

# DHV magazin



Flugtechnik  
Start mit angelegten  
Ohren

Reise  
Marokko im Winter

Sicherheit  
Unfallstatistik  
Gleitschirm 2022

ADVANCE

---

# PIONEER

FOR MORE THAN A DECADE

---

## PI 3: ADVENTURE BY DESIGN

Der richtige Schirm  
für deine Mission. So  
vielseitig und leicht  
wie nie zuvor: Mit dem  
PI 3 findest du den  
passenden Begleiter für  
all deine Flugabenteuer.





## LIGHT VERSATILITY

Geh wandern, klettern und entdecke die abgelegensten Orte. Geniesse Thermikflüge oder Miniwing-Action. Den PI gibt es für jeden Einsatzbereich in der passenden Grösse für dich.



THERMAL



HIKE & FLY



MINI WING

## AMBITIOUS ADVENTURES

Anspruchsvolles Abenteuerprojekt? Für viele Top-Athleten weltweit lautet die Antwort: PI. Von Cerro Torre bis Mont Blanc, für den vielseitigen Ultraleicht-Schirm ist kein Gipfel zu hoch.



NADINE WALLNER  
Pro Skier

ROGER SCHÄLI  
Pro Alpinist

BABSI ZANGERL  
Pro Climber

NICOLAS HOJAC  
Pro Alpinist

TAMARA LUNGER  
Pro Alpinist

JÉRÉMIE HEITZ  
Pro Skier

CARO NORTH  
Pro Alpinist

## PROGRESSIVE EVOLUTION

Über drei Generationen gewachsen und gereift. Die PI-Serie bietet seit über 10 Jahren ein einzigartiges Performance-Spass-Paket. Sie eröffnet Pilotinnen und Piloten eine komplett neue Welt.



PI 1  
2012  
ab 2.45 kg  
2 Grössen



PI 2  
2015  
ab 2.07 kg  
4 Grössen



PI 3  
2021  
ab 1.85 kg  
6 Grössen



© SEBASTIAN MAKRO | RED BULL CONTENT POOL

46 | Human Factor - Technisches Fliegen gibt Sicherheit



38 | Aufziehen mit angelegten Ohren



78 | HG-WM - Dreimal Silber für Deutschland



# INHALT

244 | NOVEMBER - DEZEMBER 2023



Foto: Matthis Breede  
in Marokko in den Dünen  
von Erg Chebbi

Unser Titelpapier  
ist komplett recycelbar



26 | Unfallstatistik  
Gleitschirm 2022

## Fluggebiete - Reisen - Abenteuer - Events

---

- 6 Marokko im Winter
- 14 Albanien für Gleitschirmflieger
- 20 Doldenhornhütte - Hike+Fly zum Genießen

## Sicherheit - Ausbildung - Luftraum - Natur

---

- 26 Unfallstatistik Gleitschirm 2022
- 36 Ein Plädoyer für Otto-Normal
- 46 Human Factor - Technisches Fliegen gibt Sicherheit
- 52 Erste Hilfe - Herz-Lungen-Wiederbelebung | Fortsetzung

## Aerodynamik - Flugtechnik - Gerätetechnik

---

- 38 Start mit angelegten Ohren

## Verband

---

- 58 DHV-Jugend - Biwak Abenteuer
- 61 Wichtig-Neu-Kurz
- 63 Online Seminare
- 66 Vereine-Briefe

## Meteo

---

- 74 Wettercharakter-Karten

## Wettbewerbe

---

- 78 HG-Weltmeisterschaft - Dreimal Silber für Deutschland
- 84 DHV-XC - Ergebnisse
- 92 HG-German Open - Wieder in Altes Lager

## Standards

---

- 60 DHV-Shop
- 61 Flugbetriebsordnung
- 64 Musterprüfungen und Sicherheitsmitteilungen
- 96 Schaufenster
- 97 Impressum

# Marokko

## Januar-Februar 2023

TEIL 2 | Nach 6 Wochen durch Europa nun endlich in Marokko. Endlose Strände mit Dünen-Soaring, sommerliche Temperaturen und orientalische Kultur statt Weihnachtsrummel.

TEXT UND FOTOS: MATTHIS & SABINE BREEDE





Der komfortable, aber auch kostenpflichtige Startplatz von Agergour mit Kiosk



In den Dünen von Erg Chebbi bei Merzouga



Mit dem Club Crête Atlas am Landeplatz Ayt Karmous Enjil



Heiligabend am Strand von Mehdiä bei Kenitra

**A**m 21.12.22 sind wir in Tanger Med angelandet. Als allererstes haben wir uns eine marokkanische PrePaid eSIM Karte von Maroc Telecom besorgt (~1 €/GB). Der Anbieter inwi konnte keine eSIM, nur physikalische. Dazu sind wir erst einmal in das große und moderne Einkaufscenter „Marjane Tanger Madina“ gefahren und haben dafür einen Tag gut investiert. Ohne Google Maps wären wir aufgeschmissen gewesen. An dieser Stelle der Hinweis, dass Französisch in Marokko entgegen weitläufiger Auffassung keine offizielle Amtssprache ist. Das hat unter anderem den Effekt, dass es durchaus auch auf den wirklich gut ausgebauten Autobahnen Schilder gibt, auf denen kein einziger lateinischer Buchstabe zu sehen ist, nur Arabisch und Berber, Tifinagh. Das Mobilfunk-

netz in Marokko ist sehr viel besser als in Deutschland. 4 G ist flächendeckend vorhanden, selbst im Hohen Atlas und am Rand der Wüsten.

Die erste Nacht verbrachten wir dann mangels offizieller Stellplätze und dank später Stunde gleich mal „wild“ in der Nähe der Herkules-Grotte auf einem Parkplatz auf einer Klippe direkt am Atlantik. Zwei kleine Verkaufsbuden boten unter anderem marokkanischen Tee an, den wir der Brandung lauschend genossen. Am nächsten Tag wollten wir uns das Kap Spartel anschauen und einen letzten Blick auf Europa werfen. Als wir den Kaffee bezahlten, staunten wir nicht schlecht, das Motiv auf dem Geldschein direkt vor unseren Augen zu sehen: den Leuchtturm des Kap Spartel.

Das erste Fluggebiet an der marokkanischen Atlantikküste ist laut Paragliding Map

**Moulay Bouselham.** Ein verträumter Fischerort mit riesiger Lagune. Man wird als Europäer den Ort nicht betreten können, ohne Ausfahrten in diese Lagune angeboten zu bekommen. Um vom Nordufer der Lagunenmündung die 100 m Luftlinie bis zum Südufer mit dem Auto zu fahren, braucht man nach optimistischen Google Maps 1 h und fährt über 30 km. In Moulay Bouselham konnten wir leider nicht fliegen. Der Startplatz ist am nördlichen Ende der Corniche, der Flanier-Promenade, die groß, prunkvoll und funkelnagelneu ist. So neu, dass die Corniche leider noch gesperrt war, so wie der einzige Campingplatz weit und breit. Wir übernachteten vor dem Absperrzaun unter dem Schutz des dortigen Wachmanns. Wir blieben in jener Nacht nicht die Einzigen, die gerne auf der Corniche gewesen wären. Eine marokkanische

Hochzeitsgesellschaft meldete diesen Wunsch laut musizierend morgens um 2 Uhr ebenfalls an. „Unser“ Wachmann überzeugte die lustige Truppe nach einiger Zeit vom Gegenteil und wir konnten weiter-schlafen. Sein Erfolg war vermutlich möglich, weil selbst zu so später Stunde in dieser Hochzeitsgesellschaft offenbar kein Alkohol im Spiel war. Alkohol ist in Marokko schwer zu bekommen und verpönt. Zum Dank für seinen Extra-Einsatz wollte unser Wachmann zusätzlich zu seinem vorab gezahlten einen Euro am Morgen dann ein Stück europäischen Käse. Eine kostbare Rarität in Marokko, die wir ihm gerne gaben. Moulay Bouselham muss bei Wind um die 15-20 km/h NW ein herrliches und sicheres Fluggebiet sein. Der Strand ist breit, der Startplatz groß. Am Startplatz ist auch eine kleine Hütte mit Gleitschirm drauf. Dort sollte man sich anmelden, bevor man startet. Wir haben später gehört, dass der Gouverneur das Fliegen dort mal wieder untersagt hätte. Besser man fragt vorher nach.

An Heiligabend war es dann endlich soweit und wir sind das erste Mal in Afrika abgehoben: Am Strand von Mehdiya bei Kenitra waren Dromedar-Karavanen und genug Wind für Groundhandeln mit ein paar Sekunden Schweben. Kein richtiges Fluggebiet, aber schön zum Handeln mit kurzen Hüpfen. Der Campingplatz war geöffnet, hatte einen großen eiskalten Pool und warme Duschen. Eine kleine Oase nach unseren ersten Tagen Wildstehen in Marokko.

Ende Dezember sind wir dann in unserem Traumziel, dem **Nid d'aigle** (Adlernest) bei Tiznit angekommen, gerade noch in 2022. Nigel hat seinen Teil dieses in Paragliding Map als „**Nigels Place**“ bekannten Flieger Hot-Spots längst an Zazou verkauft und ist nur noch als Faktotum und in der Luft zu sehen. Unser Traumziel hat uns nicht enttäuscht. Endloses Soaren bei milden Temperaturen um die 20°C gepaart mit vorzüglicher Infrastruktur, nicht nur für den Rücktransport ins Adlernest, sondern auch mit frischer Pizza, Tagine und kleinem Infinity-Pool im Adlernest selbst. Die spektakulären Sonnenuntergänge direkt an der Bar mit Blick über den Startplatz, Strand und Meer werden wir nie vergessen! Geflogen wird bei ca. 10-30 km/h von SW-NO. Die beiden Hauptstartplätze bieten so viel Platz, dass man hier auch noch handeln kann, wenn gestartet und top-gelandet wird. Der

Startplatz im Hotelgelände ist betoniert, schräg und kostet 50 DH (5 €) Startgebühr für nicht-Gäste. Der Startplatz auf der nördlichen Seite der Straße ist geschottert, flach und kostet nix. Gelandet wird fast immer oben. Wenn mal einer absäuft und auf einem der beiden, ebenfalls üppig-großen Landeplätze unten landet, hat er beste Chancen von einem der vielen Autos mit nach oben genommen zu werden. Auch aus Richtung Aglou fahren hier viele Fahrzeuge die Küstenstraße entlang und nehmen einen gerne und gefahrlos mit. Zum Strand sind es vom Adlernest aus noch 1,5 km. Die Dünen dort sind mit ca. 30 m Höhe bei etwas stärkerem Wind durchaus zum soaren geeignet, wenn es oben schon nicht mehr geht. Ich bin einen Tag mit einer kleinen SuSi im Gurtzeug vorgeflogen und habe dann nach einer kleinen Pause im auffrischenden Wind mit dem Miniwing gespielt. Das Streckenflugpotential im Adlernest ist begrenzt. Nach Südwesten fällt das Gelände bald ab und man kommt kaum weiter als 2 km. Nach Nordost kann man 15 km bis Aglou fliegen und mit etwas Glück auch wieder zurück. Das Fluggebiet ist auch für Tandemflüge ein Traum, die vor Ort für 500 DH (50 €) angeboten werden.

Nach knapp 2 Wochen Luxus im Adlernest haben wir uns dann für eine Woche auf das berühmte Klippentor bei **Legzira** gestellt und die Einsamkeit und das aufregende Soaren an den 50 m Klippen genossen. Auch Legzira geht wie die ganze marokkanische Atlantikküste bei Winden um NW. Der Strand ist breit genug für eine Boeing. Die Klippen sind teilweise überhängend, rau und spektakulär, das Panorama atemberaubend. Toplanden ist der Normalfall. Die Flächen sind auch oben auf den Klippen flach und baumlos. Lediglich wegen der dornigen Kräuter geht man freiwillig auf einen der Startplätze. Die sind dann immer noch steinig und extrem staubig. Dieser rote Staub von Legzira ist äußerst hartnäckig, man sieht es den Schirmen nachher deutlich an, dass sie in Legzira ausgepackt wurden.

Legzira hat aber auch noch einen Startplatz auf ca. 350 m in den Bergen, **Legzira the Hill**. Der Startplatz ist groß, Tandemgeeignet und mit Blick bis zum Rand der Klippen, die den Blick auf den Strand versperren. Oben auf den Klippen kann man aber auch landen, z.B. nördlich der Hotelanlage

„Kasbah Legzira“ Eine selten befahrene Straße ermöglicht Anfahrten mit dem Auto und ist auch gut zu begehen.

Anfang Februar führen wir dann zu den blauen Steinen bei Tafraoute. Direkt bei den angemalten Steinen ist das Walk+Fly Fluggebiet „**Rochers Peints**“ mit Startplatz auf 1.358 m und möglichem Anschluss an das im Osten gelegene Gebirge von Souss mit 2.200 m. Der Sprung dahin war uns allerdings zu weit und verwirbelt, so dass es bei ein paar Abgleitern blieb. Der Startplatz ist

Ohne Google Maps wären wir in Marokko aufgeschmissen gewesen



ausschließlich zu Fuß zu erreichen und übel steinig mit scharfen Kanten. Das Gebiet liegt schon weit im Inland und ist bekannt für schnelle Wetterumschläge mit schnell einsetzenden starken Böen.

Es näherte sich ein mächtiges Tiefdruckgebiet mit Regen und Schnee in den Bergen. Wir taten gut daran, uns wieder auf die nördliche Seite des Atlas zu begeben, wie wir im Nachhinein von Reisenden erfuhren. „Unser“ Stellplatz in der Palmerie von Tafraoute stand wenige Tage später unter Wasser, Passstraßen wurden gesperrt.

Aber da waren wir schon in **Aguergour** bei Latifa mit ihrem Guesthouse mit Hammam direkt am Landeplatz. Am Startplatz leuchtete der blendendweiße Neuschnee und das Streckenflugpotential wurde nur durch die ausschließlich mündlich überlieferten Wünsche des lokalen Gouverneurs begrenzt. Thermik und Gelände ließen sehr

viel mehr zu. Der Überflug des Hauptkammes des Hohen Atlas nach Süden über den 2.100 m hohen Tizn Test Pass soll dennoch schon geklappt haben. Start- und Landeplätze sind groß und mit Teerstraße verbunden. Auch Tandemflüge sind gut möglich. Auch hier hörten wir von zeitweiligem Flugverbot durch den Gouverneur.

Der Weg von Aguer Gour in die Wüste Erg Chebbi war selber schon bedrückend karg und wüstenähnlich. Über 100 km nur Geröllwüste in einer Hochebene, die mit 1.600 m höher liegt als unser Startplatz an der heimischen Hochries. Die kleine Oase in der Dades Schlucht tat der Seele gut.

Erg Chebbi ist eine kleine Sandwüste an der Grenze zu Algerien, die touristisch gut erschlossen ist. Von **Merzouga** aus werden allerlei Touren mit Quads, Motorrädern oder auch Dromedaren angeboten. Wir sind mit unseren Schirmen ca. 1 h hineingewandert zu den ca. 150 m hohen Hauptdünen und wurden mit atemberaubenden Soaringflügen belohnt. Der goldfarbene Sand ist weich, die zahlreichen Dustdevils blieben brav draußen in der Ebene und die Karawanen boten einen fremdartig-schönen Hintergrund. Da man die Dünen zu Fuß durchaus umrunden kann, ist theoretisch bei jeder Windrichtung fliegen möglich. Am wenigsten laufen muss man bei Westwind. Es gibt keine ausgewiesenen Start- oder Landeplätze. Es ist eh alles Sand.

Weiter vom Wetter getrieben, steuerten wir dann auf Boulemane zu, einer Stadt auf 1.800 m über dem Meer, umgeben von endlosen, traumhaften soarbaren Hochgebirgskanten und 3.000ern. Schon während der mehrtägigen Fahrt nahmen wir Kontakt mit dem Club-Crête Atlas auf - dem Club des Grates des Hohen Atlas. Statt der erhofften Informationen zu den Fluggebieten wollte man uns vor Ort treffen. Mittlerweile waren wir etwas vertrauter im Umgang der Marokkaner mit der Zeit. Wer es eilig hat und mal eben schnell irgendwas will, sollte besser in den Pauschal-Hotels bleiben. Im lokalen Café in Boulemane angekommen, gab ich also über Facebook Bescheid, dass wir da sind. 10 min später kamen 2 VWs aus den frühen achtziger Jahren angedampft, 5 junge Marokkaner in den Zwanzigern stiegen



Das Adlernest, Nid d'Aigle oder auch Nigels Nest, unser Sehnsuchts-Ziel, noch immer und immer wieder

aus, hießen uns herzlichst willkommen, ließen uns ein arabisches Formular unterschreiben, hießen uns in ihrem Club willkommen und los ging's! Ab in die alten VWs und wir fuhren los. Zunächst über uns noch bekannte geteerte Straßen. Dann über unbekanntere Straßen, denen bald auch der Teer fehlte. Dann nur noch über Geröllwüste in ein gewaltiges Nichts ohne nennenswerten Bewuchs und ohne Zeichen von Zivilisation. Es dämmerte bereits, als wir am Startplatz **Ayt Karmous Enjil**, einer 7 km Soaringkante auf ca. 1.900 m ankamen. Der

Wind war perfekt und wir soarten bis in die Dunkelheit, um unten am Stausee bei Lagerfeuerschein zu landen. DAS hatten wir nicht erwartet! Statt Info zum Fluggebiet hat uns Zouhair und sein Club 4 Tage lang betreut, uns seine Geschichte vom selbstgenähten Gleitschirm erzählt, uns zu verschiedenen Startplätzen gefahren, uns zum Essen eingeladen und und und. Unsere anfängliche Sorge, uns diesen jungen, flugverrückten Marokkanern auszusetzen, wich komplettem Erstaunen über eine derartige Gastfreundschaft.

### Tipps für Gleitschirmreisen nach Marokko:

- ▶ Bringt Zeit mit. Die Uhren laufen in Marokko beruhigend langsam.
- ▶ Informiert euch immer vor Ort, bevor ihr in die Luft geht und haltet euch an das Gesagte, auch wenn es nicht immer leicht einzusehen ist und nirgends geschrieben steht. Die Gouverneure vor Ort haben viel Macht und können den Clubs viele Probleme bereiten, insbesondere wenn sich Flieger nicht an die vom Gouverneur gestellten Bedingungen halten.
- ▶ Bringt gebrauchte Gleitschirme mit! So etwas wie ein Check ist in Marokko nicht bekannt und den Piloten vor Ort nicht wichtig.
- ▶ Wenn ihr getragene Kinderkleidung mitbringt, könnt ihr damit viel Freude bereiten und im Hohen Atlas sogar bezahlen.
- ▶ Besorgt euch gleich am ersten Tag eine marokkanische SIM Karte, am besten von Maroc Telecom (die können auch eSIM).
- ▶ Paragliding Map funktioniert sehr gut in Marokko.
- ▶ Für Stellplätze mit dem Wohnmobil hat uns Park4Night vollkommen ausgereicht.

Der Wind gab uns leider keine Gelegenheit, das Juwel des Gebietes um Boulemane zu befliegen, den **Crête de Guigou**. Und die Thermik ließ uns keine Chance das Streckenflugpotential, das bis zum ca. 100 km entfernten **Bouiblane** reicht, zu testen. Aber die hier oben durchaus kalten Winterwinde erlaubten uns wiederholt, bis in den Sonnenuntergang zur soaren. Wir wollen unbedingt nochmal zur Thermikzeit nach Boulemane, zum Club Crête Atlas und zu Zouhair und seinen Freunden zurückkehren! Vielleicht ist Boulemane dann schon als Nid du Corbeau, als das Rabennest bekannt? Wer in der Gegend um Boulemane fliegen möchte, muss sich im Club Crête Atlas anmelden, sonst bringt das den Club und das ganze Fluggebiet in Gefahr. Das kostet nichts und man bekommt Information oder sogar Rundum-Betreuung. Deshalb beschreibe ich die Fluggebiete hier auch nicht genauer.

Zahlen durften wir nichts. Wir ließen unseren guten alten IOTA da. In Marokko gibt es keinen Import von Gleitschirmen. Alles was die Locals an Fluggeräten haben, haben sie von Touristen. Wir waren froh, einen Beitrag leisten zu können.

Nach 4 Tagen trieb uns das Wetter weiter, weit Richtung Norden, nach Chefchaouen, der blauen Stadt. Den Djebel Zalagh als Fluggebiet nördlich von Fes haben wir uns für unsere nächste Reise nach Marokko ge-

merkt. Chefchaouen ist umgeben von sehr viel fruchtbarem Grün. Endlich mal wieder Landwirtschaft. Die Stadt selber ist sehr touristisch, lebendig, schön und eben blau. Zum Erhalt des Markenzeichens dieser Stadt bekommt angeblich jeder, der in der Innenstadt ein Haus streichen möchte, diese blaue Farbe kostenlos von der Stadt zur Verfügung gestellt.

Uns zog es zurück nach Europa, nach Algodonales ins spanische Fliegermekka. Doch auf dem Weg zur Fähre mussten wir noch ein bedrückendes Schicksal erleben. Während unserer Mittagspause vor dem Hafen hat sich ein junger Marokkaner Zugang zu unserem Anhänger verschafft und sich dort versteckt. Die Marokkaner röntgen aber jedes Fahrzeug bei Ein- und Ausreise. So wurde der blinde Passagier, nachdem er sich seine Strahlendosis abgeholt hatte, auch sofort entdeckt. Die Augen des enttäuschten Flüchtlings werden wir nie vergessen. Zum Glück gab es sonst keine weiteren Scherereien, vor allem keinen Vorwurf der Schlepperei.

Das war das einzige negative Erlebnis während unserer 2 Monate in Marokko. Niemals wollte uns jemand Böses. Die Gastfreundschaft ist überwältigend, die Berber sind freundlich und hilfsbereit. Das Gefährlichste an Marokko ist die Reise durch Spanien.



Zouhair Laaz 2. von links und sein Club Crête Atlas in ihrer Heimatstadt Boulemane - wir kommen wieder!

### Zouhair Laaz

Zouhair ist seit Kindertagen vom Fliegen begeistert. In Boulemane gab es aber noch keine Fliegerszene, keine Gleitschirme, keine Fluggebiete. Zouhair hat sich einen Schirm aus Zelttüchern und Bettlaken selber genäht. Zum Fliegen hat die Konstruktion nach eigenen Angaben nicht gereicht, wohl aber zum Abheben, wenn Zouhair gezogen wurde, sei es von einem Boot oder von ein paar Freunden zu Fuß. Damit und mit seinem Raben hat Zouhair es in die französische Fliegerzeitschrift Parapente+ (Mai-Juni 2020) geschafft. Die Zeitschrift lud ihn ein, am Coupe Icare in St. Hilaire du Touvet teilzunehmen und sponsorte den Flug. Leider verweigerte ihm Marokko die Ausreise, wohl aus Angst er könnte nicht zurückkommen.

Zouhair ließ sich nicht entmutigen. Er gründete den Club Crête Atlas und begann die Fluggebiete aufzubauen. Immer wieder schaut er nach neuen Fluggebieten in seiner Umgebung, infiziert Freunde mit dem Flugvirus und heißt fremde Flieger herzlichst willkommen.

Vor ein paar Jahren dressierte er einen Raben, fortan das Wappentier des Clubs.



# Parapente 2

EN  
B

Der vertrauensvolle  
Aufsteiger

Follow us   

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

Der Rabe flog mit ihm durch die Lüfte, landete während des Fluges auf seiner Schulter und war ein treuer Weggefährte. Bis er eines Morgens nicht mehr kam und Zouhair seinen gefiederten Freund vergiftet am Boden liegend fand. Auf der Webseite des Clubs <https://clubcreteatlas.sport.blog> und auf YouTube findet man einige verblüffende Videos vom fliegenden Zouhair Laaz und seinem zahmen mitfliegenden Raben.

[www.youtube.com/watch?v=hSE0czAjMnc](http://www.youtube.com/watch?v=hSE0czAjMnc)  
[www.youtube.com/watch?v=PAOpWwSbglo](http://www.youtube.com/watch?v=PAOpWwSbglo)

Nicht nur dies macht Zouhair von Anfang an richtig: Er tritt gegenüber den lokalen Autoritäten nicht als abhängiger Bittsteller auf. Schon früh stellt Zouhair bei der zentralen Landesregierung in Rabat/Casablanca Antrag auf Sportförderung, nicht nur mit dem Ziel

Fördermittel zu erhalten, sondern um von der Willkür der lokalen Autoritäten unabhängiger zu werden. Im März 2023 gelingt es ihm, Förderung und Urkunde vom Sportminister Marokkos zu erhalten. Mittlerweile hat Zouhair auch verschiedene Zertifizierungen bei der Fédération Française de Vol Libre FFVL erreicht – und das ohne Marokko zu verlassen, nur per Video. Er organisiert sogar Sicherheitstrainings über Wasser und mit Schwimmweste und Boot. 



**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.

**Informationen**

**Moulay Bousselham**

**Startplatz:** am nordöstlichen Ende der Corniche, zwischen Küstenwachposten und Surfschule, groß, Sanddüne  
 Google Maps: VPW6+95P Moulay-Bousselham, Marokko  
 sowohl in Paragliding Map als auch in der DHV-Geländedatenbank,  
 Windrichtung: W-N  
 Koordinaten: N 34°53'46.66" W 06°17'18.05"  
 Höhe: ca. 30 m NN  
 Es gib einen zweiten Startplatz am südlichen Ufer der Lagunenmündung, den wir uns aber nicht aus der Nähe angeschaut haben. (NW-NO). 1h/30 km mit dem Auto entfernt, 100 m Luftlinie.  
**Landeplatz:** irgendwo am endlosen Strand

Sowohl in Paragliding Map als auch in der DHV-Geländedatenbank  
 Windrichtung: NW-NO  
 Koordinaten: N 29°26'21.74" W 10°07'17.02"  
 Höhe: ca. 32 m NN  
**Startplatz 2:** Bergstart, groß, steinig, Tandem-geeignet, freie Sicht auf die landbaren Klippen  
 Google Maps: CVRX+4M Legzira, Marokko  
 Windrichtung: SW-NW  
 Koordinaten: N 29°26'29.78" W 10°06'05.21"  
 Höhe: ca. 330 m NN  
**Landeplatz:** toplanden irgendwo auf der Klippe, Schirm ablegen, wo kein Gestrüpp ist oder am breiten Strand.

**Aguergour**

**Startplatz:** sehr groß, steinig, einfach  
 Google Maps: 77WWJ+8V, Aguergour, Marokko. Nicht in der DHV-Geländedatenbank  
 Windrichtung: WSW-N  
 Koordinaten: N 31°17'45.15" W 08°04'05.15"  
 Höhe: ca. 1.290 m NN  
**Landeplatz:** bei Latifa ist groß und eben und einfach  
 Google Maps: 8W24+7H Tamazirt, Marokko  
 Koordinaten: N 31°18'04.47" W 08°05'34.17"  
 Höhe: ca. 800 m NN  
 Vorher bei Latifa oder im Club Aguergour Parapente anmelden. Gouverneur macht auch hier immer wieder mal Stress. Sehr eigenwillige lokale Flugbeschränkungen. Also bitte nicht auf eigene Faust fliegen!  
 Hier werden auch kommerzielle Tandemflüge angeboten.

**Nigels Place alias Nid'aigle**

Das Nid d'aigle ist der Fliegerhotspot Marokkos derzeit.  
**Startplatz:** Mehrere bestens ausgebaute große Startplätze  
 Google Maps: P329+69 & P32C+J2P Tamellart, Marokko  
 Sowohl in Paragliding Map als auch in der DHV-Geländedatenbank  
 Windrichtung: W-N  
 Koordinaten: N 29°42'01.69" W 09°55'54.48" + N 29°42'06.87" W 09°55'48.46"  
 Höhe: ca. 240 m NN  
 kommerzielle Tandemflüge für ~50 € und Groundhandeltrainer im Angebot  
**Landeplatz:** meist wird hier top gelandet. Aber auch unten sind große Landeplätze, gut markiert an der gut befahrenen Straße zurück nach oben auf ca. 60 m.  
 Koordinaten: N 29°42'14.14" W 09°56'07.46"  
 Höhe: ca. 70 m NN

**Rochers Peints bei Tafraoute**

**Startplatz:** scharfkantige Steine, verwirbelt  
 Google Maps: M23V+9C9 Dousderm, Marokko  
 Windrichtung W-NW, nur in Paragliding Map  
 Koordinaten: N 29°39'12.23" W 08°57'22.79"  
 Höhe: ca. 1.360 m NN  
**Landeplatz:** neben der Straße, steinig, Felsbrocken, nicht einfach, vorher angucken!  
 Google Maps: M26Q+39X Aoussift, Marokko  
 Koordinaten: N 29°39'36.72" W 08°57'41.38"  
 Höhe: ca. 1.160 m NN

**Erg Chebbi bei Merzouga**

**Startplatz:** irgendwo in den Dünen, z.B. wie in Paragliding Map  
 Google Maps: 32G5+W47 Merzouga, Marokko. Nur in Paragliding Map, nicht in der DHV-Geländedatenbank.  
 Windrichtung: alle  
 Koordinaten: N 31°04'41.59" W 03°59'33.10"  
 Höhe: ca. 715 m NN  
 Groundhandeln im weichen Sand mit Abheben und Aufsoaren. Unmöglich für Tandem. Extrem schädlich für den Schirm.  
**Landeplatz:** irgendwo in den Dünen

**Ayt Karmous Enjl und alle anderen Fluggebiete bei Boulemane**

Bitte beim Club Crête Atlas anmelden und sich vor Ort informieren. Club-Mitgliedschaft gewünscht, kostenlos. Bitte hier nicht auf eigene Faust fliegen!  
 Kontakt am besten über „Nachricht senden“ in Facebook, zu finden unter Club Crête Atlas:  
[www.facebook.com/profile.php?id=100064000423629&sk=about](http://www.facebook.com/profile.php?id=100064000423629&sk=about)  
<https://clubcreteatlas.sport.blog>

 Der DHV empfiehlt Fortbildung und Reisen mit DHV-anerkannten Performance-Flugschulen. Siehe [www.dhv.de](http://www.dhv.de) unter Travel+Training

**So suchst du mit einem Plus Code nach einem Ort:**

1. Öffne Google Maps auf dem Computer.
2. Gebe im Suchfeld oben den Plus Code ein.  
 Wenn du nach einem Ort suchst, an dem du sich derzeit nicht befindest, gebe einen Plus Code mit dem Namen des Ortes ein, z. B. JJXX+HR8, Seattle.  
 Wenn du nach einem Ort suchst, an dem du dich gerade befindest, gebe nur den sechs- oder siebenstelligen Plus Code ein. Bist du beispielsweise in Seattle, kannst du direkt nach JJXX+HR8 suchen.

Exklusiv für DHV-Mitglieder inkl. Anhängerkupplung und Winterkomplettträger



\*Abbildung zeigt Sonderausstattung



## Freiheit genießen und 2.000 € sparen!

Flexibles Alltagsfahrzeug und  
komfortabler Camper in einem.

Als Mitglied des DHV erhalten Sie beim  
Kauf eines Minicampers die Anhängerkupplung und die Winterkomplettträger  
im Wert von 2.000 € geschenkt.

Mehr Infos unter  
[www.alpincamper.de](http://www.alpincamper.de)

**Komplett ausgestattetes Fahrzeug**

- 145 PS
- Schaltgetriebe
- inkl. Solarpanel
- Lithium-Batterie
- 5 Sitzplätze
- gasfrei durch Induktionskochfeld
- Standheizung von Webasto

**Nur 64.990,- €**  
Finanzierung/Leasing möglich



# Albanien bietet viel – auch für Gleitschirmflieger

Ein besonderer Vereinsausflug der Gleitschirm- und Drachenflieger Ostrau

TEXT UND FOTOS: HENRY HÄNSEL

Fahrt vom Nazar Beach hinauf zur Passhöhe und zum großzügigen Startplatz Llogar



Im Sommer 2021 lernten wir bei einer Rundreise durch den Balkan den albanischen Reiseführer Edmond kennen und der steht in Kontakt zur dortigen Gleitschirmszene. Angeregt durch sein Engagement tauschten wir die Adressen aus, um weiter in Verbindung zu bleiben. Bei der Planung für den Vereinsausflug 2022 wurde dann die Idee geboren, eine Tour nach Albanien zu organisieren. Dieses Land, das sich lange von seinen Nachbarn abgeschot-

tet hatte, leidet nach wie vor unter Vorurteilen aller Couleur und bedient Klischees, weil es eben noch unbekannt ist.

