DHYmagazin



Event X-Alps 2023 -Fazit der deutschen Piloten Verband Mentoring Im Verein

Sicherheit Welcher Schirm passt zu meinen Fähigkeiten

Fluglehrer Ausbildung beim DHV



Freie Plätze im Oktober/November







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



Papillon Paragliding - Wasserkuppe 36129 Gersfeld, Tel. 06654-7548





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



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



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



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



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



fliegerisch zu erschließen.

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



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



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



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



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



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



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



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





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



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



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



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



88 | Achterbahn der Gefühle



20 | 307 km im deutschen Flachland



38 | Fort- und Weiterbildung für "alte Hasen"



INHALT

243 | SEPTEMBER - OKTOBER 2023



Foto: Matthias Küffer in der Schweiz

Unser Titelpapier ist komplett recycelbar

- Mit dem WoMo in den Süden Europas
- 12 X-Alps 2023 - Fazit der deutschen Piloten
- Im neuen Gewand -Kössen Testival 2023
- 32 Soaren am Einkorn mit dem Drachen

Sicherheit - Ausbildung - Luftraum - Natur

- Nachhaltigkeit im Flugsport -Best Practice Beispiele
- 38 Fort- und Weiterbildung für "alte Hasen"
- Welcher Schirm passt zu meinen 48 Fähigkeiten?
- Erste Hilfe Herz-Lungen-Wiederbelebung

Verband

- 42 Mentoring im Verein
- 60 Jugend
- 62 Wichtig-Neu-Kurz - Meldungen
- 68 Aktueller Stand der Drohnenproblematik
- DHV-XC Bedienung | Folge 7 Häufige Probleme
- 76 Vereine-Briefe

Fluggebiete - Reisen - Abenteuer - Events

82 Wetter: vom Umgang mit Wahrscheinlichkeiten

Wettbewerbe

Meteo

- 307 km im deutschen Flachland 20
- 88 Gleitschirm Weltmeisterschaft in Frankreich

5

94 Meldungen und Kurzberichte

Standards

- 62 **DHV-Shop**
- 66 Musterprüfungen
- Schaufenster
- Impressum



68 | Aktueller Stand der Drohnenproblematik

www.dhv.de DHV-magazin 243

REISE I WOMO-TOUR IN DEN SÜDEN EUROPAS



TEIL 1 | Nach 3 Jahren Corona und den ganzen anderen Krisen waren meine Frau und ich soweit. Wir wollten unser Zuhause hinter uns lassen, die Komfortzone verlassen und die Freiheit genießen. "Solange das noch geht" war unser Gefühl. Ein halbes Jahr von Rosenheim über Frankreich, Spanien nach Marokko und wieder heim war der Plan.

TEXT UND FOTOS: MATTHIS UND SABINE BREEDE

lles war vorbereitet. Das Wohnmobil eingefahren, die Kinderkrankheiten ausgemerzt. Der Anhänger als Schnarch-Refugium und Lager ausgebaut und die ersten Kilometer geschafft. Der Job aus dem Homeoffice über Jahre erprobt. Wir wollten im Süden überwintern, ein halbes Jahr im Wohnmobil, 2-3 Monate in Marokko.

Anfang November 22 ging es langsam los. Langsam, weil wir erst einmal in wohlbekannte Gefilde nach Bassano aufbrachen und danach weitere, uns bekannte Orte auf der Route lagen. In **Saint-Vin**- cent-Les-Forts war Matthis schon einmal im Mai 2008, damals mit der Flugschule Elpe und epischer Thermik. Im November 2022 reichte das Wetter nur für einen Abgleiter und um die Erinnerungen aufzufrischen. Start- und Landeplätze sind korrekt in Paragliding Map aufgeführt. Der Startplatz ist riesig und mit teils Rasen, teils Kunstrasen recht luxuriös und Tandem geeignet, stolperfrei und bei westlichen Winden sauber angeströmt. Ab ca. 15 km/h West kann man hier an einer kleinen Kante vor der Stadt soaren. Unseren Wanderweg wieder hoch haben wir mit Hilfe von Windy gefunden – ein-



↑ Startplatz Saint-Vincent-Les-Forts

fach ganz weit reinzoomen, dann erscheinen auch kleinste Pfade. Eine App, die wir nicht mehr missen möchten.

Vom Fluggebiet **Toix** bei Calp nordöstlich von Alicante möchten wir abraten. Wir haben uns den Startplatz angeschaut und die spektakuläre Aussicht genossen. Der Weg zum Landestrand scheint machbar, doch ist der Strand eng, steinig und von Spinnweben (Stromleitungen) eingerahmt. Aber das Gefährlichste ist der Weg zwischen Start- und Landeplatz: tiefes, dunkles Meer mit Steilküste. Uns hat es nicht sehr gewundert, als uns eine befreundete Flugleh-

rerin erzählte, dies sei das Fluggebiet, in dem ihr Lebensgefährte beinahe ertrunken sei. Sie würde dort nie wieder fliegen. Das Gebiet kann mit traumhaften Wanderungen wie dem Canyo del Mascarat entschädigen. Wer bei südwestlichen Winden fliegen möchte, fährt besser die 200 km weiter nach Südwesten in die Provinz Murcia, nach La Azohia. Hier ist zwischen Start- und Landeplatz kein Wasser und auch sonst keine Gefahr. Der Startplatz ist allerdings etwas anspruchsvoll, da sehr steinig und leicht verwirbelt. Zugang ausschließlich zu Fuß, der Weg nicht immer gleich zu sehen, aber quer-

www.dhv.de DHVmagazin 243



↑ Zeitvertreib am Startplatz Palomaret (@yoguiolga)



↑ Bequemer Start Palomaret

Tipps & Apps:

Zur Suche der Fluggebiete haben wir meist die Paragliding Map verwendet, seltener die Seite https://paraglidingspots.com/ (letztere ist besser geeignet für Soaring Spots wie in Dänemark). Alle erwähnten Fluggebiete sind in Paragliding Map. Siehe auch DHV-Geländedatenbank Europa (www.dhv.de).

Für die Windvorhersage und für Wanderwege hat uns Windy gedient. Für die Wettervorhersage haben wir immer zusätzlich Wetter-Online und Paraglidable angeschaut.

Für Übernachtungsplätze mit unserem WoMo haben wir Park4Night genommen.

feldein geht hier auch. In der Paragliding Map sind zwei Landeplätze am Strand eingezeichnet. Das ändert sich natürlich immer ein wenig. Es gibt viele Stellen, an denen er breit genug für eine Landung ist, bei SW im "oberen", nördlichen Abschnitt, bei NW weiter "unten" im Süden sind die Stellen gut zu erreichen. Aber soaren geht eh nur bei SW. Dann kann man sogar direkt auf dem großen Parkplatz Parking Publica de Caravanas (HR7G+98 Cartagena, Spanien) landen, wo gerne auch mal 100 WoMo's stehen und wo auch der Weg zum Startplatz hochführt.

Santa Pola

Auf dem Weg vom Fluggebiet Toix nach La Azohia haben wir noch Station in **Santa Pola** gemacht. Die ~3 km lange Kante dort lädt bei östlichen Winden zum Soaren bis über bebautes Gebiet ein. Wir hatten allerdings weder auf unserer Hinfahrt noch auf der Rückfahrt das Vergnügen. Toplandungen waren für uns nicht möglich, also sind wir auf den Parkplätzen am Strand "La Ermita" gelandet. Der Startplatz ist riesig, teilweise mit Kunstrasen bedeckt und auch bestens für Tandems geeignet.

Achtung: In diesem Fluggebiet muss man sich bei der Flugschule vor Ort (Av. D'Escandinàvia, N° 72, Local 2, 03130 Gran Alacant, Alicante, Spanien) registrieren. Man bekommt kostenlos einen Aufkleber, der angeblich zuweilen von der Polizei am Landeplatz kontrolliert wird.

Die Wanderung vom Landestrand zum Startplatz ist mit Hindernissen verbunden, steil, steinig und einfach nicht schön. Mindestens ein Wohngebiet ist hermetisch zur Straße hin abgeriegelt. Wir mussten beim Wachmann um Auslass bitten. Hier lohnt sich eine Fahrgemeinschaft oder per Anhalter. Es gibt nahe am Startplatz Parkplätze und einen Wendehammer.

Zu Santa Pola gehört noch ein Fluggebiet in den Bergen, **Palomaret**. Palomaret lädt zum Soaren bei SW-NO ein, ermöglicht den Thermikeinstieg in lange Strecken und hat einen fantastischen, riesigen Startplatz mit Kunstrasen und einen extra Toplande-Teil. Hier hatten wir wunderbare Flugerlebnisse und konnten oben am Parkplatz in der Nähe des Startplatzes in herrlichster Ruhe übernachten und fast immer toplanden. Das geht hier auch sehr gut mit dem Tandem. Allerdings möchte man auch nicht wirklich unten landen. Das sind eher Notlandeplätze, die man sich vorher gut anschauen sollte. Man sieht die Landeplätze zwar von oben, aber nicht die Unebenheiten. Palomaret liegt in der Einflugschneise von Alicante



↑ Aguilon - auf der Suche nach einem Startplatz

(ALC). Die maximale Flughöhe von 1.600 m wurde uns von lokalen Piloten genannt und kam uns im Vergleich zu den Jets dort reichlich hoch vor. Unsere Varios haben schon viel früher gewarnt. Das Gelände steigt am Maigmó auf 1.296 m an. Wir haben darauf geachtet, nicht mehr als 300 m über dem Boden zu fliegen. Weiter im Nordwesten bei Caudete macht der Luftraum auf 2.000 m auf.

Den Startplatz **Aguilon** westlich von Águilas, bereits in Andalusien gelegen, haben wir nicht gefunden. Wir sind den ganzen Hang abgelaufen. Wenn da ein Startplatz sein sollte, so ist der winzig, extrem steinig, dornig und steil. Für östliche Winde haben wir in der Nähe erstaunlicherweise keine Fluggebiete gefunden. Von Santa Pola aus sind es immerhin 200 km und bis Almeria auch über 100 km.

Die Gegend rund um Almeria bietet ähnliches Potential wie das Flieger-Eldorado Algodonales, ist lediglich weit weniger bekannt. Am Cabo de Gata wohnt Martin Stegmann (Kontakt in Paragliding Map) in Albaricoques und bietet seine Dienste und Unterkunft an. Sein kleines Fluggebiet direkt vor der Haustür in Albaricoques bietet Soaring für maximal 5 Schirme bei westlichem Wind. Aufstieg nur zu Fuß. Gut 40 km nordwestlich, nördlich von Almeria, liegt "die Wüste" wie die Locals die Sierra Alhamilla nennen. Man startet bei Westwind von der Straße und top-landet in einer Serpentine. Dafür muss der Wind schon sauber anstehen. Mit dem Tandem würde ich da eher nicht starten. Die Straße ist wenig befahren, da diese eine lange Sackgasse zum Ort rund um die heißen Quellen von Baños de Sierra Alhamilla ist. In den historischen Bädern kann man nach der Landung herrlich ausspannen. Die Straße ist dann auch zu Fuß der beste Weg vom Landeplatz. Der Landeplatz ist etwas besser ausgebaut als der Start. Fritz aka Itze-Fly (https://itzefly.blogspot.com/) bietet hier auch seine Dienste an und fährt einen zu einem der vielen Startplätze. Wie z.B. Castala2 nördlich von Berja auf ca. 1.000 m. Bei südwestlichem Wind hat man hier Chancen, bis zum Gipfel des dahinterliegenden Estrella mit seinen 1.977 m aufzusoaren und auf Strecke zu gehen. Der Startplatz ist gut ausgebaut und groß genug für Tandems. Der Landeplatz ist riesig und einfach anzufliegen - in Berja ist die Landschaft noch nicht komplett unter Plastik verschwunden. Aber selbst wenn man auf einem der Gewächshäuser



↑ Der Strand von Toix ist eng und steinig

Kurz-Infos



Saint-Vincent-Les-Forts, Frankreich

Großer Startplatz mit teils Kunstrasen teils Naturrasen: N 44°26'36.96" E 6°22'17.60"

auf 1.257 m, Windrichtung SW-NW

Landeplatz am Camping am See: N 44°27'29.70" E 6°21'55.50" auf 808 m, bei tiefem Wasserstand im Stausee sehr groß, das ganze Ufer, leicht schräg

Pic de Brau, Frankreich

Großer Rasenstartplatz, perfekt zum Soaren, ideal auch für Doppelsitzer: N $43^{\circ}00'43.16''$ E $2^{\circ}13'33.05''$

auf 595 m, Windrichtung NW-NO

Landeplatz an der D121 von Roquetaillade nach Magrie: N $43^{\circ}00'51.98"$ E $2^{\circ}12'23.48"$

Achtung! Bei West- und Ostwind ist der Landeplatz im Lee, er liegt im Nord-Süd ausgerichteten schmalen Tal. Das sollte man im Kopf haben, bevor man sich am Startplatz vielleicht noch irgendwie rausmogelt. Ausweichlandeplätze sind ohne Thermik nicht zu erreichen.

www.dhv.de DHVmagazin 243



La Azohia, Spanien

Kleiner steiniger vom Gebüsch befreiter Startplatz: N 37°33'45.74" W 1°09'58 55"

auf 157 m, Windrichtung SW. Kaum Anlaufstrecke, Wind muss passen. Nur für Fortgeschrittene.

Landeplatz: irgendwo am Strand, wo dieser grad breit genug ist. Oder auf dem Parkplatz Parking Publica de Caravanas rechts und links vom Restaurant Leon

Santa Pola, Spanien

Sehr großer Startplatz mit einem Streifen Kunstrasen für 1 Schirm: N 38°13'10.94" W 0°30'55.88" auf 116 m Windrichtung O. Es braucht schon wenigstens 15 km/h Wind zum Soaren

Landeplatz am Strand oder auf dem Parkplatz: N 38°13'28.95" W 0°30'42.77"

Palomaret, Spanien, gehört zu Santa Pola

Bestens ausgebauter großer Startplatz mit Kunstrasen und Toplande-Ecke: N $38^{\circ}29'10.62"$ W $0^{\circ}40'30.79"$

auf 841 m, Windrichtung S, Soaring und Thermik

Landeplatz sehr uneben mit großen Löchern; besser top landen! N $38^{\circ}28'30.59"$ W $0^{\circ}40'32.81"$

Sierra Alhamilla, Spanien

Schwieriger Startplatz an/auf der Straße, 2 weitere in der Nähe etwas besser für Anfänger geeignet, aber alle brauchen ausreichend passenden Wind aus West: N 36°57'26.30" W 2°24'14.11"

auf 439 m, Landeplatz ausreichend groß und eben: N 36°56'51.74" W 2°24'37.07"

Castala, Spanien

Castala 1 wird nicht mehr benutzt, Castala 3 ist hoch oben in den Bergen und wird kaum benutzt. Der eigentliche Startplatz ist Castala 2. Gut ausgebauter großer Startplatz: N 36°53'48.59" W 2°55'01.71" auf 1.197 m.

Windrichtung S-SW

10

Landeplatz: Berja, Spanien N 36°52'35.38" W 2°55'54.13"

Sierra de Loja, Spanien

Riesiger gut ausgebauter leicht schräger Startplatz, auch gut zum händeln: Loja, Spanien N 37°09'20.48" W 4°10'28.15"

Kommerzielle Tandemanbieter vor Ort.

Riesiger ebener Landeplatz: N 37°07'57.54" W 4°12'48.68", Spanien in Venta del Rayo wird manchmal als Fußballplatz benutzt, bleibt aber immer noch genug Platz zum Landen.

aus Plastikfolie landen müsste, würde man dafür als Dank eher Gemüse aus dem Inneren geschenkt bekommen, behaupten die Locals. Das Besondere an diesen beiden Fluggebieten ist "das blaue Loch" in Windy wie Fritz es nennt. Die Lage schützt vor dem in der Umgebung oft zu stark wehenden Westwind. Das sieht man in Windy dann als blauen Fleck in der Windgeschwindigkeit, wenn rundherum schon alles grün ist. Manchmal sind selbst **Alicun** und **Tahal** weiter nördlich von Almeria noch fliegbar, wenn es an der Küste schon lange nicht mehr geht.

Auf dem Weg nach Algeciras sind wir noch in **Loja**, 60 km westlich von Granada, zum Fliegen auf den Cerro Quemado gewandert. Wir haben auf dem unendlich großen Landeplatz in Venta del Rayo übernachtet und sind zu Fuß von dort aufgestiegen. Es gibt aber auch eine Straße, die von Norden her nahe der A92 den Berg zu den Windrädern und dem Startplatz führt. Die wird dann auch von kommerziellen Tandemfluganbietern genutzt. Auch der Startplatz Sierra de Loja 1 ist gigantisch und perfekt angeströmt bei Nordwest. Wir konnten lange soaren. Dann mischte sich sogar Thermik dazu, etwas unerwartet Mitte Dezember. So war ich dann auch nicht auf einen Streckenflug vorbereitet und musste mich nach unten kämpfen, als mein Skytraxx mich vor der CTR Sevilla (!) warnte. Die Wolkenstraße sah so aus, als ob Sevilla in Reichweite gewesen wäre.

Ein sehr schönes Fluggebiet, das ich hier noch erwähnen möchte, ist der **Pic de Brau** in den französischen Pyrenäen. Das Gebiet ist gut erschlossen, der Startplatz groß genug für 5 Schirme gleichzeitig und mit dem Auto erreichbar. Das Gras wird gemäht. Geflogen wird bei ~15-25 km/h NW-NO. Der Landeplatz auf 265 m ist auch gut mit dem Auto erreichbar. Hier wird aber in der Regel von den idealen Toplandemöglichkeiten Gebrauch gemacht. Wir sind die gut 300 Höhenmeter in einer Stunde über den schönen Wanderpfad gelaufen und konnten am nur 664 m kleinen Pic de Brau vom Soaring in die Thermik einsteigen und das große Streckenflugpotential dieses Gebietes erahnen. Die freundlichen lokalen Piloten berichteten von Flügen über die Pyrenäen bis Spanien. Für uns haben sich die ca. 90 km Umweg von der Mittelmeerautobahn bei Narbonne voll gelohnt!

Mitte Dezember hat uns das Wetter dann Gelegenheit gelassen, die Alhambra in Granada zu besuchen, bevor wir dann am 21.12.22 von Algeciras nach Tanger Med, Marokko, übersetzten. Doch darüber später mehr. \square

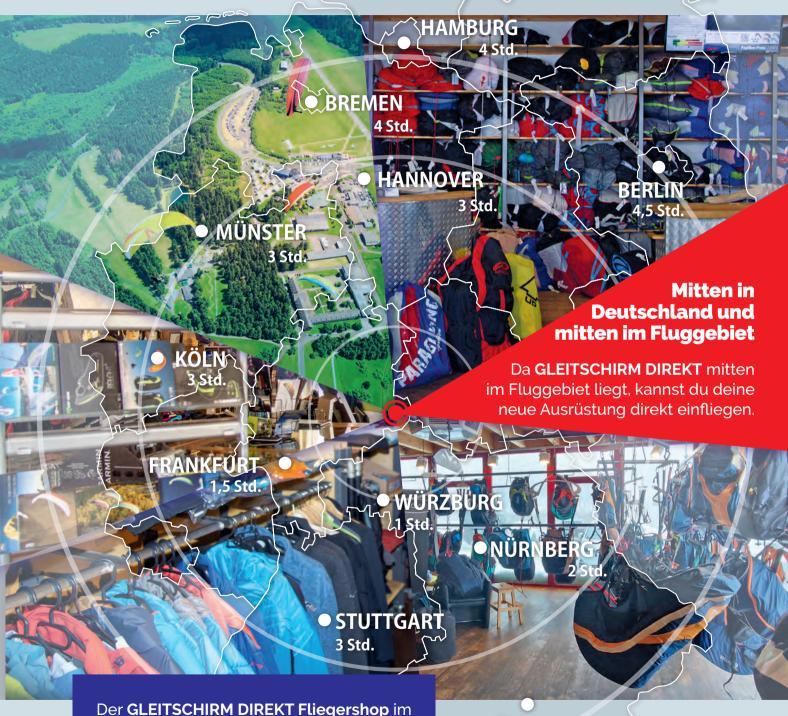
DER AUTOR

Matthis Breede zog 2006 wegen der Fliegerei nach Bayern. Sein Sohn brachte ihn 2015 zum Tandemfliegen, das er seit 2017 kommerziell betreibt. Die Wintermonate nutzt er gern um mit seiner Frau Sabine und dem Wohnmobil neue Fluggebiete zu entdecken.



GLEITSCHIRM DIREKT

Der Weg auf die Wasserkuppe lohnt sich!



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.







Die Hike+Fly-Orgie

Rückblick auf die Red Bull X-Alps 2023 aus Sicht der deutschen Teilnehmer Celine Lorenz, Markus Anders und Maximilian Loidl

TEXT: TILL GOTTBRATH

m Vorfeld zweifelten viele Insider, ob die Teilnehmer bei den X-Alps in den zwölf Renntagen nach 1.223 km das Ziel überhaupt erreichen würden. Aber dann herrschten Wetterbedingungen – thermisch und mit viel (Rücken) Wind – die die Spitzenathleten wie in einem Rausch durch die Alpen jagen ließen. Am Ende erreichte "Mr. X-Alps" Chrigel Maurer zum achten Mal hintereinander das Ziel als Erster. Aber das Race blieb bis zur letzten Sekunde extrem spannend und die Szene starrte erneut wie gebannt aufs Live-Tracking.

Es waren die X-Alps der Rekorde: die längste Strecke, der schnellste Schnitt, die meisten Teilnehmer im Ziel (23), die erste Frau im Ziel (Eli Egger auf Platz 21), die engsten Abstände (18 Piloten kamen in weniger als acht Tagen an) und mehr...

Und die deutschen Teilnehmer? Schlugen sich mehr als nur achtbar: Markus Anders erreichte das Ziel auf Platz 9 nur 18 Stunden hinter Maurer. Rookie Max Loidl folgte weitere 15 Stunden später auf Rang 18. Nur Celine Lorenz musste nach großartigen Flügen und viel Leiden wegen ihrer Blasen in Frutigen aufgeben.

Auf www.redbullxalps.com kann man sich von einer überbordenden Fülle an adrenalingetränkten, aber auch emotionalen Fotos und Videos berauschen. Eine sehr gute Tagesberichterstattung – von Fliegern für Flieger – gibt es auf www.facebook.com/thermikmagazin/. Und hier lest ihr die persönlichen X-Alps Eindrücke von Celine, Markus und Max – aufgeschrieben von Till Gottbrath.

n 243

Elisabeth Egger (links) und Celine Lorenz lassen es beim Start in Kitzbühel langsam angehen.

"Das Miteinander der Athleten hat mir gefallen. Die Rookies sind eher nervöser, die anderen lockerer. Natürlich kann nicht jeder mit jedem, aber insgesamt ist es klasse."



Celine Lorenz

24, aus Garmisch-Partenkirchen, Rookie, Aufgabe 695 km vor dem Ziel

"Ich bin sehr froh über die Erfahrungen, die ich bei den X-Alps sammeln durfte und könnte stundenlang davon erzählen. Ich würde sagen, dass ich heute einen anderen Blick auf gewisse Situationen habe. In Sachen Selbsteinschätzung habe ich hinzugewonnen und kann Grenzen besser erkennen.

Das ging schon in der Pre-Week los, als ich bei einem Foto-Shooting umgeknickt bin. Ich konnte zwei, drei Tage nicht laufen, bin gehumpelt und musste mit dem E-Bike durchs Camp fahren. Das hat mich mental gleich ziemlich runtergezogen. Aber der Physio hat mich ganz gut wieder hingebogen.

So wurde der Prolog zur Gratwanderung: Ich wollte nicht zu arg pushen, aber eben auch nicht zu schlecht sein. Denn athletisch war ich sicher eine der Schwächeren. Ich stand gleich sehr unter Druck. Beim Aufstieg war ich dann sehr weit hinten dran, aber ich habe es am Ende noch ins Ziel geschafft. Ich war sehr froh, nicht die 24 Stunden Penalty zu bekommen.

Beim Rennstart war ich unglaublich nervös. So viele Menschen! So viele Eindrücke.

Der Trubel. Ich habe versucht, mich nicht stressen zu lassen, weil das Rennen ist ja noch lang genug. Aber ich war echt froh, als es endlich losging. Natürlich erreichte ich wieder als Letzte den Startplatz, aber ich hatte das Glück, dass es thermisch zunächst nicht durchzog. Erst als auch ich rausgestartet war, ging es los. Es war mega-cool, wie alle über dem Hahnenkamm kreisten. Nach der ersten Querung flog ich in der Leading Gaggle mit Chrigel (Maurer) und Maxime (Pinot). Bei Saalbach war es dann sehr windig und schwierig. Es wurde eher ein Überlebenskampf und ich habe mich etwas rausgenommen. Ich erreichte noch an Tag 1 den Turnpoint Wagrain und wanderte dann noch ein gutes Stück zu Fuß weiter.

Emotionale Achterbahnfahrt

Nach einem Morgen-Abgleiter ging es hoch zum Hochkönig und von dort Richtung Achental. An der Steinplatte bin ich dann abgehockt. Das hat mich richtig geärgert und war ein echter Tiefpunkt. Bei schönsten Thermikwolken – wenn auch mit viel Wind – unten zu stehen und kostbare XC-Zeit zu verlieren! Ich entschloss mich, wegen des Bayrischen Winds an Kössen vorbeizugehen und bin dann von der Wetterfahne (Rudersburg) mit einem Cobra-Start nach Norden raus. Bei Schleching musste ich landen und ging den Rest zum Turnpoint Achental zu Fuß. Dort warteten extrem viele Leute, die ich kannte, auf mich. Das war sehr emotional und motivierend.

Tag 3 begann mit einen 28 km Hike und es folgte ein richtiger Scheißflug! Viel Wind und eine Inversion. Ich hing an so einem blöden Hügel fest und kam einfach nicht weiter. Zwei Stunden lang habe ich gekämpft – aber erfolglos. Irgendwann muss es ja mal weitergehen und ich habe mich dann mit dem Wind verblasen lassen. Nur Lee, grausig! Im Inntal musste ich landen, weil ich total fertig war. Da habe ich erst mal geheult. Eine Kugel Eis hat aber geholfen – mein Team weiß, wie man mich aufbaut.

Wir sind dann hoch zum Sulzberg – und das war eine Gold-Entscheidung! Ich startete um 17 Uhr, drehte sofort bis auf 2.100 Meter auf und konnte noch bis nach Garmisch fliegen. Das hat mich nach dem ganzen Scheiß total aufgebaut! Ich musste keinen Night Pass ziehen und konnte zu Hause

EINE NORMALE KREUZKAPPE...



...NUR BESSER!

- Bei Bedarf steuerbar ohne Downplane-Gefahr
- Niedrige Sinkwerte auch im Stallbereich
- Wasserfestes Leichttuch aus deutscher Produktion
- Superleicht (DC100 ab 1.140 g)
- Neuer, optimierter Container
- Extrem schnell öffnend



www.finsterwalder-charly.de

Mehr Infos



schlafen. Höhen und Tiefen liegen so nah beieinander!

In der Früh bin ich nach Lermoos gelaufen – da fing es mit den Blasen an. Der Flug vom Grubigstein war dann aber super: durchs Samnaun-Tal, den Turnpoint Piz Buin nahm ich in der Luft und flog weiter bis nach Davos. Aber es war extrem anstrengend! Ich habe den Jungs zugeschrien, dass ich nicht mehr kann und auch nicht mehr will. Ich war so alle! Aber sie haben mich weitergepusht: "Flieg, flieg, flieg, Celine!" Irgendwann wollte ich nur noch abspiralen. Aber mein Team hat mich motiviert, noch weiter zu beißen.

Das Team als Motivationsfaktor

Das habe ich tatsächlich geschafft und bin oben eingelandet. Die Jungs kamen mit dem Camper hoch. Meine Füße waren da schon ziemlich im Eimer... Der Race Doctor meinte später, dass ich durch das Umschnackeln wohl ein anderes Laufbild hatte. Diese Schonhaltung sorgte für die Blasen.

Ab Disentis war es anspruchsvoll zu fliegen, sehr windig, und ich wusste: Oberalpund Furkapass liegen direkt vor dir! Würde es regnen? Spannend. Ich bin dann über den Oberalp geflogen und war super-happy! Aber bei den X-Alps hast du keine Zeit, dich zu freuen.

Der Furka-Pass war dann voll in den Wolken und es gab auch Regenschauer. Ich bin dann so hoch wie möglich vor dem Pass gelandet. Der Wind kam von überall – es war richtig beschissen zu landen. Danach musste ich erst mal hinsetzen und war einfach froh, dass ich heil am Boden stand. Ich war wieder mal völlig fertig. Aber es muss ja weitergehen...

Futter für die Grimselschlange

Dann bin ich bei starkem Regen zu Fuß auf den Pass hoch und wollte direkt starten. Aber es hatte 40 bis 50 km/h Wind. Irgendwann bin ich dann doch gestartet, aber es hat mich brutal runtergewaschen. Die Grimselschlange hat mich sozusagen gefressen. Dann fing es wieder an zu regnen und ich wanderte weiter Richtung Fiesch.

Es blieb ein grausiger Mix aus brutalen Flügen, gefährlichen Landungen, Regen und Wind sowie langen Wanderungen. Meine Füße waren mittlerweile so stark geschwollen, dass sie nicht mehr in meine Schuhe passten. Mein Supporter Franzi hat mir seine gegeben. Ich halte eigentlich ganz schön viel aus, aber da habe ich vor Schmerzen geweint. In Fiesch hat mir ein Arzt dann die Blutblasen unter den normalen Blasen aufgestochen.

Der Camper als Folterkammer

Beim Aufstieg zum Startplatz hat mich ein guter Kumpel begleitet. Das tat so gut. In der Luft konnte ich bis auf 4.000 Meter aufdrehen, aber es war sehr, sehr windig – absolut grenzwertig. Ich bin dann auf einer Wiese eingelandet und habe dort erst mal nur gelegen. Die Füße waren jetzt endgültig fertig, ich konnte gar nicht mehr aufstehen. Abends hat der offizielle Race Doctor den Camper dann zur Folterkammer verwandelt: Er machte die Blasen auf und spritzte etwas hinein. Ich habe geschrien vor Schmerzen.

Der Doc hat mich dann aus dem Rennen genommen, ich musste aufgeben. Das war sehr emotional – nach allem, was ich da so an Zeit und Energie reingesteckt hatte. Ich bin dann bewusst alleine nach Zell am See gefahren und konnte eine Woche lang runterkommen. Das tat gut. Das Rennen habe ich gar nicht richtig verfolgt, weil ich so durch war und auch selbst gerne noch dabei gewesen wäre. Es ist schwierig und traurig, wenn der Kopf ja sagt, aber der Körper nein.

Zuhause hat mich erstmal eine Erkältung umgehauen. Der Körper forderte eine Pause. Im Augenblick (Mitte Juli) geht es mir auch nicht gerade super – weder körperlich, noch mental. Da ist schon so ein Loch. Es ist zu früh zu sagen, ob ich mich nochmals bewerbe. Es kann sich so viel ändern. Aber ich habe schon das Gefühl, dass ich gerne nochmal dabei wäre!"

Maximilian Loidl

30, aus Marquartstein, Rookie, Ziel auf Platz 18

"Mir ist gleich am Anfang aufgefallen, dass das Event professioneller ist – sowohl seitens des Veranstalters als auch bei den Athleten. Da wird im Aufstieg nicht gesprochen oder gelacht. Das ist Wettkampf pur und die Athleten sind extrem fokussiert. Auch die starke Medienpräsenz war für mich ungewohnt. So ein Helikopter, der 15 Meter neben dir fliegt und dich beim Rauflaufen auf den Berg filmt, macht schon was her.

Die Verhältnisse waren für mich gut und schlecht zugleich. Gut, weil fordernde technische XC-Bedingungen mit sehr viel Wind herrschten, was ich gerne mag. Schlecht insofern, weil die Thermik entsprechend sehr stark war und ich meinen Schirm eher unten beladen fliege und dadurch nicht so schnell unterwegs bin. Bei schwachen Bedingungen hätte ich diesen Nachteil in einen Vorteil umwandeln können. Trotzdem lief es insgesamt extrem gut und ich bin zutiefst zufrieden. Am Ende war ich gerade mal drei Stunden hinter den Vollprofis wie Aaron (Durogati) und Markus (Anders) im Ziel, hab dann aber im Nachhinein noch eine Luftraum-Penalty bekommen.

Insgesamt waren die X-Alps eine unfassbar dichte Aneinanderreihung von Ereignissen, für das menschliche Gehirn wahrscheinlich sogar zu viel. Besonders die Ankunft im Achental war irre. Da wohne ich. Die Familie war da, die Freunde, die Nachbarn. Und den Moderator am Mikrofon kannte ich auch, wir hatten ja zusammen das Fliegen angefangen. Als er dann vor dem Publikum erzählte, dass er noch nicht einmal ein Variometer hat und ich dagegen bei den X-Alps mitmache, ist mir so richtig bewusst geworden, was ich in den kurzen sechs Jahren Fliegen erreicht habe. Der Turnpoint daheim war mein absolutes Highlight. Ich musste ein paar Tränen vergießen. Der große Traum, ich mittendrin und alle haben sich mit gefreut.

Das fliegerische Highlight war zwischen Fiesch und Frutigen. Während alle anderen Athleten die Standardroute nach Westen und dann über den relativ niedrigen Lötschenpass wählten, flog ich diagonal über den Aletschgletscher und die Viertausender

Max Loidl voller Stolz und Freude an seinem Heimat-Turnpoint Achental

"Die Verhältnisse waren extrem. Ich habe während der gesamten Strecke nur FÜNF Freiflieger gesehen. Fünf Piloten auf 1.200 km – das ist schon komisch. Das spricht für die Vernunft der Normalpiloten."



von Wallis und Berner Oberland. Das war mystisch! Ich habe drei Athleten überholt und landschaftlich ist es einfach der Hammer. Da hat aus der Ferne Oli Teubert geholfen – Basishöhen, Wind usw. gecheckt – und gemeint, es könnte gehen. Ich sollte einfach mal machen. Leider hält so ein Hochgefühl aber nur kurz an. Du landest am Turnpoint und es geht sofort Vollgas weiter. Es bleibt keine Zeit, zu genießen und du darfst dich auch nicht auf deinen Lorbeeren ausruhen. Jede Minute zählt.

