

# DHV-info

Das Magazin für Clowns und Drachenflieger

234

Fluggebiet  
**Per Anhalter  
nach Rumänien**

Flugtechnik  
**Der optimale  
Anstellwinkel**

Wetter  
**Vorsicht bei  
Nordföhn**

## Vom Dunst ins Licht ...

... führen dich deine Thermikkreise. Mit jedem Meter verliert an Bedeutung, was unten wichtig war. Dein Flügel und du, frei und leicht im Aufwind nach oben.

Pure, reine Freude am Fliegen – absolut unvergleichlich!

Und sicher und kontrolliert für den, der es gelernt hat.

Mit einem SkyPerformance-Trainer am Funk ist das Training ein spannendes und lehrreiches Spiel mit der Thermik, dem großen Spielkameraden der Gleitschirmflieger.



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



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



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



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



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



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



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



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



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



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



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



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



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



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



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



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



**Flugschule OpenAir**  
84673 Zwingenberg, Tel. 0157-35704753  
[www.flugschule-openair.de](http://www.flugschule-openair.de)



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



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



**Süddeutsche 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**  
87534 Obermaiselstein, 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)



8 | Rumänien – unbekannte Flugdestination



28 | Optimaler Anstellwinkel



40 | Drachen-Schulung

# INHALT

## INFO 234 MÄRZ | APRIL 2022



Foto: Diego Schläppi  
Location: Briener See in der Schweiz  
(im Hintergrund Interlaken)

Unser Titelpapier  
ist komplett recyclebar



36 | Achtsamkeit vorm Start

### Fluggelände - Reisen - Abenteuer

- 8 Hike+Fly im Wallis
- 14 Per Anhalter nach Rumänien
- 24 Zwischenstopp in Meduno

### Aerodynamik - Flugtechnik - Gerätetechnik

- 28 Optimaler Anstellwinkel durch angepasste Trimmung
- 36 Achtsamkeit bringt Gelassenheit an den Start

### Sicherheit - Ausbildung - Luftraum - Natur

- 40 Neue Drachenflieger braucht das Land
- 44 Priorität der Landung
- 46 Drachen-Unfallanalyse 2021
- 50 Livetracking - Teil 3  
Kostenlose Notfallalarmierung im Satellitennetz

### Verband

- 7 Vorwort
- 56 Porträt über den scheidenden DHV-Vorsitzenden Charlie Jöst
- 62 DHV-Jugend - Die jüngste Jugend ever
- 64 DHV-Jahrestagung - erneut digital
- 82 Meldungen
- 88 Vereine Briefe

### Wetter

- 92 Vorsicht bei Nordföhn

### Wettbewerbe

- 96 Kurzberichte

### Standards

- 97 Schaufenster
- 97 Impressum

# Tach zusammen,

typisch niederrheinisch begrüße ich euch als neuer DHV-Vorsitzender. Herzlich bedanke ich mich bei den Delegierten, die mir mit 90% Ja-Stimmen einen großen Vertrauensvorschuss mit auf dem Weg gegeben haben.

Mir ist bewusst, dass mein Vorgänger Charlie Jöst große Fußstapfen hinterlässt, die erst einmal ausgefüllt werden wollen. Ein ganz besonderer Dank an Charlie für die vielen Jahre, die er sich für den DHV eingesetzt hat. Unser Finanzvorstand Dirk Aue als jetzt „dienstältestes“ Vorstandmitglied drückt das wunderbar aus (siehe rechts).

Ein großes Dankeschön auch an Klaus Tretter, der mehr als 6 Jahre mit viel Engagement die Sportler im Vorstand vertreten hat.



In jedem Ende steckt ein neuer Anfang und so werden wir jetzt mit einem neuen Team die Arbeit im Verband im Geiste unserer Vorgänger fortsetzen. An Themen wird es uns in den nächsten Jahren nicht mangeln. Die Bereiche Luftraum, Naturschutz, Ausbildung, Sicherheit, Sport und Technik sind in ständiger Bewegung und werden uns auch in Zukunft fordern.

Die Basisarbeit für unseren Sport leisten die Vereine vor Ort. Ohne sie würden viele von uns nicht in die Luft kommen und ausreichende Fluggelände hätten wir auch nicht.

Der DHV unterstützt daher diese Aktivitäten mit Rat, Tat und soweit möglich mit Finanzmitteln. Wir haben in der Geschäftsstelle die Fachleute für wichtige Themen, die sich nicht nur mit Sachverstand sondern auch viel Herzblut um unseren Sport kümmern.

Wichtig ist mir, dass die bisher gute Atmosphäre im Vorstand und in der Zusammenarbeit mit der Geschäftsstelle bestehen bleibt. Denn nur so können wir als Verband die anstehenden Herausforderungen meistern und im Sinne unserer Mitglieder arbeiten. Erfolgreich sind wir dann, wenn unsere Mitglieder sagen: Es lohnt sich für mich, im DHV zu sein.

Dafür werde ich mich mit aller Kraft einsetzen.

Packen wir es an!

*Ever Bernd*

## Die DHV-Vorstandschaft

NEU GEWÄHLT



Bernd Böing  
Vorsitzender

NEU GEWÄHLT



Dr. Nadine Gasda  
Stellvertr. Vorsitzende



Dr. Dirk Aue  
Finanzvorstand



Roland Börschel  
Vorstand Sicherheit /  
Gelände



Peter Cröniger  
Vorstand Ausbildung

NEU GEWÄHLT



Jonas Böttcher  
Vorstand Sport



Manfred Vaupel  
Vorstand Technik

# Was soll ich nur über Charlie Jöst schreiben? Ich bin doch hoffnungslos befangen ...

Aber gerade diese positive Befangenheit ist es, die das Verhältnis zu ihm ausdrückt. Seit 1996 ist Charlie der 1. Vorsitzende im DHV. Auf meinem Handy befindet sich seit Jahren die Digital-Ausgabe vom DHV-Info Nr. 89 mit dem Bericht über diese DHV-Jahresversammlung. Charlie hatte damals das Amt von Peter Janssen, dem Mitbegründer des DHV, als langjährigem 1. Vorsitzenden über 17 Jahre, in einer Situation übernommen, in der der „Haussegen etwas schief hing“.

Man muss sich vor Augen führen, welcher Glücksfall es für eine so große Sportorganisation wie dem DHV ist, seit Gründung vor inzwischen 42 Jahren „lediglich“ zwei sehr gute 1. Vorsitzende gehabt zu haben. Peter als der großartige Visionär, Gründer, Geburtshelfer und bis ins junge „Erwachsenenalter“ des DHV mit 17 der „Erziehungsberechtigte“ und dann Charlie, der den DHV mit verantwortungsvollen Vorständen in einer Partnerschaft, Kollegialität und Freundschaft / Kameradschaft in das selbstbewusste reife Erwachsenenalter 25 Jahre lang geführt hat.

Beiden dafür ein herzliches Dankeschön und Chapeau.

Um Charlie zu verstehen, muss man wissen, dass Charlie eine begeisternde Persönlichkeit ist. Charlie hat sehr bereitwillig und oft mitreißend aus seinem Werdegang erzählt (nicht alle wissen, dass Charlie z.B. Schlagzeuger der Band „Tritonus“ in den 70er Jahren war; LPs und Konzerte gehörten zu seinem Leben). Sein Lebens- und Erfahrungsschatz ist sehr groß; seine Kenntnis der Pilotenszene im Drachen- und Gleitschirmflug seit Aufkommen der Luftsportarten in Deutschland ist legendär; seine Menschen- und Namenskenntnis wie bei einem Elefanten besser als eine Festplatte. Und die vielen lustigen Begegnungen, die er hatte, haben Charlie in seinen Erzählungen immer einen sehr guten Unterhaltungswert gegeben.

Charlie hat sich auch besonders für einen geeinten Luftsport auf Bundesebene stark gemacht. Charlie ist ja nicht nur Drachen- und Gleitschirmpilot, sondern er fliegt auch Segelflugzeuge und UL (und er bewältigt große Flugzeugmuster in seinem Flugsimulator daheim - unglaublich).

Charlie hat es – wie Angela Merkel – richtiggemacht, nämlich selbstbestimmt, hier auf der Höhe der Entwicklung des DHV, die Beendigung seines Ehren-Engagements zu entscheiden. Und – das zu einem Zeitpunkt, als der DHV die „Schallmauer“ der 40.000 Mitgliedschaft im Verband erreicht hat (was er damals noch nicht wusste; wir hatten es ihm erst vor der digitalen Hauptversammlung zum 23.1.2022 als Überraschung mitgeteilt).

Wie wunderbar! Zeigt dies doch, wie stark sich der DHV entwickelt hat.

Es gab Reaktionen auf Charlies angekündigten Abschied von Fliegerkameraden, die sagten, das geht doch nicht, dass Charlie geht; da müsse man mit ihm nochmal reden, er verkörpert doch mit aller Emotionalität unseren Luftsport, er müsse bleiben.

Alles hat seine Zeit. Und Charlie hat es sich mehr als verdient, mal ohne seinen DHV aufzuwachen.

Die gute Nachricht ist: Charlie wird nicht „weg“ sein. Charlie wird sich auch nicht „zurückziehen“. Er hat weiterhin großes Interesse an der Situation eines geeinten Luftsports in Deutschland, einer starken politischen Interessenvertretung für alle Luftsportarten und an der Arbeit für dieses Ziel.

Das kann der Beginn einer anderen „kochenden“ Leidenschaft sein ...

## Bis hierhin – Danke, Charlie!



**DER AUTOR**

Dr. Dirk Aue ist im DHV Vorstand verantwortlich für Finanzen und langjähriger Weggefährte von Charlie Jöst.

# Was wären wir nur ohne unsere Hütten

Und zwei davon sind die Europahütte sowie die Almagellerhütte. Beide sind nicht nur im panoramareichen Wallis einen Besuch wert, sondern laden vor allem für einen Hike+Fly ein, wenn noch etwas Schnee liegt.

TEXT UND FOTOS: VERONIKA ROJEK-WÖCKNER

Wer nach einem Besuch im Wallis noch einen Abstecher ins Berner Oberland zur Silberhornhütte machen möchte, kann nicht nur einen tollen Flug im Lauterbrunnental absolvieren, sondern findet hier eine Genusswanderung mit interessanten Kraxelpassagen.





← Im März findet man noch auf dem Weg zur Europahütte einige Schneefelder, die teilweise gut umgangen werden können. Gamaschen jedoch sind ein guter Begleiter! (links).

↓ Die Hängebrücke ist nichts für schwache Nerven, aber bei den Lawinengebieten möchten wir sie nicht missen.

Natürlich locken im ganzen Alpenraum wunderschöne, gemütliche und auch im Anstieg spannende Hütten den Wanderer, Bergsteiger und mittlerweile auch Gleitschirmflieger zum Einkehren und Übernachten ein. Der Deutsche Alpenverein betreut insgesamt 321 Hütten, wobei sich nur 66 davon in den Bayerischen Bergen und über 180 in den Österreichischen Alpen befinden. Der Österreichische Alpenverein bewirtschaftet seine rund 230 Hütten fast ausschließlich im eigenen Staatsgebiet (mit der Ausnahme von zwei Hütten in Belgien), wobei der Bärenanteil im Tirol zu finden ist. Die wohl meisten Hütten jedoch haben unsere italienischen Nachbarn in Rahmen des CAI (Club Alpino Italiano) in ihrer Hand. In den Alpen sowie dem Apennin sind es weit über 400 Rifugii, die zahlreichen Biwaks und Almen nicht eingerechnet.

Das Netzwerk der Schweizer Hütten, Berggasthäuser, Capannas und Bivouacs ist ebenfalls nicht von schlechten Eltern. Bewirtschaftete Hütten findet man über 200 Stück in der Schweiz. Einige weisen einen Restaurantcharakter auf, wie die Brunnihütte im Engelbergertal. Dann gibt es noch urige Hütten, die dem Gast etwas mehr Muskelkraft abverlangen und dafür einsame Panoramen bieten, während der Hubschrauber die wohlverdiente Feierabendhalbe einfliegt. Der Sonnenuntergang von der Spannorthütte mit Blick auf „Little Patagonia“ ist ein unbeschreibliches Spektakel. Das Hüttensammelsurium wird dann im Weiteren durch rund knapp 70 Selbstversorger-Hütten berei-





Europahütte	
GPS (Berg)	46.10583, 7.80599
GPS (Tal)	46.09739, 7.77816
Höhe Startplatz [m]	2.000 m
Startplatz	mäßig steiles Schrofengelände
Flughinweise	Im Sommer kann es zu ausgeprägten Talwinden kommen.
Landeplatz	großzügige Wiesen vorhanden
Almagellerhütte	
GPS (Berg)	46.10761, 8.00791
GPS (Tal)	46.09809, 7.95500
Höhe Startplatz [m]	2.264 m
Startplatz	flaches, teils steiniges Gelände
Flughinweise	Im Sommer kann es zu ausgeprägten Talwinden kommen. Diese erzeugen auf der Nordflanke des Allmagellerhorns eine Aufwindzone. Achtung auf die Querseile im Almagellertal!
Landeplatz	großzügige Wiesen vorhanden

chert, dabei bleibt mein Liebling immer noch die Silberhornhütte im Lauterbrunnental.

Wir haben den Frühling bei zwei schönen und erlebnisreichen Hütten im Wallis willkommen geheißt, auch wenn diese im März noch nicht bewirtet werden. Beide Hütten weisen tendenziell alpinen Charakter auf. Somit sind die Startbedingungen je nach Können nicht unbedingt einfach, aber mit etwas Erfahrung machbar. Und um es vorwegzunehmen, hier empfiehlt sich ein wenig Schnee, um einen Leinensalat zu vermeiden und den Startablauf etwas angenehmer zu gestalten.

### Europahütte

Diese holzige Hütte liegt versteckt zwischen Lärchen und steht, wie soll es auch anders sein, auf dem Lärchberg im Walliser Mattertal. Wer zum Dom und der Domhütte unterwegs ist, kehrt hier zum Mittag ein oder genießt einfach den Blick zum eindrucklichen Weisshorn. Der Europaweg führt auch an ihr vorbei. Diese 2-Tages-Tour für Wanderer bietet zwischen Grächen und Zermatt nicht nur ein phantastisches Alpenpanorama und Aussichten zum ikonischen Matterhorn, sondern begeistert auch mit einem Highlight: der längsten Fussgänger-Hängebrücke der Alpen. Die Hängebrücke ist 494 Meter

lang und überspannt das Grabengufer, wobei man 85 Meter über den Lawinenausläufern schwebt.

Wir haben uns im Frühjahr auf den Weg ins Wallis gemacht und unseren Hike+Fly im unscheinbaren Randa gestartet. Man muss sagen, dass das Frühjahr auf den ersten Blick die Alpen nicht wirklich von ihrer Schokoladenseite präsentiert. Im Tal erscheint die Natur grau in grau und der alte Schnee strahlt auch nicht mehr wie am ersten Tag. Vor allem dann treibt es einen jedoch in die Höhe, denn Abstand verschafft Weitblick und dieser ist verdammt schön.

Am südlichen Dorfrand parkt es sich in der Nähe des Sportplatzes recht gut. So beginnt unser Hike im schönen Wildwald. Es geht durch einen Lärchenwald, den man recht gut daran erkennt, dass der Boden mit goldbraunen Nadeln überseht ist. Die Lärche ist im Gegensatz zu ihren typischen Nadelbaumfreunden nämlich ein sommergrüner Baum und wirft im Herbst seine nadelförmigen Blätter ab, während das graubraune Geäst nackt den Wegesrand ziert.

Der darauffolgende nicht wenig steile Weg ist teils noch eisig und so kämpfen wir uns zum Höüschbiel bzw. Hausspiel auf knapp 2.000 m hoch. Auf der kleinen Ebene liegt dann doch noch recht viel Schnee und wir folgen ausgetretenen Spuren, ohne selbst Schnee in die Schuhe zu bekommen. Dann ist sie, besser gesagt hängt sie, vor uns: die Charles-



## 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 selbstständig 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.



Eine ungemein schöne Wanderung zur und ein Flug von der Almagellerhütte, der schon mal etwas die Nerven kitzelt. Hier ist Schnee beim Start von Vorteil und bei den ersten Thermikketzen im Frühjahr kommt Freude auf!

Kuonen-Hängebrücke. Ein mit 70 cm nicht allzu breiter Skywalk, der in 2017 sogar ins Guinness Buch der Rekorde aufgenommen worden ist.

Hat man sich am Tiefblick satt gesehen, ist es zur Europahütte auf ihren 2.234 m nicht mehr weit. Diese liegt noch im tiefen Winterschlaf. Daher verweilen wir auch nicht lange, sondern machen uns auf die Suche nach einem schönen Plätzli zum Auslegen unseres Gleitschirmes. Hierzu folgt man idealweise dem Weg Richtung Domhütte und hält die Augen nach nicht allzu grobem Geröll oder einer der vielen bewiesenen Stellen auf.

Bei vernachlässigbarem Wind geht es dann endlich in die Luft, denn ohne Sonne ist es in

den Bergen im Frühjahr schon noch frisch. Weit über der Seilbrücke gleiten wir dann in aller Stille Richtung Randa ab und finden an der Matter Vispa einen guten Landeplatz. Dieser ist begrenzt durch den massiven Lawinenkegel, der die Ostflanke des Weissorns runterkommt und sogar einen eigenen Namen hat, der Schusslauizug.

### Almageller Hütte

Saas-Fee kennt man spätestens, wenn zu Weihnachten in der Television der Musikclip von „Last Christmas“ wieder rauf und runter genudelt wird. Doch das Gletscherdorf ist nicht das einzige Outdoorparadies im Saas-Tal. Umgeben von jeder Menge 4.000ern der

Walliser Alpen ist Saas-Almagell das letzte und auch kleinste Dorf im Tal. Zuhinterst befindet sich auch ein mächtiger Erdschüttdamm, der nicht nur der höchstgelegene Erdstaudamm Europas ist, sondern auch das Resultat des massiven Rückzugs des Allalngletschers. Während in historischen Zeiten die tiefreichende Westflanke des Gletschers für einen natürlichen Gletscherstausee sorgte, so kam es durch das Abschmelzen des Eises immer wieder zu zerstörerischen Wasserausbrüchen, die es zu unterbinden galt.

Doch wo die Berge hoch sind, sind die Täler meist tief und im Frühjahr noch dunkel. Daher steuern wir nach einer eisigen kalten Nacht

auf 1.671 m die SAC Hütte mit dem schönen Namen Almageller an. Sie liegt an der Südseite des 4.017 m hohen Weissmies und ist mit einer stolzen Höhe von 2.892 m der ideale Ausgangspunkt für Hochtouren und Kletterausflüge zum nahegelegenen Klettergarten „Dri Hörnli“.

Bei der Wahl unserer Route lassen wir uns vom Erlebnisweg Saas-Almagell verführen und steuern somit Richtung Furgstalden. Auf dem Weg Richtung Spissgraben muss man hierbei einen leichten Klettersteig und in Felsspalten geschlagene Treppen überwinden, nur um festzustellen, dass die Hängebücke am Hohlerch noch nicht ganz bereit für Besucher ist. Wir wagen unser Glück trotzdem und hangeln uns über die schattige Bergflanke. Doch weit kommen wir nicht, da uns ein breites und steiles Firnfeld am Weiterkommen hindert. Der Schnee ist bockhart, so dass an Stufen schlagen nicht zu denken ist. Ohne Steigeisen ist uns das Ganze zu heikel, daher heißt es wieder retour gehen.

Nun scheint im Tal mittlerweile die Sonne und es wird einem dadurch warm ums Herz. Wir queren den Leebach und folgen einem schmalen Steig durch die steinigen Ausläufer des Moosgufer. Je höher wir kommen, desto flacher wird der Anstieg und kurz vor dem Chüelbrunni müssen wir doch noch die Schneeschuhe anlegen. Von da ist der Weg ein Genuss und führt uns schnurgerade das sanft ansteigende Almagellertal hinauf. Auf halbem Weg passieren wir die Almagelleralp, die zwischen Zen Ortsteinen noch halb im Schnee versteckt liegt, während rechts und links von uns die steilen Flanken zum Almagellerhorn und Trifthorn empor ragen.

Um tiefen Schnee zu vermeiden, nehmen wir den Weg oberhalb der Hütte und steigen so recht gemächlich weiter in die Höhe. Das Wetter ist ohnehin ein Traum und komplett

alleine stehen wir in der Arena, die vom Rotblattgletscherrest zum Rottalgtletscherrest reicht. Das Tempo des Aufstiegs wird mit der Zeit auch durch die dünnere Luft gedrosselt, so dass wir perfekt zur Mittagsjause bei der Hütte ankommen. Von dort genießen wir erneut den Blick zum Dom, nur eben der anderen Seite, und dem etwas platt anmutenden Allalinhorn.

Da das Wysstal, in dem die Hütte steht, dann doch recht wenig Gefälle hat und der reichlich vorhandene Schnee einen entsprechend mühsamen Start verspricht, entscheiden wir uns ein Stückchen Richtung Südost hinabzusteigen. Doch zu viel sollte es nicht sein, denn das Tal ist lang und am Ende des steil abfallenden Talschlusses, gibt es einige quer gespannte Seile. Diese sieht man beim Aufstieg gut, doch wenn man beim Flug aus irgendeinem Grund nicht ausreichend Höhe hat, sollte man rechtzeitig zurück zur Almagelleralp fliegen.

Der Start oberhalb eines kleineren Steinfeldes gibt uns wie versprochen leichten Aufwind, so dass wir beschwingt in die Luft kommen. Wir halten uns direkt an der Südflanke, die bereits fast schneefrei ist, um zwar keine Höhe zu gewinnen, aber zumindest auch keine zu verlieren. Die Seile gucken mich immer wieder an, aber bleiben schön weit unter uns, als wir endlich ins Saastal hinausgleiten. Und dann steht die Sonne tatsächlich auf dem Moosgufer und schenkt uns noch ein wenig Airtime, bevor wir zur Landung an der Saaser Vispa ansetzen. ▽



**DIE AUTORIN**

Dr.-Ing. Veronika Rojek-Wöckner, Hike+Fly Enthusiastin sowie selbst und ständig im Camper Imperium

# independence

paragliding

Gleitschirmausrüstung seit 1990

Geronimo<sup>2</sup>  
EN B



ANZEIGE



- Gleitschirmcheck
- Reparaturen
- Näharbeiten
- Retter packen

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

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



GLEITSCHIRME



RETTUNGSSYSTEME



GURTZEUGE



ZUBEHÖR

www.independence.aero



# Per Anhalter durch Rumänien

Gleitschirmfliegen im Land der wilden Bären

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



Ein Kurzfilm über die Reise in ein unterschätztes Land mit viel Potenzial zum Fliegen und Urlaub machen.

**M**it einem Budget von unter fünf Euro am Tag reisten wir durch Rumänien. Unser eigenes Auto ließen wir zu Hause stehen und kombinierten Backpacking mit Gleitschirmfliegen. Als Anhalter kamen wir in Kontakt mit den Einheimischen, verbrachten viel Zeit beim Fliegen und wurden herzlich von der Gleitschirm-Community aufgenommen. So bekamen wir einen ganz

persönlichen Eindruck von Land und Leuten.

„Wieso wollt ihr nach Rumänien reisen?“, fragen Freunde vor der Abreise.

Doch wir haben schon viele nette Rumänen getroffen und wissen fast nichts über das Land. Auch in unserem Bekanntenkreis hat kaum jemand eine Vorstellung von Rumänien. Für uns liegt der Reiz gerade im Unbekannten. Unsere erste Recherche ergibt: 1. Wildcampen ist erlaubt

und 2. in den Karpaten ist Gleitschirmfliegen möglich. Also machen wir uns auf den Weg.

### Panoramawanderung Transalpina

Vier Tage später stehen wir in Ungarn kurz vor der Grenze nach Rumänien. Ein Passat mit ungarischem Kennzeichen bleibt stehen. Adam ist in unserem Alter und möchte über ein verlängertes Wochenende sein Nachbarland kennenlernen.



↑ Die Passstraße führt 148 Kilometer durch die Transsilvanischen Alpen und verbindet die Region Gorj mit der Region Alba in Siebenbürgen. Der höchste Punkt liegt bei 2.132 Metern.

→ Rechte Seite: Stundenlanges Soaring über dem rumänischen Grand Canyon. Rumänien überrascht uns jeden Tag von Neuem.

nen. Wir beschließen gemeinsam über die Passstraße Transalpina zu fahren.

Auf dem Weg zieht sich der Himmel zu. Es fängt an zu gewittern und regnet wie aus Kübeln. Von der Straße erkennt man kaum noch etwas. Im Dunkeln kommen wir an einer Unterkunft an und fragen nach einem Zeltplatz. Einer der Gäste ist so freundlich und übersetzt unser Anliegen. Daraufhin läuft der Hotelbesitzer raus in den Regen und leuchtet mit seiner Taschenlampe hinter das Haus. „Gibt es hier Bären?“, fragt Flo unsicher. „No Urs“, antwortet er. Wir sind erleichtert und froh, dass wir bei dem Wetter nicht weiterreisen müssen.

Am nächsten Morgen fahren wir zusam-

men weiter. Je höher wir kommen, desto spektakulärer werden die Berge. Einige Hirten ziehen mit ihren Schafen über die Wiesen. Wir sind weit oberhalb der Baumgrenze und es ist richtig kalt, trotzdem möchten wir wandern gehen. Ganz in der Nähe ist der Berg Vîrful Parîngul Mare, mit seinen 2.519 Metern einer der höchsten Berge Rumäniens. Nur wenige Wanderer kommen uns entgegen und das, obwohl heute Samstag ist. Fünf Stunden wandern wir über den Bergkamm und sind fasziniert von der Natur.

#### Wilde Bären auf Transfăgărășan

Die Landschaft zieht an uns vorbei, wir überholen einige Pferdewagen und staunen über

die vielen traditionell geformten Heuhaufen. Die Häuser sind im Allgemeinen viel kleiner als in Deutschland und überall wachsen Weintrauben. Am Straßenrand sitzen immer wieder alte Frauen und verkaufen Tomaten, Trauben oder Äpfel aus ihrem Garten.

Das heutige Ziel ist eine der bekanntesten Gebirgsstraßen von Rumänien. Die Transfăgărășan schlängelt sich 151 Kilometer durch die Berge. Plötzlich bleiben die vorausfahrenden Autos stehen und es wird wild gehupt. Kurz darauf beobachten wir einen großen Braunbär, der auf der anderen Straßenseite entlang läuft. Nur ein paar Kurven weiter sitzt eine ganze Bärenfamilie am Straßenrand und spielt mit dem Plastikmüll,



von dem es hier reichlich viel gibt. Bis wir am höchsten Punkt, dem Bălea-See, ankommen, haben wir schon acht Bären gezählt. „Diese Gegend ist Bären verseucht“, wurden wir schon in den ersten Tagen unserer Reise gewarnt. In Rumänien gibt es schätzungsweise noch 5.000 wilde Bären. Deshalb informieren wir uns immer, bevor wir unser Zelt in einer neuen Gegend aufstellen.

An wenigen Tagen im Jahr kann man am Bălea-See sehr gut Gleitschirmfliegen. Heute sind die Windböen zu stark und die Wolken-

basis liegt viel zu niedrig. Bisher kamen wir in Rumänien noch nicht in die Luft. „Haben wir unsere Gleitschirme umsonst mitgenommen?“, fragt Flo enttäuscht. Zu Fuß machen wir uns auf dem Weg zum Gipfel. Bis wir oben am Sattel ankommen, stehen wir im Nebel und sehen den See, die Hütten und die Straße nur noch schemenhaft.

#### Soaring in Râpa Roșie

Von einem Reisebus werden wir 90 Kilometer bis Sebeș mitgenommen. Das Fluggebiet

Râpa Roșie ist zwar schon in Sichtweite, aber bis zu den roten Felsformationen liegt noch ein langer Fußmarsch vor uns. Unser gesamtes Gepäck wiegt mit Essen und Trinken rund 20 Kilogramm und unsere Schultern schmerzen, als wir ankommen.

Ein paar freundliche Straßenhunde leisten uns Gesellschaft, während wir unser Zelt aufbauen. Am späten Nachmittag schultern wir unsere Packsäcke und laufen den grasbewachsenen Hügel hinauf. Fünfzehn Minuten später stehen wir oben, befestigen eine

ANZEIGE



SKYTRAXX



” AM STARTPLATZ WERDEN WIR VON DEN EINHEIMISCHEN PILOTEN MIT OFFENEN ARMEN EMPFANGEN UND ZUM GEMEINSAMEN BBQ AM ABEND EINGELADEN.



Windfahne am Busch und wollen starten, aber die Windböen sind viel zu heftig. So warten wir, bis der Wind am Abend abflaut. Unser erster Flug in Rumänien – wir sind glücklich, dass wir die Gleitschirme dabei haben und landen zwischen unserem Zelt und einem Camper Van.

„Möchtet ihr heute Abend gemeinsam mit uns essen? Ich fange jetzt an zu kochen“, lädt uns Jaqueline ein, „Maik müsste auch gleich wieder zurückkommen.“ So verbringen wir einen gemütlichen Abend mit den beiden und sie erzählen uns, dass sie schon öfters von Deutschland hierher gefahren sind.

Nach dem Frühstück machen wir uns wieder auf den Weg. Die Sonne scheint und der Wind steht perfekt an. Es ist ein entspannter Start, die Bedingungen sind zum Soaren optimal, so fliegen wir hin und her und haben Zeit, uns alles von oben anzuschauen. Da sehen wir jemanden, den Hügel hochlaufen. Schon bald sind wir zu dritt in der Luft. Kurz nach der Landung werden wir begrüßt: „Hey, ich bin Maciej aus Polen und bin mit meiner Freundin Mag und unserem Hund Molly unterwegs“. Den Abend verbringen wir in ihrem VW-Bus und planen, am nächsten Tag wieder gemeinsam fliegen zu gehen.

### Gleitschirmcommunity in Rimetea

Am Himmel zählen wir etliche Föhnlinen. So nutzen wir den Tag, um gemeinsam mit unseren polnischen Freunden weiter Richtung Norden zu reisen. Nach 75 Kilometern erreichen wir das kleine Dorf Rimetea. Früher wurde hier Eisenerz abgebaut. Der Marktplatz ist groß, die Häuser sind weiß gestrichen und schön hergerichtet. Da hier alle mit Holz heizen, riecht es nach Rauch. An einem alten Brunnen können wir unsere Wasservorräte auffüllen. Motiviert kurbeln wir den vollen Eimer hoch. Die Straße zum Landeplatz ist sehr schlecht, aber Mag umfährt

gekonnt die großen Löcher. Es ist Wochenende und gutes Flugwetter. Immer mehr einheimische Piloten kommen mit ihren Campern oder bauen ihre Zelte neben uns auf. Einige haben ihre Familien mitgebracht und die Kinder spielen zusammen. Oft erkennt man die Gleitschirmpiloten anhand der Auto-Kennzeichen AIR, FLY oder SKY. Sie erklären uns den Weg zum oberen Startplatz und zusammen mit Maciej laufen wir los. Eineinhalb Stunden geht es steil bergauf. Wir sind froh um unsere leichte Gleitschirmausrüstung. Zum Glück führt der Steig die meiste Zeit durch den Wald und wir freuen uns über Schatten. Am Startplatz werden wir von den einheimischen Piloten mit offenen Armen empfangen und zum gemeinsamen BBQ am Abend eingeladen. Als wir starten, sind schon einige Piloten in der Luft. Es ist ein gemütliches und respektvolles Miteinander und es sind viele gute Piloten unterwegs.

Am Abend köchelt schon das Gulasch über dem Lagerfeuer, es wird viel erzählt und

wir stoßen auf den gelungenen Flugtag an. Das Felsmassiv leuchtet golden, aus den vielen Schornsteinen steigt der Rauch empor und umhüllt das Dorf. Uns gefällt es so gut, dass wir vier Tage bleiben. Jeden Morgen können wir beobachten, wie langsam das Dorf erwacht und der Nebel sich allmählich auflöst.

Zum unteren Startplatz läuft man nur 30 Minuten. Hier ist es, wegen des geringen Höhenunterschiedes, deutlich schwieriger aufzudrehen. Aber das macht nichts, entweder man landet oben wieder ein oder läuft noch einmal hoch.

### Heiße Quellen in Băile Herculane

Aus dem Radio dröhnt Musik von Dieter Bohlen während uns John erklärt: „Meine Lieblingsmusik. Ich war schon über 700 Mal in Deutschland, um ein Auto abzuholen.“ Er freut sich, dass wir sein Heimatland bereisen. „Wir sind so froh, dass du uns mitnimmst. Heute haben wir zwei Stunden im

Regen gewartet. Leider fuhr niemand in unsere Richtung“, erklärt Flo. Das schlechte Wetter bleibt. So verbringen wir ein paar Tage in Băile Herculane, einer alten Kurstadt mit heißen Quellen und Becken am Flussufer. Das warme Wasser ist bei den Außentemperaturen genau das Richtige zum Entspannen. Nach einem kurzen Abstecher zur Donau geht es weiter ins nächste Fluggebiet.

### Thermikfliegen in Clopotiva

Die letzten Kilometer werden wir von Paul, einem Einheimischen, mitgenommen. Er kann es kaum glauben, dass wir zum Gleitschirmfliegen von Deutschland in sein kleines Dorf kommen. „Parapanta!“ ruft er mehrmals, lacht und schüttelt den Kopf. Er lässt uns beim Landeplatz raus. Dort werden wir sofort von ein paar Tandempiloten und der Gleitschirmschule Skyfly begrüßt. Adrian, der Fluglehrer, hilft uns einen Zeltplatz zu finden und abends sitzen wir mit dem anderen Fluglehrer Gigi zusammen. Ihm ge-

ANZEIGE

EN-B  
**Base 2**  
Fun/Performant

Light/Versatile  
**Base 2 Lite**  
EN-B

**BGD**  
BRUCE GOLDSMITH DESIGN

hört das Grundstück in Rimetea, auf dem wir letzte Woche gezeltet haben. Die Community der aktiven Gleitschirmpiloten in Rumänien ist sehr klein. Jeder kennt Jeden.

Am nächsten Tag lernen wir auch noch den Eigentümer des Landeplatzes kennen. Stefan hat ihn mit viel Liebe zum Detail hergerichtet. Die Fluglehrer bieten uns an: „Geht lieber woanders wandern, das macht mehr Spaß als hier auf der langen Schotterpiste. Wir nehmen euch mit unserem Shuttlebus mit“. Also heute Drive & Fly. Auf der Fahrt unterhalten wir uns mit den Schülern. Sie staunen über das kleine Packmaß vom DOUBLESKIN und unserer restlichen Ausrüstung.

Es ist ein schöner Herbsttag, man sieht deutlich eine Inversion. Trotzdem können wir über anderthalb Stunden fliegen und kreisen mit den anderen Piloten im Flachland umher. Auch am nächsten Tag werden wir von der Flugschule mitgenommen. Am Startplatz warten wir lange auf einsetzende Thermik und starten am frühen Nachmittag, obwohl es nicht vielversprechend aussieht. Leider wird es, wie schon erwartet, nur ein kurzer Abgleiter. Dafür bleibt uns mehr Zeit zum Weiterreisen.

## Überraschende Gastfreundschaft im Parâng Gebirge

Von einem Piloten werden wir bis ins nächste Fluggebiet Parâng mitgenommen. Oben am Berg angekommen, fragen wir am ersten Haus, ob wir auf der Wiese zelten dürfen. Ein Mann erklärt uns: „Das Gelände gehört Toma Coconeua, dem X-Alps Piloten und mir. Für uns ist das gar kein Problem“. Croco ist selbst auch Gleitschirmpilot und hat schon öfters den Paragliding World Cup mitorganisiert. Kurz bevor wir unser Zelt auspacken, kommt er und fragt: „Möchtet ihr nicht lieber bei mir im Haus übernachten?“ Wir hatten uns schon auf eine eisige Nacht im Zelt eingestellt, stattdessen genießen wir jetzt eine Küche zum Kochen, eine heiße Dusche und ein warmes Bett.

In der Früh ist uns der Wind zu stark, so nutzen wir den Tag und gehen wandern. Am ersten Gipfel, dem Parangul Mic, angekommen staunen wir, dass hier nur eine leichte Brise weht. Also doch schnell runterlaufen und den Gleitschirm holen. Die Sonne steht schon tief und die Silhouetten der Berge leuchten in den unterschiedlichen Blautönen, als Flo startet. Es ist ein gemütlicher Abgleiter und er landet neben dem Birdhouse.

Hier weht der Wind immer noch recht stark.

Es war der letzte Flug in Rumänien. Eine Woche reisen wir noch durchs Land, haben leider kein Glück mit dem Wetter. Also besuchen wir Couchsurfer und besichtigen die Stadt Sighişoara. Die Tage werden kürzer und die Nächte kälter, so fahren wir am 30. Tag mit einem Nachtzug 900 Kilometer bis zur ungarisch-österreichischen Grenze und von dort legen wir das letzte Stück per Anhalter zurück. So kommen wir nach genau 24 Stunden vor unserer Haustür an. Wir haben Rumänien und die Leute in unser Herz geschlossen und sind froh, dass wir hier reisen und viele schöne Flüge erleben durften. ▽



### DIE AUTOREN

**Jamila Bernauer (28)** ist Grafikdesignerin und **Florian Bernauer (34)**, Künstler. Beide leben zurzeit in Oberbayern und fliegen seit 2013. Seit sie von ihrer zweijährigen Weltreise zurück sind, suchen sie sich bewusst Reiseziele, die sie umweltfreundlicher bereisen können. Dabei kombinieren sie Backpacking mit Gleitschirmfliegen und haben nur »wenig dabei«.

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)



## Fluggebiete



Bălea-See	
Info	Das Fluggebiet liegt in den Zentralkarpaten und hat hochalpinen Charakter. Hier wird nur an wenigen Tagen im Jahr geflogen, da häufig die Wolkenbasis zu tief liegt und starke Winde herrschen.
Höhe Startplatz (amsl)	2.044
Höhenunterschied	ca. 120 Meter
Aufstiegsvarianten	Auffahrt mit eigenem Auto über asphaltierte Straße oder mit der Seilbahn bis Bălea-See
Startplatz (GPS)	Startplatz ohne Hindernisse mit guter Neigung, Startrichtung: Nord (45°36'19.1"N 24°37'07.9"E)
Flughinweis	Der Wind kann hier sehr stark sein, daher nur für geübte Flieger! Starkstromleitungen und Gondel in Talmitte beachten.
Landeplatz (GPS)	Schwieriges Gelände, felsiges Gebiet mit kleinen Grünflächen, leicht abfallend. Die eigentliche Landefläche ist weit entfernt (45°36'31.8"N 24°37'11.9"E).