Albanien bietet kulturell und landschaftlich erstaunlich viel, hinzu kommt ein erstaunlich guter Service. Der uns als sehr zuverlässig bekannte Guide Edmond „Eddi“ stimmte alle Einzelheiten der Organisation perfekt aufeinander ab. Damit stand einer unvergesslichen Flugsafariwoche für 16 Vereinsmitglieder nichts mehr im Wege.

Guide Eddi und alle Flugbegleiter ermöglichten an allen Tagen einen optimalen Ablauf und reagierten flexibel, wo immer es möglich war. Einziger negativer Punkt war, dass bei der Ankunft in Tirana 7 Gleitschirme nicht in der Maschine aus Wien dabei waren. Bereits hier war Eddi sofort am Ball, um die am Folgetag zugesagte Lieferung über einen Kurier in das Hotel in Berat zu organisieren.



Weltkulturerbe mitten in der Altstadt



## Die optimale Route gestaltete sich folgendermaßen:

### Ankunft Samstag, 15.10.22:

Fahrt durch die Hauptstadt Tirana zum Hausberg, der leicht mit der Seilbahn „Dajti Express“ zu erreichen ist. Der Startplatz des Aeroclub Albania befindet sich bequeme 5 Gehminuten entfernt auf 1.027 m (Koordinaten: N 41° 22' 9.55" E 19° 54' 13.55" Startplatz Richtung West bis Nordwest gepflegt angelegt.)

Nach kurzer Einweisung des Lokals Klement, sowie einiger anwesenden Schweizer Piloten gingen dann einige Piloten an den Start, um einen ersten Flug über die Dächer von Tirana zu genießen.

Der Landeplatz (180 m), (K.: N 41° 22' 12.53" E 19° 51' 35.38") wenig anspruchsvoll, befindet sich etwas östlich der Stadt neben dem Camping Dajti, oberhalb der Straße Rruga e Arberit. Mittels Taxis wurden wir sehr zügig zurück zum Bus an der Talstation gebracht.

Anschließend ging die Fahrt zur ersten Hotelunterkunft der Stadt Berat, die zum Weltkulturerbe gehört. Unser Hotel lag inmitten der stilvoll hergerichteten Altstadt und war ebenfalls perfekt restauriert.

### Sonntag, 16.10.22

Zunächst Führung durch die Altstadt sowie die Festung und deren Geschichte.

Nach dem Mittag ging es dann per Jeep (notwendig, da im oberen Bereich der Straße nur noch Schotterpiste) zum gegenüber der Stadt liegenden Gebirgszug, dessen Startplatz „Shipiragun“ oberhalb eines mittlerweile eingestellten Marmorbruchs auf 1.200 m liegt. (K.: N 40° 40' 8.15" E 19° 51' 57.74"). Erreichbar nach ca. 20 min Gehzeit von der Straße, auf einem Gebirgskamm. Von dort wird man mit einer grandiosen Sicht über das Tal mit den Olivenhainen bis hin zur Stadt Berat ca. 8 km entfernt belohnt. Dort befindet sich am Flussufer an der Brücke über den Osumit der Landeplatz auf 50 m (K.: N 40° 42' 24.49" E 19° 55' 44.37 am rechten Ufer).

Startrichtung Ost und West sind möglich, jedoch bei West ist zwingend aufzudrehen, um über den Kamm Richtung Berat fliegen zu können. Einige haben den Start und Flug geschafft, später ließ



Am Landeplatz Tirana am Abschlusstag

der Wind keine Starts mehr zu. Start Ri. Ost großzügig für bis zu zwei Schirme, Ri. West beengt durch Baumbewuchs links und rechts.

Dann ging die Tour weiter zum Küstenort Vlora. Dieser ist mittlerweile bei Touristen jedoch auch in der Gleitschirmszene bekannt und dies mit Recht. Nach der Ankunft genossen wir ein Seafood-Essen, in einem als Geheimtipp geltenden Restaurant. Anschließend folgte ein nächtlicher Rundgang entlang der Strandpromenade.



Gjirokastra - Weltkulturerbe



Gjirokastra - Startplatz



Nazar Beach - Landebier



Startplatz Llogara

### Montag, 17.10.22

Zunächst Orientierungsfahrt mit Vorstellung der Stadt Vlora, danach Treff mit den Lokals am Landeplatz, dem Strand „Plazhi i Ri“ mit vorgelagerter Bar Pizzeria Sunset für das Landebier. Die nun 20 Flieger wurden auf verschiedene Jeeps verteilt, wichtig, da die Straße irgendwann als Schotterpiste weiterführt, bis zum Startplatz Shashica. Takeoff auf 670 m südlich von Vlora (K.: N 40° 24' 38.06" E 19° 30' 23.07").

Hervorragendes Panorama über die Stadt und Bucht, dazu ein idealer Startplatz Richtung West / Nordwest für bis zu zwei Schirme, jeder dürfte beim Flug entlang der albanischen Riviera mit anschließender Landung am Strand, auf seine Kosten gekommen sein. Landeplatz am Strand (K.: N 40° 25' 58.69" E 19° 29' 39.87"). Nach einem zweiten Flug ging die Reise weiter in den Süden, entlang der Adria nach Dhermi. Zwischenstopp mit reichhaltigem Menu kurz vor Erreichen einer Passhöhe. Anschließend erster Stopp am Startplatz, direkt an der Passstraße am Aussichtspunkt Llogara in 870 m Seehöhe. Unvergesslich das Farbspiel in der Dämmerung kurz nach Sunset. Nach Ankunft im edlen „Splendora&Spa“ noch kurz ein Bad in der Adria bei Dunkelheit und anschließendem Rotwein auf der Terrasse.



Spitzkehre unterhalb vom Startplatz Girkustra



Startplatzpflege Gjirokastra



Der Wind passt.



Am breit angelegten Startplatz von Llogara ist Platz für mehrere Schirme

## Dienstag 18.10.22

Nach üppigem Frühstück, Fahrt zum Landeplatz am Nazar Beach und dem dortigen Skysport S Center betrieben vom ständigen Begleiter und bekannten Lokal Xhoni. Er führte dann die Gruppe zur Einweisung sowie zum Startgelände; (K.: N 40° 11' 18.21" E 19° 35' 57.71") das wir mit dem Reisebus erreichten. Besonderheit hier die Leethermik, die ab Mittag ordentliche Flüge verspricht. Der Blick über die Adria hin zu den ionischen Inseln und Korfu sowie dem Gebirgszug der Riviera im Rücken war ein weiterer Höhepunkt. Alle hatten ihr ausgiebiges Flugerlebnis, besonders war auch, dass der Guide Eddi mit Xhoni einen Tandemflug wagte. (Startri. SW bis West bequem für zwei Schirme).

Nach der Landung und einem ausgiebigen Bad nahmen wir kurzerhand ein gemeinsames idyllisches Abendessen bei Xhoni am Strand mit Lagerfeuer, Gitarrenklängen und Rotwein ein.

## Mittwoch, 19.10.22

Kurze Absprache, nochmals einen Flug vor Abfahrt zu gestalten, nach Landung aller Pilotinnen/Piloten Aufbruch zum nächsten Ziel nach Gjirokastra, ins Landesinnere unweit der griechischen Grenze. Bei der kurzweiligen Fahrt, Blick auf ein Relikt aus dem kalten Krieg, einen U-Boot Tunnel und Bunker in Porto Palermos, weiter nach Saranda, der Küstenstadt an der dort nur ca. 2 km breiten Meerenge

zu Korfu. Abstecher in die Ruinenstadt Butrint mit Führung von Eddi durch über 2.700 Jahre Geschichte. Anschließend Weiterfahrt in die zum Weltkulturerbe zählenden Stadt Gjirokastra.

## Donnerstag, 20.10.22/ Freitag, 21.10.22

Fahrt zum Treff am Landeplatz (270 m) (K.: N 40° 8' 50.64" E 20° 8' 47.40") an der Straße Rruga Valere Abzweig Richtung Dorf Nokove. Dort zunächst Einweisung von Xhoni zum Fluggebiet, einem langgestreckten Gebirgszug. Anschließend Auffahrt über die gut ausgebaute Passstraße zum Haltepunkt in einer Spitzkehre. Von dort ca. 20 min Aufstieg (nichts für die ältere Garde) hinüber zum großzügigen Startplatz auf 1.050 m ü.NN. Startgelände großzügig für bis zu zwei Schirme. Achtung zur Info: Der bei „Paragliding 365“ angegebene Startplatz Cayub (K.: N 40° 10' 47.78" E 20° 9' 41.42") liegt zwar nah an der Straße, ist jedoch durch die unmittelbar dahinter befindliche Felswand nichts für Anfänger. Daher eher die Einweisung des Lokals zum zuvor beschriebenen Startgelände einholen!

Toller Blick über das breite Tal, mit der Altstadt im weiten Hintergrund. Nach und nach setzte die Thermik ein und alle starteten zu mehr oder weniger langen Flügen entlang des Gebirgszuges, wobei eine leichte Inversion Grenzen setzte.

Höhepunkt des Abends war ein gut organisiertes Essen in einer

alten perfekt restaurierten Karawanserei. In gemütlicher Runde wurde beschlossen, am Folgetag nochmals vor Weiterfahrt den gleichen Startplatz zu wählen. Anschließend führte die Fahrt durch eine grandiose Landschaft zurück nach Tirana in ein Hotel im Zentrum direkt am Skanderbegplatz.

### Samstag, 22.10.22/Sonntag, 23.10.22

Früh morgens Stadtführung mit Eddi zu den wichtigsten Punkten. Anschließend Fahrt zur Seilbahn und Auffahrt an den Startplatz Dajti. Hinzu gekommen waren weitere Gleitschirmflieger aus der albanischen Szene, die den Tag mit uns verbrachten. Die thermischen Bedingungen versprachen längere Flüge, die dann auch mit deutlichen Überhöhungen erfolgten.

Am Abend dann ein mehrgängiges Menu in einem gut gewählten, bekannten Restaurant, mit viel Gesprächen, zur kurzweiligen gelungenen Woche.

### Fazit:

- ▶ Tourismus und Gleitschirmszene befinden sich in Albanien noch unter der „Grasnarbe“.
- ▶ Erstaunlich ist, mit welcher Hingabe unser individueller Plan aufgegriffen und umgesetzt wurde.
- ▶ Ratsam ist, bei all den Unwägbarkeiten, einen zuverlässigen Partner zu wählen (den hatten wir definitiv), der bei verschiedenen Dingen klärt und vermittelt. ✈

*Unser besonderer Dank an alle Organisatoren voran: Guide Edmond Zhupani; Fahrer Sulejman, Piloten/Lokals Xhonatan Islami (Xhoni); Klement Doda; Genci Pecani; Denis Miftari*

*Kontaktperson (deutsch/ englisch/italienisch):  
Edmond Zhupani WhatsApp +355(0)692029294  
Email: edmondzhupani@gmail.com*



### DER AUTOR

Henry Hänsel ist Gleitschirmflieger seit 1995 ; B Schein ; Tandemberechtigung; UL Lizenz, Gleitschirmreisen in 17 Länder.

ANZEIGE

# Lynx2

## LEAVE NO TRACE

Hochleistungs 2,5 Liner  
EN-C (LTF-C in Arbeit)  
Kleines Packmaß  
3,2 - 4,3 kg



**BGD**  
BRUCE GOLDSMITH DESIGN

Aufdrehen vor Blümlisalp  
Rothorn, Blümlisalphorn und  
Öschinenhorn (von links nach  
rechts)



# Doldenhornhütte

Ein Schweizer Hike and Fly zum Genießen und Staunen

TEXT UND FOTOS: JUTTA REISER & THOMAS LATZEL

**E**igentlich waren wir im Elsass zum Fliegen. Wunder schön. Doch nach einer Woche Ostwind und dazu noch stark - wuchs die Lust nach mehr Bewegung - und am besten mit alpiner Kulisse.

Wollten wir nicht schon einmal auf die Doldenhornhütte und das Wetter hatte nicht gepasst? Heute und morgen könnte es gut dafür sein! Also losgefahren, ins Berner Oberland, nach Kan-

dersteg. Wir pokerten mit etwas Wetterglück (die Prognose stellte Überentwicklungen in Aussicht) und angekommen, empfing uns tatsächlich freundlicher Sonnenschein mit der Aussicht, bei unserem Aufstieg zur Doldenhornhütte trocken zu bleiben.

Zwischen frühlinggrünen Lärchen, Arven, noch nicht ganz blühenden Alpenrosen, Trollblumen, Enzian, Alpen-Aurikel und wie sie sonst noch alle heißen geht es abwechslungsreich bergauf, spru-



## HIKE+FLY HINWEIS

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

delnde Bachläufe kreuzend, Wasserfälle und Tiefblicke im Panorama, senkrechte Felsflanken nebenan. Ein lauschiges Plätzchen lädt zur Rast ein, die Füße mal kurz mit eiskaltem Wasser umspült, dann weiter zum letzten Aufstieg durch eine Steilstufe, aber auf gutem Pfad.

Der Berg verleiht offensichtlich hellseherische Fähigkeiten, begrüßt uns doch kurz darauf eine entgegenkommende Wanderin freundlich mit »ihr seid sicher die, die runterfliegen wollen«. Hätte sie sich nicht als Heidi, die Hüttenwirtin vorgestellt (bei der wir uns angemeldet haben), würden wir tatsächlich an die magische Kraft des Doldenhorns glauben, denn unsere H+F Ausrüstung unterscheidet sich nur unwesentlich von einem Mehrtages-Hüttentour-Gepäck.



Gleich ist es geschafft: die Doldenhornhütte



Ein idyllischer Rastplatz am Gebirgsbach lädt zur Pause mit einer Abkühlung ein.

Der Weg wird flacher, die Hütte erscheint hinter den nur wenige Meter hohen jungen Lärchen. Der Sommerschnee zieht sich zurück, die Waldgrenze steigt. Bald ist es geschafft! Der Blick nach oben zum Doldenhorn präsentiert sich imposant, eindrucksvoll sind die riesigen Felsplatten, über die einst (es muss wohl schon ein paar hunderttausend Jahre her sein) unvorstellbare Felsmassen ins Tal rutschten und eben dieses um etwa 400 Meter Höhe auffüllten. So entstand der heute lieblich anmutende Talboden von Kandersteg.

Mit dem Wandel des Klimas schmelzen die Gletscher und der Permafrost taut auf. Damit kommt der Berg hier erneut in Bewegung, unterhalb des Doldenhorns ist deshalb das Gelände weiträumig für Wanderungen gesperrt.

Die SAC-Hütte der Sektion Emmental bleibt glücklicherweise da-



Aussichtskanzel oberhalb der Hütte mit Blick zum Öschienensee und zur Blümlisalpgruppe



## Infos

**Charakter:** relativ einfache H+F Tour, landschaftlich reizvoll, fliegerisch je nach Bedingungen mäßig schwierig bis anspruchsvoll.

**Startrichtung:** Nord-West

Startplatz großzügig und mit Windfahne (Stand Juni 2023), überwiegend bewachsen mit Heidekraut, Preiselbeeren und niedrigem Borstengras. ca. 10 min. von der Hütte Richtung Westen auf dem Hüttenweg absteigen.

Weitere Startmöglichkeiten in den Geröllfeldern unterhalb der großen Platten.

**Flugweg:** entweder direkt zum offiziellen Landeplatz an der Öschinenbahn (groß und einfach) mit Windfahne. Parkende Autos in unmittelbarer Nähe, vorher besichtigen - oder über den Felsflanken im Talwindsoaren bzw. thermischen Anschluss finden. Kabel der Materialseilbahn zur Hütte beachten.

Im Sommer starker Talwind, anspruchsvolle Landung bei thermischen Bedingungen.

**Ausgangspunkt:** Kandersteg, Parkplatz der Öschinenbahn (Gebührenpflichtig) oder Wanderparkplatz rechts des Öschibachs (Gebührenfrei), ca. 1.200 m MSL

**Aufstieg:** abwechslungsreicher Hüttenaufstieg auf gut markiertem Weg, ca. 700 hm, Schwierigkeit T2 (einfach). Trittsicherheit erforderlich, ca. 2,5 Std. vom Landeplatz. Hinweisschilder zu Wegsperrungen unbedingt beachten (Felssturzgefahr).

**Hütte:** SAC Sektion Emmental, 1.917 m MSL Hüttenbewirtung Heidi und Fritz [www.doldenhornhuette.ch](http://www.doldenhornhuette.ch). Vegetarische sowie glutenfreie Kost nach Anmeldung möglich, sehr nettes Hüttenpersonal und gutes Essen! Reservierung empfohlen. Erweiterung für 2024 geplant (Bauarbeiten, Heli-Betrieb).

**Beste Jahreszeit:** Juni-September.



Schöne Thermik und grandiose Aussicht auf die Blümlisalp-Kette. Auf dem Absatz rechts die Doldenhorn-Hütte





Am Startplatz. Im Hintergrund kleines Doldenhorn und Spitzer Stein



von verschont. Wir haben sie inzwischen erreicht, freundlich begrüßt von Fritz, dem Chef hier oben, dabei noch kurz zuvor den potentiellen Startplatz links des Wegs inspiziert. Wir genießen jetzt Suure Moscht, hüttengebackenen Nusskuchen und einen grandiosen Blick ins Tal. Die andere Richtung verdunkelt sich nun merklich und tatsächlich scheint unser Timing perfekt, nachdem wir lieber an den inzwischen eingheizten Ofen in die gute Stube umziehen, während draußen der Himmel grummelt.

Das Abendessen ist lecker und reichlich, das Nachtlager bequem und ruhig (wir haben einen wenig frequentierten Tag erwischt und keiner der Hüttengäste schnarcht) und nach erholsamem Schlaf lockt die Morgensonne zu einem Vorfrühstücksspaziergang.

Schon zieren erste kleine Cumuli die Gipfel der Blümlisalpgruppe, die hoch thronend über dem türkisblauen Öschinensee in weißer Pracht vor dem blauen Himmel strahlt.

Noch streicht leichter Bergwind über die bunten Bergblumen, aber die ersten Kreise eines Adlers vor der Hütte kündigen schon baldigen Aufwind an.

Also noch grad z'Mörgele mit Birchermüsli, lecker Brot und selbstgemachter Marmelade, dann die Sachen packen und auf bzw. ein paar Meter ab zum Startplatz. Der ist dann bei näherem Hinsehen auch gut: ideal geneigt, perfekt zum Wind ausgerichtet und dank einiger glatter kahler Felsplatten zwischen Heidekraut und Preiselbeeren startbar. Hüttenwart Fritz hat hier sogar eine solide Windfahne installiert!

Die Flügel bald ausgelegt (es ist bequem Platz für mehrere), eingehängt, alles sorgfältig gecheckt, und mit einer leichten Brise Vorwind in die Luft! Eigentlich hatten wir uns auf einen gemütlichen Abgleiter eingestellt, aber zur Überraschung trägt die Luft sanft und gut. Allerfeinstes Thermik-Soaring, vorbei an und über Wasserfällen, gewaltigen Felswänden mit Blümlisalp- und Öschinensee-Panorama, tief unten das liebevolle Kandertal und nordwärts die Streckenflugrennstrecke der Niesenkette im Blick.

Wir sind im Endorphinrausch, fotografieren, spielen mit unseren Flügeln, genießen dieses Geschenk und vergessen jede Zeit.

Ein Blick zum Windsack am Landeplatz weckt uns wieder auf, der ist zwar winzig, weil noch tief unter uns, steht aber inzwischen stramm und deutet auf zunehmenden Talwind hin. Das Landen erfordert dann auch einige Konzentration, Thermik und zügiger Wind halten die Luft gut in Bewegung. Aber der Landeplatz ist groß, unsere Flügel sind brav und der Boden empfängt uns sanft. Von einer Einheimischen werden wir auch noch auf einen kalten Willkommens-tee eingeladen, den wir dankbar annehmen.

Was für ein Erlebnis, so aussichts- und abwechslungsreich, so überraschend flugschön. Erfüllt und dankbar genießen wir noch am Waldrand ein herzhaftes Stück Schweizer Bergkäse und einen guten Espresso. So kann das Leben weiter gehen! ▢



#### DIE AUTOREN

Für die beiden Fluglehrer **Jutta Reiser** und **Thomas Latzel** sind Touren wie diese Entspannung und Erlebnis pur.

Dabei finden sie immer wieder neue und weniger bekannte, landschaftlich und fliegerische reizvolle Fluggebiete.

## Lesson learned, in the gym!

Eine der wichtigsten Fähigkeiten für den Notfall lernst Du nicht beim Fliegen, sondern in der Turnhalle. In wilde Schwingungen gebracht trainierst Du, den Retter blitzschnell zu greifen, auszulösen und gezielt wegzuschleudern. Diese Skills können im Ernstfall Dein Leben retten. Nutze die Angebote der SkyPerformance-Flugschulen für ein Retter-Training in der Turnhalle unter Anleitung erfahrener Fluglehrerinnen und Fluglehrer.



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



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



**Planet Para**  
68766 Hockenheim, Tel. 06205-9038334  
[www.planet-para.de](http://www.planet-para.de)



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



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



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



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



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



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



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



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



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



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



**Flugschule OpenAir**  
64673 Zwingenberg, Tel. 0157-35704753  
[www.flugschule-openair.de](http://www.flugschule-openair.de)



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



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



Streckenflugtraining

Sicherheitstraining

Thermik- und Flugtechniktraining

Soaringtraining

Rettungsgerätetraining

Groundhandlingtraining

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



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



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



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



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



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



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



**Paragliding Academy**  
87534 Oberstaufen, Tel. 08325-919015  
[www.paragliding-academy.com](http://www.paragliding-academy.com)



**OASE Flugschule Peter Geg**  
87538 Obermaiselstein, Tel. 08326-38036  
[www.oase-paragliding.com](http://www.oase-paragliding.com)



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



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



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



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



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



**Flugschule Aufwind**  
A-8972 Ramsau, Tel. ++43  
6645169050  
[www.aufwind.at](http://www.aufwind.at)



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

# Unfallstatistik Gleitschirm 2022

Ein offener und ehrlicher Umgang mit unseren Fehlern und die Bereitschaft daraus zu lernen, ist die beste Unfall-Prävention.

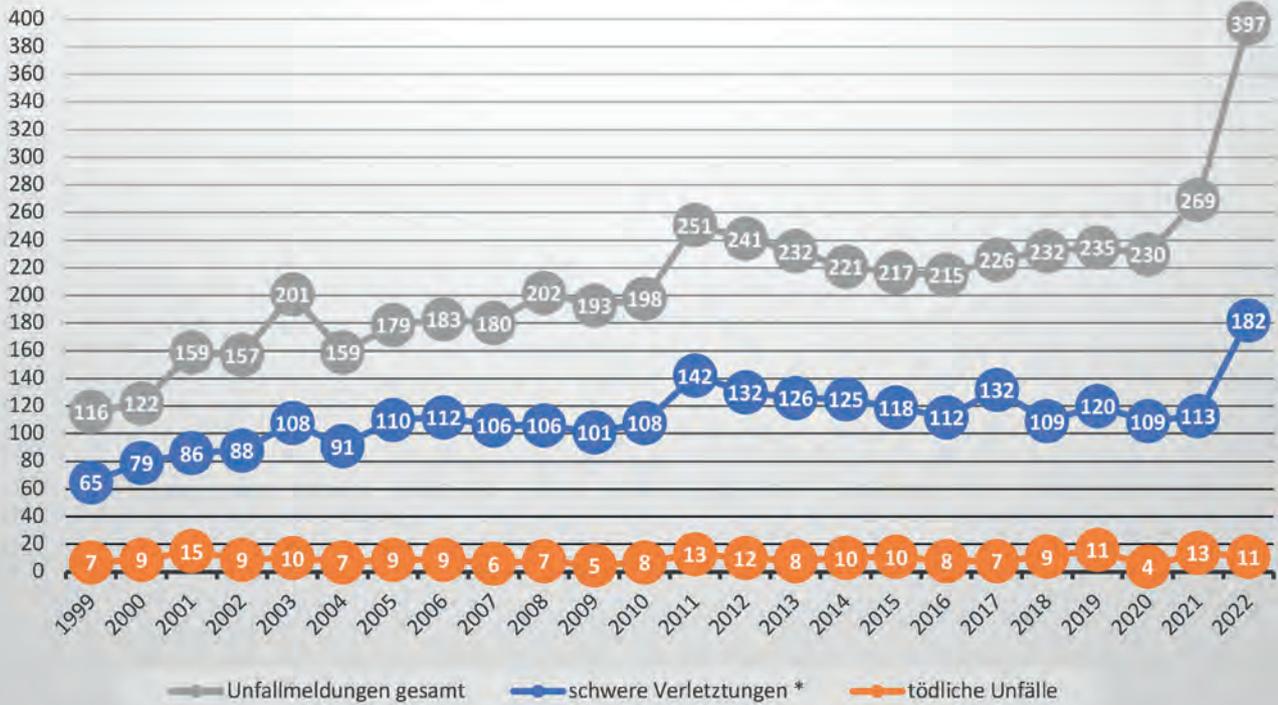
TEXT: KARL SLEZAK

## Unfallzahlen und Unfallentwicklung

Für das Jahr 2022 wurden dem DHV insgesamt 397 Unfälle und Störungen von deutschen Pilotinnen und Piloten bei Flügen im Inland (208) und Ausland (189) gemeldet. 182 davon mit schweren Verletzungen\* sowie 11 tödliche Unfälle. Die Zahl der gemeldeten Vorfälle beim Passagierfliegen lag bei 19, davon 6 mit schwer verletzten Passagieren. Von der Flugausbildung wurden 79 Vorfälle und Unfälle gemeldet, davon die Hälfte mit leichten Verletzungen. Mehr als die Hälfte der tödlichen Unfälle hatten ihren Ausgang bei einer turbulenz-bedingten Störung (Einklapper). Ein deutliches Zeichen, dass die Grenzen der fliegerisch beherrschbaren Wetterbedingungen zu oft überschritten werden.

Bei der Betrachtung der Unfallzahlen sollte berücksichtigt werden, dass zu Beginn der Aufzeichnung 1997 knapp 20.000 DHV-Mitglieder Gleitschirmpiloten waren, 2022 waren es mehr als 38.000.

## Unfallzahlen von 1999 bis 2022



\*Schwere Verletzungen umfassen eine große Bandbreite. Sie reichen von Bänder- oder Muskelrissen bis zum Polytrauma (mehrfache, lebensbedrohliche Verletzungen)

### Wie ist der starke Anstieg der Unfallmeldungen zu erklären?

Ein Teil der Zunahme ist durch Reduktion der Dunkelziffer begründet. Seit Anfang 2022 erfolgt hier eine proaktive Akquise durch den DHV. D.h. Unfällen, die bekannt werden (z.B. Polizeimeldungen, Medien, Hinweise von Piloten), die aber nicht dem DHV gemeldet wurden, wird aktiv nachgegangen. Auch bei Vorfällen im Ausland. Nötigenfalls wird mehrmals mit den Verunfallten Kontakt aufgenommen, bis diese eine Online-Unfallmeldung vornehmen. Pilotinnen und Piloten haben eine Unfall-Meldepflicht nach § 7 LuftVO. Meldungen werden grundsätzlich vertraulich behandelt. Sie sind Grundlage für die Unfallforschung und Verbesserungen bei der Sicherheit.

Der DHV hat zudem eine Verpflichtung als Beauftragter. Im Rahmen des „European Plan for Aviation Safety“ muss der Verband seine Bestrebungen verstärken, Vorfälle und Unfälle zu erfassen und die gewonnen Erkenntnisse zu verbreiten. Das allein erklärt die Steigerung der Zahlen aber nicht. Die gestiegenen Pilotenzahlen und zunehmend anspruchsvollere Wetterbedingungen tragen ebenfalls einen Teil zu den erhöhten Unfallzahlen bei. Die kommenden Jahre werden zeigen, ob auch der Faktor „statistischer Ausreißer“ für die Saison 2022 relevant war.

## Tödliche Unfälle 2022

Auch 2022 war die Zahl der tödlichen Unfälle, wie schon im Vorjahr, zweistellig (11). In zwei weiteren Fällen waren die Piloten in der Luft an einer medizinischen Ursache verstorben (Herzinfarkte).

Für fast alle der hier in Kurzform beschriebenen tödlichen Unfälle gibt es ausführliche Untersuchungsberichte mit Sicherheitshinweisen auf der Website des DHV.



► **Februar, Kolumbien** | Bei einer betreuten Streckenflug-Reise war es im Fluggebiet Los Tanques, Roldanillo, zu einem tödlichen Absturz gekommen. Ein 57-jähriger Gleitschirmflieger mit regelmäßiger Flugpraxis hatte bei einem Streckenflug versucht, im Lee einer Geländekante thermischen Anschluss zu finden, um eine drohende Außenlandung zu vermeiden. In dem turbulenten Bereich war es zu einem Einklappen des Flügels (Swing Nyos RS, EN B) mit Verhänger und Spiraldrehung gekommen.

► **April, bei St. Martin/Lofer, Österreich** | Auf einem Streckenflug vom Hochfeln bei starker Frühjahrs thermik war der Gleitschirm (Ozone Alpina 3, EN C) eines erfahrenen Streckenfliegers in einen Spiralsturz geraten. Die Untersuchung hat ergeben, dass wahrscheinlich ein Einklapper mit Verhänger in einem turbulenten Lee-Bereich die Ursache für den Spiralsturz war. Der Rettungsschirm wurde zu spät ausgelöst und konnte nicht mehr öffnen.

► **Juni, bei Hindelang-Unterjoch/Allgäu, Deutschland** | Nicht abschließend zu klären, war die Ursache eines tödlichen Absturzes im Oberallgäu. Mit seinem Gradient Montana von 2009 (LTF 1-2) war der 78-jährige Pilot im Landeanflug (Außenlandung) aus 5-10 m Höhe unvermittelt senkrecht abgestürzt. Der Pilot erlitt dabei so schwere Verletzungen, dass er noch an der Unfallstelle verstarb. Als Ursache am wahrscheinlichsten erscheint ein Strömungsabriss.

► **Juni, bei Kobarid, Slowenien** | Eine 49-jährige Pilotin war auf einem Streckenflug vom Fluggelände Kobala Richtung Nordwest. Die Meteo-Analyse ergab, dass die Flugbedingungen ausgesprochen turbulent waren und sich schnell zunehmend kritisch (Gewitter) entwickelten. 20 km nach dem Start war die Pilotin in ein großflächiges Lee-Gebiet geflogen. In ca. 150 m über Grund geriet der Gleitschirm (Ozone Alpina 3, EN C) in eine Spiral-Drehung mit eingeklappter Seite. Diese Beobachtung eines Augenzeugen lässt auf einen Verhänger als Ursache für den



© PETER BERGDOLT

### *Einklapper-Wetter: windzerrissene, turbulente Thermik*

Spiralsturz schließen. Der Pilotin gelang die Ausleitung des Spiralsturzes nicht. Der Rettungsschirm wurde zu spät ausgelöst, er konnte nicht mehr öffnen.

► **Juni, Emberger Alm, Kärnten, Österreich** | Kurz nach dem Start war es bei thermisch-turbulenten Windbedingungen zu einem tödlichen Unfall nach Einklapper in Bodennähe gekommen. Der 57-jährige Pilot hatte vor dem Unfallflug einen kapitalen Fehlstart und startete erneut gegen die ausdrücklichen Bedenken seiner Begleiter. Diese hatten ihm wegen der unsicheren Startbedingungen und möglicher Beeinträchtigungen durch den vorangegangenen Fehlstart dringend geraten, nicht mehr zu fliegen. Nach einem massiven Frontklapper war der Gleitschirm (Advance Sigma 11, EN C) in eine schnelle Drehung geraten und in den mit Baumstümpfen bestandenen Hang gecrasht. Der Pilot hatte großes Pech, weil er mit dem Kopf auf einen Baumstumpf prallte.