Wenn dir kalt ist, fliegst du schlecht

Den absoluten Tiefpunkt erlebten wir nach der Dufourspitze, denn wir hatten warme Bekleidung vergessen. Ich musste also mit kurzer Hose und dünner Jacke fliegen. Mir war so unglaublich kalt, dass es überall geschmerzt hat. Ich zitterte so stark, dass ich kaum noch aktiv fliegen und den Beschleuniger nicht mehr treten konnte. Das Gefährliche an der Situation: Wenn dir so kalt ist, fliegst du auch schlecht. Es wird sehr schnell gefährlich. Deshalb versuchte ich tief zu fliegen, aber da hat der starke Nordföhn für unfliegbare Bedingungen gesorgt. Also

musste ich noch stundenlang hoch fliegen. Landen gehen ist bei den X-Alps keine Option, also hat mein Supporter Simon Raffeiner mir ein Video von all meinen Freunden geschickt und dazu getextet: "Diese Leute stehen alle hinter dir und glauben an dich – jetzt flieg!" Das hatte er extra für schwierige Situationen vorbereitet, um mich zu motivieren – und es hat tatsächlich geklappt!

Natürlich haben wir mit Checklisten gearbeitet, aber die Konzentration lässt nicht nur beim Piloten nach, sondern auch den Supportern. Ich glaube, mit nur zwei Leuten hatten wir das kleinste Team von allen. Vielleicht war es zu klein. Simon und Franziska Bischoff haben 110 % gegeben, waren dann entsprechend ermüdet und hatten vergessen, die Checklisten zu nutzen. Aber ich war nicht sauer, weil sie einfach alles gegeben haben und nicht mehr konnten. Viel wichtiger ist, dass wir trotz allem ein extrem schönes Miteinander hatten. Es gab immer einen grünen Faden, der uns weiter führte. Es hat im Team immer gepasst und wir haben viel gelacht.

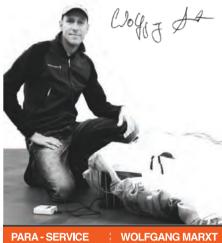
Körperlich hat es perfekt geklappt, ich war auf viel größere Torturen vorbereitet. Die täglichen 30 km Laufen und 3.000 Hö-

PARA-SERVICE

2-Jahres-Checks
Reparaturen

Retter packen

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



PARA - SERVICE mail@para-service.de www.para-service.de WOLFGANG MARX
Aiblinger Straße 52
83075 Bad Feilnbach

henmeter haben mich gelangweilt, ich hatte nicht eine einzige Blase an den Füßen. Die Koordination ließ erst nach dem Night Pass nach. Nach 48 Stunden durchlaufen und fliegen wird sogar ein Vorwärtsstart zum Abenteuer. Aber was diese X-Alps Ausgabe vom Physischen her lockerer war, so war sie kognitiv und mental umso anstrengender. Am Ende wurde ich zu einer funktionierenden Maschine, da gab es nicht viele Gefühle

Ich muss auch sagen, dass es während des Wettkampfs nie wirklich "schön" war. Fliegerisch war es meist anspruchsvoll bis übel. Wir flogen oft an der Grenze des Machbaren. Jeder Klapper hat mir dann etwas mehr Angst bereitet und irgendwann mal bist du dann die ganze Zeit im absoluten Alarmmodus unterwegs. Im Ziel angekommen waren meine Augen leer. Man hat ihnen angesehen, dass sie zu viel gesehen und erlebt hatten. Auch das Landen auf dem Floß war für mich weniger emotional, als die meisten denken. Das Großartige war der Weg dorthin.

Normal arbeiten zum Runterkommen

und Emotionen.

Die Rückkehr ins normale Leben war eine interessante Erfahrung. Zwei Wochen nach den X-Alps fühlte ich mich immer noch platt. Ich wollte eigentlich entspannen und in den Urlaub fahren. Aber noch mehr Eindrücke sammeln? Ich bin dann daheim geblieben und ging arbeiten. Vielleicht war das eine Art unbewusste Ergotherapie, um die Eindrücke zu verarbeiten. Überhaupt weiß ich von den X-Alps eigentlich nicht mehr viel. Es waren viel zu viele Eindrücke in viel zu kurzer Zeit. Du bewegst dich nur im Funktionsmodus – weiter, weiter, immer weiter.

Das Kapitel "Fliegen" ist für mich jetzt praktisch abgehakt. Ich bin am Ende der Fahnenstange angekommen und werde nicht erneut bei den X-Alps mitmachen. Es war eine wunderschöne Zeit, aber das leistungsorientierte Fliegen ist zu Ende. Bei der Abschlussparty haben mir zwar etliche Leute gesagt, dass ich mit meiner Art noch viel mehr Potential hätte – mit einem größeren Team, mit mehr Erfahrung usw. Aber man soll aufhören, wenn es am schönsten ist. Ich mache gerne Platz für Christian Schugg. Der Typ ist der Wahnsinn. Er fliegt brutal gut, hat Biss und genau das Kaliber von Hunger, das man für so ein Projekt braucht.

Ich fange jetzt an zu golfen

Aber dass mich jetzt niemand falsch versteht. Der Aufwand für die X-Alps ist enorm, extrem. Aber ja, er ist es wert. Es ist einzigartig, was man erlebt und ich habe viel mitgenommen. Das Rennen hat mich als Persönlichkeit weitergebracht. Jetzt kann mich im Leben nichts mehr erschüttern. Die X-Alps erfordern so viel Disziplin – das ist eine Schule fürs Leben.

Ich fange jetzt mit Golfspielen an – es ist schön, wieder Anfänger zu sein – und will mehr Rennradfahren. Ich bedanke mich mit meinem Lieblingszitat bei all den Weggefährten, die mir das Fliegen beigebracht haben:



"The man who loves walking will walk further than the man who loves the destination"



DHVmagazin 243 17

Markus Anders

33, Grassau, dritte Teilnahme, Platz 9

Für mich war allein die Teilnahme als solche ein Meilenstein. Nach meinem Speedflying-Unfall letzten Winter war ich überglücklich, überhaupt wieder Hike+Fly machen zu können und zu dürfen – und das auf demselben Niveau wie vor dem Unfall. Ich bin das Ganze daher ein bisschen freier und gelassen angegangen. Das tat mir gut und war dem Ergebnis sicher nicht abträglich.

Ursprünglich hatten viele Teilnehmer Bammel, ob wir die Route überhaupt schaffen würden. Auch die Wettervorhersage sah ja zunächst nicht so super aus. Aber dann konnten wir praktisch 7,5 Tage nonstop fliegen. Natürlich waren die Bedingungen anspruchsvoll – schwache und sehr starke Thermik, viel Wind, schnell wechselndes Wetter mit Abschattungen und lokalen Überentwicklungen – aber für gute Piloten fliegbar.

Reizüberflutung wie bei einem Kind

Was mich am meisten überraschte war, wie schnell die X-Alps liefen. Jeden Tag ging es weit, wie im Zeitraffer. Es war schwierig, das überhaupt zu realisieren! Wir flogen vom Niesen um den Mont Blanc weiter bis zum

der ersten Nacht den Night Pass. Manche haben sich sehr gewundert, dass ich das gemacht habe, aber ich hatte es mir gut überlegt. Ich war noch frisch, so dass der Tag nach dem Night Pass nicht gar so brutal werden würde. Und vom Wetter her sah es so aus, dass eine realistische Chance bestand, mich vom Verfolgerpulk in der Gegend, wo ich mich am besten auskenne, abzusetzen. Also bin ich die Nacht durchgelaufen und war in der Früh auf dem Weg zum Turnpoint Achental. Aber hinter mir hat es früh gut getragen und ich wurde in der Luft von einigen überholt. Frust! Ich hatte meinen Night Pass verschossen und es hatte absolut nichts gebracht.

Heimspiel mit Frust

Am Turnpoint Achental gab es natürlich einen Riesentrubel, schließlich lebe ich dort seit einigen Jahren und ganz viele Leute freuten sich dort auf mich. Aber mir war nicht so nach Feiern. Ich habe mich in meinen Tunnel zurückgezogen und bin gleich weiter. Ich wollte mich auch nicht verunsichern lassen: "Mach einfach weiter, es ist, wie es ist."

Und schon passiert etwas, das dich total

HEUTE SPRECHEN MICH SCHON SEHR VIELE LEUTE AN, DIE X-ALPS SORGEN FÜR BEKANNTHEIT. DAS WAR AM ANFANG MEINER GLEITSCHIRMKARRIERE NATÜRLICH NICHT SO. ABER FÜR MICH HAT SICH NICHT VIEL GEÄNDERT, ICH BIN IMMER NOCH DERSEI BE.

Turnpoint Col du Petit St. Bernard und am Abend landete ich quasi vor der Südseite der Dufourspitze. Das war so unglaublich intensiv, dass ich wirklich vergessen hatte, wo ich am Morgen gestartet war. 210 km in anspruchsvollem Gelände – ein totales Highlight. Vor zwei Jahren hing ich allein zwei Tage am Mont Blanc fest, weil das Wetter nicht passte. Und jetzt sind wir einfach dran vorbeigezischt. Gigantisch.

Nightpass: Joker verspielt

Ein Tiefpunkt war dagegen der zweite Tag. Am ersten Tag war ich sehr gut positioniert und habe dann gepokert: Ich zog bereits in aufbaut: Ich bin an der Hochplatte das Risiko eingegangen, unten zu starten und nicht an dem oben für die X-Alps ausnahmsweise zugelassenen Startplatz. Damit sparte ich mir mit eine gute halbe Stunde Aufstieg und kam schnell ins Rennen zurück. Da war die Laune wieder gut, es war ja noch alles offen.

Im Vergleich zu den ersten beiden Malen waren dieses Jahr die Schlüsselstellen gut zu meistern. Ich war aber auch fast immer zur richtigen Zeit am richtigen Ort bzw. stoppte den Tag eher, wenn es mich anders nicht wirklich weiter gebracht hätte. Nur bei Disentis hatte ich etwas Wetterpech, aber da war ich nicht der Einzige.



Heuer war es vor allem ein "mental game". Wer im Kopf frei war, konnte relativ schnell wieder aufschließen, wenn man mal ein wenig zurückgefallen war. Das Wetter ermöglichte das. Dadurch gab es diese teils extremen Positionswechsel und es war spannend bis zum letzten Tag.

Das Team ist unglaublich wichtig

Ich selbst habe das aber nur am Rande mitbekommen. Ich habe nur zweimal ins Live Tracking geschaut. Als Athlet ziehe ich daraus wenig Zusatznutzen, es lenkt eher ab. Meine Supporter haben dagegen permanent die anderen verfolgt und deren Routen analysiert: Trägt es schon? Auf welcher Höhe queren sie? Wie hoch kommen sie an? Trägt es trotz Abschattungen? Welche Linien funktionieren?

Mit dem Team war ich mega-happy. Ich glaube, die meisten Leute unterschätzen, wie unglaublich wichtig das Team ist. Es ist das Rückgrat des ganzen Events. Ohne ein gutes Team brauchst du bei den X-Alps gar nicht anzutreten. Von denen kommt soviel Unterstützung und Information, dass es ein ganz wesentlicher Faktor ist. Natürlich gibt es auch mal unterschiedliche Ansichten, das ist normal. Aber die waren klasse – danke dafür!

Am fünften und sechsten Tag waren die Bedingungen mit dem Nordföhn am Limit. Wir sind bei 7 hpa Druckdifferenz von der Dufourspitze bis zum Tonale-Pass geflogen. Auch in den Dolos hatte es später bis zu 4 hpa. Da muss man extrem wachsam sein.

FLUGSCHULE SKY CLUB AUSTRIA



Bei den X-Alps sind wir bei extremen Verhältnissen unterwegs: Föhn, Gewittergefahr, viel Wind, Regen. Ein bisschen sorge ich mich, dass das auch auf Hobby-Piloten abfärbt. Deshalb möchte ich betonen: Wir fliegen zwar alleine, aber hinter uns steht ein Team von vier, fünf Leuten, die permanent Wetter und Windwerte checken. Weniger erfahrene Piloten sollten uns nicht als Vorbilder nehmen. Was für einen X-Alps-Piloten noch handelbar ist, geht keineswegs für alle. Wer Fehler macht, fällt runter - oder riskiert zumindest schwerwiegende Negativerlebnisse.

Heute bin ich stolz und zufrieden, dass ich im Rückblick keine meiner Entscheidungen anzweifeln muss. Ich

Wenn dir dein Schirm wie in der

wird, fühlst du dich ziemlich scheiße.

zusammengefaltet

Waschmaschine

bin immer innerhalb meiner selbst gesetzten Limits geblieben. Insgesamt geht es mir super, nur körperlich fühle ich mich etwas ausgebrannt. Auf Hike+Fly habe ich gerade nicht so viel Lust, aber dafür ist es umso cooler mit der Wettkampfausrüstung auf Strecke zu gehen (Anmerkung: Markus flog nach den X-Alps drei FAI-Dreiecke von 252, 253 sowie 307 km vom Unternberg auf einer neuen Route). Außerdem habe ich ein neues Ziel: ein 24 Stunden Rennrad-Rennen.

Natürlich habe ich schon überlegt, ob ich wieder bei den X-Alps an den Start gehe. Aber ich habe jetzt mein großes Ziel erreicht: das Ziel. Mal sehen wie ich mich fühle, wenn die Bewerbung wieder ansteht. Es gibt ja auch noch andere spannende Sachen zu machen. Aber ich kann mir schon vorstellen, dass ich wieder antrete.



Erschöpft, aber glücklich: Markus Anders erreichte bei seiner dritten X-Alps-Teilnahme erstmals das Ziel

DER AUTOR

Till Gottbrath bewundert die fliegerischen Fähigkeiten, die Fitness, den Mut und vor allem die Hingabe der X-Alps-Teilnehmer sehr – und bäckt derweil bei den Bordairraces kleinere Hike+Fly-Brötchen...



↑ Nach dem Start auf dem Flugplatz Cottbus, ausgebreitete Cumulus-Bewölkung

Mit dem Gleitschirm von Cottbus nach Wrisbergholzen

307 Kilometer am 12. Juni 2023

TEXT UND FOTOS: MARKUS HENNINGER

Aktuelle Wetterkarte und Kartenarchiv

Wetterlage vom 12. Juni 2023, 12 UTC

zur Wetterkarte mit Stationseintragungen

in Hoch vor den britischen Inseln bietet Anfang Juni schon seit über einer Woche gute Flugbedingungen. Nachdem das Frühjahr bis in den Mai so feucht wie schon lange nicht mehr und fliegerisch wenig ergiebig war, geht es ab Himmelfahrt und Anfang Juni streckenflugtechnisch richtig los.

Für ganz weite Flüge war die gute Flugwetterlage Anfang Juni im Nordosten etwas zu schwachwindig und meistens blauthermisch, nicht so ganz mein Geschmack. Ich mag viel Wind und Wolken, dann geht's schneller voran und man sieht mehr Landschaft.

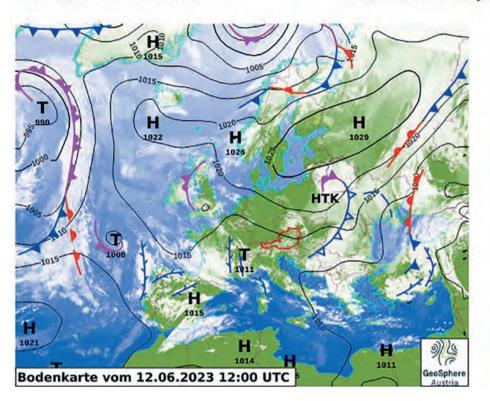
Für das Wochenende 10./11. Juni zeichnet sich eine Top-Flugwetterlage ab. Ein kräftiges Hoch über der Ostsee, das sich langsam östlich nach Russland verlagert, ist die Top-Wetterlage mindestens für Nordost-Deutschland. Wir hatten lange keine solche Konstellation mehr in der thermikstarken Saison, zumindest sagt mir das meine Erinnerung. Das verspricht guten Ostwind und Cumulus-Bewölkung ist angesagt.

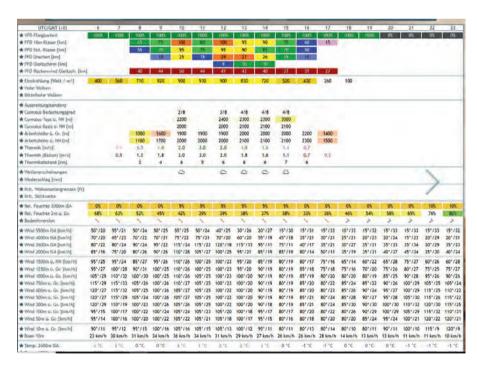
Leider bin ich an beiden Tagen des Wochenendes verhindert. Der Samstag wird wettertechnisch downgegradet, aber der Sonntag sieht m.E. nach wie vor nach einem potenziellen 300er-Tag aus, zwar windig und böig, was bei guten Ostwind-Lagen nicht selten zusammentrifft, aber für die ganz weiten Strecken muss man derartige Wetterlagen einplanen.

Ich wundere mich, im Osten fliegt kein Gleitschirm, allen war es zu windig, ich hätte es gerne versucht.

Bereits ab Freitag zeichnet sich ab, dass die ursprünglichen Top-Prognosen für das Wochenende sich auf Sonntag/Montag verschieben. Das könnte eine Chance für mich sein. Am Montag habe ich keine Termine und kann frei nehmen.

Aber so einfach ist das nicht. Wir haben keinen Hausstein oder Böhming, wo wir uns völlig unabhängig von den Fliegerkollegen raushauen können und zur Not auch ganz allein auf Strecke gehen. Unsere Fluggebiete haben nicht weniger Streckenflugpotential als der Bayerwald, aber ohne Flie-





Oben: Perfekte Streckenflug-Wetterlage für Ostdeutschland. Kräftiges Hoch über der Ostsee Unten: Flugwetter-Prognose von Topmeteo für Cottbus am 12.06.2023

www.dhv.de DHVmagazin 243 **21**



↑ Auf gleicher Route eine Woche vorher: Waldbrand bei Altes Lager

gerkolleginnen und -kollegen, die den Schleppbetrieb organisieren und zumindest einen, der sich auf die Winde setzt, geht gar nichts.

Ich trage mich in den drei Hotspots, Cottbus, Altes Lager und Beilrode als Fluginteressent in die Schlepplisten ein, einzig mein Starkwindfliegerkumpel Andreas Lieder, nach wie vor Inhaber des deutschen Streckenflugrekords über 375 km aus dem Jahr 2018 tut es mir gleich. Sonst hat niemand Zeit und Interesse.

Ich merke, dass es mit der Interessensbekundung auf den Schlepplisten nicht getan ist. Ich muss aktiv werden, wenn am Montag was laufen soll und das werde ich, die Prognose sieht einfach zu gut aus. Cottbus ist mein Favoriten-Startplatz. Kein Luftraum stört nach dem Start und der eiszeitliche Höhenrücken von Cottbus bis Magdeburg verspricht thermisch aktive 200 km. Bei guten Ostwind-Lagen ist Cottbus die erste Adresse. Die Lage des Flugplatzes am Nordrand der Stadt bietet darüber hinaus die Chance, dass einer der Windenfahrer bei Zeit und gutem Willen mal kurz für 1-2 Stunden zum Platz fahren kann, um die

Streckenhungrigen in die Luft zu schleppen.

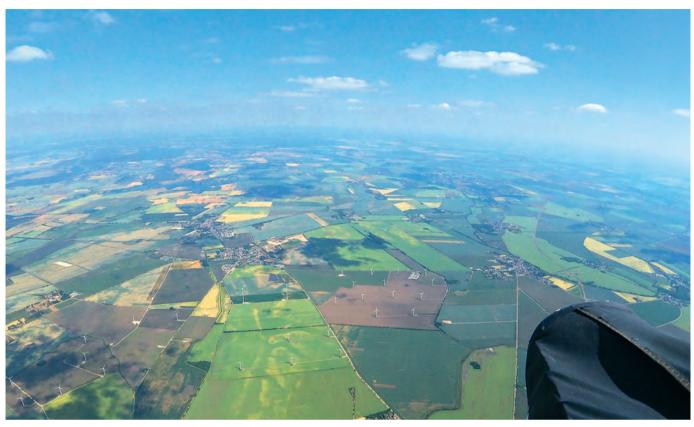
Ich rufe den alten Haudegen Michael Serner an. Micha ist sofort bereit, uns zu schleppen. Die Prognosen für den optimalen Startzeitpunkt verdichten sich auf 11.00 Uhr mit Aufkommen von Cumulus-Bewölkung und Wolkenbasis bereits bei 1.700 m. Nur bzgl. der Bewölkung sind sich Topmeteo und DWD uneinig. DWD spricht von guter bis sehr guter Blauthermik, Topmeteo verheißt CU-Bewölkung, die sich von Osten nach Westen nach und nach fortsetzen soll. Ich bin eindeutig für die zweite Variante.

Montagfrüh... ich hasse Hektik am Start, bin früh mit der Bahn unterwegs und schon um 09.30 am Flugplatz CB. Noch ist keiner da, das Tor muss überklettert werden. In Ruhe kann ich meine Ausrüstung herrichten und das Wetter beobachten. Rund um den Platz entwickeln sich bereits die Cumulanten, nur am Platz selbst ist es noch blau, aber das wird schon.

Ich schaue mir nochmal die Windprognosen und die Richtung an. Die CTR Holzdorf könnte in die Quere kommen und es geht vermutlich direkt auf den Flugplatz Cochstedt zu. Holzdorf muss ich umfliegen, eine Überquerung ist mir zu riskant, da ist momentan aufgrund der Waldbrände nördlich von Altes Lager vermutlich viel Flugverkehr. Cochstedt ist nach meiner Erfahrung oft nicht aktiv, aber ich stelle die Flugfunkfrequenz vorsorglich schon mal ein, aber bis dahin sind es 200 km. Nördlich am Harz vorbei dürfte die weitere Devise sein und danach südlich vom Luftraum Hannover halten, dann ist alles möglich.

Der Höhenwind wurde in der Nacht noch etwas nach unten korrigiert auf knapp 30 km/h aus Ost bis OSO. Der Bodenwind am Startplatz ist sogar unter 20 km/h angesagt. Bis 13.00 Uhr soll der Höhenwind stärker werden, danach in Flugrichtung schwächer, möglicherweise sogar etwas zu schwach für meinen Geschmack, aber warten wir ab. Die Prognosen sind das eine, "auf'm Platz das andere", wie Sepp Herberger sagte.

Nach meiner Erfahrung ist ein 30er-Höhenwind gut zu managen und für weite Streckenflüge optimal. 35er geht auch noch gut, ab 40 wird's sportlich. Wichtig ist, dass der Windgradient von den unteren zu den höheren Schichten nur moderat zunimmt,



↑ Nach 180 km bei Bernburg

weil er ansonsten die Thermik zerreißt.

Ich bin 2018 und 2019 in Brasilien an der Winde geflogen. Dort in Caico, im Nordosten von Brasilien, habe ich gelernt, bei ganz anderen Windgeschwindigkeiten zu starten. Das hat meinen Flugstil generell verändert. An den guten Streckenflugtagen hatten wir 25er- bis 30er-Bodenwind. Sicher rausstarten konntest du nur mit Cobra-Start. Der Brasilianische Nordosten zeichnet sich über Hunderte von Kilometern durch knochentrockenen und sandigen Boden aus, der Wind ist zwar stark, nimmt nach oben hin aber eher gleichmäßig zu, was dazu führt, dass die Thermik nicht zerreißt und Top-Bedingungen für sehr weite Flüge bietet. Ein bisschen ist das wie mit dem Fläming rund um Altes Lager. Auch dort haben wir manchmal brasilianische Verhältnisse.

Andi hat sich früh morgens doch noch "auf grün gesetzt", ich bin also nicht alleine, das ist schon mal schön. Er hat einen Zug später erwischt und trifft eine Stunde später am Platz ein, ist aber ruckzuck startfertig.

Kurz vor 11.00 Uhr sind die Cumulanten wie vorhergesagt am Platz, es geht alles ganz schnell, sie breiten sich sofort aus; "ziemlich schattig für Blauthermik", finde ich. Hätten wir doch schon früher starten sollen. Andi startet mich raus. Geht alles ganz gut, noch ist der Wind nicht zu stark für normale Rückwärtsstarts. Am Seil z.T. Saufen, d.h. dahinter geht's hoch, Micha kündigt mir über Funk die gleich eintreffen-

Ich will jetzt auf keinen Fall etwas riskieren bei den ausgebreiteten Wolken und momentan noch spärlichen Sonnenlücken. Prognostiziert war, dass die Wolken bald weniger werden und sogar irgendwann im Lauf des Fluges ganz verschwinden werden. Ich halte mich also im ersten Steigen fest, bin bald an der Basis auf 1.600 m. Ich höre

MIT DEM GLEITSCHIRM IN DEN WESTEN "RÜBER GEMACHT"

de Thermik an. Stimmt, ich klinke bei 600 m und bin im Steigen. Jetzt erstmal checken, wo die Thermik genau herkommt und drinbleiben. Einfach festhalten und warten und vom Schiebewind versetzen lassen, damit Andi nachkommen kann. Es ist alles ganz easy, überhaupt nicht ruppig. Das kenn` ich so von kräftigem Wind. Meistens ist es angenehmer als starke Blauthermik bei Nullwind.

Andi's Startversuche, die Ohren seines Schirms klappen ein, Ausrüstungsteile fallen ab und mit dem Funkgerät passt was nicht. Er hat keinen Startleiter. Ich höre mir das Drama ca. eine Stunde am Funk an. Entweder hatte ich Glück, dass bei mir die Bedingungen noch gut startbar waren oder es liegt einfach daran, dass Andi keinen Startleiter hat und sich selbst rausstarten muss. Dabei ist Andi ein Groundhandle-

23

www.dhv.de DHVmagazin 243



↑ Blick zurück auf den Harz und die Teichlandschaft bei Vienenburg nach 260 km

Weltmeister und viel besserer Starter als ich. Wie ich später erfahre, ordnet er die Situation irgendwann als Wink des Schicksals ein und packt seine Ausrüstung zusammen. Das tut mir leid, so nah liegen Freud und Leid manchmal beieinander. Hätten wir jetzt eine Hangkante gehabt, hätten wir uns zusammen rausgehauen und würden gemeinsam auf Strecke gehen. So bin ich auf mich allein gestellt und Andi ganz sicher ziemlich gefrustet.

Vielleicht war es so ähnlich, als Andi im "brasilianischen Sommer" des Jahres 2018 am 26. Juli zu seinem Wahnsinns-Streckenflug über 375 km bis vor die Tore von Frankfurt am Main aufbricht und einen Fabelrekord im Deutschen Flachland mit dem Gleitschirm aufstellt, der seitdem nicht ansatzweise wieder erreicht werden konnte.

Hagen Walter und er waren damals die einzigen Piloten. Offiziellen Schleppbetrieb gab es an diesem Tag nicht in Altes Lager, vermutlich waren den meisten Piloten die vorhergesagten Bedingungen nicht geheuer. Dank Martin Ackermanns Flugschule Flymagic hatten beide trotzdem eine Startoption. Hagen als erster Starter schaffte den großen Sprung in den ersten Bart nicht, damit war die Chance verbraucht, Andi konnte von dem Vorflieger profitieren und war im Rennen.

In 8 ¾ Stunden reitet Andi am Ende mit fast 3.000 m Basis und einer Durchschnittsgeschwindigkeit von über 43 km/h seine gewaltige Strecke ab, um erst nach 20.00 nördlich von Frankfurt am Main zu landen.

Hagen lässt sich nicht entmutigen, probiert es am nächsten Tag nochmal und schafft 302 km.

Tatsächlich konnten erst 6 Piloten die 300 km-Marke im deutschen Flachland knacken, neben Andi und Hagen, Armin Harich, dem dieses Kunststück als erstem bereits im Jahr 2014 gelungen war, dazu mit dem Low EN B-Schirm und Erwin Auer bereits zweimal, einmal gemeinsam mit Christian Zach. Heute werden sich Wolfgang Freund vom Spielberg und ich von Cottbus aus dazu gesellen.

Nimmt man die Flüge über 290 Strecken-Kilometer dazu, erhöht sich die Zahl der Flüge lediglich auf 12, was deutlich macht, dass sehr viele Parameter zusammenkommen müssen, um die 300er-Marke zu knacken. Trockene Sommer mit sehr guten Flugbedingungen hatten wir in den vergangenen Jahren mehrere, nicht zuletzt der Sommer 2022. Das ist die andere Seite des Klimawandels. Die Flugbedingungen verändern sich, die Thermik wird stärker und anspruchsvoller, aber die Strecken auch weiter. Dennoch liegt der letzte 300er schon wieder 3 Jahre zurück.

Wie auch immer, alles läuft planmäßig, ich halte mich an der Basis fest, die Sonnenlücken werden größer, ich finde an den gleichen Stellen Thermik wie eine Woche vorher, als ich gemeinsam mit Thoralf, aber bei viel weniger Wind über 180 km auf der gleichen Route unterwegs war.

Heute wird es entscheidend sein, immer möglichst hoch zu bleiben. Zum einen habe ich keine Lust, bei diesem Wind tief über Wälder oder andere Hindernisse zu fliegen, zum anderen wird der Schiebewind das seine tun und wer hoch bleibt, fliegt von alleine weit.

Bereits nach einer Stunde bin ich hinter Calau. Es geht direkt auf den Flugplatz Holzdorf zu. Die CTR kann zwar über 850 m überflogen werden und ich bin hoch, aber

natürlich keine Garantie, dass man nicht plötzlich in den Luftraum absinkt. Ich fliege einen Knick nach Norden, um auf "Nummer sicher" zu gehen. Die Wolken sind inzwischen deutlich weniger geworden, ich hoffe, das geht sich trotzdem aus. Die Bärte sind bisher meistens gar nicht so super stark, der starke Wind zieht sie auseinander. Wichtig ist drin zu bleiben. Ich fliege öfters zurück, was sich meist als richtig erweist.

Nach zwei Stunden bin ich schon südlich von Jüterbog, das sind 90 km. Noch vor einer Woche konnte ich von hier aus auf den gewaltigen Waldbrand nördlich vom Flugplatz Altes Lager schauen. Die mächtige Rauchsäule reichte bis an die Basis auf über 2.000 m hoch und bildete dort eine cirrusartige Bewölkung, die sich über ca. 50 km erstreckte und Thoralf und mir die Thermik klaute, so dass wir uns zwar noch bis Bernburg kurz vor dem Harz mogeln konnten, aber dort letztlich landen mussten. Heute ist von dem Waldbrand aus dieser Entfernung nichts mehr zu sehen, obgleich er noch nicht vollends gelöscht ist.

Es ist 13.00 Uhr. In dieser Ecke und für diese Tageszeit war der stärkste Wind vorhergesagt, danach sollte es schwächer werden. Ich steuere die nur noch wenigen Wolken an. Es geht richtig zur Sache, die Thermik ist jetzt stark und mein GPS zeigt mir erst einen 40er-, dann einen 45er-Höhenwind an. Kombiniert mit der starken Thermik ist es jetzt richtig sportlich. So viel Wind war keinesfalls angesagt. Ich habe alle Hände voll zu tun, auch wenn ich mich auf meinen Schirm nach mehreren Hundert Flugstunden voll verlassen kann. Es gibt einen munteren Wechsel von spontan in die Kappe knallenden 5-Meter-Bärten und kompletten Entlastern, bei denen du denkst, dein Schirm besteht aus Butter. Das kann ich gar nicht leiden, fühlt sich unkontrollierbar an. Ich habe Schiss, in die nächste Thermik hinein zu ballern bzw. rauszufliegen.

Momentan ist es kein Spaß mehr, wenn sich das nicht bald ändert, werde ich landen gehen. Ich muss nicht um jeden Preis weit fliegen.

Ich komme im Vergleich zum bisherigen Flugverlauf tief und eiere eine Viertelstunde zwischen 800 und 1.000 m herum und weiß nicht, was ich machen soll, landen gehen oder weiter probieren. Da finde ich den Bart wieder und es geht hinter dem Elbeknie bei

Elster/Elbe hoch auf 2.200 m und zu meiner Erleichterung reduziert sich der Höhenwind merklich, sogar auf unter 30 km/h, fast ein bisschen wenig, aber momentan kommt mir dieser Wechsel sehr gelegen und ich habe Zeit, wieder Zuversicht zu tanken und die Aussicht zu genießen. Der vor mir liegende Streckenabschnitt bis in den Harz ist mir aus vielen Streckenflügen mit Startpunkt Altes Lager gut vertraut und es fühlt sich ein bisschen an wie im heimischen Stadion.

Wie vor einer Woche kann ich über die mäandernden Elbschleifen fliegen, Lutherstadt Wittenberg, Coswig, Dessau, Aken, dann lasse ich die Elbe rechts liegen. Bis Dessau sind es schon ca. 150 km Flugstrecke, die ich nach 3 ¼ Stunden zurückgelegt habe, das entspricht ungefähr einem 46er-Schnitt. Ganz ordentlich, obwohl ich heute weniger Vollgas fliege als sonst.

Noch gibt es immer wieder Wolken, gerade über der Elbe. Bernburg kommt ins Visier, wo Thoralf und ich letzte Woche gelandet sind, ich kann den Landeplatz sehen, aber heute komme ich mit 1.500 m an.

Der Harz taucht am Horizont auf, leider ist es ziemlich dunstig. Wie erwartet kommt mir der Flugplatz Cochstedt jetzt in die Quere. Kann man zwar mit 500 m locker überfliegen, aber du weißt nicht, ob du tief kommst und plötzlich ein Luftraumproblem bekommst.