Cloptiva	
Info	Schönes Fluggebiet zum Streckenfliegen oder Genussfliegen. Landeplatz, Startplatz und Shuttle-Service sind bestens organisiert. Hier sind auch einige Tandempiloten unterwegs.
Höhe Startplatz (amsl)	1.153
Höhenunterschied	ca. 655 Meter
Aufstiegsvarianten	Hike+Fly ca. 2 Stunden Schotterstraße oder über steilen Wanderweg, mit eigenem Allradauto oder Shuttle-Service vom Landeplatz aus.
Startplatz (GPS)	Eine große Wiese ohne Hindernisse, Startrichtung: Norden Holfuy-Station: <a href="https://holfuy.com/en/data/338">https://holfuy.com/en/data/338</a> (N 45°28'20.46" E 22°48'39.30")
Flughinweis	Bei starkem Westwind ist der Startplatz im Lee, es kann zu Verwirbelungen und starkem Saufen kommen. Vor der ersten Baumreihe kann man rechts auf den Almen landen. Auf keinen Fall ins Tal fliegen, dies ist lebensgefährlich, dort sind Stromkraftwerke und keine Landemöglichkeiten. 45°28'43.0"N 22°50'00.9"E
Landeplatz (GPS)	Große Landewiese mit riesigem Windsack, schön hergerichtet, Besitzer: Stefan Ceparu (N 45°29'18.26" E 22°49'54.33")
Übernachtung	Pensionen in der Nähe wie »Pensiunea Dany – Retezat«

Râpa Roșie (Sebeș)	
Info	Das perfekte Gebiet für stundenlanges Soaren, mit Blick auf die roten Felsformationen.
Höhe Startplatz (amsl)	411
Höhenunterschied	ca. 90 Meter
Aufstiegsvarianten	Hike+Fly über Wanderweg 15 Minuten
Startplatz (GPS)	Großzügige Wiese, Startrichtung: Westen (45°59'06.6"N 23°35'47.2"E)
Flughinweis	Windrichtung kann unter anderem an Schornsteinen der Fabrik in Sebeș beobachtet werden
Landeplatz (GPS)	Große Wiesenfläche, direkt am Parkplatz (45°59'03.7"N 23°35'20.8"E)
Übernachtung	Große Wiese zum Parken und Campen



Parang – Oberer Startplatz (Petroșani)	
Info	Das Fluggebiet liegt in den Südkarpaten und es gibt verschiedene Startmöglichkeiten. Der Wind ist hier schwierig einzuschätzen.
Höhe Startplatz (amsl)	2.074
Höhenunterschied	ca. 570 Meter
Aufstiegsvarianten	Asphaltierte Straße bis ins Skigebiet, danach Hike+Fly 1,5 Stunden wandern bis zum ersten Gipfel.
Startplatz (GPS)	Eine große Wiese ohne Hindernisse, Startrichtung: Süden (45°23'17.6"N 23°29'27.6"E)
Flughinweise	Lifanlagen des Skigebietes beachten
Landeplatz (GPS)	Auf der Wiese neben dem Birdhouse ist es einfach zu landen (45°23'20.0"N 23°27'37.6"E). Großer Windsack hilft, auf Lifanlagen achten. Einheimische landen nur selten am unteren Landeplatz neben der Liftstation, dort ist es oft turbulent (45°23'42.8"N 23°26'40.7"E).
Übernachtung	Zeltmöglichkeiten, einige Pensionen oder Unterkünfte wie das »Birdhouse Parang«

Rimetea	
Info	Schönes Hike + Fly Fluggebiet zum Streckenfliegen oder Genussfliegen. Nette Gleitschirmcommunity und verschiedene Startplätze.
Höhe Startplatz (amsl)	<b>Unterer Startplatz:</b> 565 <b>Oberer Startplatz:</b> 1.125
Höhenunterschied	<b>Unterer Startplatz:</b> ca. 104 Meter <b>Oberer Startplatz:</b> ca. 750 Meter
Aufstiegsvarianten	<b>Unterer Startplatz:</b> Hike+Fly 25-30 Minuten leichte Wanderung oder mit einem Allradauto <b>Oberer Startplatz:</b> Hike+Fly 1,5 Stunden teilweise steile Wanderung durch Wald mit Trinkwasserquelle auf dem Weg nach oben.
Startplatz (GPS)	<b>Unterer Startplatz:</b> Eine große Wiese ohne Hindernisse, Startrichtung: Süden (46°27'32.9"N 23°33'10.9"E) <b>Oberer Startplatz:</b> Eine große Wiese ohne Hindernisse, Startrichtung: Süden Holfuy-Station: <a href="https://holfuy.com/en/weather/243">https://holfuy.com/en/weather/243</a> (46°27'15.7"N 23°32'14.2"E)
Landeplatz (GPS)	Etliche Landemöglichkeiten oberhalb des Dorfes und Windfahnen in den Bäumen (46°27'12.0"N 23°33'48.7"E)
Übernachtung	Der Feldweg zum Landeplatz ist in einem schlechten Zustand, aber es lohnt sich. Viele schöne Möglichkeiten zum Parken und Zelten. Sonst gibt es im Dorf einige Pensionen.



## Reisedaten

Reisedauer	31 Tage
Zeltnächte	22
Streckenlänge	3.680 Kilometer
Tramps	55
<b>Ausrüstung</b>	
Schirme	NOVA DOUBLESKIN und NOVA ION 6 Light
Gurtzeug	NOVA Montis + Inverso
Rettung	ALFAcross*100
Rucksack	Ultraleichtes System von ULA Equipment kombiniert mit wasserdichten Packsäcken von NOVA und Exped.
Sonstiges	Weglassen ist das Motto! Vor allem unsere Campingküche ist sehr minimalistisch.
Kosten	
Jamila und Flo lebten einfach und kamen dank Hitchhiken, Couchsurfing und vielen Zeltnächten mit nur 4,50 Euro pro Tag aus.	
Blog	
www.wenigdabei.de heißt der liebevolle Blog von Jamila und Flo. Hier findet ihr nicht nur das Tagebuch der Reise sondern auch Videos und eine Fülle nützlicher Tipps einschließlich einer detaillierten Ausrüstungsliste.	





# ICARO Pica<sup>2</sup>



**DER RICHTIGE  
START!**

# Xema<sup>2</sup>



Das **XEMA<sup>2</sup>**  
Wendegurtzeug  
bietet Sicherheit,  
Stauraum und Komfort  
in einem.



Follow us   

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



# Zwischenstopp - Meduno

Fliegen vom Feinsten

TEXT UND FOTOS: KARSTEN KIRCHHOFF

© STEFAN BOOK

**L**ange hat es gedauert, bis ich endlich den Weg nach Meduno gefunden habe. Ich hatte die lange Anreise von Deutschland bis nach Italien gescheut. Doch im letzten Jahr hat es sich angeboten, auf der Rückreise von Kroatien einen Abstecher über Udine nach Meduno einzulegen. Im Nachhinein betrachtet, ärgere ich mich, dass ich die Reise nicht schon früher angetreten habe. Von der Autobahn in Udine ist es noch knapp eine Stunde auf der Landstraße SS464 über Spilimbergo, Sequals und Solimbergo bis nach Meduno. Für uns als Camper stellt sich die Übernachtungssituation in dieser Region zunächst als ungewöhnlich dar. Auf Karten und in Campingführern haben wir vergebens nach gewöhnlichen Campingplätzen gesucht. Wer allerdings weiter sucht, wird recht schnell auf sogenannte „Agriturismo“-Unterkünfte tref-

fen. Diese Unterkünfte sind für diese Region typisch. Dahinter verbergen sich nette, meist privat geführte Unterkünfte mit Zimmern oder Ferienwohnungen. Zum Teil wird sogar die Verpflegung mit angeboten. Für Camper bieten viele dieser Unterkünfte oft auch einfache Stellplatzmöglichkeiten an. So nisten wir uns auf dem Stellplatz der Unterkunft Sasso D'Oro in Solimbergo ein. Das Haus ist bereits voll mit Fliegern. Wir finden aber noch ein nettes Plätzchen auf dem Stellplatz zwischen Wohnwagen, Wohnmobilen und Zelten. Der Sprung in den Pool belebt die Lebensgeister an diesem schwülen Sommertag, allerdings auch die Stechmücken, die in diesem Jahr besonders stechlustig sind. Dies trübt unsere Stimmung etwas. Nach einem kleinen Spaziergang durch Solimbergo ziehen wir uns deshalb bald in den Schutz unseres Campingbusses zurück. Entsprechend fit und

früh sind wir am nächsten Tag bereit, den Flug vom Monte Valinis, dem Hausberg oberhalb von Meduno, anzutreten.

Um zum Startplatz zu gelangen gibt es drei Möglichkeiten:

1. mit dem privaten Auto
2. mit dem Shuttle-Service
3. zu Fuß

Welche Möglichkeit die beste und bequemste ist, kann man auf Anhieb gar nicht so genau sagen. Nichts spricht dagegen, den Berg zu Fuß zu erklimmen, wenn alle anderen Flieger noch schlafen (inkl. der Tigermücken). Der frühe Vogel fängt die meisten Flugstunden! Ein schöner Wanderweg führt vom Landeplatz aus (über die Via della Colonia in Toppo) den Bergrücken hinauf und endet nach 2,5-3 h Gehzeit direkt auf dem Startplatz. Entsprechend der Exposition des Startplatzes sollten auch Flugschüler und Fluganfänger den vorstehend genannten Leitsatz beherzigen und einen frühen (oder entsprechend späteren) Startzeitpunkt wählen, um einer schwierigeren Wind- und Startsituation durch die am späten Vormittag einsetzende Thermik aus dem Weg zu gehen. Atemberaubend ist der Blick vom Startplatz aus in die Adria-Ebene bis hin zum Meer in den frühen Morgenstunden. Ebenso schön ist die Ruhe, bevor die ersten Flugschüler und Freizeitpiloten mit Autos und Shuttlebussen den Startplatz erobern. Trotz hohem Pilotenaufkommens geht es auf dem Startplatz recht geordnet zu. Dazu trägt die enorme Größe des Startplatzes bei. Drachenflieger finden einen Startbereich auf einer bodennahen Holzrampe. Für Gleitschirmflieger bieten die Flächen neben der Holzrampe ausreichend Platz, um mehrere Schirme gleichzeitig startfertig zu machen. Der Startplatz ist ganzjährig nutzbar und bietet auf Grund seiner Beschaffenheit beste Startbedingungen. Eine flache Ausgestelle geht in einen gleichmäßig geneigten Starthang über. Startabbrüche sind zu allen Seiten hin möglich. Den Landeplatz kann man vom vorderen Bereich des Startplatzes aus, linker Hand, im Tal sehen.

Vom Startplatz aus wird nach dem Start tendenziell nach links Richtung Landeplatz geflogen. Wer Thermik fliegen möchte, sollte versuchen, nach dem Start Aufwinde vor dem Startplatz und rechts vom Startplatz Richtung Gipfel des Monte Valinis zu finden. Dort findet man dann meist weitere Aufwinde, die Streckenflüge Richtung Westen ermöglichen. Richtung Südwesten beschränkt bzw., erschwert der (Militär-)Flughafen von Aviano mit seiner Luftraumbeschränkung Streckenflüge.

Wer den Landeplatz in Meduno ansteuert, sollte die Länge des Flugweges zum Landeplatz nicht unterschätzen und von der Hangkante mit ausreichender Flughöhe abfliegen. Die große Landewiese liegt nordwestlich des Örtchens Toppo. Der Landeplatz sollte bei einsetzendem Talwind deutlich luvseitig angefliegen werden, um ein Versetzen des Fluggerätes hinter den Landeplatz zu vermeiden. Prinzipiell ist der Landeplatz jedoch frei anfliegbar, hindernisfrei und sollte somit keine größeren Schwierigkeiten bereiten, zumal angrenzende Flächen vorhanden sind, die auch mal eine kleine Fehleinschätzung verzeihen. Allerdings sollte man bereits vor und gerade bei der Landeinteilung unbedingt auf andere Gleitschirm- und vor allem Drachepiloten achten.

Nach der Landung wird das Fluggerät im Randbereich zusammengelegt. Anschließend heißt es: Auf zum Landebier, an der kleinen Bar neben dem Landeplatz oder nochmal nach oben zu einem weiteren, entspannten Flugerlebnis.



### Monte Valinis | Italien - Friaul - Meduno

Art: Schulungs-, Flug-, Soaring-, Thermik- und Streckenfluggelände

Transport: Auto/Shuttle/zu Fuß

Höhenmeter: ca. 700 m

Eignung: Gleitschirm Start ■ Landung ■  
Hängegleiter Start ■ Landung ■

Flugweg ■

■ einfach = anfängergeeignet

■ mittel = fortgeschrittener Anfänger/Pilot

■ schwer = erfahrener Pilot

## Geländebeschreibung Monte Valinis

Erschließung: Auffahrt mit dem Auto oder dem Shuttle Bus vom Landeplatz in Toppo aus. Vom Landeplatz aus führt auch ein herrlicher Wanderweg zum Startplatz.

### Start:

Der Startplatz für Gleitschirme und Drachen befindet sich auf dem Bergrücken über Meduno.

**1. Startplatz:** Monte Valinis, Südost-Südwest, GS+HG, NN 975 m, N 46°13'50.58" E 12°48'22.89"

Großer Wiesenstartplatz für Gleitschirme und Drachen. Bietet Platz für zahlreiche Fluggeräte.

■ **Charakteristik:** gestartet wird auf einer breiten Wiesenfläche. Großer und breiter Vorbereitungs- und Auslegebereich. Flache Auslegestelle geht in einen gleichmäßig geneigten Starthang über. Am Ende der Startfläche fällt der Hang etwas steiler ab. Für Schulung geeignet. Drachenflieger starten auf einer langen, bodengleichen Holzrampe.

■ **Startabbruch:** nach links und rechts, oder durch wieder Ablegen des Schirmes möglich. Auf Grund der etwas größeren Neigung des Hanges am Ende der Startfläche sollte man möglichst weit im oberen Bereich starten. Das ermöglicht auch eine längere/bessere Aufzieh-, Kontroll-, Beschleunigungs- und Abhebe-Phase. Bei etwas stärkerem Wind kann man auch im unteren Hangbereich starten.

■ **Schwierigkeiten:** Der Startplatz erfordert ein Grundmaß an Schirmbeherrschung, um sicher starten zu können.

Flug: Gute Flugbedingungen trifft man hier meist von März bis Oktober an. Flugbetrieb ist ganzjährig möglich. Erste Aufwinde findet man rechts vom Start Richtung des Gipfels des Monte Valinis.

■ **Charakteristik:** Der Landeplatz ist vom vorderen Bereich des Startplatzes aus einzusehen. Er ist im Gleitwinkelbereich erreichbar.

■ **Thermik/Soaring:** Der Berg ist für jedes Pilotenkönnen geeignet. Hier können einfache Trainingsflüge von Anfängern bis hin zu ausgedehnten Thermik- und Soaringflügen für fortgeschrittene Piloten durchgeführt werden. Thermik setzt ab dem späten Vormittag ein. Für einen ruhigen Flug wählt man am besten einen frühen bzw. späten Start-/Tageszeitpunkt.

■ **Schwierigkeiten:** Hohes Pilotenaufkommen insbesondere an Wochenenden und Feiertagen möglich. Thermik- und Hangflugregeln beachten. Mischflugbetrieb. Schulungsbetrieb.

### Luftraum:

Flugbeschränkungen durch den (Militär-) Flughafen von Aviano (CTR Aviano) beachten!

### Landung:

Für das Fluggelände steht ein großer Landeplatz für Gleitschirme und Drachen zur Verfügung. Er befindet sich linker Hand vor dem Ortseingang von Toppo aus Richtung Meduno kommend. Vorschriften und Landevolten beachten (Info am Landeplatz).

**1. Landeplatz: Meduno, GS + HG, 274 m NN, N 46°12'21.65" E 12°49'08.39"**

■ **Charakteristik:** großer, frei anfliegbarer Landeplatz in Toppo. Hier befindet sich auch eine kleine Bar und der Shuttleservice.

■ **Schwierigkeiten:** Der Landeplatz kann hindernisfrei angefliegen werden. Mischflugbetrieb möglich. Thermik über den Wiesen im Talgrund möglich. Langer Flugweg. Windsituation beachten! Auf starken Talwind vor allem am Nachmittag achten! Turbulenzen möglich.

**2. Landeplatz: Toplandung, GS**

■ **Charakteristik:** frei anfliegbare Wiesenfläche im Startplatzbereich. Nur Toplanden, wenn keine Piloten am Start startbereit sind oder sich gerade vorbereiten.

■ **Schwierigkeiten:** Nur für geübte Piloten!

### Notlandeplätze:

Freie Feld- und Wiesenflächen im Hangfußbereich Richtung Landeplatz.

### Ansprechpartner/Betreuung:

[www.centrofrulianoparapendio.it/new](http://www.centrofrulianoparapendio.it/new)

Betreute Reisen und Kurse nach Meduno: [www.dhv.de/db3/travel](http://www.dhv.de/db3/travel)

### Wetter(station):

[www.centrofrulianoparapendio.it/new](http://www.centrofrulianoparapendio.it/new)

[www.ilmeteo.it](http://www.ilmeteo.it)

[www.osmer.fvg.it/home.php](http://www.osmer.fvg.it/home.php)

### Wind:

[www.windfinder.com/forecast/monte\\_valinis\\_meduno](http://www.windfinder.com/forecast/monte_valinis_meduno)

Gebühren: Start-/Landegebühren: keine

### Luftrauminfo:

CTR Aviano

[aeronauticalinformation.it/index.php/2018/02/18/control-zone-di-aviano/](http://aeronauticalinformation.it/index.php/2018/02/18/control-zone-di-aviano/)

### Informationen:

Touristinformation: <https://visitspilimbergo.com>

### Unterkunft:

Agriturismo Quartiere bieten meist Zimmer und Ferienwohnungen an (s. Camping)

### Camping:

In der näheren Umgebung von Meduno gibt es keine offiziellen Campingplätze.

Stellplätze findet man oft bei Agriturismo-Unterkünften:

[www.sassodoro.pn.it](http://www.sassodoro.pn.it)

[www.agriturismoaipradons.it](http://www.agriturismoaipradons.it)

### DHV-Fluggeländedatenbank:

[www.dhv.de/db2/details.php?qi=glp\\_details&popup=1&item=1893](http://www.dhv.de/db2/details.php?qi=glp_details&popup=1&item=1893) 



### DER AUTOR

Karsten Kirchoff fliegt seit 1996 Gleitschirm. Fluglehrer ist er seit 1999. Auf seinen Reisen begleitet ihn immer sein Gleitschirm. Beim DHV ist er als freier Mitarbeiter im Referat Flugbetrieb und als Geländegutachter tätig. [www.karsten-kirchoff.de](http://www.karsten-kirchoff.de)





# GTO light 2

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



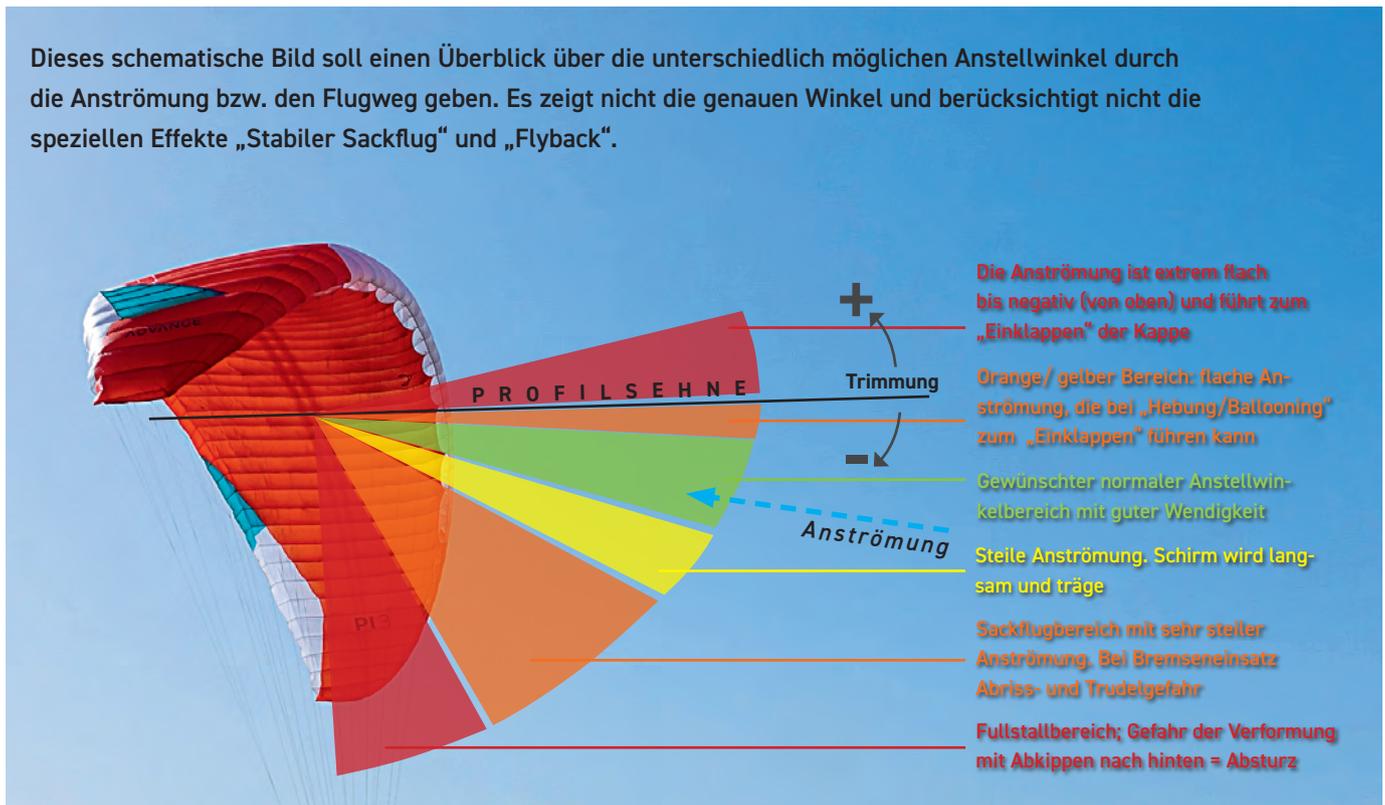
The **Woody Valley GTO light 2** is a lightweight harness for **CROSS COUNTRY FLIGHTS** and for your **HIKE & FLY** Adventures!

# Sicheres Fliegen mit optimalem Anstellwinkel – durch angepasste Trimmung

Teil 1

TEXT UND BILDER: PETER CRÖNIGER

Dieses schematische Bild soll einen Überblick über die unterschiedlich möglichen Anstellwinkel durch die Anströmung bzw. den Flugweg geben. Es zeigt nicht die genauen Winkel und berücksichtigt nicht die speziellen Effekte „Stabiler Sackflug“ und „Flyback“.



↑ Das Schema zeigt den relativen „scharfen“ Übergang vom kleinen Anstellwinkel zum Einklappen. Deshalb ist der Beschleunigerweg vom Konstrukteur durch Rollen begrenzt. Der Übergang vom hohen Anstellwinkel zum Strömungsabriss ist deutlich größer, verstärkt sich aber schleichend selbstständig, wenn der Pilot nicht korrigierend eingreift. Ein Anzeichen ist das extrem träge Steuerverhalten.

**H**ier geht es nicht um die Trimmkorrektur bei einem Zweijahres-Check oder Trimm Tuning. Wenn dies zurecht als eine die Sicherheit erhöhende Maßnahme (im Millimeterbereich) angesehen wird, dürfen wir nicht vergessen, dass der Pilot in der Regel im Flug die Trimmung über den Beschleuniger jederzeit um ca. 15 cm (= ca. 5° bis 6° Grad) verstellen und somit den Anstellwinkel im optimal sicheren Bereich halten kann. Dieser Beitrag will das volle Potential des Systems Gleitschirm darlegen und damit die Sicherheit und vor allem den entspannten Genuss am Fliegen erhöhen.

## Grundlagen

Um sicher zu fliegen, muss der Pilot seinen Gleitschirm permanent aktiv zwischen zwei Grenz-Anstellwinkeln halten. Wird der Winkel der Anströmung zur Profilsehne (etwa das Untersegel) zu klein, klappt der

Dieser Artikel des DHV-Lehrteams will ein Thema für die so wichtige Weiterbildung ansprechen. Piloten die in anspruchsvollen Bedingungen und/oder höherklassige Schirme fliegen wollen, müssen ihr Wissen und Können den eigenen Ansprüchen sowie neuen Entwicklungen und Erkenntnissen anpassen. Die Unfallanalyse zeigt, dass Strömungsabriss und Hindernisberührung schon bei mäßiger Thermik Unfallschwerpunkte sind. Der Fuß-Beschleuniger/ die Trimmung scheint für viele Piloten eine überflüssige verkomplizierende Vorrichtung zu sein, die die geniale Einfachheit des Gleitschirms eher stört. In ruhiger Luft ist diese Ansicht gut zu vertreten. In thermisch turbulenten Verhältnissen ist jedoch das Beherrschen der verstellbaren Trimmung der Kern des sicheren Fliegens. Einhalten eines sicheren Anstellwinkels in Form von „Ohrenanlegen mit Trimmkorrektur mittels Beschleuniger“ ist Inhalt der Höhenschulung und seit 2017 auch der Prüfung. Ausgehend von der Grundtechnik bietet der Artikel Infos und Optimierungen, damit Piloten auch in fordernden Bedingungen über die Anstellwinkelkontrolle Abriss und Klapper schon im Ansatz vermeiden können und insbesondere den Gleitschirm bestmöglich steuerbar halten. Der Anspruch und Umfang der Steuerung werden größer, der Gleitschirm wird aber mit stetiger Anpassung der Trimmung weniger, stabiler und sicherer. Piloten sollen die gebotenen Optionen verstehen und nach intensivem Training jederzeit anwenden können.

Schirm. Wird der Anströmwinkel zu groß, kann die Strömung dem Profil nicht mehr folgen; sie reißt ab. Als Hilfovstellung und zur Vereinfachung wird oft die Geschwindigkeit als der entscheidende Faktor für den Strömungsabriss und für einen Klapper dargestellt. Es wird dann von Minimalfahrt und Maximalfahrt gesprochen. Auch die Steuerleinenstellung wird als Auslöser für den Abriss mit Sackflug bzw. Stall angegeben. Es ist korrekt, im stationären Flug dem Anstellwinkel eine Geschwindigkeit zuzuordnen, bei dem der Schirm klappt oder der Sackflug/Stall einsetzt. Diese strikte Zuordnung und auch die für einen bestimmten Steuerweg gilt allerdings nur im stabilen Geradeausflug in absolut ruhiger Luft bei einem bestimmten Gewicht. Die Geschwindigkeit ist durchaus wichtig für die Stabilität des Anstellwinkels und des Flugweges, besonders in unruhiger Luft, aber der eigentliche Auslöser eines Strömungsabrisses oder Klapper ist sie nicht. Diese Vereinfachung, die anfangs einleuchtend klingt, führt uns leider bei Ursachenforschung von Abstürzen und Optimierung unserer Flugtechnik auf den falschen Pfad. Wenn wir uns mit unserem Gleitschirm durch thermisch turbulente Luft bewegen, ändert sich ständig das Gewicht durch Beschleunigungen und Kreisbewegungen. Vor allem aber ändert sich der Anstellwinkel durch Pendeln des Piloten und besonders durch vertikale Luftbewegungen. Der Klapper kann schon sehr deutlich vor der Höchstgeschwindigkeit eintreten. Die Strömung kann auch schon bei einer durchaus höheren Fahrt, oder einem geringeren Steuerweg als erwartet abreißen. Deshalb müssen wir nicht nur die Geschwindigkeit, sondern vor allem die Anströmung im sicheren Bereich halten. Dazu haben wir die Bremsen, die außen stärker als innen Profilschneckenwinkel und Profilverwölbung verändern und als Nebeneffekt zu Nickbewegungen führen. Wir haben aber eine sehr viel direktere und homogenere Kontrolle über den Anstellwinkel durch unsere verstellbare Trimmung, die den meisten Piloten vorwiegend unter dem Namen „Beschleuniger“ bekannt ist. Die Verzögerung über einen korrigierenden Nickwinkel ist hier nicht nötig.

### Das Prinzip der Trimmung generell und beim Gleitschirm

Das Ziel der Trimmung ist, das Fluggerät in einem gewünschten sicheren aerodynamischen Gleichgewicht zu halten. Wenn dieses Gleichgewicht gestört wird, kann der Pilot durch Nachjustieren der Trimmung wieder einen gewünschten Zustand herstellen. Beim Flie-

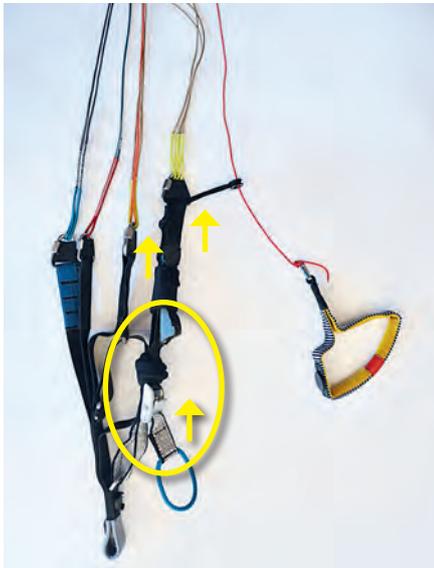


↑ Die Trimmung beim Flugzeug wird über das Trimmerknopf bedient und verstellt die Höhenflosse, um einen gewünschten Anstellwinkel einzustellen ohne die Steuerruder auszulenken.



Durch Treten des Beschleunigerbügels kann die Fußtrimmung graduell auf schneller = kleinerer Einstellwinkel/Anstellwinkel gestellt werden. Die Trimmung wirkt sich beim Nurflügel direkt auf die Tragfläche aus. Deshalb ist der Gleitschirm prädestiniert, aus/mit der Trimmung geflogen zu werden.

gen können Störungen von außen kommen (Aufwinde, Böen etc.), oder Änderungen vom Piloten bewusst herbeigeführt werden. So muss bei Flugzeugen beim Gas geben, oder auch nur beim Verändern der Geschwindigkeit die Trimmung nachgestellt werden. Beim Setzen der Start/Lande-Klappen wird der Anstellwinkel und die Profilform verändert und das muss aerodynamisch wieder ausgeglichen werden. Beim Gleitschirm entspricht das Ziehen der Steuerleinen dem Ausfahren der Landeklappen und führt daher zum Geschwindigkeitsverlust, wenn die Trimmung nicht nachjustiert wird. Unsere Grundeinstellung, der Ausgangstrimm, wird vom Hersteller vorgegeben und in festgelegten Intervallen (meist Zweijahrescheck) überprüft. Das Verhältnis der Tragegurte/Leinenlängen der jeweiligen Ebenen am Segel (meist A, B, C, D) bestimmt bei senkrecht hängendem Piloten den Einstellwinkel des Gleitschirms. Der Einstellwinkel der Profilschnecke in Verbindung mit dem Flugweg/der Anströmung ergibt den Anstellwinkel. Dieser Grundtrimm ist meist so gewählt, dass sich der Anstellwinkel des „besten Gleitens“ ergibt. Durch die Option, die jeweiligen Tragegurte im konstruktiv richtigen Verhältnis durch Verwendung von Durchläufergurten abgestuft zu verlängern oder zu verkürzen, hat der Pilot die Möglichkeit, diesen Ausgangstrimm im Flug zu verändern und dabei das Profil weitgehend beizubehalten. Dies wird bei Soloschirmen in Richtung flacher/schneller durch Verkürzen der vorderen Ebenen erreicht. Eine Umlenkung und Reduzierung (Flaschenzugprinzip) über den Fußbeschleuniger bewirkt bei vielen Modellen einen graduell bis zu ca. 5° kleineren Anstellwinkel und ergibt dadurch eine Erhöhung der Geschwindigkeit. Ein anderes Trimm-System, das über das Verlängern bzw. Verkürzen der hinteren Tragegurte arbeitet, wird vorwiegend beim Tandem eingesetzt, heißt „Trimmer“ und hat somit auch die richtige Bezeichnung. Dieses System kann nicht so flexibel und nur schwerlich gleichzeitig zu den Steuerleinen bedient werden, kann aber in jeder Position fixiert wer-



← Hier sind die Durchläufergurte eines Tandemtragegurts zu sehen. Mit Lösen des Feststell-Trimmers kann der hintere Gurt (C-Gurt) verlängert werden und nimmt den B-Gurt im „richtigen“ Verhältnis mit. In der Regel sind Trimmertragegurte kürzer und haben weniger Trimmweg. Der Trimmer kann in jeder Zwischenstellung fixiert werden.

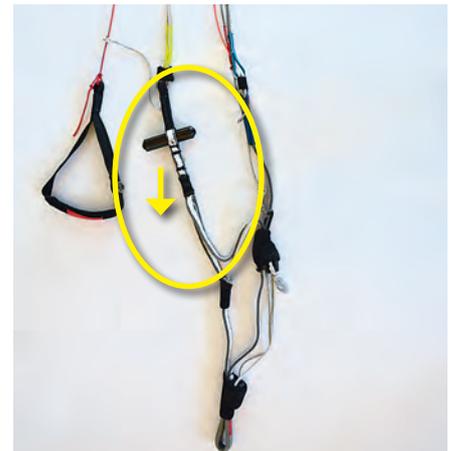
den. Es sind analog zum Flugzeug „Feststell-Trimmer“. Eine weitere Trimmoption bieten die B/C-Handles. Mit diesen „Trimm-Handles“ kann aus der Ausgangsstellung durch Ziehen der Einstellwinkel vergrößert werden und so in Richtung langsamer getrimmt werden. Sie werden vorwiegend im Schnellflug bei betätigtem Fußbeschleuniger eingesetzt, um schnelle und variable Korrekturen des Anstellwinkels zu erzielen, aber selten länger in einer gezogenen Position gehalten. Der Gleitschirm kann über direkten Eingriff in den Einstellwinkel die Trimmung effektiv und variabel verändern. Er ist somit prädestiniert, viel aus der Trimmung geflogen zu werden. Vielen Piloten sind all diese Optionen nicht vertraut. Daher wird von ihnen besonders die Fußbeschleuniger-Trimmmung im Flug fast immer in der langsameren Ausgangsstellung belassen und zu wenig für Feinkorrekturen des Anstellwinkels benützt. Gemeldete Flugunfälle mit nassem Schirm und angelegten Ohren, bei denen der Beschleuniger (die Fuß-Trimmmung) nicht mal am Fuß war, unterstreichen diese Aussage. Die Trimmung hat einen viel zu geringen Stellenwert in Bezug auf die Flugsicherheit und ist fälschlicherweise als potentiell gefährlicher Beschleuniger bekannt.



↑ Trimmhandle „Dreileiner“



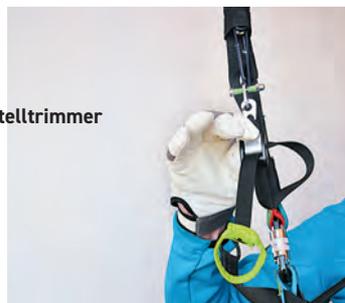
↑ C/B - Brücke Dreileiner



↑ Trimmhandle „Zweileiner“

Durch Ziehen nach unten (nicht nach hinten) des „C- Handles“ bzw. der „C-B-Brücke“ wird die B-Ebene beim „Dreileiner“ so mitgenommen, dass sich das Profil kaum verändert, aber der Anstellwinkel größer wird. Bei „Zweileinern“ ist die Konstruktion einfacher; sie sind prädestiniert im durch die Fußtrimmung beschleunigten Flug mittels Trimmhandels im sicheren und effektiven Anstellwinkelbereich gehalten zu werden.

Montierbarer Feststelltrimmer



Zugbalken am Brummelhaken



↑ Einige Hersteller beschäftigen sich intensiv mit dem Thema Trimmung und bieten für Bergschirme leicht zu montierende Feststell-Trimmer für den vorderen A-Gurt (Extra-Zubehör), um auch ohne Fußbügel eine Verstellung des Trimmings zu ermöglichen. Sie verbinden den Flaschenzug des A-Gurts mit dem Karabiner und ermöglichen eine Beschleunigung auch mit Steigeisen oder Schi an den Füßen.

↑ Eine einfache Lösung ist ein kleiner „Stick“ am Beschleunigerbrummel, um mit der Hand kurzzeitig eine notwendige Anstellwinkelverkleinerung zu erzielen, wenn der Beschleuniger aus irgendeinem Grund nicht am Fuß ist. Alle Variationen der Trimmung machen das Fliegen komplexer und besonders für nicht trainierte Piloten fehleranfälliger, erweitern aber Anwendungsbereiche und erhöhen dadurch Sicherheit und Leistung.

## Störung der Anströmrichtung und ihre Folgen

Beim Klapper ist ein zu kleiner Anstellwinkel der Auslöser. Diese zu flache Anströmung ist aber nur die kurze Momentaufnahme des gesamten Problems. Durch den Verlust an auftriebserzeugender Fläche sackt der Schirm nach unten und erhöht dadurch schlagartig den Anstellwinkel. Das begrenzt in der Regel die Einklappgröße und fördert die Wiederöffnung, bringt aber gleich das konträre Problem des möglichen Strömungsabrisses der offenen Seite durch zu hohen Anstellwinkel mit sich.

**Als Grundregel gilt: Wird der Schirm gegenüber der Luft gehoben, wird der Anstellwinkel flacher und wir nähern uns dem Klapper - entfernen uns vom Abriss. Sackt der Schirm oder bewegt er sich nach unten, nähern wir uns dem Abriss und entfernen uns vom „Einklappen“.**

Lange Zeit wurde der meist spektakuläre und deutlich zu erkennende Einklapper als die Absturzursache Nummer eins gehandelt. Diese Ansicht hat sich etwas relativiert. Der meist schleichende Strömungsabriss wird oft nicht erkannt und manchmal mit einem klassischen „Klapper“ verwechselt, da auch hier der Schirm verformen und „wegklappen“ kann. Die Unfallstatistik zeigt es deutlich: Ursache Nr.1 bei den schweren und tödlichen Unfällen ist die zu steile aerodynamische Anströmrichtung. Teilweise ist anfänglich ein klassischer „Klapper“ der Kappe beteiligt. Zum fatalen Absturz führt jedoch sehr oft ein resultierend deutlich zu großer Anstellwinkel, der den Gleitschirm nicht mehr „anfahren“ lässt; ihn am Fliegen hindert. Viele Piloten meinen, dass allein eine geringe Geschwindigkeit mit einer sehr tiefen Steuerleinenstellung zum Absturz führen kann. Wenn jedoch ein Gleitschirm aufgrund eines Klappers oder eines Windgradienten durchsackt, also sich steil nach unten bewegt, ist sofort der kritische Anstellwinkel erreicht und die Strömung legt sich erst wieder an, wenn die Kappe kontrolliert nach vorne nickt und dort ausreichend lange bleibt. Dazu müssen die Bremsen unverkürzt (ungewickelt) in die Nullstellung (Knoten/Wirbel zum Leinenschloss/Steueröse) gebracht werden. Fährt der Schirm nicht an, muss spätestens dann eine Unterstützung durch Verstellen der Trimmung erfolgen. Meist durch Ziehen bzw. Vordrücken der A-Gurte oder Treten des Fußbeschleunigers. Mit dem Beschleuniger kann der Anstellwinkel schon im Ansatz so verkleinert werden, dass der Schirm wieder fliegt, oder die Strömung erst gar nicht abreißt. Das ist allgemein bekannt und wird bei der Sackflugausleitung z. B. nach dem B-Stall seit langem empfohlen. Nicht alle Piloten setzen diese Grundregeln der Flugtechnik in der Praxis um, besonders wenn der Schirm und der Pilot in turbulenter Luft hin und her pendeln. Oft wird diese Situation in thermischer Luft mit deutlichen Hebern und Durchsackern in schneller Folge auch nicht realisiert.

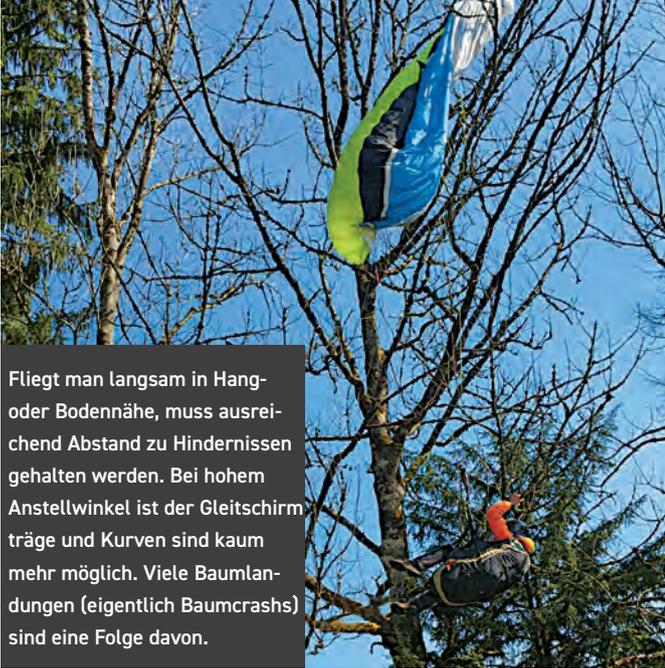
## Dem schleichenden Strömungsabriss auf der Spur

Die Anströmung ist nur sehr schlecht zu erkennen, besonders in Stresssituationen wie Start, Landung oder Turbulenzen. In manchen Flugzeugen haben die Piloten Unterstützung durch die teuren und aufwändigen „Angle of Attack“ (Anstellwinkel) Sensoren. Segelflieger nutzen einen einfachen Faden, meist auf der Haube. Beim Gleitschirm sieht man selten Piloten mit einem simplen Windfähnchen am Leinenschloss als Strömungsanzeiger herumfliegen. Es sollte zumindest bei Trainingsflügen und im Sicherheitstraining Standard sein, sich intensiv mit diesem Hilfsmittel für die Anströmwinkel bei

verschiedenen Manövern und Situationen zu sensibilisieren. Gerade der Gleitschirm als extremes Langsamflug-Gerät reagiert besonders ausgeprägt auf Durchsacker, Windscherungen sowie Auf- und Abwinde. Je geringer die Fluggeschwindigkeit, desto anfälliger ist ein Fluggerät auf diese Störungen. Bei uns „Gleitis“ ist daher die Auswirkung eines Windgradienten auf den Anstellwinkel sehr groß. Besonders wenn wir langsam fliegen. Deshalb bringt der Einsatz der Trimmung über den „Beschleuniger“ doppelte Verbesserung gegen den Strömungsabriss. Wenn wir schneller sind, haben wir einen kleineren Anstellwinkel und wir haben mehr Energie im Schirm. Wir sind nicht mehr so anfällig für Windscherungen (Heber und Sacker), da wir sie schneller durchfliegen; die Auswirkung auf den Anstellwinkel nimmt ab. Vermehrte Diskussionen um unerklärliche Abstürze aus dem vermeintlichen Normalflug mit nur leichtem Steuerleinenzug zeigen, dass mehr Fokus auf das Einhalten des richtigen Anströmwinkels gelegt werden muss. Wir stürzen wegen zu hohem Anstellwinkel ab, nicht wegen zu geringer Geschwindigkeit. Wenn wir nach dem Start durch äußere Einflüsse wie z.B. einer Windscherung oder einem moderaten Heber beim Ausflug aus einer Schneise, in eine Situation mit einem schleichend ansteigenden Anstellwinkel kommen, kann ein Teufelskreis unseres Langsamflug-Gerätes Gleitschirm beginnen. Die Geschwindigkeit nimmt bei thermischen Hebern und besonders beim Durchsacken nicht sofort ab. Daher ist es für alle Piloten, die nicht auf Anströmänderung sensibilisiert sind, die Gefahr nur ganz schwer zu erkennen. Wir sind in einem sich verstärkenden Kreislauf gefangen. Höherer Anstellwinkel ergibt mehr Widerstand, lässt den Schirm stärker Sinken (kann durch die steigende Luftmasse überdeckt/ verschleiert werden) und erhöht den Anstellwinkel nochmals. Der tiefe und träge Schwerpunkt hindert die Kappe am „nach vorne nicken“ und festigt die zu steile Anströmung. Ein Hinweis auf diesen Zustand ist, dass wir den trägen Schirm richtungsmäßig kaum noch kurven können. Der Pilot muss diese Situation erfassen und aktiv ausleiten. Durch zügiges volles Freigeben der Steuerleine bis zur „Nullstellung“ (Knoten/Wirbel zum Leinenschloss/Rolle) oder durch Drücken des Beschleunigers (der Fuß-Trimmung) um einige Zentimeter. Die sich gegenseitig verstärkende Tendenz des Gleitschirms, das Sinken zu vergrößern und den Anstellwinkel weiter zu erhöhen, ist auch der Grund, warum eine Vertrimmung um wenige Zentimeter schon gefährliche Probleme auslösen kann. Man kann diesen „Verstärker-Effekt“ gut bei nicht so gelungenen Plumpslandungen (Sackfluglandungen) beobachten, wo ohne weiteren Steuerleinenzug der Schirm plötzlich durchsackt. Besonders wenn die Arme steif nach außen oder hinten gehalten werden. Damit ist das Spüren des Steuerdrucks erschwert, die Wahrscheinlichkeit eines kurzen Stützreflexes steigt. Unser Fluggerät ist anfällig auf nicht erkannte hohe Anstellwinkel. Es gibt uns relativ viel Zeit, je niedriger klassifiziert („A“) desto in der Regel mehr, aber der Einfluss verstärkt sich, wenn der Pilot keine korrigierenden Maßnahmen einleitet. Wir müssen wachsam sein.