► **August, Brauneck, Lenggries, Bayern, Deutschland** | Am anspruchsvollen Nordstart des Braunecks waren die Windbedingungen wechselhaft und immer wieder von stärkeren Böen durchsetzt. Bei den startenden Gleitschirmen waren im Abflug die Turbulenzen sichtbar, teils auch mit Klappern. Viele Piloten warteten lange auf eine Beruhigung. Tatsächlich beruhigten sich die Bedingungen nach 19 Uhr deutlich, jedoch immer noch mit gelegentlichen stärkeren Böen. Eine 59-jährige Gleitschirmfliegerin startete mit ihrem U-Turn Vision (EN B) gegen 19:30 und geriet im Abflug in eine starke Böe. Der Gleitschirm klappte seitlich ein und drehte schnell ab. In der Drehbewegung stürzte die Pilotin in den Starthang.

► **September, Zwölferhorn, Salzburg, Österreich** | Ein 64-jähriger deutscher Gleitschirmflieger hatte bei den Startvorbereitungen einen Leinenüberwurf bei seinem Gleitschirm (Advance Epsilon 9, LTF B) übersehen. Er bemerkte nach dem Abheben, dass etwas mit den Leinen nicht in Ordnung war. Ab diesem Moment war er praktisch ausschließlich damit beschäftigt, den Überwurf zu entfernen. Dazu zog er einseitig und auch beidseitig an den Steuerleinen. Nach einiger Zeit riss er eine Steuerleine so schnell und weit herunter, dass es zum einseitigen Strömungsabriss kam. Der Schirm geriet ins Trudeln, kurz vor dem Boden kam es zu einem sehr starken Vorschießen der Kappe und zum Aufprall. Besonders tragisch: Auf einem Video des Geschehens ist gut zu erkennen, dass der Gleitschirm, trotz des Leinenüberwurfs weitgehend problemlos und gut steuerbar geflogen wäre.

► **September, Aquafredda, Italien** | In diesem Küsten-Fluggebiet (Region Cilento) war ein 51-jähriger Gleitschirmflieger nach einer Wasserlandung ertrunken. Der Pilot war im Landeanflug auf den Strand von Aquafredda zu hoch gewesen und hatte dies auch nach Funkanweisung des Landeplatz-Betreuers nicht korrigiert. Am Ende des Strandes waren die Optionen ein Crash in felsiges Gelände oder eine Kurve Richtung Meer und Wasserlandung, wofür sich der 51-Jährige entschied. Die relativ hohen Wellen brachen sich mit Wucht an den Uferfelsen und bildeten starke Wirbel und Soge. Trotz sofortiger Hilfe durch mehrere Personen gelang es nicht, den gewaserten Piloten über Wasser zu halten und lebend zu bergen.

► **November, Montellano, Algodonales, Spanien** | Ein einseitiger Strömungsabriss beim Aufwind-Fliegen war die Ursache eines tödlichen Unfalls im bekannten Fluggebiet Algodonales. Der 68-jährige Pilot hatte seinen Schirm (Swing Arcus 7 EN B) in sehr schwachen Aufwind-Bedingungen auffällig stark angebremsst. Augenzeugen beobachteten, dass er aus dem stark angebremssten Flug eine Kurve einleiten wollte. Dabei kam es zum einseitigen Strömungsabriss und zum Trudeln. In Bodennähe schoss die Kappe stark nach vorne und der Pilot prallte mit hoher Energie auf das steinige Gelände.

► **November, Hike+Fly-Berg Habicht, Gschnitztal, Tirol, Österreich** | Ursache dieses tödlichen Unfalles war ein Klippenstart. Zwei Piloten hatten sich für einen Abbruch des Aufstiegs und für einen Start an der Südflanke des Habicht entschieden, oberhalb der Innsbrucker Hütte. Der gewählte Startplatz war sehr flach und ging, nach einer nochmaligen Verflachung in eine senkrechte Felswand von 80-100 m Höhe über. Die ganze Bergflanke war großflächig im Lee, der Startwind wechselnd leicht von vorne bis leicht von hinten. Bereits beim Start des ersten Piloten ging es nur ganz knapp gut aus. Der 27-jährige zweite Pilot musste seinen Schirm nach dem Aufziehen korrigieren, weil er schräg stieg. Dadurch blieb nicht genügend Anlaufstrecke bis zur Klippe. Dort hatte der Gleitschirm nicht ausreichend Geschwindigkeit und der Pilot stürzte die senkrechte Felswand hinab.

► **Dezember, Norma, Provinz Latium, Italien** | Ein sehr erfahrener 56-jähriger deutscher Pilot war nach einem Frontklapper mit seinem Gin Gliders Leopard (EN D) tödlich verunglückt. In dem SW ausgerichteten Gelände war durch den Nordwind eine Lee-Situation entstanden, teils überlagert durch schwache Thermik. In einem Lee-Rotor war der Gleitschirm in niedriger Höhe großflächig frontal eingeklappt und anschließend in einer Drehbewegung in das felsdurchsetzte Gelände gestürzt.

© LUTZ RÖSELMÜLLER



**Die beste Medizin  
gegen schlechte Starts:  
Groundhandling-Training**

## Bereich Start und Abflug (Meldungen) Vorflug- oder Startcheck

Am häufigsten treten hier Fehler beim Checken der Leinen auf (12 Meldungen, 8 Schwerverletzte, 1 tödlicher Unfall). Man sollte sich öfter vor Augen halten, wie wenig Zeit eine gründliche Leinenkontrolle in Anspruch nimmt und wie gefährlich ein Flug mit einem fetten Leinenknoten sein kann. Eine kurze Blickkontrolle zur Schirmkappe nach dem Vorwärts-Aufziehen reicht nicht, um Leinenknoten zuverlässig zu erkennen.

So wie es dieser Pilot es beschreibt: „*Ich habe beim Kontrollblick den Knoten in der Bremsspinne übersehen, was letztendlich zum Absturz durch Trudeln geführt hat.*“ Die Konsequenz sollte sein, dass

vor dem Vorwärts-Aufziehen eine gründliche Leinenknoten-Kontrolle schon beim Vorflug-Check durchgeführt wird.

Cool reagiert- und unverletzt geblieben! „*Leinenknoten beim Starten nicht gemerkt, nach dem Abheben ließ sich Schirm nicht mehr steuern und drehte nach rechts, habe dann erfolgreich Rettung geworfen und bin soft gelandet.*“

Ein unentdeckt gebliebener Leinenknoten kann jeden treffen. Deshalb sollte man sich mental mit dem Verhalten im Flug bei Leinenknoten befassen.

## Partnercheck- sinnvoll und sicher



FLUGSCHULE OBERBAYERN

Beinschlaufen. Je nach Art der Beingurte und der dadurch verursachten Abschnürung der Blutzirkulation kann eine Bewusstlosigkeit innerhalb einiger Minuten eintreten. Eine schnelle Notlandung hat deshalb in dieser Situation oberste Priorität.

Ein Fall wurde bekannt, wo sich im Abflug ein Tragegurt aus dem Gurtzeug-Karabiner löste. Aufpassen heißt es, wenn in die Gurtzeug-Karabiner nicht nur die Tragegurte, sondern auch noch die Retter-Aufhängungen eines Frontcontainers eingehängt werden. Der Platz dafür ist in vielen Karabinern sehr knapp und man muss gut checken, ob der Schnapper ordnungsgemäß schließt.

**→ Klar: Jede Pilotin und jeder Pilot ist immer selbst verantwortlich für sein Tun. Aber in der Gruppe einen Partnercheck durchzuführen, andere auf unentdeckte Fehler hinweisen, ein Auge auf offensichtlich unsichere Piloten haben, solche einfachen Selbstverständlichkeiten können lebensrettend sein.**

→ DHV-YouTube-Video: Umgang mit Leinenknoten



Drei Unfälle wurden gemeldet, weil die Steuergriffe zum Rückwärts-Aufziehen verdreht aufgenommen worden waren. Die Gleitschirme waren nach dem Ausdrehen nicht steuerbar. Besonders beim Schirmzugewandtem Einhängen gehört ein Check des richtigen Verlaufs der Steuerleinen zum Pflichtprogramm.

In den Bereich Vorflugkontrolle und Startcheck fällt auch das Kontrollieren der Verschlüsse des Gurtzeugs. Hier zeichnet sich gerade ein Wieder-Aufleben einer fast schon ausgestorbenen Unfallursache ab; offene Gurte mit der Gefahr des Herausfallens aus dem Gurtzeug. 2022 und im bisherigen 2023 gab es bereits 5 gemeldete Vorfälle, einer davon mit tödlichem Ausgang. Als eindeutige Ursache ist in 3 der 5 Fälle Ablenkung von der Startcheck-Routine von den Piloten beschrieben worden.

Zwei Fälle von Hängetrauma wurden gemeldet. Eine Pilotin berichtete von einem solchen Vorfall durch zu lang eingestellte Bein Gurte. Sie kam nach dem Start nicht in die sitzende Position, sondern hing einen quälend langen Flug halb bewusstlos in den

### Unfälle beim Startvorgang (45 Meldungen)

„Schirm nicht angebremst, Klapper und Sturz.“ In einem kurzen Satz beschreibt ein Pilot nicht nur seinen Unfall, sondern das häufigste Szenario für schwere Startunfälle (6 Schwerverletzte) mit dem Gleitschirm. Die Unfalldatenbank zeigt, dass diese Ursache bei erfahrenen Fliegern selten, bei Anfängern und Wenigfliegern sehr häufig ist. Grund: Die Koordination von Lauftechnik (Geschwindigkeit des Piloten) und Anbremsen (Geschwindigkeit der Schirmkappe) ist anspruchsvoll. Das sichere Gespür, um die Kappe im Startlauf so anzubremsen, dass sie sicher über dem Piloten steht, bedarf viel Training. Kritisch wird es besonders, wenn der Schirm in der Beschleunigungsphase überschießt, entlastet oder einklappt. Oft hebt der Schirm mit dem Klapper ab und dreht unmittelbar danach zurück in den Hang mit hoher Aufprallenergie und den entsprechenden Verletzungsfolgen.

Vieles, was in der Beschleunigungs- oder Abhebe phase zum Unfall führt, hat seine Ursache beim Aufziehen und Stabilisieren des Gleitschirms. Der Beginn des Startlaufs mit einem nicht startfertigen Flügel kann klar als die Haupt-Ursache für Startunfälle benannt werden. O-Ton einer Unfalldmeldung: „Nach dem Aufziehen kleiner Klapper links. Der Klapper geht wieder auf und ich beginne mit dem Startlauf. Der Schirm schießt vor und klappt rechts ein. Es folgt ein Absturz in die Bäume unterhalb des Startplatzes. Nach dem ersten Klapper wäre ein sofortiger Startabbruch nötig gewesen.“

**→ Nach dem Aufziehen und Stabilisieren muss eine aktive Startentscheidung getroffen und nicht einfach losgerannt werden. Nur wenn der Schirm sauber, symmetrisch und störungsfrei über dem Piloten in Startrichtung ausgerichtet steht und die Bremsen nicht in einer Extremstellung sind, soll die Entscheidung für den Startlauf fallen. Andernfalls Startabbruch!**

Bei einem Start-Unfall an einem Hike+Fly Startplatz war der unsauber ausgelegte und deshalb schief steigende Schirm der Ausgang einer letztlich tödlichen Fehlerkette. Es sind oft diese vermeintlichen Kleinigkeiten, die nicht ernst genommen, oder gar nicht wahrgenommen werden.

Ein schlampig ausgelegter Schirm, der schräg steigt und den Piloten in der Folge aus der Startrichtung bringt. Ein nachlässig gewählter Auslegeplatz, der zum Startlauf in holprigem, welligem, löchrigem, seitlich abfallendem Terrain zwingt. Häufig ist ein Stolpern, Umknicken, Stürzen, Ausrutschen, etc. die Folge solch vermeintlicher Banalitäten. Unter dieser Rubrik waren 2022 11 schwere Unfälle zu verzeichnen.

**→ Wer sich selbstkritisch eher als schwächeren Starter einschätzt, sollte die Startstelle prioritär nach den Kriterien für ein einfaches Aufziehen und einen störungsfreien Startlauf wählen.**

Wieder zeigte sich, dass Nullwind am Startplatz kritisch sein kann. 5 Piloten verletzten sich schwer, weil sie mit hoher Laufgeschwindigkeit stürzten, oder zu früh mit dem Startlauf aufhörten, obwohl der Schirm noch nicht trug.

**→ Was grundsätzlich für jeden Start gilt, hat bei wenig Wind von vorne besondere Wichtigkeit: „Ich beschleunige aktiv, bis mich der Schirm voll trägt und mache die letzten Schritte in der Luft.“**

Laminarer, mäßiger Wind macht das rückwärts-Aufziehen zum spielerischen Vergnügen. Böige Bedingungen führen aber immer wieder zu Unfällen. 2 Piloten meldeten schwere Verletzungen, weil sie, noch eingedreht, von einer starken Böe erfasst und unkontrolliert ausgehebelt wurden.

Falsches Ausdrehen nach dem Rückwärts-Aufziehen ist der Grund für 3 weitere schwere Unfälle gewesen. Ein Pilot hatte nach einem Startabbruch erneut aufgezo-gen, ohne die Ausdrehrichtung zu kontrollieren und sich ein-statt ausgedreht. Er hob eingedreht ab, verlor sofort die Kontrolle über die Steuerung und crashte in die Drachenflieger-Rampe am Startplatz. Wegen der über Kreuz laufenden Steuerleinen besteht die große Gefahr, die Steuerung intuitiv falsch vorzunehmen.

**→ Einmal in dieser Situation ist es meist besser, schnell die hinteren Tragegurte oder die Steuerleinen oberhalb Vertwistung zu ergreifen und damit vom Gelände wegzusteuern.**

**→ Besonders nach einem Startabbruch sollte vor dem erneuten Aufziehen gecheckt werden, in welche Richtung das Ausdrehen erfolgen muss. Immer dahin, wo der obenliegende Tragegurt zum Gurtzeug verläuft.**

### Abflugphase

73 Unfälle (28 Schwerverletzte, 3 tödliche Unfälle) waren in der Abflugphase gemeldet worden. Wegen der unmittelbaren Bodennähe verlangt diese Flugphase besonders kritische Beurteilung.

**→ Es ist deshalb eine wichtige Sicherheitsmaßnahme, vor dem Start eine Phase der persönlichen Beobachtung und Beurteilung einzulegen. Sich am Startplatz etwas abseits allein hinsetzen, alles genau beobachten, den Wind, die Wolken, die Thermik, die Piloten, die schon gestartet sind. Sich fragen, ob man bei diesen Bedingungen mit Freude und ausreichendem Sicherheitspolster in der Luft sein wird. Erst dann die Entscheidung für oder gegen einen Flug treffen.**

Eine Fehleinschätzung zeigt sich meist bereits unmittelbar nach dem Start: „Kurz nach dem Start bekam ich einen Frontklapper und dann zusätzlich noch einen Seitenklapper. Der Schirm hat sich in Sekundenschnelle um 180 Grad gedreht und ich bin wieder auf den Starthang heruntergestürzt.“

Klapper sind in der Tat häufige Ursache für Unfälle in der Abflugphase (16 Fälle), ebenso Abflüge, die durch ungünstige Windsituation in Bäumen oder an Hindernissen endeten (14 Fälle). Besonders kritisch sind Schneisen-Startplätze. Hier muss bei der Beurteilung vor allem auf eine mögliche Lee-Situation durch Seitenwind geachtet werden. Oft nicht leicht erkennbar, weil in der Schneise auch bei Seitenwind durch den kanalisierenden Effekt Aufwind herrschen kann.

„In ca. 5-10 Meter Fughöhe erwischte mich eine sehr starke Seitenböe, der Schirm klappte einseitig ein und geriet sofort in einen Twist und sackte zu Boden.“

8 Piloten hatten in ihren Unfallberichten angegeben, dass der Start in einer Lee-Situation erfolgt ist.

**→ Typische Lee-Anzeichen sind: in Stärke und Richtung auffällig wechselnder Wind, Windstille am Start, obwohl es im freien Luftraum sichtbar weht, erkennbare Thermik in der Luft, aber keine Ablösungen am Startplatz, stark ungleichmäßiges Rauschen in den Bäumen, andere Flieger saufen am Hang ab, steigen aber weiter draußen, thermische Ablösungen von vorne wechseln mit Schüben von Rückenwind...um nur einige zu nennen.**

### Windenschleppstart versus Hangstart

Auf 111 Unfälle bei Start und Abflug mit Hangstart kamen 2022 8 Unfälle beim Start an der Winde.

#### Unfälle beim Flug

Seitliche und frontale Einklapper (72 Meldungen, 36 Schwerverletzte, 6 tödliche Unfälle)

In einer Untersuchung der tödlichen Einklapper-Unfälle eines 5-Jahres-Zeitraums waren auch die jeweiligen Wetterbedingungen betrachtet worden. Nicht überraschend war, dass starke bis sehr starke Thermik in Verbindung mit Wind von mehr als 15 km/h am häufigsten genannt wurden. Die dadurch entstehenden Turbulenzen, die stark genug sind, um sicherheitsrelevante Einklapper zu verursachen, finden sich im freien Luftraum im Scherungsbereich von vertikalen und horizontalen Luftströmungen. Also Thermik und Wind. Je stärker desto turbulenter.

→ Wenn das DHV-Wetter eine Warnung vor anspruchsvollen Bedingungen beinhaltet, sollten Pilotinnen und Piloten, die an Flügen in moderaten Bedingungen interessiert sind, besser am Boden bleiben, zumindest in der thermisch aktiven Tageszeit.

Aus der genannten Untersuchung geht auch hervor, dass bei der Hälfte der tödlichen Einklapper-Unfälle eine Lee-Situation gegeben war. Das spiegelt sich auch in den Unfallberichten 2022 wider. Ein Pilot: „Habe mich mit ca. 60 m Startüberhöhung in einem zu geringen Aufwindband ins Lee abtreiben lassen. Gerade als ich wieder rausfliegen wollte, bekam ich einen mir in dieser Heftigkeit nicht bekannten Totalzerstörer/Klapper.“

Kleinräumigen Lees hinter Hindernissen, Geländeeinschnitten und Kanten sind nur dann gut zu erkennen, wenn man sich im Flug ein ständiges Bild von der Strömung des Windes macht. Eine Pilotin berichtete: „Kleiner Ausläufer des Müllnerhörndels wurde nicht als Lee wahrgenommen. Dann Totalzerstörer 150 m über geplantem Landeplatz mit stabiler Verhängerspirale.“

→ Die Frage „Luv oder Lee“? bei einem Flug regelmäßig korrekt zu beantworten, ist eine der großen Herausforderungen für Gleitschirmflieger. Anfänger sollten an ihrer Einschätzung zu dieser Frage ständig arbeiten. Und einen großen Bogen um alle Bereiche zu machen, die nicht zweifelsfrei aus dem Luv vom Wind angeströmt werden.

Bei manchen Unfallberichten mit der Ursache „Einklapper“ wird deutlich, dass es einen solchen gar nicht gegeben hat, vielmehr einen einseitigen Strömungsabriss. Immer dann, wenn bei engem Kurvenflug, z.B. bei der Landeinteilung, die Kurveninnenseite „einklappt“, war es fast mit Sicherheit ein einseitiger Strömungsabriss durch Überbremsen. Der Außenflügel wird dann von hinten angeströmt und die entstandene Deformation kann man durchaus mit einem Einklapper verwechseln. Warum das wichtig ist? Die richtige Pilotenreaktion ist hier ein sofortiges Freigeben der heruntergezogenen Bremse. Und beim Einklapper? Ein Pilot schrieb: „Nach ca. 20 sec. Flugzeit hatte ich einen massiven Klapper auf der rechten Seite. Ich verlagerte mein Gewicht auf die rechte Seite und folgte mit weit geöffneter Bremse der Drehbewegung. Der Schirm ging schnell wieder auf, jedoch machte ich derweil eine Rechtskurve, einhergehend mit Höhenverlust und einer entsprechenden Beschleunigung.“

Das ist eine problematische Pilotenreaktion auf einen seitlichen Einklapper. Besonders in Hang- oder Bodennähe muss das Vorschießen und Wegdrehen gestoppt werden. Deshalb sollte das Abkippen des Körpers verhindert und ein Vorschießen der Kappe durch moderates Gegenbremsen gedämpft werden.

→ Check das DHV-YouTube Tutorial „Seitenklapper mit Pilotenreaktion“



Jede Pilotin, jeder Pilot sollte sich kritisch fragen: „Habe ich die fliegerischen Skills, um mit sicherheitsrelevanten Klappern bei meinem Gerät klarzukommen?“ Nachdenklich machen Unfallberichte wie dieser: „Die Pilotin reagierte nicht, als sie nach dem Start Richtung Leeseite versetzt wurde. Sie bekam dann einen großen Einklapper und ohne Pilotenreaktion drehte der Schirm schnell zum Hang und stürzte ab.“ Das sollte nicht passieren, der sichere Umgang mit normalen Einklappern gelernt in einem Sicherheitstraining muss Pflicht für alle Gleitschirmflieger sein, die in thermischen Bedingungen fliegen. O-Ton aus einem Unfallbericht:

„Ohne Sicherheitstraining mit diesem Gerät hätte ich diese Schirmreaktion nicht handhaben können und wäre am Hang aufgeschlagen.“

Bei Frontklappern war es bei 7 der 14 gemeldeten Fälle zu einem Strömungsabriss als Folgereaktion gekommen. Grund ist der kurzzeitig hohe Anstellwinkel des Schirmes nach dem Einklappen. Wer da anbremst, wird fast sicher einen Strömungsabriss provozieren. Deswegen gehören die Hände in dieser Situation zunächst nach oben an die Leinenschlösser.

Frontklapper bei stärker gestreckten Schirmen knicken manchmal im Mittelteil ab, die Flügelende schlagen nach vorne um (Horseshoe). Dann muss über einen kurzen, kräftigen Bremsimpuls das Abknicken verhindert werden, weil daraus häufig Verhänger entstehen. Auch das sollten Piloten, besonders beim Umstieg auf einen stärker gestreckten Schirm im Sicherheitstraining üben.

Öffnet der Klapper nicht mehr vollständig, spricht man von einem Verhänger. Verhängt sich der Außenflügel in den Leinen, folgt der Übergang in den Spiralsturz meist sehr schnell. „Der Schirm tauchte sofort in einer Spiralbewegung ab, innerhalb von Sekundenbruchteilen hatte ich Sinkwerte von 11 m/s laut Aufzeichnung des Vario.“

Ein weiterer Pilot macht mit seiner Meldung deutlich, wie wichtig auch die mentale Auseinandersetzung mit solchen Situationen ist: „In diesem Moment war mir sehr bewusst - der Retter muss raus, so schnell wie möglich! Der Satz: „Retter raus - am Leben, Retter nicht raus - tot!“ war mir in diesem Moment sehr bewusst.“

2022 wurden 15 Verhänger-Vorfälle gemeldet, alle mit Gleitschirmen ab Mid-B aufwärts. Mit einem EN A-Gleitschirm kam es zu einem Verhänger mit Spiralsturz aus einer Strömungsabriss-Situation.

**Der Satz: „Retter raus – am Leben, Retter nicht raus – tot!“ war mir in diesem Moment sehr bewusst.**



## Kollisionen (13 Meldungen)

Die stark gestiegene Zahl der Kollisionen zeugt auch vom dichter werdenden Flugbetrieb. 2022 gab es bei 13 Kollisionen 5 Schwerverletzte. Die meisten Vorfälle ereigneten sich beim Hangsoaren (5) und beim Thermikfliegen (4). Das Übersehen anderer, bzw. die Fehleinschätzung einer gefährlichen Annäherungs-Situation sind häufige Gründe. Beim Thermikkreisen waren 3 Fälle durch zu geringe Abstände im Kreis, bzw. unterschiedliche Steiggeschwindigkeiten verursacht worden. In einem Fall war ein Einklapper der Grund für starken Höhenverlust und der Kollision mit einem tiefer fliegenden Gleitschirm.

### → Tipps zur Kollisionsvermeidung:

- Die anderen beobachten und ihre Flugwege antizipieren. Dadurch anbahnende Annäherungen frühzeitig wahrnehmen und Ausweichoptionen checken.
- „Einkesseln“ am Hang ist sehr kritisch. Immer darauf achten, dass der Weg vom Hang weg offenbleibt und sehr darauf bedacht sein, anderen nicht den Weg vom Hang weg zu versperren.
- Nach Erkennen einer Ausweichsituationen frühzeitig durch beginnende Ausweichbewegung signalisieren, dass man regelkonform reagiert.
- Immer und grundsätzlich einen gründlichen Schulterblick vor dem Einleiten einer Kurve machen.
- Auf- und Abwinde sind schwer kalkulierbar. Deshalb beim Über- oder Unterfliegen anderer ein großes Sicherheitspolster einkalkulieren.
- Beim Luftraum-Scan systematisch vorgehen. Den Blick ca. 2 Sekunden auf einen Bereich richten und dann den nächsten scannen. Oben-links, oben Mitte, oben rechts, Mitte rechts, mitte-mitte, mitte-links, unten-links, unten-mitte, unten rechts.
- Wenn der Verkehr so dicht wird, dass man nicht mehr alle im Auge behalten kann - abhauen! 3 + me ist eine brauchbare Regel für normale Piloten.
- Planlos fliegenden Piloten großräumig ausweichen.

→ Check das DHV-Youtube-Video „Rücksichtnahme beim Thermikfliegen“



## Extremflug, Acro

Nur eine Unfallmeldung. Der Pilot war an einem heißen Tag zu Fuß aufgestiegen. Im Flug leitete er eine - soeben im Sicherheitstraining erlernte - Steilspirale ein. Bereits kurz nach der Einleitung hatte er einen Blackout, konnte aber den Schirm noch aus dem Spiralfflug steuern und den Retter werfen. Stichworte: körperliche Belastung in Steilspiralen, Hitze, Erschöpfung, Dehydrierung.

## Unfälle bei Landeeinteilung (62 Meldungen)

Bei Unfällen in der Landeeinteilung verletzten sich 41 Piloten schwer. Die häufigsten Ursachen für Abstürze im Landeanflug sind Strömungsabriss (einseitig oder beidseitig, gesamt 19), Hindernisberührung durch räumliche Fehleinschätzung (13) oder starkem meteorologischen Einfluss (4), Einklapper (8), Steilkurven oder Vorschießen durch Steuerfehler (6), Durchsacken wegen Windgradient (3).

Landung ist Stress. Man sollte deshalb frühzeitig schon beim Anflug des Landebereichs vom Flugmodus in den Landeanflugmodus umschalten, um Zeit und Ruhe zu haben und sich auf das konzentrieren, was wichtig ist: die Windsituation, die richtige Flugtechnik, ruhig, mit dem Fokus auf Strömungsabriss-Prävention, dem Vermeiden von hektischer Steuerung und hohen Schräglagen und dem ständigen Check des Luftraums und der Hindernis-Situation. Auf Streckenflügen ist es wichtig, sich frühzeitig mit den Außenlandeooptionen vertraut zu machen. Sonst werden aus ganz vielen Außenlandemöglichkeiten schnell ganz wenige und schließlich nur noch eine ganz schlechte.

Abachtern im Queranflug sollte nur in Ausnahmefällen nötig sein. Wenn man dazu gezwungen ist, z.B. wegen steigender Luft, ist sofort volle Konzentration gefragt. Das Fliegen der engen Achter-

schlaufen ist prädestiniert für Überreaktionen bei der Steuerung. Einseitige Strömungsabrissse oder zu dynamisches Abtauchen in die Kurve haben 3 Piloten gemeldet, die sich beim Aufprall auf den Boden schwer verletzt haben.

Piloten, die im Endanflug stark anbremsen, leben gefährlich. Viele sind sich des großen Risikos nicht bewusst, wenn sie stark anbremsen, um z.B. den Endanflug dadurch zu verkürzen. Der selbstkritische Bericht eines Betroffenen: *„Kein Sinken über der Landewiese, Endanflug mit bereits sehr starker Bremse, abrupter Strömungsabriss in einer Höhe von 4-5 m. Grundsätzlich war das gesamte Landemaneöver mit angebremsstem Schirm sehr riskant und wird so nicht wieder ausgeführt.“*

**→ Der aktive Steuerweg geht von der Steuerleinen-Rolle (oben) bis zur Karabiner-Aufhängung (unten). Es ist im Normalflug niemals erforderlich, die Steuerleinen weiter herunterzuziehen. Auf diese Weise kann es nicht zu unabsichtlichen Strömungsabrissen kommen.**

Auslöser für einseitige Strömungsabrissse im Landeanflug ist der Versuch, mit dem angebremssten Schirm zu kurven, ohne die Außenbremse zu lösen. Ein Zeuge: *„Einseitiger Strömungsabriss in der Kurve. Der Schirm dreht mit deutlich zu tiefer Innenbremse und ohne Freigeben der Außenbremse.“*

Das Beschleunigen des Außenflügels durch Lösen der Außenbremse ist der Schlüssel zur Verhinderung von einseitigen Strömungsabrissen. Jeder Strömungsabriss ist wegen des starken Pendeleffektes und der unmittelbaren Bodennähe lebensgefährlich.

Hindernisberührung bei der Landeeinteilung hat zu 13 Unfällen geführt. Räumliche Fehleinschätzung beim Vorbeifliegen an Hindernissen ist ein Grund. Eine Kollision des Außenflügels mit einem Baum (3 Unfälle) ist besonders kritisch, weil der Flügel abrupt gestoppt und in eine Schleuderbewegung gezwungen wird. O-Ton, Zeuge: *„Der Pilot flog in geringer Höhe mit dem Wind, touchierte mit dem rechten Flügelende einen Baum und wurde in der Folge durch die Pendelbewegung in einer Rechtskurve zu Boden geschleudert.“*

Übersehen: 3 Meldungen betrafen die Kollision mit Strom- oder Telefonleitungen im Landeanflug. Weil die Kabel selbst oft sehr schlecht sichtbar sind, sollte man bei Außenlandungen besonders auf Masten und deren Verlauf achten.

Ein zu tief angesetzter Landeanflug geht überdurchschnittlich oft schief. *„Die Kurve in den Endanflug war zu tief und ich bin mit hoher Fahrt gegen eine Mauer geprallt“* schreibt ein Pilot. Ein anderer: *„Ich war schon zu tief und hätte mit Rückenwind landen sollen, leitete aber eine Spirale (Steilkurve) ein und schraubte mich mit meinem Schirm förmlich in den Boden.“*

Bei Starkwind sollte niemals ein Gegenanflug geflogen werden, sondern eine Starkwind-Landeeinteilung und zwar deswegen: *„Der Wind erreichte etwa 30 km/h, als ich im Gegenanflug war und ich es nicht mehr schaffte den Schirm nach rechts zu steuern, weil schon zu tief und auf die Steinquader der Ufereinfassung aufprallte.“*

Bei den Klappern waren als Hauptursachen starke Turbulenzen durch böige Windbedingungen oder starke Thermikablösungen genannt worden. Häufiger Grund für Klapper im Landeanflug sind Leeturbulenzen, weil zu nahe hinter luvseitigen Hindernissen

angeflogen worden ist. Man muss damit rechnen, dass es im Lee einer Baumreihe noch in mehr als 100 m Entfernung kritisch turbulent ist. O-Ton: *„Beim Landeanflug bei mäßigem aber böigen Talwind geriet die Pilotin in den Leewirbel eines 2stöckigen Hauses und großer Bäume am Ende des Landeplatzes im Luv. Der Schirm kollabierte komplett in ca. 1,5 m Höhe.“*

### ... und Landung (70 Meldungen)

Bei Unfällen im direkten Landevorgang verletzten sich 35 Piloten schwer, einer starb nach einer Wasserlandung. Instabile, oft zu kurze Endanflüge sind der fast alleinige Grund für Landeunfälle.

Mit dem Ergebnis einer harten Bodenberührung, Stolpern, Umknicken, auf dem Protektor einschlagen, in Schräglage aufkommen, etc. Das meiste ließe sich verhindern durch Endanflüge, die lang, stabil und ohne Nick- und Rollbewegungen ausgeführt werden. Eine typische Schilderung: *„Beim Landeanflug infolge zu späten Eindrehens in den Endanflug mit enger Kurve Aufsetzen mit deutlich erhöhter Sinkgeschwindigkeit.“*

Eine fehlerhafte Landetechnik selbst ist der häufigste Grund für ein hartes Aufkommen mit Knöchelbrüchen, Bänderrissen, Unterschenkel-Frakturen und ähnlichen Verletzungen. *„Der Pilot löste beide Bremsen in ca. 2 m Höhe und schlug in der Pendelbewegung auf dem Boden auf.“*

Wenn Piloten zur Landung zu spät durchbremsen (und deshalb mit hoher Geschwindigkeit landen) liegt der Grund oft bei schlechter Höhenabschätzung. Diese funktioniert besser, wenn man im letzten Teil des Endanfluges nicht zum Boden, sondern in Flugrichtung blickt.

