Platz 1 (36.400 Flüge), gefolgt vom Neunerköpfe im Tannheimer Tal (17.300 Flüge), der Choralpe und der Hohe Salve (zusammen 15.400 Flüge) sowie Elfer und Kreuzjoch im Stubaital (14.300 Flüge). Till Gottbrath stellt die Klassiker der Drachen- und Gleitschirmfliegerei in Tirol vor.

TEXT: TILL GOTTBRAH

Wenn man sich die Fluggebiete anschaut, fällt auf, dass sie einiges gemein haben: Es sind vergleichsweise einfache Fluggebiete mit großen, einfachen Startplätzen. Auch die Landeplätze erlauben entspanntes Landen mit Platz zum Ausweichen. Es gibt eine gute Infrastruktur mit Bergbahn, Flugschule usw. Und die Fluggebiete funktionieren nicht nur bei einer Wetterlage bzw. Windrichtung, sondern bei mehreren. Nicht zuletzt kann man – mit Ausnahme des Stubaitals – recht gut auf Strecken gehen. Damit eignen sich die Gebiete für weniger erfahrene Piloten ebenso wie für ambitionierte Kilometerfresser. Kein Wunder also, dass sie so beliebt sind!

© TILL GOTTBRAH



Bei den Startvorbereitungen und beim Anstehen am Weststartplatz am Unternberghorn in Kössen ist Disziplin gefordert. Je mehr man sich gegenseitig hilft, desto schneller kommt jeder Einzelne in die Luft



# Wo jeder oben bleibt!

Unterberghorn/Kössen

**K**össen hat eine glorreiche Historie als Fluggebiet. Hier fanden bereits 1987 die ersten Weltmeisterschaften im Gleitschirmfliegen statt. Seither entwickelte sich der freundliche Ort im Kaiserwinkl zu einem weltweiten Epizentrum des Gleitschirm- und Drachensports (ja, auch die fliegen hier noch herum). Aber nicht die Historie ist der Grund, dass das 1773 Meter hohe Unterberghorn so beliebt ist. Es liegt daran, dass hier praktisch jeder, der seinen Schirm irgendwie in die Luft bringt, fliegen kann bis die Sonne untergeht. Negativ ausgedrückt: Auch wer nicht fliegen kann, die Vorflugregeln nicht kennt, sie vergessen hat oder ignoriert, bleibt in Kössen problemlos in der Luft. Es gibt daher viele erfahrene Piloten, die Kössen genau aus diesem Grund meiden.

Woran liegt es, dass Kössen so gut geht? An der Topografie gepaart mit dem Talwindsystem. Die Tiroler Ache fließt durch die wunderschöne Entenlochklamm nach Norden Richtung Chiemsee und durch diesen Einschnitt bläst an thermischen Tagen der Bayrische Wind. Er streicht von Norden über Kössen hinweg und dann die ideal geneigten, breiten Skihänge des Unterberghorns hinauf.

Daher belegt Kössen mit rund 35.000 Flügen den uneingeschränkten Spitzenplatz in der Hitparade der beliebtesten Fluggebiete. Der Himmel ist mit bunten Punkten regelrecht gesprenkelt, und es kann durchaus sein, dass die Zahl der Schirme, die da gleichzeitig fliegen, dreistellig ist. Und genau das stellt die größte Gefahr in diesem Fluggebiet dar: die Vielzahl der Piloten und der relativ hohe Anteil an weniger geübten Piloten.

**Geeignete Wetterlagen:** Von West über Nord bis Ost kann man in Kössen gut fliegen. Süd geht auch, denn solange es nicht zu stark bläst, setzt sich irgendwann der Bayrische Wind als lokaler Talwind durch und es trägt. Man muss nur etwas warten.

**Startplätze:** Die Hauptstartrichtung ist Nord bis Nordost direkt neben der Bärenhütte nahe der Bergstation der Bahn liegt der auf etwa 1480 Meter Hauptstartplatz. Von hier nach oben bis hinauf zur Gipfelhütte gibt es auf der Skipiste endlos viel Platz, um den Schirm auslegen. Oberhalb der Bärenhütte, auf knapp 1500 Meter, befindet sich der untere Weststartplatz. Dessen Schneise ist breit genug für zwei Schirme, aber sehr kurz, denn es geht ziemlich steil runter in die Westflanke. Hier macht man sich erst komplett startfertig, stellt sich dann in die Reihe der Wartenden und hilft sich gegenseitig. Im Bereich der kleinen Gipfelhütte gibt es auf etwa 1650 Meter zwei weitere Startplätze: große Wiesen auf den Skipisten nach Nord bis Ost sowie ein ebenfalls steil abfallender Startplatz nach Westen zwischen ausgeholzten Latschen. Letzterer ermöglicht im Winter bei ausreichend starkem Westwind oft herrliches, aber eiskaltes Soaring-Vergnügen.

**Hausbart:** Wenn der Bayrische Wind ab der Mittagszeit erst mal bläst, geht es mehr oder weniger überall rauf. Wer früher starten will, sollte nicht sofort bei der Bärenhütte starten, sondern zu Fuß noch etwas aufsteigen. Denn oft steht direkt über der Bergstation der Gondelbahn der Bart. Außerdem reißt es vormittags immer wieder an der Geländekante auf der Ostseite der Skipiste ab, am Nachmittag auf der Westseite. Ambitionierte Streckenpiloten starten früh ganz oben und drehen über der steilen, stark erodierten Südostseite der Gipfels auf.

**Streckenfliegen:** Der Einsteiger-XC ist der Sprung direkt nach Norden hinüber zum Taubensee. Dieser kleine Bergrücken mit der Rauhen Nadel als kaum erhabenem Hauptgipfel ist zwar meistens vom Bayrischen Wind überspült, aber da die Hänge allesamt eher sanft



IRIS KATRIN



TILL GOTTBRAH

← Kössens Lokalmatador Toni Raumauf startet mit seinem Starrflügler am Weststartplatz des „Actionhills“ bzw. Unterberghorns.

← Bei Südwest- bis Westwind wird es etwas enger. Unten an der Bärenhütte passen maximal zwei Schirme nebeneinander hin. Wer dem ausweichen will, geht hinauf bis fast auf den Gipfel. Dort herrscht mehr Ruhe (Bild unten).



↑ Riesig ist er, der Landeplatz in Kössen, und fast hindernisfrei. Und doch wird es in der Realität oft genug ganz schön eng, weil so viel Verkehr herrscht. Wer auf einem der Würfel landet, bekommt an der Fliegerbar einen Gratis-Drink.

sind, wird es selten turbulent. Gelingt es über dem Taubensee aufzudrehen, kannst du versuchen, nach Westen über die Entenlochkamm hinweg zur Wetterfahne zu springen und von dort die thermisch aktiven Berge Rudersburg, Rescharkopf, Lochner Horn und den Brennkopf abzufliegen. Vorsicht: direkt neben dem Eingang zur Entenlochkamm wird es auf beiden Seiten sehr lee-ig und der Talwind nimmt kräftig zu.

Ein schöner, kleiner XC führt nach Westen entlang der steilen Nordflanken des Zahmen Kaiser. Du machst am Unterberghorn maximale Höhe und fliegst über Schnappenstein, Scheibenkogel, Ebersberg und (Tiroler) Heuberg zum breiten Prallhang vor dem Zahmen Kaiser. Mit Hilfe des Bayerischen Winds kann man davor manchmal bis fast nach Kufstein soaren, ohne ein einziges Mal zu kreisen – Hammer! Zurück ist es ebenso easy. In Kössen hast du dann ein 36 km langes flaches Dreieck im Sack.

Eine landschaftlich großartige Strecke (40 km flach) führt nach Osten an der Steinplatte entlang hinüber nach Lofer. Allerdings mit einer bösen „Klippe“, dem Fellhorn. Wenn der Talwind bläst, erwarten dich im Lee auf dessen Südseite gefährliche Turbulenzen. Die Cracks queren daher Richtung Straubinger Hütte. An den vorgelagerten Westflanken reißt es oft ab, wenn auch selten kräftig. Nutze jeden Heber aus, um Höhe zu gewinnen, lasse dich dann an die Grasflanken oberhalb der Straubinger Hütte versetzen und drehe dann geduldig auf, bis du klar über Grathöhe bist. Erst jetzt fliegst du ein wenig nach Süden – und dann schießen dich die kräftigen Bärte aus der Südflanke in den Himmel!

**Landeplatz:** Der Hauptlandeplatz (590 m) ist riesig und der Anflug hindernisfrei (wenn man sich

nicht zu weit nach Osten versetzen lässt; dort stehen Bäume und Häuser). In der Regel bläst konstanter Wind aus NW und mit einer weiten Rechtsvolte landest du sicher. Unmittelbar neben der Bahn gibt es einen zweiten, etwas kleineren Landeplatz. Hier sollte man bei stärkerem Talwind nicht zu nah an die Bäume auf der Nordwestseite fliegen.

**Gefahren:** Die mit Abstand größte Gefahr stellen andere Piloten dar. Es ist einfach sehr, sehr voll! Das so genannte Bermuda-Dreieck auf der Westseite des Unterberghorns war früher, als die Schirm noch so schlecht leisteten, sehr berüchtigt. Man musste gut aufpassen, um rechtzeitig aus dem Kessel herauszufliegen. Auch heute gilt: lieber nichts riskieren! Aufpassen heißt es auch an Tagen mit überregionalem Ostwind: Wenn am Nachmittag die Thermik kräftig aus der Westflanke heraufballert und der Wind von Osten über die Skipiste streicht, solltest du entlang der gesamten Westkante auf Turbulenzen gefasst sein. Versuche einfach, auf der Westseite nicht unter Grathöhe zu kommen (auch nicht, wenn dort viele andere Schirme herumkratzen). Außerdem sollte man wissen, dass es eine spezielle Acrozone gibt. Sie befindet sich auf der Ostseite der Tiroler

Ache nicht weit Landeplatz (siehe [www.fly-koessen.at/gelände.html](http://www.fly-koessen.at/gelände.html)).

**Fliegertreff:** Die legendäre Fliegerbar ist der Treffpunkt schlechthin. Hier gibt es nicht nur Fliegerwurst, Fliegerschnitzel und Flieger-Sonstwas, hier bekommst du auch aktuelle Infos. Die Alternative ist Siggis Sportklausur direkt neben der Bahn.

Infos

Flugschule:

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

Bergbahn: [www.skisport.com/Hochkoessen/de/](http://www.skisport.com/Hochkoessen/de/)

Bergsommer-in-Koessen/Paragleiten

Tourismus: [www.kaiserwinkl.com](http://www.kaiserwinkl.com)

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

# Das Schwaben-Mekka

## Neunerköpfe im Tannheimer Tal

**P**latz 2 belegt das 1.862 Meter hohe Neunerköpfe in der Hitparade des DHV-XC. Wer am Start- bzw. Landeplatz die Ohren gut aufsperrt, wird merken, dass sich das Neunerköpfe in schwäbischer Hand befindet, denn von der Autobahnausfahrt Oy-Mittelberg an der A7 sind es nur 30 km bis nach Tannheim.

In der Tourismuswerbung bezeichnet sich das Tannheimer Tal vollmundig als „schönstes Hochtal Europas“. Nun, darüber ließe sich trefflich streiten, aber schön ist das rund 20 km lange, etwa 1.100 Meter hoch gelegene Tal allemal. Hier wechseln sich sanfte Almhänge mit dichten Wäldern und schroffen Felsen ab, leuchtet das satte Blau der Seen aus dem nicht minder satten Grün der Wiesen. Das Tal ist von bäuerlichen Strukturen geprägt und vergleichsweise dünn besiedelt.

**Geeignete Wetterlagen:** Ideal ist eine Nordwestlage, aber generell eignet sich West über Nord bis Ost. Nur bei einer Südlage sollte man sehr vorsichtig sein. Da mag es sich am Startplatz noch ganz OK anfühlen, in der Luft kann es dann aber richtig scheppern! Wenn du dir nicht sicher über die Lage bist, dann frage unbedingt die einheimischen Piloten. Im Zweifel fährst du lieber wieder mit der Bahn herunter.

**Startplatz:** Am Neunerköpfe erwarten dich zwei Startplätze. Der eine liegt etwas oberhalb der Bahn am Westhang auf etwa 1.820 Meter (N 47°28'57.06" E 10°32'30.81"). Er ist einigermaßen groß, aber für die Menge an Piloten doch ganz schön klein. Hier ist es wichtig, sich startfertig zu machen, bevor man den Schirm ausbreitet und sich gegenseitig zu helfen. Der andere Startplatz liegt auf einer Almwiese nach Osten, ein kleines Stück unterhalb der Gundhütte auf etwa 1.750 Meter. Er eignet sich für Wind aus Nordost bis Südost. Almwiese bedeutet übrigens, dass hier im Sommer Kühe weiden – also Rücksicht nehmen.

**Der Hausbart:** Die gesamte Kante entlang der Skipiste trägt früher oder später. Denn an thermischen Tagen steht Talwind auf der Nordwestflanke – sie funktioniert dann immer! Markante Ablösungen erwarten dich über der Hubertushütte. Es wird übrigens nicht gerne gesehen, wenn man zu nah über die Bahn fliegt.

**Streckenfliegen:** Bevor du auf Strecke gehst, solltest du dich auf der sehr informativen Website des Delta-Club Neunerköpfe ([www.delta-club.at](http://www.delta-club.at)) über die bestehenden Flugverbotszonen informieren. Denn das Naturschutzgebiet um den herrlichen Vilsalpsee darf nicht einmal überflogen werden (auch wenn die Tracks und die Skyways leider zeigen, dass erschreckend viele Piloten dieses Verbot ignorieren). Insgesamt ist die Situation zwischen Fliegern und Jägern bzw. Bauern nicht ganz unentspannt. Immer wieder Probleme gibt es auch bei Außenlandungen im östlichen Teil des Tannheimer Tals Richtung Nes selwängle. Sei bitte aufmerksam und halte dich an die Gebote, um das Fluggebiet in seinem Bestand nicht zu gefährden.

Die Standard-XC-Strecken gehen in der Früh nach Westen (vom Weststart direkt queren) oder vom Südost-Startplatz die Talseite nach Nordosten querend zum Füssener Jöchle (dort führt auch eine Bahn hoch). Richtung Westen hangelst du dich halb thermisch, halb dynamisch von einer Rippe zur nächsten. Hast du erst einmal den Iseler erreicht, geht es recht einfach hinüber zum Imberger Horn (oberhalb Bad Hindelang), um von dort bis zum Nebelhorn oder gar noch weiter nach Süden zu fliegen.

Wenn du das Tannheimer Tal nach Norden querst, musst du an allen Bergen auf der Nordseite gut auf den Bayrischen Wind achten, denn ab mittags können die Südflanken ganz schön lee-verseucht sein. Das gilt auch für die Felswände entlang der Roten Flüh bis vor zum Hahnenkamm. Am Hahnenkamm, auch ein Flugberg, kann man am Nachmittag am Westhang auch wieder aufsoaren, wenn man schon recht tief ist.

Richtig große XC-Abenteuer führen durch Lechtal und über den Hochtannbergpass weit nach Westen, von dort zurück über Arlbergpass und dann nach Süden ins Pitztal oder Ötztal.

**Gefahren:** Der Talwind kann an thermischen Tagen recht kräftig blasen. Dann heißt es an den Südflanken der Berge auf der Nordseite des Tals gut aufpassen! Grundsätzlich ist es bei Südströmungen insgesamt eher ungemütlich (siehe oben).

**Landeplatz:** Der Landeplatz (1.080 m; N 47°29'58.05" E 10°31'33.05") schließt nördlich an den Parkplatz der Bahn an. Der Grasstreifen dazwischen wird zum Abbauen benutzt. Dort steht auch eine Infotafel. Bei Westwind (häufiger) wird die Landevolte rechts herum geflogen. Achte dann auf die Baumreihe im Osten des Landeplatzes. Bei Ostwind fliegst du die Landevolte links herum. Der Landeplatz ist wunderbar groß, eben und einfach.

### Infos:

Club: [www.delta-club.at](http://www.delta-club.at)

Bergbahn: [www.tannheimer-bergbahnen.at](http://www.tannheimer-bergbahnen.at)

Flugschule:

[www.paragliding-academy.com](http://www.paragliding-academy.com)

Tourismus: [www.tannheimertal.com](http://www.tannheimertal.com)

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



← Das Tannheimer Tal vermarktet sich touristisch als das „schönste Hochtal Europas“. Schön ist es in der Tat – vor allem für Flieger: Das Starten, Fliegen und Landen am Neunerköpfel ist einfach.



↑ Der Weststartplatz am Neunerköpfel.

→ Der Haldensee und darüber die steilen Felswände von Schartschrofen, Gilmenkopf und Rote Flüh.



© TILL GOTTBRAH (4)

# Die ungleichen Nachbarn

Hohe Salve und Choralpe (Hopfgarten und Westendorf)

**D**ie Hohen Salve und die südlich gegenüber gelegene Choralpe sind zwei getrennte Berge – aber dennoch ein Fluggebiet: Der Gleitwinkel moderner Schirme reicht nicht nur aus, um locker die Lanelätze des Nachbarbergs zu erreichen, sondern auch, um thermisch Anschluss zu finden.

1829 Meter misst die Hohe Salve und erhebt sich so ebenmäßig konisch über die benachbarten Täler, dass man sie fast für einen Vulkan halten könnte (geologisch betrachtet hat sie damit aber nicht das Geringste zu tun). Wie nicht anders zu erwarten, bietet ein so freistehender Gipfel einen grandiosen Rundumblick, der die Tourismusmacher zum Superlativ hinreißt: „Die beste Aussicht der Alpen“. Zwei Bergbahnen führen auf den Gipfel, von Söll im Norden und von Hopfgarten im Süden. Oben angekommen findest du rund um das Salvenkircherl, die Bergstationen, das Panoramarestaurant, die alte Hütte sowie mehrere Startplätze in praktisch alle Himmelsrichtungen. Dieser Vorteil ist zugleich ein Nachteil: der frei stehende Gipfel ist natürlich sehr dem Wind exponiert.

Südlich gegenüber liegt die gut 1820 Meter hohe Choralpe, der nördlichste Gipfel einer rund 16 km langen Ridge, die nach Süden ins Pinzgau führt. Ihr Gipfel wird ebenfalls von einem fetten Restaurant gekrönt. Im Sommer fährt man von Westendorf mit der Alpenrosenbahn hinauf. Sie endet entfernt am Berggasthof Talkaser, von wo man etwa einen Kilometer über einen breiten Forstweg zum Gipfel wandert.

**Geeignete Wetterlagen:** Die Choralpe ist ein insgesamt gutmütiger Flugberg und eignet sich für fast alle Windrichtungen – mit Einschränkungen entsprechend der Tageszeit und des überregionalen Windes. Ideal ist Nordwest, am ungeeignetsten Süd.

Wann startet man von der Choralpe, wann besser von der Hohen Salve? Insgesamt ist die Choralpe weniger anspruchsvoll und eignet sich daher besser für Einsteiger und Piloten mit weniger Erfahrung. An der Choralpe trägt es erst etwas später, dafür ist sie weniger exponiert. Wer auf Strecke gehen will, wählt eher die Hohe Salve, weil sich hier die Thermik früher entwickelt. Auch im Winter erlaubt die Salve mit ihren ausgedehnten Südhängen meist die längere Airtime.

**Startplätze:** Beide Berge bieten mehrere, allesamt einfache Startplätze. Sie liegen meist auf Skipisten, so dass die größten Gefahr die Kabel der Bergbahnen und Lifte darstellen. Im Winter sollte man nicht mit den Skifahrern ins Gehege kommen, im Sommer nicht mit den Kühen.

An der Choralpe gibt es drei offizielle Startplätze. Am häufigsten benutzt wird die große, relativ steile Wiese direkt westlich unterhalb des Gipfelrestaurants. Vom Gipfel führt östlich neben der 8er-SkiWeltbahn, die von Brixen heraufkommt (läuft nur im Winter), auf einem breiten Grasrücken ein Pfad knapp 80 Höhenmeter hinunter

zum Nordost- bis Südost-Startplatz. Dies ist der bevorzugten Startplatz für Streckenflieger. Achtung: Wer hier startet und in Westendorf landen will, sollte bei schwacher Thermik nicht zu lange herumdadeln, weil man noch der Grat hinab nach Osten umfliegen muss. Noch ein kleines Stück weiter unten auf der anderen Seite des Rückens liegt der dritte, etwas kleinere Startplatz. Er ist nach Norden ausgerichtet.

**Hausbärte:** Wenn du nach Mittag an der Choralpe nach Westen startest, findest du nicht einen speziellen Bart, der ganze Hang trägt. An sinnvollsten suchst du entlang der schwach ausgeprägten Grate nach Nordwest bzw. nach Nord. Ein zuverlässiger Bart löst direkt über der Mittelstation der Alpenrosenbahn ab. Gehst du vom Südoststartplatz in die Luft, suchst du entlang des Rückens, der sich nach Nordosten hinabzieht. Anschluss findest du dann in dem weiten „Amphitheater“ auf der Ostseite des Gipfels.

An der Hohen Salve stehen die Bärte auf der Südseite direkt vor dem etwas steileren Gipfelaufbau. Wer nicht sofort eindrehen kann, sucht in der Früh eher südöstlich des Salvensee (der oberste Speichersee). Später gibt der Speichersee Hohe Salve (direkt südlich des Gipfels) mehr her. Bei Westwind fliegst du den Grat hinüber zur Kleinen Salve ab (die eher waldige Kuppe im Westen der Hohen Salve). Der zuverlässigste Bart steht gleich vor dem Gipfel.

**Gefahren:** An thermischen sehr aktiven Tagen sollte man am Nachmittag auf der Südseite der Hohen Salve sehr gut aufpassen – oder gleich auf den Flug verzichten. Denn früher oder später übernimmt der Bayrische Wind das Regime. Dann befindet sich die ganze, thermisch aktive Südflanke des Hohen Salve in einem großen Lee. In Gratnähe kann das dann mehr als sportlich werden... Obacht heißt es besonders an der Ridge zwischen Hoher und Niederer Salve.

An der Choralpe gibt es nichts Außergewöhnliches zu beachten. **Streckenfliegen:** Die kleinste Aufgabe heißt Hohe Slave – Choralpe und wieder zurück – oder umgekehrt. Falls du absäufst, kannst du einfach gegenüber wieder mit der Bahn hochfahren. Wunderbar zu einem kleinen Dreieck kannst dies direkt nach Osten erweitern: vom Salve-Gipfel über den Zinsberg zum dicht bewaldeten Rauhen Kopf (oberhalb Kirchberg). Eine sehr schöne Mittags- oder Nachmittagsrunde führt von der Hohen Salve nach Norden zum sehr zuverlässigen Bromberg und weiter über den Brandstadel zum Hartkaiser. Wenn die Höhe passt, kannst du von hier nach Norden hinüber zum Wilden Kaiser queren.

Startest du früh – und nur dann! – kannst du die große Kaiserrunde versuchen: Es geht es zunächst hinüber zum Juffinger Jöchel, weiter zum Pölven und vor dort über den eher unscheinbaren Achleitner Kogel (direkt südlich des Hintersteiner See) Richtung Wilder Kaiser. Achtung: Wenn der Bayrische Wind erst mal eingesetzt hat,



TILL GOTTRATH

TOM STEINER

entstehen hinter diesen drei eher kleinen Bergen extrem turbulente Lee-Zonen! Vom Hintersteiner See geht es dann die zerklüfteten Kalkwände des Wilden Kaiser entlang. An thermisch aktiven Sommertagen sollten weniger erfahrene Piloten vielleicht darauf verzichten: Die Bärte am Kaiser bewegen sich im Bereich zwischen Hammer und furchterregend! Im Herbst bzw. wenn Schnee liegt, sollte man generell viel Abstand zum Boden halten, um die Wildtiere im Naturschutzgebiet Kaisergebirge nicht zur Flucht zu zwingen. Zurück geht es über Going hinweg zum Astberg und weiter zum Rauhen Kopf. Wenn du viel Höhe hast, ist auch das Kitzbüheler Horn mit dem Heimweg über den Hahnenkamm und den Gaisberg eine Option. Nach Westen in die Wildschönau wird nur sehr selten geflogen. Die Gegend hat – nicht ganz zu Unrecht – den Ruf einer „thermikfreien Zone“.

Die Platzrunde von Choralpe führt zunächst hinüber zur Hohen Salve und weiter mit den dortigen Optionen. Wer ins Pinzgau fliegen will, sollte an Choralpe zunächst maximale Höhe aufbauen und erst dann nach Süden abfliegen. Die Ridge trägt, aber es ist, wie man auf Bayrisch saht, keineswegs eine „gmahte Wiesen“: Also, brav jeden Heber mitnehmen und jeden Bart ausdehnen!

**Landeplätze:** Der Landeplatz in Westendorf (780 m) liegt direkt westlich neben dem Parkplatz der Gondelbahn. Er ist riesig, hindernisfrei

← Tom Steiner quert über das Brixental hinweg von der Choralpe zur Hohen Salve – der Standard-XC an diesen Bergen.

↓ Im Winter trägt es an den Südfanken der Hohen Salve manchmal gut genug, dass mehr als nur ein Abgleiter drin ist.



und kann aus jeder Richtung problemlos angefliegen werden. Hier sind viele Flugschüler unterwegs, so dass erfahrene Piloten besondere Rücksicht nehmen sollten.

Der Landeplatz in Hopfgarten (600 m) liegt knapp 500 Meter von der Bergbahn entfernt, ist nicht besonders breit, aber ausreichend lang. Man landet in einer beiden Hauptwindrichtungen: gegen den Talwind in Richtung Nordwest oder in Richtung Südost. Achtgeben sollte man auf den Fluss sowie die Baumreihen zu beiden Seiten. Für alle, die seit längerem nicht mehr dort gelandet sind: seit kurzem steht ein neues Gebäude in der Einflugschneise.

Der Landeplatz in Söll (700 m) liegt derzeit noch auf der anderen Straßenseite neben dem unteren (nördlichen) Parkplatz der Bergbahn. Er soll aber verlegt werden (bitte aktuell Informieren). Hier muss man auf die Hochspannungsleitung zwischen Landeplatz und Gondelbahn achtgeben. Wenn man von Osten anfliegt, erfordern die Fahnenmasten sowie die Bäume entlang der Straße die nötige Aufmerksamkeit. Achtung: Am Nachmittag kann der Talwind kräftig blasen!

**Fliegertreff:** In Söll am Landeplatz die Schirmbar (ab Nachmittag geöffnet) oder in Westendorf direkt neben der Talstation der Alpenrosenbahn die Freerider-Schirmbar.

Infos

[www.flugsport-service.at/fluggebiete/](http://www.flugsport-service.at/fluggebiete/)  
Club: [www.kaiseradler.net](http://www.kaiseradler.net)

Flugschule Westendorf: <https://fly-tirol.com>  
Bergbahnen Hohe Salve: [www.hohe.salve.at/de/paragleiten-hohe-salve.html](http://www.hohe.salve.at/de/paragleiten-hohe-salve.html)

Bergbahnen Choralpe: [www.skiwelt.at/westendorf/de/paragleiter-eldorado-flugschule-westendorf.html](http://www.skiwelt.at/westendorf/de/paragleiter-eldorado-flugschule-westendorf.html)

# Unter der Käseglocke

Elfer und Kreuzjoch (Stubaital)

**W**enn ich an das Fliegen im Stubaital denke, denke ich auch immer an die diversen Stubai-Cups im Spätwinter. Wie oft meinte ich bei der Anfahrt, dass wir nur am Boden herumstehen und ratschen würden. Ja, selbst an der Mautstelle in Schönberg war ich mal felsenfest davon überzeugt, dass es absolut unfliegar sein würde. Aber plötzlich öffnete sich das Schneegestöber bei Fulpmes, der Himmel riss auf – und wir konnten das ganze Wochenende vom Elfer und von der Schlick fliegen, während nirgends sonst in der Umgebung ein Pilot in die Luft ging!

Das Stubaital ist das größte Seitental des Wipptals und das Haupttal der Stubai Alpen. Es erstreckt sich vom Alpenhauptkamm 35 km in nordöstlicher Richtung bis in die Nähe von Innsbruck. Wegen seiner Nähe zum Alpenhauptkamm ist das Tal von richtig hohen Bergen umgeben, während der Talboden auf unter 1000 Metern liegt. Das bedeutet, dass das Stubai extrem gut vor überregionalen Winden geschützt ist. Mag's woanders richtig kacheln, so kann es hier immer noch gut fliegar sein.

Zur Auswahl stehen zwei Flugberge: Vom Talort Fulpmes aus das Kreuzjoch (nicht zu verwechseln mit dem Kreuzjoch zwischen Zillertal und dem Gerlospass) mit dem Skigebiet Schick 2000 auf der Westseite des Tals. Auf der Ostseite liegt der Elfer mit dem Talort Neustift. Beides sind grundsätzlich einfache Fluggebiete und man kann auch ohne Thermik vom Startplatz des einen den Landeplatz des anderen erreichen. Es sei denn, der Talwind weht so kräftig, dass einem auf dem Weg vom Elfer nach Fulpmes die Höhe ausgeht.

**Geeignete Wetterlagen:** Aufgrund der Topografie eignen sich fast alle Wetterlagen – außer starker Südwind oder gar Föhn.

Wann fliegt man am Elfer, wann an der Schlick? Der Elfer ist ein sehr einfaches Start- und Landegelände. Entsprechend wird hier viel geschult. Wenn der Talwind erst einmal eingesetzt hat, kann man hier entspannt vor dem bewaldeten Bergrücken, der sich vom Startplatz direkt nach Norden herunterzieht, soaren. Für Streckenflieger ist dagegen die Schlick interessanter. Man startet nach Südosten und die steilen Hänge heizen sich schon früh auf – auch im Winter.

**Startplätze:** Am Elfer (ca. 1830 m, Startrichtung Nord bis Nordost) gibt es auf der Skipiste gibt es reichlich Platz zum Auslegen vieler Schirme. Die Areale für Flugschüler und Freiflieger sind getrennt, so dass man sich nicht in die Quere kommt. Die Flugschüler legen unterhalb des Wanderwegs über die Skipiste aus, alle anderen Piloten gehen noch ein paar Meter die Piste hoch. Im Winter wird an der Webcam auf der anderen Seite der Mittelstation gestartet oder ganz oben an der Elferhütte (2080 m). Abheben darf man grundsätzlich nur mit der „Fly-Card“, die

es im Büro der Flugschule „Parafly“ gibt (am Landeplatz). Sie kostet 10 Euro und gilt jeweils für ein Kalenderjahr.

Der Startplatz am Kreuzjoch liegt auf etwa 2100 Meter und eignet sich für Windrichtung von Ost bis Süd. Direkt unterhalb des Restaurants befindet sich der Wiesenstartplatz für Gleitschirmflieger. Er ist einigermaßen groß, angenehm geneigt und im Winter „Skifahrerfrei“. Unmittelbar daneben gibt es eine Drachenrampe (Südost). Bei kräftigeren West- und Nordlagen ist das Fliegen von der Schlick je nach Windstärke „wenig cool“ bis gefährlich.

**Hausbart:** An der Schlick fliegst du nach dem Start rechts ums Eck und kommst nach ein paar hundert Metern auf die Südflanke eines bewaldeten Grates, auf dem weiter oben ein markanter Zickzack-Steig durch die Latschen hinauf zum Gipfel des Kreuzjochs führt. Hier suchst du richtig. Auch entlang des Rückens mit der Trasse der Gondelbahn reißt es immer wieder ab.

Der Elfer ist weniger ein Thermik- als ein Soaring-Berg (besonders im Sommer, wenn die Talwinde stärker blasen). Der markanteste Bart steht über dem bewaldeten Rücken rechts unterhalb der Startplatzes, ungefähr dort, wo die Skiabfahrt links hinab nach Neustift abknickt.

**Streckenfliegen:** So großartig das Stubaital als Fluggebiet ist, in Sachen XC kommt es ein wenig kastriert daher. Nach Norden stellt die CTR Innsbruck ein absolut unüberwindliches Hindernis dar. In alle anderen Richtungen sind die hohen Berge und die hochalpine Landschaft echte Herausforderungen für ambitionierte XC-Piloten.

Dafür lockt ein sehr schönes, flaches Einsteiger-Dreieck. Es führt von der Schlick zum Gletscher und wieder zurück. Je nachdem, wie weit du dich dem Gletscherskigebiet nährst, ist es zwischen 30 und 40 Kilometer lang. Du fliegst nach dem Start zum Hausbart und von dort springst du von einem Gipfel zum nächsten. Kommst du unter Grathöhe, so zieht es an den meisten Rippen wieder zuverlässig hoch. Fliegst du bis zur 3474 Meter hohen Ruderhofspitze, befindest du dich mitten im Hochgebirge. Nach Süden schaut auf das Gletscherskigebiet, nach Norden blickst auf eine wilde alpine Szenerie mit dem Alpeiner Ferner. Hammer! Der Rückweg erfolgt – je nach Tageszeit – auf der gleichen Route. Wenn es dort nicht mehr richtig trägt, wechselst du die Talseite. Kommst du aber erst mal richtig tief, wird dich wohl der Talwind fressen...