## Den Trimm im Flug anpassen; eine mögliche Alternative

Wenn der Pilot durch Reaktionen seines Gleitschirms spürt, dass sich der Anstellwinkel ändert, kann und muss er durch sogenanntes aktives Fliegen agieren. Bisher haben viele Piloten dies ausschließlich mit den Steuerleinen und Gewichtsverlagerung getan. Eine effektive Methode ist das Ausgleichen mit dem Trimm/der Trimmung, ohne das Profil stark zu verformen und unnötig Geschwindigkeit zu verlieren.



Fliegt man langsam in Hang- oder Bodennähe, muss ausreichend Abstand zu Hindernissen gehalten werden. Bei hohem Anstellwinkel ist der Gleitschirm träge und Kurven sind kaum mehr möglich. Viele Baumlandungen (eigentlich Baumcrashes) sind eine Folge davon.

Steht die Fuß-Trimmmung nicht am Anschlag „langsam“, kann der Pilot über den Druck im Fußbeschleuniger die Anstellwinkeländerung bereits spüren und im Ansatz nach Bedarf leicht treten oder nachlassen, oder über die „Trimm-Handles“ die Anstellwinkeländerung mit den Händen ausgleichen. Moderne C-Handles mit Verbindung zur B-Ebene ermöglichen einen gefühlvollen, aber effektiven Eingriff in den Trimm, um besonders im Schnellflug den Anstellwinkel links und rechts differenziert korrigieren zu können und so einen drohenden Einklapper im Ansatz zu vermeiden. Bei den „Feststell-Trimmmern“ kann der Pilot diese schon am Start vor dem Aufziehen der

Kappe in der gewünschten Position fixieren und dann während der verschiedenen Flugphasen abgestimmt auf die Bedingungen (Wind, Flächenbelastung, Thermik, Turbulenz, Gradient, Feuchtigkeit usw.), Feinkorrekturen des Grundeinstellwinkels anbringen und somit die sicherste Konfiguration wählen. Versierte Piloten nehmen beim Doppelsitzer diese Option vermehrt und bewusst wahr. Es wäre wünschenswert, dass auch beim Soloschirm diese die Sicherheit erhöhende Maßnahme über den Fußbeschleuniger und die B/C-Trimmm-Handles während des Fluges mehr Einzug hält.

### Wann sollen wir nur aus (bzw. mit) der Trimmung fliegen

Die Kombination aus Steuerleinenstellung/Profilanpassung und Trimmung erhöht die Stabilität und die Sicherheit, kostet aber (Gleit-) Leistung. Wenn wir gleitleistungsorientiert fliegen, benützen wir nur die Trimmung als aktives Instrument, um das flache Schnellflugprofil zu behalten und den Anstellwinkel im gewünschten optimalen Bereich zu haben. Aus einer mittleren Ausgangsstellung der Fuß-Trimmmung können wir effektiv und sicher fliegen, da wir in beide „Richtungen“ (mehr und weniger Anstellwinkel) Feinkorrekturen anbringen können. Es ist zwar anstrengend, über längere Zeit den Beschleuniger über die Beine in einer Mittelstellung zu halten, aber sehr elegant und sicher. Wir vermeiden das Steuern über die Bremsen (= Bremsklappen) und ersetzen dies bei geeigneten Gleitschirmen durch Eingriff über die hinteren Tragegurte, die sogenannten B/C-Handles. Wenn die C-Ebene mit der B-Ebene richtig verbunden ist (aufwändiger Durchläufer-Tragegurt), ist auch diese Form des Steuerns ein Fliegen mit der Trimmung, da das Profil kaum verändert, sondern vor allem der Anstellwinkel angepasst wird. Die Arme kommen wieder zum Einsatz. So kann der Pilot jetzt auch leichter links bzw. rechts differenzierte Korrekturen anbringen. Mit dieser Technik ist der Gleitschirm deutlich ruhiger um die Quer- und Längsachse, dadurch leistungsstark und zugleich sicher. Zweileiner Konstruktionen sind für diese Art des Fliegens prädestiniert. Dabei ist wichtig,

ANZEIGEN

# Gleitschirmreisen

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

## 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



dass die Steuerleinen locker durchhängen und nicht vorgespannt sind, wenn die Finger die Trimm-Handles umfassen. Die Griffhaltung darf daher nicht verkürzt (gewickelt), oder gar die Steuerleinen verkürzt sein.

### Kann man Steuerleinen und Trimmung gemeinsam optimiert einsetzen

Beim Gleitschirm ist die Steuerung um die Querachse und damit die Geschwindigkeits- bzw. die Anstellwinkelkontrolle komplex. Mit moderatem Zug an den Steuerleinen (z.B. ca. 30 cm) verändert der Pilot das Profil (die Skelettlinie) Richtung sicheres Langsamflugprofil mit größerer Wölbung, erhöhtem Anstellwinkel und schlechterer Gleitleistung. Durch den stabilisierenden tiefen Schwerpunkt wird der daraus resultierende Geschwindigkeitsverlust erst mal nicht ausgeglichen. Außer wir verändern die Grundeinstellung des Einstellwinkels, der über die Längen der verschiedenen Leinenebenen (in der Regel A-B-C) definiert ist. Wir können dazu unseren Beschleuniger benutzen. Diese Trimmung steht in der Regel auf „Langsam“ = hoher Anstellwinkel. Durch Betätigen des Fußbeschleunigers auf z. B. „Half Bar“ (ca. in die Mitte), oder „Öffnen“ der Trimmer beim Doppelsitzer können wir den Anstellwinkel wieder zurück in den ursprünglichen sicheren Bereich bringen, wie bei angelegten Ohren allgemein akzeptiert und angewendet. Dies führt bei diesem „angebremsten“ gewölbten, sehr klappstabilen und beim Abriss gutmütigen Profil, zu einer

↑ Ein auf Sicherheit und Kappenkontrolle optimierter Endanflug in den thermischen Dolomiten. Den Geschwindigkeitsverlust der leichten Bremse gleicht der landebereite Pilot durch etwas Treten der ersten Stufe des Fußbeschleunigers aus. Die Trimmung ist somit optimiert und neben den Steuerleinen zum Ausgleich von auftretenden Störungen bereit.

Rückführung zur höheren Geschwindigkeit, zu erhöhtem Sinken, einer verschlechterten Gleitleistung; aber auch zu einer durch den hohen Widerstand ruhigeren stabilen Kappe. Die negativen Effekte kann der Pilot in sehr turbulenter Luft akzeptieren, wenn der Gleitschirm dadurch ruhiger und stabiler wird. Beim Landeanflug sind sogar alle Effekte erwünscht. Zudem sind die Steuerleinen in einem Bereich, der aktives Fliegen optimal ermöglicht. Jetzt sind die Bremsen und der Beschleuniger (Trimm) nahe einer mittleren Position, die Anströmungsänderungen früh deutlicher spüren lassen und jeweils Korrekturen in beide Richtungen erlauben. Schneller gleich kleinerer Anstellwinkel oder langsamer gleich größerer Anstellwinkel. Der Pilot hat nun die Wahl, mit den Bremsen aktiv zu fliegen, oder über Betätigung des Beschleunigers; oder beides zu kombinieren. Er kann damit Störungen durch Böen, thermische Einflüsse oder Windgradienten viel effektiver ausgleichen, da er im optimalen Anstellwinkelbereich und vor allem mit mehr Geschwindigkeit (Energie) unterwegs ist. Beim Doppelsitzer mit Feststell-Trimmer ist es gängig und hat sich bewährt, eine mittlere Trimmposition und Steuerleinen kombiniert einzusetzen und zu optimieren. Mit dem Fußbeschleuni-



Ausbildung zum

# XC Piloten

mehr lernen – sicherer fliegen

## Bewährte B-Schein Ausbildung

1. Performancetraining
2. Thermikkurs
3. Streckenflugkurs



**Flugschule  
Sky Club Austria**  
www.skyclub-austria.at

DHV Sky Performance Center

ger bei den Soloschirmen haben wir eine geniale Möglichkeit, über die Geschwindigkeit das Energiepotential parallel zum Bremseneinsatz (zur Profilform) zu beeinflussen. In der Trimmung steckt mehr Potential als in der Bremse, aber der erhöhten Stabilität wird etwas Gleitleistung geopfert.

### Fazit

Die Trimmung ist der Kern des sicheren Fliegens mit dem Gleitschirm. Schon kleine Änderungen des Relativtrimms in Richtung langsam oder verkürzte Steuerleinen erhöhen die Sackflugneigung und die Trudelgefahr. Die Ausgangsstellung der Trimmung muss deshalb spätestens alle zwei Jahre überprüft und justiert werden. Diese Millimeterarbeit bietet aber nur die Grundlage für sinnvolles Anpassen des Anstellwinkels an verschiedene Anströmwinkel während des Fluges im deutlichen Zentimeter-Bereich (etwa Faktor 10+). Der Beschleuniger ist kein digitales Instrument, das entweder nicht oder voll getreten eingesetzt wird. Er bietet die Möglichkeit der dosierten optimalen Einstellung des sicheren Anstellwinkels im Flug. Es wäre an der Zeit, den negativen Begriff Beschleuniger durch „die Trimmung“ (noch genauer: die Fuß-Trimmung) zu ersetzen, um im täglichen Sprachgebrauch und auch schon dem Einsteiger in unseren Sport, die Bedeutung des Trimmings für sicheres effektives Fliegen zu vermitteln und klarzumachen, dass der Pilot im Flug jederzeit korrigierend eingreifen kann und muss. Ein Strömungsabriss, bei dem die Fuß-Trimmung auf voll langsam steht, wäre somit als deutlicher Pilotenfehler zu hinterfragen. Statisches Vollgas Fliegen Rolle auf Rolle ist potentiell gefährlich, besonders in Bodennähe. Statisches langsames Fliegen natürlich auch, da hier nicht mal ein mechanischer Anschlag (keine Rolle) den Steuerweg begrenzt. Insbesondere wenn die Trimmung auf voll langsam steht, oder der Schirm Richtung „langsam“ vertrimmt ist. Die Wahrheit und damit die optimale Sicherheit liegt irgendwo in der Mitte. Der Pilot muss situationsabhängig die beste Profilform mit dem sichersten Anstellwinkel finden. Dazu muss er in thermischen Bedingungen die Steuerleinen, den Beschleuniger und die Trimm-Handles situativ und flexibel bedienen, um die Kappe immer der wechselnden Anströmung anzupassen. Wahlweise das eine oder andere, oder in Kombination in Form der Trimm-Flaps\*, oder der B/C-Steuerung. Bei Erkennen eines sich anbahnenden gefährlich hohen Anstellwinkels kann die Trimmung rechtzeitig gut dosiert auf „schneller“ gestellt werden. Der alte Satz „Beschleunigen ist gefährlich“ sollte dahingehend geändert werden: „Statisch voll beschleunigt in Bodennähe zu fliegen, ist gefährlich“. Es ist Zeit für einen neuen Merksatz: „Eine gefühlvoll eingesetzte variable Trimmung (alte Bezeichnung: der Beschleuniger) erhöht die Flugsicherheit und kann uns vor einem Absturz durch einen Strömungsabriss bewahren“. Der Fußbeschleuniger als Bedienelement der Trimmung gehört an den Fuß und sollte immer ohne Verzögerung einsatzbereit sein.

Sicherheitsbewusste Piloten sollen diese Option trainieren und beherrschen, um besonders bei Turbulenz und in Hang- oder Bodennähe eine unerwartete Anstellwinkelerhöhung im Ansatz ausgleichen zu können. Fliegen mit optimalem Anstellwinkel über die Trimmung ist sicher und elegant. Das Fluggerät ist wendiger und Störungen können besser ausgeglichen werden. Der Stress sinkt, der Spaß steigt.

\*Der kombinierte Einsatz von Bremse und der Trimmung über den Fußbeschleuniger (Trimm-Flaps), sowie weitere Details über die Trimmhandles (B-C-Handles) und aerodynamische Zusammenhänge werden in Teil 2 des Beitrages im nächsten DHV-Info ausführlich behandelt. ▽



### DER AUTOR

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

# DIE PERFEKTE STRECKENFLUG KOMBINATION



## MEHR LEISTUNG, MEHR ENTSPANNUNG

Geniesse relaxtes Streckenfliegen bei maximaler Leistung: Der SIGMA 11 (EN/LTF C) in Kombination mit dem IMPRESS 4 ermöglicht dir ermüdungsfreies Fliegen. So realisierst du entspannt deine neue XC-Bestleistung. Die kompakte Ausrüstung ist überraschend leicht und hat im kleinen 130 l Rucksack Platz.

Foto Felix Wölk



**SIGMA 11**  
Ambitious  
Cross Country



**IMPRESS 4**  
Accessible  
Throne

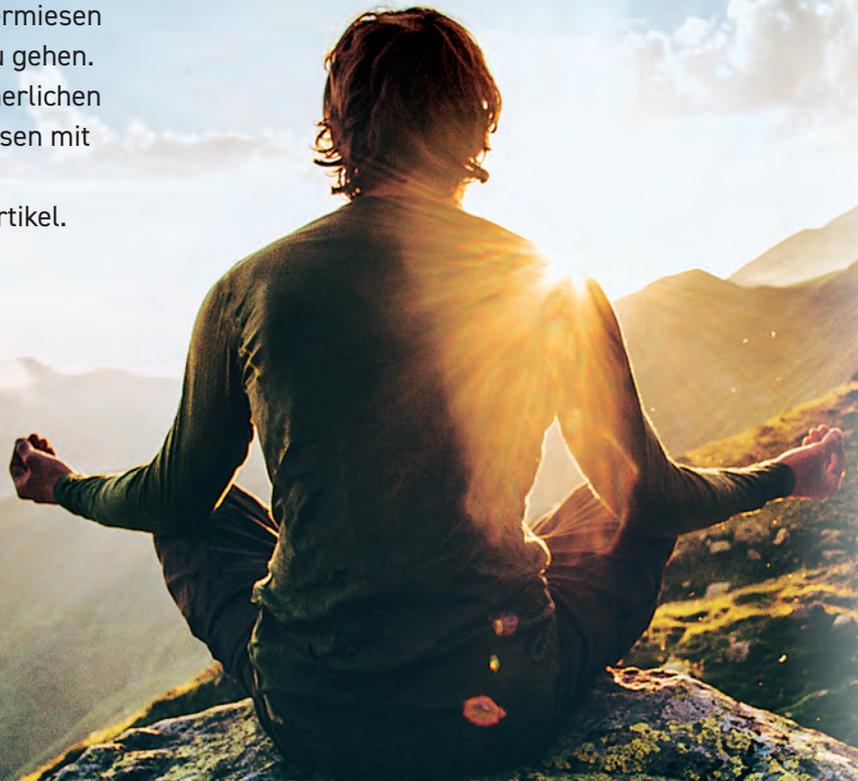
# Achtsamkeit

## bringt Gelassenheit an den Start

Selbstzweifel, Gedanken, Ängste und Sorgen können einem das Fliegen ziemlich vermiesen oder dafür sorgen, vorzeitig landen zu gehen. Achtsamkeit ist ein Weg, um deine innerlichen Automatismen zu erkennen und gelassen mit ihnen umzugehen.

Wie das geht, erfährst du in diesem Artikel.

TEXT: YVONNE DATHE



SHUTTERSTOCK

**S**chon wieder stehen viele Zuschauer am Startplatz, wahrscheinlich werde ich mich beim Start blamieren“, denkt sich Jochen und fängt innerlich an zu zittern. Ein Pilot startet, der Schirm kommt schräg hoch und tatsächlich, ein Startabbruch. Kurz vor dem Start ist sich Jochen sicher: „Beim Landebier im Bistro darf ich mir wieder doofe Kommentare anhören.“ Hektisch und viel zu kräftig zieht Jochen den Schirm hoch, kontrolliert ihn nicht richtig, rennt los, stolpert und muss den Start abbrechen.

Der Start gelang (mal wieder) nicht, obwohl er es besser könnte? Jochen übt viel am Übungshang und auch bei schwierigen Bedingungen. Am Übungshang hat er keine Probleme, doch am Startplatz mit Zuschauern kommen ihm immer wieder diese Gedanken, die er als Dauerbeschallung im Kopf hört: „Das schaffe ich nicht, ... warum tue ich mir das überhaupt an... das wird eh nichts. Klar, dass ich das nicht schaffe. Ich bin zu blöd dafür... wäre ich doch nur zuhause geblieben... die anderen haben mehr Talent als ich... der Wind ist schuld... vielleicht sollte ich es einfach bleiben lassen...“

So wie Jochen geht es vielen Piloten. Ihre Leistung am Startplatz oder in der Luft hängt nicht nur von den objektiven Fertigkeiten ab, sondern ganz entscheidend auch von der Fähigkeit, mit aktuellen Störungen umzugehen. Zu diesen Störungen gehören auch sorgenvolle Gedanken, die sie von ihrer sportlichen Aufgabe ablenken.

### Wie entsteht Stress und Angst?

Stress und Ängste beginnen im Gehirn. Eine potenziell belastende Situation, wie die eingangs erwähnten Zuschauer am Startplatz, wird von uns wahrgenommen. Solch eine Si-

tuation kann für die eine Person als belastend oder freudig wahrgenommen werden. Ob eine Situation als belastend empfunden wird, hängt von unseren Gedanken ab. Wird ein Ereignis als bedrohlich eingeschätzt, veranlasst das sympathische Nervensystem, dass Adrenalin und Noradrenalin freigesetzt werden. Dadurch erhöht sich die Herzrate, der Blutdruck und die Atemfrequenz. Der Körper wird auf eine hohe Aktivität vorbereitet.

Negative Selbstgespräche können zusätzlich in uns Bilder auslösen. So erzählte mir eine Klientin, sie sehe sich bereits bei der Gondelfahrt auf den Berg, wie sie bei der Landung gegen eine Hütte fliege. Diese negativen Gespräche und Bilder tauchen schon auf, bevor überhaupt etwas passiert ist. Der Verstand ist ziemlich fantasievoll, im Positiven wie auch im Negativen. Auf positive Weise kann unser Verstand die Zukunft planen, wir können uns mental auf schwierige Situationen vorbereiten und unsere fliegerischen Fertigkeiten verbessern.

### Was ist Achtsamkeit?

Ein guter Ansatz, um besser mit der sorgenvollen Dauerbeschallung im Kopf umzugehen, ist die Achtsamkeit. Häufig wird Achtsamkeit mit Entspannungsmethoden gleichgesetzt, doch Achtsamkeit ist keine Entspannung. Bei der Achtsamkeit geht es darum, mit einem offenen und wachen Verstand neugierig die augenblickliche Erfahrung im Hier und Jetzt wahrzunehmen, ohne sofort darauf zu reagieren (Jon Kabat-Zinn, 1990). Achtsam lassen wir uns auf das ein, was wir gerade tun. Viele fühlen sich nach einer Achtsamkeitsübung entspannter. Das ist aber nicht der Hauptzweck der Achtsamkeit. Entspannung ist vielmehr ein Nebenprodukt, dass manchmal ganz automatisch passiert.

Mit Achtsamkeit ist es möglich, sich auf Dinge im Außen (z.B. die Umgebung, andere Menschen) oder auf Dinge im Inneren (z.B. den Atem, die eigenen Gedanken) zu konzentrieren. Allein durch das Wahrnehmen findet häufig schon eine Veränderung statt. Je mehr die Achtsamkeit trainiert wird, desto weniger werden wir abgelenkt und desto besser können wir uns auf die im Augenblick wichtigen Dinge konzentrieren.

### Akzeptanz ist wichtig

Ein wesentlicher Aspekt der Achtsamkeit ist, dass Gedanken und Gefühle nicht als angenehm oder unangenehm bewertet werden,

sondern sie werden als das akzeptiert, was sie sind. Jeder Gedanke und jedes Gefühl haben seine Existenzberechtigung. Sie können auf die persönliche Bedeutung der Situation hinweisen oder ein Warnschild für eine vielleicht gefährliche Situation sein. Bewertungen finden meistens automatisch statt. Im ersten Schritt ist es wichtig, die Bewertungsprozesse achtsam, mit Offenheit und Neugier wahrzunehmen und zu akzeptieren.

Akzeptieren bedeutet übrigens nicht resignieren. Aktive Akzeptanz heißt, den Kampf mit dem, was nicht kontrolliert werden kann, aufzugeben. Selbstverständlich sind sorgenvolle Gedanken und die damit verbundenen

” AKTIVE AKZEPTANZ HEISST, DEN KAMPF MIT DEM, WAS NICHT KONTROLLIERT WERDEN KANN, AUFZUGEBEN.

Gefühle unangenehm, allerdings kann ich nicht verhindern, dass sie immer wieder auftauchen. Wenn ich versuche, dagegen anzukämpfen, werden sie nur stärker.

Wenn du mir nicht glaubst, versuch dir einfach mal vorzustellen, du sitzt auf einem Sitz über einem Haifischbecken (Hayes, 2007). Du bist mit einem Gerät verkabelt, das deine körperlichen Reaktionen aufzeichnet. Du hast nun eine ganz einfache Aufgabe: Werde absolut nicht ängstlich. Wenn du es doch wirst, kippt der Sitz um und du fällst in das Becken.

### Was wird passieren?

Höchstwahrscheinlich wirst du ängstlich und fällst in das Haifischbecken. Das passiert auch bei einer Panikattacke: Du bemerkst den Anflug von Angst, du stellst dir die Schrecken vor, die kommen könnten, du reagierst darauf und innerhalb von Sekunden findest du dich in einer Panikattacke wieder.

Wenn das Unterdrücken und dagegen Anknämpfen nicht funktioniert, hilft die Akzeptanz. Anstatt etwas zu vermeiden, weil ein unangenehmes Gefühl oder ein sorgenvoller Gedanke auftaucht, kann mit Akzeptanz etwas getan werden, obwohl der Gedanke oder das Gefühl vorhanden ist. Somit könnte Akzeptanz auch mit Bereitschaft gleichgesetzt werden. Der Bereitschaft etwas zu tun, obwohl es sich im Augenblick nicht gut anfühlt.

### Das sagt die Wissenschaft

Es gibt inzwischen einige wissenschaftliche Studien, die gezeigt haben, dass allein durch achtsames Beobachten der Gedanken und die Bereitschaft, sie zu akzeptieren, die kreisenden Gedanken vermindert und weniger Vermeidungsverhalten gezeigt wird. In unserer Gesellschaft haben wir gelernt, dass einige Gedanken und Gefühle (z.B. Freude, Glück) gut und andere Gedanken und Gefühle (z.B. Angst) schlecht sind und sofort eliminiert werden sollten. Leider ist genau dieses Vermeidungsverhalten das Problem. Angstausslösende Gedanken und Gefühle werden durch Vermeidung noch verstärkt

(Blackledge & Hayes, 2001). Dazu kommt, dass einige versuchen, sich mit Medikamenten, Alkohol oder Drogen zu „beruhigen“, damit sie diese Art von Gedanken und Gefühlen leichter aushalten können. Nicht die Gedanken an sich sind das Problem, sondern wie wir mit ihnen umgehen.

### So kannst du anfangen

Zu Beginn ist es also wichtig, wahrzunehmen, welche automatischen Gedanken auftauchen und was sie in einem auslösen. Welche körperlichen Reaktionen folgen? Welche Handlungsimpulse tauchen auf? Betrachte alles möglichst mit einer neutralen, nicht-wertenden Haltung.

Anschließend versuche, dich von deinen Gedanken und Gefühlen zu lösen. Eine einfache Möglichkeit ist, vor den Gedanken ein „ich habe...“ zu setzen. Sobald ein Gedanke wie „Ich bin zu doof“ auftaucht, versuche „Ich habe den Gedanken, ich bin zu doof“ zu verwenden. Durch dieses „Ich habe“ entsteht eine gewisse innere Distanz. Wenn wir etwas haben, dann können wir es auch wieder loslassen. Wenn ich aber etwas bin, dann gehört es zu meiner Person.

Ein dritter Schritt ist, sich seiner eigenen Werte und Ziele bewusst zu werden. Warum möchte ich fliegen? Warum ist es mir so wichtig abzuheben? Wenn einem bewusst ist, dass Fliegen einen hohen Wert hat, dann


**Flugschule Silvretta**
[www.flugschule.galtuer.at](http://www.flugschule.galtuer.at)

Elmar Ganahl

## Exklusive Flugbetreuung „GANZ OBEN“ in der Silvretta

Plus Hotel Garni Silbertaler  
Elmar Ganahl Pionier der ersten Stunde

Flugerfahrung über 40 Jahre  
Die Betreuung ausschließlich mit erfahrenen  
Fluglehrern  
Tandemflüge mit den besten Piloten  
In Kooperation mit den umliegenden,  
bekanntesten Fluggebieten  
Fliegerstammtisch im Hotel Silbertaler

### Sommerhit 2022 „Flugpauschale“

7 Tage Zimmer mit feinem Alpin Frühstück  
vom Buffet mit viel regionaler Qualität  
Täglich mittags Fliegersuppentopf  
PLUS: Individueller Flugservice  
(Beratung und Betreuung, Funkeinweisung,  
Starthilfe, hochalpine Einweisungen, Transfer)  
Start und Landegebühen  
pro Person im Doppelzimmer 525,00 €

### Sommerhit 2022 (für Nichtflieger)

7 Tage Zimmer mit Frühstück  
pro Person im Doppelzimmer 315,00 €

## KOSTENLOS:

Silvretta - Card / Basis für den Transfer  
Flieger Suppentopf mittags  
Hauseigene Mountainbikes  
W - LAN Internetzugang  
Sauna und Infrarotkabine

[www.silbertaler.at](http://www.silbertaler.at)  
e - mail : [silbertaler@galtuer.at](mailto:silbertaler@galtuer.at)

## Betreute Flugwochen in Slowenien!

28.05. - 04.06.2022/ 18.09. - 25.09.2022

### Literaturquellen:

Blackledge, J.T. & Hayes, S.C. (2001). Emotion regulation in acceptance and commitment therapy. *JCLP/In Session: Psychotherapie in Practice*, 57, 243-255.  
Hayes, S.C. (2007). In Abstand zur inneren Wortmaschine. dgvt-Verlag  
Kabat-Zinn, J. (1990). Full catastrophe living. Delta

### Literaturtipps:

In diesem Moment: Stress überwinden und achtsam werden;  
Das 5-Stufen-Programm neurowissenschaftlich belegt (Kirk D. Strosahl, Patricia J. Robinson)  
Im Alltag Ruhe finden: Meditationen für ein gelassenes Leben (Jon Kabat-Zinn)  
Fortbildung: [www.winmental.club](http://www.winmental.club)

## ”ENTSPANNT UND GELASSEN WIE EINE DOHLE IN DER LUFT FLIEGEN

können auch mal unangenehme, kurzfristige Episoden akzeptiert werden. Wichtig ist, sich ein Ziel zu suchen, das die eigenen Werte und Einstellungen widerspiegelt. Der Unterschied zwischen Werten und Zielen ist, dass Werte nicht erreicht werden können, sie werden gelebt. Ein Ziel könnte sein: Ich fliege 50 km. Wenn ich einen Flug mit 50 km geflogen bin, ist das Ziel erreicht. Ein Wert, wie: Ich genieße die Abenteuer meines Lebens, wird nicht erreicht, sondern jeden Tag aufs Neue gelebt. Wer sich seiner Werte bewusst ist, wird auch mal mit einem Rückschlag oder einer verpassten Gelegenheit gut umgehen können, solange er seinem Wert treu geblieben ist. Werte und Ziele sind sehr individuell. Wichtig ist allerdings, dass sie zueinander passen, damit sie handlungswirksam sind.

Der letzte Schritt ist, engagiert zu handeln, auch wenn sorgenvolle Gedanken und Gefühle da sein sollten. Denn Vermeidung schafft nur noch mehr Probleme!

### Was macht nun Jochen?

Jochen hat sich mit Achtsamkeit beschäftigt und im Alltag viel geübt. Das Schöne an Achtsamkeit ist, dass wir sie immer und überall trainieren können. Immer mal wieder hat Jochen im Alltag entweder seinen Atem, seine Gedanken, seine Gefühle oder seine Tätigkeiten beobachtet. Nun steht er wieder am Startplatz. Er bemerkt seine Gedanken, die ihm sagen „ich werde mich blamieren“. Er merkt auch, „dass sich etwas Nervosität ausbreitet. Er setzt ein „ich habe“ vor seinen Gedanken: „Ich habe den Gedanken, ich werde mich blamieren.“ Innerlich fängt

er an, ein wenig zu schmunzeln. Durch das Training der Achtsamkeit hat er gelernt, dass Gedanken kommen und wieder verschwinden, wenn er sich nicht in ihnen verstrickt. Er hat auch gelernt, sich auf das zu konzentrieren, was im Augenblick für ihn wichtig ist. Jochen macht sich bewusst, dass sein Ziel ist „entspannt und gelassen, wie eine Dohle spielerisch durch die Luft zu fliegen“. Er sieht eine Dohle zwischen den Zuschauern hindurch fliegen und freut sich. Als er an der Reihe ist zu starten, konzentriert er sich auf den Startablauf, zieht den Schirm kontrolliert auf und hebt sicher ab.

### Fazit

Achtsamkeit verhindert nicht, dass sorgenvolle Gedanken oder unangenehme Gefühle auftauchen, doch mit Achtsamkeit können die automatischen Prozesse erkannt werden und es kann eine bewusste Entscheidung getroffen werden, ob dem inneren Impuls nachgegeben oder eine Handlung im Einklang mit den eigenen Werten und Zielen ausgeführt wird. Achtsamkeit trainiert zusätzlich die Fähigkeit, sich auf bestimmte Dinge zu konzentrieren, ohne sich ablenken zu lassen. ▽



### DIE AUTORIN

Yvonne Dathe fliegt seit 1994  
Gleitschirm, ist Psychologin  
(M.Sc.) bei [winmental.de](http://winmental.de) und  
Fluglehrerin. 10 Jahre war sie in

der Gleitschirm-Nationalmannschaft und liebt das  
Streckenfliegen.

# GLEITSCHIRM DIREKT

Der Weg auf die Wasserkuppe lohnt sich!

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



- HAMBURG 4 Std.
- BREMEN 4 Std.
- HANNOVER 3 Std.
- BERLIN 4,5 Std.
- MÜNSTER 3 Std.
- KÖLN 3 Std.
- FRANKFURT 1,5 Std.
- WÜRZBURG 1 Std.
- NÜRNBERG 2 Std.
- STUTT GART 3 Std.

**Mitten in Deutschland und mitten im Fluggebiet**

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

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.

MÜNCHEN 3,5 Std.  
*See you UP in the sky!*





# Neue Drachenflieger braucht das Land

TEXT UND FOTOS: PETER KIND

## Zutaten:

1. Willige Aspiranten
2. Autorisierte Ausbilder
3. Geeignete Gelände
4. Moderne Ausrüstung
5. Gute Vernetzung
6. Mobilität
7. Gutes Wetter
8. Wertschätzung

# 1

Die Teilnehmer sind meist hoch motiviert und kommen aus allen Regionen Deutschlands und sogar aus dem Ausland zu uns.



# 2

Die Ausbilder sind zertifizierte DHV-Fluglehrer und meist hauptberuflich in der Flugausbildung tätig.



# 3

Geeignete Gelände sind äußerst wichtig bei der Drachenausbildung. Mehrere hindernisfreie Übungshänge mit guter Windausrichtung und niedrigem Bewuchs sorgen in der Regel für einen problemlosen Ablauf der Grundausbildung. Verschiedene Höhenfluggelände von Berchtesgaden über Ruhpolding, der Hochplatte und Geländen in Südtirol stellen sicher, dass die vorgegebene Anzahl der Flüge auch bei wechselnden Wetterlagen erreicht werden kann.



4

Das A und O bei der Drachenschulung ist eine der Zeit angepasste Ausrüstung. Moderne leichte Drachen, Gurtzeuge und Rettungsgeräte erleichtern die Ausbildung.



5

Eine Vernetzung mit anderen Flugschulen (Geländehaltern), Herstellern und Händlern ist unumgänglich, um für die Ausbildung gute Gelände und Ausrüstungen zur Verfügung zu haben.



6

Alles in einem Anhänger ermöglicht es uns mit den kompletten Ausrüstungen innerhalb kürzester Zeit von einem Ort zum anderen zu wechseln und dort nahtlos mit der Ausbildung fortzufahren.



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



# 7

Natürlich sind wir immer abhängig vom Wetter. Aber durch die hohe Mobilität und die vielen Gelände, die wir nutzen können, haben wir eine größere Ausbeute an Schulungstagen.



# 8

Vielen Dank an alle, die uns Gelände und Ausrüstung zur Verfügung gestellt haben, sowie Reparaturen und Retterpacken vor Ort durchgeführt haben.

- Die Berchtesgadener Drachenflieger
- Der Delta Club Bavaria Ruhpolding
- Der Fliegerclub Achenal
- Die Drachenflugschule Tegernsee
- Die Flugschule Oberbayern
- Die Flugschule Garmisch
- Die Flugschule Zodn-Air
- Der Hersteller und Händler Skyline Flight Gear
- Der Hersteller und Händler IKARUS
- Und die vielen anderen, die ich evtl. vergessen habe ▽



**DER AUTOR**

**Peter Kind (Zodn).** Seit 2009 ist für Zodn das Fliegen sein Hauptberuf – er fliegt seit 1987 mit dem Gleitschirm und seit 1988 mit dem Drachen. Zodn ist Fluglehrer für Drachen und Gleitschirm, Tandempilot für Beides, DHV-Prüfer und Performance-trainer. Am liebsten ist Zodn im Alpenraum zwischen Garmisch und Bassano. 1996 flog er bereits mit dem Drachen erste Dreiecke über 200 km. Drachenflugschule ZODN-AIR | <https://zodn-air.com>

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

PARTNER  
Red Bull  
KALPSI  
PARAGLIDING WORLD CUP

**PARA-SERVICE**

- 2-Jahres-Checks
- Reparaturen
- Retter packen

Sicherheit rund um Euren Schirm - flugschulungsabhängig & 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



## „Starten ist optional, Landen ist unausweichlich!“

Dieses Sprichwort haben bestimmt schon viele Drachenflieger gehört. Aber haben sie es verstanden?

TEXT UND FOTO: PHILIPP NEUMANN

**D**erzeit scheint die Bedeutung einer guten Landung an Wert zu verlieren. Egal, wo man hinschaut, alles was zählt, ist gut in der Thermik zu steigen und so lange und so weit wie möglich zu fliegen. Dass die Drachenfliegergemeinschaft so denkt, ist leicht zu erklären. Alles was in den Fliegermagazinen, Foren, Social Media etc. veröffentlicht wird, dreht sich um das Fliegen. Die Streckenrekorde im Gleitschirm- und Drachenfliegen gehen durch die Decke. Wettbewerb, XC, Kunstflug, Speed-Flying sind unsere Ziele. Wer kann am höchsten, am weitesten oder am schnellsten fliegen? Alle Wettbewerbe, die wir kennen, drehen sich darum. Ausbilder bekommen immer wieder dieselben Fragen zu hören und viele der jungen und neuen Piloten stellen dieselben Fragen an die ältere Generation. Fragen,

in etwa so: „Wie steige ich in einer Thermik?“ „Wie bleibe ich lange in der Luft?“ und „Wie fliege ich so weit wie möglich?“

**Die Priorität in den Köpfen ist wie folgt:**

**Nr. 1. - Fliegen**

**Nr. 2. - Starten**

**Nr. 3. - Landen**

Wir alle lernen Drachenfliegen an Übungshängen oder im Winden- oder UL-Schlepp. Innerhalb dieses Prozesses wurde uns ein Weg zum Landen beigebracht. Es gibt gute Fluglehrer, die dem Schüler gutes Landen beibringen. Sie stellen sicher, dass wir nicht nur gut starten können und gute Kontrolle in der Luft haben, sondern auch wieder sicher und gekonnt am Boden aufsetzen. Manche Lehrer vernachlässigen dies bereits in der Ausbildung. Wenn wir dann einmal in der

Höhenschulung sind, können wir in vielen Fällen ohne Probleme starten und unserem Flugplan folgen. In der Regel hapert es aber doch meistens bei der Landung. Dies ist nicht verwunderlich, da die Landung der anspruchsvollste Teil bei jeder Art des Fliegens ist.

Wie heißt es so schön: „Jeder kann fliegen, Fliegen ist einfach, Landen ist das schwierigste!“ Wenn wir dann auf uns selbst gestellt sind, haben wir in der Regel etwa 70-100 Landungen hinter uns. Manche gut und manche nicht so gut. Normalerweise waren wir zu diesem Zeitpunkt alle recht gut darin, einen Einfachsegler (Floater) bei ruhigen Bedingungen auf den Füßen zu landen. Nun beginnen wir nicht nur bei Laborbedingungen zu fliegen, sondern sammeln Erfahrungen bei verschiedenen Wind- und Wetterbedingungen, mit verschiedenen Drachen und

Fluggebieten. Wir müssen selbst Entscheidungen treffen, niemand leitet uns mehr per Funk sicher vom Start zur Landung.

An diesem Punkt drehen sich unsere Gedanken meist nur noch darum, wie wir Thermik finden, diese bestmöglich auskurbeln und so lange wie möglich fliegen. Wir denken, wir haben alles gelernt und die Schulung ist vorbei. Wir sind keine Anfänger mehr, wir sind jetzt ausgewachsene Piloten. Jeder gratuliert uns zu unserem Schein. Wir bekommen mehr Routine, die Startentscheidungen werden sicherer und die Flugzeit wird länger. Nach einiger Zeit als Pilot halten wir dann nur noch Ausschau nach den wirklich guten Flugtagen. Die Anzahl der Flüge, die wir pro Monat oder Jahr durchführen, nimmt ab, aber die Zeit in der Luft pro Flug nimmt zu. Vielleicht erleben wir nach einem guten Flug unsere ersten Bauchlandungen, Nasen-Aufsetzer oder sogar schon gebrochene Trapezrohre. Dies spielt jedoch keine Rolle, da unser Flug gut war. Es ist ganz normal, dass man als Drachepilot Ersatz-Trapezrohre auf Reisen dabei hat und hier und da mal eines kaputt macht. Es ist uns relativ egal, wir reden uns ein, dass wir es beim nächsten Mal besser machen. Es gibt keinen Fluglehrer mehr, den wir mit diesen Landungen beeindrucken müssen, also was macht das schon aus?! Auch Kommentare von anderen Piloten und der allgemeinen Fliegergemeinschaft spornen uns nicht wirklich an, besser zu landen. Kommentare wie: „Eine Landung, bei der man ohne Kratzer davon kommt, war eine gute Landung. Wenn die Ausrüstung wiederverwendbar ist, war sie großartig!“

**ES MACHT ETWAS AUS!**

Wenn man in YouTube „Hang Gliding“ eingibt, sind die ersten Videos, die auftauchen, Zusammenschnitte von Bruchlandungen. Fragt man die Leute auf der Straße, was sie vom Drachenfliegen halten, bekommt man die Antwort, dass es gefährlich ist. Vielleicht haben sie selbst schon mal eine Bruchlandung gesehen oder sie haben einen Freund, der schon einmal eine Bruchlandung hatte. Aus veröffentlichten Unfallberichten geht klar hervor, dass die meisten Unfälle beim Start- und noch mehr bei der Landung passieren. Der Drachenflugsport stagniert, bzw. die Zahlen gehen nach unten. Jede Bruchlandung oder eine Landung, die irgendwie gefährlich aussieht, obwohl Pilot und Aus-



LASST MICH BITTE EINES KLAR STELLEN:

**KEIN DRACHENFLIEGER IST PERFEKT UND NIEMAND WIRD ES JEMALS SEIN!**

*Wir werden immer Flugschüler bleiben!*

rüstung in Ordnung sind, schadet nicht nur dem Einzelnen. Sie tut uns allen weh.