In einer konstanten Kurbelphase bei Aschersleben krame ich mein Flugfunkgerät aus und kontakte vorsichtshalber den Tower. Tatsächlich er ist besetzt. Man teilt mir mit, über 1.600 Fuß sei alles in Ordnung. Ich bin auf 7.600 Fuß, das sollte reichen, aber der Luftraum ist lang. Ich bleibe hoch und kann den Luftraum komfortabel schneiden.

Der Höhenwind hat hier am Eingang des Harzes wieder zugelegt. Ich lese wieder 40 km/h auf dem GPS ab und spüre das auch. Wolken gibt es fast keine mehr, nur ganz kurze Andeutungen, dann sind sie wieder weg, aber es reicht mir, um die Stellen anzufliegen. Der Wind möchte mich auf den Harz zuschieben. Das will ich bei diesem Wind auf keinen Fall. Keine Lust dort in Zwänge zu geraten und im Wald, Hang oder Lee nach Thermik suchen oder gar landen zu müssen. Ich halte im Blauen vor und bleibe auf Sicherheitsabstand, immer so 5-10 km vom Harzrand entfernt.

Hinter "Asche" sind die 200 km voll. Normalerweise freut mich das. Wenn ich jetzt absaufen würde, würde ich mich gewaltig ärgern. Es ist 15:30, also mitten am Tag und ich bin seit 4 ½ Stunden unterwegs. Heute scheint zum Greifen nah, was ich schon lange knacken wollte, die 300 km-Grenze. Ich bin immer noch mit einem 44er-Schnitt unterwegs und rechne... noch bis zu 4 Stunden Thermikzeit, d.h. 350 km wären heute möglich, wenn die Thermik hält...

Jetzt ist Sightseeing angesagt, die ganzen Ortschaften des Nordharzes liegen mir zu Füßen...Quedlinburg, Blankenburg, Wernigerode, der Brocken, Isenburg, Bad Harzburg, Goslar mit dem Rammelsberg.

Meinen Flugstil habe ich umgestellt, habe nur noch Blauthermik und orientiere mich

25



www.dhv.de DHVmagazin 243

Liste der 300er-Flüge mit dem Gleitschirm im deutschen Flachland:

Datum	Startort	Strecke	Flugdauer	Geschwindigkeit	Pilot	DHV-XC
13.04.2014	Ölberg-Schriesheim	302 km	08h16m	36,71 km/h	Armin Harich	http://de.dhv-xc.de/flight/501779
18.06.2014	Hoher Bogen	304 km	08h24m	37,21 km/h	Erwin Auer	http://de.dhv-xc.de/flight/529739
26.07.2018	Altes Lager	375 km	08h45m	43,57 km/h	Andreas Lieder	http://de.dhv-xc.de/flight/1026327
27.07.2018	Altes Lager	302 km	07h44m	39,27 km/h	Hagen Walter	http://de.dhv-xc.de/flight/1026812
13.07.2020	Hausstein	316 km	09h34m	33,27 km/h	Erwin Auer	http://de.dhv-xc.de/flight/1271707
13.07.2020	Hausstein	313 km	09h15m	34,14 km/h	Christian Zach	http://de.dhv-xc.de/flight/1272245
12.06.2023	Spielberg	300 km	08h41m	35,33 km/h	Wolfgang Freund	http://de.dhv-xc.de/flight/1712590
12.06.2023	Cottbus	307 km	06h58m	44,37 km/h	Markus Henninger	http://de.dhv-xc.de/flight/1712525

Liste der Gleitschirmflüge über 400 km im europäischen Flachland

Datum	Land	Strecke	Flugdauer	Geschwindigkeit	Pilot	XContest
20.06.2013	Ukraine	419 km	08h33m	51,90 km/h	Mike Goncharov- Goryanskiy	https://www.paraglidingforum.com/modules. php?name=leonardo&op=show_flight&flight- ID=771353
29.06.2015	Ukraine	437 km	09h31m	47,29 km/h	Bogdan Baziuk	https://www.xcontest.org/2015/world/en/flights/ detail:SeaMan/29.06.2015/07:15
01.05.2016	Frankreich	414 km	09h43m	42,69 km/h	Martin Morlet	https://www.xcontest.org/2016/world/en/flights/ detail:Marm/1.05.2016/09:03
09.06.2020	Frankreich	423 km	09h45m	43,85 km/h	Lode Spruyt	https://www.xcontest.org/2020/world/en/flights/detail:lode_spruyt/9.06.2020/08:34
29.05.2021	Finnland	420 km	10h02m	42,47 km/h	Pekka Raudaskoski	https://www.xcontest.org/2021/world/en/flights/ detail:Liidin63/29.05.2021/07:06
11.06.2021	Finnland	508 km	10h01m	50,98 km/h	Jouni Makkonen	https://www.xcontest.org/2021/world/en/flights/ detail:jmakko/11.06.2021/08:38
11.06.2023	Polen	405 km	08h43m	46,91 km/h	Mateusz Siatka	https://www.xcontest.org/world/en/flights/ detail:xcsiatka/11.06.2023/08:32

nach dem Untergrund. Windräder, Teiche, bewaldete Anhöhen, von denen es hier einige gibt und insbesondere das Lee von Ortschaften funktionieren. Ich nehme alles mit, komme seit längerem kurz vor 17.00 Uhr nach ca. 260 km bei Lochtum wieder tief auf unter 700 m. Aber an der Teichlandschaft bei Vienenburg reißt es ab und geht zum letzten Mal auf 1.800 m. Ich gleite, mal Rechts-, mal Linksschlenker, immer auf der Suche nach Thermikanzeichen. Ich brauche noch 2 Bärte. Vor einem quer zum Wind stehenden Höhenrücken kurz vor Bornum zieht es nochmal auf 1.200 m. 290 km... ich muss nochmal hoch. Bornum liegt in einem

26

Taleinschnitt, ich gleite ab und auf den dahinter liegenden bewaldeten schräg zum Wind liegenden Höhenrücken. Noch immer 35er-Schiebewind, aber ziemlich laminar.

Noch gut 400 m über Grund, ob an dem Kamm was geht? Ich reite den Höhenrücken ab, vor dem nächsten Dorf eine Hochspannungsleitung. Auch das noch! Das wird knapp. Wenn ich davor lande, sind es definitiv unter 300 km, aber sich bei km 298 in eine Hochspannungsleitung zu hängen, wäre auch total bescheuert und obendrein mindestens lebensgefährlich. Bei aller Euphorie, das muss nicht sein. Ich überlege,

wie nah ich an die Leitung heranfliegen kann, um bei 35er-Wind noch safe davor einzulanden, ohne die Gefahr, hineingedrückt zu werden.

Da realisiere ich, dass mich der schräg auf den Kamm treffende Wind nicht so stark sinken lässt, wie befürchtet, die Stromleitung wandert unter meinen Horizont, das müsste klappen. Ich komme gut rüber und drehe mit 200 m über Grund dahinter ein, um vor dem nächsten Dorf und der dahinter liegenden Anhöhe mit einem Windpark einzulanden. Obs für 300 gereicht hat, weiß ich nicht, bin beschäftigt. Auf einmal schlägt das Vario an, sogar zuverlässig, drehe einen

Kreis und noch einen und noch einen.... Ich überhöhe langsam die Windräder, die mir gerade noch wie gigantische Riesen den Weg versperrten und lasse mich im Bart über den Windpark und die Anhöhe nochmal auf 700 Meter versetzen, um über das nächste Tal abzugleiten und direkt vor den "7 Bergen von Alfeld" nach 307 km um 18.00 Uhr einzulanden.

Ich bin geschafft und dankbar, dass der Flug mit allen Herausforderungen gut gelaufen ist. Es wird noch zwei Tage dauern, bis die Anspannung gänzlich abfällt.

Der letzte Bus bringt mich zum Bahnhof Hildesheim. Ich genieße die im Tiefflug vorbeiziehende Landschaft, Täler und Hügel und versuche mich zu erinnern, wie sie gerade noch aus 2.000 m ausgesehen hat.

Mental tippt Andi mir auf die Schulter und fragt "hast du nicht was vergessen?" Ach richtig: "Sind 400 km im deutschen Flachland möglich?" "Falsche Fragestellung", höre ich ihn sagen. Es geht nicht ums "ob", sondern "wann"?

Flugzeiten über 9 Stunden wurden be-

reits realisiert, legt man den Schnitt meines Fluges zu Grunde, wären das ziemlich genau 400 km. Also ja, theoretisch möglich, aber es müssen viele Parameter zusammentreffen, um den Jahrhundertflug zu realisieren:

- Weiträumig hervorragende Thermik-Bedingungen
- Durchgängig mindestens 30er-Höhenwind, tendenziell mehr
- Früher Start mit ca. 9 Stunden Flugzeit
- Möglichst Cumulus-Thermik
- Hohe Basis
- Keine störenden Lufträume über 400 km oder leicht zu umfliegen
- Möglichst wenige "Baustellen"
- Keine taktischen Flugfehler

Dass es möglich ist, zeigt uns das europäische Ausland. Bereits 2013 wurden in der Ukraine 412 km geflogen. Auch in Frankreich und Finnland wurde schon mehrfach die 400er-Marke geknackt. In Finnland flog Jouni Makkonen am 11. Juni 2021 sogar 508

km. Gleichwohl sind die finnischen Verhältnisse noch ein bisschen anders zu betrachten, da die Tage länger sind, was den unglaublichen Streckenrekord keinesfalls schmälern soll. Jouni war mit beachtlichen 50 km/h unterwegs. Gelernt scheint er das u.a. in Brasilien zu haben...

Mit meiner Einschätzung über den potenziellen "300er-Sonntag" lag ich übrigens richtig. Nur in einem dürfte ich mich getäuscht haben. Es war nicht ein 300er-, sondern mutmaßlich der 400er-Tag für den Nordosten Deutschlands. Mateusz Siatka fliegt an diesem 11. Juni 2023 in 8 ¾ Stunden mit einem 47er-Schnitt über 405 km neuen polnischen Rekord, wie ich erst jetzt bei der Recherche zu diesem Artikel feststelle... \checkmark



Markus Henninger fliegt seit 1991 Gleitschirm und seit 2002 auf Strecke im nordostdeutschen Flachland.

ANZEIGE



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

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

RAST Rock solid flight by SWING



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

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

Erfahre mehr: swing.de/miura-rs





↑ 2023 am Bergbahn-Landeplatz: Aussteller und Piloten

Im neuen Gewand — Kössen Testival 2023

Nach dem Ausstieg des bisherigen Veranstalters aus dem "Super Paragliding Testival" in Kössen war guter Rat nicht lange teuer – ein neuer Veranstalter übernahm das Ruder und steuerte das Schiff erfolgreich in ein neues Fahrwasser. Die Feuerprobe darf als bestanden gelten.

TEXT UND FOTOS: STEFAN UNGEMACH

tivals werden immer wichtiger. Piloten schätzen die Möglichkeit, schnell einen ersten Eindruck verschiedener Schirme zu bekommen, bevor man eventuell einen intensiveren Test in Angriff nimmt – und nicht immer haben Händler die ganze Palette interessanter

Modelle überhaupt im Angebot. Entsprechend groß war das Bedauern, als das traditionsreiche Testival in Kössen in diesem Jahr abgesagt wurde – und die Erleichterung, als das Parashop-Team um Thomas Schwartz kurzerhand einen Ersatz anbot.

Dazu musste eine Reihe von Hürden genommen werden. Das Land Tirol verlangte erstmals ein Sicherheitskonzept, das bisherige Laissez-Faire war also Geschichte. Die Aussteller mussten kurzfristig trotz konkurrierender Termine – allen voran der gleichzeitige Start der X-Alps in Kitzbühel – ins Boot geholt werden und das bisherige Gelände inklusive großem Landeplatz stand nicht mehr zur Verfügung. Mehr noch: Der

bisherige Veranstalter Sepp Himberger hatte die Nutzung des klassischen Landeplatzes für das Testival ausdrücklich untersagt bzw. eine Gebühr von 5 € pro Landung gefordert.

Was sich das Parashop-Team dazu hat einfallen lassen, war beeindruckend. Die Stände der Aussteller wurden am Rand des Bergbahn-Landeplatzes und an der Talstation aufgestellt. Ein weiterer einfach anzufliegender Landeplatz inklusive kostenlosem Shuttle-Service wurde direkt am Parashop eingerichtet. Die lokale Gastronomie, die Bauern und auch das Testcenter mit den Marken Advance, Phi und Skywalk waren voll eingebunden und dank konsequenter Absperrung der Bergbahn-Parkplätze für Wohnmobile standen jederzeit genug Parkplätze zur Verfügung.

Was man vom Kössen-Testival in dieser Form bisher nicht kannte, war der besondere Fokus auf die Pilotensicherheit. Das begann bereits mit einem Online-Registrierungsverfahren, bei dem nicht nur die Zahl der Piloten begrenzt war, sondern auch die Zahl der Flugstunden abgefragt wurde. Auf Basis dieser Angaben, die vor Ort nochmals bestätigt werden mussten, wurden farbige Armbänder ausgegeben, anhand derer die Aussteller gezielter Schirme herausgeben konnten – auch vor dem Hintergrund der vielen neuen C-Zweileiner, die ja doch eine angepasste Flugtechnik erfordern, eine gute Idee.

Die wurde von den Piloten gut angenommen: Die Verteilung der selbst eingeschätzten Skills über die Anmeldungen entsprach wohl recht gut der tatsächlichen Pilotenlandschaft. Als unmittelbare Folge davon blieb die "kössentypische" Lande-Comedy aus - einige Besucher gaben mit einem Augenzwinkern an, eigentlich nur wegen dieser erschienen zu sein und diese spezielle Form der Unterhaltung zu vermissen. Einzig der nicht gemähte Landeplatz, in dessen stellenweise mehr als hüfthohem Gras landende Piloten mitunter kurz untergingen, wurde vereinzelt moniert - allerdings war der nach zwei Tagen auch so platt genug, um die Höhe problemlos korrekt einzuschätzen.



↑ Stets präsent: Notarztwagen am Landeplatz



↑ Erstmals organisiert: Hauptstartplatz an der Bärenhütte

Kern des Geschehens: Der Landeplatz an der Bergbahn

Zum sicheren Ablauf trug auch – erstmals in der Geschichte des Testivals – eine konsequente Startleiterpolitik bei. Start- und Aufbauplatz waren sauber getrennt, gestartet wurde unter freundlicher Assistenz in drei Bahnen und die Piloten standen nach "amerikanischem System" geordnet in einer gekennzeichneten Wartegasse an. Auch dank des kontrollierten Ausgabeverfahrens für Schirme lief das Ganze deutlich flüssiger als das gewohnte "Jeder macht, was er will" ab, denn durch Leihschirme überforderte

Piloten waren kaum am Start. Auch die Startleiter berichteten, dass es kaum Verdruss wegen einer vermeintlichen "Gängelung" gab – vielmehr begrüßten die Teilnehmer die Botschaft, dass sich nun auch in Kössen jemand für einen geordneten Ablauf am Start interessiert.

Organisiert: Der Startplatz

Dazu gehörte auch die tägliche Wetterbeobachtung, denn gelegentlich bauten sich beeindruckende Wolkenberge auf und am ohnehin etwas für Verwirbelungen anfälligen Landeplatz wurde es bisweilen an-

29

www.dhv.de DHV-magazin 243

EVENT | FESTIVAL - KÖSSEN



spruchsvoll. Allerdings war Thomas stets präsent, um die Wetterlage in ständigem Kontakt mit der Startleitung im Auge zu behalten, vor zunehmenden Winden zu warnen und bei Bedarf auch mal den Start vorübergehend ganz zu schließen. Auch diese immer freundlich vorgebrachten Ansagen wurden vom Gros der Teilnehmer teils mit Applaus begrüßt.

Ein durchgehend am Landeplatz stationiertes Sanitätsfahrzeug und der direkte Draht zu Bergrettung sicherten den Fall der Fälle ab - ein Konzept, das seine Tragfähigkeit schon am ersten Tag (und nur da) unter Beweis stellen musste, als es zu einem Unfall in der Ostflanke kam: Ein Pilot hatte dort beim Fliegen einen Klapper nicht mehr in den Griff bekommen. Mit den klassischen "Testival-Fails" hat so etwas freilich nichts zu tun. Der Hubschrauber war in kürzester Zeit vor Ort, die Bergung erfolgreich und der Startplatz sofort für deren Dauer gesperrt. Man kann Unfälle nicht verhindern, wohl aber optimal darauf vorbereitet sein - und das war hier der Fall!

Wenig Interesse am Gelingen der Veranstaltung zeigten indes die lokalen Tandempiloten. Obwohl es für das Event ein mit den Behörden abgesprochenes Tandem-Flugverbot gab, das von Gastpiloten auch anstandslos akzeptiert wurde, absolvierten die Locals so demonstrativ wie konfliktbereit einen Doppelsitzerstart nach dem anderen, um anschließend recht einsam am "alten" Platz zu landen. Die Begründung: Ein entsprechendes Schild zum – monatelang online bekannten – Verbot sei zu spät an der Bergbahn aufgestellt worden...

Lange spannend blieb die Frage, wie viele Hersteller sich kurzfristig auf das neue Format, das als "Back to the Roots" beschrieben wurde, einlassen würden. Tatsächlich waren am Ende recht viele Marken vertreten, wenngleich sie keine eigenen Stände hatten. Skywalk hatte zudem zeitgleich die Organisation des zweiten X-Alps-Turnpoints in Marquartstein zu stemmen und entsprechend Ressourcen gebunden. Doch letztlich fehlten nur wenige Schirmhersteller (Niviuk, Gin...), die vielleicht dann 2024 dabei sind – sowie diesmal leider bis auf SkyBean die ganzen Instrumentenbauer, was als Indiz für deren aufgrund Teilemangel derzeit schwierige Lage gelten darf.

Dabei hatte es seit dem Stubaicup kaum Neues bei den Gleitschirmen gegeben. Trotzdem wurde neben vielerorts vervollständigter Größenpaletten die eine oder andere echte Neuheit gezeigt – wie beispielsweise der Prototyp eines neuen Wende-Liegegurts von Kortel, neue leichte B-Schirme von Apco (Nestra light) und U-Turn (Eternity 4) sowie der "Competition-Acro" Carlito von AirG. Der große Schwung an Neuheiten wird jedoch beim Coupe Icare zu erwarten sein.

Zusammenfassend kann man sagen, dass das neue Team in kurzer Zeit eine Mammutaufgabe bewältigt hat. Zufriedene Piloten und Aussteller (letztere äußerten ausnahmslos Begeisterung für die durchgehend hilfsbereite und professionelle Betreuung durch den Veranstalter) sowie, last but not least, das Ausbleiben nennenswerter Unfälle legen davon Zeugnis ab. Das neue Testival ist mit diesmal etwas über 1.800 Starts kleiner und familiärer geworden, was den Informations- und Testmöglichkeiten jedoch keinen Abbruch getan hat. Man darf daher getrost davon ausgehen, dass sich nächstes Jahr sowohl die Aussteller als auch die Teilnehmer, die heuer noch gezögert haben, in Kössen einfinden. Auch Bewährtes kann man bisweilen noch deutlich verbessern - das Testival Kössen 2023 ist der Beweis dafür. 🎜

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 Semina-

ren für Vereine und Flugschulen an.

Der vertrauensvolle Aufsteiger





IOTA DLS

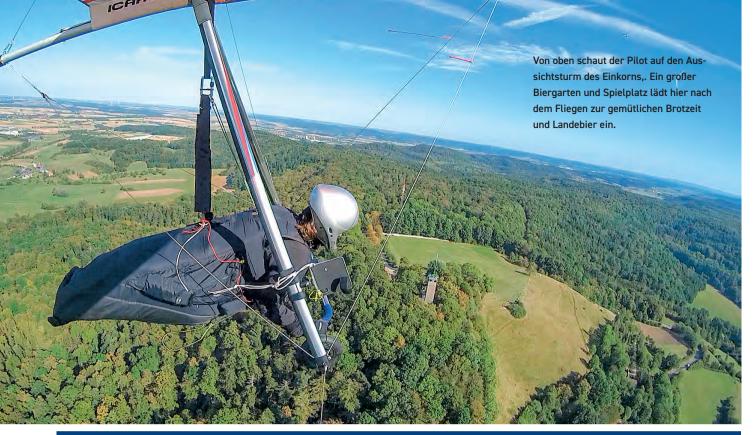
Start a New Era

HIGH-B PARAGLIDER

EFFICIENT PERFORMANCE AB 3.75 KG*

Der IOTA DLS ist der leistungsstarke XC-Spezialist durch und durch. Mit dem High-B-Schirm geniesst du maximalen Flugkomfort über lange Strecken. In DURABLE LIGHTWEIGHT STRUCTURE gefertigt, ohne Kompromisse bezüglich Robustheit und Langlebigkeit

*Grösse 21 mit optionalen Leicht-Tragegurter



Wo starten die Drachenflieger?

Geteilte Freude ist doppelte Freude oder am Himmel ist es nicht schön, wenn man alleine ist. Deswegen suchen viele Drachenpiloten nach Gleichgesinnten, die - wie sie - für den Drachensport brennen. Der DHV hat Anfang dieses Jahres eine Anfrage an alle deutschen Geländehalter versendet, um zu erfahren, wo noch aktiv Drachen geflogen und geschleppt wird. Ziel ist, es den Drachenflieger/innen leichter zu machen, besonders für frisch ausgebildete Piloten, neue Fluggebiete kennenzulernen und Meetingpoints zu finden. Da wir hier nicht alle Fluggebiete aufzählen möchten, gibt es auf der DHV-Webseite die Geländedatenbank, in der gezielt nach Fluggebieten oder Flugplätzen mit Schleppbetrieb gesucht werden kann. Im Moment werden die Fluggebiete in der Datenbank in Hang-, Winden- und UL-Schlepp sortiert, ebenso in geeignet, einfach und beliebt. In den beschriebenen Fluggebieten können sich jederzeit Start- und Landeplätze ändern. Für Korrekturen und Änderungen bitten wir alle Piloten, Vereine und Geländehalter um Mithilfe.

Regina Glas DHV-Drachenflugexpertin

Soaren am Einkorn

Der Treffpunkt für Drachenflieger bei Schwäbisch Hall

TEXT UND FOTOS: CHRISTOPH WANKMÜLLER

er 130 Meter hohe Einkorn, eine Kante am Kochertal bei Schwäbisch Hall gelegen, ist ein viel beflogenes Drachenfluggelände, das bereits in den 70iger Jahren vom lokalen Drachenfliegerverein HGC-Einkorn erschlossen wurde. Thermisch nicht so sehr ergiebig, bietet er für Drachen bei Südwest-Westlagen und stärkerem Wind jedoch gute Soaringmöglichkeiten, vor allem, wenn der Wind auch thermisch etwas unterlegt ist.

Das Besondere ist die für Drachenflieger

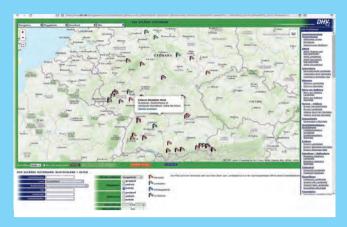
tolle Infrastruktur mit Holfuy-Wetterstation und Kamera, Vereinsbusshuttle und geteerter Anfahrt bis zum Aufbauplatz. Langes Drachentragen gibt es am Einkorn nicht und bei passendem Wind sind auch fast immer Drachenpiloten anzutreffen. Drachenfliegende Gastpiloten sind immer willkommen und tatsächlich nutzen mittlerweile viele Drachenpiloten aus dem weiteren Umfeld, von Heilbronn, über Stuttgart bis zur Ostalb das anspruchslose Gelände.

Die einfachen Startplätze mit idealer

Hangneigung und der große frei anfliegbare Landeplatz ermöglicht den Hallern seit Jahrzehnten Drachenflugausbildung am Hausberg, aktuell über die Drachenflugschule "echtfliegen", die vom Verein unterstützt wird. Einmal jährlich führt der Verein im Herbst ein spaßiges Pokalfliegen am Hang aus, wobei auch schon 30 Pilotinnen und Piloten teilnahmen. Oft landen auch die Drachenpiloten, die am nur 4 Kilometer entfernten Würth-Airport mittels UL-Schlepp in die Luft gekommen sind, am Einkorn-Landeplatz.

Schaut doch einfach mal vorbei!

Infos auf der Homepage des Vereins unter www.hgc-einkorn.de oder www.echtfliegen.de





www.dhv.de/db2/details.php?qi=glp_details&popup=1&item=182

Geländebeschreibung - Einkorn:

Deutschland

Region: Baden-Württemberg
Ort: D-74544 Michelbach

Geländeart: Wiesenstart

Eignung: Vund

Art: Soaring, Thermik- und Streckenfluggelände Höhenunterschied: 130 m Höhenmeter (Symbol)

Charakter:

Erschließung: per Auto 🙈

Der Aufbauplatz darf von Drachenpiloten direkt angefahren werden. So ist der Drachen nicht weit zu tragen. Es gibt auch einen Vereinsbus für die Auffahrt zum Startplatz.

↑ Start:

Startplatz: SW, HG, NN 451 m, N 49°05′23.39″ E 9°46′33.55″. (QR Code) Startplatz W, HG, NN 451 m, N 49°05′24.23″ E 9°46′32.31″ (QR Code)

Es gibt zwei Startplätze, den Südweststart (Zwischen Sitzbank und Schautafel/Gebüsch) und Weststart (zwischen Schautafel/Gebüsch und Waldrand). Nur in diesen Bereichen darf gestartet werden. An der restlichen Hangkante ist es nicht erlaubt zu starten! Am Weststart muss bei Nordwest-Einschlag mit Turbulenzen gerechnet werden.

Die Drachen werden auf den dafür vorgesehenen Wiesenabschnitten aufgebaut. Parallelstarts, sowie Toplanding ist auf dem Einkorn aus Sicherheitsgründen verboten. Gastbetrieb: Am Wochenende herrscht, wenn der Wind stimmt, reger Drachen- und GS-Betrieb. Für Gastpiloten gibt es folgendes zu beachten:

Die Tagesmitgliedschaft beträgt 5 EUR und ist vor dem ersten Start an ein Vereinsmitglied zu entrichten.

In der jeweiligen Gebühr ist jeweils das Fliegen am Einkorn und Rückholung per Vereinsbus (sofern ein Vereinsmitglied vor Ort ist) enthalten.

Französische Piloten bezahlen keine Gebühr

↓ Landung:

1. Landeplatz: HG, NN 311 m, N 49°05'12.14" E 9°45'58.68"

Der Abbauplatz darf von Drachenpiloten direkt angefahren werden. So ist der Drachen nicht weit zu tragen.

Besonderheiten: Da der Einkorn nicht im direkten Anflugweg auf die Landebahnen am Würth Airport liegt, hat der HGC als Geländehalter mit dem Flugplatzbetreiber die folgende Ausnahmeregelung getroffen:

Für das Fluggelände Einkorn wurde eine Ausnahmeregelung vereinbart, die die Piloten am Einkorn von der Flugfunkpflicht entbindet

Überlandflüge sofern sie in der RMZ beginnen oder enden sind von der Befreiung ausgenommen. Piloten, die vom Einkorn aus auf Strecke gehen, benötigen ein zugelassenes und auf die Platzfrequenz EDTY (129.225 Mhz) eingestelltes Flugfunkgerät und mindestens das verkürzte Flugfunkzeugnis für VFR in deutsch. Sie müssen sich, wenn sie auf Strecke gehen, oder bei einer Landung nordöstlich des Einkorns in der RMZ mit Angabe eines Kennzeichen (In diesem Fall genügt Drachenflieger oder Gleitschirmflieger), des Standortes (Beispielsweise 'nordöstlich des Einkorns') und Höhenangabe beim Tower EDTY (Bodenfunkstelle "Schwäbisch Hall INFO') anmelden und ihre Flugabsicht/planung durchgeben. Ein Kennzeichen auf dem Luftsportgerät wird nicht benötigt.

Der Airport würde es begrüßen, dass man sich kurz meldet, wenn man den Platz auch außerhalb der RMZ überquert. Bei der geringen Höhe der RMZ (nur ca. 300 Meter GND) durchaus sinnvoll. Es gibt dann Informationen, ob sich ein Flugzeug am Start / im Landeanflug befindet oder ob gerade Fallschirmspringer in der Luft sind.

Des Weiteren ist ab sofort der Beginn des Flugbetriebes am Einkorn einmalig vom ersten Piloten/Fluglehrer/Startleiter telefonisch beim Tower EDTY anzumelden (Telefonnummer hängt im Schaukasten zwischen den Startplätzen aus) und nach Beendigung ebenfalls telefonisch abzumelden.

Thermik und Reisezeit: Am Einkorn wird das ganze Jahr über geflogen. Bevorzugt sind stärkere Südwestwind-Lagen. Es werden auch kleinere Strecken geflogen. Der aktuelle Streckenflugrekord liegt momentan bei 71,5 Km.

Anmerkung:

Der Einkorn ist auch ein einfaches Fluggebiet für Gleitschirmflieger.

Achtung: Aufziehübungen mit Gleitschirmen hinter der Hangkante auf dem Einkorn sind bei starkem Publikumsverkehr oder regem Modellflugbetrieb zu unterlassen. Aufziehübungen von Gleitschirmen sind auf dem gesamten Landefeld gemäß der FBO des DHV untersagt. Der Landebereich muss nach der Landung unverzüglich verlassen werden, um das Fluggerät im dafür vorgesehenen Teil der Landewiese abzubauen. In dem beschriebenen Fluggelände können sich jederzeit Start- und Landeplätze ändern sowie besondere Wind- und Wettersituationen/-phänomene auftreten. Beachtet bitte vorhandene Infotafeln und nutzt die Informationen der einheimischen Piloten sowie die Infos in der DHV-Geländedatenbank auf www.dhv.de

33

Erklärungen:

- einfach = anfängergeeignet
- mittel = fortgeschrittener Anfänger/Pilot
- schwer = erfahrener Pilot

www.dhv.de DHVmagazin 243

Nachhaltigkeit im Flugsport

Wo wir stehen und was noch zu tun ist.

TEXT: MATTHIAS MOHAUPT, VERA HUBER, BETTINA MENSING



it Sonnenenergie und dynamischen Winden nutzen wir als motorlose Luftsportler natürliche Ressourcen. Obwohl unser Sport sehr nachhaltig ist, hinterlassen auch Gleitschirm- und Drachenflieger einen ökologischen Fußabdruck. Wir befliegen Landschaften, schätzen unsere Mobilität und benötigen unsere Ausrüstung. Der DHV ist Fragen nachgegangen, wie wir unseren ökologischen Fußabdruck verkleinern können, was nachhaltig Handeln konkret für uns Flieger bedeutet und wie wir uns noch stärker für eine nachhaltige Gesellschaft und Bereiche wie Umwelt-, Natur-, Klimaund Ressourcenschutz engagieren können.

DHV- Nachhaltigkeitsstrategie: Wir übernehmen Verantwortung, geben dem Thema Raum und informieren über positive Beispiele für gelebte Nachhaltigkeit aus unserem Sport. Gleichzeitig wollen wir weder verbieten noch belehren und unnötige Bürokratie vermeiden.

Aktuell haben wir als Luftsportverband und Unternehmen unsere verschiedenen Handlungsfelder unter die Lupe genommen. Unsere primären Themen sind der Klimaschutz durch Reduzierung der von uns erzeugten CO2-Emissionen, z.B. bei der Anreise ins Fluggebiet und der Schutz der Biodiversität. Wo wir stehen, was noch zu tun ist sowie Infos über Best-Practice-Beispiele von Vereinen und Flugschulen erfahrt ihr hier:

www.dhv.de/piloteninfos/nachhaltigkeit/





SUSTAINABLE GOALS































Die 17 globalen Ziele für nachhaltige Entwicklung der Agenda 2030 (Sustainable Development Goals, SDGs), richten sich an Regierungen weltweit, die Zivilgesellschaft, die Privatwirtschaft und die Wissenschaft. Die Weltgemeinschaft hat die Agenda 2030 im Jahr 2015 verabschiedet: 17ziele.de

Luftsport kann sicher nicht zu allen 17 Nachhaltigkeitszielen einen Beitrag leisten, aber zu einigen in ganz besonderer Weise.

35





Best Practice-Beispiele

Wir wollen ein Netzwerk schaffen: Dazu sind Vereine und Flugschulen aufgerufen, uns Infos zu Projekten sowie Ideen und Praxisbeispiele für mehr Nachhaltigkeit im Luftsport zu schicken.

Unser Ziel: Andere Vereine und Flugschulen sollen von euren Erfahrungen profitieren und motiviert werden, sich ebenfalls zu engagieren. Wir wollen Akteure vernetzen. Jede Maßnahme zählt, dieses Netzwerk soll wachsen. Schickt uns eure Beispiele an: flugbetrieb@dhvmail.de

Wir freuen uns über jede Zusendung und danken herzlich für euren Einsatz!

Ein spannendes Projekt, bei dem sich der DGFC Südschwarzwald e.V. und der Oppenauer Gleitschirmflieger e.V. beteiligt haben, ist der schwarzwaldweite Habitat-Pflege Tag für das Auerhuhn.

Auf den folgenden Seiten informiert DGFC-Mitglied und Auerhuhnexperte Matthias Mohaupt zusammen mit Vera Huber vom Auerhuhn im Schwarzwald e.V. über das seltene Tier, dessen Beziehung zum Gleitschirmfliegen und wie man als Gleitschirmflieger natur- und wildtierfreundlich unterwegs sein kann.











Quelle: Daten der Auerwildhegeringe Freudenstadt und Calw sowie der Auerwildhegegemeinschaft im Regierungsbezirk Freiburg



Der männliche Auerhahn ist fast so groß wie eine Gans und dunkel gefiedert. Ein besonderes Merkmal ist die "Rose", die rote Markierung über dem Auge. (Foto: godi_photo/Shutterstock.com)

Die Unsichtbaren

Atemberaubende Aussichten, weitreichende Wälder, erholsame Ruhe – die Höhenlagen des Schwarzwaldes sind magische Orte. Wer mit dem Gleitschirm oder Drachen einzigartige Momente hoch über den Baumwipfeln erlebt, kennt den Wald aus einer komplett anderen Perspektive.