**Landeplätze:** Der Landeplatz für Flüge vom Kreuzjoch befindet sich neben der Medrazerstraße direkt südlich von Fulpmes. Auf der großen und hindernisfreien Wiese zeigt ein großer Windsack die Landerichtung an. Da es zu Fuß vom Landeplatz zur Bahn 20 bis 25 Minuten dauert, missachten regelmäßig Piloten das absolute Landeverbot auf den Wiesen direkt unterhalb der Talsta-

## Infos:

Fliegerclub: <http://jochdohlen.com>  
Flugschule: [www.parafly.at](http://www.parafly.at)  
Bergbahnen: [www.stubai.at/skigebiete/elferbahnen/aktivitaeten/paragleiten](http://www.stubai.at/skigebiete/elferbahnen/aktivitaeten/paragleiten)  
[www.stubai.at/skigebiete/schlick2000/aktivitaeten/paragleiten/](http://www.stubai.at/skigebiete/schlick2000/aktivitaeten/paragleiten/)  
Tourismus: [www.stubai.at](http://www.stubai.at)  
Geländedatenbank: [www.dhv.de](http://www.dhv.de)



FABIAN GASTEIGER (3)



Ob Frühjahr, Sommer, Herbst oder Winter - es dürfte wenige Fluggebiete geben, die so viele Flugtage bieten wie das Stubaital.



www.dhv.de

tion. Das bringt dem einheimischen Club, den Jochdohlen, immer wieder unnötig Ärger. Überdies ist eine Landung dort an thermischen Tagen nicht ganz ungefährlich. Auch am Elfer-Landeplatz sollte man den Talwind nicht unterschätzen. Höhe darf niemals über der Ortschaft abgebaut werden, damit man nicht versehentlich zu kurz reinkommt. Bei Talwind wird daher die Landevolte links herum geflogen, bei Gletscherwind rechts herum. An beiden Landeplätzen landen auch immer wieder Drachen und am Elfer viele Flugschüler. Also: aufpassen!

**Gefahren / zu beachten:** Wie auch in den anderen stark frequentierten Fluggebieten stellt die Vielzahl der Piloten die größte Gefahr dar. Das gilt vor allem am Wochenende und in der Urlaubszeit für den Elfer. Auch ist das Stubaital recht dicht besiedelt und von einer Menge Stromleitungen durchzogen. Am Elfer gibt es an der Mittelstation eine kleine Materialseilbahn, die nicht markiert ist. Bei starkem Talwind entsteht am Eingang zum Pinnistal (zweigt unterhalb des Elfer nach Südosten ab) ein ausgeprägter Venturi-Effekt.

Auch wenn das Stubaital sehr viel Wind verträgt, gibt es Grenzen – insbesondere bei Südwind. Es ist lange vor dem Föhn geschützt und man kann im Stubai oft beobachten, dass auch bei relativ hohen Druckdifferenzen immer noch geflogen wird. Aber zum Wesen des Föhns gehört seine Unberechenbarkeit. Plötzlich bricht er bis ins Tal durch – und dann „brennt die Hütte lichterloh“. Das Fluggebiet liegt sehr nah an der CTR Innsbruck. Mache dich vorher genau mit deren Grenzen vertraut, damit du nicht versehentlich hineinfliegst. In Sachen Naturschutz gibt es zwei Schutzgebiete für Adler und für Gämser. Details findest du hier: [www.stubai.at/skigebiete/elferbahnen/aktivitaeten/paragleiten/schutzgebiete/](http://www.stubai.at/skigebiete/elferbahnen/aktivitaeten/paragleiten/schutzgebiete/).

Fliegertreff: Am Landeplatz der Schlick haben die Stubai Jochdohlen eine Vereinshütte. ▽



#### DER AUTOR

**Till Gottbrath** fliegt seit 1986 und ist leidenschaftlicher Streckenflieger sowie Hike & Flyer.

# Biwak unterm Sternenhimmel

Einmal im Jahr treffen sich Thomas Lamplmair und seine ehemaligen Schulkameraden in Oberösterreich zur „Tour der alten Freunde“. In der Urlaubsregion Pyhrn-Priel geht es dann hoch hinauf – und nach einer Nacht am Berg mit dem Gleitschirm wieder hinunter. Dazwischen liegen unvergessliche Stunden, inmitten der Natur und mit Menschen, die man fast so gut kennt, wie sich selbst ...

TEXT UND FOTOS: THOMAS LAMPLMAIR

**H**interes Rettenbachtal, eine Wiese gleich neben einem Parkplatz: Mit meinen Freunden habe ich mich hier zu einer ganz besonderen Tour verabredet. Neben mir plätschert das Wasser – vor mir liegt der knapp 2.000 m hohe Gipfel vom Hohen Nock. Obwohl es schon Herbst ist, sind die Temperaturen noch angenehm warm und die Bienen fleißig. Entspannter kann man kaum warten ...

Eigentlich ist der Nachmittag bereits zu weit fortgeschritten, um noch zu einer Gipfeltour aufzubrechen. Doch wir haben heute etwas Besonderes vor. Wir, das sind Thomas Lamplmair (42, Dipl. Gesundheits- und Krankenpfleger), Daniel Lichtenthal (32, Notfallsanitäter) und Martin Rieger (40, Hubschrauberpilot und Lehramtsstudent) – Freunde seit vielen Jahren. Auch wenn es uns mit den Jahren in alle Richtungen verstreut hat, aus den Augen haben wir uns nie verloren. Und einmal im Jahr treffen wir uns zu unserer „Tour der alten Freunde“. Heuer möchten wir auf den Hohen Nock, die höchste Erhebung des Sengengebirges aufsteigen, am Gipfelplateau übernachten und mit dem ersten Licht der aufgehenden Sonne am darauffolgenden Tag mit den Gleitschirmen ins Tal fliegen.





↑ Beim Aufstieg durch die lichten Wälder des Hohen Nock



↑ Kurze Lagebesprechung im Schein der untergehenden Sonne



Die Wolken geben nach und nach den Blick auf unsere Heimatgalaxie frei. Diese wird im Laufe der Nacht im vollen Bogen über das ganze Firmament zu sehen sein



Die Morgensonne taucht die Berge im Osten in ein pastellfarbenes Orange und scheint mit ihren wärmenden Strahlen auf das Zelt



Wir suchen auf dem exponierten Gipfel in einer Mulde Schutz vor dem strammen und kalten Wind.

## 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.



↑ Der Schirm trägt mich und nimmt alles Gewicht von meinen Schultern. Spielend gleite ich Richtung Tal ins Windischgarstner Becken.

### Treffen mit den „alten Freunden“

In der heutigen Nacht ist Neumond und mit viel Glück wird sich uns ein atemberaubender Sternenhimmel darbieten. All das wäre zumindest unser Plan ...

Nach einer kurzen Lagebesprechung machen wir uns auf den Weg. Glaubt man dem Flugwetterbericht, dann soll sich der derzeit noch (zu) starke Westwind legen. Gut so! Eindeutig ist die Prognose aber nicht. Wir schultern unsere Rucksäcke und machen uns auf den Weg. Jeder von uns hat neben dem Bergsteiger-Equipment noch seine Flugausrüstung und Biwak-Equipment mit dabei. Auch unsere Verpflegung müssen wir mitnehmen, denn es gibt keine Schutzhütte, in die wir einkehren könnten. Gute 20 kg hat somit jeder von uns auf dem Rücken. Den Hohen Nock haben wir aus ganz bestimmten Gründen als Ziel auserkoren: Zum einen kann man auf seinem Gipfelplateau gut mit dem Gleitschirm starten – das ist natürlich Grundvoraussetzung. Zum anderen ist er

aber auch ein sehr einsamer Berg – und mit 1.963 m die höchste Erhebung des oberösterreichischen Sensengebirges. Seilbahnen sucht man hier ebenso vergebens, wie bewirtschaftete Hütten im klassischen Sinn. Dafür findet man jedoch eine beeindruckende Fauna und Flora.

### Von nun an geht's bergauf!

Da ist aber auch noch ein weiterer Grund, warum wir uns ausgerechnet für dieses Fleckchen Erde entschieden haben: Es mag vielleicht ein bisschen seltsam klingen, aber die Nächte im Sensengebirge gehören zu den dunkelsten in ganz Österreich, was an der geringen Lichtverschmutzung liegt. Kein Wunder also, dass derzeit Gespräche im Gange sind, genau hier einen „Starpark“ einzurichten. Sterneschauen wollen wir jedenfalls auch, wenn auch ohne Teleskop, dafür aber mit wachem Auge. Schließlich ist heute Neumond, und die Milchstraße sollte ganz besonders gut zu sehen sein. Und vielleicht

auch die ein oder andere Sternschnuppe ....

Unsere Tour führt durch dichte Wälder, die sich über dem Budergraben rasch lichten. Mit jedem Meter, den wir an Höhe gewinnen, machen sich Krummhölzer und Latschen breiter, auch der Weg verändert sich – wird zusehend felsiger, technisch aber nie wirklich schwierig. Zum ersten Mal eröffnet sich der Blick auf das heutige Ziel, den Gipfel des Hohen Nock. Der Weg schlängelt sich jetzt durch Latschenkieferfelder und wir kommen am „Bründel“ vorbei. Dort gibt es eine willkommene kleine Quelle, die zur kurzen Rast einlädt. Wir füllen hier auch die Wasserreserven für unseren Biwak auf. Kurz darauf erreichen wir den langgezogenen Grat, der uns zum Gipfel führen wird. Sind es die spektakulären Aussichten auf die Nordabbrüche des Sensengebirges oder die drei Stunden Wegzeit und die 20 kg auf dem Rücken, die uns hier oben den Atem rauben? Wir haben keine Ahnung ...

Als wir den Gipfel erreichen, bläst uns ein

strammer Westwind ins Gesicht. Auf der windabgewandten Seite, die wir für den Aufstieg gewählt haben, war davon nichts zu spüren.

### Vom Winde umweht

Ein beeindruckender Rundumblick eröffnet sich: Vom Traunstein im Westen über das Voralpenland im Norden und den Ötscher im Osten reicht der Blick entlang vom Gesäuse, Pyhrgas und Bosruck bis hinein ins Tote Gebirge im Süden. Wir suchen uns einen geeigneten Platz und richten ein spärliches Lager für die Nacht her. Wir essen und trinken eine Kleinigkeit und lassen danach einfach nur die Stimmung auf uns wirken. Viele Worte braucht es da nicht. Langsam geht die Sonne unter und bringt den Horizont im Westen zum Glühen: Berge in Flammen! Alle paar Minuten verändert sich die Lichtstimmung. Es ist beeindruckend und faszinierend. Als die Sonne hinter dem Horizont verschwunden ist, wird es auf einen Schlag kälter. Der anhaltende Wind trägt auch noch seinen Teil dazu bei. Wir hocken noch ein bisschen zusammen und erzählen uns Berg- und Fliegeraneddoten. Mit zunehmender Dunkelheit verkriecht sich einer nach dem anderen in seinen Schlafsack.

Ich stelle meinen Wecker auf 0:30 Uhr zum Milchstraße schauen. Ab eins sollte sie gut sichtbar über dem Horizont stehen. Der Wetterbericht prognostiziert, dass der Wind einschlafen wird und der Himmel aufklart. Ich hoffe das Beste!

### Sternstunden am Gipfel

Geschlafen habe ich kaum, eher gedöst. Mein Wecker läutet pünktlich. Der Wind bläst immer noch ordentlich – und dass, obwohl es laut Wetterbericht fast windstill sein sollte. Eigentlich sollte ich mich jetzt aus meinem warmen Schlafsack schälen. Aber will ich das wirklich? In die Kälte raus? Ich werfe einen vorsichtigen Blick ins Freie. Und da erstreckt sie sich über mir: die Milchstraße im vollen Bogen über das ganze Firmament gespannt! Unsere Heimatgalaxie mit ihren schier unendlich vielen Sternen. Ich baue mein Fotoequipment auf, da ich dieses Schauspiel gerne festhalten möchte. Und tatsächlich, während ich in den kommenden Stunden meine Bilder mache und den Himmel beobachte, ist mir auch die ein oder andere Sternschnuppe vergönnt. Der Wunsch, dass sich der Wind endlich legt und sich bes-



**Starkwindstart:** Ich verwende nur die inneren A-Leinen um den Schirm aufzuziehen, laufe der Kappe entgegen, um Druck raus zunehmen.

### Startplatz

Gipfelplateau Hoher Nock

Höhe: 1.963 m

Koordinaten: N 47° 46' 57", O 14° 19' 23"

Ausrichtung West

Charakter: leicht abfallende Bergwiese, etwas uneben und mit Steinen durchsetzt

### Landeplatz

Ort: Villa Sonnwend/ 4580 Rosenau

Höhe 620 m

Koordinaten: N 47° 44' 09.41" O 14° 19' 30.51"

Achtung! Hochspannungsleitung südlich des LP beachten

sere Flugbedingungen für den kommenden Morgen einstellen würden – vielleicht wird er sich ja erfüllen....

Kaum merkbar wird der Himmel heller und heller. Im Tal sind schon die ersten Lichter erkennbar. Am Horizont erscheint ein zartes Violett, das zusehend in ein Rot und dann in ein Orange übergeht – bis sich das Rund der Sonne über den Horizont im Osten schiebt und der Tag beginnt. Langsam kriechen auch meine Freunde aus ihren Schlafsäcken und wir

bereiten uns ein spärliches Frühstück. Abwechselnd hält jeder von uns „die Nase in den Wind“, zupft ein paar Grashalme ab und wirft sie skeptisch hoch. Der Wind bläst sie

sogleich fast waagrecht fort. Wir wissen, was das bedeutet: Es sieht nicht gut aus. Sollte der Wind nicht weniger werden, ist an Gleitschirmfliegen nicht zu denken. So ein Risiko will keiner von uns eingehen. Wir packen unsere Sachen, verstauen die Schlafsäcke und rollen die Isomatten

zusammen. Während wir unser Biwak räumen, lässt der Wind plötzlich spürbar nach. Das Wünschen in der Nacht hat ja doch etwas geholfen. Der Wind ist zwar immer noch „sportlich“, aber es sollte start- und fliegbar sein. Wieder werfen wir Grashalme und ein kleines Lächeln zaubert sich auf unsere Lippen. Jeder von uns legt seinen Schirm aus und macht sich startklar. Den Wind noch ein letztes Mal prüfen und dann:

### Airborne! Wir fliegen ...

Ein kurzer Startimpuls an den inneren A-Leinen und die Kappe hebt sich über unsere Köpfe. Drei Schritte und... airborne! Wir sind in der Luft und fliegen. Das schwere Gepäck, das am Startplatz noch an den Schultern zerterte, wird nun vom Schirm getragen. Ich bin leicht wie eine Feder – so kommt es mir zumindest vor. Mein Schirm nimmt Fahrt auf, ich begeben mich in Flugposition und genieße. Den Ausblick, den Fahrtwind in meinem Gesicht. Das in der Luft „turnen“ mit meinem Schirm. Und natürlich auch, dass ich meinen Rucksack nicht wieder runter ins Tal tragen muss.... Fliegen ist einfach wunderschön! Da es noch früh am Morgen ist, gibt es noch keine Thermik. Es wird also ein kurzer Flug. Schon nach einer Viertelstunde ist alles vorbei. Ich habe wieder Boden unter meinen Füßen. Wie am Tag zuvor warte ich auf meine Freunde, die einer nach dem anderen „eintrudeln“, ein jeder mit einem breiten Grinsen im Gesicht ...

Schön war es und unvergesslich unser „Biwak unterm Sternenhimmel“. Mal schauen, wohin uns der Wind wohl nächstes Jahr wehen wird ... ▽



### DER AUTOR

Thomas Lamplmair 43, Beruf Diplomierter Gesundheits- und Krankenpfleger.

Leidenschaftlicher Alpinist und Gleitschirmflieger, am besten in Kombination. Ambitionierter Fotograf.

FÜR DEINE ENTFERNTEN ZIELE

**VISION**  
(LTF/EN B)

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



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)



SAFE FUN



# Drachenfliegen light

Weniger Gewicht – mehr Spaß – mehr Sicherheit

TEXT: THOMAS KEHREN | FOTO: MATTHIAS KÜFFER

Ich bin nun etwas älter geworden und mag nicht mehr den schnellsten Drachen fliegen, den es auf dem Markt gibt. Wenn ich in der Luft bin, nehme ich mir Zeit, um zu genießen und bin happy», sagt der erfahrene Schweizer Deltafluglehrer Thomas Kehren, der durch seine über 45 Jahre Erfahrung weiß, worauf es beim Drachenfliegen ankommt.

«Es war schon immer mein Wunsch, einen Drachen für Genusspiloten zu bauen. Dazu zählen natürlich viele Piloten der älteren Generation und im Weiteren alle anderen Piloten in der Genussklasse, die es besonders schätzen, einen gutmütigen und leichten Drachen zu fliegen. In unserem Alter muss man ja niemandem mehr etwas beweisen, fügt Thomas Kehren lächelnd hinzu.

Die Drachenszene hat in den vergangenen Jahren einige Piloten verloren, weil sie sich aus verschiedenen Gründen vom faszinierenden Flugsport zurückzogen oder für den leichteren Gleitschirm entschieden haben. Was früher das Lieblingsgerät der Piloten war, ist heute mit Gewichts- und Leistungsdaten nicht mehr für alle Piloten beherrschbar und mit der abnehmenden Körperkraft und der reduzierten Reaktionsfähigkeit sind viele ältere oder untrainierte Piloten überfordert.

Sich diese Einbußen einzugestehen, fällt gerade den älteren Hasen häufig schwer, sagt Thomas, der selbst bereits über 70 Jahre alt ist und noch immer fliegt.

Ob nach all den Jahren Drachenfliegen die Abwanderung zur Gleitschirmszene die richtige Entscheidung ist, wenn man weiß, dass zwei bisherige wichtige Sicherheitsfaktoren (Leistungsreserven bei Starkwind und Profilstabilität bei Turbulenzen) fehlen, sei dahingestellt.

Dass Leistung aber schon lange nicht mehr das Maß aller Dinge ist, haben einige Piloten erkannt und vergnügen sich mit modernen Allroundgeräten in den DHV Klassen 1-2, die in etwa auch im leicht erhöhten Geschwindigkeitsbereich von Gleitschirmen liegen.

Die Drachenhersteller haben in den letzten Jahren einige sehr geeignete und gutmütige Allround-Geräte auf den Markt gebracht, die die meisten Wünsche der Piloten erfüllen. Die Attribute der „eierlegenden Milchwollsau“, die sich fast alle Piloten wünschen, um entspanntes Fliegen zu erleben, sind größtenteils vorhanden. Dazu gehört eine ordentliche Gleitleistung, Wendigkeit in der Thermik, weniger Gewicht, kurze Aufbauzeit fürs Gerät und einfaches Starten und Landen.

Geeignete Geräte sind beispielsweise der FOX von Aeros, PIUMA von Icaro, CREX von Condor, FUNKY von Skypoint, MALIBU von

Moyes und der FALCON von Wills Wing. Dies sind alles Geräte, die Spaßgefühle der Extraklasse vermitteln. Thomas fügt im Bezug auf den CREX noch hinzu, dass dieser bei Piloten selbst im Landeanflug ein Lächeln ins Gesicht zaubert.

Ein wichtiges Argument sollte man auch nicht außer Acht lassen: Weniger Gewicht und weniger Speed ergeben weniger kinetische Energie, was bei einem Crash bedeutet, dass weniger Kräfte auf den Piloten einwirken, was ein weiteres Plus für den leichteren Drachen bedeutet.

Ich komme zum Entschluss, dass diese Allround-Drachen, obwohl ursprünglich für Flugschüler und die ältere Generation gedacht, für viele Genusspiloten eine echte Alternative darstellen können und Er-

”

WENIGER STRESS IST MEHR SPASS

gebnis und Entspantheit in der Luft gleichermaßen ermöglichen und so dem Drachenfliegen vielleicht wieder eine Renaissance vermitteln könnten. Wenn sich diese Erkenntnis durchsetzt, könnten viele Piloten ein stressfreieres Fliegen erleben, was auch von Alex Plover dem aktuellen Weltmeister und Regina Glas DHV Teamchefin bestätigt wird.

Mal ehrlich, wer von uns mag schon Stress in der Luft? Diese wunderbaren Momente der fast unbegrenzten Möglichkeiten, wo wir Piloten so privilegiert die Vogelperspektive durch unser eigenes Handeln erleben können. „Fliegen wie ein Vogel“ – seit jeher der Traum des Menschen.

Warum sich vor allem ältere Piloten abmühen, wenn es auch leichter ginge, wissen sie wahrscheinlich selber nicht. ▽



## DER AUTOR

Thomas Kehren, 76 Jahre jung  
Fluglehrer seit 1975 mit Leidenschaft  
Konstrukteur von Flex und Crex

# Schirm Aufstellen - wie steigt ein Gleitschirm am besten?

*Fortsetzung von Info 230*

Unkonventionelle Varianten: Bei der Ermittlung der optimalen Aufziehtechnik haben sich erstaunlich gut funktionierende, effektive Varianten ergeben, die zwar in leicht abgeänderter Form schon lange bekannt waren, aber von nur wenigen Piloten genutzt wurden. Das Kriterium des kontinuierlichen Steigens bei Nullwind bei kurzer Aufziehstrecke gilt auch hier.

TEXT UND FOTOS: PETER CRÖNIGER



Optimale Formfindung der Kappe (wichtig besonders bei gestreckten Kappen): In der Zug-Füllphase fast gerade Mitte und hängende Ohren

**B**ei unserer Versuchsreihe verwendeten wir A und B Schirme und gestreckte Leistungsschirme (Streckung 5,5 bis 6,4) mittlerer Größe. Auch „Zweileiner“ mit einer Streckung von ca. 7 und ein Single Skin unter 2 kg waren im Einsatz. Das Schirmgewicht der anderen Schirme lag bei 3 bis knapp 5,5 Kilogramm.

## **Etwas Hintergrundinformation**

Eine kurze Zusammenfassung der Erkenntnisse beim Aufstellen der Schirme mit der konventionellen Technik um die Querachse (DHV-Info 230). Bei angepasstem Auslegen und korrekt ausgeführter Grundtechnik war es mit allen Modellen bei kurzer Strecke gut mög-

lich. Bei manchen gestreckten Modellen war das Auslegen relativ aufwändig und genau auf den Schirm abzustimmen. Viele Piloten taten sich mit der Phasentrennung des Aufstellvorganges schwer. Besonders das Verzögern nach dem Füllen, das Warten auf den Schirm und damit die Steigphase im Kreisbogen wurde von vielen Piloten nicht erreicht. Die Aufstellstrecke war lang, das Tempo unnötig hoch. Dadurch wurde die Kontrollphase beim vorwärts-Aufziehen oft stark vernachlässigt. Der Anstellwinkel in der Füllphase und Steigphase ist einer der entscheidenden Punkte, die über das Gelingen entscheiden (Details als Zusatzinformation im Internet unter [www.dhv.de](http://www.dhv.de), Aufstellen/Aufziehen aus aerodynamisch/flugmechanischer Sicht).

**Fazit:** Wenn es dem Piloten gelingt, auch ohne Windunterstützung die Form des Gleitschirms über die Krümmung dreidimensional auszubilden, ist das Profil früh gewölbt und aerodynamisch effektiv – die Kappe steigt gleichmäßig. Dabei hilft der Einsatz einer frühen freien Bremse. Sie streckt und krümmt den Schirm und bildet so ein homogenes Profil aus. Da beim Standard-vorwärts-Aufziehen beide Hände jeweils die A-Gurte führen, hat der Pilot hier lange keine Möglichkeit, unterstützend oder korrigierend einzugreifen. Daher ist diese Technik für die Formbildung der Kappe nicht die optimale Ausführung, jedoch die frontale Stellung des Piloten in der Zug-Füllphase schon. Aus der Erkenntnis der Versuchsreihe, dass eine frühe Bremse, die gleichmäßige Anströmung, die Stellung des Piloten zum Schirm, die Führung der Tragegurte und die Dynamik des Anfangsimpulses be-

sonders bei Nullwind im flachen Gelände eine zentrale Rolle spielen, haben zu näherer Betrachtung schon länger bekannter alternativer Aufziehtechniken geführt. In optimierter Form konnten damit sehr gute Ergebnisse erzielt werden. Der Bewegungsumfang und der Anspruch an Timing und Koordination sind höher, aber bei entsprechender Übung kann ein größeres Anwendungsspektrum erreicht werden. Eine flüssigere Bewegungsabfolge und besonders das Zuwenden zum Schirm und damit eine in den Aufstellvorgang integrierte Kontrollphase waren möglich. Wir beschreiben hier das seitliche Aufziehen aus der frontalen Stellung und das Aufstellen aus der frontalen Stellung mit ganzer Drehung (vorwärts/zugewandt/vorwärts). Ein Angebot an für Neues aufgeschlossene Piloten.



### Seitliches (gerades) Auslegen für seitliches Aufziehen

Dieses Auslegen ist nur für die dynamische seitliche Aufziehtechnik (Cobra-ähnlich) mit dem oberen A-Gurt in der einen und der oberen Steuerleine in der anderen „richtigen“ Hand, geeignet. Beim seitlichen Auslegen der Kappe parallel zur Startrichtung muss der obere/hintere Flügel vorgespannt und ziemlich gerade hingelegt werden. Je weniger Wind, desto mehr gespannter Flügel/Spannweite. Die seitliche Position ist besonders beim Auslegen mit angelegtem und schon eingehängtem Gurtzeug von großem Vorteil und allgemein sehr einfach. Der obere Flügel kann einfach gerade nach oben gezogen werden. Die Leinen sind dabei nicht störend. Dies bietet auch eine gute Möglichkeit bei einem Schistart. Ist der Wind stärker, kann diese Auslegetechnik für „Cobra“ Aufstellen verwendet werden. Dabei bleibt ein Großteil der Kappe gerafft und der obere Flügel wird nur mit wenigen Zellen (je nach Windstärke) windparallel ausgezogen und gespannt.



Einfaches gerades Auslegen des oberen Flügels parallel zur Anlaufstrecke/bzw. Wind, der untere Flügel kann gerafft bleiben, die Leinen liegen frei. Aufstellen der Eintrittskante ist bei dieser Technik nicht erforderlich.

## Seitliches Aufziehen aus der frontalen Stellung

Seit einiger Zeit findet bei immer mehr Piloten bei stärkerem Wind das „seitliche Aufziehen“ (Cobra) zunehmende Akzeptanz. Die Methode mit der konstantesten Anströmung der Kappe. Es ist aber auch möglich, den Schirm bei Nullwind und sogar einem „Hauch von hinten“ effektiv seitlich aufzuziehen und aufzustellen. Die seitliche Variante mit frontaler Stellung des Piloten ist bei Nullwind die Technik mit einer geringen Gesamtstartstrecke und erlaubt eine gute Blickkontrolle und kontinuierliches Beschleunigen. Als Technik bei wenig Wind zurzeit erst wenigen Piloten bekannt, aber erstaunlich effektiv für Nullwind bis Starkwind. Das seitliche Aufstellen konnte von interessierten Piloten erstaunlich schnell erlernt werden. Die Kappe liegt bei Nullwind sehr gestreckt seitlich des Piloten parallel zur Startrichtung. Die Kappe wird durch Zug am oberen A-Gurt (evtl. nur am äußeren A-Gurt) zuerst um die Schirmhochachse nahe zur Senkrechten gekippt (Gierbewegung um die Schirmhochachse), also seitlich aufgestellt. Dann erst wird der Schirm um die Längsachse mit Hilfe von ein, zwei Bremsimpulsen und bogenförmiges Gehen/Laufen über den Piloten gebracht (Rollbewegung um die Schirmlängsachse). Besonders bei gestreckten und gekrümmten Kappen wird dadurch die Verformung minimiert und mit der frühen Kappenspannung unterstützt durch eine frühe leichte Bremse die Profiltreue optimiert. Statt direkt über die Querachse aufzustellen, wird hier der Umweg über Hoch- und Längsachse gewählt. Was umständlich klingt, klappt erstaunlich gut, hält den Anstellwinkel von Anfang an im optimalen Bereich und nutzt auch einen Teil der Auslegestrecke zum Aufziehen. Die Vorteile des vorwärts- und des zugewandten-Aufziehens werden beim seitlichen-Aufziehen vereint. Der Pilot muss nur vorwärts gehen (oder laufen), hat die Kappe im Blick, nur einen A-Gurt (den oberen) kurz in der Hand und von Anfang an die obere Bremse frei in der anderen „richtigen“ Hand. Die Ausdrehbewegung fällt weg. Die Anstellwinkelkontrolle ist einfacher und der Übergang ins Beschleunigen kann flüssig erfolgen, da die Blickkontrolle in den Aufziehvorgang sehr elegant integriert werden kann. Gerade für Piloten, die beim normalen zentralen Aufziehen mit dem „auf den Schirm warten“ Probleme haben, ist diese Technik einfach und gut, da sie wegen der flacheren Anströmrichtung ein anfangs längeres Ziehen toleriert. Die Koordinierung der Bewegungen erfordert allerdings Verständnis für den Ablauf und etwas Training. Eine Einweisung durch einen Fachmann ist sehr zu empfehlen.

Null Wind, kaum Gefälle, Schirm mit Streckung 7



Der Pilot läuft nach vorne in Startrichtung. Er hat die rechten A-Gurte anfangs kurz in der linken Hand und eine freie rechte Bremse.



Sobald sich der tiefe Stabilo vom Boden gelöst hat, läuft der Pilot einen leichten Bogen Richtung Schirm und gibt ein oder zwei Bremsimpulse auf der hohen rechten Seite.





Die rechte Bremse darf nur wenig und gefühlvoll gezogen werden. Während des „Hochkippens“ kann die Kappe gut visuell kontrolliert werden, wenn sie sich nach und nach vom Boden löst.



Der Schirm kippt seitlich in die Senkrechte und streckt sich gekrümmt nach oben. Der Pilot löst die linke Hand vom A-Gurt und geht damit zur linken Bremsrolle (Nullstellung). Die Hüfte übernimmt den Zug.



Die Kappe „rollt“ nach oben und stellt sich gerade. Die rechte Hüfte kann dies durch Frontaldrehen und Kippen nach rechts unterstützen.



Das Tempo von Pilot und Kappe kann flüssig in den Startlauf mitgenommen werden. Bei dieser Technik ist kein Warten auf den Schirm nötig. Daher ist die Bewegung einfach und homogen, die Startstrecke kurz.

### Technik (hier für eine Pilotenstellung rechts vom Schirm beschrieben)

- Auslegen:** Oberer/hinterer rechter Flügel liegt gestreckt parallel zur Startrichtung
- Grundhaltung:** Frontale Stellung seitlich der Kappe, obere rechte A-Gurte in der linken Hand
- Aufkippen:** Zügig frontal gerade in Startrichtung laufen, linke Hand hebt rechten Gurt, wenig gut dosierte rechte Bremse; linke Hand geht vom A-Gurt zur linken Rolle; Hüfte übernimmt. Kontinuierliche Blickkontrolle über die sich vom Boden lösende Kappe
- Aufrollen:** Wenn sich der linke Stabilo vom Boden löst, leichten Bogen nach vorne links laufen.  
Ein bis zwei Bremsimpulse rechts unterstützen das Steigen
- Beschleunigen:** Nach Richtungskontrolle Startentscheidung treffen.
- Abbruch:** Durch Überbremsen der hohen rechten Seite jederzeit sehr gut möglich



# UNSERE LEIDENSCHAFT, SEIT 1998

Im Geburtsjahr von Gin Gliders, 1998, gehörte Gründer und Konstrukteur Gin Seok Song bereits der Weltspitze der erfahrensten Gleitschirmdesigner und Wettkampfpiloten an, baute und flog einige der erfolgreichsten Wettkampfschirme jener Ära.

Inspiziert von einem eng verbundenen internationalen Netzwerk, bestehend aus Entwicklern, Piloten und Freunden, entschloss Gin sich dazu, eine Vision zu verfolgen: eine Gleitschirmmarke zu gründen, die Innovation und technische Spitzenleistung vereinen würde. Viele Jahre später sollte Gin der einzige Entwickler der frühesten Jahre des Sports sein, der der Entwicklung von Wettkampfschirmen treu blieb.

Der Boomerang betrat das Rampenlicht als Prototyp, von Louise Crandal bei den Argentinischen Championships in einem starken Feld zum Sieg geflogen.

Der Boomerang dominierte Wettbewerbe mit unzähligen nationalen und internationalen Siegen für über ein Jahrzehnt, und die Entwicklung geht immer weiter.



## Vorwärts Aufstellen mit ganzer Drehung (*vorwärts/zugewandt/vorwärts*)

Nullwind, kaum Gefälle, Schirm Streckung 7, Aufstellstrecke ca. 3 Meter aus dem Fächer

Die Aufstelltechnik mit ganzer Drehung nutzt vor allem einen sehr ausgeprägten Ziehimpuls in einer gewohnten, frontalen Stellung und erreicht damit eine dynamische Füllphase und eine homogene Steigphase. Sie ermöglicht damit auch bei wenig Wind, selbst hochgestreckte Flügel aus der Rosette oder dem gerafften Fächer aufzustellen. Die Tragegurtführung ist eng und die Leinen sind anfangs sehr parallel, neigen dadurch wenig zum Hängenbleiben an rustikalen Startplätzen und brauchen wenig Platz. Das Eindrehen und Zuwenden ermöglicht einen frühen Eingriff über die Bremse(n) und eine gute Blickkontrolle. Bei Nullwind auf kleinen H+F Startfleckchen und bei Vergleichsflügen, bei denen mehrere Piloten zeitnah auf kleineren Startplätzen starten wollen, war diese „Startart“ immer schon sehr gut geeignet. Wir haben diese Spielart bereits seit Jahren bei einigen Fluglehrer Lehrgängen als

Koordination- und Timing-Training eingesetzt. Die Weiterentwicklung der Schirme und Verfeinerung der Technik haben eine sehr effektive, unkonventionelle Aufstelltechnik entstehen lassen, die mit kurzer Vorbereitungszeit eine geringe Startstrecke und gute Blickkontrolle ermöglicht. Die Technik ist sehr variabel einsetzbar. Je nach Auslegeart – Rosette, Fächer, konventionell – kann/muss mehr oder weniger Anfangsimpuls gegeben werden. Die „Tragegurthand“ kann anfangs durch horizontales Verschieben mehr oder weniger Asymmetrie aufbauen, oder diese ausgleichen. Vom Anspruch der Körperbeherrschung und Timing ist diese Variante mit einem höheren Trainingsaufwand verbunden. Die Koordinierung der Bewegungen erfordert Verständnis für den Ablauf. Wir empfehlen daher eine Einweisung durch einen Fachmann. Zum Erlernen kann mit einem konventionell ausgelegten, kompakten Schirm begonnen werden und dafür die Dynamik der Zugphase und der Ein- und Ausdrehbewegung langsam gesteigert werden.