Wie viele Piloten haben den Sport wegen einer oder einer ganzen Reihe von schlechten Landungen aufgegeben? Landungen, bei denen sie selbst Angst bekommen haben? Sie waren wahrscheinlich keine schlechten Piloten, aber ihnen fehlten die richtigen Fähigkeiten oder Techniken oder meist einfach nur Übung und Training. Es gibt genug Piloten, die aufgehört haben zu fliegen, weil sie sich nicht blamieren oder verletzen wollten. Sie haben das Fliegen wahrscheinlich genauso genossen wie wir alle, aber niemand hat ihnen Hilfe angeboten.

Gerade jetzt sind wir dafür verantwortlich, unseren schönen Sport so toll und begehrenswert wie möglich aussehen zu lassen. Dies erreichen wir nicht, indem wir so viel Zeit wie möglich in der Luft verbringen, ganz allein, wo uns niemand sehen kann. Wir können das tun, indem wir Können und Geschick am Start- und Landeplatz zeigen. Dort, vor den Augen der Zuschauer. Was gibt es Schöneres als eine sanfte und gekonnte Landung auf den Füßen direkt am ausgelegten Landepunkt?

Wie wagen wir es zu fliegen, wenn wir nicht garantieren können, dass wir sicher und einigermaßen nahe am gewünschten Landepunkt landen? Unsere Flugzeit und die zurückgelegten Kilometer bedeuten gar nichts, wenn in ein paar Jahren der Sport komplett ausstirbt, weil es keine jungen Nachwuchspiloten mehr gibt. Im Moment fliegen wir sehr egoistisch. Wir fliegen für

uns und nicht, um der nächsten Generation das Fliegen erstrebenswert zu machen. Diese Denkweise müssen wir ändern. Versteht mich bitte nicht falsch, ich würde gerne sehen, dass hoch und lang und weit geflogen wird. Es muss aber in Zukunft UNBEDINGT der gleiche Wert auf das Landen gelegt werden. Betrachtet es doch mal so: Würdet ihr ein Auto mit kaputten Bremsen fahren, bei dem ihr nicht wisst, ob ihr es heil zum Stehen bekommt?

**Aus diesem Grund sollte unsere Prioritätenliste wie folgt aussehen:**

- Nr. 1. - Landen**
- Nr. 2. - Starten**
- Nr. 3. - Fliegen**

Die Landung ist und sollte in jeder Art der Luftfahrt immer die Nummer Eins auf der Prioritätenliste eines Piloten sein. Jeder Flug beginnt mit dem Start. Es gibt keinen Grund für den Start, wenn du nicht garantieren kannst, dass du zu 100% sicher zur Erde zurückkehren kannst. ▽



**DER AUTOR**

Philipp Neumann - „Be a butterfly“ ist sein persönliches Motto. Vom Fliegen fasziniert seit dem dritten Lebensjahr. Acropilot, Tandempilot, Fluglehrer, UL-Schlepppilot, Gurtzeugmacher, Segelmacher und immer auf der Suche nach Verbesserungen.

ANZEIGE

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



**KONTEST**  
 GLEITSCHIRMSERVICE



zu jedem Check gibt es ein Gratis T-Shirt!



# UNFALLBERICHT Drachen 2021

Fehlendes Training und falsche Gerätewahl sind die Hauptursachen von Unfällen.

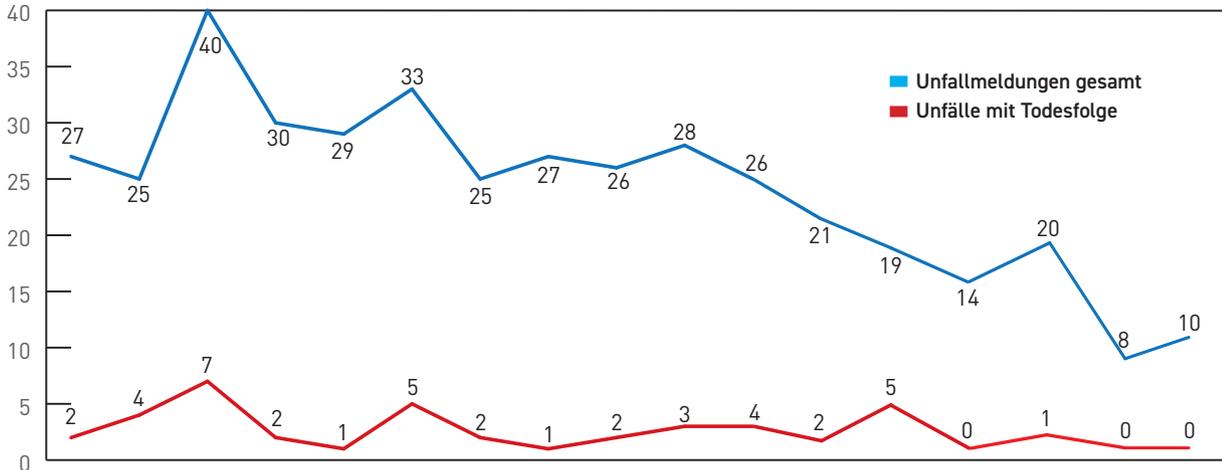
TEXT: REGINA GLAS

**S**chlechte Wind- und Wetterverhältnisse sind gefährlich in der Fliegerei. Bei den ersten Flügen nach längerer Pause oder gar mit neuem Fluggerät sollten die Bedingungen optimal sein. Perfekter Startwind, schwache Thermik oder leichte Soaringbedingungen. Ein großes Landefeld, das von allen Seiten störungsfrei angefliegen werden kann, wäre ideal.

Im Herbst und Winter liegen bei vielen Piloten die Drachen in der Garage. Ausgepackt wird erst im Frühling bei den ersten guten Thermikflugtagen, um dann bei Hammerthermik und böigen Talwinden gleich voll gefordert zu werden. Leute, lüftet doch auch im Herbst und Winter mal euren Vogel! Vielleicht ein netter Soaringflug oder mal ein

Landetraining mit den Vereinskollegen, da hilft auch ein Gleitflug am Berg oder eine Platzrunde am Vereinsfluggelände. Möglichkeiten gibt's auch auf der Alpensüdseite in Bassano oder Slowenien. Hier ist es oft schneefrei, ebenso wie die Fluggebiete an der Mosel, Porta Westfalica, Altes Lager und noch einige andere Gelände in Deutschland. Engagierte Vereine bieten hin- und wieder Start- und Landetrainings unter Leitung eines erfahrenen Fluglehrers an. Grundsätzlich schadet es auch nicht, wenn man sich gegenseitig mal beim Start und bei der Landung filmt. Hier können Fehler am besten erkannt werden. Wichtig allerdings ist, hier methodisch geschulte Fluglehrer zu Rate zu ziehen. Bitte nehmt solche Trainingsmöglichkeiten an, es hilft einfach Fehler zu beheben und den Flugspaß enorm zu steigern.

## Absolute Unfallzahlen seit 1997



Falsche Wind- und Wettereinschätzung und fehlendes Training sind häufige Unfallursachen. Für das Jahr 2021 wurden dem DHV 10 Unfälle und Störungen von deutschen Piloten bei Flügen im Inland (7) und Ausland (3) gemeldet. 5 mit schweren Verletzungen. Schwere Verletzungen umfassen eine große Bandbreite. Sie reichen von Bänder- oder Muskelrissen bis zum Polytrauma (mehrfache, lebensbedrohliche Verletzungen).

Auf der DHV-Webseite findest Du unter [www.youtube.com/user/DHVinfo/videos](http://www.youtube.com/user/DHVinfo/videos) verschiedene Lehr- und Trainingsvideos zum Thema Start, Landeeinteilung, Landung, Kurvenflug, Rücksichtnahme beim Thermikfliegen (Vermeidung von Kollisionen), Thermik- und Streckenfliegen und einiges mehr. Außerdem gibt es im DHV-Shop ein neues „Lehrbuch Drachenfliegen“ von Peter Cröniger. Hier sind auch viele gute Tipps für erfahrene Drachenflieger zu finden.

2021 wurden dem DHV insgesamt 10 Unfälle mit Drachen von deutschen Piloten im In- und Ausland gemeldet. Mit einigen Unfallberichten möchte ich auf spezielle Flugfehler und immer wiederkehrende, teilweise sehr gefährliche Situationen aufmerksam machen.

**Unfallereignisse**

Start/Abflug	4
Kollision mit Hindernis	2
Landeeinteilung/Landung	4

**Start**

Insgesamt 4 Unfälle mit leichten bis schweren Verletzungen gab es in der Startphase, davon leider auch zwei Tandemunfälle. Ein zu hoher oder zu niedriger Anstellwinkel oder ein hängender Flügel kann einen Fehlstart zur Folge haben. Insgesamt muss der Anstellwinkel der Windgeschwindigkeit angepasst werden. Bei der Starthaltung muss auf die richtige Armhaltung geachtet werden. Die Steuerbügel-Seitenrohre müssen auf den Oberarmen aufliegen, nicht auf den Schultern. So kann der Drachen hoch aufgenommen und der Durchhang

der Aufhängung minimiert werden. Der erste Schritt sollte langsam und kontrolliert erfolgen, dann müssen die Schritte immer größer und schneller werden. Handschuhe, die ein Rutschen an den Seitenrohren verhindern, bringen ebenfalls mehr Kontrolle in die Startphase. Bei Seitenwind empfehlen wir dringend, auf einen Start zu verzichten und bei drehenden Winden ist höchste Vorsicht geboten. Dies gilt vor allem bei Passagierflügen. Bergstarts sind hier extrem anspruchsvoll und sollten UNBEDINGT nur bei einwandfreien Verhältnissen in einfachen Geländen durchgeführt werden. Auf gute Bodenbeschaffenheit sollte ebenfalls geachtet werden. Schnee und Eis auf der Rampe sollten vor einem Start entfernt werden.

Einen lesenswerten Artikel über die richtige Starttechnik gibt es im DHV-Info 195 auf Seite 60.

▶ **Auf schneebedeckter Rampe gestolpert**  
10.01.2021 Donnersberg/Dannenfels

Eine verschneite Rampe brachte einen 60-jährigen Piloten mit seinem Icaro/Orbiter beim Start bei null Wind nach ein paar Schritten ins Stolpern und Straucheln. Durch diesen unkontrollierten Absacker von der Rampe berührte die Unterverspannung des Drachens ein paar Äste und der Drachen crashte in die Bäume. Dabei verletzte sich der Pilot schwer.

▶ **Fehlstart bei Schwachwind**  
01.05.2021 Neumagen/Drohn

Ein 63-jähriger B-Schein-Pilot startete mit seinem Condor/Crex 14.5 bei schwachem Vorwind auf der Rampe in Neumagen. Nach eigenen



↑ Eine exakte Landeinteilung und eine perfekte Landetechnik ist wichtig für eine gelungene Landung mit dem Drachen.

Angaben beschleunigte er den Drachen nicht konsequent und drifte am Ende der Rampe nach rechts ab. Dort blieb er in den Büschen hängen und brach sich den Oberarm.

► **Drehender Wind bei Tandemstart**  
26.06.2021 Wallberg/Rottach

Ein 45-jähriger Pilot startete mit seiner Passagierin am Startplatz „Wallberg-Kircherl“ mit einem Icaro/RX2 BIP zu einem Tandemflug. Bei Beginn des Startlaufes drehte der Wind auf Rückenwind. Das Tandemgespann konnte die Drachenfläche nicht mehr stabilisieren und flog unterhalb des Startplatzes in die Bäume. Beim Sturz aus ca. 5-7 m auf den Boden verletzte sich der Pilot leicht, die Passagierin schwer.

► **Ringelpiez beim Tandemstart**  
26.09.2021 Puncho/Millau

Bei einem Tandemstart stoppte der Flugpassagier abrupt im Startlauf. Die 33-jährige Pilotin brachte den Drachen, einen Wills Wing Falcon 225 nicht mehr zum Abheben und berührte mit dem rechten Flügel den Hang. Beim anschließenden Ringelpiez verletzte sich der Passagier nur leicht mit einer Schürfwunde.

**Kollision mit einem Hindernis**

Bei zwei weiteren Flügen gab es eine Kollision mit einem Liftseil und mit einem Verkehrsschild. Hindernisse ziehen magisch an, davon kann jeder Fluglehrer ein Lied singen. Von Liftseilen, Stromleitungen, hohen Bäumen und anderen Gegenständen (Windsack, Verkehrsschilder, etc.) ist immer genügend Abstand zu halten, bzw. beim Flug einzuplanen. Die Basis für einen schönen und erfolgreichen Flug ist eine genaue Flugplanung.

► **Verkehrsschild umgeflogen**  
26.09.2021 Hochplatte/Marquartstein

Ein 40-jähriger Flugschüler drehte bei seinem zweiten Höhenflug trotz mehrmaliger Anweisung des Fluglehrers nicht in den Endanflug und touchierte anschließend mit seinem Icarus 390 ein Verkehrsschild. Dabei zog er sich einen Bruch des rechten Ellbogens zu.

► **Kollision mit dem Liftseil**  
17.10.2021 Osterfelder Süd/Garmisch

Bei schwachen Windverhältnissen startete ein 55-jähriger Aeros-Fox-Pilot etwas weiter rechts neben der üblichen Anlaufstrecke mit einem Winkel auf das Hindernis zu. Mit leicht linkshängender Fläche flog er nach dem Abheben Richtung Liftseil, die sich nicht sehr weit links vom Startplatz befinden. Der Drachen touchierte dabei ein Seil und der Pilot wurde samt Drachen über die weiteren Seile zu Boden geschleudert. Der Pilot erlitt zwei Rippenbrüche.

**Landung**

Der anspruchsvollste Teil im Drachenflugsport ist die Landung. Vorausgegangen sind bei insgesamt 4 Crashes meistens eine verkorkste Landeinteilung, schlechte Peilung und knappe Kurven in Bodennähe sowie eine schlechte Landetechnik. Eine gute und berechenbare Landeinteilung mit exakter Winkelpeilung und mit geradem stabilem Endanflug in optimaler Geschwindigkeit ist Voraussetzung für eine gute und sichere Landung. Bei Außenlandungen ist höchste Aufmerksamkeit geboten auf Bodenbeschaffenheit, Hangneigung, Stromleitungen, Windrichtung, eventuelle Lees, etc. Wichtig ist auch, wenn technisch möglich, sich vor der Landung im Gurt etwas aufzurichten, damit bei einer eventuellen Bruchlandung der Pilot ins Segel pendelt und nicht mit dem Kopf in den Boden oder vor die Drachennase. ACHTUNG: Bauch- bzw. Radlandungen bei hohem Bewuchs oder weichem Untergrund sind lebensgefährlich. Ein Bericht über die aktuelle Landetechnik wurde im DHV-Info 196, Seite 22 veröffentlicht; bitte auch die DHV-Lehrvideos beachten.

► **Schlechte Landeinteilung führt zum Crash**  
07.07.2021 Greifenburg/Österreich

Bei seinem dritten Flug mit seinem neuen Ikarus/Spirit L bei anspruchsvollen Bedingungen schlug ein 48-jähriger Pilot nach einer missglückten Landeinteilung bei der Landung so hart auf, dass er eine Gehirnerschütterung und Prellungen erlitt. An genauere Details kann der Pilot sich nicht mehr erinnern.

► **Crashlandung beim Streckenflug**  
11.09.2021 Meduno/Italien

Ein 58-jähriger erfahrener Atos-Pilot entschied sich bei einem Streckenflug westlich von Meduno kurzfristig zu einer Hanglandung in schwierigerem Gelände wegen ungenügender Arbeitshöhe. Die Hanglandung misslang - Details sind unbekannt - und der Pilot verletzte sich lebensgefährlich.

► **Hektik bei zu niedrigem Endanflug führt zum Crash**  
13.11.2021 Flugplatz Greiling/Bad Tölz

Aufgrund einer schlechten Landeinteilung kam es für einen 37-jährigen Piloten zu einem hektischem Endanflug mit schneller Bodenannäherung mit seinem Icaro/Laminar Easy. Der Pilot konnte sich nicht mehr aufrichten und drückte aus der liegenden Position aus. Beim Aufschlag bzw. Ausrollen auf feuchtem Untergrund stoppte der Drachen abrupt und der Pilot kugelte sich die Schulter aus.

**Weitere, wichtige Tipps zur Unfallvermeidung**

**Einhängen nicht vergessen!**

Mehrere tödliche Unfälle ereigneten sich im vergangenen Jahr von ausländischen Piloten in unseren Nachbarländern, weil die Piloten

vergaßen, sich einzuhängen. Nicht Einhängen führt zu schlimmen Unfällen und darf einfach nicht passieren. Dafür gibt es die obligatorische Sitz- oder Liegeprobe vor jedem Start. Ist dies nicht möglich, dann kann das Gurtzeug vorher in die Drachenaufhängung eingehängt werden. Sollte man sich nochmal umentscheiden und mit dem Start warten, dann einfach aus dem Gurt aussteigen und diesen im Karabiner hängen lassen. Jeder Pilot sollte auf den anderen aufpassen. Checkt euch gegenseitig, schaut auf euren Vordermann in der Startreihe. Hilfsbereitschaft und Kameradschaft kann Unfälle vermeiden!

#### Kollisionen mit anderen Fluggeräten vermeiden!

2021 wurde uns keine Kollision gemeldet. Trotzdem möchten wir die Piloten sensibilisieren, weil es oft knappe Situationen gibt, die glücklich ausgehen. Es ist ein MUSS, die Ausweichregeln zu beherrschen. Im Notfall sollte man aber auch mal auf sein Recht verzichten und Sicherheit vorziehen. Auch wenn wenig Piloten in der Luft sind, ist es wichtig, sich vor jeder Richtungsänderung zu vergewissern, ob der Luftraum frei ist. Rücksicht und Augen auf ist oberstes Gebot.

#### Das richtige Fluggerät für jeden Piloten

Wie bereits in den letztjährigen Unfallberichten möchte ich euch nochmals darauf hinweisen, dass man auch mit einfacheren Drachen jede Menge Spaß haben kann. Die wenigsten Drachenflieger sind Strecken- oder Wettbewerbspiloten und wollen einfach ein paar Stunden in der Thermik fliegen. Hier reicht auch meist ein Floater oder ein Intermediate. Ich rate auf alle Fälle zu den neueren Drachengenerationen, da diese schöner und einfacher zu fliegen sind, schneller abheben und besser landen als die Drachen aus den 80er und 90er Jahren. Ein zu frühes Umsteigen auf einen Hochleister ist oft unnötig und verdirbt den Spaß, wenn das Gerät überfordert. Warnen möchte ich auch vor alten Turmhochleistern. Diese Drachen haben meist die DHV-Kategorie 3 und sind anspruchsvoll zu fliegen. Die Segel der alten Drachen können bereits geschrumpft sein und das Flugverhalten

#### Informationen zu den jeweiligen DHV-Drachen-Kategorien:

1 = für Piloten, die an einem einfachen Flugverhalten interessiert sind, z.B. weil sie seltener fliegen.

2 = für Piloten, die den Ausbildungsstand beschränkter Luftfahrerschein für Hängegleiterführer haben und genussvolles Fliegen vorziehen.

3 = für Piloten, die den Ausbildungsstand unbeschränkter Luftfahrerschein für Hängegleiterführer haben und regelmäßig und in kurzen Zeitabständen fliegen (Strecken- und Wettbewerbspiloten).

ungünstig verändern. Dies kann sehr gefährlich werden. Solche Drachen gehören auf den Müll und nicht mehr in die Luft. Checkbetriebe sollten hier unbedingt zur Entsorgung des Drachens raten. Achtung: Grundsätzlich ist ein Drachen mit Turm nicht gleich ein Intermediate und leichter zu fliegen. Bitte lest vor einem Kauf die Testprotokolle gut durch und fragt lieber mal bei erfahrenen Piloten, Fluglehrern oder auch beim DHV nach.

#### Resümee

Beim Fliegen muss ab dem ersten Schritt alles passen, einen Startversuch gibt es nicht, schon gar nicht beim Drachenfliegen. Baut euren Drachen konzentriert auf, kontrolliert nochmal Drachen, Gurt samt Rettung und Aufhängung. Macht eine Flugplanung und startet nur, wenn ihr in guter Verfassung seid und die Wind- und Wetterverhältnisse für eurer Können passen. Als Pilot musst du dir immer total sicher sein, dass Start, Flug und Landung sicher ausgeführt werden können. Nur dann wirst du Spaß haben und Pilot mit Drachen immer heile bleiben. ▽

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



Leistungsfähiger voll nachflugtauglicher Airbus H145 des SAR-Kommandos Niederstetten (u.a. für den süddeutschen Raum verantwortlich), der für den Rettungseinsatz großzügig bestückt ist. Angebaut ELT-/PLB-Peiler: im Anflug können PLBs (oder ELTs) im sog. Homing-Verfahren bereits aus mehreren Kilometern Entfernung auf 121,5 MHz (Flugnotfall-Frequenz) richtungsmäßig angepeilt werden.

# Live Tracking - COSPAS-SARSAT

Kostenlose Notfallalarmierung im Satellitennetz

TEXT UND FOTOS: DAVID MÄRZ

**A**ls Fortsetzung von Teil 1 „*Live Tracking - XC Track*“ (DHV-info 232) und Teil 2 „*Live Tracking - OGN Funknetz*“ (DHV-info 233) zeigt dieser Artikel, wie die kostenlose Notfallalarmierung über das COSPAS-SARSAT Satellitensystem funktioniert.

Technologisch befanden wir uns in den beiden vorangegangenen Artikeln bei Teil 1 im Mobilfunknetz (untere Ebene) und bei Teil 2 im OGN-Funknetz (mittlere Ebene) und sind schließlich im Satellitennetz (oberste Ebene) angekommen.

Kommerzielle Lösungen sind durch entsprechende Werbungen der Produkt- und Vertragsanbieter oftmals hinreichend bekannt und deshalb nicht Ziel dieser Artikelreihe. Hier soll vielmehr das Augenmerk auf weniger bekannte leistungsfähige Lösungen gerichtet werden, die jenseits von Abos und zusätzlicher Gebührenfallen für Jedermann verfügbar sind.

## Teil 3: COSPAS-SARSAT - Satellitennetz

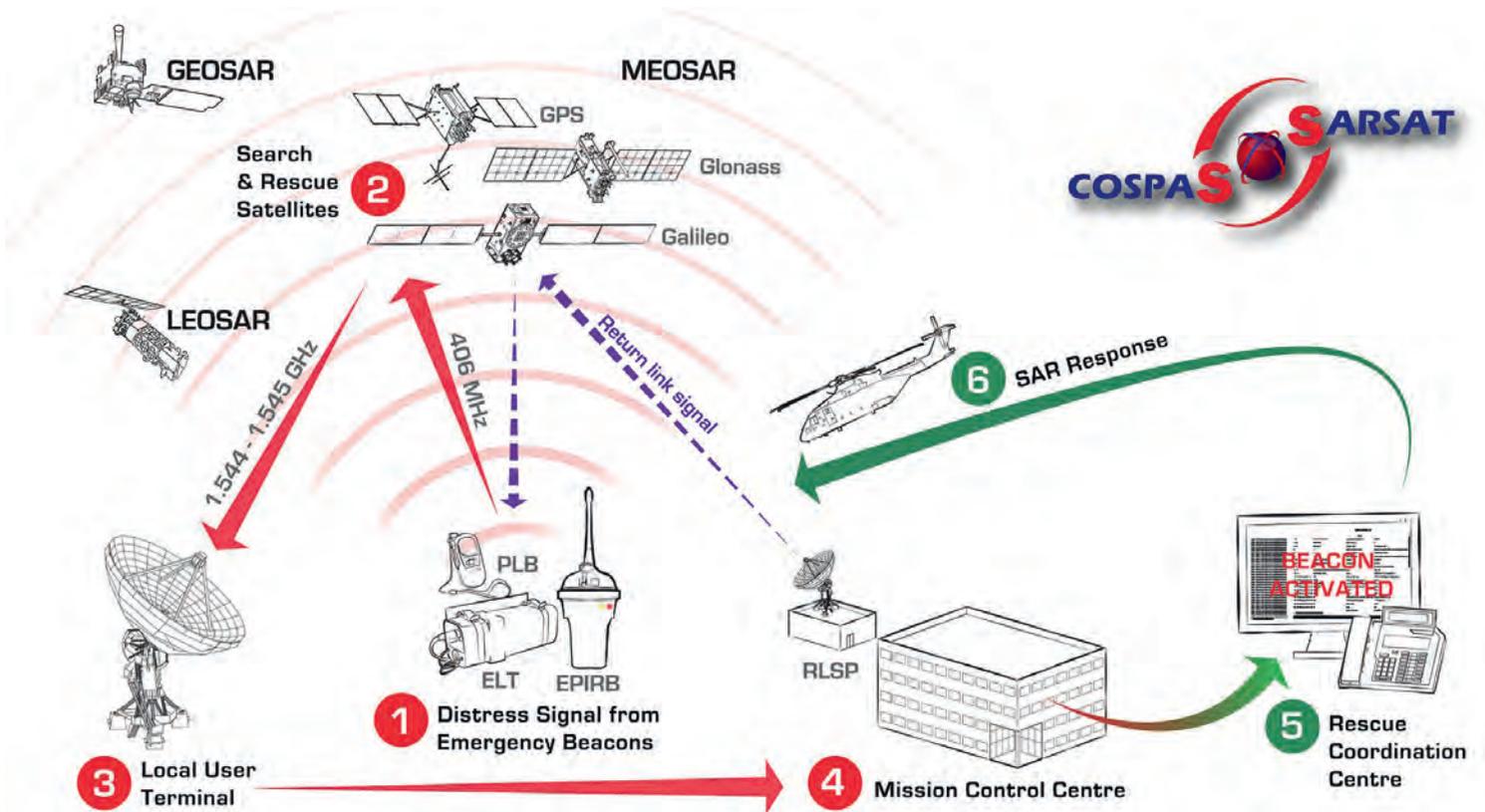
Staatlich behördliches (nicht kommerzielles) internationales Satellitennetz, das weltweit in der Lage ist Verunglückte mit Notfunkbaken in die nationale Alarmkette zu melden:

- **EPIRB** (Emergency Position Indicating Radio Beacon) Schiffe
- **ELT** (Emergency Locator Transmitter) Luftfahrzeuge
- **PLB** (Personal Locator Beacon) Privatpersonen

Es handelt sich hierbei allerdings um kein Live-Tracking-System im herkömmlichen Sinn, denn die Daten werden erst ab einem (notwendigen) Auslösen des Alarms „livegetrackt“ und implizit behördlich an das zuständige „Save And Rescue“ (SAR)-System weitergeleitet. Historische Flugweg- oder Bewegungsdaten stehen also nicht zur Verfügung.

Das COSPAS-SARSAT wurde bereits vor über 30 Jahren als internationales, satellitengestütztes Such- und Rettungssystem zur Erfassung und Lokalisierung von Notfunkbaken ins Leben gerufen und wird seitdem von der internationalen Staatengemeinschaft finanziert und getragen. Im Laufe der Jahre wurde es ständig technisch erweitert. Weltweit werden pro Jahr inzwischen ca. 3.000 Menschen damit gerettet.

Es spricht prinzipiell nichts dagegen, dieses Satellitensystem als Luftsportgeräteführer im Notfall mitzunutzen, – viele kennen es schlichtweg nicht. Durch die zusätzlichen Galileo-Satelliten hat es



Funktionsweise COSPAS-SARSAT - Satellitenrettungssystem, - ganz neu: Return Link Signal (RLS) über das Galileo-Satellitennetz (violett) als Zeichen (Lämpchen am PLB), dass Rettung unterwegs ist. Grafik von COSPAS-SARSAT freundlicherweise zur Verfügung gestellt.

gerade in den letzten beiden Jahren eine immense technische Leistungssteigerung erfahren.

EPIRBs und ELTs können ausschließlich an registrierte Schiffe und Flugzeuge (über deren amtliches Kennzeichen) gebunden werden, für Luftsportgeräteführer eignen sich deshalb nur PLBs.

#### Wie funktioniert das?

Man kauft sich einfach einen PLB mit einem **bestimmten Ländercode**, (einmaliger Anschaffungspreis ab 270 EUR), registriert diesen mit dem eigenen Notfalldatensatz (kostenlos z.B. in der Schweiz und in Großbritannien) und löst den Alarm

Code	Land	Gebühren	Speicherort	Link auf Registrierung
269	Schweiz	kostenlos	IBRD, international	<a href="https://www.406registration.com">https://www.406registration.com</a>
232	Großbritannien	kostenlos	Datenbank in UK	<a href="https://register-406-beacons.service.gov.uk">https://register-406-beacons.service.gov.uk</a>
227	Frankreich	kostenlos	Datenbank in FR	<a href="https://registre406.cnes.fr/sarsatweb/do/login">https://registre406.cnes.fr/sarsatweb/do/login</a>
247	Italien	kostenlos	Datenbank in IT Replikation IBRD	<a href="https://cospas-sarsat-italy.it/registrazione-trasmettitori">https://cospas-sarsat-italy.it/registrazione-trasmettitori</a>
203	Österreich	65,30€ pro 10 Jahre	Datenbank in AT	<a href="https://anzeige.intellisolution.at/wppublic/?page_id=29">https://anzeige.intellisolution.at/wppublic/?page_id=29</a>
244	Niederlande	40 €/Jahr	Datenbank in NL	<a href="https://www.agentschapelecom.nl/documenten/formulieren/2017/april/4/aanvragen-vergunning-personal-locator-beacon-plb">https://www.agentschapelecom.nl/documenten/formulieren/2017/april/4/aanvragen-vergunning-personal-locator-beacon-plb</a>
211	Deutschland	---	noch nicht freigeschaltet	<b>Registrierung noch nicht möglich</b>

PLBs mit bestimmten Ländercodes und deren Registrierungsmöglichkeiten anhand des Ländercodes

in der (absoluten!) Notfallsituation durch Knopfdruck aus. Meist muss noch eine kleine Teleskopantenne ausgezogen werden. Anschließend wird man per Satellitenortung von einem ausgesandten Rettungsteam geborgen.

Achtung: Bereits beim PLB-Kauf muss man sich für den „richtigen“ werkseitig einprogrammierten Ländercode entscheiden, damit der Registrierungsprozess in dem gewünschten Land überhaupt möglich ist (z.B. 269 Schweiz oder 232 Großbritannien).

### Registrierungsdatensatz

Eigentlich sollte jedes Land den Aufwand der PLB-Registrierung für seine Bürger selbst übernehmen. Anhand des **Ländercodes** kann so außerdem gleich erkannt werden, **welche Sprache der Verunfallte** (bzw. seine Angehörigen) hoffentlich spricht.

Im Registrierungsdatensatz werden neben Name, Adresse und mehreren alternativen Telefonnummern des Besitzers und seiner beiden Notfallkontakte auch der PLB-Typ und der voraussichtliche Einsatzzweck hinterlegt. Hier kann man sich als potenzieller Gleitschirmpilot, Drachenflieger, Alpinist, Wassersportler auf dem Meer, etc. bemerkbar machen.

Die eigenhändige Registrierung wird in der Regel über das Internet bewerkstelligt und kann datentechnisch zu jedem späteren Zeitpunkt korrigiert bzw. angepasst werden.

Die Rettungsbehörden greifen im Alarmfall auf den gespeicherten Datensatz zu und rufen die hinterlegten Kontakte an. Als erstes wird versucht, den Besitzer anzurufen, um einen Fehlalarm auszuschließen. Mithilfe der Zusatzinformationen kann die Ernsthaftigkeit und der Umfang des Alarms schneller eingestuft werden.

### Alarmierungsvorgang

*Beispiel: Ein Gleitschirmpiloter mit einem auf die Schweiz kodierten und dort registrierten PLB stürzt im Alpenraum außerhalb des Mobilfunknetzes im unwegsamen Gelände auf deutschem Hoheitsgebiet ab. Der Unglückspilot ist noch in der Lage den Alarmknopf an seinem PLB zu drücken und die Antenne auszuziehen.*

Der aktivierte PLB sendet seine Kennung auf 406 MHz an das Notfall-Satellitensystem und wird gleichzeitig von diesem sofort geortet. Die meisten PLBs besitzen zudem ein internes GPS-Modul, das sogar die Eigenortung ermöglicht und die Positionsdaten dann zusätzlich mit der Kennung mitschickt.

Der Alarm läuft nun beim nächsten **MCC** (Mission Control Center) ein. In Westeuropa ist dies das **MCC Toulouse in Frankreich**. Dort wird der Alarmcode dekodiert, – festgestellt, ob es sich um ein EPIRB, ELT oder PLB handelt und die Unfallposition ausgelesen. Anhand dieser Positionskordinaten wird der Alarm nun an das regional zuständige SPOC (SAR Point Of Contact) und **RCC** (Rescue Coordination Center) weitergeleitet. In Deutschland sitzt das SPOC als **SAR-Landesleitstelle** mit seinem integrierten **RCC in Münster** und wird dort von der Bundeswehr bedient.

In unserem Beispiel könnten sowohl die Franzosen in Toulouse als auch die deutschen Offiziere am RCC Münster anhand des PLB-Codes direkt verzögerungsfrei auf den **Notfalldatensatz** in der „International 406 MHz Beacon Registration Database“ (**IBRD**) zugreifen, in welcher der PLB mit Schweizer Kennung ja registriert ist, – diesen auslesen und gleich entsprechend loslegen.

Standardmäßig wird aber grundsätzlich zweigleisig gefahren. D.h. das RCC des Landes, in dem der PLB registriert ist, wird ebenso benachrichtigt, da der Notfalldatensatz in der Regel erst aus der dortigen nationalen Datenbank ausgelesen werden muss. Hauptsprechpartner für den Notfalldatensatz ist in unserem Fall das **RCC Zürich** in der Schweiz, das die Daten aus der **IBRD** ausliest und die Kontakte selbst anruft bzw. an das **RCC Münster** weiterreicht. Da die PLBs in der Regel in dem Land registriert sind, in dem der Verunfallte auch zuhause ist, geht man davon aus, dass bei der telefonischen Notfallkontaktierung keine Sprachbarriere entsteht.

Das RCC Münster organisiert den Rettungseinsatz auf deutschem Hoheitsgebiet, indem es den Alarm an die lokal zuständige Rettungsleitstelle im betroffenen Bundesland weiterleitet. Im Alpengebiet würde ein Hubschrauber losgeschickt werden.

### Betrachtungen zur Alarmauslösung

Während **EPIRBs** für Schiffe automatisch durch Wasserkontakt und **ELTs** für Flugzeuge in der Regel durch Beschleunigungssensoren (4g) ausgelöst werden, muss beim **PLB** im Alarmfall noch manuell ein Knopf gedrückt und eine kleine Antenne ausgezogen werden. Die beiden Ersteren eignen sich allerdings nicht für Luftsportgeräteführer, da deren (meist kostenpflichtige) Registrierung immer an ein behördliches Kennzeichen gebunden sein muss.

Man muss also beim PLB im Notfall noch irgendwie in der Lage sein, diesen manuell auszulösen. Wem das nicht reicht, muss sich freilich nach anderen Lösungen umsehen. Risikostrategisch könnte man folgende Überlegungen anstellen:

- Bin ich immer wieder auch außerhalb vom Mobilfunknetz und anderen Funknetzen unterwegs?
- Falls ich nicht allein auf Tour bin, kann auch noch ein Partner den Knopf drücken.
- Im akuten Notfallstress ist es viel einfacher einen Knopf zu drücken (und eine Antenne auszuziehen), als beispielsweise mit einem Handy zu alarmieren, auch weil man in der Situation gar nicht weiß, wie zuverlässig das Handy-Netz dort überhaupt funktioniert.
- Fliege ich mit Partner und zusätzlicher Funkgeräteverbindung (Headset)?
- Genügt zur Live-Flugdatenübermittlung evtl. das Mobilfunknetz und das OGN-Funknetz? (Siehe Live-Tracking Artikel DHV-info 232 u. 233)
- Es ist sehr wahrscheinlich, dass ich den Unfallort nicht selbstständig verlassen kann, aber trotzdem noch in der Lage bin den Notfall auszulösen.

Die Behörden sind übrigens verpflichtet dem ausgelösten Alarm nachzugehen, selbst wenn die Notfunkbake nicht registriert wurde. Wie man den öffentlichen **SAR-Einsatzberichten** am **RCC Münster** klar entnehmen kann, werden **selbstverständlich** auch **PLBs in Deutschland** abgearbeitet. Es wird sogar darauf hingewiesen, dass immer mehr Deutsche ihre PLBs im Ausland registrieren.

In den umliegenden Ländern ist man vom Mehrwert der PLB-Nutzung im Ernstfall seit Jahren überzeugt und kann kaum nachvollziehen, warum die sonst so gut organisierten Deutschen an dieser Stelle nur sehr schwerfällig in die Gänge kommen; vergrößert sich doch

hierdurch die Gefahr, dass noch mehr unregistrierte PLBs in den Umlauf geraten.

### Rettungsvorgang

Der Alarm bleibt ausgelöst, bis er beim zuständigen MCC als abgearbeitet abgemeldet wurde. PLBs senden kontinuierlich weiter (laut Spec mind. 24 h). Positionsänderungen (z.B. auf dem Meer) werden dabei laufend übermittelt. Neben der 406 MHz - Satellitenalarmierung senden PLBs außerdem ständig ein zusätzliches Notsignal auf der **Flugnotfallfrequenz (121,5 MHz)** und auch ein kleines LED-Blitzlicht aus. Luftfahrzeuge, die in der Nähe sind, bekommen den Notfall (akustisch) angezeigt und werden zum Handeln gezwungen.

Helikopter und Suchflugzeuge, die mit der entsprechenden SAR-Sensorik ausgestattet sind, können die 121,5 MHz in der Regel sogar **anpeilen** und sich im Homing-Verfahren aus einigen Kilometern Entfernung direkt hinführen lassen.

### PLB-Geräte

Beim Kauf muss man unbedingt darauf achten, dass der PLB vorher mit dem angeforderten Ländercode (z.B. **269** Schweiz oder **232** Großbritannien) programmiert wurde, ansonsten ist eine Registrierung evtl. gebührenpflichtig (203 Österreich) oder gar zum Scheitern verurteilt (211 Deutschland). In den meisten Ländern ist die Registrierung aber kostenlos und es entstehen auch keine laufenden Nutzungsgebühren.

Für die Selbststörung unterstützen neuere Geräte neben GPS auch schon **Galileo**. Seit ca. einem Jahr gibt es außerdem erste Geräte, die **RLS** senden können. Return Link Signal (**RLS**): Nach Alarmierung erscheint am PLB (wenn alles gut gegangen ist, nach ca. 5 Minuten) ein **Feedback-Signallämpchen**, das besagt, dass der Alarm erfolgreich eingegangen/identifiziert ist. D.h. die Rettungskette wurde angestoßen, Hilfe ist unterwegs - eine möglicherweise mental wichtige Information in der unfallgestressten Ausnahmesituation.

Die Geräte selbst sind freilich nicht ganz billig, denn das PLB Gerätezulassungsverfahren ist für die Hersteller aufwendig und teuer, Stückzahlen im Vergleich zu Handys eher gering. Es bestehen hohe Qualitäts-Anforderungen bei der Zulassung/Zertifizierung: z.B. 406 MHz Stabilität, etc.

### SAR Landesleitstelle RCC Münster

Wie bereits oben erwähnt, gehen ELT- und PLB-Satellitenalarme in Deutschland am RCC Münster ein und werden abgearbeitet. Unabhängig davon ist es bei vermissten oder abgestürzten Gleitschirm-/Drachensportlern laut Auskunft der SAR-Landesleitstelle durchaus legitim, auch telefonisch dort auf der **+49 251 135-757** anzurufen und sich helfen und beraten zu lassen. Notfälle werden natürlich auch dort an die lokalen Rettungskräfte weitergereicht, falls dies effizient und erforderlich erscheint. Inwieweit ein Erstanruf dort wirklich praktikabel ist, muss jeder selbst entscheiden. Situationsbedingt wird



↑ Rettung eines fertigverpackten, schwerverletzten Gleitschirmfliegers aus dem Gelände - (inzwischen genesen)

man in den meisten Fällen einen direkten Notruf über die lokale Notrufnummer **112** bevorzugen.

