JANUAR - FEBRUAR 2023

DHV magazin

239 | DIE WELT DES GLEITSCHIRM- UND DRACHENFLIEGENS

Gerätetechnik
Coupe Icare 2022 – Neuheiten

Sicherheit
Gleitschirm Safety Basics

Wetter
Windfarben für die Sicherheit

© ADI GEISEGGER

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

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

Planet Para
68766 Hockenheim, Tel. 06205-9038334
www.planet-para.de

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

ANZEIGE

Skyperformance Center
DHV-zertifiziertes Training

Wir wünschen allen einen guten Start ins Flugjahr 2023 und viele unfallfreie Flüge.

Ever DHV-Team

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

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

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

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

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

Flugschule Markus Milz
87527 Sonthofen, Tel. 08321-9328
www.flugschule-milz.de

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

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

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

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

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

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

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

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

Flugschule Aufwind
A-8972 Ramsau, Tel. ++43 6645169050
www.aufwind.at

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

14 | DHV-Jahrestagung im Schwarzwald

6 | Hotspots in Südspanien

42 | Tipps zur Unfallverhütung

24 | Neuigkeiten vom Coupe Icare

INHALT

239 | JANUAR - FEBRUAR 2023

Nach über 40 Jahren haben wir den DHV-Info Schriftzug moderner gestaltet. Das Info heißt jetzt DHVmagazin. Inhaltlich bleibt alles beim Alten.

Foto: Olivier Laugaro in Chamonix

Unser Titelpapier ist komplett recycelbar

Fluggelände - Reisen - Abenteuer

6 España – Fliegerlust statt Winterfrust

Aerodynamik - Flugtechnik - Gerätetechnik

24 Coupe Icare 2022 – Neuheiten
36 Gerätetechnik – Die 2,5 Leiner kommen

Sicherheit - Ausbildung - Luftraum - Natur

42 Gleitschirm Safety Basics

Verband

14 DHV-Jahrestagung 2022 – wieder in Präsenz
18 Protokolle
22 Finanzen
48 Jugend – Das zweite, Erste Mal
50 Meldungen
52 Musterprüfungen
53 Sicherheitsmitteilungen
54 Upcycling oder Do it yourself
56 DHV XC Bedienung | Folge 3 Login und Mein XC
60 Vereine Briefe
68 Tätigkeitsbericht der Geschäftsstelle

Wetter

78 Windfarben für die Sicherheit

Wettbewerbe

84 XC-Sportlertag – Ehrungen und informative Vorträge
90 GS German Open
94 Meldungen

Standards

55 DHV- Shop
96 Schaufenster
97 Impressum

Hinter dem Leuchtturm beginnen die ersten Häuser von Matalascañas.

España – Fliegerlust statt Winterfrust

Wenn Piloten ans Fliegen in Spanien denken, dann kommt den meisten Thermikfliegen mit den beeindruckenden Gänsegeiern in den Sinn. Selbst Jahre danach denkt man mit einem Lächeln an diese Flugerlebnisse zurück. Ganz klar, dass auch wir dieses besondere Naturschauspiel in Andalusien nach langer Zeit wieder erleben möchten.

TEXT UND BILDER: **NINA-RENATE BRÜMMER**

Das beste Fluggebiet, um mit Geiern in Andalusien zu fliegen, ist das Flugmekka Algodonales. Liebevoll wird der etwas verschlafen wirkende Ort Algo genannt und wurde Anfang der 1980er durch den deutschen Piloten Gerhard Ganter fliegerisch entdeckt und erschlossen. Er hat das Flugzentrum GanterFly mit pilotenorientierter Flugbetreuung gegründet. Heute lässt der kleine Ort keine fliegerischen Wünsche offen. Der Hausberg Sierra de Lijar hat 6 Startplätze sowie 2 Landeplätze und bietet für unterschiedliche Windrichtungen Startmöglichkeiten. Egal ob Thermikflüge, Streckenflüge oder ruhige Abendflüge, alle Piloten kommen auf ihre Kosten und können hier viele unvergessliche Flugstunden erleben.

Am Tag zuvor hatte es in Algo geregnet, deshalb haben wir es mit dem Starten nicht eilig und sind zu Fuß hinauf zum Hausberg gewandert. Nach gut 1,5 Stunden erreichen wir den großen, mit Teppichen ausgelegten Startplatz. Der Wind steht leicht aus Westen an und einige Piloten fliegen schon über uns hinweg. Die Aussicht auf die hügelige, in diesem Jahr sehr grüne Landschaft ist schon am Startplatz wunderschön. Natürlich treffen wir hier auf Gerardo, wie Gerhard auch genannt wird, und erkundigen uns nach Neuigkeiten. Schon während des Gesprächs sehen wir die erste Gruppe von Geiern vorbeifliegen. Welch majestätisch große Vögel das doch sind, die mit Eleganz und Leichtigkeit in der Thermik aufdrehen und zügig weiterfliegen. Nun werden auch wir nervös und möchten in die Luft. Deshalb machen wir uns zügig startklar und verabreden uns mit Gerhard lieber für einen ausführlichen Ratsch am Abend in einer der vielen Tapas Bars am Dorfplatz. Der Startplatz ist ideal geneigt und der Start einfach, allerdings kann es an thermisch aktiven Tagen

↑ Am großen Poniente Weststartplatz ist an guten Tagen einiges los.

↑ Das Fliegen mit Geiern über Algodonales ist ein eindrückliches Naturerlebnis.

↑ Am Ortseingang von Algo werden besonders Drachenpiloten mit einem großen Willkommensschild begrüßt.

↑ Unser liebster Tapa sind Gambas al ajillo.

gleich nach dem Start bei starker Thermik turbulent werden. Sofort nach dem Start erwischen wir eine schöne und durch die 6/8 Bewölkung sanfte Thermik, die uns angenehm und weit über den Berg trägt. Je höher wir kommen, desto grandioser wird unsere Rundumsicht auf die hügelige Landschaft und jetzt aus der Luft auch in südlicher Richtung auf den Zahara Stausee und das Grazalemagebirge. Nach kurzer Zeit gesellen sich die ersten drei Geier zu uns in die Thermik, leider noch mit viel Abstand und nicht lange. Die Wolken nehmen immer mehr zu und wir sinken langsam auf Grathöhe hinunter. Schnell gesellen sich mehrere Tiere auf dieser Höhe zu uns und wir alle kämpfen ums Obenbleiben. Dabei kommen einige der Tiere mit ihrer gewaltigen Spannweite von bis zu 2,8 Metern einmalig nahe an uns heran. Diese mächtigen Fliegerkollegen sind uns fliegerisch um Längen voraus. Sie gewinnen mit Leichtigkeit an Höhe und fliegen wie von Zauberhand weiter. Solche Begegnungen sind für uns etwas ganz Besonderes. Mit einer großen Zufriedenheit und Glückseligkeit landen wir nach 1,5 Stunden am Landeplatz. Normalerweise ist Pepe mit seiner mobilen Autobar am Landeplatz und verkauft Getränke und kleine Snacks. Mit einem spanischen Landebier, einem herrlich duftenden Kaffee oder einer gekühlten Cola sitzt man noch gemeinsam am Landeplatz beisammen, bevor man sich am Abend in einer der Tapas Bars trifft. Wir sind von diesen spanischen Appetithäppchen begeistert. Häufig bekommt man in Spanien die Tapas zu alkoholhaltigen Getränken wie Bier oder Wein kostenlos dazu. Tapas können ein kleines Schälchen Nüsse oder Oliven, eine kleine Portion Kartoffelsalat, einige Scheiben Käse, Wurst oder Schinken oder sogar ein kleiner Teller mit warmen Speisen wie Gulasch, gebratenem Fisch oder Fleisch mit Beilagen sein.

Am nächsten Tag wartet ein herrlicher Flugtag mit strahlend blauem Himmel und wenig Wind auf uns. Wir versuchen, einen Shuttleservice zu bekommen. Sollte dies nicht klappen, müssen wir mit dem eigenen Auto hinauffahren und später sehen, wie wir das Auto wiederholen. Leider hat Gerhard diese Woche eine volle Flugbetreuung und daher für uns keinen Platz mehr in einem Van. Aber es gibt noch das Flugzentrum CIVA, das etwas außerhalb von Algo ist. Die gute Seele von CIVA ist die deutschsprechende Gore, die alles mit viel Liebe organisiert. Wir haben Glück und ergattern noch 2 Plätze. Die Auffahrt dauert etwa 30 Minuten und wir stehen am Südost-Startplatz. Es ist noch früh, trotzdem hat die Thermik schon eingesetzt. Die angenehme, aber hochreichende Thermik ist auch heute nicht ruppig.

← Schon am Startplatz Cerro de Itrabo libre bekommen wir schöne Ausblicke auf Almuñécar und die Meeresbuchten.

↓ In Almuñécar wird häufig am Playa Velilla gelandet. Falls man keine Thermik erwischt, ist allerdings der Weg dorthin recht weit. Man hat keine Notlandeplätze.

↑ Nach dem Aufdrehen am Startplatz Cerro de Itrabo libre wird die Aussicht ins bergige Hinterland immer besser. Im Bild sind die 2 Startplätze zu sehen: Nur der vordere Startplatz (ganz links im Bild) ist kostenlos.

Viele unserer gefiederten Fliegerfreunde teilen wieder den Aufwind mit uns und wir schwelgen im wahrsten Sinne im Geierhimmel.

Für die nächsten zwei Tage hat die Wettervorhersage stärkeren SSW-Wind vorhergesagt, was für Algo leider ein Schlechtwetterwind ist. Dafür ist es aber die perfekte Windrichtung für das Küstenfluggebiet Matalascañas, das am Atlantischen Ozean liegt. Luftlinie ist die Entfernung nur 100 km, doch mit dem Auto stattliche 200 km. Wir erreichen den im März noch recht verschlafenen Ferienort am frühen Nachmittag und sehen schon die ersten Gleitschirme im laminaren Seewind fliegen. Nordwestlich des Leuchtturms liegt der Bananas Beach. Oberhalb ist die Heidi Bananas Bar und etwas weiter die meistgenutzte Startmöglichkeit, eine größere freie Fläche gut 15 m über dem Meer. Der Wind weht stramm aus Südwest. Da braucht jeder Pilot eine gute Schirmbeherrschung während der Start- und Landephase. Nach dem Start fliegen wir sofort rechts Richtung Nordwest. Zuerst geht es wegen der geringen Höhe knapp unterhalb der Kante entlang, bevor uns der Aufwind über das steile und höher werdende Kliff hebt. Ach, wie schön ist es doch, einen gemütlichen und entspannten Flug im salzigen Seewind zu genießen. Die Flugbedingungen sind fast perfekt. Nur fast, weil die Windrichtung heute einen Tick

ALLGEMEINE INFOS

Andalusien liegt ganz im Südwesten Spaniens und grenzt an das Mittelmeer, im Westen an den atlantischen Ozean und an Portugal. Dank des milden mediterranen Klimas ist Andalusiens ganzjährig sehr beliebt. Gleitschirm- und Drachenflieger können das ganze Jahr mit Thermik rechnen und deshalb sind auch im Winter kleine Streckenflüge möglich. In den Wintermonaten sind Temperaturen um 20 Grad keine Seltenheit. Schon im März lockt die gute Thermik viele Piloten nach Andalusien. Ab April kommen viele streckenflugambitionierte Piloten. Die Sommermonate sind sehr heiß. Aber weit in den Herbst hinein kann man hier den Sommer mit noch guten Thermik- und Streckenflugbedingungen und sommerlichen Temperaturen verlängern.
In Algo gibt es für Womos einen kostenlosen Stellplatz, der etwa 10 Gehminuten vom Dorfplatz entfernt ist.
Anreise mit einem Direktflug von Deutschland nach Malaga.
Wer nur nach Algodonales möchte, kann auch Sevilla als Zielflughafen wählen.

↑ Gleich geht es wie im Aufzug nach oben. Starts vom Strand sind in Matalascañas trotz niederem Cliff möglich, weil dies am Bananas Beach sehr steil ist.

zuviel West enthält und wir deshalb beim Flug Richtung Huelva eine Gegenwindkomponente haben und so das Vorankommen in Richtung Nordwesten länger dauert. Dafür ist der Rückflug mit einer Rückenwindkomponente umso schneller. Das Sandkliff ist bis 50 m hoch und mit 20 km recht lang. Streckenflüge bis 40 km sind an guten Tagen ziemlich einfach möglich. Wir beschränken uns heute auf einen 30 km Ziel-Rückflug. Bei einer Zwischenlandung auf einer der vielen unbewachsenen flacheren Flächen machen wir eine Pause. Auch machen touch and goes an diesem Gelände viel Spaß. Abgerundet wird unser wunderschöner Flugtag mit einem herrlich roten Sonnenuntergang.

Der nächste Tag beginnt mit einer Flaute und ermöglicht uns am Vormittag eine Besichtigung des nahen Nationalparks de Doñana mit seinen Feuchtgebieten und unzähligen Vogelarten. Die gute Windvorhersage für den Nachmittag haben wir bei der Beobachtung der unzähligen Flamingos im Hinterkopf und sind am späteren Nachmittag wieder in Matalascañas. Leider setzt der Wind später als erwartet ein, doch dafür aus perfekter Richtung. Gleich nach dem Start geht es heute mühelos hinauf und schnell über den Grat der steilen Klippe. Die Küstenlandschaft mit der Weite des blauen Ozeans und dem hellen Sandstrand in Kontrast zu dem grünen Bewuchs der Sanddünen ist wunderschön. Der Wind nimmt zu und wir möchten deshalb nicht am Startplatz toplanden. Bei diesen perfekten, aber doch anspruchsvollen Flugbedingungen machen wir uns einen Spaß daraus, am Strand zu landen, den Schirm über uns zu halten, nahe zum Kliff zu gehen und uns durch den starken Aufwind vom Strand wieder hinaufheben zu lassen. Es geht wie im Aufzug über die Klippe, ein paar Mal hin- und herfliegen und dasselbe Spielchen wieder - am Strand landen, Schirm über sich halten und sich dicht am Kliff erneut in die Lüfte heben lassen. Die Zeit vergeht beim Spielen in diesem riesigen Sandkasten wie im Fluge und dieser Urlaubstag hätte nicht besser sein können.

In Almuñécar treffen wir uns für ein paar Tage mit Freunden und hoffen auf schöne Küstenflüge. Die Deutschen Leoni und Jarda Her-

FLUGINFOS

Algodonales

Die beiden großen und mit Teppichen ausgelegten Hauptstartplätze am Sierra de Lijar:
Levante-Startplatz N 36°53´53,6´´ W5°23´38,6´´
Einfacher SP auf 1.030 m Höhe
Windrichtung: SO - S
Levante-Landeplatz N 36°53'02.21" W 5°25'15.78"
400 m

Poniente-Startplatz N 36°53'41.1" W 5°24'56.7"
Einfacher SP auf 880 m Höhe
Windrichtung: SW - W - NW
Poniente-Landeplatz N 36°55'02.21" W 5°25'15.78"
480 m

Auf der Homepage von GanterFly www.ganterfly.de findet man eine ausführliche Beschreibung der Start- und Landeplätze von Algodonales und der Umgebung. Hier gibt es auch Wetterlinks und einen Link zur Webcam.

GanterFly

Gerhard, Carlos und Manuel Ganter bietet in Algo seit vielen Jahren Flugbetreuung an und kennen das Gebiet wie ihre Westentaschen.
Wer es entspannt mag und nicht alles selbst organisieren möchte, der bucht bei GanterFly das „rundum Sorglospaket". Dies beinhaltet Unterkunft und komplette Flugbetreuung mit zusätzlichem Wetterbriefing, Geländeeinweisungen, XC-Briefings, Shuttleservice und Flughafentransfer.
Es ist auch nur Anmietung von Unterkunft möglich.
www.ganterfly.de

CIVA

Das deutschsprachige Flugzentrum liegt etwa 3 km vom Dorfplatz entfernt und bietet neben Shuttleservice mit vorherigem Meteobriefing auch Zimmer/Ferienwohnungen und einen Wohnmobilstellplatz an. Außerdem ist eine Werkstatt zur Gleitschirmreparatur angeschlossen. Flugbetreuung für Gruppen und Rückholung gibt es auf Anfrage.
www.civalgodonales.com

Matalascañas

Startplatz N 37°00´37,8´´ W 6°34´23,1
17-50 m hohes Kliff, 20 km lang.
Landung unterhalb des SP am Strand.
Windrichtung: SSW - leider gibt es diese Wetterlagen ganzjährig nur sehr selten.

Almuñécar

Die Fluggebiete von Almuñécar sind anspruchsvoll und nur erfahrene Piloten sollten hier fliegen. Nur das Soaringfluggebiet La Herradura ist auch für Anfänger und Wenigflieger geeignet.
Die beschriebenen Startplätze sind für Gastflieger kostenlos, allerdings müssen die einheimischen Piloten eine Pacht bezahlen. Daher werden Spenden auf das PayPal-Konto www.paypal.me/dirkbormans gerne angenommen.
Der Startplatz Loma del Gato und der hintere Startplatz Cerro de Itrabo sind privat und hierfür muss vor dem Flug eine Startgebühr im TAO-Apartmenthochhaus (N 36°44´15,3´´ W 3°40´13,3) bezahlt werden.
Bei unserem Aufenthalt konnten wir mehrmals niemanden an der Rezeption antreffen. Daher ist unsere Empfehlung, nur die guten und kostenfreie Startplätze zu nutzen und etwas zu spenden.
Es gibt für alle Piloten die WhatsApp Gruppe „Almuñécar Vuelo Libre" zu aktuellen Fluginformationen und -einschränkungen. Dort erfährt man z.B., ob die Flugfreigabe für das Fluggebiet Otivar erteilt wurde oder nicht. Die Admins zur Aufnahme in die Gruppe sind Leoni +34 666816381 und Dirk +34 609526408. In der zweiten „After Fly Gruppe" können sich die Piloten austauschen und auch Treffen ausmachen.

Cerro de Itrabo libre

Startplatz N 36°46'32.11" W 3°38'46.34"
Einfacher SP
Windrichtung: S - SW - W
Höhendifferenz: 680 m
Nur der vordere Startplatz ist kostenlos, der hintere ist privat und kostenpflichtig!
Landeplatz N 36°44'34.6" W 3°39'50.0"
Am Strand von Playa Velilla besteht im Juli und August Landeverbot.
Nur zwischen Turm und erster Strandbar landen. Vor den Hochhäusern am Playa Velilla darf nicht gesoart werden.

La Herradura

Startplatz N 36°43'51.0" W 3°44'03.7"
Einfacher SP, liegt auf 70 m Höhe
Windrichtung: SW - W
Bitte nicht in die schmale Sackgasse fahren oder gar vor dem Startplatz parken!
Landeplatz N 36°43'47.5" W 3°44'13.5"
Am Strand von La Herradura.
Nicht südlicher als bis zum Leuchtturm fliegen.

Alfamar

Startplatz N 36°45'41.7" W 3°37'53.5"
Windrichtung: SW - W und leichter O
Höhendifferenz: 540 m
Landeplatz N 36°44'37.5" W 3°38'38.5"
Wegen Leitungen und Turbulenzen nicht durch die Schlucht zum Playa Barranco fliegen.
Bei Ostwind liegt die kleine Bucht im Lee.
Bei ausreichend Höhe kann auch am Playa Velilla (siehe Cerro de Itrabo) gelandet werden.
Die letzten gut 50 Höhenmeter können nur mit einem Allradauto gefahren werden.

Otivar im Hinterland

Startplatz N 36°50'01.2" W 3°42'07.6"
Einfacher SP auf 910 m Höhe
Windrichtung: S - SO - O
Landeplatz N 36°49'13.31" W 3°41'43.26"
Kleiner und abschüssiger LP auf 540 m Höhe.
Vor dem Flug MUSS eine Flugfreigabe durch die Militärbasis Armilla eingeholt werden! Diese Freigabe erfährt man normalerweise in der WhatsApp Gruppe.
Nicht für Drachen geeignet. Das Fluggebiet ist nur für erfahrene Piloten geeignet!

Fly Park Almuñécar

Leoni Herman bietet leider keine Flugbetreuung mehr an, sondern nur noch Vermietung und Vermittlung von Zimmern, Ferienwohnungen und -häusern aller Kategorien.
Auf der ausführlichen Homepage sind alle wichtigen Infos zu allen Startplätzen super beschrieben - unbedingt vorher ansehen. Hier gibt es auch Links zu Wetterseiten und Wetterstationen. Außerdem werden viele alternative Aktivitäten der Gegend beschrieben. Sogar sehr gute Restauranttipps findet man auf dieser informativen Homepage.
www.flypark-almunecar.com

Hotel California - Dirk Bormans

Der deutschsprachige Fluglehrer Dirk bietet in Almuñécar eine komplette Flugbetreuung an. Diese beinhaltet Unterkunft im Bed & Breakfast Hotel im andalusisch-maurischen Stil mit herrlichem Blick auf die Altstadt und das Meer. Zusätzlich tägliches Wetterbriefing, Geländeeinweisungen, XC-Briefings und Shuttleservice. Außerdem ist im Preis ein Mietwagen ab Malaga enthalten. Natürlich können auch nur Zimmer gebucht werden.
www.hotelcaliforniaspain.com

↑ An der etwa 20 km langen naturbelassenen Sandklippe in Matalascañas können bei guten Windbedingungen weite Ziel-Rück-Flüge geflogen werden.

man haben diesen Küstenabschnitt vor über 35 Jahren zum Fliegen entdeckt und den Fly Park Almuñécar gegründet. Zusammen mit einheimischen Piloten wurden die Fluggebiete immer mehr ausgebaut und in der Zwischenzeit sind sie zu einem Fliegerjuwel geworden. Es gibt leider keinen Shuttleservice und so fahren wir mit dem eigenen Auto zum Hausberg Cerro de Itrabo libre. Wegen den guten thermischen Bedingungen wird er auch gerne von Drachenfliegern genutzt. Der direkte Weg hinauf kann nur mit einem 4x4 Auto bewältigt werden, wir müssen deshalb im Bogen Richtung Jete um den Berg fahren. Vor dem letzten Anstieg parken wir und gehen das letzte Stück in 3 Minuten hinauf zum einfachen und großen Startplatz, der auf 680 m Höhe liegt. Der Aufwind weht leicht den Hang hinauf und Vögel drehen schon in der ersten Thermik. Deshalb hält uns nichts mehr am Boden, d.h. einer von unserer Gruppe muss am Boden bleiben und das Auto wieder zurückfahren. Zwei von uns müssen am Grat entlangfliegen und nach Thermik suchen, zwei drehen gleich vor dem Start auf. Uns wird schnell klar, dass hier das Küstenfliegen wenig mit soaren, sondern mehr mit Thermikfliegen zu tun hat. Wir alle haben Glück und können in der noch schwächelnden Thermik aufdrehen. Die Blicke hinunter auf die Stadt, die grünliche Meeresbucht und die Aussicht ins Hinterland mit seinen Bergketten werden mit jedem Höhenmeter schöner und die Weitblicke besser. Da es bis zum Landestrand am Playa Velilla 4 km sind, sollte jeder Pilot der keine Thermik erwischt, dies immer im Auge behalten und rechtzeitig den Berg verlassen, denn Notlandeplätze sind mehr als rar. Auf dem Weg zum Playa Velilla fliegen wir über große Plantagen hinweg. Uns kommt es vor, als ob jeder Quadratmeter bebaut oder landwirtschaftlich genutzt ist. Sanft landen wir am hellen Strand Playa Velilla.

Ganz anders dagegen ist das Fliegen in La Herradura, einem Nachbarort von Almuñécar. Es ist ein tolles Soaringfluggebiet und auch für Wenigflieger geeignet. Der Startplatz liegt 70 m über dem Strand zwischen Häusern und ist daher auch zu Fuß zügig erreichbar. Wenn der Westwind weht, sind hier stundenlange Soaringflüge im laminaren Wind möglich. In südlicher Richtung können wir bis zum Leuchtturm fliegen. Die felsige Bucht schimmert leuchtend unter uns und im Gegensatz zu den Flügen in Almuñécar brauchen wir keine Bedenken haben, ob uns die Höhe bis zum Landestrand reicht. Wer genug vom entspannten Hin- und Herfliegen hat, der landet wieder einmal am Strand neben einer Bar und lässt sich mit einem kalten Getränk und leckeren Tapas verwöhnen.

Eigentlich wollten wir noch den Startplatz Alfamar und im Hinterland das thermisch sehr aktive Fluggebiet Otivar erkunden und befliegen, aber aus Süden bringt der Wind Tonnen von Saharastaub mit sich. Die Sicht ist unglaublich schlecht, die Luft orangefarben und den ganzen Tag gibt es eine düstere Dämmerungsstimmung, sodass fliegen für unsere letzten Tage in Andalusien keine Option mehr ist.

Wir verlassen Almuñécar und hoffen beim nächsten Mal wieder in Otivar fliegen zu können.

DIE AUTORIN

Nina-Renate Brümmer ist seit 1989 Gleitschirmpilotin und liebt als Abwechslung zu den Bergen das Fliegen an der Küste.

ANZEIGE

TRAUM EINES JEDEN FLIEGERS

Wohnen in den Alpen,
in einem der schönsten
Fluggebiete Österreichs.

Dieser Wunsch kann in Erfüllung gehen!

Paraglider von der Terrasse aus beim Landen beobachten

WOHNUNG ZU VERKAUFEN

TRAUMLAGE MITTEN IM LECHTAL

direkt am Landeplatz, über Flugschule ONAIR, im Fluggebiet Jöchelspitze

BACH IM LECHTAL / TIROL

Verkauft werden 190m² Wohnfläche, 62m² Bürofläche plus 40m² Terrasse. Dazu kommt Garage und Doppel-Carport, also insgesamt 396m² bebaute Fläche.

EXKLUSIVE AUSSTATTUNG

- Große Terrasse & Wintergarten mit atemberaubendem Panoramablick
- Alle Schlafräume und die Geschäftsräume mit Klimaanlage ausgestattet
- nur 5 min. von der Bergbahn (Jöchelspitze) und 20 min. von dem Skigebiet Arlberg entfernt

Detailinformation mit vielen Bildern & Plänen

info@ratko.at | +43 664 3382129
www.ratko.at/wohnungsverkauf-lechtal-reutte-arlberg

Bericht „Finanzen 2021"
- Jahresüberschuss 27.501€
- Freie Rücklage 250.000€
- Zweck-Rücklage 57.000€
DHV
DHV-Jahre tagung

Jahrestagung 2022 – wieder in Präsenz

Konstruktive, harmonische Tagung im Schwarzwald

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

Nach zwei digitalen Ausgaben findet die Jahrestagung 2022 wieder in Präsenz statt. Eingeladen haben die Schwarzwälder Borkies nach Sasbachwalden. Der Schwarzwald ist ein Hotspot des XC-Fliegens. Drachen und Gleitschirme fliegen hier beeindruckende FAI-Dreiecke. Schon 2011 legte Jochen Zeyher 295 Kilometer mit dem Drachen vor. In den nächsten Jahren gelang ihm noch ein FAI mit 298 km, die 300 stehen noch aus. Samuel Blocher schaffte 2022 ein 243 Kilometer Dreieck mit dem Gleitschirm. Besondere Faszination übt der Wechsel aus zwischen dem Schwarzwald mit seinen Mittelgebirgen und dem hügeligen Thermikofen Schwäbische Alb. Dazwischen thermisch unergiebiges Flachland als besondere Herausforderung. Tannenzapfen zählen nennt der Deutsche Meister im Starrflügel Jochen Zeyher das Schrubben entlang der Waldkanten.

Die Bürgermeisterin Sasbachwaldens Sonja Schuchter und der Vorsitzende Bernd Böing eröffnen die Veranstaltung. Fliegen ist ein Tourismusfaktor und vermittelt ein junges, frisches und dynamisches Image betont die Bürgermeisterin.

Sportlicher Rückblick zur Europameisterschaft der Gleitschirme in einem Film von Yves Jonczyk. Teamchef Harry Buntz und Sportvorstand Jonas Böttcher, auch Mitglied der Nationalmannschaft, sehen gute Chancen für die WM 2023 in Frankreich.

Die Ehrung der Drachenflieger übernimmt Charlie Jöst mit einem beeindruckenden Beitrag zur Europameisterschaft am Monte Cucco in Italien. Neun Tage Fliegen am Stück mit Strecken über 200 Kilometern. Gekrönt von Silber im Team und Bronze in der Einzelwertung von Primoz Gricar. Gewonnen hat DHV-Testpilot Alex Ploner aus Italien.

Anschließend eröffnet der Vorsitzende Bernd Böing den offiziellen Teil der DHV-Jahrestagung.

Feststellung der Regularien. Die Versammlung ist beschlussfähig, die Tagesordnung wird angenommen, das Protokoll 2021 genehmigt und Petra Aichele zur Protokollführerin gewählt. Da die Delegierten im Vorfeld schriftliche Tätigkeitsberichte erhalten haben, heben die Vorstände, die ihre Tätigkeit rein ehrenamtlich ausüben, nur die Besonderheiten hervor.

Der Vorsitzende Bernd Böing macht den Anfang. Etwas seltsam war der Beginn seiner Amtszeit durch seine Wahl in einer digitalen Sitzung. Vorausgegangen war ein Strategieworkshop, um den aktuellen Problemen wie Drohnen im Luftraum, Einschränkung durch Naturschutz sowie Pandemie und weiteren Themen angemessen zu begegnen. Mit der Schaffung des EHPU-Airspace Officers in der Person von Helmut Bach hat der DHV eine Position erhalten, um die wichtigsten Themen im Luftraum übergeordnet zu bearbeiten. Ziel ist, die größtmögliche Freiheit im Sport zu erhalten.

In die 80iger Jahre entführt Geschäftsführer Robin Frieß. Im orangenen Overall mit weißem DHV-Pilot-Sticker zeigt er den letzten Schrei der damaligen Mode. Nicht nur die Kleidung hat sich geändert, sondern auch Equipment und Flugtechnik haben sich verbessert. Aber an der eigenen Einstellung müssen wir noch arbeiten. Erfolge sind ein Aushängeschild, aber gesund wieder nach Hause kommen, ist das Wichtigste für uns Flieger. Deshalb plädiert er für fortlaufendes Training und eine angemessene Risikobeurteilung von Material und Flugbedingungen.

Aron Rodewald hat das Amt des Vertreters der Jugend-Kommission von Jonas Böttcher übernommen. Er referiert über die zahlreichen Aktionen und gibt einen Ausblick auf 2023. Im Vordergrund steht: verbandsinterne Abläufe verbessern und mehr junge Leute zur Mitarbeit zu animieren.

Neu im Amt ist auch die stellvertretende Vorsitzende Dr. Nadine Gasda. Unerwartet umfangreich war und ist die Einarbeitung in die Strukturen des Luftsports in Deutschland. Tatkräftig unterstützt haben sie ihre Vorstandskollegen und die Geschäftsstelle. Den Verband vertreten hat sie beim 50jährigen Jubiläum der Modellflieger und beim Frauenfliegerfest in Lenk. Außerdem hat sie schon einen ersten Einblick in den Aufbau der neuen DHV-Homepage erhalten, die in absehbarer Zeit online gehen soll.

Die Zahl der tödlichen Unfälle der letzten 20 Jahren ist annähernd gleich geblieben, zieht Sicherheits- und Geländevorstand Roland Börschel Bilanz. Doch die Zahl der Piloten ist um ein Drittel gestiegen. Also sind deutliche Fortschritte in Bezug auf die Sicherheit zu erkennen. Trotzdem ist jeder Unfall einer zu viel. Ein sicherer Pilot ist ein guter Pilot.

Die DHV-Vorstände und ihre Gäste

1. Vorsitzender Bernd Böing

Stellvertr. Vorsitzende
Dr. Nadine Gasda

Finanzvorstand
Dr. Dirk Aue

Sicherheitsvorstand
Roland Börschel

Geschäftsführer
Robin Frieß
„oldfashioned“

Technikvorstand
Manfred Vaupel

Sportvorstand
Jonas Böttger

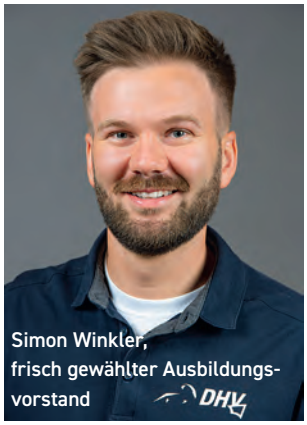
Kassenprüfer Willi Schaeper
und Engelbert Kohler

Dr. Daniel Riner,
SHV-Ehrenpräsident

Das Drachen-Nationalteam

Kassenprüferin 2023
Liza Zimmer

DHV-Jugend-
Vertreter
Aron Rodewald


Simon Winkler,
frisch gewählter Ausbildungs-
vorstand

Abschied

Im Uhrzeigersinn: Charlie Jöst, einstimmig zum Ehrenvorsitzenden ernannt, bleibt dem Fliegen treu. Links: Geschäftsführer Robin Frieß. Der Vorsitzende Bernd Böing verabschiedet Ausbildungsvorstand Peter Cröniger und dankt dem scheidenden Regionalbeirat Gerhard Peter.
Nachgeholt: Verabschiedung von Technikvorstand Dieter Münchmeyer (re), li aktueller Vorstand Manfred Vaupel

Technikvorstand Manfred Vaupel erinnert an Frank Ferber, einen französischen Flugpionier (1862-1909), der feststellte: „Ein Flugzeug zu erfinden, ist nichts. Es zu bauen, ein Anfang. Fliegen, das ist alles."
Die Musterprüfstelle stellt die gesamte Arbeit in den Dienst der Gerätesicherheit. Es geht nicht darum, den Herstellern Hindernisse in den Weg zu legen, sondern dass wir alle mit größtmöglichem Vertrauen in unsere Fluggeräte jeden Flug genießen können.

Einen möglichen Nachfolger präsentiert Ausbildungsvorstand Peter Cröniger zu Anfang. Zwei lange Amtszeiten hält er für ausreichend, möchte aber nicht abtreten, ohne einen Generationenwechsel vorzubereiten. Simon Winkler würde sich zur Wahl stellen. „Viel wollen und wenig können, muss endlich in unserem Flugsport ein Ende haben", betont er eindrücklich. Der Schlüssel ist die Aus- und Weiterbildung. Flugbedingungen müssen kritisch hinterfragt werden.

Sportliche Erfolge hat Sportvorstand Jonas Böttcher aufzuweisen. Vor allem Drachen Silber und Bronze sind Grund für Freude. Nach einigen Anpassungen wird auch der Relaunch des DHV-XCs sehr gut angenommen. Dank an Marc Wensauer für jahrelange Arbeit als Ligachef. Übernehmen wird das Amt Ferdinand Vogel.

2021 war ein am Plan orientiertes erfolgreiches Jahr, zieht Finanzvorstand Dr. Dirk Aue Bilanz und führt dafür einen Jahresüberschuss von 27.501 € sowie 250.000 € als freie Rücklage und 57.000 € als Zweckrücklage an.

Die Kassenprüfer Willi Schaeper und Engelbert Kohler geben einen ausführlichen Prüfbericht ab. Uneingeschränkt empfehlen sie die Entlastung des Vorstands. Die Delegierten folgen einstimmig.

Zu den Verabschiedungen

Bernd Böing dankt Gerhard Peter für die jahrelange Arbeit als Regionalbeirat. 2020 legte Dieter Münchmeyer sein Amt als Technikvorstand nieder, 2022 Klaus Tretter als Sportvorstand. Beiden gebührt Dank und Anerkennung.

Fliegen bestimmt sein Leben. 42 Jahre davon widmete er dem DHV, 25 Jahre führte er dessen Vorsitz. Im Januar 2022 gab Charlie Jöst sein Amt an Bernd Böing weiter.

Der ehemalige Geschäftsführer Klaus Tänzler erinnert sich in einer Videobotschaft. Charlies großer Verdienst war das Verbindende und Zusammenführende der unterschiedlichen Interessen. Nach den Versammlungen saßen vermeintliche Kontrahenten friedlich beim Bier zusammen.

Launig gibt SHV-Ehrenpräsident Dr. Daniel Riner einige Anekdoten zum Besten. DHV und SHV arbeiten seit Jahrzehnten eng zusammen. Er schließt mit den Worten Heiner Geißlers: „Fußball ist Arbeit, aber Fliegen, Fliegen ist Kunst, hohe Kunst!" Das Publikum applaudiert.

Charlie ist sichtlich gerührt. Er hat jetzt wieder mehr Zeit. Und die weiß er zu nutzen. Er hat sich einen UL-Flieger gekauft, Roland Webers Rebell. Denn, der Moment, wo die Füße den Boden verlassen, ist für ihn der schönste Moment beim Fliegen. Jetzt düst er mit Halbgas über die Graspiste, lässt den Rebell kurz abheben und wieder zurückfallen, um den Moment voll auszukosten.

Einstimmig wählt die Versammlung Charlie Jöst zum Ehrenvorsitzenden.

Die Wahlen

Im Amt einstimmig bestätigt wird Dirk Aue als Finanzvorstand. Simon Winkler wird einstimmig zum Ausbildungsvorstand gewählt. Roland Börschel und Markus Baisch bewerben sich um den Sicherheits- und Flugbetriebsvorstand. 64 Stimmen entfallen auf Markus, 66 auf Roland, der damit im Amt bleibt.

Die Kasse 2023 prüft erneut Engelbert Kohler, unterstützt von Liza Zimmer.

Einstimmig genehmigen die Delegierten den Wirtschaftsplan 2023.

Nächste Jahrestagung ist am 25.11.2023 in Gomaringen.