Aus der Vogelperspektive wird gut sichtbar, dass der Wald mal dichter, mal lichter und aus unterschiedlichsten Pflanzenkonstellationen zusammengesetzt ist. Besonders spannend sind die Bereiche, in denen sich Wälder mit Lichtungen abwechseln. Hier bedeckt oftmals ein Teppich aus Heidelbeersträuchern den Waldboden. Ge-

nau diese Orte sind die Heimat der Unsichtbaren.

Die Unsichtbaren nennen wir so, da man sie nur äußerst selten zu Gesicht bekommt. Sie sind scheu, sensibel und vor allem sehr selten: die Auerhühner.

Was haben Auerhühner mit Gleitschirmen zu tun?

Zunächst einmal trifft das Naheliegende nicht zu: Auerhühner sind eher mittelmäßige Flieger. Gleitschirme und Drachen nutzen wie viele Vögel den Aufwind, um an Höhe zu gewinnen. Das Auerhuhn verbringt die meiste Lebenszeit am Boden. Die Gemeinsamkeit begründet sich in der Liebe zu den Hochlagen von Waldgebieten.



 \uparrow Bei Freiwilligenaktionen zur Habitatpflege profitieren alle: Das Auerhuhn freut sich über neuen Lebensraum und die Helfer über einen lehrreichen und sinnstiftenden Tag an der frischen Luft. (Foto: Natalie Schaal, Verein Auerhuhn im Schwarzwald e.V.)

Diese Gemeinsamkeit kann zu Konflikten führen, denn das Auerhuhn ist ein Sensibelchen. Einen überfliegenden Gleitschirm können Auerhühner nicht von einem hungrigen Habicht unterscheiden. Startplätze liegen oft in höher gelegenen Waldschneisen oder Sturmwurfflächen. Diese Bereiche sind auch die letzten Lebensräume des Auerhuhns. Infrastruktur und Zuwegung fördern Beunruhigung und Zerschneidung ihres Lebensraums.

Das Auerhuhn – ein sensibler Vogel mit besonderen Ansprüchen

In Deutschland gibt es nur noch vereinzelte Auerhuhnvorkommen, vor allem im Alpenraum, dem Bayrischen Wald und dem Schwarzwald. Der derzeitige Gesamtbestand in Deutschland wird auf 750 bis 1.000 Brutpaare geschätzt.

Im größten Mittelgebirge Deutschlands ist das Auerhuhn vom Aussterben bedroht: Das Wappentier des Schwarzwaldes war hier früher fast flächendeckend beheimatet. Im Jahr 2008 lebten dort noch 600 Hühner, 2022 waren es nur noch ungefähr 200 Individuen.

Wenn die Sonne im Frühjahr endlich wieder Thermikflüge möglich macht, beginnt beim Auerhuhn die Brutperiode – eine besonders empfindliche Zeit. Fühlen sich die Hennen beunruhigt oder bedroht, kann dies zum Verlassen der Eier und folglich dem Verlust der nächsten Hühnergeneration führen.

Die Gründe für den Rückgang sind vielfältig - es gibt kaum noch große, zusammenhängende und störungsarme Waldflächen. Ehemals lichte Wälder mit viel Heidelbeervegetation sind heute dichte Waldbestände, die zu dunkel für Heidelbeere und Auerhuhn sind. Zusätzlich nehmen die Fressfeinde zu und die wachsende Zahl an Waldbesuchern und Waldinfrastruktur beunruhigt die störungssensiblen Waldbewohner.

Beunruhigungen, egal ob am Boden oder aus der Luft, können sich negativ auf das Energiebudget aller Wildtiere auswirken. Jede Flucht verbraucht Energie und verkürzt die Zeit für die Nahrungsaufnahme. Geeigneter Lebensraum kann aufgrund von Störungen verlassen oder gar nicht erst besiedelt werden.

Bei einer akut vom Aussterben bedrohten Tierart wie dem Auerhuhn in Deutschland ist es daher besonders wichtig, Rücksicht auf die letzten verbliebenen Tiere zu nehmen. Nur dann ist eine Erholung des Bestandes möglich.

Ein Miteinander von Menschen und Auerhühnern...

...ist möglich und jeder kann mitmachen!

Der "Auerhuhn im Schwarzwald e.V." ist Anlaufstelle und Ansprechpartner für alle Belange des Auerhuhns. Unsere Tätigkeitsfelder umfassen neben der Gestaltung von Lebensraum und dessen Finanzierung auch die Erarbeitung von Gebietskonzeptionen, die Planung von Ausgleichsmaßnahmen und Öffentlichkeitsarbeit. Wir sind der Überzeugung, dass sich der Schutz des Auerhuhns und anderer Wildtiere sowie die Nutzung des Waldes durch den Menschen mit Aufklärung, Information und der Einhaltung von verständlichen Regeln in Einklang bringen lassen. Gemeinsam mit dem Naturpark Südschwarzwald sind wir Träger der Kampagne bewusstwild und sagen DANKE, dass ihr euch im Lebensraum von Wildtieren verantwortungsvoll verhaltet und

- auf Wegen, markierten Routen und Pisten bleibt
- Dämmerung und Nachtzeiten für eure Aktivitäten meidet
- bereits bei der Planung von Touren Wildtier-Lebensräume und Schutzgebiete beachtet
- Hunde an die Leine nehmt
- Müll vermeidet
- bei Ausübung eures Sportes örtliche Bestimmungen, Schutzzonen und die dazugehörigen Überflug- und Landeverbote sowie Mindesthöhen beachtet

Wer darüber hinaus etwas tun möchte, egal ob als Verein oder Privatperson, darf gerne auf uns zukommen. Vielerorts helfen Gleitschirm- und Drachenvereine bereits tatkräftig bei der Habitatpflege für das Auerhuhn mit. Für ihr Engagement bedanken wir uns z.B. herzlich beim DGFC Südschwarzwald e.V. und dem Oppenauer Gleitschirmflieger e.V.!

Habitatpflegetag 2023

Auch dieses Jahr findet am 7. Oktober 2023 wieder ein schwarz-waldweiter Habitatpflegetag für das Auerhuhn statt. Informationen und Anmeldung gibt 's auf der Webseite oder schreibt uns: mail@auerhuhn-schwarzwald.de.



DIE AUTOREN

Matthias Mohaupt ist Gleitschirmflieger beim DGFC Südschwarzwald e.V. und koordiniert die Habitatpflege beim Verein Auerhuhn im Schwarzwald. matthias.mohaupt@auerhuhn-schwarzwald.de



Vera Huber ist zuständig für die Mitgliederverwaltung, Presse und Öffentlichkeitsarbeit im Verein Auerhuhn im Schwarzwald. vera.huber@aueruhn-schwarzwald.de



Bettina Mensing, Mitarbeiterin Im Gelände-Referat, Schwerpunkt Flugbetrieb, Flugsport und Natur sowie Nachhaltigkeit ist gern in den Bergen unterwegs, das Miteinander von Mensch und Natur ist ihr ein großes Anliegen.

37

"Fort- und Weiterbildung für alte Hasen - trotz Angst und Scham"

Ein Artikel der Selbstreflexion und eine Einladung zum "Open Mindset"

TEXT UND FOTOS: EKI MAUTE



Idrosee, 6. April 2023.

157. Einhundertsiebenundfünfzig. Mein Herz pocht bis zum Hals, ich bin so aufgeregt wie schon lange nicht mehr und am allerliebsten würde ich aufstehen und gehen. Meine DHV-Lizenznummer ist 157. Ich habe ein schlechtes Gedächtnis, aber diese Zahl weiß ich auswendig.

Seit über 30 Jahren bin ich hauptberuflich Fluglehrer. Ich durfte als Testpilot Gleitschirme zertifizieren und habe, so kurz mal über den Daumen gepeilt, in meinem Leben schon über 600 Sicherheitstrainings geleitet. Und heute bin ich wieder Schüler.

Ich sitze in einem 2-Leiner-Sicherheitstraining bei Heli Schrempf/ Flugschule Aufwind mit 11 anderen Piloten und Pilotinnen und mach mir vor Aufregung fast in die Hosen.

Aber der Reihe nach!

Ich bin ein 63er Jahrgang und auf meinem ersten Auto, einem VW-Käfer, lag an den Wochenenden ein Drachen (Hängegleiter) der Marke Atlas La Mouette. So richtige Höhenflüge machte ich damit nie, weil sich bei meinen autodidaktischen Flugabenteuern ständig das Gestänge verbog und ich mehr am Reparieren war als beim Fliegen. Ein paar Jahre später wurde der Gleitschirm "geboren" und ich

durfte diesen finden. Nach einem kurzen Flug am Übungshang war alles klar. Ich kappte mein erfolgloses Studium, arbeitete zuerst als Assistent am Übungshang und konnte schon bald als Gleitschirmfluglehrer meine Brötchen verdienen. Ich durfte den Menschen beibringen, wie man einen Gleitschirm startet, damit fliegt und landet. Diese Arbeit erfüllte mich und ich war glücklich.

Schnell wurden die Gleitschirme besser. Die Schirme flogen schneller, weiter und höher. Ich erinnere mich noch genau an die Zeit, wo ich dann am Gardasee die ersten Sicherheitstrainings geleitet habe. Das war noch in den 90er Jahren. Die Teilnehmer hatten Feststoff-Schwimmwesten, in denen sie etwa so viel Bewegungsfreiheit hatten wie ein Gefangener in einer Zwangsjacke. Unser "Rettungsboot" war ein Freund von mir auf einem Surfbrett.

Heute denke ich an diese Zeit zurück und schäme mich dafür. Wir lebten und flogen nach der James Dean Mentalität: "Denn sie wissen nicht, was sie tun...!"

Und wir sammelten Erfahrungen. Die Gleitschirme entwickelten sich weiter und mit ihnen glücklicherweise auch das Bewusstsein der Piloten. Im Laufe der Jahre wurde klar: Ausbildung ist das eine, Fortbildung ist etwas anderes. Wir werden nicht als Piloten geboren. Egal welche Lizenz wir erhalten und welche Prüfungen wir nach der Gleitschirmausbildung bestehen, wir entwickeln uns erst im Laufe der Zeit zum Piloten oder zur Pilotin. Diese Reifung braucht Zeit und Training. Ich selbst absolvierte mein erstes Sicherheitstraining 1992. Für mich war es damals eher eine Mutprobe, ein "once-in-alivetime experience". Ja fast sogar eine Art Initiationsritus.

Wie schön, dass diese Zeiten vorbei sind. Heute sind Sicherheitstrainings willkommene Events für jedermann und jedefrau. Viele kommen sogar mehrmals im Jahr zu uns und trainieren über Wasser. Lernen Neues oder festigen das alte Wissen und Können. In diesen Fortbildungen werden wir (hoffentlich verantwortungsbewusst und liebevoll) gefordert aber nicht überfordert!

Wir lernen nicht nur die Grenzen unserer Ausrüstung kennen, sondern vor allem uns selbst! Wir werden in diesen Fortbildungsseminaren konfrontiert mit unseren Gefühlen und Emotionen. Da sind neben der Freude auch immer Angst, Wut, Traurigkeit, Enttäuschung, Scham. Diese Gefühle und Emotionen sind menschlich und absolut normal! Mehr noch, sie sind unsere ständigen Begleiter, wichtige Wegweiser und energievolle Kraftquellen.

Genau darum soll es in diesem Artikel gehen und ich schreibe hier vor allem über mich selbst. So sitze ich also im April 23 am Idrosee in einem 2-Leiner-Sicherheitstraining. Stehe nicht vorne als Lehrer und Leiter, so wie es "normal" für mich ist. Nein, dieses Mal sitze ich auf der anderen Seite. Ich befinde mich auf der Schülerbank, so wie 11 weitere lernbegierige Menschen. Vor uns steht Heli Schrempf, der alters gemäß mein Sohn sein könnte und ich bin froh, dass er nicht in mich hineinschauen kann. In mir ist ein Mix von Vorfreude UND Emotionen. Ich horche in mich hinein und spüre Aufregung und verschiedene Ängste.

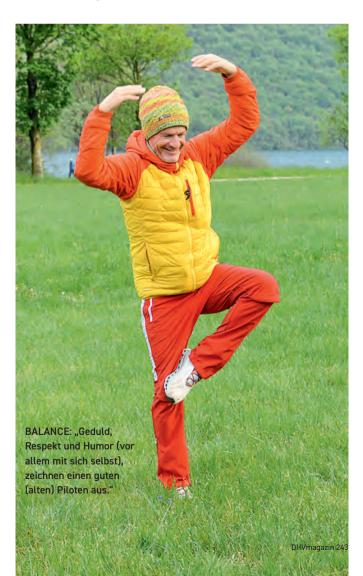
In den letzten Jahrzehnten durfte ich mich gut genug kennen lernen, so dass ich jetzt diese Ängste benennen kann. Es ist vor allem die Angst vor der Blamage. Auch Scham ist dabei und die Angst "nicht gut genug sein". Ja, und jetzt lasse "ich so richtig die Hosen runter", selbst dieses Gefühl der Angst "entlarvt zu werden" ist dabei.

Unsere Gleitschirmszene ist eine relativ kleine Welt und ich werde gefragt, warum ich als Schüler in diesem Seminar sitze. Meine Antworten sind eher kurz: "Ich möchte meinen Zeolite GT besser kennen lernen, mich weiterentwickeln."

Dahinter steckt natürlich mehr, viel mehr. Seit vielen Jahren "bin ich im Gleitschirm-Geschäft", als Pilot, Lehrer und Flugschulleiter. In der Saison von April bis Oktober leite ich jede Woche ein Sicherheitstraining. Zudem darf ich auf unseren Reisen, Pilotinnen und Piloten in vielen Teilen der Welt beim Fliegen begleiten.

Ich kenne das erfüllende, eher ruhige Gefühl "eine schöne Strecke geflogen zu haben" genauso, wie diesen prickelnden Adrenalinschub-Cocktail nach einer gelungenen Akro-Figur. Und natürlich dieses, für mich persönlich inzwischen wichtigste und zutiefst befriedigende, Gefühl des "Glücklich Seins" nach einem ruhigen Hike+Fly-Abgleiter mit Freunden.

In meinen 35 Jahren Gleitschirmfliegerei haben sich meine persönlichen Werte genauso verändert und verschoben wie die Inhalte und Lehrmethoden in meinem Unterricht. In meinem Alltag als Sicherheitstrainingsleiter durfte ich lernen, dass der alte Grieche ein-





fach recht hat. "Nichts ist so beständig wie der Wandel" (Heraklit von Ephesus, 535-475 v. Chr.) Vor allem in den letzten 5 Jahren war die Entwicklung in unserer Szene markant. Flugfiguren werden heute anders angeleitet als noch vor ein paar Jahren. Lehrmeinungen, die noch vor 20 Jahren Bestand hatten, darf man heute getrost in die Tonne treten. So ist es zum Beispiel nicht nur absolut sinnfrei, sondern auch gefährlich, einen aktuellen leistungsstarken Schirm auf die "alte Art" zu stallen: "Hände runter, unten lassen und mit dem Vorfüllen warten", führt zu einem Totalchaos und jeder, der so einen Stall im Sicherheitstraining fliegen muss, hat wahrscheinlich nachher mehr Angst als vorher. Angst vor der Flugfigur, vor seinem Gleitschirm und seinem Fluglehrer. Auch beim Material ging es rasant weiter. Liegegurtzeuge kamen ins Spiel und die Tendenz bei der Schirmentwicklung geht eindeutig in Richtung "Null-Leiner". Dieses Material braucht von uns Piloten ein "besonderes Händchen" und ein "Upgedatetes Mindset Programm". Diese "Höher-, Schneller-, Weiterdynamik" machte mir lange Zeit Bauchweh und Sorgen. Ich selbst fliege kein Liegegurtzeug und habe diese 2-Leiner-Generation sehr skeptisch betrachtet, ja, eher sogar abgelehnt. Noch im letzten Jahr war ich mir sicher, dass ich selbst nie "diese Teile fliegen werde!".

Um ganz ehrlich zu sein, war es fast ein Glaubenssatz, tief in meinem Innern, der runter gebrochen auf das Wesentliche etwa so lautete: "Liegegurtzeuge und 2-Leiner sind böse". Dann geschah in den letzten Monaten etwas wirklich Interessantes und Schönes. Das

Monument dieses (von mir selbst aufgebauten) Glaubenssatzes fing an zu bröckeln. In mir wuchs die Neugierde und die Lust mich auf das Abenteuer einzulassen "Neuland zu entdecken". Natürlich auch in dem Bewusstsein, dass in naher Zukunft immer mehr Menschen mit diesen Gleitschirmneukonstruktionen zu mir ins Sicherheitstraining kommen werden.

Ich hatte immer schon den Anspruch an mich selbst, dass ich nur unterrichte, was ich selbst fliegen kann. Das bezieht sich nicht nur auf die Flugfiguren, sondern eben auch auf die Gleitschirme. Innerhalb von einem Tag bestellte ich morgens einen neuen 2-Leiner und buchte nachmittags ein Sicherheitstraining. 4 Wochen später groundhandelte ich mit meinem neuen Schirm in den Dünen Namibias. Die ersten 2 Tage waren hart. Wir beide brauchten etliche Stunden, um uns aneinander zu gewöhnen. Dann geschah es fast unmerklich: Ich verliebte mich in meinen Schirm und hatte 5 Wochen lang eine verdammt gute Zeit. Das mächtige Dogma "2-Leiner sind schlecht" zerfiel buchstäblich zu rotem Sand. Diese Erkenntnis war ein wichtiger "Eye-opener" - wie sehr doch unsere eigene Einstellung unsere Realität bildet und prägt! Ich war bereit für die Zeit über Wasser.

Idrosee, 7. April 2023 unser erster Trainingstag

Während der 23 Minuten Auffahrt im Flugschulbus gehe ich mit geschlossenen Augen meine Flugfiguren durch. Starkes Nicken, ein-

seitiger kurzer Strömungsabriss, Stall. Am Startplatz mache ich mich zügig fertig und merke, wie mir beim Anlegen des Funkgerätes und der Ohrmuschel leicht die Hände zittern. "Verdammte Hacke, ich bin mega aufgeregt! Der ganze Startplatz schaut mir zu, oder ist das nur meine Einbildung? Jetzt bloß keinen Startabbruch!"

Dann bin ich draußen. Die Luft ist butterweich und ganz ruhig. Ich entspanne mich, lass alles los und lege mich in meinem Gurtzeug nach hinten. Während ich zum Schirm hochschaue und mich darüber freue, wie schön er ist, höre ich Helis ruhige Stimme: "Hey Eki, ich sehe dich schon. Du bist gut auf dem Weg. Wenn du willst, kannst du gleich mit den Stalls beginnen."

Oh ja, ich will! Und dennoch kommt gleichzeitig der Gedanke "Warum tue ich mir das an?!" Mein erster Stall gelingt überraschend gut. Den zweiten verkacke ich, der dritte geht wieder und beim vierten ist es wie bei einem Tiroler Speck: sehr durchwachsen. Helis ruhige und motivierende Stimme entlässt mich zum Landeplatz. Ich bin total happy und auch ziemlich zufrieden, aber noch vielmehr habe ich das Gefühl, dass mir ein Stein vom Herzen fällt. Ich bin voller Lust und Vorfreude auf den nächsten Trainingsflug.

Die nächsten Trainingstage vergehen im Flug und immer wieder besuchen mich meine Angstgefühle. Aber von Stunde zu Stunde, von Flug zu Flug werden sie weniger und ich erlebe am eigenen Leib, was Helis Satz bedeutet: "Du beherrschst dann eine Flugfigur, wenn du sie gerne fliegst."

Jetzt im Rückblick (etwa 5 Wochen nach meinem Training) möchte ich folgendes teilen: In dieser absolut professionell geführten Fortbildung habe ich die Freude am Tun genossen. Vom Beherrschen bin ich noch weit entfernt, aber ich trainiere für mich weiter





und habe neben einem gehörigen Respekt auch sehr große Freude daran. Wieder einmal auf der anderen Seite, nämlich der Schülerbank, zu sitzen und "fliegen zu müssen" hat mich extrem weitergebracht. In meiner eigenen Methodik und Didaktik als DHV-Sicherheitstrainingsleiter und besonders als Pilot. Diese Zeilen sollen motivieren. Sie sollen Anregung sein, sich selbst weiterzubilden, unabhängig von Alter, Status oder Prestige. Diese Fortbildungen unter Gleichgesinnten sind so wertvoll und bringen uns nicht nur fliegerisch extrem weiter.

Fazit

Für mich war dieses Sicherheitstraining eine intensive und sehr ergiebige Fortbildung auf vielen Ebenen. Dieses Training hat mich meinem Zeo Lite GT um viele Schritte nähergebracht. Mein Vertrauen in diesen Schirm und in meine Fähigkeiten haben sich deutlich verstärkt. Ich habe in diesen Tagen sehr viel über mich und meinen Schirm gelernt. In meinem theoretischen Unterricht lasse ich Elemente einfließen, die ich bei Heli gelernt habe und stelle fest, dass ich meine Schüler "besser verstehe". Meine Funkanweisung ist z.B. beim Nicken jetzt noch präziser und die Schüler tun sich leichter, diese umzusetzen.

Ich habe wertvolle Geschenke bekommen, von denen ich nicht dachte oder wusste, dass ich sie haben möchte. So habe ich unter anderem meine Sitzhaltung etwas verändert und achte noch mehr auf meine Handführung im Stall.

Ja, ich erwische mich bisweilen sogar dabei, wie ich darüber nachsinne "vielleicht doch bald einmal ein Liegegurtzeug auszuprobieren…". \blacktriangleleft

DER AUTOR

Eki Maute Sicherheitstrainingsleiter und Geschäftsführer der Flugschule Achensee. "Ich liebe das Thermikfliegen genauso wie das Technische Fliegen. Zutiefst glücklich und zufrieden macht mich

inzwischen allerdings ein gemeinsamer Abgleiter mit Freunden in die auf- oder untergehende Sonne."



Mentoring im Verein

Zwei Vereine und eine Idee: Wie kann man den fliegerischen Schulabgängern den Einstieg ins freie Fliegen erleichtern?

TEXT: NADINE GASDA

ielleicht mag sich der ein oder andere zurückerinnern oder steckt gerade genau in dieser Situation: Der A-Schein ist geschafft, die Prüfung wurde erfolgreich absolviert und die Post vom DHV mit der ersehnten Lizenz hat ihren Weg in den heimischen Briefkasten gefunden. Und wie geht es jetzt weiter?

Während man sich in der Ausbildung befand, war alles ganz einfach: Man wusste um wieviel Uhr man in der Flugschule eintrudeln

musste und es wurde gemeinsam das Wetter geprüft und in das entsprechende Fluggebiet gefahren. Im Gelände hat der Fluglehrer/die Fluglehrerin die Bedingungen dann noch mal kritisch geprüft und man kam sorgenfrei in die Luft.

Jetzt sitzt man zu Hause, hat seinen A-Schein im Briefkasten und ist selbständiger Pilot, hat aber keine Ahnung, wie man die Fliegerkarriere beginnen soll. Die meisten Flüge der Ausbildung hat man in den fernen Alpen absolviert, die ersten Hüpfer am Übungshang

hat man vielleicht auch gar nicht heimatnah gemacht. Man kann ja mal googeln und siehe da, es gibt Fluggebiete in der Umgebung und auch Vereine.

Da hatte der DGC Siebengebirge eine super Idee, nämlich genau diesen Leuten eine Einstiegshilfe zu geben. Es gibt ein Mentorenprogramm und jedem Neumitglied im Verein wird angeboten, einen erfahrenen Piloten als Mentor an die Seite gestellt zu bekommen. Die Rhein-Mosel-Lahner haben die Idee aufgenommen und bieten das gleich unter dem Namen Patenschaftsprogramm an.

Wir stellen hier zwei Newcomer mit ihrem zugehörigen Mentor bzw. Paten vor und lassen einen der Initiatoren des Programms zu Wort kommen.

Markus und Manni sind beide Mitglieder im DGC Siebengebirge, Markus ist als langjähriges Vereinsmitglied der Mentor von Manni.

Markus, stell Dich mal vor, wo wohnst Du, wieviel fliegst Du und was sind Deine bevorzugten Gebiete?

Ich bin 51 Jahre alt, fliege seit 1996 Gleitschirm und das hauptsächlich in den Vereinsgeländen. Viele der DGC-Gelände habe ich selbst mit erschlossen und ich befliege sie so oft wie möglich. Ich bin fast jedes Wochenende fliegerisch aktiv und komme etwa auf 80 Flüge im Jahr. In schlechten Jahren sind es auch mal nur 50 und guten sind es mehr als 100.

Markus, warum hast Du Dich als Mentor zur Verfügung gestellt?

Weil ich mein Wissen gern weitergebe. Und ich glaube, dass nicht jeder Pilot die Fehler eines anderen wiederholen muss. Außerdem profitiert der Verein – und damit die Gemeinschaft – von dem Programm. Denn natürlich hat der Verein auch das Bestreben, möglichst wenig Unfälle in seinen Geländen zu haben. Neben den persönlichen Problemen der Betroffenen bedeutet der Einsatz von Rettungskräften auch immer schlechte Werbung für uns. Und durch die Mentoren erhoffen wir uns, Unfälle zu vermeiden. Außerdem sind wir im DGC generell sehr hilfsbereit und sehr offen gegenüber Gästen. Das Mentorenprogramm ist da quasi eine logische Konsequenz.

Markus, wie konntest Du Manni weiterhelfen, was konnte er von Dir lernen?

Zunächst einmal, ich betreue nicht nur Manni. Es gibt noch zwei weitere Piloten und eine Pilotin, die derzeit dazugehören. Sehr viel größer sollte die Gruppe nicht werden, weil dann die Individualität verloren geht. Und genau da liegt für mich die Stärke des Mentorenprogramms. Jeder Pilot hat andere Schwierigkeiten, Ängste und Stärken. Die Mentoren können darauf reagieren und die Betreuung entsprechend anpassen. Manni und die anderen haben zunächst einmal eine detaillierte Einweisung in die Gelände bekommen. Ich kann Manni bei der Einschätzung des Wetters helfen und ihm auch sonst noch ein paar Dinge beibringen. Wir verabreden uns halt so oft es geht zum gemeinsamen Fliegen oder zum Groundhandling. Der Wissenstransfer kommt dann von ganz allein.

Markus, konntest Du auch was von Manni lernen?

Klar, man lernt beim Gleitschirmfliegen nie aus. Außerdem bringen Piloten wie Manni ja Lehrinhalte von Flugschulen mit. Meine



↑ Links Manni und rechts Markus beim Hochlaufen im Ahrtal

Ausbildung liegt mehr als 25 Jahre zurück. Da hat sich inzwischen viel getan. Und das kann mir Manni beibringen.

Markus, hast Du das Gefühl, dass sich Manni mit Deiner Hilfe schneller zum selbständigen Piloten entwickelt hat oder wurde eher eine Art Unselbständigkeit gefördert?

Das Mentorenprogramm hat ganz klar das Ziel, dass die Teilnehmer zu selbstständigen Piloten werden. Irgendwann ist die Unterstützung des Mentors nicht mehr notwendig. Das kann in drei Monaten, in einem oder in zwei Jahren sein. Es dauert so lange, wie es dauert. Es gibt keinen Zeitrahmen. Und ja: Manni hat sich entwickelt, sehr sogar. Alle Piloten, die ich bislang betreut habe, haben sich positiv entwickelt. Das freut mich natürlich. Und macht mich durchaus auch ein bisschen stolz.

Manni, stell Dich auch mal kurz vor, wo kommst Du her, wann hast Du Deinen Schein gemacht und wie kamst Du auf den DGC?

Mein Name ist Manni Neußer, ich komme aus der Nähe von Bonn und habe am 1. Mai 2019 zusammen mit meiner Frau bei einer Flugschule im Allgäu den A-Schein gemacht. Mittlerweile habe ich auch den B-Schein, weil an einigen Startplätzen das Starten ohne B-Schein in den Geländen des DGC und der Rhein-Mosel-Lahner verboten ist. Außerdem ist es ja auch toll, wenn man auch mal "auf Strecke" gehen darf.

Manni, warum wolltest Du gerne einen Mentor haben?

Als die Idee mit dem Mentorenprogramm auf der Generalversammlung des DGC vorgestellt wurde, war ich sofort "Feuer und Flamme". Für mich war klar: Einfacher geht es nicht. Ich lerne die Fluggebiete kennen und weiß, wie man diese zu befliegen hat und

welche Besonderheiten es gibt. Das Wichtigste allerdings: Wie verhalte ich mich als Pilot in diesen Fluggebieten und worauf muss ich achten.

Manni, wurde Dir durch Deinen Mentor der Einstieg ins freie Fliegen und die Integration in den Verein erleichtert?

Ja, auf jeden Fall. Ich erinnere mich noch an das erste Telefonat mit Markus als meinem Mentor. Ich fragte: "Kann ich heute fliegen gehen?" Die Antwort war dann ganz kurz: "Das kann ich dir nicht sagen. Was meinst denn du?" Ich war zuerst ein wenig überrascht von Markus' Antwort. Er wollte aber einfach nur meine Einschätzung wissen. Als ich dann meine Einschätzung über Wetter und mögliche Wetteränderung abgegeben habe, sagte er dann: "O.K., dann sehen wir uns am Startplatz". Am Startplatz kamen dann die Einweisung und letzte Instruktionen dazu. Mit mir zusammen gestartet ist Lucian Haas, der mir noch am Landeplatz einiges über das Wetter erzählt hat. Somit habe ich immer wieder neue Leute kennengelernt.

Manni, hattest Du durch Deinen Mentor schneller Erfolgserlebnisse beim Fliegen in heimischen Gefilden?

Ja, das kann man sagen. Ich kann mich noch an einen Flug in Hönningen an der Ahr erinnern. Markus sagte zu mir, dass es in Hönningen am Oststartplatz wegen der Ausrichtung auch manchmal schon morgens gut geht und ich doch einfach versuchen sollte, in eine Ablösung reinzustarten. Diese waren nicht sehr stark, brachten mich aber letztendlich mit der Anschlussthermik auf 1.300 m Höhe. Ich bin dann 1,5 Stunden geflogen. Ohne den Tipp von Markus wäre ich bestimmt bei wenig Wind gestartet und abgesoffen. Für mich ein ganz besonderes Erlebnis.

Manni, würdest Du inzwischen sagen, Du bist ein selbständiger Pilot und brauchst Deinen Mentor gar nicht mehr?

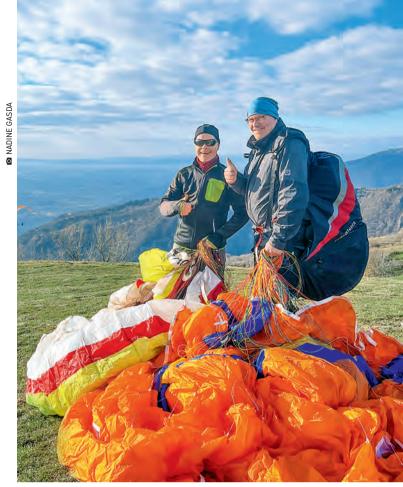
Ich habe momentan über 300 Flüge und fühle mich beim Fliegen sehr sicher, da ich versuche, das Risiko zu minimieren. Ich bin auch schon öfter den Berg runter gelaufen, da es meines Erachtens und entgegen der Wettervorhersage doch nicht fliegbar war. Ich zähle immer noch auf die Tipps von Markus als sehr erfahrenen Piloten und höre mir gern die Meinung von den Piloten an, die mit mir zusammen im Gelände sind.

Mein Motto: Man lernt nie aus, aber alles in allem würde ich mich schon als selbständigen Piloten bezeichnen.

Thomas und Volker sind beide Mitglieder bei den Rhein-Mosel-Lahnern, Thomas ist als langjähriges Vereinsmitglied der Pate von Volker.

Thomas, stell Dich mal kurz vor, wo wohnst Du, wieviel fliegst Du und was sind Deine bevorzugten Gebiete?

Ich heiße Thomas Wilbertz, wohne in Mayen bei Koblenz, ich fliege ca. 70 Stunden im Jahr und das am liebsten an Mosel und Rhein.



↑ Links Thomas und rechts Volker bei einem gemeinsamen Urlaub in Bassano

Thomas, warum hast Du Dich als Pate zur Verfügung gestellt?

Ich weiß aus eigener Erfahrung, dass es einfacher ist einen direkten Ansprechpartner zu haben. Z.B. bei der Wahl des Geländes und der Einweisung in das Fluggebiet. Auch erachte ich einen Austausch nach dem Flug als sehr wichtig.

Thomas, wie konntest Du Volker weiterhelfen, was konnte er von Dir lernen?

Zum größten Teil mit Informationen über gängige Wetterseiten und die Fluggelände mit ihren Besonderheiten und Gefahren. Außerdem konnte ich bei der Einschätzung der Wetter- und Flugbedingungen vor Ort im Gelände unterstützen. Es findet ja ein reger Austausch in allen Bereichen statt. Ansonsten mit Präsenz am Flugtag im Gelände zur seelischen und moralischen Unterstützung.

Thomas, konntest Du auch was von Volker lernen?

Durch Volker habe ich mich noch einmal mit den Basics befasst und gelernt, mich mehr in die Lage eines Beginners zu versetzen.

Thomas, hast Du das Gefühl, dass sich Volker mit Deiner Hilfe schneller zum selbständigen Piloten entwickelt hat oder wurde eher eine Art Unselbständigkeit gefördert?

Volker ist ein Typ, der sich generell zu einem selbständigen Piloten entwickelt hätte. Mit dem Patenprogramm geht's halt schneller und einfacher. Das kommt auch dem Sicherheits-Aspekt zugute, da er schneller gelernt hat Gefahren zu erkennen.

Volker, stell Dich auch mal kurz vor, wo kommst Du her, wann hast Du Deinen Schein gemacht und wie kamst Du auf die Rhein-Mosel-Lahner?

Mein Name ist Volker Weckbecker, 50 Jahre alt und ich wohne in Polch im Maifeld. Die Prüfung mit Erhalt der A-Lizenz habe ich im Oktober 2021 absolviert. Nach einem Thermik-Technik-Training und einer Flugreise (Lanzarote) habe ich mich am 01.04.2022 dem Verein der RML angeschlossen, weil für mich die örtliche Nähe wichtig ist.