Auf der Homepage der SAR-Leitstelle Münster findet man viele interessante Informationen, wie z.B. Jahresberichte, Einsatzstatistiken und Filme über das COSPAS-SARSAT System:

[www.bundeswehr.de/de/organisation/heer/organisation/division-schnelle-kraefte/kommando-hubschrauber/leitstelle-des-such-und-rettungsdienstes-der-bundeswehr](http://www.bundeswehr.de/de/organisation/heer/organisation/division-schnelle-kraefte/kommando-hubschrauber/leitstelle-des-such-und-rettungsdienstes-der-bundeswehr)

### SAR Einsatzkräfte

Durch langjährig bestehende Verträge verpflichten sich die an der Zivilluftfahrt teilnehmenden Länder (per internationalen ICAO-Abkommen) SAR-Kräfte für Luftnotfälle in geeigneter Stärke vorzuhalten. In Deutschland sind dies als **SAR-Mittel 1. Grades**: Hubschrauber und Luftfahrzeugbesatzungen des Heeres und der Marine, die für den SAR-Auftrag ausgestattet sind und sich ständig (**24/7/365**) in **Bereitschaft** befinden. Die SAR-Hubschrauber des Heeres werden durch das Transporthubschrauber-Regiment 30 NIEDERSTETTEN als SAR-Einsatzmittel (Land) in Form von leistungsfähigen Airbus H145 Helikoptern an 3 Standorten im Bundesgebiet zur Verfügung gestellt:

- SAR-Kommando NÖRVENICH Call sign (C/S) RESCUE 41
- SAR-Kommando HOLZDORF (C/S) RESCUE 87
- SAR-Kommando NIEDERSTETTEN (C/S) RESCUE 63 (für süddeutschen Raum bis Alpen zuständig)

Damit diese nicht ständig nur arbeitslos herumstehen, werden sie (niederprior) regelmäßig auch in alltägliche Notfälle integriert. Mitte des Jahres 2021 wurde die letzte der acht bestellten **Airbus H145 LUH SAR** (siehe Bild) an das Heer übergeben. Technologisch stellt der Airbus H145 einen Quantensprung in der Entwicklung dar und löst da-

In der Tabelle findet sich eine PLB-Auswahl

Bezeichnung	FastFind ReturnLink PLB	ResQLink 410 RLS	rescueME PLB1
Bilder von Herstellern (freundlicherweise zur Verfügung gestellt)			
Satelliten	COSPAS-SARSAT	COSPAS-SARSAT	COSPAS-SARSAT
Alarmierung	>=24 h	>=24 h	>=24 h
Aktivierung	Knopfdruck	Knopfdruck	Knopfdruck
Antenne	ausziehbar	ausziehbar	ausziehbar
PLB	406 MHz (SAT-Freq.)	406 MHz (SAT-Freq.)	406 MHz (SAT-Freq.)
für Homing	121,5 MHz (Flugnot + für Peilung)	121,5 MHz (Flugnot + für Peilung)	121,5 MHz (Flugnot + für Peilung)
Return Link Signal	<b>RLS</b>	<b>RLS</b>	nein
Selbststörung	GPS + <b>Galileo</b>	GPS + <b>Galileo</b>	GPS
Alarm optisch	weißes Blitzlicht	weißes Blitzlicht u. <b>Infrarotblitz</b>	weißes Blitzlicht
Batterie	>5 Jahre	>5 Jahre	<b>&gt;7 Jahre</b>
Ländercode	beliebig, vor Kauf beantragen	beliebig, vor Kauf beantragen	beliebig, vor Kauf beantragen
Abmessungen	11,2 cm x 5 cm x 3,6 cm	11,48 cm x 5,16 cm x 3,78 cm	7,7 cm x 5,1 cm x 3,25 cm
Gewicht	164 g	148 g	116 g
wasserdicht	5 m	5 m (@1 h)	15 m
Hersteller, Sitz	McMurdo, UK	ACR, USA	Ocean Signal, UK
Preis	ab 320 EUR	ab 360 EUR	ab 270 EUR

mit endlich die 50-Jahre alte Bell UH-1D ab. Neben voller Nachtflugtauglichkeit stehen umfangreiche SAR-Sensorik + Handyortung (nach behördlicher Freischaltung) zur Verfügung.

Die **SAR-Mittel 2. Grades** sind alle Hubschrauber der Bundeswehr, der Bundespolizei und der Polizei der Länder sowie weitere Mittel auf Anforderung. Im bayerischen Alpenraum steht als orangefarbener H135 T3 des Bundesamts für Bevölkerungsschutz und Katastrophenhilfe (BBK unter BMI): Christoph 14 (Traunstein) und Christoph 17 (Kempten) zur Verfügung. Die Bundespolizei hat am Standort Oberschleißheim (München) ebenso Helikopter, die mit 121,5 MHz Peilern ausgestattet sind (EC155 B und Super Puma). Die Polizeihubschrauberstaffel Bayern hält am Flughafen München mehrere nachflugtaugliche Airbus H135 P3 einsatzbereit. Acht neue leistungsfähige Airbus H145 wurden erst kürzlich von der Bayerischen Polizei nachbestellt und sollen insbesondere zur Unterstützung der Bergrettungseinsätze ab 2023 ausgeliefert werden. Aus der STMI-Pressemeldung vom 03.12.2021:

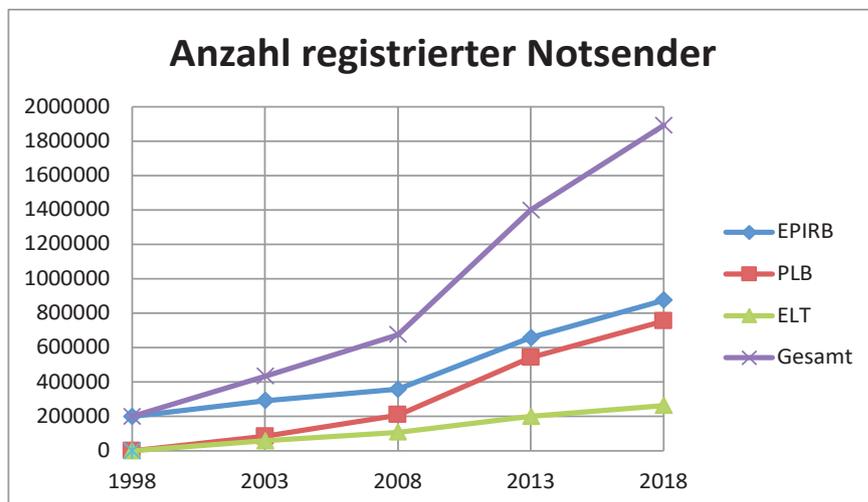
*Mit den neuen Airbus H145 D3 können ohne Zwischenlandung bis zu sechs Verunglückte mit Rettungswinde an Bord geholt werden. Je nach Einsatzart werden die Maschinen mit modernster Zusatzausrüstung wie Tageslichtkamera, Wärme-*

*bildkamera, Suchscheinwerfer, Rettungswinde oder Lasthaken für Feuerlöschbehälter und Außenlasten ausgestattet. Rund ein Drittel der Flugaufträge nimmt die Suche nach vermissten Personen ein.*

**Statistik**

Aktuell werden **pro Jahr** knapp **3.000** Menschen weltweit durch das COSPAS-SARSAT System **gerettet**. Diese Zahl hat sich seit 1993 verdrei-

Die Anzahl der im System registrierten Notfallsender zeigt wie stark dieses seit 1998 gewachsen ist:



facht. Die Verteilung der Geretteten lautet (Stand 2019): 63% EPIRB, 15% ELT, 22% PLB. Seit ca. 10 Jahren werden weltweit mehr Menschenleben durch PLBs gerettet als durch ELTs, - Tendenz steigend.

### Fehlalarme

Die Situation der Fehlalarmrate ist sehr unerfreulich und hat sich in den letzten Jahren eher verschlechtert. In Deutschland waren 2018 **nur ca. 5% der Alarme echte Notlagen**. Im Rest der Welt sieht es nicht besser aus. Italien hatte z.B. 2020 nur ca. 2,5% echte Alarme (18 von 720 ELTs und 1 von 44 PLBs).

#### Alarmierungen von 406 MHz-Notsendern in Deutschland im Jahr 2018:

Alarmierung 406 MHz	EPIRB	ELT	PLB	Summe	Anteil
<b>echte Notlage</b>	<b>3</b>	<b>36</b>	<b>1</b>	<b>40</b>	<b>5%</b>
Fehlauslösungen	67	508	20	595	80%
ungeklärt (ohne Pos.)	17	91	5	113	15%
<b>Summe</b>	<b>87</b>	<b>635</b>	<b>26</b>	<b>748</b>	<b>100%</b>

Gründe für Fehlauslösungen sind häufig falsche Handhabung und Unsicherheiten im Umgang mit Notsendern, z.B. durch unerlaubte Tests (u.a. beim ELT-Einbau in luftfahrzeugtechnischen Betrieben), ELT-Erschütterungen beim Transport, ungeplanter EPIRB-Wasserkontakt, Notfallsender-Entsorgung ohne Batterieentnahme, etc.

**Appell:** PLB-Sender müssen im Grunde **wie eine Waffe aufbewahrt** werden und gegen unautorisierte Benutzung (z.B. spielende Kinder) gesichert werden. Der **Registrierungsdatensatz** mit den Notfallkontakten muss stets aktuell gehalten werden. Es wäre schön, wenn Luftsportgeräteführer, die sich einen PLB zulegen, hier mit einem sehr guten Beispiel vorangehen würden.

### Was sollte man im Hinterkopf haben?

Der PLB-Alarm wird auf der Ebene „Schiffsunglücke“ und „Flugzeugabstürze“ ganz oben in die Alarmkette eingespeist. Lokale Alarmsysteme über Funk oder das Mobilfunknetz sind – wenn sie denn vorhanden sind – immer zu bevorzugen, da sie aufgrund der verkürzten Alarmkette schneller vor Ort ankommen.

### Rettungskosten

Es gibt SAR – Einsätze, die für den Betroffenen unter bestimmten Bedingungen kostenlos sind. Hubschrauber-Rettungseinsätze mit notwendigen Krankentransporten der Bundeswehr und der Polizei werden den Verunfallten normalerweise in Rechnung gestellt. Ist der Krankentransport notwendig, muss eigentlich immer die Krankenversicherung zahlen. Im Ausland können differenzierte Kostensätze und Abrechnungssituationen entstehen. Als Flugsportler und Outdooraktivist ist man hier z.B. mit einer Versicherung bei der **Bergrettung Tirol** sehr gut aufgestellt:

Die Bergrettung Tirol bietet für 28 € pro Jahr weltweiten Versicherungsschutz für die ganze Familie bei Unfällen, Berg- oder Wassernot, wenn man dabei verletzt oder unverletzt geborgen werden muss. Die Versicherungssumme beträgt **25.000 €** - pro Person für die Bergungskosten (Flugsport ausdrücklich miteingeschlossen).

### Hintergrundinformation zum COSPAS SARSAT - Satellitennetz

Das COSPAS-SARSAT-Notfallsatellitensystem bestand historisch zunächst aus ein paar geostationären und sechs polumlaufenden Wettersatelliten. Die Positionsortung der Notfallsatelliten (mittels Dopplereffekt) war früher zum Teil recht zeitaufwendig. In jüngster Zeit wurden zusätzlich sehr viele neue MEO-Satelliten der Navigationssatellitensysteme mit einem integrierten SAR-Modul (MEOSAR) ausgestattet. Insbesondere beim neuen Galileo-Satellitennetz sind fast alle Satelliten mit einem MEOSAR-Rettungsmodul ausgestattet, so dass inzwischen 42 MEOSAR-Module (Stand 2021) voll einsatzfähig sind. Dies bedeutet, dass heute die sofortige weltweite Ortung nahezu überall verzögerungsfrei möglich ist.

Weitere Informationen (Rettungsberichte, Statistiken, etc.) erhält man unter: <https://www.cospas-sarsat.int>

### Zusammenfassung

Durch einmalige Anschaffung eines **PLBs** kann man (ohne laufende Gebühren) das von der internationalen Staatengemeinschaft finanziell getragene und sowieso vorhandene Schiffs- und Flugunglücks-Notfallsatellitensystem einfach mitnutzen. Die neuen Galileo-Satelliten haben das System in jüngster Zeit erheblich verbessert. Die kostenlose Registrierung des PLB läuft am einfachsten über die Schweiz (PLB-Ländercode: **269**) oder auch Großbritannien (PLB-Ländercode: **232**). Die Auslösung des Alarms muss manuell durch Knopfdruck erfolgen. Fehlalarme müssen unbedingt vermieden werden und das Gerät entsprechend verwahrt und gesichert werden.

#### Vorteile:

- Kostenloser Satellitenalarm, einmaliger Geräteanschaffungspreis: ab 270 EUR
- Alarm unabhängig vom Mobilfunknetz und ziviler Infrastruktur
- Hinterlegen eines Alarmdatensatzes durch kostenlose Registrierung in vielen Ländern möglich
- Alarm wird nach Alarmierung ständig wiederholend weitergesendet, bis die Gerätebatterie leer ist
- Alarm wird sowohl über 406 MHz an das Notfallsatellitensystem als auch über 121,5 MHz auf dem Flugfunk-Notfallkanal an alle Flugzeuge in der Nähe gesendet
- Neuere Geräte haben RLS-Feedbackfunktion, so dass man weiß, dass Rettung unterwegs ist
- Weltweit und international einsetzbar

#### Nachteile:

- Die längere Rettungskette kann auch die Rettung etwas verzögern
- Kein Live-Tracking im herkömmlichen Sinn
- Alarm muss erst noch manuell ausgelöst werden
- Gerätebatterie hält ca. 5 bis 8 Jahre und muss dann erneuert werden ☑



#### 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

# Flieger, Filmemacher, Musiker und Entertainer

Fliegen bestimmt sein Leben. 42 Jahre davon widmete er dem DHV, 25 Jahre führte er dessen Vorsitz. Jetzt gibt er sein Amt weiter. Ein Porträt über Charlie Jöst von Benedikt Liebermeister.

FOTOS: CHARLIE JÖST

„Dann habe ich abgehoben. Es waren nur 5 Sekunden. Aber die bis dahin schönsten 5 Sekunden meines Lebens. Während des Laufens scheppert der Drachen und liegt mir schwer auf den Schultern. Und plötzlich wird's ruhig, ganz ruhig und ein sanftes Rauschen beginnt. So muss es Lilienthal gegangen sein. Der hat bestimmt geweint. Ich hätt' auch fast geweint“, beschreibt Charlie seinen ersten Drachenflug.

Charlie geht den klassischen Weg eines Flugbesessenen. Als Kind liest er den Struwwelpeter. „Die Geschichte vom fliegenden Robert“ fasziniert ihn am meisten. Aus dem Kopf rezitiert er die ersten Strophen des Gedichts:

*Wenn der Regen niederbraust,  
Wenn der Sturm das Feld durchsaust,  
Bleiben Mädchen oder Buben  
Hübsch daheim in ihren Stuben. -  
Robert aber dachte: Nein!*

*Das muss draußen herrlich sein! -*

Der Sturmwind erfasst Robert samt Regenschirm und bläst ihn zu den Wolken empor. Das imponiert dem jungen Charlie. Da will er auch hin.

*Wo der Wind sie hingetragen,  
Ja! das weiß kein Mensch zu sagen.*

Die Moral von der Geschichte interessiert ihn nicht.

Beim nächsten Sturm packt er Opas Regenschirm und eilt nach draußen. Weit kommt er nicht, die erste Böe stülpt den Schirm komplett um und bricht mehrere Speichen. Das anschließende Donnerwetter ist groß. Die Sehnsucht bleibt. Modellflieger lösen ausgefeilte Papierflieger ab. Eine wahre Meisterschaft erringt er beim Drachen-Steigenlassen. Der persönli-



↑↑ Charlie 1990 im Drachen über dem Landeplatz von Greifenburg.

Das alte Winter Variometer von 1976, erkennbar am weißen Ausgleichsgefäß, leistet immer noch gute Dienste.

↑ 1968, nach dem ersten Alleinflug mit dem Segelflugzeug neben Fluglehrer Ali Lenz. Der Blumenstrauß aus Feldblumen ist Tradition bei den Segelfliegern.

che Höhenrekord liegt bei 700 - 800 Metern, das Gewicht der Schnur wird von 6 in Reihe hängenden Drachen getragen. Die herbeigerufene Polizeistreife groundet das Unternehmen, der oberste Drachen berührt bereits den kontrollierten Luftraum.

Schließlich landet er beim Segelflug, verbringt seine Jugend beim Verein auf dem Flugplatz. Vereinstätigkeit stört ihn nicht, er schätzt die Kameradschaft und das Ausleben der gemeinsamen Leidenschaft. Die Herausforderung ist der Flug in die Wolken. Immer wieder, ein paar Sekunden lang. Scheinbar kein Problem. Als er nach einigen Versuchen die Wolke verlässt und aus dem Cockpit blickt, steht die Sonne unter ihm. Er kann's nicht fassen, bisher hat er immer auf die Erde geblickt, das Po-Gefühl in der

Wolke ist exakt identisch gewesen. Das kann nicht sein, sein Weltbild gerät ins Wanken. Doch er fliegt auf dem Rücken. Irgendwie gelingt es ihm, die Maschine rumzuwürgen, das Spiel mit den Wolken ist für's erste erledigt.

Von da an setzt er sich intensiver mit Extremflugzuständen auseinander, macht ein paar Übungsflüge mit einem Kunstfluglehrer und beginnt Streckenflugwettbewerbe zu fliegen. Dabei feiert er auch kleinere Erfolge, doch der Ehrgeiz für Größeres fehlt ihm. Er sieht sich als typischen Vertreter des Mittelmaßes. Doch Mittelmaß ist für ihn kein Schimpfwort, sondern die gesunde Mischung aus Anspruch und Wirklichkeit.

### Ein Drachen erobert die Welt

Wie für viele andere auch ist für Charlie Mike Harkers Zugspitz-Flug 1973 die Initialzündung für das Drachenfliegen. „Ich war wie elektrisiert“, sagt er. '75 unternimmt er erste Hüpfer im Odenwald, mehr geben Drachen und Gelände nicht her. 1976 erwirbt er einen Adler, damals einer der leistungsfähigsten Drachen, und kauft gleich das erste Vario dazu.

Charlie wohnt damals in Schriesheim. Von seinem Fenster blickt er direkt auf den Ölberg. Den hat er schon oft mit dem Segelflieger überflogen. Im Steinbruch sucht er nach Startmöglichkeiten. Ohne Erfolg. Sein alter Segelfluglehrer Ali Lenz gibt den entscheidenden Hinweis. Ali ist 1938 bei der Hitlerjugend mit einem Grunau Baby neben dem Steinbruch mit Gummiseil gestartet. Charlie sucht erneut und findet den alten Startplatz. Alles zugewachsen. Da müsste man mit der Säge etwas nachhelfen. Schon bei der ersten Hochfahrt mit Werkzeug im Kofferraum kommt ihm der Jagdpächter in die Quere. Zur Rede gestellt, deklariert er geistesgegenwärtig den Adler auf dem Autodach als Tarnzelt für Tierfilme und verspricht, das Gelände umgehend mit dem Auto zu verlassen. Auf dem Weg nach draußen läuft ihm ein Jogger über den Weg. „Ist das ein Drachen?“, schallt es in norddeutschem Dialekt hinter ihm her. „Nicht so laut“, kann Charlie den Walddläufer gerade noch bremsen und staunt, dass ein Nordlicht den verpackten Drachen erkannt hat. Jürgen Treede wohnt zufällig in der Nachbarschaft und ist ab jetzt sein Verbündeter. Den Drachen transportieren sie beim nächsten Mal auf dem Fahrrad. Gemeinsam richten sie den ehemaligen Startplatz so her, dass der Adler gerade noch durch die Lücke passt. Dann kommt der große Augenblick. Jürgen soll mit dem Fotoapparat alles festhalten, damit sie, falls etwas



↑ 30. April 1977. Der erste Flug vom Ölberg bei Schriesheim. Helfer und Fotograf Jürgen Treede ist so aufgeregt, dass er das Bild verwackelt.



↑ Charlie 1984 mit seiner späteren Frau Gabi im Doppelsitzer über dem alten Landeplatz des Lac d'Annecy in Frankreich.

↑ Erste Hüpfer mit dem Adler 1976. Natürlich ohne Helm, und als Gurtzeug dient eine Kinderschaukel. Immerhin mit Beinschlaufen und einer Sicherung gegen rückwärtiges Herausfallen.

schiefeht, später den Unfall rekonstruieren können. Der Wind kommt von vorn, Charlie nimmt Anlauf und spurtet über die Kante. Der Adler fliegt! Jürgen Treede schlägt vor Begeisterung Purzelbäume. Charlie verliert kaum Höhe, fliegt hin und her. Voller Euphorie lässt er noch einen Jodler los und landet auf dem vorher erkundeten Feld. Jürgen kommt runter, schnell packen sie den Drachen ein und geben Fersengeld.

Aus dem Segelflug weiß Charlie, illegales Fliegen geht nicht lange gut. Es gelingt ihm, Grundeigentümer, Bürgermeister und Regierungspräsidium in Karlsruhe ins Boot zu holen und erstmal probeweise für 6 Monate eine Außenstart- und Landeerlaubnis zu erhalten. In dieser Zeit sammeln er und seine Fliegerfreunde fleißig Flüge und schicken einen Bericht ins Präsidium. Der zuständige Beamte, schon etwas älter, daher mit einer gewissen Altersweisheit gesegnet, kommt zur Ortsbegehung. Leider hüllt Nebel den Landeplatz, der ziemlich nahe neben einer Straße liegt, und den Startplatz am Ölberg ein. Charlie entschuldigt sich bei ihm: „Jetzt sind Sie extra hergekommen und können gar nichts sehen.“ Antwortet der Beamte: „Das macht nichts. Sie müssen doch wissen, ob das Fliegen hier geht.“ Auch der Anflug über die Straße erschüttert ihn nicht, „in Frankfurt donnern die Flugzeuge mit 30 Metern über die Autobahn, da können sie doch mit dem Drachen auch mal über die Straße fliegen.“

So bekommen Charlie und seine Fliegerfreunde das Gelände zugelassen. Es besteht bis



↑ Tritonus: v. l. Peter Seiler, Ronald Brand, Charlie Jöst

heute, eine wunderschöne Hangkante, der ansässige Verein zählt über 300 Mitglieder.

Charlie wächst in einfachen Verhältnissen auf. Der Vater ist Berufskraftfahrer, die Mutter Schneiderin. Er ist der älteste der vier Geschwister und der erste in der Familie, der eine höhere Schule besuchen darf. Doch mit 15 wird er aufmüpfig und fliegt vom Gymnasium. Sechs Wochen später steht er mit 40 anderen Lehrlingen bei den Motorenwerken Mannheim an der Werkbank. Der Meister drückt ihm ein Stück verrostetes Eisen in die Hand und lässt ihn anderthalb Monate daran feilen. Jetzt wird ihm klar, wie gut er es in der Schule hatte. Jetzt will er das Abitur. Als gewählter Vertreter der Lehrlinge beginnt er, sich für politische Arbeit zu interessieren. Die Gewerkschaft fördert sein Interesse an redaktioneller Arbeit und am Fotografieren. Mit dem Facharbeiterbrief in der Tasche kann er als 19-jähriger zurück auf die Schulbank. Über den zweiten Bildungsweg erlangt er das Abitur. Schließlich studiert er Lehramt für Realschule und Medienpädagogik und beendet das Studium mit erstem und zweitem Staatsexamen.

### Tritonus – progressiver Krautrock

Musik ist seine zweite große Leidenschaft. In den 70ern spielt er Schlagzeug in der Mannheimer Rockband Tritonus. Tritonus ist eine deutsche Progressive-Rock-Band, die hauptsächlich durch ihre an „Emerson, Lake and Palmer (ELP)“ erinnernde Musik bekannt wird. ELP steht für die keyboardlastige Vermischung verschiedener Musikstile wie Jazz, Blues und Klassik und war in den 70ern eine der Super-



↑ Der Tritonus ist ein Intervall von 3 ganzen Tönen und klingt dissonant. Daher heißt er im Mittelalter „Diabolo in Musica“. Von 1971 bis 1976 tourt Charlie als Schlagzeuger mit seinen Kollegen Ronald Brand und Peter Seiler mit Progressive-Rock durch viele Clubs von München bis Hamburg und Berlin. Beim Coverfoto für die erste LP ist dem Fotografen Charlie's weißes T-Shirt zu grell und er muss mit nacktem Oberkörper posieren.



↑ Charlie 1991 bei der Preisverleihung eines seiner Filme beim Filmwettbewerb Saint Hilaire. Mit insgesamt 6 Preisen zählt er zu den erfolgreichsten Filmemachern des jährlichen Festivals.

groups. Auch hier lässt ihn das Fliegen nicht los. Die sphärenhaften Klänge und die Texte in „Far in the Sky“ und „Gliding“ beziehen sich auf das Fliegen und Gleiten, weil Charlie und Bassist Ronald „Fips“ Brand aktive Segelflieger sind. Auf dem Cover des gleichnamigen Albums Tritonus prangt Charlie in der Mitte der beiden Bandmitglieder, langhaarig mit nacktem Oberkörper. Doch nicht aus Eitelkeit. Beim professionellen Fotoshooting moniert der Fotograf Charlies weißes T-Shirt. Aus Ermangelung eines anderen soll er es einfach ausziehen. 1976 verlässt er die Band, weil er mehr Zeit für die Vorbereitung zum Abitur braucht, das er am Speyer-Kolleg ablegt. Aber er bleibt der Musik treu. Da er Geld fürs Studium verdienen muss, wechselt er zu einer Showband; sie spielen gehobene Tanzmusik oder begleiten Künstler. Charlie steht sogar einige Male mit Otto Waalkes auf der Bühne. Der Berufsmusiker spuckt ihm im Kopf herum. Eines Abends hat er einen Auftritt mit der Band auf einem Ball in Rüdesheim. Mittags, während einer Probenpause, schlendern sie die Drosselgasse entlang. Dort treffen sie auf zwei Musiker, die für Touristen spielen. Beide 75 plus, das Schlagzeug ist mit den Jahren schon leicht in den Holzboden eingesunken. In einer Tüte hat jeder Musiker seine Brotzeit dabei. Sie schauen auf die Uhr nicken sich wortlos zu und beginnen mechanisch „Vater Rhein“ zu spielen. Charlie wird klar: Das machen die beiden schon seit Jahrzehnten. Wenn er Pech hat, dann könnte er auch mal so enden als Berufsmusiker. Dieses Risiko will er nicht eingehen.

### Filmemacher – aus dem Hobby wird ein Beruf

Schon während des Studiums kommt Charlie mit der Filmerei in Berührung. Beim Hochschulinternen Fernsehen (HIF) der Päd. Hochschule Heidelberg lernt er das Handwerk von Grund auf. Er darf sich sogar hin und wieder eine der Arriflex-Filmkameras für eigene Projekte ausleihen. Nach dem Studium will Charlie neben dem Lehrerberuf weiter Dokumentarfilme drehen. Mehrere Anträge auf Teilzeit werden vom Kultusministerium abgelehnt. Charlie verzichtet auf den Beamtenstatus und wagt 1987 den Schritt in die Selbständigkeit mit einer eigenen Filmproduktion. Zur Überbrückung dient noch der Job als Tanzmusiker, in dem er zunehmend seine Fähigkeiten als Entertainer ausbaut. Fliegerfilme dreht er am liebsten. In den Zeiten vor GoPro ist das noch eine andere Herausforderung mit zwei Kameras und insge-

samt 18 Kilo Zusatzgewicht am Drachen. Seine Filme haben großen Erfolg, auf dem legendären Filmfestival Coup Icare in St. Hilaire werden sie 6-mal prämiert. 1984 ist er mit Peter Janssen und Klaus Tänzler, den Gründungsvätern des DHV, wie jedes Jahr beim Coupe Icare zu Gast. Erstmals läuft ein Film über die Anfänge der Gleitschirmausbildung. Vor Lachen klopfen sich die Drei auf die Schenkel, als sie die Aspiranten ein ums andere Mal über die Wiese purzeln sehen. „Charlie, das wird nie eine Bewegung“, prustet Peter Janssen. Charlie ist sich nicht so sicher, die Vorstellung, nur mit einem Stückchen Stoff in die Luft zu gehen, findet er faszinierend.

Ein Jahr später ist in St. Hilaire schon eine Startschneise in den Hang geschlagen und eine kleine Gleitschirm-Szene entstanden. Charlie hat wieder Filme im Wettbewerb, und als besonderes Schmankerl haben die Organisatoren die Teilnehmer zum Gleitschirm-Erstflug eingeladen. Charlies Begeisterung hält sich in Grenzen. Doch der Festival-Moderator Pierre Paul Menegoz, zugleich Drachen- und frischgebackener Gleitschirmlehrer, insistiert und gibt ihm eine „fundierte“ einstündige Einweisung. Charlies Einwand, er habe weder Helm noch Rettungsschirm dabei, wischt er mit der Bemerkung beiseite: „Du hast doch bereits einen Schirm über Dir, wozu brauchst Du denn jetzt noch einen Rettungsschirm?“ So kommt er zu seinem ersten Gleitschirmflug. Er macht sich buchstäblich in die Hose, vor allem weil das Klettergurt-ähnliche Gurtzeug wie wild in der Luft umher schaukelt. Undenkbar für einen Piloten, der feste Tragflächen gewöhnt ist. Das ist ein Erlebnis, das er nicht unbedingt ein zweites Mal haben will.

Erst drei Jahre später fliegt er erneut Gleitschirm, diesmal in Deutschland nach einer Ausbildung, und das macht er heute noch.

### Drachen- und Gleitschirmfliegen wird professionell – Rückblick

Als sich der DHV Ende der 70er Jahre zu formieren beginnt, ist Charlie alles andere als begeistert. Drachenfliegen ist pure Freiheit für ihn, reines Fliegen frei wie in Vogel, ohne Regeln und Vorschriften. Er macht schließlich seinen Drachen-Fluglehrer, damals noch beim Deutschen Aero Club in der Sparte Drachenfliegen, und ist schockiert. „Die fangen ja von vorne an, das ist ja noch gar nicht ausgereift. Wieso das Rad neu erfinden, wenn die Segelflieger in vielen Bereichen schon professionelles Knowhow



*Charlie Jöst, actuel président de la fédération allemande (DHV), découvre le parapente*



↑ ↑ Dieses Foto entstand 1985, bei seiner ersten Einweisung ins GS Fliegen von Pierre Paul Menegoz.

↑ Charlie ehrt 2015 als DHV-Vorsitzender die erfolgreiche Wettbewerbspilotin Yvonne Dathe während einer Jahrestagung.

entwickelt haben“, fragt er sich irritiert. Schon bald kommt er in Kontakt mit Klaus Tänzler und Peter Janssen, die gerade mit anderen Enthusiasten den DHV gegründet haben, und bringt seine Kritik vor. Er lässt sich überzeugen, dass der Sport nur eine Zukunft habe, wenn die Unfälle drastisch reduziert werden und der Sport sicherer wird. Sie holen ihn ins Boot. Ihr Ansporn ist nicht nur Idealismus. Sie leben für diesen Sport. Und damit sie ihn ausüben können, ohne sich dabei umzubringen, müssen sie gemeinsam an der Professionalität arbeiten. Ansonsten droht ein Verbot der Behörden. Es gelingt ihnen, dem Verkehrsministerium (BMV) behördliche Aufgaben wie Ausbildung und Gerätezulassung abzutrotzen. Eine absolute Neuheit im Deutschen Luftrecht für bemannetes Fliegen. Zunächst auf Widerruf. Doch der DHV bewährt sich, nimmt 1987 die Gleitschirmflieger mit auf und setzt die Erfolgsgeschichte fort.

1996 wird Charlie zum Vorsitzenden gewählt. Dem DHV droht eine Zerreißprobe, Charlie steht zwischen beiden Lagern und versucht zu vermitteln. Letztendlich bleibt der Vorsitz an ihm hängen, er plant 1-2 Jahre als Übergang, um dann einen neuen Vorsitzenden zu suchen. Daraus werden 25 Jahre. Auf der Jahrestagung 2021 (digital im Januar 2022 nachgeholt) hat er nicht mehr für den Vorsitz kandidiert. „Die Zeit ist wie im Flug vergangen. Das waren wunderbare Jahre. Einen großen Teil hat der Verband eingenommen, und das Fliegen hat mich mein Leben lang begleitet. Und fliegen werde ich so lange, bis ich tot umfalle. Wenn ich mal nicht mehr fit genug bin für's Drachen- oder Gleitschirmfliegen, dann mache ich eben mit dem Ultraleicht-Segelfliegen weiter“, sagt er und fügt an: „Das gemeinsame Arbeiten mit Menschen, die meine Leidenschaft teilen, hat Spaß gemacht. Ich habe in unserem Sport die wertvollsten Menschen kennengelernt, die ich in meinem Leben getroffen habe. Es klingt vielleicht etwas abgedroschen, aber Fliegen sind etwas Besonderes, weil Fliegen den Charakter bildet. Als Pilot lernt man schnell, für sich selbst Verantwortung zu übernehmen. Denn man darf keine Fehler machen.“

1999 steht der DHV vor einer erneuten Zerreißprobe. Die Privatisierungswelle hat Deutschland erfasst, Gleitschirm- und Drachenfliegen sollen als „Fahrrad der Lüfte“ aus der Regulierung fallen: Geräteprüfung und Zulassung würden komplett wegfallen, der Hersteller bescheinigt die Lufttüchtigkeit. Einige



der freiheitsliebenden Piloten sind begeistert. Doch Charlie und die Verantwortlichen im DHV bleiben skeptisch. Erinnern sich an Affären aus den Anfangszeiten, wo erst mehrere Tote den Hersteller zum Einlenken zwangen. „Da habe ich zum ersten Mal sowas wie Last und Verantwortung auf mir gespürt, sagt er.

Der DHV, vertreten durch Charlie Jöst und den damaligen Geschäftsführer Klaus Tänzler, wird beim Verkehrsministerium vorstellig. Es gibt eine Anhörung. Der Abteilungsleiter schwärmt erneut von den Vorteilen eines „Fahrrads der Lüfte“. Charlie zeigt sich unbeeindruckt und stellt fest: „Wir haben auch eine Verantwortung für die Menschen, die fliegen wollen und noch gar nicht wissen, was auf sie zukommt.“ Da beugt sich der Beamte nach vorne und raunt: „Herr Jöst, was wollen Sie denn. Selbstmord ist doch auch nicht strafbar in Deutschland.“ Charlie und Klaus sind schockiert über diesen Vergleich. Doch für die Behörde ist die Rechnung schlüssig. „80 % der Masse des Fluggerätes besteht aus Mensch“, stellt der Beamte trocken fest. „Wenn die vom Himmel fällt, ist die Gefahr für die Allgemeinheit am Boden gering“, haben seine Experten analysiert.

In der Mittagspause wird Charlie von einem leitenden Beamten einer benachbarten Abteilung angesprochen. Amüsiert stellt dieser fest: „Herr Jöst, das ist etwas ganz Neues. Sie wollen reguliert bleiben. Uns Beamten passiert das selten, dass man nach uns ruft.“ Charlie schildert seine Befürchtung, dass ungeprüfte und gefähr-



↑ ↑ Dreharbeiten 2010 für den „Streckenflugfilm“ mit Weltmeister Alex Ploner (li.) und Deutschem Meister Andi Becker

↑ Beim Schnitt zum „Streckenflugfilm“

liche Fluggeräte auf den Markt kommen. Der Abteilungsleiter stimmt ihm zu und teilt seine Bedenken. Gemeinsam mit dem DHV entwickelt das Bundesverkehrsministerium ein Modell für die Zukunft und es gelingt, wenigstens die verpflichtende Musterprüfung unter Aufsicht des Luftfahrtbundesamtes (LBA) beizubehalten.

### Time To Say Goodbye

Seitdem hat der DHV mit Vorstand, Kommission und Geschäftsstelle manch weiteren Sturm überstanden und mit klugen Entscheidungen die Weichen für eine erfolgreiche Zukunft gestellt.

2001 wird aus einer Initiative des DHV heraus der Europäische Drachen- und Gleitschirmverband (EHPU) gegründet. Charlie als überzeugter Europäer formuliert es so: „Eine europäische Speerspitze, wenn es um unsere Interessen geht, zum Beispiel um die Verteidigung unserer Freiheit im Luftraum.“ Aus anfänglich 8 Gründungsmitgliedern ist die EHPU inzwischen auf 19 Mitgliedstaaten angewachsen.

Klaus Tänzler verabschiedet sich 2016 in den Ruhestand, der Generationswechsel zu Robin Frieß als neuem Geschäftsführer geht erfolgreich vonstatten. Mittlerweile hat der DHV die 40 Tausender Marke bei den Mitgliedern geknackt. Jetzt steht der nächste entscheidende Wechsel bevor.

42 Jahre lang hat Charlie Jöst den DHV in verschiedenen Positionen begleitet. 25 davon als Vorsitzender. Er hat sich nicht um das Amt gerissen. Doch die Mitglieder wollten ihn nie gehen lassen. Jede Jahrestagung wählten sie ihn mit überwältigender Mehrheit aufs Neue, meist einstimmig. Sie liebten seine kurzweilige Moderation, bei der seine Fähigkeiten als geborener Entertainer gefragt waren. Nur wenige wussten, dass dahinter akribische Vorbereitung und eine Menge Verbandsarbeit steckten, damit auch brisante Themen in ruhiger und fairer Weise diskutiert werden konnten.

Man soll aufhören, wenn es am schönsten ist. Genau das hat Charlie getan. ▽



### DER AUTOR

Benedikt Liebermeister ist verantwortlicher Redakteur des DHV-infos und liebt Gleitschirmfliegen in jeder Form.



## 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 ausgezeichnetem Gleiten (auch im Gas), einfachem Handling und hoher Stabilität. Der bei diversen Hike & Fly-Wettkämpfen erprobte Zweileiner garantiert ausgiebige Kilometerjagden ohne Ermüdungsgefahr.



DHV Jugend



In unserem Basecamp vor dem Breitenberg haben wir viele schöne Momente.

## Die jüngste Jugend

Novum bei der DHV-Jugend. Erstmals sind wir mit einer Gruppe von ausschließlich unter 22-Jährigen unterwegs. So wollen wir unserem Auftrag der Jugendförderung wirklich gerecht werden.

TEXT UND BILDER: LAURENT EHERLER

**E**ine umfassende Diskussion bereitet den Weg für dieses neue Format, als wir bei unserer Eventplanung für die Saison 2020 ein U22 Event ins Spiel bringen. Brauchen wir so etwas? Wird es wohl angenommen? Was ist das primäre Ziel? Nachdem alle Pros und Contras ausgiebig besprochen sind, steht fest: Einen Versuch ist es wert – das ist die Geburtsstunde des U22 Events am Tegelberg. Leider kann es in der Saison 2020 nicht stattfinden. Der zweite Anlauf in der Saison 2021, allerdings am Breitenberg, wird zum vollen Erfolg.

Ein ungewöhnliches Jugend-Event, nicht nur, weil der Altersdurchschnitt unter 20 liegt, sondern auch, weil das Wetter pünkt-

lich zu Eventbeginn von tagelangem Regen auf konstanten Sonnenschein umschwenkt. Aus allen Richtungen Süddeutschlands und sogar aus Norditalien reisen die jugendlichen Teilnehmer in das schöne Ostallgäu. Der Breitenberg ist unsere Basis und wie gemacht für Flüge mit schönem Berg-, Seen- und Flachland-Panorama.

Unsere Campingwiese ist aufgrund des vielen Regens ein Schlammloch. Dies macht es uns nicht leicht, einen geeigneten Spot für unser Lager zu finden. Dennoch überwiegt die gute Laune beim ersten Kennenlernen. Nach dem Austausch über die Anreise kommt man schnell auf einen gemeinsamen Nenner: die Freude am Fliegen. Und damit auch die Motivation, ein neues Gelände kennenzulernen und Flug-

erfahrung zu sammeln. Die neun Teilnehmer möchten auf diesem Event vor allem Kontakte zu gleichaltrigen Gleitschirmfliegern knüpfen und außerdem werden gemeinsam die besten Fortschritte erzielt.

Nach der obligatorischen Fluggebietseinsweisung am Start- und Landeplatz geht es auch schon los. Wir warten auf Thermikbeginn. Doch das Parawaiting ist nicht von langer Dauer, die Vorfreude zu groß, ein kurzer Abgleiter mit anschließendem Hike + Fly und Thermikflug ist für alle ein stimmiger Plan. Diese Freude und Energie ziehen sich durch das gesamte Event. Obwohl einige Teilnehmer hinkelstein-ähnliche Rucksäcke schleppen, begeistern sie sich für einen Fußmarsch.



Folge uns auf Instagram @dhv\_jugend



↑ Auf's Bahnfahren haben wir fast komplett verzichtet.

↑ Bei unserem abendlichen Abgleiter haben wir die Luft für uns.