Verstärkt wird die Verletzungsgefahr, wenn der Pilot zur Landung nicht laufbereit ist und stürzt. Bei sitzenden Landungen gerät nicht selten ein Unterschenkel unter das Sitzbrett und kann brechen.

→ Check das DHV-YouTube Tutorial „Peilen in der Landeeinteilung“



### Rettungsgeräteauslösungen (32)

Ursachen: Leinenknoten 2, Kollisionen 10, unkontrollierte Flugzustände (Klapper, Verhänger, Twist) 19, stabile Steilspirale 1

Bei den gemeldeten Rettungsgeräte-Einsätzen blieben 20 Piloten unverletzt oder verletzten sich leicht. In 5 Fällen war die Höhe für eine erfolgreiche Öffnung zu gering, die Piloten erlitten schwere Verletzungen. Bei 3 der 5 Schwerverletzten war die Öffnung aber schon erfolgt und hatte so einen Teil der Energie abgefangen. 2 Piloten lösten den Retter im Spiralsturz zu spät aus und kamen deshalb zu Tode. Ein paar O-Töne:

# EINE NORMALE KREUZKAPPE...

„Der Retter ist bei ca. 30-35 m über Grund geworfen worden, öffnete bei ca. 10 m und konnte so die größte Energie beim Aufprall im Steilgelände abmildern.“

„Wichtig war, sofort die Rettung zu ziehen trotz niedriger Höhe über Grund.“  
Zwei Fälle von „Retter-Fraß“ waren gemeldet worden, ein Pilot schrieb: „Hierbei hatte sich der Rettungsschirm im Gleitschirm verhängen, konnte jedoch durch Muskelkraft zurückgezogen werden, sodass er öffnete.“

→ Für die Auslösung des Retters in unkontrollierten Flugsituationen gilt:

*Du hast 3 Sekunden.  
Dann muss der Retter raus!*

## Doppelsitzer

19 Unfälle waren beim Tandemfliegen gemeldet worden. Dabei waren 6 Passagiere und 1 Pilot schwer verletzt worden. 10 der Unfälle ereigneten sich am Start, 2 im Flug und 7 bei der Landung. Haupt-Unfallgründe sind nicht mitlaufende Passagiere am Start und Turbulenzen im Landeanflug, die eine härtere Landung wegen Durchsacken verursachen. Im Flug führte ein massiver Einklapper sowie ein durch einen Leinenknoten beeinträchtigter Gleitschirm zu Unfällen. Nach einem Seilriss beim Windschlepp in geringer Höhe hatte sich ein Passagier schwer verletzt, weil der Gleitschirm durch Überbremsen in einen Strömungsabriss geriet.

## Hike+Fly

Hier gab es 3 gemeldete schwere Unfälle, davon ein tödlicher. Bei allen Unfällen hatten sich die Piloten trotz schlechter Windbedingungen zu einem Start entschlossen. Nach stundenlangem Aufstieg (und einem drohenden stundenlangen Abstieg) fällt die Entscheidung gegen einen Start naturgemäß schwer.

„Ich hatte die Situation falsch eingeschätzt und blieb aber an der letzten Gletscherspalte mit dem Oberschenkel hängen“, schrieb ein Pilot zu seinem Unfall am Ortler. ▽

→ Weitere statistische Informationen zu Unfällen und Verletzungsfolgen unter diesem QR-Code



### DER AUTOR

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



## ...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

  
**CHARLY**  
BEST OF AIR

www.finsterwalder-charly.de

Mehr Infos



Actionvideo



# Wer nicht gewinnen will, gewinnt

Ein Plädoyer für „Otto-Normal“

TEXT UND FOTOS: UWE PREUKSCHAT

Die Beratung vor einem Flug mit dem Partner. Ein Vorteil!



Ich höre anderen Fliegern zu. Mich interessieren dabei Gespräche von frischen Pilotinnen und Piloten. Da höre ich oft raus, dass man sich nicht lange mit Hausbergfliegerei aufhalten wollte und hohe Ziele anstrebt. Streckenfliegen erscheint als normal. SAT offenbar ein Muss im fliegerischen Portfolio und Spiralen eine Grundfertigkeit. Mich erschreckt das, da mir bewusst ist, dass - Talente ausgenommen - die meisten für solche Ziele zuerst mal hart an sich arbeiten müssen. Mit dem A-Schein hat man nur die Erlaubnis zu fliegen, jedoch nicht sofort das gewünschte Können und Wissen für höher gesteckte Ziele. Das kommt erst durch Training und Weiterbildung. Ich möchte nachfolgend beschreiben, warum ich auch mal Nein sage. Denn auch das will gelernt sein.

Den Begriff Genussflieger benutzen viele. Aber Genuss und Höchstleistung passen nicht zwingend zusammen. Ich glaube von Armin Harich, dem bekannten Streckenflugpiloten, den Satz zu kennen „wer fliegen können will, muss fliegen gehen“. Da ist viel dran. Auch für den Genussflieger. Aber! Wer kennt es nicht? Man nimmt sich vor zu fliegen, hat vielleicht sogar frei genommen, oder

ist im Fliegerurlaub und dann beurteilt man die Bedingungen als nicht sicher genug. Aber andere Piloten starten anscheinend problemlos.

Ich denke, die Situation haben viele von uns schon erlebt. Dann sitzt man am Startplatz und grübelt. Es müsste doch gehen.... andere starten doch auch.... da hinten, der schaut aus, wie ein Anfänger und macht sich fertig. Im schlechtesten Fall setzt mich sogar noch ein Bekannter unter Druck. Verzichtet man auf einen Start und geht dann mit gepacktem Schirm wieder nach unten, erntet man oft mitleidige Blicke. Aber: Du bist der Maßstab, was sich gut und sicher anfühlt und Freude macht und sonst niemand. Deshalb ist es so wichtig, eine Startentscheidung nicht gegen eigene Bedenken zu treffen.

Leider habe ich in meiner über 20-jährigen Fliegerzeit schon zu viele schlechte Beispiele erlebt. Leichtsinn, Ignoranz oder schlicht Unwissenheit haben schon viele Flieger-Karrieren beendet, bevor sie richtig begonnen haben.

Ich selbst hatte den Vorteil, in einem Verein zu starten, der von jeher das Thema Sicherheit sehr großgeschrieben hat. Ich habe an dieser Stelle schon einmal berichtet, dass das Fliegen im Verein viele Vorteile mit sich bringt, da man sich gegenseitig beraten und unterstützen kann.

Persönlich habe ich den Luxus, dass meine Frau ebenfalls seit vielen Jahren Pilotin ist und wir uns auch da immer gemeinsam abstimmen. Ein echtes Pfund! Beratung oder Einsicht hält auch gerne mal von einem üblen Flugerlebnis ab.

Aber was kann uns helfen, unliebsame Flüge zu vermeiden, wenn man keinen Partner an seiner Seite hat, mit dem man sich beraten kann?

Neuen Vereinsmitgliedern rate ich, in sich hineinzuhören. Nicht nur die meteorologischen Bedingungen, auch das Bauchgefühl muss vor dem Start stimmen. Passt das hier wirklich für mich? Freue ich mich auf den Flug mit einem guten Gefühl? Oder warnt mich meine innere Stimme?

Darüber hinaus gilt es andere zu beobachten. Ist die Luft draußen wirklich gut? Oder könnte es ein sehr unruhiger Flug werden, der mich überfordert, mir Angst macht oder mich gefährdet?

Wenn andere gut starten und draußen gut fliegen, muss es nicht bedeuten, dass ich das auch kann.

An thermisch aktiven Tagen ist zu bedenken, dass die Bedingungen am Landeplatz viel anspruchsvoller sein können, als man es am Start vermutet.

Das ist dann nämlich der nächste Punkt. Seinen Könnensstand abwägen. Taugen die Bedingungen dafür? Übe ich genug?

Sind alle Parameter gecheckt und mit gut bewertet, steht einem schönen Flug nichts mehr im Weg. Passt ein Parameter nicht, muss man lernen, Nein zu sagen. Gleitschirm- oder Drachenfliegen soll Spaß machen.

Sich die Frage zu stellen, ob dieser nächste Flug dem gerecht wird, ist meine Maxime mittlerweile. Der Satz „lieber am Boden stehen und sich wünschen in der Luft zu sein, als in der Luft zu sein und sich zu wünschen am Boden zu stehen“ umschreibt dies sehr treffend. Daher nutzen meine Frau und ich gerne weitere Natursportarten, die sich in den meisten Fluggebieten anbieten. Wandern, mal einen Klettersteig, Radfahren. Vieles bietet sich an.

Ich möchte das nicht falsch verstanden wissen. Wer *in der Lage ist, darf auch nach Leistung* streben. Nur verwechseln leider viele Leistung mit Spaß. Ebenso bedauerlich ist, dass viele Pilotinnen und Piloten nicht bereit sind, zu trainieren. Groundhandling, Sicherheitstraining, Thermiktraining sind in unserem Fliegerleben normal. Von nichts kommt nun mal nichts.

Beim jetzigen Stand in meinem Fliegerleben kann ich sagen, dass ich heute froh bin, nicht mehr alles zu wollen. Nicht mehr dem Druck anheimfallen, fliegen zu *müssen*.

*Wir* fliegen, wenn ein schöner Genussflug erwartet werden kann, trainieren dafür und sind nicht traurig, wenn er kurz ausfällt. Passt was nicht, sagen wir Nein.

In diesem Sinne: Fliegen ist das schönste Hobby der Welt, aber wenn's für dich nicht passt, sag Nein. Außerhalb eines Wettkampfs gibt es nichts zu gewinnen. Nichts!

Ein weiterer Faktor, den man berücksichtigen muss, wenn man seit Langem fliegt. Man wird älter. Älter zu werden bedeutet auch, dass sich die Beweglichkeit ändert, sich die Reflexe verändern und das Sehvermögen sich verschlechtert. Das gilt es zu realisieren und in seine Entscheidungen mit einzubinden. Das Altern können wir freilich nicht aufhalten. Aber es ist unsere Entscheidung, den Veränderungsprozessen zu begegnen. Das gilt für die Wahl des Fluggerätes genauso wie für die Einsicht, mit noch mehr Training die eingeübten Bewegungs- und Reaktionsabläufe frisch zu halten. Gedanklich frisch zu bleiben, gelingt durch Weiterbildung oder auch Selbststudium. Möglichkeiten dafür gibt es zuhauf. Z.B. mit dem großen Artikel-Archiv des DHV zu allen sicherheitsrelevanten Themen und den Lehrvideos des DHV auf Youtube. ▽



[DHV Gleitschirm und Drachen fliegen - Deutscher Gleitschirmverband und Drachenflugverband: Flugsicherheit Artikel und Videos](#)



[\(112\) DHV Gleitschirm-Lehrvideos Aktuell - YouTube](#)



Silvester in Bassano. Ruhige Thermik im Winter genießen



Groundhandling beim Warten auf ein freies Seil beim Windenschlepp



#### DER AUTOR

**Uwe Preukschat** lebt und fliegt im Saarland, ist aber auch gerne - immer mit seiner Frau Romy - in den Vogesen und den Alpen unterwegs. Er ist Vereins-Vorsitzender (1. Para-Skiclub Saar) und DHV-Regionalbeirat für die Region Mitte.



# Nimm doch mal die Öhrchen!

Kontrolliert Aufziehen bei Starkwind – Ohne Aushebeln & Wegschleifen!

TEXT UND FOTOS: SIMON WINKLER

**D**en Gleitschirm bei starken und/oder böigen Wind aufzuziehen, ist immer eine Herausforderung. Techniken dazu gibt es viele: Co-brastart, Aufziehen mit A- und C-Ebene oder einfach nur aus dem zusammengerafften Schirm.

Das Ziel ist überall das Gleiche: Die Powerzone so gut wie möglich vermeiden, um ein Wegschleifen zu verhindern sowie den Auftrieb zu minimieren, um ein Aushebeln zu vermeiden.

Eine sehr gut funktionierende Technik kommt hinzu: das Aufziehen mit angelegten Ohren (eingeklappten Außenflügeln)!

## Das Problem:

Ein normaler Gleitschirm hat sehr viel Fläche, wenn er im gewöhnlichen Gewichtsbereich geflogen wird. Somit muss da einiges an m<sup>2</sup> Stoff durch die Powerzone. Oder, wenn diese bereits überwunden wurde, erzeugt die Fläche ordentlich Auftrieb. Steht man nun an einem Hang oder Düne bei ordentlich Wind, wirds ab dem Aufziehipuls schnell hektisch. Muss der Schirm durch die Powerzone, besteht auf Grund der großen Fläche die Gefahr, dass man weggezogen wird. Man muss also ordentlich der Kappe beim Steigen entgegen gehen oder gar laufen. Sobald die Kappe voll geöffnet über dem Piloten ist, greift von unten der Hangaufwind. Dieser hohe Anstellwinkel zwingt die Kappe sofort in den Flug. Da hilft oft auch kein starker Zug an den hinteren Leinenebenen. Ein Abfliegen kann man kaum verhindern. Klar, der Co-brastart löst das Problem mit der Powerzone, nicht aber das unkontrollierte Abheben. Eine Alternative muss her.

## Die Lösung:

Kleine Fläche und wenig Auftrieb –  
zum Selberbasteln und Variieren:  
Aufziehen mit angelegten Ohren!



## Startvorbereitung

### Windgeschützte Stelle (Aufbauplatz/LEE):

Bereite dich am besten an einer windgeschützten Stelle vor. Lege dein Gurtzeug sowie deinen Helm an und mache deine Bekleidung flugbereit. Anschließend legst du deinen Schirm aus, sortierst die Leinen und hängst dich ein. Nimm die Steuerleinen auf, in dem du durch den Griff schlaufst und raffe nun den Schirm wie gewohnt zusammen. Farblich markierte Tragegurte, Schirmhälften und Gurtzeug helfen dabei, die Startvorbereitung auf kleiner Fläche zu vereinfachen.

### Vorbereiten bei Wind (LUV):

Sollte es an deinem Startplatz keine windgeschützte Stelle geben, lege den Schirm an Ort und Stelle zusammengerafft auf den Untergrund und beschwere falls nötig die Hinterkante der Kappe mit Sand oder ähnlichem. Nimm die gerafften Leinen heraus und kontrolliere die Gallerieleinen. Anschließend lege diese auf das Untersegel und strecke die Stammleinen. Sind deine Tragegurte farblich markiert (am besten in der Standardfarbgebung GRÜN = rechts und ROT = links) kannst du so einfach die Seiten trennen. Kontrolliere anschließend, dass die A- und die C-Ebene sowie die Steuerleinen frei laufen. Jetzt kannst du die Tragegurte mit dem Gurtzeug verbinden und den Beschleuniger einhängen.

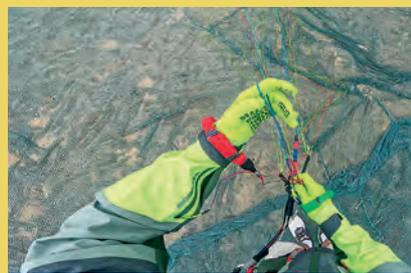
## Leinenaufnahme



Nehme die Steuergriffe wie gewohnt vom rückwärts Aufziehen in die Hände. In diesem Beispiel gehen wir vom Ausdrehen über die linke Schulter aus. Nimm den rechten grünen Steuergriff in die rechte Hand und den linken, roten Steuergriff greifst du mit der linken Hand. Schlaufe mit beiden Händen durch oder lege den Griff um die Handgelenke.



Greife alle A-Leinen und isoliere die äußersten mit der rechten Hand. Mit der linken Hand fährst du wie eine Schere mit Mittel und Zeigefinger oberhalb der Leinenschlösser in die äußeren A-Leinen. Schlage die Leinen einmal ein. Jetzt hast du die äußeren A-Leinen im Bite-Griff.



Mit den äußersten A-Leinen in der linken Hand fixiert, greifst du nun die inneren A-Tragegurte zum Aufziehen. Der rechte Steuergriff bleibt frei in der Hand. Du hast nun deine Grundhaltung für das Aufziehen mit angelegten Ohren eingenommen.





Thermik- und Technik-Training



Startfrei in Lüssen (Südtirol)



Grundhandling in Lüssen (Südtirol)

# Deutschlands beliebteste\* Flugschule:

- ▼ hauptberufliche Fluglehrer\*innen
- ▼ riesige Übungshänge für alle Windrichtungen in der Rhön und im Sauerland
- ▼ perfekte Höhenfluggebiete für die Alpin-Ausbildung in Lüssen (Südtirol) und im Stubai (Tirol)
- ▼ Übernachten direkt auf dem Berg (Wasserkuppe und Lüssen) oder an den Landeplätzen (Stubai und Sauerland)
- ▼ persönliche Ausbildungsberatung
- ▼ wöchentliche Papillon Fliegermail mit kostenloser Flugwetterprognose
- ▼ Luftfahrttechnischer Betrieb für Gleitschirmchecks und Werkstattservice

## FLIEGERSHOP IN DER FLUGSCHULE:

- ▼ mit riesiger Auswahl, Fachberatung, top bewertetem Service und OnlineShop: [GLEITSCHIRM-DIREKT.DE](http://GLEITSCHIRM-DIREKT.DE)
- ▼ 7 Tage in der Woche geöffnet; 10-18 Uhr, auch sonntags
- ▼ mit mehr als 400 Neu- und Gebrauchtschirmen auf Lager

## WÖCHENTLICHE ANGEBOTE:

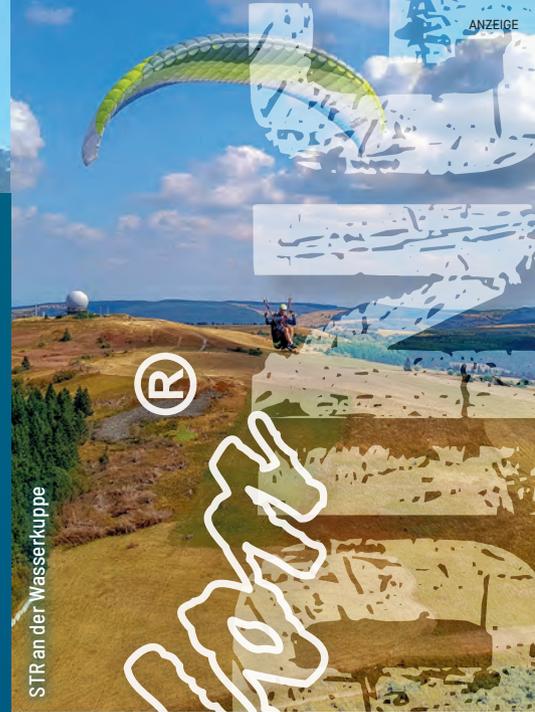
- ▼ Gleitschirmkurse nach dem tausendfach bewährten Papillon Schulungsstandard für Anfänger und Fortgeschrittene
- ▼ Groundhandlingtrainings
- ▼ Thermik- und Technik-Trainings und weitere Fortbildungen nach dem Skyperformance-Standard
- ▼ Ganzjährig fluglehrerbegleitete Gleitschirmreisen in rund 50 ausgewählte Fluggebiete

SEE YOU UP  
IN THE SKY!

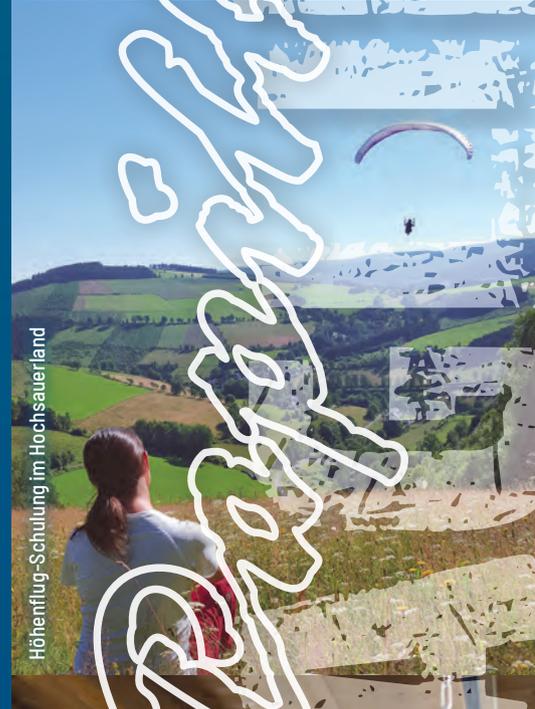
Alle Infos, Termine & Buchung:

# PAPILLON.DE

\* (gem. Scheinerteilungsstatistik des DHV jährlich seit 2000)



STR an der Wasserkuppe



Höhenflug-Schulung im Hochsauerland



Riesenauswahl im Fliegershop in der Flugschule

# Der Start

## Zugphase

1



Das Schirmaufziehen funktioniert im Grunde genau gleich wie beim normalen rückwärts Aufziehen. Beuge leicht deine Knie und nimm einen tiefen Schwerpunkt ein.

2



Gebe nun einen Aufziehimpuls über Hüfte sowie mit der linken Hand über die A-Gurte an den Schirm.

## Aufstellphase

3



Wichtig ist, dass du mit der linken Hand über die den Zenit führst. Durch den Widerstand der eingegerade in einem flachen Gelände - etwas langsamer Fixierung so gut es geht zu halten.

## Ausdrehphase

6



Löse vor der Ausdrehphase die fixierten und mittleren A-Leinen. Dazu musst du nur die Hand öffnen und die Finger nach oben strecken. Die äußeren A-Leinen sind dann sofort frei. Beginne die Ausdrehbewegung wie gewohnt mit einem Ausfallschritt, gefolgt von einem Drehschritt. Bleibe unbedingt während der Ausdrehphase in einem tiefen Schwerpunkt. Nur so kannst du ein Abkippen der Kappe nach hinten verhindern. Somit zieht es dich bei stärkerem Wind nicht in Richtung Lee. Behalte die Steuerleinen nahe der 0-Stellung. Somit bleibt der Schirm im Zenit und der Anstellwinkel klein. Der Schirm erzeugt so wenig Auftrieb und Widerstand. Auch das verhindert, dass du ins Lee gezogen wirst.

7



4



A-Gurte den Schirm konsequent nach oben in geklappten Außenflügel steigt der Schirm – und nicht so leichtgängig. Versuche dabei die

### Stabilisierungsphase

5



Dank der eingeklappten Außenflügel hat der Schirm keine Tendenz zum Überschießen. Er ist sehr pitchstabil. Durch Hoch- und Tiefgehen mit dem Körper mittels Beugen oder Strecken der Knie kannst du dennoch den Schirm im Zenit stabilisieren. Sollte der Schirm wieder nach hinten die Powerzone kippen wollen, gehe tief (Knie beugen) und ziehe leicht an den mittleren A-Gurten. So kannst du den Schirm im Zenit halten. Sollte der Schirm zu einer Seite hin ausbrechen, kannst du ihn wie gewohnt durch seitliches, nach vorne gegen den Wind Unterlaufen stabilisieren. Seitlicher, entgegengesetzter Zug über die A-Leinen hilft dabei, den Schirm wieder zurück in den Zenit zu führen.

### Öffnungs- und Kontrollphase

8



Verharre im tiefen Schwerpunkt und bewege dich langsam gegen den Wind. Durch wechselseitiges leichtes Ziehen und Lösen der Steuerleinen kannst du nun die eingeklappten Außenflügel vollends öffnen. Nachdem du die Ohren über die Steuerleinen geöffnet hast, wirf einen Blick zum jeweiligen Stabilo und kontrolliere, ob beide Flügelteile komplett geöffnet sind und sich keine Verhänger gebildet haben.

**Tipp:** Verzettel dich nicht mit dem Stabilisieren. Führe den Schirm in den Zenit und beginne so bald wie möglich mit der Ausdreh- und Öffnungsphase. Hier hast du noch genug Zeit für Feinkorrekturen. Je länger du eingedreht bleibst, desto größer wird die Gefahr einer Asymmetrie.

Beschleunigungsphase



Verlagere wie gewohnt deinen Gesamtkörperschwerpunkt nach vorne, ohne dabei den Oberkörper stark abzuknicken. Also Hüfte vor und deinen gesamten Körper nach vorn. Führe die Steuerleinen nach oben und beginne durch kontinuierliche größer werdende Schritte zu beschleunigen. Schon bist du sicher – auch bei starkem Wind – in der Luft.

**Zusammenfassung:**

Einmal verstanden ist Aufziehen mit angelegten Ohren eine einfache und sichere Erleichterung für stärkeren Wind. Große Vorteile zeigt diese Technik auch bei steileren Startplätzen.



**Aufziehen Tandem**

Auch für Tandempiloten eignet sich die Technik hervorragend: Dank der Trimmertragegurte (Öffne diese bei Starkwind) und den guten Aufzieheigenschaften wird so ein Starkwindstart zum Kinderspiel. Der Pilot stellt den Tandem zugewandt auf; der Passagier kann frontal bleiben, da der Schirm bei dieser Technik kaum hebt. Dennoch muss diese Technik trainiert werden. Dabei solltest du für den jeweiligen Schirm die optimale Einklappgröße herausfinden und dir merken. Also erstmal auf die flache Wiese und probieren. Anschließend solltest du es auch unbedingt bei schwächeren Wind an einem Hang trainieren. Erst wenn du es in einer sicheren Umgebung beherrscht, macht es Sinn – gerade mit Passagieren – in Realbedingungen anzuwenden.



**DER AUTOR**

Simon Winkler, DHV-Ausbildungsvorstand, DHV-Sicherheitstrainer und DHV-Fluglehrer. Der Airline Pilot gibt sein Wissen gerne an die Mitglieder weiter.

# Bergungskosten weltweit absichern!



Foto: Shutterstock



Versicherungsantrag  
auf [www.dhv.de](http://www.dhv.de)

*Halter-Haftpflicht „PLUS“ oder „PREMIUM“  
inklusive Versicherung der Bergungskosten  
bis 10.000 Euro bzw. 20.000 Euro*

Über die ausgezeichnete Rettungskette in Mitteleuropa können wir uns glücklich schätzen, die schnelle Bergung hat schon vielen Piloten das Leben oder die Gesundheit erhalten. Ausländische, grenzüberschreitende und vor allem alpine Rettungshubschraubereinsätze sind aufwendig, die dadurch entstehenden Bergungskosten sind sehr kostspielig und – wie die Vergangenheit zeigt – stark steigend.

Mit dem Versicherungsantrag kannst du als DHV-Mitglied die Halter-Haftpflichtversicherung abschließen oder deine bestehende Versicherung updaten.

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



© SEBASTIAN MAKRO | RED BULL CONTENT POOL



# Technisches Fliegen gibt Sicherheit

Pál Takáts kommt heute in der Serie über Human Factors zu Wort. Er nahm bereits dreimal bei den Red Bull X-Alps teil. In der diesjährigen Auflage belegte er einen hervorragenden 4. Rang und fiel vor allem durch seine eigenen Routen auf. Als dreimaliger Akrobatik-Weltmeister hat er viele Akromanöver mitentwickelt. Pál Takáts ist auch der Begründer des Online-Trainings „Master Acro“, in dem er verschiedene Manöver Schritt für Schritt erklärt. Er berichtet von seinen Erfahrungen beim Fliegen und die Rolle des Akrobatikfluges für sichere Streckenflüge.

TEXT: YVONNE DATHE | FOTOS: PÁL TAKÁTS

■ **Du warst viele Jahre als Akrobatikpilot unterwegs und dann bist du irgendwann zum Streckenfliegen gewechselt. Warum?**

Das war wie eine natürliche Entwicklung. Ich liebe bis heute das Akrobatikfliegen, aber irgendwann war ich nicht mehr so motiviert, immer wieder die gleichen Manöver zu wiederholen. Am Anfang gibt es bei allen Sportarten eine extrem steile Entwicklungskurve, die nach oben hin immer flacher und flacher wird. Dann brauchst du immer mehr Training, um dich in immer kleineren Schritten weiterzuentwickeln. Gegen 2011 habe ich noch einige neue Manöver erfunden und den Sport weiterentwickelt. Danach hatte ich keine neue Vision mehr. Ich sah keine neuen Manöver kommen. Für lange Zeit behielt ich recht. Erst Theo de Blic hat vor ein paar Jahren das nächste neue Manöver entwickelt. Alles was dazwi-

schen kam, waren eingetwistete Flugmanöver. Aber die Manöver an sich sind immer noch die gleichen wie damals.

Ich hatte tatsächlich etwas Angst davor, meine Leidenschaft zum Fliegen zu verlieren. Leider ist es bis heute immer noch so, dass die Piloten im Akrobatikfliegen nicht besonders gut bezahlt werden, wenn überhaupt jemand dafür Geld bekommt. Somit gab es neben der Motivation zur Weiterentwicklung des Sports auch keine finanziellen Anreize. Ich wollte aber meine Liebe zum Fliegen nicht verlieren. Das Streckenfliegen war neben dem Akrobatikfliegen schon immer meine Leidenschaft. 2014 bin ich zu Ozone Paragliders gewechselt. Hier hatte ich endlich nach 14 Jahren Flugerfahrung Zugang zu den besten Streckenflugschirmen. Das war sehr motivierend. Ich begann an Streckenflugwettbewerben teilzunehmen, was für mich dann der ultimative Push war.

■ **Nutzen dir deine Kenntnisse aus dem Akrobatikfliegen auch beim Streckenfliegen?**

Ja, sicher. Oh mein Gott, bei der letztjährigen German Open musste ich einen ziemlich bösen Doppelverhänger mit einem Abriss öffnen. Ich war vielleicht 200 Meter über einem steinigen Plateau vor dem Startplatz, also ungefähr auf Startplatzhöhe. Akrobatikfliegen hilft enorm, nicht nur wegen der Schirmbeherrschung. Ich weiß, wie ein Schirm richtig abgerissen wird. Ich glaube, viele durchschnittliche Piloten können das nicht so gut. Beim Akrobatikfliegen mit vielen verschiedenen Manövern werden immer wieder geplante und ungeplante Situationen geübt, besonders der Ablauf eines Notfalls.

Zwei Dinge sind dabei entscheidend: Erstens das Verstehen von der technischen Seite her, also was muss ich jetzt in dieser Situation tun? Zweitens die mentale Seite, zu entscheiden was wichtig ist und warum. Ungeübte Piloten sind eher mal blockiert, weil sie einfach nicht das Richtige zur richtigen Zeit tun. Sie haben diese Situationen nicht geübt und können sie deshalb auch nicht im entscheidenden Moment abrufen. Die heutigen Schirme sind sehr gut, sie klappen nicht mehr so häufig und wenn sie einklappen, ist meistens alles gut.

Wenn ich von Akrobatik spreche, meine ich keine Infinity Tumbings. Meiner Meinung nach ist es wichtig, vor allem Fullstalls, schöne Backflys und Vrillen zu beherrschen. Das sind die sicherheitsrelevanten Manöver. Diese sollten aus dem Schlaf heraus beherrscht werden. Auf Videoportalen sehe ich immer wieder Piloten, die einfache zu beherrschende Situationen verschlimmern. Sie reißen den Schirm ab, überreagieren oder geraten in eine Schockstarre. Deswegen sage ich allen Piloten und vor allem meinen Schülern, dass sie mindestens die Spirale, aber vor allem Fullstalls und Wingover lernen sollten. Diese 3 Manöver gehören für mich auf jeden Fall zur Mindestschirmbeherrschung und nicht zu Akrobatik. Wenn wir in andere Flugsportarten schauen, müssen beispielsweise Segelfluggpiloten ihr Flugzeug abreißen, um ihre erste Prüfung zu bestehen, das ist bei uns nicht so.

Wer Akrobatikfliegen hört, denkt oft „nein das ist nichts für mich“. Sie denken an



Pál im Klettersteig bei den Red-Bull X-Alps

irgendwelche Hardcoremanöver, obwohl es sich im Prinzip nur um Schirmbeherrschung (technisches Fliegen) handelt.