### Auslegen im Fächer für Aufziehen mit ganzer Drehung



Beide inneren A-Gurte sind in einer Hand. Der Pilot bewegt sich vor dem Beginn des Aufziehens mehr zur Mitte und/oder läuft frontal schräg vorwärts (hier Richtung Bildmitte), damit die linke Schirmseite der freien linken Hand zuerst auf Zug kommt. Er kann dies durch seitliches Verschieben der Tragegurthand verstärken oder abschwächen.



Besonders mit kompakteren Kappen kann mit dieser Technik der Schirm auch aus der Rosette gut aufgestellt werden. Die Galerieleinen müssen geordnet gestrafft sein.



Der Pilot läuft vorwärts. Bei Zug auf den A-Leinen und zu Beginn des Füllvorganges dreht sich der Pilot zur Kappe, verstärkt hier den Zug der schlechter steigenden Seite. Das dynamische Steigen und Formen auf einer Kreisbahn beginnt. Der Pilot lässt sich vom füllenden Schirm bremsen, verzögert stark, hält aber deutlichen Zug auf den Leinen.



Der Schirm wird durch die relativ gerade Mitte symmetrisch gefüllt und richtig geformt. Die Blickkontrolle beginnt. Der Pilot beobachtet im Stehen genau die Abschnitte der Kappe, die sich vom Boden lösen auf etwaige ungewollte Verformung oder Verhänger.



Der Pilot kann mit der „Tragegurt-Hand“ bei Bedarf einen hebenden Kick geben und dann die Gurte früh auslassen; die Hüfte übernimmt. Damit erhält er auch über die zweite Bremse eine gute Kontrolle über den ganzen Schirm. Der Pilot ist immer noch fast „ortsfest“; er wartet auf die steigende Kappe und verbraucht keine Startstrecke.



Kurz vor dem Zenit der Kappe ist die Blickkontrolle abgeschlossen. Der Pilot dreht sich weiter frontal aus und übernimmt jetzt die Überfahrt des Schirms durch schnelles Mitgehen in Startrichtung. Damit ist der Schirm ohne Abbremsen stabilisiert und hat Tempo und Stabilität bei guter Richtungskontrolle.

## Technik (für eine Rechtsdrehung beschrieben)

<b>Auslegen:</b>	Fächer oder Rosette, Leinen weitgehend eng und parallel
<b>Grundhaltung:</b>	Aus der zugewandten Position (beide innere „A“s in rechter Hand, linke freie Bremse) zwei Schritte auf den Schirm zu und Drehung nach links. Frontale Stellung leicht links seitlich der Mitte
<b>Vorwärts Angehen:</b>	Zügig frontal schräg nach vorne rechts bis A-Leinen gespannt sind
<b>Eindrehen/Zuwenden:</b>	Halbe Rechtsdrehung zum Schirm, stehen bleiben, hebender Kick und tief gehen, mit beiden Bremsen Schirm geradstellen und gekrümmt strecken. Blickkontrolle!
<b>Ausdrehen:</b>	Einen Schritt in Startrichtung bewegen und Ausdrehen nach rechts einleiten
<b>Beschleunigen:</b>	Nach Richtungskontrolle Startentscheidung treffen
<b>Abbruch:</b>	Aufgrund des langsamen Tempos und der vollen Kontrolle über die Steuerleinen jederzeit leicht möglich



Über Zug auf der freien Bremse streckt sich die Kappe gekrümmt und bildet für die Steigphase ein in der Mitte effektiv gewölbtes Profil aus. Besonders bei hoch gestreckten Kappen müssen sich die „Ohren“ verspätet füllen, um einen Knick und Eindellen der Eintrittskante zu vermeiden. Das geraffte Auslegen (Fächer oder Rosette) fördert dies, bedingt aber einen größeren Anfangsimpuls.



Richtung und Anstellwinkel der Kappe passen, der Blick geht in Startrichtung. Startentscheidung: Der Pilot wird durch Anklicken mehr Vorlage einnehmen und mit leichtem Lösen der Bremsen in die Lauftechnik wechseln, um optimal zu beschleunigen; oder durch Überbremsen den Abbruch einleiten.



Der Pilot geht entschlossen frontal nach vorne, um die Leinen zu spannen und die Kappe von der Mitte aus zu füllen. Eine leichte Asymmetrie für die linke Schirmseite ist förderlich, die freie linke Bremse früh und effektiv kurz einsetzen zu können. Die beiden inneren A-Gurte in der rechten Hand zeigen Richtung Schirm. Der Zug kommt aus der Hüfte/Karabiner.



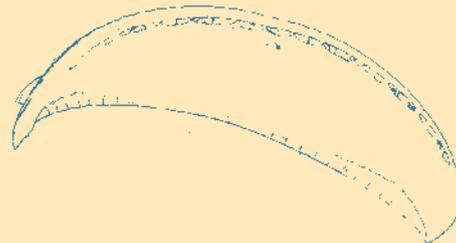
Nach dem Drehen und Zuwenden zur Kappe ist der Pilot ortsfest, senkt seinen Schwerpunkt nach unten hinten (leichter „Knicks“) und gibt mit der rechten Tragegurt-Hand einen „hebenden Kick“. Diese Energiezufuhr hilft dem Schirm fertig zu Füllen und gleichmäßig zu Steigen.



Der zügige Schirm ermöglicht dem Piloten, die Kappe frühzeitig mit beiden Steuerleinen zu kontrollieren und dessen Tempo zu dosieren. Er muss sich rechtzeitig (relativ früh) ausdrehen und mit der Kappe nach vorne mitgehen. (Anders als beim Aufstellen bei viel Wind) Die Blickkontrolle ist abgeschlossen.



Der Anstellwinkel ist stabil und die Steuerleinenstellung gut für eine kontrollierte aktive Beschleunigungsphase. Das Tempo der Kappe wurde vom Piloten mitgenommen. Der Startlauf kann homogen beginnen.



## Empfehlung für beide Techniken

Hat dann der Schirm farblich gekennzeichnete Tragegurte und Flügelseiten, ist der Fortschritt beim Erlernen groß und die Verwirrung von „oben ist hinten und links ist jetzt rechts von mir usw.“ hält sich in Grenzen. Wenn der rechte A-Gurt, der rechte Bremsgriff und der rechte Wingtip grün markiert sind, ist die Zuordnung eindeutig und die Piloten haben sich beim Erlernen leichtgetan (der linke A-Gurt, der linke Bremsgriff und der linke Wingtip ist rot). Tipps wie: „nimm den roten A-Gurt und geh mit der roten Bremse auf Spannung“ wurden schnell und fehlerfrei umgesetzt (viel besser als: mit der rechten Hand den linken A-Gurt und der rechten Hand die rechte Bremse). Schon beim seitlichen oder zugewandten Einhängen bzw. Aufnehmen der Gurte und Steuergriffe helfen die Farben immens.

Wenn der grüne Flügel oben ist, muss der grüne Gurt oben sein (über dem roten) und die grüne Bremse in der freien Hand. Damit ist die Voraussetzung gegeben, diese Techniken in kurzer Zeit zu erlernen und die Fehlerquote und auch die Frustration klein zu halten. Das Lehrteam hat das Ziel, die Hersteller zu überzeugen, Schirme mit einheitlicher sinnvoller Farbgebung zu bauen. Zumindest bei den Einstiegerschirmen. Die Firma Nova hat in vorbildlicher Weise diese Option erkannt und beim neuen Schulschirm diese Vorgaben teilweise umgesetzt. Vereinfachtes Einhängen, Auslegen und Aufstellen ist die Folge. Der Lernfortschritt für Schüler und fortbildungswillige Piloten wird groß, die Fehlerquote klein sein.



Eindeutige Zuordnung durch Farbgebung: Rechter Flügel/Wingtip, rechter A-Gurt und rechte Bremse sind grün. Immer der „hohe“ Flügel muss durch den hohen A-Gurt anfangs gehoben/beschleunigt werden und durch die hohe Bremse dosiert. Dazu muss der grüne A-Gurt über dem roten liegen und die grüne Bremse in der freien grünen/rechten Hand sein.

## Kompakte Information zu Unterschieden der Aufstelltechniken

### Unterschiede/Vorteile Seitlich-Aufziehen zu Aufstellen mit ganzer Drehung:

Seitliches Aufstellen ist an Startplätzen, die kontinuierliches Beschleunigen erlauben, sehr einfach auszuführen. Die Blickkontrolle ist einfach. Die Leinen liegen quer zur Startrichtung und sind gut zu „handeln“. Besonders bei Ski-Starts ist das von großem Vorteil. Das dynamische Aufstellen mit Drehung ist besonders bei kleinen Startplätzen mit hohem Gras o.ä. gut einzusetzen. Besonders H+F Plätze mit seitlichem Bewuchs und Abschirmung der Strömung sind so gut zu nutzen. Das dynamische Aufstellen bei wenig Platzbedarf bringt die Kappe sauber nach oben. Hinter Soaringkanten mit wenig Platz und mit ausgeprägtem Windgradienten (am Boden Wind von hinten; in 7 m Höhe starker Wind) ist die Technik oft die einzige Option, evtl. kombiniert mit Aufstellen mit angelegten Ohren.

### Unterschiede/Vorteile Seitlich-Aufziehen zu Aufstellen um die Querachse (herkömmliche Methode):

Nur der obere Flügel muss ausgelegt werden; ziemlich gerade gespannt. Der untere Flügel kann bei freien Leinen gerafft liegen. Der Pilot steht sehr hoch seitlich der Kappe und hat dadurch ca. fünf Meter mehr Startstrecke. Er hat nur einen, den oberen A-Gurt in der einen Hand; die obere Steuerleine in der anderen „richtigen“ Hand ist frei und aktionsbereit. Bei seitlichem Aufziehen ist der Anstellwinkel und der Widerstand von Anfang an optimal klein, die Formbildung mit Krümmung früh und die Profilbildung über die ganze Flügeltiefe homogen. Die Blickkontrolle ist im Bewegungsablauf integriert. Der Übergang zum Beschleunigen ist flüssig. Beim seitlichen Aufziehen ist der Unterschied in der Auslege- und Aufziehtechnik von Nullwind zu Starkwind minimal. Beim gewohnten zentralen Aufstellen um die Querachse entfällt das koordinativ schwierige Geradestellen der Kappe. Die Richtung für die folgende Beschleunigung ist leichter zu halten, die Blickkontrolle beim Vorwärtsaufziehen ist allerdings schwieriger.

Weitere Informationen zu dem Thema „Aufstellen/Aufziehen aus aerodynamisch/flugmechanischer Sicht“ findet ihr im Internet auf [www.dhv.de](http://www.dhv.de) unter Aufstellen/Aufziehen aus aerodynamisch/flugmechanischer Sicht

### Unterschiede/Vorteile Aufstellen mit ganzer Drehung zu Aufstellen um die Querachse:

Der Schirm kann aus der Rosette oder dem gerafften Fächer mit wenig Platzbedarf aufgestellt werden. Der Pilot hat beide A-Gurte in der einen Hand; die obere Steuerleine in der anderen „richtigen“ Hand ist frei und aktionsbereit. Bei der dynamischen Zugphase füllt sich der Schirm schnell von der Mitte, wird aber durch die Verformungsenergie so verzögert, dass er homogen steigt. Dadurch kann der Pilot die A-Gurte früh auslassen und hat beide Bremsen für Feinkorrekturen zur Verfügung. Die Formbildung mit Krümmung geschieht früh und die Profilbildung über die ganze Flügeltiefe ist homogen. Die Blickkontrolle ist im Bewegungsablauf integriert. Beim gewohnten zentralen Aufstellen um die Querachse entfällt das koordinativ schwierige Ein- und Ausdrehen. Die Richtung für die folgende Beschleunigung ist leichter zu halten, die Blickkontrolle beim Vorwärtsaufziehen ist allerdings schwieriger.

**Fazit:** Wer den Einsatzbereich seines Gleitschirms beim Start erweitern und für verschiedene Bedingungen gut gerüstet sein will, soll nicht nur die Standardtechniken beherrschen. Beim Groundhandling besonders bei wenig Wind sieht man noch sehr selten Piloten, die an Schirmhandling und Körperbeherrschung strukturiert arbeiten. Die vorgestellten Varianten sind eher ein Kann denn ein Muss und sind mit Elementen der Standard Technik ohne spezielle Tricks und Griffwechsel auszuführen. Auch sie unterliegen dem Prinzip sicher und einfach. Viel Spaß beim Üben. ▽



#### DER AUTOR

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

ANZEIGE

## PASSION WITH EXPERIENCE

GLEITSCHIRM CHECK IST VERTRAUENSACHE. 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)

# Live Tracking - XCTrack

Mobilfunknetz zum Tracken genützt

TEXT UND FOTOS: DAVID MÄRZ

**S**eit *X-Alps* ist Live-Tracking wieder in aller Munde, doch welche Möglichkeiten haben Gleitschirmflieger aktuell? Verschiedenste Gerätehersteller versuchten in der Vergangenheit mit teils teuren Abos Kunden an sich zu binden. Doch ist dies der Weisheit letzter Schluss?

In einer Artikelreihe (Teil 1: Mobilfunknetz, Teil 2: OGN-Funknetz, Teil 3: Satellitennetz) werden kostenlose, praxiserprobte Beispiele des Live-Trackings dargestellt, die in der Fliegergemeinde teilweise noch wenig bekannt sind.

Kommunikationstechnisch können drei Ebenen unterschieden werden, wobei unterschiedliche Geräte zum Einsatz kommen. Je nach Ebene hat man es dabei mit typischen Vor- und Nachteilen zu tun.

## 1. Mobilfunknetz (untere Ebene)

*Hier am Beispiel von XCTrack, einer tollen kostenlosen Fluggeräte-App für das Handy*

## 2. OGN-Funknetz (mittlere Ebene)

*In Mitteleuropa gut ausgebautes freies Funknetz, das ausgesendete FLARM-Daten automatisch einsammelt und in das Internet einspeist. Diese Flugbewegungsspuren sind über Webseiten, wie z.B.: [www.gliderradar.com](http://www.gliderradar.com), bis zu 24h kostenlos abrufbar.*

## 3. Satellitennetz (oberste Ebene)

*Den wenigsten ist das COSPAS-SARSAT Notfallsatellitennetz bekannt, das einst 1988 von der internationalen Staatengemeinschaft gegründet, Schiffsunfälle und Flugzeugabstürze aufdecken kann. Über sog. PLBs (Personal Locator Beacons) können auch Einzelpersonen dieses Notfallsatellitensystem kostenlos nutzen und sogar persönliche Datensätze hinterlegen.*

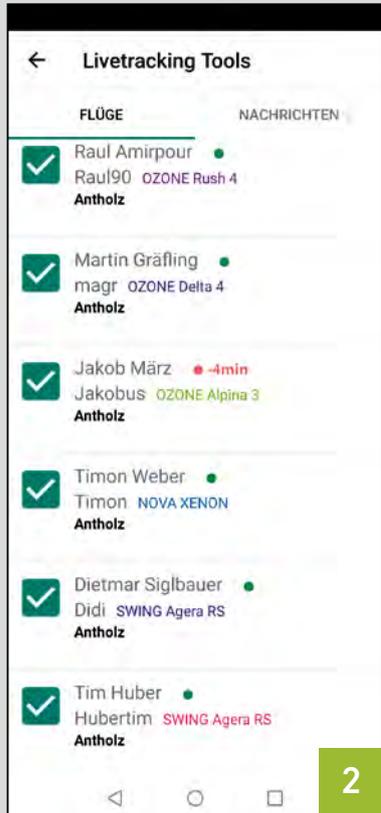


## Teil 1: Mobilfunknetz:

In den meisten Fällen ist das Handy sowieso an Bord und auch der Mobilfunkausbau inzwischen so gut, dass zumindest in zivilisierten Streckenabschnitten weitgehend Funkempfang besteht. Freilich hat sich manch einer bestimmt schon gewundert, dass im spontanen Endanflug über dem eigenen Wohnort die eigenen Leute mobilfunktechnisch nicht benachrichtigt werden konnten, obwohl in der Gegend normalerweise eine hervorragende Mobilfunkabdeckung besteht. Es liegt an der Höhe! Die Handymasten sind so ausgerichtet, dass sie Handysignale vor allem in den bodennahen Schichten empfangen. Ab einer gewissen Flughöhe führt dies zu Problemen.

## XCTrack

Neben gängigen Tracking Apps wie z.B. *LiveTrack24*, *Airtribune*, *Google Live Standort* und *Life360*, auf die hier nicht weiter eingegangen werden soll, gibt es für Android-Handys mit *XCTrack* eine extrem leistungsfähige, kostenlose Fluganwendung, die kaum mehr Wünsche offenlässt und andere teure Fluggeräte oft sogar in den Schatten stellt. In der Beta-Version unterstützt die App Live-Tracking. Inzwischen sind ca. 70% der Streckenflieger im Leistungssegment mit *XCTrack Beta* ausgestattet.



2

1| Live-Anzeige der Trackspur zweier Piloten im XCTrack mit absoluter Höhe und [Höhe AGL] auf detaillierter Landkarte

2| Auswahlmöglichkeit benachbarter Piloten im XCTrack, so dass deren Trackspuren live angezeigt werden.

3| Webseite um XCTrack-Piloten am PC live auszuwählen und deren Trackspur darzustellen.



#### DER AUTOR

David März,  
Hike+Fly - Streckenflieger aus dem

Chiemgau Motto: Keep

your eyes open on new ways, - am liebsten über den Alpenhauptkamm.  
alpenvogel22 on instagram



3

Die Vorstellung der aktuellsten Version von XCTrack wäre auf jeden Fall einen separaten Artikel wert, doch sollen hier wenigstens auf die Schnelle ein paar Schlagworte genannt werden:

- Leistungsfähiger Thermikassistent
- Genaue Landkarten und Wegenetze
- Automatische Luftraumanzeige mit Vorwarnung + Alarm
- Hinderniswarnung
- Individuelle Einstellmöglichkeiten
- Flugaufgabenplanung (mit Import- und Exportmöglichkeit)
- Anzeige aktueller NOTAMs
- Automatische XContest-Unterstützung und auf Wunsch automatisches Hochladen des Flugs (.igc-Datei) nach der Landung

Seit nun über 2 Jahren ([https://xctrack.org/Change\\_Log.html](https://xctrack.org/Change_Log.html)) unterstützt XCTrack in seiner **BETA-Version** (<https://xctrack.org/Download.html>) Live-Tracking:

- Automatische Darstellung naher Piloten auf der Karte
- Aktivierung anderer Piloten durch Checkbox, so dass deren Trackspur auf der eigenen Landkarte (stets aktuell) angezeigt wird.
- Chat-Funktion
- Optional: Kopplungsmöglichkeit mit externen aktiven FLARM Geräten (über WLAN oder Bluetooth) und simple Darstellung anderer FLARM-Teilnehmer auf der eigenen Landkarte

Von zuhause aus kann man über die Webseite <https://www.xcontest.org/beta/live> bequem andere Piloten, die mit XCTrack BETA unterwegs sind, auswählen und live verfolgen:

#### Zusammenfassung:

- Mobilfunknetz erforderlich
- Powerbank (für Handy) bei langen Flügen sinnvoll
- Barometer-Sensor im Handy empfehlenswert (nicht notwendig)
- Registrierung (kostenlos) für Beta-Version (Live-Tracking) erforderlich, unter: <https://www.xcontest.org/beta>

#### Vorteile:

- Einfach (vorausfliegende) andere Piloten/Freunde in der Luft entdecken und anhand ihrer Trackspur ggf. effektiv nachfliegen.
- Tatsächliche Trackdatendarstellung, notfalls verzögert
- Pufferung der Trackdaten bei Mobilfunklücken
- Sehr sparsame effektive Mobilfunkdatennutzung
- Live-Verfolgung auch zuhause am PC möglich

#### Nachteile:

- Derzeit nur für Android-Handy
- Evtl. Zusatzgewicht für Powerbank
- Auf Mobilfunkabdeckung angewiesen, Probleme in der Höhe und in nichtzivilisierten Abschnitten

# Auf der Suche nach dem

# Heiligen Gral

Unfall- und verletzungsfrei Fliegen

An Startplätzen, in den Foren oder beim Landebier tauchen sie immer wieder auf: die Flugsaurier, die – manchmal aktiv, manchmal zurückhaltend – erzählen, dass sie schon seit 20, 30 oder gar noch mehr Jahren fliegen, ohne sich jemals wehgetan oder den Retter geworfen zu haben. Autor Till Gottbrath gehört auch zu jenen Dinos. Er fragte sich, ob es bei diesen Piloten so etwas gibt, wie den kleinsten gemeinsamen Nenner. Und machte sich auf die Suche nach dem heiligen Gral des unfallfreien Fliegens...

TEXT UND FOTOS: TILL GOTTBRAH



Hinweis: Dieser Artikel erhebt keinerlei Anspruch, dass er wissenschaftlich fundiert wäre (zu kleine Grundmenge, zu wenig intensive Recherche). Dennoch findet man darin interessante Facts, Hinweise und Tipps, die durchaus dazu beitragen können, sicherer zu fliegen.



**N**ein, ich halte mich nicht für einen besonders guten Piloten. Andere starten eleganter, drehen effektiver auf, fliegen schneller und weiter. Aber auf eines bin ich schon ein wenig stolz: ich habe mir in 35 Jahren Gleitschirmfliegen – auch wenn dieses Tun anfangs die Bezeichnung „fliegen“ noch nicht wirklich verdiente – noch nie wehgetan und den Retter nur im Sicherheitstraining geworfen.

Wie es dazu kam? Ich schreibe hier bewusst nicht „wie mir das gelang“, denn ich habe vor allem anfangs eigentlich nichts dazu beigetragen. Damals bin ich gestartet und gelandet und dabei ist nichts passiert. Mein Tun war geprägt von völliger Ahnungslosigkeit gepaart mit Ignoranz. Eine ganz gefährliche Mischung! Vor einer Weile schaute ich alte Dias an und musste mich mit Grausen abwenden: Startplatz, Till in papageienbunten Klamotten fertig zum Abheben, ein knallblauer Himmel – gespickt mit fetten Lenticularis-Wolken. Föhn! Föhn? Den gab es in der Achtzigern noch nicht, jedenfalls nicht für mich als „Jungadler“. Meine Formel lautete damals: Sonne + Wind von vorne = Starten. Ich habe, um es kurz und nüchtern zu sagen: eine ganze Menge Glück gehabt!

Und wie erging es den anderen Fetzenflieger-Veteranen? Haben wir Unfallfreien irgendetwas gemein? Vor einer Weile fragte ich auf Facebook in einigen Gruppen nach Leuten, die schon lange unfallfrei unterwegs sind. Sofort entbrannten interessante Diskussionen – einschließlich des heute anscheinend leider unvermeidlichen Bashing. „Lange“ unfallfrei fliegen hatte ich nicht genau definiert. So meldeten sich interessanter Weise auch Piloten, die sieben, acht oder zehn Jahre als „lange“ empfanden. Nun, ich habe dann die Grenze willkürlich auf circa 20 Jahre und mehr gesetzt. Die Erfahrensten waren Ralf Heuber und Gerhard Fischer, beide Fluglehrer und zuvor Drachenflieger, die auf 40 Jahre zurückblicken und einer mit mittlerweile über 50 Jahren: der legendäre Andrea Kuhn. Zusammen mit Dieter Strasilla flog der Schweizer



**Thomas Hofbauer, seit 1988 –  
der Fast-Unfall-Tagebuch-Schreiber**

„Ich schätze mich persönlich als sehr risikobereit ein.“

Tomy nahm an den Red Bull X-Alps teil, gewann nicht nur einige Bordairstages, sondern ist seit ein paar Jahren zusammen mit Willi Ludwig der Veranstalter dieser Rennserie. Er geht auf Strecke (gerne auch mit dem Tandem), liebt Hike+Fly, soart in Dänemark, der Normandie oder Portugal, unternimmt Vol-Biv-Touren und, und, und... Zusammen mit seiner Freundin Ulli Plech betreibt er die Website [www.Hike2Fly4.fun.com](http://www.Hike2Fly4.fun.com), auf der eine Vielzahl von Hike+Fly-Touren vorgestellt wird.

Der Steirer sagt Erstaunliches: „Ich schätze mich persönlich als sehr risikobereit ein – zumindest bis vor einigen Jahren – und verdanke vieles auch dem Glück. Ich führe ein Buch, in dem ich Fast-Unfälle genau dokumentiere, evaluiere und mir diese immer wieder mal durchlese. Dadurch vergesse oder verdränge ich diese Erlebnisse nicht und hoffe bei ähnlichen Situationen, besser zu agieren als damals.“

bereits in den Siebzigern vom Gipfel des Piz Corvatsch. Sein aus Spinnackertuch selbst genähter „Skisegler“ hatte zwar nicht allzu viel mit heutigen Gleitschirmen zu tun, aber immerhin: er flog! (Tipp: Mal „Andrea Kuhn Gleitschirm“ googeln – interessant). Kuhn beherrschte sein Fluggerät schon damals überaus souverän und elegant!

Ich bat die relevanten Piloten einen kleinen Online-Fragebogen auszufüllen, der sich in zwei Teile teilte: Zum Ankreuzen eine kleine Erhebung ihrer „soziodemografischen Pilotendaten“ sowie zwei offenen Fragen, die sie per Mail beantworteten:

### **Was sind die zwei oder drei wichtigsten Gründe, dass Du bislang unfallfrei geflogen bist?**

Bitte nenne Deine(n) wichtigsten Tipp(s) für andere Piloten, um unfallfrei zu fliegen.

Es antworteten insgesamt 40 Leute. Der „Durchschnittspilot“ in dieser kleinen Erhebung fliegt seit gut 31 Jahren, pro Jahr fast 60 Stunden bei 67 Flügen. Regelmäßig bis sehr häufig fliegen 71 % der Befragten einen EN B-Schirm, 57 % einen C-Schirm und immerhin 43 % zusätzlich auch einen Tandemschirm (Mehrfachnennungen waren möglich). Regelmäßig bis häufig cruisen 87 % aller Befragten entspannt in der Thermik am Hausberg herum, schnüren 86 % die Wanderschuhe zum Hike+Fly, gehen 77 % auf Strecke und nehmen immerhin 49 % Passagiere im Tandem mit. Speed Flying, Wettkampf und Acro sowie die entsprechenden Schirme dazu spielen eine untergeordnete Rolle.

Die Antworten der Piloten auf die Gründe, warum sie unfallfrei blieben und welche Ratschläge sie anderen geben, lassen sich sieben Hauptbereiche einteilen:

1. **Ausrüstung**
2. **Training am Gerät, Groundhandling, Sicherheitstraining**
3. **Theoretisches Wissen (Aerodynamik, Wetter usw.)**
4. **Aktuelle Information – Wetter, Streckenplanung, eigenes Befinden**
5. **Organisation und Planung – Arbeit mit Checklisten**
6. **Erfahrung**
7. **Einstellung und Selbstreflexion**

## 1 | Ausrüstung

Sehr relevant in Bezug auf die Sicherheit erscheint den Befragten die Wahl der Schirmkategorie: Regelmäßig bis sehr häufig fliegen 71 % der befragten Piloten einen LTF/EN B-Schirm! Warum fliegen gerade die alten Hasen mit ihrer Erfahrung eher niedrigklassig?

Es besteht – wie nicht anders zu erwarten – ein klarer Konsens, dass niedriger klassifizierte Schirme bei Störungen erheblich zäher reagieren. Die Sicherheits-Marge wird größer, und die alten Hasen sind sich dieser Tatsache bewusst. Wer nicht auf ultimative Kilometerjagd geht oder Wettkämpfe fliegt, braucht nicht „mehr Schirm“. Mit der Entspannung und Weisheit des Alters tun sich viele der Veteranen offensichtlich leichter, niedriger eingestufte Schirme zu fliegen (auch wenn sie gleichzeitig vom Handling der stärker gestreckten Modelle schwärmen und immerhin 57 % regelmäßig bis häufig mit einem EN C-Schirm abheben). X-Alps-Teilnehmer Thomas Hofbauer (fliegt seit 1988) rät allgemein: „Fliege einen Schirm, unter dem du dich in jeder Situation wohlfühlst! Nur, wenn dich der Schirm nicht überfordert, triffst du entspannt die richtigen Entscheidungen und kannst den Flug in vollen Zügen genießen!“

Ich selbst musste vor einigen Jahren erkennen, dass ich als Streckenpilot mit einem EN B-Schirm sogar weiter komme als mit einer heißeren Kiste. Das war zwar eine etwas ernüchternde Erkenntnis, aber es ist so: Mit meinen Fähigkeiten bin ich nicht in der Lage, einen Hochleister über zehn Stunden zu beherrschen – einen B-Schirm dagegen schon.

Mehrere Befragte äußerten ähnliche Gedanken: dass nämlich viele Piloten weder das Potenzial ihrer Schirme ausfliegen, geschweige denn diesen Schirmen in Extremsituationen gewachsen sind. Radikal empfiehlt Michael Beek, Pilot seit 1990 und früher auch als Fluglehrer aktiv: „Bei weniger als 100 Flügen im Jahr sollte man überlegen, einen A-Schirm zu fliegen. Da gibt es Modelle, die mittlerweile echt Spaß machen.“

Ein weiterer Grund für die hohe Quote der EN-B Flieger könnte auch in der Erkenntnis liegen, dass im Alter die Reflexe langsamer werden. Sicher kein dummer Gedanke, den auch die Zahlen der Unfallanalyse des DHV untermauern.

Daniel Tyrkas – PWC-Pilot, mehrfacher Deutscher Meister und einziger CCC-Pilot

unter den Befragten – ergänzt: „Die Sicherheit ist unter dem Schirm! Auch mit einem A-Schirm kann man sich umbringen.“

Was die Ausrüstung als solche betrifft, sieht es gut aus: Materialversagen ist laut DHV Sicherheitsreferat erfreulicherweise eine extrem selten auftretende Unfallursache. Aber: Dazu muss der Pilot das Seine beitragen! Der regelmäßige Check des Schirms ist ohnehin Pflicht. Aber es gilt ebenso, an das rechtzeitige Packen des Retters zu denken sowie an die begrenzte Lebensdauer des Retters (meist zehn Jahre). Auch eine Überprüfung des Gurtzeugs ist in der Regel vorgeschrieben. Wusstest du das? Und weißt auch in welchen Intervallen (steht im Handbuch)? Da auch die Karabiner eine beschränkte Lebensdauer haben, sollte man auch diese nach Vorschrift austauschen. Bei Alukarabinern mit selbstverriegelndem Schnapper liegt die empfohlene Nutzungsdauer meist bei fünf Jahren. Das Herstellungsdatum ist in der Regel außen eingelastert.

Neben diesen Pflichtüberprüfungen gibt es noch die Kür – das, was du freiwillig tun kannst: nämlich selbst immer wieder mal die Ausrüstung checken. Auf der DHV-Website gibt es dazu ein sehr hilfreiches PDF zum Download:

[www.dhv.de/fileadmin/user\\_upload/monatsordner/2004-06/Ausbildung/VideosKarl/Journal/Check\\_Nachpruefung.pdf](http://www.dhv.de/fileadmin/user_upload/monatsordner/2004-06/Ausbildung/VideosKarl/Journal/Check_Nachpruefung.pdf)

Achte außerdem auf den Trimm deines Schirms: Wann immer du das Gefühl hast, dass dein Schirm beim Start sehr langsam steigt, hinten hängenbleibt oder gar im Flug eine gewisse Sackflugtendenz hat, solltest du die Trimmung prüfen lassen.

## 2 | Praktisches Training am Gerät

Mit dem Gleitschirm verhält es sich wie mit jedem anderen Sportgerät: Übung macht den Meister! Nutze also jede Gelegenheit, um am Boden zu üben. Gehe spielen, dillern, daddeln, groundhandeln. Fast alle Befragten halten diesen – eigentlich selbstverständlichen – Punkt für wichtig bis sehr wichtig.

Im DHV-Kanal auf YouTube gibt es eine Vielzahl von Lehrvideos zum Thema Groundhandling. Nimm dir bestimmte Übungen vor. Wenn noch ein Kumpel mitkommt, könnt ihr euch gegenseitig Feedback geben, euch filmen und zusammen analysieren. Oder ihr organisiert in eurem Klub einen Groundhandling-Tag. DHV-Ausbildungsvorstand Peter Cröniger sagt dabei gerne:

„Wenn dir der Schirm beim Groundhandling runterfällt, bist du praktisch abgestürzt. Das kostet ein Bier.“ In unserem Club sind wir dieser Empfehlung nicht gefolgt – zum Glück. Es hätte gleichermaßen zu Verarmung und Alkoholismus geführt. Immerhin führte es zu einem wichtigen Teilerfolg: Wir wurden besser am Boden!

Nicht minder wichtig sind regelmäßige Sicherheitstrainings. Wer dabei nicht gerade vorhat, zum Akropiloten zu werden, sollte den Fokus nicht darauf setzen, bestimmte „Tricks“ zu erlernen. Es geht – neben der allgemein besseren Schirmbeherrschung – vor allem darum, die intuitiv richtige Reaktion auf jene Störungen zu erlernen, die jeder von uns beim „normalen Fliegen“ erlebt: einseitige Klapper, Frontklapper und Strömungsabriss. Jeder Pilot sollte wissen, wann und wie sein Schirm abreißt und wie sich das anfühlt. Das Ertasten bzw. Erfühlen des Stallpunktes und die Ausleitung aus einem Stall können in der Praxis extrem wichtig sein. Der einseitige Strömungsabriss beim hangnahen Kurbeln ist eine häufige Unfallursache.

Aber da nicht immer alles gut geht, gehört auch die mentale Auseinandersetzung mit dem Werfen des Rettungsschirms (siehe Info 226, S. 44 ff.) ebenso wie das praktische Üben dazu. Greife bei jedem Flug mal zum Rettergriff, damit dein Unterbewusstsein diesen Bewegungsablauf abspeichert. Wurf deinen Retter in der Turnhalle o.ä., wenn er sowieso zum Packen muss. Wurf beim Sicherheitstraining beim letzten Flug den Notschirm, damit du weißt, wie sich das anfühlt. Die einfachste Regel für die Praxis: Wenn du eine massive Störung hast, aber keinen Plan, was eigentlich abgeht: sofort und mit viel Schmackes die Rettung werfen!