Nach einem steilen Aufstieg durch die Klamm mit malerischen Ausblicken und einem wunderschönen Wasserfall kommen wir auf dem Breitenbergmassiv an. Es zeigt sich die spektakuläre Aussicht auf den Aggenstein, ein nahezu 2.000 Meter hoher Berg an der Grenze zu Österreich. Bei der Ankunft am Startplatz wird gut überlegt, wo der beste Thermikeinstieg zu finden ist. Einige Teilnehmer haben bis dahin wenig Flug- und Thermik-Erfahrung. Nachdem die geübteren Vorflieger einen Thermik-Spot bei der gegenüber liegenden Ridge ausmachen, ist die Luft um die Burgruine Falkenstein schnell gefüllt mit kreisenden Schirmen. Beim gemeinsamen Abendessen werden mit strahlenden Gesichtern und lautem Lachen die Bilder und Geschichten des Tages ausgetauscht. Das gemeinsam Erlebte schweißt zusammen und hilft nicht nur beim Optimieren der Flugtechnik, sondern vor allem beim Knüpfen von Flieger-Freundschaften.

Ein fliegerischer Meilenstein, der bei vielen Fliegern auf der „Paragliding Bucket List“ steht, ist der Flug über das Märchenschloss Neu-

## Info

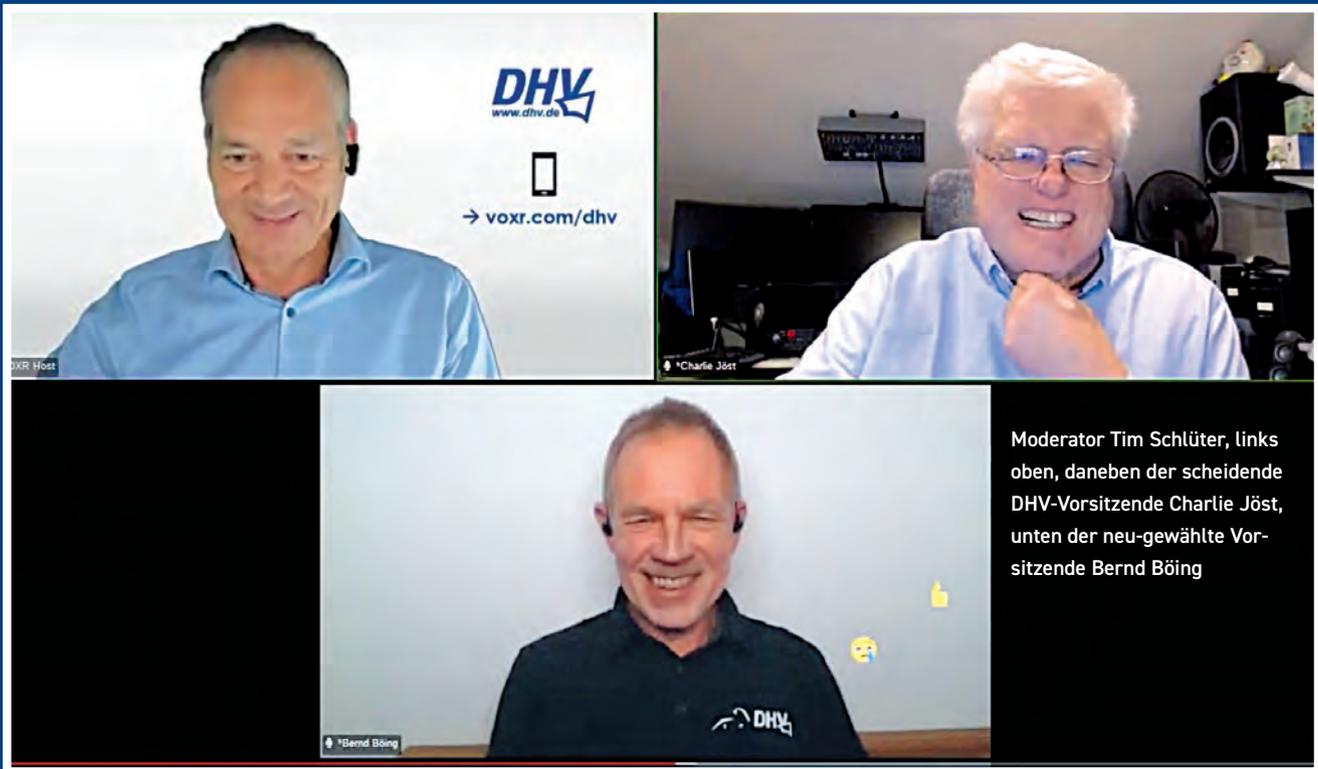
Die nächsten Events im Überblick  
 Ski & Fly am Diedamskopf 20.-22.03.2022  
 Frühlingserwachen 14.-18.04.2022  
 Hartenstein – DHV Season Opening  
 22.-24.04.2022

Weitere Infos

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

schwanstein. Dieser Wunsch ist auch bei den Teilnehmern spürbar, daher fällt die Entscheidung, an den Tegelberg zu fahren. Dieses Fluggebiet ist häufig auch für Anfänger ein Airtime-Garant und kann vor allem am späten Nachmittag mit nahezu unerschöpflichen Aufwind-Quellen für einen genussvollen und ausgedehnten Abendflug sorgen. Glücklicherweise auch an diesem Tag! Einige Freudenschreie gehen durch die Luft und untermalen die tolle Atmosphäre beim Ausblick auf die Ostallgäuer Seenlandschaft. An diesem zweiten, gemeinsamen Flugtag können die Schirmfarben und -typen schon zugeordnet werden und man erkennt sich gegenseitig beim gemeinschaftlichen Kreisen. Das Fliegen mit Freunden ermutigt viele, den Hausbart zu verlassen und ein wenig über die Flugbegrenzen und die eigene Komfortzone hinauszugehen.

Nach vier gemeinsamen Flugtagen mit vielen Schlüsselmomenten blicke ich in glückliche Gesichter und wir alle wissen, dass uns die Erinnerungen an diese Tage noch lange begleiten werden. Hoffentlich sehen wir uns im nächsten Jahr wieder! ▽



# DHV-Jahrestagung digital

Corona verhinderte erneut eine Präsenzveranstaltung. Bernd Böing löst Charlie Jöst als Vorsitzenden ab.

TEXT: RICHARD BRANDL, BENEDIKT LIEBERMEISTER

„Erstens kommt es anders und zweitens als man denkt“, schrieb DHV-Geschäftsführer Robin Frieß im letzten Info. In buchstäblich der letzten Minute war der DHV gezwungen, die geplante Hauptversammlung im November 2021 zu verschieben und sie erneut in digitaler Form am Sonntag den 23.1.22 abzuhalten. Wie schon im letzten Jahr war der technische Ablauf nahezu reibungslos.

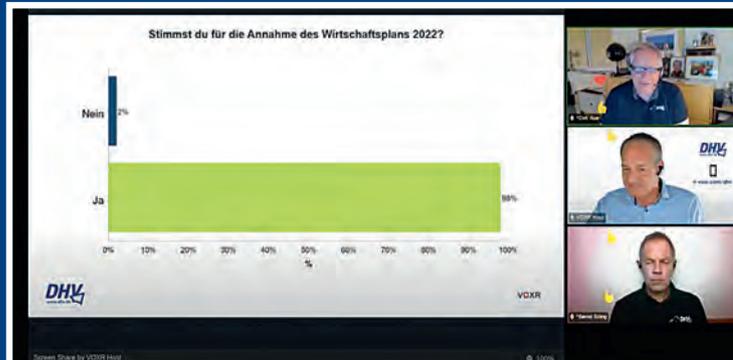
Die Präsenzveranstaltung musste leider coronabedingt abgesagt werden, da durch immer strikere Gesundheitsschutz-Maßnahmen eine ordentliche JHV nicht mehr sinnvoll planbar war. Technisch bereit gestellt und moderiert wurde die Versammlung wie bereits 2020 durch den professionellen Online-Conferencing-Anbieter VOXR. Da auch die Regionalversammlungen nicht stattfinden konnten, waren die Delegierten und der Regionalbeirat Südwest bis Ende Oktober durch Stimmabgabe per Brief gewählt worden. Die rede- und stimmberechtigten Delegierten gaben am Sonntag ihre Stimmen bei allen anstehenden Wahlen auf elektronischem Wege ab. Alle DHV-Mitglieder hatten außerdem die Möglichkeit, die Jahreshauptversammlung in einem YouTube-Livestream zu verfolgen.

## Die Versammlung

Der erste Vorsitzende Charlie Jöst stellt fest, dass die Versammlung laut Regularien beschlussfähig ist. Die einzelnen Vorstände hatten bereits schriftlich in dem allen Delegierten vorliegenden DHV-Geschäftsbericht informiert. Charlie bedankt sich bei den Mitarbeitern der Geschäftsstelle und hebt die besondere Qualität des Ehrenamtes in den Vereinen hervor. Denn die Basis des DHV bilden die Vereine. Der DHV-Geschäftsführer Robin Frieß schildert an konkreten Beispielen die Arbeit der Geschäftsstelle. Anschließend können die Delegierten schriftlich Fragen stellen, die Charlie und Robin beantworten. Viele stellen keine Fragen, sondern nutzen diese Möglichkeit, sich bei Charlie für seine langjährige, ehrenamtliche Arbeit zu bedanken. Danach berichtet einer der beiden Kassenprüfer, Willi Schaeper, auch im Namen von Benno Osowski über das positive Ergebnis der Prüfung in der Geschäftsstelle. Neben der besonderen Erwähnung der positiven Effekte des DHV-Geschäftsstellengebäudes, der engagierten Arbeit der Musterprüfstelle und dem erfolgreichen Management der Coronapandemie durch die Geschäftsstelle folgt die vorbe-



Oben: Über allen Fragen, Dank an Charlie für 25 Jahre Vorsitz  
Links im Bild, DHV-Geschäftsführer Robin Frieß, unten der scheidende Vorsitzende Charlie Jöst



Links: Wirtschaftsplan angenommen, oben im Bild, DHV-Finanzvorstand Dr. Dirk Aue, unten der DHV-Vorsitzende Bernd Böing

haltlose Empfehlung und der Antrag an die Delegierten, die Vorstandschaft und die Geschäftsführung zu entlasten. Die folgende Abstimmung ergibt eine 99 %ige Zustimmung der Delegierten zur beantragten Entlastung für das Geschäftsjahr 2020.

Nach einer ersten Pause, in der softwareseitig eingerichtete Einzelbereiche (sog. Räume) zur fachbezogenen Diskussion intensiv genutzt wurden, geht es weiter mit der erfreulichen Nachricht, dass der DHV jetzt über 40.000 Mitglieder aufweisen kann. Damit bleibt der DHV, was er schon war: Der weltgrößte nationale Einzelverband für Drachen- und Gleitschirmflieger. Das 40.000ste Mitglied Swetlana Schmakow wird kurz vorgestellt und im DHV begrüßt.

### Wahlen

Jetzt folgen die Vorstandswahlen. Dieses Mal müssen drei Vorstandsposten neu besetzt werden. Charlie steht nach Jahren erfolgreicher Arbeit nicht mehr als erster Vorsitzender zur Verfügung. Der bisherige 2. Vorstand Bernd Böing wird mit überwältigender Mehrheit mit 90 % der Stimmen als 1. Vorstand gewählt. Bernd bedankt sich für das ihm entgegen gebrachte Vertrauen und dankt noch einmal Charlie Jöst für seine erfolgreiche Arbeit. Bernd übernimmt die Leitung der Versammlung. Er erklärt einen ersten Antrag, nämlich die einmalige Verkürzung der Amtszeit des stellvertretenden Vorsitzenden, um den satzungsgemäß vorgesehenen Turnus der Vorstandswahlen nach dem Wechsel des 2. Vorstandes in das Amt des ersten Vorsitzenden wieder einzuhalten. Der Antrag wird angenommen. Auch das Amt des 2. Vorstandes ist neu zu besetzen, hier setzt sich Nadine Gasda mit absoluter Mehrheit gegen 3 Mitkandidaten in zwei Wahldurchgängen durch. Abschließend ist das Amt des Sportvorstandes neu zu vergeben, nachdem der bisherige Sportvorstand Klaus Tretter nicht

für eine Verlängerung seiner Amtszeit zur Verfügung steht. Jonas Böttcher, der bisherige Vertreter der DHV Jugendkommission, wird mit großer Mehrheit der Delegiertenstimmen als neuer Sportvorstand gewählt. Alle Kandidaten haben sich in einem Webmeeting bereits einige Tage zuvor den Delegierten vorgestellt und deren Fragen beantwortet.

Im Anschluss werden Willi Schaeper und Engelbert Kohler als Kasensprüfer gewählt.

### Wirtschaftsplan 2022

Dirk Aue stellt ausführlich den Wirtschaftsplan 2022 vor, der mit 98 % der Stimmen angenommen wird.

Es waren zwei Anträge eingebracht worden. Zum einen geht es um eine Anpassung der Verbandssatzung des DHV, hier vor allem um formale Änderungen bezüglich des Versammlungsrechtes z.B. für virtuelle Jahreshauptversammlungen. Dieser Antrag wird angenommen. Zum anderen wird ein Antrag gestellt, mit dem die Gremien des DHV beauftragt werden sollen, die sicherheitsrelevanten Prüfverfahren, die der DHV-Musterprüfung zu Grunde liegen, extern auf ihre Qualität und Vergleichbarkeit untersuchen zu lassen. Dieser Antrag wird abgelehnt. Doch der DHV-Vorsitzende Bernd Böing sichert den Antragstellern und Delegierten zu, dass sich die DHV-Kommission intensiv mit dem Thema Sicherheitsmängel bei kleinen Drachen auseinandersetzen wird.

Zum Schluss bedankt sich Bernd Böing bei allen Mitwirkenden wie Interessierten, wünscht Gesundheit, schöne Flüge und vor allem sichere Landungen. Auf dass im Herbst 2022 wieder eine Präsenzveranstaltung mit einem gemeinsamen Bierchen möglich wäre! ☺



Bernd Böing  
1. Vorsitzender



Dr. Nadine Gasda  
Stellvertr. Vorsitzende



Dr. Dirk Aue  
Finanzvorstand



Roland Börschel  
Vorstand Sicherheit /  
Gelände



Peter Cröniger  
Vorstand Ausbildung



Jonas Böttcher  
Vorstand Sport



Manfred Vaupel  
Vorstand Technik

## Protokoll der 42. DHV-Jahrestagung am 23.01.2022

(digitale Versammlung)

Beginn: 16:00, Ende: 19:15 Uhr

### 1. Begrüßung und Erläuterung des digitalen Vorgehens

Der DHV Vorsitzende Charlie Jöst eröffnet als Versammlungsleiter die 42. Jahrestagung des Deutschen Hängegleiterverbandes e.V. Wegen der Corona-Pandemie erfolgt sie als digitale Versammlung mit Hilfe eines professionellen Veranstalters und Moderators.

Es wird festgestellt, dass zur Jahrestagung 2021 im DHV-Info Nr. 231 vom September/Oktober 2021 und nochmals mit Brief an die Delegierten vom 29.11.2021 ordnungsgemäß eingeladen wurde und die Tagung beschlussfähig ist. Die Einladung liegt dem Protokoll bei. Für die Teilnahme und die geheimen Wahlen haben sich 168 Delegierte authentifiziert. Die technischen Voraussetzungen bis zum Versammlungsbeginn wurden den Delegierten in der schriftlichen Einladung mitgeteilt. Das digitale Vorgehen in der Versammlung wird vom Moderator erklärt.

Petra Aichele führt das Protokoll.

### 2. Bekanntgabe der Tagesordnung

Die vorläufige Tagesordnung wurde den Delegierten zusammen mit der Einladung zugeschickt. Anträge auf Änderung sind nicht eingegangen. Die Versammlung wird nach dieser Tagesordnung durchgeführt. Sie liegt dem Protokoll bei.

### 3. Bericht des Vorstandes, des Geschäftsführers und der Kassenprüfer

Zusammen mit der Einladung wurden den Delegierten die Vorstands- und Geschäftsstellenberichte als Teile des Geschäftsberichts sowie der Kassenprüfbericht zugeschickt. Diese Unterlagen liegen dem Protokoll bei.

In der Versammlung tragen der Vorsitzende, der Geschäftsführer und der Kassenprüfer Wilhelm Schaeper einzelne wesentliche Teile aus den Berichten noch mündlich vor.

Die per Chat gestellten Fragen aus der Online-Fragerunde in der Versammlung werden beantwortet. Von der Möglichkeit, vorab Fragen zu senden, war kein Gebrauch gemacht worden.

### 4. Entlastung des Vorstandes

Kassenprüfer Wilhelm Schaeper stellt den Antrag auf Entlastung des Vorstandes.

Beschluss (geheime Abstimmung, mehrheitlich): Die Vorstandschaft wird entlastet (99% = 144 Stimmen mit Ja, 1% = 2 Stimmen mit Nein).

### 5. Wahlen

Die schriftliche Vorstellung der Kandidaten/Kandidatin wurde den Delegierten zusammen mit der Einladung zugeschickt und zusätzlich gab es eine digitale Vorstellungsrunde. Für den Fall ihrer Wahl haben die Kandidaten die Annahme ihrer Wahl vorab schriftlich bestätigt.

#### Wahl des Vorsitzenden

Kandidat: Bernd Böing.

Beschluss (geheime Abstimmung, mehrheitlich): Bernd Böing wird gewählt (90% = 134 Stimmen mit Ja, 10% = 15 Stimmen mit Nein).

Bernd Böing übernimmt die Versammlungsleitung.

Abstimmung zur einmaligen Verkürzung der Amtszeit der/s Stellvertretenden Vorsitzenden auf 2 Jahre

Antrag des Vorstandes auf Verkürzung der Amtszeit, um den satzungsgemäßen Wahlturnus wieder herzustellen.

Beschluss (geheime Abstimmung, mehrheitlich): Die Amtszeit wird auf 2 Jahre verkürzt (95% = 146 Stimmen mit Ja, 5% = 8 Stimmen mit Nein).

#### Wahl der/s Stellvertretenden Vorsitzenden

Kandidaten/Kandidatin: Hans Lang, Klaus Tretter,

Dr. Nadine Gasda, Rudl Bürger.

Erster Wahlgang (geheime Abstimmung): Keine/r erreicht die erforderliche absolute Mehrheit (Dr. Nadine Gasda

39% = 60 Stimmen, Rudl Bürger 21% = 32 Stimmen, Klaus Tretter 20% = 31 Stimmen, Hans Lang 19% = 29 Stimmen).

Zweiter Wahlgang Beschluss (geheime Abstimmung, mehrheitlich): Dr. Nadine Gasda wird für 2 Jahre gewählt (51% = 78 Stimmen, Rudl Bürger 22% = 34 Stimmen, Klaus Tretter 15% = 23 Stimmen, Hans Lang 12% = 19 Stimmen).

#### Wahl des Sportvorstands

Kandidat: Jonas Böttcher.

Beschluss (geheime Abstimmung, mehrheitlich):

Jonas Böttcher wird gewählt (92% = 136 Stimmen mit Ja, 8% = 12 Stimmen mit Nein).

#### Wahl der zwei Kassenprüfer

Die Kassenprüfer werden getrennt gewählt.

Kandidat Wilhelm Schaeper.

Beschluss (geheime Abstimmung, mehrheitlich):

Wilhelm Schaeper wird gewählt (97% = 142 Stimmen mit Ja, 3% = 5 Stimmen mit Nein).

Kandidat Engelbert Kohler.

Beschluss (geheime Abstimmung, mehrheitlich): Engelbert Kohler wird gewählt (94% = 142 Stimmen mit Ja,

6% = 9 Stimmen mit Nein).

### 6. Antrag Satzungsänderung

Bereits seit Sommer 2021 war die beantragte Satzungsänderung und Begründung auf der Homepage des DHV allen Mitgliedern zugänglich. Ferner wurde dieser Antrag den Delegierten zusammen mit der Einladung als Beschlussvorlage zugeschickt. Fragen dazu gab es nicht. Die Beschlussvorlage liegt dem Protokoll bei.

Abstimmung zur vorgeschlagenen Satzungsänderung Beschluss (geheime Abstimmung, Zweidrittelmehrheit gemäß § 6 der Satzung): Der Satzungsänderung wird zugestimmt (89% = 118 Stimmen mit Ja, 11% = 15 Stimmen mit Nein).

Abstimmung über redaktionelle Änderungen

Beschluss (geheime Abstimmung, Zweidrittelmehrheit): Der Vorstand wird berechtigt, Änderungen der Satzung in ihrer neu beschlossenen Fassung aufgrund von Anforderungen des Registergerichts oder der Finanzbehörde zu beschließen und eintragen zu lassen. (91% = 125 Stimmen mit Ja, 9% = 12 Stimmen mit Nein).

### 7. Sonstige Anträge

Eingegangen ist nur der Antrag von Jörg Mayer auf „Evaluierung des Musterprüfverfahrens beim DHV durch eine externe wissenschaftliche Untersuchung“. Dieser Antrag wurde den Delegierten zusammen mit der Einladung als Beschlussvorlage zugeschickt. Er liegt dem Protokoll bei. Der Antragsteller begründet in der Versammlung seinen Antrag. Der Vorsitzende Bernd Böing erwidert für den Vorstand.

Beschluss (geheime Abstimmung, mehrheitlich):

Der Antrag wird abgelehnt (23% = 32 Stimmen mit Ja, 77% = 106 Stimmen mit Nein).

### 8. Wirtschaftsplan 2022

Zusammen mit der Einladung wurde den Delegierten der Wirtschaftsplan als Teil des Geschäftsberichts zugeschickt. Dieser liegt dem Protokoll bei.

Finanzvorstand Dr. Dirk Aue stellt den Wirtschaftsplan 2022 den Delegierten vor.

Beschluss (geheime Abstimmung, mehrheitlich):

Der Wirtschaftsplan 2022 wird angenommen (98% = 131 Stimmen mit Ja, 2% = 3 Stimmen mit Nein). Um 19:15 Uhr schließt der Vorsitzende Bernd Böing die Versammlung.

Gmund am Tegernsee, 23.01.2022

Petra Aichele

Protokollführerin

Bernd Böing

1. Vorsitzender

## Protokoll der DHV Regionalversammlungen 2021

Durch die außergewöhnlichen Pandemiebedingungen mussten die DHV Regionalversammlungen 2021 erneut inhaltlich und örtlich reduziert werden. Aufgrund des Gesetzes zur Abmilderung der Folgen der Covid-19-Pandemie (Art. 2 § 5 Abs. 2 Nr. 2) wurden die Delegierten für die Jahreshauptversammlung des DHV sowie der Regionalbeirat Südwest im Rahmen einer Briefwahl gewählt.

### Datum und Orte der Regionalversammlungen:

Gemeinsamer Termin am 26.10.2021 in der DHV Geschäftsstelle in Gmund am Tegernsee.

Regio Südwest: 10:00 Uhr

Regio Südost: 10:30 Uhr

Regio Nord: 11:00 Uhr

Regio Ost: 11:30 Uhr

Regio Mitte: 12:00 Uhr

### Tagesordnung:

Regularien

Wahl der Delegierten für die Jahreshauptversammlung 2021

Wahl des Regionalbeirats in der Region Südwest

Vorstellung Satzungsänderungsantrag

### Regularien:

Björn Klaassen wurde zum Protokollführer benannt. Hinsichtlich des Protokolls der Regionalversammlung 2020 wurden keine Einwände vorgebracht. Als Versammlungsleiter wurde Robin Frieß bestimmt. Der Wahlausschuss bestand aus: Robin Frieß, Reiner Brunn. Als Wahlhelfer werden DHV Mitarbeiter, welche nicht an der Wahl beteiligt sind, bestimmt.

### Wahl der Delegierten:

Die Delegierten wurden im Rahmen einer Briefwahl ermittelt. Folgende DHV Mitglieder wurden als Delegierte gewählt (in Klammern die max. mögliche Anzahl der Delegierten der jeweiligen Region):

### Region Südwest (50 Delegierte):

Jöst Karl, Kern Stefan, Wöhrle Roland, Kienzle Klaus, Frankus Frank, Scheilin Benjamin, Weist Bernd, Grau Michael, Baisch Markus, Reich Hartmut, Burri Rafael, Hüneke Holger, Tcaciuc Melanie, Jirgal Thomas, Kirchoff Karsten, Lische Dieter, Hausknecht Josef Walter, Wahl Hans-Peter, Wiedemann Andreas, Haag Philipp, Mayer Jörg, Nuber

Jörg, Bollensen Gerhard, Schreiber Bernhard, Steggemann Bernd, Thieringer Rainer, Thieringer Ralf, Schmid Thomas, Merl Franz, Czarnetzki Michael, Stoll Werner, Kamm Christian, Dreher Michael, Fritz Lothar, Ziegler Wibke, Sattler Torsten, Hagdorn Manfred, Bretz Heinrich, Möfmer Rolf, Mayer Alfred, Wagner Philipp, Herling Marc, Kurcz Nikolaus, Guthört Matthias, Grimm Holger, Datz Lorenz, Landmann Michael, Puritscher Hans-Peter, Stoll Siegfried, Salzmann Kai. Stierle Jacob (Ersatzdelegierter).

### Region Südost (62 Delegierte):

Buntz Harald, Glas Regina, Vogel Ferdinand, Klaassen Björn, Tyrkas Daniel, Straßer Uli, Tretter Klaus, Zeyher Jochen, Cröniger Peter, Eckert Ramona, Jauß Julia, Osowski Benno, Rex Alexandra, Kohler Engelbert, Barthmes Sebastian, Muth Carsten, Petz Martin, Peter Gerhard, Lanz Johanna, Diedrich Erhard, Böttcher Jonas, Schaeper Wilhelm, Bausenwein Hans, Stuckenberg Axel, Sperber Peter, Kellnhofen Rupert, Rauscher Georg, Keller Peter, Knöchel Uwe, Breede Sabine, Müller Philip, Wingender Marco, Börschel Roland, Karpf Jürgen, Garthe Bernhard, Salewski Oliver, Albert Stephan, Wolf Georg, Tochtermann Bernhard, Binsteiner Sebastian, Rotter Maximilian, Franz Konrad, Hedewig Wolfram, Schultes Alfred, Wigge Marius, Amirpour Raul, Bruckschlegel Franz, Gössele Niclas, Schürtle Christian, Neustifter Johannes, Barthelmann Christian, Riederer Patrick, Blum Christian, Krieger Thomas, Mackrodt Sebastian, Peter Manfred, Theiss Florian, Kunz Tobias.

### Region Nord (11 Delegierte):

Dengler Eberhard, Apel Uwe, Grube Thomas, Giesen Helmut, Benecke Johannes, Schwiengershausen Corinna, Aue Dirk, Aumüller Annemarie, May Stephan, Kuehne Kay, Kolle Michael.

### Region Ost (15 Delegierte):

Hünig David Florestan, Krenz Uwe, Lüders Konrad, Münchmeyer Dietrich, Redlich Thoralf, Redlich Gundula, Unger Thomas, Wittmann Klaus.

### Regio Mitte (52 Delegierte):

Haas Lucian, Schlegel Hartmut, Ellwanger Bärbel, Hermesdorf Andrea, Reichwein Insa, Böing Bernd, Preukschat Uwe, Preukschat Romy, Herr Frank, Speckenheuer Rebekka, Zimmer Susanne, Schulze Dorothée, Zimmer Liza, Kleineberg Alina, Merz Friedhelm, Henry-Ellwanger Hilde, Hilbich Peter, Rivera Anja, Theis Susanne, Johe

Peter, Bajewski Jörg, Speckenheuer Klaus, Christmann Luise, Jeskulke Erika, Weber Reinhold, Schulte Burkhard, Sorg Julian, Vaupel Manfred, Scheid Markus, Soboll Dirk Michael, Opitz Hans-Peter, Nitsche Peter, Malecki Andreas, Oswald Winfried, Gabriel Florian, Becker Udo, Theis Klaus, Zimmer Dirk, Schöpe Stephan, Bienhüls Jürgen, Bonertz Helmut, Fankhauser Josef, Schulze Ditmar, Kroß Friedrich-Wilhelm, Prüssing Jonas, Jeskulke Peter, Schiffer-Merten Karl, Mielke Manfred, Bellgardt Martin, Stieghorst Sven, Sonnleitner Christian, Haag Berthold.

Ersatzdelegierte: Henrich Albert, Budack Lars, Bernhard Stefan, Brockmeyer Ludger, Domnick Alexander, Letkemann Johann, Heyden Manfred.

### Wahl Regionalbeirat:

Region Südwest: Dieter Lische wird erneut für 3 weitere Jahre gewählt.

In den übrigen Regionen standen keine Wahlen an.

## Regionalversammlungen 2022:

Der DHV wird die Regionalversammlungen 2022 organisieren. Vorzugsweise sollen die Vereine, welche als Ausrichter für 2020 gewählt wurden, die jeweilige Regionalversammlung im Jahr 2022 ausrichten.

Region Mitte: Niederrhein (Rhein-Mosel-Lahn e.V.)

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

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

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

Region Südwest: Kraichtal (GSC Kraichtal)

### Satzungsänderungsantrag:

Seitens des DHV Vorstandes wurde ein Vorschlag zur Aktualisierung der DHV Satzung aus dem Jahr 1979 vorgelegt. Dies unter anderem auch aufgrund der aktuellen Coronabedingungen und der zukünftigen Möglichkeit der Durchführung von digitalen Versammlungen. Der Entwurf einer neuen und aktualisierten Satzung wurde den DHV Mitgliedern unter dhv.de vorgestellt.

Gmund, 2. Dezember 2021

Björn Klaassen

Protokollführer

Bernd Böing

DHV Vorsitzender

## REGIONALBEIRÄTE



Prof. Dr. Uwe Apel  
Region Nord



René Altmann  
Region Ost



Uwe Preukschat  
Region Mitte



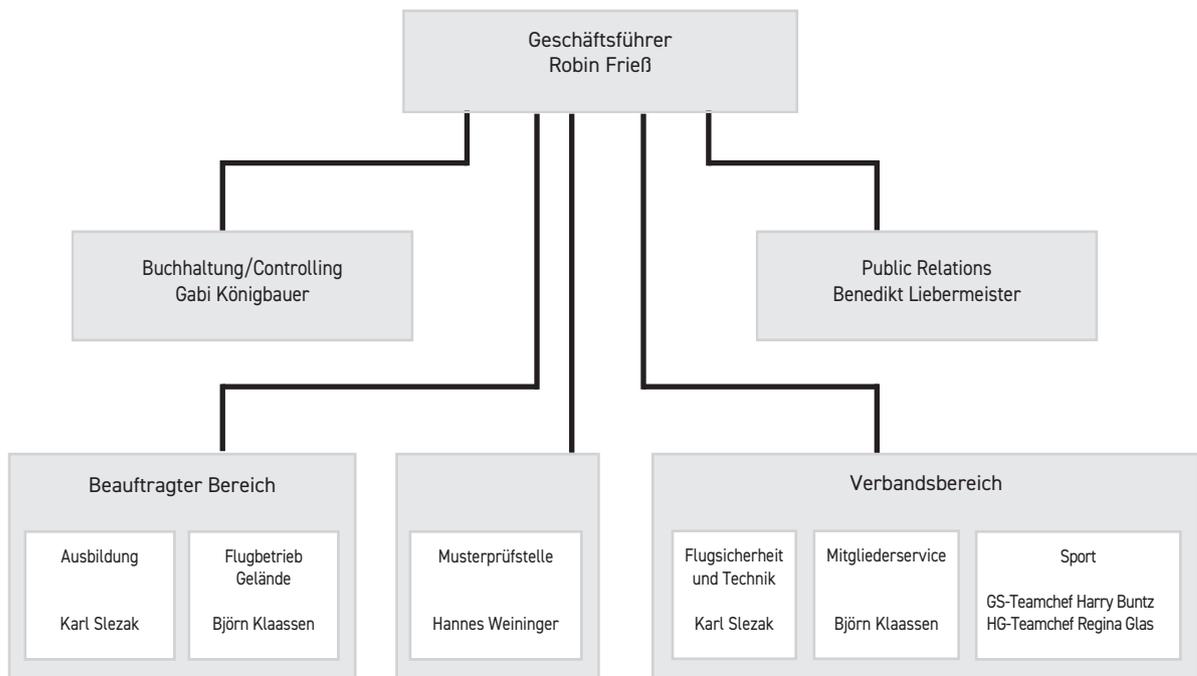
Dieter Lische  
Region Südwest



Gerhard Peter  
Region Südost



## Jahresbericht 2021 der DHV-Geschäftsstelle





## Geschäftsführung

Die Geschäftsführung verantwortet intern und extern die Entscheidungen in den Schlüsselprozessen. Außerdem stimmt sie sich mit den Vorständen über die strategische Entwicklung des Verbandes ab und gibt hierdurch Impulse für die Entwicklung des gesamten Sports. Intern ist die Leitung der Geschäftsstelle mit den damit verbundenen Aufgaben die Kerntätigkeit. Die korrekte Erledigung der vom Bundesverkehrsminister übertragenen hoheitlichen Aufgaben (Beauftragtenbereich) sind hier ein wichtiger Bereich, ebenso die effiziente Gestaltung des Mitgliederservices im Verbandsbereich. Dazu kommt die wesentliche Einhaltung des Wirtschaftsplans sowie die Personalführung der 28 angestellten Mitarbeiter.

Extern hat die Geschäftsleitung zudem für die erfolgreiche Vertretung der Interessen der Piloten und DHV Mitglieder in der Öffentlichkeit und gegenüber den Behörden Sorge zu tragen. Im europäischen Rahmen geschieht dies durch Engagement im Europaverband EHPU. Die Arbeit der EHPU ist in ihrem Internet-Auftritt [www.ehpu.org](http://www.ehpu.org) dargestellt. Im Weltverband FAI/CIVL ist der DHV in den Arbeitsgruppen Hang Gliding und Paragliding vertreten. Wichtigstes Gremium für die Interessensvertretung auf nationaler Ebene ist das Kuratorium Sport und Natur. Hier sind 3 Millionen Natursportler organisiert. Der DHV ist durch seinen Ehrenvorsitzenden Peter Janssen im Vorstand vertreten.

- Grundsatzfragen
- Personal: 28 Angestellte, zuzüglich freie Mitarbeiter
- Finanzwesen: 658 Konten, 8 Profitcenter
- Büroorganisation
- Rechtsangelegenheiten
- Verhandlungen mit BMV, LBA, Flugsicherung und Luftfahrtbehörden
- Vorstandsarbeit im Kuratorium Sport und Natur
- Verhandlungen mit Umweltministern des Bundes und der Länder
- Abstimmung mit anderen Verbänden
- Mitarbeit im Vorstand der EHPU und darüber auch bei Europe Airports
- Mitarbeit bei FAI/CIVL
- Mitarbeit in der „Kooperation Luftsport“
- Organisation und Durchführung der Kommissions- und Vorstandssitzungen
- Berichte und Protokolle der Kommissionssitzungen und Jahrestagung im Mitgliederbereich



Robin Frieß  
Geschäftsführer



Björn Klaassen  
stellvertr.  
Geschäftsführer



Petra Aichele  
Assistentin



Gabi Königbauer  
Controlling



Barbara Lacrouts  
Buchhaltung



Peter Janssen  
Justiziar

## Ausbildung

Am 21. Mai 2021 wurde das letzte einer sehr langen Reihe von „Corona-Updates“ an die Flugschulen verschickt. Erst von diesem Zeitpunkt an konnte bundesweit wieder ein halbwegs normaler Ausbildungsbetrieb durchgeführt werden. Vorher gab es monatelang eine phasenweise sehr komplizierte Situation für die Durchführung von Flugausbildung. Die Aufgabe des Ausbildungsreferates war hier die Aufbereitung der stark unterschiedlichen Bundesländer-Corona-Verordnungen hinsichtlich des Flugschul-Betriebes und die Information und Beratung der Flugschulen. Noch nie mussten wir uns im Ausbildungsreferat so tief in komplexe und eigentlich fachfremde Rechtsverordnungen einarbeiten. Ohne unsere Juristen (Peter Janssen und Christoph Berndt) an der Seite wäre das gar nicht möglich gewesen. Knackpunkt war hierbei, dass die Durchführung von Flugausbildung nicht unter „Freizeit-Angebote“ eingestuft wurde (die bis Juni mit einem Total-Lockdown belegt waren), sondern als Erwerb eines staatlichen Luftfahrerscheins, ähnlich wie der Führerschein. Geholfen haben hier auch die politischen Kontakte des Verbandes bis hin zur Stellvertreterin des Bundesgesundheitsministers.

Um in den Wochen des winterlichen Total-Lockdowns neben der Online-Theorieausbildung auch Theorieprüfungen zu ermöglichen, haben wir die Möglichkeit von Online-Fernprüfungen geschaffen. In die dafür notwendige komplexe Technik (Bildschirm- und Video-Überwachung der Prüfungskandidaten) hat sich ein Teil der DHV-Pilotenprüfer mit Bravour eingearbeitet. Ein wichtiger Beitrag, um einen monatelangen Ausfall im Ausbildungs- und Prüfungsbereich zu verhindern. Auch bei der Ausbildung der Fluglehrer mussten wir digitale Möglichkeiten nutzen. Erstmals hat eine ganze Theoriewoche für Fluglehrer-Anwärter und für Fluglehrer als Online-Seminar stattgefunden. Hat funktioniert, aber in Präsenz mit den angehenden Fluglehrern zu arbeiten, ist doch eine andere, bessere Nummer.

Ab Ende Mai hat die Ausbildung in den Flugschulen endlich wieder richtig Fahrt aufgenommen- und wie! Volle Kurse, teilweise mussten Interessenten abgewiesen werden. Es gab Beschwerden von Flugschülern wegen zu großen Kurs-Gruppen, wenig individueller Betreuung und von Fluglehrern an der Belastungsgrenze. Diese Kritik beschränkte sich auf einige wenige Flugschulen, war aber deutlich. Im Gegenzug lobten viele Flugschüler das große Engagement ihrer Flugschulen, die trotz teils strikter Beschränkungen (z.B. auf Einzel-Schulung) die Flugausbildung möglich machten. Durch das Monitoring-Tool „DHV-Pilotenumfrage“ können Flugschüler ihre Flugschule online bewerten, der DHV hat hierdurch ein wichtiges Werkzeug für die Aufsicht (Flugschul-Überprüfungen).

Der neue digitale Ausbildungsnachweis ist ein echter Gewinn und wird von einer immer größeren Anzahl von Flugschulen genutzt. Kein Papierkram mehr bei Ausbildung und Prüfung, absolute Genauigkeit bei der Dokumentation der Ausbildungsinhalte, stark reduzierter Kontroll-Aufwand bei der Lizenzausstellung, einfach eine runde Sache.

Die Lizenzausstellung, mit all ihrer zugehörigen Verwaltungs- und Kontrollarbeit, ist der Tätigkeitsschwerpunkt im Ausbildungsreferat. Ein weiterer Fokus liegt auf der Verwaltung der 96 Flugschulen, der ca. 450 FluglehrerInnen und FluglehreranwärterInnen und der 114 PilotenprüferInnen. Täglich müssen Anfragen von Fluginteressierten, Flugschülern, Piloten, Fluglehrern, Prüfern, Behörden, Medien beantwortet werden. Die Lehrgänge und Fortbildungen des Ausbildungsreferats müssen organisiert werden und die Prüfer und Flugschulen bei der Anwendung der komplexen Online-Prüfungssoftware unterstützt werden. In regelmäßigen Abständen erscheint ein Newsletter für alle AusbilderInnen.

Andreas Schöpke betreut als Windenschlepp-Fachmann die Schlepppiloten, Flugschulen und Vereine. Organisiert wird das Schleppbüro von Seli Metzger. Ein super Feedback für die 3 veranstalteten Online EWF-Seminare hat der neue Referent Mark Niederberghaus bekommen.

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

In der Fluglehrer-Ausbildung können wir auf Top-Ausbilder bauen und wir sind richtig stolz auf unser engagiertes Team. Sechs Fluglehrer-Fortbildungen fanden im Frühjahr und Herbst online statt. Hauptthema waren die Erkenntnisse aus der umfangreichen „Analyse Ausbildungsunfälle 2013-2019“ (Download unter Sicherheit und Technik/Artikel und Videos auf [dhv.de](http://dhv.de)). Drei statt der üblichen zwei Fluglehrer-Anwärter-Lehrgänge waren erforderlich, um die Nachfrage abzudecken. Drei Skyperformance-Trainer Seminare (verbandsinterne Weiterbildung von Fluglehrern) wurden durchgeführt. Das Lehrgangsangebot für Fluglehrer und Prüfer summiert sich inzwischen auf mehr als 10 Wochen im Jahr.



Daneben wurden Flugschulüberprüfungen und Audits bei Prüfungen durchgeführt. In einigen Fällen musste der DHV als Beauftragter „aufsichtlich“ (von der Abmahnung bis zum Anordnen des Ruhens der Lizenz) tätig werden. Das betraf Vorfälle in der Ausbildung (Fluglehrer, Flugschulen) und beim Passagierflug. Leider gab es einen tödlichen Unfall in der Ausbildung, der eine aufwändige Unfalluntersuchung erforderte.