Ich hatte schon einige Situationen, in denen ich entweder durch extreme Turbulenzen so tief an der Bremse aktiv fliegen musste, dass der Schirm irgendwann abgerissen ist, um einen Einklapper zu vermeiden. Solch eine Situation muss ich sofort erkennen und richtig reagieren. Einen Augenblick zu lange überlegt und die Fehlerkette geht los. Wer ein Gefühl dafür entwickelt hat, wird ganz automatisch richtig reagieren.

### ■ Was empfehlst du Anfängern, wie sollten sie anfangen?

Die Schirmbeherrschung am Boden ist extrem wichtig und vor allem ungefährlich. Es lässt sich viel mehr am Boden lernen, als die meisten glauben. Die Schirmbeherrschung muss spielerisch werden. Es gibt Piloten, die wollen hundert Kilometer weit fliegen und dann stehen sie am Startplatz und ich sehe, wie ihre Knie zittern, nur weil der Wind zu stark oder zu schwach ist. Der Start sollte der erste spaßige Teil des Fluges sein. Gerade am Anfang macht die Schirmbeherrschung nicht immer Spaß, es ist harte Arbeit. Doch irgendwann muss es spielerisch werden.

Natürlich ist es auch gut, am Anfang ein Sicherheitstraining zu besuchen, um mit dem technischen Fliegen anzufangen. Doch von dort aus sollte der nächste Schritt erreicht werden. Ich habe einige Streckenflugpiloten als Kunden, die bestätigen, dass ihnen das Sicherheitstraining viel Selbstvertrauen und Sicherheit gibt. Viele üben die Fullstalls am Boden weiter. Das ist für mich als Lehrer das ultimative Ziel. Ich brauche die Piloten nicht zehn Mal beim Sicherheitstraining über Wasser, sondern lieber sollten sie in der Lage sein, selbständig zu trainieren. Im Sicherheitstraining ist ein guter Lehrer wichtig, der individuell auf den einzelnen eingeht. Manche Piloten müssen gepusht werden, bei anderen muss eher gebremst werden, weil sie übermotiviert sind. Der Lehrer sollte den richtigen Punkt finden, was gerade in großen Gruppen schwierig ist. Die Basis sowohl für Akrobatik- wie auch Streckenflugpiloten ist die Beherrschung des Fullstalls. Wenn der Schirm sauber abreißt und in eine stabile Backflyposi-



Pál hebt vor den 3 Zinnen ab.

tion kommt, ist der Schirm wieder unter Kontrolle. Ein Pilot, der das kann, hat eine gute Basis, die ihn den Rest seiner Flugkarriere gut begleiten wird. Dies ist für weitere Flugmanöver aber auch für die Flugsicherheit hilfreich. Sicherlich ist nicht jeder in der Lage am zweiten Tag einen Fullstall zu üben, aber es sollte nicht erst am letzten Tag, beim letzten Flug, als letztes Manöver ausprobiert werden. Denn dies kann dazu führen, mit einem „bitteren Beigeschmack“ nach Hause zu fahren, weil vielleicht das Manöver unsauber ausgegangen ist, was normal ist. Denn auch ein Fullstall muss ein

paar hundert Mal geübt werden, bis er in Fleisch und Blut übergegangen ist. Dieses Manöver muss immer wieder über die gesamte Flugkarriere hinweg geübt werden. Mit jedem neuen Schirm muss wieder geübt werden. Natürlich zuerst wieder über Wasser.

### Psychologische Mechanismen beim Lernen von Manövern

Wie Pál Takáts beschrieben hat, ist das Wissen und die Schirmbeherrschung die Basis für sicheres Fliegen. Wer sich unsicher fühlt und gleichzeitig nicht genug geübt hat,



# ULTRALEICHT

## NEUE WEGE ENTDECKEN



### GURTZEUG TANGA

EN/LTF geprüft bis 120 daN

Gewicht 435 g



### CROSSCOUNTRY 2

Perfekte Allround-Flügel für

Hike & Fly

Streckenfliegen

Soaring

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

fühlt sich zurecht unsicher. Das Unterbewusste gibt dann die Rückmeldung „Achtung, du bist noch nicht gut genug vorbereitet, für diese Situation!“ Beim Lernen von Manövern ist es aus psychologischer Sicht wichtig, erst einmal eine mentale Vorstellung zu entwickeln, wie das Manöver funktionieren sollte. Am Anfang benötigen wir hohe mentale Ressourcen für einen Bewegungsablauf. Die Bewegungen werden in kleinere Schritte (z. B. Knotenpunkte) zerlegt. Mit regelmäßigem Üben gehen die Lernprozesse in motorische automatisierte Abläufe über, die nur noch wenig mentale Ressourcen verbrauchen.

Zu Beginn ist es sinnvoll, von einem Lehrer oder Trainer die Informationen über den korrekten Ablauf zu erhalten. Dies ist vergleichbar mit einem Kochrezept. Wenn wir uns an die Anleitung halten, gelingt das Manöver. Nach diesen sogenannten Fremdinformationen sollten wir selbst üben und über unsere Sinne sensorische Rückmeldungen über die durchgeführte Bewegung bekommen. Neben Instruktionen von Lehrern oder Trainern können Manöver auch über verschiedene Medien vermittelt werden (z. B. das Videotraining von Master Acro, Lehrbücher...).

Eine effektive Form des Lernens ist das Lernen am Modell. Gemeint ist damit, dass ein anderer Pilot ein Manöver vorfliegt und wir die Bewegung genau beobachten. Dabei ist eine gelungene Ausführung der Sollwert, an dem es sich zu orientieren gilt. Dabei finden zwei unterschiedliche Verarbeitungsströme statt. Erstens wird bei der Modellbetrachtung (z. B. Video oder Demonstration des Lehrers) eine visuell-räumliche Bewegungsvorstellung erstellt, die im Gehirn in motorische Kommandos übersetzt werden. Oft ist die Aufmerksamkeitskapazität der Lernenden stark gefordert, daher ist für Lehrer wichtig, die Aufmerksamkeit der Lernenden auf die wichtigen Aspekte der Bewegung zu lenken. Bei Videos können Standbilder oder die Zeitlupenfunktion die Aufmerksamkeit lenken. Dadurch kann die Ausführungsgenauigkeit deutlich gesteigert werden. Zweitens werden neben diesen eher kognitiven Verarbeitungswegen auch

ideomotorische Prozesse der Bewegung unterstützt. Über sogenannte Spiegelneuronen werden über das sensomotorische System die gleichen Muskeln beim Beobachter aktiviert, wie sie der Ausführende verwendet. Gesprochene Instruktionen von Lehrern / Trainern sollten die zeitliche Abfolge unterstützen.

Auch das mentale Trainieren der Bewegungsabläufe kann den Lernprozess unterstützen. Allerdings muss der Ablauf korrekt vor dem inneren Auge ablaufen, ansonsten kann dies negative Folgen haben. In Studien wurde gezeigt, dass praktisches Training effektiver ist als das mentale Training. Allerdings ist mentales Training besser als gar kein Training. Daher eignet sich gerade das mentale Trainieren von Bewegungsabläufen für die Zeiten, in denen kein praktisches Training möglich ist, z. B. Regentage, Wintermonate, Verletzungszeiten. Die Kombination aus praktischem und mentalem Training ist am effektivsten. Auch Pál Takáts hat im Interview bestätigt, dass es wichtig ist, regelmäßig zu üben, üben, üben...

Die eigene Wahrnehmung des Körpers im Raum kann besonders am Anfang eines Lernprozesses nur ungenau interpretiert werden. Daher ist zu Beginn wichtig, Rückmeldungen von erfahrenen Trainern / Lehrern zu erhalten, die ihre Beobachtung schildern. Diese können durch Videoaufnahmen ergänzt werden, damit der Lernende in der Lage ist, seine Eigen- mit der Fremdwahrnehmung abzugleichen und sich so dem Ideal Schritt für Schritt anzunähern. Die Rückmeldung von Lehrern und Trainern sollte zeitnah geschehen, allerdings nicht sofort. Erst nach etwa 5 - 30 Sekunden, ist es sinnvoll eine Rückmeldung von außen zu geben. Eine zu schnelle Rückmeldung führt dazu, dass die Eigenwahrnehmung noch nicht verarbeitet werden konnte. Bei einer zu späten Rückmeldung ist die Eigenwahrnehmung bereits verblasst. Mit dem richtigen Abgleich von Eigen- und Fremdwahrnehmung können Piloten mit der Zeit selbst ihre Fehler analysieren. ▽



Pál Takáts bei den X-Alps

### So kannst du effektiv lernen:

1. Suche dir einen Lehrer / Trainer, der auf deine Bedürfnisse eingehen kann.
2. Beobachte genau die Bewegungsabläufe des Trainers / Lehrers und achte auf die Instruktionen.
3. Mache dir selbst ein Bild über den Ablauf der Bewegung aus deiner Perspektive.
4. Gehe den Bewegungsablauf gedanklich mehrmals durch.
5. Übe die Bewegung unter Beobachtung des Lehrers / Trainers.
6. Versuche die Rückmeldung des Lehrers / Trainers mit deiner eigenen Wahrnehmung abzugleichen, damit du lernst, selber deine Fehler zu erkennen.
7. Übe regelmäßig und ausdauernd. In flugfreien Zeiten kann das mentale Training dein Lernen unterstützen, es ersetzt aber kein praktisches Üben.



#### DIE AUTORIN

Yvonne Dathe ist Sportpsychologin, Fluglehrerin und Wettbewerbspilotin. Sie liebt es, andere Piloten bei ihrer Weiterentwicklung zu unterstützen, damit sie mit Lebensfreude ihre eigenen Grenzen überfliegen. Sie hält regelmäßig Vorträge und hat einen Podcast unter [www.winmental.de](http://www.winmental.de)

ANZEIGE

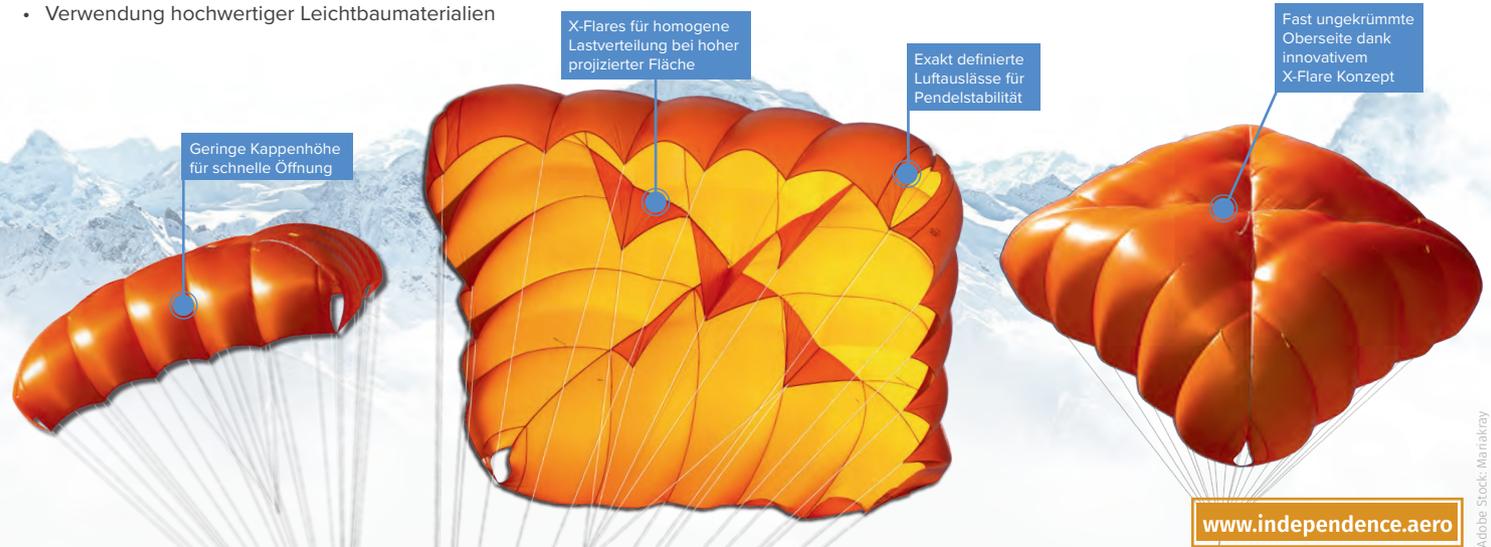
# NG Next Generation rescue systems

**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 1,3m Höhe
- Hohe Öffnungssicherheit und extreme Pendelstabilität
- Intelligenter Leichtbau für schnelle Öffnungen bei langsamen Geschwindigkeiten
- Verwendung hochwertiger Leichtbaumaterialien

	Anhängelast max. (kg)	Fläche (m <sup>2</sup> )	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



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



## Erste Hilfe Training

# 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



### Herz-Kreislauf-Stillstand am Flughafen (Rückblick)

Im ersten Teil ist unsere Gleitschirmgruppe auf dem Weg ins Valle de Cauca am Aeropuerto Internacional Alfonso Bonilla Aragón der Millionenmetropole Cali in Kolumbien angekommen. Die Gruppe beobachtet, wie ein Mann plötzlich in die Arme seiner Ehefrau fällt und bewusstlos am Boden liegen bleibt. Ein Mitreisender der Gruppe ist ehrenamtlicher Sanitätshelfer und eilt sofort zur Hilfe. Nachdem er Bewusstsein und Atmung des Betroffenen kontrolliert hat, beginnt er umgehend mit der Herz-Lungen-Wiederbelebung (HLW). Ein Angestellter des Flughafens hat bereits einen Notruf abgesetzt und Hilfe angefordert. Nun bittet der Ersthelfer die Mitreisenden, ihn bei der Ersten-Hilfe zu unterstützen.

### Zwei-Helfer-Methode\*

Die Durchführung der Herzdruckmassage ist für einen Helfer sehr anstrengend. Insbesondere dann, wenn Herzdruckmassage (Thoraxkompression) und Beatmung kombiniert (30:2) werden. Bereits

nach wenigen Minuten lassen die Kräfte nach und die Helfer sollten ausgetauscht werden. Ideal ist es, wenn mehrere Helfer zur Verfügung stehen. Hier könnt ihr die Aufgaben verteilen und den Helfer, der die Thoraxkompressionen durchführt, regelmäßig auswechseln.

**MERKE:** Studien zeigen, dass die Qualität der Thoraxkompressionen bereits nach weniger Zeit messbar nachlässt. Selbst dann, wenn die Helfer sich subjektiv noch fit fühlen. Hochwertige Thoraxkompressionen sind für das Überleben entscheidend. Aus diesem Grund sollten sich die Helfer möglichst alle 5 Zyklen (ca. 1-2 Minuten) abwechseln.

Für hochwertige Thoraxkompressionen benötigt ihr einen harten Untergrund. Wenn möglich solltet ihr den Oberkörper von störender Kleidung befreien. Am besten arbeitet ihr bei der Herz-Lungen-Wiederbelebung in einem Team mit zwei Helfern. Zusätzliche Hel-

fer unterstützen beim Notruf, beim Einweisen des eintreffenden Rettungsdienstes, bei der Betreuung von Angehörigen oder kümmern sich um die Bereitstellung eines AED-Gerätes (Defibrillator).

Die Kontrolle des Bewusstseins und der Atmung sollte von einem Helfer durchgeführt werden. Der zweite Helfer kann die Zeit nutzen, um weitere Helfer mit Aufgaben zu betrauen. Bereits jetzt kann er sich seitlich vom Betroffenen in Höhe des Brustkorbs positionieren. Sofort nach Feststellung des Herzkreislaufstillstandes beginnt der zweite Helfer mit den Thoraxkompressionen.

**MERKE:** Macht bei den Thoraxkompressionen 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. Gerade bei älteren Menschen kann es sein, dass sich der Brustkorb nur unzureichend komprimieren lässt. Dies ist dem Umstand geschuldet, dass die Knorpel mit zunehmendem Alter verküchern und ihre Elastizität verlieren. Für hochwertige Thorax-

kompressionen ist aber eine ausreichende Drucktiefe entscheidend. Nicht selten kommt es bei Thoraxkompressionen zu Rippenbrüchen im Bereich des Brustbeins. Lasst euch durch ein knirschendes Geräusch nicht irritieren, überprüft die richtige Lage des Druckpunktes und fahrt unbeirrt mit der HLW fort. Nur diese rettet Leben.

Zur Orientierung für den zweiten Helfer sollte er dabei laut zählen. Um nicht aus der Puste zu kommen, hat es sich bewährt, 3 x auf 10 zu zählen. Als Signal für die anstehenden Beatmung kann bei den letzten 5 Thoraxkompression die Stimme etwas angehoben werden.

### AED-Gerät

In den vergangenen Jahren werden für die HLW durch Laien immer mehr AED-Geräte (Automatische Externe Defibrillation) im öffentlichen Raum zur Verfügung gestellt. Ein AED-Gerät ist ein tragbares medizinisches Gerät, das auch von ungeübten eingesetzt werden kann. Sie sind einfach anzuwenden und geben bei Bedarf einen elektrischen Impuls (Schock) ab.



#### 1 | Position bei Zweihelfer-Methode

Der erste Helfer kniet sich gegenüber auf der Höhe des Kopfes des Betroffenen und bereitet sich auf die Beatmungen vor. 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 einmal wiederholt.



#### 2 | Position des Kopfhelfers bei der Beatmung

Sofort danach führt der zweite Helfer die Thoraxkompressionen fort. Steht ein Wechsel bevor, geschieht dies am besten während der Thoraxkompressionen. Der Kopfhelfer bringt sich in die seitliche Position in Höhe des Brustkorbes und bereitet sich auf die Übernahme der Thoraxkompressionen vor. Sobald er so weit ist, gibt er dem zweiten Helfer ein Signal und kann praktisch nahtlos mit den Thoraxkompressionen fortfahren. Der andere Helfer hat nun wieder ausreichend Zeit, sich auf die anstehende Beatmung vorzubereiten.



#### 3 | Position der Helfer nach dem Wechsel

**Merke:** Erste Hilfe ist Teamarbeit. Im Gegensatz zum professionellen Rettungsdienst sind die Abläufe nicht miteinander trainiert und es kommen nicht selten unbekannte Menschen zusammen. Hier ist es wichtig, sich abzustimmen und die Aufgaben zu verteilen. Beobachtet ihr vermeintliche Fehler, sprecht diese wertschätzend an und macht einen Vorschlag, wie es vielleicht besser gehen könnte. Denkt immer daran, auch für den anderen Ersthelfer handelt es sich um eine Ausnahmesituation und im Stress ist man für Hinweise aber auch eure Unterstützung sehr dankbar.

**MERKE:** Bei etwa 80 % der Herz-Kreislauf-Stillstände kommt es initial zum sogenannten Herzkammerflimmern. Die elektrischen Impulse am Herzen sind dabei unkontrolliert und die Pumpfunktion des Herzens ist nicht mehr vorhanden. In dieser Phase kann ein AED-Gerät Leben retten. Nach der Abgabe eines elektrischen Impulses hat das Herz wieder die Chance auf einen regelmäßigen Rhythmus. Unbehandelt nimmt das Herz über die Zeit nachhaltig Schaden und jede Minute verschlechtert die Chance auf eine erfolgreiche HLW um etwa 10 Prozent.

Ob an Flughäfen, Bahnhöfen, Stadien, Einkaufszentren oder auch bei dem ein oder anderen Start- oder Landeplatz für Gleitschirmpiloten, die Bereitstellung von AED-Geräten nimmt stetig zu. Verlässliche Zahlen hierzu gibt es leider nicht. Bei den am Markt angebotenen Geräten wird zwischen halb- und vollautomatischen AED-Geräten unterschieden. Beide Gerätetypen analysieren den Herzrhythmus und geben dem Helfer Hinweise zur richtigen Bedienung. Während ein vollautomatisches Gerät auch den Schock selbstständig abgibt, muss bei einem halbautomatischen Gerät der Schock manuell durch den Helfer abgegeben werden. In Deutsch-

land haben sich halbautomatische Geräte weitestgehend durchgesetzt. Deren Anwendung wird von Experten als sicherer angesehen. Die meisten AED-Geräte im öffentlichen Raum sind direkt mit einer Leitstelle verbunden. Nach Öffnen des Schrankes oder bei Abnahme des AED-Gerätes aus der Wandhalterung wird diese alarmiert und ein Leitstellendisponent meldet sich. Dieser bietet zusätzliche Hilfe an.

### Bedienung und Anbringen der Elektroden

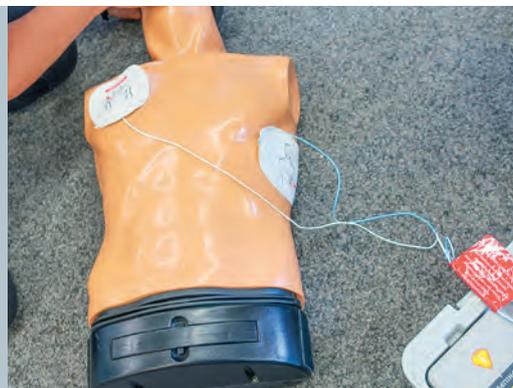
Die Bedienung eines AED-Gerätes ist simpel und bedarf keiner vorherigen Einweisung durch einen Hersteller oder einen Erste-Hilfe-Trainer. Nach dem Öffnen oder Entfernen der Schutzkappe melden sich die allermeisten Geräte und geben Sprachanweisungen, was zu tun ist. Ergänzt werden diese Hinweise mit gut sichtbaren Piktogrammen.

In allen Geräten befinden sich Klebeelektroden (syn. Pads, Defibrillationselektroden), die auf der Haut des Brustkorbs des Betroffenen aufgebracht werden müssen. Piktogramme auf dem Gerät und/oder den Klebeelektroden informieren über deren genaue Positio-



#### 4 | AED-Gerät nach dem Öffnen und Entnahme der Elektroden

*Achtung: Während der ganzen Zeit über sollte die Herz-Lungen-Wiederbelebung fortgeführt werden. Sie wird erst dann unterbrochen, wenn das AED-Gerät dazu auffordert. Die Standard-AED-Geräte geben zudem akustische Signale und fordern auf, den Patienten für die Analyse und den Schock nicht mehr zu berühren. Startet unverzüglich nach dem Schock oder nach der Aufforderung erneut mit der HLW. Nicht erschrecken! Die AED-Geräte melden sich nach einer gewissen Zeit erneut zur Analyse des Herzrhythmus. Manche Geräte unterstützen zudem, indem sie den Rhythmus für die Thoraxkompressionen vorgeben.*

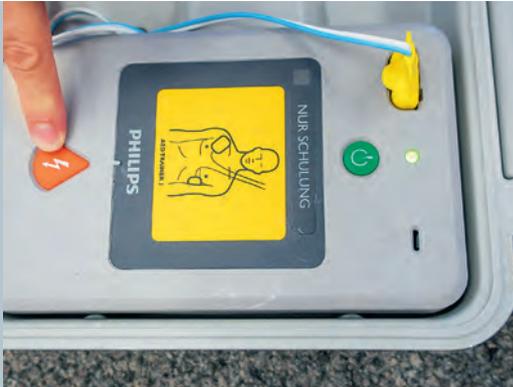


#### 5 | Positionierung der Klebeelektroden auf dem Brustkorb

*Merke: Für eine störungsfreie Funktion müssen die Klebeelektroden möglichst glatt auf die Haut aufgebracht werden. Bei Betroffenen mit starker Brustbehaarung sollte diese zuvor mit einem Einmalrasierer entfernt werden. In AED-Geräten im öffentlichen Raum befindet sich in der Regel auch zusätzliches Material wie zum Beispiel Einmalhandschuhe und Einmalrasierer.*



#### 6 | Kurzzeitiges Einstellen der HLW, Analyse- und Schockphase



**7 | Auslösen des Schocks am AED-Gerät**  
*Merke: Selbst dann, wenn ein zufälliger Kontakt zum Patienten bei der Abgabe des elektrischen Impulses besteht, ist der Strom zu gering, um ernsthafte Schäden zu verursachen. Der abgegebene Strom wird hauptsächlich über die Muskulatur und die Haut des Betroffenen zwischen den beiden Elektroden geleitet. Nach der Abgabe des Schocks ziehen sich auch kurzzeitig einzelne Muskelgruppen des Betroffenen zusammen. Meist ist es ein deutliches Zucken von Oberkörper und den beiden Armen des Betroffenen.*



**8 | Schlüsselanhänger Beatmungstuch/-maske**  
*Exkurs: In Zeiten der Corona-Pandemie wurde empfohlen, auf die Beatmung bei der HLW zu verzichten, da hierbei ein hohes Infektionsrisiko besteht. Die Entscheidung muss jeder für sich persönlich treffen. Wichtig, auch dann, wenn man sich gegen die Beatmung entscheidet, muss mit den Thoraxkompressionen fortgefahren werden. Hier ist das Infektionsrisiko vertretbar und man kann sich zusätzlich mit einer FFP2-Maske schützen.*



**9 | Taschenbeatmungsmaske und doppelter-C-Griff**

nierung. Eine Elektrode wird unterhalb des rechten Schlüsselbeins und die andere im Bereich unterhalb der linken Achselhöhle aufgeklebt. Kleinere Abweichungen der Positionierung sind dabei unproblematisch.

Nach dem Aufkleben beider Elektroden erkennt das AED-Gerät dies und fordert nun die Helfer auf, den Betroffenen nicht mehr zu berühren. Nun beginnt für wenige Sekunden eine Analyse des Herzrhythmus. Am Ende der Analyse entscheidet das Gerät, ob der Rhythmus einen Schock benötigt oder sofort mit der HLW weitergemacht werden muss.

### Auslösen des Schocks

Bei den gängigen halbautomatischen Geräten werden die Helfer nun aufgefordert, den Schock manuell durch Drücken einer Taste auszulösen. Unterstützt wird dies durch ein akustisches Warnsignal und ein Blinken der betreffenden Taste. Vor dem Auslösen des Schocks muss sich der Helfer versichern, dass er, aber auch Umstehende keinen direkten Kontakt zum Patienten haben. Jetzt könnt ihr die Taste gefahrlos drücken.

Direkt nach dem Schock muss die HLW fortgesetzt werden. Beginnt sofort mit den Thoraxkompressionen. Die AED-Geräte geben euch auch hier eine Sprachanweisung.

### Beatmungshilfen

Für ein paar Euro bekommt man im Internet oder als Werbebeschenk Schlüsselanhänger mit Beatmungstücher/-masken, die über Mund und Nase des Betroffenen gelegt werden können. Meist bestehen diese aus einer Kunststoffolie mit einem eingebauten Ventil. Je nach Beatmungsform muss dieses direkt über den Mund oder der Nase platziert werden. Das Ventil lässt zwar die Luft beim Beatmen zum Patienten durch, jedoch strömt beim Ausatmen die Ausatemluft seitlich am Rand der Maske vorbei und verhindert so, zumindest teilweise, einen direkten Kontakt mit der Ausatemluft. In erster Linie können Beatmungstücher/-masken möglichen Widerwillen bei der Beatmung überwinden helfen.

Eine Alternative sind sogenannte Taschenbeatmungsmasken. Sie lassen sich relativ klein verpacken und finden so ihren Platz in einem Erste-Hilfe-Set. Die Form der, meist aus Silikon bestehenden, Masken entspricht der im Rettungsdienst und Klinik verwendeten Beatmungsmasken. Am Anschlussstück wird ein Ventil angebracht, über das beatmet werden kann. Auch hier wird die Ausatemluft des Patienten seitlich abgeführt. Für die sichere Anwendung muss die Maske dicht auf das Gesicht des Patienten aufgesetzt werden. Hierzu eignet sich der sogenannte „Doppelte-C-Griff“. Der Helfer positioniert sich auf der Stirnseite der Betroffenen und fixiert die Maske auf dem Gesicht des Betroffenen. Hierzu fixiert er mit Daumen und



AED-Gerät  
(Defibrillator  
am Flughafen)

Zeigefinger beider Hände die Beatmungsmaske und die freien Finger umgreifen den Unterkiefer und halten die Maske dicht. Beachtet, dass auch hier der Kopf des Betroffenen in einer überstreckten Position gehalten werden muss. Nun kann über das Ventil einfach beatmet werden. Optimal ist der Einsatz bei der Zwei-Helfer-Methode. Da der Kopfhelfer die Maske kontinuierlich in Position hält, entfällt die wertvolle Zeit beim Wechsel zwischen Thoraxkompressionen und Beatmung.

**Herz-Kreislauf-Stillstand am Flughafen (Fortsetzung)**

Der ehrenamtlicher Sanitätshelfer übernimmt die Zuweisung der Aufgaben. Einen guten Freund bittet er, die Thoraxkompressionen zu übernehmen. Ein weiterer soll sich als Ablösung auf der anderen Seite des Brustkorbes bereithalten. Als Kopfhelfer ist er immer nur kurze Zeit durch die Beatmung gebunden und kann die Übersicht behalten. Eine Mitreisende sagt, dass sie ein grünes Schild mit einem Blitz gesehen hätte - sie vermute es handele sich dabei um den Hinweis auf ein AED-Gerät. Sie macht sich auf den Weg das Gerät zu holen.

Der Sanitätshelfer bittet einen weiteren Helfer, ihm aus seinem Rucksack den Schlüsselbund zu holen. Hier hat er einen sogenannten „Life-key“, einen Schlüsselanhänger mit Beatmungstuch/-maske verstaut. Der Flughafenmitarbeiter kümmert sich derweil um die Betreuung der nur spanisch sprechenden Ehefrau. Noch bevor der Rettungsdienst eintrifft, kann das AED-Gerät angeschlossen werden. Zwar sind die Anweisungen nur auf Spanisch, aber die Piktogramme auf dem Gerät helfen weiter. Nachdem ein Schock abgegeben wurde, trifft der Rettungsdienst ein und übernimmt die weitere Versorgung des Patienten. Auf der Rückreise erkundigt sich die Gruppe an der Information, ob diese über den weiteren Verbleib des Mannes Bescheid wisse. Wider Erwarten erzählt die Mitarbeiterin, dass der Mann ein Onkel eines Kollegen sei und den Notfall überlebt habe. Mittlerweile sei er aus der Klinik entlassen. In den Kollegenkreisen des Flughafens sei die Geschichte noch immer das absolute Topthema.

**Ausblicke - Fortsetzung**

Im nächsten Beitrag kommt es bei einem „Afterwork“ Arbeitseinsatz am Startplatz in Oppenau West zu einer Verletzung bei der Arbeit mit einer Motorsense. ◀



**DER AUTOR**

Rico Kuhnke ist Notfallsanitäter und war lange Zeit im Rettungsdienst tätig, Heute ist er Gesamtschulleiter der DRK-Landesschule mit elf regionalen Bildungsstandorten.

ANZEIGEN

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

- 2-Jahrescheck Gleitschirm 195,- Euro
- Retter packen 59,- Euro
- Setpreis 2-Jahrescheck mit Retter packen 229,- Euro

Alle Preise inkl. Rückversand  
**GLEITSCHIRMSERVICE ROTH**  
[www.gleitschirmservice-roth.de](http://www.gleitschirmservice-roth.de)  
Kemptenerstr. 49 | 87629 Füssen | Tel. 0170-9619975

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

2-Jahres Check Gleitschirm	149,- Euro
Retter packen ab	39,- Euro
Check inkl. Retter packen	174,- Euro
ab 100,-€ Auftragswert inkl. Rückversand (DE/AT)	

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

Scharnagl & Müller GbR - Kaltenbach 9 - A-6345 Kössen - [www.gleitschirmwerkstatt.at](http://www.gleitschirmwerkstatt.at)  
Andrea +43 650 8089364 - Viktor +43 676 6075721

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

Flugferien mit Stil

Elcampillo.info CaboActivo.com Tel. 34 950 525779



Foto: Tristan Shu

## PACE

### What's your pace?

**When time is the challenge, fast & light is your friend!**

In Zusammenarbeit mit **Jean-Baptiste Chandelier** haben wir den leichtesten zertifizierten Gleitschirm, den **PACE**, entwickelt. Als ultraleichtes Setup perfekt kombiniert mit dem brandneuen **SLEEVE**-Gurtzeug und dem **ULTRA**-Rucksack.

Ganz gleich, wie anspruchsvoll Dein Aufstieg sein mag – Du musst nicht viel tragen, um auf die schönste Art ins Tal zurückzukehren!