Bernd Böing
Vorsitzender

Dr. Nadine Gasda
Stellvertr. Vorsitzende

Dr. Dirk Aue
Finanzvorstand

Roland Börschel
Vorstand Sicherheit / Gelände

Simon Winkler
Vorstand Ausbildung

Jonas Böttcher
Vorstand Sport

Manfred Vaupel
Vorstand Technik

Protokoll der 43. DHV-Jahrestagung am 05.11.2022 in Sasbachwalden

Beginn: 13:46, Ende: 17:31 Uhr

1. Begrüßung und Regularien

Der DHV Vorsitzende Bernd Böing eröffnet als Versammlungsleiter den offiziellen Teil der 43. Jahreshauptversammlung des Deutschen Hängegleiterverbandes e.V.

Es wird festgestellt, dass zur Versammlung 2022 ordnungsgemäß eingeladen wurde (DHV-Info Nr. 236 vom Juli/August 2022 und per Mail am 08.10.2022) und diese beschlussfähig ist.

Anwesend sind 133 stimmberechtigte Delegierte.

Beschlüsse:

Petra Aichele wird zur Protokollführerin gewählt (offene Abstimmung, einstimmig).

Als Stimmenzähler werden die DHV Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter gewählt, die nicht Delegierte sind (offene Abstimmung, einstimmig).

Die Tagesordnung wird angenommen, Punkt neun wird gestrichen, da keine Anträge vorliegen (offene Abstimmung, einstimmig).

Das Protokoll der Jahrestagung 2021 wird genehmigt (veröffentlicht im DHV-Info Nr. 234 März/April 2022).

2. Berichte des Vorstandes, der Jugend und des Geschäftsführers

Im Vorfeld der Tagung haben die Delegierten die schriftlichen Tätigkeitsberichte erhalten, die mündlichen Berichte der ehrenamtlichen Vorstände bieten eine Ergänzung.

Der Vorsitzende Bernd Böing wurde aufgrund der Corona-Einschränkungen auf der letzten Jahrestagung digital in sein Amt gewählt und freut sich nun ein Präsenztreffen abhalten zu können. In einem vorangegangenen Strategieworkshop wurden Vorgehensweisen zu aktuellen und zukünftigen DHV Themen erarbeitet, besonders zu Themen wie der Erhaltung größtmöglicher Freiheit im Luftraum, Fokus auf Sicherheit und Training und Unfallforschung. Wichtig ist auch die Vertretung unserer Interessen durch Kooperation mit anderen Luftsportverbänden und die Vermeidung von Einschränkungen durch Überflugverbote/Naturschutz. Insbesondere ist hier die Vertretung unserer Interessen auf europäischer Ebene von Bedeutung.

Geschäftsführer Robin Frieß macht im Flugoverall aus den 80iger Jahren eindrücklich darauf aufmerksam, dass sich Equipment, Flugausrüstung und Rahmenbedingungen in unserem Sport weiterentwickelt haben. Wichtig ist eine Kultur der Sicherheit, wir müssen laufend an der eigenen Einstellung und sicheren Selbsteinschätzung arbeiten.

Die Themen Geländeauslastung und Luftraum werden uns weiterhin beschäftigen, auf europäischer Ebene vertritt EHPU Airspace Officer Helmut Bach hier sehr gut unsere Interessen. Trotz der aktuellen, schwierigen gesamtwirtschaftlichen Lage in Deutschland und weltweit ist Robin zuversichtlich, dass der Freiheitsdrang und die Freude am Fliegen weiterhin Motor für Zuwachs in unserem Verband bleiben.

Aron Rodewald gibt als Jugendmanager einen Überblick über die Arbeit und Aktionen der DHV-Jugend 2022. Auch für 2023 sind bereits zahlreiche Angebote für junge Pilotinnen und Piloten geplant. Aron berichtet über die angedachten Events 2023 und streicht heraus, dass man auch verbandsinterne Themen wie die DHV-Regionalversammlungen aktiv unterstützen möchte.

Die stellvertretende Vorsitzende Nadine Gasda berichtet über den ebenfalls digitalen Beginn ihrer Amtszeit und die Freude über die ersten Präsenztreffen. Schwerpunkte ihrer Arbeit waren unter anderem Verbandsnetworking, wie z.B. der Besuch beim Deutschen Modellflieger Verband, der Besuch des Frauenfliegerfestes in der Schweiz und erste Einblicke in die Umsetzung der neuen DHV Homepage.

Roland Börschel berichtet als Vorstand für Sicherheit und Gelände über die durch Corona noch verschärften Probleme in den Fluggeländen. Er bedankt sich bei den Vereinen für ihre immens wichtige Geländearbeit. Wohnortnahes Fliegen gewinnt immer mehr an Bedeutung, aber die Zulassung neuer Hangstartgelände ist schwierig, leichter gelingt das bei Windenschleppgeländen. Der DHV fördert moderne E-Winden, das Potenzial Windschlepp soll ausgebaut werden. Ein großer Erfolg beim Thema Drohnen und Luftraum auf europäischer Ebene: die EASA hat dokumentiert, wie wir Flieger uns durch einfache und bezahlbare Technologien sichtbar machen können (Flarm, Mobilfunk Apps, Fanet).

Die Zahl der tödlichen Unfälle ist in den letzten 20 Jahren annähernd gleichgeblieben, gleichzeitig ist die Zahl der Piloten um ein Drittel gestiegen. Hier zeigt sich die gute Sicherheitsarbeit des DHV, die Erfassung der Daten in der Unfalldatenbank ist dazu wichtige Grundlage. Die vom DHV vorangetriebene Entwicklung der Unfalldatenbank ist vorbildlich und wird auch europaweit von anderen Verbänden genutzt. Fehleinschätzung der Piloten (Flugbedingungen und eigenes Können) ist weiterhin Hauptursache für Unfälle, wichtig zur Unfallvermeidung ist und bleibt ständiges Training.

Technikvorstand Manfred Vaupel ist ebenfalls erstmals seit Corona in Präsenz auf der Bühne. Er erinnert an die Anfangszeit des DHV, als es sehr viele Unfälle gab. Durch die Arbeit der Musterprüfstelle gibt es sicherere Geräte, wir müssen unserer Ausrüstung vertrauen können, um das Fliegen zu genießen. Ein Antrag betreffend Musterprüfung HG aus dem letzten Jahr wurde abgelehnt, trotzdem wird sich demnächst eine Gesprächsrunde mit diesem Thema beschäftigen.

Ausbildungsvorstand Peter Cröniger stellt sich nicht mehr zur Wiederwahl, bleibt aber weiterhin im DHV-Lehrteam aktiv. Er gibt einen Rückblick auf seine Arbeit der letzten Jahre und stellt im Zuge des Generationenwechsels Simon Winkler als seinen möglichen Nachfolger vor. Der Kernbereich Ausbildung muss vom DHV weiterhin auf allen Ebenen bearbeitet werden. Fortbildung, Training und in Übung bleiben, sind essenziell, um im Notfall die richtigen Entscheidungen zu treffen. Er ruft dazu auf, die Aktivitäten im Verband zu stärken und in der Verbands- und Vereinsarbeit aktiv zu bleiben.

Sportvorstand Jonas Böttcher gratuliert den erfolgreichen Nationalmannschaftspiloten, besonders den flexiblen Drachenpiloten, die bei der EM in Italien Silber und Bronze errungen haben. Viele erfolgreich durchgeführte Wettbewerbe dieses Jahr, vor allem German Open HG am Kandel, waren gut und medienwirksam organisiert. Neuer DHV-XC ging dieses Jahr online, Feedback der Nutzer war sehr wertvoll. Dank an Marc Wensauer für seine Arbeit als Ligachef, Nachfolger wird Ferdinand Vogel. Zukünftig soll mehr Schwerpunkt auf die Nachwuchsarbeit und Förderung von jungen Piloten gelegt werden.

Finanzvorstand Dr. Dirk Aue erläutert das Geschäftsergebnis für das Jahr 2021, wie im Geschäftsbericht dargestellt. Mit einem Jahresüberschuss von 27.501 € sowie 250.000 € als freie Rücklage und 57.000 € als Zweckrücklage ist es in Summe ein positives Ergebnis.

3. Bericht der Kassenprüfer und Aussprache
Die Kassenprüfer Willi Schaeper und Engelbert Kohler stellen ausführlich ihren vorliegenden Kassenprüfbericht vor. Sie kommen zu einem insgesamt positiven Ergebnis und stellen fest, dass ordnungsgemäß und sorgfältig gewirtschaftet wird. Sie empfehlen uneingeschränkt die Entlastung des Vorstandes und des Geschäftsführers.
Es schließt sich eine Aussprache zu den Berichten der Vorstände, dem Finanzbericht und dem Kassenprüfbericht an.

4. Entlastung des Vorstandes
Die Kassenprüfer beantragen die Entlastung des Vorstandes.
Beschluss (offene Abstimmung): Die Vorstandschaft wird einstimmig entlastet.

5. Verabschiedungen
Aufgrund von Corona konnten in den vergangenen zwei Jahren keine Vorstände aus ihrem Amt verabschiedet werden. Dr. Dietrich Münchmeyer legte 2020 sein Amt als Technikvorstand nieder und wird von seinem Nachfolger Manfred Vaupel verabschiedet, Klaus Tretter als ehemaliger Sportvorstand konnte leider krankheitsbedingt nicht anwesend sein.
Bei der digitalen Jahrestagung 2021 gab Charlie Jöst sein Amt als langjähriger Vorsitzender an Bernd Böing weiter, nachdem er 25 Jahre den DHV Vorsitz geführt hatte. Mit einer Feierstunde und Standing Ovations wird er nun feierlich verabschiedet.
Dringlichkeitsantrag des Vorstands auf Änderung/Ergänzung der Tagesordnung um den Punkt Ernennung von Charlie Jöst zum Ehrenvorsitzenden.
Beschluss (offene Abstimmung): Der Erweiterung der Tagesordnung wird einstimmig zugestimmt.

6. Antrag der Vorstandschaft auf Ernennung von Charlie Jöst zum Ehrenvorsitzenden
Beschluss (offene Abstimmung): Charlie Jöst wird einstimmig zum Ehrenvorsitzenden ernannt.

7. Wahlen
Der Vorsitzende Bernd Böing erklärt die Wahlmodalitäten.
Wahl Finanzvorstand
Kandidat: Dr. Dirk Aue.
Beschluss (offene Abstimmung): Dr. Dirk Aue wird einstimmig zum Finanzvorstand gewählt. Er nimmt die Wahl an.
Wahl des Sicherheits- und Gelände-Vorstands
Kandidaten: Roland Börschel, Markus Baisch.
Die Kandidaten stellen sich vor und beantworten Fragen.
Beschluss (geheime Wahl): Roland Börschel wird mit 66 Stimmen wiedergewählt, Markus Baisch erhält 64 Stimmen, 2 ungültige Stimmen.
Roland Börschel nimmt die Wahl an.

Wahl des Ausbildungsvorstands
Kandidat: Simon Winkler.
Simon Winkler stellt sich in einer Videobotschaft vor, da er erst später anwesend sein kann.
Beschluss (offene Abstimmung): Simon Winkler wird einstimmig als Ausbildungsvorstand gewählt.
Simon Winkler hat bereits im Vorfeld erklärt, die Wahl anzunehmen. Robin Frieß merkt an, dass Simon Winkler in diesem Zuge seine bestehende Teilzeitanstellung beim DHV aufgibt. Er wird aber weiterhin Fach-Artikel und Videos für den DHV auf freiberuflicher Basis beisteuern können.
Peter Cröniger wird als Ausbildungsvorstand verabschiedet.

Wahl der Kassenprüfer
Engelbert Kohler lässt sich erneut als Kandidat aufstellen.
Beschluss (offene Abstimmung): Engelbert Kohler wird einstimmig wiedergewählt und nimmt die Wahl an.
Als weitere Kandidatin wird Liza Zimmer von der DHV-Jugend vorgeschlagen. Liza Zimmer stellt sich vor.
Beschluss (offene Abstimmung): Liza Zimmer wird einstimmig als zweite Kassenprüferin gewählt und nimmt die Wahl an.

8. Wirtschaftsplan 2023
Dr. Dirk Aue stellt den Wirtschaftsplan 2023 laut veröffentlichtem Plan im vorliegenden Geschäftsbericht vor.
Beschluss (offene Abstimmung): Der Wirtschaftsplan 2023 wird einstimmig angenommen.

Durchführungsort für die nächste Jahrestagung ist Gomaringen am 25.11.2023 (Verschiebung coronabedingt). Im nächsten Jahr können wieder Bewerbungen für die Ausrichtung der Jahrestagung abgegeben werden.

Sasbachwalden, 05.11.2022

Petra Aichele	Bernd Böing
Protokollführerin	Vorsitzender

ANZEIGE

Protokoll der DHV Regionalversammlungen 2022

Nachdem die Regionalversammlungen 2020 und 2021 aufgrund der Pandemiebedingungen nicht in Präsenz durchgeführt werden konnten, fanden 2022 die Versammlungen wieder vor Ort in den einzelnen Regionen statt.

Datum und Orte der Regionalversammlungen:
Regio Ost: 17.09.2022 in Laucha (Luftsportverein Laucha e.V.)
Regio Südost: 24.09.2022 in Bamberg / Frensdorf (Bamberger Gleitschirmflieger e.V.)
Regio Südwest: 25.09.2022 in Kraichtal (Gleitschirmclub Kraichtal e.V.)
Regio Mitte: 1.10.2022 in Niederzissen (Gleitschirmfliegerfreunde Rhein-Mosel-Lahn e.V.)
Regio Nord: 2.10.2022 in Bremen (GSC Weser e.V.)

Tagesordnung:
Begrüßung
Regularien
Wahl der Delegierten für die Jahreshauptversammlung 2022
Vorträge
Regionale Themen
Wahl des Regionalbeirats in den Regionen Südost, Südwest und Nord
Orte der nächsten Regionalversammlungen 2023

Begrüßung:
Die Regionalbeiräte und die veranstaltenden Vereine begrüßen zusammen mit dem DHV Vorsitzenden Bernd Böing die Teilnehmer der jeweiligen Regionalversammlungen.

Regularien:
Björn Klaassen wurde in allen Regionen zum Protokollführer benannt. Hinsichtlich des Protokolls der Regionalversammlung 2021 wurden keine Einwände vorgebracht. Die jeweilige Tagesordnung wird von den Teilnehmern angenommen.

Wahl der Delegierten für die Jahreshauptversammlung in Sasbachwalden am 5. Nov. 2022:
Die Delegierten wurden durch die Teilnehmer der Regionalversammlungen schriftlich gewählt. Die Auszählung der Stimmen erfolgte durch die anwesenden Mitarbeiter der DHV-Geschäftsstelle.

Region Ost
(46 Anwesende, 80 Stimmen, 15 Delegierte zu wählen):
Altmann Renè, Krenz Uwe, Münchmeyer Dietrich, George Lothar, Pückler Fritz-Michael, Hofmeister Elmar, Hünig David Florestan, Zeyfang Sonja, Zießau Ines, Schmidt Jörg, Wittmann Klaus, Horka Willi, Thiel Volker, Lüders Konrad, Weber Frank.

Region Südost
(21 Anwesende, 63 Stimmen, 67 Delegierte zu wählen):
Albert Stephan, Albert Rainer, Börschel Roland, Böttcher Jonas, Buntz Harald, Cröniger Peter, Dambach Uwe, Frieß Wolfgang, Frieß Petra, Glas Regina, Karpf Jürgen, Klaassen Björn, Kohler Engelbert, Lische Dieter, Müller Seli, Müller Philip, Osowski Benno, Pennig Elisabeth, Peter Manfred, Schaeper Wilhelm, Schmottermeyer Ulrich, Schwägele Jonas, Schwind Paul, Tochtermann Bernhard, Tretter Klaus, Weininger Josef, Wiegärtner Reinhold, Bächmann Arthur, Brehm Klaus, Klinner Jonas, Lukhard Felix, Schott Stephan, Söder Jennifer, Vogel Ferdinand, Peter Gerhard, Schapler Markus, Straßer Uli, Clauß Kajo, Tretter Maria, Zeyher Jochen, Heumann Daniel, Salewski Oliver, Stahl Bernd.

Region Südwest
(56 Anwesende, 104 Stimmen, 51 Delegierte zu wählen):
Geis Detlef, Merl Franz, Krieger Torsten, Wäldele Bernd, Ziegler Wibke, Berle Björn, Obst Hans-Wolfram, Semmler Bodo, Frankus Frank, Landmann Michael, Vogel Annemarie, Rauschmeier Rene, Scheilin Benjamin, Reich Hartmut, Bollensen Gerhard, Kienzle Klaus, Vogel Dietmar, Steggemann Bernd, Trenkle Ralph, Azimabadi Peyman, Strohecker Regine, Jöst Karl, Stoll Werner, Valet Rüdiger, Fritz Lothar, Butzke Klaus, Lang Frank Michael, de Beyer Hans Peter, Hagdorn Manfred, Kirchhoff Karsten, Czarnetzki Michael, Herling Marc, Baisch Markus, Baisch Karl-Heinz, Hausknecht Josef Walter, Hess Andreas.

Region Mitte
(67 Anwesende, 162 Stimmen, 52 Delegierte zu wählen):
Böing Bernd, Speckenheuer Rebekka, Preukschat Uwe, Gasda Nadine, Haas Lucian, Herr Frank, Preukschat Romy, Johe Peter, Strack Klaus, Wissel Kai, Zimmer Susanne, Schöning Bernhard, Speckenheuer Klaus, Jeskulke Erika, Weber Reinhold, Schöpe Stephan, Sylla Karl-Heinz, Vaupel Manfred, Jeskulke Peter, Zimmer Liza, Ellwanger Bärbel, Zimmer Dirk, Hilbich Peter, Nitsche Peter, Bonertz Helmut, Sonnleitner Christian, Schlegel Hartmut, Kleineberg Alina, Frohn Toska, Theis Klaus, Soboll Dirk Michael, Becker Udo, Opitz Hans-Peter, Fankhauser Josef, Theis Susanne, Reichwein Insa, Kroß Friedrich-Wilhelm, Dick Jürgen, Schiffer-Mertens Karl, Bienhüls Jürgen, Kosog Boris, Killian Klaus, Bajewski Jörg, Gresch Horst, Hanses Markus, Schulte Burkhard, Linn Bernhard, Christmann Luise, Henry-Ellwanger Hilde, Henrich Albert.

Region Nord
(29 Anwesende, 70 Stimmen, 13 Delegierte zu wählen):
Dengler Eberhard, Grube-Lüning Anna, Apel Uwe, Benecke Johannes, Grube Thomas, Giesen Helmut, Kuknat Reinhard, Aumüller Annemarie, Fischer Helmut, Rodewald Aron, Teschke Frank, Schwiegershausen Corinna, Filimonow Iris.

Vorträge
Robin Frieß und Björn Klaassen berichten über aktuelle Themen aus der Geschäftsstelle, insbesondere über Versicherungen, Gestaltung der Satzung hinsichtlich digitaler Versammlungen, Änderung der FBO sowie dem Thema Nachhaltigkeit im Flugsport.
Zum Thema Luftraum und Drohnen erläutert Björn Klaassen die Zukunftsszenarien und die Maßnahmen des DHV. Problematisch könnten sich ab 2023 neu einzurichtende Drohnen-Lufträume (U-Space) entwickeln. Zudem berichten Björn Klaassen und Bernd Böing über die Arbeit in der Projektarbeitsgruppe Luftsport und Naturschutz und die ABA-Vogelschutzzonen.
Karl Slezak erklärt anhand von Grafiken die Unfallentwicklung in den letzten Jahren. Insbesondere geht er auf aktuelle Unfälle ein. Auffällig sind Unfälle durch Strömungsabriss und dem nicht rechtzeitigen Freigeben der Steuerleinen.

Regionale Themen
Region Ost: Wettbewerbe und generell anspruchsvolle Flugbedingungen im Sommer 2022 (Bericht von Regionalbeirat Rene Altmann), Windentechnik, Nachhaltigkeit und Naturschutz.
Region Südost: Windenschlepp mit der E-Winde.
Region Südwest: Vereinsarbeit und Attraktivität von Vereinen, Nachhaltigkeit und Naturschutz.
Region Mitte: Neues Fluggelände Abraumhalde Hohewardt, Nachhaltigkeit und Naturschutz
Region Nord: Windkraft und Fluggelände, Unfälle.

Wahl Regionalbeirat
Region Südost: Gerhard Peter tritt aus persönlichen Gründen nicht mehr erneut an. Dieter Lische stellt sich zur Wahl. Er wird in offener Abstimmung für 3 Jahre gewählt.
Region Südwest: Aufgrund des Umzugs von Dieter Lische als bisherigem Regionalbeirat Südwest in die Region Südost war die Position des Regionalbeirats frei. Vorgeschlagen wurde Björn Berle. Die Regionalversammlung wählte Björn Berle einstimmig in offener Abstimmung für 3 Jahre.
Region Nord: Prof. Uwe Apel stellt sich erneut zur Wahl. Er wird in offener Abstimmung für weitere 3 Jahre gewählt.
In den übrigen Regionen standen keine Wahlen an.

Regionalversammlungen 2023:
Region Ost: Berlin (DCB Berlin e.V.)
Region Südost, Region Südwest und Region Mitte: Der DHV wird jeweils einen Ort bestimmen und die Organisation übernehmen.
Region Nord: Bremen (GSC Weser e.V.)

Gmund, 4. Oktober 2022

Björn Klaassen	Bernd Böing
Protokollführer	DHV Vorsitzender

REGIONALBEIRÄTE

Prof. Dr. Uwe Apel
Region Nord

René Altmann
Region Ost

Uwe Preukschat
Region Mitte

Björn Berle
Region Südwest

Dieter Lische
Region Südost

ANZEIGE

EPSILON DLS

Discover your Potential

INTERMEDIATE GLEITSCHIRM

LEICHTER FUN-ALLROUNDER AB 3,45 KG*

Flug um Flug weiterkommen: Mit dem EPSILON DLS entdeckst du das ganze Spektrum des Gleitschirmfliegens. Bereits in 10. Generation gibt es den bewährten EPSILON neu als Leichtschirm in DLS-Qualität. Ebenso perfekt für den Einstieg ins Streckenfliegen wie auch für Hike to Fly und Reisen.

*Grösse 22 mit optionalen Leicht-Tragegurten

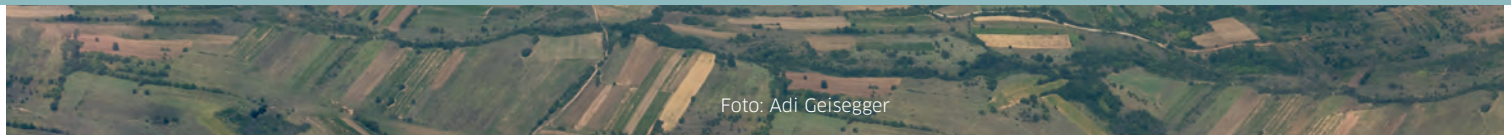


Foto: Adi Geisegger

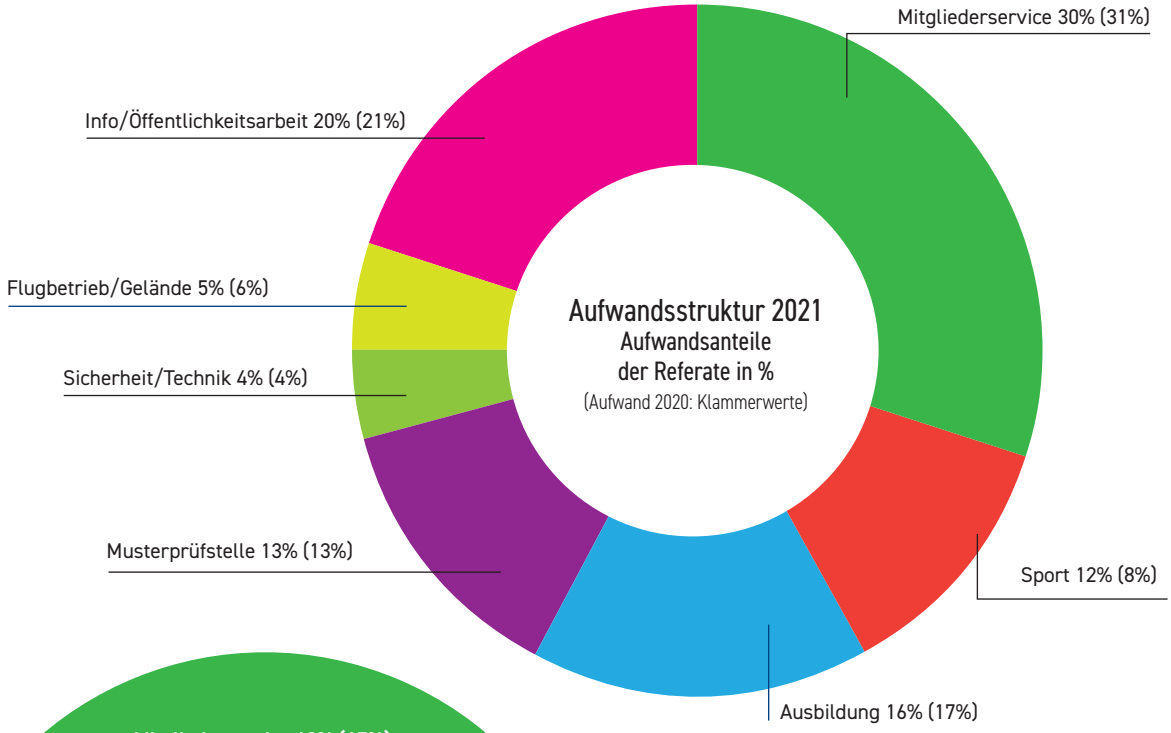
Wirtschaftsplan 2023

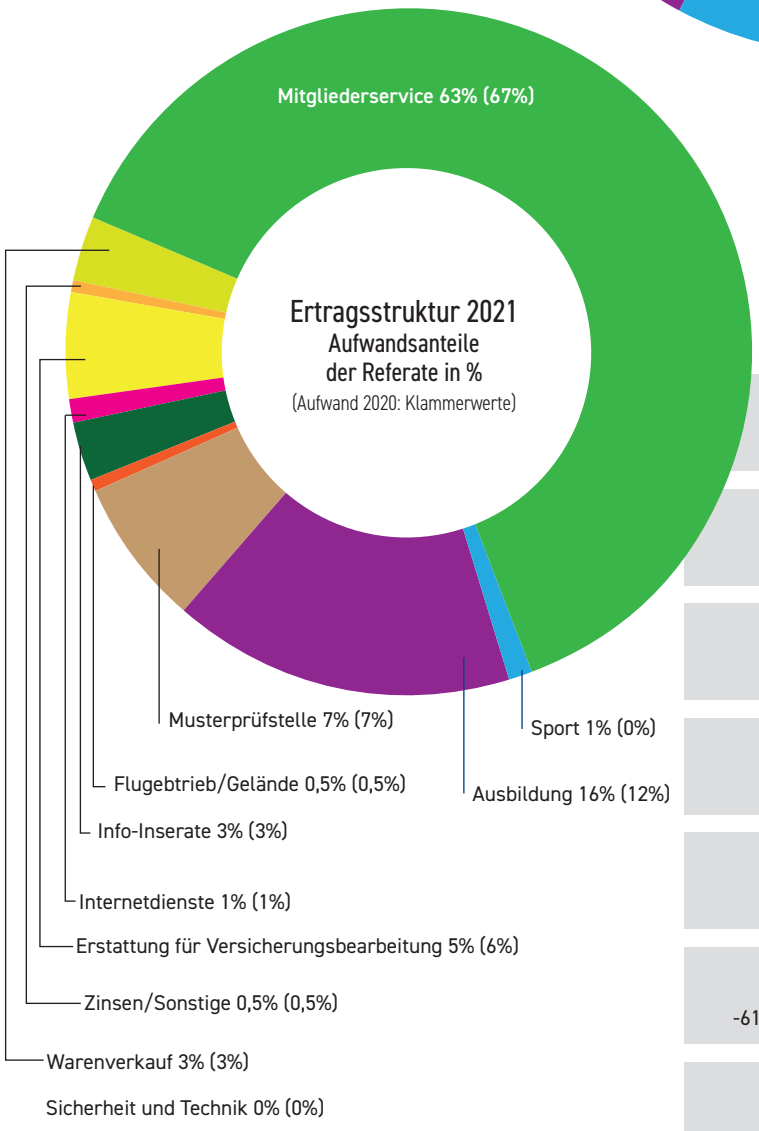
(Plan 2023 im Vergleich mit dem Jahresergebnis 2021 und der Hochrechnung 2022)

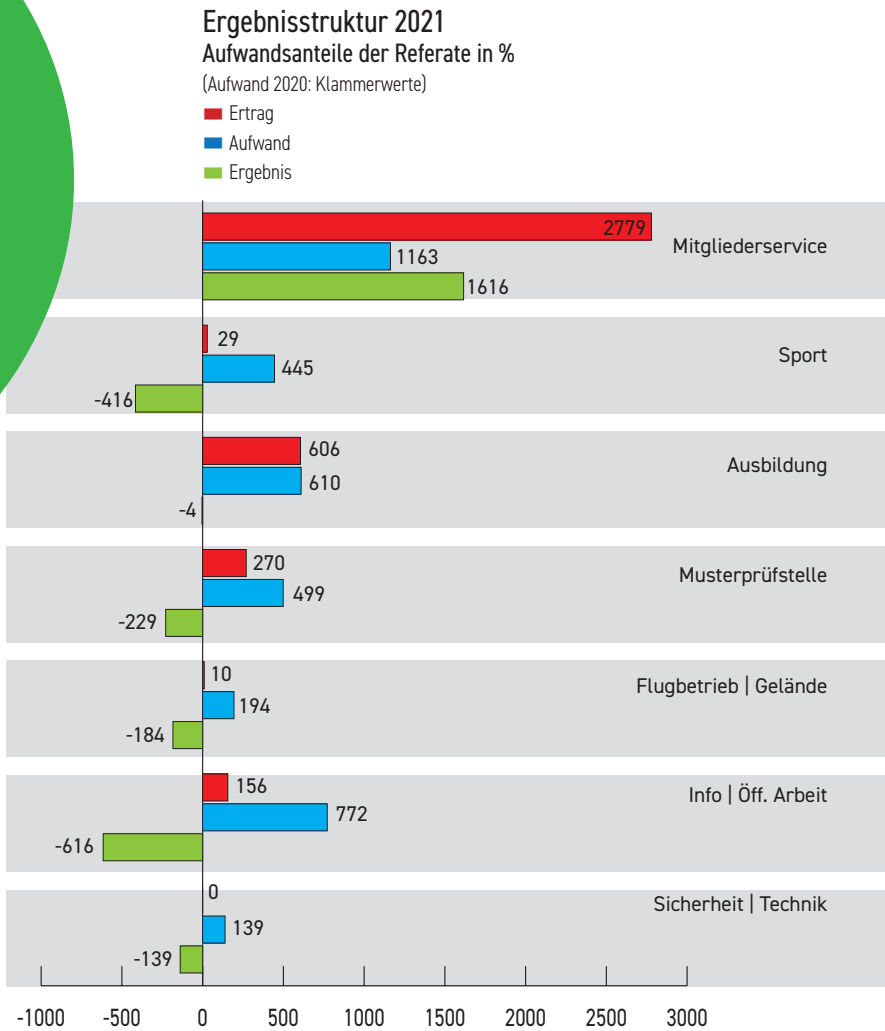
Erträge	2021	2022	2023
Beiträge	2.436.725,48	2.489.000,00	2.500.000,00
DHV-Shop	116.092,91	125.000,00	120.000,00
Inserate und Abos, Hompage + DHV-Info	154.813,79	167.000,00	167.000,00
Kostenerstattung Versicherung	209.018,85	213.000,00	214.000,00
Zinsen und ähnliche Erträge	14.291,37	21.400,00	29.400,00
Referat Wettkampfsport	27.260,00	14.500,00	25.000,00
Referat Ausbildung	554.867,20	550.000,00	550.000,00
Musterprüfstelle	269.638,65	280.000,00	260.000,00
Referat Flugbetrieb/Gelände	9.398,00	7.000,00	8.000,00
Erträge aus der Auflösung v. Rückstellungen/Rücklagen	57.000,00	65.000,00	45.000,00
Anlagenverkäufe, Auflösung Wertberichtigungen	0,00	500,00	500,00
Summe Erträge	**3.849.106,25**	**3.932.400,00**	**3.918.900,00**
Aufwendungen	**2021**	**2022**	**2023**
Wareneinsatz	72.349,09	78.000,00	80.000,00
Jugendförderung	15.317,90	25.000,00	25.000,00
Vereins- und Geländezuschüsse, sonst. Förderungen	31.500,72	40.000,00	45.000,00
Zuschüsse „Moderne-Winden-Projekte“	7.000,00	15.000,00	40.000,00
DHV-Versammlungen + Sitzungen	19.061,56	57.000,00	57.000,00
Nichtabzugsfähige Vorsteuer	82.376,73	80.000,00	8.000,00
Uneinbringliche Forderungen Beiträge	975,20	1.500,00	1.500,00
Sport*	163.155,41	225.000,00	170.000,00
Ausbildung	256.445,82	270.000,00	280.000,00
Sicherheit und Technik	14.160,23	20.000,00	25.000,00
Musterprüfstelle	229.419,18	220.000,00	250.000,00
Uneinbringliche Forderungen Technik	0,00	0,00	0,00
Flugbetrieb, Gelände, Naturschutzgutachten	5.975,75	7.000,00	10.000,00
Angestelltes Personal**	1.410.965,76	1.505.000,00	1.595.000,00
Fachübergreifende freie Mitarbeiter	111.828,50	120.000,00	120.000,00
DHV-Info	409.623,80	430.000,00	445.000,00
Kommission	18.343,61	30.000,00	31.000,00
Porto, Telefon und Internet	80.207,14	84.000,00	85.000,00
EDV, Büromaterial, Fachliteratur, etc.	151.127,43	150.000,00	150.000,00
Raumkosten	17.402,14	18.000,00	21.000,00
Steuern, Gebühren und Beiträge	19.313,88	25.000,00	22.000,00
Prüfungs- und Beratungskosten	34.243,05	28.000,00	30.000,00
Versicherungen	68.879,72	71.000,00	71.000,00
DAeC-Beiträge	0,00	0,00	0,00
Vertretung Projekt Luftsport NEU	4.826,27	10.000,00	10.000,00
Öffentlichkeitsarbeit, Messen	44.567,94	60.000,00	80.000,00
Abschreibungen	243.064,85	270.000,00	250.000,00
Projekt Wetternetz	2.000,00	2.000,00	2.000,00
Einstellung in die Wertberichtig. auf Forderungen	473,00	500,00	500,00
Einstellung in Zweckrücklagen	57.000,00	45.000,00	0,00
Einstellung in die freie Rücklage	250.000,00	35.000,00	0,00
Summe Aufwendungen	**3.821.604,68**	**3.922.000,00**	**3.904.000,00**
Gewinn/Verlust	**27.501,57**	**10.400,00**	**14.900,00**

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

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


Mitgliederservice 30% (31%)
Info/Öffentlichkeitsarbeit 20% (21%)
Flugbetrieb/Gelände 5% (6%)
Sicherheit/Technik 4% (4%)
Musterprüfstelle 13% (13%)
Sport 12% (8%)
Ausbildung 16% (17%)
Aufwandsstruktur 2021
Aufwandsanteile
der Referate in %
(Aufwand 2020: Klammerwerte)


Mitgliederservice 63% (67%)
Musterprüfstelle 7% (7%)
Sport 1% (0%)
Ausbildung 16% (12%)
Flugebtrieb/Gelände 0,5% (0,5%)
Info-Inserate 3% (3%)
Internetdienste 1% (1%)
Erstattung für Versicherungsbearbeitung 5% (6%)
Zinsen/Sonstige 0,5% (0,5%)
Warenverkauf 3% (3%)
Sicherheit und Technik 0% (0%)
Ertragsstruktur 2021
Aufwandsanteile
der Referate in %
(Aufwand 2020: Klammerwerte)


Ergebnisstruktur 2021
Aufwandsanteile der Referate in %
(Aufwand 2020: Klammerwerte)
Ertrag
Aufwand
Ergebnis
2779
1163
1616
Mitgliederservice
29
445
-416
Sport
606
610
-4
Ausbildung
270
499
-229
Musterprüfstelle
10
194
-184
Flugbetrieb | Gelände
156
772
-616
Info | Öff. Arbeit
0
139
-139
Sicherheit | Technik
-1000
-500
0
500
1000
1500
2000
2500
3000

Play It Again – Coupe Icare 2022

Nach zwei Jahren Zwangspause bzw. -einschränkungen fand der 49. Coupe Icare, das weltgrößte Fliegerfest im französischen St.Hilaire, endlich wieder im Originalformat mit Verkleidungsfliegen und anderen Shows statt.

TEXT: **STEFAN UNGEMACH** | BILDER: **STEFAN UNGEMACH, PASCAL BOULGAKOFF (ARKTIK R) UND HERSTELLER**

Eigentlich schien der Coupe Icare nach zwei Corona-Jahren zuletzt auf ein besseres Testival gestutzt zu sein, so dass es schon fraglich schien, ob es das berühmte Showprogramm – zu dem ja viel Vorbereitung und eine gewisse Planungssicherheit gehören – überhaupt je wieder geben würde. Doch da hat man die seit jeher flugbegeisterten Franzosen unterschätzt, die sich wieder zu Tausenden auf dem Plateau von St. Hilaire du Touvet einfanden.