Volker, warum wolltest Du gerne einen Paten haben?

Ich war richtig froh, dass mir die Möglichkeit eines Paten angeboten wurde. Die Fluggebiete an der Mosel erschienen mir direkt nach der Ausbildung zum Gleitschirmpiloten nicht einfach, da die Platzverhältnisse im Vergleich zu den Ausbildungsgebieten sehr komplex sind.

Volker, wurde Dir durch Deinen Paten der Einstieg ins freie Fliegen und die Integration in den Verein erleichtert?

Auf jeden Fall. Thomas hat mir das Fliegen an der Mosel ruhig, kompetent und anschaulich nähergebracht und ich selbst konnte meine Fragen stellen. Thomas hat mir auch viele Fragen gestellt und ich musste und wollte mich dementsprechend in die jeweiligen Themen einarbeiten. "Vom Lernenden zum Lehrer", das hat mich

fliegerisch weitergebracht und zu Thomas habe ich schnell Vertrauen aufgebaut. Gleichzeitig hat Thomas mich mit anderen Piloten in Kontakt gebracht, ich war somit schnell mit einigen Piloten im Gespräch und konnte mich austauschen.

Volker, hattes Du durch Deinen Paten schneller Erfolgserlebnisse beim Fliegen in heimischen Gefilden?

Am Anfang war ich sehr unsicher und die Tipps und die Gespräche am Start- und Landeplatz haben mir sehr geholfen, Ängste abzubauen. Fehler, die ich gemacht hatte, wurden angesprochen, damit ich sie auch selbst erkenne, um sie dann beim nächsten Mal im besten Fall nicht mehr zu machen.

Ich denke schon, dass ich dadurch in kürzerer Zeit dazugelernt habe, als wenn ich allein geflogen wäre. Die Verantwortung liegt natürlich bei mir, der Pate ist kein Fluglehrer.

Volker, würdest Du inzwischen sagen, Du bist ein selbständiger Pilot und brauchst Deinen Paten gar nicht mehr?

Natürlich habe ich dazu gelernt, aber ich bin dennoch froh, dass ich mit Thomas einen Ansprechpartner habe, auf den ich mich verlassen kann und der mir mit Rat und Tat zur Seite steht. Ich fühle mich heute wesentlich sicherer und fahre auch allein zu den Startplätzen, überwiegend an der Mosel, um selbständig in die Luft zu gehen.

Das Fliegen hat so viele Facetten, die ich mit Sicherheit nicht alle

ANZEIGE



Infos zum Patenschaftsprogramm

Was ist das?

Wenn Du möchtest, kannst Du Dich melden, um einen "alten Hasen" als Paten zur Seite gestellt zu bekommen. Dieser soll Dir den Start ins Fliegen an Rhein, Mosel und Lahn erleichtern.

Wer kann Pate werden?

Die Paten werden vom Vorstand sorgfältig ausgesucht. Alle Paten fliegen viel in unseren Geländen, können Dir Einweisungen geben und haben einen großen Erfahrungsschatz, was Wetter, Flugbedingungen und Geländewahl angeht. Sehr risikofreudige oder leistungsorientierte Piloten werden bei uns keine Paten, dennoch verfügen alle Paten über Strecken- und Thermikerfahrung. Außerdem sind sie schon bestens im Verein integriert und kennen viele weitere Piloten aus der Region. Unsere Paten übernehmen ihre Patenschaft ehrenamtlich.

Wie hilft Dir Dein Pate?

Deinen Paten kannst Du kontaktieren, wenn Du gerne fliegen gehen möchtest, Dir aber bei der Wahl des Geländes oder dem Wetter unsicher bist. Ebenfalls kannst Du Dich mit ihm/ihr im Gelände verabreden, um Dir wertvolle Tipps zu holen oder einfach nur weitere Piloten kennenzulernen.

Was macht Dein Pate nicht?

Es handelt sich dabei nicht um ein "betreutes Fliegen", Deine Startentscheidung triffst Du immer selbst. Dein Pate ist kein Fluglehrer und wird Dich auch nicht per Funk betreuen.

Muss ich einen Paten haben?

Es handelt sich hier um ein rein freiwilliges Programm. Wenn Du keinen Paten benötigst oder willst, ist das völlig in Ordnung.

Wie lange dauert die Patenschaft?

Maximal ein Jahr, aber das hängt natürlich stark davon ab, wieviel Zeit Du zum Fliegen hast. Wenn Du oft mit Hilfe Deines Paten in die Luft kommst, wirst Du bald merken, dass Du ihn/sie nicht mehr brauchst. Nach spätestens einem Jahr solltest Du Dich gut genug auskennen und selbständig Wetter- und Flugbedingungen einschätzen können.

Wo muss ich mich melden?

Wenn Du Interesse hast, dann melde Dich. Am besten mit Angabe Deines Wohnortes, damit wir Dir dann einen Paten zur Seite stellen können, der räumlich nicht so weit von Dir entfernt wohnt.

Bei weiteren Fragen zum Patenschaftsprogramm kannst Du Dich natürlich auch gerne an uns wenden.

Liebe Grüße, Dein Vorstand

kenne und ich werde hoffentlich noch weiterhin viel dazu lernen. Das Feuer "Der Spaß am Fliegen" wurde bei mir gezündet.

Aus der Patenschaft ist auch eine Freundschaft geworden und so sind wir gemeinsam schon auf Flugreise gegangen. Es ist schön, wenn man mit Freunden unterwegs ist, mit denen man ein gemeinsames Ziel verfolgt und eine schöne Zeit erlebt. Das Patenprogramm war für uns ein Erfolg, aber Thomas wird wahrscheinlich immer der Chefpilot bleiben.

Nadine, Du hast damals das Patenschaftsprogramm bei den Rhein-Mosel-Lahnern ins Leben gerufen. Was waren die wichtigsten Beweggründe für Euer Patenschaftsprogramm?

Ich habe es quasi zwei Mal erlebt. Als ich mit der Ausbildung fertig war und als mein Mann mit dem Fliegen angefangen hat. Ich war damals, als ich meinen Schein hatte, völlig orientierungslos. Und meinem Mann ging es nach der Ausbildung nicht anders. Wie kommt man an Wetterinformationen, welcher Flugberg kommt in Frage, an wen kann man sich wenden? Bei mir kam noch erschwerend hinzu, dass das Internet noch in den Kinderschuhen steckte. Da hätte ich mir einen Ansprechpartner gewünscht, der sich bereits auskennt.

Da hatte ich mir überlegt, dass man das den Newcomern auch ersparen und genau so einen Ansprechpartner zur Verfügung stellen kann.

Der Verein profitiert auch davon. Die Leute beachten von Beginn an die Regeln im Fluggelände und engagieren sich auch bei Arbeitseinsätzen und dergleichen. Sie bekommen das von ihren Paten vorgelebt und verstehen den Verein nicht als Dienstleister.

Eine Motivation ist sicherlich, dass neue Piloten nicht Fehler machen, die andere schon gemacht haben. Ist das Fliegen dadurch einen Schritt sicherer geworden?

Es hat sicherlich den ein oder anderen vor einem spaßbefreiten Flug bewahrt. Gerade mit unseren speziellen Bedingungen in den Flusstälern sind Gefahren nicht immer offensichtlich. Da wäre der ein oder andere sicher in die Falle getappt. Es kommt natürlich auch immer auf den Charakter des Neulings an. Man kann als Pate dann entsprechend eingreifen und sehr motivierte und ambitionierte Newcomer etwas ausbremsen und eher vorsichtige Piloten etwas ermuntern.

Teilweise posten auch die Streckencracks in den sozialen Medien, dass super Bedingungen sind, um richtig XC-Punkte abzuräumen. Das klingt für einen Neuling natürlich verlockend, aber was für die Streckencracks zutrifft, sind für einen Anfänger nicht unbedingt adäquate Bedingungen. Die Paten sind ja sehr gut in den Verein integriert und wissen die Informationen entsprechend einzuordnen.

Könnt ihr feststellen, dass die Piloten im Laufe eines Jahres reifere Piloten werden?

Das kommt sehr darauf an. Es gibt auch Piloten, die zwar einen Paten haben möchten, aber trotzdem fast gar nicht zum Fliegen kommen. Die werden auch nach einem Jahr keine reifen, eigenständigen Piloten. Andere hingegen profitieren enorm. Das sind die, die viel Fliegen gehen und sich viel mit dem Thema beschäftigen. Die wissen schon nach kürzester Zeit, worauf zu achten ist und kennen sich dann schon sehr gut aus. Die gehen viel Groundhandeln und Fliegen, am Anfang vielleicht noch durch den Paten unterstützt, dann aber selbständig und entwickeln sich rasch zu guten Piloten mit ersten kleinen Streckenflügen und jeder Menge Airtime.

Bleiben die Piloten länger dem Flugsport erhalten?

Das ist schwer zu sagen. Der ein oder andere hört vielleicht durch Negativerlebnisse direkt nach dem A-Schein wieder auf. Das kommt bei Piloten mit Paten vielleicht weniger vor.

Diejenigen, die zwar einen Paten haben aber trotzdem kaum fliegen gehen, hören eventuell auch wieder auf. Aber wenn sie neben Beruf und Familie keine Zeit finden, dann kann auch ein Patenschaftsprogramm nichts dran ändern.

Nadine, Du hast auch ein "Patenkind", wie lief es bei Euch?

Ja, das ist Christoph, der fliegt aber schon seit 2014.

Mit ihm war es relativ einfach, da er schon einiges an Erfahrung besaß. Er kannte bereits die gängigen Wetterapps und war an sich schon ein selbständiger Pilot.

Folgendes hat mir Christoph zu seiner Motivation geschrieben, am Patenschaftsprogramm teilzunehmen:

"Als ich Ende 2020 zu den Rheinmoselanern wechselte (mein voriger Verein hat sich aufgelöst), hatte ich zwar schon ein paar Jahre Flugerfahrung und die B-Lizenz. Jedoch hatte ich diese ominösen Flusstäler mit ihren kleinen Startplätzen mit geringer Höhendifferenz nur sehr selten und zurückhaltend beflogen. Die Gelegenheit, direkt mit einem erfahrenen Local in die Fluggebiete zu gehen, oder auch nur darüber zu sprechen, welcher Startplatz bei der zu erwartenden Wetterlage in Frage käme, nahm ich nur allzu gerne wahr. Der zweite willkommene Effekt ist natürlich der intensivere Kontakt zu anderen Vereinsmitgliedern, der natürlich nicht ausbleibt, wenn man als "Frischling" mit einem "Vollintegrierten" unterwegs ist."



Nadine Gasda fliegt seit 1996 und ist im Vorstand des DHV und der Rhein-Mosel-Lahner aktiv. Sie ist bekennende Flachlandtirolerin und fliegt am liebsten in Deutschlands Mittelgebirgen.





Welcher Schirm passt zu meinen Fähigkeiten?

Eigenschaften und Zuordnung der verschiedenen Schirmklassen

TEXT: BENI STOCKER

it der Schirmwahl stellen wir die Weichen für Wohlbefinden, Sicherheit und unsere fliegerische Weiterentwicklung. Sie sollte also nicht leichtfertig oder falsch motiviert sein. Der Artikel soll Piloten dabei unterstützen, den Schirm zu wählen, der zum eigenen Können passt. Mit dem richtigen Schirm fliegt man nicht nur sicherer, macht längere Flüge und hat mehr Spaß, sondern man entwickelt sich fliegerisch optimal weiter. Dazu werfen wir erst einen Blick auf die unterschiedlichen Schirmklassen und danach auf die wichtige Frage: Wie schätze ich meine eigenen Fähigkeiten ein?

Die Schirmklassen

Aktuell gibt es vier EN/LTF-Klassen: A, B, C und D. Zurzeit wird jedoch die EN-Norm überarbeitet, da die Spanne der B-Klasse zu

groß geworden ist und vom "Low-B"-Gerät bis zum Hochleister mit Streckung von über 6 reicht. Deshalb soll die B-Klasse aufgesplittet werden. Die nachfolgende Beschreibung bezieht sich auf die aktuell gültige Norm und gibt Auskunft zu Pilotenanforderungen und auch Anhaltspunkte, welche Eigenschaften von welcher Klasse erwartet werden dürfen. Dabei darf nicht vergessen werden, dass die EN-Norm nur ein Testverfahren nach exakt vorgegebenen Kriterien ist, sich die einzelnen Schirme also charakterlich stark unterscheiden können.

A-Klasse

Hier finden sich u.a. Schirme für die Ausbildung, Intermediate für Genusspiloten und Leichtschirme für Hike+Fly. Die passive Sicherheit ist hoch und die Reaktionen bei Pilotenfehlern verzeihend. Spritzigere A-Schirme (auch die A-Klasse hat sich in den

letzten Jahren diversifiziert) überzeugen mit ansprechendem Handling und dank moderner Technologie mit guten Leistungsdaten. Schirme der A-Klasse sind ideal geeignet für lokale Thermikflüge und kleinere Strecken. Aber auch Streckenflüge von über 200 km auf A-Schirmen sind keine Seltenheit mehr. Wer wenig oder unregelmäßig fliegt, noch keinen aktiven Flugstil besitzt oder einfach nur entspannt fliegen möchte, ist mit einem A-Schirm genau richtig und kann dessen Leistungspotenzial optimal nutzen. Mehr über das Thema "aktiver Flugstil" weiter unten.

B-Klasse

Unterdessen ist die B-Klasse so breit geworden, dass man vom Basis-Intermediate bis hin zum Hochleister alles in der B-Klasse findet. Fachpresse und Hersteller reden von Low-, Mid-, High-B, von B1, B2 und B3.



Wichtig: Da die B-Klasse auf Normenebene aktuell noch nicht aufgesplittet ist, können Hersteller die Aufteilung selbst vornehmen. Ob dabei sicherheitstechnische oder marketingtechnische Überlegungen überwiegen, sei dahingestellt. Wir unterscheiden der Einfachheit halber nachfolgend nur in Low-B und High-B.

Low-B: Sie sind in vielen Eigenschaften den A-Schirmen ähnlich, haben im unbeschleunigten Flug eine gute passive Sicherheit und bei Pilotenfehlern ein noch weitgehend verzeihendes Flugverhalten. Handling und Leistungsdaten sind absolut ausreichend, auch für große Streckenflüge. Das "B" in der Zulassung erfolgt meist wegen beschleunigter Front- oder Seitenklapper, die für "A" zu dynamisch sind. Die Dynamik nach unbeschleunigten Manövern, z.B. Seitenklapper, sollte für diese Klasse

aber noch verzeihend und somit mit A bewertet sein.

High-B: Schirme in dieser Klasse zeigen ein dynamisches Verhalten - sei dies im Rollen, Nicken, Kurven einleiten und oder vor allem beim Schießen nach Klappern und anderen Manövern. In ruhiger Luft ist die Grundstabilität hoch, weshalb vielen Piloten nicht bewusst ist, welche Dynamik ein High-B nach Störungen entwickeln kann. Nach großen Klappern kann der Schirm zügig 180° zum Hang zurückdrehen. Auch Verhänger nach Klappern sind nicht selten und verlangen gezielten Piloteneingriff. Dieser Umstand führt immer wieder zu schweren Unfällen! Ein präziser und aktiver Flugstil ist allgemein und speziell in Bodennähe unerlässlich. Toll ist dafür die Leistung dieser Geräte, insbesondere im beschleunigten Flug. Sie sind die "Hochleister" der B-Klasse.

C-Klasse

Da sich in der D-Klasse hauptsächlich Wettkampfschirme befinden, versuchen Hersteller ihre Serienhochleister lieber in der verkaufstechnisch interessanteren C-Klasse zu platzieren. Seit Ende 2021 dürfen C-Schirme mit Hilfe von Faltleinen (Einklapphilfen) an Zulassungstests geprüft werden, was diesen Trend noch verstärken wird. Als Folge davon wird die C-Klasse von leistungsstarken, anspruchsvollen Geräten und in Zukunft auch vermehrt von 2-Leinern dominiert. Das Beherrschen von Extremsituationen, dynamischen Schirmreaktionen und plötzlichen, großflächigen Klappern muss selbstverständlich sein. Schirmreaktionen können heftig ausfallen und erfordern einen unverzögerten und präzisen Eingriff des Piloten.

D-Klasse

In der D-Klasse finden sich Wettkampfschirme und "Leicht- Zweileiner". Einige Hersteller platzieren ihre Topboliden außerhalb EN in der CC-Class und die abgespeckte Version dann in EN-D. Andere verzichten auf einen Topboliden und platzieren ihren Serien-Wettkampfschirm direkt in der D-Klasse. So oder so handelt es sich um Höchstleister mit den damit verbundenen Anforderungen und teils extremen Schirmreaktionen. Wenn Wettkampfpiloten für Genussflüge zwischendurch gerne auf einfachere Geräte zurückgreifen, sagt das viel aus. Die D-Klasse richtet sich an einen kleinen Kreis von ambitionierten Piloten mit Hunger auf Punkte und gute Ranglisten-Platzierungen und wird deshalb hier nicht weiter behandelt.

Steilspirale, Strömungsabriss und Extremmanöver Steilspirale, alle Arten von Strömungsabrissen, hohe Wingover und sonstige Extremmanöver werden in den obigen Tabellen der jeweiligen Schirmklassen nicht separat erwähnt. Ihr Einsatz bedingt unabhängig von der Schirmklasse immer ein allzeit aktives Fliegen. Sie sollten ab

49



A-KLASSE

Pilotenanforderungen A-Klasse:

- > für alle Piloten, die ein maximal sicheres Gerät wünschen einschließlich solcher in Ausbildung
- > aktiver Flugstil: wünschenswert

Relevante Manöver sowie Störungen und ihre Besonderheiten:

- Start und Landeverhalten: einfach
- Stabilität, Rollen, Nicken: gute Stabilität und Nickdämpfung, meist gute Rolldämpfung
- Handling: generell einfaches und verzeihendes Handling
- Seitenklapper: in der Regel selbstständige Ausleitung mit max. 90° Richtungsänderung und max. 45° Vorschießwinkel
- > Frontklapper: in der Regel selbstständiges, schnelles Ausleiten ohne weitere Komplikationen
- ➤ Ohren: Einleiten und Verhalten meist problemlos, Ausleiten selbstständig. Bei Schirmen mit nur 2 A-Leinen können die Ohren groß ausfallen. → Manual beachten (Zulassung gemäss Manual)

B-KLASSE: Da die B-Klasse auf Normenebene aktuell noch nicht aufgesplittet ist, können Hersteller die Aufteilung selbst vornehmen. Ob dabei sicherheitstechnische oder marketingtechnische Überlegungen überwiegen, sei dahingestellt. Wir unterscheiden der Einfachheit halber nachfolgend nur in Low-B und High-B

LOW-B

Pilotenanforderungen Low-B:

- > für alle Piloten mit regelmäßiger Flugpraxis
- aktiver Flugstil: Grundkenntnisse erforderlich

Relevante Manöver sowie Störungen und ihre Besonderheiten:

- Start und Landeverhalten: einfach
- > Stabilität, Rollen, Nicken: gute Stabilität, Nick- und Rolldämpfung meist noch gut
- > Handling: eher einfaches und verzeihendes Handling
- Seitenklapper: in der Regel selbstständige Ausleitung mit max. 90° Richtungsänderung und max. 45° Vorschießwinkel
- Frontklapper: in der Regel selbstständiges, schnelles oder leicht verzögertes Ausleiten ohne weitere Komplikationen
- Beschleunigte Seiten- und Frontklapper k\u00f6nnen dynamisch sein und schnell wegdrehen (siehe Front- und Seitenklapper High-B)
- ➤ Ohren: Einleiten und Verhalten meist problemlos, Ausleiten kann aber muss nicht selbstständig sein. Bei Schirmen mit nur 2 A-Leinen können die Ohren groß ausfallen. → Manual beachten (Zulassung wird gemäß Manual ausgeführt)

einer gewissen Intensität und Schräglage anlässlich eines Sicherheitskurses geübt werden.

Schirmstreckung, Gewichtsbereich, Gurtzeugeinstellung

Unabhängig von der Schirmklasse gibt es

Faktoren, die das Schirmverhalten immer entscheidend beeinflussen.

Streckung: Je gestreckter ein Schirm, desto anspruchsvoller wird er im Handling und zum Drehen in der Thermik.

Gewichtsbereich: Wird der Gewichtsbereich ausgereizt und mit maximaler Zula-

dung geflogen, wird das zu mehr Dynamik und verstärktem Pendel führen, was auch für die A-Klasse gilt.

Gurtzeug-Einstellung: Alle Klassen werden an den Zulassungstests mit normierter Gurtzeugeinstellung geflogen. Veränderte Einstellungen oder der unsachgemäße Ge-

51

HIGH-B

Pilotenanforderungen High-B:

- für erfahrene Piloten, mit viel und regelmäßiger Flugpraxis, auch in starker Thermik
- > Pilot muss potenziell dynamische Reaktionen antizipieren, beherrschen und ausleiten können
- Pilot muss auch in bewegter Luft beschleunigen können, um das Leistungspotenzial zu nutzen
- Aktiver Flugstil: unverzichtbar

Relevante Manöver sowie Störungen und ihre Besonderheiten:

- > Start und Landeverhalten: meist einfach; einige Schirme sind jedoch anspruchsvoller mit entweder verzögertem, unregelmäßigem oder dynamischem Füllen und Steigen
- Stabilität, Rollen, Nicken: meist gute Stabilität, aber nur noch mäßige Roll- und Nickdämpfung
- Handling: reagiert im Gegensatz zu Low-B empfindlicher, dynamischer und spritziger auf Steuerimpulse. Das direkte Feedback des Schirmes kann weniger routinierte Piloten überfordern.
- Seitenklapper: in der Regel selbstständige Ausleitung mit max. 180° Richtungsänderung und max. 45° Vorschießwinkel, die jedoch überraschend dynamisch ausfallen kann (Vorsicht in Bodennähe) Verhänger möglich
- Frontklapper: meist selbstständiges, schnelles oder verzögertes Ausleiten. Dabei deutliches Vorschießen und oder Abdrehen möglich. Mit zunehmender Streckung erhöht sich die Gefahr, dass die Flügelenden nach vorne schlagen und in den Leinen verhängen.
- ➤ Ohren: Einleiten und Verhalten meist OK. Bei zunehmender Streckung und abnehmender Anzahl Stammleinen können die Ohren groß ausfallen und der Pilotenanspruch (Richtung halten, Schlagen der Ohren) schnell steigen → Manual beachten (Zulassung wird gemäss Manual ausgeführt)

brauch eines Liegegurtes ändern die Schirmreaktionen augenblicklich.

Über jeden dieser drei Punkte ließe sich ein eigener Artikel schreiben.

Welche Klasse eignet sich denn nun für mich?

Eine einfache Faustregel lautet, immer eine Klasse tiefer wählen, als man sich gerade noch zutraut. Das lässt zugegebenermaßen viel Interpretationsspielraum zu. Wem das zu ungenau ist, sollte vor dem Wechsel in eine höhere Klasse mindestens folgende Fragen zu aktivem Flugstil und Flugerfahrung ehrlich beantworten:

Aktiver oder passiver Flugstil?

52

Ich bestimme jederzeit, was der Schirm macht – und nicht umgekehrt.

In bewegter Luft und Turbulenzen kann ich die Kappe ruhig über mir halten und verhindere dadurch Störungen und Klapper im Ansatz (Vorbeugen statt Heilen).

Mir gelingt es auch beim Groundhand-

ling, die Kappe in turbulenter Luft ruhig über mir zu halten und intuitiv auf Störungen zu reagieren.

Ich schaffe es in starker Thermik, größere Strecken und Flugzeiten ohne große Klapper (Frontklapper/mehr als 50 % Seitenklapper) zu fliegen.

Kommt es trotzdem zu einem Einklapper, erfolgt mein Eingriff präzise und dosiert, um den Schirm ohne Strömungsabriss in der gewünschten Flugrichtung zu halten.

Allgemeine Flugerfahrung?

Neben mehreren Jahren Flugpraxis und einigen hundert Flügen und Flugstunden habe ich vor allem regelmäßige und intensive Flugpraxis, ohne lange Pausen.

Meine Erfahrung schließt regelmäßige Flüge in starker Thermik, dynamischem Aufwind und zahlreichen wechselnden Gebieten, Wetterlagen und Jahreszeiten mit ein.

Ich kann mich schnell auf wechselnde Wetterverhältnisse, neue Fluggebiete und andere überraschende Situationen einstellen und entsprechend reagieren.

Falls du nicht alle Fragen eindeutig mit "ja" beantworten kannst, ist die ideale Schirmwahl ein Gerät in der A- oder Low-B-Klasse. Ein noch ungefestigter aktiver Flugstil kann durch einen gutmütigen Schirm zumindest teilweise kompensiert werden. Stressfrei verbringst du mehr Zeit in der Luft, empfindest Freude und entwickelst dein fliegerisches Niveau dabei weiter. Wechselst du hingegen zu schnell in einen höhere Klasse, kann das schnell in einem Negativerlebnis enden: Das Vertrauen in den Schirm aufzubauen ist ein langer Prozess, verlieren kannst du es innerhalb Sekunden.

Wer alle Fragen mit "ja" und gutem Gewissen beantwortet hat, kann einen High-B-sehr erfahrene Piloten sogar noch höher – in Betracht ziehen. KANN nicht aber MUSS, denn moderne A- und Low-B-Schirme haben ein so hohes Leistungsniveau erreicht,



C-KLASSE

Pilotenanforderungen C-Klasse:

- > für sehr erfahrene Piloten mit viel und regelmässiger Flugpraxis, auch in starker Thermik
- > Pilot muss auf jegliche Störungen reagieren und diese bereits im Ansatz verhindern können
- > Pilot muss durch präzisen Piloteneingriff Extremflugzustände beherrschen und ausleiten können
- Pilot muss auch in bewegter Luft beschleunigen können, um das Leistungspotenzial zu nutzen
- aktiver und präziser Flugstil: unverzichtbar
- Gleitschirmfliegen ist Hauptsportart dieser Gruppe

Relevante Manöver sowie Störungen und ihre Besonderheiten:

- Startverhalten: je nach Modell von mäßig einfach bis anspruchsvoll. Nebst einfachen gibt es Schirme, die dynamisch steigen und vorschießen oder sich wegen der hohen Streckung verformen und unregelmässig/schlecht steigen
- Stabilität, Rollen, Nicken: mittlere bis gute Stabilität, aber teils nur noch mäßige Roll- und Nickdämpfung
- > Handling: wegen hoher Streckung, Dynamik und Eigenleben der Kalotte ist das Handling fordernd und anspruchsvoll
- ➤ Seitenklapper: auf eine selbstständige Ausleitung sollte man keinesfalls warten, da mögliche Richtungsänderungen bis 360° und Vorschießwinkel bis zu 60° zum Kontrollverlust führen können. Verhänger häufig.
- Frontklapper: durch die große Streckung kommt es in turbulenter Luft ohne präzise Pilotenreaktion oft zur stabilen Frontrosette mit Verhängern, die nur schwer zu öffnen sind
- Ohren: Modelle mit zwei Stammleinen auf der A-Ebene sind meist anspruchsvoll (Vorsicht Einklappgröße).
- ➤ Manche Hersteller ersetzen das Manöver, z.B. durch Zug an den äußersten B-Leine → Manual beachten (Zulassung wird gemäss Manual ausgeführt)

D-KLASSE:

In der D-Klasse finden sich Wettkampfschirme und "Leicht-Zweileiner". Einige Hersteller platzieren ihre Topboliden außerhalb EN in der CC-Class und die abgespeckte Version dann in EN-D. Andere verzichten auf einen Topboliden und platzieren ihren Serien-Wettkampfschirm direkt in der D-Klasse. So oder so handelt es sich um Höchstleister mit den damit verbundenen Anforderungen und teils extremen Schirmreaktionen. Wenn Wettkampfpiloten für Genussflüge zwischendurch gerne auf einfachere Geräte zurückgreifen, sagt das viel aus. Die D-Klasse richtet sich an einen kleinen Kreis von ambitionierten Piloten mit Hunger auf Punkte und gute Ranglisten-Platzierungen und wird deshalb hier nicht weiter behandelt.

dass damit größte Strecken und Träume möglich werden. Aus Prestigegründen eine zu hohe Klasse zu fliegen, birgt unnötige Risiken und auch der Spaß am Fliegen bleibt auf der Strecke. Es macht wenig Sinn, mit einem High-B-Schirm oder höher unbeschleunigt durch die Gegend zu gondeln, weil man den Beschleuniger nicht zu nutzen getraut. Einen guten und kompetenten Piloten zeichnet aus, dass er mit einem auf ihn angepassten Schirm fliegt und damit größere Flüge schafft. \checkmark

DER AUTOR

Beni Stocker arbeitet in Festanstellung beim SHV im Bereich Sicherheit und Ausbildung, wo er seit Beginn seiner Flugkarriere (1986) Mitglied ist. Seit 1999 macht er zudem als freischaffender Testpilot Zulassungsflüge für die

Musterprüfstelle des DHV. Gelegentliche Einsätze als Pilotenprüfer, Fluglehrer, Flugreise-Betreuer und Tandempilot runden seine Tätigkeiten ab.







Erste Hilfe Training Herz-Lungen-Wiederbelebung Herz-Lungen-Wiederbelebung-

In dieser Serie versorgen wir euch mit Informationen zur Ersten Hilfe in Notfallsituationen. Die Beiträge richten sich an Ersthelfer ohne professionellen medizinischen Background.

TEXT UND FOTOS: RICO KUHNKE

s ist Mitte Januar und eine Gleitschirmgruppe ist mit der Flugschule Sky-Team auf dem Weg nach Kolumbien. Das Ziel liegt im Valle de Cauca, in einem der schönsten Fluggebiete Südamerikas. Die Gruppe freut sich auf ausgedehnte Thermik- und Streckenflüge in der sanften Thermik des breiten Tals. Treffpunkt ist der Aeropuerto Internacional Alfonso Bonilla Aragón der Millionenmetropole Cali im Südwesten von Kolumbien. Nach über 20 Stunden Flugzeit und mehreren Zwischenstopps sind die Teilnehmer erschöpft und warten auf Ihr Gepäck. Sie beobachten eine ältere Frau, die auf Ihren Mann in Spanisch einredet. Der Mann sitzt bleich auf seinem Koffer und atmet schwer, stöhnend fasst er

sich an die Brust. Plötzlich kippt er vornüber in die Arme seiner Frau. Diese legt den augenscheinlich Bewusstlosen zu Boden, winkt aufgeregt und ruft immer wieder "ayuda, ayuda..." Sofort machen sich die Mitglieder auf den Weg zu der um Hilfe schreienden Frau.

Herz-Kreislauf-Stillstand

In Deutschland erleiden jährlich mehr als 60.000 Menschen einen Herz-Kreislauf-Stillstand außerhalb des Krankenhauses. Nur etwa 10 Prozent der Betroffenen überleben dieses Geschehen. Die weitaus häufigste Ursache sind Herzerkrankungen wie zum Beispiel ein Herzinfarkt. Bei ihm kommt es zu einer Durchblutungsstörung am Herzmuskel und in der Folge droht ein Stopp der Pumpfunktion des Herzens. Nun kann das Blut nicht mehr im Körper zirkulieren und lebenswichtige Organe, wie zum Beispiel das Gehirn, können nicht mehr mit Sauerstoff versorgt werden. Es droht das irreparable Absterben von Zellen. Dies ist bereits nach 3 bis 5 Minuten der Fall. Laut Bundeszentrale für gesundheitliche Aufklärung wird nur in etwa 40 Prozent der Fälle eine Herz-Lungen-Wiederbelebung durch Laien begonnen. Häufig haben die Helfer Angst, etwas falsch zu machen und den Betroffenen zusätzlichen Schaden zuzufügen. Dabei ist die Angst unbegründet und eine sofortige Herz-Lungen-Wiederbelebung (Reanimation) durch Laien könnte die Überlebenschancen verdreifachen.

Merke: Eine seltene Ursache für einen Herz-Kreislauf-Stillstand ist die Lungenarterienembolie. Bei ihr bildet sich in den Gefäßen der Beine ein Blutgerinnsel (Thrombose), das sich löst und die Gefäße der Lunge verschließt (Embolie). Ursache hierfür können neben einer Blutgerinnungsstörung auch Bettlägerigkeit im Anschluss an eine Operation oder auch langes Sitzen bei Langstreckenflügen oder Busreisen sein. Hier begünstigten die eingeschränkte Beinfreiheit und das enge Sitzen die Entstehung einer Thrombose. Risikopatienten (z.B. Raucher, Übergewichtige, Schwangere) sollten sich daher im Vorfeld ihrer Flugreise mit dem Hausarzt besprechen.



Bewusstseinskontrolle



Atemkontrolle

Bewusstsein prüfen*

Um einen Kreislauf-Stillstand festzustellen, muss zuerst das Bewusstsein des Betroffenen überprüft werden. Um festzustellen, ob jemand bewusstlos ist, solltet ihr den Betroffenen bereits beim Herantreten laut ansprechen. Reagiert dieser nicht, könnt ihr ihn auch sanft an der Schulter rütteln.

Atemwege freimachen, Atmung kontrollieren*

Seht ihr beim Herantreten im Bereich des Mundes Erbrochenes oder läuft Speichel aus den Mundwinkeln, muss zuerst der Mund des Bewusstlosen von sichtbaren Fremdkörpern oder Flüssigkeiten befreit werden. Sind die Atemwege frei, folgt die Atemkontrolle. Legt die eine Hand an die Stirn und umgreift mit der anderen dessen Kinnpartie. Nun wird der Kopf mit beiden Händen in Richtung Nacken gebeugt und dabei der Unterkiefer angehoben. Das Überstrecken des Kopfes schafft freie Atemwege. Nun beugt ihr euch zum Gesicht des Patienten herunter. Dabei dreht ihr den Kopf in Richtung Brust- und Bauchraum des Betroffenen, euer Ohr liegt dabei über Mund und Nase. Jetzt achtet ihr auf mögliche Atembewegungen. Zudem könnt ihr dabei mögliche Atemgeräusche hören oder den Atem an eurer Wange spüren. Die Atemkontrolle sollte 10 Sekunden dauern. Kann keine Atemtätigkeit festgestellt werden oder ist die Atmung nicht normal, muss umgehend mit der Herz-Lungen-Wiederbelebung begonnen werden.