EN-B / Singleskin / ab 1kg

[skywalk.info](http://skywalk.info) / [@skywalkparagliders](https://www.instagram.com/skywalkparagliders)

**SKYWALK**



DHV Jugend



LEA SCHUMM

# Biwak Abenteuer im Engadin

So weit fliegen wie einen die Luft trägt, am Berg einlanden, den Sonnenuntergang bestaunen, unter dem Sternenhimmel schlafen

TEXT: FABIAN WAHREN

Im Juli planen wir von der DHV-Jugend einen Biwakausflug – Ziel unbekannt. Kurzfristig entscheiden wir uns dazu, doch erst am Freitag aufzubrechen, da Donnerstagnacht noch eine Kaltfront durchziehen soll. Die verbleibenden drei Tage versprechen jedoch absolute Ausnahmebedingungen.

Im Rucksack befinden sich die wichtigsten Utensilien zum Fliegen und Draußenschlafen. Die rund 20 kg fühlen sich dennoch zu schwer an – hoffentlich müssen wir nicht allzu viel hochlaufen! Mit einer motivierten Gruppe steuern wir dann am Freitagmorgen den Venet bei Landeck an. Hier treffen wir die Locals Seppel und seinen Sohn Michael, die uns vor dem Flug noch hilfreiche Streckenflugtipps geben. Bestens gerüstet starten wir bei perfekt anstehendem Südwind raus und finden schnell Thermikanschluss. Nach der ersten Talquerung wird das Fliegen aufgrund der starken Aufwinde

und der stetig steigenden Basis immer einfacher. So fliegen wir mit der gesamten Gruppe fast bis an die Luftraumuntergrenze auf 3.950 m und landen nach 2,5 h an einem malerischen Bergsee in der Schweiz nahe Scuol, wo das eiskalte Wasser beim Baden eine herrliche Erfrischung bietet. Zum Schlafen steigen wir ein paar Höhenmeter ab und finden eine Grillstelle mit Feuerholz, bei der wir unser Nachtlager aufschlagen. Mit einem Gleitschirm als zweite Decke machen wir es uns nach einem wärmenden Lagerfeuer in unseren Schlafsäcken gemütlich und bewundern den atemberaubenden Sternhimmel.

Der nächste Tag präsentiert sich trotz guter Prognosen sehr bewölkt und es weht ein starker Westwind. Lange warten wir auf bessere Startbedingungen, entscheiden uns wegen einiger Regenzellen talabwärts letztendlich aber doch für eine Wanderung zu einem na-



Folge uns auf Instagram @dhv\_jugend



FABIAN WAHREN

LUKAS JÄGER

## Moselwunder par excellence

TEXT: LUKAS JÄGER

hegelegenen Pass, von dem wir eine tolle Aussicht auf den 3.294 m hohen Muttler haben. Der nächste Morgen weckt uns mit strahlendem Sonnenschein und wolkenlosem Himmel. Entspannt packen wir unsere Sachen und treten gegen 11 Uhr unseren Rückflug an. Wieder kommen wir als Gruppe schnell voran und dürfen erneut die hochalpine Berglandschaft aus beeindruckenden Höhen bewundern. Schon um 14 Uhr erreichen wir unseren Startberg, wo wir toplanden und uns kurz stärken. Anschließend machen wir noch einen fliegerischen Ausflug zum Inntal und kommen letztendlich wieder erfolgreich zu den geparkten Autos zurück.

Insgesamt hatten wir ein fantastisches Wochenende, geprägt von tollem Wetter und einer tollen Gruppendynamik. Vor allem das gemeinsame Fliegen sowie das Draußenschlafen haben dieses Event besonders gemacht. Ich freue mich schon jetzt auf die nächsten Ausflüge, bei denen Biwakneulinge sehr willkommen sind!

Gutes Wetter und eine Handvoll Startplätze, mehr brauchte es Ende Juni nicht, um unsere kleine Gruppe von knapp 15 Personen an der Mosel glücklich zu machen. Unser Lager schlagen wir am Sportplatz des SV Veldenz auf. Wir werden herzlich aufgenommen und wegen des stattfindenden Sportfestes abendlich mit Fußball-Bier Pong und Musik unterhalten. Die örtlichen Geländeeinweisungen bekommen wir direkt durch die Vorstandsmitglieder Bärbel (Moselfalken) und Kai (Rhein-Mosel-Lahn). Vielen Dank!

Am Freitagmittag starten wir mit der ersten Geländeeinweisung für den Schneisenstartplatz Burgen. Die weniger erfahrenen Piloten lassen erst noch den erfahrenen Piloten den Vortritt, aber schon kurz drauf sind alle gestartet. Wir genießen das gute Flugwetter mit schönen Thermikflügen und einige werden noch mit entspanntem Abendsoaring für ihre Ausdauer belohnt.

Der Samstagmorgen startet mit einer Diskussion, welcher Startplatz am besten ist. Der Großteil bleibt in Burgen. Zwei wollen ihr Glück in Bremm probieren. Die Flugbedingungen sind in beiden Gebieten gut, aber es ist schwierig, sich richtig vom Gelände zu lösen und auszubrechen. Dafür wird die Gruppe in Burgen wieder mit tollen Soaringbedingungen am Abend belohnt. Zum Abendessen treffen wir uns wieder gemeinsam am Lager und probieren uns durch das kulinarische Angebot des Sportfestes.

Am Sonntag machen wir uns nach dem Abbau unseres Lagers auf den Weg nach Zeltlingen. Es ist jedoch zu stabil und zu schwachwindig, um länger zu fliegen. Das heiße Wetter drängt uns zum Eis essen am nahegelegenen Kloster. Anschließend treten die Ersten die Rückreise an, während der Rest der Gruppen an den Startplatz Meerfelder Maar und zum malerischen Startplatz bei Bremm zum Fliegen wechselt. Was für eine Aussicht!

### Info

Vergiss nicht, dich bei den Events für 2024 anzumelden. Schau am 24.12.2023 ab 12 Uhr bei uns vorbei.

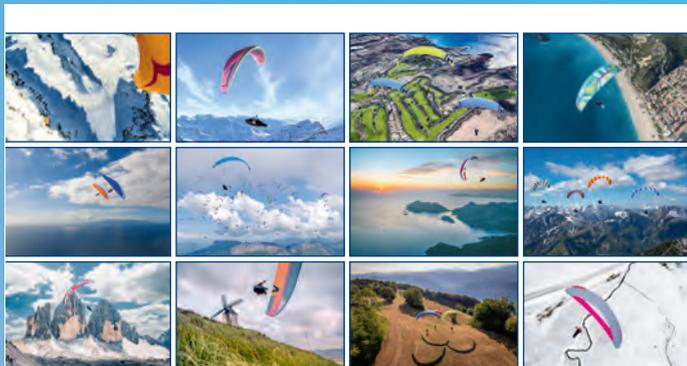
Weitere Infos unter [www.dhv-jugend.de/events](http://www.dhv-jugend.de/events)

# DHV-SHOP



## WE LOVE TO FLY

*Gut ausgerüstet in die Luft*

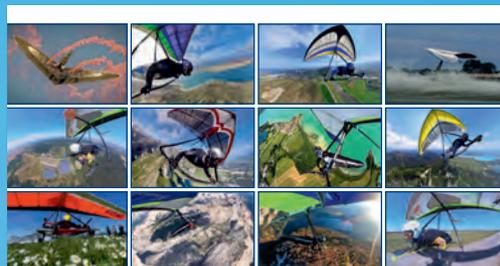


DHV-Gleitschirmkalender **2024**

### DHV-GLEITSCHIRMKALENDER 2024

Gleitschirmkalender für das Jahr 2024 in DIN A2 Format.

Preis 28,- €



DHV-Drachenkalendar **2024**

### DRACHENKALENDER 2024

Drachenkalendar für das Jahr 2024  
in DIN A3 Format.

Preis: 21,- €



### DHV - MULTITOOL

inkl. Tasche

Größe L 7 cm / B 3,5 cm

Gewicht: 95 g (ohne Tasche)

Preis 17,50 €

## GRATISVERSAND IM DHV-SHOP

- Kostenloser Versand für alle Produkte
- Für alle Länder
- Mindestbestellmenge von 25,00 €

## GÜLTIG

VON 1. NOV. BIS 31. DEZ. 2023

### KOKOSNUSS GLEITSCHIRM

Hergestellt in Ungarn,  
von Piloten für Piloten!

Größe: ca. 10 cm, inkl. Schlaufe zum  
Aufhängen

Preis 19,50 €



Bestellungen unter <https://shop.dhv.de>

Die Preise enthalten die gesetzliche Mehrwertsteuer und verstehen sich zuzüglich Versandkosten, es sei denn, das Produkt ist als versandkostenfrei ausgewiesen. Für die Lieferung innerhalb Deutschlands betragen die Versandkosten gewichtsabhängig zwischen 6,90 und 14,90 Euro (Versand als versichertes DHL Paket).

Bis zu einem Warenwert von 18,99 Euro und/oder bis 0,99 kg versenden wir als Deutsche Post Brief gewichtsabhängig zwischen 2,90 und 3,90 Euro.



Parafly

## 32. Stubaicup

Der 32. Stubaicup wird vom 01. - 03.03.2024 wieder in Neustift stattfinden.

Das finale Veranstaltungsprogramm sowie die Registrierung folgen wie gewohnt im Dezember.

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

## DHV-Online Seminare 2023/2024

Die kalte Jahreszeit ist Weiterbildungszeit. Der DHV bietet für alle Piloten attraktive Online-Seminare zum Mitmachen an. Vom Luftraum über Wetter bis Flugpraxis haben wir ausgezeichnete Referenten an Bord. Der Veranstaltungslink wird jeweils aktuell in den News sowie auf [dhv.de](http://dhv.de) veröffentlicht. Eine Anmeldung ist nicht erforderlich. Im Chat kannst Du im Seminar direkt Fragen an die Referenten stellen. Start jeweils um 19:00 Uhr.

[www.dhv.de/piloteninfos/online-seminare/](http://www.dhv.de/piloteninfos/online-seminare/)



## NfGH Nachrichten für Gleitschirm- und Hängegleiterpiloten

### Neue Flugbetriebsordnung (FBO) ab 1.1.2024

Die FBO gilt auf allen Fluggeländen in Deutschland und ergänzt die allgemeinen luftrechtlichen Vorschriften (z.B. SERA / LuftVG) Sie musste aufgrund von luftrechtlichen Änderungen und inzwischen überholten Vorschriften komplett überarbeitet werden. Der DHV hat bei dieser Gelegenheit die FBO neu strukturiert.

Die neue ab 1.1.2024 geltende FBO wurde in Themenblöcken aufgeteilt (Allgemeine Regeln, Flugausrüstung, Startleitung und Verhalten im Flug).

Hier werden die generellen Regelungen auf Fluggeländen beschrieben. Der komplette Windenschlepp ist nun ein Anhang der FBO.

Nachfolgend die wesentlichen Änderungen und Inhalte: Definition Überlandflug, Pflicht zur Information über Lufträume, Passagierflug, Start in eigener Verantwortung, max. Windgeschwindigkeit (gestrichen), einem im Aufwind kreisenden Fluggerät ist auszuweichen (unverändert), Kunstflugdefinition (unverändert), Flugbetrieb auf Flugplatz (A-Lizenz ist nun ausreichend). Beim Windenschlepp wurde unter anderem klargestellt, dass beim Abrollwindenschlepp auf öffentlichen Wegen der KFZ -Fahrer nicht gleichzeitig der Windenfahrer sein darf. Ausnahme Flugplatz, außerhalb der öffentlichen Wege und öffentlichen Plätze. Für das Bedienen einer „Stationären Winde“ oder einer „Mobilen Abrollwinde“ ist jeweils eine gesonderte Einweisung durch einen EWF erforderlich.

Die neue FBO findet ihr über diesen QR-Code und auf der DHV-Website.

Gmund, 28.09.2023

Björn Klaassen

DHV-Flugbetrieb

<https://www.dhv.de/piloteninfos/gelaende-luftraum-natur/luftraum->

[luftrecht/flugbetriebsordnung-fbo/](https://www.dhv.de/piloteninfos/gelaende-luftraum-natur/luftraum-luftrecht/flugbetriebsordnung-fbo/)





**GARANTIERT DRACHENFLIEGEN**

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



**DHV-Schleppauskünfte**

Fragen und Anliegen rund um das Thema Windschlepp können jederzeit gerne an Andreas Schöpke und Seli Müller über [schleppbuero@dhvmail.de](mailto:schleppbuero@dhvmail.de) gerichtet werden.

**DHV-Rechtsberatung**

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



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



## SicherheitstrainingsCenter

DHV-zertifiziertes Training



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

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

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



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



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



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



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



**Flugschule Grenzenlos - Campus Annecy**  
Trainingsleiter Jürgen Kraus  
Lac d'Annecy/Frankreich  
[www.fs-grenzenlos.com](http://www.fs-grenzenlos.com)  
[info@fs-grenzenlos.com](mailto:info@fs-grenzenlos.com)



**Flugschule Achensee**  
Trainingsleiter Eki Maute, Stefan Asprion, Lucas Läubin  
Achensee/Österreich  
Idrosee/Italien  
[www.flugschule-achensee.at](http://www.flugschule-achensee.at)  
[office@flugschule-achensee.at](mailto:office@flugschule-achensee.at)



**DHV  
EMPFOHLENES  
SIMULATORTRAINING**



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

Weiterführende Informationen findet ihr auf [www.dhv.de](http://www.dhv.de)  
unter Ausbildung



## DHV Regionalbeiräte > Deine Ansprechpartner vor Ort!

**Regionalbeirat Nord**  
(Region Hamburg, Bremen, Niedersachsen, Schleswig-Holstein)  
  
Prof. Dr. Uwe Apel  
[regionalbeirat-nord@dhv.de](mailto:regionalbeirat-nord@dhv.de)

**Regionalbeirat Ost**  
(Region Berlin, Brandenburg, Mecklenburg-Vorpommern, Sachsen, Sachsen-Anhalt, Thüringen)  
  
René Altmann  
[regionalbeirat-ost@dhv.de](mailto:regionalbeirat-ost@dhv.de)

**Regionalbeirat Mitte**  
(Region Hessen, Saarland, Nordrhein-Westfalen, Rheinland-Pfalz)  
  
Uwe Preukschat  
[regionalbeirat-mitte@dhv.de](mailto:regionalbeirat-mitte@dhv.de)

**Regionalbeirat Südwest**  
(Region Baden-Württemberg)  
  
Björn Berle  
[regionalbeirat-suedwest@dhv.de](mailto:regionalbeirat-suedwest@dhv.de)

**Regionalbeirat Südost**  
(Region Bayern)  
  
Dieter Lische  
[regionalbeirat-suedost@dhv.de](mailto: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](http://www.dhv.de) unter DHV Prüfstelle



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

ALLE FOTOS HERSTELLER



## NOVA Codex

Der Gleitschirm Nova Codex 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 S erfolgreich abgeschlossen. Produktinformationen des Herstellers unter [www.nova-wings.com](http://www.nova-wings.com)



## NOVA Ion 7 light

Der Gleitschirm NOVA Ion 7 light des Herstellers NOVA Vertriebsgesellschaft m.b.H. hat die Musterprüfung des DHV mit Klassifizierung B nach LTF NFL HG/GS 2-565-20, EN 926-2:2013+A1:2021, EN 926-1:2015 in der Größe XXS erfolgreich abgeschlossen. Produktinformationen des Herstellers unter [www.nova-wings.com](http://www.nova-wings.com)



## NOVA Ion 7

Der Gleitschirm NOVA Ion 7 des Herstellers NOVA Vertriebsgesellschaft m.b.H. hat die Musterprüfung des DHV mit Klassifizierung B nach LTF NFL HG/GS 2-565-20, EN 926-2:2013+A1:2021, EN 926-1:2015 in den Größen M und L erfolgreich abgeschlossen. Produktinformationen des Herstellers unter [www.nova-wings.com](http://www.nova-wings.com)



## NOVA XENON

Der Gleitschirm NOVA XENON des Herstellers NOVA Vertriebsgesellschaft m.b.H. hat die Musterprüfung des DHV mit Klassifizierung D nach LTF NFL HG/GS 2-565-20, EN 926-2:2014, EN 926-1:2015, EN 926-2:2013+A1:2021 in der Größe 22 erfolgreich abgeschlossen. Produktinformationen des Herstellers unter [www.nova-wings.com](http://www.nova-wings.com)



## Nova Aonic Light

Der Gleitschirm Nova Aonic Light des Herstellers NOVA Vertriebsgesellschaft m.b.H. hat die Musterprüfung des DHV mit Klassifizierung A nach LTF NFL HG/GS 2-565-20, EN 926-2:2014, EN 926-1:2015, EN 926-2:2013+A1:2021 in der Größe M erfolgreich abgeschlossen. Produktinformationen des Herstellers unter [www.nova-wings.com](http://www.nova-wings.com)



## PHI Viola 2

Der Gleitschirm PHI Viola 2 des Herstellers Papesch 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 der Größe 26 erfolgreich abgeschlossen. Produktinformationen des Herstellers unter <https://phi-air.com>

## Sicherheitsmitteilungen



### Warnung

30.08.2023

### Rettungsgerät für Gleitschirm

Second Chance 94 DHV GS-02-0002-88,  
Second Chance 86 DHV GS-02-0003-88,  
Second Chance 118 DHV GS-02-0012-90  
CHARLY DIAMONDcross  
100 / 125 / 160 / 220 Basic  
100 / 125 / 160 ST  
160 / 220 ST Tandem  
125 / 160 / 220 HG  
KORTEL Krisis Karré  
100 / 125 / 160 / 220  
MAC PARA Houston  
125 / 160

### Austausch-Empfehlung

[www.dhv.de/fileadmin/user\\_upload/files/2023/Sicherheit\\_2023/austauschempfehlung-charly-rettungsgeraete-innencontainer\\_2.pdf](http://www.dhv.de/fileadmin/user_upload/files/2023/Sicherheit_2023/austauschempfehlung-charly-rettungsgeraete-innencontainer_2.pdf)

Die Hersteller der oben aufgeführten Rettungsgeräte empfehlen einen Austausch des Innencontainers. Der Austausch ist keine zwingende Maßnahme, aber eine dringende Empfehlung. Die Öffnungssicherheit der Rettungsgeräte wird dadurch verbessert. Die Rettungsgeräte behalten aber auch mit den bestehenden Innencontainern ihre Betriebstüchtigkeit. Die neuen Innencontainer sind zu einem Unkostenbeitrag bei den Herstellern erhältlich.

Finsterwalder GmbH - Charly Produkte  
Pagodenburgstr. 8, 81247 München  
[office@finsterwalder-charly.de](mailto:office@finsterwalder-charly.de)  
[www.fensterwalder-charly.de](http://www.fensterwalder-charly.de)  
[www.korteldesign.com/de](http://www.korteldesign.com/de)  
[www.macpara.com/de/paragliders/free-flying](http://www.macpara.com/de/paragliders/free-flying)

# ABENTEUER VORAUSS!

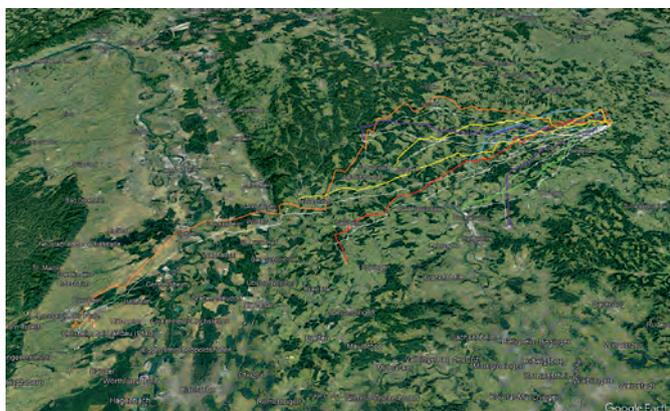
Der Yeti 6 passt zu allen Piloten und Pilotenansprüchen. Ideal natürlich für Hike & Fly, prima aber auch für Thermikflüge, bei denen die Leichtigkeit des Seins im Vordergrund steht. Das völlig neue Konzept kommt mit Wave Leading Edge Technologie und so verspricht der Yeti 6 einen markanten Entwicklungssprung in Sachen Handling, Leistung, Federgewicht und Packmaß.

4 Größen | 50-110 kg | EN A



## Yeti<sup>6</sup>

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



**Drachen- und Gleitschirmflieger Hohenlohe  
Ergiebiges Schlepplager**

Über das lange Fronleichnamswochenende luden die DG Hohenlohe zu einem Schlepplager ins Fluggelände Saubühl bei Simprechtshausen ein. Die scheinbar nicht enden wollende Ostwindlage sorgte für Wind von vorne. Neben Vereinsmitgliedern kamen auch Gastpiloten aus anderen Vereinen mit unserer Parawinch in die Luft. Für den Donnerstag waren erst für den Nachmittag Gewitter angesagt. Doch nach nur zwei Schlepps musste schon mittags der Flugbetrieb eingestellt werden. Die nächsten Tage brachten gutes Flugwetter aber auch viel Wind, so dass die Schirme oft erst am späteren Nachmittag in die Luft kamen. Es wurde fleißig auf Strecke gegangen und dabei einige persönliche Bestleistungen erflogen. Peter Friedemann (Atos) überbot mit 143 km den 2008 von Thomas Goll (Flexi) erflogenen Gebietsrekord in freier Strecke um gut 10 km. Das Gelände ist thermisch aktiv und so ging der letzte Streckenflug, am Sonntag um 16.45 Uhr gestartet, noch 82 km weit. Insgesamt wurden 7 Flüge zwischen 43 km und 143 km absolviert. Die „Wagenburg“ der Wohnmobile stand am Hangstartplatz bei Mulfingen, der ganz in der Nähe liegt. Dort klangen die Abende bei Gegrilltem und guten Getränken dann gemütlich am Lagerfeuer aus. Ein herzlicher Dank geht an die Gemeinde Mulfingen für die kostenlose Nutzung der sanitären Anlagen in der Grundschule.

**Thomas Goll**

<https://sites.google.com/site/dgfhothenlohe/home>



**Anzeigen Hotline**

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



**Flugfreunde Ulm/Donautal  
30 Jahre Flugfreunde Ulm/Donautal**

Der Ulmer Flugpionier Albrecht Berblinger (Schneider von Ulm) hätte seine wahre Freude daran, wenn er sehen könnte, wie seine Nachfahren nach mehr als 200 Jahren mit ihren Gleitschirmen hunderte von Kilometern weit fliegen. Ganz solange gibt es die Flugfreunde Ulm/ Donautal noch nicht, aber auch unser 30-jähriges Bestehen waren ein Grund, im Juli in der Waldgaststätte Robos Waldblick in Markbronn kräftig zu feiern.

Los ging es um 16 Uhr in Markbronn mit einem Sektempfang, das Wetter spielte mit und der Wind ermöglichte es sogar, etwas groundzuhandeln. Am Abend erfolgte ein Vortrag des ersten Vorstands Bernhard Saum und des Sportwarts Hans Walcher mit anschließender Ehrung einiger Mitglieder sowie ein Rückblick über die 30-jährige Historie der Flugfreunde Ulm/ Donautal inklusive Bilder und Videos. Alles in allem erlebten wir einen fröhlichen gemeinsamen Abend, hatten viel Spaß und viele gute Gespräche - bis spät in die Nacht, versteht sich.

Über uns: Wir sind ein Ulmer Verein zur Förderung des Gleitschirmsports und bieten Informationen rund ums Gleitschirmfliegen wie zum Beispiel zu den Themen: Ausbildung, Schulung, Flugmöglichkeiten, Schirmkauf und vieles mehr. Natürlich gehören auch gemeinsame Ausflüge in die Berge, zum Streckenfliegen, Genussfliegen, Hike & Fly, Sicherheitstraining Groundhandling und gemeinsame Reisen zu unserem Vereinsangebot. Jeden 3. Freitag im Monat ist ein Treffen in der Gaststätte Il' Mio in Neu-Ulm. Wir freuen uns über neue Gesichter beim Fliegen, oder zum Austausch und zur (Aus-)Flugplanung  
Instagram: [flugfreunde\\_ulm\\_donautal\\_ffud](#)

**Albert Schneider**

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



Gleitschirmclub Oberschwaben  
**Sommerfest mit den Segelfliegern**

*Am Pfingstwochenende hatten die Sportflieger auf dem Flugplatz Schlechtenfeld ihr Sommerfest und auch der GCO war dieses Jahr wieder mit dabei. Das Wetter spielte herrlich mit und es kamen reichlich Gäste, Interessierte und Flieger. Während der Segelfliegerverein seine Propellermaschinen und Segelflieger präsentierte, haben wir uns mit unserem Equipment präsentiert. Der Wind war uns hold und so konnte fast den ganzen Tag ein buntes Farbenspiel auf dem Groundhandlingsplatz beobachtet werden. Zwar war ein Windschleppen durch die Auslastung der Segelflieger nicht möglich. Aber wir hatten trotzdem jede Menge Spaß, denn auch für leibliches Wohl war bestens gesorgt. Ein herzliches Dankeschön an unseren Albert, der die GCO-Veranstaltung koordiniert hat und bei den Segelfliegern organisiert hat.*

**Renate Baier**  
[www.gleitschirmclub-oberschwaben.de/](http://www.gleitschirmclub-oberschwaben.de/)



Roland Wörle vor der Walhalla in Regensburg

DGFC-Südschwarzwald  
**Neuer Kandelrekord**

*Roland Wörhle knackt den Kandelrekord. Im Juli 2023 verwirklichte Roland Wörhle eine lange gehegte Idee und flog mit seinem Drachen 339 DHV-XC km vom Kandel bis zur Walhalla nach Regensburg. Der DGFC- Südschwarzwald gratuliert Roland ganz herzlich zu diesem grandiosen Erfolg!*

**Christoph Hertrich**  
[www.dgfc-suedschwarzwald.de](http://www.dgfc-suedschwarzwald.de)

ANZEIGEN

# Gleitschirmreisen

38x Europa  
 MAROKKO  
 KUBA  
 KOLUMBIEN  
 BRASILIEN  
 ARGENTINIEN  
 SÜDAFRIKA  
 NEPAL

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

## BigOpenSky KALENDER 2024

18€  
 +Porto

**Jetzt online bestellen >**

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



Die drei Erstplatzierten: von links Martin Brunmeier, Franz Pfaffinger und Anton Waldinger

## Silent Wings Frühjahrsmeisterschaft

Trotz schlechter Wetterprognosen führen die Gleitschirmpiloten der Silent Wings zur lange geplanten Frühjahrsmeisterschaft an den Lijak in Slowenien. Obwohl dieser nur 580 m hoch ist, treffen sich hier Piloten aus aller Herren Länder. Grund ist der zuverlässig anströmende Seewind von der nahen Adria, die man bei klarer Sicht und ein wenig Gipfelüberhöhung sehen kann.

An drei von vier Tagen machten die Piloten, trotz fast durchgehender Bewölkung, schöne Flüge. Für die Frühjahrsmeisterschaft gibt es ein besonderes Reglement. So werden die XC-Punkte aus allen Flügen mit der gesamten Flugzeit in Stunden multipliziert. Am Ende belegte Pfaffinger Franz aus Ruhstorf mit 704 Punkten äußerst knapp den 1. Platz, wobei er insgesamt 6 Stunden in der Luft war, vor Waldinger Anton aus Frontenhausen mit 698 Punkten. Den 3. Platz belegte Brunmeier Martin aus Gangkofen mit 395 Punkten.

**Martin Brunmeier**  
Silent-Wings.EU



## Münchner Drachenflieger Freunde Drachenflugsimulator infiziert Münchner mit Flugvirus

Mehr als 30.000 Besucher kamen im Juli auf den Münchner Königplatz zum traditionellen Sportfestival der Stadt. Eine Sonderstellung nahmen in mehrfacher Hinsicht die Drachenflieger ein. Zentral auf dem Königplatz wurde uns eine große Fläche für mehrere Drachen zur Verfügung gestellt. Ein Publikumsmagnet war unser Drachenflugsimulator. Vor allem Kinder und Jugendliche standen Schlange, um sich freiwillig mit dem Drachenflugvirus infizieren zu lassen. Ein kurzer „Flug“ mit dem Simulator klärte von selbst die häufigste Frage, was denn nun eigentlich der Unterschied zwischen Gleitschirm- und Drachenfliegen sei. Aber auch potenzielle zeitnahe erwachsene Piloten haben Interesse gezeigt und wurden von uns über unseren Sport aufgeklärt.

Wir Münchner Drachenflieger Freunde sind kein eingetragener Verein. Wir sind eher ein Zusammenschluss von Enthusiasten, die sich freuen, wenn sich Gleichgesinnte anschließen, um uns über Erfahrungen und Ideen zu solchen Events oder Festivals auszutauschen. Wir wollen für unseren Sport eintreten und selbst etwas tun. Danke an alle Mitwirkenden und Unterstützer: Carsten Freidrichs, Christian Schelb, Christian Seidl, Korbinian Geiger, Martin Lang, Quirin Marxer, Thomas Pellicci. Einmal im Monat findet ein Drachenfliegerstammtisch in Schwabing statt. Der Rest auf Zusage. Wer mit dabei sein will, melde sich unter dieser E-Mail: [drachenfliegen@email.de](mailto:drachenfliegen@email.de)

**Martin Lang**

ANZEIGE



- Gleitschirmcheck
- Reparaturen
- Näharbeiten
- Retter packen

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

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





Nach dem Start in den Karpaten



TINA SCHWER (2)

v.l. Heinrich Bretz, Tina Schwer, Peter Nägele, Jessica Love, Stefan Bernhard, Marc Wensauer, Andreas Malecki

DC Hohenneuffen

## Neues aus der Luft

Erfolgreich ging die traditionelle „Woche der Neuffener Drachenflieger“ in Greifenburg (Kärnten) zu Ende. 12 Piloten des Drachenfliegerclubs Hohenneuffen (DCH) trafen sich, um gemeinsam zu fliegen, zu feiern und, neu dieses Jahr, zu üben. Im Laufe des Jahres hatten nämlich (fast) alle Veteranen des Drachenfliegens die Lizenz zum Gleitschirmfliegen gemacht. So nutzten sie die Lücken zwischen den Regenschauern zum Starten und Landen mit dem für sie ungewohnten Fluggerät.

Während die einen lernten und übten, jagten die Cracks Rekorde. Ist es dem Klimawandel geschuldet, werden die Piloten immer besser oder die Schirme immer leistungsfähiger? Jedenfalls wurden im Juni 2023 28 Flüge vom Hohenneuffen gemeldet, die jenseits der 100 km lagen. Besondere Erwähnung verdienen dabei 2 Flüge. Am 17.06. brach Raphael Wolter den Streckenrekord vom Nord-Startplatz über Beuren. Nach 234 km und 8 h Flugzeit landete Wolter abends um halb acht kurz vor der österreichischen Grenze in Nußdorf am Inn in der Nähe von Kufstein. Eine Woche später querte Jörg Nuber den Schwarzwald und besuchte nach 6 h Flugzeit Basel in der Schweiz.

Auch die Wettkampfgruppe des DCH war im Frühjahr aktiv. So sammelte Reiner Braun wertvolle Weltcuppunkte am Monte Grappa in Italien; Heinrich Bretz und Peter Nägele verbesserten durch gute Flüge in Brasov in den rumänischen Karpaten ihre Position im Weltcup (s.a. Fotos).

Um weltweit erfolgreich zu sein, muss es am Hausberg stimmen. Und dass alles passt, dafür sorgt der Drachenfliegerclub Hohenneuffen seit 1974. Bei der Hauptversammlung im Frühjahr, vielen Dank auch von dieser Stelle an unsere Gastgeber an diesem Abend, den Segelfliegern Grabenstetten, präsentierten die Vorstände Martin Heber, Rolf Steinmeier und Wolfgang Hecht die erfreuliche Bilanz des Jahres 2022. Bei weit mehr als 6.000 Starts kam es zu keinen schwerwiegenden Unfällen. Und waren doch einmal Bäume im Weg, halfen die Engel der Bergwacht immer schnell aus der Bredouille. Ihr Einsatz wird, einstimmig, mit einer anständigen Spende geehrt. Einziges kontroverses Thema der Mitgliederversammlung war, wie auch in Zukunft der Andrang der zahlreichen Piloten am Startplatz bewältigt werden soll.