## 3 | Theoretisches Wissen – Aerodynamik, Wetter usw.

Bitte überprüfe mal ganz ehrlich und nüchtern, wie es um deinen Wissensschatz bestellt ist. Was hast du in letzter Zeit dazugelernt? Denke wirklich kurz nach – und lies erst dann weiter!

Lernst du überhaupt noch dazu? Bist du bewusst aktiv in Sachen theoretischer Fortbildung? Man muss nicht unbedingt in eine Flugschule gehen, um sich weiterzubilden (obwohl es zweifellos ein ganz hervorragender Weg ist). Es gibt unglaublich viele Videos, Podcasts, Tutorials, Artikel – kostenlos und jederzeit im Internet verfügbar. Außerdem



**Daniel Tyrkas, seit 1997 – der Leistungspilot**

„Das Wichtigste ist Training – Training – Training!“

Daniel arbeitete einige Jahre bei Swing im Marketing und beweist, dass ein hoher Leistungsanspruch und unfallfreies Fliegen Hand in Hand gehen können. Er ist mehrfacher deutscher Meister (DHV-XC Performance) und fliegt seit vielen Jahren Wettbewerbe – auch im World Cup (derzeit 15. in der Weltrangliste). Auch als Streckenflieger war er sehr erfolgreich: Schon 2014 gelang ihm vom Osterfelder Kopf ein FAI-Dreieck von 272 km.

„Die wichtigste Grundlage für unfallfreies Fliegen ist 1. Training. 2. Training. Und 3. Training. Damit meine ich einerseits die Flugpraxis mit der regelmäßigen Teilnahme an Sicherheitstrainings sowie dem dazugehörigen stetigen Weiterüben der Manöver. Auch mentales Training (Bewegungsabläufe, Konzentration, etc.) sowie Theorie (Wetter, Aerodynamik usw.) gehören dazu. Man sollte das nicht nur mal gehört haben, sondern soweit verinnerlicht haben, dass man es auch anderen erklären könnte. Beim Fliegen lernt man nie aus, egal wie erfahren man ist. Das ist aus meiner Sicht auch das Schöne daran. Besondere Achtsamkeit ist geboten, wann immer der Abstand zum Boden gering ist.“



**Wolfgang Nöhrig** seit 1987 –  
*der Mann der kleinen Schritte*

„Ich bin ein großer Schisser und Glück war sicher auch dabei.“

„Da Woifi“ lebt in einer der schönsten Ecken der Alpen, im Berchtesgadener Land und gehört zu den grauen Eminenzen in Sachen Tandemfliegen. Natürlich will er mit seiner Tandemfliegerei auch Geld verdienen und das Hobby finanzieren – aber es ist nicht Selbstzweck. Es freut ihn einfach, die Faszination des Gleitschirmfliegens mit anderen zu teilen.

„Ich bin einfach ein großer Schisser und alles andere als wagemutig. So war das schon immer. Anfangs – damals noch viel jünger – hatte ich hin und wieder auch so 3 Sterne-Angst in der Luft. Also flog ich seeeeeehr lange nur am Hausberg herum, tastete mich gaaaanz langsam voran und verbesserte mein Level vorsichtig Schritt für Schritt. Drum bin ich auch nicht der große Entdecker und Streckenjäger geworden. Aber ich fliege immer noch mit derselben Begeisterung wie eh und je.“



**Mark Seboldt**, seit 1993 –  
*der Vielflieger*

„Kein Zusatzrisiko nur für den eigenen Geltungszwang eingehen“

Mit rund 3.000 Flügen in den Alpen und über 3.000 Flugstunden schaut Mark auf einen breiten Erfahrungsschatz zurück. Rund 15 Jahre seiner Karriere war er mit DHV 2-3 oder C-Schirmen unterwegs, in den letzten Jahren aber eher mit leichten B-Schirmen. Denn er liebt Hike+Fly und geht noch immer gerne auf Strecke.

„Ich hatte, vor allem in der Anfangszeit, immer wieder mal Glück. Daraus entwickelte sich ein großer Respekt vor den Naturgewalten. Wenn es bockt, fliege ich eben nicht ins Lee und scheiße auf die XC-Punkte. Und wenn es zu ungemütlich wird, gehe ich auch ganz bewusst landen. Oder ich verzichte gleich auf den Flug, wenn die Wetterlage grenzwertig erscheint. Unnötiger, falscher Ehrgeiz bringt dich in Gefahr, gerade beim Streckenfliegen. Zudem ist das immer wieder erneute Training der eigenen Handlungsfähigkeit am Übungshang mit entscheidend für unfallfreies Fliegen.“

organisieren viele Vereine bzw. Flugschulen Vorträge. Friedrich Maurer, Pilot seit 1992, sagt dazu: „Fachbücher und Zeitschriften wie Thermik, Cross Country, DHV-Info machen mir Freude. Ich habe das Gefühl, ‚in touch‘ mit dem Fliegen zu bleiben, besonders wenn’s nicht zum Fliegen geht. Außerdem schaue ich ab und an YouTube-Videos und -Tutorials, um auf dem Laufenden zu bleiben – aber keine Absturz- oder Horrorvids übers Fliegen, da ich mich nicht negativ konditionieren mag.“

Und dann gibt es noch die Möglichkeit, erfahrene Piloten zu fragen. Fragen zu stellen ist kein Zeichen von Ahnungslosigkeit, sondern ein Zeichen einer starken Persönlichkeit. Nur wer Mut hat, fragt andere um Rat. Also trau’ dich und frag’ den anderen Löcher in den Bauch!

**4 | Aktuelle Information – Wetter, Flug- und Streckenplanung**

Hier herrscht Einigkeit unter den Flugsauriern: Die intensive Beschäftigung mit dem Wetter ist der wichtigste Teil der Flugvorbereitung. Und nicht nur vor, sondern auch während des gesamten Flugs gilt es, die Wetterentwicklung zu verfolgen – und im Bedarfsfall den Flug vorzeitig zu beenden. Dabei gibt es kein „zu früh“, allenfalls ein möglicherweise höchst unangenehmes „zu

spät“... Hans Tockner, Pilot seit 1987 und höchst erfolgreicher Kilometerjäger, geht noch einen Schritt weiter: „Ich setze mich auch in der flugfreien Zeit viel mit dem Fliegen auseinander und verfolge die Wetterentwicklung auch ohne Flugambitionen.“

Neben diesen „harten faktischen“ Informationen gibt es noch die „soften emotionalen“ Informationen – jene, die dich selbst betreffen. Auch die gilt es vor jedem Flug einzuholen. Christian Boksznaider (Pilot seit 2000) berichtet: „Wenn ich am Startplatz ankomme, frage ich mich: Wie bin ich heute drauf? Bin ich fit? Wie lange bin ich nicht geflogen? Belastet mich etwas? Weshalb gehe ich heute fliegen?“

**5 | Organisation und Planung**

In der kommerziellen Luftfahrt sind das Vieraugen-Prinzip sowie die Arbeit mit Check-Listen Standard. Pilot und Co-Pilot gehen zusammen die Check-Listen durch, einer liest vor, der andere führt aus und bestätigt.

Und wir Gleitschirmflieger? Erinnern uns bestenfalls an den Fünf-Punkte-Check vor dem Start (kannst Du die fünf Punkte wie aus der Pistole geschossen nennen?). Aber es passieren immer wieder in höchstem Maße überflüssige wie ärgerliche Unfälle, die sich vermeiden ließen, wenn der Pilot sorgfältiger vorging: nicht geschlossene Gurtzeuge,



**Ralph Schlöffel, seit 1990 –  
der Flugschul-Auswanderer**

„Hör auf deinen Bauch!“

Der unüberhörbare Franke lebt mittlerweile in Sillian (Osttirol) und ist seit 2020 Geschäftsführer der Flugschule Bluesky. Ralph fliegt seit 1990 mehr als 130 Stunden pro Jahr, flog 15 Jahre Wettbewerbe, war zweimal deutscher Vizemeister, stellte Höhenrekorde in Namibia auf und organisiert seit 25 Jahren Flugreisen. Der Mann

hat wahrlich viel erlebt. In seiner jovialen Art sagt er:

„Ich habe immer die Regeln des Gleitschirmfliegens eingehalten. Die wichtigsten sind meiner Ansicht nach:

- Regel 1: Hör' auf deinen Bauch!  
Regel 2: Missachte nicht die Meteorologie.  
Regel 3: Gehe direkt über zum Landebier, wenn du nicht weißt, was in Bezug Regel 1 und 2 Sache ist.“

Das ist vielleicht etwas unwissenschaftlich formuliert und entspricht nicht wirklich der eher nüchternen Lehrmeinung bei der Fluglehrerausbildung – aber es ist viel Wahres dran.

verdrehte Tragegurte, Leinenknoten. Leinenüberwürfe, nicht geschlossene Karabiner, Start, obwohl der Luftraum nicht frei ist, usw. Das Ganze kann darüber hinaus noch durch andere Faktoren verstärkt werden, zum Beispiel Stress, weil man etwas zum spät am Startplatz steht und die anderen bereits auf Strecke gehen, Ablenkung durch andere Piloten oder Zuschauer, noch schnell einen Flug machen, obwohl man in Kürze einen Termin hat, sich vor dem schlechten Wetter noch raushauen, oder ein Selfie posten... Fliegen und Eile oder gar Hektik passen definitiv nicht zusammen!

Ich habe auch schon mal einen Piloten gesehen, der auf einem eingeschweißten Kärtchen den Fünf-Punkte-Check im Cockpit hatte. Uncool? Im Cockpit eines Airbus lacht auch keiner über seitenlange Check-Listen... Und wenn du das nicht machen willst, dann lass dir zumindest Zeit vor dem Start und gehe Ausrüstung, Start und Flug in Gedanken noch mal ganz in Ruhe durch.

Mache dir Ausrüstungslisten, damit du beim Packen nicht wichtige Teile deines Equipments vergisst.

## 6 | Erfahrung

Es gibt zwei Fliegerweisheiten, die ein in-

teressantes Licht auf diesen Themenbereich werfen:

- „Gutes Urteilsvermögen wächst aus Erfahrung. Dummerweise wächst die Erfahrung meistens aus einem schlechten Urteil.“
- „Man beginnt mit einem vollen Sack Glück und einem leeren Sack Erfahrung. Der Trick ist, den Erfahrungssack zu füllen, bevor der Glückssack leer ist.“

Beide Weisheiten beschreiben das Dilemma, dass Erfahrung eben nur durch „Machen“ entsteht, durch „Tun“. Andererseits kann man, so man dazu bereit ist, auch von den Erfahrungen anderer profitieren. Flachland-Pilot Markus Kaup (seit 1993) berichtet: „Die Lernkurve beim Gleitschirmfliegen – und nicht nur dort – kann besonders durch den Austausch mit anderen Piloten optimiert werden. Ich hatte das Glück, nach dem Ende meiner Flugausbildung, viele Flugerlebnisse mit Freunden zu teilen, die schon deutlich mehr Flugerfahrung hatten als ich. Sie haben mich an die Hand genommen und mit mir offen und ehrlich über Flugerlebnisse diskutiert. Konstruktive Kritik ist hier sehr effektiv, um eigenes Können

# independence

● paragliding

Gleitschirmausrüstung seit 1990

**Geronimo<sup>2</sup>**  
EN B



GLEITSCHIRME



RETTUNGSSYSTEME



GURTZEUGE



ZUBEHÖR

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



### Hans Tockner seit 1987 – der Kilometerfresser

„Sei sehr ehrlich zu dir selbst!“

Hans Tockner gehört seit Jahren zu den besten Streckenfliegern der Welt (zweimal XContest-Sieger weltweit in der Standardklasse sowie viele Topp-Platzierungen).

Sein Vater kam bei einem Gleitschirmunfall ums Leben.

„Mein Vater hatte schon immer ein anderes Risiko-Management als ich, egal ob beim Bergsteigen oder beim Fliegen. Wir hatten bei gemeinsamen Ausflügen oft unterschiedliche Einschätzungen über die Bedingungen vor Ort. Ich selbst schätze mich seit jeher als eher vorsichtig ein. Seit dem Unfall meines Vaters ist meine Risikobereitschaft noch weiter gesunken. Schon bei prognostizierten Druckdifferenzen von >3 hPa lasse ich Tage grundsätzlich aus. Bei angesagter Gewittergefahr mache ich allenfalls ein schnelles Hike+Fly am Morgen. Und fühlt sich in der Luft etwas ungewohnt an, gehe ich heute lieber landen. Jeder Pilot sollte sehr ehrlich zu sich sein, welche Wetterlagen noch sicher und mit Freude fliegbar sind und welche eben nicht.“

einzuschätzen und zu verbessern.“ Hast du im privaten Umfeld keine Air Buddies, mit denen du regelmäßig zum Fliegen gehst, dann ist es überaus sinnvoll, in einen Verein einzutreten. Hier findest Leute mit Erfahrung.

### 7 | Einstellung und Selbstreflexion

Dieser Bereich ist am schwierigsten zu erfassen und auch jener, der zu den meisten Diskussionen führen dürfte. Die wichtigsten Unterpunkte

#### Kritikfähigkeit und Selbstreflexion:

Kein Mensch wird gerne kritisiert. Dabei sollte man Kritik als Chance begreifen und

das Feedback von außen zur persönlichen Weiterentwicklung nutzen. Friedrich Maurer: „Sei offen für Kritik und offen, aus eigenen und den Fehlern anderer zu lernen. Konstruktive Kritik ist ein Geschenk, keine Beleidigung!“ Tandemprofi Rainer Fischer (1998) unterstreicht: „Selbstreflexion, Kritikfähigkeit und Fehler ehrlich aufzuarbeiten sind meine wichtigsten Tipps, um Unfälle zu vermeiden.“ Ähnlich denkt Beni Friedli (1988 und Fluglehrer): „Schwächen erkennen, realisieren, offen zugeben und daran arbeiten. Erkenntnis bei mir z. B. 2012: bei stärkerem Wind bin ich kein guter Starter – also daran arbeiten.“

#### Risiko-Management:

Ein sehr wichtiges und spannendes Thema – und spätestens nach den letzten X-Alps wieder präsent in den Köpfen vieler Piloten. Wieviel Risiko bin ich bereit einzugehen?

Wie schätze ich das Verhältnis von meinem Können zu den jeweiligen Bedingungen ein? Die Antwort darauf ist immer eine ganz individuelle, die noch dazu von der jeweiligen Tagesform mitbestimmt wird. Peter Wild, Pilot seit 1990, rät dazu: „Sei dir über dein persönliches akzeptables Risiko-Limit bewusst und geh' konsequent landen, wenn du nicht mehr in diesem Bereich fliegst.“ Hans Tockner ergänzt: „Fast alle Unfälle, die ich leider miterleben musste, sind bei grenzwertigen Bedingungen passiert und die verunfallten Piloten waren den Anforderungen des Tages nicht gewachsen oder waren zu nahe an ihren Grenzen und haben dann noch zusätzliche Fehler gemacht. Meist macht es auch keinen Spaß bei Bedingungen zu fliegen, die einen überfordern. Wichtig ist, dass man keine schlechten Erfahrungen macht. Das ist der beste Weg, um Erfolge zu feiern.“



### Rainer Fischer seit 1998 – der Vier-Augen-Mann

„Systematisches Vorgehen hat bei uns schon zwei Unfälle verhindert.“

Rainer Fischer ist der Kopf hinter <https://tandemfliegenchiemgau.de/>, einem gut etablierten Anbieter von Tandemflügen an der Kampenwand, der jährlich mehrere Hundert Flüge durchführt. Wer Rainer und seine Piloten bei der Arbeit zusieht, kann beobachten, wie sie sich vor dem Start gegenseitig checken. Nur wer als Letzter startet, muss ohne Partner-Check in die Luft gehen.

„Es kostet zwar etwas Zeit, immer einen solchen Check zu machen, aber nicht so viel, dass es diese wenigen Minuten nicht wert wären. Aufgrund dieses systematischen Vorgehens konnten wir schon zwei (mögliche) Unfälle vermeiden haben – ein halb offener Rettungsschirm-Container und ein falsch eingehängtes Passagiergurtzeug. Beim Tandemfliegen sollten die Startvorbereitungen mit besonderer Sorgfalt getroffen werden. Aber ich übertrage das auch auf das Solo-Fliegen. Die Systematik ist mir in Fleisch und Blut übergegangen.“



**Christoph Weber** seit 1989 –  
*der Zusatznutzen-Analyst*

„Ich erfülle die Eingangsbedingungen nicht.“

Stimmt: Christoph Weber musste, ziemlich am Anfang seiner Gleitschirmkarriere, ca. 1997, den Retter aus einer Absturzsituation heraus ziehen. Dennoch hat er viel zum Thema zu sagen. Der studierte Physiker arbeitet bei

Turnpoint und setzt sich beruflich intensiv mit dem Thema Sicherheit und dem Werfen des Retters auseinander. Die meisten Piloten kennen ihn als Race Director der Red Bull X-Alps.

„Es war sehr hilfreich, dass ich zu dem Zeitpunkt, als ich mit dem Gleitschirmfliegen begann, schon zehn Jahre Flugerfahrung mit dem Segelflugzeug hatte. Ich hatte dadurch bereits viel über die Luft gelernt und sie war kein unbekanntes Medium mehr. Weiterhin haben das Segelfliegen und das Klettern – das hatte ich auch damals schon ein paar Jahre betrieben – mein Risk Management stark geprägt. Es lässt mich bis heute immer wach und mit gutem Sicherheitspolster agieren. Ich überlege mir bei meinen Entscheidungen immer, was ich verlieren und was ich gewinnen kann! Lohnt das Risiko den Einsatz? Wie hoch ist der Zusatznutzen?“

#### **Zusatznutzen:**

Der Zusatznutzen ist ein wertvolles Werkzeug bei der Evaluierung des Risikos, dass ein Pilot mit dem Start bzw. dem Weiterfliegen eingeht. Was bringt es mir, wenn ich jetzt starte? Wird es wirklich ein schöner Flug? Beni Friedli betrachtet es gerade anders herum: „Bei schwierigen Bedingungen frage ich mich immer: Was verliere ich, wenn ich heute nicht starte? Meistens lautet die Antwort: Nichts!“

#### **Herdentrieb – selbstständig entscheiden:**

Ich wette, jeder, der länger fliegt, hat das schon mal in der einen oder anderen Form erlebt. Die Verhältnisse sind eigentlich zweifelhaft, aber irgendwer haut sich dann doch raus. Und wenn er nicht unmittelbar abstürzt, breitet sich der Gedanke aus: Na also, geht doch! Auch passiert es immer wieder, dass sich ein Regenschauer nähert, eine Gewitterzelle aufbaut oder sich gar eine Kaltfront auf die Piloten in der Luft zubewegt. Trotzdem landet keiner, die anderen landen ja auch nicht! Gleitschirmflieger können von erstaunlicher Ignoranz und Unselbstständigkeit besessen sein. Es gilt den Mut zu haben, selbst zu entscheiden!

Hans Tockner sagt dazu: „Immer ganz bewusst selbst alle Entscheidungen treffen und diese danach auf ihre Richtigkeit hin überprüfen. Anderen hinterherzulaufen bzw. -fliegen hilft einem nicht weiter und ist sehr gefährlich.“

#### **Bewusster Verzicht:**

Die Fähigkeit verzichten zu können hängt eng mit dem Herdentrieb zusammen. Tandempilot Paul Pichlmaier (fliegt seit 1991) sagt: „Das Einzige, was bei uns Hobbyfliegern zählt, sind ein Happy Landing und der Spaß am Fliegen. Wenn das dann bedeutet, dass man mal auf einen Flug verzichtet oder früher landen geht, kann das nur gut sein!“ Oder wie man im Englischen gerne bei der Schulung sagt: „You never land too early!“

#### **Locker bleiben:**

Es ist ein überaus menschlicher Zug, nach Anerkennung zu suchen. Sei es, dass wir am längsten in der Luft bleiben, am weitesten fliegen oder die meisten Likes auf Social Media bekommen. Aber ganz ehrlich: Fliegst du wegen der Anerkennung oder einfach, weil dir das Fliegen einfach wahnsinnige Freude bereitet? Ich wette mal, dass die meisten Leser so denken: Anerkennung ist schön, aber das Erlebnis ist wichtiger. Also: mache

## Perfektionsurlaub Namibia



### Flugsafari Namibia

25 Jahre Erfahrung in Afrika

Groundhandling  
Dünensoaring



Flugschule  
Sky Club Austria  
[www.skyclub-austria.at](http://www.skyclub-austria.at)

dich frei von Leistungsgedanken und stelle Erlebnis, Freude und Spaß in den Vordergrund! Friedrich Maurer sagt: „Die Freude, der Spaß am Fliegen steht für mich an absolut erster Stelle, solo und Tandem. Und zum Soaren und bei ruhigeren Bedingungen auch mit C und D Schirmen, besonders wegen der dynamischen Flugeigenschaften. Entscheidend ist für mich mein Peace of Mind.“ Nadine Laqua, Pilotin seit 2000, meint dazu: „Letztendlich hilft mir sehr, dass ich mich im Kopf frei gemacht habe vom ‚ich muss fliegen‘ – nein, ‚ich darf fliegen‘!“

#### Die Motivation zum Fliegen:

Dieser Punkt hängt eng mit dem vorigen zusammen. Frank Schaufuss begann 1989 und rät: „Befasse dich mit dir selbst: Wie ticke ich? Wer bin ich? Was ist mir beim Fliegen wichtig? Habe ich Spaß bei dem, was ich tue? Wofür fliege ich? Was bedeutet mir das Fliegen? Sind es die involvierten Risiken wert? Befinde ich mich in guter Verfassung? Was will ich eigentlich? Welche Ausrüstung passt zu mir?“

#### Das Glück – der Heilige Gral?

Nicht alle Piloten nannten den Faktor „Glück“ aktiv von sich aus – auf Nachfrage hingegen fast alle! Man könnte sogar fast sagen, dass Glück die Antwort auf die Suche nach dem Heiligen Gral des sicheren Fliegens ist. Das Glück ist der kleinste gemeinsame Nenner fast aller Befragten. Das klingt vordergründig etwas frustrierend, ja fast Furcht einflößend. Denn man kann nichts aktiv dafür tun, Glück zu haben – außer vielleicht, es nie herauszufordern.

Björn Klaassen (fliegt seit 1987 und arbeitet beim DHV als Leiter des Geländereferats) erkennt nüchtern: „Ich finde es von mir fast ein wenig verwegen, wenn ich hier Tipps gebe. Wirklich stolz bin ich nicht, denn mit etwas Pech, hätte es mich auch erwischen können (zum Beispiel Dust Devils, fiese Einklapper, etc.). Ich habe bei einigen Flügen sicher auch mein Glück beansprucht.“

Bei genauerem Hinschauen relativiert sich der Faktor „Glück“. Je früher die befragten Piloten mit der Fliegerei begannen, desto häufiger nannten sie von sich aus das „Glück“. Denn in den frühen Jahren gab es diverse Schirme, die heute schlicht und einfach als Fehlkonstruktionen gelten: stabile Querstangen, fest aufgepumpte Tubes, geschlossene Außenzelle, absonderliche Systeme zur Steuerung über das Gewicht und, und, und. Wir, die Flugsaurier, haben uns damals in einer Mischung aus Ahnungslosigkeit und Mut drunter gehängt. So mancher Pilot machte damit Horrorerlebnisse oder bezahlte gar mit dem Leben. Uns blieben sie erspart. Glück gehabt. Mik Broschart (begann

#### Frank Schaufuss seit 1988 – der Erlebnissucher

„Das Ego ist ein Schweinehund!“

Der Schweizer hat, wie viele seiner Landsleute, grundsätzlich eine eher tiefe Toleranz für Unvorhergesehenes und allzu Turbulentes. Daher war er schon immer ein vorsichtiger Pilot, „im Grunde übervorsichtig“. Er fliegt maximal B-Schirme, nur bei gutem Wetter und betrachtet sich eher als Angsthase.

„Es gab einige Jahre, da dachte ich, beim Streckenfliegen seien die Kilometer und die Platzierung im XContest wichtig. Richtig gut war ich aber nie. Heute sind mir Kilometer nicht mehr wichtig. Ich freue mich viel mehr am Naturerlebnis. Vor allem aber Hike+Fly Abenteuer erfüllen mich: das Körperliche und Technische dabei, die unterschiedlichen Skills, die es dazu braucht. Natürlich freue ich mich über längere Streckenflüge, sie sind aber kein Selbstzweck mehr. Ich erfahre das Fliegen allgemein als Privileg und bin immer wieder dankbar. Wenn ich dabei mehr Stress als Spaß habe, lohnt es sich nicht. Mit dieser Einstellung komme ich kaum oder eigentlich nie in brenzlige Situationen. Einfach das Ego hintenanstellen.“



#### Björn Klaassen seit 1987 – der Beobachter

„C- und D-Schirme sind mir in Extremsituationen zu anspruchsvoll.“

Björn hat Forstwirtschaft studiert, leitet beim DHV das Ressort Fluggelände und fliegt mit großer Leidenschaft. Der begeisterte Biwakflieger muss sich derzeit mit dem Problem von zu vielen Piloten für zu wenige Fluggelände herumschlagen.

„Je älter ich werde, desto umsichtiger bin ich unterwegs und versuche erst gar nicht, in schwierige Situationen zu kommen. Ich fliege, weil ich überzeugt bin, dass ich am Abend wieder sicher landen werde. Dass ein gewisses Risiko besteht, ist mir jedoch sehr bewusst. Vielleicht muss man auch ein Stück weit ignorant sein, denn realistisch betrachtet, kann immer etwas passieren. Tipp: Ich beobachte vor dem Start und beim Fliegen ständig die komplette Umgebung und ziehe meine Schlüsse daraus. Ganz wichtig: Fliegen muss Spaß machen – Angsterlebnisse brauche ich nicht!“

## Mik Broschart seit 1989 – der Familienvater

„Ich brauche nicht mehr als einen  
Low B-Schirm“

Mik ging früher ambitioniert auf Kilometerjagd. Heute ist er nicht mehr Team-Pilot bei Nova, sondern arbeitet dort im Sales-Bereich. Der zweifache Familienvater lebt mit seiner Frau und zwei Töchtern in Lenggries, die ab und zu mit ihm im Tandem abheben – „aber ohne Druck“, wie Mik betont.

„Eine gesunde Selbsteinschätzung plus gründliche Überlegungen zur Wetter- und Windsituation, das Hören auf das eigene Bauchgefühl und eine klare Entscheidung treffen ‚Fliegen oder besser nicht Fliegen‘ gehören elementar wichtig dazu – und zwar auch dann, wenn andere sich bereits bzw. noch in der Luft tummeln. Der ‚Verzicht‘ steht an erster Stelle, wenn die Bedingungen eben nicht optimal sind. Dazu gehört auch die bewusste Schirmauswahl – in meinem Fall der Kategorie Low B oder High B. Letztere brauche ich schon gar nicht mehr, da auch Low B- oder gar einige A-Schirme einen Riesenspaß machen. Auf Reisen in (ferne) Länder, in denen die Rettungskette nicht so sauber funktioniert wie bei uns in den Alpen, setze ich meine persönliche Risikobereitschaft noch einmal ein Stück weit zurück.“



1989) beschreibt das so: „Zu Beginn meiner Gleitschirmkarriere Ende der achtziger und Anfang der neunziger Jahre gab es durchaus Situationen, da hab ich Glück gehabt, nicht die Rettung werfen zu müssen. Fehlende Leistung der Schirme wurde zu oft durch ‚heiße Kisten‘ kompensiert, die das ein oder andere Mal in Flugzustände übergangen, die nur schwer unter Kontrolle zu bekommen waren.“

Ein weiterer Punkt ist das mangelnde theoretische Wissen zu jener Zeit. In der Überzeugung, dass der Gleitschirm ein unübertroffen sicheres Fluggerät sei, hoben wir einst ohne Retter ab, Protektoren waren noch lange nicht erfunden und es gab in Österreich Flugschulen, bei denen man beim Neukauf eines Schirms als Ergänzung gleich eine österreichische Pilotenlizenz dazu bekam, wenn man nur glaubhaft genug versicherte, dass man fliegen könne.

Seither ist das theoretische Wissen im Vergleich zu damals fast explosionsartig angewachsen – ganz allgemein und im Konkreten bei den mittlerweile gut ausgebildeten Fluglehrern. Wer heute mit dem Fliegen beginnt, ist nicht gezwungen, aus eigenen Fehlern zu lernen und dabei Glück zu haben. Er kann unendlich viel aus den Fehlern anderer lernen. Das gilt nicht nur für Anfänger, es gilt für jeden Piloten! Man sollte niemals aufhören, dazulernen zu wollen. Das setzt allerdings voraus, dass man zuhören kann und will und akzeptiert, dass man nicht perfekt ist und auch niemals wird.

In diesem Sinne: Euch allen schöne und sichere Flüge mit Happy Landings. ▽

### Der Autor und der DHV danken für den Input und das Engagement von:

Adam Pichler, Alexandra Rex, Andrea Kuhn, Andreas Wannags, Beni Friedli, Bernd Zeimetz, Björn Klaassen, Christian Boksznaider, Christoph Weber, Daniel Tyrkas, Dennis Linke, Erik Heller, Frank Schaufuss, Friedrich Maurer, Georg Barczewski, Gerhard Fischer, Hans Tockner, Inge Rüdiger, Johannes Schuller, Klaus Höglauer, Mark Seboldt, Markus Kaup, Matthias Stax, Max Schmidt, Michael Beek, Michael Ehweiner, Michael Hess, Mik Broschart, Nadine Laqua, Patrick Sieber, Paul Pichlmaier, Peter Wild, Phil Pilsen, Philip Krämer, Rainer Fischer, Ralf Heuber, Ralph Schlöffel, Ralph Steyer, Ray Hoffmann, Robert Blum, Rolf Mürder, Thomas Hofbauer, Thomas Wöllner, Thomas Ziegler, Ludwig Gottsbacher, Tobias Bauer, „Thorte OnAir“, Willi Ebel, Wolfgang Hettich, Wolfgang Nöhrig, Wolfgang Tomerius





Ein Start an der Winde macht's möglich: Das Flachland als Fluggebiet für Drachen und Gleitschirme wartet darauf entdeckt zu werden.



EWFs geben ihr Know-How und die eigenen Erfahrungen mit unterschiedlichen Windenmustern weiter.

# Neue „Einweisungsberechtigte Windenführer“ dürfen ausbilden

Ende Juni 2021 fand zum wiederholten Mal ein EWF-Seminar statt, dass dank unserer fachlich und didaktisch hochkompetenten DHV-Referenten sowie den herausragend motivierten Teilnehmern ein großer Erfolg war.

TEXT: SELI METZGER | FOTOS: MARC NIEDERBERGHAUS

**D**ie Ausbildung und das Flugvergnügen an der Winde sind ein wichtiger Bestandteil in deutschen Gleitschirm- und Drachenflugvereinen und werden auch für berglandverwöhnte Pilotinnen und Piloten immer interessanter. Und da Windenfliegen ein Teamsport ist, der nur durch gut ausgebildete Mitwirkende sicher und vertrauensvoll betrieben werden kann, freuen wir uns umso mehr, dass die Zahl an erfahrenen Windenfahrern dieses Jahr bereits um 19 neue EWFs (Einweisungsberechtigte Windenfahrer) erweitert werden konnte, die ihr Wissen nun an die Flugsportbegeisterten weitergeben, die ihre Sportsfreunde und -freundinnen in die Lüfte ziehen wollen.

Seminare zum Thema werden vom DHV und in unterschiedlichen Formaten all denjenigen Windenführer gegen einen geringen Kostenbeitrag angeboten, die eine Erfahrung von mindestens 250 Schleppts haben, sich intensiv in die rechtlichen Vorschriften und technischen Zusammenhänge eingearbeitet haben und zudem von den Vereinsvorsitzenden für die Ausbildungstätigkeit empfohlen werden. Termine werden entsprechend der Nachfrage angesetzt und auf der DHV-Website im Winden- und UL-Schlepp-Bereich sowie im DHV-Veranstaltungskalender veröffentlicht.

In Zusammenarbeit mit Marc Niederberghaus (nordrhein-westfälischer, eifriger und auf unterschiedlichsten Winden erfahrener EWF) hat der DHV bislang 3 Lehrgänge in digitaler Form über die Video-konferenzplattform Zoom angeboten und bedankt sich sehr bei den

Teilnehmern, die uns ihre Begeisterung über eines dieser Seminare haben zukommen lassen:

„Insbesondere die zahlreichen praktischen Tipps zum Ausbildungsablauf wie auch zu Vorbereitungen und weiteren Aspekten dazu empfand ich als sehr nützlich. Auch der Austausch mit den anderen Seminarteilnehmern war sehr gut, um auch mal eine Idee zu bekommen, wie andere Vereine den Schleppbetrieb realisieren. Die Themen wurden passend auf drei Abende verteilt und ausführlich besprochen. Ein gelungenes Seminar - vielen Dank dafür!“

**„Es war ein gutes Seminar. Folgende Punkte haben mir besonders gut gefallen:**

- Das Format: Spaltung der Veranstaltung auf 3 Tage. Es war eine gute Balance zwischen Job-Belastung und abends noch aktiv zuhören und mitdiskutieren.
- Die Praxisnähe des Referenten und Beispiele
- Die Nutzung moderner Schulungsmöglichkeiten PowerPoint, Diskussion
- Zeit für Austausch mit den anderen Teilnehmern -> Wissen mitgenommen
- Hinweise, die wir direkt in die weitere EWF-Ausbildung im Verein implementieren werden [...]"