Merke: Bei einem plötzlichen Herz-Kreislaufstillstand können bei den Betroffenen vor einem Atemstillstand noch vereinzelte schnappende Atemzüge auftreten. Zusammen mit der Bewusstlosigkeit müssen diese als Zeichen eines Kreislaufstillstandes betrachtet werden und ihr solltet umgehend mit den Thoraxkompressionen beginnen.

Notruf**

Europaweit gilt die einheitliche Notrufnummer 112. Aber auch in Nordamerika, Kanada und in vielen anderen Staaten wird die 112 auf länderspezifische Notrufnummern weitergeleitet. Erkundigt euch vor eurem Auslandsurlaub über welche Notrufnummer ihr den Rettungsdienst erreichen könnt. Seid ihr allein, könnt ihr die Lautsprecherfunktion eures Smartphones nutzen. Der Leitstellendisponent kann euch während der Wiederbelebung unterstützen. Stehen mehrere Helfer zur Verfügung, solltet ihr die Aufgaben verteilen und möglichst früh mit den Thoraxkompressionen (Herzdruckmassage) beginnen.

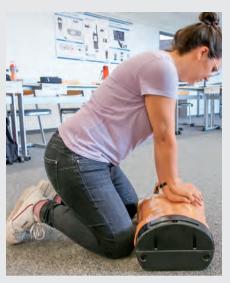
Thoraxkompressionen

Für hochwertige Thoraxkompressionen benötigt ihr einen harten Untergrund. Liegt der Betroffene im Bett, muss er auf den Boden gelegt werden. Für die Wiederbelebung kniet ihr euch jetzt seitlich neben den Betroffenen. Wenn möglich solltet ihr den Oberkörper von störender Kleidung befreien. Shirts können einfach nach oben geschoben und Hemden oder Blusen einfach

57



Position der Hand bei der Herzdruckmassage



Position des Helfers bei der Herzdruckmassage



Herzdruckmassage (Belastungsphase)

aufgerissen werden. Nun legt ihr den Ballen einer Hand auf die Mitte der Brust des Betroffenen. Die Stelle entspricht in etwa der unteren Hälfte des Brustbeins. Der Ballen der anderen Hand wird auf die erste Hand gelegt und die Finger beider Hände miteinander verschränkt.

Macht eure Arme gerade und bringt eure Schultern senkrecht über die Brust des Betroffenen. Jetzt beginnt ihr das Brustbein 5 bis max. 6 cm nach unten zu drücken. Danach entlastet ihr den Brustkorb vollständig, ohne dabei den Kontakt zum Brustkorb des Betroffenen zu verlieren. Ein Auflehnen auf den Brustkorb sollte ihr unbedingt vermeiden. Dies wird nun mit einer Frequenz von 100 bis 120 Kompressionen pro Minute wiederholt. Hierbei macht es Sinn, laut zu zählen. (Hilfreich ist es auch folgende Musiktitel im Kopf abzuspielen: "Stayin' Alive" von den BeeGees, "Sweet Home Alabama" von Lynyrd Skynyrd oder "Bad Romance" von Lady Gaga. Die Songs haben zwischen 100 und 120 Schläge pro Minute - und damit den perfekten Rhythmus für eine Herzdruckmassage.) Die Belastungs- und Entlastungsphase solle im Idealfall gleich lang dauern. Die Thoraxkompressionen erfolgen nicht ruckartig, sondern haben einen massierenden Character.

Exkurs: Mit effektiven Thoraxkompressionen wird ein Minimalkreislauf aufrechterhalten und lebenswichtige Organe wie zum Beispiel das Gehirn mit Sauerstoff versorgt. Das Herz wird bei der Herzdruckmassage zwischen dem Brustbein und der Wirbelsäule komprimiert. Die Herzklappen funktionieren hier wie Ventile und das Blut fließt Richtung Lungen und Körperkreislauf. Ziel ist es, ein Absterben von Zellen möglichst zu verhindern.

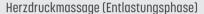
Beatmung

Seid ihr in der Anwendung der Ersten Hilfe trainiert, solltet ihr Thoraxkompressionen mit Beatmungen kombinieren. Hierzu macht ihr nach 30 Kompressionen die Atemwege durch Überstrecken des Kopfes frei. Bei der Mund-zu-Mund Beatmung liegt die eine Hand am Kinn und mit der anderen Hand kann die Nase mit Daumen und Zeigefinger verschlossen werden. Als nächstes atmet ihr normal ein und legt eure Lippen um den Mund des Betroffenen. Achtet dabei auf eine möglichst gute Abdichtung. Blast jetzt gleichmäßig in den Mund und beobachtet dabei, wie sich der Brustkorb wie bei einem normalen Atemzug hebt. Eine Beatmung sollte ca. 1 Sekunde dauern. Jetzt nehmt ihr euren Mund vom Betroffenen und beobachtet, wie sich dessen Brustkorb wieder senkt. Haltet dabei den Kopf unverändert in einer leicht überstreckten Position. Die Beatmung wird nun wiederholt.

Merke: Alternativ zur Mund-zu-Mund Beatmung kann auch eine Mund-zu-Nase Beatmung angewandt werden. Bei dieser Technik verschließt der Daumen der Hand am Kinn des Betroffenen den Mund und ihr legt eure Lippen um die Nase des Betroffenen. Die weitere Vorgehensweise entspricht dann der beschriebenen Mund-zu-Mund Beatmung. Habt ihr den Eindruck, die Beatmungen funktionieren nicht oder ihr seid nicht im Stande, die Beatmungen durchzuführen, verzichtet auf die Beatmung und fahrt ohne Unterbrechungen mit kontinuierlichen Thoraxkompressionen fort. Da 64 Prozent der Herz-Kreislauf-Stillstände im häuslichen Umfeld auftreten, ist die Chance groß, dass ihr den Betroffenen kennt und es euch aus diesem Grund leichter fällt, eine Beatmung durchzuführen.

Bei der Herz-Lungen-Wiederbelebung werden Thoraxkompressionen mit Beatmungen in einem Verhältnis von 30:2 kombiniert. Für die Beatmungen dürfen die







Mund-zu-Mund Beatmung



Mund-zu-Nase Beatmung Herz-Lungen-Wiederbelebung (HLW)

Thoraxkompressionen für maximal 10 Sekunden unterbrochen werden. Nur in den seltensten Fällen wird sich wieder ein Spontankreislauf einstellen und der Betroffene wieder beginnen zu atmen. In diesen Fällen würde man die Herz-Lungen-Wiederbelebung beenden. Zu den seltenen Fällen gehören zum Beispiel das beinahe Ertrinken und Kreislaufstillstände in der Folge von Stromunfällen. In den anderen Fällen ist es das Ziel, die Herz-Lungen-Wiederbelebung ohne Unterbrechung bis zum Eintreffen des Rettungsdienstes durchzuführen. Kommt es in der Folge eines schweren Unfalls zu einem Kreislauf-Stillstand, sind die Chancen für eine erfolgreiche Wiederbelebung nahezu gegen Null. Die Empfehlungen für Laien gelten auch für die Herz-Lungen-Wiederbelebung bei Kindern. Bei kleineren Kindern muss allerdings die Drucktiefe an die körperlichen Gegebenheiten angepasst werden. Als Faustregel gilt hier, dass der Brustkorb ca. 1/3 tief komprimiert werden soll. Dann kann die Thoraxkompression

auch nur mit dem Handballen einer Hand durchgeführt werden.

Reise nach Kolumbien (Fortsetzung)

Ein Mitglied der Reisegruppe ist als ehrenamtlicher Sanitätshelfer ausgebildet und dreht den Bewusstlosen auf den Rücken. Wie zu erwarten war, reagiert der Mann auf lautes Ansprechen und Rütteln an der Schulter nicht. Die Atemwege sind frei. Zur Atemkontrolle legt er eine Hand an das Kinn und die andere auf die Stirn des Betroffenen. Nun wird der Kopf des Mannes vorsichtig überstreckt. Die Kollegen schauen angespannt zu, als der Helfer für 10 Sekunden die Atmung überprüft. Während der ganzen Zeit hat sich der Brustkorb des Mannes nicht bewegt, auch waren keine Atemgeräusche hörbar. "Herz-Kreislauf-Stillstand. Wir müssen sofort mit der Wiederbelebung beginnen" sagt der Ersthelfer. Ein herbeieilender Angestellter des Flughafens ist bereits dabei, einen Notruf abzusetzen und Hilfe zu holen. Der Sanitätshelfer

schiebt das Shirt des Mannes nach oben und legt seine Handballen auf die Mitte des Brustkorbes. Dann beginnt er mit den Thoraxkompressionen. Dabei zählt er laut. Nach 30 Kompressionen werden die Thoraxkompressionen für zwei Beatmungen unterbrochen. Gekonnt legt der Helfer den Mund über die Nase des Mannes und beatmet ruhig und regelmäßig.

Ausblicke - Fortsetzung

Im nächsten Beitrag instruiert der Sanitätshelfer seine Mitreisenden. Gemeinsam mit den Kollegen setzen sie die Herz-Lungen-Wiederbelebung in der Zweihelfer Methode fort und nutzen auch ein AED-Gerät (Automatische Externe Defibrillation).



DER AUTOR

Rico Kuhnke ist Notfallsanitäter und war lange Zeit im Rettungsdienst tätig, Heute ist er Gesamtschulleiter der DRK-Landesschule

59

mit elf regionalen Bildungsstandorten.

^{*}siehe auch DHVmagazin, Juli-August 2023 "Erste Hilfe Training - Seitenlage"

^{**} siehe auch DHVmagazin, März-April 2023 "Erste Hilfe Training – Notruf"



Nach rund einem Jahr kehrt die Jugend wieder an einen der fliegerisch aktivsten Berge zurück – die Wasserkuppe

TEXT: JONATHAN BALKE

ie auch im letzten Jahr erwartet uns frühsommerliches Wetter. Obwohl der Donnerstag ursprünglich als Anreisetag geplant war, können viele Teilnehmer der vielversprechenden Vorhersage nicht widerstehen und packen ihre Camping- und Flugausrüstung bereits früher. Sie werden mit tollen Flügen belohnt. Ein Dank geht an das Camp-Erna, das uns nicht nur ermöglicht, fußläufig zu allen Startplätzen zu gelangen, sondern auch spontan früher anzureisen.

Selbstverständlich belohnt die Wetterfee auch die später angereisten Teilnehmer. Es gibt traumhafte Flüge und Groundhandling-Stunden bis in den Sonnenuntergang, ehe der erste gemütliche Abend am Lagerfeuer mit frisch Gegrilltem eingeläutet wird. Von der Sonne geweckt, beginnt der nächste Tag mit Kaffee und Frühstück sowie dem ersten Briefing. Es gibt eine Kennenlernrunde und wir schauen uns gemeinsam die Landewiese an. An dieser Stelle möchten wir dem RDG-Poppenhausen unseren herzlichen Dank aussprechen, der uns mit Rat und Tat zur Seite stand sowie der Papillon Flugschule, die uns mit Flarm-Geräten versorgt hat.

Trotz der recht starken Windvorhersage macht sich die Gruppe gemeinsam auf den Weg zur Abtsrodaer Kuppe. Vor Ort erhalten wir von Therese eine Einweisung zu Starkwindbedingungen am Startplatz, die sofort von allen Teilnehmenden auf den riesigen Wiesen direkt hinter dem Startplatz umgesetzt wird. Es entsteht eine großartige Gruppendynamik mit viel Hilfe untereinander. Nachdem der Wind einen Start zulässt, können auch Thermiken zentriert werden. Leider frischt der Wind wieder auf, sodass wir uns für eine Pause am Camp entscheiden oder Attraktionen, wie die Sommerrodelbahn und frische Waffeln auszuprobieren. Abends bewundern wir den malerischen Sonnenuntergang am Fliegerdenkmal und am Random. Für diejenigen, die noch nicht genug haben, ist es Zeit für ein Ultimate Frisbee-Match und Fangenspiele, bevor der letzte Teilnehmer in seinen Schlafsack schlüpft.

Die Vorhersage für Samstag prognostizierte zu windige Bedingungen für die Wasserkuppe, sodass sich ein Großteil von uns schon frühmorgens aus dem Bett quält, um zum tiefer gelegenen Spielberg zu fahren. Dort herrschen perfekte Bedingungen zum Handeln, Soaren und später auch Thermikfliegen. Zur Belohnung geht es am Nachmittag zum Kreuzberg. Nach einer kurzen Wanderung zu den Startplätzen lassen wir es uns bei strahlendem Sonnenschein im Biergarten der Klosterbrauerei bei Bier, Käsespätzle und Leberkäse gut gehen. Ein gelungener Abschluss, bevor es am nächsten Tag schon wieder vorbei ist. Aber die Verabredungen zum nächsten Jugendevent stehen schon.





s ist der 10.06., 13:30 Uhr am Landeplatz Garden Relais in Bassano. Das erste Treffen mit Markus und Moritz von der Flugschule Edelweiss steht an. Die meisten von uns sind bereits seit Freitag da und konnten den Tag heute schon zum Fliegen nutzen. Nach einem gemeinsamen Kennenlernen inklusive Wochenbesprechung und Gurtzeugeinstellung geht es für uns auch schon direkt hoch zum ersten Übungsflug.

Bevor der nächste Tag morgens mit einer Manöverbesprechung am Landeplatz startet, nutzen ein paar Motivierte die frühen Morgenstunden bereits für einen Hike+Fly. So läutet das frühmorgendliche Öffnen der Reißverschlüsse an den Zelten die erste Cappuccino- und Lerneinheit für den Rest der Gruppe ein.

Neben Nicken und Rollen sowie der Leitlinienacht am ersten Tag stehen an weiteren Manövern noch Klapper, beschleunigtes Ohrenanlegen, das Erfliegen einer Strecke im Gleitwinkelbereich sowie das Einleiten einer Steilspirale und der B-Stall auf dem Programm.

Während Manöverflüge für den Morgen angesetzt sind, finden bei guten Bedingungen am Nachmittag, nach dem obligatorischen Gelato, Thermikflüge statt, mit dem Ziel auch die 15 km für den Überlandflug in der Woche zu schrubben.

Und wenn es mal nicht zum Fliegen geht, besteht das Alternativprogramm darin, den nächsten Gleitschirm-Banger rauszubringen und der Gruppe beim gemeinsamen Pizzaessen vorzutragen ...

Am Abend gibt es dann noch Theorieeinheiten zu den Themen Luftrecht, Meteorologie, Navigation und Flugtechnik/Verhalten in besonderen Fällen.

Obwohl natürlich in dieser Woche auch sehr viel Theorie gebüffelt werden muss, kommt der Spaß nicht zu kurz: gemeinsame Grillabende, ausgiebige Duschpartys, Landerol trinken und vieles mehr.

Für den Donnerstagabend ist die Theorieprüfung angesetzt. Auch wenn die Nervosität fast so groß ist wie bei der Analyse der Startvideos, meistern wir alle die Prüfung und können mit bestandener Theorie im Gurtzeug den 15 km Flug bestreiten - Juhu!:) Auch wenn am Ende nicht alle mit dem fertigen B-Schein die Woche abschließen können, treten wir mit wertvollem Wissen, jeder Menge Erinnerungen, neu geschlossenen Freundschaften und vor allem einem vollen Pizzabauch die Rückreise an.

Zum Abschluss möchten wir uns nochmal bei Matze für die Organisation und den Support, sowie bei Markus und Moritz von der Flugschule Edelweiss für das rundum gelungene Event bedanken. Hömma, jetzt kurbeln wir mit euch die Thermik so richtig fein!

Info

Die nächsten Events im Überblick

Stubaital - Alles geht! 06. - 10.09.2023

Brummifliegen 07. - 10.09.2023

Annecy 13. - 17.09.2023

SIV am Idrosee mit der FS Achensee 25. - 29.09.2023

Saisonausfliegen 28.10. - 01.11.2023

Weitere Infos unter www.dhv-jugend.de/events



WE LOVE TO FLY

Gut ausgerüstet in die Luft



DHV-Gleitschirmkalender 2024

DHV-GLEITSCHIRMKALENDER 2024

Gleitschirmkalender für das Jahr 2024 in DIN A2 Format.

Preis 28,- €

Drachenkalender 2024

Drachenkalender für das Jahr 2024 in DIN A3 Format.

Preis: 21,- €

CHTBA HANDSCHUH SOFTSHFLL *DHV*

- ° Winddicht und atmungsaktiv
- ° Oberhand gut isoliert durch Neopren
- ° Touchfunktion und Touchbutton

Preis: 45,- €



CHIBA PERFORMER THERMO AKTIV * DHV*

- ° 2,5 mm dickes Neopren für beste Isolierung
- ° winddicht, atmungsaktiv
- ° Zeigefinger mit speziellem Bedienknopf zur leichteren Bedienung der Fluginstrumente Preis: 55,- €





 $Be stellung en \ unter \ https://shop.dhv.de$

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.

Regionalversammlungen

Ab 7. Oktober starten wir in die Regionalversammlungen.

Neben der Wahl der Delegierten erwartet dich ein spannendes Programm. Das Team der DHV-Geschäftsstelle, der DHV-Vorstand und weitere Referenten sorgen für einen informativen und abwechslungsrei-chen Tag. Wir diskutieren über die Themen Windenergie und Drohnen und berichten über Chancen, Risiken sowie den aktuellen Stand. Weitere Vorträge folgen, das jeweils aktualisierte Programm findet ihr auf unserer Website unter www.dhv.de/verband/dhv-versammlungen/regionalversammlungen/rv-2023/

Mit dabei ist zum ersten Mal ein Team der DHV-Jugend. So soll es bei den Regionalversammlungen für unsere jüngeren Mitglieder die Chance geben, Kontakte für die nächsten Flugabenteuer zu knüpfen und Gleichgesinnte zu finden.

DHV Juaend

Termine: 7.10. Südwest, 8.10. Südost, 14.10. Mitte, 15.10. Nord, 21.10. Ost

Tagungsbeginn jeweils 13:30 Uhr Stimmkartenausgabe von 12:30 Uhr bis 13:30 Uhr

Die Vormittagsrunde für Vereinsvorstände findet bei allen Regionalversammlungen wieder ab 10 Uhr statt.



Weitere Informationen

www.dhv.de/verband/dhv-versammlungen/ regionalversammlungen/rv-2023/

DHV-Jahreshauptversammlung für Delegierte

Samstag, 25. November 2023 Beginn 13 Uhr

Veranstaltungsort: Sport- und Kulturhalle Gomaringen, Haydnstraße 22, 72810 Gomaringen

SPORTLERTAG

SONNTAG, 26. NOVEMBER 2023

MIT VORTRAG VON RED BULL X-ALPS TEILNEHMERIN ELI EGGER

> Sport- und Kulturhalle Gomaringen, Haydnstraße 22, 72810 Gomaringen

> > Beginn 10 Uhr

www.dhv.de

IPPI-Karte in manchen Ländern Pflicht

Im Juni hatte die slowenische Luftfahrtbehörde Lizenzkontrollen in beliebten Fluggebieten durchgeführt. Dabei wurde beanstandet, wenn Piloten neben ihrer nationalen Lizenz, keine IPPI-Karte der FAI vorweisen konnten. Die IPPI-Karte ist die Bestätigung des nationalen Verbandes, dass die Lizenz einem standardisierten Ausbildungsstand entspricht. Manche Länder verlangen verbindlich die IPPI-Karte für Gastpiloten aus dem Ausland. Meist ist Level 4 für lokale Flüge (entspricht A-Lizenz) und Level 5 (entspricht B-Lizenz) für Streckenflüge vorgeschrieben. In anderen Ländern wird von den Clubs (als Gelände-Halter) der Nachweis einer IPPI-Karte verlangt. Piloten sollten sich vor einer Fliegerreise ins Ausland über die dortigen Lizenz-Bestimmungen informieren.

Europa: https://www.ehpu.org/ Liste der Länder mit IPPI-Karte-Anerkennung: https://www.fai.org/page/recognition-and-use IPPI-Karte beim DHV beantragen: https://shop.dhv.de/collections/ippi-card

Adress- und Kontonummer-Änderungen unbedingt mitteilen!

Damit du auch weiterhin zuverlässig den Mitgliedsausweis und das DHVmagazin erhältst, möchten wir dich bitten, uns Adress- sowie Kontonummer-Änderungen bis Ende Oktober zu melden. Nur so können wir sicherstellen, dass deine Mitgliedschaft bei uns reibungslos verläuft und du alle Vorteile in vollem Umfang nutzen kannst. Im Dezember werden wieder die DHV Mitglieds- und Versicherungsausweise versendet.

Bitte nimm dir einen Moment Zeit, um deine Daten zu aktualisieren. Deine Daten kannst Du im DHV Serviceportal ändern oder schreibe uns eine Mail an info@dhvmail.de.

Eine geänderte Bankverbindung kannst Du an buchhaltung@dhvmail.de senden.

https://service.dhv.de





63







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



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.



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.

Trainingsleiter Eki Maute, Stefan Asprion, Lucas Läubin

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







Flugschule Sky Club Austria

Flugschule Achensee

Achensee/Österreich

www.flugschule-achensee.at office@flugschule-achensee.at

Idrosee/Italien

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

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



Flugschule Grenzenlos - Campus Annecy

Trainingsleiter Jürgen Kraus Lac d'Annecy/Frankreich

www.fs-grenzenlos.com info@fs-grenzenlos.com





torce-trainer

Simulator für G-Force-Training, Steilspirale und Rettungsgeräteauslösung Flugschule Hochries

www.flugschule-hochries.de/ fortbildung/g-force-simulator

NEUER VEREIN - HERZLICH WILLKOMMEN

Drachenflugschule-Otto Lilienthal e.V. **Boris Maretzke** Hilsstraße 34 37632 Holzen

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



UP Kailash

Der Gleitschirm UP Kailash des Herstellers UP International GmbH hat die Musterprüfung des DHV mit Klassifizierung C in den Größen 16 und 19 nach LTF NFL HG/GS 2-565-20, EN 926-2:2013+A1:2021, EN 926-1:2015 erfolgreich abgeschlossen. Produktinformationen des Herstellers unter www.up-paragliders.com



PHI Tenor 2

Der Gleitschirm PHI Tenor 2 des Herstellers Papesh GmbH hat die Musterprüfung des DHV mit Klassifizierung B, nach den LTF NFL HG/GS 2-565-20, EN 926-2:2013+A1:2021, EN 926-1:2015 in den Größen 19 und 21 erfolgreich abgeschlossen. Produktinformationen des Herstellers unter https://phi-air.com/



ICARO Pandion 2

Der Gleitschirm Pandion 2 des Herstellers ICARO paragliders - Fly & more GmbH hat die Musterprüfung des DHV mit Klassifizierung B, nach den LTF NFL HG/GS 2-565-20, EN 926-2:2013+A1:2021, EN 926-1:2015 in den Größen XS, S, M und L erfolgreich abgeschlossen. Produktinformationen des Herstellers unter www.icaro-paragliders.com



PHI Tenor 2 light

Der Gleitschirm PHI Tenor 2 light des Herstellers Papesh GmbH hat die Musterprüfung des DHV mit Klassifizierung B, nach den LTF NFL HG/GS 2-565-20, EN 926-2:2013+A1:2021, EN 926-1:2015 in den Größen 19, 21, 22 und 23 erfolgreich abgeschlossen. Produktinformationen des Herstellers unter https://phi-air.com/



PHI Sola GTa

Der Gleitschirm PHI Sola GT des Herstellers Papesh GmbH hat die Musterprüfung des DHV mit Klassifizierung B, nach den LTF NFL HG/GS 2-565-20, EN 926-2:2014, EN 926-2:2013+A1:2021, EN 926-1:2015 in den Größen 18a und 20a, erfolgreich abgeschlossen. Produktinformationen des Herstellers unter https://phi-air.com/



PHI Viola 2a

Der Gleitschirm PHI Viola 2 des Herstellers Papesh GmbH hat die Musterprüfung des DHV mit Klassifizierung B, nach den LTF NFL HG/GS 2-565-20, EN 926-2:2013+A1:2021, EN 926-1:2015 in der Größe 18a erfolgreich abgeschlossen. Produktinformationen des Herstellers unter https://phi-air.com/



PHI Sola GT

Der Gleitschirm PHI Sola GT des Herstellers Papesh GmbH hat die Musterprüfung des DHV mit Klassifizierung A, nach den LTF NFL HG/GS 2-565-20, EN 926-2:2014, EN 926-1:2015, EN 926-2:2013+A1:2021 in den Größen 18, 20, 22, 24 und 26, erfolgreich abgeschlossen. Produktinformationen des Herstellers unter https://phi-air.com/



PHI Viola 2

Der Gleitschirm PHI Viola 2 des Herstellers Papesh GmbH hat die Musterprüfung des DHV mit Klassifizierung A, nach den LTF NFL HG/GS 2-565-20, EN 926-2:2013+A1:2021, EN 926-1:2015 in den Größen 18, 20, 22 und 24 erfolgreich abgeschlossen. Produktinformationen des Herstellers unter https://phi-air.com/



PHI Sola

Der Gleitschirm PHI Sola des Herstellers Papesh GmbH hat die Musterprüfung des DHV mit Klassifizierung B, nach den LTF NFL HG/GS 2-565-20, EN 926-2:2014, EN 926-1:2015, EN 926-2:2013+A1:2021 in den Größen 18a und 20a, erfolgreich abgeschlossen. Produktinformationen des Herstellers unter https://phi-air.com/



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 926-2:2013+A1:2021, EN 926-1:2015 in der Größe 18 erfolgreich abgeschlossen. Produktinformationen des Herstellers unter https://phi-air.com/



PHI Symphonia 2 light

Der Gleitschirm PHI Symphonia 2 light des Herstellers Papesh GmbH hat die Musterprüfung des DHV mit Klassifizierung A, nach den LTF NFL HG/GS 2-565-20, EN 926-2:2013+A1:2021, EN 926-1:2015 in den Größen 18, 20, 22, 23, 24 und 26, erfolgreich abgeschlossen. Produktinformationen des Herstellers unter https://phi-air.com/



Nova Bantam 2

Der Gleitschirm NOVA Bantam 2 des Herstellers NOVA Vertriebsgesellschaft m.b.H. hat die Musterprüfung des DHV mit Klassifizierung D nach LTF NFL HG/GS 2-565-20, EN 926-2:2013+A1:2021, EN 926-1:2015 in der Größe 12 erfolgreich abgeschlossen. Produktinformationen des Herstellers unter www.nova-wings.com





Drohnen AKTUELL

In letzter Zeit erhält der DHV vermehrt Nachrichten von Piloten mit Hinweisen auf geplante Drohnenaktivitäten – fast immer verbunden mit der Aufforderung, der DHV möge sich doch da engagieren und Schlimmeres verhindern.

TEXT: **HELMUT BACH**



ie Europäischen Verordnungen über den Betrieb von kommerziellen Drohnen und den Betrieb außerhalb der Sichtweite sind ab Anfang dieses Jahres für die jeweiligen Mitgliedsstaaten verpflichtend. Deutschland wie auch die anderen Staaten müssen diese Verordnungen jetzt in Gesetze formen. Dabei bleibt immer noch ein gewisser – für uns durchaus gefährlich werdender – Spielraum, den der jeweilige Staat zur Ausgestaltung hat. Dass es hier auch schon vor diesem Zeitpunkt eine ganze Menge an technischen, formellen und betrieblichen Details zu klären gibt, liegt auf der Hand.

Wirklichkeit, Politik und Industrie, Theorie und Praxis weit auseinander. Warum das so ist, will ich hier erklären.

Damit wir dabei nicht überrollt werden – und die Gefahr besteht ganz real – hat sich der DHV seit Anbeginn eingemischt.

Landesebene

Der DHV ist Mitglied im Dachverband der Drohnenindustrie UAV DACH, arbeitet in den jeweiligen Ausschüssen den Luftraum betreffend mit, ist vertreten im Drohnenbeirat des Verkehrsministeriums, ist bei dem europäischen Projekt der gegenseitigen elektronischen Erkennbarkeit direkt involviert, verfolgt die europäische Gesetzgebung und pflegt die notwendigen Kontakte. Als wäre das noch nicht genug, sind wir im Ausschuss unterer Luftraum in Zusammenarbeit mit dem deutschen Segelflugverband DSV engagiert, um dort die Begehrlichkeiten der Luftfahrtindustrie, der Militärs und

der Drohnenindustrie zu kontern. Zudem sind wir in der Arbeitsgruppe, die auf Bundesebene gefährliche Annäherungen und Luftraumverletzungen untersucht.

Europäische Ebene

Das war's dann leider immer noch nicht, denn das Ganze findet auch auf europäischer Ebene statt und da gibt es im Europaverband der Gleitschirm- und Drachenflieger (ehpu.org) einen "Airspace Officer" - der aktuell vom stärksten Verband, dem DHV, gestellt wird.

Aber zurück zum Drohnenproblem:

Der regelmäßige und vielzählige Betrieb von Drohnen soll eigentlich im sogenanntem U-Space stattfinden. Das ist ein Luftraum bis max. 300 m (Deutschland) Höhe über Grund, der nicht für Drohnen allein

reserviert ist! Aber, um diesen Luftraum zu nutzen, müssen Gleitschirm- und Drachenflieger elektronisch erkennbar sein. Das kann dann mit Hilfe eines FLARM, oder der neu entwickelten Software, die auf diese Geräte aufsetzt, oder mit Hilfe einer Mobilfunk-App geschehen. Das haben wir in verschiedenen Artikeln und Vorträgen schon vorgestellt.

U-Spaces

Gibt es jetzt also demnächst massenweise U-Space? Nein. Ein U-Space verlangt eine Infrastruktur ähnlich der Flugsicherung für die kommerzielle Luftfahrt. Erste Schätzungen gehen von mindestens 1,5 bis 2 Millionen € aus. Dazu kommen dann laufende Kosten, die auch durch Gebühren bezahlt werden müssen(!), denn die EU Verordnung verlangt eine kostendeckende Operation. Daher wird es wahrscheinlich erst einmal eine ganz kleine Ecke in Hamburg betreffen, wo das Ministerium einen U-Space einrichten möchte.

Die Einrichtung von U-Spaces ist also sehr aufwändig. Daher gibt es seit ein paar Monaten eine neue Tendenz. Drohnenfirmen wollen den U-Space umgehen und lassen sich nun Drohnenstrecken von Länderbehörden durch ein Regierungspräsidium genehmigen. Das erfordert offenbar deutlich weniger Aufwand. Jüngste Fälle sind über 30 Kilometer lange Strecken zwischen Krankenhäusern im Bereich Pforzheim und im Bereich Badenweiler. Hierbei sollen Drohnen mit bis zu 80 km/h auf einer vordefinierten Strecke in bis zu 120 m Höhe eingesetzt werden. Die Drohnen fliegen im Sichtflug. Der Drohnenpilot beobachtet und steuert die Drohne von einem Kontrollzentrum am Boden. Weder DHV noch betroffene Vereine wie der Hängegleiter Club Regio Blauen (HCRB) wurden im Vorfeld informiert oder beteiligt. Wir haben daher seitens des DHV eine Beteiligung eingefordert. Denn vorliegend wird z.B. der Bereich des Landeplatzes am Hochblauen tangiert. Dass eine große Transportdrohne in einen Gleitschirm fliegt, wäre eine Horrorvorstel





↑ Drohne von airial robotics, Gewicht 20 kg, 150 km/h, Rotordurchmesser 2,63 m



Infos:

https://www.dhv.de/ piloteninfos/gelaendeluftraum-natur/luftraumluftrecht/drohnen/ ← Projekt Medifly in Hamburg

lung. Wie konkret der Flugbetrieb ablaufen soll und ob NOTAMs veröffentlicht werden, ist final noch nicht geklärt. Es gibt also viele offene Fragen.

In Aachen wird durch die dortige Technische Hochschule RWTH ein Luftraum eingerichtet werden (mit Flugfunkverbindung), der die Technologien des U-Space im Reallabor erprobt. In Aldenhoven und Umgebung wird auch Gleitschirm geflogen und deshalb sind wir auch dort ganz direkt involviert.

Aufruf

Bleibt jetzt also eine Erklärung offen, was das mit den ganzen Presseberichten und den groß angekündigtem Drohnenbetrieb soll: Sehr oft sind das erste Wünsche oder Vorstellungen, wie es sein könnte. Dazu muss man dann auch Geld einsammeln und das geschieht eben auf diese Weise. Schickt uns weiterhin, was ihr an Artikeln und Neuigkeiten dazu findet, denn der DHV hat nicht die Möglichkeit, alles zu lesen. Wir vom DHV Referat Flugbetrieb werden weiter daran arbeiten und euch informieren.



DER AUTOR

Helmut Bach – Gleitschirm, PPL, Segelflieger, Ausbilder Boeing 737 und A 380 Pilot bei der Lufthansa a.D.. Zuständig im DHV und bei der EHPU für Luftraum / Luftraumplanung.

ANZEIGE

69









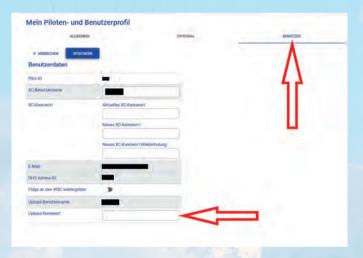
DHV-XC

Häufige Probleme

Die häufigsten Probleme beim Benutzen des DHV-XC und deren Lösungen findet ihr nachfolgend beschrieben. Mehr Details dazu sind in den vorangegangenen Folgen 1 – 6 dieser Artikelserie zu finden.

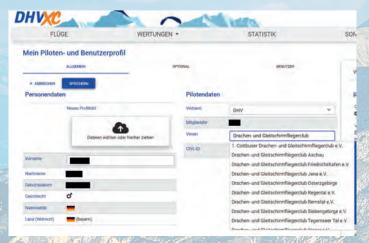
1. Der automatische Upload funktioniert nicht.