**Dieter Rebstock**

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



-----  
Ellen Resch hat einen eindrucksvollen 5-Minuten-Film über Lorenz Ziegler bei den German Open produziert:  
[https://www.youtube.com/watch?v=W7Td18CK\\_SU](https://www.youtube.com/watch?v=W7Td18CK_SU)  
-----

Drachen- und Gleitschirmfliegerfreunde Rhein-Mosel-Lahn  
**RML Palz-Alsace-Open 2023**

Im Juli fanden in diesem Jahr die „Palz-Alsace-Open“ in den Vogesen bei Fellingring am Fuße des Le Treh und des Le Drumont statt. Die Veranstaltung ist ein internationaler Gleitschirmwettbewerb, an dem 111 Pilotinnen und Piloten aus neun Ländern teilnahmen. Organisiert wurde der Contest von den Drachen- und Gleitschirmfliegerfreunden Rhein-Mosel-Lahn gemeinsam mit der French Ligue d'Grand-East. An drei Tagen konnte trotz stärkerem Wind geflogen werden, mit Flug-Aufgaben über mehrere Wendepunkte von 36 bis knapp 70 km. Einem „One-Way Task“ am Donnerstag, der bis weit hinter Colmar führte und bei dem über 60 Pilotinnen und Piloten ins Goal fanden, folgten am Freitag und Sonntag zwei kürzere, aber anspruchsvollere Tasks bis zum Ziel im Headquarter in Fellingring. Nachdem im Vorjahr die Eidgenossen überzeugen konnten, lief es in diesem Jahr für die deutschen und französischen Piloten deutlich besser.



**Vereinsausflug nach Tirol**

Im Juni 2023 ging der jährliche Sommer-Vereinsausflug mit insgesamt 65 Pilotinnen und Piloten samt Anhang ins schöne Tirol nach Obertilliach. Für „Flachlandflieger“ wie uns sind die Alpen mit ihrem beeindruckenden Panorama eine besondere Herausforderung, da hier die Thermik und die Talwindssysteme ihre eigenen Regeln haben. Die Wetterprognose sah für die Flugwoche nicht sehr optimistisch aus, waren doch für jeden Tag Überentwicklungen mit Regen vorausgesagt. Wir wurden jedoch positiv überrascht, dass doch jeden Tag geflogen werden konnte, da sich die Regenschauer auf den späten Nachmittag verschoben. Besonders beliebt bei den Fliegern war der Flug zum 20 km entfernten Ort Sillian im Drautal. Es wurden aber auch weitere Strecken bis ins italienische Bruneck geflogen. Für Nichtflieger wurde täglich ein alternatives Freizeitprogramm angeboten, Wandern, Mountainbike Touren, Städtetour nach Lienz, Schwimmen und Saunen. Besonderer Dank gilt Jürgen Felden aus Niederzissen für die perfekte Organisation der Reise, Gerhard Neeb für seine Unterstützung als Fluglehrer und Martina und Frank Hochhaus für den schönen Vereinsabend mit Comedy und Musik.

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

**Ergebnisse:**

Sport-Serie:

- 1. Platz: Kai Wissel | DE | 984 Punkte
- 2. Platz: Andy Hahnemann | FR | 982 Punkte
- 3. Platz: Georg Brodbeck | CH | 891 Punkte

Raynolds (Leichtgewicht):

- 1. Platz: Pierre-Allain Guillaume | FR | 99 Punkte
- 2. Platz: Kai Wissel | DE | 984 Punkte
- 3. Platz: Loic Marinthe | FR | 941 Punkte

Overall:

- 1. Platz: Andreas (Pepe) Malecki | DE | 1587 Punkte
- 2. Platz: Ferdinand Vogel | DE | 1475 Punkte
- 3. Platz: Flavio Funiati | FR | 1435 Punkte



ANZEIGEN

**Performance Center** **HOTSPORT.de** **Frankfurt Ronneburg**

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

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

Sicherheitstraining, Streckentraining, Technik, Refresher Kurse, Motorkurse

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

**MoselGlider.de**  
**On Tour**

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



DFC Hochries-Samerberg  
**Clubmeisterschaft und Sommerfest an der Hochries**

*Die Drachen- und Gleitschirmpiloten des DFC Hochries-Samerberg und Fliegerfreunde, die gerne an der Hochries fliegen, haben sich eingefunden, um um die Titel zu kämpfen. Es gab drei Wertungen: Streckenfliegen für Drachen und für Gleitschirm Piloten im Rahmen der Clubmeisterschaft und Punktlandung für die Drachenflieger des Clubs und drachenfliegende Gäste. Die spät einsetzende Thermik hat es den Piloten nicht leicht gemacht. Letztlich sind aber alle knapp 30 Piloten sicher in die Luft gekommen und konnten kurze Strecken bis über 30 km erfliegen. Nach der Landung, mehr oder weniger nah am Landepunkt, ist es nahtlos in das Sommerfest übergegangen. Ausgetragene, zusammen mit den Gleitschirmfliegern des GSC Hochries, konnte hier bis spät in die Nacht die Stimmung auf unserem schönen Clubgelände mit vielen netten Menschen genossen werden.*

*Nachdem die meisten gegessen hatten, hat unser Sportwart Carsten bei der Siegerehrung seine Trophäen unter viel Applaus und der gewohnten Sektdusche an die Gewinner überreicht. Wie im letzten Jahr haben auch heuer die Matching Ties für eine schöne Stimmung gesorgt und natürlich durfte das obligatorische Gruppenbild an der Kante nicht fehlen.*



**Drachenflieger Training an der Hochries**

*Ines Zießau und Peter Gröninger sind unserer Einladung gefolgt und sind zu uns an die Hochries gekommen, mit vielen Tipps und interessanten Infos im Gepäck. Sie haben uns erst mal einige theoretische Grundlagen zum Landen und Drachenfliegen erzählt.*

*Dabei gab es mehr als nur ein überraschtes Gesicht zu beobachten. Ja - nicht alles ist so geblieben, wie man es in seiner Schulung vor x Jahren gelernt hat... Also einige hatten sich vorgenommen, heute sehr gute Landungen zu machen - das hat leider nicht bei jedem gut geklappt, was aber auch nicht so schlimm war, denn dadurch konnten die beiden Profis bei der Videoauswertung auch hilfreiche Tipps geben und Verbesserungsvorschläge machen, von denen jeder Anwesende ordentlich profitiert hat.*

*Vielen Dank an Ines, Peter, alle die dabei waren und speziell an Frank, der nicht nur das Fliegertraining organisiert hat und alle anderen die geholfen haben, dass das Wochenende so schön geworden ist, wie es war.*

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

Wunderfalke  
Events



**LIVE VORTRAG**

**CHRIGEL MAURER**

**8-facher Sieger Red Bull X-Alps**



**KURHAUS BAD TÖLZ**



**11.11.2023**

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

mit freundlicher Unterstützung





**Gleitschirmverein Nahe-Glan  
25jähriges Jubiläum**

*Im Jahr 1998 ging aus einer gleitschirmbe-  
sessenen Fliegergemeinschaft in Rhein-  
land-Pfalz der Gleitschirmverein Nahe-  
Glan hervor. Bei einem gemeinsamen  
Campingwochenende im Juli 2023 wurde  
dies, in der Nähe der fünf vereinseigenen  
Fluggelände, gebührend gefeiert. Der  
Freitag bot, bei großer Hitze und entspre-  
chend kniffligen Flugbedingungen, den  
ein oder anderen Flug am Südhang in  
Staudernheim. Und mit etwas Glück war  
sogar ein Streckenflug drin. Am Freitag-  
abend trafen sich dann ca. 30 Nahe-Glan-  
ner zur diesjährigen Jahreshauptversamm-  
lung, in deren Rahmen die langjährigsten  
Mitglieder und Mitgliederinnen geehrt  
wurden. Sie waren teils maßgeblich an der  
Vereinsgründung vor 25 Jahren beteiligt  
und haben sich seither aktiv für die  
Belange des Gleitschirmverein Nahe-Glan  
eingesetzt.*

*Harald Wagner, der 1. Vorsitzende,  
bedankte sich im Namen der Gemeinschaft  
bei Fritz Altrichter, Peter Blum, Helga und  
Karlheinz Eschborn, Reinhard Milferstedt,  
Ralf Wiegmann und ernannte sie zu  
Ehrenmitgliedern des Gleitschirmvereins  
Nahe-Glan Ebenfalls wurde unser kürzlich  
verstorbenes Mitglied Dietger Hippenstiel  
für seine 23-jährige Mitgliedschaft und um  
seine besonderen Verdienste für den Verein  
posthum geehrt. Dieses gemeinsame  
Wochenende war wieder ein gelebtes Stück  
Vereinsgemeinschaft. Wohl dem Verein,  
der einen Doktor der Bierbraukunst, wie  
unseren Christoph Schuch, unter seinen  
Mitgliedern hat. Mit etwas Assistenz aus  
den Vorstandsreihen wurde so Wochen  
zuvor ein 50-Liter Fass bestes FLIEGER-Pils  
gebraut. So galt: Freibier für alle.*

**Birgit Gerlach-Schwarz**

<https://gleitschirmverein-nahe-glan.de/>



**Delta-Club Condor  
Condor-Cup konnte nach 4 Stunden  
Wartezeit beginnen**

*Während vierstündiger Wartezeit, dass der  
Wind von Ost auf West drehen möge,  
begrüßte der erste Vorsitzende Torsten  
Elstermann 22 Piloten und Pilotinnen zum  
„Condor-Cup 2023“ Gegen 15:00 Uhr drehte  
der Wind auf West und der Wettbewerb  
konnte beginnen. Danach stand Thomas  
Rothmann in der Streckenflugwertung als  
Sieger fest. Zweiter wurde Harry Müller und  
Klaus Baumgartner erreichte Platz drei. Den  
Ziellandewettbewerb gewann Benjamin  
Seiter mit einer perfekten Ziellandung, die nur noch eine minimale Abweichung von 60  
Zentimetern zum Landemittelpunkt aufwies. Platz Zwei erreicht Harry Müller mit einer  
Abweichung von 7 Metern und Platz Drei Benjamin Etienne mit 7,20 Metern Abweichung  
zum Landemittelpunkt.*

*Den Abend-Wettbewerb „Der Letzte macht das Licht aus“ entschied auch in diesem Jahr  
wieder der Routinier Harry Müller für sich. Er landete souverän als Letzter. Vorletzter war  
Benjamin Seiter.  
Die Veranstaltung wurde durch die Siegerehrung am Startplatz Heue in Bergalingen am  
Abend gekrönt. Die Wettkampfleitung freute sich über einen unfallfreien und erfolgreichen  
Wettkampfverlauf.*

**Robert Metzger**

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



Von links: Harry Müller, Thomas Rothmann,  
Klaus Baumgartner und der 1. Vorsitzende des  
Delta-Club Condor Torsten Elstermann bei der  
Siegerehrung zum Streckenflugbewerb

SICHERHEIT LEICHT VERPACKT

**eternity<sup>4</sup>**  
(LTF/EN A)

WE SHARE  
THE *passion*  
OF FLYING

IN A LIGHT WAY



ALPIN SUPERLIGHT  
FÜR DEINE SICHEREN GLÜCKSMOMENTE

**anna  
purna<sup>2</sup>**  
(LTF/EN A)



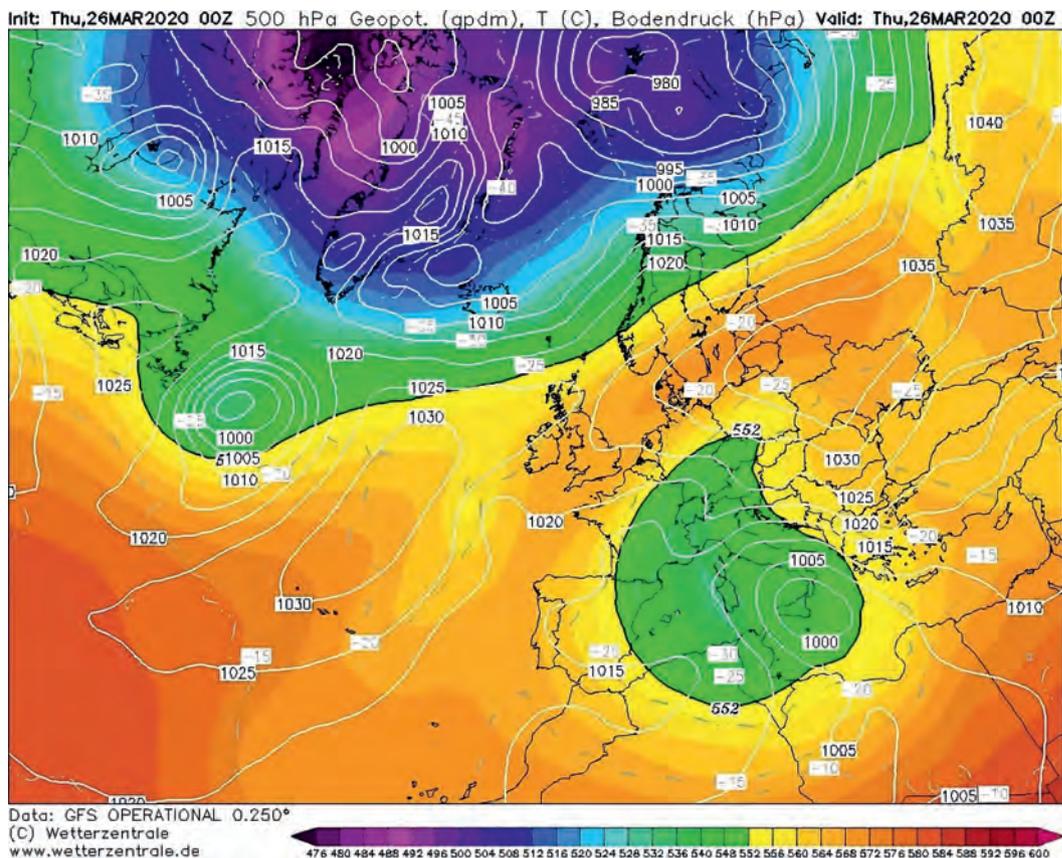
MIDDLE-B HIGHLIGHT  
FÜR DEIN SICHERES WEITERKOMMEN

**Lightning<sup>2</sup>**  
(LTF/EN B)



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

**TURN**  
SAFE FUN



Ein abgetropftes Höhentief: Kältere Luftmassen umringt von wärmeren Luftmassen sorgen für viel Labilität. Die Unsicherheit in den Wetterprognosen steigt deutlich an. Grafik: [wetterzentrale.de](http://wetterzentrale.de)

# Die Wettercharakter-Karten

Wer das Wetter über zwei Tage hinaus einschätzen will, dem liefert der Blick ins Höhenwetter hilfreiche Hinweise.

TEXT UND GRAFIKEN: LUCIAN HAAS

**D**as Wetter der kommenden ein bis zwei Tage lässt sich heute schon sehr gut mit diversen Wetter-Apps abchecken. Über diesen Zeithorizont hinaus werden Punktprognosen allerdings schnell ungenau. Dann lohnt es sich, den Blick zu weiten und großräumige Wettermuster zu betrachten. So lässt sich zumindest ungefähr erkennen, in welchen Regionen wahrscheinlich fliegbares oder auch unfliegbares Wetter herrschen wird. Das kann nicht selten sogar mehr als eine Woche im Voraus gute Resultate liefern.

Die Großwetterlage wird davon geprägt, wie kalte und warme Luftmassen sich über der Landschaft verteilen und verschieben. Entscheidend ist dafür nicht die Lufttemperatur in Bodennähe. Die besten Anhaltspunkte bekommt man, wenn man den Durchschnitt der gesamten Luftsäule in der Troposphäre betrachtet.

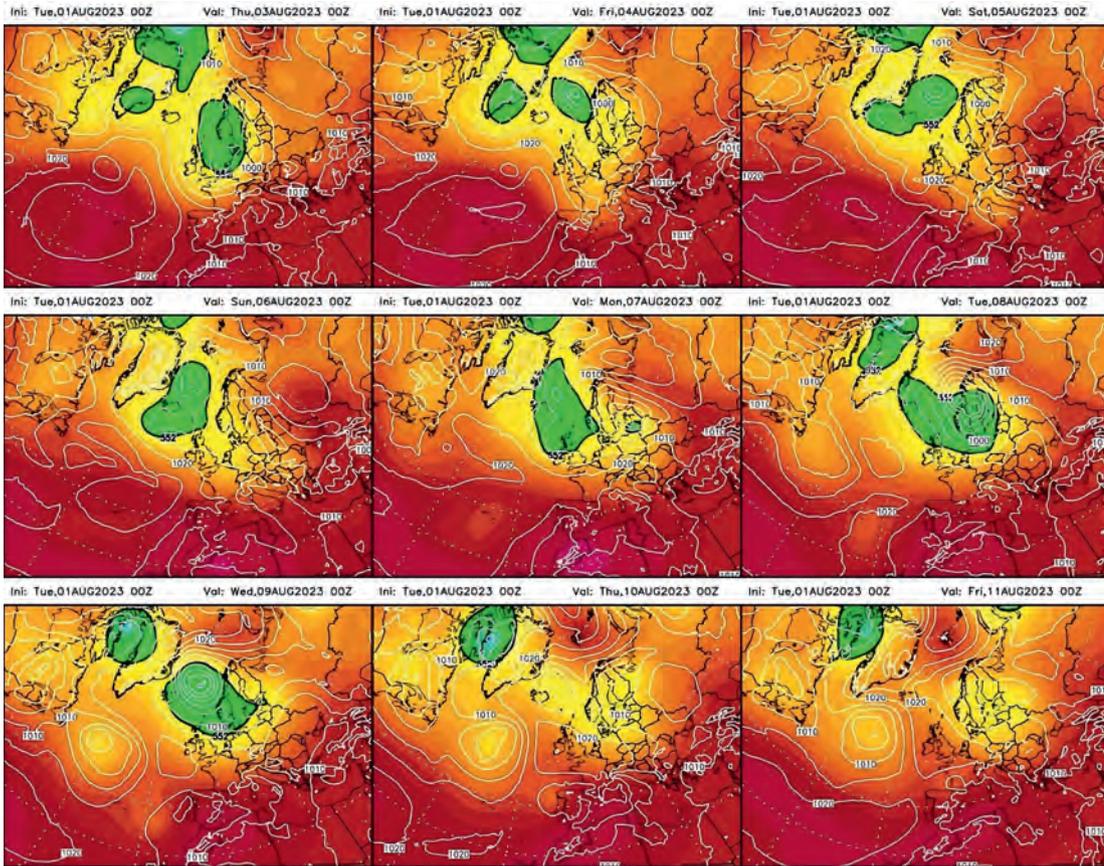
### Durchschnitt der Luftsäule

Kalte Luft hat eine größere Dichte, d.h. die Luftmoleküle sitzen enger beieinander. Eine definierte Menge an Luftteilchen

nimmt dann ein geringeres Volumen ein. Wärmere Luft hingegen dehnt sich aus, ihr Volumen ist größer.

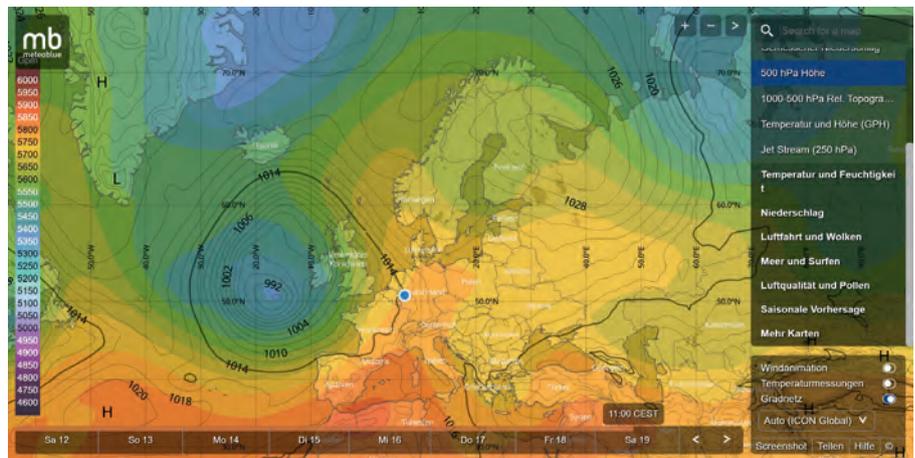
Gut erkennbar wird das in den sogenannten Höhenwetterkarten des Druckniveaus 500 hPa. Sie zeigen, in welcher Höhe überm Meeresspiegel ein Luftdruck von 500 hPa gemessen werden kann (500 hPa Geopotential). Typischerweise ist das in einer Höhe von plusminus 5.500 Metern. In Regionen mit kälteren Luftmassen ist das etwas tiefer, mit wärmeren höher.

500 hPa als Bezugsgröße ist deshalb inter-



Das Panel des ECMWF-Modells zeigt die Prognose der Großwetterlage vom 3. bis 11. August 2023. Der kühle Trog über Norddeutschland hält sich hartnäckig. Die windige Frontalzone liegt über den Alpen. Bei solchen Prognosen war eine Woche lang kein Flugwetter zu erwarten. Grafik: [wetterzentrale.de](http://wetterzentrale.de)

Eine 500-hPa-Höhenwetterkarte von Meteoblue.com. Der Bodendruck ist hier mit schwarzen Linien eingezeichnet. Die Druckhöhe des 500 hPa-Niveaus ergibt sich aus der Farbskala links. In diesem Beispiel wölbt sich über den Alpen ein Keil auf. Gute Vorzeichen fürs Fliegen. Grafik: [meteoblue.com](http://meteoblue.com)



essant, weil der Druck auf Meeressniveau etwa bei 1000 hPa liegt. Am obersten „Rand“ der Atmosphäre tendiert der Druck gegen null, da es darüber keine Luft mehr gibt, die mit ihrem Gewicht überhaupt noch „drücken“ könnte. Das 500-hPa-Niveau markiert somit den Durchschnitt der Luftsäule: 50% der Luftmassen liegen darunter, 50% darüber.

### Von Keilen und Trögen

Die 500-hPa-Höhenwetterkarten lassen sich ähnlich lesen wie topographische Karten mit ihren typischen Höhenlinien.

Meteorologen sprechen bei Linien gleicher Druckhöhe von Isohypsen.

Auch auf den Höhenwetterkarten lassen sich anhand der Isohypsen gewissermaßen Berge und Täler bzw. Kuppen und Senken erkennen. In der Meteorologen-Sprache ist ein ausgedehnter Höhenrücken ein „Keil“ und eine großräumige Senke ein „Trog“. Im Bereich des Keils herrschen wärmere Luftmassen vor, im Trog kältere.

In der Regel sind die Höhenwetterkarten sogar eingefärbt, um die Höhenstufen und ihre Verbindung zur Temperatur leichter er-

kennen zu können. Je höher das 500-hPa-Niveau liegt, d.h. je wärmer die Luftsäule ist, desto mehr tauchen die Farben gelb, orange und rot auf. Umgekehrt werden kältere Luftmassen mit einem niedrigeren 500-hPa-Niveau durch eine Farbgebung von grün, blau bis violett angezeigt.

### Großwetteranalyse

Bei der Analyse der Großwetterlage liefern die 500-hPa-Höhenwetterkarten wichtige Informationen. Anhand der Angaben, wo kalte und oder warme Luftmassen vorherr-

schen, lässt sich mit einem Blick schon viel über den Wettercharakter in den jeweiligen Regionen ableiten. Ich nenne sie deshalb auch gerne die „Wettercharakterkarten“.

Die kühleren Luftmassen in Trog-Gebieten fördern hochreichende konvektive Prozesse. Die Luft ist labil geschichtet, es können sich schnell Regenwolken bis hin zu Gewittern bilden. Das gilt vor allem dann, wenn kältere Luftmassen in südlicheren Regionen vordringen, wo sie für die Jahreszeit nicht hingehören. Die Sonne steht dort hoch am Himmel und erwärmt den Untergrund stark. Die Kaltluft in der Höhe bedingt allerdings einen starken thermischen Gradienten. Das ergibt eine explosive thermische Mischung, häufig mit Überentwicklungen. Fürs Gleitschirmfliegen sind Tröge immer problematisch.

Bei einem Keil wiederum hat die bis in die Höhe reichende wärmere Luft einen stabilisierenden Effekt. Es herrschen eher Absinkprozesse vor, Wolken lösen sich auf. Es bleibt in der Regel trocken. In diesen Bereichen wird man viel eher sicher in die Luft kommen. Eine Ausnahme bilden die Wintermonate. Bei tiefstehender Sonne wird der Boden nur noch wenig angeheizt und kühlt nachts stark aus. Darüber liegende Warmluft sorgt für kräftige Inversionen und kann häufig Hochnebel bedeuten. Dennoch liefern Keile in der Regel den fürs Gleitschirmfliegen tauglicheren Wettercharakter.

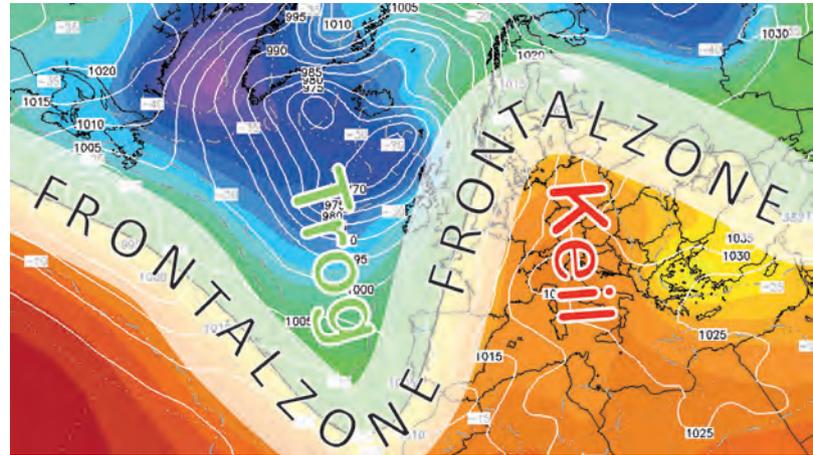
## Frontalzone

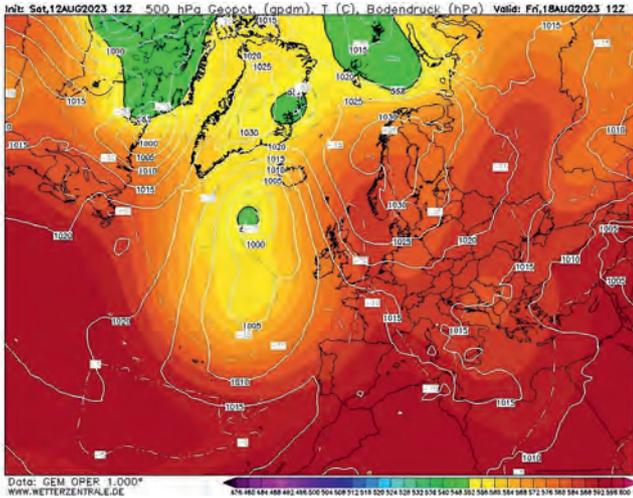
Die Großwetteranalyse beschränkt sich nicht nur darauf die Verteilung von Keilen und Trögen zu beachten. Besonders spannend sind auch die Übergangsbereiche, wo sich kältere und wärmere Luftmassen auf engem Raum begegnen. Man erkennt sie an den dicht gedrängten Isohypsen bzw. den schnellen Farbübergängen. Diese Bereiche werden als Frontalzone bezeichnet, weil sich hier Warm und Kalt auf geringer Distanz unfreundlich gegenüberstehen.

Solche Gegensätze sind Antreiber der Wetterküche. Die Natur ist immer bestrebt, für einen Ausgleich zu sorgen. An der Grenze von Kalt zu Warm finden verstärkt Mischungsprozesse statt. Sie gehen einher mit stärkerem Wind und Turbulenzen. Kalt- und Warmfronten entstehen, die Zyklone führt zu kleinräumigen Tiefdruckgebieten. Diese ziehen dann als sogenannte Rand-Tiefs die Frontalzone entlang, und

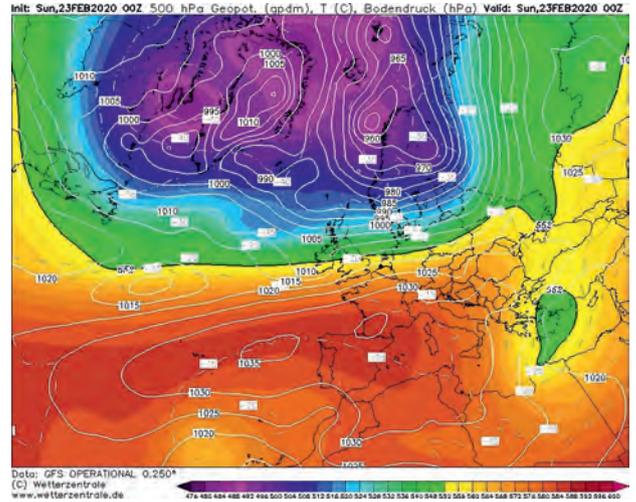
Eine Höhenwetterkarte lässt sich wie eine Topokarte lesen. In einem Trog herrschen kühlere, in einem Keil wärmere Luftmassen. An der Grenze von Kalt und Warm verläuft die Frontalzone. Die weißen Linien zeigen den Druck auf Meereshöhe.

Grafik: Lucian Haas auf Basis von wetterzentrale.de





**Meridionale Strömungslage:** Die Frontalzone schlägt Wellen. Die Flanken von Trögen und Keilen verlaufen fast parallel zu den Längengraden in Nord-Süd-Richtung.  
Grafik: wetterzentrale.de



**Zonale Strömungslage:** Die Grenze von kalt zu warm als Frontalzone liegt parallel zu den Breitenkreisen. Gutes Flugwetter ist hier nur südlich der Alpen zu erwarten.  
Grafik: wetterzentrale.de

**Zonal und meridional**

Wichtig für die Einschätzung des Wettercharakters sind auch die vorherrschenden Strömungsmuster, die sich aus der Form der Frontalzone ergeben. Liegt die Frontalzone weitgehend parallel zu den Breitengraden, so sprechen Meteorologen von einer zonalen Strömungslage. Sie ergibt einen stark in Nord und Süd geteilten Wettercharakter. Dauerhaft nutzbares Flugwetter ist dann typischerweise nur im wärmeren Süden zu finden, während die Frontalzone entlang in schneller Folge ein Tief nach dem anderen heranrauscht, gepaart mit ordentlich Wind. So eine Wetterlage hat zum Beispiel große Teile des Som-

mers 2023 geprägt und die Fliegerei in den Alpen und vor allem nördlich davon häufig vereitelt. Das Gegenteil davon ist eine meridionale Strömungslage. Hier schlägt die Frontalzone Wellen um Keile und Tröge herum. Deren Flanken folgen mehr dem Verlauf der Längengrade. Meridionale Großwetterlagen können sich teilweise über Wochen hinweg stabil halten. Keile und Tröge bleiben dann über Tage hinweg relativ ortsfest. So kann man schon eine Woche und mehr im Voraus im Voraus erkennen, wo man fürs Fliegen am besten hinfahren sollte: Raus aus dem Trog, weg von der Frontalzone, rein in den Keil.

Höhenwetterkarten des 500-hPa-Geopotential sind im Internet zu finden, u.a. bei der Wetterzentrale.de unter „Topkarten“ oder bei Meteoblue.com unter Auswahl Wetterkarten/ Synoptische Karten /500 hPa Höhe. ▢



**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. Sein Meteo-Wissen gibt er auch in Seminaren weiter.

ANZEIGE

PASSION WITH EXPERIENCE

GLEITSCHIRMHECK IST VERTRAUENSACHE. ZUFRIEDENE LANGZEITKUNDEN SEIT 1985

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

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

6345 Kössen | AUT | www.parashop.at | +43 720 519402 | office@parashop.at





MARKUS BAISCH



# Drachenflug-Weltmeisterschaften 2023

Drei Mal Silber für Deutschland

TEXT: REGINA GLAS | FOTOS: JOCHEN ZEYHER

**D**ie deutsche Nationalmannschaft holt dreimal Silber bei den Drachenflug-Weltmeisterschaften, die vom 7. – 20. August 2023 in Krusevo/Nordmazedonien ausgetragen wurden. Dirk Ripkens gewinnt überraschend den Vize-Weltmeistertitel in der Starrflügelklasse, das Starrflügel-Team holt ebenfalls Silber. Corinna Schwiegershausen sicherte sich in der Frauenwertung die Silbermedaille. In der flexiblen Klasse verpasst das Team knapp Bronze.