Das Fest

Zwar sahen die Startbedingungen lange nicht gut aus und tatsächlich fiel der letzte Tag auch weitgehend ins Wasser. Doch zunächst ergab sich gegen Ende des vorgeschalteten Testivals noch richtig gutes Flugwetter, so dass zahlreiche bekannte und neue Schirme in der Luft zu sehen waren und auch Strecken geflogen wurden. Trotz manchmal starker Winde fanden sich auch viele H&F-begeisterte Piloten auf dem Dent De Crolles ein (siehe Kasten).

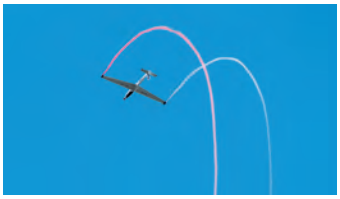
Wichtiger noch: Auch der größte Teil der Verkleidungsflieger vom ICARNAVAL kam am Samstag in die Luft, obwohl immer wieder dichte Wolkenschichten die Piloten zu Wartepausen zwangen und neben diversen Veteranen waren auch neue Gefährte am Start. Ein riesiger Tintenfisch, zwei Spieler an einem Billardtisch, die Queen in ihrer Karosse oder Maverick & Goose im TopGun-Fighter sind nur einige der Konstruktionen, die man nicht alle Tage von einem Startplatz abheben sieht.

Auch die berühmten Flugshows gab es wieder zu sehen: Die klassischen Ballonstarts im Morgennebel, Wingsuit-Flüge und Fallschirmsprünge, Segel-Kunstflug, Bumerang-Artistik – all das wurde den Tag über geboten und zog fast die früheren Zuschauermassen an.

Was für die Freiflieger nicht immer lustig war, nämlich bisweilen starker Südwind, schuf beste Bedingungen für die Acroshow mit (nicht nur) den Rodriguez-Brüdern, die immer wieder aufsoaren konnten und ein gutgelaunt kommentiertes Programm von Syncro-Spirale bis Infinity vorturnten.

Die 2021 durch einen Erdrutsch zerstörte historische Standseilbahn „Funiculaire de St-Hilaire-du-Touvet“ von 1924, die sonst über das ganze Jahr hinweg auch die Piloten zurück aufs Plateau gebracht hatte, wird indes so schnell nicht wieder errichtet. Eine Entscheidung über einen Neuaufbau ist frühestens 2024 zu erwarten.

ICARNAVAL at its Best – again!



↑ Hauptsache motorlos: ein Kondor, ein Sportballon, Wingsuits und Segelkunstflug

↑ Acrospiele: Raul und Felipe Rodriguez bei der „Arbeit“

↑ Nachwuchsförderung: Schulklassen am Südstart

↑ Icare Folies: Homocatodicus, die Crazy Dolls und Elegant Street Machine

Zu einem richtigen Coupe Icare gehört seit 40 Jahren auch das Filmfestival Icare Du Cinema mit den besten Kurzfilmen rund ums Fliegen. Prämiert wurden bei der von 2.500 Zuschauern besuchten Veranstaltung unter anderem die X-Alps-Teilnehmerdoku „Vulnerability“, „Lumdo Kolola“ und „Tic Tac Base“ sowie der unter

www.youtube.com/watch?v=xsEMjWdgRdw

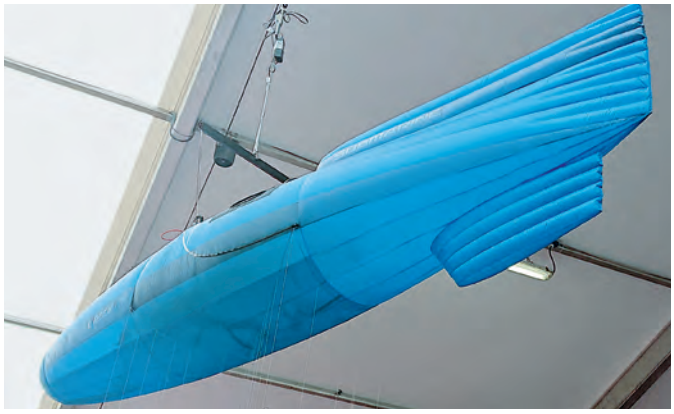
frei erhältliche Kurzfilm „From Avoriaz with Love“, in dem ein Speedflyer über und durch einen im Corona-Winterschlaf liegenden Skiort turnt – neun Drehtage waren für die 3 Minuten Action erforderlich.

Die PARABATIX – Show- und Formationsfliegen mit Motorschirmen –, Straßenkünstler („Icare Folies“), Falkner, Clowns, Bands, Bastel-Events für Schulklassen, ein Gleitwettbewerb für jedermann und allerlei skurrile Konstruktionen schafften es letztlich, zusammen mit der Messe und den Flugshows an die 50.000 Besucher anzuziehen.

Die Ausstellung

Typischerweise stellen viele Hersteller ihre Schirme für die kommende Saison erstmals auf der IcareExpo vor und auch das Debut einiger schon im Frühjahr erwarteter Modelle – beispielsweise von Ozone und BGD – wurde auf diesen Stichtag verschoben. Unter den 120 Ausstellern finden sich zudem nicht wenige, die auf DACH-Testivals selten bis gar nicht vertreten sind. Die IcareExpo ist nun mal der Ort, an dem man besonders viele Prototypen sieht und von kurz bevorstehenden Neuheiten erfährt. Einige davon – über jeden einzelnen Hersteller zu berichten ist schlicht unmöglich - sollen hier vorgestellt werden.

Über dem Stand von **Ozone** schwebt das Wettkampfgurtzeug „Submarine“, das bereits auf mehreren PWCs erfolgreich zum Einsatz kam und jetzt in drei Größen bestellbar ist. Allerdings beträgt die Wartezeit aufgrund der großen Anfrage noch mehrere Monate. Der Bolide (8,15 kg in Gr. M) umhüllt den Piloten komplett mit einer stromlinienförmigen Hülle, durch die er seine Arme steckt und die schon kurz nach dem Start über eine große, schaumstoffstabilisierte Bugöffnung aufgeblasen wird. Im Gurt ist Platz für zwei Retter an den Seiten und einen Koroyd-Protektor. Bestellt werden kann nun auch der High-B Leichtschirm Swift Six, der mehr als nur eine leichte Version des 2.5-Leiners Rush 6 darstellt: Vom Zeno 2 wurden neben dem Design auch die neuen Bremsgriffe mit Fid-Lock-Magneten übernommen. Mit 4,11 kg in MS ist der 62-Zeller ein wenig leichter als



↑ Bald öfters am Himmel: Ozone Submarine

↑ Nearbirds-Teaser: Macht das „Submarine“ Schule?

↑ Das erste Delight mit Heckflosse: SupAir Delight 4 Sport

↑ Mehr als nur ein Facelift: Neo StayUp 2.0

↑ DaVinci SDL: Verlangsamter Luftstrom in 4 Hauptzellen

sein Vorgänger, den er auch im Startverhalten übertrifft. Die Mantra-Reihe wird eingestellt, die Lücke zwischen Delta und Zeno soll dann ein neuer EN/C-Zweileiner namens Aura füllen. Der Moxie wird ein neuer Schulschirm.

BGD hat den Echo 2 in die Luft gebracht. Die Leichtversion des EN/B Epic 2 (3,9 kg in Gr.M mit Softlinks) ist mit vollummantelten Leinen und einem robusten Materialmix für H&F prädestiniert, bringt aber auch eine B/C-Steuerung für effektives beschleunigtes Fliegen mit. In der Luft zu sehen war auch der EN/C Lynx 2, der leichte Bruder des auf Leistung getrimmten Sportflügels Cure 2.

Der LT-2 ist ein neuer EN/C-Zweileiner vom brasilianische Hersteller **Sol**. Der mit 6.25 moderat gestreckte 66-Zeller ist im Wesentlichen ein etwas leichteres Facelift des CCC-Vorgängers LT-1, den wir schon 2019 als ersten Zweileiner mit C-Verhalten vorgestellt hatten. Lieferbar ist er ab November. Ebenfalls neu ist der Tandem Kuat 3, der aufs gewerbliche Segment zielt. Zertifiziert (EN/B) ist aber nur die Größe 41, die bei 7,7 kg Gewicht immerhin 212 kg tragen kann.

Über dem Stand des ukrainischen Herstellers **Nearbirds** hängt eine Art Submarine-Nachbau, für den es aber noch keine konkreteren Pläne gibt. Darunter der Liegegurt Vibe: Nicht mehr ganz taufrisch, aber durch seine vielen Besonderheiten (Nackenunterstützung, Funktasche am Cockpit, ABS, Rü-

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 !

↑ Nicht wörtlich nehmen: Solo-Retterleinen-Verbindung beim Tandemgurt 2Light

↑ Schlank und leicht: The Sock von Airdesign

↑ Handivol: Flugsport für Rollstuhlfahrer

cken-Airbag, Anti-G-Tasche) trotz noch fehlender LTE-Zertifizierung viel beachtet.

Advance lässt dem Iota DLS im Frühjahr den EN/B Epsilon DLS folgen. DLS (Durable Lightweight System) steht bekanntlich für den Kompromiss aus Robustheit und Leichtbau, der insbesondere durch neue innere Elemente erzielt wurde – über simples Umbenennen der bisherigen Schirmmodelle geht das hinaus. Die entsprechende Ultraleicht-Produktlinie, zu der auch der beim StubaiCup vorgestellte Streckengurt Weightless gehört, wird nun als ULS bezeichnet. In dieses Segment wird 2023 auch der Omega ULS fallen. Schon zu sehen war eine ganze Reihe neuer Pack- und Rucksäcke für diese Kategorien, z.B. LightPack DLS (81/91 L, 620/640 g) und ULS (52/60/70 L ab 550 g). Für 2023 angekündigt ist mit dem BiPro 4 auch ein neuer Tandemgurt, der nochmal etwas leichter als sein Vorgänger werden soll.

MacPara stellt mit dem Illusion 2 einen neuen Allrounder vor. Eine Streckung von 5.25 und 52 Zellen positionieren den etwas leistungsfähiger gewordenen EN/B, den es in 6 Größen von 55-145 kg gibt, in die Mitte seiner Klasse. Auch hier findet sich nun Nitinol in der Eintrittskante, die Kappe in Gr. M wiegt 4,45 kg. Ein EN/C-Zweileiner ist ebenfalls in Planung.

Bei **Niviuk** sind allerlei neue Schirme am Start: Der in 6 Größen erhältliche Mid-B Hook 6 (Streckung 5.3, 47 Zellen) ist schon in der Standardversion nicht sonderlich schwer (4,5 kg in Gr. 24) – und es gibt auch eine Leichtversion (Hook 6P), deren Zertifizierung mit EN/A+ angegeben ist und bei der die mittlere von 5 Größen nur noch 3,68 kg auf die Waage bringt. Der EN/A Koyot 5/P präsentiert sich als leichter Allrounder in 5 bzw. 4 Größen und Kappengewichten um die 4,5 bzw. 3,5 kg. In der Sportklasse kommt 2023 oberhalb des Arktik 6 der in Gr. M 4.65 kg schweren Arktik Race, ein EN/C-Zweileiner mit Streckung 6.5 und 64 Zellen sowie der Peak 6. Der Wilko (ein einsteigerfreundlicher EN/A) und ein Acroschirm (N-Gravity 6) mit Lasttest sind ebenfalls angekündigt. Die Liegegurte Hawk und Arrow (mit Flosse) hatten wir bereits beim StubaiCup vorgestellt, der Wettkampfgurt Drifter 2 steht kurz vor der Freigabe.

Nova arbeitet die Rückstände als Folge der Vietnam-Lockdowns kontinuierlich ab und will im Dezember wieder zu normalen Lieferzeiten zurückkehren. Die neue Design-Software, mit der bereits der Zweileiner Xenon und der Mentor 7 light entwickelt wurden, erlaubt u.a. die Simulation von allerlei Klapper- und Abrissformen sowie des Flareverhaltens, was eine Optimierung der Schirmcharakteristik mit wesentlich weniger

ANZEIGE

BAUAIR

• Gleitschirmcheck
• Reparaturen
• Näharbeiten
• Retter packen

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

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

Prototypen ermöglicht. Der Xenon ist jetzt in allen Größen incl. 20/22 verfügbar und im Winter erscheint die Leichtversion des EN/A Aonic, mit dem schon ein 247 km-FAI abgeliefert wurde. Der Phantom 2 ist ebenso wie ein zweileiniger Nachfolger des EN/C Sector in der Pipeline. Schon zu haben ist der Leichtrucksack Ferus mit 80/105 Litern Volumen (760/820 g), der dank versteifter Hüftflossen besonderen Tragekomfort verspricht, sowie die Concertina light. Im Frühjahr kommen das noch leichtere X-Pack sowie der bereits von den letzten X-Alps bekannte Leichtliegegurt Artus in den Handel.

Von **DaVinci** gibt es neu den High-A Classic 2 (5.1 Streckung, 48 Zellen). Nach Experimenten mit einer RAST-artigen Trennwand vor einigen Jahren kommt hier ein anderes Konzept zur Verlangsamung des Entlüftens bei Klappern zum Einsatz: Das SDL (Smart Double Layer) genannte Konzept leitet die Luft in vier Zellen auf dem Weg nach draußen um. Auch einen EN-D mit gewaltiger Streckung (7.85), der Popera, haben die Koreaner in Planung. Interessante Details finden sich im angekündigten Liegegurt DaviMax: Zwei fest eingebaute Retter auf beiden Seiten, eine austauschbare Heckflosse und in der Nase eine ausklappbare UV-Schutzdecke für die Ausrüstung am Startplatz.

Skywalk hat den leichten Bruder des Chili 5, den Cumeo 2, angekündigt. In der Pipeline stecken auch der EN/D Poison 5 sowie – wie bei vielen anderen – ein EN/C-Zweileiner. Pfiffig ist der 1.3 kg schwere Schnellpacksack Easy Bag, in dem Schirm und Gurtzeug separat untergebracht und ohne die Gefahr von Leinensalat verbunden bleiben können.

Die Q-light 3 von **Triple Seven** ist unter der Hand zu sehen: Ein zugänglicher EN/C mit Streckung 6.2 und 73 Zellen. Trotzdem kommt sie in der Größe M auf nur 4 kg Gewicht. Auffällig ist wieder der Tragegurt mit Magnetgriffen und einer komplexen B/C-Steuerung, die u.a. den preisgünstigen Ersatz von Umlenkleinen bei Beschädigungen erlaubt. In der Pipeline steht auch der Tandem Bishop.

Phi liefert nun auch den Maestro 2 Light. Der aufwändige High-B mit 76 Zellen und 5.56 Streckung kommt in ganzen 7 überlappenden Größen, was fast jedem das ganz genau passende Modell zu finden erlaubt. Trotz aller Komplexität wiegt die Größe M mit den Superlight-Risern nur 3,6 kg, die standardmäßig ausgelieferten R07-Riser machen den Schirm 235 g schwerer.

Der CCC Boomerang 12 von **Gin** ist der erste Schirm mit der „Wave Leading Edge"-Technologie. Ähnlich den Tuberkeln an den Brustflossen des Buckelwals ist die Eintrittskante gewellt, was zu einer deutlich späteren Strömungsablösung vom Obersegel und damit mehr Leistung und Stabilität sorgt. Nach und nach soll die Technologie künftig in die anderen Modelle einfließen. Noch „Oldschool": Der Low-B Evora mit Streckung 5.32 in 6 Größen von 55-135kg ist fürs Jahresende geplant und ersetzt den Sprint. Das leichte Einsteigergurtzeug Gingko Airlite 5 erhält ein Facelift.

Bei **Independence** ist der High-B Geronimo in der dritten Auflage am Start. Der mit 5.7 gestreckte Dreileiner hat weiterhin 59 Zellen und ist mit 5kg in der Größe S (25) kein Leichtgewicht, sondern eben ein robuster Allrounder. Auffällig ist das neue „Stäbchendesign".

Der leichte EN/A Schulschirm Karisma II von **Apco** wiegt 4,5 kg in Gr. M. Es gibt ihn in

Volks-Zweileiner im Anmarsch!

Zweileiner sind wegen des reduzierten Leinenwiderstands grundsätzlich leistungsfähiger, fliegen sich aber anders als normale Schirme. Einerseits sind die Kappen im Schnellflug sehr stabil, bieten direktere Steuerdrücke und sind einfacher über die hintere Ebene steuerbar. Dafür legt die geringere Zahl von Stützpunkten für den Restflügel nahe, dass große Klapper extremer ausfallen. Die Profiltreue sichern Stäbchen in fast allen Zellen, die oft über die gesamte Flügeltiefe gehen, ein Verhänger löst sich deshalb bisweilen schwer oder gar nicht mehr.
Das Testen von Klappern erfordert Faltleinen, die primär die Aufgabe haben, reproduzierbare Einklapper und damit reproduzierbarere Ergebnisse in der Beurteilung der Testflugmanöver zu liefern. Außerdem sollen Testpiloten dadurch besser vor unnötig gefährlichen Flugzuständen bewahrt werden. Die Einleitung der Einklapper ohne den Einsatz von Faltleinen würde zu nicht normenkonformen Testflugmanövern führen, die ungültig für die Musterprüfung wären.
Das komplexere Innenleben steigert zudem Gewicht und Preis und die Schirme sind empfindlicher gegenüber Trimmänderungen. Zur Erinnerung: Dass überhaupt Zweileiner (in EN/D) zugelassen wurden ist erst 11 Jahre her!
Auch wenn man die neue Möglichkeit, für die EN/C-Zertifizierung durch Faltleinen induzierte Klapper zuzulassen, deshalb kritisch sehen kann: Bei den Herstellern ist der durch den Volt 4 eingeleitete Trend voll angekommen und viele haben EN/C-Zweileiner angekündigt:

Airdesign	*erhältlich: Volt 4*
Flow	*2023 angekündigt: Adventure*
Gin	*2023 geplant: Bonanza 3*
MacPara	*2023 geplant*
Niviuk	*Arktik Race (bereits auf Website)*
Nova	*2023 geplant*
Ozone	*2023 angekündigt: Aura*
Skywalk	*2023 geplant*
Sol	*2022 angekündigt: LT-2*
Swing	*2023 geplant*
UP	*2023 geplant: neuer Trango (X-Race-Nachfolger)*

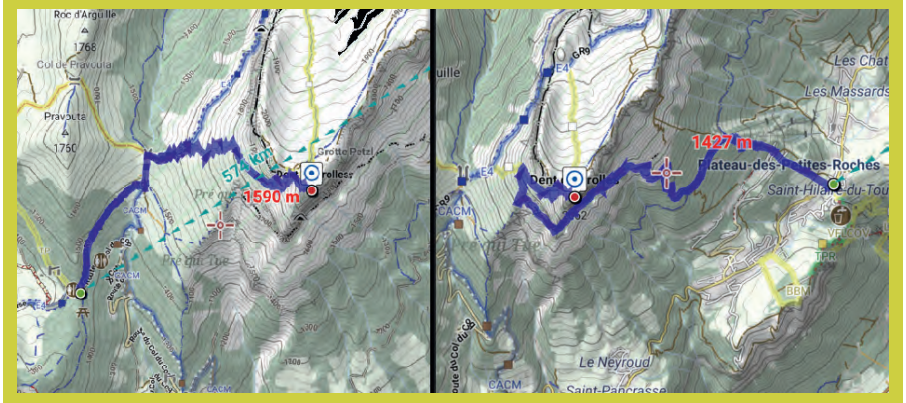
Im Wettkampfreglement ist die neue Zulassungsnorm indes erst seit Kurzem so richtig angekommen. Die aktuellen Regeln der PWCA für 2021 verlangen explizit, dass ein Schirm explizit nach CCC, EN 926 oder LTF91/09 zugelassen ist. EN 926 beinhaltet die EN/D-Flugtests, die ein EN/C automatisch erfüllt. Offenbar gab es aber zu Jahresbeginn noch Unklarheiten, weshalb z.B. der Volt4 sowohl als LTF-D als auch als EN-C zugelassen wurde. Auch über eine neue Sportklasse speziell für die EN/C-Zweileiner als PWC-Einstieg wird derzeit spekuliert.

Dent de Crolles - das Hike+Fly-Sahnehäubchen

Dent de Crolles: Spektakulärer Blick auf St.Hilaire

Über dem Plateau von St.Hilaire thront der 2.043 m hohe Dent de Crolles mit seinen 400 Meter hohen Steilwänden, der zu einem H&F-Abenteuer einlädt. Hier treffen sich schon früh - weitab vom Festivalgeschehen - Piloten für Fotosessions oder einfach nur einen schönen Flug.

Vom Ortszentrum (950 m) sind es gut 1.100 Höhenmeter bis zum 2.043 m hohen Gipfelplateau. Die meisten organisieren sich aber eine Autofahrt auf den Col du Coq, was fast den halben Aufstieg erspart. Sportlich bleibt es trotzdem, denn die letzten 200 Höhenmeter erfordern leichte Kletterei, die bergab mit Rucksack deutlich schwieriger wird – die Flugbedingungen sollte man also vorher checken. Alternativ kann man auch den ganzen Weg vom Festivalplateau aus aufsteigen, wozu ein durchaus anspruchsvoller, ausgesetzter 1 km langer Pfad direkt am Fuß der Steilwand gehört. Trittsicherheit ist hier unbedingt erforderlich, geregnet haben sollte es auch nicht und 3-4 Stunden sollte man einplanen – dafür ist die Aussicht spektakulär. Auf etwa 1.700 m Höhe trifft man dann auf den Hauptweg.



Aufstiegsrouten zum Dent de Crolles: Links Oldschool, rechts spannend

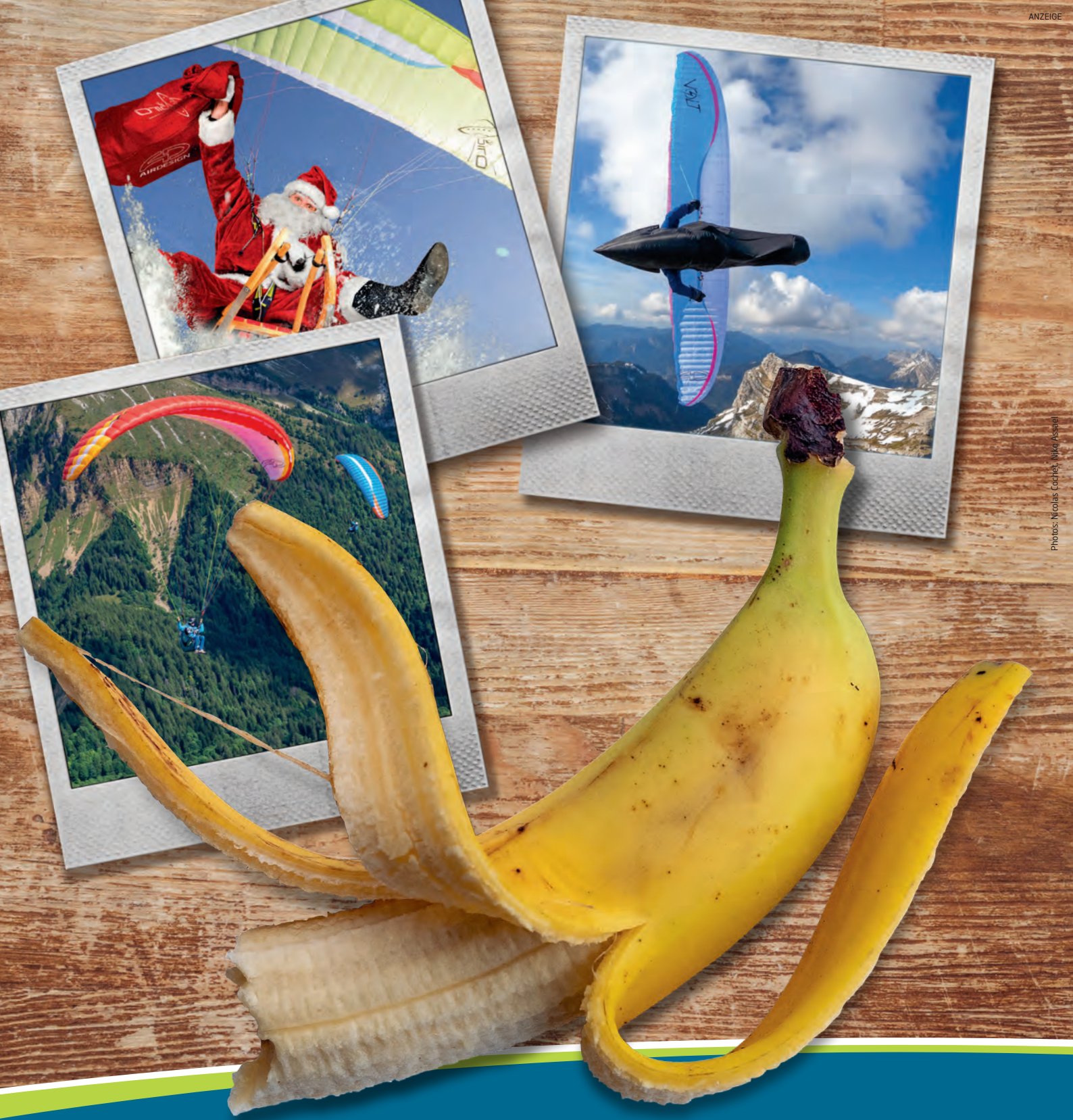
Vom Gipfel gibt es drei Startoptionen: Über eine sanfte Startwiese nach Nord (wobei man gleich nach rechts abdreht und die Klippe überfliegt), oberhalb des Aufstiegs nach NW (was bei starkem Wind durch den Rotor spannend werden kann), oder kurz unterhalb des Gipfelkreuzes über die senkrechte Klippe direkt nach Süden– das ist der übliche Absprung für die Wingsuits beim Festival. Das Gelände lädt zu eindrucksvollem Soaren und auch zu Streckenflügen entlang des Massivs ein. Südlich vom Start findet man sich unmittelbar 1.000 Meter über dem Festivalgelände wieder – und 1.800 m über dem rund 2 Kilometer entfernten Landeplatz in Lumbin, von wo einen während des Festivals die Shuttlebusse wieder nach St.Hilaire bringen. Landen auf dem Plateau ist absolut tabu!

5 Größen von 55-140 kg (Motorzulassung bis 165 kg). Spannend ist ein neuer Tandemsitz: Das „2Light“ wiegt ohne Protektor gerade mal 1,5 kg, der Schaumprotektor mit Lexanplatte bringt es auf 2,15 kg. Der riesige Low-Profile-Rettergriff ist leicht erreichbar und dank Magnetverschlüssen gut gegen versehentliches Auslösen beim Transport geschützt. Zusätzlich können an beiden Seiten großzügige Seitentaschen angezippt werden. Der Clou: Der leichte Gurt mit geteilter Aufhängung ist auch mit dem eingebauten Retter solo fliegbar, wozu die Retterleine aus den Schultergurt-Kanälen genommen und direkt an Schulter-Aufhängepunkten befestigt wird. Theoretisch dürfte die Pendelneigung des Solopiloten an einem Tandemretter zwar etwas größer sein, doch dafür fällt das Urlaubsgepäck klein aus.

Einen neuen Gurt gibt es auch bei **SupAir**. Das Delight 4 kommt in zwei Varianten: wie die Vorgänger mit großem Staufach oder aber als „Sport“-Version mit Heckflosse. Dem knapp 3,8 kg schweren Liegegurt fehlt nichts: Sitzbrett, 12 cm BumpAir-Protektor (trotz 4 cm weniger Dicke 38 G Verzögerung gegenüber 42 G beim Vorgänger) und Rückenschutz, 2 RV-Seitentaschen, Durchlässe für Wasser, Ballast, Funk und „Abwasser“, ein großes und perfekt geneigtes Cockpit mit Kabeldurchlass sowie eine integrierte Baumrettungsschlinge. Der Protektor kann per RV für den Transport aufgefaltet werden, wodurch sich ohne Kompromisse bei der Sicherheit ein besonders flaches Packmaß ergibt. Mit Carbon-Fußplatte bekommt man den Gurt noch etwas leichter.

Neo hat dem nach wie vor flossenlosen Streckengurt StayUp 2.0 ein Facelift verpasst. Der neue Koroyd 2.1 Protektor ist einen Zentimeter flacher geworden, zwei Seitentaschen sind von außen erreichbar, ein Lätzchencockpit hält die Instrumente am richtigen Platz und die Beinsackspitze wird mit Nitinolstäbchen vorgeformt. Nach wie vor wird das GetUp-System mit zweifarbigen Knebeln geschlossen. Der neu gestaltete Frontcontainer für den Retter liegt jetzt zusätzlich fixiert in einer vorgeformten Kuhle, was zusammen mit dem um 90 Grad gedrehten Rettergriff das Werfen in beide Richtungen einfacher macht. Selbst mit einem Koroyd ProPack als Rückenschutz wiegt das Gurtzeug aus robustem Gewebe unter 2 kg. ►

ANZEIGE



Photos: Nicolas Cochet, Nika Assiel

Danke für dieses großartige Jahr!
Hey, nur nicht zu emotional werden! Leg' dein Heft zur Seite und geh fliegen!

AIRDESIGN
break your own rules

www.ad-gliders.com

Fotos der Hersteller

Triple Seven Q-Light 3

Phi Maestro 2 light

Independence Geronimo 3

Gin Boomerang 12

BGD Echo 2

MacPara Ilusion 2

Niviuk Arktik R

© PASCAL BOULGAKOFF

Niviuk Hook 6

Airdesign Eazy 3

Niviuk Koyot 5P

Apco Karisma II

© OLIVIER LAUGERO

Ozone Swift Six

© STEFAN UNGEMACH

BGD Lynx 2

↓ Evolution bei Stodeus: Rechts das neue UltraBip

↑ Flymaster M-Serie: Neue Instrumente in Hoch- und Querformat

Ein leichter Liegegurt für H&F ist auch The Sock von **Airdesign**, das mit 3D-vorgeformtem Rückenelement und nahtlosem Sitz besonders bequem sein soll. Über dem ebenfalls mit Knebeln verschlossenen GetUp-System sitzt ein Frontcontainer mit Schulteraufhängung, für die Sicherheit sorgt ein hochgezogener Aufblasprotektor und die Heckflosse wird über „packfreundliche" Einlässe befüllt. Ein großes Rückenfach, ebensolche Seitentaschen und sogar eine mit RV verschlossene Beinsacknase versprechen viel Stauraum. Die drei Größen haben unterschiedliche Farben, die mittlere Größe wiegt 2,75 kg. Neu ist auch der EN/A Eazy 3, der in 6 Größen von 50-140 kg Startgewicht zu bekommen ist und Einsteiger u.a. mit auffällig gekennzeichneten Tragegurten unterstützt.

Bei **Icaro** gibt es den Acroschirm Nikita Extasy (bzw. „XTC" für die Initialen der Testpiloten Xandi, Thomas, Colin) nun in 2 Größen. Das Wendegurtzeug „Energy light 2" wurde überarbeitet: ein größerer Rettercontainer, verbesserte Rückenabstützung, ein stabileres Sitzbrett kennzeichnen das behutsame Facelift. Für 2023 geplant ist der Low-B Pandion 2.
Bei **Swing** gibt es den Speedrider Spitfire 3, ansonsten hält man sich mit Neuerungen zurzeit bedeckt. Ein EN/C-Zweileiner ist aber auch hier, so wie auch bei UP, in Planung.

Die Firma **Back Bone Paramoteurs** baut neben Trikes seit 12 Jahren Serien-Rollstühle für behinderte Piloten (auch Kindergrößen). Die zusammenklappbaren Modelle können solo oder mit einem Tandempiloten geflogen werden. In der Schweiz gibt es dafür sogar eine spezialisierte Flugschule.

Bei den Fluginstrumenten präsentiert **Flymaster** Neues: Die M-Serie ersetzt die Geräte SD/GPS SD. Das Vario mit Inertialsystem kann im Hoch- und Querformat betrieben werden, der Bildschirm ist wie üblich frei konfigurierbar. Die Ablesbarkeit des S/W-Displays in der Sonne wurde durch Verringerung des Abstands von Bildschirm und Schutzglas verbessert, große Tasten incl. Steuerkreuz ermöglichen die bequeme Bedienbarkeit mit Handschuhen. Das GPS M kann mit einer FLARM-Boje versehen werden. Das Doppelbildschirm-Instrument Live DS bekommt wie die M-Serie einen vollautomatischen FAI-Assistenten und eine Smartphone-App, die sich um automatische Luftraumupdates am Startplatz per Bluetooth kümmert. Für einmalig 50 € kann die FLARM-Lizenz auf „aktiv" erweitert werden, was wie beim XCTracer auch die Anzeige von anderen Luftfahrzeugen ermöglicht.

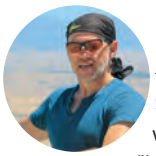
Stodeus ersetzt das Minivario leGPSBip durch das UltraBip. Der solarbetriebene, nur 29 g schwere Zwerg mit GPS-Logger und Inertialsystem hat eine leistungsfähigere, robuste Solarzelle und hebt die Laufzeitbegrenzungen des Vorgängers auf, indem der Lautsprecher nur noch für die Sprachausgabe verwendet wird – das Piepen mit ADSR-Modulation übernimmt ein stromsparender Piezobuzzer. Für Motorschirmpiloten können die Ausgaben auch über eine 3.5 mm-Buchse erfolgen. Die vollständige Integration mit XCTrack oder FlySkyHy via BLE sowie eine Web-App für die Konfiguration runden das Päckchen ab.

Retterschleuder

2019 wurde in St.Hilaire erstmals ein gasgetriebenes Wurfsystem für den Retter vorgestellt (wir berichteten): Der rund 250 € teure und 300 g schwere „Rescue Ejector" von Jean Philippe. Eine metallversiegelte CO2-Patrone entfaltet auf Knopfdruck eine Kraft, die einem Zug von 95 kg am Rettergriff entspricht und den Rettungsschirm mit 10 m/s wegschleudert. Das verringert prinzipiell die Gefahr von Retterfraß durch schnellere Öffnung, reduziert aber die Optionen bei der Wurfrichtung. Der originale Rettergriff bleibt als Backup erhalten. Auch ein Tandemmodul mit zwei Patronen ist erhältlich. Die Batterie hält 6 Jahre, die Befestigung am Schultergurt erfolgt mit einer Schnur. 2019 musste das System noch über den Hersteller des GZ erworben werden (ausgewählte Hersteller sollten das optional in bestimmte GZ einbauen). 2022 kann man das Set direkt erwerben und ein geeignetes, vom Hersteller dafür freigegebenes GZ damit nachrüsten. Der DHV hat das System derzeit in einem ausgiebigen Praxistest.

Das Resümee

Der Coupe Icare ist wieder da. Auch wenn im Vergleich mit dem letzten vollwertigen Fliegerfest vor drei Jahren noch Luft nach oben ist (mit den Shuttles lief nicht alles rund, einige Aussteller klagten über fehlenden Schutz gegen Regenwasser und natürlich war auch etwas Wetterpech im Spiel), haben die Veranstalter vieles richtig gemacht. Deutlich mehr Parkplätze, das kontaktlose Bezahlsystem, gut gelaunte Kommentatoren und natürlich wieder ein umfangreiches Rahmenprogramm rund um alle Spielarten der Fliegerei zogen erneut viele Zuschauer und Schulklassen an. Der Glanz früherer Jahre scheint nicht mehr weit entfernt. Auf das 50-jährige Jubiläum in diesem Jahr darf man sich schon freuen!



DER AUTOR

Stefan Ungemach schreibt seit vielen Jahren international über Nutzung und Technik von Fluginstrumenten, an deren Entwicklung er auch mitwirkt. Er bietet sein Wissen, speziell zur Instrumentenpraxis, auch in Seminaren für Vereine und Flugschulen an.

ANZEIGE

+LEICHTER
Gewichteinspahrung von bis zu 800g durch Leichtbautechnologie und Reduktion der Gesamtleinenlänge

+SCHNELLER
höhere Trimmgeschwindigkeit durch modifizierte Eintrittsöffnung mit Nitinol und Modifikation der Leinengeometrie

+STABILER
mehr Leistung durch verstärkte Rolldämpfung mit neuem Profil

+SICHERER
erhöhte passive Sicherheit, geringere Eigenträgheit – neue Dimension in Leistung und Sicherheit

+GEWICHTSBEREICH
7 Größen Gewichtsbereich 50-160 kg

WIR HABEN DIE *Sicherheit* WEITER ENTWICKELT, DAMIT DU DICH *Sicher* WEITER ENTWICKELN KANNST

Die Emotion-Linie steht als Synonym für Sicherheit der neuesten Generation, der Emotion 4 trägt die Symbiose aus sportlichem Handling und absoluter Gutmütigkeit in die Zukunft. Bereits der Emotion 3 hat eindrucksvoll unter Beweis gestellt, dass sich Sicherheit auch mit agilem Handling vereinen lässt, wodurch der Flügel auch lange nach der Schulung sichere Glücksmomente verspricht. Daran wollten wir festhalten und gleichzeitig konstruktiv alles in Frage stellen, um die A-Klasse-Referenz auf ein neues Level zu heben. Nach mehr als drei Jahren Entwicklungsarbeit, eröffnet der Emotion in seiner vierten Generation nun wieder eine neue Ära. Schneller, leichter, sicherer und der wichtigste Wert an dem wir den Emotion messen: Das sichere Piloten-Lachen nach der Landung.

Weitere Informationen unter:

www.u-turn.de

U-TURN
SAFE FUN

Die 2,5-Leiner kommen

Während in der C-Klasse Zweileiner Einzug halten, geht der Trend bei neuen High-B-Schirmen zu einer Kombination aus Drei- und Zweileiner. Was steckt hinter dieser Bauweise?