Interessierte können sich auf der Website [www.dhv.de/home-deutsch/piloten-infos/ausbildung/winden-und-ul-schlepp](http://www.dhv.de/home-deutsch/piloten-infos/ausbildung/winden-und-ul-schlepp) informieren und sich gerne für einen Platz im nächsten Seminar vormerken lassen: [schleppbuero@dhvmail.de](mailto:schleppbuero@dhvmail.de)

Der Lehrgangreferent Marc Niederberghaus und Andreas Schöpke aus dem DHV-Schleppbüro grüßen recht herzlich: „Ihr könnt gut schleppen und seid verantwortungsvoll – nun habt ihr im Kurs noch viel über Methodiken und erfolgreiche Vorgehensweisen in der Ausbildung gehört. Ihr wart im Kurs aktiv, habt diskutiert und man spürte die Leidenschaft. Bringt das nun in der Ausbildung zusammen zu einem Paket und bleibt immer auf der sicheren Seite. Die EWF Tätigkeit kann jede Menge Spaß machen und den wünsche ich Euch bei Eurer zukünftigen Tätigkeit!“ ☒



Auf ein gutes Zusammenspiel aller Beteiligten und Feingefühligkeit bei der Windenbedienung kommt es an.

# Gleitschirmreisen

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

**BigOpenSky**  
**KALENDER 2022**

16€ +Porto

**Jetzt online bestellen >**

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

**PARA-MARKT.COM**

**Dein Marktplatz**  
für gebrauchte Gleitschirme & Zubehör

**Kostenlos inserieren**

[www.para-markt.com](http://www.para-markt.com)

**ABGEFLOGEN** Flywear & Parastore  **Flow** PARAGLIDERS 

# Aufdrehen zwischen Lern- und Wachstumszone



Ein Plädoyer fürs Frauenfliegen von Judith Theurillat, einer Pilotin, die in einer Männerwelt selbst zur Ausnahmepilotin wurde.

Jutta Reiser stellt Judith kurz vor.

TEXT: JUTTA REISER UND JUDITH THEURILLAT | FOTOS: JUDITH THEURILLAT

Die meisten von uns kennen sie als Judith Zweifel, die erfolgreiche Schweizer Acropilotin mit dem fröhlichen Chickenstyle Label, das zwischen Red Bull Labels und Co fast merkwürdig locker daherkommt. Aber dahinter versteckt sich bescheiden getarnte Energie und Ausdauer. Nicht umsonst gab es zu ihren erfolgreichsten Zeiten auch eine Zeitung, die sie als Supergirl auf die Titelseite brachte. Aber Judith bleibt ihrem ganz eigenen Chickenstyle treu.

## Erfolge lassen sich viele aufzählen:

Weibliche Gesamt-Weltcupsiegerin im Acrofliegen 2006, 2007 und 2010. Erste Frau bei der Weltmeisterschaft 2006. 2007 wird sie bei der Schweizer Acro Meisterschaft erste in der Frauenwertung und sogar zweite in der Gesamtwertung. Eine bemerkenswerte und bisher ungeschlagene Leistung, denn Frauen gibt es in der Acro Szene nur wenige.

2008 dann ein Cut, nach einer Fußverletzung hat sie eine Saison lang Pause und findet heraus, dass das Messen mit anderen nicht länger mehr ihr Ansporn ist, sie steckt sich ihr eigenes Ziel: Judith will den Infinity Tumbling lernen. Auch heute noch eins der gefährlichsten Acro Manöver der Gleitschirmszene. Die Pilotin fliegt dabei vertikal über ihren Schirm und taucht wieder unter ihm durch – und das in ständiger Wiederholung – deshalb »infinty«.

## »Fliegen wie ein Mädchen«

Judith entwickelt eigene Prinzipien wie z.B. das »Fliegen wie ein Mädchen«. Was anderen als Spott diente („Du hörst immer dann auf, wenn es spannend wird“) wird zu ihrer großen Stärke. Sie geht bewusst mit ihrer Angst um, will ihr Ziel in kleinen Schritten erreichen, weiß, dass sie ans Limit gehen muss, aber der kleinste Fehltritt auf diesem „grünen“ Weg bedeutet, so hat es ihr heutiger Ehemann Thomas Theurillat einmal formuliert, „ebbes zwische Spital und Friedhof.“ Judith sucht die Herausforderung, geht ihren eigenen Weg,

nimmt Rückschläge hin und schafft es! 2010 fliegt sie dieses unglaubliche Manöver, auf das sie so intensiv hingearbeitet hat.



Wer sich diese Geschichte im halbstündigen Filmformat anschauen mag, findet sie hier:

[www.chickenstyle.ch/akrobatik](http://www.chickenstyle.ch/akrobatik)

2011 wird Judiths und Thomas Tochter Salomé geboren, 2014 ihr Sohn Lionell. Als Mutter und Hausfrau widmet sie sich ein paar Jahre fast ausschließlich dem Familienleben. Aber das Fliegen lässt sie natürlich nicht los. Sie arbeitet wieder Teilzeit als Fluglehrerin und Tandempilotin und investiert nun viel ihrer ganz eigenen schweizerischen Energie in das Projekt Frauenfliegen. Ein Projekt, das sicher bei dem ein oder anderen Piloten zumindest ein Fragezeichen auf der Stirn hinterlässt. Warum sich die erfolgreichste Acropilotin der Welt in diesem Projekt zu Hause fühlt, erzählt sie uns hier aus ihrem ganz persönlichen Blickwinkel heraus.



# Frauen unter sich

Wie könnte man jemandem, der den Zauber einer reinen Frauengruppe noch nie erlebt hat, beschreiben, was es damit auf sich hat? Judith Theurillat macht den Versuch.

Auf die Anfrage einer Flugschule, ob ich mithelfen wolle, Kurse nur für Frauen anzubieten, hat mein Herz sofort ja gesagt. Mein Kopf hat sich derweil noch lange mit Fragen rumgeschlagen: Wieso eigentlich genau? Braucht es ein solches Angebot wirklich? Will das überhaupt jemand? Und dann auch noch zahlen dafür?

Ich bin mit fünf Brüdern aufgewachsen und habe unter Acropiloten fliegen gelernt. Ich fühle mich wohl unter Männern, messe mich gerne mit ihnen und lasse mich von ihnen durchaus auch gerne inspirieren und belehren.

Ein Angebot nur für Frauen hätte mich früher weder interessiert noch nicht interessiert. Es ist in meinen Gedanken nicht vorgekommen, war mir weder ein Bedürfnis noch sah ich darin eine Notwendigkeit.

Nach meiner Zusage, Frauenangebote mitzugestalten, dachte ich zunächst: Ich finde es total schön, Ladies Camps anzubieten aber wenn mir braucht es solche Frauenangebote bestimmt nicht.

*»Noch nie habe ich mich mit einer Gruppe so verbunden und mich so willkommen gefühlt.«*

Bis ich mich kurz darauf in einem Frauenseminar zum Thema Weiblichkeit wiederfand. Ich habe zwar meine Aufwärmzeit gebraucht, aber danach jede Stunde genossen. Noch nie habe ich mich mit einer Gruppe so verbunden und so willkommen gefühlt. Es war ein außergewöhnliches Lern-, Gestaltungs- und Entwicklungsumfeld.

Was ist es also genau, was uns Frauen unter Frauen aufblühen und wachsen lässt? Kann man das beschreiben, muss man überhaupt?

Ich wusste von einem guten Freund und seinem Flugtraining, das er ausschließlich für Frauen angeboten und durchgeführt hatte. Also habe ich ihn gefragt, was denn der Unterschied zu einem ‚gemischten‘ Training gewesen sei. Mein Freund meinte trocken und ernüchtert: „Der einzige Unterschied war der Klopapierverbrauch in der Damentoilette.“

Das war jetzt nicht gerade die Antwort, die ich mir erhofft hatte. Und abschließend so stehen lassen wollte ich diese Aussage auch nicht. Also habe ich weiter gegrübelt, um meine ganz persönliche Antwort zu finden.

Ich kann sagen, ich hatte das große Glück, ab Brevetkurs für ca. zwei Jahre eine unternehmungslustige und treue Fliegerfreundin an meiner Seite zu haben.

Ich erinnere mich, wie wir uns noch lange vor regulärem Feierabend aus dem Büro geschlichen und uns auf einem Hügel getroffen haben, um neue startbare Plätze zu entdecken. Wie ich bei einem die-

ser Versuche vollkaracho rennen musste, um vor dem Stachelzaun abzuheben und mich dieser dann trotzdem abrupt gestoppt hatte.

Ich erinnere mich an die abenteuerlichen und ausschweifenden Fullstall-Erzählungen unserer männlichen Fliegerfreunde und wie meine Freundin und ich uns mit rollenden Augen belustigte Blicke zuwarfen.

*»Das war ein wundervoller Start in eine fantastische Leidenschaft«*

Ich erinnere mich an unsere Teilnahme einer organisierten Flugreise in die Provence mit einer Gruppe Herren im fortgeschrittenen Alter. Wie meine Freundin und ich unser ganzes Gleitschirm-Können ausgereizt haben, um sie zu beeindrucken. Wir haben die Aufmerksamkeit genossen und uns gefeiert.

Das war ein wundervoller Start in eine fantastische Leidenschaft und ich glaube rückblickend, diese zwei Jahre haben mich gut vorbereitet auf die darauffolgende, intensive Zeit des Acrofliegens. Auf all die ein- und zweiseitigen Strömungsabrisse sowie die kopfüber Manöver, die ich mir zutrauen und für die ich mich überwinden musste.

*»Das fühlt sich großartig an, es bestärkt und beflügelt.«*

Ich behaupte, dass wir Frauen uns untereinander gleichwertiger fühlen. Wir verstehen einander, teilen ähnliche Emotionen und Bedürfnisse. Wir nehmen einander wahr und an. Dadurch gewinnen wir an Sicherheit und Ausreden fallen weg. Wir ermuntern uns gegenseitig, sind entschlossener etwas auszuprobieren, trauen uns mehr zu und verlassen die Komfortzone in thermischen Kreisen und drehen irgendwo zwischen Lern- und Wachstumszone auf. Das fühlt sich großartig an, es bestärkt und beflügelt.

Und genau dieses bestärkende Umfeld zu schaffen, haben wir uns bei Frauenfliegen.com zum Ziel gesetzt. Mit unseren Angeboten wollen wir Pilotinnen zusammenbringen und sie dazu ermutigen, groß zu träumen sowie persönliche, fliegerische Grenzen zu verschieben. ▽

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



## DIE AUTORIN

Judith Theurillat folgte mit 18 Jahren der Aufforderung ihres Bruders, unter seinen Startleiter-Fittichen Gleitschirmfliegen zu lernen. Mit dem zinslosen Darlehen eines anderen Bruders finanzierte sie sich die Ausbildung. Judith sieht die Fliegerei für sich als Lebensschule.



DHV Jugend

© RAPHAEL KEMPF

Info

Vergiss nicht dich bei den Events für 2022 anzumelden.

Schau am 24.12.2021 ab 12 Uhr bei uns vorbei: [www.dhv-jugend.de/events](http://www.dhv-jugend.de/events)

# So weit die Füße und die Luft uns tragen

Die DHV-Jugend organisiert zum ersten Mal ein Biwak Event.

TEXT: MATTHIAS GUTHÖRL

**D**ieses Jahr ist es soweit. Das erste reine Hike+Fly Event der DHV-Jugend steht an. Da die meisten Hütten nur eingeschränkten Gästebetrieb bieten oder ganz geschlossen sind, wird das Event gleich als Biwak-Abenteuer geplant. Der Ansturm über die Homepage ist gigantisch! Ganze 36 Interessierte gibt es. Um alle Schäfchen zusammenzuhalten, ist die Teilnehmerzahl jedoch von Anfang an auf zehn Personen beschränkt.

Beim Blick in die Wettervorhersage wird klar, wir müssen mit Überentwicklungen rechnen. Trotzdem raffen wir unsere sieben Sachen, samt der ein oder anderen Kamera zusammen und treffen uns an der Hohen Salve.

Am nächsten Morgen geht es schon früh (gar nicht Jugend-like!) auf die geliebte Graspyramide und wegen plötzlich brillantem Wetter (auch nicht Jugend-like!) wird das Pinzgau angepeilt – ab ins Abenteuer! Im Pinzgau selbst zerstreut sich die Gruppe, wie erwartet. Nachdem wir uns aber per Funk und Handy wieder zusammenfinden, gibt es am ersten Abend zur Belohnung noch eine Runde selbstgemachter Kässpätzle. An den folgenden Tagen kommt die Energie hauptsächlich aus Couscous, Reis und Nudeln. Geschlafen wird überwiegend am Berg. Nur einmal nutzen wir einen trockenen Unterschlupf im Tal – sicher ist sicher.

In den folgenden Tagen stellt sich Routine ein: Aufstehen, Frühstück, zu Fuß den Berg hinauf, im Bergsee abkühlen und bis zum abgemachten Treffpunkt fliegen. Im Tal gilt es, die Vorräte aufzustocken. Trotzdem ist kein Tag wie der andere. Hier werden sehnsüchtig erwartete Thermikspots abgekratzt, dort wird ein Speedhike auf den Gipfel eingelegt,



Folge uns auf Instagram @dhv\_jugend

um noch vor den Überentwicklungen am Ziel anzukommen. Mal haben die einen mehr Erfolg bei der Thermiksuche, mal wechselt der Wind am Startplatz plötzlich und zwingt die verbliebenen Starter zu einer zwei Kilometer langen Wanderung, mit angelegtem Gurtzeug und Rosette. Auch das Absaufen gehört dazu. Dank modernster Technik, funktionierendem Daumen und nettem Lächeln ist es aber immer möglich, wieder zu den anderen zu finden. Aber eines ist sicher: Keiner wird allein gelassen und jeder hat immer mindestens eine Person an seiner Seite, um das Erlebte zu teilen und aufeinander aufzupassen.

Neben der Hohen Salve erklimmen wir noch die Resterhöhe, die Schmittenhöhe und den Lärchfilzkogel. An Letzterem kann die Hälfte der Gruppe sogar direkt an einer Hütte einlanden und eine leckere Stärkung genießen. Und als wäre das noch nicht genug, wird die letzte Nacht mit einem erstklassigen Bergsee, Sonnwendfeuer und wunderbarem Panoramablick beschlossen.

Im Kopf verankert bleiben Bilder von strahlenden Gesichtern, Sonnenbrand, Bergseen und ein Sammelsurium schöner Momente. Ein dickes Dankeschön gilt allen Teilnehmenden für die hervorragende Mitarbeit auf der Suche nach dem nächsten Ziel. Wer jetzt Lust bekommen hat, im kommenden Jahr dabei zu sein – Anmelden lohnt sich.

➔ Die Anmeldung dazu wird am 24.12. freigeschaltet.

## Weitere Fortbildungen 2021

Ende Juni treffen sich 19 Teilnehmer zum B-Schein Kurs mit der Flugschule Adventure Sports. Wegen zu viel Höhenwind an den ersten beiden Tagen werden diese für Manöverflüge genutzt. Mit dem Lernfortschritt der Teilnehmer bessert sich auch das Wetter und so können an den kommenden Tagen die meisten Teilnehmer den Streckenflug ablegen. Alle bestehen die Theorieprüfung mit Bravour und sind damit sowohl praktisch als auch theoretisch bestens für kommende Streckenflüge gewappnet.

Damit hat die DHV-Jugend in Zusammenarbeit mit Flugschulen auch im Jahr 2021 wieder Sicherheitstrainings, den B- und Windschein angeboten. Es freut uns, euch nicht nur bei Events, sondern auch bei Fortbildungen begleiten zu dürfen.



Gemeinsam auf Tour ist es am schönsten

## Spontanität zahlt sich aus

Nach ausgefallenen Events im Frühjahr bietet sich die Gelegenheit, Lücken im DHV-Jugend Kalender zu füllen. Es geht nach Andelsbuch.

TEXT: ALINA KLEINEBERG

Es schmerzt immer sehr, wenn Events abgesagt werden müssen, vor allem weil es immer kurzfristig geschieht. Warum also nicht einmal den Spieß umdrehen? Der Campingplatz ist frei, die Wettervorhersage sieht fliegbar aus. Kurzerhand wird ein Event in Andelsbuch aus dem Boden gestampft. Ein Aufruf in den Sozialen Medien genügt und schon ist eine Schar flugbegeisterter Teilnehmer gefunden.

An einem wunderbar sonnigen und warmen Wochenende genießen wir das gemeinsame Entspannen am Startplatz. Wie gut, dass wir durch das Bergrestaurant bestens gepflegt werden. Wir fliegen gemeinsam im Tandem oder solo und sogar Testschirme können ausgeliehen werden. Was will das Fliegerherz mehr? ▽

## GARANTIERT DRACHENFLIEGEN



### Fly Magic M

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

### Drachenflugzentrum Millau

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

### LinkingWings Dirk Soboll

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

DHV

### Bitte Adress- sowie Kontonummer Änderungen mitteilen!

Im Dezember werden wieder die DHV Mitglieds- und Versicherungsausweise versendet. Daher möchten wir alle Mitglieder bitten, uns Adress- sowie Kontonummer Änderungen frühzeitig zu melden. Das spart Zeit und Kosten. Auch wenn ein Nachsendeantrag bei der Post gestellt wurde, teilt die Post die geänderte Adresse nicht mehr automatisch mit.

Adressänderungen einfach kurz per Telefon unter 08022-9675-0, per Mail an [info@dhvmail.de](mailto:info@dhvmail.de) mitteilen oder über das DHV Serviceportal (einmalige Registrierung) unter [www.dhv.de](http://www.dhv.de) selbst ändern. Kontonummer Änderungen bitte per Mail an [buchhaltung@dhvmail.de](mailto:buchhaltung@dhvmail.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.

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



### Drachenflugschule ZODN-AIR

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



### Drachenfliegen Tegernsee

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

### DHV-Rechtsberatung

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



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



## SicherheitstrainingsCenter

DHV-zertifiziertes Training



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

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

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

**HOT SPORT**

**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 Schrempp  
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

**force-trainer**®

Simulator für G-Force-Training,  
Steilspirale und Rettungsgeräteausrüstung  
Flugschule Hochries  
[www.flugschule-hochries.de/fortbildung/g-force-simulator](http://www.flugschule-hochries.de/fortbildung/g-force-simulator)

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

© CHRISTOPH KRÜGER | TSEKA@ARCOR.DE



### DHV-Schleppauskünfte

Fragen und Anliegen rund um das Thema Windenschlepp können jederzeit gerne an Andreas Schöpke und Seli Müller über schleppbuero@dhvmail.de gerichtet werden.

ANZEIGEN

Performance Center **HOTSPORT.de** Frankfurt Ronneburg

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

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

**Gleitschirm Werkstatt**

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

Checks - Reparaturen - Retter packen - Verkauf - Tandemflüge

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

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

**Reparaturservice für:**

- Gleitschirme und Drachensegel
- Gurtzeuge für Gleitschirme und Drachen
- Kites, Kletter- und Sicherungsurte
- 2-Jahrescheck für SOL Gleitschirme
- Packservice für Rettungsgeräte

**DELTA FLY**  
 by Hans Madreiter

Max-Planck-Str. 15 • 72639 Neuffen  
 +49 7025 8708037  
 deltafly@t-online.de  
**www.deltafly.de**

- 2-Jahrescheck Gleitschirm **165,- Euro**
- Retter packen **42,- Euro**
- Setpreis 2-Jahrescheck mit Retter packen **185,- Euro**

Alle Preise inkl. Rückversand

**GLEITSCHIRMSERVICE ROTH**

**www.gleitschirmservice-roth.de**  
 Kemptenerstr. 49 | 87629 Füssen | Tel. 0170-9619975

# 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)



## MAC Para Elan 3

Der Gleitschirm MAC Para Elan 3 des Herstellers MAC Para Technology hat die Musterprüfung des DHV mit Klassifizierung C nach LTF NFL HG/GS 2-565-20, EN 926-2:2014, EN 926-1:2015 in der Größe 33 erfolgreich abgeschlossen. Produktinformationen des Herstellers unter [www.macpara.com](http://www.macpara.com)



## UP Rimo

Der Gleitschirm UP Rimo des Herstellers UP International GmbH 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 HG/GS 2-565-20, EN 926-1:2015 in der Größe XS erfolgreich abgeschlossen. Produktinformationen des Herstellers unter [www.up-paragliders.com](http://www.up-paragliders.com)



## ICARO Gravis<sup>2</sup>

Der Gleitschirm ICARO Gravis<sup>2</sup> des Herstellers ICARO paragliders - Fly & more GmbH hat die Musterprüfung des DHV mit Klassifizierung B, nach den LTF NFL II-91/09 und NfL 2-60-14, EN 926-2:2014, LTF NFL HG/GS 2-565-20, EN 926-1:2015 in der Größe L erfolgreich abgeschlossen. Produktinformationen des Herstellers unter [www.icaro-paragliders.com](http://www.icaro-paragliders.com)

# 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.

## Warnung

Schleppklinge Easy Quick DHV 06-0043-15, Easy Quick T DHV 06-0044-17, Easy Quick T2 DHV 06-0046-21  
Es wurde berichtet, dass ein Stahlring des Vorseils während des Aufzieh- und Startvorgangs über die Spann-Hülse (Auslösevorrichtung der Schleppklinge) gerutscht ist und diese dann blockiert hat. Durch den Zug im Schleppvorgang konnte der Pilot die Spann-Hülse nicht nach hinten ziehen, die Auslösung war blockiert.

### Sicherheitshinweis:

[www.dhv.de/newsdetails/article/sicherheitshinweis-gleit-schirm-schleppklingen-easy-quick/](http://www.dhv.de/newsdetails/article/sicherheitshinweis-gleit-schirm-schleppklingen-easy-quick/)

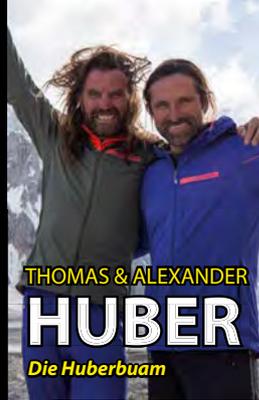
## Sicherheitsmitteilung

Gleitschirm Skywalk Poison X-Alps S EAPR-GS-0511/16, Skywalk Poison X-Alps M EAPR-GS-0512/16, Skywalk Poison X-Alps XS EAPR-GS-0519/16  
Der Hersteller Skywalk Paragliders hat eine Sicherheitsmitteilung zu den Mustern Poison X-Alps veröffentlicht:

Es war in einem Fall im Flug zu einem Abriss einer Dyneemalleine am Tragegurt gekommen, an welcher der Stabulo und die äußere B-Stammleine aufgehängt sind.

Skywalk empfiehlt, stark genutzte/viel geflogene Geräte der betroffenen Muster vom Hersteller oder autorisierten Checkbetrieb überprüfen zu lassen.

[www.dhv.de/fileadmin/user\\_upload/files/2021/Sicherheit\\_2021/skywalk-Sicherheitsmitteilung-POISON-XALPS-de.pdf](http://www.dhv.de/fileadmin/user_upload/files/2021/Sicherheit_2021/skywalk-Sicherheitsmitteilung-POISON-XALPS-de.pdf)



THOMAS & ALEXANDER  
**HUBER**  
Die Huberbuam

Wunderfalke  
**GIPFELTREFFEN**

**CHRIGEL MAURER**  
10.00 Gleitschirm Seminar „Tipps vom Profi“  
15.30 Live-Vortrag „Gleitschirm Abenteu(r)er“

**HUBERBUAM**  
19.30 Live-Vortrag „Gipfeltreffen“

**RAHMENPROGRAMM**  
weitere Gleitschirm-Vorträge  
Gleitschirm-Foto-Workshop  
und mehr...



**CHRIGEL MAURER**  
7-facher Sieger Red Bull X-Alps



**Chrigel Maurer- „Gleitschirm-Abenteu(r)er“**

Der Schweizer Gleitschirmprofi Chrigel Maurer ist einer der erfolgreichsten Gleitschirmpiloten der Welt. Seit Jahren dominiert er das Abenteuerrenn Red Bull X-Alps, das er 2021 zum siebten Mal gewonnen hat. Das Rennen wurde für ihn und sein Team nicht nur erneut eine sportliche Herausforderung. Es wurde auch zu einem Prüfstein für Strategie und eine Gratwanderung im Umgang mit Chancen und Risiken. Ein atemberaubender Live-Vortrag für alle, die den Traum vom Fliegen aus seiner „Sicht“ miterleben wollen. Noch mehr Chrigel Maurer gibt's im Intensiv-Seminar für Gleitschirm-Piloten, die höher und weiterkommen und an sich und ihrer Effizienz arbeiten wollen.

**BAD TÖLZ**  
KURHAUS

mit freundlicher Unterstützung



**14.11.2021**  
[www.wunderfalke.de](http://www.wunderfalke.de)

# GLEITSCHIRM – KLETTERN – ABENTEUER

Zum Abschluss der Flugsaison gibt es am 14. November 2021 für alle Gleitschirmflieger und Abenteurer im Bad Tölzer Kurhaus einen Leckerbissen der besonderen Art.

Luftraum-Seminar **kostenlos** für DHV Mitglieder

## HUBERBUAM – „Gipfeltreffen“

Thomas und Alexander Huber zählen zu den besten Bergsteigern der Welt und sind eine der stärksten Seilschaften unserer Zeit. Die beiden Brüder, bekannt geworden als Huberbuam, sind durch die Familie und viele gemeinsame Erlebnisse zusammengewachsen. In Bad Tölz nehmen euch Thomas und Alexander exklusiv mit zu ihren spektakulärsten und auch ganz aktuellen Expeditionen. Die beiden erzählen aber auch von den Herausforderungen jenseits des Bergsports und wie sie damit umgegangen sind.

## Timeline

### Kursaal

- 10.00-13.30 | Chrigel Maurer „Intensiv-Seminar für Gleitschirmflieger“
- 15.30-17.30 | Live-Vortrag „Gleitschirm Abenteu(r)er“ (Chrigel Maurer)
- 19.30-22.00 | Die Huberbuam gemeinsam auf der Bühne Live Vortrag „Gipfeltreffen“

## Vorträge

### Flugtechnik und Abenteuer

Simon Winkler ist DHV-Testpilot und Ausbilder für Fluglehrer. Wie werde ich ein besserer Pilot? Welche Flugtechnik bringt dich weiter? Lass dich inspirieren vom Profi. Grönland mit Kajak und Gleitschirm: Björn Klaassen berichtet live von Eisbarrieren im Kajak und Thermik in Südgrönland. Helmut Achatz ist Gleitschirmflieger und Projektleiter „Eagle Wings“. Sein Vortrag begeistert aus der Vogelperspektive. Und dann gibt es noch einen besonderen Fotoworkshop mit Mario Eder. „Wie fange ich die besten Gleitschirm-Bilder ein!“

### Seminarraum

- 10.30-13.00 | Mario Eder „Gleitschirm-Fotoworkshop“
- 13.30-14.15 | Björn Klaassen: „DHV-Luftraumseminar“ (Kostenlos für DHV Mitglieder)
- 14.30-15.15 | Björn Klaassen: „Grönland mit Kajak & Gleitschirm“
- 17.30-18.15 | DHV Testpilot Simon Winkler: „Flugtechnik“
- 18.30-19.15 | Helmut Achatz: „Hike&Fly zu Adlern und Co.“

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

ANZEIGEN

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

Flugferien mit Stil

Elcampillo.info CaboActivo.com Tel. 34 950 525779



DFC Hochries  
**Neue Drachenstartrampe auf der Hochries**

Seit diesem Frühjahr kann an der Hochries auf einer „nagelneuen“ (eher „schraubneuen“) Rampe gestartet werden. Mit viel Aufwand haben zwischen Oktober 2020 und Juni 2021 viele helfende Hände eine neue Rampe errichtet. Die Vorgängerin war in die Jahre gekommen und der Zahn der Zeit hat seine Spuren hinterlassen. Kompetente Beratung von Seiten des DHV haben zu einer Konstruktion geführt, die jetzt etwas steiler ist und einen etwas größeren Öffnungswinkel besitzt. Die Fläche lädt zum Loslaufen ein. Im Juli wurde dann bei der Clubmeisterschaft des DFC Hochries-Samerberg die Gelegenheit genutzt und die Rampe offiziell eingeweiht. Wir wünschen allen Fliegern gute Starts von unserer neuen Rampe und wir freuen uns über Gastflieger, die bei uns abheben wollen und anschließend noch an unserem schönen Landeplatz ein Landebier mit uns trinken.

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



**Anzeigen Hotline**

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



Siegerfoto von links nach rechts: Jean Christophe (Rennleitung in Vertretung für Maxime Bellemin) Markus Wicki, Jens Kierdorf

Drachen- und Gleitschirmfliegerfreunde Rhein-Mosel-Lahn  
**Palz-Alsace-Open**

Vom 22.-25. Juli fanden in diesem Jahr die Palz-Alsace-Open in den Vogesen am Le Treh bei Fellingring in der Nähe von Mulhouse statt. Die Veranstaltung ist ein Internationaler FAI Cat. 2 Wettbewerb, an dem 96 Pilotinnen und Piloten aus 7 Ländern teilnahmen.



Organisiert wurde der Contest wie im Vorjahr von den Drachen- und Gleitschirmfliegerfreunden Rhein-Mosel-Lahn, die mit rund 10 Helfern das Organisationsteam verstärkten, gemeinsam mit der French Ligue d'Grand-East und der Schweizer Liga. Am ersten Wettkampftag wurde eine Strecke mit 3 Wendepunkten über eine Distanz von 75 km ausgearbeitet. Mit einem Start vom „Le Treh“. Bei besten thermischen Bedingungen konnten 44 Piloten das Ziel erreichen. Philipp Haag (GER) erreichte nach zwei Stunden als erster den Landeplatz in Fellingring.

Am zweiten Tag der Palz Alsace Open wurde ein Task über 73 km mit vier Wendepunkten ausgearbeitet. Erneut erreichten 44 Piloten das Ziel. In knapp zweieinhalb Stunden wurde die Strecke von Tagessieger Markus Wicki (SUI) gemeistert. Am Tag drei und vier kam kein gültiger Durchgang mehr zustande.

Alle Infos zum Contest auf:  
<https://airtribune.com/palz-alsace-open-2021/results>  
<http://www.thermik4u.de/>

Uwe Lochmann  
[www.thermik4u.de](http://www.thermik4u.de)



**Fly Kössen  
Rechtssicherheit**

Sepp Himberger konnte unlängst Nationalrat Franz Hörl mit einer Delegation des Tiroler Wirtschaftsbundes an der Kössener Fliegerbar begrüßen. Im Wesentlichen ging es darum, die Weiterentwicklung der Rahmenbedingungen für den Gleitschirmflugsport voranzutreiben. Insbesondere die Schaffung der Rechtssicherheit für Kooperationen zwischen österreichischen und deutschen Flugschulen soll im Luftfahrtgesetz verankert werden.

Sepp Himberger  
fly-koessen.at



**Papillon Paragliding  
Mit Sonne den Berg hinauf: Papillon-Fuhrpark um zwei E-Busse erweitert**

Wasserkuppe/Rhön | Unter dem Motto „Mit Sonne den Berg hinauf“ investiert Papillon in zwei neu auf dem Markt erhältliche Elektrobusse mit jeweils 8 Sitzplätzen. Morgens und abends bringen die Busse Flugschüler vom Landeplatz auf den Berg. Über Mittag liefert die eigene 80 kWp-Photovoltaik-Anlage auf dem Dach des Flugcenters den Solar-Ladestrom. Die Papillon-Gruppe war bereits 2019 mit dem Hessischen Tourismuspreis im Bereich Nachhaltigkeit ausgezeichnet worden.

Marc Niedermeier  
www.papillon.de



**Anflug auf das Tennengebirge**

**Silent Wings  
Lautlos auf 3.000 m Höhe**

Zur Vereinsmeisterschaft trafen sich die Gleitschirmpiloten der Silent Wings aus Burghausen am Bischling in Werfenweng im Salzburger Land. Nach einem Startrollette, bei dem die Starter mehrmals zwischen Ost- und Weststartplatz wechselten, kamen schließlich alle Piloten sicher in die Luft. Mit einem Flug entlang des Tennengebirges und schließlich quer bis St. Johann im Pongau und zurück nach Werfenweng gelang Anton Waldinger aus Frontenhausen mit 48 km der weiteste Flug. Den 2. Platz belegte Manuel Huber aus Frontenhausen, der nach dem Tennengebirge den Sprung zum Hochkönig wagte, dort aber keinen Anschluss fand und schließlich in St. Johann im Pongau nach 38 km landete. Nur wenige hundert Meter daneben landete der drittplatzierte Martin Brunnermeier aus Gangkofen nach 33 km Flug. Auf den Plätzen folgten Titelverteidiger Richard Großschedl (30 km) und Rupert Lorenz (22 km). Vereinspräsident Emil Gmeiner überreichte bei der Siegerehrung den Wanderpokal an den neuen Vereinsmeister Anton Waldinger und gratulierte den Piloten zu den Flügen, die bis über 3.000 m Höhe führten.



v. l.: Martin Brunnermeier, Gangkofen  
3. Platz; Anton Waldinger, Frontenhausen  
1. Platz; Manuel Huber, Frontenhausen  
2. Platz

Martin Brunnermeier  
www.silent-wings.eu

ANZEIGE

**MoselGlider.de  
On Tour**

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

Manon Fischbach - Tel: 06502/9973540  
reisen@moselglider.de - www.moselglider.de/reisen



## Drachen- und Gleitschirmflieger Hohenlohe 41. Hohenlohepokal 2021

Die Drachen- und Gleitschirmflieger Hohenlohe haben im August den Wettbewerb um den Hohenlohepokal ausgerichtet. Die Veranstaltung dieses Flugevents wird tatsächlich seit 41 Jahren ununterbrochen unter Drachensportlern und seit etlichen Jahren auch zusammen mit Gleitschirmen ausgeführt. Die Hohenloher zeigten dabei mit sichtbarem Stolz die Leistung ihrer Drachen, die im Verein im Verhältnis zu den Gleitschirmen mehrheitlich vertreten sind. Wettbewerbsleiter und 1. Vorsitzender Walter Hofmann lud alle Flugbegeisterten nach Mulfingen in Baden-Württemberg ein. Die Herausforderung war, in jedem Fall wieder am Startpunkt zu landen. Am Abend wurde im Camp in Mulfingen für Speis und Trank gesorgt, ein Frühstück leitete dann den nächsten Tag ein. Der zweite Wettkampftag wurde wegen Dauerregen abgesagt. Bürgermeister der Gemeinde Mulfingen, Herr Robert Böhnel, war persönlich zur Siegerehrung erschienen, um allen Platzierten ein Präsent sowie die Urkunden zu überreichen. Walter Hofmann erhielt als Sieger aus seiner Hand den Hohenlohepokal, der als Wanderpokal von der Gemeinde gestiftet worden war. Eine insgesamt sehr gelungene und harmonische Veranstaltung, die sowohl durch den Verein aber auch durch externe Vereine und Sportler, gemeinsam ausgerichtet wurde.