- Bei 1.216 Prüfterminen wurden insgesamt 2.349 Erlaubnisse und Berechtigungen erteilt.
- 30 HG-A, davon 25 mit Startart Hang, 9 mit Startart Schlepp, 11 mit Startart UL-Schlepp (Mehrfacheintragungen von Startarten möglich)
- 1.660 GS-A, davon 1.609 mit Startart Hang, 444 mit Startart Schlepp
- 19 HG-B, davon 18 mit Startart Hang, 5 mit Startart Schlepp, 6 mit Startart UL-Schlepp
- 487 GS-B, davon 457 mit Startart Hang, 178 mit Startart Schlepp
- 61 GS-Passagier, davon 61 mit Startart Hang, 11 mit Startart Schlepp
- 73 Windenführer
- 22 Flugfunk
- 3 DHV Fluglehrerlehrgänge
- 3 Skyperformance Trainerseminare
- 96 Flugschulen
- 3 EWF Webseminare



Karl Slezak  
Referent



Seli Müller  
Assistentin



Simon Winkler  
Aus- und Weiterbil-  
dung, Fluglehrer



Sebastian Mackrodt  
Aus- und Weiterbil-  
dung, Fluglehrer



Andreas Schöpke  
Ausbildung  
Windenschlepp



Caroline Fürst  
Sachbearbeitung



Cindy Laufer  
Sachbearbeitung

# 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 Bergkostenrisiko bis max. 10.000 Euro ab.

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



## Mitgliederservice

Mehrere Tausend Neuaufnahmen, Versicherungsanträge, Wohnortwechsel, Versicherungsumstellungen, Schadensfälle, Kündigungen und Shop-Bestellungen sind zu bearbeiten. Das DHV Versicherungsangebot deckt mit Hilfe des langjährigen Partners HDI Global alle wichtigen Versicherungsbereiche zu guten Konditionen ab. Die Haftpflicht Plus Versicherung bietet verbesserten Bergungskosten-Schutz. Fragen und Anliegen der Mitglieder werden mit Unterstützung der Mitarbeiter aus den anderen Fachbereichen beantwortet.

- Mitgliederverwaltung: 1.954 Austritte, 2.732 Neuaufnahmen
- Fachspezifische Auskünfte und Beratung für Mitglieder
- Abwicklung der Gruppenversicherungen mit 290 Schadensfällen
- Wareneinkauf, Warenverkauf, Neuprogrammierung Shop
- Organisation von 6 Rettungsschirm-Seminaren für Rettungsgeräte (Corona-bedingte Absage)
- EWF-Lehrgänge für einweisungsberechtigte Windenführer
- Windenschlepp-Seminare bei Vereinen
- Windennachprüfung bei Vereinen
- Beratung und Hilfestellung bei Fragen zum Schleppbetrieb und Schlepptechnik (vor Ort, telefonisch und per Mail)
- Organisation Season-Opening und Drachenflugmeeting Hartenstein (Corona-bedingte Absage)
- Homepage Drachenfliegen
- Tägliche Infos zum Flugwetter auf der DHV-Homepage



Björn Klaassen  
Stellvertr.  
Geschäftsführer



Iris Hallweger-Mayer  
Sachbearbeitung



Christina  
Leidschwendner,  
Sachbearbeitung,  
bis August 2021



Elisabeth Huber  
Sachbearbeitung,  
bis Oktober 2021



Jonas Schwägele  
Sachbearbeitung



Lena Cröniger  
Sachbearbeitung,  
ab August 2021



Regina Glas  
DHV-Drachenflug-  
expertin



Andreas Schöpke  
Informationsbüro  
Schlepp



Volker Schwanitz  
DHV-Wetterexperte

## Gelände – Luftraum – Naturschutz

Die Basis für unseren Luftsport sind Startplätze in genügender Anzahl und Qualität. Das Luftverkehrsgesetz schreibt die Zulassung von Fluggeländen vor. Als Beauftragter des Bundesministeriums für Verkehr führt der DHV die Verwaltungsverfahren durch und erteilt die Außenstarterlaubnisse nach § 25 Luftverkehrsgesetz. So um die 40.000 Piloten verteilen sich in Deutschland auf die Startplätze. Geländehalter sind größtenteils die Vereine. Die größte Hürde für eine Zulassung ist nach wie vor der Naturschutz. Um unser Ziel zu erreichen, jedem Piloten in allen Regionen wohnortnahe, allgemein zugängliche, sichere und naturverträgliche Fluggelände zur Verfügung zu stellen, steht die Geländearbeit vor einer großen Herausforderung. Der DHV unterstützt Vereine und Flugschulen, um neue Gelände zu erschließen, bestehende Start- und Landeplätze auszubauen oder zu sanieren sowie Konflikte mit Behörden, Grundeigentümern, Anwohnern und Gastfliegern zu lösen. Dafür hat der DHV verschiedene Maßnahmen entwickelt, z.B. massive Unterstützung bei Neuzulassungen von Geländen, finanzielle Förderungen für den Ausbau und die Sanierung von bestehenden Start- und Landeplätzen, Sensibilisierung der Piloten, Beratung der Luftaufsichtsberechtigten und Hilfe beim Konfliktmanagement.

Der deutsche Luftraum ist einer der meistgenutzten Lufträume in Europa. Trotzdem haben wir Drachen- und Gleitschirmflieger relativ viele Freiheiten. Dass dies so bleibt, ist nicht selbstverständlich. Der DHV arbeitet in verschiedenen Gremien auf nationalen und europäischen Ebenen, um weitere Restriktionen zu verhindern. Beispielsweise verhandelt der DHV zusammen mit den Segelfliegern (DSV) direkt mit der Deutschen Flugsicherung (DFS) und dem Bundesministerium für Verkehr (BMVI).

Kommerzielle Fluggesellschaften und die Deutsche Flugsicherung fordern inzwischen auch in der Umgebung von Regionalflugplätzen mehr geschützte An- und Abflugbereiche. Dadurch verkleinert sich der für uns nutzbare Luftraum. Die Strategie von DHV und DSV sind unter anderem neue Nutzungsmöglichkeiten, wie zum Beispiel Runway-abhängige Lösungen mit entsprechender Flexibilität (z.B. Leipzig). Zudem sind wir nach wie vor mit zunehmendem Drohnenbetrieb konfrontiert.

Arbeitsintensiv sind die immer wieder von Naturschutzseite eingebrachte Forderungen von Überflugverboten über Naturschutzgebieten und Vogelschutzgebieten. Der DHV sucht in diesen Bereichen nach zielführenden Lösungen vor Ort.

- Durchführung von Verwaltungsverfahren und Erteilung von Geländeerlaubnissen nach § 25 LuftVG
- Erlaubnis-Änderungen, -Neufassungen, -Erweiterungen, -Verlängerungen nach § 25 LuftVG
- Kurzzeiterlaubnisse für Veranstaltungen nach § 25 LuftVG
- ABA (Aircraft-relevant Bird Areas)
- Luftraumseminare für Vereine/Online-Seminare für Mitglieder
- Besprechungen und Sitzungen im Zusammenhang mit Luftraummaßnahmen (DFS)
- Besprechungen mit Bundesministerium für Verkehr (BMVI) und Bundesamt für Naturschutz (BfN)
- DHV-Info Artikel
- Luftaufsicht in Fluggeländen/Ernennung der Beauftragten für Luftaufsicht
- Unterstützung der Vereine und Flugschulen
- Beratung und Information der Mitglieder
- Verwaltung der Geländedatenbank
- Ortstermine bei Zulassungsverfahren und Geländesicherung
- Geländeprojekte und Pressearbeit
- Aktualisierung und Anpassung der bestehenden Geländeerlaubnisse
- Förderung von Initiativen für den Ausbau und Sanierung von Fluggeländen
- DHV Vereins-Wetternetz
- Corona und Flugbetrieb (Anfragen, Informationen, etc.)



Björn Klaassen  
 Referent Fluggelände, Naturschutz, Luftraum



Bettina Mensing  
 Sachbearbeitung



Karsten Kirchoff  
 Geländedatenbank



Helmut Bach  
 Luftraumexperte/  
 A380 Pilot Lufthansa



## Sicherheit und Technik

Das Thema Unfälle, mit Unfalluntersuchungen, dem Erstellen von Unfallberichten, Stellungnahmen und Gutachten für Gerichte, Staatsanwaltschaften, Polizei, Versicherungen, die Kommunikation mit Unfallopfern und Angehörigen, Medien, Führung und Administration der gemeinsamen europäischen Unfalldatenbank und der Austausch mit anderen europäischen Verbänden ist insgesamt der Arbeitsschwerpunkt im Referat Sicherheit und Technik. Die beiden festangestellten MitarbeiterInnen des Referats Sicherheit und Technik sind gleichzeitig auch dem Referat Ausbildung zugeordnet. Und hier erforderte die Corona-Situation, mit all ihren Auswirkungen und die Finalisierung des digitalen Ausbildungsnachweises vollen Einsatz im ersten Halbjahr 2021.

Leider gab es 2021 viele tödliche Gleitschirm-Unfälle. In kaum einem Jahr vorher war so viel Aufwand bei den Unfalluntersuchungen erforderlich. In zwei Fällen war die Verwendung eines für den Flugsport ungeeigneten Helms mitursächlich für die tödlichen Verletzungen. Der Leicht-Hype bei der Flugausrüstung verführt vor allem Hike & Fly-Piloten dazu, auf einen adäquaten Kopfschutz zu verzichten. Bei zwei weiteren Todesfällen hatte der Rettungsschirm versagt, ein Worst-Case-Szenario, das mit der heutigen Technik eigentlich nicht mehr passieren dürfte. Einer der Fälle wurde umfassend aufgeklärt und publiziert. Siehe „Unfallforschung“ auf [www.dhv.de](http://www.dhv.de), der zweite ist noch nicht abgeschlossen. Bei einem tödlichen Kollisionsunfall war aus Unachtsamkeit gegen Ausweichregeln verstoßen worden. Auch weil der immer weiter zunehmende Flugbetrieb die Kenntnis und unbedingte Einhaltung der Ausweichregeln zwingend erforderlich macht, findet ihr diese hier im Geschäftsbericht auf den Seiten 22 und 23.

Und noch ein wichtiger Sicherheitshinweis, der durch zwei Todesfälle dramatische Aktualität hat: Beim Fliegen an der Küste oder über Gewässern müssen die Sicherheitsvorkehrungen für Wasserlandung sehr ernst genommen werden. Simon Winklers Fachartikel „Todesfalle Wasser“ (Titel in die Suche auf [www.dhv.de](http://www.dhv.de) eingeben) gibt hier die Antworten.

Der DHV hat einen Info-Service für Sicherheitsmitteilungen (Mailingliste), der mehr als 7.000 Pilotinnen und Piloten erreicht. Bezüglich Sicherheitsmitteilungen: Hier funktioniert das Korrektiv „Pilotenverband DHV“ gut. Meldungen von Piloten an den DHV über Sicherheitsprobleme, bzw. Erkenntnisse aus Unfallanalysen führen regelmäßig dazu, dass Hersteller Sicherheitsmitteilungen herausgeben. Auch die Bereitschaft zur selbstständigen Veröffentlichung von Sicherheitsmitteilungen durch die Hersteller hat sich verbessert. Der DHV hilft hier bei der rechtssicheren Formulierung und Publikation.

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

- Beratung der Mitglieder in allen Fragen der Flugsicherheit
- Unfalluntersuchungen
- Erfassung und Bearbeitung aller Gleitschirm- und Hängegleiterunfälle von deutschen Piloten im In- und Ausland
- Pflege der europäischen Unfalldatenbank im Auftrag des Europaverbandes EHPU
- Veröffentlichung von Unfall-Untersuchungsberichten und Jahres-Unfallanalysen
- Formulierung und Veröffentlichung von Sicherheitsmitteilungen
- Fachartikel im DHV-Info und auf der DHV-Website
- Untersuchungen von Unfall-Ausrüstungen
- Forschung und Konzeption neuer Prüfverfahren
- Fachweiterbildungen bei Vereinen und Flugschulen
- Mitarbeit bei den Ausbildungs- und Fortbildungslehrgängen für Fluglehrer
- Mitarbeit in den europäischen Arbeitsgruppen für Normierung, Ausbildung und Sicherheit



Karl Slezak  
Sicherheitsreferent



Seli Müller  
Assistentin



Simon Winkler  
Testpilot, technischer  
Mitarbeiter



Lena Cröniger  
Sachbearbeitung,  
Pflege Unfalldatenbank,  
ab August 2021



Jonas Böttcher

## Jugend

Die DHV-Jugend besteht aus einer dreizehnköpfigen Kommission junger PilotInnen und kümmert sich um alle Belange der Jugendarbeit und Nachwuchsförderung im Gleitschirm- und Drachensport. Die ehrenamtlichen Kommissionsmitglieder stehen das gesamte Jahr für jugendspezifische Anfragen per E-Mail und Telefon zur Verfügung.

Durch zahlreiche Vereinsveranstaltungen, Schnupperkurse, Tandemflüge, Gewinnspiel- und Ferienspielaktionen werden junge Menschen zum Einstieg in den Flugsport motiviert. Die DHV-Jugend steht dabei beratend und fördernd den DHV-Vereinen zur Seite, geht aktiv auf Hochschulen, Universitäten, etc. zu, um junge Nichtflieger für den Sport zu gewinnen.

Im Jahr 2021 organisierte die Kommission, trotz der immer noch schwierigen Lage, insgesamt 9 Events für bereits fliegende PilotInnen. Von einer Hike and Fly Biwaktour über ein U22 Event am Tegelberg, bis hin zum HG-Weekend gab es wieder viele schöne und abwechslungsreiche Events. Zusätzlich gab es drei Sicherheits- und zwei G-Force Trainings, bei denen die Teilnehmer ihre Skills verbessern und viel Neues mitnehmen konnten. Neues Wissen gab es auch gleich zu Beginn des Jahres über eine Reihe von Online-Seminaren. Referenten waren u.a. Armin Harich, Yvonne Dathe und Lucian Haas.

Auf den Events vor Ort werden Geländeeinweisungen und tägliche Wetterbriefings angeboten. Mit unserem Tandem haben wir neben den Gewinnspiel-Gewinnern auch viele Teilnehmer von Events mitgenommen. Darunter auch bereits ausgebildete Piloten, die dadurch ihre flugtechnischen Erfahrungen vertiefen konnten.

- 9 durchgeführte Events für junge Flieger
- Neue Homepage
- Teilnehmerzahlentwicklung weiterhin positiv, dieses Jahr erneut deutlicher Zuwachs an jüngeren Teilnehmern (Teilnehmerzahlen mussten auf Events Corona-bedingt stark beschränkt werden)
- 3 Sicherheitstrainings, 2 G-Force Trainings, Online-Seminare
- Gewinnspiel für einen Grundkurs an Nichtflieger unter 21 Jahren
- Presse- und Öffentlichkeitsarbeit z.B. durch Artikel im DHV-Info, Instagram, Facebook
- T-Shirts, Aufkleber, Flyer zur Imagepflege



## Öffentlichkeitsarbeit

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

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

- Internet [www.dhv.de](http://www.dhv.de): Online Redaktion und Webmaster, tagesaktuelle News und Berichte.
- Redaktion und Gestaltung des DHV-Infos, bisher 232 Ausgaben
- Umsetzung DHV-Info online auf der Plattform Issuu
- Facebook als Instrument, schnell und zeitnah Mitglieder sowie Nichtmitglieder zu erreichen und über wichtige Themen zu informieren. Zusätzlich wird die Relevanz der Verbandsarbeit verdeutlicht und unterstrichen.
- Vereinsnachrichtendienst jeden Monat, wichtige Neuigkeiten zum Verband und rund ums Fliegen
- Vermittlung der Faszination des lautlosen Fliegens, z.B. DHV-TV (Videostreaming), eigener Youtube Channel, Fotogallery
- Presseseminar für Vereine, Flugschulen und Hersteller
- Unterstützung der Vereine bei der Öffentlichkeitsarbeit und bei Veranstaltungen
- Überregionale Pressearbeit, spezielle regionale Pressemitteilungen bei Deutscher Streckenflugmeisterschaft (DHV-XC)
- Organisation von Filmbeiträgen bei verschiedenen Sendern
- Bereitstellung von selbstproduziertem Filmmaterial an Fernsehsender deutschlandweit, z.B. ARD, ZDF, Bayerischer Rundfunk, RTL, München TV
- Organisation von redaktionellen Beiträgen in Printmedien
- Betreuung der Journalisten bei Schnupperkursen, Tandemflügen
- Betreuung und Auswertung von WM, EM, PWC, Deutsche und Streckenflug-Meisterschaft als Events des Drachen- und Gleitschirmfliegens
- Erfassen und Archivieren der TV-Berichterstattung über Drachen- und Gleitschirmfliegen
- Erweiterung und ständige Pflege der Pressekontakte zu TV, Printmedien und Hörfunk
- Organisation und Präsenz auf wichtigen Fachmessen und Events: Thermikmesse, Hartenstein, Stubai-Cup, Saint Hilaire (teilweise Corona-bedingte Absagen)
- Breite Streuung von Infomaterial
- Ansprechpartner für die Medien zu allen Fragen des Gleitschirm- und Drachenfliegens



Benedikt Liebermeister  
Referent,  
verantwortlicher  
Redakteur



Elisabeth Huber  
PR-Assistentin  
bis Oktober 2021



Brigitta Hack  
PR-Assistentin  
ab Oktober 2021



Richard Brandl  
Online Redakteur



Renate Miller  
Gestaltung



Jonas Schwägele  
Social Media



Petra Aichele  
Online-Redakteurin,  
Bildbearbeitung,  
Webmaster

## DHV-Musterprüfstelle

Im vergangenen Geschäftsjahr konnten alle Geschäftsfelder nahezu im Normalbetrieb wieder bedient werden. Die Pandemie bedingten Einschränkungen wurden mit etwas organisatorischem Mehraufwand gut bewältigt.

Die DAkKS Akkreditierung, als zwingende Voraussetzung für die Durchführung der Musterprüfung, nimmt ein hohes Maß an Arbeitszeit in Anspruch. Die Akkreditierung der DHV-Musterprüfstelle umfasst alle in den deutschen Lufttüchtigkeitsforderungen angegebenen Gerätearten. Damit ist die DHV-Musterprüfstelle weltweit die Einzige, die eine Akkreditierung in diesem Umfang bieten kann. Sowohl die Umstellung der Akkreditierung auf die neu veröffentlichten Lufttüchtigkeitsforderungen, NfL 2-565-20 im Januar/Februar, als auch die turnusmäßigen Überwachungsaudits im August/September wurden erfolgreich abgeschlossen.

- 69 Musterprüfbestätigungen für Gleitsegel
- 1 Musterprüfbestätigung für Schleppwinden
- 2 Musterprüfbestätigung für Schleppklinken
- 19 Erteilungen von Kennzeichen
- 6 Sicherheitsmitteilungen
- 2 Warnungen



Hannes Weininger  
Referatsleiter



Kerstin Liebert  
Verwaltungsleiterin



Harry Buntz  
Prüfer für GS,  
GS-Gurte



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



Andreas Schöpke  
Prüfer für  
Schleppgeräte



Bernhard Stocker  
Prüfer für GS



Sebastian Mackrodt  
Prüfer für GS



Alex Ploner  
HG-Testpilot



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



Josef Bauer  
Prüfer für GS



## Wettbewerbssport

Corona-bedingt startete die Wettbewerbs-Saison 2021 erst spät, einige Wettbewerbe wurden abgesagt oder verlegt. Als erste und einzige Landesmeisterschaft fand die Hessische in Greifenburg/AT statt. Die German Open Gleitschirm fand in Levico/IT statt. Die Gleitschirm WM wird im **November** in Argentinien stattfinden. Bei den Starren fand die German Open in Börsingen statt, **die in Greifenburg geplante German Open HG wurde abgesagt.**

Harry Buntz ist Teamchef der Gleitschirm-Nationalmannschaft und Ansprechpartner in der Geschäftsstelle für die An-  
 gelegenheiten des Gleitschirm-Wettkampfsports. Marc Wensauer leitet die Gleitschirm-Liga und betreut die Nachwuchswettbewerbe Newcomer Challenges. Regina Glas ist Teamchefin der Drachen-Nationalmannschaft und koordiniert die Drachen-Wettbewerbsszene und Hanggliding Challenge. Weiterhin ist sie Ansprechpartnerin in der Geschäftsstelle für die Angelegenheiten des Drachenflugsports. Die Drachen-Liga wird von Konrad Lüders geleitet. Dieter Münchmeyer bearbeitet die Anerkennung der Rekorde.

Der DHV-XC wird betreut von Richard Brandl: Planung und Durchführung des DHV-XC der Drachen- und Gleitschirmflieger (5.156 Teilnehmer, 117.100 eingereichte Flüge), Bereitstellung der DHV-XC Plattform zur Ausrichtung der Deutschen Streckenflugmeisterschaft mit 25 Wertungen, Ausrichtung von 68 Vereins- und Gebietsmeisterschaften, Nutzungsmöglichkeit als Online-Flugbuch, Flug-Archiv von 2003 bis heute, Relaunch des DHV-XC.

- Betreuung und Überwachung von ca. 117.100 Flügen im DHV-XC, Auswertung der 109.500 Flüge von 4.785 Teilnehmern an der Deutschen Streckenflugmeisterschaft 2021
- Organisation und Durchführung DHV Fun Cup für Gleitschirme LTF 1/A und Turmdrachen
- Organisation und Durchführung der Sportlerehrungen
- Organisation (und Durchführung) der Newcomer Challenges GS und Hanggliding Challenge
- Mitorganisation und Ausrichtung der Landesmeisterschaften
- Initiierung, Mitorganisation (und Durchführung) internationaler FAI-II Wettbewerbe
- Planung, Organisation und Durchführung der Deutschen Meisterschaften HG und GS
- Betreuung und Selektion der Nationalmannschaften
- Führung und Betreuung der Nationalmannschaften bei Einsätzen auf FAI Cat.1 Wettbewerben
- Koordination der notärztlichen Betreuung bei Auslandseinsätzen
- Bereitstellung aller Wettbewerbsunterlagen wie Musterausschreibungen und Formulare
- Aktualisierung der Termine, Ausschreibungen und Ergebnislisten im Internet
- Ansprechpartner für Auswertungsprogramme und Wettbewerbsorganisation
- Durchführung der GPS-Dokumentation bei allen zentralen Wettbewerben
- Aktualisierung der nationalen Wettbewerbsordnung
- Planung und Verwaltung des Sportetats
- Auswertung zur Anerkennung von deutschen Rekorden, Europa- und Weltrekorden
- Mitarbeit bei der CIVL
- Koordination und Betreuung der Medien mit Bild- und Filmmaterial
- Erstellen und Aktualisieren von Live-Berichtsseiten für aktuelle Wettkämpfe
- Erstellung und Verwaltung der Online-Wettkampfanmeldungen und Zahlungseingänge
- Bearbeitung und Ausstellung von Freistellungen und Sportzeugenausweisen



Harry Buntz  
Teamchef GS



Regina Glas  
Teamchefin HG  
Flexible und Starre



Marc Wensauer  
Ligachef GS



Richard Brandl  
XC-Koordination



Konrad Lüders  
Ligachef HG



Jonas Schwägele  
Sachbearbeitung,  
Internetpflege



Petra Aichele  
Sachbearbeitung,  
Internetpflege

Berichtszeitraum: 1.1.2021 bis 12.10.2021

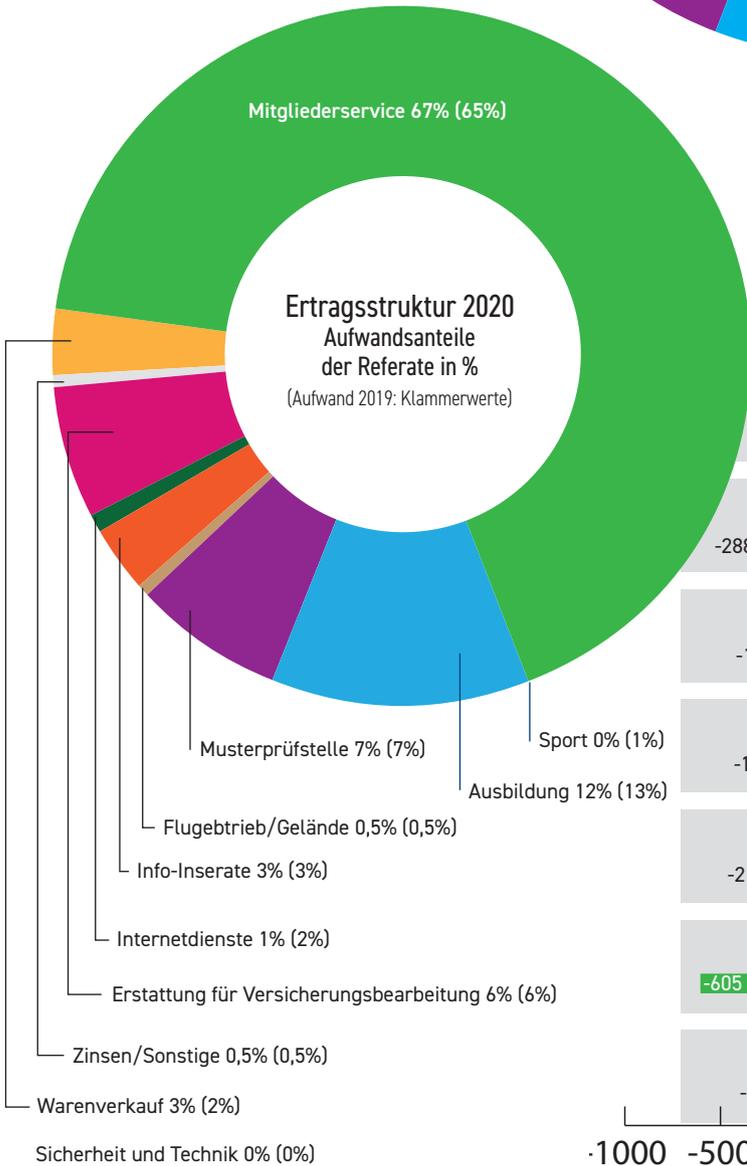
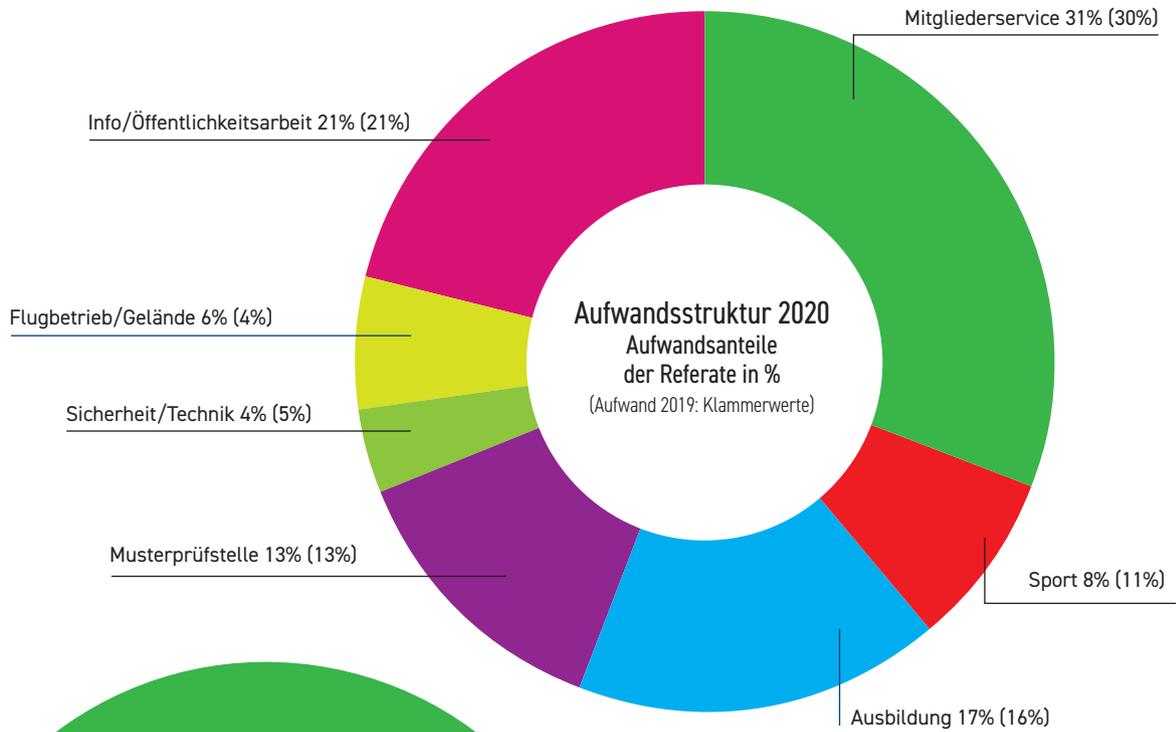
**WIRTSCHAFTSPLAN 2022(in €)**

(Plan 2022 im Vergleich mit dem Jahresergebnis 2020 und der Hochrechnung 2021)

Erträge	2020	2021	2022
Beiträge	2.408.947,62	2.431.000,00	2.451.000,00
DHV-Shop	109.549,06	120.000,00	132.000,00
Inserate und Abos, Homepage + DHV-Info	141.127,12	157.000,00	170.000,00
Kostenerstattung Versicherung	208.257,02	212.000,00	215.000,00
Zinsen und ähnliche Erträge	9.238,59	7.600,00	13.600,00
Referat Wettkampfsport	3.169,00	27.200,00	35.000,00
Referat Ausbildung	437.933,76	490.000,00	495.000,00
Musterprüfstelle	262.302,56	240.000,00	240.000,00
Referat Flugbetrieb/Gelände	8.697,97	10.000,00	8.000,00
Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen/Rücklagen	0,00	64.000,00	26.000,00
Anlagenverk., Auflösung Wertberichtigungen	16.943,00	500,00	500,00
<b>Summe</b>	<b>3.606.165,70</b>	<b>3.759.300,00</b>	<b>3.786.100,00</b>
Aufwendungen	2020	2021	2021
Wareneinsatz	76.710,89	80.000,00	88.000,00
Jugendförderung	19.528,35	25.000,00	25.000,00
Vereinszuschüsse, Packerlehrgänge	26.368,54	40.000,00	45.000,00
Zuschüsse „Moderne-Winden-Projekte“	0,00	14.000,00	40.000,00
DHV-Versammlungen + Sitzungen	42.266,31	49.000,00	57.000,00
Nicht abzugsfähige Vorsteuer	68.841,02	75.000,00	75.000,00
Uneinbringliche Forderungen Beiträge	1.038,70	2.000,00	2.000,00
Sport*	79.644,54	167.000,00	170.000,00
Ausbildung	226.324,64	233.000,00	260.000,00
Referat Sicherheit und Technik	31.914,81	20.000,00	25.000,00
Musterprüfstelle	204.866,06	195.000,00	190.000,00
Uneinbringliche Forderungen Musterprüfstelle	9.679,00	0,00	0,00
Flugbetrieb, Gelände	43.313,97	14.000,00	14.000,00
Angestelltes Personal**	1.327.880,38	1.425.000,00	1.532.000,00
Fachübergreifende freie Mitarbeiter	106.077,51	120.000,00	120.000,00
DHV-Info	405.172,89	411.000,00	415.000,00
Kommission	8.747,00	24.000,00	31.000,00
Porto, Telefon etc.	70.586,74	70.000,00	75.000,00
Büromaterial, Fachliteratur, EDV, etc.	188.835,48	150.000,00	150.000,00
Raumkosten	19.673,72	18.500,00	15.000,00
Gebühren und Beiträge	9.729,08	20.000,00	21.000,00
Prüfungs- und Beratungskosten	36.738,55	34.000,00	29.000,00
Versicherungen	66.331,90	69.500,00	71.000,00
DAeC-Beiträge	94.407,48	0,00	0,00
Vertret Projekt Luftsport Neu	612,63	5.000,00	25.000,00
Messen, Öffentlichkeitsarbeit	55.072,92	50.000,00	50.000,00
Abschreibungen	180.694,60	230.000,00	250.000,00
Projekt Wetternetz	1.479,30	1.500,00	2.000,00
Einstellung in die Wertberichtigung auf Forderungen	0,00	0,00	0,00
Einstellung in Zweckrücklagen	90.000,00	0,00	0,00
Einstellung in freie Rücklage	100.000,00	200.000,00	0,00
<b>Summe</b>	<b>3.592.537,01</b>	<b>3.742.500,00</b>	<b>3.777.000,00</b>
<b>Gewinn/Verlust/Vorläufig</b>	<b>13.628,69</b>	<b>16.800,00</b>	<b>9.100,00</b>

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

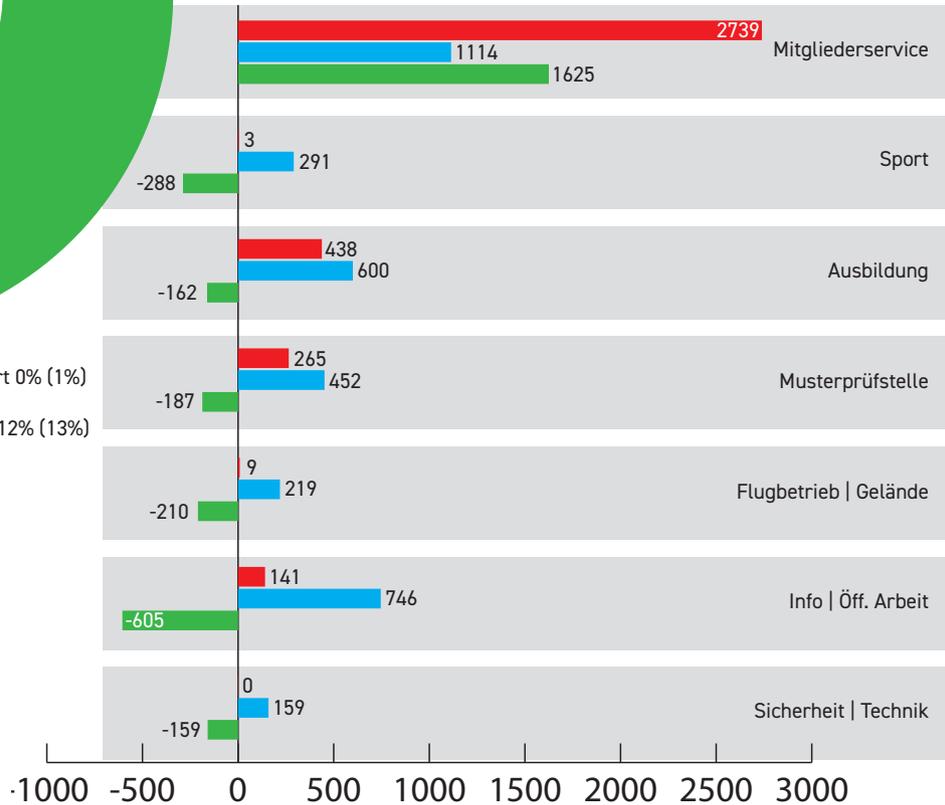
\*\* Incl. ca 22% Arbeitgeberanteil zur Sozialversicherung, zusätzlich Berufsgenossenschaft + Reisekosten + sonstige Lohnkosten.



### Ergebnisstruktur 2020

Aufwandsanteile der Referate in %  
(Aufwand 2019: Klammerwerte)

Ertrag  
Aufwand  
Ergebnis





Greifvögel

### Schutzzonen im Horstbereich

Vögel wie Adler, Uhu oder Falke reagieren während der Brut- und Aufzuchtphase in der Nähe ihrer Brutplätze sensibel auf Fluggeräte. Bitte beachtet regionale Regelungen in den Fluggeländen und informiert euch vorm Start beim Geländehalter über aktuelle Schutzzonen.

**Geländeinfos und Kontakte findet ihr in der DHV-Geländedatenbank:** <https://www.dhv.de/db3/gelaende>

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

# DHV-SHOP

Alle Produkte auf  
[www.dhv.de](http://www.dhv.de)  
<https://shop.dhv.de>

GARANTIERT DRACHENFLIEGEN



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



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



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

- 

**Flugschule 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**  
Zugsplatzstraße 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)

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.hotspot.de](http://www.hotspot.de)  
info@hotsport.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 Rettungsgeräteauslösung  
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 Windschlepp können jederzeit gerne an Andreas Schöpke und Seli Müller über [schleppbuero@dhvmail.de](mailto:schleppbuero@dhvmail.de) gerichtet werden.

### 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)



## 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.

### Gurtzeug für Gleitschirm Supair Strike 2 M AIRT GZ\_331.2021

Mehrere Piloten hatten dem DHV von Problemen bei der Retter-Auslösung aus dem Frontcontainer des Supair Strike 2 berichtet. Eine Überprüfung ergab, dass es bei seitlichem Zug am Auslösegriff zu einem Verkleben des Innencontainers kommt. Der DHV hat den Hersteller über die Ergebnisse der Überprüfung informiert und Supair hat jetzt eine Sicherheitsmitteilung veröffentlicht.

SUP'AIR Sicherheitsmitteilung.

<https://www.dhv.de/newsdetails/article/sicherheitsmitteilung-supair-strike-2-gs-gurtzeug/>

## 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)



### ICARO Pica2

Der Gleitschirm ICARO Pica2 des Herstellers ICARO paragliders - Fly & more GmbH hat die Musterprüfung des DHV mit Klassifizierung A, nach den LTF NFL HG/GS 2-565-20, EN 926-2:2014, EN 926-1:2015 in den Größen S, M, L und M/L erfolgreich abgeschlossen. Produktinformationen des Herstellers unter [www.icaro-paragliders.com](http://www.icaro-paragliders.com)



### Mac Para Aravis

Der Gleitschirm Mac Para Aravis des Herstellers MAC Para Technology hat die Musterprüfung des DHV mit Klassifizierung A nach LTF NFL HG/GS 2-565-20, EN 926-2:2014, LTF NFL II-91/09 und NFL 2-60-14, EN 926-1:2015 in den Größen 23, 25 und 28 erfolgreich abgeschlossen. Produktinformationen des Herstellers unter [www.macpara.co](http://www.macpara.co)

# HARTENSTEIN

## DHV Season Opening

### 22. bis 24. APRIL 2022



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

## Luftaufsichtliche Verfügung

### Prüfung der Lufttüchtigkeit von Gurtzeug-Rettungsgeräte-Kombinationen bei Gleitschirmen und Hängegleitern (Kompatibilitäts-Prüfung)

Zur Kompatibilität zwischen Gurtzeugen und Rettungsgeräten wurden in den Jahren 1995, 1997 und 2002 drei Lufttüchtigkeitsanweisungen bzw. Warnungen des DHV veröffentlicht.

Diese Lufttüchtigkeitsanweisungen/Warnungen enthalten teilweise veraltete technische Angaben und werden aufgehoben.

Stattdessen erlässt der Deutsche Hängegleiterverband e.V. als Beauftragter für die Aufsicht über den Betrieb von Hängegleitern und Gleitsegeln die nachfolgende luftaufsichtliche Verfügung nach § 29 Abs. 1 Satz 1 und 2, § 31c Nr. 5 LuftVG, § 3 Nr. 4 BeauftrV.

### Zweck und Pflicht

Bei der Kompatibilitätsprüfung muss durch eine fachkundige Person festgestellt werden, ob die Kombination eines bestimmten Rettungsgeräte-Außencontainers (als Gurtzeug-Außencontainer oder externer Außencontainer, z.B. Frontcontainer) mit einem bestimmten Rettungsgerät (mit Rettungsgerät-zugehörigem Innencontainer oder Gurtzeug-zugehörigem Innencontainer) lufttüchtig ist.

### Fachkundige Personen

Fachkundig sind

- beauftragte Mitarbeiter der einweisungsberechtigten Betriebe und Flugschulen,
- DHV-FluglehrerInnen und FluglehreranwärterInnen mit gültiger Berechtigung,
- Personen mit einer entsprechenden Einweisung in die Tätigkeit der Kompatibilitätsprüfung.

Die Einweisung kann erfolgen durch einen Betrieb, der mustergeprüfte Gurtzeuge oder Rettungsgeräte herstellt/stückprüft, durch eine von ihm beauftragte Gleitschirm- oder Hängegleiter-Flugschule oder einen von ihm beauftragten Betrieb.

### Durchführung

Die Kompatibilitätsprüfung ist in folgenden Schritten durchzuführen:

1. Feststellung anhand der Angaben in den Betriebsanleitungen, dass Gurtzeug und Rettungsgerät grundsätzlich kompatibel sind. Bei Gurtzeugen mit zugehörigem Rettungsgeräte-Innencontainer ist sicherzustellen, dass das zu kombinierende Rettungsgerät eine Freigabe des Herstellers für den Einbau in den betreffenden Gurtzeug-zugehörigen Innencontainer besitzt.
2. Es ist zu prüfen, dass durch die Länge und Art des Auslösegriffes und der Verbindung zum Innencontainer keine Gefahr für die Freisetzung des Rettungsgerätes aus dem Innencontainer besteht, wie z.B. Verhängen oder Verwickeln mit den Leinen des Rettungsgerätes.
3. Einbau des Rettungsgerätes mit Innencontainer in den Gurtzeug-Außencontainer oder externen Außencontainer gemäß Betriebsanleitungen.