TEXT UND FOTOS: **LUCIAN HAAS** UND **HERSTELLER**

© NOVA

Seit der Novellierung der EN-Norm 926.2 im Frühjahr 2022 ist es erlaubt, bei Testflügen von Schirmen für die C-Klasse sogenannte Faltleinen einzusetzen. Das ermöglicht es den Herstellern, neue C-Schirme zu konstruieren, bei denen die Aufhängung der A-Leinen deutlich nach hinten versetzt ist. Infolgedessen können sie in der Flügeltiefe eine ganze Leinenebene einsparen. Das Ergebnis sind sogenannte Zweileiner, wie sie schon länger im CCC- und EN-D-Bereich üblich sind. Airdesign setzte mit dem Volt 4 als Erster auf diesen Weg. Doch beim jüngsten Coupe Icare ließen fast alle namhaften Hersteller erkennen, dass sie an eigenen EN-C-Zweileinern arbeiten.

In den tieferen Klassen EN-B und EN-A bleibt der Einsatz von Faltleinen bei der Zulassung gemäß EN-Norm aber weiterhin tabu. Allerdings wird auch dort dem Leistungsdrang durch geschickte Anpassungen des Leinenlayouts weiter Tribut gezollt. Zumindest im Bereich der High-B-Schirme hält die Zweileiner-Technologie teilweise Einzug.

Aktuelle Schirmmodelle wie die Ozone Rush 6 und Swift 6, Nova Mentor 7 light und

© LUCIAN HAAS

↑ **Die Querzugbänder im Flow Freedom 2 machen die Reduktion auf zwei Leinenebenen im Außenflügel gut sichtbar.**

Flow Freedom 2 weisen ein besonderes Leinenlayout auf. Bei ihnen ist der Außenflügel nicht mehr mit drei Leinenebenen (A/B/C), sondern nur noch mit zwei (A/B) abgestützt. Anders gesagt: Das Leinenlayout im Außenflügel ist das eines Zweileiners, während die Kappenmitte wie ein klassischer Dreileiner aufgehängt ist.

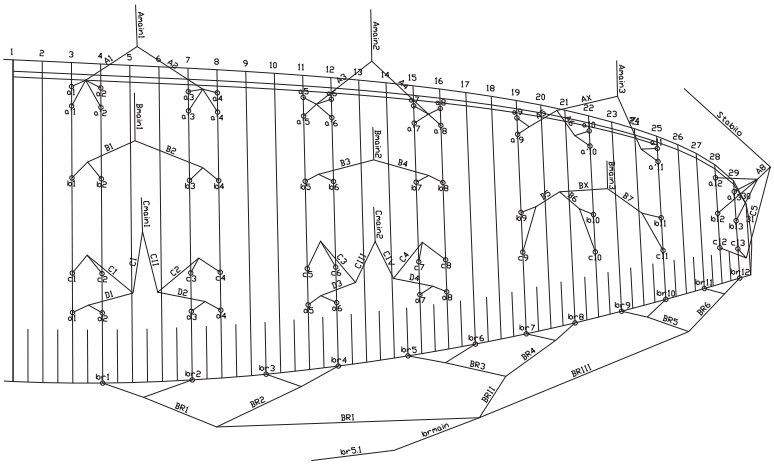
Für diese Bauweise gibt es verschiedene Bezeichnungen: hybride 3/2-Leiner oder 2,5-Leiner. Der Einfachheit halber verwende ich im Folgenden die zweite Variante.

Felipes Geistesblitz

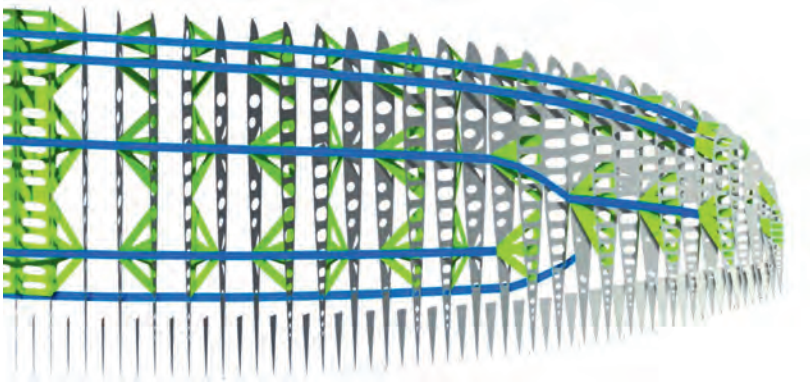
Der Erste, der auf die Idee kam, bei Dreileinern im Außenflügel auf die dritte Leinenebene zu verzichten, war Felipe Rezende. Er ist der Chef und Konstrukteur der australischen Marke Flow Paragliders. Vor rund vier Jahren war ihm bei Flügen mit einem Dreileiner-Prototyp eines EN-C Schirms aufgefallen, dass die C-Leinen im Außenflügel so gut wie keine Last trugen und somit überflüssig erschienen. Er fragte sich: Was wäre, wenn ich sie einfach wegließe? Schon bald testete er diese Konfiguration in einem neuen Prototyp und war erfreut über den Leistungsgewinn.

2019 kam der Flow Fusion als damals erster 2,5-Leiner auf den Markt. Er ließ auch Konstrukteure anderer Marken aufhorchen: Sollte sich ein solches Konzept nicht sogar in die EN-B-Klasse übertragen lassen? Mittlerweile ist klar: Das Setup funktioniert auch bei Schirmen mit einer Streckung zwischen 5,5 und 6, wie sie im High-B-Sektor üblich ist.

Der klassische Dreileiner-Bereich in der Schirmmitte sorgt dort weiterhin für gute Abstützung des Hinterflügels. Die Schirmreaktionen fallen damit auch nach großen beschleunigten Klappern immer noch EN-B-konform aus. Das Zweileiner-Layout im Außenflügel verbessert aber Leistung und Handling, vor allem im beschleunigten Flug. Das hat gleich mehrere Gründe: weniger Leinenwiderstand, eine höhere Profiltreue und eine leichtere Steuerung über den hinteren Tragegurt.



↑ **Der Leinenplan des Flow Freedom 2. Die äußeren Leinen der B-Ebene sind zurückversetzt und haben noch eine kurze C-Gabel.**
Quelle: Flow Paragliders



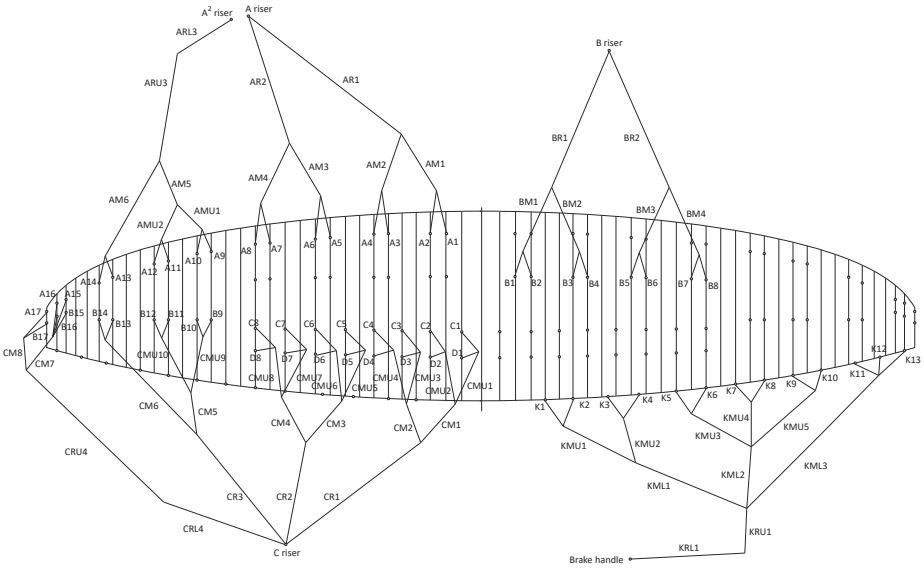
↑ **Die innere Struktur eines Flow Freedom 2. Die zweite Leinenebene im Außenflügel sitzt zwischen der B- und C-Ebene des Mittelflügels.**
Quelle: Flow Paragliders

1. Weniger Leinenwiderstand

Der am leichtesten verständliche Grund für den Leistungsgewinn der 2,5-Leiner ist die Leinenreduktion. Lässt man die C-Ebene im Außenflügel weg, spart man rund zehn Prozent der Leinen, die mit ihrem Luftwiderstand die

↓ **Beim Ozone Rush 6 fällt im Außenflügel die B-Ebene weg. Die hinteren Leinen sitzen dort auf der Achse der C-Ebene.**

© OZONE | OSCAR LAGARROTXA



↑ **Der Leinenplan des Ozone Rush 6. Die äußeren Leinen B9 bis B17 der zweiten Leinenebene hängen am C-Gurt.**
Quelle: Ozone

Gleitleistung des Schirmes mindern.

Bemerkbar macht sich das vor allem bei höherem Tempo. Der Widerstand wächst im Quadrat mit der Geschwindigkeit. Ein 2,5-Leiner hat deshalb im Vergleich mit einem ansonsten identisch aufgebauten Dreileiner eine etwas flachere Polare.

2. Größere Profiltreue

Der zweite Grund ist etwas komplexer. Er hat mit der differenzierten Trimmungsänderung eines Schirmes entlang der Spannweite zu tun. Tritt man den Beschleuniger, werden bei einem Dreileiner typischerweise die A-Ebene voll und die B-Ebene teilweise nach unten gezogen. Dadurch reduziert sich der Anstellwinkel des Profils.

Allerdings sind Gleitschirme ja gekrümmt und werden zu den Außenflügeln hin schmaler. Die Änderung des Anstellwinkels beim Beschleunigen ist deshalb nicht überall gleich. Im Außenflügel sitzen die Aufhängung von A-, B- und C-Ebene näher beieinander. Dort wirkt sich das Treten des Beschleunigers überproportional aus. Zugleich wird das Profil im Außenflügel wegen der geringeren Abstände der Leinenebenen in sich stärker verformt. Es entspricht dann nicht mehr dem Ideal.

Bei der Trimmung eines Gleitschirms müssen die Konstrukteure deshalb immer Kompromisse entlang der Spannweite eingehen. Am größten sind diese mit Blick auf die Schränkung und die akzeptable Verformung des Profils im Außenflügel.

Bei nur zwei Leinenebenen im Außenflügel bleibt dort die Profilform beim Beschleunigen besser erhalten. Denn das Profil kippt nur noch um den hinteren Aufhängungspunkt, ohne in sich deformiert zu werden. Das zahlt sich in einer besseren Stabilität und einem höheren Auftrieb des Außenflügels aus, was sich wiederum in eine höhere Topspeed ummünzen lässt. Auch das stellt eine Leistungssteigerung dar.

ANZEIGE

3. Leichtere C-Steuerung

Als Drittes ermöglichen 2,5-Leiner eine leichtere und aerodynamisch effizientere Steuerung über die hinteren Tragegurte. Das wird auch gerne als „Zweileiner-Feeling“ bezeichnet.

Fast alle modernen High-B-Schirme verfügen mittlerweile über Griffe o.ä. an den C-Tragegurten, um darüber im beschleunigten Flug Anstellwinkel-Korrekturen durchzuführen, ohne jedes Mal aus dem Beschleuniger gehen zu müssen oder die Bremsen einzusetzen. Die C-Gurte sind dabei über eine Umlenkung mit den B-Gurten verbunden, um auch diese untersetzt mitzuziehen.

Bei klassischen Dreileinern hat diese BC-Steuerung allerdings gewissermaßen Macken. Denn der Zug an den C-Gurten verstellt nicht einfach nur den Anstellwinkel (wie bei einem klassischen Zweileiner), sondern verformt – trotz der Kopplung mit der B-Ebene – das Profil stets auch noch ein wenig. Dieser Effekt tritt wieder einmal im Außenflügel am stärksten auf. Dahinter steckt die gleiche Problematik wie oben schon bezüglich der Profiltreue beim Beschleunigen beschrieben.

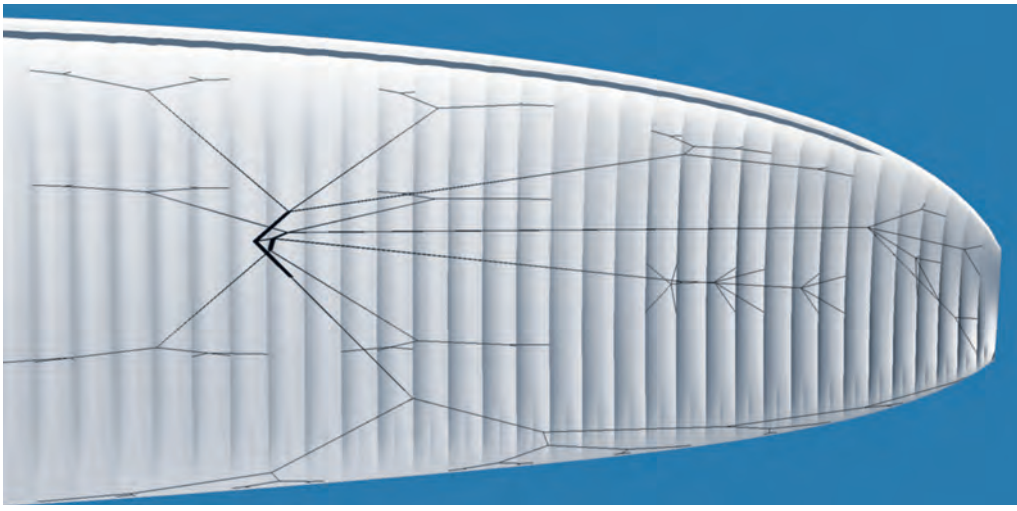
Bei einem als Zweileiner konstruierten Außenflügel fällt die Profildeformation durch die BC-Steuerung in diesem Flügelteil weitgehend weg. Das heißt, wenn der Pilot auch in turbulenten Luftmassen im Gas steht und über die Tragegurte steuernd eingreift, wird die aerodynamische Güte des Profils weniger gestört. Unterm Strich kann auch daraus ein kleiner Leistungsvorteil erwachsen.

Vielleicht noch wichtiger ist aber der Gewinn im Handling. Für die BC-Steuerung von 2,5-Leinern ist typischerweise etwas weniger Kraft nötig. Denn der Teil der Energie, den man sonst in die Verformung des Profils stecken muss, fällt hier weg.

Verschiedene Varianten

Schaut man sich die Leinenpläne der drei oben genannten Vertreter der 2,5-Leiner im High-B-Sektor genauer an, so wird man allerdings feststellen: 2,5-Leiner ist nicht gleich 2,5-Leiner. Es gibt verschiedene Varianten, wie der Außenflügel jeweils aufgehängt und mit den Tragegurten verbunden ist. Das hat vor allem Einfluss auf die Charakteristik bzw. die Möglichkeiten der BC-Steuerung.

Beim Ozone Rush 6 beispielsweise hängt die zweite Leinenebene des Außenflügels nicht auf dem B- sondern dem C-Tragegurt. Die Folge davon ist, dass jeder Zug am C-Gurt sich direkt und besonders deutlich auf den Anstellwinkel des Außenflügels auswirkt. Das macht auch dynamischere Richtungskorrekturen über die hinteren Tragegurte leicht möglich.



© NOVA

↑ Die Anlenkung der verschiedenen Leinenebenen beim Mentor 7 light.

© NOVA

↑ Der Tragegurt des Mentor 7 ist auf die BC-Steuerung hin optimiert. Die hintere Leinenebene des Außenflügels sitzt auf dem Durchläufer zwischen A- und B-Gurt.

Beim Flow Freedom 2 hängt die zweite Leinenebene des Außenflügels hingegen am B-Gurt. Dieser ist über einen Flaschenzug nur untersetzt mit dem C-Gurt verbunden. Um hier per BC-Steuerung eine ähnliche starke Auslenkung des Außenflügels zu erreichen wie beim Rush 6, ist deshalb ein längerer Zugweg nötig. Die Richtungssteuerung ist damit weniger effektiv.

Novas Mentor 7 light ist in dieser Hinsicht noch extremer. Hier hängt die zweite Leinenebene des Außenflügels sogar auf einem Durchläufer zwischen A- und B-Gurt. Nur die Stabilo-Leine hängt am B-Gurt. Dadurch wird der Außenflügel noch weniger ausgelenkt, wenn man an den C-Gurten zieht. Anders gesagt: Die BC-Steuerung beeinflusst fast ausschließlich den Anstellwinkel des Mittelflügels, um diesen stabil zu halten. Für engeres Kurven per BC-Steuerung ist diese Variante deshalb nicht geeignet. Das Setup bietet dafür einen anderen Vorteil: Der Mentor 7 light weist die derzeit wohl leichtgängigste BC-Steuerung unter den High-B-Schirmen auf.

Thermikfliegen mit C-Steuerung

Welche der drei Varianten die Bessere ist, ist am Ende auch Geschmacksache. Das hängt mit eigenen Vorlieben und angepassten Steuertechniken zusammen.

Bei einem 2,5-Leiner-Setup wie beim Rush 6 zum Beispiel bekommt der Pilot am C-Gurt ein direkteres Gefühl für das Geschehen am Außenflügel. Damit kann er u.U. auch mögliche Störungen leichter erspüren und im Voraus reagieren. Der direkte Kontakt zum Außenflügel über den C-Tragegurt ermöglicht sogar eine effektive Steuerung im Thermikflug. Beim Kreisen lässt sich der Außenflügel des Ruhs 6 nicht nur mit der Außenbremse, sondern alternativ auch über die C-Steuerung stützen. Durch die dabei stets ganz offene Außenbremse liefert das schnellere Profil somit mehr Auftrieb.

Bei einem Mentor 7 light schließt sich diese Option durch das andere Leinenlayout weitgehend aus. Die BC-Steuerung bleibt dort ja auf die Anstellwinkelkontrolle des Mittelflügels beschränkt. Nova entlastet allerdings den Piloten durch ein sehr nickstabiles Profil, den Außenflügel allzu häufig am Unterschneiden hindern zu müssen.

Die Zukunft

Am Ende bleibt die Frage: Wird sich das Konzept der 2,5-Leiner im High-B-Sektor durchsetzen? Allein mit Blick auf den potenziellen Leistungsgewinn stehen die Chancen dafür gut. Vieles spricht dafür, dass diese Bauweise in den nächsten Jahren zu einer Art neuem Standard und möglicherweise sogar zu einem Definitionsmerkmal für „High-B“ wird. Und sei es nur, weil man dieses Feature als Hersteller marketingtechnisch einfach bieten will oder muss.

„Echte“ Zweileiner mit EN-B sind hingegen nicht in Sicht, solange die Zulassungsnormen den Einsatz von Faltleinen für diese Klasse ausschließen. „Meiner Meinung nach kann man keinen guten – das heißt zum Beispiel stabilen – Zweileiner bauen, der beim Zug an den A-Leinen so einklappt, wie man das für die Zulassung bräuchte“, sagt Nova-Konstrukteur Philipp Medicus.

Dass die 2,5-Leiner auch im Low-B oder gar High-A-Bereich ankommen, ist eher weniger zu erwarten. Seine Vorteile spielt ein 2,5-Leiner vor allem im beschleunigten Flug aus. Das ist in den unteren Klassen kein entscheidendes Kriterium.

Die eher pummeligen A- und Low-B-Schirme würden zudem einen noch deutlicheren Einsatz von Stäbchen verlangen, um auch den Hinterflügel sauber abzustützen. Ein solche Aufrüstung der inneren Struktur macht die Schirme aber komplizierter in der Herstellung, teurer, schwerer und schlechter zu packen. All das geht an den Bedürfnissen der Piloten in diesem Bereich vorbei.

Vor allem das größere Packmaß werden Piloten auch schon bei den aktuellen 2,5-Leinern als Nachteil empfinden. Damit die langen Stäbchen im Flügel in Form bleiben, sind besondere Packmethoden angeraten. Etwa der Einsatz von aufblasbaren Packrollen, um die Stäbchen vor zu engen Knickradien zu schützen.

DER AUTOR

Lucian Haas ist freier Wissenschaftsjournalist. In der Gleitschirm-Szene hat er sich mit seinem Blog Lu-Glidz und dem zugehörigen Podcast Podz-Glidz einen Namen gemacht. Seit vielen Jahren verfolgt er intensiv die technischen Entwicklungen im Gleitschirmbau.

ANZEIGE

ANZEIGE

XC MADE SIMPLE

Das Genie X-Lite ist ein XC-Gurtzeug wie es im Buche steht. Das Design zeugt von Konzentration auf das Wesentliche – wie Sicherheit, Aerodynamik, Komfort und Praktikabilität – während es leicht und kompakt blieb.

Das Genie X-Lite richtet sich an Streckenpiloten, die gelegentliche Hike & Fly Touren nicht scheuen. Die Ausstattung lässt selbst den versierten XC-Piloten nichts vermissen, während es leicht genug für ausgedehnte Touren bleibt.

4 Größen / 3,21 kg (Größe M)

GIN

Genie X Lite

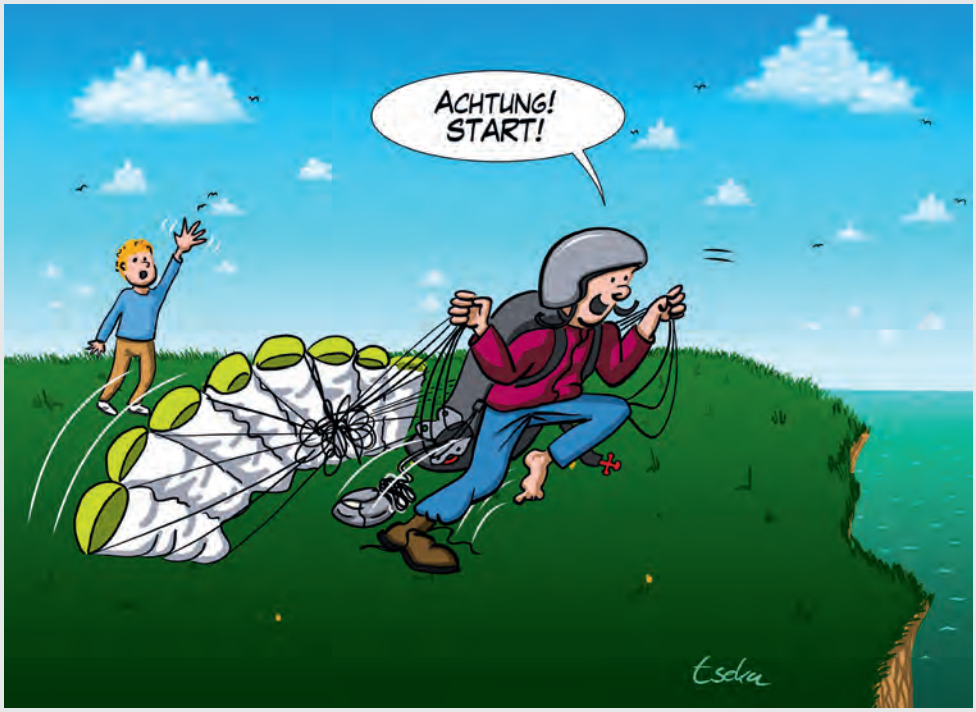
www.gingliders.com

Teil 1 | Flugpraxis

Gleitschirm Safety Basics

Die Unfalldatenbank des DHV umfasst seit 2013 mehr als 2.800 Unfall- und Störungs-Meldungen, in der gemeinsamen europäischen Datenbank (alle EHPU-Verbände) sind es ca. 9.500. 99 % dieser riesigen Datenmenge zu Gleitschirm-Unfällen kann zu einer Essenz aus einer Handvoll Sicherheitsregeln und Handlungsanweisungen eingedampft werden.

TEXT: **KARL SLEZAK** | CARTOONS: **CHRISTOPH KRÜGER**



Mach Deine Checks am Startplatz gründlich

Sehr gefährlich, aber auch sehr einfach zu vermeiden ist ein Start mit einer Leinen-Verknotung oder einem Leinen-Überwurf. Mach deshalb immer einen gründlichen Leinen-Check bei den Startvorbereitungen. Mach einen besonders gründlichen Leinen-Check, wenn die Bedingungen kein Rückwärts-Aufziehen zulassen. Beim Vorwärts-Aufziehen ist die Blick-Kontrolle nach der Aufziehphase normalerweise nicht ausreichend, um Knoten oder Fremdkörper in den Leinen zu entdecken. Deshalb ist bei Vorwärts-Start-Bedingungen eine gute Leinen-Kontrolle bei den Start-Vorbereitungen so wichtig.

Überhaupt gilt für die Startvorbereitungen: Lass dich von nichts und niemandem bei den Startvorbereitungen und Checks stören. Nutze die Möglichkeit des Partner-Checks vor dem Start.

Lerne sicheres Rückwärts-Aufziehen und Groundhandling

Vieles, was du beim Groundhandling lernst, wirst du beim Fliegen einsetzen können. Souveränes Schirmzugewandtes Aufziehen der Kappe, das Kennenlernen von zunehmendem und nachlassendem Steuerdruck, je nach Anstellwinkel, die Wirksamkeit der Impuls-Steuerung, Abfangen und Lösen der Steuerleinen bei einer vorschießenden Kappe, Freigeben und Warten bei hängender Kappe, Wirksamkeit der Körpersteuerung und tausend andere Sachen. Kontinuierliches Groundhandling-Training ist nicht mehr wegzudenken in der Entwicklung zu einem sicheren Piloten. Nach dem rückwärts-Aufziehen ist das Ausdrehen in die falsche Richtung ein Sicherheits-Problem, das immer wieder zu schweren Unfällen führt. Check deshalb immer vor dem Ausdrehen die korrekte Drehrichtung.

Brich den Start ab, wenn nicht alles passt

Wenn die Konfiguration des Schirms nach dem Aufziehen für den Startlauf ungünstig ist, z.B. weil die Kappe schräg steht, sich noch hinter dem Piloten befindet, stark angebremst werden muss oder die Startrichtung verlassen wurde etc., sollte der Start nach dem Aufziehen abgebrochen werden. Ansonsten steigt die Fehlstart- und Unfallwahrscheinlichkeit immens. Ein Startabbruch steht für eine souveräne Haltung des Piloten. Kein Startabbruch ist ein Zeichen für Defizite in der Wahrnehmung und beim Risiko-Bewusstsein. Und obendrein oft eine ziemlich peinliche Vorstellung.

© PRIVAT

← Dieser Leinen-Überwurf hat im Herbst 2022 wegen Überreaktion des Piloten zu einem tödlichen Unfall geführt.

Fly the aircraft

Was macht der Airliner-Pilot, wenn ein Triebwerk ausfällt? Er bringt sein Flugzeug zuallererst in einen stabilen und sicheren Geradeausflug mit dem verbleibenden Triebwerk und kümmert sich anschließend um das Problem. Was soll ein Gleitschirmflieger machen, der eine Störung an einer Flügelseite hat, die den Schirm in eine Drehung zwingt? Dasselbe wie der Airliner-Pilot. Leider sind viele Piloten in einem solchem Fall ausschließlich Problem-fixiert. Sie versuchen sofort, die Ursache zu lösen (Klapper, Leinen-Knoten, Leinen-Überwurf, verwickelte Bremse) ohne vorher die Flugrichtung und Geschwindigkeit zu korrigieren. Und nehmen nicht wahr, wie ihr Fluggerät in eine kritische Situation gerät, z.B. in eine Kurve zurück in den Hang oder in einen Strömungsabriss. Deshalb immer erst das Fluggerät stabilisieren (Gewichtsverlagerung, Gegenbremse, bei Leinenknoten auch Beschleunigen), Blick in Flugrichtung, Sicherheitshöhe gewinnen - dann um die Ursache kümmern.

Den Gleitschirm als Pendel verstehen, dadurch Strömungsabriss-Gefahr minimieren

Eigentlich ist es ganz einfach. du und dein Gleitschirm, ihr seid ein riesiges Pendel. Bist du vorne und der Schirm hinten (Schirm stellt sich auf, z.B. nach dem Ausleiten einer Kurve), ist der Anstellwinkel groß. Bei Betätigung der Bremsen reagiert der Schirm träge und die Strömung kann schnell abreißen. Der Gleitschirm sollte nicht bei hohem Anstellwinkel gesteuert werden, warte damit, bis du wieder unter die Kappe gependelt bist. Wenn du das beherzigst, ist eine Hauptursache für Strömungsabrisse im Flug schon erledigt.

Den Anstellwinkel verstehen

Der Gleitschirm kann sich im Flug sauber über dir befinden und der Anstellwinkel trotzdem gefährlich groß sein. Dazu muss der Flügel nicht hinter dem Piloten sein. Du musst verstehen, dass die Anströmrichtung auf das Profil den Anstellwinkel definiert. Kommt die Anströmung steil von unten, ist der Anstellwinkel hoch. Das ist beispielsweise im Sackflug der Fall, auch beim Ausleiten eines B-Stalls. Oder bei einem starken Windgradienten im Landeanflug und allgemein in Lee-Situationen. Bereits moderates Bremsen kann zum Strömungsabriss führen. Halte die Bremsen oben an der Bremsrolle in dieser Situation. Ein Wollfaden oder ein Streifen Gleitschirm-Tuch, befestigt am Tragegurt, zeigt zuverlässig die Anströmrichtung. Faden weht flach nach hinten: Normale Anströmung. Faden weht steil nach oben: Anströmung von unten, Achtung, hoher Anstellwinkel.

Flieg mit wenig Bremse

Ein Gleitschirm sollte standardmäßig in der Grundstellung geflogen werden. Der Steuergriff in Flug-Haltung (Daumen/Zeigefinger am Steuergriff-Knoten), die Hände etwa auf Höhe der oberen Beschleuniger-Rolle. Aus dieser Position kann durch Lösen oder Nachziehen aktiv geflogen werden. Piloten, die ihren Gleitschirm standardmäßig stärker angebremst fliegen, sollten sich dieses Verhalten abtrainieren. Diese veraltete Technik beinhaltet eine erhöhte Strömungsabriss-Gefahr. Lass Dir von keinem Oldschool-Flieger was anderes erzählen.

Löse die Außenbremse beim Kurvenflug

Eine der häufigsten Unfallursachen ist ein Strömungsabriss beim Kurvenflug. Lebensgefährlich, besonders in Bodennähe. Ursache ist meist, dass die Kurve nur durch Herunterziehen der Innenbremse eingeleitet wird und die Außenbremse gezogen bleibt. Die beste Prävention dagegen ist das Lösen der Außenbremse beim Einleiten der Kurve, zusammen mit Gewichtsverlagerung zur Kurvenseite. Die Innenbremse muss dann nur moderat gezogen werden. Damit wird eine Beschleunigung (kleiner Anstellwinkel) des Außenflügels erreicht, der Anstellwinkel des Innenflügels wird nur maßvoll erhöht.

Hände hoch, wenn es dir den Schirm zerlegt

Wenn eine starke Turbulenz die gesamte Gleitschirm-Kappe massiv einklappen lässt (vulgo: Total-Zerleger), solltest du sofort beide Hände mit den Steuergriffen nach oben an die Brems-Rollen führen und dort lassen, bis der Schirm wieder anfährt. Der hat in dieser Situation einen sehr hohen Anstellwinkel, jedes Bremsen kann zu einem Strö-

mungsabriss führen. Der schlagartig nachlassende Steuerdruck nach dem Einklappen verleitet leider dazu, intuitiv das Falsche zu tun; die Bremsen ziehen, um den Steuerdruck wieder zu finden. Deshalb muss hier gegen die Intuition gehandelt und die Bremsen gelöst werden. Das erfordert praktisches Training (Sicherheitstraining), auch mentales Training hilft.

Trainiere deine Reaktionen bei seitlichen Einklappern, mental, im Simulator, im SIV

Nach seitlichen Einklappern wird der Gleitschirm vorschießen und zur eingeklappten Seite drehen (auf die Nase gehen). Der Höhenverlust und die Kurvenenergie sind in Hang- oder Bodennähe eine große Gefahr. Deshalb muss diese Energie aus dem System herausgenommen und gleichzeitig der Flugweg stabilisiert werden, ohne dass es zum Strömungsabriss kommt.

Standard-Klapper-Reaktion in 4 Schritten:

1. Nach dem Klapper bzw. schon während des Entlastens der Einklapp-Seite, zuerst das Abkippen des Oberkörpers verhindern. Dazu Hand, Unterarm, Ellbogen am Tragegurt der nicht eingeklappten Seite abstützen. Der Blick geht in Flugrichtung.
2. Dann die offene Seite anbremsen, um das Vorschießen und Wegdrehen zu stoppen. Dazu Ziehen des Steuergriffes entlang des Tragegurts bis auf maximal Karabiner-Höhe. Nicht weiter, sonst droht ein Strömungsabriss.
Ähnlich wie Schritt 1 und 2, aber weniger flexibel, funktioniert der „Nesler-Griff“: Der Pilot greift den Tragegurt der nicht geklappten Seite mit Steuergriff in der Hand oberhalb des Gurtzeug-Karabiners. Damit stützt er sich ab und gleichzeitig erfolgt das Gegenbremsen dadurch automatisch.
3. Kräftiger, kurzer Steuerleinenzug (Impuls) zum Öffnen der eingeklappten Seite.
4. Beide Hände nach oben zur Bremsrolle führen

Nochmal in Kurzform:
Abstützen-Gegenbremsen-Klapper öffnen-Hände hoch

Bremse hoch, wenn der Steuerdruck steigt

Wenn der Druck auf den Steuergriffen ansteigt, ohne dass diese weiter heruntergezogen wurden, heißt es aufpassen. Es ist ein Anzeichen dafür, dass der Anstellwinkel größer geworden ist. Besonders oft passiert das beim Kreisen in der Thermik. Wenn der Schirm anfängt, sich aufzurichten und nur noch unwillig zu drehen, hat der Aufwind den Anstellwinkel größer werden lassen. Der Pilot spürt das am ansteigenden Druck an der gezogenen Innenbremse. Jetzt sollte der Schirm durch Lösen der Außenbremse im Kreisflug gehalten werden und keinesfalls durch ein Nachdrücken der Innenbremse. Auch die Technik Lösen und Nachziehen funktioniert gut. Die Innenbremse wird zunächst gelöst, kurz gewartet (um den Anstellwinkel zu normalisieren) und dann wieder gezogen. Bleibt der Pilot bei ansteigendem Steuerdruck in seiner Steuerposition oder zieht er gar die Steuerleine weiter herunter, besteht akute Strömungsabriss-Gefahr.

Bremse hoch, wenn der Steuerdruck schlagartig nachlässt

Auch bei plötzlich nachlassendem Steuerdruck auf einer oder auf beiden Bremsen müssen die Steuergriffe sofort hoch zur Bremsrolle. Denn dann ist die Strömung abgerissen. Als schnelle Sofort-Reaktion müssen die Steuergriffe nach oben an die Bremsrolle. Und sie bleiben dort für 2-3 Sekunden, damit der Gleitschirm sicher wieder anfahren kann.

Sei ein Schisser und halte viel Abstand vom Hang

Gehört ganz oben auf die Liste der Sicherheitsregeln. Auch gutmütige Gleitschirme können bei massiven Störungen 20, 30, 40 m Höhe verlieren, bevor sie sich wieder selbständig stabilisieren. Gut, wenn dieser Höhenbereich aus Luft besteht. Schlecht, wenn nach 10, 15 m schon der Hang kommt. Die Regel heißt daher: Wann immer es geht, nicht weniger als 50 m Hangabstand halten. Je unfreundlicher das Gelände ist, desto größer sollte der Abstand sein.

Retter raus, wenn der Schirm in eine Auto-Rotation gerät

Auch eine Top 3 Regel. Wenn der Gleitschirm aus einer extremen Flugsituation (Klapper, Strömungsabriss, Total-Zerleger) in eine schneller werdende Drehung gerät, muss schnell der Retter raus.

Meist führen verhängte Einklapper zu diesen Auto-Rotationen, oft verbunden mit eingedrehten Tragegurten (Twist). Nur gut trainierte Piloten beherrschen die Flugtechnik, solche Verhänger-Spiralen in den Griff zu bekommen. Eine lange Liste von tödlichen Unfällen zeigt, dass oft viel zu lange herumprobiert wird, während der Schirm rasend schnell Richtung Boden spiralt. Deshalb: Wenn der Pilot nicht innerhalb 3 Sekunden (einundzwanzig-zweiundzwanzig-dreiundzwanzig) die Kontrolle zurückgewinnen kann, muss der Retter raus. Ohne Wenn und Aber. Denn bei längeren Auto-Rotationen kann die G-Kraft den Piloten aus-knocken oder eine Retter-Auslösung physisch unmöglich machen. Auch die Gefahr des „Retter-Fraßes“ steigt, wenn sich die Rotation immer mehr beschleunigt.

Mach ein Rettungsgeräte-Training

Wer sich nie mit seinem Retter beschäftigt, hat im Extremfall schlechte Karten. Da muss jeder Griff sitzen. Das schnelle Finden des Retter-Griffes, das Freisetzen des Retters in einer kraftvollen, zügigen Bewegung, das Wegschleudern in den freien Luftraum, das Loslassen des Griffes. Auch Notverfahren bei einem eventuellen Retter-Fraß (Einholen der Rettungsgeräte-Verbindungsleine). Alles Dinge, die trainiert werden müssen. Diese Erfahrungen sind im Worst Case durch nichts zu ersetzen. Halt deinen Retter gut in Schuss, lass ihn regelmäßig packen oder lerne das selbst. Viele Clubs und Flugschulen bieten im Winter-Halbjahr Retter-Trainings an. Auch im G-Force-Trainer kann die Retter-Auslösung effektiv unter G-Last, geübt werden.

ANZEIGE

2€ ermäßigter Eintritt beim Online-Ticketkauf über die Homepage!