### Ergebnisse:

HG	Verein		GS	Verein			
1	Walter Hofmann	1081	DG Hohenlohe	1	Steffen Schmitt	1417	GSC Markelsheim
2	Peter Friedemann	987	CfD Hardheim	2	Mathias Ettl	1344	DG Hohenlohe
3	Manfred Pientka	788	CfD Hardheim	3	Peter Kleu	1027	CfD Hardheim

Dieter Lische

<https://sites.google.com/site/dgfhohenlohe>



## Gleitschirmverein Condor Jahreshauptversammlung

Der Gleitschirmverein Condor aus Schwäbisch Hall hatte im Juli seine Jahreshauptversammlung am Landeplatz des Vereinsfluggeländes am Fuße des Einkorn bei Schwäbisch Hall, wo alle Vorstandsposten,

außer dem Vorsitzenden, neu gewählt wurden. Alle Posten wurden einstimmig wiedergewählt. Ein Beisitz musste neu besetzt werden. Im Rahmen der Jahreshauptversammlung wurde das Condor Gründungsmitglied Hermann Brodbeck, Drachenflug Pionier, als Ehrenmitglied geehrt.

Oliver Wolf

[www.condor-ev.de](http://www.condor-ev.de)

## PARA-SERVICE

2-Jahres-Checks

Reparaturen

Retter packen

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



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

WOLFGANG MARXT  
Aiblinger Straße 52  
83075 Bad Feilnbach

## FLYMASTER LIVEDS

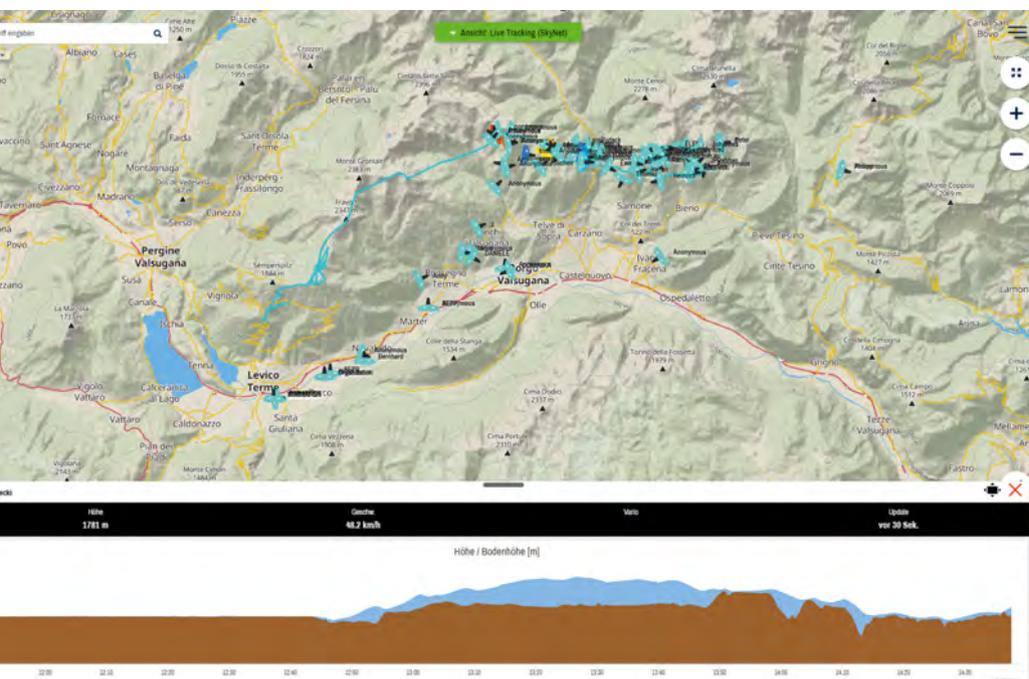
[www.flymaster.de](http://www.flymaster.de)



PARTNER



PARAGLIDING  
WORLD CUP



← In der Livetrack-Ansicht zeigt Burnair, wo gerade geflogen wird. Die Daten werden aus verschiedenen Quellen aggregiert, unter anderem dem Open-Glider-Network (OGN). Das auf diesem Bild so viele Schirme unterwegs sind, hat einen Grund: Es stammt vom ersten Task der diesjährigen German Open in Levico Terme.

## Eine App für (fast) alles

Die Website Burnair.cloud wie die zugehörige Smartphone-App Burnair Map stellen eine besonders vielseitige Info-Quelle rund um die Flugplanung für Gleitschirmflieger dar.

TEXT UND BILDER: LUCIAN HAAS

**S**chweizer Taschenmesser sind ein Inbegriff dafür, ungeheuer viele Werkzeuge in einer kompakten Verpackung zu vereinen. Genau das lässt sich auch über die Website Burnair.cloud und die App Burnair Map für iOS- und Android-Smartphones sagen.

Es gibt für alles eine App, heißt es. Gleitschirmflieger haben schnell ein ganzes Dutzend der kleinen Helferlein für ihre Fliegerei auf dem Smartphone. Eine App zur Wetter-Einschätzung. Eine App fürs Regenradar. Eine App mit Startplatzinfos. Eine App mit Wanderkarten für Hike-and-Fly. Eine App zur Flugplanung. Eine App zur Anzeige von Live-Windwerten. Eine App fürs Live-tracking. Eine App mit regionalen Ther-

mikprognosen. Eine App zur Luftraumanzeige. Eine App zur Einschätzung von Hangneigungen. Eine App mit Webcam-Sammlungen. Und so weiter und so fort.

Der Schweizer Bernie Hertz, der seit Jahren Reisen und Events für Gleitschirmflieger organisiert, hat immer wieder beobachtet, was Piloten an Infos so brauchen und nutzen. Dabei stellte er fest, wie schwer es zuweilen sein kann, aus den verschiedensten Online-Quellen die relevanten Informationen zu ziehen. So kam er auf die Idee, ein Angebot zu lancieren, das möglichst viele dieser Bedürfnisse abdeckt.

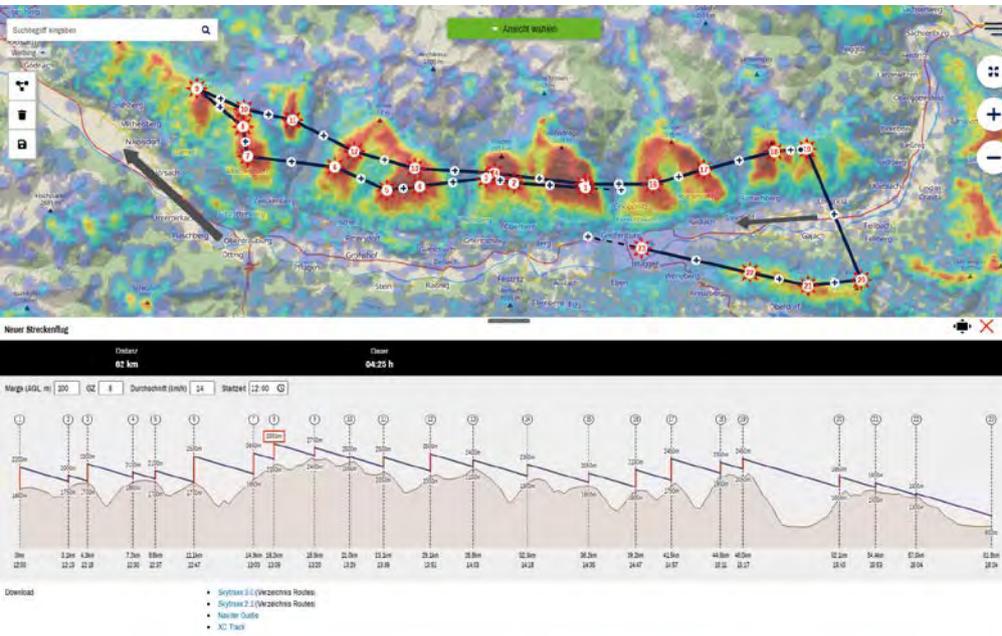
### Free, Basic und Premium

Am Anfang stand die Flymap, eine kartenbasierte Startplatzdatenbank nur für

die Schweiz, die neben den üblichen Positionsdaten gleich mit weiteren Info-Layern auftrumpfte: Landevolten, Packplätze, Aufstiegswege, aber auch nahe ÖPNV-Stationen und störende Hindernisse wie Seilbahnkabel waren dort eingezeichnet.

Bernie Hertz erkannte aber schnell: Auf der Basis eines geographischen Informationssystems (GIS) im Hintergrund lassen sich noch viel mehr interessante Daten auch aus externen Quellen integrieren und als Karten-Overlays in der Darstellung ganz nach Bedarf ein- oder ausschalten. Aus dem Projekt Flymap wurde die Burnair Map, die mittlerweile ganz Mitteleuropa abdeckt.

Die dafür nötige Serverleistung und der Programmieraufwand sind freilich



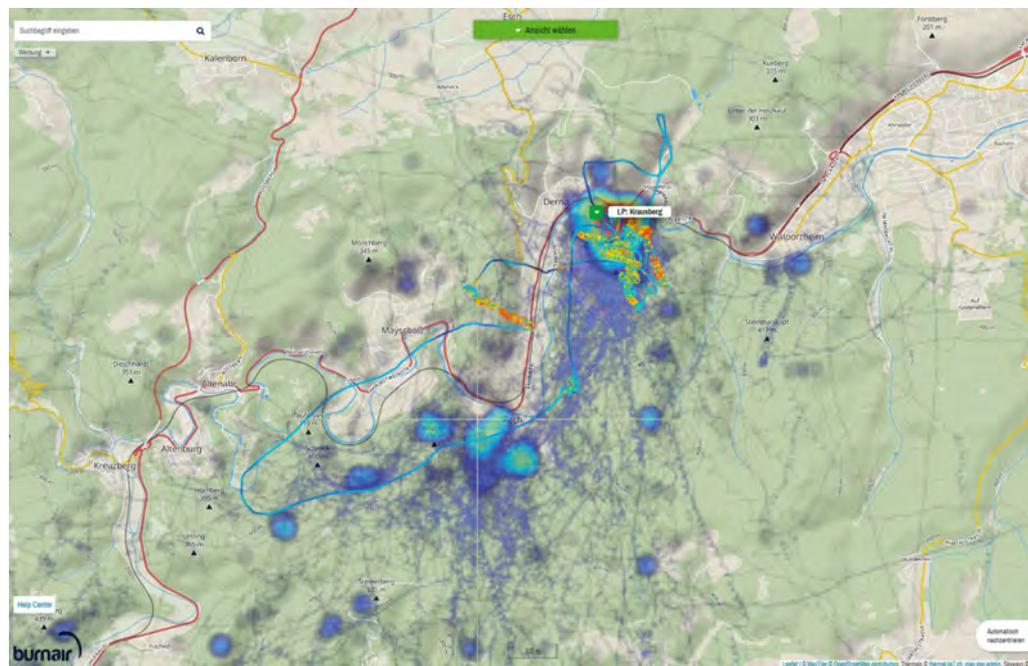
← Eine Flugplanung mit Burnair: Das Sägezahn-Höhenprofil zeigt genau, wie hoch man an einzelnen Wegpunkten aufdrehen müsste, um den nächsten gesetzten Punkt sicher zu erreichen. Die geplanten Routen lassen sich dann im passenden Format für verschiedene Fluginstrumente exportieren.

↓ Eigene Flüge können live getrackt und später in der Burnair Map nachbetrachtet werden. Auch dabei lassen sich die verschiedensten Info-Layer zuschalten. In diesem Fall ist der Track sowohl mit gesammelten Flugspuren („Skyways“) als auch mit der Thermikkarte von kk7 unterlegt.

so groß, dass das Angebot für die Nutzer nicht mehr komplett kostenlos bleiben konnte. Die Burnair Map gibt es in drei Abo-Stufen: Free, Basic und Premium. Die Kosten belaufen sich auf 0 €, 59 € bzw. 129 € pro Jahr.

Den kompletten Funktionsumfang, der mitsamt von Wetter- und Thermikprognosen, einem Streckenplanungstool und eigenem Livetracking vor allem für Piloten mit XC-Ambitionen interessant ist, gibt es nur in der Premium-Version.

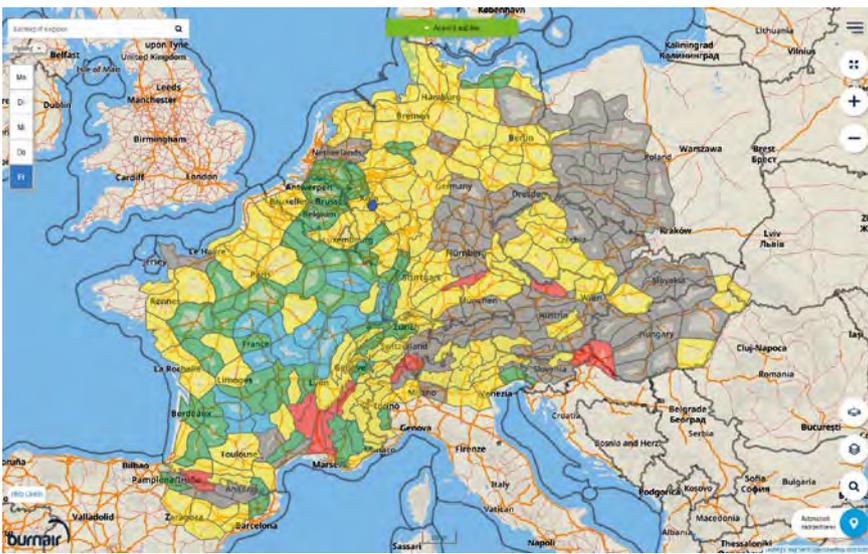
Allerdings bietet auch schon die Free-Variante viel Nützliches. Beispielsweise eine Karte mit allen Start- und Landeplätzen, die in der DHV-Datenbank erfasst sind. Diese kann mit einer Darstellung der Lufträume überlagert werden, samt Hinweisen auf tagesaktuelle Beschränkungen (Notams). Einblenden lassen sich lokale Hindernisse wie Seilbahnkabel oder Stromtrassen, die am Hang verlaufen. Markante Leebereiche wie auch gute Spots zum Aufsoaren im Talwind sind ebenso markiert. Zudem sind aktuelle Messwerte von lokalen Windstationen aus verschiedenen Messnetzen wie z.B. Holfuy frei abrufbar. Interessant ist auch die Darstellung aktueller Livetracking-Daten, für die Burnair verschiedene Quellen anzapft. Dazu zählt das Open-Glider-Network (OGN), das Positionen von Varios mit Fanet- bzw. Flarm-Sendern erfasst. Das liefert einen guten Einblick, ob und wo gerade viele oder eher wenige Piloten in der Luft sind.



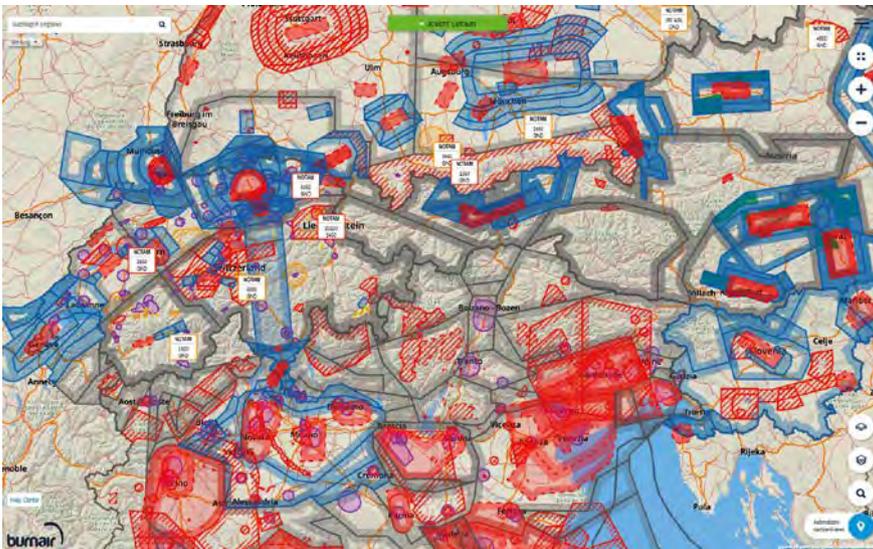
So richtig überzeugen kann die Burnair Map dann in der Vollversion (Premium). Ob sich die Investition von 129 Euro pro Jahr lohnen, muss jeder für sich entscheiden. Viele der Infos oder Services sind auch aus anderen Quellen zu beziehen, teilweise sogar kostenlos. Allerdings glänzt Burnair mit einer besonders nutzerfreundliche Aufbereitung der Daten. Sie ermöglichen die schnelle Einschätzung „auf einen Blick“.

### Farbcodierte Thermikprognosen

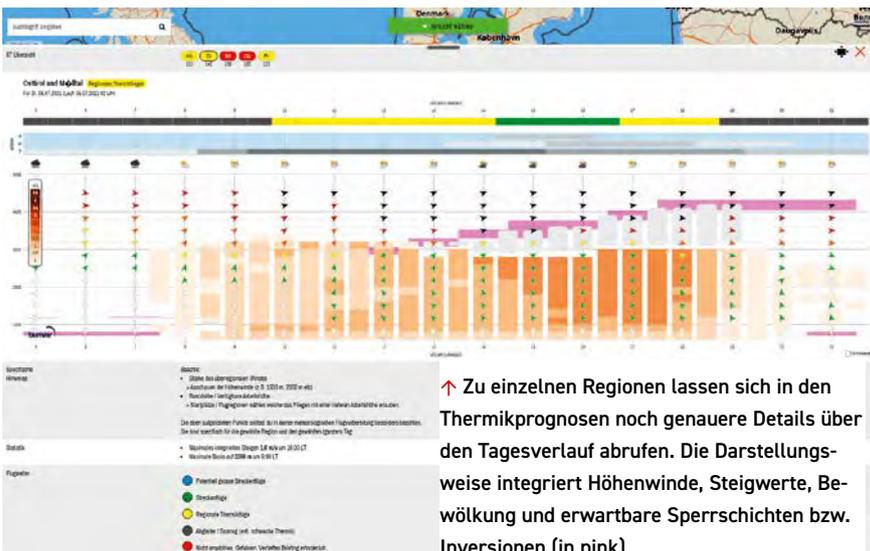
Ein gutes Beispiel sind die Thermikprognosen. Sie beruhen wie bei anderen (auch kostenpflichtigen) Anbietern auf dem ICON-Wettermodell des DWD. Aus dessen Daten errechnet das Modell Regtherm das Streckenflugpotenzial in typischen Flugregionen. Burnair setzt aber noch einen drauf: Anhand verschiedener Parameter wie Thermikstärke, Arbeitshöhe, Windstärke etc. werden die Regionen in Klassen eingeteilt



↑ Die regionsbezogenen Thermikprognosen von Burnair basieren auf dem Regtherm-Modell mit einer fürs Gleitschirmfliegen optimierten Darstellungsweise: Die Farben zeigen wo gar nichts (rot), eher nur Abgleiter (grau), lokale Strecken (gelb), etwas größere Strecken (grün) oder gar hammertagsmäßige Bedingungen (blau) erwartet werden können.



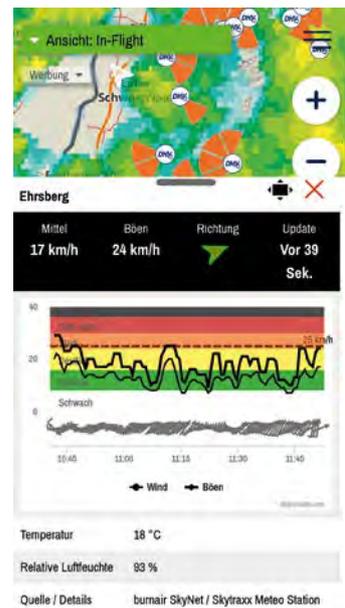
↑ Die Burnair Karten können mit einer Luftraum-Anzeige überlagert werden. Klickt man auf die einzelnen Lufträume, bekommt man detailliertere Informationen angezeigt. Sogar tagesaktuelle Notams werden in der Karte mit angezeigt.



↑ Zu einzelnen Regionen lassen sich in den Thermikprognosen noch genauere Details über den Tagesverlauf abrufen. Die Darstellungsweise integriert Höhenwinde, Steigwerte, Bewölkung und erwartbare Sperrschichten bzw. Inversionen (in pink).

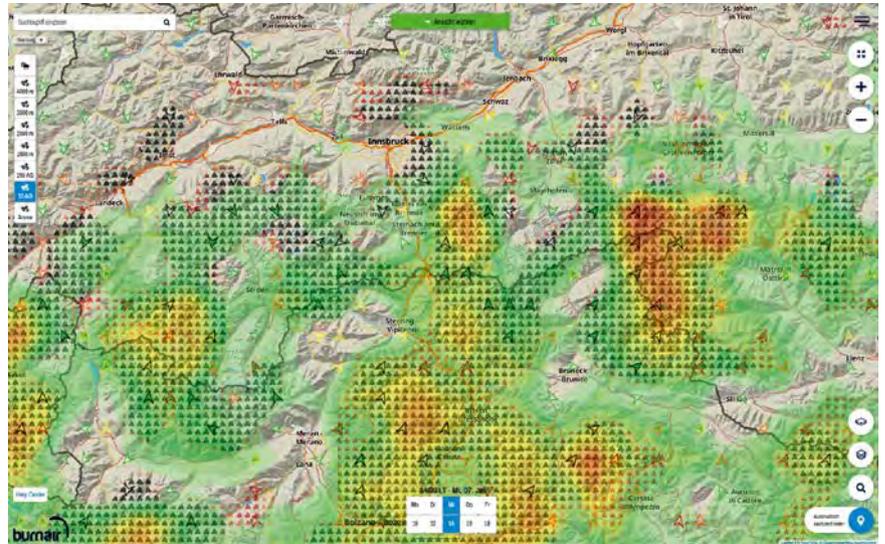


↑ Livetracking-Anzeige auf dem Smartphone: Klickt man einzelne Schirmsymbole an, bekommt man genauere Daten wie aktuelle Flughöhe, Geschwindigkeit, Variowerte etc. dargestellt. Zudem wird der Track mit Steig- und Sinkzonen sowie ein Höhenprofil des Fluges angezeigt. In diesem Fall kamen die Livetracking-Daten aus dem Open-Glider-Network.



↑ Auch im Flug lassen sich mit der Burnair Map auf dem Smartphone Windwerte lokaler Mess-Stationen abfragen, bei Bedarf auch mit einer Historie der vergangenen Stunden. Die Kurven zeigen die Entwicklung von Grundwind und Böen. Das Farbschema erlaubt eine besonders schnelle Abschätzung von Gefahrensituationen.

→ Für die Meteo-Prognosen greift Burnair auf das DWD-Wettermodell ICON-D2 zurück. Die Darstellung zeigt nicht nur farbcodiert die prognostizierten Windstärken (Windpfeile), sondern liefert auch unter Berücksichtigung eines noch feineren Geländemodells Gefahrenhinweise, in welchen Bereichen es besonders turbulent werden könnte. Das hilft beim Erkennen und Einschätzen von Föhnlagen.



und auf den Karten entsprechend eingefärbt, so dass das Flug- bzw. XC-Potenzial sehr plakativ ins Auge springt.

Rot steht z.B. für „Fliegen nicht empfohlen“, grau für schwache Thermikbedingungen mit Abgleiterpotenzial, gelb für regionale Thermikflüge, grün für eine gute XC-Region und blau deutet auf potentielle „Hammertagbedingungen“ hin. Die Karte liefert damit einen guten Überblick, wo in Mitteleuropa an einem Tag die besten Flugbedingungen für Gleitschirmflieger zu erwarten sind und welche man eher meiden sollte.

Auch die Wetter-Prognosen sind so simpel wie von hohem Nutzwert. Hier setzt Burnair auf das Modell Icon-D2, das mit einem besonders feinen Raster von zwei Kilometern rechnet. Das ist vor allem für die Einschätzung der Wind- und Böensituation hilfreich. Burnair zeigt auf den Karten nicht nur einzelne Punktwerte des Windes in verschiedenen Höhenstufen an, sondern bezieht auch ein noch viel feineres Geländemodell mit ein. So werden auf den Karten alle exponierten Bereiche in der Landschaft, die besonders turbulent werden könnten, mit zusätzlichen Warnhinweisen versehen. Das ist u.a. bei der Einschätzung von Föhnlagen in den Alpen hilfreich.

Bernie Hertz will mit der Burnair Map vor allem auch solchen Piloten ein Tool zur Verfügung stellen, die nicht schon die absoluten XC- und Meteo-Nerds sind. Das zeigt sich sehr gut an einer ganz eigenen Herangehensweise bei der Streckenplanung. Während die meisten üblichen XC-Planungstools vor allem darauf ausgerichtet sind, FAI-Dreiecke

zu optimieren, unterstützt Burnair eine andere Idee: Bevor Piloten in ihrer Fliegerkarriere überhaupt so weit sind, große FAI-Dreiecke zu fliegen, werden sie erst mit kleineren Strecken viel Erfahrung sammeln wollen. Etwa zu der Frage: Wie hoch muss man an typischen Schlüsselstellen abfliegen, etwa bei Talsprüngen, um mit ausreichender Höhe auf der anderen Seite wieder Anschluss an die Thermik zu finden?

Im XC-Planungstool von Burnair kann man auf der Karte eine Strecke Wegpunkt für Wegpunkt einzeichnen. Zu dieser Strecke bekommt man dann ein sägezahnartiges Höhenprofil dargestellt. Darauf ist sofort zu erkennen: Wie hoch muss man an einem Punkt aufdrehen, um den nächsten gesetzten Wegpunkt sicher zu erreichen? Die geplanten Routen können am Ende in verschiedenen Formaten für beliebige Fluginstrumente wie Skytraxx 3.0 und 2.1, Naviter Oudie oder XCTrack heruntergeladen werden.

### Windmesswerte im Flug

Selbst im Flug ist die Burnair Map hilfreich. Die App bietet einen In-Flight-Modus, mit dem man auch in der Luft relevante Infos abrufen kann: Zum Beispiel die Live-Windwerte umliegender Stationen, die nächsten Landeplätze, ein alle 5 Minuten aktualisiertes Regenradar, etc.

Premium-Kunden können ihre Flüge sogar im Sekundenrhythmus live tracken und später unter „Meine Flüge“ zur Nachbetrachtung wieder aufrufen. Da die App in Funkklücken alle Trackpunkte zwischenspeichert,

zeigt die Flugspur am Ende auch keine Aussetzer.

Insgesamt ist die Funktionsvielfalt der Burnair Map so groß, dass hier gar nicht alles vorgestellt werden kann. Es lohnt sich aber, auf der Seite ein bisschen zu stöbern und sich die App zu installieren. Wer sich bei Burnair registriert, kann für einen Testzeitraum von drei Tagen (auf Anfrage auch länger) den vollen Funktionsumfang testen, bevor man sich für ein mögliches Abo entscheidet.

Am Ende noch ein Tipp: Auf dem Youtube-Kanal von Burnair gibt es etliche Videos, in denen Bernie Hertz auch die versteckteren Funktionen der Burnair Map vorstellt und erklärt. Sie helfen sehr, um zu verstehen, wie man den größten Nutzen aus der Datenfülle ziehen kann. ▢

### LINKS zur Burnair Map:

Website: [www.burnair.cloud/](http://www.burnair.cloud/)

Google Playstore: <https://t1p.de/burnair-android>

iOS App-Store: <https://t1p.de/burnair-ios>

Youtube-Kanal: <https://www.youtube.com/c/burnair/videos>



### DER AUTOR

Lucian Haas ist freier Wissenschaftsjournalist. In der Gleitschirmszene hat er sich mit seinem Blog Lu-Glidz und dem zugehörigen Podcast Podz-Glidz einen Namen gemacht. <https://lu-glidz.blogspot.de>

# DHV-XC 2021

## Deutsche Streckenflugmeisterschaft

5.121 Piloten haben trotz Corona bedingter Reisebeschränkungen in der Saison 2021 116.650 Flüge eingereicht.

TEXT: RICHARD BRANDL

**D**ie Saison 2021 des DHV-XC war auch heuer weiter in einer Ausnahmesituation. Der Start der Bundesliga am 01. März verschob sich und ab dem 10. April wurden nur noch Flüge gewertet, die in Deutschland stattfanden (mit Start, Landung und Flugstrecke). Erst ab dem 22.05.2021 kamen wieder alle Flüge uneingeschränkt in die Wertungen. Der Grund dafür ist uns allen leider nur zu bekannt, es gab massive Einschränkungen bezüglich Auslandsreisen. Ein fairer Wettbewerb war nicht gewährleistet. Bei entsprechender Risikobereitschaft oder geschickter Regelauslegung hätte eine Anzahl von Piloten Auslandsflüge machen können, eine größere Zahl aber nicht. Trotzdem wollten wir den DHV-XC nicht einfach komplett aussetzen (was vielleicht zu weniger Diskussionen geführt hätte).

Ab dem 22. Mai gab es dann nach dem Aufheben der restriktiven Reisebeschränkungen mit der Öffnung der Wertungen in der Deutschen Streckenflugmeisterschaft endlich wieder Chancengleichheit für alle Teilnehmer. Ähnlich wie bereits 2020 war schnell klar, wenn die Anzahl der Flüge und die erreichten Punktestände eine vernünftige Vergleichbarkeit der Pilotenleistungen zulassen, gibt es keinen Grund, trotz der Zwangspause die Vergabe von Deutschen Meistertiteln auszusetzen.





Über 116.000 eingereichte (und ca. 10.000 weniger gewertete) Flüge sind auf alle Fälle eine ausreichende Grundlage, um eine Deutsche Meisterschaft durchzuführen. Die Punktestände fallen zwar teilweise etwas geringer aus als in den Jahren ohne Wertungsbeschränkungen, aber ein faires Pilotenranking ist auf alle Fälle möglich. Nachfolgend findet ihr eine Zusammenfassung aller Wertungen und Ergebnislisten der Saison 2021 mit den Plätzen 1-10. Wer genauere Details sucht, der findet diese im DHV-XC: [www.dhv-xc.de](http://www.dhv-xc.de) - einfach die Saison 2021 auswählen. Die neue Saison 2022 hat wie immer am 16. September schon wieder begonnen.

### Immer interessant, etwas Statistik

In der Saison 2021, in der einige Monate lang fast keine Auslandsflüge hochgeladen wurden, haben 5.121 Piloten 116.100 Flüge eingereicht (Stand 28.09.2021). Zu den 25 Wertungen mit 10 Deutschen Meistertiteln werden derzeit 68 Regional- und Vereinswertungen mit teilweise eigenen Aufgabenfaktoren im DHV-XC veranstaltet. Das Einrichten einer solchen Wertung ist für DHV-Mitgliedsvereine natürlich kostenlos. Vergleiche sowohl der Einreichungs- als auch der DHV-XC-Zugriffszahlen zu Vorjahren sind derzeit ohne Aussagekraft. Trotzdem eine Größenordnung: In der Saison 2021 gab es über 2,8 Millionen Seitenaufrufe im DHV-XC.

Wie schaut es jetzt zahlenmäßig bei den richtig weiten Flügen aus. Mit dem Gleitschirm ging es 1.044-mal über 100 km weit, 80-mal über 200 km, 5-mal über 300 km und 2-mal über 500 km. Bei den Drachen

(FAI 1 und 5) waren 305 Flüge über 100 km weit, 36 über 200 km und 5 Flüge über 300 km.

Der punktstärkste Flug in der Deutschen Streckenflugmeisterschaft ist bei den Gleitschirmen ein FAI-Dreieck, geflogen am 03.06.2021 von Tim Huber vom Unternberg mit 264,4 km und 528,83 Punkten und bei den Drachen ein FAI-Dreieck von Roland Wöhrle mit 269,6 km und 539,15 Punkten, gestartet auch am 03.06. am Hochfelln. Der Flug mit den meisten Punkten ist bei den Drachen ein FAI-Dreieck über 328,5 km und 657,09 Punkten von Christopher Friedl, gestartet wieder am 03.06. am Bischling. Der nach Punkten beste im DHV-XC eingereichte Flug bei den Gleitschirmen ist eine Freie Strecke in Brasilien von Maurice Knur mit 526,9 Kilometern und 790,31 Punkten. Gestartet am 07. November 2020 an der Winde nahe Assu muss er erst nach 10 Stunden 42 Minuten Flugzeit bei Castelo landen. Damit überbietet er seine eigene Bestmarke um 23 Kilometer.

### Deutsche Streckenflugmeisterschaft

Es werden für die Saison 2021 in 10 Klassen Deutsche Meistertitel für Gleitschirme und Drachen vergeben.

Tim Huber wird unter 3.058 Teilnehmern Sieger in der Gesamtwertung Gleitschirm und sichert sich damit den Titel Deutscher Meister GS-Gesamt. Hans Walcher gewinnt wie bereits letzte Saison in der Standardklasse (2.211 Teilnehmer) und Tim Huber in der Sportklasse (833 Teilnehmer). In der Damenwertung steht Ramona Eckert unter

240 Teilnehmerinnen ganz vorne und Stefan Lauth als Seriensieger in der Tandemwertung (212 Teilnehmer). Deutscher Meister in der Flachlandmeisterschaft der Gleitschirme (2.086 Teilnehmer) wird Johannes Schatz.