4. Auslöseprobe: Die Auslöseprobe muss entweder von einer fachkundigen Person oder (empfohlen) vom künftigen Nutzer selbst, unter Aufsicht einer fachkundigen Person durchgeführt werden. Die Auslöseprobe muss in einer Gurtzeug-Aufhängung (Simulator) im Gurtzeug in Flugposition erfolgen. Der Innencontainer muss dabei vollständig aus dem Gurtzeug freigesetzt werden. Bei dieser Auslöseprobe muss festgestellt werden, dass

- a) der Auslösegriff einfach erreichbar und gut zu fassen ist,
- b) das Herausziehen des Innencontainers aus dem Gurtzeug-Außencontainer oder externen Außencontainer einfach und mit leicht aufbringbarem Kraftaufwand erfolgen kann,
- c) die Konfiguration von Auslösegriff, Verbindungsleine und Innencontainer ein kraftvolles Wegschleudern des Innencontainers in einem Zug mit dem Herausziehen ermöglicht.

5. Wenn die Kompatibilitätsprüfung die genannten Anforderungen erfüllt hat, wird das Rettungsgerät mit Innencontainer in den Gurtzeug-Außencontainer oder externen Außencontainer gemäß Betriebsanleitungen wieder eingebaut.

6. Wurde die Auslöseprobe nur von einer fachkundigen Person durchgeführt, gilt: Hat die fachkundige Person nach der Auslöseprobe Zweifel daran, dass die sichere Auslösbarkeit von individuellen, körperlichen Faktoren, wie z.B. Armlänge, Zugrichtung, Kraftaufwand eines Nutzers unabhängig ist, muss eine Auslöseprobe durch den künftigen Nutzer, zusammen mit einer fachkundigen Person, nach den Kriterien von Nr. 4 durchgeführt werden.

### Bestätigung

Die positive Kompatibilitätsprüfung ist schriftlich zu bestätigen. Die Bestätigung ist vom Halter aufzubewahren.

### Meldung an Hersteller und DHV

Eine Meldung an die jeweiligen Hersteller und den DHV ist erforderlich, wenn von der fachkundigen Person eine generelle technische Inkompatibilität zwischen Gurtzeug und Rettungsgerät festgestellt wird. Meldung an den DHV unter [sicherheit@dhvmail.de](mailto:sicherheit@dhvmail.de)

### Inkrafttreten

Diese luftaufsichtliche Verfügung tritt am 24.11.2021 in Kraft. Gleichzeitig treten die oben genannten Lufttüchtigkeitsanweisungen/Warnungen außer Kraft. Vor dem 24.11.2021 durchgeführte Kompatibilitätsprüfungen bleiben gültig.



Robin Frieß  
DHV-Geschäftsführer



Karl Slezak  
DHV-Referat  
Sicherheit und Technik



Drachenfliegerverein Spaichingen

## Lass uns Drachenfliegen lehren!

Der Drachenfliegerverein Spaichingen bietet mit der eigenen Vereinsflugschule jedes Jahr in den Herbstferien einen Grundkurs an. Auch dieses Jahr war das Interesse groß. Gut, dass unser Fluglehrer Bernd Weist auf die Unterstützung vieler Helfer bauen kann. Dieses Jahr waren gleich drei frischgebackene Fluglehrer-Anwärter aus dem eigenen Verein am Start, dazu noch der amtierende Starrflügel Meister Rafael Burri, der bisherige Meister Markus Baisch und Robert, der sich extra aus dem fernen Linz auf den Weg gemacht hatte. Klaus von den Althofdrachen hat ebenfalls keine Mühen gescheut, Interessenten aus der Karlsruher Gegend mitzubringen. Außerdem hatte er den erstklassigen VR-Flugsimulator in unserer Halle aufgebaut. Die Gewichtsspanne war groß, von der 50 kg leichten Frau bis zum 115 kg Hünen. So wurden alle unsere modernen Schulungsdrachen eingesetzt, vom Mini-Fox bis zum 21 qm Doppelsitzer. Bei ziemlich wechselnden Wetterbedingungen gelang es Bernd immer wieder, passende Windfenster und Gelände zusammen zu zaubern. Wenn es zu garstig wettete, saßen wir im Warmen und vertieften uns in die nötige Theorie. Im nächsten Jahr geht es dann zur Höhenflugschulung zusammen mit der Vereinsausfahrt in die Alpen.

**Tilo Düpmann**

[www.drachenflieger-spaichingen.de](http://www.drachenflieger-spaichingen.de)



Pfrontener Falken

## Fluggelände am Breitenberg in Pfronten

Ab dem 01.04.2022 ist für Gleitschirm- und Drachenflieger ausschließlich der erweiterte Drachenlandeplatz zu benutzen. Am alten Platz herrscht Landeverbot. Genaue Infos gibt es an der Talstation/Breitenberg. Vorabinfo vor Ort ist zwingend erforderlich. Die gesteigerte Frequentierung des Fluggebietes hatte immer wieder zu Reibereien mit den Besitzern/ Pächtern der angrenzenden Wiesen geführt. Die Neuordnung / Erweiterung, bzw. Auflassung der Landeflächen war erforderlich, um die Sache zu befrieden. Der Vorstandschaft der Pfrontener Falken gelang es, die Pachtverhältnisse und Nutzungsbedingungen zu koordinieren, bzw. neu zu regeln, wir übernehmen als ortsansässiger Verein das Fluggelände Breitenberg von der Gemeinde Pfronten.

**Sepp Schmid**

[pfrontener\\_falken@schmid-josef.de](mailto:pfrontener_falken@schmid-josef.de)



DC Hohenneuffen

## Erfolge bei den Deutschen Meisterschaften 2021

Weit ins Land trugen unsere Gleitschirmflieger auch heuer wieder den Namen Hohenneuffen! Bei den Deutschen Meisterschaften 2021 waren die Piloten des Drachenfliegerclubs Hohenneuffen gleich zweimal erfolgreich. Den 2. Platz belegten sie in der Gleitschirm Bundesliga. Nur der Verein bodenlos aus München konnte mehr Streckenkilometer vermelden. Gewertet werden dabei die drei weitesten Flüge eines Vereins am Wochenende. Und wie beim Fußball kämpfen 18 Vereine um die Trophäe, während die letzten 5 in die 2.Liga absteigen müssen. Den Platz auf dem Treppchen verpassten die Hohenneuffener nur hauchdünn bei der Streckenflugvereinsmeisterschaft. Felix von Mallinkrodt, Jörg Nuber und Heinrich Bretz, die Piloten mit den drei weitesten Flügen, erkämpften übers Jahr den 4. Platz, hinter drei Vereinen aus den bayrischen Alpen. Da auch im heimischen Fluggebiet trotz der Hemmnisse durch die vermaledeite Pandemie viele schöne Flüge zustande kamen und das, besonders wichtig, ohne gravierende Unfälle, schließt der Verein das Jahr mit einem Lächeln. Allen Piloten wünschen wir immer gute Landungen, den Anwohnern und Zuschauern viel Freude beim Anblick unserer bunten Tupfer am Himmel über der Burg.

**Dieter Rebstock**

[www.dc-hohenneuffen.de](http://www.dc-hohenneuffen.de)



## Anzeigen Hotline

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

## Herzlich willkommen Neuer Verein

Turbu-Lenzen Isental e.V.  
Johannes Hacker  
Taubrunnenweg 10 | 84424 Isen

## Rhöner Drachen- und Gleitschirmfliegerverein Poppenhausen JHV, Siegerehrung „Rhön Open“, Geländepflege

Im Oktober fand im Rahmen der Jahreshauptversammlung des RDG - Poppenhausen, die Siegerehrung der „Rhön Open“ statt. Am Wettkampftag glänzten folgende Piloten/innen: In der Performance Class: 1. Platz Remy Ochmann, 2. Platz Pascal Schädel und 3. Platz Heike Herzog-Best. In der Standard Class: 1. Platz Andreas Schubert, Platz 2 Alexander Frings und Platz 3 Hubert Jestädt. Die beste Pilotin in der Damenwertung war Heike Herzog-Best, 2. Platz Constanze Pfaff und Platz 3 Eveline Daube. Sportwart Markus Rausch ehrte die besten Flugsportler/innen der „Rhön Open“ mit einem Pokal und Sachpreisen. Regelmäßig wird an den verschiedenen Startplätzen der Wasserkuppe die Geländepflege durchgeführt. Hier wird in Zusammenarbeit mit dem Biosphärenreservat und Vertretern der Naturschutzverbände die Kulturlandschaft der Rhön erhalten und gleichzeitig die Startplätze gepflegt. 11 Piloten/innen kamen im Oktober auf die Weiherkuppe. Ausgerüstet mit Rechen, Gartenschere, etc. haben die Helfer/innen den Startplatz von allerlei Gestrüpp befreit. Vielen Dank dafür.

**Petra Mans**

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



V.l. Markus Rausch (Sportwart), Andreas Schubert, Heike Herzog-Best, Pascal Schädel, Hubert Jestädt

ANZEIGE

Neu! Optionaler  
ppg-Tragegurt mit  
DGAC Registrierung  
verfügbar.



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

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

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

Im Kern ein eleganter 48-Zeller der (Low) B Klasse, verwandelt sich der MIURA RS bei Bedarf mit wenigen Handgriffen in einen schulungstauglichen Gleitschirm der A-Klasse.

Mit an Bord: Unser patentiertes RAST System für mehr Kontrolle und Flugkomfort.

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

**RAST**  
Rock solid flight  
by SWING

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

**SWING**

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

Drachenfliegerclub Berlin

## Schleppwinde erden - so geht's besser

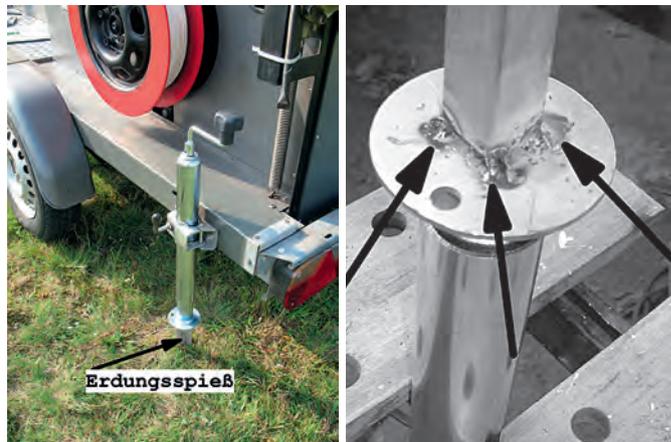
*Oh Ungemach, oh große Not! Die Erdung der Winde streikt mal wieder: Der Hammer zum Einschlagen des Erdungsspießes ist „verdunstet“? Das Erdungskabel hängt nur noch am seidenen Faden oder ist wieder mal ganz abgerissen?*

*Welcher Windenfahrer kennt das nicht?*

*Der vereinseigene Bastelschlumpf hat in zahllosen Nächten sein verbleibendes Resthirn strapaziert und eine Lösung gefunden, die er selbst für genial hält:*

*Man tausche eine der Stützen gegen eine mit gleicher Dicke aus, die man mit einer Kurbel rauf- und runterfahren kann (Internet, ca. 30 €). An deren Fuß schweißst man ein Stück angespitzten Winkelstahl (V2A) an, und fertig ist die Laube.*

*Dieser Winkelstahl darf nicht zu lang sein! In eingefahrenem Zustand muss genug Bodenfreiheit bleiben, damit man während der Fahrt mit dem Spieß nirgendwo hängen bleibt. Beim Windenaufbau wird die Stützenklemme gelöst, die Stütze heruntergeschoben und wieder festgeklemmt. Dann drückt man den Spieß mit Hilfe der Kurbel in den*



*Boden - fertig. Wer allerdings nach dem Windenabbau losfährt, ohne die Mimik aus dem Boden zu ziehen und möglichst weit hoch zufahren, der muss, zusätzlich zu einer neuen Stütze, auch für ,ne Kiste Landebier sorgen.*

**Helmut Rieke**  
www.dcb.org

ANZEIGEN

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

Alle Preise inkl. Rückversand

## GLEITSCHIRMSERVICE ROTH

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

Performance Center **HOTSPORT.de** Frankfurt Ronneburg

Namibia, Südafrika, Teneriffa, Südtirol, Anney, Ölü-Deniz, Griechenland...

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

Sicherheitstraining, Streckentraining, Technik, Refresher Kurse, Motorkurse

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

**Feelink**  
Isidora Romanj  
T-shirts and more for original pilots

groundhendl

SCAN ME

<https://shopspreadshirt.de/feelink/all>

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

Flugferien mit Stil

Elcampillo.info CaboActivo.com Tel. 34 950 525779

**MoselGliders.de On Tour**

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

**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

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

# SPRENGE GRENZEN

Das Switch 2 ist ein Wendegurtzeug mit Airbag, geteilten Beinschlaufen und integriertem Rettungsschirmcontainer. Es vereint die Vielseitigkeit eines Schweizer Messers mit Reduktion aufs Wesentliche und lässt sich unkompliziert in der Größe verstellen. Mit nur 2,3 kg ist es kompakt und leicht – ohne Kompromisse bei der Robustheit einzugehen.

Universalgröße für 160 bis 190 cm | 2,3 kg





↑ In Sillian am Thurntaler

# Vorsicht bei Nordföhn!

Tage mit Nordföhn sind in der Praxis unfallträchtiger als Südföhn. Fünf Gründe, warum man dieser Wetterlage mit besonderem Respekt begegnen sollte.

TEXT UND GRAFIKEN: LUCIAN HAAS

**B**ei Föhn geht man besser nicht in die Luft. Diesen Grundsatz bekommt man früh in seiner Fliegerkarriere zu hören. Er gehört zum allgemeinen Meteo-Wissenskanon, der einem schon in der Flugschule gepredigt wird. Bei Föhn gibt es starken Wind und Welleneffekte, die im Lee der Alpen für gefährliche Rotoren und Turbulenzen sorgen können. Allerdings wird als Lehrbeispiel typischerweise der Südföhn bespro-

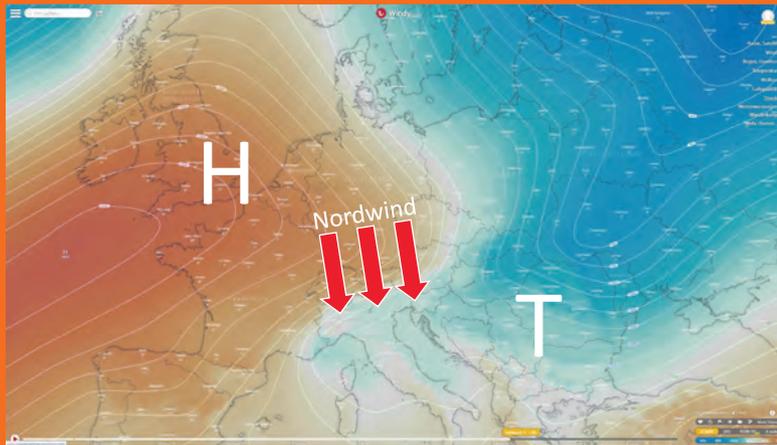
chen und wie er in die Täler auf der Nordalpen-Seite einfällt. Föhn geht aber auch anders herum.

Bei einem Hoch im Norden und einem Tief im Süden der Alpen weht der Wind von Nord nach Süd über den Alpenhauptkamm. Auch dabei ergeben sich typische Föhneffekte – mit einem beachtenswerten, aber häufig übersehenen Detail: Nordföhn kann im Vergleich zum Südföhn in der Regel sogar schon bei geringeren Druckdifferenzen zwischen

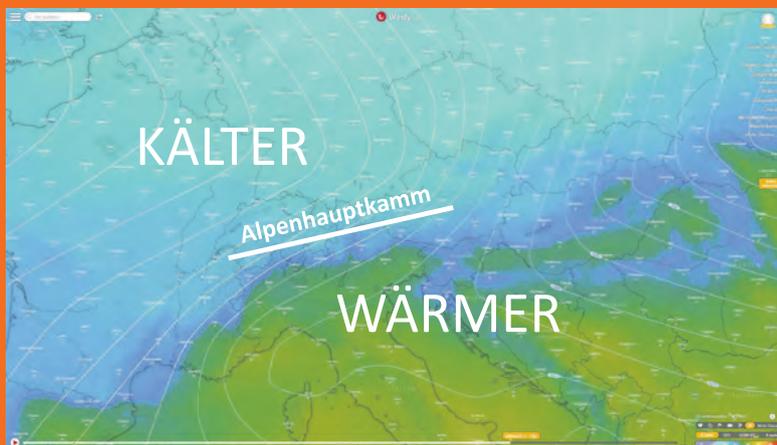
den beiden Alpenseiten für Unheil sorgen. Denn es ist nicht allein die Windstärke, die hier das Risiko bestimmt. Auch andere Qualitäten der über die Berge verschobenen Luftmassen spielen eine Rolle. Sie werden bei Nordföhn als verschärfende Faktoren spürbar.

## 1. Kalter Fallwind

Nordföhn entsteht typischerweise auf der Rückseite eines Tiefdruckgebietes, das sich über die Alpen nach Osten geschoben hat.



← Eine solche Luftdruckverteilung wie hier in der Darstellung des Meteo-Seite Windy ist typisch für Nordföhn: Ein Tiefdruckgebiet zieht nach Osten ab, von Frankreich her rückt ein Hoch heran. Auf der Ostflanke davon fließen kalte Luftmassen polaren Ursprungs an und über die Alpen. Quelle: Windy, bearbeitet



← Föhnwind wird nicht nur durch Luftdruckunterschiede angefacht. Auch die Temperatur der Luftmassen spielt eine Rolle. Je relativ kälter und somit schwerer die Luft auf der Nordseite der Alpen ist, desto stärker drängt sie zur wärmeren Südseite hin. Kalter Nordföhn kann auch schon bei schwachen Druckgradienten bis in die Täler durchgreifen. Quelle: Windy, bearbeitet

Von Frankreich aus kommend, prägt nun ein nachfolgendes Hoch das Wettergeschehen. Auf seiner Ostflanke lenkt es Luftmassen heran, die in der Regel aus polaren Regionen stammen. Deshalb sind sie typischerweise recht kalt.

Fließt diese Kaltluft von Norden über die Alpenkämme, trifft sie auf die wärmere Luft der Südalpen. Die Temperaturunterschiede können enorm sein, vor allem im Frühjahr. Und das hat Folgen: Da kalte Luft eine größere Dichte hat und somit schwerer ist, fällt sie als kalter Wind an den Südflanken der Alpen regelrecht hinab und wird dann wie ein Fluss in den Tälern kanalisiert.

Der an der Sohle engere Talquerschnitt sorgt dafür, dass die Strömung dort in Bodennähe sogar kräftiger werden kann als einige Hundert Meter über dem Talgrund.

Selbst wenn in der Höhe ein noch als fliegar eingeschätzter Wind von „nur“ 15 km/h aus Nord herrscht, kann der verstärkende Effekt des Kaltluftabflusses in den Tälern den Bodenvind zuweilen auf das Zwei- oder Dreifache davon anfachen. Wehe dem, der bei solchen Bedingungen in turbulenten Bergtälern landen muss.

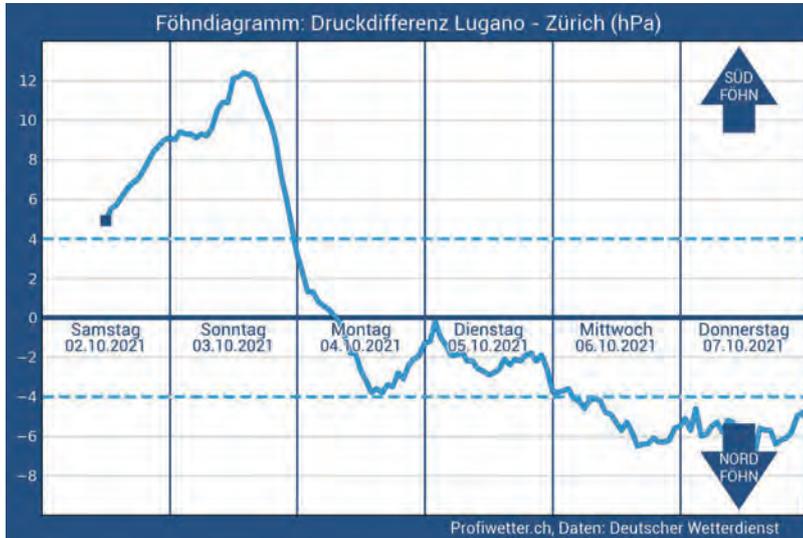
***Merke:** Nordföhn kann wegen seines kalten Charakters schon selbst bei niedrigen Windgeschwindigkeiten bis in die Täler durchbrechen und zuweilen in den bodennahen Schichten sogar stärker blasen als in der Höhe.*

## 2. Labile Schichtung

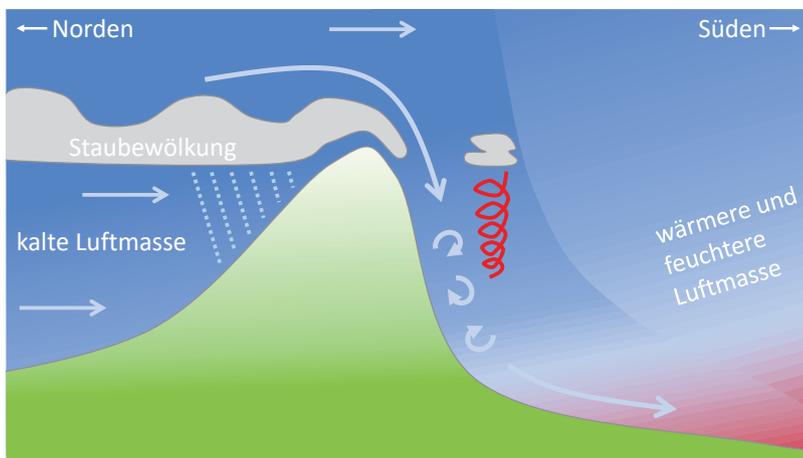
Wenn bei Nordföhn kalte Luftmassen über die Alpen fließen, fallen sie, wie zuvor be-

schrieben, auf der Südseite in die Täler hinein. Bei diesem Absinken erwärmt sich die Luft trockenadiabatisch, d.h. um ein Grad Celsius pro 100 Meter. Da dieser Erwärmungsprozess mit der nachfließenden Luft ständig wiederholt wird, laufen die Täler bald mit Luftmassen voll, die von unten heraus einen sehr thermikträchtigen Gradienten besitzen – und zwar über ein sehr breites Höhenband.

Eine Temperaturabnahme (Gradient) von einem Grad pro 100 Höhenmeter bedeutet: Jede Warmluftblase, die sich am Boden bildet und von dort aus aufsteigt, wird von Anfang an eine starke Beschleunigung erfahren. Und der Temperaturvorsprung der Thermikblase zur Umgebungsluft bleibt selbst nach einigen Hundert Metern Aufstieg weitgehend erhalten. Anders gesagt: Das Gaspedal für die Ther-



← Ein typisches Diagramm für Luftdruckdifferenzen zwischen der Nord- und Südseite der Alpen (hier zwischen Lugano und Zürich). In den Diagrammen wird i.d.R. „+/- 4“ hPa als Grenze für das Auftreten eines spürbaren Föhns angegeben (gestrichelte Linie). Bei kalten Nordföhnlagen sollten Flieger aber zurückhaltender sein und schon ab -2 hPa Druckdifferenz mit turbulenten Föhneffekten rechnen. Quelle: Profiwetter.ch



← Eine typische Nordföhn-Lage: Kalte Luftmassen werden von Norden an die Alpen geschoben. Es bildet sich Staubewölkung, aus der es auch regnen oder schneien kann. Auf der Südseite fällt die kalte Luft die Bergflanken hinab und verdrängt wärmere und feuchtere Luft. In der trockenkalten Luftmasse herrscht ein großer Temperaturgradient. Thermiken sind kräftig, aber auch turbulent.

mik ist ständig durchgetreten, die Blasen schießen kräftig empor. Die resultierende Thermikstärke liegt deutlich über dem, was man normalerweise gewohnt ist. Das Fliegen wird entsprechend anspruchsvoll.

**Merke:** Nordföhn sorgt für einen starken Temperaturgradienten und entsprechend starke Thermik.

### 3. Trockenheit als Thermikbooster

Bei typischen Nordlagen werden kalte Luftmassen polaren Ursprungs über die Alpen geführt. Sie enthalten, absolut gesehen, nicht so viel Feuchtigkeit. Denn kalte Luft kann deutlich weniger Wasser aufnehmen als warme Luft. In Staulagen auf der Nordalpenseite fällt zudem auch noch viel der enthaltenen Feuchtigkeit als Regen oder sogar Schnee zu Boden. Die Luft, die schlussendlich über die

Alpen strömt, sich auf der Südseite absenkt und dabei erwärmt, kommt dort sozusagen „knacketrocken“ an.

Erkennbar ist das an der ungewohnt klaren Luft mit grandioser Fernsicht und einem stahlblauen Himmel. Bei solchen Bedingungen sollte bei uns automatisch eine Warnleuchte im Kopf angehen – ganz so wie bei manchen Autos im Cockpit ein Symbol für Glatteisgefahr aufleuchtet, wenn die Außentemperatur unter die Nullgradgrenze fällt. Denn sehr trockene Luft bedeutet ein deutlich erhöhtes Turbulenzrisiko!

Das hat mehrere Gründe. Zum einen sorgen klare, wolkenlose Bedingungen dafür, dass die Sonne ihre Strahlen mit all ihrer Kraft bis zum Boden schicken kann, ohne dass sie auf dem Weg dorthin an Dunst-Tröpfchen gestreut werden. Der Thermikofen wird dadurch kräftiger angefacht.

Zum anderen steigen Thermikblasen, die am Boden u.a. von der Vegetation einiges an Feuchtigkeit aufgenommen haben, in einem Umfeld trockener Höhenluft besonders gut. Denn die Feuchtigkeit wirkt (neben dem Temperaturvorsprung) als zusätzlicher Auftrieb. Feuchte Luft hat eine geringere Dichte, sie ist also leichter als gleich temperierte trockene Luft. Der starke Feuchtegradient (in der Blase versus außerhalb) wirkt neben dem starken Temperaturgradienten als Booster. Der Aufstieg der Thermikblasen wird nochmals verstärkt.

Zugleich weist die Luft innerhalb und außerhalb der Thermikblasen durch den deutlichen Feuchte-Unterschied auch eine spürbar andere Qualität auf. Bildlich gesprochen: Feuchtere Luft fühlt sich im Flug seidig und weich an, trockene Luft hingegen rau und hart. Spürbar wird das vor allem beim Über-

## Kalter Südföhn, warmer Nordföhn?

Der Haupttext beschreibt einen „typischen“ Nordföhn, wenn polare Luftmassen von Norden her auf die Alpen treffen. Beim klassischen Südföhn fließen eher wärmere Luftmassen von Süden über die Alpen. Diese tendieren weniger dazu, bis tief in die nordseitigen Täler zu stürzen. Erst bei einem größeren Druckgradienten und entsprechend starkem Wind frisst sich ein Südföhn bis zum Boden durch. Allerdings gibt es auch Ausnahmen von dieser Regel.

Je nach Großwetterlage kann es passieren, dass die Luftmassen, die von Norden oder von Süden auf die Alpen treffen, einen anderen als den „typischen“ Ursprung haben. So kann die Luft im Norden der Alpen schon mal wärmer sein als im Süden. Der Südföhn ist dann „kalter“ Natur und wird einen Charakter haben wie ein typischer Nordföhn. Umgekehrt wird ein „warmer“ Nordföhn auch erst bei einem stärkerem Druckgradienten in den Tälern spürbar.

Letztendlich empfiehlt es sich, zur Einschätzung einer Föhnlage nicht nur auf den Druckgradienten zu achten. Man sollte auch die Temperatur der Luftmassen beidseits des Alpenhauptkamms vergleichen (z.B. auf entsprechenden Meteokarten für das Druckniveau 800 hPa, was rund 2.000 Meter MSL entspricht). Je stärker die Unterschiede von kalt zu warm sind – und zwar jeweils in Strömungsrichtung betrachtet – desto größer sollte die Vorsicht werden, die man bei seiner Flugentscheidung walten lässt.

gang. Die Ränder von Thermikblasen und -schläuchen sind nicht diffus, sondern haben eine klare Kante – wie bei einem plötzlichen Belagewechsel auf der Autobahn. Im Flug ist das holprig und klapperträchtig.

***Merke:** Die geringe Feuchte des Nordföhns verstärkt die Thermikentwicklung zusätzlich – und sorgt für harte, turbulente Thermikränder.*

### 4. Ungeschütztes Lee

Das Fliegen bei Nordwind auf der Südalpen-seite birgt ein immanentes Risiko: Thermiken entstehen bekanntlich eher an den nach Süden ausgerichteten Bergflanken. Doch diese liegen bei Nordwind zwangsläufig im Lee. Das heißt: Die meisten Bärte, in die man einsteigt, sind per se Lee-Bärte.

Nun gibt es bei den allgemeinen Vorstellungen zur Lee-Fliegerei zwei häufig kolportierte Glaubenssätze: Bei einer geringen Windgeschwindigkeit auf Kammhöhe, sagen wir pauschal unter 15 km/h, gelten Lee-Turbulenzen für „aktiv“ fliegende Piloten noch als händelbar. Zumal ja die Möglichkeit besteht, tiefer am Hang im „geschützten“ Bereich des Lees die Bergflanken entlangzufliegen. Leider haben diese beiden Theorien bei Nordföhnlagen ihre Tücken.

Das hängt wieder mit dem in der Regel kalten Charakter des Nordföhns zusammen. Wenn dieser über die Bergkämme schwappet, fließen die kalten Luftmassen hangnah bergab. Durch ihre größere Dichte in Kombination mit der Schwerkraft werden sie sogar

noch nach unten beschleunigt. Diese Bewegung steht in Konkurrenz zur warmen Luft, die zugleich an den kräftig beschienenen Bergflanken aufsteigen will. Die gegensätzlichen Strömungen stellen senkrechte Scherzonen dar.

Die dadurch ausgelösten Lee-Turbulenzen können, selbst bei vergleichsweise schwachem Wind, kräftig ausfallen und zudem viel tiefer in die Täler hinunterreichen; teilweise sogar bis zum Talgrund.

***Merke:** Bei Nordföhn gibt es häufig kein „geschütztes“ Lee. Man muss selbst bei vergleichsweise schwachem Wind auch weit unterhalb der Kammhöhe mit kräftigen Turbulenzen rechnen, vor allem auch in Hangnähe.*

### 5. Trägerischer Druckgradient

Viele Piloten schauen beim Flugwettercheck auf Diagramme, die die Luftdruckdifferenzen von Nord- und Südalpen darstellen – beispielsweise zwischen Zürich und Locarno oder Innsbruck und Bozen. Landläufig hat es sich eingebürgert, bei Luftdruckdifferenzen von 3 bis 4 Hectopascal und mehr von Föhn zu sprechen, der dann für Gleitschirm- und Drachenflieger schon ungemütlich werden kann. Allerdings ist dieser pi-mal-Daumen-Grenzwert nur bedingt hilfreich. Bei Nordföhnlagen ist er häufig zu hoch angesetzt.

Die Risiken des Föhnfliegens, vor allem in Form starker Turbulenzen, treten auf der

Südalpenseite bei kaltem Nordwind auch schon bei kleineren Druckgradienten auf. Denn der Wind bzw. der Luftmassenaustausch wird hier durch den Faktor Temperatur zusätzlich angefacht: Die kalte und trockene Luft tendiert schon allein durch ihre größere Dichte dazu, wärmere und feuchtere Luft zu unterwandern. Daraus resultieren Luftströmungen, die nicht nur im Sinne des Druck-, sondern auch des Temperaturausgleichs angetrieben werden. Die für Flieger spürbaren und gefährlichen Föhnneffekte können bei „kaltem“ Nordföhn im Vergleich zum „warmen“ Südföhn auch schon bei einem geringen Druckgradienten von unter 3 hPa auftreten.

***Merke:** Bei Nordlagen sollte man den Druckgradienten von Nord- zu Südalpen deutlich konservativer einschätzen. Es ist durchaus empfehlenswert, gerade in Hauptkammnähe schon ab 2 hPa Druckdifferenz konsequent auf das Fliegen zu verzichten. ▽*



#### DER AUTOR

Lucian Haas ist freier Wissenschaftsjournalist. In der Gleitschirmszene hat er sich mit seinen Meteo-Kenntnissen, dem magazinartigen Blog Lu-Glidz und dem zugehörigen Podcast Podz-Glidz einen Namen gemacht.



## HG | Internationale Deutsche Meisterschaft 2022 am Kandel

Der DGFC Südschwarzwald richtet nach 2018 wieder die Internationale Deutsche Meisterschaft 2022 am Kandel im Südschwarzwald aus. Vom Kandel (1.248 m NN) hat man einen herrlichen Blick auf Freiburg und in die Rheinebene. Gestartet wird auf der Kandel-Rampe und in die alle Richtungen, in die Berge sowie ins Flachland. Der Kandel ist für große Dreiecke bekannt. Die Lokalmatadore wie Roland Wöhrle und Jochen Zeyher sind mit ihren Flügeln vom Kandel im Deutschen Streckenflugpokal (DHV-XC) immer ganz vorne mit dabei.

Infos: [www.dhv.de/piloteninfos/wettbewerb-sport/drachen-szene/live-berichte/german-open-2022](http://www.dhv.de/piloteninfos/wettbewerb-sport/drachen-szene/live-berichte/german-open-2022)



## BORDAIRRACE-Termine 2022 2 x neu und 1 x bewährt

Die Bordairraces gehören zu den beliebtesten Hike+Fly-Wettkämpfen. Um einen der begehrten Startplätze zu bekommen, muss man sich sofort anmelden, sobald die Anmeldemaske auf [www.bordairrace.com](http://www.bordairrace.com) öffnet. Für das kleine Jubiläum des 15. Jahres stehen mittlerweile die Termine und Austragungsorte für 2022 fest: 6.-8. Mai in Altaussee / Loser, 3.-5. Juni in Garmisch-Partenkirchen sowie 1.-3. Juli Bergen im Chiemgau. Beim Bordairrace haben die Athleten 33 Stunden Zeit, die größtmögliche Entfernung zwischen Start- und Wendepunkt zurückzulegen und rechtzeitig wieder das Ziel zu erreichen. Dabei dürfen sie ausschließlich mit dem Gleitschirm fliegen oder zu Fuß gehen. Die Anmeldemaske öffnet jeweils vier Wochen vor dem jeweiligen Event.

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

ANZEIGE

# PASSION WITH EXPERIENCE

GLEITSCHIRMCHECK 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)

# SCHAUFENSTER

## INFORMATIONEN DER ANBIETER

### NOVA

#### HELM BICOLOUR

Ein neuer Helm für Gleitschirm- und Drachenflieger, der sowohl mit durchdachter Funktion als auch einer attraktiven Optik aufwartet. Im InMould-Verfahren hergestellt, leicht, gut belüftet, bequem und mit einem Recco®-Reflektor ausgestattet. Innenpolster und Ear Pads kann man herausnehmen und waschen. Auch die Sicherung für eine Skibrille fehlt nicht. NOVA bietet den BICOLOUR in drei Größen in je drei Farbkombinationen an. Preis: 129 €



#### PILOT'S HOODIE

Allrounder für Sie und Ihn. Die Kapuzenjacke hat eine stylische Mélange-Optik und besteht aus einem weichen Fasern-Mix mit 75 % Baumwolle und 25 % Polyester – genau das richtige Maß, um den Kuscheleffekt von Baumwolle mit den funktionalen Vorteilen von Polyester zu kombinieren. Die zahlreichen Details machen den Hoodie ebenso flug- wie alltagstauglich. Größen von XXS bis XXL.

Infos: [www.nova.eu/de/shop/](http://www.nova.eu/de/shop/)



### Gunter Kiphard

#### Castelluccio

Magisch, einzigartig, faszinierend - das legendäre Gleitschirmgebiet von Castelluccio im italienischen Umbrien stellt Gunter Kiphard vor. Das 24-minütige Video enthält faszinierende Aufnahmen und viele Infos zu diesem eindrucksvollen Fluggebiet, ist in deutscher Sprache kommentiert, englische Untertitel sind optional verfügbar.

Infos: <https://youtu.be/fmxfVb9Y9ug>

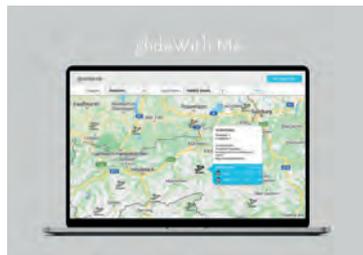


### eVario2

#### Vernetztes Variometer

Alles an Bord! Die 2. Generation der App macht aus deinem iPhone/iPad ein vollwertiges 9D-Variometer mit Echtzeit-/Online-Daten in 4 neuen Screens für den Abgleiter, ambitionierten Thermik-, Wegpunkt- und Luftraum-Flug. Sprachliche und graphische Flugassistenz zu Luftraum/Flugzeuge ergänzen sich. Mit vereinfachtem Design und Bedienungskonzept. Die Qualität der neuen Apple Hardware erlaubt präzise Rückmeldungen, vor allem im Thermikflug, auch über Stunden. Preis: 14,99 €

App Store ownload Link: <https://itunes.apple.com/de/app/evario/id1243708983>



### Christian Pappenberger

#### glidewithme

Als Pilot mit frischer A-Lizenz hat Christian festgestellt, dass es gar nicht so leicht ist, eigenständig neue Gebiete zu erkunden. Daraufhin hat er eine Mailing Liste mit mittlerweile über 200 Interessierten aufgesetzt. Das Ziel ist es, eine kostenlose Plattform zu realisieren, um sich mit anderen Piloten zu vernetzen. Das Ganze wird so auch sicherer.

Infos: <https://www.glidewithme.com>

## IMPRESSUM

### Herausgeber:

Deutscher Hängegleiterverband e.V. (DHV),  
Deutscher Gleitschirmverband und Drachenflugverband,  
Am Hoffeld 4, 83703 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  
[geschaeftsuehrung@dhvmail.de](mailto:geschaeftsuehrung@dhvmail.de)

### Redaktion:

Benedikt Liebermeister (verantwortlich) 08022/9675-62

Brigitta Hack (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/Mediataten](http://www.dhv.de/Mediataten).

### Redaktionsschluss für die nächsten Ausgaben:

Ausgabe 235 | Mai | Termin 2. März 2022

Ausgabe 236 | Juli | Termin 2. Mai 2022

Ausgabe 237 | September | Termin 2. Juli 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.

Der DHV wird vertreten durch den 1. Vorsitzenden Bernd Böing.

Vereinsregister-Nummer: AG München,

Vereinsregister 9767,

Umsatzsteueridentifikationsnummer: DE 131 206 095

Repro: MMIntec GmbH, Am Windfeld 15, 83714 Miesbach

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

Auflage: 37.300

Cover: Diego Schläppi

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 Geräteanmeldung.  
Für Versicherungsfälle in Dänemark vorgeschriebene Deckung ohne Mehrprämie.

### → Jahresprämie inkl. Versicherungssteuer

Hängegleiter + Gleitsegel:  
36,60,- € bei 250 € Selbstbeteiligung je Schadensfall  
45,20 € ohne Selbstbeteiligung  
Nur Gleitsegel:  
33,70 € bei 250,- € Selbstbeteiligung je Schadensfall,  
39,40 € ohne Selbstbeteiligung  
Bergekosten bis zu max. 2.500,- €  
Umfang: Suche, Rettung, Krankenhaustransport, notwendiger Rücktransport.  
(In ursächlichem Zusammenhang mit dem Betrieb eines Luftsportgerätes.)  
Keine Übernahme von Zusatzkosten für die Bergung des Fluggerätes.

## Für alle Mitglieder und Mitgliedsvereine kostenlos

### Gelände-Haftpflicht

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

### Schleppwinden-Haftpflicht

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

## Für alle Mitglieder und Mitgliedsvereine kostenlos



### Vereins-Haftpflicht

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

### Veranstalter-Haftpflicht

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

### Boden-Unfall für Startleiter

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

## Flug-Unfall, Tod und Invalidität



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

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

## Flug-Unfall nur Invalidität

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

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

## Für alle Mitglieder kostenlos

### Schirmpacker-Haftpflicht

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

### Startleiter-Haftpflicht

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

## Flug-Unfall Tod und Invalidität 500% Progression



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

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

### Schleppwinden-Haftpflicht

Zusatzdeckung inkl. Personenschäden im geschleppten Luftfahrzeug.

→ **Jahresprämie** inkl. Vers.-Steuer

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

Deckung: weltweit Europa Deutschland

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



# 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

OZONE DA Konny Konrad D-83122 Samerberg  
+49 (0) 80 32 98 29 31 kk@flyozone.com

Pilot: Thomas Jeanniot Foto: Óscar Lagarotxa

FLYOZONE.COM 