THERMIK 2023

21. Januar 2023
ICS-Halle - Messe Stuttgart

inkl. CMT Eintritt

www.thermik-messe.de

Flieg eine ordentliche Landeeinteilung

Schaff Dir sichere Lande-Routine durch konsequentes Fliegen einer ordnungsgemäßen Landeeinteilung. Die Unfall-Analyse zeigt, dass Stress durch Zeitdruck zu Fehlern führt, die den Landeanflug zur unfallträchtigsten Flugphase machen. Die Workload ist hoch, wie Berufspiloten sagen und es gibt massenhaft Gelegenheiten, Fehler zu machen. Deshalb ist Training und das Entwickeln einer guten Einschätzung für den Gleitwinkel bei unterschiedlichen Windsituationen das A und O für einen sicheren Landeanflug. Bewusst frühzeitig - schon beim Anflug des Landebereichs - vom Flugmodus in den Landeanflugmodus umschalten, um Zeit und Ruhe zu haben und sich auf das konzentrieren, was wichtig ist: Die richtige Flugtechnik, ruhig, mit dem Fokus auf Strömungsabriss-Prävention beim Kurven, dem Vermeiden von hektischer Steuerung und hohen Schräglagen und dem ständigen Check der Peilung zum Landeplatz, des Luftraums und der Hindernis-Situation. Ein langer, stabiler Endanflug mit sicherer Geschwindigkeit und ohne grobe Richtungs- oder Geschwindigkeits-Änderungen ist dann noch die Gewähr für eine sichere Landung. Punktlande-Geilheit ist beim Endanflug kontraproduktiv und hat schon manchen Knochen brechen lassen.

Hau ab

Kollisionen gehören zu den gefährlichsten Dingen beim Gleitschirmfliegen. Beachte deshalb immer die Sicherheitsregel Nr. 1 zur Kollisions-Prävention: Halte immer sicheren, wirklich sicheren Abstand zu anderen. Kalkuliere auch Flugfehler anderer und plötzliches Steigen oder Sinken in deinen Sicherheitsabstand ein. Flieg vorausschauend und mache Ausweich-Bewegungen frühzeitig und klar. Check immer erst den Luftraum, in den du einfliegen willst, bevor du eine Kurve machst. Hau ab, wenn der Luftraum im Nahbereich zu voll wird. 3 + me ist eine brauchbare Regel für die Anzahl der Fluggeräte im umgebenden Luftraum. Sind nach einer Kollision beide Fluggeräte miteinander verhängt oder sonst irgendwie außer Kontrolle: sofort den Retter raus!

Big Ears müssen sitzen

Ohrenanlegen und Beschleunigen ist die wichtigste Abstiegshilfe. Die Flugtechnik dazu solltest du wirklich sicher beherrschen, wenn du in thermischen Bedingungen fliegst. Du solltest Deinen Schirm und dein Gurtzeug bei diesem Manöver gut kennen. Wie erreiche ich effektiv große Ohren? Macht mein Schirm Zicken (z.B. Schlagen der Ohren, starke Gier-Bewegungen, Sackflug-Tendenzen) und wie kann ich die vermeiden? Wie reagiert das Gerät auf Gewichtsverlagerung (manche Schirme bohren stark in die Kurve)? Öffnen sich die Ohren selbständig oder muss ich eingreifen? Welche Beschleuniger-Stellung ist am besten?

Check die Flugpraxis Lehrvideos auf dem DHV Youtube-Kanal

Die sind bestens geeignet auch für das autodidaktische Training. Sie helfen Dir, ein besserer Pilot zu werden.

www.youtube.com - DHV Gleitschirm Lehrvideos

Es ist superwichtig, sich mit dem Thema Flugpsychologie zu beschäftigen. Check die Artikel-Sammlung zum Thema Human Factors auf der DHV-Website.
www.dhv.de - Human Factor

Im den nächsten Ausgaben des DHV-magazins:
Teil 2 - Meteo und Fluggelände
Teil 3 - Die Flugausrüstung
Teil 4 - Human Factor

DER AUTOR

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

ANZEIGE

Foto: Mario Eder

SPIRIT

Alpinismus. In jeder Zelle.
Kleiner Rucksack, große Projekte.

/ Ultraleicht ab 1,75 kg
/ Extrem kleines Packmaß
/ Hike / Climb & Fly
/ Vielseitig

Perfect Match.

Dein Hike & Fly Set ab 4,13 kg

SPIRIT // CORE // HIKE35 // TAPA X-ALPS // DROP

PURE PASSION FOR FLYING

SKYWALK

© JOHANNES KUNZ

Das zweite Erste Mal

Wenn eine Gleitschirmpilotin das Drachenfliegen erlernt, ist vieles wieder neu.

TEXT: THERESE DEISTLER

Die DHV-Jugend ist mit dem Event „AufTrehn“ inzwischen Stammgast in den Vogesen und beim 1. Para-Ski-Club Saar. In diesem Jahr findet das Event in Verbindung mit einem Groundhandling-Training unter der Leitung von Peter Cröniger statt. Mit dabei sind auch zwei Drachenflieger. Stolz darf ich mich dazu zählen.

Seit dem AufTrehn im vergangenen Jahr bin ich neugierig aufs Drachenfliegen, denn damals war eine junge Drachenfliegerin dabei. Nachdem ich zu Hause davon erzählte, organisierte mein ebenfalls gleitschirmfliegender Freund spontan die Teilnahme an einem Schnupperkurs.

Zwei Tage später sehen wir uns am Übungshang wieder. Wie beim Gleitschirm-Kurs damals freuen wir uns riesig, das erste Mal kleine Hüpfer zu machen. Prompt wird der Schnupperkurs zum Grundkurs verlängert und als wir wieder nach Hause fahren, haben wir die abgeschlossene Grundausbildung und A-Schein-Theorie im Gepäck. Die Theorie ist für Gleitschirmflieger schnell abgehakt, da nur die Fächer „Technik“ und „Verhalten in besonderen Fällen“ belegt werden müssen.

Wieder zuhause lassen wir die Ereignisse sacken. Wollen wir wirklich mit dem Drachenfliegen anfangen? Haben wir genug Zeit, Geld und Platz für die Ausrüstung? Aber es finden sich Lösungen. Denn uns ist klar: Das Drachenfliegen wird uns so schnell nicht mehr loslassen.

So stehe ich bald wieder mit dem Drachen am Start – diesmal im Höhenflugkurs. Das Wetter ist ok, so dass ich die 15 Höhenflüge, die für die Umschulung benötigt werden, innerhalb der geplanten Woche schaffe. Eine praktische Prüfung wird nicht gefordert. Die ersten Höhenflüge sind aufregend. Die Steuerung mit Körpergewicht fühlt sich zwar bald natürlicher an, als mit dem Gleitschirm, gelernt werden muss sie trotzdem. Mehr als einmal höre ich über Funk den Hinweis, die Füße mit in die jeweilige Kurvenrichtung zu nehmen. Auch das aktive Ausleiten der Kurven muss ich üben. Und natürlich erfordert die Landung mehr Konzentration. Dabei unterstützt mich der Fluglehrer am Funk.

Eine Woche später halte ich die Lizenz in Händen. Jetzt kann es los gehen! Zum Glück gibt es an meinem Flugberg eine aktive Drachenfluggemeinschaft, die mich freundlich aufnimmt und bei den ersten Flügen unterstützt.

Generell genieße ich es, das Fliegen aus einer anderen Perspekti-

Folge uns auf Instagram @dhv_jugend

© THERESE DEISTLER

© NADINE FRERKER

© THERESE DEISTLER

ve kennenzulernen. Plötzlich gibt es wieder den ersten Thermikflug, das erste Mal einen Landeplatz zu meistern und so weiter. Besonders freue ich mich auf das AufTrehn, für das ich mir vorgenommen habe, den Gleitschirm im Zelt zu lassen und mich aufs Drachenfliegen zu konzentrieren.

Das AufTrehn beginnt mit einem Briefing am Campingplatz und der Besichtigung der Landeplätze. Dabei werden wir wie gewohnt vom Verein unterstützt, der sich in den Vogesen bestens auskennt. Zunächst bleibt es zwar auch für Drachen zu windig, dafür können wir am Landeplatz Groundhandeln. Peter gibt nicht nur wertvolle Tipps, sondern demonstriert auch selbst die Technik. Anschließend können noch Gurtzeuge und Beschleuniger eingestellt werden. Später nimmt der Wind ab, so dass sich ab dem Nachmittag mit dem Drachen, später auch für die Gleitschirme ein Soaring-Flug ausgeht.

Am nächsten Tag ist gutes Thermikwetter prognostiziert. Voller Vorfreude fahren wir am Morgen auf den Drumont. Einige nutzen die Gelegenheit und leihen sich Tester von Swing, die uns ebenfalls vor Ort zur Verfügung gestellt werden. Dieser Tag wird vielen wohl eine Weile in Erinnerung bleiben! Zahlreiche persönliche Bestleistungen werden aufgestellt, sowohl bezüglich Flugdauer als auch Strecken. Ich muss feststellen, dass ein großer Teil meiner Konzentration noch auf das aktive Fliegen des Drachens verwendet werden muss und wenig übrigbleibt, um ans Thermikfliegen zu denken. Oder Klartext: Ich bin abgesoffen. Doch so kann ich ein weiteres erstes Mal erleben: Am Treh gestartet und sicher gelandet.

Am vorletzten Tag geht es am Vormittag noch erstaunlich lange zu fliegen, bevor sich ab dem Mittag Schauer entwickeln. Zum Glück hat Peter noch einen spannenden Vortrag im Gepäck. In den Nachmittagsstunden lernen wir viel über den Anstellwinkel des Gleitschirms und die Trimmung. Nach dem Vortrag meint es das Wetter gut mit uns und wir können sogar noch einen Abendflug vom Drumont machen. Während wir noch in der Luft sind, hat der Verein bereits leckere Käsespätzle für uns vorbereitet, Danke!

Und dann kommt er wieder viel zu schnell, der letzte gemeinsame Abend am Lagerfeuer. Am Sonntag, nach einem Abschlussbriefing geht es nochmal auf den Berg. Es fliegt den ganzen Tag. Sogar für mich war mit dem Drachen ein Thermikflug drin. Das erste Mal 45 Minuten.

Info

Schon für die Events 2023 angemeldet?

www.dhv-jugend.de/events

© KARSTEN KIRCHHOFF

Andelsbuch

Themenweg Flugmeile

Die Flugmeile in Andelsbuch ist ein neuer Themenweg, der die Strecke zwischen Ortszentrum/Bushaltestelle zur Talstation der Bergbahnen Andelsbuch durch viele interessante Informationen rund ums Paragleiten verkürzen soll. Sieben Stationen informieren über örtliche Gegebenheiten, geschichtliche Entwicklungen, Errungenschaften und vieles mehr. Auch für die kleinen Besucher gibt es auf der Flugmeile einiges zu erfahren, der „Andi“ - halb Mensch, halb Vogel - begleitet sie mit Rätseln und Spielen durch die Flugmeile.

Die Schülerinnen Sarah Kleber und Sandra Bereuter haben dafür umfangreiche Unterlagen von Kaspar Greber und Jodok Moosbrugger aufgearbeitet und mit ihrer ausgezeichneten Matura-Projektarbeit 2020/21 den Grundstein für diesen Weg gelegt.
Zum Themenweg gibt es eine Infobroschüre, die im Tourismusbüro erhältlich ist.

DHV-Schleppauskünfte

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

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

GARANTIERT DRACHENFLIEGEN

Fly Magic M Grenadierstraße 15 | 13597 Berlin Tel. 0171-4881800 | www.flymagic.de		Flugschule Bergsträßler Drachenflieger Weinbergstraße 14 | 68259 Mannheim Tel. 0151-58041305 | http://flugschule.bergstraessler-drachenflieger.de	
Drachenflugzentrum Millau Alter Kirchdeich 4 | 21037 Hamburg Tel. 040-22859142 | www.cabrieres.net		Drachenflugschule „echtfliegen“ Haldenäcker 28 | 74423 Obersontheim Tel: 07973/16074 | www.echtfliegen.de	
Linkingwings Dirk Soboll Winnertzhof 20 | 47799 Krefeld Tel. 02151-6444456 | www.linkingwings.de		Flugschule Althofdrachen Postweg 35 | 76187 Karlsruhe Tel. 0721-9713370 | www.fs-althof.de	
Flugschule Rotmilan Mozartstraße 15 | 53757 Sankt Augustin Tel. 0170-3842280 | www.flugschule-rotmilan.de		Drachenfliegerverein Spaichingen e.V. Silcherstraße 20 | 78549 Spaichingen Tel. 07424-6172 | www.drachenflieger-spaichingen.de	
Flugschule Saar-Mosel - Paul Loch Altheck 18 | 54472 Longkamp Tel. 06531-94677 | www.flugschule-saar-mosel.de		Drachenflugschule ZODN-AIR Zugspitzstraße 49 | 82467 Garmisch-Partenkirchen Tel. 0174-9206011 | www.zodn-air.com	
Drachenflugschule Saar Schneiderstraße 19 | 66687 Wadern-Wadrill Tel. 06871-4859 | www.drachenflugclub-saar.de, www.drachenfliegen-lernen.de		Drachenfliegen Tegernsee Grünboden 1 | 83727 Schliersee Tel. 0170-5401144 | 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.hotsport.de
info@hotsport.de

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

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

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

Flugschule Achensee
Trainingsleiter Eki Maute, Stefan Asprion, Lucas Läubin
Achensee/Österreich
Idrosee/Italien
www.flugschule-achensee.at
office@flugschule-achensee.at

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

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

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

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

DHV EMPFOHLENES SIMULATORTRAINING

g-force-trainer®

Simulator für G-Force-Training, Steilspirale und Rettungsgeräteauslösung
Flugschule Hochries
www.flugschule-hochries.de/fortbildung/g-force-simulator

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)

Björn Berle
regionalbeirat-suedwest@dhv.de

Regionalbeirat Südost
(Region Bayern)

Dieter Lische
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).

Neue Geräte mit DHV-Musterprüfung

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

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

© ALLE FOTOS HERSTELLER

PHI Maestro 2 light

Der Gleitschirm PHI Maestro 2 light des Herstellers Papesh GmbH hat die Musterprüfung des DHV mit Klassifizierung B, nach den LTF NFL HG/GS 2-565-20, EN 926-1:2015, EN 926-2:2013+A1:2021 in den Größen 21, 22 und 23 erfolgreich abgeschlossen. Produktinformationen des Herstellers unter https://phi-air.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, EN 926-1:2015, EN 926-2:2013+A1:2021 in der Größe 21 erfolgreich abgeschlossen. Produktinformationen des Herstellers unter www.macpara.com

PHI ALLEGRO

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

Mathes Dietmar/ Easy Quick T1

Die Schleppklinke Easy Quick T1 des Herstellers Mathes Dietmar hat die Musterprüfung des DHV nach den Lufttüchtigkeitsforderungen für HG und GS erfolgreich abgeschlossen. Produktinformationen des Herstellers unter www.dhv.de Gerätedatenbank auf www.dhv.de in DHV-Musterprüfstelle

AIRDESIGN Volt 4

Der Gleitschirm AIRDESIGN Volt 4 L des Herstellers AIRDESIGN Gliders hat die Musterprüfung des DHV mit Klassifizierung D nach LTF NFL HG GS 2-565-20 und EN 926-2:2014 erfolgreich abgeschlossen. Zusätzlich hat der Volt 4 in der Größen L die Flugtestprüfungen nach der neuen, aktuell gültigen EN 926-2:2013+A1:2022 mit der Klassifizierung C erfolgreich abgeschlossen.
Bemerkung: Im Unterschied zur aktuell gültigen LTF und der EN 926-2:2013 sieht die aktuell gültige EN 926-2 bei der Verwendung von Faltleinen die Klassifizierung C vor. Produktinformationen des Herstellers unter https://ad-gliders.com/

NOVA Vertriebsgesellschaft m.b.H./ TOW & GO

Die Schleppklinke TOW & GO des Herstellers NOVA Vertriebsgesellschaft m.b.H. hat die Musterprüfung des DHV nach den Lufttüchtigkeitsforderungen für HG und GS erfolgreich abgeschlossen. Produktinformationen des Herstellers unter http://www.nova.eu Gerätedatenbank auf www.dhv.de in DHV-Musterprüfstelle

Sicherheitsmitteilungen

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

04.10.2022

Rettungsgerät Salsa

Die Fa. Skywalk hat eine Sicherheitsmitteilung für ihr Rettungsgerät Salsa herausgegeben.
In einigen Fällen hat der zentrale Gummi-Loop am Innencontainer einen zu großen Durchmesser. Obwohl dadurch keine erhöhten Öffnungs-Kräfte festgestellt worden waren, empfiehlt Skywalk den Austausch der betroffenen Gummi-Loops.
Sicherheitsmitteilung
www.dhv.de/fileadmin/user_upload/files/2022/Sicherheit_2022/Sicherheits-mitteilung_SALSA-Gummileine-de.pdf

18.10.2022

Gleitschirm Skywalk Chili3 L

DHV GS-01-2010-13, Skywalk Chili3 XS, DHV GS-01-2011-13, Skywalk Chili3 XXS DHV GS-01-2012-13,
Skywalk Chili3 M DHV GS-01-2017-13, Skywalk Chili3 S, DHV GS-01-2018-13
Der Hersteller Skywalk hat eine Sicherheitsmitteilung zum Gleitschirm-Modell Chili 3
veröffentlicht. Bei einem stark gebrauchten CHILI3, Baujahr 4/2014, war es beim Manöver B-Stall zum Abriss mehrerer Leinen im äußeren Flügelbereich gekommen. Der Pilot löste umgehend den Rettungsschirm aus und landete unverletzt. Die Nachprüfung ergab, dass die Festigkeiten der Technora-Gabelleinen ungenügend waren. Bei dem betroffenen Gerät hat höchstwahrscheinlich der häufige Betrieb im Sand (Dünen),
sowie dann noch an der Winde zu einer außerordentlichen Schwächung der unummantelten Technora Leinen geführt. Bei vergleichbar häufig geflogenen CHILI3, ohne Betrieb im Sand, waren die Festigkeitswerte der betroffenen Leinen erheblich höher
Skywalk erlässt trotzdem nachfolgende Sicherheitsmitteilung in Absprache mit dem DHV:
Sicherheitsmitteilung
www.dhv.de/fileadmin/user_upload/files/2022/Sicherheit_2022/Sicherheits-mitteilung_CHILI3.pdf

02.11.2022

Rettungsgeräte-Serie G-Lite

Die Fa. Gin Gliders hat eine Sicherheitsmitteilung für ihre Rettungsgeräte-Serie G-Lite herausgegeben. An den Gummibändern des Innencontainers wurde sichtbarer Materialverschleiß festgestellt, der zum Reißen der Gummibänder und somit zu einer fehlgeschlagenen Auslösung führen kann. Das Problem betrifft möglicherweise die gesamte G-Lite-Produktion, weshalb beschlossen wurde, die Gummibänder durch Textilkordeln zu ersetzen.
Sicherheitsmitteilung
www.gingliders.com/pdf/safety-notice-2022-10-28-g-lite.pdf

18.11.2022

Gleitschirm Skywalk Chili3 L

DHV GS-01-2010-13, Skywalk Chili3 XS, DHV GS-01-2011-13, Skywalk Chili3 XXS DHV GS-01-2012-13, Skywalk Chili3 M DHV GS-01-2017-13, Skywalk Chili3 S DHV GS-01-2018-13
Nachtrag zur Sicherheitsmitteilung vom 18.10.22
Nach weiteren Recherchen und Informationen haben wir uns in Absprache mit dem DHV dazu entschieden, die Sicherheitsmitteilung des CHILI 3 auszuweiten.
Da die Sicherheit im Flugsport an höchster Stelle steht, muss neben der LTC 80 Leine, die bereits bei jedem Check gerissen wird, auch noch zusätzlich die Leinenfestigkeit der LTC 65 und LTC 45 Leine im äußeren Bereich der A oder B Ebene geprüft werden.
Sicherheitsmitteilung
www.dhv.de/fileadmin/user_upload/files/2022/Sicherheit_2022/Sicherheits-mitteilung_CHILI3-Technora_Leine_erweitert.pdf

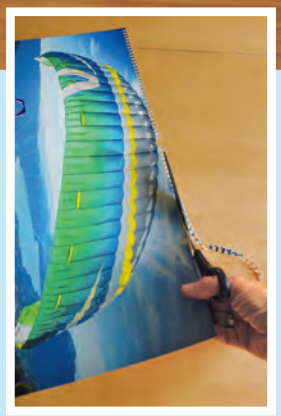
Upcycling oder DIY

(do it yourself) ist voll im Trend

TEXT UND FOTOS: **NINA-RENATE BRÜMMER**

Was machst du mit dem schönen Kalender, an dem du dich das ganze Jahr Monat für Monat erfreut hast? Die Bilder der Kalenderblätter sind doch viel zu schade zum Wegwerfen. Ich mache Geschenktüten daraus und gebe ihnen ein zweites, sinnvolles Leben.
Natürlich kann man für die Geschenktüten auch anderes Papier, wie z.B. Buchseiten, Zeitschriftenblätter, Notenblätter oder, oder, oder verwenden.
Für Beschenkte, die fliegen, kann dadurch die Verpackung sogar schöner sein als das Geschenk selbst.

Viel Spaß beim Basteln und falls du kein Bastelfan bist, dann vielleicht jemand anderer aus deiner Familie.



ANLEITUNG:

Bild 1 | Obere Kante abschneiden

Bild 2 | Den schönsten Bildausschnitt auswählen und den Rest nach hinten umklappen. Auf der Rückseite muss eine Überschneidung der umgeklappten Teile von etwa 2 cm entstehen. Falls eine größere Überschneidung entsteht, den Überhang von mehr als 2 cm abschneiden.

Bild 3 | Der Länge nach die Überschneidungskante mit Klebeband festkleben und zusätzlich an der oberen Kante noch mind. 2-3 cm Klebeband nach innen kleben. Damit die Tüten auch mit schwerem Inhalt gut halten, verwende ich Klebeband. Nur bei unbeschichtetem Papier kann man alternativ auch einen Klebestift/Alleskleber verwenden.

Bild 4 | Für den Boden die untere Kante umschlagen, sodass vom Bild etwa 5 cm weggeknickt wird. Je nach gewünschter Tiefe der fertigen Tüte kann man weniger oder mehr vom Bild umknicken. Den Teil des umgeschlagenen Bildes sieht man später am unteren Rand der fertigen Tüte wieder.

Bild 5 | Den Umbruch öffnen, nach unten und oben auseinander ziehen und plan falten, sodass eine Raute entsteht. Gegebenenfalls die Höhe des Umbruchs von Bild 4 einkürzen (wenn der Umbruch mehr als die Hälfte der Tütenbreite ausmacht, kann man diesen nicht gut auseinanderziehen und falten, dann muss er zuvor gekürzt werden).

Bild 6 | Die obere und untere Spitze der Raute etwa am Bildrand einknicken und alles gut mit Klebeband fixieren.

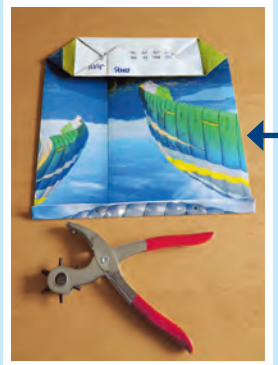


Bild 7 | Oberer Tütenrand ein- bis zweimal umknicken (mehrfaches Umknicken macht die Tüte stabiler, dabei sollte man den Bildausschnitt beachten, dass dieser gut aussieht). Mit einer Lochzange oder einem Locher 2 Löcher stanzen – fertig. So kann die Tüte nun Platzsparen bis zur Nutzung flach aufbewahrt werden. Wenn die Tüte als Verpackung genutzt wird, vorsichtig mit der Hand von innen ausstülpen. Nun steht die Tüte stabil und kann befüllt werden. Mit einem farblich passenden Band oder noch besser mit einer Gleitschirmleine verschließen.

DHV-SHOP

WE LOVE TO FLY *Kollektion*

WE LOVE TO FLY - Shirts

Drachen- oder Gleitschirm T-Shirt in der Farbe türkis und grün, Drachen- und Gleitschirmmotiv mit 3-farbigem Druck aus 100 % Baumwolle mit Rundhalsausschnitt. Klassisches T-Shirt mit vierfachem Rippabschluss am Hals und Nacken- und Schulterband. Hält die Passform auch nach häufigem Waschen.

Preis 19,00 €

Flaschenöffner

Aluminium mit hochwertiger Pulverbeschichtung inkl. Lasergravur "WE LOVE TO FLY" DHV Größe L 5,7 cm / B 1,0 cm

Preis: 3,50 €

Mini-Multitool

inkl. Tasche Größe L 7 cm / B 3,5 cm, Gewicht: 95g (ohne Tasche)

Preis: 17,50 €

Bestellungen unter https://shop.dhv.de

Die Preise enthalten die gesetzliche Mehrwertsteuer und verstehen sich zuzüglich Versandkosten, es sei denn, das Produkt ist als versandkostenfrei ausgewiesen. Für die Lieferung innerhalb Deutschlands betragen die Versandkosten gewichtsabhängig zwischen 6,90 und 14,90 Euro (Versand als versichertes DHL Paket).
Bis zu einem Warenwert von 18,99 Euro und/oder bis 0,99 kg versenden wir als Deutsche Post Brief gewichtsabhängig zwischen 2,90 und 3,90 Euro.

Login und Mein XC

Das Anmelden, Einloggen und Hinterlegen der DHV-Mitgliedschaft ist die Voraussetzung, um an den Wertungen in der Deutschen Streckenflugmeisterschaft und den Regional- und Vereinswertungen teilnehmen zu können. Unter "Mein XC" sind alle personenbezogenen Basisfunktionen im DHV-XC zu finden.

TEXT: **RICHARD BRANDL**

Login

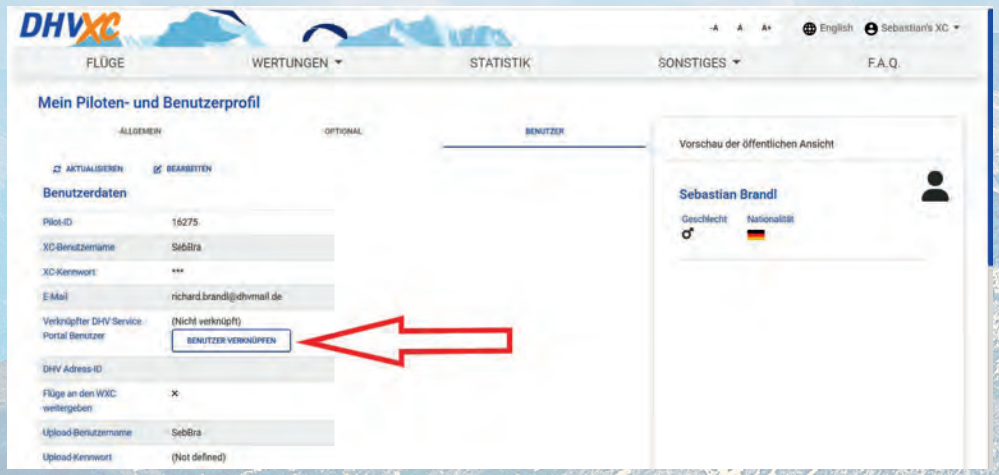
Das Anmelden im neuen DHV-XC erfolgt für Piloten, die bereits im alten Leonardo angemeldet waren, mit euren Logindaten aus dem alten XC (Benutzername und Kennwort). Jeder, auch wer bereits dort den XC mit dem Serviceportal verknüpft hatte, muss seine DHV-Mitgliedschaft nach dem ersten Login aktualisieren bzw. hinterlegen. Achtung: Eine Teilnahme an den Wertungen zur Deutschen Streckenflugmeisterschaft ist nur DHV-Mitgliedern möglich. Diese Mitgliedschaft muss zwingend über die Verknüpfung mit dem DHV-Serviceportal verifiziert werden. Wer sich „nur“ im DHV-XC anmeldet, der kann Flüge einreichen, die zwar veröffentlicht, aber nicht gewertet werden.

Hier die Anmeldeschritte für Piloten, die bereits den alten XC genutzt haben, im Einzelnen:

- Die Logindaten (Benutzername und Kennwort) des alten DHV-XC und des DHV-Serviceportals bereithalten.
- Oben rechts auf ***Anmelden*** klicken - Benutzername und Kennwort des alten XC eingeben (falls das Kennwort vergessen wurde, auf ***Kennwort vergessen*** klicken und eure E-Mails checken) und ***Login*** klicken
- In einem neuen Fenster wird die Frage nach der Verknüpfung mit dem Serviceportal gestellt, hier ***Ja*** wählen
- Benutzername und Kennwort vom DHV-Serviceportal (n i c h t vom DHV-XC) eingeben (falls das Kennwort vergessen wurde, die ***Kennwort vergessen***-Funktion des Serviceportals nutzen)
- Mit ***Ok*** bestätigen

Wer sich öfter eingeloggt hat, ohne seine DHV-Mitgliedschaft zu hinterlegen, wird nicht mehr automatisch nach der Verknüpfung gefragt. Natürlich kann das Hinterlegen aber jederzeit nachträglich erfolgen:

- Die Logindaten (Ben utzername und Kennwort) des alten DHV-XC und des DHV-Serviceportals bereithalten.
- Einloggen
- ***Mein Piloten- und Benutzerprofil*** auswählen
- Ganz rechts auf ***Benutzer*** klicken
- Auf den blauen Button ***Benutzer verknüpfen*** klicken
- Benutzernamen und Kennwort vom DHV-Serviceportal (nicht vom DHV-XC) eingeben
- ***OK*** bzw. ***Speichern*** nicht vergessen
- Jetzt ist der Button orange (***Verknüpfung lösen***)



© ANDREAS BUSSLINGER

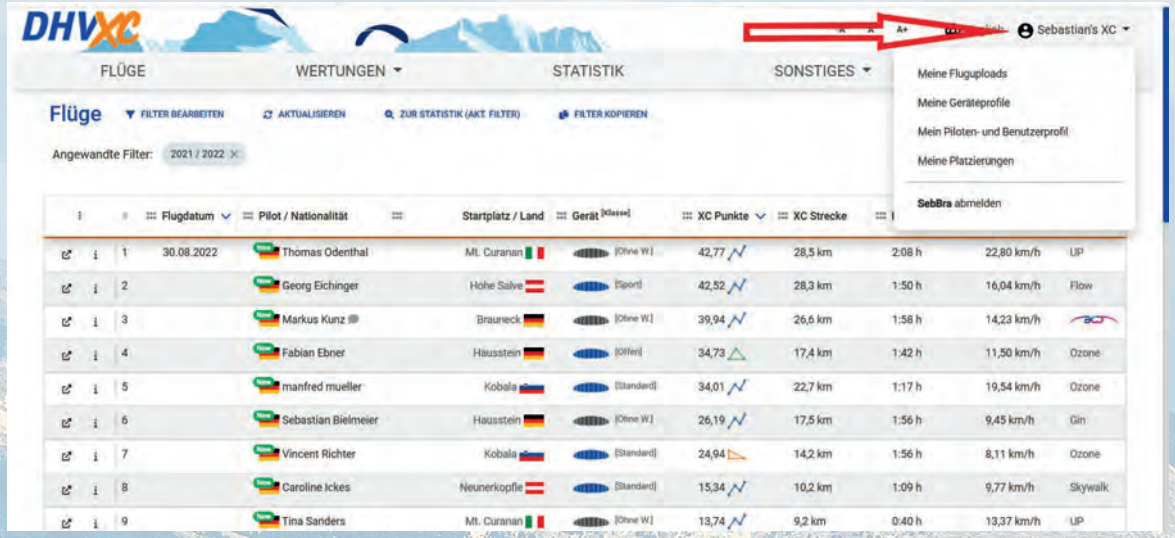
Für neue Teilnehmer stehen bei der Neuregistrierung zwei Optionen zur Verfügung: Zum ersten die Registrierung über das DHV-Serviceportal (unter ***Anmelden*** auf ***DHV-User registrieren*** klicken). Hierbei wird nach deiner ausdrücklichen Zustimmung im Serviceportal deine DHV-Mitgliedschaft automatisch übernommen. Für diese Anmeldung musst du natürlich einen Account im DHV-Serviceportal besitzen.

Es besteht auch die Möglichkeit, sich ohne Verknüpfung erst einmal nur im DHV-XC zu registrieren und die DHV-Mitgliedschaft nachträglich zu hinterlegen (unter ***Anmelden*** auf ***Registrierung*** klicken).

Wer sich übrigens nicht jedes Mal beim Öffnen der XC-Seite erneut einloggen will, der kann mit einem Häkchen bei „Eingeloggt bleiben?“ ein Cookie setzen und bleibt damit für 3 Monate angemeldet (das Cookie wird beim Ausloggen und nach den 3 Monaten automatisch gelöscht).

Mein XC

Unter ***Vorname's XC*** (ganz oben rechts, der „Idiotenapostroph“ ist absichtlich, zwecks besserer Lesbarkeit und entgegen der korrekten grammatikalischen Schreibweise gesetzt) ist das neue Hauptbedienelement des DHV-XC zu finden. Es gibt dort vier Menüpunkte:

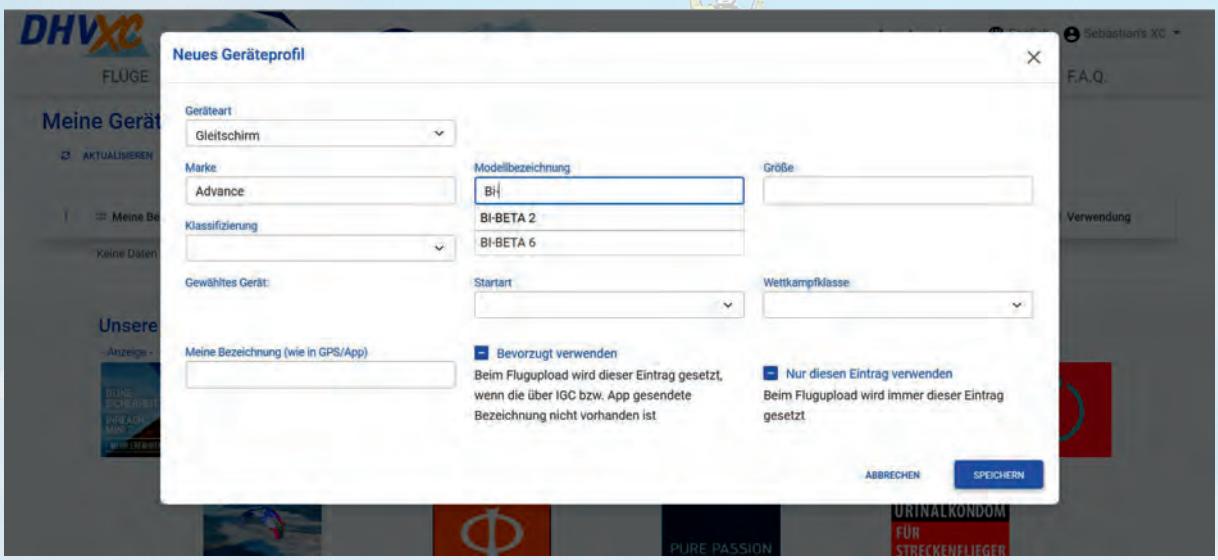


Meine Flguploads

Hier könnt ihr Flüge manuell hochladen bzw. eure Flüge finden, solange diese nicht veröffentlicht sind oder bearbeitet werden sollen. Flüge, die z.B. wegen einer Luftraumverletzung einen Luftraumkommentar des Piloten oder eine Freigabe durch den Auswerter benötigen (markiert mit „P“ für Pilotenaktion bzw. „A“ für Auswerteraktion erforderlich) werden euch hier angezeigt. Bereits in den Fluglisten veröffentlichte Flüge müssen zum Bearbeiten wieder in den Upload-Bereich zurückgeholt werden (oranger Button „Flug bearbeiten“ auf der jeweiligen Flugdetailseite). Auch die Auswerter können Flüge bei offenen Fragen in diesen Bereich zurückschieben. Siehe auch DHV-Info 238, XC Folge 2 - Flugupload.

Meine Geräteprofile

Hier sollen die genutzten Fluggeräte angelegt und verwaltet werden. Es empfiehlt sich bei der ersten Nutzung des neuen DHV-XC dringend, hier euer Fluggerät (oder eure Fluggeräte) auszuwählen und einzutragen. Einfach auf ***Neues Geräteprofil*** klicken und die geforderten Angaben machen. Bei dem Feld Modellbezeichnung beginnen, den Gerätenamen einzugeben, je mehr Buchstaben desto kürzer wird die Auswahlliste, darin das gesuchte Gerät anklicken. Wenn das Gerät mit seiner EN-Einstufung in der Datenbank hinterlegt ist, wird diese nach Klick auf eine freie Stelle automatisch eingetragen. Jetzt noch die gewünschte Wettkampfklasse anklicken, es werden nur die angezeigt, die mit dem Gerät möglich sind. Abschließend kann man durch Häkchensetzen noch auswählen, ob dieses Gerät nur verwendet wird, wenn in der IGC-Datei kein bekannter Gerätename mitgeliefert wurde (***Bevorzugt verwenden***) oder ob immer dieser Eintrag gesetzt wird (***Nur diesen Eintrag verwenden***). Speichern nicht vergessen 😉 .