Bei den Drachenfliegern wird wie bereits 2020 Roland Wöhrle Deutscher Meister im Streckenfliegen in der Flexiblen Klasse (209 Teilnehmer). Jochen Zeyher holt sich bei den Starrflüglern (124 Teilnehmer) den Titel. Bei den Damen (18 Teilnehmerinnen) siegt wieder einmal Corinna Schwiegershausen und der Meistertitel in der Deutschen Flachlandmeisterschaft HG (235 Teilnehmer) geht an Bernd Otterpohl.

Es gibt neben den Wertungen zur Deutschen Meisterschaft noch einige ohne offiziellen Titel. Sich hier ganz vorne zu platzieren, ist aber nicht minder schwierig. In der Newcomerwertung finden sich die Piloten, die zum ersten Mal in der laufenden und in der vorherigen Saison an einem Online-XC-Wettbewerb teilnahmen. Sieger bei den Gleitschirmen (429 Teilnehmer) ist Jakob März, bei den Drachen (16 Teilnehmer) wieder Ralf Lerch. In der Juniorwertung werden Piloten gewertet, die bis zum Ende des Wettbewerbes maximal 28 Jahre alt sind. Gewinner bei den Gleitschirmen wird unter 143 Teilnehmern Maximilian Loidl. Bei den Drachen ist bester Junior unter 6 Teilnehmern David Baumgartner.

In der Gleitschirm-Performanceklasse (428 Teilnehmer) siegt Sebastian Barthmes, der in der GS-Gesamtwertung damit auf Platz 2 liegt. Immer noch wichtig ist der Deutschlandpokal für Gleitschirme. In diesem werden, unterschiedlich zur Flachlandwertung, 6 Flüge eines Piloten gewertet, die in Deutschland gestartet sein müssen. Johannes Schatz steht unter 2.681 Teilnehmern auf dem 1. Platz. Der Fun Cup ist ein beliebter Wettbewerb für Piloten mit Einsteigerschir-

men (LTF 1/A) und Turmdrachen, die nicht auf Strecke gehen wollen. Es werden die Flugstunden aller Flüge eines Piloten zusammengezählt. Es siegt bei den Schirmen (234 Teilnehmer) wie bereits 2020 Rainer Judjohn und bei den Drachen (124 Teilnehmer) Winfried Oswald. Die Klasse der Turmdrachen (124 Teilnehmer) gewinnt Konrad Lüders.

Nicht vergessen werden dürfen die zwei Wertungen für Vereine. Das ist einmal die Deutsche Vereinswertung, hier bilden die drei besten Piloten eines Vereines mit ihren drei punktstärksten Flügen der Saison eine Mannschaft. Die Gleitschirmwertung mit 170 Vereinen gewinnt der Gleitschirmclub Hochries-Samerberg e.V. mit den Piloten Sebastian Barthmes, Ramona Eckert und Werner Schütz. In der Drachenwertung mit 49 Vereinen ist der Drachen- und Gleitschirmfliegerclub Südschwarzwald mit den Piloten Roland Wöhrle, Jochen Zeyher und Johannes Frank auf dem 1. Platz, das entspricht exakt der Konstellation der vorherigen Saison.

Und dann natürlich die Bundesliga, unterteilt in die 1. und die 2. Liga. Gewertet werden vom 01. März bis zum 15. September die zusammen gerechneten Streckenkilometer, nicht die Punkte, der 3 weitesten Flüge eines Vereins, geflogen an den Wochenenden von unterschiedlichen Piloten. Das Besondere, es können dabei Piloten für ihren Verein punkten, die sonst nicht auf den vorderen Plätzen der Ranglisten zu finden sind. Die 5 letztplatzierten Vereine in der 1. Liga steigen ab, die 5 bestplatzierten Vereine der 2. Liga steigen auf.

Die 1. Bundesliga gewinnt bei den Schirmen der Verein bodenlos e.V., bei den Drachen wie die letzten vier Jahre der Drachen- und Gleitschirmfliegerclub Südschwarzwald. Die 2. Bundesliga können bei den Schirmen die Drachen- u. Gleitschirmfliegerfreunde Berlin e.V. für sich entscheiden, bei den Drachen liegt der Drachenfliegerclub Vulkaneifel ganz vorne.

*Fortsetzung auf Seite 82*

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)

# DEUTSCHE MEISTERSCHAFT

## Gleitschirm Gesamtwertung | 3.058 Teilnehmer



Deutscher Meister  
Tim Huber

1	<b>Tim Huber</b>	Swing Agera RS	1417,41
2	Sebastian Barthmes	Ozone Zeno	1357,24
3	Uli Straßer	Skywalk Xalps 4	1313,72
4	Maximilian Loidl	Ozone Zeno	1183,16
5	Ramona Eckert	Ozone Zeolite GT	1149,10
6	Felix v. Mallinckrodt	Skywalk Spice 2	1135,54
7	Hermann Klein	Advance Omega X-Alps 3	1122,74
8	Hans Walcher	Skywalk Chili 5	1108,27
9	Markus v. Mallinckrodt	Ozone Delta 3	1096,70
10	Brigitte Kurbel	Ozone Zeolite GT	1068,33

## Gleitschirm Standard Klasse | 2.211 Teilnehmer



Deutscher Meister  
Hans Walcher

1	<b>Hans Walcher</b>	Skywalk Chili 5	975,68
2	Christian Wagner	PHI Symphonia 24	964,05
3	Horst Friedrich Kiem	Skywalk Cumeo	906,88
4	Daniel Reiß	Nova Mentor 5	840,82
5	Achim Warbruck	Gin Explorer 2	769,39
6	Eberhard Linckh	Swing Nyos RS	743,34
7	Thomas Sauter	Mac Para Illusion	736,18
8	Raul Amirpour	Ozone Rush 4	735,95
9	Johannes Jakobi	Nova Mentor 6	729,98
10	Tobias Ehrmann	Nova Mentor 6	704,53

## Gleitschirm Sport Klasse | 833 Teilnehmer



Deutscher Meister  
Tim Huber

1	<b>Tim Huber</b>	Swing Agera RS	1417,41
2	Felix v. Mallinckrodt	Skywalk Spice 2	1135,54
3	Markus v. Mallinckrodt	Ozone Delta 3	1096,70
4	Wojciech Chyla	Advance Sigma 10	1043,05
5	Werner Schütz	Nova Sector	1026,95
6	Ulrich Scheller	Ozone Delta 3	966,31
7	Dietmar Siglbauer	Swing Agera RS	889,00
8	Peter Hilger	UP Trango Xrace	870,35
9	Felix Fischbacher	Ozone Alpina 4	833,95
10	Ramona Eckert	Ozone Alpina 3	828,73

## Gleitschirm Damenwertung | 240 Teilnehmerinnen



Deutsche Meisterin  
Ramona Eckert

1	<b>Ramona Eckert</b>	Ozone Zeolite GT	1149,10
2	Brigitte Kurbel	Ozone Zeolite GT	1068,33
3	Julia Jaufß	Ozone Alpina 4	621,05
4	Monika Mack	Gin Explorer	529,78
5	Marion Karczewski	Triple Seven Knight	496,17
6	Melanie Wehrle	Swing Nyos RS	470,52
7	Nicole Schlägel	Ozone Zeno	461,91
8	Andrea Veit	Ozone Alpina 2	446,89
9	Sandra Oetken-Lippels	Skywalk Arak	441,11
10	Nadya Petz	Niviuk Artik 5	414,28

## Gleitschirm Tandemwertung | 212 Teilnehmer



Deutscher Meister  
Stefan Lauth

1	<b>Stefan Lauth</b>	Nova Bion 2	665,08
2	Hartmut Anding	Gin Fuse 2	395,81
3	Peter Lang	Gin Yeti Tandem 3	317,62
4	Dominik Binner	UP K2	297,42
5	Claus Vischer	Swing Twin RS2	243,24
6	Johann Rottmann	BGD Dual 40	201,03
7	Felix Bässgen	Nova Bion 2	191,32
8	Christian Schürtle	Ozone Magnum 38	173,37
9	Daniel Maraz	BGD Dual 40	164,23
10	Thomas Schäfer	Advance Bibeta 6	156,83

## Deutsche Flachland Wertung GS | 2.086 Teilnehmer



Deutscher Meister  
Johannes Schatz

1	<b>Johannes Schatz</b>	Ozone Zeno	975,59
2	Peter Hilger	UP Trango Xrace	870,70
3	Markus Seidl	Gin Leopard	841,97
4	Daniel Reiß	Nova Mentor 5	840,82
5	Matthias Wehrle	Swing Helios RS	779,37
6	René Mertens	Flow Fusion	774,81
7	Georg Rauscher	Ozone Mantrab 7	773,63
8	Markus Henninger	UP Meru	764,06
9	Michael Schmidt	Niviuk Artik 6	763,78
10	Lorenz Fritz	Advance Sigma 10	754,77

## Drachen Flexibel | 209 Teilnehmer



Deutscher Meister  
Roland Wöhrle

1	<b>Roland Wöhrle</b>	Moyes RX 3.5	1190,76
2	Marco Gröbner	Moyes	871,04
3	Oliver Salewski	Icaro 2000 Laminar	766,37
4	Markus Ebenfeld	Icaro 2000 Laminar 14.1	756,05
5	Peter Selchow	Moyes Litespeed RX 4	721,19
6	Kajo Clauß	Aeros Combat	667,05
7	Klaus Willmann	Moyes Litespeed RX 5	578,28
8	Jörg Bajewski	Icaro 2000 Laminar Zero 9	562,40
9	C. Schwiagershausen	Moyes Litespeed RX 3 Pro	561,71
10	David Baumgartner	Icaro 2000 Laminar 14.1	521,38

## Drachen Damen | 18 Teilnehmerinnen



Deutsche Meisterin  
Corinna Schwiagershausen

1	<b>C. Schwiagershausen</b>	Moyes Litespeed RX 3 Pro	561,71
2	Renate Griebel	AIR Atos VRS Light	408,73
3	Tina Weikard	AIR Atos CS	392,84
4	Aline Dobrovsky	WillsWing Sport	360,14
5	Claudia Franken	Bautek Fizz	279,36
6	Melanie Fricke	WillsWing T2C	244,79
7	Janina Drews	Icaro 2000 Orbiter	166,21
8	Susanne Schönecker	Air Atos VRS Light	132,11
9	Katharina Dressel	Moyes Litespeed RX 3 Pro	131,38
10	Lina Hedewig	Icaro 2000 Orbiter	93,51

## Drachen Starr | 124 Teilnehmer



Deutscher Meister  
Jochen Zeyher

1	<b>Jochen Zeyher</b>	AIR Atos VR	1324,52
2	Bernd Otterpohl	AIR Atos VR	1242,04
3	Bertold Meier	AIR Atos VR	1116,60
4	Markus Baisch	AIR Atos VRS	1059,85
5	Reinhard Pöppel	AIR Atos VR Plus	1022,58
6	Dirk Ripkens	AIR VQR	972,43
7	Rafael Burri	AIR Atos VX 16	906,06
8	Gernot Bächle	AIR Atos VQ Race	804,65
9	Christian Kamm	AIR Atos VQ Race	801,77
10	Marcus Andries	Flight Design Axxess	759,23

## Deutsche Flachland Wertung HG | 235 Teilnehmer



Deutscher Meister  
Bernd Otterpohl

1	<b>Bernd Otterpohl</b>	AIR Atos VR	1056,33
2	Bertold Meier	AIR Atos VR	949,10
3	Roland Wöhrle	Moyes RX 3,5	909,01
4	Reinhard Pöppel	AIR Atos VR Plus	869,20
5	Dirk Ripkens	AIR VQR	826,57
6	Rafael Burri	AIR Atos VX	770,14
7	Marcus Andries	Flight Design Axxess	645,35
8	Georg Schumacher	AIR Atos VQ Race	601,88
9	Jochen Zeyher	AIR Atos VR	549,66
10	Manfred Veit	AIR Atos VQR	546,67

**Gleitschirm Junioren | 143 Teilnehmer**

1	Maximilian Loidl	Ozone Zeno	1183,16
2	Felix von Mallinckrodt	Skywalk Spice 2	1135,54
3	Johannes Schatz	Ozone Zeno	975,59
4	Severin Bechtold	Gin Leopard	872,12
5	Felix Fischbacher	Ozone Alpina 4	833,95
6	Jakob März	Ozone Alpina 3	776,84
7	Paplo Truffat	Ozone Delta 2	751,30
8	Christian Schugg	UP Meru	691,70
9	Johannes Marburger	Ozone Mantra 7	657,65
10	Robin Gebauer	Ozone Delta 3	656,18

**Deutschlandpokal GS | 2.681 Teilnehmer**

1	Johannes Schatz	Ozone Zeno	1682,52
2	Georg Rauscher	Ozone Mantra 7	1451,91
3	Michael Schmidt	Niviuk Artik 6	1445,25
4	Peter Hilger	UP Trango Xrace	1430,38
5	Matthias Wehrle	Swing Helios RS	1361,94
6	Alexander Fischer	Gin Leopard	1355,32
7	Daniel Reiß	Nova Mentor 5	1312,73
8	Markus Henninger	UP Meru	1293,52
9	René Mertens	Flow Fusion	1287,09
10	Johannes Jakobi	Nova Mentor 6	1283,51

**Gleitschirm Newcomer | 429 Teilnehmer**

1	Jakob März	Ozone Alpina 3	776,84
2	Christian Schugg	UP Meru	691,70
3	Robin Gebauer	Ozone Delta 3	656,18
4	Fabian Bendlin	Air Design Soar	590,20
5	Martin Glück	Ozone Mantra M7	515,35
6	Robin Eitel	Air Design Soar	451,60
7	Lorenz Hüper	PHI Maestro	438,90
8	Jonas Haselmann	Advance Iota 2	434,80
9	Christian Fauter	Ozone Swift 4	400,92
10	Iris Esther Dielissen	Ozone Alpina 4	389,16

**Fun Cup GS | 234 Teilnehmer**

1	Rainer Judjohn	PHI	226:48:10
2	Antonio Jula	Advance	153:46:37
3	Daniel Gut	Swing	93:46:08
4	Thomas Hartmann	Advance	78:14:34
5	Werner Röhrmann	Swing	51:04:10
6	Thomas Ziegler	PHI	50:03:39
7	Martin Pichler	PHI	45:24:40
8	Arndt Becker	Advance	41:09:56
9	Simone Gutzzeit	AirDesign	38:17:35
10	Michael Sommer	Swing	36:04:43

**Drachen Junioren | 6 Teilnehmer**

1	David Baumgartner	Icaro 2000 Laminar Zero 9	521,38
2	Markus Kirchner	Moyes Litespeed RX	261,32
3	Janina Drews	Icaro 2000 Orbiter	166,21
4	Moritz Schumacher	Seedwings Spyder	104,99
5	Lina Hedewig	Icaro 2000 Orbiter	93,51
6	Lea Schumacher	Impuls	55,36

**Fun Cup HG | 124 Teilnehmer**

1	Winfried Oswald	Finsterwalder	104:06:13
2	Timo Andree	bautek	95:34:05
3	Thomas Kuhlmann	bautek	69:46:20
4	Konrad Lüders	WillsWing	52:32:17
5	Achim Luber	Ikarus	47:23:05
6	Andreas Fritz	Aeros	45:44:35
7	Aline Dobrovsky	Willswing	44:35:39
8	Marco Lauth	Willswing	44:27:06
9	Toru Onuki	Icaro 2000	37:51:45
10	Michael Eitrich	bautek	37:06:55

**Drachen Newcomer | 16 Teilnehmer**

1	Ralf Lerch	AIR Atos VQ race	248,78
2	Florian Kern	Aeros Combat 09 GT	245,36
3	Steffen Hertling	Icaro 2000 Z9	180,15
4	Janina Drews	Icaro 2000 Orbiter	166,21
5	Richard Langen	Aeros Combat 13,2 GT	88,93
6	Michael Welte	Icaro 2000 Laminar Easy	86,31
7	Sven Wassermann	AIR Atos C	83,44
8	Robert Fischer	NKN	81,62
9	Thomas Loibl	Icaro 2000 Orbiter	75,04
10	Andreas Mader	Aeros Combat C	72,28

**Vereinswertung Gleitschirm | 170 teilnehmende Vereine**

1	Gleitschirmclub Hochries-Samerberg e.V.	3533,29
2	Hochfelln-Flieger Bergen e.V.	2878,36
3	bodenlos e.V.	2818,85
4	Drachenfliegerclub Hohenneuffen e.V.	2392,28
5	Drachen- u. Gleitschirmclub Bayerwald e.V.	2352,33
6	Drachenfliegerclub Ingolstadt e.V.	2328,55
7	Drachen- und Gleitschirmfliegerclub Tegernseer Tal e.V.	2321,93
8	Gleitschirmclub Ratisbona e.V.	2296,82
9	Bergdohlen Brannenburg e.V.	2215,83
10	Hängegleiter Club Region Blauen e.V.	2191,10

**Turmdrachen | 124 Teilnehmer**

1	Konrad Lüders	WillsWing Sport S3	448,54
2	Timo Andree	Bautek Fizz SE	408,29
3	Thomas Kuhlmann	Bautek Fizz	402,19
4	Achim Luber	Ikarus Spirit	387,34
5	Aline Dobrovsky	WillsWing Sport	360,14
6	Werner Huber	Ikarus Spirit	293,65
7	Emil Jilg	Bautek Fizz	289,63
8	Claudia Franken	Bautek Fizz	279,36
9	Klaus Dertinger	Ikarus Spirit	278,09
10	Georg Schumacher	Icaro 2000 Piuma	277,26

**Vereinswertung Drachen | 49 teilnehmende Vereine**

1	Drachen- und Gleitschirmfliegerclub Südschwarzwald e.V.	2785,22
2	Delta Club Bavaria Ruhpolding e.V.	2188,80
3	Wolkenkratzer e.V.	1895,72
4	Drachenflugverein mittag team e.V. Immenstadt	1861,83
5	Drachenfliegerclub Niederrhein e.V.	1849,42
6	Drachenfliegerverein Bösingern e.V.	1808,33
7	Delta-Club Wiehengebirge e.V.	1690,92
8	Drachenfliegerclub Hochries-Samerberg e.V.	1666,69
9	Drachenfliegerverein Spaichingen e.V.	1449,46
10	Ammergauer Drachen- und Gleitschirmflieger e.V.	1276,99

**1. Bundesliga GS | 18 teilnehmende Vereine**

1	bodenlos e.V.	188,00
2	Drachenfliegerclub Hohenneuffen e.V.	165,00
3	Drachen- und Gleitschirmclub Bayerwald e.V.	148,00
4	Gleitschirmclub Hochries-Samerberg e.V.	144,00
5	Oppenauer Gleitschirmflieger e.V.	133,00
6	Ostallgäuer Gleitschirmflieger e.V.	126,00
7	Bergdohlen Branneburg e.V.	125,00
8	Gleitschirmclub Ratisbona e.V.	123,00
9	DGCW Neidlingen e.V.	122,00
10	Turnverein Bissingen	118,00

**2. Bundesliga GS | 146 teilnehmende Vereine**

1	Drachen- u. Gleitschirmfliegerfreunde Berlin e.V.	Aufsteiger	388,00
2	1. Parafly-Club Schwaben e.V.	Aufsteiger	378,00
3	Drachen- und Gleitschirm-Fliegerfreunde	Aufsteiger	373,00
4	DGC Albatros Landshut e.V.	Aufsteiger	353,00
5	Hochfelln-Flieger Bergen e.V.	Aufsteiger	329,00
6	Gleitschirmverein Baden e.V.		326,00
7	08/15 Parajumpers e.V.		301,00
8	Drachen- und Gleitschirmfliegerclub Regental e.V.		287,00
9	Elztalflieger e.V.		283,00
10	Drachenfliegerverein Pfullingen e.V.		280,00

**1. Bundesliga HG | 18 teilnehmende Vereine**

1	Drachen- und Gleitschirmfliegerclub Südschwarzwald	111,00
2	Wolkenkratzer e.V.	91,00
3	Drachenfliegerverein Böisingen e.V.	73,00
4	Delta Club Bavaria Ruhpolding e.V.	67,00
5	Drachenfliegerverein Spaichingen e.V.	63,00
6	Drachenfliegerclub Hochries-Samerberg e.V.	60,00
7	Ortenauer Drachen- und Gleitschirmflieger e.V.	53,00
8	TSV Seissen Drachenflieger	48,00
9	Drachenflieger Pohlheim e.V.	48,00
10	Drachenfliegerclub Hammelburg e.V.	41,00

**2. Bundesliga HG | 39 teilnehmende Vereine**

1	Drachenfliegerclub Vulkaneifel	Aufsteiger	58,00
2	Drachen- u. Gleitschirmclub Bayerwald e.V.	Aufsteiger	45,00
3	Drachen- und Gleitschirmfliegerfreunde Berlin e.V.	Aufsteiger	38,00
4	Der Flieger Club Achtental e.V.	Aufsteiger	38,00
5	1. Odenwälder Drachen- u. Gleitschirmflieger-Club e.V.	Aufsteiger	33,00
6	Drachenfliegerverein Blumberg-Immendingen		30,00
7	Ammergauer Drachen- und Gleitschirmflieger e.V.		30,00
8	Luftsportvereinigung Greiling e.V.		29,00
9	Drachenfliegerclub Ingolstadt e.V.		28,00
10	Delta-Club Rheinland e.V.		28,00

**Gleitschirm Performance Klasse | 428 Teilnehmer**

1	Sebastian Barthmes	Ozone Zeno	1357,24
2	Uli Straßer	Skywalk X-Alps 4	1313,72
3	Maximilian Loidl	Ozone Zeno	1183,16
4	Ramona Eckert	Ozone Zeolite GT	1147,79
5	Hermann Klein	Advance Omega X-Alps 3	1122,74
6	Brigitte Kurbel	Ozone Zeolite GT	1068,33
7	Andreas Reisinger	Ozone Zeno	1028,84
8	Markus Anders	Skywalk X-Alps 5	997,10
9	Johannes Schatz	Ozone Zeno	975,59
10	Florian Vetter	Ozone Mantra 7	934,82

163 Vereine waren in der Gleitschirmwertung und 56 Vereine in der Drachenwertung in beiden Ligen zusammen vertreten. Die Aufsteiger von der 2. in die 1. Liga findet ihr in den Ergebnislisten der 2. Bundesliga GS und HG.

Wir gratulieren allen Siegern und Platzierten herzlich zu ihren Erfolgen. Leider wird es auch heuer nach Entscheidung der DHV-Vorstandschafft keinen Sportlertag geben. Eine aus formalen Gründen nicht zwingend notwendige Veranstaltung mit teilweise unbekanntem Teilnehmern in einer Halle, in der kein Einhalten der Abstandsregeln garantiert werden kann, war unter Einhaltung aller Hygienebestimmungen nicht vernünftig plan- und organisierbar. Umso mehr hoffen wir darauf, dass nächstes Jahr wieder Präsenzveranstaltungen ohne Beschränkungen und damit ein Sportlertag möglich sein werden. Alle Medaillen und Preise werden auf dem Postweg verschickt.

**DHV-XC Relaunch**

Und jetzt ein Thema, das viele sicher brennend interessiert. Wir haben uns entschieden, zu einem frühen Zeitpunkt in einer groß ausgerollten Public-Beta-Phase die Piloten in die finale Entwicklung des neuen DHV-XC mit einzubeziehen. Wenn ihr diesen Artikel lest, kann es deshalb sein, dass einiges von dem, was ich hier vorstelle, abgeändert oder ergänzt wurde.

Zur Geschichte: Das alte Leonardo war seit 2007 über lange 14 Jahre eine solide Basis für eine online-Plattform, über die Wettbewerbe wie eine Deutsche Meisterschaft oder Vereinsmeisterschaften abgebildet, aber auch Fluginformationen präsentiert werden konnten. Irgendwann wurde allerdings klar, die massiv steigende Menge an Flügen konnte oft gerade in Spitzenzeiten nicht mehr ausreichend schnell verarbeitet werden und die Nutzung auf mobilen Endgeräten war mit einem Programm, das auf eine Bedienbarkeit mit der Maus ausgelegt ist, schlicht eine Qual. Mit den Jahren häuften sich die Hürden auf der Benutzerseite, wie etwa das komplizierte Verifizieren einer DHV-Mitgliedschaft, das bloße Aussuchen einer Vereinswertung in Mini-PopUps oder das langsame Blättern in den Fluglisten. Auch die Filterfunktion, mit der das Suchen nach Flügen mit bestimmten Parametern möglich ist, war extrem unübersichtlich und hatte den Charme eines Commodore 64. Aber auch das Prüfen von Flügen wurde für die Auswerter immer langwieriger und schwieriger. Probleme zeigten sich zunehmend besonders auf der Programmiererebene, jede Änderung, Ergänzung oder Fehlerbeseitigung im Leonardo war mit enormem Arbeitsaufwand verbunden. Außerdem gab es logische Unstimmigkeiten, die bereits in der Grundprogrammierung von Leonardo vorhanden waren. Die Wertungslisten etwa wurden nicht festgeschrieben, sondern beim jeweiligen Aufruf neu generiert. So hätte eine Löschung eines Fluges jederzeit nachträglich eine Wertung verändern können.

Mit dem Uraltdesign und den wachsenden technischen Unzulänglichkeiten, die auch die kritischen Stimmen aus den Reihen der Nutzer besonders bezüglich der Mabledarstellung lauter



© DIEBOLD SCHLÄPPI IM WALDUS IN DER SCHWEIZ

werden ließen, reifte die Erkenntnis, eine Erneuerung der DHV-XC-Plattform war notwendig. Im Verlauf der weiteren Planungen stellte sich dann heraus, dass ein „Aufhübschen“ des alten Leonardos niemals ausreichend sein würde, die Anforderungen einer modernen online-XC-Plattform zu erfüllen. Nachdem in allen DHV-Gremien die Entscheidung getroffen worden war, sich die Unabhängigkeit eines eigenen XCs zur Förderung des Breitensports (regelmäßig mehr als

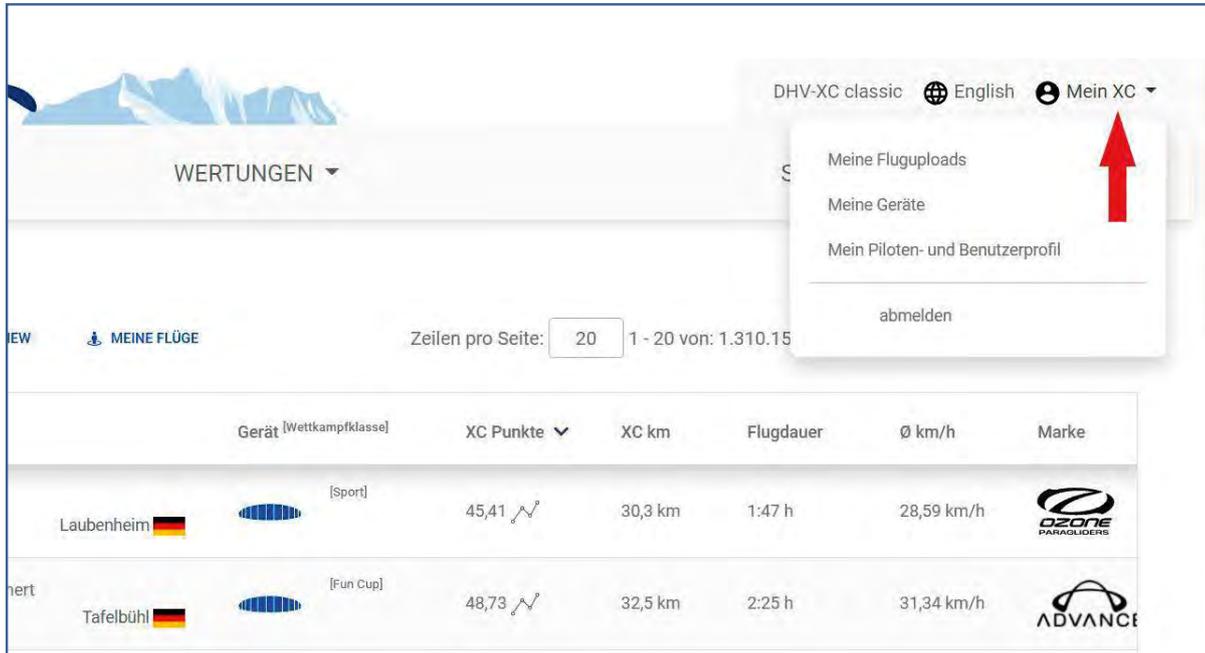
5.000 Teilnehmer) zu erhalten, ging es an die Planung und Umsetzung einer neuen DHV-XC-Plattform. Kernfeatures und Entwicklungsziele waren dabei das Sicherstellen eines kontinuierlichen Übergangs vom alten Leonardo auf die neue Plattform. Das bedeutet, dass im neuen XC sämtliche Flüge und Wertungen aus den früheren Jahren weiterhin verfügbar sind. Ein neues mobilfreundliches User-Interface erlaubt eine Bedienbarkeit nach heutigem Standard, dafür

ANZEIGE



powerful support  
for perfect flights

SKYTRAXX



↑ „Mein XC“ - neuer zentraler Bereich im DHV-XC, in dem alle persönlichen Daten inklusive die eingereichten Flüge verwaltet werden

nötig ist eine hohe Performance, auch bei einem großen Flugaufkommen. Die Wertungen werden nun festgeschrieben. Das bedeutet, dass abgeschlossene Wertungslisten erhalten bleiben, auch wenn Flüge gelöscht werden oder Piloten ausscheiden. Nur so kann der DHV-XC seinem Anspruch als Archiv vergangener Wettkämpfe gerecht werden. Darüber hinaus sind dadurch auch neue und bessere Statistikfunktionen möglich. Und ganz wichtig, die neue technische Basis schafft die Voraussetzung für kontinuierliche Erweiterungen gemäß den Wünschen der Piloten.

„Mein XC“ wird der Dreh- und Angelpunkt im neuen DHV-XC sein. Hier kann man Flüge uploaden, seine hochgeladenen Flüge bearbeiten und danach veröffentlichen oder auch wieder aus den Fluglisten zurück holen, die genutzten Fluggeräte verwalten oder sein Piloten- und Benutzerprofil bearbeiten. Einloggen kann man sich einfach mit den Logindaten, die bereits im alten Leonardo verwendet wurden.

Einige Details zur neuen Struktur. Hochgeladene Flüge, bei denen es luftrechtliche Probleme gibt, werden zukünftig nicht mehr automa-

ANZEIGE

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

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

WITEC GGS1 save your life

WIFRO  
Technik und Vertriebs GmbH

**Filter bearbeiten** ✕

ALLGEMEIN    FLUGGERÄT    ORT    WERTUNG    PILOT

---

Nur meine Flüge?   
  Admin Review erforderlich?   
  Mit Fotos?   
  Mit Kommentaren?

FILTER LÖSCHEN
FILTER ANWENDEN

↑ Neuer und einfach zu bedienender Filter mit vielen auswählbaren Parametern

ANZEIGE



Base <sup>EN B</sup>  
2 Lite

BEFREIE DEINEN GEIST

**BGD**  
BRIDGE GOLDSMITH DESIGN

#FlyBase2Lite  
www.flybgd.com

tisch veröffentlicht, sondern in „Mein XC“ – „Meine Fluguploads“ gespeichert. In diesem nur für den Piloten zugänglichen und nicht öffentlichen Bereich wird erst durch die erklärte notwendige Aktion (entweder durch den Piloten oder bei z.B. schweren Luftraumverletzungen durch den Admin) ein Flug für eine Veröffentlichung vorbereitet. Die Geräteliste wird jetzt wesentlich genauer durch eine hinterlegte Datenbank generiert und gegen gecheckt, so dass Mehrfachnennungen oder falsche Gerätenamen nicht mehr so leicht eingetragen werden sollten. Beim ersten Nutzen der neuen Plattform ist es sinnvoll, das verwendete Fluggerät einmalig einzutragen oder bei mehreren Geräten das favorisierte zu benennen. Genauso gibt es eine Anbindung an die DHV-Geländedatenbank, die z.B. automatisch prüft, ob von einem in Deutschland zugelassenen Startplatz gestartet wurde. Flüge, die dieses Kriterium nicht erfüllen, kommen nicht mehr in die Wertungen, eine Anforderung, die auch im „alten XC“ hätte eingeführt werden müssen und jetzt mit dem Relaunch zusammenfällt. Einige Funktionen sind übrigens nur mehr für eingeloggte User sichtbar, so werden zum Beispiel die Flughöhen auf der Flugdetailseite nicht mehr jedem Besucher der XC-Seiten angezeigt. Auch besonders erwähnenswert, der neue übersichtliche Filter erlaubt eine einfache Suche mit den verschiedensten Parametern, auf der Hauptseite gut sichtbar angezeigt und dort auch wieder gelöscht werden können.

Es sind weitere Features in Vorbereitung. Geplant ist mittelfristig unter anderem das Abspielen von eingebetteten Videos, ein Statistiktool oder ein Interface, mit dem Verantwortliche in den Vereinen ihre Vereinsmeisterschaft selbst generieren können. Natürlich wird es eine „Buddyfunktion“ geben, mit der man seinen Flug mit den Tracks anderer Piloten vergleichen kann.