Es wurde kein Upload-Kennwort vergeben. Dies muss sowohl im DHV-XC (im "Piloten- und Benutzerprofil" unter "Benutzer") als auch im Fluggerät, der App oder dem Progr amm, mit dem Flüge eingereicht werden sollen, eingetragen werden. Nur dann kann ein Hochladen der igc-Datei erfolgen.



2. Es kann im Benutzerprofil kein Verein eingetragen (also eingetippt) werden.

Ein Verein muss aus einer Liste ausgewählt werden, die mit immer mehr eingegebenen Buchstaben des gesuchten Begriffes immer kürzer wird. Achtung: Dies ist nur mit hinterlegter DHV-Mitgliedschaft möglich (siehe auch "Einloggen und Registrieren").



70

3. Ich sehe auf der Flugdetailseite keine Höhen.

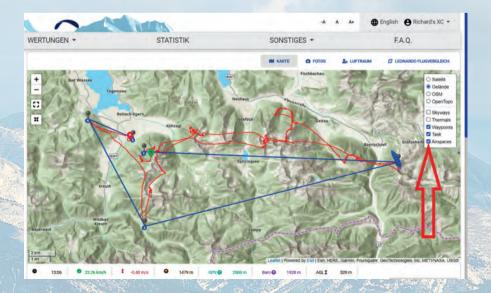
Eingeloggt zu sein (als Teilnehmer und/oder als DHV-Mitglied mit mindestens einem Flug) ist die Voraussetzung, um eine Höhenlinie zum Flugtrack angezeigt zu bekommen. Dies ist der Tatsache geschuldet, dass mittlerweile immer öfter Naturschutzbehörden, Rechtsanwälte oder sogar Einzelpersonen Informationen aus dem DHV-XC nutzen, um ohne Rechtsgrundlage gegen das Fliegen in einzelnen Regionen oder bestimmte Piloten vorzugehen.

4. Mein Flug wird nicht gewertet.

- 4.1. Nur Flüge, die innerhalb von 14 Tagen nach Ausführung eingereicht werden, kommen in die Wertungen. Nach dieser Frist eingereichte Flüge werden in der Kategorie "Ohne Wertung" gelistet.
- 4.2. Flüge in Deutschland kommen nur in die Wertungen, wenn diese von einem zugelassenen Startplatz gestartet wurden. Flüge in Deutschland, von einem nicht zugelassenen Startplatz gestartet, werden mit einem Luftraumverstoß im Hochladeprozess angezeigt.
- 4.3. Mein Flug wird wegen einem Luftraumverstoß nicht gewertet. Oft hilft es hier, im Feld "Luftraumkommentar" einzugeben, warum keine Luftraumverletzung stattgefunden hat (z.B. "die Segelflugzone war aktiviert" oder "die ED-R ist am Wochenende nicht aktiv").
- 4.4. Der sogenannte G-Record ist ungültig (rot). Dieser wird über einen FAI-Server geprüft und zeigt an, dass sich die igc-Datei in einem unveränderten Zustand befindet und nicht manipuliert ist (grün).
- 4.5. Wenn ein Flug nicht veröffentlicht werden kann, hilft es manchmal, eine Neuberechnung anzustoßen. Dazu einfach links neben einem Flug, der in "Meine Fluguploads" liegt, auf die drei Punkte klicken und die gewünschte neue Ermittlung von Aufgabentyp, Lufträumen, Start- und Landeplatz oder Review-Anforderungen auswählen.
- 4.6. Es ist keine DHV-Mitgliedschaft im DHV-XC hinterlegt.

5. Ich sehe keine Lufträume.

In der Kartendarstellung auf der Flugdetailseite werden einem nur bei eigenen Flügen (Grund siehe 3.) nach dem Setzen eines Häkchens bei "Airspaces" (zu finden im Stapelsymbol in der rechten oberen Ecke der Karte) die Lufträume im Bereich des Fluges angezeigt.

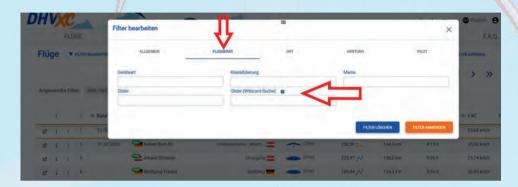


DHVmagazin 243 71



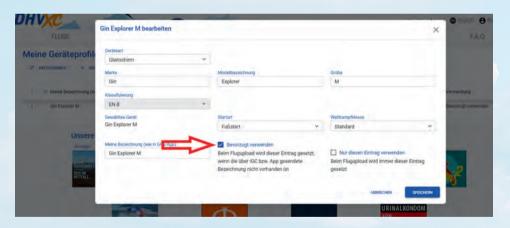
6. Ich kann mit dem Hauptteil eines Schirmnamens nicht alle damit gemachten Flüge finden.

Wenn man z.B. alle Flüge sucht, die mit einem x-beliebigen Alpha gemacht wurden, dann einfach im Filter unter "Fluggerät" bei "Wildcardsuche" als Platzhalter für eine beliebige Buchstabenfolge ein * eintippen, also in diesem Beispiel Alpha*.



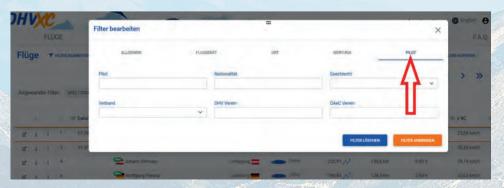
7. Mein Fluggerät passt nicht (kein oder der falsche Name), deshalb wird ein Flug nicht veröffentlicht.

Es empfiehlt sich dringend, das bevorzugt verwendete Flüggerät im DHV-XC einzutragen. Diese Möglichkeit steht im Bereich "Mein XC" unter "Meine Geräte" zur Verfügung. Um mögliche Probleme zu vermeiden und wenn nicht ständig unterschiedliche Geräte oder Startarten verwendet werden, außerdem einfach ein Häkchen bei "Bevorzugt verwenden" setzen.



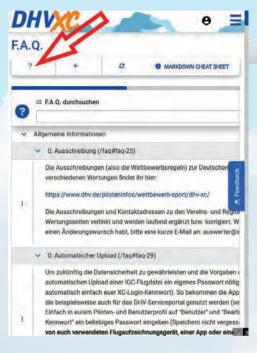
8. Ich kann nicht nach einem bestimmten Piloten suchen.

Einige Filterfunktionen, wie z.B. nach dem Pilotennamen, stehen nur eingeloggten Teilnehmern/DHV-Mitgliedern (mit einem mindestens eingereichten Flug) zur Verfügung.



9. Das Feedbacktool "Userback" stört durch seine Platzierung die Bedienbarkeit des XC.

Das Tool ist eine Fertiglösung und geht gerade am Mobile mit jeder der nur vier möglichen Platzierungen im Weg um. Die Lösung, einfach ausschalten und nur bei Bedarf wieder einschalten. Diese Möglichkeit dazu ist auf der FAQ-Seite zu finden. Am Mobile dazu das Fragezeichen anklicken.



10. Luftraumverletzungen

Die Höhen, die für Luftraumverletzungen im DHV-XC relevant sind, werden grundsätzlich nach barometrischem Luftdruck gemessen. Jetzt muss man wissen, dass es dabei zwei unterschiedliche Werte gibt. Einmal QNH, das ist der tatsächliche Druck und damit verbunden die tatsächliche Höhe über MSL (und daraus abgeleitet GND). Deshalb sind die Grenzen von Lufträumen, für dieser Luftdruck relevant ist, auch mit MSL (Mean Sea Level) und GND (Ground) beschrieben. Und dann QNE, das ist die einheitliche Druckhöhe über der Druckfläche 1013,25 hPa, die damit beschriebenen Höhen beziehen sich auf Lufträume, die über FL (Flight Level/Flugfläche) definiert werden. Es gibt übrigens Lufträume, deren untere Grenze nach MSL und deren obere Grenze nach FL beschrieben ist.

ANZEIGE

73





Wie die Hersteller von Fluginstrumenten und Apps mit diesen unterschiedlichen Höhen umgehen, ist verschieden.

Alle Geräte rechnen intern mit QNE und daraus die Differenz zum QNH. Dafür kann man bei einigen Fluginstrumenten den aktuellen QNH einfach über die Eingabe der bekannten Startplatzhöhe einstellen, einige Geräte holen sich den QNH tatsächlich vom nächsten Flughafen (wie die motorisierte Fliegerei) und wieder andere behelfen sich mit der Referenzierung über die GPS-Höhe (oder liefern sowieso nur eine GPS-Höhe in der igc-Datei mit). Diese entspricht trotz der vorhandenen Messabweichung von GPS-Geräten ausreichend annähernd der Höhe nach QNH. Wie die Anzeige der Höhen umgesetzt wird, ist auch unterschiedlich. Es gibt Geräte, die automatisch den richtigen Bezugswert für die angezeigte Höhe verwenden, andere zeigen zwei Höhen an, hier muss man

als Pilot wissen, welche Referenz gerade gilt.

Wichtige Änderung:

Für die neue DHV-XC Saison 2023/2024 ändert sich ab dem 16. September 2023 der Faktor für Starrflügler von 0,85 auf 0,90 in folgenden Wertungen: HG-Vereinswertung, HG-Damenwertung, HG-Juniorenwertung und HG-Deutsche Flachland Streckenflugmeisterschaft.

Für den DHV-XC wurde aus dem alten Leonardo der Sprachgebrauch GPS- und Barohöhe übernommen. Dieser Sprachgebrauch war der Tatsache geschuldet, dass es früher viele Geräte gab, die der Einfachheit halber die Höhe nach QNH mit der GPS-Höhe erzeugt haben oder die überhaupt nur eine GPS-Höhe aufgezeichnet haben. Dies ändert aber nichts daran, dass die Höhe nach QNH (auch wenn über die GPS-Höhe geholt) eine barometrische Höhe ist. Genau genommen enthält jede igc-Datei zwei Höhenangaben, einmal QNH und einmal QNE, wie z.B. die Angabe QNH zustande kommt (über GPS, über Einstellen einer Startplatzhöhe oder über Einholen der Daten vom nächstgelegenen Flughafen), ist dabei nicht ersichtlich und

liegt ausschließlich in der Verantwortlichkeit des Herstellers.

Um jetzt aber die immer wieder entstehenden Missverständnisse bezüglich der Begrifflichkeiten zu vermeiden, werden die Höhenangaben im DHV-XC umbenannt.

Zukünftig gibt es zwei Höhenangaben (und dazu Höhenlinien im Barogramm):

QNH (relevant für Lufträume, die nach MSL und GND definiert sind, Höhenangabe in Metern) – früher GPS

QNE (relevant für Lufträume, die nach FL = Flight Level definiert sind, Höhenangabe in Metern) – früher Baro

Wer jetzt die Funktionen seines Gerätes oder seiner App für die zwei Höhen nicht nutzt, wer diese Möglichkeiten der Einstellung nicht hat oder wer nur nach GPS fliegt, der muss sich bewusst sein, dass er zumindest in einer der beiden Luftraumarten unbemerkt Luftraumverletzungen begehen kann und zwingend einen entsprechenden Sicherheitsabstand zu Luftraumgrenzen einhalten.

Das Thema ist übrigens wesentlich umfangreicher, als hier beschrieben und würde den Rahmen dieses Artikels sprengen. Dieser Text soll vor allem darauf hinweisen, dass beide Höhen, die in der igc-Datei beschrieben sind und im DHV-XC dargestellt werden, eine Luftraumverletzung dokumentieren können.

Viele weitere Fragen werden in den FAQs zum DHV-XC beantwortet: https://de.dhv-xc.de/info/faq



DER AUTOR

Richard Brandl ist beim DHV verantwortlich für den XC.



EVOLUTION NEVER SLEEPS

Ab und an trügt der Schein tatsächlich... Denn obwohl das Gingo Airlite 5 auf den ersten Blick simpel wirkt, floss die gesamte Erfahrung früherer Modelle in die Entwicklung. Das Ergebnis? Unser bisher bestes Gurtzeug mit Airbag.

Das Gingo Airlite 5 ist leicht, überaus robust, und verfügt über eine Sitzplatte. Es eignet sich für Einsteiger gleichermaßen wie für Hike & Fly Piloten und ist dabei so bequem, dass man sich damit bedenkenlos auf Strecke machen kann.

5 Größen / 2,8 kg (Größe M)





Drachen- und Gleitschirmfliegerfreunde Rhein-Mosel-Lahn

Dreckweg-Tag und Apollofalter-Aktion

Im März 2023 trafen sich ca. 15 Piloten, um den Dreckweg-Tag in Kobern Gondorf zu unterstützen. Wie jedes Jahr kümmerten wir uns um den Weg vom Moselufer bis hoch zu unserem Startplatz auf dem Rosenberg, der von Müll befreit wurde. Zwei große Säcke mussten wieder herhalten, um den Müll unachtsamer Wanderer und Party-Kids aufzunehmen. Weiter wurden einige quer liegenden Bäume am Tatzelwurmweg geräumt, die dem letzten Sturm zum Opfer gefallen waren. Darüber hinaus pflanzten wir noch über 100 Flockenblumensetzlinge rund um das Startplatzgelände. Diese dienen der Brut des vom Aussterben bedrohten Apollofalters als Nahrungsquelle. Durch die stärker werdende Verbuschung der ehemaligen Weinhänge findet dieser immer weniger Brutmöglichkeiten. Um dem Apollofalter und auch anderen heimischen Faltern und Insekten wieder vermehrt Brutmöglichkeiten zu bieten, schaffen wir in enger Abstimmung mit dem NABU so durch gezielte Entbuschung und das Anlegen von Magerwiesenflächen wieder ideale Bedingungen.

Schweizer Hilfsaktion durch Rettungsschirmsammlung



Alles Gute kommt von oben... Vor einigen Monaten wurde in unserem Fliegerverein ein Aufruf gestartet, alte Rettungsschirme zu spenden.

Diese Schirme wollten wir gesammelt dem SVAS (Super Versatile Airdrop System) aus der Schweiz zur Verfügung stellen. Mit Hilfe der gebrauchten Schirme werden humanitäre Güter wie Nahrungsmittel, Wasseraufbereitungsmaterialien, Medikamente oder medizinische Gegenstände bis zu einer Nutzlast von 180 kg präzise und effizient in schwer zugänglichen Krisengebieten abgeworfen. Es ist uns gelungen, elf Rettungsschirme zu sammeln, um diese in die Schweiz zu versenden, auf dass sie bald in den Krisengebieten dieser Erde Gutes tun können. Wir danken allen Pilotinnen und Piloten für Ihre Spendenbereitschaft. Wer mehr darüber erfahren möchte, kann sich auf der Webseite des SVAS über die Hilfsaktionen informieren: www.hpi.swiss/svas-drop-system

Uwe Lochmann

www.thermik4u.de



Von links: Rennleiter Richard Großschedl, 1. Platz Martin Brunnmeier, 2. Platz Rupert Lorenz, 2. Vorsitzender Anton Waldinger

Silent Wings

Wintercup: Erst Schiedsrichterentscheidung brachte Sieg

Exakt 2 Stunden 37 Minuten standen auf den beiden Fluginstrumenten beim diesjährigen Wintercup des Gleitschirmvereins Silent Wings. Es musste also eine Entscheidung der Rennleitung, in Person von Richard Großschedl, her. Die war dann jedoch relativ leicht gefunden. Zwar hatten Martin Brunnmeier und Rupert Lorenz beide 2 Stunden 37 Minuten als entscheidende Flugdauer auf ihren Fluginstrumenten gespeichert. Im Gegensatz zu Rupert Lorenz, der dann auf dem Boden stand, flog Martin Brunnmeier aber noch in 1.600 m Höhe. Nur die leeren Batterien im Fluginstrument hatten die Flugaufzeichnung vorzeitig beendet. Auf den Plätzen folgten Markus Fuchs, (2:14 Std), Richard Großschedl, (2:09 Std) und Walter Fischer (0:21 Std). Beim Gleitschirmabend gratulierten 2. Vorsitzender Anton Waldinger und Rennleiter Richard Großschedl den Gewinnern.

Martin Brunnmeier

Silent-Wings.eu

Hängegleiter-Club Regio Blauen – HCRB

Chrigel Maurer hält Vortrag in Badenweiler

Chrigel Maurer, der 8-fache X-Alps Gewinner und mehrfache Weltmeister wird am Donnerstag,

CONTROL OF THE PARTY OF THE PAR

den 23.11.2023 im Bürgersaal Badenweiler einen interessanten Vortrag über die X-Alps halten. Infos zu Uhrzeit und Eintrittskarten werden rechtzeitig auf www.hcrb.de bekannt gegeben.

Dietrich Wallenfels

www.hcrb.de

FLUGSCHULE SKY CLUB AUSTRIA



Fluglehrer-Performancetraining
Praxis Kurs
Theorie Kurs
Prüfungskurs (Refresher)



DHV SKY PERFORMANCE CENTER







Skyteam-Neuss & Gleitzeit Neukirchen-Fluyn

G-Force Training

28 Para-Piloten haben in Straelen (NRW) Fliehkräfte gespürt, die eigentlich nur im Notfall auftreten sollten. Mit bis zu 7 G drehten sie in Deutschlands derzeit einzigem, mobilen G-Force Simulator, bis zum 7-fachen des eigenen Körpergewichts. Hier hat jeder Teilnehmer unterschiedliche Erfahrungen gesammelt. Grey-out (visueller Farbverlust), Black-out (Blindflug mit restlichen Sinnen) oder auch null Auswirkungen führten zu reger Kommunikation. DHV-Fluglehrer Lennart Dreyer hat in 9 Stunden jeden Teilnehmer individuell an seine Grenzen herangeführt. Mit seiner ruhigen, professionellen Art schaffte er ein Umfeld, in dem sich jeder wohl fühlte. Flugmanöver, Atemtechniken, Rettergriff unter Belastung oder themenunabhängige Fragen - nichts blieb unbeantwortet. Von Erstaunen, über Faszination, Dankbarkeit gab's am Ende durchweg überragende Resonanz.

Schade, dass es nicht bereits Bestandteil der A-Schein Ausbildung ist. Schließlich geht man mit der Erkenntnis seiner Leistungsgrenzen in die nächste Steilspirale oder Notfall-Manöver im Sicherheitstraining. Infos unter www.dynacore-paragliding.de

Stefan Kusch

https://skyteam-neuss.de/

ANZEIGE







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

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



Start am Startplatz Heue in Rickenbach-Bergalingen

Delta-Club Condor

Rekorde ab Startplatz Heue mit dem Gleitschirm

Am 17.06.2023 gelang der erste Flug über 200 Kilometern seit Bestehen des Startplatzes 1995. Streckenflugrekord mit 212,90 km und längste Flugdauer mit 7:41 h. Begeisterung, zielorientierte Ausdauer und Zähigkeit sind Merkmale erfolgreicher Gleitschirmpiloten. Veteran Harry Müller vom Delta-Club Condor Wehr zählt zu dieser Kategorie Piloten. Das hat er in den vergangenen 35 Jahren als Gleitschirmpilot schon vielfach unter Beweis gestellt und hat sich nie auf dem Erreichten ausgeruht.

So startete Harry Müller am Samstag 17.06.2023 am Startplatz Heue in Rickenbach-Bergalingen bereits um 11:15 Uhr. Nach ca. einer dreiviertel Stunde zähem Ringen am Berg setzte die vorhergesagte gute Thermik endlich ein und er konnte bis zu einer Höhe zwischen 2.000 und 3.000 Meter über Meeresspiegel steigen. Nach geglückten 7:41 Stunden Flugzeit beendete er seinen Flug um 18:57 Uhr nach 212,90 Kilometer in dreifach geknickter Freier Strecke in Breitenbronn, ca. 25 km vor Augsburg. Damit hat er den seit 29.04.2016 bestehenden Rekord über 168,5 km um 44,4 km überboten und gleichzeitig den ersten und bisher einzigen Flug über 200 km ab Startplatz Heue erflogen. Der Delta-Club Condor gratuliert zu dieser hervorragenden Leistung.

Robert Metzger

http://www.delta-club-condor.de

ANZEIGE

78





Die Sieger der Vereinsmeisterschaften 2023 der Kampenwand-Flieger (von links nach rechts): 3. Hermann Simbürger, 1. Thomas Fey, 2. Till Gottbrath

Drachen- und Gleitschirmfliegerclub Aschau Kampenwand

Vereinsmeisterschaften 2023 der Kampenwand-Flieger

Im Juni trug der Drachenund Gleitschirmflieger-Club Aschau Kampenwand seine Vereinsmeisterschaften 2023 aus. Bei starkem Wind und zerrissener Thermik herrschten anspruchsvolle Verhältnis-



se – was dem Spaß jedoch keinen Abbruch tat. Am Ende gewann mit einem mutigen Streckenflug Thomas Fey vor Till Gottbrath und Hermann Simbürger. Um weniger erfahrenen Piloten auch die Möglichkeit zu geben, gut abzuschneiden, bestand der Wertungsmodus aus einer Mischung von Streckenflugpunkten (gemäß www.dhv-xc.de) sowie Punkten für die richtige Vorab-Einschätzung der eigenen Flugzeit sowie für das Landen am offiziellen Landeplatz am Aschauer Freibad. Nach dem Fliegen feierten die Kampenwand-Flieger mit Familien und Freunden am Aschauer Hochseilgarten einen überaus gelungenen Tag.

Ergebnisse

1.	Thomas Fey	Ozone Rush 5	77 Punkte
2.	Till Gottbrath	Nova Mentor 7 Light	58 Punkte
3.	Hermann Simbürger	Advance Omega XA 3	45 Punkte

Till Gottbrath

www.kampenwand-flieger.de



Warsteiner Skyglider Team

25-jähriges Jubiläum und wieder Ballonstarts in Warstein

Das Warsteiner Skyglider Team feiert in diesem Jahr das 25-jährige Bestehen. Passend dazu findet im September nach einer Corona-Pause die Warsteiner Internationale Montgolfiade wieder statt und kann nun das 30. Jubiläum feiern. Da die Skyglider seit vielen Jahren an der WIM teilnehmen, wird dieser Rahmen nun für die Jubiläums-Feierlichkeiten genutzt.

Neben den üblichen Gleitschirm- und Drachenflügen, die von der Winde aus auf dem gegenüberliegenden Gelände der WIM gestartet werden, gibt es auch Gleitschirm-Tandemflüge und im Zelt der Skyglider auf dem Festivalgelände Verpflegung gegen eine Spende. Neben den täglichen Massenstarts der Heißluftballone sowie Ballonglühen und Feuerwerk an verschiedenen Abenden gibt es ein Wochenende speziell für Familien (02. und 03. September). Die Skyglider beteiligen sich mit Aktionen wie Gurtzeuge ausprobieren, Gleitschirme auf der Startwiese vor den Zuschauern aufziehen, alte Gleitschirme zum Anfassen und Kinderschminken. Die eigentliche Jubiläumsfeier findet dann im und um das Zelt der Skyglider auf dem Festivalgelände am letzten Abend der WIM, (09.09.) statt. Die Skyglider laden alle DHV-Mitglieder ein, mit ihnen zu feiern, zu fliegen und das Spektakel am Himmel zu genießen. Weitere Informationen unter: www.skyglider.de und warsteiner-wim.de

Rebekka Speckenheuer www.skyglider.de









79



Vorne: Martha Lehmann (Kinderhospiz) und Waldbesitzer Karl-Josef Stratmann. Hinten vlnr: Markus Böhnisch, Thomas Astner, Frank Velten, Christian Teipel und Stefan Jonassohn von den Gleitschirmvereinen.



Für Gutes starten

Es gibt Geschichten, die sind fast zu gut, um wahr zu sein. Im Sauerland können die Gleitschirmflieger der Airwalker und des Aero-Club Altena Hegenscheid trotzdem eine erzählen. Die Vereine suchten nach neuen Geländen. Dabei stießen sie auf den Waldbesitzer und Landwirt Karl-Josef Stratmann. Er lud die Flieger zu einem Treffen ein, unterstützte sie bei der Suche, präsentierte ihnen sogar einen möglichen Startplatz, mulchte die Fläche und stand auch sonst mit jeder helfenden Hand zur Seite. Als der Jagdpächter alle Register zog, um den Startplatz zu verhindern, blieb Stratmann standhaft. Die zuständige Untere Naturschutzbehörde stand dem Projekt ebenfalls offen gegenüber. Doch damit nicht genug: Der Waldbauer machte dann noch klar, dass er die vereinbarte Pacht nicht für sich, sondern für das Kinderhospiz Balthasar in Olpe haben möchte. "Wir möchten einfach etwas zurückgeben", sagte Stratmann. Die Mitglieder der beiden Vereine waren von dieser Ansage begeistert und bewegt. Und mit dem Jagdpächter verstehen sich die Flieger jetzt auch - er hat gemerkt, dass die Pilotinnen und Piloten manchmal wochenlang nicht auftauchen. Und wenn sie fliegen, dann kommen sie sich trotzdem nicht ins Gehege.

Markus Böhnisch

https://airwalker.de

ANZEIGEN



Vlnr: Christian Demmert, Alois Frietsch, Susanne Herold, Christiane Kern, Marco Cipolla

Gleitschirmverein Baden – Die Schwarzwaldgeier

Mit Sicherheit zu neuen Horizonten

Insgesamt 4 Vorstandsämter wurden dieses Jahr beim GSV Baden neu besetzt. Neben Alois Frietsch (Finanzen und Mitgliederservice) setzen sich nun die 3 bei der Jahreshauptversammlung im Februar gewählten Mitglieder Christian Demmert (zweiter Vorsitzender), Marco Cipolla (Sicherheit und Technik) und Susanne Herold (Presse und Öffentlichkeitsarbeit) zusammen mit Christiane Kern (erste Vorsitzende) für die Belange des Vereins ein. Bei der außerordentlichen Mitgliederversammlung am 21. April gewählt, setzt Christiane Kern in der 35-jährigen Vereinsgeschichte einen Meilenstein als erste weibliche Vorstandsvorsitzende. Kaum nannte sich das neue Team im April wieder vollzählig, forderte eine Serie an unverhältnismäßig vielen Baumlandungen und Rettungseinsätzen am Merkur striktes und zielführendes Handeln. So fand neben der Überarbeitung des Einweisungsprodezere ein erstes Start-/Landetraining für Mitglieder mit der Flugschule Airtime Paragliding in Oppenau statt. Weitere Trainingsmaßnahmen zum sicheren Fliegen unter professioneller Anleitung werden künftig regelmäßig angeboten.

Susanne Herold

www.schwarzwaldgeier.de







Ostallgäuer Gleitschirmflieger

1. Hilfe-Kurs speziell für GS-Piloten

Das Szenario: Ein abgestürzter Gleitschirmpilot, und du bist als erster zur Stelle. Weißt du, was zu tun ist? Falls nein, solltest du dich spätestens jetzt schlau machen (z.B. DHVmagazin) oder eine Fortbildung besuchen. Wir nahmen vier typische Szenarien durch (Pilot am Boden, bei Bewusstsein/ bewusstlos, Hängetrauma, Blutung stoppen).

Bevor du dich um einen abgestürzten Piloten kümmerst, betreibe Eigenschutz. Gefahrenstelle sichern, Schirm zusammenraffen etc. Neben der eigentlichen 1. Hilfe ist es wichtig, den Rettungsdienst speziell für GS-Piloten zu briefen:

- Besteht Absturzgefahr
- Auf welcher Höhe sind wir
- Welcher Flugberg
- Flugrichtung
- Abstand zum Boden
- Schirmfarbe
- GPS Koordinaten

Erweiterter Versicherungsschutz für Vereine und Vorstände

DHV- Vereinsvorstände zeichnen sich durch ein besonders hohes Maß an persönlichem Engagement für den Flugsport und das Ehrenamt, samt seiner Pflichten und Aufgaben, aus. Ein schuldhaftes Verletzen dieser Pflichten und Aufgaben kann zu einem Vermögensschaden mit einem existentiellen Risiko für den Verein und den Vorständen führen.

Das Konzept für DHV-Vereine, deren Organe und Mitarbeiter sieht zur Risikominimierung eine Vermögensschadenhaftpflichtversicherung und eine Rechtschutzversicherung inkl. Straf-Rechtschutz vor. Nähere Infos, eine Beratung oder ein Angebot für euren Verein erhaltet ihr von Can Tanju (HDI) Kontakt: 06103-2020345 oder can.tanju@hdi.de

Checkt euer Handy, wie ihr GPS Daten abruft, z.B. über Google Maps.

Richtet eine App ein, damit sie im Notfall einsatzbereit ist, z.B. "SOS EU ALP".

Immer sinnvoll: offline Karten vorher laden. Bei Google Maps kann ich einen Ausschnitt wählen und kostenlos Kartenmaterial herunterladen. Bei Außenlandung zügig den Schirm zur Tulpe zusammenlegen. So ist klar, dass ihr keine akute Hilfe benötigt.

Kiki Meisinger

www.oal-gs.de









Vom Umgang mit Wahrscheinlichkeiten

Wer das Flugwetter der nächsten Tage voraussagen will, hat es nicht leicht. Fünf Wettermodelle, fünf Lösungen. Die Streuung der Ergebnisse kann aber hilfreich sein.

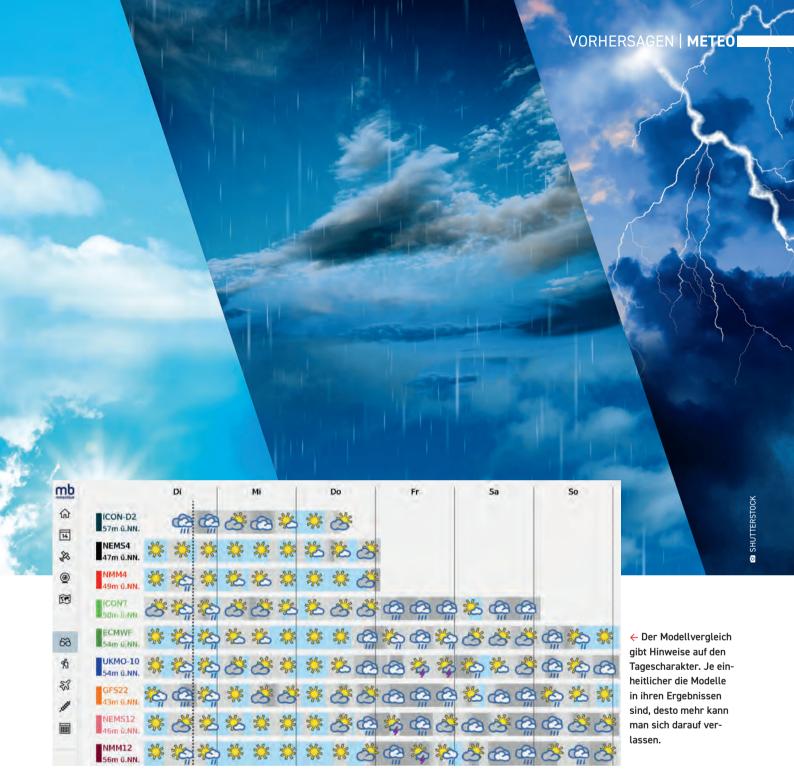
TEXT UND FOTOS: LUCIAN HAAS

ir hätten es gerne so einfach: Man schaut in die Vorhersagen eines Wettermodells und weiß dann schon mehrere Tage im Voraus genau, wie das Wetter wird: Ob es regnet und aus welcher Richtung der Wind weht und wie stark er ist. Leider trifft das in der Praxis nur selten zu. Angeblich wusste schon Winston Churchill: "Prognosen sind

schwierig, besonders wenn sie die Zukunft betreffen."

Bei den Wetterprognosen wird uns das immer wieder vor Augen geführt. Die Wettermodelle sind noch lange nicht so gut, als dass sie all die kleinen und großen chaotischen Umlagerungs- und Durchmischungsprozesse, die sich in der Atmosphäre abspielen, immer genau abbilden könnten. Man sollte ihre Daten nur als Schätzungen be-

trachten. Sie sind hilfreich, aber nie exakt. Besonders deutlich wird das, wenn man für einen Prognosetag nicht nur ein Wettermodell zu Rate zieht, sondern gleich mehrere. Dann weiß man oft nicht mehr, worauf man sich verlassen soll. Die Ergebnisse können stark voneinander abweichen. Das eine Modell zeigt Wind aus SW, das andere aus NW. Das eine zeigt Sonnenschein, das andere liefert Regensignale. Was ist nun richtig?



Diese Frage lässt sich meist erst im Nachhinein beantworten. Und wer das immer wieder überprüft, wird feststellen: Mal hat das eine, mal das andere Modell Recht behalten. Es gibt derzeit kein Wettermodell, das grundsätzlich immer das beste und zuverlässigste ist!

Prognostische Unschärfe

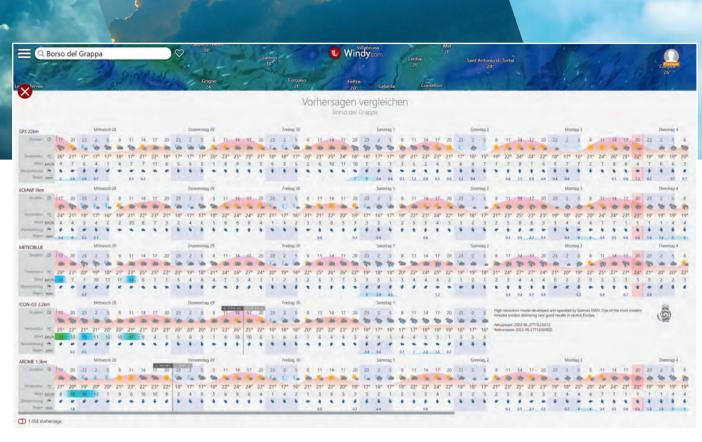
Wer sich mit dem Thema Flugwetter be-

schäftigt, muss zwangsläufig lernen, mit dieser prognostischen Unschärfe zu leben. Es kann immer auch anders kommen, als eigentlich erwartet. Aber gerade der Vergleich der Prognosen mehrerer Modelle kann sehr hilfreich sein, um etwas mehr Sicherheit zu gewinnen.