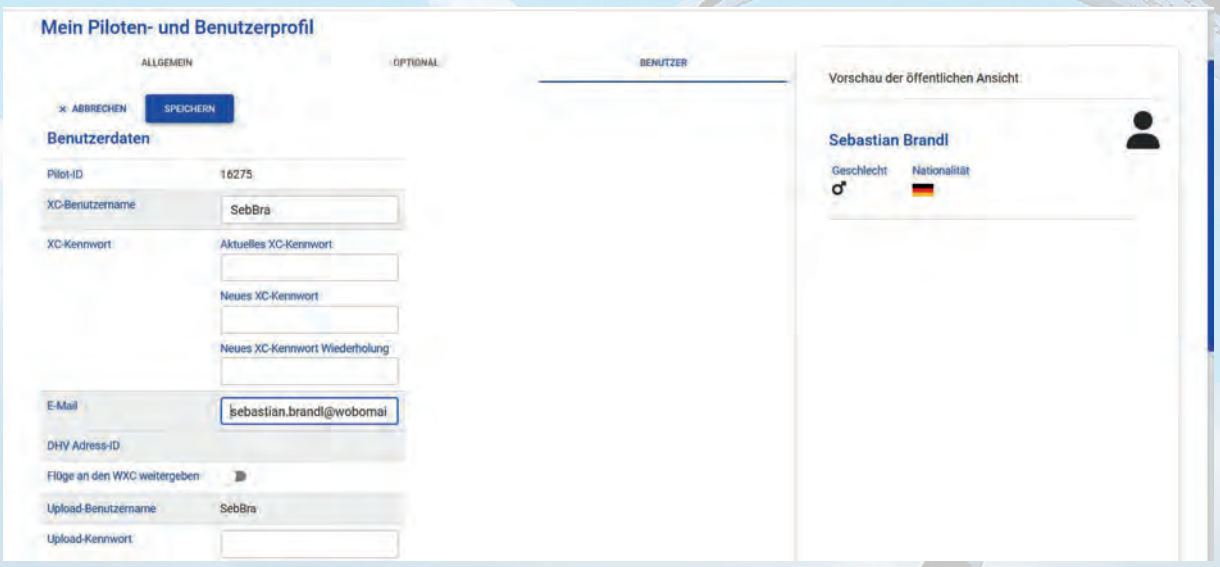
ANZEIGEN

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

Gleitschirm Werkstatt
Checks - Reparaturen - Retter packen - Verkauf - Tandemflüge
2-Jahres Check Gleitschirm 149,- Euro
Retter packen ab 39,- Euro
Check inkl. Retter packen 174,- Euro
ab 100,-€ Auftragswert inkl. Rückversand (DE/AT)
Weitere Angebote und Details, sowie unsere **deutsche Versandadresse** findet Ihr auf unserer Internetseite
Scharnagl & Müller GbR - Kaltenbach 9 - A-6345 Kössen - www.gleitschirmwerkstatt.at
Andrea +43 650 8089364 - Viktor +43 676 6075721

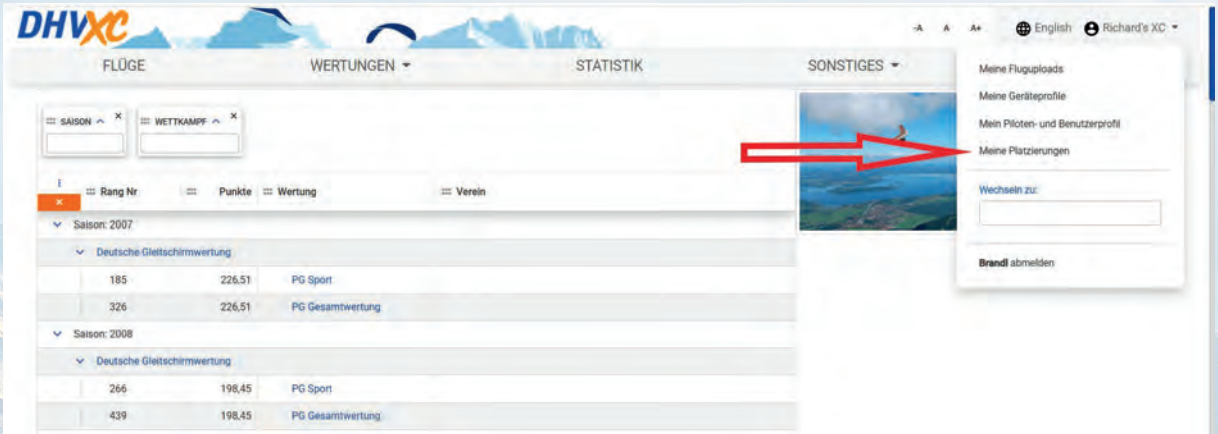
Mein Piloten- und Benutzerprofil

Hier kann das Piloten- und Benutzerprofil überprüft und nach Klick auf ***Bearbeiten*** überarbeitet werden. Dies beinhaltet Personen-, Login- und Pilotendaten sowie optionale Angaben wie Flugstunden oder verwendetes Gurtzeug. Benutzerdaten wie XC-Kennwort können geändert oder ein Upload-Kennwort für externe Geräte vergeben werden. Außerdem kann hier die Zustimmung zur Weitergabe von Flügen an die FAI für die Erstellung einer Weltwertung verwaltet werden. Das Upload-Kennwort benötigst du für den automatischen igc-Upload von externen Geräten oder Apps sowie für das Hochladen von Flügen über Programme wie z.B. MaxPunkte.



Meine Platzierungen

Diese Statistikfunktion zeigt euch jede eurer jemals in den Wertungen im DHV-XC erreichte Platzierung. Aufgelistet nach Saison kommt man durch Klick auf den Wettbewerbsnamen in die entsprechende Wertungsliste (in der Bundesliga auf die jeweilige Rundenwertung). Die Liste lässt sich nach Saison und/oder Wettbewerbsnamen durchsuchen und durch Klick auf den kleinen blauen Pfeil auf- oder absteigend sortieren.



DER AUTOR

Richard Brandl ist beim DHV verantwortlich für den XC.

DG-Hohenlohe

Hohenlohepokalfliegen 2022

Am dritten Augustwochenende fand in Mulfingen der 42. Wettbewerb um den Hohenlohepokal an der Abrollwinde statt. Die Aufgabe an beiden Tagen bestand darin, lange zu fliegen und dabei eine selbstgewählte, geschlossene Strecke nach den Regeln des DHV-XC zurückzulegen. Die Leistungsunterschiede bei den Drachen wurden durch die bekannten Faktoren berücksichtigt. Am Samstag sorgten ein paar Regentropfen noch für Unterbrechungen im Flugbetrieb. Am späteren Nachmittag stellten sich nette Flugbedingungen ein und manche Piloten konnten noch bis zu einer halben Stunde Flugzeit rausholen. Der Sonntag empfing die Piloten mit super Flugwetter im Schleppgelände Schmalfelden. Gute Thermik und eine hohe Basis machten Lust auf Streckenflüge. Bei Flugzeiten bis zu 3,5 h wurden FAI Dreiecke erflogen. Das größte gelang Steffen Schmitt mit 73 km. So konnte Vorstand Walter Hofmann am Abend bei der Siegerehrung auf ein rundum gelungenes Pokalfliegen zurückblicken und überreichte zusammen mit Bürgermeister Böhnel die Pokale.

Drachen:	***Gleitschirm:***
1. Thomas Goll, MastR	*1. Steffen Schmitt*
2. Peter Friedemann, Atos	*2. Michael Senge*
3. Roland Schmid, Icaro Z9	*3. Wolfgang Strauß*

Unser Dank gilt dem Nachbarverein aus Markelsheim, der uns mit seiner Winde unterstützt hat sowie Herrn Böhnel, der einen großen Wanderpokal für die Gleitschirmwertung gestiftet hat.

Thomas Goll
sites.google.com/site/dgfhohenlohe

ANZEIGEN

DGFC Starzeln

Benefizfliegen

Anfang September war das Benefizfliegen der Gleitschirmflieger aus Starzeln angesetzt. Bei den Veranstaltungen in den Jahren zuvor hatten die Luftsportler außerordentliches Wetterglück genossen, was dieses Jahr leider nicht ganz zutraf. Nur am Sonntag hatten die Flieger besseres Wetter auf der Schneithalde oberhalb von Hausen, doch der Wind spielte nicht so richtig in die Karten. So musste die übliche Schleppstrecke etwas umgesetzt werden, sodass direkt auf den Albtrauf zugeschleppt werden konnte. Mittels Schleppwinde wurden die Piloten und die mutigen Passagiere in die Luft gezogen, wo sie beste Fernsicht über das Killertal vorfanden. Geflogen wurde, wie in den vergangenen Jahren auch, nicht gegen eine Gebühr, sondern auf Spendenbasis, um eine lokale Organisation zu unterstützen. Die Auswahl war dieses Jahr auf den Balinger Verein „Wir im Ländle e.V." gefallen. Der Verein unterstützt lokale Projekte in der Region, aber auch zum Beispiel Flüchtlingscamps an der syrischen Grenze. Trotz dem, dass nur an einem Tag geflogen wurde, konnten 1.500 € an Spenden überreicht werden. Die Flieger aus dem Killertal schafften es wieder einmal, nicht nur in der Luft, sondern auch am Boden für ein Lächeln zu sorgen.

Steffen Pressa
www.dgfc-starzeln.de

Der Vorjahresmeister Anton Waldinger (links) übergibt den Wanderpokal mit Vereinspräsident Emil Gmeiner (Mitte) an den neuen Vereinsmeister Helmut Strasser

Silent Wings

Neuer Vereinsmeister

Die Vereinsmeisterschaft 2022 des Gleitschirmvereins Silent Wings wurde von Rennleiter Richard Großschedl am Bischling im Salzburger Land abgehalten. Nach der Auffahrt mit der Ikarus-Seilbahn wurde in 1.840 m Höhe neben der Seilbahn gestartet. Bei eher zähen Bedingungen warteten die Piloten auf den besten Startzeitpunkt. Am besten traf Helmut Strasser den richtigen Zeitpunkt und belegte mit 22,9 km den ersten Platz vor Pfaffinger Franz, der es auf 21,7 km brachte, bevor er landen musste.

Martin Brunnmeier
www.silent-wings.eu

1. Cottbuser Drachen- und Gleitschirmfliegerclub

Fly and Bike - Der neue, etwas andere Wettbewerb

Der Erfinder
Wer unseren Vereinschef Uwe Krenz kennt weiß, dass er ein positiv ungeduldiger und verrückter Pilot ist. Es reicht ihm daher nicht einfach, als Vorsitzender cool den Verein zu führen und mit der erfolgreichen Wettbewerbsreihe SpreewaldOpen bereits einen tollen Wettbewerb durchzuführen. Nein, denn schon lange steht seine Idee im Raum, eine Flachland-Variante zum Hike and Fly zu entwickeln.

Der neue Wettbewerb
Seine Idee: Mit dem Gleitschirm starten, Zielpunkt finden, landen und mit dem Rad zurück! Der Name sollte zuerst angelehnt an Hike and Fly, Bike and Fly lauten. Aber bei unserer Variante wird ja zuerst geflogen, also Fly and Bike.
Am Vorabend des 1. Fly and Bike reisten 15 Piloten mit Partnern und natürlich Fahrrädern an. Die Räder wurden an den Zielpunkt verbracht, nachdem der erste Pilot gestartet war.
Alle freuten sich auch über einen tollen, anderen Wettbewerb. Bald war ein Pilot auf über 2.000 m, was natürlich für einen „normalen" Task großartig gewesen wäre, aber für unsere vergleichsweise kleine 8 km Variante doch ein wenig über das Ziel hinausgeschossen. Denn: Höhe abbauen kostet Zeit…
Über die Hälfte der Piloten trauten sich bei den schwierigen Wetterbedingungen den Start zu, fanden den Landeort und ihre Räder und fuhren auf verschiedensten Wegen zurück zum Startplatz.

Der Sieger
Jens Nicklich hatte als Einziger die Nerven, bis zuletzt zu warten, um etwas bessere Bedingungen zu haben. Er startete um 17:01, fand den Landepunkt in kürzester Zeit, sprang aufs Rad und fuhr zügig dem Ziel entgegen. Dank Livetracking konnten die bereits zurückgekehrten Teilnehmer bei einem Landegetränk seine Rückfahrt verfolgen. Würde er auch die Zeit einhalten können? Bis zuletzt war es ein knappes Ding. Bei der Tour de France kann es nicht besser sein. Wir empfingen Jens mit einer LaOla Welle und großem Jubel. Letztlich ergab dann die Auswertung, dass er genau um 18:00 Uhr den Zielzylinder berührte und er somit auch der erste Sieger unserer Fly and Bike 2022 war.
Und das ist auch gleich die beste Beschreibung des wohl schönsten Unterschiedes zu den bisher bekannten Flugwettbewerben. Es gibt einen echten Zieleinlauf am Startplatz, wo Teilnehmer, Partner und Gäste warten, mitfiebern und schließlich mit Jubel die Starter empfangen können.

Steffen Sickert
flyandbike.windenschlepp-cottbus.de

PRIVAT

Von links Marcus Hartmann, Heike Herzog-Best, Odin Keiper, Volker Rosin, Constanze Pfaff, Alexander Seibert, Christoph Bosold, Markus Rausch

Rhöner Drachen- und Gleitschirmfliegervereins Poppenhausen

Vereinsmeisterschaft „Rhön Open 2022“

Am letzten Wochenende im August fand die diesjährige Vereinsmeisterschaft „Rhön Open“ des RDG Poppenhausen statt. Bei thermisch durchsetztem Wind aus Nordnordwest waren insgesamt 34 Pilotinnen und Piloten an der Abtsrodaer Kuppe sowie Pferdskopf am Start.

Tagessieger und die weitesten Flüge:
Platz 1: Marcus Hartmann, 85 km, Landung in Schwarzach am Main;
Platz 2: Markus Rausch 81 km, Landung in Ebern (Bayern);
Platz 3: Odin Keiper, 71 km, Landung in Schwanfeld am Main
Die Sieger wurden im Radom der Wasserkuppe geehrt.
Performance Class
Platz 1: Odin Keiper, Platz 2: Alexander Seibert, Platz 3: Volker Rosin
Sport Class
Platz 1: Markus Rausch, Platz 2: François Blaat, Platz 3: Patrick Schmitt
Standard Class
Platz 1: Marcus Hartmann, Platz 2: Andreas Schubert, Platz 3: Christoph Bosold
Damenwertung
Platz 1: Heike Herzog-Best, Platz 2: Ariane Wedig,
Platz 3: Constanze Pfaff

Petra Mans
www.rdg-ev.de

Drachen- und Gleitschirmfliegerclub Aschau Kampenwand

Priental-Cup 2022: Einmal klarer, einmal ganz knapper Vorsprung

Mit 261,41 Punkten belegte Laurent Eherler souverän den ersten Platz beim Priental-Cup 2022, dem über eine Flugsaison ausgetragenen Streckenflugwettbewerb der Kampenwand-Flieger aus Aschau. Umso knapper verlief dagegen das Rennen um Platz zwei: Stefan Ungemach wurde mit 184,83 Punkten ganz knapp Zweiter vor Max Baudrexl mit 184,72 Punkten. Rechnet man diesen Vorsprung auf die zurückgelegte Flugstrecke zurück um, entspricht dies etwa 50 Metern! Knapper geht's kaum. Ergebnisse: https://de.dhv-xc.de/competition/36/2022#/tab/ranking-12

Der Priental-Cup ist ein vereinsinterner Streckenflugwettbewerb des DGFCAK (Drachen- und Gleitschirm-Flieger-Club Aschau Kampenwand). In die Wertung gehen die jeweils drei besten Streckenflüge von Vereinsmitgliedern des DGFCAK ein, die von den Kampenwand gestartet wurden. Die Wertung erfolgt über eine Flugsaison (Anfang Oktober bis Ende September) online über den dezentralen Streckenflugwettbewerb des DHV (Deutscher Hängegleiterverband).

Till Gottbrath
www.kampenwand-flieger.de

Anzeigen Hotline

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

Gleitschirmclub Oberschwaben (GCO)

30jähriges Bestehen

Gleitschirmclub Oberschwaben (GCO) feiert 30jähriges Bestehen
Ende der 80er hat sich der Gleitschirmsport in Europa etabliert. Das haben zwei Kollegen aufmerksam verfolgt und schließlich selbst das Gleitschirmfliegen erlernt.
Die zwei Kollegen Rolf und Fred wollten nun wissen, ob es in der Gegend noch Gleichgesinnte gab und haben deshalb eine Annonce geschaltet und es haben sich tatsächlich 10 weitere Gleitschirmflieger gemeldet. So haben die 12 Gleitschirmflieger am 19.11.1991 den GCO gegründet.
Das Jubiläumsfest wurde nun im August am Grillplatz in Baltringen gefeiert, mit leckerem vom Grill, mit und ohne Fleisch. Am Lagerfeuer wurde von den Highlights der vergangenen 30 Jahre erzählt. Die Fluggebiete waren damals sehr begrenzt, weil es Gebiete sein mussten mit entsprechendem Gefälle und mit nicht allzu weit entferntem Landeplatz. Andelsbuch und Bezau gehörten dazu. Die Gleitzahl war damals 1:3. Das heißt 3 Meter vorwärts und 1 Meter abwärts. Mit einem Winkelmesser wurde berechnet, ob der Landeplatz erreicht werden konnte, wenn man woanders das Fliegen probierte.
Heutzutage hat ein durchschnittlicher Schirm eine Gleitzahl 1:10. Daher wird die Gleitzahl von damals auch gerne mit 1:Stein angegeben. Die Flugzeit wurde zu der Zeit noch mit der Stoppuhr gemessen. Lachend wurde die Geschichte erzählt, als ein Mitglied einen gebrauchten Schirm gekauft hatte, ohne sich über den Schirm schlau zu machen. Mit vollem Tatendrang startete er bei einer Ausfahrt in die Berge. Alle anderen der Ausfahrt waren bereits nach 1 – 2 Stunden wieder am Boden. Nur dieser eine flog und flog und flog und er war auch wirklich weit oben. Er war der, der am höchsten flog. Alle bewunderten ihn. Als es dann dämmerte, landete auch er. Total fertig kam er an.
Wie sich herausstellte, hatte er einen Doppelsitzer gekauft. Er war viel zu leicht für diesen Schirm und so war es nicht einfach, den Schirm unter Kontrolle zu behalten.
Der GCO konnte in den 30 Jahren einige Erfolge vermelden. Zum Beispiel der Rekord am Hügel des Jordanbads. Mit einem Gleitschirm 1 Stunde und 5 Minuten zu fliegen ist an dem flachen Gelände eine echte Meisterleistung. Dieser Rekord ist schon Jahre her und trotz besserer Schirme hat es bisher keiner mehr geschafft. Des Weiteren war ein Club-Mitglied deutscher Meister im Streckenfliegen.
Es gab in den 30 Jahren viele schöne, lustige und tolle Erlebnisse. Jedoch auch schmerzliche und traurige. Mehrere Piloten hatten Abstürze, die gesundheitliche Einschränkungen nach sich zogen und leider ist ein Mitglied tödlich verunglückt.
Der Gleitschirmclub Oberschwaben ist im Vergleich zur Entwicklung der Pilotenzahl in Deutschland sehr moderat gewachsen und ein kleiner Club geblieben, mit derzeit 38 Mitgliedern.
GCO´ler lieben auch das Drumherum des Fliegens, das Beisammensein und die Kameradschaft. Das Helfen am Start, wenn man nicht beim 1. Mal wegkommt oder einen holen, wenn einer eine Außenlandung hat. Mit diesen Grundsätzen, dieser Kameradschaft und Spaß und Freude am Fliegen freuen wir uns auf die nächsten 30 Jahre!

Renate Baier
Schriftführerin GCO
www.gleitschirmclub-oberschwaben.de

ANZEIGEN

© EKHARD KAMUF

Spirodon Arvanitis unser Scout aus Kehl links und Stefan Schneider rechts

Müllsammeln in Griechenland

Die Gleitschirmschule Klaus Döscher war im Herbst in Griechenland, um den Sommer etwas zu verlängert. Das Gelände in Chanopoulo ist traumhaft schön und wird vom lokalen Verein betrieben. Als es nicht zum Fliegen ging, haben wir das Startgelände aufgeräumt. Die Kollegen standen da, mit den Händen in den Hosentaschen, und haben erstmal verwirrt geschaut. Die Hälfte hat dann mit gemacht und nach 15 Minuten haben wir etwa 300 Liter Müll aus den Büschen rausgeholt. Wir waren uns alle einig, dass es hier jetzt schöner aussieht.
Wir haben keine Flugminute verpasst und als Gast die Welt etwas besser gemacht!
Wenn das 5000 Leute lesen und 5 machen das Gleiche, hat das doch allen geholfen…

Stefan Schneider
www.gleitschirmschule-karlsruhe.de

Von links nach rechts - Sven Beutinger, Martin Stengelin, Christoph Wankmüller, Jörg Mayer, Steffen Frenzel, Doro Förster und Martin Gronbach

Haller Drachenflieger

Vereinsmeisterschaften

Fünfundfünfzig Starts mit Drachen gab es bei den Vereinsmeisterschaftes der Haller Drachenflieger auf dem Einkorn zu sehen. Bei sommerlichen Temperaturen im Oktober kamen die 22 Piloten/innen ganz schön ins Schwitzen. Aber nach gelungenen Landungen nahe am Zielpunkt auf der Landewiese und guten Starts waren Flieger und Zuschauer zufrieden, auch wenn die Thermik nicht für sehr lange Flüge ausreichte. Martin Stengelin gelang es mit seinem ATOS länger am Hang zu soaren. Besonders erfreulich war die Teilnahme von 4 Newcomern in der Ausbildung. Annelie Haidle absolvierte ihre ersten beiden Höhenflüge am Einkorn und erntete bei der Siegerehrung auf dem Berg am Nachmittag den größten Applaus. Der Pokal des Vereinsmeisters des HGC Einkorn ging an Sven Beutinger, der mit einer konstanten Flug- und Landeleistung überzeugte. Damit verwies der den Vorjahressieger Martin Stengelin auf den zweiten Platz. Dritter wurde Steffen Frenzel vor Christoph Wankmüller und Jörg Mayer. Bester Senior wurde Martin Gronbach, beste Dame Dorothea Förster und bester Newcomer Noah Heermann.

Christoph Wankmüller
www.hgc-einkorn.de

© MATTHIAS DOMES

DHV

Hochzeit Annina Irschik

Das DHV-Referat Ausbildung gratuliert zur Hochzeit von Annina und Thomas!
Das Ja-Wort haben sich der Tandempilot und die DHV-Fluglehrerin aus Göppingen passenderweise auf der Startrampe von Meduno gegeben, einem wundervollen Fluggebiet, das für nahezu magische Abendflüge bekannt ist und auch vielen anderen Pilotinnen und Piloten das Herz sofort höherschlagen lässt.
Wir wünschen euch von Herzen alles Gute und immer happy landings!

Seli Müller
www.dhv.de

Marco Cipolla (Beauftragter für Geländepflege), Rüdiger Becker (Öffentlichkeitsarbeit), Marc Herling (1. Vorsitzende), Christiane Kern (2. Vorsitzende, Schriftführerin), Alois Frietsch (Finanzen, Mitgliederverwaltung), Stefan Scheurer (Sicherheit und Technik).

Schwarzwaldgeier

Jahreshauptversammlung

Mit Abhalten der Jahreshauptversammlung zur Jahresmitte wurden die Weichen beim GSV Baden einmal mehr auf Zukunft gestellt. „Gemeinsam, besser und sicher fliegen" - unter diesem Motto nahm das neu zusammengesetzte Vorstandsteam der Schwarzwaldgeier seine vielfältige Arbeit rund um das Fliegen am Merkur auf. Der DHV wünscht gutes Gelingen!

Ralph Geiger (Stadtwerke), Björn Berle (DHV Regionalbeirat Südwest), Johannes Lauinger (GSV Ehrenmitglied), Marc Herling (1. Vorsitzende GSV), Dietmar Späth (OB), Dr. Anton Hammer (Forst)

Jubiläumsfeier und Festakt „20 Jahre Fliegen am Merkur"

Im Oktober fand die Feierstunde anlässlich des 20. Jubiläums der offiziellen Eröffnung des Fluggeländes Merkur/ Baden-Baden am 11. Oktober 2002 statt. Der Sturm Lothar und die starke Initiative einiger Gleitschirmpionieren hat es vor 20 Jahren möglich gemacht, den Traum vom lautlosen Fliegen über Baden-Baden Wirklichkeit werden zu lassen. Im Beisein der geladenen Gäste, darunter auch Baden-Badens Oberbürgermeister Dietmar Späth sowie Vertreter von Stadtwerken und Forst, wurde auf 20 Jahre „Fliegen am Merkur" zurückgeblickt. In einem symbolischen Akt wurde der damals infolge der Sturmschäden eingerichtete Startplatz West nochmals gemeinsam eröffnet."

Rüdiger Becker
www.schwarzwaldgeier.de

ANZEIGE

© RUDOLF WEICHSEL

© RALF BÖHM

Drachen- und Gleitschirmfliegerfreunde Rhein-Mosel-Lahn

Fliegerfest und Veteranentreffen Lasserg 2022

Nach zweijähriger coronabedingter Zwangspause fand endlich wieder das Fliegerfest der Drachen- und Gleitschirmfliegerfreunde Rhein-Mosel-Lahn in Lasserg an der Mosel statt, das gemeinsam mit dem Drachen- und Gleitschirmfliegerclub Siebengebirge (DGC) veranstaltet wurde.

Der Sonntag begann direkt mit Traumwetter, das sich bis zum Abend halten sollte. Rund 100 Pilotinnen und Piloten waren vor Ort und konnten kleine Platzrunden drehen oder sich in guten Phasen auch über eine Stunde thermisch in der Luft halten.

Außerdem gab es in diesem Jahr ein unerwartetes Veteranentreffen. Norbert Kiefl aus Andernach, begeisterter Drachenflieger seit 1976, war es leid, immer in die Alpen zu fahren. Auf einer seiner vielen Wanderungen in unserer Region stieß er 1979 auf das Küppchen in Lasserg mit einer schönen, großen Wiese gegenüber in Burgen, die sich perfekt als Landewiese anbot. Kurzerhand bat er Horst Müller, den damaligen Bürgermeister der Gemeinde Lasserg um eine Startgenehmigung, die ihm unbürokratisch erteilt wurde.

43 Jahre später gibt es ein Wiedersehen von Norbert Kiefl (87) und Horst Müller (73) auf dem traditionellen Fliegerfest in Lasserg und alte Erinnerungen konnten aufgefrischt werden. Norbert nutzte an diesem Tag direkt die Gelegenheit, sich von einem der zahlreichen Tandempiloten mit der Winde in die Luft ziehen zu lassen, um noch einmal den Traum vom Fliegen zu erleben. Begeistert scharten sich viele Fliegerinnen und Flieger um Norbert Kiefl, der am 15.05.1985 in der Gründungsversammlung zum 1. Vorsitzenden des Drachenfliegerclubs Rhein-Mosel gewählt wurde, das Amt 9 Jahre lang ausübte und heute noch als Ehrenmitglied aktiv ist.

Aktuelle Gleitschirme von Skywalk, Advance und Flair standen zur Verfügung und wurden ausgiebig getestet. Die Koblenzer Flugschule Air-Touch bot ein umfangreiches Angebot an Flug-Zubehör an.

Regionalversammlung der Region Mitte des DHV

Im Oktober fand, organisiert durch die Drachen- und Gleitschirmfliegerfreunde Rhein-Mosel-Lahn die diesjährige Regionalversammlung der Region Mitte in der Bausenberg Halle in Niederzissen statt. Eingeläutet wurde die Veranstaltung von einer zweistündigen Vorstandsrunde am Vormittag. Der öffentliche Teil begann um 13:30. Eröffnet wurde die Veranstaltung vom Regionalbeirat Mitte Uwe Preukschat, gefolgt von Kai Wissel als RML-Vorstand. Kai sprach hier das Thema Bausenberg und die damit in der Vergangenheit verbunden Probleme an und bedankte sich bei DHV und der Ortsgemeinde Niederzissen für die gute Unterstützung, die der RML durch selbige erhalten hatte.

Danach übernahmen Bernd Boeing und Björn Klaassen vom DHV. Der DHV stellte aktuelle Themenschwerpunkte (u.a. Drohnen/U-Space und Nachhaltigkeit) des Verbandes vor. Weiterhin gab der Ausbildungsreferent Karl Slezak einen Vortrag. Zuletzt fand die Wahl der Delegierten für die Jahreshauptversammlung im November im Schwarzwald statt.

Uwe Lochmann
www.thermik4u.de

Fensterbacher Gleitschirmflieger

30-jähriges Jubiläum

Fensterbacher Gleitschirmflieger feiern 30-jähriges Bestehen

Fensterbach. Seit über 30 Jahren kreisen die Drachen- und Gleitschirmflieger des Fensterbachtaler Deltaclubs am Himmel über Dürnsricht bis über die Landkreisgrenzen und sogar über die Landesgrenzen hinaus. Gegründet wurde der Verein am 9.November 1990 von zwölf Idealisten. Anlässlich des 30-jährigen Jubiläums – wenn auch coronabedingt zwei Jahre verzögert – feierten die Gleitschirmflieger am vergangenen Wochenende im Stodl in Dürnsricht gebührend zur Musik von Ben Stone. Dazu waren neben Vertreter der Gemeinde, Anrainern, den Nachbarvereinen und sonstigen Interessierten auch Hersteller und namhafte Vertreter der Szene geladen. Der Verein hat die tollkühne Pionierphase des Luftsports längst hinter sich gelassen. Ganz im Gegenteil: Der Drachen- und Gleitschirmsport hat in der Fliegerei seinen festen Platz gefunden. Der Verein kann auch auf großartige Leistungen zurückblicken. Es wurden mehrfach deutsche Rekorde aus Dürnsricht erflogen und aktuell stellt der Verein mit Johannes Schatz sogar einen zweifachen deutschen Meister. Solche Flüge erstrecken sich dann schon mal über 200 Kilometer mit einer Flugzeit von über 6 Stunden. Die enge Verbundenheit zwischen dem Verein und der Gemeinde Fensterbach kam auch bei den Grußworten bei der Feier zum Ausdruck. Vor allem Bürgermeister Christian Ziegler kann sich die bunten Schirme am Himmel gar nicht mehr wegdenken.

Die Gleitschirmflieger sind nicht mehr vom Himmel über Fensterbach weg zu denken. Bild: Karl Rohland/exb

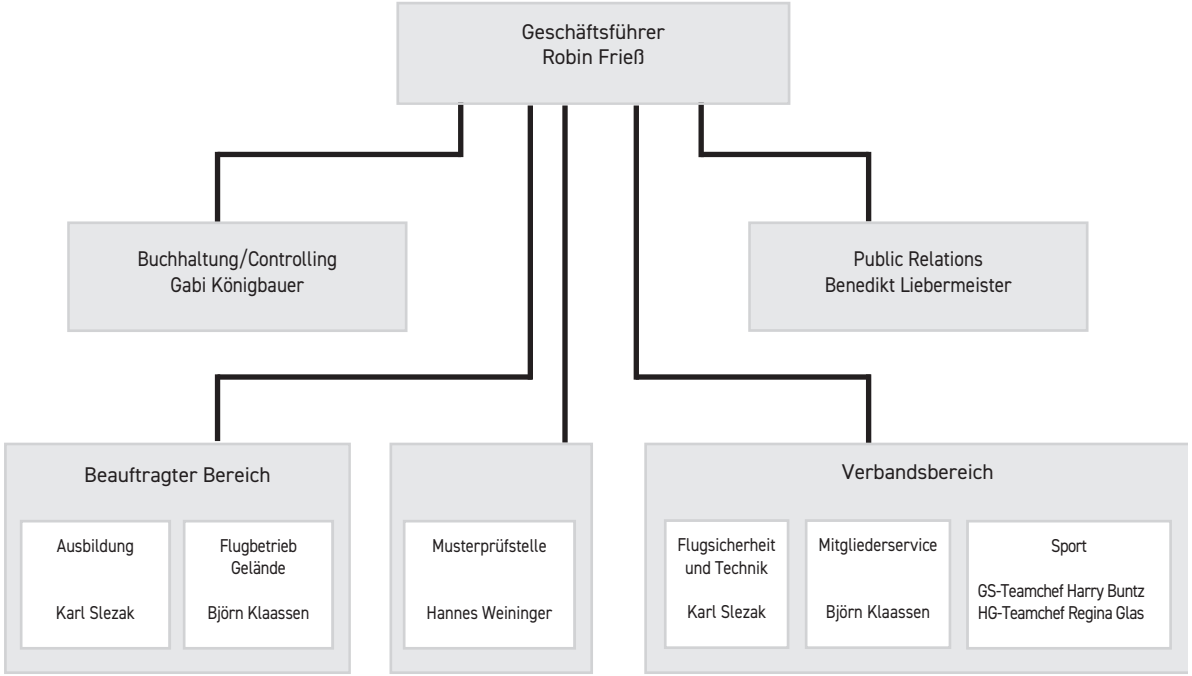
Seit über 30 Jahren kreisen die Drachen- und Gleitschirmflieger des Fensterbachtaler Delta Club Himmel über Dürnsricht bis über die Landkreisgrenzen und sogar über die Landesgrenzen hinaus. Gegründet wurde der Verein am 09.11.1990 von 12 Idealisten. Anlass das 30-jährige Jubiläum - wenn auch Coronabedingt 2 Jahre verzögert - am vergangenen Wochenende im Stodl in Dürnsricht gebührend zur Musik von Ben Stone zu feiern.
Dazu waren neben Vertreter der Gemeinde, Anrainern, den Nachbarvereinen und sonstigen Interessierten auch Hersteller und namhafte Vertreter der Szene geladen.
Der Verein hat die tollkühne Pionierphase des Luftsports längst hinter sich gelassen. Ganz im Gegenteil: Der Drachen- und Gleitschirmsport hat in der Fliegerei seinen festen Platz gefunden. Hier kann der Verein auch auf großartige Leistungen zurückblicken. Es wurden mehrfach deutsche Rekorde aus Dürnsricht erflogen und aktuell stellt der Verein mit Johannes Schatz sogar einen zweifachen deutschen Meister. Solche Flüge erstrecken sich dann schon mal über 200 km mit einer Flugzeit von über 6 Stunden. Die enge Verbundenheit zwischen dem Verein und der Gemeinde kam auch bei den Grußworten zur Sprache. Vor allem Bürgermeister Christian Ziegler kann sich die bunten Schirme am Himmel gar nicht mehr wegdenken.

Michael Schatz
www.fensterbachflieger.de

ANZEIGE

© TILL GOTTBRATH

Jahresbericht 2022 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) ist 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 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: 728 Konten, 8 Profitcenter
→ Büroorganisation
→ Rechtsangelegenheiten
→ Verhandlungen mit BMV, LBA, Flugsicherung und Luftfahrtbehörden
→ Vorstandsarbeit im Kuratorium Sport und Natur
→ Verhandlungen mit Umweltministern des Bundes und der Länder
→ Abstimmung mit anderen Verbänden
→ Mitarbeit im Vorstand der EHPU und darüber auch bei Europe Airsports
→ Mitarbeit bei FAI/CIVL
→ Mitarbeit in der „Kooperation Luftsport“
→ Organisation und Durchführung der Kommissions- und Vorstandssitzungen
→ Berichte und Protokolle der Kommissionssitzungen und Jahrestagung im Mitgliederbereich

Robin Frieß
Geschäftsführer

Björn Klaassen
stellvertr.
Geschäftsführer

Petra Aichele
Assistentin

Gabi Königbauer
Controlling

Barbara Lacrouts
Buchhaltung

Peter Janssen
Justiziar

Ausbildung

Die Lizenzausstellung, mit all ihrer zugehörigen Verwaltungs- und Kontrollarbeit, ist ein Tätigkeitsschwerpunkt im Ausbildungsreferat. Ein weiterer Fokus liegt auf der Verwaltung der 97 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 in die komplexe Online-Prüfungssoftware eingearbeitet und bei der Anwendung unterstützt werden. In regelmäßigen Abständen erscheint ein Newsletter für alle AusbilderInnen. Zusätzlich zum Tagesgeschäft waren Caroline, Cindy und Seli gefordert, die Neuerungen der Digitalisierung in die Standard-Abläufe zu integrieren. Andreas Schöpke betreut als Windenschlepp-Fachmann die Schlepppiloten, Flugschulen und Vereine. Der neue digitale Ausbildungsnachweis setzt sich mehr und mehr bei den Flugschulen durch. Kein Papierkram mehr bei Ausbildung und Prüfung, absolute Genauigkeit bei der Dokumentation der Ausbildungsinhalte und stark reduzierter Kontroll-Aufwind bei der Lizenzausstellung sind die Pluspunkte. Durch das Monitoring-Tool „DHV-Pilotenumfrage“ können Flugschüler ihre Flugschule online bewerten, der DHV hat hierdurch ein wichtiges Werkzeug für die Aufsicht (Flugschul-Überprüfungen).

Die Anzahl der insgesamt erteilten Lizenzen und Berechtigungen war 2022 in etwa auf dem Niveau des Vorjahres. 5 Fluglehrer-Fortbildungen fanden im Frühjahr online statt. Hauptthema waren die Erkenntnisse aus der umfangreichen „Analyse Ausbildungsunfälle 2013-2019“ (Download unter Sicherheit und Technik/Artikel und Videos auf dhv.de). In 4 Lehrgängen wurden Fluglehrer-Anwärter bzw. Fluglehrer ausgebildet und geprüft, 2 Lehrgänge bzw. Fortbildungen für DHV-Prüfer fanden statt. Das Lehrgangsangebot für Fluglehrer und Prüfer summiert sich inzwischen auf mehr als 10 Wochen im Jahr. In der Fluglehrer-Ausbildung können wir auf Top-Ausbilder bauen und wir sind richtig stolz auf unser engagiertes Team. Eine umfassende Überarbeitung des QM-Handbuches für den Beauftragtenbereich war erforderlich und wurde in den Off-Season-Monaten durchgeführt, wo das Tagesgeschäft ruhiger ist. In diesem Zeitraum wurden auch die Prüfungsfragen aktualisiert und im April (A-Schein) bzw. Juni (B-Schein) im Prüfungsportal online gestellt. Die Sammlung von Simon Winklers Youtube-Videos zur Flugtechnik (unter Mitarbeit von Anselm Rauh und Ausbildungsvorstand Peter Cröniger) wurde auch 2022 weiter ausgebaut. Diese Clips zeigen den DHV, auch im Ausland und bei jungen Piloten, als den Gleitschirmverband, der bei der Vermittlung von moderner Flugtechnik weltweit führend ist. Link auf www.dhv.de. 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.