Wir möchten an dieser Stelle noch einmal an die Notwendigkeit der Einhaltung aller luftrechtlicher Bestimmungen erinnern. Es findet derzeit (wie eigentlich immer) ein Verteilungswettkampf über die

Nutzung der Lufträume statt. Dabei wird versucht, besonders die Rechte der motorlosen und nicht kommerziellen oder militärischen Fliegerei immer weiter einzuschränken. Obwohl sich 99,9% unserer Piloten an die Regeln halten, reichen ein paar „Ausreißer“, um unseren Sport angreifbar zu machen. Was die Luftraumgrenzen betrifft, haben wir ja schon seit einigen Jahren eine Null-Toleranz im DHV-XC eingeführt. Bereits 1m Einflug in einen kontrollierten Luftraum führt dazu, dass ein Flug nicht gewertet oder bei massiveren Verstößen nicht veröffentlicht wird. In letzter Zeit wird aber auch das Thema Wolkenflug immer präsenter, gerade das Veröffentlichende von Wolkenflug-Videos auf youtube ist hier alles andere als hilfreich. Aber auch der Wolkenflug im Wettbewerb wird vom DHV ausdrücklich als Verstoß gegen das Luftrecht und damit gegen die Wettbewerbsregeln gewertet. Hier stehen den Auswertern allerdings keine technischen Hilfsmittel zur Verfügung. Deshalb kann nur die soziale Kontrolle greifen: Wenn ihr also einen Wolkenflug z.B. durch mehrere Zeugen bestätigen könnt und das Ansprechen des Piloten auf den unfairen Wettbewerbsvorteil nicht hilft, dann reicht bitte einen Protest gegen den Flug ein (siehe Ausschreibung, 8. Protest). Dadurch kann sich eine Jury mit dem Fall beschäftigen und einen Verstoß entsprechend sanktionieren. Wir sind hier also auf eure Mithilfe angewiesen.

Und wie immer unser sehr ernst gemeinter Abschlussappell: Kilometer und Punkte sind nicht das Wichtigste in unserem Sport. Wir wünschen euch eine erfolgreiche neue Saison, aber vor allem viele schöne und erlebnisreiche Flüge - kommt immer gesund wieder heim!

*Euer DHV-XC-Team*

*Axel Stuckenberger, Bernd Hübner, Jursa Consulting, Richard Brandl*

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

# Unser Winterangebot für dich:



Das perfekte Geschenk für Piloten:  
**Papillon PARAGLIDERS Fastpack**  
 statt ~~169,00 €~~

**149,00 €**

weitere Infos auf  
[GLEITSCHIRM-DIREKT.DE](http://GLEITSCHIRM-DIREKT.DE)

Der GLEITSCHIRM DIREKT Fliegershop im  
 Papillon Flugcenter auf der Wasserkuppe hat  
**täglich Mo-So von 9 bis 17 Uhr geöffnet.**

Hier findest du die größte Auswahl nördlich  
 der Alpen, beste Beratung und Top-Preise.

*See you UP in the sky!*



Hier geht es zum Angebot:

# Fliegen am Limit

Steil abfallende Felswände, scharfkantige Felskämme, Wasserfälle, Gämsen und strahlender Sonnenschein mit Kumuluswolken nahe der 4.000 Meter Marke. Das erste alpine Super Finale in der Geschichte des Weltcups glich der Werbekampagne einer PR-Agentur über die Schweizer Alpen. Nur, dass sich die Piloten bei der Betrachtung nicht gemütlich zurücklehnen konnten: Die variablen, meist sehr starken Windbedingungen forderten ihren Tribut und von den Protagonisten vollen Einsatz im Grenzbereich.

TEXT: TORSTEN SIEGEL



↑ Ferdinand Vogel im Wallis

**D**as elfte Weltcup-Finale, das eigentlich als Abschluss der Saison 2019 in Brasilien geplant war, startete durch die Corona bedingten Verwerfungen mit einhalb Jahren Verspätung in der Schweiz, wodurch sich postum ein Traum der World Cup Legende Xavier Murillo erfüllte: ein Super Finale in einem alpinen Gelände. Disentis bot dafür eine perfekte Kulisse - ein alpineres und sportlicheres Fliegen konnte sich am Ende des Wettbewerbs kaum ein Pilot vorstellen. Das lag vor allem an der Wetterlage, die nach einer verregneten Saison endlich die Sonne zum Vorschein brachte, aber leider auch ziemlich starken Wind im Fluggebiet verursachte. Dadurch fand man mehr oder weniger während jedem Task eine Stelle, bei der man lieber an einem Baggersee in der Sonne liegen würde, als sich in den schroffen Felswänden durchwaschen zu lassen. Gesamtweltcupsieger Michael Sigel brach im dritten Lauf konsequenter Weise seinen Flug ab, als es ihm zu wild wurde und erntete dafür viel Verständnis und Anerkennung. Seinem Beispiel, dass jeder Pilot letztendlich für sich selber und seine Entscheidungen verantwortlich ist, folgten am Ende

aber keine anderen Piloten, obwohl es im Laufe des Wettbewerbs noch zahlreiche Diskussionen über grenzwertige Flugbedingungen an zahlreichen Stellen gab.

## Old school

Mit Luc Armant, Aaron Durogati und Adrian Hachen setzten sich früh drei Veteranen an die Spitze und zeigten den Young Guns aus Frankreich, die zu Beginn der Weltcupseason das Establishment auf den Kopf stellten, dass es für eine Wachablösung noch etwas zu früh ist. Im dritten Lauf erkämpften Luc, Aaron und Adrian ihre Big Points, als sie zwischen Hausdächern und Bäumen gegen den extrem starken Talwind anfliegen und sich mit ein paar Metern über die Ziellinie retteten, während knapp 30 Verfolger kurz davorstanden. Im Laufe des Wettbewerbs gelang es Aaron, sechs Läufe lang seine Führung zu verteidigen, wodurch er die berechtigte Hoffnung hatte, seinen dritten Finalsieg nach Hause zu fliegen. Doch im letzten Task, bei dem es wegen der Abschattungen und geringen Basis schwierig einzuschätzen war, ob man im schwachen Steigen drehen sollte oder doch einfach weiterfliegen, entkam ihm Luc Armant und mit einem Vorsprung von

sieben Minuten sicherte sich der Ozone-Konstrukteur am Ende noch seinen ersten World Cup Super Final Sieg.

Weniger spektakulär verlief das Rennen bei den Damen. Nach einer längeren Pause zeigte sich Seiko Fukuoka Naville wieder in bestechender Form und erreichte das, was Aaron im letzten Lauf verspielt hatte: einen dritten Sieg bei einem Weltcup Superfinale.

## Wendepunkt?

Das erste alpine Weltcup-Finale bot neben einer spektakulären Kulisse und erstklassigen Organisation auch die Bekanntschaft mit vielen neuen, jungen Gesichtern und altgedienten Piloten, die sich vermehrt die Frage stellten, ob die jahrelange Dominanz von Ozone sich ihrem Ende zuneigt? Seit Anfang des Jahres beschert der Icepeak X-One dem Hersteller Niviuk einen Titel nach dem anderen, was zahlreiche Top-Piloten dazu veranlasste, auf die spanische Marke zu setzen. Und die Teampiloten von Gin Gliders absolvierten mit dem Boomerang 12 den ersten Wettbewerb in der Schweiz, mit dem erklärten Ziel, für die koreanische Marke den lang ersehnten WM-Titel in Argentinien zu gewinnen. Doch auch Ozone war derweil nicht



↑ Martin Scheel – Motor und Getriebe des PWC-Finales



↑ Torsten Siegel landet mit dem neuen Boomerang 12



↑ Die Sieger der Teamwertung

## Ergebnisse World Cup Schweiz

### Männer Overall

1	Luc Armant	FRA	Ozone Enzo 3	4980
2	Aaron Durogati	ITA	Icepeak X-One	4942
3	Adrian Hachen	CHE	Boomerang 12	4933

### Frauen Overall

1	Seiko Fukuoka	FRA	Ozone Enzo 3	4696
2	Meryl Delferriere	FRA	Ozone Enzo 3	4598
3	Nanda Walliser	CHE	Ozone Enzo 3	4506

untätig. Das Werksteam ging mit dem Submarine-Gurtzeug an den Start, das ähnlich wie ein Gleitschirm über eine Eintrittsöffnung im Nasenbereich gefüllt wird und durch den Staudruck seine markante U-Boot Form erhält. Und mit einem nur sechs Zentimeter dicken Protektor aus einem 3D-Drucker geht Ozone ebenfalls neue Wege.

Zusammen mit einem prall gefüllten World Cup Kalender verspricht die Saison 2022 ziemlich spannend zu werden und es bleibt zu hoffen, dass sich die evolutionäre Entwicklung nur auf die Gleitschirmprodukte beschränkt und keine neuen Covid-Varianten auf den Plan ruft, die das geplante Super Finale 2022 in Mexiko wieder um Jahre verschieben. ▽

→ Wettkampfliegen am Limit ist anstrengend – je nach Wetter und Gelände



# 3rd FAI World Paragliding Aerobatic Championship

Die WM im Acrofliegen fand von 9. Bis 17. Juli 2021 am Lago di Cavazzo in der Nähe von Udine in Italien statt. Gewonnen hat Bicho Carrera (CZE) vor Horacio Llorens (ESP), dritter wurde Luke De Weert (NED).

TEXT: JOHANNES GLATZ | FOTOS: ROLF STEINMEIER

**D**en Titel im Synchro holte sich das Fusion Team (ESP), bestehend aus Horacio Llorens und Raul Rodriguez, zweites Synchro Team wurde Premium Deluxe (AUT) mit Norbert Winkler und Thomas Schlögl. Auch der dritte Synchro-Platz ging nach Österreich, Asynchron 2.0 Team mit Roland Brunnbauer und Thomas Laireiter.

Das Teilnehmerfeld (25 Männer, drei Frauen) war extrem stark. Wer zu den Top 13 gehören wollte, musste praktisch jeden Trick gewistet fliegen und auch beim Landen sehr stark sein. Lukas Neu wurde bester Deutscher mit einem hervorragenden achten Platz, Georg Waller wurde 16., Johannes Glatz 20., Gabi Fonck 21. und gleichzeitig beste Frau! Der Titel der Acro-Weltmeisterin blieb ihr aber nur inoffiziell vergönnt. Denn es gab im Feld überhaupt nur drei Teilnehmerinnen und damit nicht genug, um laut FAI-Reglement einen offiziellen weiblichen Champion zu küren. Für Synchro fehlten uns leider die Ressourcen. In der Länderwertung belegte Deutschland den vierten Platz.

Vor der Weltmeisterschaft fand „Acromax“ statt. Dieser CAT 2 Wett-

bewerb diente als Generalprobe für die Weltmeisterschaft, um sich mit dem Judging und den fordernden Bedingungen vertraut zu machen.

## Die Aufgabe

Gestartet wurde am Monte San Simeone. In der Box, etwa 1.000 m über dem See war es dann meist turbulent bei etwa 15-25 km/h Südwind. Ziel ist es, möglichst viele Manöver möglichst sauber aneinander zu reihen und am Ende trocken auf einem etwa 10 m<sup>2</sup> großen Floß zu landen. Dabei spielt die technische Schwierigkeit der Manöver eine Rolle: Wie schwer ist ein Trick grundsätzlich zu fliegen. Dazu gibt es auch die Möglichkeit, verschiedene Boni zu erfliegen, zum Beispiel indem man „twisted“ fliegt, also mit überkreuzten Trageturgen oder sich im Gurtzeug während eines Stalls „flippt“. Auch die sogenannten „Reverse-Manöver“ spielen hierbei eine essentielle Rolle. Dabei dreht der Heli dann in die entgegengesetzte Richtung wie das eigentliche Manöver.

Die zweite Säule der Bewertung ist die „Choreo“. Möglichst hohe

Punkte erzielt, wer Manöver auf der rechten und linken Seite abwechselnd fliegt. Auch den Windversatz (Drift) gilt es zu beachten, um im Optimalfall einen Run von oben bis zum Floß zu fliegen, ohne sich dabei neu platzieren zu müssen. Fliegt man über Grund, bekommt man ein „Warning“, das mit Punkteabzug verbunden ist. Auch wer Manöver aus vorigen Runs wiederholt, erhält einen „Malus“, der die Punktzahl stark dezimieren kann.

Die dritte Säule der Bewertung ist die Landung, die 20% der Gesamtnote ausmacht. Die höchste Bewertung wird erzielt, indem man eine Bodenspirale fliegt, bei der zuerst der Schirm das Wasser berührt (Stabitouch), dann der Pilot (Hand/Foot-touch) und dann immer noch genug Energie für ein „Spinlanding“ auf dem Raft vorhanden ist. Vor allem Lukas Neu hat sich hier im internationalen Umfeld durch konstante und präzise Landungen hervorgetan. Eine „Spirallanding“ ins Wasser gibt aber immer noch mehr Punkte als eine „normale“ trockene Landung. Mit viel Energie und einer hohen Fontaine ist einem die Gunst des Publikums und der Judges sicher. Georg Waller prägte hier den Begriff des „Einwallerns“.

### Ablauf

Am 9. Juli konnten wir den Trainingstag gut nutzen um unseren Runs nochmal einen letzten Feinschliff zu verpassen. Dann ging es auch schon los und wir schafften einen ganzen Run (28 Teilnehmer) und alle Syncroteams in einem Tag. Dabei sei erwähnt, dass die Bedingungen während des Tages recht unterschiedlich sind. Klar ist es angenehmer seinen Run in ruhigerer Morgen- oder Abendluft zu fliegen, als über Whitecaps zur Mittagszeit. Aber das ist eben Wettkampf: Jahrelang bei jeder Gelegenheit trainieren, um dann eben die knapp drei Minuten wie geplant abzuliefern. In den folgenden Tagen wurde das Wetter unbeständiger und die Runs konnten nur noch „scheibchenweise“ durchgeführt werden. Stundenlanges Warten am Startplatz stellte die Regel dar und das beinahe tägliche Trocknen der Ausrüstung gestaltete sich auch zunehmend schwieriger.

Es war ein hochkarätig besetzter Wettbewerb. Wir sind stolz auf unsere Leistung und hoffen mit unserer Leidenschaft und weiteren derartigen Veranstaltungen, dem Sport in Deutschland die Aufmerksamkeit zu verschaffen, die er verdient. ▽

Die Internationale Speerspitze  
des Freestylefliegens.



Nass und glücklich, ein großes Lob auch an die sehr kompetente Raftcrew aus Argentinien im Hintergrund



Das deutsche Team Georg Waller, Gabi Fonck, Johannes Glatz, Lukas Neu



# „Alles im Ländle“

Deutsche Meisterschaft 2021 der Starrflügler in Böisingen

TEXT UND FOTO: JOCHEN ZEYHER



Nachdem die für Mai geplanten Deutschen Meisterschaften an der Emberger Alm ein weiteres Mal der unsicheren Coronalage zum Opfer fielen, konnte zumindest für einen Teil der Flieger, nämlich die Piloten der Starrflügelklasse, endlich, nach 3 Jahren Zwangspause, doch wieder eine Meisterschaft durchgeführt werden.

Dazu wurde der traditionelle Starrflügel-Cup kurzerhand zur Deutschen Meisterschaft aufgewertet. Im Vorjahr hatten die Böisinger mit Vorstand Holger Hüneke bewiesen, dass sie es können, mit vielen fleißigen Helferchen, einem perfekten UL-Schleppbetrieb und natürlich einem großartigen Fluggelände zwischen Schwarzwald und Alb.

## 10 Sekunden bis zum Start

Und alle alle kamen, brachten Wettbewerbs-hunger und gute Laune mit und beim Einschreiben am Vorabend des Events gab es ein großes Hallo, nachdem man sich oft lange nicht mehr gesehen hatte. Im ersten Briefing Lüftete der Schleppexperte Jürgen Rüdinger das Geheimnis, wie man 40 Leute in kürzester Zeit in die Luft bringt: „Das Trike verweilt nach dem Ausrollen 10 Sekunden am Boden, bis der nächste Pilot eingehängt ist, dann geht's schon wieder in die Luft.“ Der souveräne Wettbewerbsleiter und frühere Mitkonkurrent Uwe Krenz stellte die Aufgabe des ersten Wettbewerbstages vor: Ein Zielflug über ca. 90 km zum Flugplatz Seissen in der Nähe von



Die Gewinner: Lothar Braun (4), Andreas Kimmich (5), Alfred Mayer (3), Rafael Burri (1), Jochen Zeyher (2), Tina Weikard (beste Frau), Markus Kirchner (Jugendsieger)

Infos: [www.dhv.de/piloteninfos/wettbewerb-sport/drachen-szene/live-berichte](http://www.dhv.de/piloteninfos/wettbewerb-sport/drachen-szene/live-berichte)

Ulm ist in kürzester Zeit zu absolvieren. Der starke Wind lässt keine geschlossene Aufgabe zu, was leider erhöhten Rückholaufwand für das Bodenpersonal bedeutet.

## Landebier am Flugplatz Seissen

Edelvorflieger Reinhard Pöpl, zig-facher Streckenflugmeister und in afrikanischer Thermik gestählt, macht sich kurz vor dem Feld auf den Weg. Sein Ziel ist sein Heimatflugplatz in Forst. Immerhin schlappe 230 km, so schlecht kann der Tag nicht sein. Um es vorwegzunehmen, er schaffte es auch, bis auf ein paar Kilometerchen. Der Schlepp hinter dem UL bei diesen Bedingungen gestaltet sich unruhig, zahlreiche Sollbruchstellen quittieren ihren Dienst vorzeitig. Dennoch kommt das Feld zügig in die Luft und die Piloten machen sich auf die Reise. Die Zeit wird individuell beim Verlassen des Startzylinders genommen. Die Thermik ist im Mittel nur mäßig, mit einer Basishöhe von

meist unter 2.000 m ist die Arbeitshöhe nicht richtig komfortabel. Einmal danebengegriffen in der Auswahl der nächsten Thermikquelle und schon kann es richtig eng werden. Daher heißt die Devise hoch bleiben und sich nicht von einem glücklichen Hammerbart zum Race-Modus verführen lassen. Eines der prominenten Opfer der wechselhaften Verhältnisse wird Markus Baisch, der den Titel 2018 am Kandel holte und sich seither lässig auf dem Thron sonnt. Dort würde er auch gerne bleiben, legt in seinem jugendlichen Übermut aber eine Schippe zu viel drauf, was ihn nach gut der Hälfte der Strecke zu Boden zwingt. Besser machen es die alten Kämpen, die in stattlicher Zahl, immerhin 15 Piloten, das Ziel Seissen erreichen. Ein sehr unscheinbares Flugfeld, aus der Luft fast nicht als solches zu identifizieren, weil die überdimensionale Ziellinie mitsamt DHV-Vorstand und Filmer Charlie und Teamchefin Regina noch im Auto steckte, und das im

Dank an die Sponsoren



Stau. Mit knapp 60 km/h Schnittgeschwindigkeit waren die Drachen einfach zu schnell. Zu ihrer großen Freude fanden die Piloten aber reichlich Landebier vor, welches Alfred vorsorglich an seinem Heimatflugplatz deponiert hatte. So wurde die Wartezeit auf die Rückholung nicht lange, die Ziellinie kam auch noch und das Filmteam konnte noch die letzten Zielflieger einfangen. Während der 2-stündigen Heimfahrt kamen dann auch schon die Ergebnisse des Tages mit den 3 Schnellsten Jochen, Alfred und Andreas.

### Der Tag der Ausländer

Optimistisch ging es in den zweiten Tag: Es sollte weniger Wind haben, vielleicht könnte man eine geschlossene Aufgabe stellen, das wäre schön. Der Wind war tatsächlich schwächer, aber so schwach auch wieder nicht, dafür war die Thermik umso schwächer. Immer wieder schoben sich Abschirmungen vor die Sonne und störten unseren Thermikmotor. Letztlich, hieß die Aufgabe wieder: Zielflug Seissen. Da wurde taktiert, wieder eingelandet, geschoben, wieder gestartet in der Hoffnung, das optimale Fenster zu erwischen. Man sollte ja meinen, dass die einheimischen Überflieger da vielleicht kleine Vorteile herausziehen könnten, aber weit gefehlt: Das Podium machten der Richie aus Österreich vor Konrad aus Italien und dem fast eingedeutschten Tiroler Toni unter sich aus. 64 km kam der Tagessieger weit. Vortagessieger Jochen musste nach 52 Kilometern teils tiefster Gangart vor einem rabenschwarzen Gewitter landen, baute in ungeahnter Schnelligkeit seinen Drachen ab, und wollte den regenscheuen Vogel vor dem drohenden Wolkenbruch bewahren. Der nahegelegene

Schuppen erwies sich als uneinnehmbar, da von Dornestrüpp überwuchert. Da klingelt das Handy und der Toni ist dran: „Mir san in 2 Minuten bei dir!“ Und tatsächlich, da erscheint ein überlanger Sprinter auf dem Feldweg, ohne Dachträger, aber hinten schaut noch ein bissl was von Tonis Atos raus. Ein Volltreffer, Drachen und Pilot gerettet!

Wie kam's? Der quirilige Vorstand der Wolkenkratzer namens ‚Pegel‘ hatte neben der Arbeit den Task im Livetracking verfolgt, kannte Toni von seinem letztjährigen Kössen-Aufenthalt und war kurz nach Tonis Landung zu dessen Verblüffung zur Stelle. Und es kam noch besser: Nachdem Jochen eingepackt und das erste Landebier eingenommen war, kam Meister Pöppl des Wegs, geschickt koordiniert von unserer Leitstelle in Bösing. Reinhard's Plan war ein weiterer home run, wie schon 2 Tage zuvor.

### Wettbewerbsneuling fliegt zum Tagessieg

Der dritte und letzte Wettbewerbsdurchgang musste die Entscheidung bringen. Wie ein Déjà-vu zum Vortag musste das geplante Dreieck schließlich, wer glaubt's, einem Zielflug nach Seissen weichen. Vorflieger Reini musste nach wenigen Kilometern Tribut zollen. Die Führenden, Alfred und Jochen, meinten sich taktisch kontrollieren zu müssen und verzockten. Das war die Stunde der Überraschungen. Lokalmatador Rafael Burri flog an die 70 km, gefolgt vom größten Starrflügelproduzent des Universums und Inhaber der Formel Atos, Felix Rühle. Und einer, den keiner auf der Rechnung hatte, flog tatsächlich ins Ziel, Ralf Lerch. Ihn konnte niemand kennen, da er, obwohl nicht mehr zum Nachwuchs gehörig, zum ersten Mal an ei-

nem Wettkampf teilnahm. In seiner Aufregung und Unerfahrenheit übersah Ralf dann auch noch die von der rechtzeitig ins Ziel geeilten Regina ausgerollte Ziellinie und brachte sich so um die Ovationen und erfrischenden Getränke. Die einzige Dame im Feld, Tina Weikard, zeigte auf mit Platz 5 noch vor dem halbstarren Roland mit seinem Moyes. Markus Baisch flog „hoim“ und war wieder zufrieden.

Jetzt begann das große Zusammenzählen. Wie so oft zeigte sich, dass wenige hundert Meter, die man locker hätte machen können, wenn man's nur vorher gewusst hätte, über Platz und Podium entscheiden können. So trennten Platz 2 von Platz 4 gerade mal 5 Punkte. Deutscher Meister 2021 ist Rafael Burri, der sich den Titel mit Konstanz verdient erfliegen hat. Glückwunsch an Rafael und den DFV Bösing, der sich selber nicht besser hätten belohnen können. Auf Platz 2 landet Altmeister Jochen Zeyher ganz knapp vor Alfred Mayer auf Platz 3. Der Blechplatz mit nur 1 Pünktchen Rückstand geht an Lothar Braun.

Die Siegerehrung mit vielen gesponserten Preisen, filigran gearbeiteten Alu-Starrflügeln von Rainer Thieringer und nachhaltigen Holzmedaillen beschließt diese tolle Meisterschaft. ▽

### Wertung

1	Rafael Burri	GER Atos VX	1496
2	Jochen Zeyher	GER Atos VR	1312
3	Alfred Mayer	GER Atos VRQ	1308
4	Lothar Braun	GER Atos VQ race	1307
5	Andreas Kimmich	GER Atos VR Plus	1283

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)



© SHUTTERSTOCK

*Die zusätzliche Halter-Haftpflicht „PLUS“ (inklusive Versicherung der Bergkosten 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)

# Furioser Endspurt nach zähem Beginn

Drachen Liga blickt zurück auf eine erfolgreiche Saison 2021

TEXT UND FOTO: KONRAD LÜDERS

Unsere Planung war großzügig bemessen, 8 Treffen ab Ostern schienen Garant für viele Tasks zu sein. 31 Teilnehmer hatten sich eingeschrieben. Faszination Inzidenzwerte, die fielen im Frühjahr, aber viel zu langsam. Mit den Schneehöhen verhielt es sich anders, die wuchsen ohne Unterlass. Österreich war uns so vorerst gleich zwiefach verschlossen. Nach drei Streichern, darunter die German Open, war die Bayerische Landesmeisterschaft in Samerberg die nächste Hoffnung. Österreich war noch dicht, jedenfalls was den Grenzverkehr mit Luftsportgeräten anbetraf. Zick-Zack-Fliegen auf der Alpennordseite wäre aber möglich gewesen. Der Landrat genehmigte jedoch nur 25 Piloten, folglich wurde auch die Bayerische LM abgesagt. Die Luftsportjugend freute sich und nutzte das Wochenende für eine eigene Veranstaltung an der Hochries.

Die Liga nahm stets an der Hessischen Landesmeisterschaft teil. Und dieses Jahr sollte es auch so sein. Die Organisatoren schafften das Erhoffte, der Wettbewerb durfte auf der Emberger Alm stattfinden. Petrus war aber noch nicht so richtig in Tritt gekommen. Viele Cirren, viel Wind, schwache Thermik; die Starren kamen noch einigermaßen zurecht damit, die Flexipiloten sofften reihenweise ab. Mit Christian Kamm und Dietmar Rauscher standen letztlich zwei Ligapiloten der Klasse 5 auf dem Treppchen.

Traditionell schließt sich ein Ligatreffen an die HG-Challenge in Greifenburg an. Wegen zu geringer Teilnahmemeldungen wurde die Challenge abgesagt. Dankbar wurde dann das Angebot des Ligachefs angenommen, wenigstens den fliegerischen Teil der Challenge in eigener Regie zu übernehmen. Gutes Flugwetter und die Begeisterung der Nachwuchspiloten ermöglichten 5 Tasks zwischen 60 und 80 km. Am letzten Tag flogen die Teilnehmer des Streckenfluglagers gemeinsam mit den Ligapiloten noch einen Ritsch-Ratsch im Drautal. Dann stand endlich mal wieder eine Mölltalrunde auf dem Taskboard. Christian Kamm war wieder Schnellster, mit 43 km/h rekordverdächtig. Leider konnte daraus nicht mehr gemacht werden, der Ligachef musste Nachhilfe nehmen in der Planung und Dokumentation von Rekordflügen.

Zwei Wochen später Dauerregen in Deutschland. Die Liga wich aus ins Pustertal, ins Corona-Risikogebiet Südtirol. Immerhin ein Dutzend Piloten nahm das Wagnis auf sich und traf sich auf dem Kronplatz. Wie immer wurden wir unterstützt von Lokalmatador Karl Reichegger. Die Belohnung waren zwei schöne Flüge über den Pragser Wildsee bis hin zu den Drei Zinnen.

Höhepunkt sollte wie in den beiden vergangenen Jahren wieder eine Ligawoche in Lagne werden. Das Département Alpes-de-Haute-Provence war ge-



↑ Christian Kamm, Andreas Kimmich, Dietmar Rauscher, Carsten Muth, Achim Luber, Frank Frankus, Ligachef Konrad Lüdgers

rade zum Hochrisikogebiet erklärt worden. Drachenfliegen ist per se riskant, also riskierten wir auch diese Reise. Die meisten der 13 Teilnehmer wussten von den spannenden fliegerischen Herausforderungen dieses Gebiets. Zur Auffahrt auf die Startplätze konnte ein Kleinbus gemietet werden. Zumeist starteten wir vom St. Apotres bei Aspres. Es gab wieder gute Thermik, Ausblick auf violette Lavendelfelder, Begegnungen mit Geiern. Dass es in der Provence im Hochsommer noch sehr anspruchsvolle Bedingungen gibt, spürten wir vom ersten Tage an. Starke Thermik zwischen ausgedehnten Sinkgebieten, manchmal bockte es gehörig. So klare Verhältnisse mit schönen langen Tälern wie im Drautal oder Pustertal gibt es hier nicht. Christian Kamm kam aber auch in diesem Gelände am besten zurecht. Mit einer fast makellosen Siegesserie bei 5 hier geflogenen Wertungen empfahl er sich nachdrücklich für „höhere“ Aufgaben in der nächsten Saison bei den Starrflüglern. Eine deutliche Leistungssteigerung zeigte auch Achim Luber. Auf seinem Intermediate Spirit L flog er oft den Turmlosen davon und siegte bei den Flexiblen Drachen.

Fazit nach dem letzten der insgesamt 12 Ligadurchgänge: Trotz Corona hatten wir eine tolle Saison, haben viel dazu gelernt und Spaß gehabt beim gemeinsamen Streckenfliegen. ▽

## Sieger 2021

	Flexible Drachen		Starrflügler	
1. Platz	Achim Luber	Ikarus Spirit L	Christian Kamm	A.I.R. Atos VQ
2. Platz	Carsten Muth	WillsWing T2C 154	Andreas Kimmich	A.I.R. Atos VR
3. Platz	Frank Frankus	AEROS Combat 13,5 09 GT	Dietmar Rauscher	A.I.R. Atos VQ

Zu detaillierten Berichten und Einzelergebnissen siehe [www.dhv.de](http://www.dhv.de)



## Sigillo/Italien Monte Cucco Piero Alberini International Trophy 2021

Nach vier Durchgängen errang Marco Laurenzi vor Filippo Oppici und Christian Ciech (alle Italien) die Piero Alberini Trophy im Drachenfliegen, die vom 16.-21. August 2021 am Monte Cucco stattfand. Bester deutscher Pilot wurde DHV-Nationalteampilot Roland Wöhrle, der bei starker Konkurrenz auf Rang 5 landete.

Mehr Infos auf [www.airtribune.com/monte-cucco-piero-alberini-international-trophy-20/results](http://www.airtribune.com/monte-cucco-piero-alberini-international-trophy-20/results)



## Tolmin/Slowenien Primoz Gricar gewinnt Kobala Open 2021

Vom 15.-20. August 2021 fand in Tolmin/Slowenien die Internationale Kobala Open 2021 im Drachenfliegen statt. Nach drei Durchgängen bei besten thermischen Bedingungen gewann der deutsche Nationalteampilot Primoz Gricar die internationale Wertung vor dem Tschechen Dan Vyhnalik und Balazs Ujhelyi aus Ungarn.

Mehr Infos auf [www.airtribune.com/kobala-open-2021/results](http://www.airtribune.com/kobala-open-2021/results)

ANZEIGE

NEW EXPERIENCE OF FLYING  
+ LANDING BOOSTER  
+ LIGHTWEIGHT 1.1KG

Be vried  
Be happy  
Vritwings

Like us!  
f i



VRIL-WINGS

## VRILONE SINGLE SKIN MINIWING

Ob beim Hike and Fly, Skitouren oder beim Spaßflug vom Hausberg, unser Flügel wird euch einen riesen Grinser ins Gesicht zaubern.

[www.vril-wings.com](http://www.vril-wings.com)

# SCHAUFENSTER

INFORMATIONEN DER ANBIETER

## ICARO Paragliders Warme Steppjacke

Nicht nur ein Eye-Catcher, sondern auch sehr warm und kuschelig. Die perfekte Freizeitjacke für die kühle Jahreszeit und durch die großzügige Ärmellänge auch ideal zum Gleitschirmfliegen. Gefüttert mit daunenähnlicher Wattierung und den coolen Softshell-Panels an den Seiten. Mit 3 Außen- und 2 Innentaschen, einer Kopfhörer-Schleife am Nackenband ist sie durchdacht und funktionell.

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



## FLEXISAFE 1 Das variable Andocksystem

Problemlos und individuell nachrüstbar bei allen Gurtzeugen. Eine Gesamt-Schutzzone für Rücken, Gesäß und Hüfte/Becken. Ausfallsicher, wartungsfrei und wiederverwendbar ergänzt es bestehende Schutzlösungen.

Infos: [www.flexisafe1.de](http://www.flexisafe1.de)

### ANZEIGEN

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

**KONTEST**  
GLEITSCHIRMSERVICE

zu jedem Check gibt es ein Gratis T-Shirt!



- Gleitschirmcheck
- Reparaturen
- Näharbeiten
- Retter packen

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

**BAUAIR**

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



## IMPRESSUM

Herausgeber:

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

Redaktion:

Benedikt Liebermeister (verantwortlich) 08022/9675-62

Elisabeth Huber (Redaktionsassistentin) 08022/9675-23

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: [info@dhvmail.de](mailto:info@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 233 | Januar | Termin 2. November 2021

Ausgabe 234 | März | Termin 2. Januar 2022

Ausgabe 235 | Mai | Termin 2. März 2022

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: 39.000

Cover: Tom Steiner

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

- > Einkommensschutz
- > Berufsunfähigkeitsversicherung



Exklusiv  
für DHV-  
Mitglieder

Für einen  
sicheren Halt.

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.

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 Geräteerkennung. Keine Geräteanmeldung. Für Versicherungsfälle in Dänemark vorgeschriebene Deckung ohne Mehrprämie.

### → Jahresprämie inkl. Versicherungssteuer

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

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

Umfang: Suche, Rettung, Krankentransport, 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.

Pilot: **Horacio Lorens** Foto: **Óscar Lagarrotxa**  
Location: **The Pyrenees, Spain**



# RUSH SIX

Der Rush 6 liefert in der EN B Kategorie die höchste Gleit- und XC-Leistung. Er ist eine Weiterentwicklung des Delta 4, und teilt sich mit der Enzo und Zeno Serie einige Features. Die Leistung dieses Flügels muss man erlebt haben, um sie zu glauben. Kontaktiere noch heute deinen Ozone Händler und vereinbare einen Testflug.

- Entwickelt aus dem Delta 4
- Absolute Top-Gleitleistung in seiner Klasse
- Unglaublich stabil in turbulenter und aktiver Luft
- Weniger minimales Sinken und bessere Steigeigenschaften
- System zur aktiven Tragegurt-Kontrolle (ACR) aus der Delta Serie
- Hybrides 3/2 Leinen-Layout