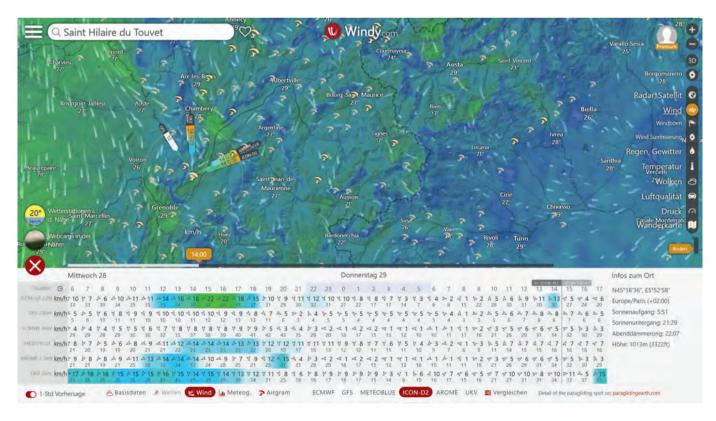
Grundsätzlich gilt die einfache Regel: Je ähnlicher sich die Vorhersagen möglichst vieler verschiedener Modelle für das Wetter an einem bestimmten Tag sind, desto mehr kann man sich darauf verlassen, dass es auch tatsächlich so eintreffen wird. Dabei müssen die Modellergebnisse keineswegs identisch sein.

Abweichungen zum Beispiel in der Windrichtung von plus/minus 15 Grad oder in der Windgeschwindigkeit von plus/minus 2 km/h sind durchaus akzeptabel. Erst wenn ein oder mehrere Modelle mit ihren Progno-

83



↑ Modellvergleich in Windy: Die Flugwetteraussichten für die nächsten Tage in Bassano sehen recht eindeutig fliegbar aus. Erst am Samstag beginnen die Modelle deutlich zu streuen.

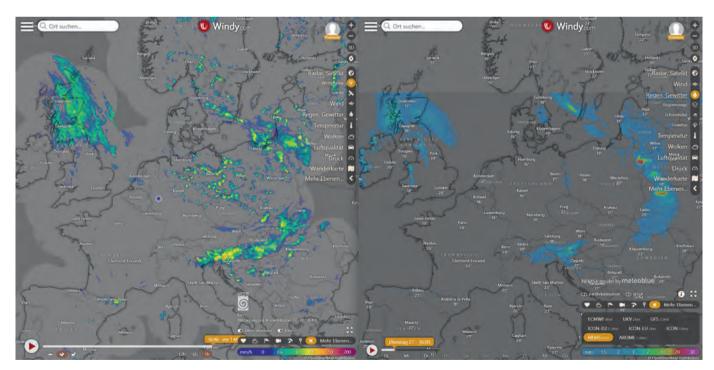


↑ Windvergleich in Windy: Die Windprognosen der Modelle für St. Hilaire streuen am Mittwoch deutlich in Stärke und Richtung. Vorsicht ist geboten.

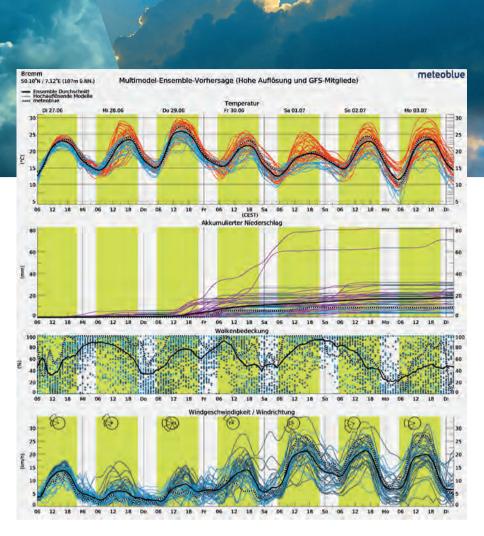
85



↑ Abgleich: Die Wolkenprognose (rechts) des ICON-EU Modells stimmt in diesem Fall sehr gut mit dem Satellitenbild (links) überein. Dem Modell kann also derzeit vertraut werden.



↑ Radarcheck: Die Schauer- und Gewitterzellen, die im Regenradar (links) über Ostdeutschland zu sehen sind, fehlen in der Niederschlagsprognose des NEMS-Modells (rechts). Für diese Region und sollte an diesem Tag ein besser passendes Modell gesucht werden.



↑ Meteoblue-Ensemble: Die Vorhersagen der verschiedenen Modelle zeigen hier eine sehr einheitliche Entwicklung des Wettertrends für fast eine Woche.

sen völlig aus dem Rahmen fallen, z.B. starken Regen vorhersagen, während die anderen nur strahlenden Sonnenschein anzeigen, ist Vorsicht geboten.

Solche Tage können nicht als "eindeutige" Flugtage angesehen werden, an denen man getrost eine weitere Anfahrt ins Fluggelände in Kauf nehmen kann.

Wenn es um die Einschätzung des aktuellen Tages geht, kann man als weitere Hilfestellung die Modelldaten mit der realen Wetterentwicklung abgleichen, um zu prüfen: Welches Modell liegt für diesen Tag am nächsten? Mehr dazu am Ende dieses Textes.

Zunächst sollen hier die Quellen vorgestellt werden, wo man besonders einfach und übersichtlich an den Vergleich verschiedener Modelle herankommt. Dabei handelt es sich immer um Punktprognosen. Sie geben Auskunft darüber, welches Wetter an einem bestimmten Ort in den nächsten Tagen

zu erwarten ist.

Dargestellt werden die Vergleiche der Punktprognosen typischerweise mit einfachen Wettercharaktersymbolen (Sonne, Wolken, Regen) und Angaben des bodennahen Windes mit Richtung und Stärke. Achtung: Für eine umfassende Flugwetterprognose reicht das nicht aus, denn diese sollte immer auch den Höhenwind berücksichtigen! Wenn man aber in den Modellvergleichen schon Tage erkennt, die in den meisten Modellen nach einem guten Flugtag aussehen, lohnt es sich, für eben diesen Tag eine genauere Analyse zu starten.

Übersichtliche Modellvergleiche finden sich im Internet auf den Seiten von Windy und Meteoblue.

Windy.com

Bei Windy gelangt man zu den Punktprognosen, indem man mit der rechten Maustaste auf einen Ort in der Karte klickt. Es öffnet sich ein kleines Menü, in dem man dann "Vorhersage für diesen Ort" auswählt. Nun erscheint unten im Fenster ein Balken mit der Wetterentwicklung für die nächsten Tage an diesem Punkt. Darunter befinden sich weitere Auswahlmöglichkeiten. Hier klickt man auf "Vergleichen". Es öffnet sich ein großes Übersichtsfenster mit den Daten aller in Windy verfügbaren Modelle für diesen Punkt.

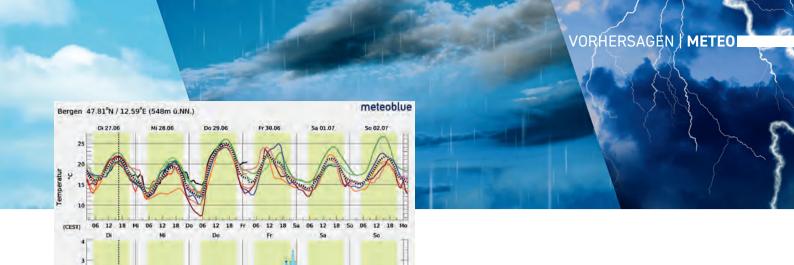
Beim Vergleich ist dann darauf zu achten: Zeigen möglichst alle Modelle einen ähnlich guten Wettercharakter ohne Niederschlag? Liegen die angezeigten Windstärken in allen Fällen im fliegbaren Bereich? Passt die Windrichtung immer zu meinem geplanten Fluggebiet? Dann lohnt es sich, einen solchen Tag als Flugtag einzuplanen und dafür noch einen genaueren Flugwettercheck zu machen. Dazu gehören Fragen wie: Was macht der Höhenwind, was ist an Thermik zu erwarten?

Speziell für den Wind bietet Windy noch einen kompakteren Modellvergleich. Dieser wird angezeigt, wenn man nach der Auswahl des Vorhersageortes in der untersten Zeile auf die Darstellung "Wind" klickt. Auch hier sind alle von Windy verfügbaren Modelldaten übereinander angeordnet, sowohl mit Windstärke als auch Windrichtung.

Besonders hilfreich ist hier die von Windy gewohnte Farbcodierung der Windstärke. Man sieht schnell, ob alles im bläulichen Bereich, für Gleitschirmflieger brauchbar bleibt oder ob einige Modelle schon grüne oder gar gelb unterlegte Werte liefern. Solche Tage sind als Flugtage mit Vorsicht zu genießen.

Meteoblue.com

Der Schweizer Wetterdienst Meteoblue berechnet eine Reihe eigener Modelle (NEMS / NMM) in verschiedenen räumlichen Auflösungen. Außerdem greift er auf die Daten anderer Wetterdienste zurück. Auf der Website werden zwei Arten von Modellvergleichen



← Meteoblue-Vergleich: Der Donnerstag scheint in dieser Woche bei allen Modellen hinweg ein Kandidat für einen guten Flugtag zu sein.

angeboten: "Multimodell" und "Multimodell-Ensemble".

@ @ @ & 6 * *

@@ & @ * * 6

6006 * *

@ @ * * 6 % & B

12 18 Do 06 12 18 Fr 06 12 18 Sa

@@\$ (* * 6 * 6 * 6 6 * 6 6

@@* (* * (* * @@ & 6 @ * 6

@@@@<u>*</u> \$ 6 @@@@&

@ @ & # * 6 @ \$ @ @ & @ @ &

ICON-DZ

Um diese aufzurufen, muss man zunächst in der Ortssuche den gewünschten Ort eingeben. Ist dieser ausgewählt, klickt man auf das Fernglas-Symbol in der linken Randspalte. Es erscheint ein Popup-Menü mit weiteren Auswahlmöglichkeiten, darunter auch "Multimodell".

Beim "Multimodell" werden die Ergebnisse als Symbolbild-Wetter für bis zu 20 Modelle gleichzeitig dargestellt. Im Gegensatz zu Windy liefert Meteoblue zusätzlich eine Kurvendarstellung wichtiger Parameter wie Niederschlag, Windstärke und Windrichtung. Je näher diese Kurven bei allen Modellen beieinander liegen, desto wahrscheinlicher ist ein solches Ergebnis. Das ist vor allem im Hinblick auf Fragen interessant wie: Gibt es eindeutige Regenzeiten? Liegt die Windstärke an einem Tag überhaupt im fliegbaren Bereich?

Interessant ist auch die Option des Multimodell-Ensembles. Hier gibt es nur die Kurvendarstellung vieler Modellergebnisse. Interessant ist da vor allem der Blick auf die Wolkenbedeckungs- und Windgrafiken. Tage mit wenig Wolken (<50 %), einer Windgeschwindigkeit von grundsätzlich unter 20 km/h und einer weitgehend einheitlichen Windrichtung werden die besseren Flugtage sein.

Modelle vs. Realität

Auch für den aktuellen Tag empfiehlt sich ein Modellvergleich. Typischerweise liegen hier die Ergebnisse der Modelle zwar schon recht nahe beieinander. Unterschiede zeigen sich hier vor allem noch in der zeitlichen Entwicklung des Wetters: Kommt eine Winddrehung früher oder später am Tag? Wann zieht das Wolkenband rein, etc.?

Für solche Fragen ist Windy wieder sehr hilfreich. Mit einem Trick kann man darüber sehr gut abschätzen, welches Modell am besten zur realen Wetterentwicklung passt. Dazu kann man zum Beispiel die Darstellung des aktuellen Regenradars bzw. Satellitenbildes anschauen und mit den Niederschlagsbzw. Wolkenprognosen verschiedener Modelle für den gleichen (aktuellen) Zeitpunkt abgleichen. Das Modell, dessen Vorhersage räumlich am besten mit dem IstZustand übereinstimmt, sollte dann für die weitere Abschätzung des Tages bevorzugt werden.

Hilfreich ist es auch, sich in Windy die realen Messwerte von Windstationen anzeigen zu lassen. Diese können dann mit den Windprognosen der Modelle verglichen werden. Je besser die meisten Stationsdaten mit den Modellprognosen von Windrichtung und Windstärke übereinstimmen, desto mehr kann man den Vorhersagen des entsprechenden Modells an diesem Tag vertrauen.



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.





Die Gleitschirm-Weltmeisterschaft in Frankreich 2023

TEXT: JULIA JAUSS | FOTOS: EWA KORNELUK

ie Gleitschirm-Weltmeisterschaft in den französischen Alpen - Savoie Mont Blanc - war ein atemberaubendes Spektakel, bei dem die weltbesten Gleitschirmpiloten ihr Können unter Beweis stellten. Die Kulisse der beeindruckenden Bergketten und die vielseitigen Flugmöglichkeiten machten den Wettbewerb zu einer unvergesslichen Erfahrung.

Aber bevor wir zu den aufregenden Momenten kommen, werfen wir einen Blick darauf, wie eine Weltmeisterschaft im Gleitschirmfliegen eigentlich abläuft. Die besten Wettkampfpiloten von Deutschland qualifizieren sich für die Nationalmannschaft über die Weltrangliste, wobei man mindestens unter den Top 500 Piloten weltweit sein muss. Jedes Land erhält eine bestimmte Anzahl von Plätzen basierend auf dem Worldranking der Nation. Das deutsche Team ist weltweit auf Platz 2 und konnte mit fünf talentierten Piloten und der besten Pilotin an den Start gehen. Das deutsche Team war also stark vertreten, mit Piloten wie Ferdinand Vogel, Daniel Tyrkas, Martin Petz, Ernesto Hinestroza und Julia Jauß. Und dann hatten wir noch unseren jüngsten Star, Philipp Haag, der auf Platz 4 der Weltrangliste steht – unsere Geheimwaffe! Die



↑ Die deutsche Nationalmannschaft inklusive Teamchef, Helferin und Media Experten (von links nach rechts: Ernesto Hinestroza, Daniel Tyrkas, Jennifer Söder, Julia Jauß, Martin Petz, Philipp Haag, Ferdinand Vogel; hinten: Harry Buntz und Yves Jonczyk



↑ Martin Petz konzentriert bei den Startvorbereitungen.



 \uparrow Ferdinand Vogel ist bereit für das bevorstehende Rennen.



↑ Glücklicher Philipp Haag, bester deutscher Pilot bei der WM

WM und EM sind die einzigen Wettbewerbe, die ein Teamwettbewerb sind - bei denen also das Funken unter den Teammitgliedern erlaubt ist und es zusätzlich zur Einzelwertung auch eine Nationenwertung gibt. Jeden Tag wurden die besten zwei Ergebnisse des Teams für die Nationenwertung berücksichtigt – Streicher gibt es in dieser Wertung leider keine.

Das Wetter spielte uns in die Karten. Von den geplanten 11 Wettkampftagen absolvierten wir 9 Tasks. Die Alpen zeigten sich von ihrer besten Seite und wir konnten die Vielfalt der Startplätze erkunden. Für täglich gute Laune sorgte Teamchef Harry mit seiner morgendlichen pain au chocolat Lieferung für das gesamte Team. Yves Jonczyk und Ewa Korneluk waren unsere Medienexperten, die mit tollen Videos und Fotos unsere Flugabenteuer festhielten – schaut doch gerne rein in die täglichen YouTube Videos auf dem DHV-Kanal! Und

Jennifer Söder war unsere gute Seele, Busfahrerin und Retrieve-Expertin, die uns mit Lunchpaketen und Trackern versorgte.

Der erste Tag der Weltmeisterschaft brachte einen Schock für das deutsche Team. Bei dem Durchgang schafften es keine deutschen Piloten ins Ziel. Nur 21 von insgesamt 149 Piloten gelangten an diesem Tag ins Ziel. Das deutsche Team startete abgeschlagen auf Platz 22 in die Nationenwertung.

WETTBEWERBE | GS-WELTMEISTERSCHAFT



 \uparrow Ernesto, Philipp und Daniel freuen sich im Ziel über ein super Tagesergebnis und einen gemeinsamen Flug.



↑ Julia und Ernesto voller Erwartung auf das Rennen



↑ Unser Kameramann Yves in seinem Element



↑ Siegerehrung der Nationen: Frankreich auf Platz 1, UK auf Platz 2 und Nordmazedonien auf Rang 3

Aber das deutsche Team ließ sich nicht entmutigen und nahm sich die deutschen Eishockeyspieler als Vorbild, die bei der WM trotz anfänglicher Niederlagen bis ins Finale vordrangen. Das Motto lautete: "Niemals aufgeben!" Und tatsächlich zeigte das deutsche Team in den verbleibenden Läufen eine furiose Aufholjagd. Mit einem ersten Platz, vier zweiten Plätzen und weiteren guten Platzierungen bewiesen sie ihr Potential und zeigten, dass sie zu den Besten gehören. Am Ende landeten sie auf einem respektablen sechsten Platz in der Nationenwertung.

Frankreich räumt bei seinem Heimspiel ab

Genau wie bei der letzten Europameisterschaft in Serbien belagerte das französische Team auch bei seinem Heimspiel die Podiumsplätze. In der Herrenwertung sorgten Maxim Pinot, Honorin Hamard und Pierre Remy für einen vollständigen Medaillensatz für die "Equipe de France", was zusätzlich auch den Titel in der Teamwertung sicherte. Und bei den Damen brachte lediglich Nan-

da Walliser aus der Schweiz ein wenig Farbe auf das Podium, das von Meryl Delferriere und Constanze Mettetal aus Frankreich dominiert wurde.

Deutsche Piloten in den Top Ten

Philipp Haag aus Rottweil, Baden-Württemberg, ist in diesem Jahr in bestechender Form. Bereits beim World Cup Finale Anfang des Jahres im mexikanischen Valle der Bravo sorgte er mit einem zweiten Platz für Aufsehen und auch bei der WM war der 28-jährige Profi ganz vorne dabei: "Wir haben ein paar spannende Tage hinter uns. Leider verlief unser Start nicht sehr gut, weshalb wir die letzten zwei Wochen in der Nationenwertung einiges aufzuholen hatten. Das Team hatte dieses Jahr eine neue Strategie mit mehr Kommunikation in der Luft gewählt, was für uns in den kommenden Jahren viel Potential verspricht. Für mich persönlich lief es sehr gut. Die hohe Leistungsdichte bei der WM bestrafte jeden kleinen Fehler und es war nicht einfach, eine gute Platzierung zu erreichen. Am Ende bin ich daher über meinen 6. Platz sehr glücklich", erklärte Philipp Haag nach der WM.

Ernesto Hinestroza aus Garmisch-Partenkirchen, Bayern, feierte seinen siebten Platz bei der WM ebenfalls ausgiebig. "Dieses Jahr bin ich mit meiner Leistung sehr zufrieden! Beim World Cup Finale habe ich mit Platz fünf das Podium knapp verpasst und auch hier bei der WM hat es am Ende nicht ganz gereicht. Aber Rang sieben bei einer Weltmeisterschaft ist für mich ein voller Erfolg und wir schauen mal, was die nächsten Jahre noch so bringen", berichtete der gebürtige Venezolaner, der mit seiner Familie in Garmisch-Partenkirchen wohnt. Und auch die weiteren Resultate der deutschen Piloten lassen die Hoffnung nicht schwinden, bei der nächsten Europameisterschaft endlich mit Edelmetall nach Hause zu fahren. Martin Petz aus Berghof, Bayern, landete auf Rang 16, Ferdinand Vogel aus Stuttgart, Baden-Württemberg, auf Rang 19 und Daniel Tyrkas aus Brannenburg, Bayern, auf Rang 33. Die Münchnerin Julia Jauß erreichte den 10ten Platz in der Damenwertung.

Dank an die Sponsoren

SIJLS











↑ Die Sieger der Einzelwertung: von links nach rechts: Honorin Hamard (2), Maxim Pinot (1) und Pierre Remy (3)



↑ Die Sieger der Damenwertung: von links nach rechts: Constanze Mettetal (2), Meryl Delferriere (1) und Nanda Walliser (3)

Wertung

0ve	erall		Dame	en	
1	Maxime Pinot	FRA	1	Meryl Delferriere	FRA
2	Honorin Hamard	FRA	2	Constanze Mettetal	FRA
3	Pierre Remy	FRA	3	Nanda Walliser	CHI
4	Aaron Durogati	ITA			
5	Juan-Sebastian Ospina-Restrepo	GBR	10	Julia Jauß	DE
6	Philipp Haag	DEU			
7	Ernesto Hinestroza	DEU	Tea	mwertung / Nationen	
8	Jurij Vidic	SL0	1	Frankreich	
9	Darko Stankovski	MKD	2	United Kingdom	
10	Tilen Ceglar	SL0	3	Mazedonien	
			4	Tschechien	
16	Martin Petz	DEU	5	Italien	
19	Ferdinand Vogel	DEU	6	Deutschland	
33	Daniel Tyrkas	DEU			
	•				



www.dhv.de/piloteninfos/wettbewerb-sport/gleitschirmszene/live-berichte/wm-frankreich-2023/



www.dhv.de/piloteninfos/wettbewerb-sport/gleitschirm-szene/live-berichte/wm-frankreich-2023/ videos-wm-2023/



DIE AUTORIN

Julia Jauß - aktuelle deutsche Meisterin - ist seit knapp sechs Jahren passionierte Gleitschirmfliegerin.



EN/LTF geprüft bis 120 daN



CROSSCONTRY 2

Perfekte Allround-Flügel für Hike & Fly

Streckenfliegen

Soaring

www.skyman.aero



 Die Hanggliding Challenge 2023 erfreute sich großer Nachfrage.
 45 Teilnehmer, soviele wie schon lange nicht mehr.

Hanggliding Challenge 2023 in Greifenburg

Geheimwissenschaften des Streckenflugs

TEXT UND FOTOS: TILO DÜPMANN

"Und hier ist die heutige Aufgabe". 40 Augenpaare fixieren das Taskboard. Dann ihre Varios, dann wieder das Taskboard. Wegepunkte werden zu Routen zusammengesetzt, Startzeiten eingetragen, Zylinderradien angepasst.

Es ist der erste Tag der HG Challenge 2023 in Greifenburg. ReginaGlas hat die Begrüßung gesprochen, zu Vorsicht gemahnt und Mut gemacht. Konrad Lüders übernimmt das Wetterbriefing und ganz nebenbei sucht er die Woche über nach neuen Talenten für die Drachenliga. Die Daten dafür hat er an der Hand, macht er sich doch allabendlich an die mühevolle Aufgabe der Tagesauswertung und Rangliste.

Markus Baisch und Kajo Klaus ersinnen die Tagesaufgaben. Dies ist das hochrangige Team: 3 Fluglehrer, ein FL-Anwärter, 2 Weltklassepiloten, der Ligachef und die HG-Chefin des DHV.

Wie ein Taskboard zu lesen ist, wurde am Abend vorher schon erklärt, das geht dann ganz gut - auch mit gegenseitiger Beratung und Hilfe der Betreuer. Ab 13 Uhr wird in 2 Reihen gestartet, 13.40 ist die erste Luftstart-Zeit. Die 50 km Strecke in Landeplatznähe ist überschaubar, vorausgesetzt die Piloten schaffen die erste Hürde: Höhe machen an der Emberger Alm.

Abends gibt es Flugauswertungen mit Markus und Kajo, Empfehlungen zur Thermiksuche, Spurwahl, Wolkenlesen und anderen Geheimwissenschaften des Streckenflugs.

Dr. Ralf Müller hält uns anderntags einen interessanten Vortrag über die Auswirkungen großer Höhen und harter Aufschläge auf den Körper und was im jeweiligen Fall zu tun ist.

Freitagabend erinnert uns Peter Cröniger pointiert an Zahlen, Daten und Fakten guter Start- und Landetechnik. Informationen, die man nicht oft genug bekommt – wir vergessen sie leider zu leicht. Zusammen mit Ines Zießau geht er mit uns die Start- und Landevideos der letzten Tage durch, erinnert hier, lobt da... In Summe ist er zufrieden mit den Verbesserungen der letzten Jahre, sein Einsatz für besseres Starten und Landen scheint sich langsam auszuzahlen.

Das Wetter war durchwachsen. 2 Tasks konnten immerhin geflogen werden. Der 2. mit einer doppelten Querung zum Weissensee und zurück war schon anspruchsvoller. Außerdem gab es ein vielbeachtetes Drachen-Slalom-Wettrennen auf dem Landeplatz, das zwar Kraft gekostet hat, aber auch die Lauftechnik verbessert und außerdem viel Spaß gemacht hat.

Zur Erinnerung: Die Challenge ist als Streckenflug- und Wettbewerbs-Einstieg Veranstaltung für B-Schein Inhaber angelegt und wird diesem Anspruch perfekt gerecht - finden die Teilnehmer, die teils schon seit vielen Jahren kommen. Trotzdem gibt es genug Plätze für die Frischlinge.

Kommen wir zu den Ergebnissen: Auf den ersten Plätzen fanden sich durchweg Piloten, die erst 4-5 Jahre Drachen fliegen. Ein großer Erfolg und Freude für alle. Sieger Herren wurde Reinhard Hübner, vor Otto Philipse (NL) und Klaus Renz. Frauen- und Juniorenmeisterin wurde Janina Drews vor Susanne Schönecker und Lina Hedewig.

Nächstes Jahr sehen wir uns wieder, zur DHV HG-Challenge 2024 — bist Du dabei?

Paragliding Accuracy Wettbewerb

Podium und Nationalhymne für den 15-jährigen Linus Schubert im internationalen Paragliding Accuracy Wettbewerb in Kasachstan. Der Nachwuchspilot, in Osthessen am Fuße der knapp 1.000 m hohen Wasserkuppe zuhause, schaffte es zum zweiten Mal in seinen drei ersten internationalen Wettbewerbsteilnahmen, das Podium mit einem 3. Platz in der Konkurrenz der weltbesten Piloten zu erfliegen. Außerdem gewann er die Juniorenwertung souverän und belegte in der internationalen Teamwertung den 2. Platz nach Weltmeister China, der die Einzelwertung der Männer, der Frauen und die Teamwertung für sich entschied.

Chance für Deutsche Medaillen im Weltcup/Finale auf der Wasserkuppe

Im internationalen Accuracy Wettbewerb gelang es bislang noch nie einem deutschen Piloten, einen der großen Wettbewerbe zu gewinnen. Für die bevorstehenden Worldcups und die WM haben die Brü



↑ Linus Schubert, 1. Platz der Juniorwertung

der Lennard und Linus Schubert erstmals seit 35 Jahren gute Chancen. Die Wasserkuppe ist vom 27. bis 30. September Ausrichter des Worldcupfinales in dieser Disziplin.

ANZEIGE



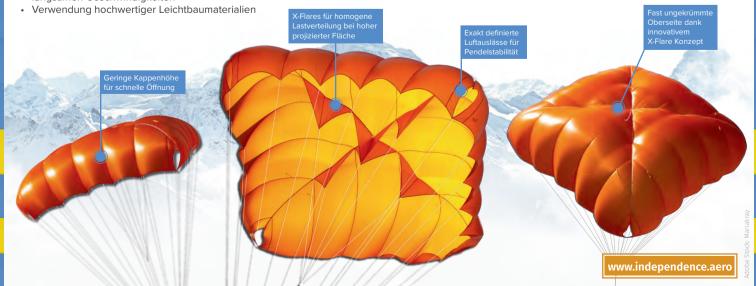
independence paragliding

The world's leading rescue systems

Die Fakten der NG Serie im Überblick:

- Erhältlich in 3 Größen als NG und in der Leichtversion NG light, zertifiziert nach EN12491
- Neues, innovatives X-Flare Konzept für hohe Effizienz
- Hervorragende Sinkraten, jeweils nur knapp über 5 m/s, entspricht einem Sprung aus etwa 1,3 m Höhe
- · Hohe Öffnungssicherheit und extreme Pendelstabilität
- Intelligenter Leichtbau für schnelle Öffnungen bei langsamen Geschwindigkeiten

	Anhängelast max. (kg)	Fläche (m²)	NG Gewicht (kg)	NG light Gewicht (kg)
NG 100 Serie	100	25	1,45	1,18
NG 120 Serie	120	29	1,6	1,3
NG 140 Serie	140	33	1,85	1,49









SCHAUFENSTER INFORMATIONEN DER ANBIETER

NEO

Taillefer - ein echter Bergrucksack

NEO hat mit seinem neuen Bergrucksack die Palette an Funktionsrucksäcken erweitert. Nicht nur fürs Fliegen, sondern auch für weitere alpine Sportarten wie z. B. Klettern, Bergsteigen, Wandern oder Tourengehen ist der Rucksack ein perfekter Begleiter. Der hochwertige Rucksack mit großer Frontöffnung ist vielseitig, komfortabel, langlebig und wird wie alles von NEO am Ufer des Sees von Annecy in Frankreich hergestellt. Erhältlich in 2 Größen (25 Liter und 35 Liter)

Infos: https://neoatelier.fr



ParaFly24

Gleitschirm-Leinenlast-Messgerät

ParaFly24 vervollständigt seine Messgerätereihe zur Überprüfung der Gleitschirmsicherheit. Das neue Produkt ermöglicht es die Belastbarkeit von Gleitschirmleinen zu messen und ist für eine Zuglast bis 250 kg ausgelegt. Verschiedenste Leinelängen können individuell eingestellt werden. Es ist ab sofort im Shop für 129,90 € erhältlich.

Infos: ParaFly24.de

FCA Flugschule Arlberg Neues Team



Im Juni 2023 wurde aus der flight connection Arlberg die FCA Flugschule Arlberg. Simon Penz und Partner übergeben die Flugschule in die Hände von Marcus Benedict und seinem Team. Die Flugschule mit Sitz in Schnifis am Arlberg wurde von Wolfgang Natter gegründet und bildet seit 1986 Piloten aus. Sie bietet Gleitschirm Aus- und Weiterbildung, Flugreisen, Werkstatt und Fachhandel...

Infos: fca.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

E-Mail: ausbituurig@uriviriait.ue

Sport/Wettbewerb: 08022/9675-0

E-Mail: sport@dhvmail.de

Jugend: www.dhv-jugend.de

Betrieb/Gelände: 08022/9675-10

 $\hbox{\bf E-Mail: flugbetrieb@dhvmail.de}$

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

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

Bedingungen und Anzeigenpreise:

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

Redaktionsschluss für die nächsten Ausgaben:

Ausgabe 245 | Januar | Termin 2. November 2023 Ausgabe 246 | März | Termin 2. Januar 2024 Ausgabe 247 | Mai | Termin 2. März 2024

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: 38.600

Cover: Matthias Küffer

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.



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.



Versicherungen für Deckungs-Versicherungsangebote **DHV-Mitglieder** gebiet Gesetzlich verpflichtende Halter-Haftpflichtversicherung für DHV-Mitglieder Halter-Haftpflicht PREMIUM Deckungssumme 3 Mio. € für Personen- und Sachschäden 69,90 € / Jahr ohne SB inkl. 20.000 € Bergekostenversicherung (personenbezogen) inkl. Kosten für Schirmbergung bis 500 EUR je Bergung Halter-Haftpflicht PREMIUM Deckungssumme 3 Mio. € für Personen- und Sachschäden 74,50 € / Jahr ohne SB inkl. 20.000 € Bergekostenversicherung (personenbezogen) inkl. Kosten für Schirmbergung bis 500 EUR je Bergung Halter-Haftpflicht PLUS 48,10 € / Jahr mit SB 250 € Deckungssumme 2 Mio. € für Personen- und Sachschäden 54,40 € / Jahr ohne SB inkl. 10.000 € Bergekostenversicherung (personenbezogen) Halter-Haftpflicht PLUS 51,30 € / Jahr mit SB 250 € Deckungssumme 2 Mio. € für Personen- und Sachschäden 60.70 € / Jahr ohne SB inkl. 10.000 € Bergekostenversicherung (personenbezogen) Halter-Haftpflicht BASIC 33,70 € / Jahr mit SB 250 € Deckungssumme 1.5 Mio. € für Personen- und Sachschäden 39,40 € / Jahr ohne SB inkl. 2.500 € Bergekostenversicherung (personenbezogen) Halter-Haftpflicht BASIC 36.60 € / Jahr mit SB 250 € Deckungssumme 1.5 Mio. für Personen- und Sachschäden 45,20 € / Jahr ohne SB inkl. 2.500 € Bergekostenversicherung (personenbezogen) In deiner DHV-Mitgliedschaft enthalten Gelände-Haftpflicht inklusive Deckungssumme 1 Mio. € Schleppwinden-Haftpflicht | Für Halter und Bediener der Startwinden inkl. der Seilrückholfahrzeuge, ohne Deckung von Personenschäden inklusive im geschleppten Luftfahrzeug Deckungssumme 1 Mio. € Schirmpacker-Haftpflicht | Voraussetzung Fachkunde inklusive Deckungssumme 1 Mio. € Startleiter-Haftpflicht inklusive Deckungssumme 1 Mio. € Startleiter-Boden-Unfall-VS | vom Verein beauftragt inklusive Deckungssumme 2.500 € bei Tod, 5.000 € bei Invalidität egende: SB = Selbstbeteiligung Optionale Versicherungen für DHV Mitglieder Zusatzdeckung Schleppwinden-Haftpflicht 34,00 €/Jahr | Deckung 500.000 €



inkl. Personenschäden im geschleppten Luftfahrzeug

7.500 € bei Tod /25.000 € bei Invalidität /125.000 € bei Vollinvalidität

7.500 € bei Tod / 50.000 € bei Invalidität / 250.000 € bei Vollinvalidität

Progressive Unfallversicherung





FAQ



42,00 €/Jahr | Deckung 1 Mio. €

167.20 € / Jahr

307,00 € / Jahr



Dein idealer Begleiter im alpinen Gelände – geringes Gewicht (ab 1,75kg), minimales Packvolumen, einfache Handhabung und maximaler Flugspaß

Der SPIRIT kann je nach Größe und Flächenbelastung so gewählt werden, dass er perfekt zu Deinen Anforderungen passt: für erste Flüge, Thermik, dynamische Flugeinlagen oder anspruchsvolle Hike&Fly Touren.

Kleiner Rucksack, große Projekte! Das perfekte Setup mit DROP,TAPA X-ALPS, CORE & HIKE 35

skywalk.info / @skywalkparagliders