- Bei 1.070 Prüfterminen wurden insgesamt 2.364 Erlaubnisse und Berechtigungen erteilt.
- 17 HG-A, davon 17 mit Startart Hang, 7 mit Startart Schlepp, 5 mit Startart UL-Schlepp (Mehrfacheintragungen von Startarten möglich)
- 1.525 GS-A, davon 1.494 mit Startart Hang, 365 mit Startart Schlepp
- 17 HG-B, davon 17 mit Startart Hang, 6 mit Startart Schlepp, 7 mit Startart UL-Schlepp
- 602 GS-B, davon 600 mit Startart Hang, 242 mit Startart Schlepp
- 88 GS-Passagier, davon 88 mit Startart Hang, 16 mit Startart Schlepp
- 81 Windenführer
- 34 Flugfunk
- 2 DHV Fluglehrerlehrgänge
- 97 Flugschulen
- 2 EWF Webseminare

Karl Slezak
Referent

Seli Müller
Assistentin

Simon Winkler
Aus- und Weiterbildung, Fluglehrer

Sebastian Mackrodt
Aus- und Weiterbildung, Fluglehrer

Florian Heuber
Aus- und Weiterbildung, Fluglehrer

Ruben Mahlknecht
Aus- und Weiterbildung, Fluglehrer

Andreas Schöpke
Ausbildung Windenschlepp

Caroline Fürst
Sachbearbeitung

Cindy Laufer
Sachbearbeitung

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: 1.694 Austritte, 2.417 Neuaufnahmen
- → Fachspezifische Auskünfte und Beratung für Mitglieder
- → Abwicklung der Gruppenversicherungen mit 258 Schadensfällen
- → Wareneinkauf, Warenverkauf, Neuprogrammierung Shop
- → Organisation von 10 Rettungsschirm-Seminaren für Rettungsgeräte
- → EWF-Lehrgänge für einweisungsberechtigte Windenführer
- → Windenschlepp-Seminare bei Vereinen
- → Windennachprüfung bei Vereinen
- → Beratung und Hilfestellung bei Fragen zum Schleppbetrieb und Schlepptechnik (vor Ort, telefonisch und per Mail)
- → Organisation Season-Opening und Drachenflugmeeting Hartenstein (wetterbedingte Absage)
- → Homepage Drachenfliegen
- → Tägliche Infos zum Flugwetter auf der DHV-Homepage

Jonas Schwägele
Teamleitung

Lena Cröniger
Sachbearbeitung

Iris Hallweger-Mayer
Sachbearbeitung

Kathrin Banzer
Sachbearbeitung

Regina Glas
DHV-Drachenflug-
expertin

Andreas Schöpke
Informationsbüro
Schlepp

Volker Schwaniz
DHV-Wetterexperte

Gelände – Luftraum – Naturschutz

Björn Klaassen
Referent Flug-gelände, Naturschutz, Luftraum

Bettina Mensing
Sachbearbeitung

Karsten Kirchhoff
Geländedatenbank

Helmut Bach
Luftraumexperte/
A380 Pilot Lufthansa

Das Drachen- und Gleitschirmfliegen ist ins Luftverkehrsgesetz integriert. Das ermöglicht uns den Zugang zum Luftraum. Andererseits schreibt das LuftVG auch die Zulassung von Fluggeländen vor. Als Beauftragter des Bundesministeriums für Verkehr führt der DHV die Verwaltungsverfahren durch und erteilt die Außenstarterlaubnisse nach § 25 Luftverkehrsgesetz. Ca. 40.000 Piloten verteilen sich in Deutschland auf die zugelassenen Startplätze. Geländehalter sind größtenteils die Vereine. Die größte Hürde für eine Zulassung ist nach wie vor der Naturschutz. Um unser Ziel zu erreichen, allen Fliegenden 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 Luftaufsichtsberechtigen und Hilfe beim Konfliktmanagement. Zudem verfolgt der DHV generell das Ziel „Fliegen vor der Haustüre“, um weite Anfahrten in die Gelände zu vermeiden.

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 (BMDV).

Durch die Änderung der europäischen Gesetzgebung, ist der Drohnenflug zunehmend im Fokus. Der DHV hat sich diesbezüglich in Gesetzgebungsverfahren eingebracht, damit wir auch in Zukunft weiterhin frei fliegen können. Zu erwarten ist jedoch eine digitale Erkennbarkeit der Gleitschirme und Drachen im Luftraum G und E. Hervorzuheben ist die Arbeit des DHV im Drohnenbeirat des Bundesministeriums für Verkehr.

Arbeitsintensiv sind die immer wieder von Naturschutzseite eingebrachten Forderungen von Überflugverboten über Naturschutzgebieten und europäischen 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 Birdareas) – Verhandlungen beim BfN und BMU
- Luftraumseminare für Vereine / Online-Seminare für Mitglieder
- Besprechungen im Zusammenhang mit Luftraummaßnahmen (DFS) und Drohnenbeirat
- Besprechungen beim Bundesministerium für Verkehr (BMDV) und Bundesamt für Naturschutz (BfN)
- DHV-Info Artikel
- Fachtagungen und Vorträge
- Luftaufsicht in Fluggeländen/Ernennung der Beauftragten für Luftaufsicht
- Unterstützung der Vereine und Flugschulen
- Beratung und Information der Mitglieder
- Verwaltung der Geländedatenbank
- Ortstermine bei Zulassungsverfahren und Geländesicherung
- Geländeprojekte und Pressearbeit
- Aktualisierung und Anpassung der bestehenden Geländeerlaubnisse
- Förderung von Initiativen für den Ausbau und Sanierung von Fluggeländen
- DHV Vereins-Wetternetz

Sicherheit und Technik

Karl Slezak
Sicherheitsreferent

Seli Müller
Assistentin

Simon Winkler
Testpilot, technischer Mitarbeiter

Florian Heuber
Testpilot, technischer Mitarbeiter

Lena Cröniger
Sachbearbeitung, Pflege Unfall-datenbank

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.

Wer einen Unfall meldet, bekommt das Angebot zu einem Gespräch mit einem Experten des DHV. Es ist für Betroffene besonders wichtig, die Unfallursachen wirklich zu verstehen, um das Geschehnis verarbeiten zu können. Inzwischen nehmen viele Pilotinnen und Piloten dieses Angebot gerne an. Wir freuen uns, wenn wir auf diese Weise helfen können. Die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter des Referates haben in diesem Jahr eine Schulung zu Kommunikation und Selbstfürsorge von einer Psychologin erhalten. Gespräche mit Unfallopfern oder Angehörigen müssen feinfühlig geführt werden und sind teils auch eine psychische Belastung für die DHV-Crew.

Die Anzahl der tödlichen Unfälle war niedriger als 2021, aber immer noch hoch. Bei den meisten Todesfällen wurde eine Unfalluntersuchung vorgenommen. Die Untersuchungsberichte werden im Bereich „Unfallforschung“ auf www.dhv.de veröffentlicht. Der Klimawandel macht sich deutlich beim Unfallgeschehen durch häufig sehr starke, turbulente Thermik-Bedingungen bemerkbar. Leider lassen es manche Pilotinnen und Piloten an der nötigen kritischen Wettereinschätzung missen. Die hohe Stabilität moderner Gleitschirme generiert eine trügerische Sicherheit, weil sie nur noch selten einklappen. Das verleitet dazu recht bedenkenlos in zu turbulenten Bedingungen zu fliegen. 4 tödliche Einklapper-Unfälle bei kritischem Flugwetter sind eine deutliche Mahnung und ein Zeichen, dass grobe Flugwetter-Fehleinschätzungen keine Einzelfälle sind. Weiterhin gibt es teilweise Probleme mit der Auslösung/Öffnung des Rettungsgerätes. Das Referat hat deshalb die Erfindung des „Rescue Ejectors“ genauer unter die Lupe genommen. Das System löst den Retter selbständig aus, indem ein sich blitzschnell füllender Luftsack den Innencontainer in die Luft schleudert. Florian Heuber und Simon Winkler haben viele praktische Versuche über dem Achensee durchgeführt. Eine sehr vielversprechende Entwicklung.

Zuständig ist das Referat auch für Sicherheitsmitteilungen. Die werden teils von den Herstellern selbst herausgegeben und vom DHV veröffentlicht. Oft geht aber die Initiative von Piloten aus, die ein Sicherheitsproblem an ihrem Fluggerät feststellen. Der DHV prüft das Problem, spricht mit dem Hersteller über Lösungen und hilft bei der rechtssicheren Formulierung und Publikation der Sicherheitsmitteilung.

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

- → Erfassung und Bearbeitung aller Gleitschirm- und Hängegleiterunfälle von deutschen Piloten im In- und Ausland
- → Pflege der europäischen Unfalldatenbank im Auftrag des Europaverbandes EHPU
- → Untersuchung möglichst aller tödlichen Unfälle von deutschen Pilotinnen und Piloten
- → Veröffentlichung v on Unfall-Untersuchungsberichten und Jahres-Unfallanalysen
- → 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

Jugend

Aron Rodewald

Die DHV-Jugend besteht aus einer siebzehnköpfigen 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 NichtfliegerInnen für den Sport zu gewinnen.

Im Jahr 2022 organisierte die Kommission insgesamt 15 Events für bereits fliegende PilotInnen. Eine Hike and Fly Biwaktour musste leider kurzfristig wegen schlechten Wetters abgesagt werden, dafür gab es aber ein sehr erfolgreiches U23 Event an der Kampenwand, das alljährliche HG-Weekend, einige Events im Flachland - teils an der Winde sowie viele weitere schöne und abwechslungsreiche Events. Zusätzlich gab es drei Sicherheits- und zwei G-Force-Trainings, bei denen die TeilnehmerInnen ihre Skills verbessern und viel Neues mitnehmen konnten. Neues Wissen gab es auch gleich zu Beginn des Jahres über ein Online-Seminar von Lucian Haas.

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

- → 15 durchgeführte Events für junge FliegerInnen
- → Pflege und Weiterentwicklung der Homepage
- → Entwicklung Teilnehmendenzahl weiterhin positiv, dieses Jahr wieder deutlicher Zuwachs an jüngeren TeilnehmerInnen
- → 3 Sicherheits-Trainings, 2 G-Force-Trainings, Online-Seminar
- → Presse- und Öffentlichkeitsarbeit z.B. durch Artikel im DHV-Info, Instagram, Facebook
- → T-Shirts, Aufkleber, Flyer zur Imagepflege

ANZEIGE

Öffentlichkeitsarbeit

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

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

- → Internet www.dhv.de: Online Redaktion und Webmaster, tagesaktuelle News und Berichte.
- → Redaktion und Gestaltung des DHV-Infos, bisher 238 Ausgaben
- → Umsetzung DHV-Info online auf der Plattform Issuu
- → Facebook als Instrument, schnell und zeitnah Mitglieder sowie Nichtmitglieder zu erreichen und über wichtige Themen zu informieren. Zusätzlich wird die Relevanz der Verbandsarbeit verdeutlicht und unterstrichen.
- → Vereinsinformation jeden Monat, wichtige Neuigkeiten zum Verband und rund ums Fliegen
- → Vermittlung der Faszination des lautlosen Fliegens, z.B. DHV-TV (Videostreaming), eigener Youtube Channel, Fotogallery
- → Presseseminar für Vereine, Flugschulen und Hersteller
- → Unterstützung der Vereine bei der Öffentlichkeitsarbeit und bei Veranstaltungen
- → Überregionale Pressearbeit, spezielle regionale Pressemitteilungen bei Deutscher Streckenflugmeisterschaft (DHV-XC)
- → Organisation von Filmbeiträgen bei verschiedenen Sendern
- → Bereitstellung von selbstproduziertem Filmmaterial an Fernsehsender deutschlandweit, z.B. ARD, ZDF, Bayerischer Rundfunk, RTL, München TV
- → Organisation von redaktionellen Beiträgen in Printmedien
- → Betreuung der Journalisten bei Schnupperkursen, Tandemflügen
- → Betreuung und Auswertung von WM, EM, PWC, Deutsche und Streckenflug-Meisterschaft als Events des Drachen- und Gleitschirmfliegens
- → Erfassen und Archivieren der TV-Berichterstattung über Drachen- und Gleitschirmfliegen
- → Erweiterung und ständige Pflege der Pressekontakte zu TV, Printmedien und Hörfunk
- → Organisation und Präsenz auf wichtigen Fachmessen und Events: Thermikmesse, Hartenstein, 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

Brigitta Hack
PR-Assistentin

Richard Brandl
Online Redakteur

Renate Miller
Gestaltung

Jonas Schwägele
Social Media

Petra Aichele
Online-Redakteurin

DHV-Musterprüfstelle

Die Prüftätigkeit im vergangenen Geschäftsjahr konnte wieder auf Vor-Pandemie-Niveau in gewohnter Qualität und Effizienz durchgeführt werden.

Im Hauptgeschäftsfeld, dem Bereich Gleitschirm Musterprüfung haben wir unser selbst gestecktes Ziel einer noch höheren Flexibilität bei der Durchführung der Testflüge erreicht. Dies gelang durch die Verpflichtung weiterer sehr erfahrener DAkkS-bekannten Testpiloten, die nahe oder direkt am Haupt-Testgelände beheimatet sind. Dadurch konnten Anfahrts- und Wetter-bedingte Verzögerungen zu Lasten unserer Kunden minimiert und somit die Wettbewerbsfähigkeit unserer Prüfstelle erhöht werden.

- → 78 Musterprüfbestätigungen für Gleitsegel
- → 2 Musterprüfbestätigungen für Hängegleiter
- → 1 Fahrwerk für Gleitsegel
- → 15 Erteilungen von Kennzeichen
- → 8 Sicherheitsmitteilungen
- → 1 Luftaufsichtliche Verfügung

Hannes Weininger
Referatsleiter

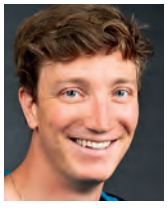
Kerstin Liebert
Verwaltungsleiterin

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 Schmidtler
Prüfer für HG,
HG-Gurte und
HG-Rettungsysteme

Josef Bauer
Prüfer für GS

Mario Eder
Prüfer für GS

Wettbewerbssport

In der Wettbewerbs-Saison 2022 konnten die Wettbewerbe wieder nahezu „normal“ durchgeführt werden. Die German Open der Drachen wurde sehr erfolgreich am Kandel durchgeführt, bei der EM der flexiblen Drachen in Italien gewann das deutsche Team Silber und Primoz Gricar Bronze. Bei der EM der Gleitschirme in Serbien reichte es für das deutsche Team leider nicht zur Medaille, die German Open GS wurde in Ager/Spanien durchgeführt.

Harry Buntz ist Teamchef der Gleitschirm-Nationalmannschaft und Ansprechpartner in der Geschäftsstelle für die Angelegenheiten des Gleitschirm-Wettkampfsports. Marc Wensauer leitet die Gleitschirm-Liga noch bis Ende des Jahres und wird 2023 von Ferdinand Vogel abgelöst, der bereits die Nachwuchswettbewerbe der Newcomer Challenges betreut. 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 Gleitschirme (5.493 teilnehmende Piloten, 131.367 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. 131.367 Flügen im DHV-XC, Auswertung der 108.200 Flüge von 4.280 teilnehmenden Piloten an der Deutschen Streckenflugmeisterschaft 2022
- → 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-Wettkampf-anmeldungen und Zahlungseingänge
- → Bearbeitung und Ausstellung von Mitgliedschaften im Verein Leistungssport, Freistellungen und Sportzeugenausweisen

Harry Buntz
Teamchef GS

Regina Glas
Teamchefin HG
Flexible und Starre

Marc Wensauer
Ligachef GS
bis Ende 2022

Richard Brandl
XC-Koordination

Konrad Lüders
Ligachef HG

Ferdinand Vogel
Newcomer
Challenges
Ligachef GS ab 2023

Petra Aichele
Sachbearbeitung,
Internetpflege

Berichtszeitraum: 1.1.2022 bis 23.9.2022

© ANDY BUSSLINGER

Windfarben für die Sicherheit

Punktprognosen helfen Wetterbedingungen in Fluggebieten einzuschätzen. Die Startplatzprognosen von Burnair sind dafür ein besonders hilfreiches Tool.

TEXT UND FOTOS: **LUCIAN HAAS**

↑ **Die Windstärke wird bei Burnair stets durch farbcodierte Pfeile dargestellt. Was die Farben bedeuten, wird im Kasten am Ende des Beitrags erklärt.**

Wer das Wetter und damit die Flugbedingungen eines Tages einschätzen will, beginnt typischerweise mit dem Studium großräumiger Wetterkarten oder der grafischen Aufbereitung von Meteo-Modellrechnungen wie beispielsweise in Windy. Sobald die Verteilung von Gut- und Schlechtwettergebieten, Fronten und Regenbändern sowie die ungefähre Windrichtung klar ist, rückt die Frage in den Mittelpunkt: Und wie wird es an dem von mir ausgeguckten Startplatz?

Hier kommen Punktprognosen ins Spiel. Für die Fliegerei sollte man immer solche nehmen, die den Höhenwind mit abbilden. Bei Windy und Meteoblue gibt es dafür die sogenannten Airgramme. Sie liefern sogar Hinweise auf den Temperaturgradienten. Gerne genutzt wird auch Meteo Parapente. Dort lassen sich durch einen Klick in die Karten zugehörige Windgramme mit einer farbcodierten Darstellung des Höhenwindes abrufen.

Seit einigen Monaten gibt es noch ein interessantes Angebot: Burnair liefert auf seiner Webseite www.burnair.cloud und der zugehörigen App für alle Fluggebiete in Deutschland und dem Alpenraum sogenannte Startplatzprognosen. Diese sind in besonderer Weise an die Bedürfnisse von Gleitschirm- und Drachenfliegern angepasst. Was man aus ihnen herauslesen kann, stelle ich im Folgenden vor.

Der aktuelle Tag ist kostenfrei

Wichtig zu wissen: Burnair bietet einige Dienste im Abo an, d.h. man muss dafür zahlen. Viele Grundinfos sind aber frei verfügbar. Das gilt in Teilen auch für die Startplatzprognosen.

Die Daten des jeweils aktuellen Tages werden jedermann angezeigt, vorausgesetzt man hat sich bei Burnair registriert, was kostenfrei möglich ist. Ist man zahlender Abonnent, sind die Startplatzprognosen auch für die vier folgenden Tage und sogar den Vortag abrufbar.

Die freien Daten des aktuellen Tages helfen freilich schon viel weiter. Es ist empfehlenswert, den Burnair-Startplatzcheck in die Meteo-Routine am Morgen eines Flugtages mit aufzunehmen. Allein schon wegen des Sicherheitsgewinns. Denn die Darstellung lässt auf einen Blick gleich zweierlei erkennen: Ist der Tag vom Wind her problemlos, sportlich oder eben nicht mehr sicher fürs Fliegen? Und zu welchem Zeitpunkt könnte sich ein Flugfenster öffnen?

Icon-D2 als Basis

Die Startplatzprognosen von Burnair basieren auf Berechnungen des deutschen Meteo-Modells Icon-D2. Das gilt zumindest für den aktu-

↑ Die Startplatzprognosen zeigen **1** das Datum der Prognose. **2** Bildchen des Wettercharakters, **3** Bewölkungsgrad und Niederschlag, **4** Windprognose für alle Höhenschichten und **5** den Wind auf Startplatzhöhe sowie prognostizierte Böen in Bodennähe.

ellen und den folgenden Tag. Für weitere Tage stammen die Daten vom etwas gröberen Modell Icon-EU.

Icon-D2 rechnet mit einem hoch aufgelösten räumlichen Raster von rund zwei Kilometern. Ungefähr alle zwei Kilometer in der Landschaft sitzt ein dreidimensionaler Datenpunkt. Das heißt: Er liefert auch für viele Höhenstufen über dem Boden alle Infos zu Wind, Temperatur, Feuchtigkeit und möglicher Wolkenbildung.

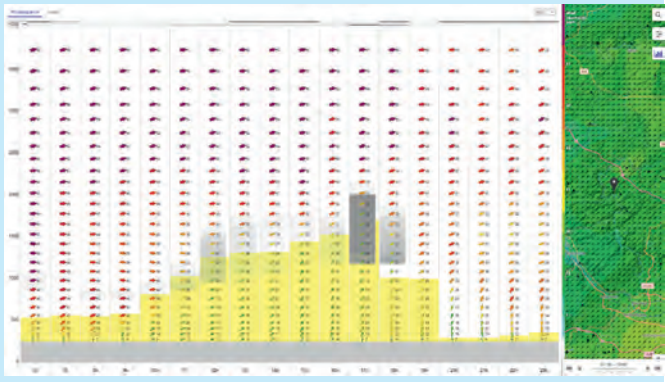
Burnair zieht für seine Startplatzprognosen den räumlich jeweils nächsten Datenpunkt heran und stellt die zugehörigen Werte für den Tagesverlauf in Stundenschritten dar.

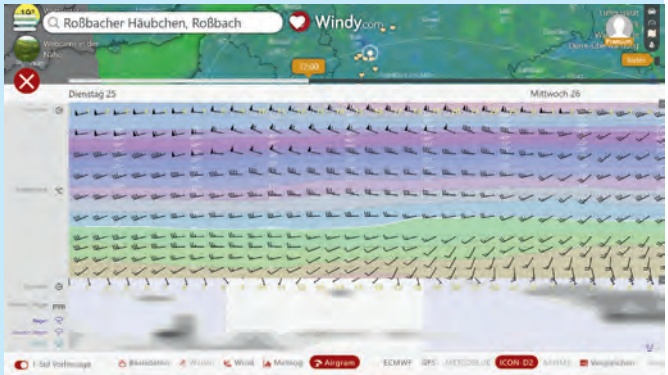
Jede Startplatzprognose ist in mehrere Infobereiche gegliedert (s. Grafik oben):
(1) Ganz oben das Datum der Prognose und der Hinweis auf den Zeitpunkt des zugehörigen Modelllaufs.
(2) Darunter ein simples Bildchenwetter mit Sonne-, Wolken- und Regensymbolen, um einen ersten Eindruck des zu erwartenden Wettercharakters zu bekommen.
(3) Es folgt eine Darstellung des Bewölkungsgrades, aufgeteilt in die üblichen Wolkenstockwerke hoch – mittel – tief. Farbschattierungen liefern Hinweise auf die Bewölkung in Achtel. Bei prognostiziertem Niederschlag wird hier auch die stündliche Niederschlagsmenge als Balken angezeigt.
(4) Der zentrale und wichtigste Bereich dient der farbcodierten Darstellung der Windströmungen und möglicher Bewölkung in den verschiedenen Höhen. Dort ist auch eine schwarze, kurvige Linie zu finden, die ungefähr anzeigt, wie hoch von den Modelldaten her die Thermik reichen könnte. Die gerade gelbe Linie markiert die Höhe, auf der der jeweilige Startplatz liegt. Mit einem Klick auf das kleine schwarze Dreieck links oben lässt sich der dargestellte Höhenbereich erweitern.
(5) Die untere Zeile hebt die Windwerte auf der tatsächlichen Startplatzhöhe sowie die vom Modell gelieferte Böenstärke in Bodennähe hervor – für den schnellen Check: Startbar ja/nein?

Wind auf Startplatzhöhe

Wer sich die Startplatzprognosen vor allem in den Bergen anschaut, wird schnell bemerken, dass die gelbe Linie der Startplatzhöhe typischerweise einige Windpfeile über den vom Modell gelieferten Bodenwindwerten eingezeichnet ist. Das liegt daran, dass ein Meteomodell mit seiner Rasterung die tatsächliche Topographie nur relativ grob abbilden kann. In jedem Rasterpunkt stellt der Boden nur den

↑ Ein guter Flugtag am Brauneck. Der Wind auf Startplatzhöhe ist den ganzen Tag in einem gut startbaren Bereich.





↑ Prognosen unterschiedlicher Anbieter für den gleichen Startplatz am gleichen Tag: Burnair, Meteo Parapente und Windy.

Durchschnitt der Geländehöhe in seinem Umfeld dar. Bergkuppen oder auch enge Täler werden da gewissermaßen ausgemittelt.

Nun liegen die meisten Startplätze weit oben im Gelände, häufig direkt auf den Kuppen. Deshalb sind sie eher dem Wind ausgesetzt, den das Modell für diese Höhe in der freien Atmosphäre ausgibt – und eben nicht dem errechneten Bodenwind, der sich auf die Geländehöhe in der Modell-Topographie bezieht.

Die Startplatzprognosen von Burnair sind schon allein deswegen eine wertvolle Hilfe für die Piloten, weil sie – anders als Windy oder Meteo Parapente – direkt erkennen lassen: Auf welches Höhenwindniveau sollte man besonders achten, um die lokale Startbarkeit eines Tages einzuschätzen?

Vor allem an Tagen mit einem stärkeren Windgradienten kann es vorkommen, dass der vom Modell prognostizierte Bodenwind noch sehr schwach ist, der Wind auf realer Startplatzhöhe jedoch de facto schon (zu) stark. Bei Burnair fällt so etwas direkt ins Auge, wenn man die untere Zeile (5) mit dem Wind auf Startplatzhöhe mit den darüber abgebildeten Bodenwindwerten abgleicht.

Windgradient im Blick

Durch die feine Höhenabstufung und dank stündlicher Werte liefern die Startplatzprognosen einen sehr guten und schnellen Überblick, wie sich der Wind und vor allem auch der Windgradient entwickelt. Gibt es beispielsweise eine Höhenschicht, ab welcher der Wind mit einem Mal deutlich zunimmt oder vielleicht sogar die Richtung sprunghaft wechselt? Dann könnte es ratsam sein, tiefer gelegene Startplätze anzusteuern und im Flug gar nicht so hoch aufzudrehen, um die Scher- und Turbulenzzonen zu vermeiden.

Ratsam ist auch immer der Blick auf die Windentwicklung über den Tag. Wenn beispielsweise föhnartige Winde sich im Tagesverlauf immer weiter nach unten „fressen“, wird das in den Startplatzprognosen gut erkennbar, weil orangene, rote oder gar schwarze Windpfeile zunehmend in den tieferen Schichten auftauchen.

So kann man die Prognosen als Hilfestellung nutzen, um ein mögliches Flugfenster erkennen, oder um zu wissen, wann es ratsam wäre, sicherheitshalber früh landen zu gehen, um gefährlichen Bedingungen zu vermeiden.

Das „magische Auge“

Die Windpfeile der Startplatzprognosen haben häufig zwei Farben. Ihr Kern ist anders gefärbt als der Rand. Damit versucht Burnair ein Grundproblem von Punktprognosen zu lösen bzw. zumindest etwas abzumildern.

Das Grundproblem liegt darin, dass Punktprognosen per Definition nur die Daten dieses einen Punktes liefern. Vor allem in Gebirgsregionen kommt es freilich vor, dass die Differenzen in der Geländehöhe von einem Punkt zum nächsten deutliche Unterschiede in der Windstärke hervorrufen können. Zum Beispiel infolge von Lee- oder Düseneffekten.

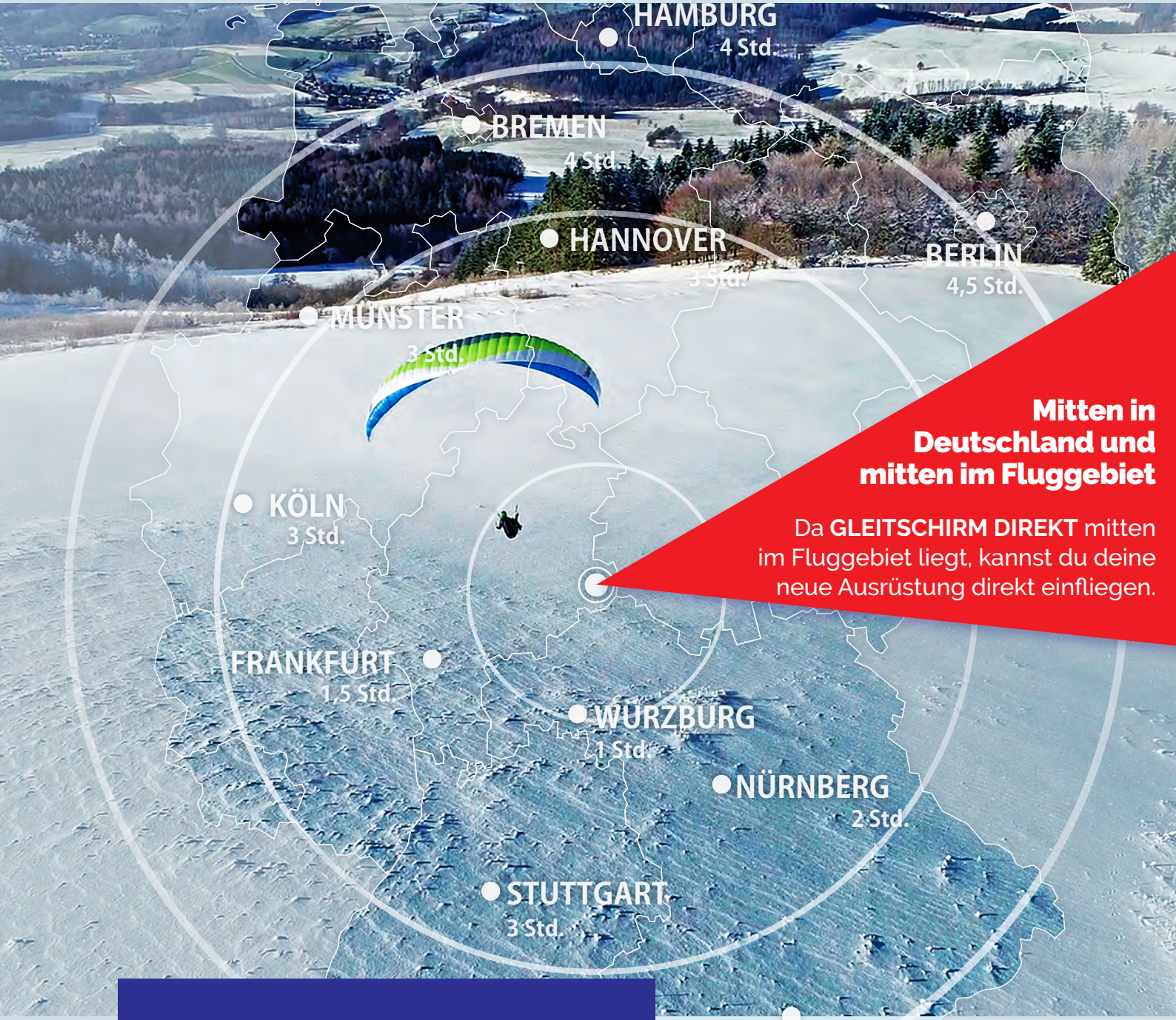
Für die Flugentscheidung wäre es deshalb wichtig zu wissen, ob nicht nur am Startplatz, sondern auch im Umfeld des Flugge-

ANZEIGE

GLEITSCHIRM DIREKT

Der Weg auf die Wasserkuppe lohnt sich!

by Papillon® Paragliding



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.

See you UP in the sky!

GLEITSCHIRM DIREKT by Papillon Paragliding · Wasserkuppe 46 · 36129 Gersfeld · GLEITSCHIRM-DIREKT.DE

↑ An diesem Tag ist die Ebenalp auf Startplatzhöhe (gelbe Linie) in den Wolken. Nur gegen Mittag könnte sich vielleicht ein Flugfenster für einen Abgleiter öffnen.

↑ Fliegbar ist die Hohe Salve an diesem Tag nur bis Mittag. Nachmittags nimmt der Höhenwind deutlich zu.

↑ Starker Höhenwind (schwarze und rote Pfeile) am Monte Baldo vor einer aufziehenden Front. Die Wolken senken sich am Nachmittag erkennbar ab.

bietes ähnliche Windbedingungen herrschen und nicht um die Ecke vielleicht schon der Föhn tobt. Diese Information liefert Burnair über die Randfarbe der Windpfeile. Sie stellt jeweils den höchsten Wert aller direkt angrenzenden Datenpunkte des Meteomodells auf gleicher Höhe dar.

Ein grüner Pfeil mit rotem Rand bedeutet zum Beispiel: Vor Ort ist es laut Modell startbar, doch schon in unmittelbarer Nähe wäre das nicht mehr empfehlenswert. Je größer und warnender die Farbdifferenzen innerhalb eines Windpfeiles sind, desto mehr sollte man Vorsicht walten lassen. Vor allem wenn der Windpfeil auf Startplatzhöhe einen schwarzen Rand hat, ist es ratsam, gar nicht erst zu starten.

Bernie Hertz, der Kopf hinter Burnair, nennt diese Besonderheit seiner Startplatzprognosen das „magische Auge". Es lässt die Piloten über den Startpunkt hinausblicken und so auch Risiken erkennen, die in klassischen Punktprognosen ausgeblendet bleiben.

Grenzschicht und Wolkenbasis

Burnair liefert auch Daten dazu, wie hoch man an einem Tag möglicherweise fliegen könnte – begrenzt durch Wolken beziehungsweise die Höhe der thermisch durchmischten Grenzschicht. Letztere ist als schwarze Kurve im Tagesverlauf eingezeichnet.

Bei den Startplatzprognosen hilft vor allem die Darstellung der Wolkenentwicklung weiter. Grau schattierte Flächen hinter den Windpfeilen lassen erkennen, zu welcher Zeit, auf welcher Höhe und in welcher Dichte sie laut Modell zu erwarten sind. Das lässt zum einen eine ungefähre Einschätzung der Wolkenbasis zu. Zum anderen kann man damit auch noch eine gerade im Herbst und Winter wichtige Frage beantworten: Ist der betrachtete Startplatz überhaupt wolkenfrei, oder ist es ratsam, besser auf einen anderen, vielleicht tiefer bzw. deutlich höher gelegenen ausweichen?

Die angezeigte Wolkenhöhe sollte man nicht absolut verstehen und auf 100 Meter genau nehmen. Dafür sind die Raster der Meteomodelle gerade in gebirgigen Regionen noch zu grob. Aber als Hinweis darauf, ob man an Tagen mit relativ hoher, durchschnittlicher oder niedriger Basis rechnen kann, taugt die Darstellung allemal.

Dabei gibt es noch etwas zu beachten: Wenn die Startplatzhöhe deutlich über der in der Modell-Topographie berücksichtigten Bodenhöhe liegt, kann man der angezeigten Wolkenbasis getrost mindestens die Hälfte der Differenz dieser beiden Höhen zuschlagen. Hierzu ein Beispiel: Die Startplatzhöhe ist 1.600 m, die Bodenhöhe im Modell ist 1.200 m. Die Differenz beträgt 400 m. Die Wolkenbasis kann man in der Realität gut 200 Meter höher erwarten als dargestellt.

Das gilt allerdings nur, wenn der Startplatz laut Prognose frei von Wolken ist. Liegen die Wolken in der Darstellung unter der Startplatzhöhenlinie, sollte man das auch in der Realität so erwarten.

Die Höhe der thermisch durchmischten Grenzschicht (schwarze Kurve) kann man übrigens nicht gleichsetzen mit dem tatsächlich erfliegbaren Thermikraum. Dafür müsste man auch Thermikstärke und Eigensinken der Geräte berücksichtigen.

Der Verlauf der schwarzen Grenzschicht-Kurve gibt aber ei-

Farben zeigen Fliegbarkeit

Burnair-Farbskala der Windstärke

	Mittelwind	Böen
	<= 7 km/h	<= 14 km/h
	<= 15 km/h	<= 24 km/h
	<= 22 km/h	<= 32 km/h
	<= 29 km/h	<= 38 km/h
	<= 36 km/h	<= 44 km/h
	> 36 km/h	> 44 km/h

Burnair ermöglicht ein besonders schnelles Erfassen der Windsituation, weil die Windgeschwindigkeit erst einmal nicht in absoluten Zahlen, sondern in einem bestimmten Farbschema angezeigt wird. Anhand der Farben lässt sich die Fliegbarkeit direkt einschätzen. Bei Interesse kann man allerdings auch auf eine Zahlendarstellung umschalten. Oder man fährt mit dem Mauszeiger über einen Windpfeil und bekommt dann die zugehörigen Werte angezeigt.
Die Burnair-Systematik der Windpfeilfarben erfordert aber gar kein Zahlenstudium. Sie lässt direkt folgende Rückschlüsse zu:

Weiß (0-6 km/h) - Schwach: Die Bedingungen sind so schwach, dass die Windrichtung vernachlässigbar ist. Typischerweise setzen sich dort lokale, thermisch bedingte Ausgleichströmungen durch.
Grün (7-14 km/h) - Spürbar: Man kann sicher starten und fliegen, an den meisten Hängen wird es aber noch zu schwach sein, um sich soarend halten zu können.
Gelb (15-24 km/h) – Gut Spürbar: Zum Starten ist u.U. schon eine gute Technik nötig. Soaring geht i.d.R. gut. Leegebiete werden deutlich spürbar.
Orange (25-30 km/h) - Stark: Der Pilot sollte eine sehr gute Starkwind-Starttechnik besitzen. An der Küste gibt es häufig noch interessante Soaringbedingungen. In den Bergen wird das Fliegen sehr anspruchsvoll.
Rot (31-36 km/h): Diese Färbung sollte man als Stoppsignal verstehen und ernst nehmen. Mit Normalschirmen wird man gegen den Wind so gut wie keine Vorwärtsfahrt mehr haben. Bei solchen Bedingungen packt man am besten gar nicht erst aus.
Schwarz (>36 km/h): Vergiss es! Die Windverhältnisse sind so stark und turbulent, dass Gleitschirmfliegen nur noch etwas für Lebensmüde ist.

Für die Stärke der Böen, die nur für das Niveau des Bodenwindes gerechnet ganz unten in den Startplatzprognosen von Burnair auftauchen, gilt eine etwas andere Farbskala mit gröberen Stufen (s. Grafik).

nen guten Eindruck der thermischen Entwicklung. Je früher am Tag sie sich steil aufschwingt, desto früher ist der Tag auch „an". Je höher die Grenzschicht reicht, desto kräftiger werden die durchschnittlichen Steigwerte der Thermiken in der Regel sein. Und wenn die Kurve schon weit vor Sonnenuntergang wieder abfällt, deutet das auf ein Stumpfwerden der Thermik hin, etwa durch Warmluftadvektion.

Wer noch genaueres über Thermikqualität und Basishöhen eines Tages wissen will, dem bietet Burnair auch spezielle Thermikprognosen und Temperaturgradient-Grafiken (Previ-Temps). Diese stehen allerdings nur zahlenden Abonnenten zur Verfügung.

DER AUTOR

Lucian Haas ist freier Wissenschaftsjournalist. In der Gleitschirm-Szene hat er sich mit seinem Blog Lu-Glidz und dem zugehörigen Podcast Podz-Glidz einen Namen gemacht. Seit vielen Jahren verfolgt er intensiv die technischen Entwicklungen im Gleitschirmbau.

ANZEIGE

→ Regina Glas moderiert souverän den Sportlertag.

↓ Medaillensegen

↑ Der deutsche Meister Markus Anders mit Vize Tim Huber

XC-Sportlertag 2022

Ehrung der deutschen Meister und informative Vorträge

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

Der XC-Sportlertag erfüllt zwei Funktionen. Zum ersten die Ehrung der Deutschen Meister im Streckenfliegen von Gleitschirm und Drachen. Zum zweiten ein Event für alle XC-Interessierten, auf dem man die Besten aus den eigenen Reihen feiert und eine Menge Erkenntnisse mit nach Hause nimmt.

Zu den Erkenntnissen

„Speed is our limit“ stellte Ferdinand Vogel in den Raum. Er muss es wissen, denn schon früh flog der 31jährige Deutsche Rekorde – 274 km FAI – und ist seit Jahren Mitglied der deutschen Nationalmannschaft. Damit die Geschwindigkeit angemessen ist und große Strecken ermöglicht, hat er eine Reihe von Tipps parat. Kardinaltugend beim Streckenfliegen ist die Geduld. Jeder Flug hat seine Bastelstelle. Zu erkennen, hier muss ich mich reinhängen, notfalls länger im Nullschieber verharren, bis wieder etwas durchzieht und nicht ungeduldig weiterfliegen, hat schon manchen Rekord gerettet. Viel Gewicht hilft viel, ist nur bedingt richtig. Gerade bei Thermikbeginn und in den Abendstunden kann das Quäntchen Steigen des größeren Schirms entscheidend sein.

Hoch, höher, am höchsten! Da ist was dran, aber die richtig großen Aufgaben, lassen sich so nur schwer fliegen. Abrisspunkte fliegt Ferdinand hoch an, Abrisskanten funktionieren auch knapp über Grat. Im Frühjahr steigt Thermik gut von unten raus, die Luft oben ist trocken, doch im Sommer sollte der Pilot hoch bleiben, die Luft oben ist feuchter.

Piloten in der Luft sind hervorragende Thermikmarker. Nach Möglichkeit nicht als erster losfliegen. Fällt der erste regelrecht vom Himmel, rechts oder links von ihm im 30 ° Winkel probieren. Bei markierter Thermik oben draufsetzen, nicht unter dem Schirm ankommen. Vorsicht vor dem Mittagsloch. Entsteht, wenn der Talwind einsetzt, denn er zerfetzt erstmal die Bärte, dauert dann, bis der Thermiknachschub wieder stark genug ist.

Wenn der Wind alles verbläst. Aber wo bläst er die Thermik an den Flanken der Südseiten hin? Ferdinand hat in Bassano die Erfahrung gemacht, oft an die Hangkanten in den hinteren Leebereich. Das bedeutet ein dementsprechend sportliches Aufdrehen.

Wie gleiche ich Nicken aus und nehme Thermik im Geradeausflug am besten mit? Am besten mit dem Beschleuniger arbeiten. Kommt der Schirm nach vorne, langsam lösen, wandert er nach hinten dann mit Gefühl wieder treten. Ferdinand hat bei Nova Versuchsreihen angestellt, wie effektiv Nicken über hintere Ebene und über die Bremse ist. Nicht nur mit Nova-Schirmen. Dabei zeigte

↑ XComputing - Stefan Ungemach mit Details

↑ Ferdinand Vogel gibt Tipps zum effizienten XC-Fliegen.

sich, dass die Bremse ein Wölbungsprofil erzeugt, das eher leistungsfördernd wirkt. Nicken über die Tragegurte erzeugt schnell einen zu hohen Anstellwinkel und sollte deshalb impulsartig erfolgen.

XComputing, klingt nicht nur anspruchsvoll, ist es auch. Dahinter verbirgt sich Gerätetechnik für den Streckenflug. Stefan Ungemach brachte Licht ins Dunkel. Früher waren die XC-Funktionen der Varios für den Streckenflug überschaubar. Steigen, Höhe, Speed, Windrichtung und die Aufzeichnung. Doch heute fliegen wir mit einem taktischen Flugcomputer, der folgende Funktionen erfüllt: Lufträume, Navigation, Flugverlauf, FAI-Assistent, Thermiklayer/Skyways, Live-Wetter, Schichtenanalyse und OGN/Teamflug.

Allein die Auswahl der aktuellen Hardware lässt einen schwindlig werden. Da wären die All-In-One-Instrumente mit Farbbildschirm wie Skytraxx 3.0/4.0, Naviter Oudie/Hyper, Compass C-Pilot und und und… Dann S/W-Kombivarios mit GPS und Aufzeichnung, z.B. XCTracer maxx/s usw. Dazu kommen externe Sensoren mit Aufzeichnung (Stodeus GPSBip/ UltraBiP etc.) und zu guter Letzt GPS-Tracker wie Spot InReach mini/Explorer/Messenger und andere.

Je nach Gerät ist die Darstellung der Lufträume eine andere. Oudie und Skytraxx unterscheiden nach ICAO-Klassen. Relevanz ist für XC-Track ausschlaggebend. In 3D erscheint der Luftraum bei Sys'Evolution.

Beim Skytraxx überdeckt das vollflächige Alarmfenster den kompletten Anzeigenbereich, zum Glück bietet die intuitive Schalt- oder Wischoption schnelle Abhilfe. Wegschalten mit Handschuhen gestaltet sich beim Oudie oder Navigator schwierig.

Punkt für Punkt ging Stefan Ungemach die Vorzüge der taktischen Flugcomputer durch, hatte zu jedem eine fundierte Einschätzung und gab wertvolle Tipps zu Funktion und Handling.

„Technologie bringt Euch nicht weiter", sagte er zum Ende, „macht den Streckenflug aber einfacher und effizienter. Dabei ist weniger mehr, denn Technik ist nicht Selbstzweck."

The winner is....

Zum Höhepunkt des Sportlertages. Die Ehrung der Deutschen Meister 2022 im Streckenfliegen, der Pilotinnen und Piloten, die ein Jahr unermüdlich um den Sieg gekämpft haben. Ein paar Zahlen zu den beeindruckenden Leistungen: 5.493 Piloten reichten 131.367 Flüge ein; davon 2.421 über 100 km und 226 über 200 km. 15 Piloten flogen über 300 km (11 Gleitschirm und 4 Drachen). Das größte FAI gelang Tim Huber mit 305 km von der Grente bei den Gleitschirmen und Jochen Zeyher bei den Drachen mit 309 km vom UL-Flugplatz Forst. Erwähnenswert – Fabian Buhl flog an zwei Tagen hintereinander ein 300er FAI vom Col d'Izoard in insgesamt 23 Stunden. Am weitesten flog Konrad Görg in Brasilien/Balenegro mit 483 km.

Flüge außerhalb Europas gehen nicht in die Wertung zur Deutschen Meisterschaft ein.

Der DHV-Vorsitzende Bernd Böing und Sportvorstand Jonas Böttcher gratulierten, die Sportler zollten gebührend Beifall. Regina Glas führte durchs Programm. Gut vorbereitet hatte sie zu jedem Sportler eine kleine Geschichte parat und bereitete außergewöhnliche Flüge detailliert auf.

SIEGER DEUTSCHE STRECKENFLUGMEISTERSCHAFT 2022

DEUTSCHE MEISTER HG FLEXIBEL
Roland Wöhrle (1), Markus Ebenfeld (2)

DEUTSCHE MEISTER GS OVERALL
Tim Huber, Markus Anders, Christian Schugg

DEUTSCHE MEISTER HG STARR
Reinhard Pöppl, Jochen Zeyher, Markus Baisch

DEUTSCHE MEISTER GS STANDARD
Markus v. Mallinckrodt, Johannes Jacobi, Eberhard Linckh

DEUTSCHE MEISTER GS SPORT Werner Schütz, Felix v. Mallinckrodt, Ulrich Scheller

DEUTSCHE FLACHLANDWERTUNG HG
Jochen Zeyher, Roland Wöhrle, Reinhard Pöppl

DEUTSCHE FLACHLANDWERTUNG GS
Johannes Jakobi, Matthias Wehrle, Markus Henninger

DEUTSCHE MEISTERINNEN GS
Ramona Eckert, Brigitte Kurbel, Anja Kohlrausch

DEUTSCHE MEISTERINNEN HG
Corinna Schwiegershausen, Tina Weikard

DEUTSCHE MEISTER TANDEM GS
Stefan Lauth mit seiner Frau als Passagierin

DEUTSCHLANDPOKAL GS
Johannes Jakobi, Matthias Wehrle, Georg Rauscher

TURMDRACHEN
Udo Widmayer, Konrad Lüders

VEREIN HG Delta Club Bavaria Ruhpolding

VEREIN GS Hochfelln-Flieger Bergen

FLOATER HG Georg Schumacher

1. BUNDESLIGA GS 1. bodenlos, 2. Drachenfliegerclub Hohenneuffen, 3. DGCW Neidlingen

1. BUNDESLIGA HG 1. Wolkenkratzer, 2. Drachen- und Gleitschirmfliegerclub Südschwarzwald, 3. Drachenfliegerverein Spaichingen

2. BUNDESLIGA HG 1. Luftsportvereinigung Greiling, 2. Deltaclub Wiehengebirge, 3. Drachenflieger Bayr. Rigi

2. BUNDESLIGA GS 1. Schrattenbach Flieger, 2. Drachenfliegerclub Ingolstadt, 3. Drachen- und Gleitschirmfliegerclub Südschwarzwald

FUNCUP GS Daniel Gut, Arndt Becker

FUNCUP HG Konrad Lüders, Winfried Oswald

JUNIOR UND NEWCOMER GS Christian Schugg

Trotz aller Rekorde sollte man nie vergessen: Punkte und Kilometer sind nicht das Wichtigste in unserem Sport. Das DHV-XC-Team wünscht eine erlebnisreiche neue Saison, aber vor allem viele schöne und unfallfreie Flüge!

© MARTIN PETZ

German Open Ager 2022

Nach einer Woche im wunderschönen Ager in Spanien stehen die neuen deutschen Meister fest. In vier windigen Tasks wird Martin Petz deutscher Meister, Julia Jauß deutsche Meisterin und in der Sportklasse holt Jakob Karpfinger den Sieg.

TEXT: **JULIA JAUß**

Der Herbst klopft in Deutschland bereits lautstark an die Tür, als wir uns auf die weite Reise nach Ager begeben. In Barcelona werden wir von heißen 30 Grad empfangen und freuen uns auf die letzten warmen Flüge des Jahres. Nach 2 h Busfahrt kommen wir im kleinen Bergdorf Ager an und fallen uns herzlich in die Arme. Die Deutsche Meisterschaft ist für die meisten von uns der letzte Wettbewerb der Saison, die Vorfreude auf die letzte gemeinsame Woche der deutschen Gleitschirm Liga liegt spürbar in der Luft.

Als wir am Trainingstag bei bewölktem Himmel und tiefer Basis aufstehen, ist die Stimmung weiterhin ungetrübt. Nach einem leckeren Frühstück bei der lokalen Bäckerei fahren wir um 11 und um 13 Uhr hoch zum Startplatz. Die frühen Vögel starteten am unteren Startplatz ohne Probleme und fliegen den ganzen Tag. Das spätere Shuttle verspätet sich um eine weitere Stunde und wir lernen direkt am ersten Tag die wichtigste Lektion für Ager: früh starten. Bei böigem 30-35 km/h und steinigem, schirmunfreundlichem Startplatz entscheiden sich einige dafür, den Trainingsflug ausfallen zu lassen.

Abends bekommen wir vom Local Mario eine detaillierte und spannende Geländeeinweisung. Wir verlassen das Briefing mit viel Wissen um ein anspruchsvolles Fluggebiet: viel Wind, Venturieffekte durch das Gelände und zahlreiche unlandbare Gebiete.

Um Wolkenflug im Startbart zu vermeiden (unsportlich und gefährlich, leider passiert es dennoch), probieren wir auf dieser deutschen Meisterschaft etwas Neues: 15 Minuten bevor das Rennen in der Luft startet, wird eine Basishöhe per Funk durchgegeben. Die letzten 10 Minuten vor Start müssen sich alle Piloten unter dieser virtuellen Luftraumgrenze befinden. Wer zu hoch ist, bekommt 10 Punkte Abzug pro Meter über der Grenze.

Der erste Tag beginnt mit einem 72 km Task in Richtung Nordosten.

Dank Priority (starten, wann immer man möchte, ohne sich in die Schlange stellen zu müssen) kann ich als eine der ersten starten und mich schon mal an die Bedingungen gewöhnen. Mein erster Gedanke: wow! Ich erwartete einen Flug an einer langen Ridge kombiniert mit ödem, braunem Flachland. Maximal positiv überrascht werde ich von grüner Landschaft, Canyons, Flüssen und

© JULIA JAUSS

↑ Der erste Winddummy startet, die Piloten machen sich startbereit und warten auf das tägliche Taskbriefing.

© MARTIN PETZ

↑ Die Windfahne steht stramm, die Piloten beeilen sich zu starten, bevor der Wind noch stärker wird. Ein typischer Tag in Ager.

Seen. Wow, hier zu fliegen ist wirklich beeindruckend!

Der erste Task beginnt schnell, wer den plötzl chen Wechsel auf Überlebensmodus nicht meistert, steht am Boden. Nur 26 Piloten schaffen es mit viel Geduld ins Ziel, Martin Petz allen voran als Erster.

Tag 2, 88 km beginnt mit ungewöhnlich wenigen Piloten im Startbart. Wir fliegen ins Ziel und erfahren, dass der Task bereits vor Start aufgrund zu starkem Startwind gestoppt wurde. Schade, aber gutes Training für alle, die aufgrund der Störgeräusche den Funk schon zu Anfang ausgeschaltet hatten.

An Tag 3 wird aufgrund starken Westwinds ein 89 km one-way Task nach Berga (Osten) festgesetzt. Ein Teil des Feldes genießt auf der südlichen Routenoption hoch unter der Wolkenstraße einen wunderschönen, schnellen Flug mit faszinierender Landschaft. Die ersten erreichen mit 47 km/h Durchschnittsgeschwindigkeit nach 1:42 h das Ziel. Währenddessen kämpfte der andere Teil des Feldes, der sich für nördlichere Routen oder tief fliegen entschied, mit starkem Wind, Turbulenzen und großflächigen Leesituationen. Am Ende schaffen es dennoch fast alle sicher ins Ziel und genießen ihr Landebier auf der langen Fahrt zurück nach Ager.

Am Tag 4 fahren wir sogar zweimal zum Startplatz, jedoch müssen beide Taskversuche aufgrund von starkem Wind gestoppt werden. Wir nutzen den Abend für unsere Ligatagung, die jährlich auf der deutschen Meisterschaft stattfindet. Neuer Ligachef 2023 ist Ferdinand Vogel und agiert mit dem neu gewählten Ligaausschuss Stephan Schöpe, Patrice Duquerrois, Jonas Böttcher, Marc Wensauer und Julia Jauß.

INFOBOX

Hast du auch mal Interesse an einem Wettbewerb teilzunehmen oder Teil der deutschen Gleitschirmliga zu werden? Dann informiere dich auf unseren Sport Seiten der DHV-Homepage.

Tag 5 beginnt ohne Hoffnung auf einen Task und so genießen wir die schöne Umgebung an unserem freien Tag beim Kajakfahren, Klettersteig, Laufen und Radfahren. Mit leckeren Burgern und DJ lassen wir den Tag abends bei der Pilotenparty ausklingen und blicken hoffnungsvoll auf die nächsten beiden Tage.

Tag 6, Task 3, 60 km in Richtung Norden an einen wunderschönen See. Nach einigem Hin und Her im Tal von Ager fliegen wir sehr tief zurück zur Ridge. Zu tief für knapp 50 Piloten, die den restlichen Tag bei Eis und Livetracking frustriert zusammensitzen, während die anderen wunderschöne Zielfotos vom See schicken.

↑ Overall Wertung von links nach rechts: 3. Chloe Demailly (FRA), 1. Nanda Walliser (SUI), 2. Julia Jauß (GER)

↑ Overall Wertung von links nach rechts: 5. Stefan Bernhard (GER), 3. Jonas Horacek (CZE), 1. Simon Mettetal (FRA), 2. Martin Petz (GER), 4. Juan Sebastian Ospina (GBR), 6. Daniel Tyrkas (GER)

↑ Deutsche Meisterschaft Overall: 3. Daniel Tyrkas, 1. Martin Petz, 2. Stefan Bernhard

↑ Deutsche Meisterschaft Damen 3. Celine Lorenz, 1. Julia Jauß, 2. Ramona Eckert

Tag 7, Task 4: unser letzter Wettkampftag und wir fliegen 61 km nach Organya! Organya ist als Acromekka bekannt und wir freuen uns, dieses Gebiet nun auch endlich mal kennenzulernen. Dank Marios super Geländebriefing kann der zweite Pulk den Führungspulk durch eine gute Linie im Flachland wieder einholen und wir fliegen die restlichen 20 km schnell auf der Ridge direkt bis Organya. Was für ein wunderschöner und schneller letzter Task!

Eine wundervolle Wettkampfwoche ging mal wieder viel zu schnell vorbei und wir genießen den letzten gemeinsamen Abend auf der Siegerehrung. Wir feiern den neuen deutschen Meister Martin Petz, Jakob Karpfinger als Gewinner der Sportklasse und Julia Jauß als neue deutsche Meisterin!

Wir freuen uns schon auf das nächste Jahr, um wieder gemeinsam mit unseren Gleitschirmen um die Wette zu fliegen.

DIE AUTORIN

Julia Jauß hat das Wettkampffliegen vor zwei Jahren für sich entdeckt. 2022 war Ihre zweite Saison in der deutschen Gleitschirmliga und das erste Mal in der deutschen Nationalmannschaft.

German Open Overall

Herren

1. Simon Mettetal, FRA
2. Martin Petz, GER
3. Jonas Horacek, CZE

Damen

1. Nanda Walliser, SUI
2. Julia Jauß, GER
3. Chloe Demailly, FRA

Deutsche Meisterschaft

Herren

1. Martin Petz
2. Stefan Bernhard
3. Daniel Tyrkas

Damen

1. Julia Jauß
2. Ramona Eckert
3. Celine Lorenz

Serienklasse

1. Jakob Karpfinger, GER
2. Etienne Grassart, FRA
3. Ivo Geens, BEL

Deutsche Gleitschirm Liga 2022

Gesamtergebnisse nach 15 Durchgängen

1. Daniel Tyrkas
2. Ferdinand Vogel
3. Philipp Haag

© JOCHEN ZEYHER

Italian Open 2022 im Val di Comino

Die Italienische Meisterschaft im Drachenfliegen (Val Comino Trophy 2023) fand vom 23. - 25. September 2022 in San Donato/Val di Comino statt. San Donato liegt etwa 100 km unterhalb von Rom. Eine weite Reise, die sich aber für die vier deutschen Piloten durchaus lohnte. In den drei angesetzten Tagen konnten zwei Durchgänge geflogen werden, einmal über 93 km und im zweiten Durchgang 69 km. Kajo Clauß belegte in der Flexiblen Klasse bei starker italienischer Besetzung den 5. Platz vor Oliver Salewski. Den Gesamtsieg holte sich Christian Ciech vor Manuel Revelli und Anton Moroder (alle ITA). Bei den Starrflüglern belegte der deutsche Meister Dirk Ripkens den 2. Platz hinter dem Österreicher Toni Raumauf und vor Konrad Baumgartner aus Italien.
Mehr Infos auf www.dhv.de/piloteninfos/wettbewerb-sport/drachen-szene

Paragliding Worldcup accuracy Slowenien
2. Platz im Team

Die weltbesten Punktlander trafen sich zum 4. Mal in der PGAWC Tour 22 in Slowenien. Die beiden deutschen Teilnehmer Lennard und Andreas Schubert blieben mit 5 von 6 Punktlandungen auf der elektronischen Scheibe auf dem 11. und 13. Platz auf Tuchfühlung zu den Medaillenchancen. Diese haben sie erst im 6. und damit letzten Durchgang verpasst. Im Team erreichten die beiden Piloten zusammen mit zwei Athleten aus Slowenien einen überragenden 2. Platz, nach Europameister Serbien und vor Tschechien. Das Weltcupfinale findet in Alanya/Türkei statt. 2023 wird die Wasserkuppe Austragungsort des Weltcupfinales sein. Thailand, UK, Kasachstan, Türkei und Deutschland sind die Austragungsorte für die PGAWC Tour 23.

Infos
Das Punktlanden erfreut sich weltweit zunehmender Beliebtheit. Jeden Monat finden zahlreiche FAI Wettbewerbe in allen Kontinenten der Welt statt. 2023 wird vor dem Weltcupfinale auf der Wasserkuppe ein Ausscheidungswettbewerb zur Qualifikation der Nationalmannschaft und Teilnahme auf der WM in Bulgarien stattfinden.
www.pgawc.org
nationale Informationen: www.accuracy.wasserkuppe.com

ANZEIGEN

- 2-Jahrescheck Gleitschirm **175,- Euro**
- Retter packen **49,- Euro**
- Setpreis 2-Jahrescheck mit Retter packen **199,- Euro**

Alle Preise inkl. Rückversand

GLEITSCHIRMSERVICE ROTH

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

Feelink
Isidora Romanj
T-shirts and more for original pilots
SCAN ME
groundhendl
https://shop.spreadshirt.de/feelink/all

Anger Open 2023

Der Delta Club Bavaria Ruhpolding veranstaltet diesen Winter wieder die „Anger Open“. Nach der letzten Durchführung 2017 wird auch dieses Mal an der Fürmann Alm in Anger gestartet. Das Gleitwinkelrennen für Drachenflieger soll am Freitag, 6. Januar 2023 (Dreikönigstag), stattfinden. Ausweichtermine wären die beiden darauffolgenden Wochenendtage.
Infos: https://dcb-ruhpolding.org/aktuell

XCCUP 2022

Siegesfeier
Über 70 Piloten feierten ihre Sieger und sich selbst im Kloster Macherner Keller.
Wolf stellte fest, dass dieser Wettbewerb schon 30 Jahre alt ist und zeichnete in diesem Zusammenhang altgediente XCCupler wie H. Justen mit der RLP Nadel des Innenministers aus.
Den RLP Pokal des Innenministers erhielt wie in den letzten Jahren wieder D. Menet von den Moselfalken.

Die Klassensieger sind:

Damen	Anja Kohlrausch, Claudia Franken, Britta Müller
Sport	Samir Samir, David Elmenhorst, Hinnerk Uhlenbrock
Intermediate	M. Markus Börner, Anja Kohlrausch, Andrew Mogg
Performance	Sven Nissen, Wolfgang Freund, Daniel Menet
Tandem	Timo Scahumacher, Jens Preissing, Peter Millat
Flex Drachen	K.P. Wilming, Claudia Franken, Winfried Oswald
Starre	K. Mailinger, Georg Schumacher, Matthias König
Newcomer	Hinnerk Uhlenbrock, Ahmad Qasswal, Mario Sousa
Senioren	P. Siebert, Reinhard May, Georg Schumacher

Teams
1. Skyhawks Kurpfälzer Gleitschirmflieger
2. auch namenlos grandios GSC Neckar-Odenwald
3. Eagles Moselfalken

Gesamtsieger Sven Nissen, Wolfgang Freund, Daniel Menet
Vereinssieger
1. Moselfalken.
2. Kurpfälzer Gleitschirmflieger
3. DGF Rhein-Mosel-Lahn

2128 Flüge (74.000 km) wurden eingereicht und man flog weit über 200 km Strecken, z.B Sven Nissen mit 290 km.

Viele Gebietsrekorde und auch persönliche Rekorde fielen in diesem Superjahr dank des „leider“ Klimawandels. Ob es so weiter geht, werden wir 2023 sehen.
Vielen Dank an alle Sponsoren des XCCUPs.

ANZEIGEN

SCHAUFENSTER
INFORMATIONEN DER ANBIETER

NOVA
Gleitschirm-Rucksack FERUS

Mit dem FERUS stellt NOVA einen leichtgewichtigen Gleitschirm-Rucksack vor, der mit einem guten Tragekomfort glänzt. Gepaart mit einer reichhaltigen und praxisnahen Ausstattung eignet er sich für Hike+Fly, zum Biwakfliegen oder auch als leichter Gleitschirm-Pack für jeden Tag. Mit 80 Litern (Gewicht 760 Gramm) oder 105 Litern (820 Gramm). Pfiffig: Der FERUS ist kompatibel mit dem Wendegurtzeug NOVA ITUS und kann für das mittels Klett und Reißverschluss auch als Wenderucksack verwendet werden. Preis: 239 €
Infos: **www.nova.eu/de/zubehoer**

NOVA
Recycling-Accessoires

Wohin mit Gleitschirmen, die sich nicht (mehr) zum Fliegen eignen? Prototypen, Flügel, die den Belastungstest bei der Zertifizierung durchliefen oder nicht mehr reparabel sind? Recyceln! Seit November gibt es im Online-Shop von NOVA eine feine Auswahl ungewöhnlicher Accessoires aus recycelten Paragleitern: Hüfttaschen, kleine Rucksäcke, Geldtaschen, Laptop-Hüllen (13-14 und 15-16 Zoll), Mini Bags und Kulturbeutel. Sie werden in der Schweiz von Paracyclage genäht.
Infos: **www.nova.eu/de/shop/**

Skywalk
Puez PTX Jacket

Die Puez Lightshell Jacke ist eine 2,5-Lagen-Hardshell-Jacke mit einer wasserdichten und atmungsaktiven Powertex-Membran. Mit schlichter Funktionalität sowie uneingeschränktem Schutz beim Wandern in den Bergen auf Grund des wasserdichten, technischen Finishs mit verschweißten Nähten. Außerdem ist die Jacke besonders leicht (294 g) und kann klein zusammengepackt im Rucksack verstaut werden.
Infos: **skywalk.info/de/fashion-accessoires/**

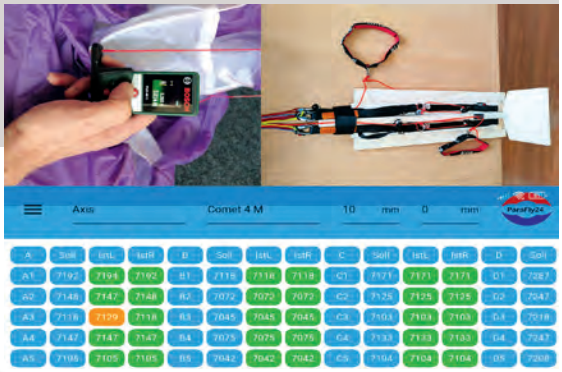
Swing
T-Shirt „Mountain Range“

Das neue SWING T-Shirt „Mountain Range“ ist ein hochwertiges 100% Baumwollshirt „made in Europe“, in das man aufgrund seines weichen und bequemen Tragegefühls jeden Tag gerne schlüpft. Erhältlich in zwei Farben und ohne Plastik-Umverpackung. Optisch macht das Motiv auf der Brust einfach Lust auf´s Fliegen!
Preis: 39,- Euro
Infos: **www.swing.de/zubehoer-katalog/**

ParaFly24

Leinenvermessungsgerät mit App

Gleitschirmleinenlängen in 20 - 30 Minuten selbst vermessen. Parafly24 bietet ab sofort ein Leinenvermessungsgerät mit einer komfortablen Android App an. Aufgrund des Funktionsumfangs und des attraktiven Preises ist es sowohl für Privatpersonen und Checkbetriebe geeignet. Das neue Produkt besteht aus der Mechanik mit Leinenvorspannung sowie der selbst entwickelten App und ist im Onlineshop für 129 € erhältlich.
Infos: **www.ParaFly24.de**



govinda
natürlich für dich.

GOVINDA

Energie für das Deutsche Drachen-Nationalteam

Die richtige Ernährung war für das deutsche Drachen-Nationalteam ein wichtiger Punkt bei den diesjährigen Europameisterschaften. 10 Wettbewerbstage mit täglichen Flugaufgaben über 200 km, da ist Fitness und volle Konzentration gefragt. Die Firma GOVINDA sponserte 1.000 Packungen verschiedener Sorten Energiekugeln und Energieriegeln. Seit über 30 Jahren steht GOVINDA für höchste Qualität, ganzheitliche Ernährung und die neuesten Trends im Bio-Regal. Vom ballaststoffreichen Frühstück bis zum fleischlosen Abendessen, vom besser Snacken bis zum glutenfreien Backen.
Infos: **www.govinda-natur.de**

FS Achensee

Relaunch

Die Flugschule Achensee zeigt sich mit einer neuen Website. In einem zeitgemäßen Erscheinungsbild und einer übersichtlichen Struktur. Hinterlegt ist aber auch ein Buchungssystem, das die Anmeldungen vereinfacht. Geblieben sind viele Bilder, Rückblicke vergangener Veranstaltungen und die Stimmen der Teilnehmerinnen und Teilnehmer im Gästebuch.
Infos: **www.flugschule-achensee.at**

IMPRESSUM

Herausgeber:

Deutscher Hängegleiterverband e.V. (DHV),
Deutscher Gleitschirmverband und Drachenflugverband,
Am Hoffeld 4, 83703 Gmund am Tegernsee

DHV homepage: www.dhv.de

E-Mail DHV: info@dhvmail.de

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

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

Redaktion:
Benedikt Liebermeister (verantwortlich) 08022/9675-62
Brigitta Hack (Redaktionsassistenz) 08022/9675-23
E-Mail: pr@dhvmail.de

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

Schlusskorrektur: Stefan Gutmann

Mitgliederservice/Versicherung: 08022/9675-0
E-Mail: info@dhvmail.de
Ausbildung: 08022/9675-30,
E-Mail: ausbildung@dhvmail.de
Sport/Wettbewerb: 08022/9675-0
E-Mail: sport@dhvmail.de
Jugend: www.dhv-jugend.de
Betrieb/Gelände: 08022/9675-10
E-Mail: flugbetrieb@dhvmail.de
DHV-Shop: 08022/9675-0
E-Mail: shop@dhvmail.de
Musterprüfstelle: 08022/9675-40
E-Mail: musterpruefstelle@dhvmail.de
Öffentlichkeitsarbeit: 08022/9675-62
E-Mail: pr@dhvmail.de
Sicherheit: 08022/9675-32
E-Mail: sicherheit@dhvmail.de

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

Bedingungen und Anzeigenpreise:

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

Redaktionsschluss für die nächsten Ausgaben:

Ausgabe 241 | Mai | Termin 2. März 2023
Ausgabe 242 | Juli | Termin 2. Mai 2023
Ausgabe 243 | September | Termin 2. Juli 2023

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: 37.200

Cover: Olivier Laugero

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.

ANZEIGE

> Einkommensschutz
> Berufsunfähigkeitsversicherung

HDI

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

Exklusiv für DHV-Mitglieder

Für einen sicheren Halt.

HDI Vertriebs AG
Thomas Ingerl,
Can Tanju

Hegelstr. 61
55122 Mainz
Telefon 0173 8408-254
Telefax 0511 6451150886
thomas.ingerl@hdi.de

© Marko Kolonjak

DHV-VERSICHERUNGSPROGRAMM

Dein DHV-Mitgliederservice hilft dir bei allen Fragen, deinen Anliegen und vor allem im Falle einer Schadensregulierung als direkter Ansprechpartner.
Weitere Versicherungen wie z.B. Fluglehrerhaftpflicht, EWF-Haftpflicht oder Passagierhaftpflicht sowie alle Versicherungsbedingungen findest du auf www.dhv.de oder auf Anfrage beim DHV-Mitgliederservice unter info@dhvmail.de oder 08022 9675-0.

www.dhv.de

Versicherungsangebote	GS / HG	Versicherungen für DHV-Mitglieder	Deckungs-gebiet
Gesetzlich verpflichtende Halter-Haftpflichtversicherung für DHV-Mitglieder			
Halter-Haftpflicht PREMIUM Deckungssumme 3 Mio. € für Personen- und Sachschäden inkl. 20.000 € Bergekostenversicherung (personenbezogen) inkl. Kosten für Schirmbergung bis 500 EUR je Bergung		69,90 € / Jahr ohne SB	
Halter-Haftpflicht PREMIUM Deckungssumme 3 Mio. € für Personen- und Sachschäden inkl. 20.000 € Bergekostenversicherung (personenbezogen) inkl. Kosten für Schirmbergung bis 500 EUR je Bergung		74,50 € / Jahr ohne SB	
Halter-Haftpflicht PLUS Deckungssumme 2 Mio. € für Personen- und Sachschäden inkl. 10.000 € Bergekostenversicherung (personenbezogen)		48,10 € / Jahr mit SB 250 € 54,40 € / Jahr ohne SB	
Halter-Haftpflicht PLUS Deckungssumme 2 Mio. € für Personen- und Sachschäden inkl. 10.000 € Bergekostenversicherung (personenbezogen)		51,30 € / Jahr mit SB 250 € 60,70 € / Jahr ohne SB	
Halter-Haftpflicht BASIC Deckungssumme 1,5 Mio. € für Personen- und Sachschäden inkl. 2.500 € Bergekostenversicherung (personenbezogen)		33,70 € / Jahr mit SB 250 € 39,40 € / Jahr ohne SB	
Halter-Haftpflicht BASIC Deckungssumme 1,5 Mio. für Personen- und Sachschäden inkl. 2.500 € Bergekostenversicherung (personenbezogen)		36,60 € / Jahr mit SB 250 € 45,20 € / Jahr ohne SB	
In deiner DHV-Mitgliedschaft enthalten			
Gelände-Haftpflicht Deckungssumme 1 Mio. €		inklusive	
Schleppwinden-Haftpflicht | Für Halter und Bediener der Startwinden inkl. der Seilrückholfahrzeuge, ohne Deckung von Personenschäden im geschleppten Luftfahrzeug Deckungssumme 1 Mio. €		inklusive	
Schirmpacker-Haftpflicht | Voraussetzung Fachkunde Deckungssumme 1 Mio. €		inklusive	
Startleiter-Haftpflicht Deckungssumme 1 Mio. €		inklusive	
Startleiter-Boden-Unfall-VS | vom Verein beauftragt Deckungssumme 2.500 € bei Tod, 5.000 € bei Invalidität		inklusive	
Optionale Versicherungen für DHV Mitglieder			
Zusatzdeckung Schleppwinden-Haftpflicht inkl. Personenschäden im geschleppten Luftfahrzeug		34,00 €/Jahr | Deckung 500.000 € 42,00 €/Jahr | Deckung 1 Mio. €	
Progressive Unfallversicherung 7.500 € bei Tod /25.000 € bei Invalidität /125.000 € bei Vollinvalidität 7.500 € bei Tod / 50.000 € bei Invalidität / 250.000 € bei Vollinvalidität		167,20 € / Jahr 307,00 € / Jahr	

Legende: SB = Selbstbeteiligung = weltweit = Europa = Deutschland

DHV-Mitgliedsantrag

Versicherungen für DHV-Mitglieder

FAQ

Versicherungen für Mitgliedsvereine

SwiftSIX

Der Swift6 überzeugt mit der höchsten Gleit- und XC Leistung in seiner Klasse. Er ist 900 Gramm leichter als der Rush6, bei gleicher klassenbester XC Leistung, sogar besserem Handling und mehr Agilität, und das dank einer leichteren Innenstruktur des Segels. Der Swift6 teilt sich Entwicklungsfeatures im Leistungsbereich mit den Schirmen der Enzo und Zeno Serie. Die bahnbrechenden Leichtkonstruktionstechniken kommen vom Zeolite.

- **Absolut beste Gleitleistung seiner Klasse**
- **Aus der Alpina Serie entwickelt**
- **Hybrides 3/2 Leinen-Layout**
- **Aktives Kontroll-Tragegurtsystem (ACR) von der Delta Serie**
- **Verbessertes Minimumsinken und bessere Steigeigenschaften**
- **Unglaublich stabil in Turbulenzen und aktiver Luft**

Pilot: **Tom Jeanniot** Foto: **Olivier Laugero**

FLYOZONE.COM

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