## Krusevo – historischer Ort und etabliertes Fliegermekka

Das geschichtsträchtige Bergdorf Krusevo hat sich über die letzten Jahre zu einer festen Größe im internationalen Wettkampfgeschehen entwickelt. Bereits 2016 und 2018 fanden hier Europa- und Weltmeisterschaften im Drachenfliegen statt. Auch die Gleitschirmflieger flogen hier schon eine Europa- und Weltmeisterschaft. Ein weiterer Höhepunkt war nun die Drachenflug-Weltmeisterschaft 2023. Das Städtchen un-

terstreicht damit seine Sonderstellung als zuverlässige Wettkampfarena für internationale, hochklassige Wettbewerbe. Im Durchschnitt regnet es hier im August nur dreimal im Monat – die Anzahl der Durchgänge pro Wettkampf ist rekordverdächtig. Krusevo liegt auf einer Höhe von 1.350 Metern und ist damit die höchstgelegene Stadt auf dem Balkan. 159 km trennen den Ort von der Hauptstadt Skopje und nur 68 km von der mazedonisch-griechischen Grenze.



Starr- und Flexi-Team Deutschland mit Betreuern. von links oben: Oliver Salewski, Corinna Schwiegershausen, Ines Ziessau, Marco Gröbner, Jochen Zeyher, Roland Wöhrle, Primoz Gricar, Luise Christmann, Christoph Schöll, Alfred Mayer, Regina Glas, Dirk Ripkens; von links unten: Christian Kamm, Carlo Baisch, Markus Baisch, Kajo Clauß, Gerd Dönhuber.

MARCO GRÖBNER

### Guter Start und Doppelsieg bei den Starren

Der erste Durchgang erforderte taktisches Geschick. Eine Aufgabe über 85 km mit zwei großen parallelen Radien, zwischen denen dreimal nach Belieben schräg zum Wind gekreuzt werden musste. Das Ziel querab kurz vor der griechischen Grenze bei Bitola. Um etwas Würze einzubringen und die Sicherheit zu erhöhen, war noch ein kurzer

**Dirk Ripkens:** „Ich bin auf diese Weltmeisterschaft gefahren, ohne mir zu viel Gedanken über Ergebnisse zu machen und mich damit unter Druck zu setzen. Dass am Ende der Vize-Weltmeistertitel rauskam, ist fast unvorstellbar für mich. Ich freue mich riesig. Obwohl ich auch etwas traurig bin, dass es für das Team am Ende nicht für Gold gereicht hat.“

Endanflug gegen den Wind zu bewältigen. Dirk Ripkens und Jochen Zeyher zeigten mit einem Doppelsieg gleich zu Anfang, wer bei dieser WM ein Wörtchen um den Titel mitreden wird. Christoph Schöll wurde bei seinem ersten WM-Durchgang starker Vier-

ter. Mit diesem starken Ergebnis lag Team D vorerst vor Österreich und Japan. In der Flexiklasse siegte Marco Laurenzi (ITA) vor Alvaro Sandoli (BRA) und Alex Ploner (ITA). Gerd Dönhuber flog als 7ter über die Ziellinie, Roland Wöhrle und Primoz Gricar punkteten ebenfalls gut fürs Team. Damit lag die deutsche Flexi-Mannschaft auf Rang 3 hinter Italien und Brasilien, eine gute Basis für die weiteren Tage. Corinna Schwie-

gershausen flog zwar nicht ins Ziel, aber 10 km weiter als die österreichische Konkurrentin Sasha Serebrennikova und holte sich damit den Tagessieg und die Führung bei den Frauen.

### Deutsch-Österreichisches Wechselspiel um die Führung

In den nächsten Tagen gab es bei den Starren fast jeden Tag einen Führungswechsel im Teamranking. Mit drei Tagessiegen von Dirk und einem von Jochen, weiteren Topplatzierungen von unseren Jungs mit Dirk, Jochen, Markus, Christoph und Alfred machten wir es dem Titelverteidiger Österreich nicht leicht. Um Platz drei rangelte sich das japanische und spanische Team. Das Fluggebiet rund um Krusevo ist sehr selektiv und ein Absauffer kommt schneller als man denkt. So erwischte es fast jeden einmal, leider auch unsere deutschen Piloten. Streichresultate gibt es nicht. Für unser Flexiteam lief es nach dem ersten Tag leider nicht mehr gut und nach einem rabenschwarzen Tag rutschte unser Team sogar auf Rang 7 ab. Primoz saß am dritten Tag bereits nach 20 km, Gerd haderte nach mehreren Abhockern mit sich selbst, dafür flogen unsere jungen Piloten wie Kajo, Oli und Marco öfter mal ganz vorne mit. Leider

### Dank an die Sponsoren





Task 4: Herzlicher Empfang für Tagessieger Jochen Zeyher



Task 5: Große Radien mit vielen taktischen Möglichkeiten



Marco Gröbner startet zu seinem ersten WM-Durchgang.



Bester deutscher Flexi-Pilot Primoz Gricar auf Rang 9



Vizeweltmeister bei den Starren: Dirk Ripkens



Markus Baisch immer hochmotiviert



Starrflügelpilot Christian Kamm startet in seine erste WM.



Kajo Clauß überraschte mit pffiffigem Flugstil und guten Durchgängen.

© CHARLIE JÖST



Das Landefeld am Aerodrom von oben



Oliver Salewski - konstante Leistung bei seinem 1. WM-Einsatz

Deutsche Piloten von links:  
Jochen Zeyher, Alfred Mayer,  
Teamchefin Regina Glas,  
Christoph Schöll,  
Markus Baisch,  
Dirk Ripkens



Einzelwertung FAI 1-Flexible Drachen:  
Marco Laurenzi (ITA), Alex Ploner (ITA),  
Alvaro Sandoli (BRA)



Einzelwertung FAI 5 - Starrflügler:  
Dirk Ripkens (GER), Toni Raumauf, Andreas Sand  
(beide AUT)



Frauenwertung: Corinna Schwiigershausen  
(GER), Sasha Serebrennikova (AUT), Chisato  
Nojiri (JPN)

fehlte manchmal das Quentchen Glück, so saß Kajo einmal knapp 2 km vorm Ziel, obwohl er bis zum Schluss im Führungspulk mit dabei war. Roland hielt sich dafür konstant in den Top 20 und langsam arbeitete sich das Team mit guten Leistungen wie Platz 5 von Kajo und einem Tagessieg von Primoz wieder auf Rang 4 vor.

### Herzschlagfinale am letzten Tag

Spannender und nervenaufreibender - vor allem für uns Betreuer - kann ein Finale wohl nicht sein. Deutschland führt vor dem letzten Durchgang mit knapp 136 Punkten Vorsprung in der Teamwertung vor Österreich. Toni Raumauf aus Österreich liegt im Einzel vor Dirk und Andreas Sand (AUT). Im Teambriefing wird nochmal die Tagesaufgabe über 140 km besprochen. Wir müssen mit mindestens zwei Piloten sicher ins Ziel fliegen, allerdings nicht zu langsam. Aber Christoph fällt aus, er hat Fieber. Alfred will ebenso wie unser junger Nachwuchspilot Christian Kamm (er rutschte nachträglich in den Wettbewerb, weil ein Engländer ausfiel), vorneweg fliegen und Tipps über Funk geben. Aber es kam wie immer anders, als man denkt. Jochen und Markus übernahmen von Anfang an immer

## Wertung:

### Starrflügler FAI 5

1. Toni Raumauf (AUT), Atos VR, 7.782 Pkt
2. Dirk Ripkens (GER), Atos VQ, 7.602 Pkt
3. Andreas Sand (AUT), Atos VR, 7.364 Pkt
9. Markus Baisch (GER), Atos VRS, 6.094 Pkt
11. Jochen Zeyher (GER), Atos VR, 5.678 Pkt
13. Christian Kamm (GER), Atos VQ, 5.280 Pkt
20. Alfred Mayer (GER), Atos VR, 4.159 Pkt
21. Christoph Schöll (GER) Atos VR, 3.973 Pkt

### Teamwertung Starrflügel

1. Österreich, 15.963 Pkt.
2. Deutschland, 15.542 Pkt.
3. Japan, 13.925 Pkt
4. Spanien, 13.600 Pkt
5. Italien, 11.496 Pkt

### Flexible Drachen FAI 1

1. Alex Ploner (ITA), ICARO, 7.096 Pkt
2. Marco Laurenzi (ITA), AEROS, 6.894 Pkt
3. Alvaro Sandoli (BRA), WILLS WING, 6.889 Pkt
4. Attila Bertok (HUN), MOYES, 6.851 Pkt
5. Grant Crossingham (GBR), MOYES, 6.674 Pkt

9. Primoz Gricar (GER), AEROS, 6.181 Pkt
22. Roland Wöhrle (GER), MOYES, 5.211 Pkt
25. Oliver Salewski (GER), ICARO, 5.019 Pkt
36. Kajo Clauß (GER), AEROS, 4.629 Pkt
38. Gerd Dönhuber (GER), AEROS, 4.519 Pkt
39. Corinna Schwiigershausen (GER), MOYES, 4.498 Pkt.
40. Marco Gröbner (GER), MOYES, 4.478 Pkt.

### Teamwertung Flexible Drachen:

1. Italien, 21.057 Pkt
2. GBR, 18.668 Pkt
3. Brasilien, 18.215
4. Deutschland, 17.962
5. Australien, 17.661

### Frauen FAI 1

1. Sasha Serebrennikova (AUT) MOYES, 7.003 Pkt.
2. Corinna Schwiigershausen (GER) MOYES, 6.263 Pkt.
3. Chisato Nojiri (JPN), AEROS, 3.646 Pkt.

Mehr Infos auf <https://www.dhv.de/piloteninfos/wettbewerb-sport/drachen-szene/live-berichte/weltmeisterschaften-class-1-5-mazedonien-2023/und-dhv-tv>

**Corinna Schwiigershausen:** *Ich freue mich, nach etwa 40 Flugstunden über acht Tage verteilt, Vizeweltmeisterin geworden zu sein! Es waren anspruchsvolle Flugbedingungen in einem sehr technischen Gelände. Am schönsten war es für mich, als Störche in der Thermik mit mir eingedreht und mich eine Weile in der Luft begleitet haben.*

wieder die Führung und zogen das Feld hinter sich her. Dicht gefolgt von den Österreichern Andreas Sand und Christopher Friedl, einigen Japanern und Spaniern und einem Italiener. Bis zum Endanflug sah alles nach einem deutschen Doppelsieg aus. Im Ziel fieberte ich mit meinen Betreuern Carlo, Luise und Ines am Livetracking mit. Ich gab immer wieder die Windwerte im Ziel durch. Der Gegenwind war stark bis zu 20 km/h und der Endanflug über 10 km musste passen. Markus meldete über Funk Gleitzahl 9,5 und 300 m über Ziel an, er geht in den Endanflug. Seine Finalglides sind bekannt frech, Jochen zieht mit. Die Österreicher hinten dran. Es sieht die ersten Kilometer sehr gut aus. Plötzlich kommt ziemliches Saufen, mit meinem Fernglas sehe ich unsere zwei Piloten immer tiefer kommen und mein Herzklopfen wird zum Herzrasen. Etwas weiter hinten sehe ich die zwei Österreicher Andreas Sand und Christopher Friedl mit einer etwas besseren Linie. Dann der kurze, tief enttäuschte Funkpruch „ich stehe“ von Markus 400 m vor der End of Speedsection (1 km). Im Fernglas sehe ich auch Jochen vor der Linie landen. Wir sind fassungslos, das Gesicht entgleist mir..... die beiden Österreicher kommen mit dem letzten Hemd ins Ziel. Wir haben fast sicheres Gold verloren! Dirk kommt zwar gleich nach den Österreichern über die Linie, aber leider steht auch Alfred und somit haben wir keine zwei Piloten im Ziel. Das Positive: Dirk sicherte sich mit diesem Flug die Silbermedaille im Einzel, für ihn völlig überraschend. Toni Raumauf fliegt seinen Atos sicher nach Hause und holt sich damit verdient den Weltmeistertitel.

Bei den Flexis punkten Primoz, Roland und Gerd gut und holen gegenüber den Brasilianern auf, aber es reicht trotzdem nicht ganz für Platz 4 in der Teamwertung. Trotz dem Absauser am dritten Tag von Primoz reicht es noch für Platz 9 in der Einzelwertung, was wäre hier wohl ohne dieses Malheur drin gewesen. Schade! Alex Ploner zeigt einmal mehr sein Ausnahmetalent und wird wieder Weltmeister vor seinem Landsmann Marco Laurenzi und Alvaro Sandoli aus Brasilien. Die Teamwertung gewinnt ebenfalls zum wiederholten Male Italien vor England und Brasilien.

Bei den Frauen holte sich Sasha Sere-

brennikova mit 5 Tagessiegen verdient den Weltmeistertitel vor Corinna Schwiegershausen und Chisato Nojiri (JPN).

### Tierische Mitbringsel und neues Maskottchen für Team D

Eine wahrlich herzige Geschichte am Rande des Wettbewerbsgeschehens hat unsere Betreuerin Ines erlebt. Als sie vor dem Hotel auf die Piloten wartete, kam ein herrenloser Hunderüde auf sie zu und legte einen Wel-

**Regina Glas – Teamchefin:** *„Ich bin sehr stolz auf Dirk und auf mein gesamtes Team. Wir haben zwar nicht Gold gewonnen, aber wir waren noch nie so knapp dran. Die Piloten waren jeden Tag voll motiviert und haben hart gekämpft. Dirk ist sensationell geflogen und hat große mentale Stärke gezeigt. Für Corinna freut es mich, dass nun doch noch eine Frauenwertung zustande kam. Zwischen ihr und Sasha gab es einen spannenden Kampf um den Titel. Der Frauensport im Drachenfliegen muss gefördert werden. Vor einigen Jahren nahmen an den Weltmeisterschaften über 40 Frauen teil, dieses Mal waren es gerade sieben Konkurrentinnen. Am Ende hat das Quentchen Glück für Teamgold in der Starrflügelklasse und für Bronze bei den Flexis gefehlt. Beim nächsten Mal klappt.“*

pen vor ihr auf den Boden. Nach kurzem Blick, ob Ines sich um das arme Würmchen wohl kümmern und es streichle, gab er noch ein paar merkwürdige Laute von sich und ging von dannen. Unsere Ines konnte nicht anders, als sich um das dünne, verlauste aber süße Hündchen zu kümmern. Schnell wurde beim örtlichen Veterinär geimpft, entwurmt und entlaust, ein Pass ausgestellt und nun ist Ines stolze Besitzerin eines Hundes namens „Mazi“.

### Resumee

130 Piloten aus 22 Nationen, 3 Wertungsklassen, 9 Wertungstage und das Wichtigste: Kein schwerer Unfall. Außer kleinerer Blessuren gab es keine schweren Verletzungen. Der Organisator Vladimir Barakowski, Wettbewerbsleiter Goran Dimiskovski und Eventdirektor Ivan Lukanov samt Helfer-Team machten schon wie 2016 und 2018 einen tollen Job. Das Tasksettingkomitee mit dem lokalen Wetterfrosch und Gleitschirmprofi Martin Jovanovski, zusammen mit Sasha Serebrennikova (AUT), Carlos Punet (ESP) und Jochen Zeischka (AUT) stellten selektive Flugaufgaben an die Wettkämpfer. Flugrouten bis zu 175 km haben den Piloten alles abverlangt, was würdige Weltmeister und Medaillengewinner am

Ende ausmacht. Einen Fauxpas haben sich die FAI-Offiziellen geleistet. Bei der Siegerehrung der Starrflügelteams (AUT, GER, JPN) überreichten sie nur den Teamleadern der jeweiligen Nation eine Medaille. Die Medaillen für die Piloten wurden schlichtweg vergessen und werden jetzt an die jeweiligen Verbände nachgeschickt. Ein starkes Stück! Die Entschuldigung kam erst auf Nachfrage und fiel wie erwartet kurz aus!

Auf unser gesamtes deutsches Team bin ich sehr stolz, auch wenn manchmal das Quentchen Glück gefehlt hat. Mein Dank geht an den Veranstalter, unsere Sponsoren, alle meine Piloten und meine unermüdlischen Betreuer Ines, Luise und Carlo. Sie haben alles gegeben. Drei Silbermedaillen, in der Starrflügel-Einzelwertung, Teamwertung und in der Frauenklasse sind eine gute Ausbeute. Allerdings waren wir noch nie so nah an Gold in der Teamwertung der Starren dran, hier haben wir am letzten Tag Fehler gemacht, bzw. viel Pech gehabt. Aber so ist es halt manchmal... nach der WM ist vor der WM. ▽

### In zwei Jahren findet die WM in Ager/Spanien statt.



#### DIE AUTORIN

Regina Glas fliegt seit 1989 Gleitschirm und seit 1990 Drachen, ist Fluglehrerin, arbeitet beim DHV als Drachenflugexpertin und ist Teamchefin der Nationalmannschaft Drachen.



© ANDREAS BUSSINGER

# Deutsche Streckenflugmeisterschaft 2022/2023

In der Saison 2022/2023 haben 5.321 Piloten 121.836 Flüge (Stand 22.09.2023) im DHV-XC hochgeladen. Dazu kommen ca. 8.000 Flüge, die sich noch im Upload-Bereich vieler Piloten befinden.

TEXT: RICHARD BRANDL

**D**ie erste komplette Saison im neuen DHV-XC ist zu Ende gegangen. Die Anfangsschwierigkeiten der Umstellung von einem Uralt-System wie Leonardo auf eine komplett neu programmierte Onlineplattform mit der Übernahme aller Daten und einem ununterbrochenen Wettbewerb sind vollständig überwunden. Bugs wurden behoben und viele Verbesserungsvorschläge von Pilotinnen und Piloten umgesetzt. Auch an die veränderten Bedienroutinen und die total andere Optik konnte man sich mittlerweile gewöhnen. Wenn dieser Artikel erscheint, sollte ein weiteres großes Update passiert sein, das vor allem mit einer verbesserten Darstellung am Handy auf die Wünsche vieler Nutzer eingegangen ist. Danke an dieser Stelle für die Arbeit, die sich hierfür einige gemacht haben. Außerdem wurde mit einer neuen Sortierfunktion der Spalten die Möglichkeit der Personalisierung der eigenen DHV-XC-Fluglistenseite vereinfacht.

Trotzdem fehlen noch einige Features, die in der Nutzung der XC-Seite gerade einen besonderen Mehrwert bringen. Beispiele sind eine Buddyfunktion, der Flugvergleich (hier haben wir als Übergangslösung den alten Leonardo-Flugvergleich installiert) oder Umkreissuchen in der Karte. Wir möchten euch an dieser Stelle um etwas Geduld bitten, das ist alles in Vorbereitung, aber leider stehen uns personelle und finanzielle Ressourcen nur in begrenzter Menge zur Verfügung. Wir haben mit dem neuen DHV-XC ein modernes, stabil laufendes System bekommen, das zukunftssicher das Hochladen, Anschauen, Auswerten und Verwalten von einer riesigen und ständig wachsenden Anzahl von Flügen ermöglicht, ohne dabei unter fehlender Performance zu leiden. Außerdem erlaubt die dem aktuellen Stand der Technik entsprechende Programmierung überhaupt erst, jederzeit Änderungen, Erweiterungen und zusätzliche Bausteine einfügen zu können, ohne befürchten zu müssen, dass dadurch an anderen Stellen irgendwas ausfällt. Neben einer vernünftigen Performance am Handy war es ein wichtiges Ziel, dass jeder Pilot und jede Pilotin sich eine eigene personalisierte XC-Seite gestalten kann. Hier ist uns sehr schnell aufgefallen, dass es dabei eine Unmenge an persönlichen Vorlieben gibt. Wenn diese eigenen Präferenzen natürlich

gerade die Features beinhalten, die derzeit noch nicht laufen, dann ist es irgendwie verständlich, dass sich das in Unmut äußert. Aber beurteilt den DHV-XC bitte nicht nach den noch fehlenden 5%, sondern nach den 95%, die bereits sehr gut laufen. Und die 5% kommen auch noch....

## Etwas Statistik

In der Saison 2022/2023 haben 5.321 Piloten 121.836 Flüge eingereicht (Stand 22.09.2023). Dazu kommen ca. 8.000 Flüge, die sich noch im Upload-Bereich vieler Piloten befinden.

Die Zugriffszahlen auf den DHV-XC sind weiterhin sehr hoch, das waren in der Saison 2022/2023 mit 722.000 Besuchen 3.246.000 Seitenaufrufe.

**3,24 MILLIONEN SEITENAUFGRUFE**

Zu den 26 Wertungen (ohne Betaversionen) mit 10 Deutschen Meistertiteln werden derzeit 66 Regional- und Vereinswertungen und einige internationale Wertungen mit teilweise eigenen Aufgabenfaktoren im DHV-XC veranstaltet. Das Einrichten einer solchen Wertung ist für DHV-Mitgliedsvereine natürlich kostenlos und kann einfach per Mail und einer genauen Ausschreibung (wichtig hier der ausrichtende Verein und ein Ansprechpartner samt E-Mail-Adresse) beantragt werden: [auswerter@xc.dhv.de](mailto:auswerter@xc.dhv.de).

Wie schaut es jetzt mit den weiten und sehr weiten Flügen aus? Mit dem Gleitschirm wurden 1.587 Flüge über 100 km gemacht, 176 über 200 km, 15 über 300 km und 2 über 400 km. Bei den Drachen (FAI 1 und 5) waren es 450 Flüge über 100 km, 59 über 200 km und 5 über 300 km.



Der punktstärkste Flug in der Deutschen Streckenflugmeisterschaft ist bei den Gleitschirmen ein FAI-Dreieck, geflogen am 09.07.23 von Christian Schugg, gestartet am Nebelhorn mit 323,5 km und 647,08 Punkten, dies ist auch der nach Punkten beste überhaupt in der Saison 2022/2023 eingereichte GS-Flug (!). Bei den Drachen fliegt Rafael Burri am 22.07.23 von Bösing aus eine freie Strecke von 358,5 km mit 537,8 Punkten, das ist sowohl in der Deutschen Streckenflugmeisterschaft als auch allgemein der beste HG-Flug der Saison. Der nach Kilometern beste im DHV-XC eingereichte Flug bei den Gleitschirmen ist eine Freie Strecke in Brasilien/Balenegro von Maurice Knur mit 427,1 Kilometern und 640,66 Punkten. Zur Erläuterung: Das Wertungsgebiet der Deutschen Streckenflugmeisterschaft ist vereinfacht ausgedrückt Europa, Flüge z.B. aus Brasilien zählen hier also nicht (sonst wären die Wertungen oft schon im Oktober oder November einer Saison entschieden).

### Deutsche Streckenflugmeisterschaft

In diesem Artikel findet ihr eine Zusammenfassung aller Wertungen und die Ergebnislisten der Saison 2022/2023 mit den Plätzen 1-10. Wer genauere Details sucht, der findet diese im DHV-XC: [www.dhv-xc.de](http://www.dhv-xc.de) - einfach die Saison 2022/2023 auswählen. Die neue Saison 2023/2024 hat wie immer am 16. September schon wieder begonnen.

Es werden für die Saison 2022/2023 in 10 Klassen Deutsche Meistertitel für Gleitschirme und Drachen unter 4.248 Teilnehmern mit 103.117 gewerteten Flügen vergeben.

Christian Schugg steht von 3.265 Teilnehmern in der Gesamtwertung Gleitschirm auf dem 1. Platz und sichert sich damit den Titel

Deutscher Meister GS-Gesamt. Markus von Mallinckrodt siegt in der Standardklasse (2.453 Teilnehmer) und Dietmar Siglbauer in der Sportklasse (785 Teilnehmer). Die GS-Damenwertung kann Ramona Eckert unter 274 Teilnehmerinnen gewinnen und Stefan Lauth scheint ein Abonnement als Seriensieger in der Tandemwertung (205 Teilnehmer) gebucht zu haben. Deutscher Meister in der Flachlandmeisterschaft der Gleitschirme (2.052 Teilnehmer) ist Johannes Schatz.

Bei den Drachenfliegern wird Markus Ebenfeld Deutscher Meister im Streckenfliegen in der Flexiblen Klasse (194 Teilnehmer). Jochen Zeyher sichert sich bei den Starrflüglern (94 Teilnehmer) nach 2020/2021 und 2021/2022 erneut den Titel. Bei den HG-Damen (23 Teilnehmerinnen) holt sich Tina Weikard den Titel Deutsche Meisterin und der Sieg in der Deutschen Flachlandmeisterschaft HG (195 Teilnehmer) geht nach 2021/2022 erneut an Roland Wöhrle. Auffallend ist, die Punktzahlen auf den vorderen Plätzen sind durchwegs deutlich höher als in der letzten Wertungsaison, dazu fällt auf, dass in vielen Wertungen die Punktunterschiede zwischen den Platzierten teilweise gering ausfallen. Anders gesprochen, es ging manchmal eng her.

Zu den Wertungen mit dem Titel Deutscher Meister/Deutsche Meisterin gibt es noch viele ohne offiziellen Titel. In der Newcomerwertung vergleichen sich die Piloten, die zum ersten Mal in der laufenden und in der vorherigen Saison an einem Online-XC-Wettbewerb teilnahmen. Sieger bei den Gleitschirmen (575 Teilnehmer) ist Lorenz Pischinger, bei den Drachen (25 Teilnehmer) Karl Maillinger. In der Juniorwertung findet man die Piloten, die bis zum Ende des Wettbewerbes maximal 28 Jahre alt sind. Es gewinnt bei den Gleit-

schirmen unter 176 Teilnehmern Christian Schugg. Bester Junior bei den Drachen ist unter 7 Teilnehmern wie schon in den vergangenen Jahren David Baumgartner.

In der Gleitschirm-Performanceklasse (469 Teilnehmer) ganz vorne ist Christian Schugg, der in der GS-Gesamtwertung damit auch Deutscher Meister und Sieger bei den Junioren wird. Es gibt einen Deutschlandpokal für Gleitschirme, in diesem werden, ein Unterschied zur Flachlandwertung, die 6 besten Flüge eines Piloten gewertet, die in Deutschland gestartet sein müssen. Johannes Schatz steht unter 2.716 Teilnehmern auf dem 1. Platz. Der Fun Cup ist ein Wettbewerb für Piloten mit Einsteigerschirmen (LTF 1/A) und Turmdrachen, die nicht auf Strecke gehen wollen. Die Flugstunden aller Flüge eines Piloten werden zusammengezählt. Sieger bei den Schirmen (203 Teilnehmer) wird Johannes Fäth und bei den Drachen (115 Teilnehmer) Marcel Kimpel. In der Klasse der Turmdrachen (115 Teilnehmer) steht Thomas Kuhlmann ganz vorne. Und in der Klasse der Einfachsegler sichert sich unter 17 Teilnehmern Carsten Muth den 1. Platz.

Dann gibt es einige Wertungen, in denen die Teamleistung eines Vereins zählt. Das ist einmal traditionell die Deutsche Vereinswertung, hier punkten die drei besten Piloten eines Vereines mit ihren drei punktstärksten Flügen der Saison. Die Gleitschirmwertung mit 199 teilnehmenden Vereinen gewinnt erneut der Hochfeln-Flieger Bergen e.V. mit den Piloten Oliver Teubert, Dietmar Siglbauer und Tim Huber. In der Drachenwertung mit 66 Vereinen sichert sich der Delta Club Bavaria Ruhpolding e.V. mit den Piloten Markus Ebenfeld, Marco Gröbner und Corinna Schwiegershausen wieder den 1. Platz. In der Vereinswertung finden sich auch regelmäßig wiederkehrend die Piloten, die in ihren Vereinen die Leistungsträger sind. Im Gegensatz dazu können in der Bundesliga, unterteilt in die 1. und die 2. Liga, Piloten für ihren Verein punkten, die sonst nicht auf den vorderen Plätzen der Ranglisten zu finden sind. Gewertet werden vom 01. März bis zum 15. September die zusammen gerechneten Streckenkilometer, nicht die Punkte der 3 weitesten Flüge eines Vereins, geflogen an den Wochenenden von unterschiedlichen Piloten. Die 5 letztplatzierten Vereine in der 1. Liga steigen ab, die 5 bestplatzierten Vereine der 2. Liga steigen auf.

Die 1. Bundesliga gewinnt bei den Schirmen nach 2020/2021 und 2021/2022 mit bemerkenswerter Konstanz wieder der Verein bodenlos e.V., bei den Drachen mit gleicher Konstanz der Wolkenkratzer e.V. Die 2. Bundesliga entscheiden bei den Schirmen die Ostrachtaler Gleitschirmflieger e.V. für sich, bei den Drachen platzieren sich die Drachen- und Gleitschirmflieger Hohenlohe e.V. ganz vorne. 175 Vereine waren in der Gleitschirmwertung und 51 Vereine in der Drachenwertung in beiden Ligen zusammen vertreten. Die Aufsteiger von der 2. in die 1. Liga sind in den Ergebnislisten der 2. Bundesliga zu finden.

Erstmalig gab es in der vergangenen Saison die sogenannte Sprintwertung der Drachen als Betaversion. Hier werden die höchsten Schnittgeschwindigkeiten über bestimmte Zeiträume und Streckenteile gewertet. Erwartungsgemäß finden sich auf den vorderen Plätzen die Piloten, die auch in den übrigen Wertungen vorne liegen (1.

Platz Jochen Zeyher, 2. Platz Roland Wöhrle, 3. Platz Markus Ebenfeld) – wer weit fliegen will, der muss eben auch schnell fliegen.

Wir gratulieren allen Siegern und Platzierten sehr herzlich zu ihren Erfolgen. Alle Pilotinnen und Piloten sind eingeladen zum diesjährigen Sportlertag am 26.11.23 in der Sport- und Kulturhalle Gomaringen, Haydnstraße 22, 72810 Gomaringen. Beginn der Veranstaltung ist 10.00 Uhr. Neben der Vergabe der Pokale und Preise gibt es einen sehr interessanten Vortrag der X-Alps-Teilnehmerin Elli Eger, der ersten Frau, die es in 20 Jahren X-Alps ins Ziel geschafft hat.

### DHV-XC Bedienung

Um die vielen Möglichkeiten, die genaue Bedienung und Nutzung des neuen DHV-XC kennenzulernen, gab es in den letzten DHV-Magazinen eine Artikelserie.

Es beginnt mit dem DHV-Info Nr. 237, Seite 68 - 71 - Personalisierung. Dann folgt DHV-Info Nr. 238, Seite 50 - 54 - Flüge einreichen. Es geht weiter mit dem DHV-Info 239, Seite 50 - 53 - Login und Mein XC. Im DHV-Magazin Nr. 240 wird ab Seite 74 der Umgang mit dem Filter beschrieben. Und im DHV-Magazin Nr. 241 werden ab Seite 70 die Wertungen erklärt. Im DHV-Magazin Nr. 242 geht es ab Seite 64 um Statistik. Im DHV-Magazin Nr. 243 werden die häufigsten Probleme und deren Lösungen erläutert. Wenn dieser Artikel erscheint, dann hat es voraussichtlich ein weiteres großes Update im DHV-XC gegeben, die Änderungen und Neuigkeiten werden im kommenden DHV-Magazin in der Fortsetzung der XC-Artikelserie beschrieben.

Viele Anleitungen und Antworten auf häufig gestellte Fragen sind auch auf den FAQ-Seiten des DHV-XC beschrieben:

<https://de.dhv-xc.de/info/faq>

Unser Dank geht an dieser Stelle wieder an unsere Piloten für die Einhaltung aller luftrechtlicher Bestimmungen. Wir beobachten eine verschwindend geringe Anzahl von Luftraumverstößen, diese sind dann auch meistens einer Fehlinterpretation der Höhenmessung und -darstellung geschuldet. Weil das Thema extrem wichtig ist, hier noch einmal eine Erläuterung dazu, zitiert aus den FAQs des DHV-XC:

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 die 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.

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.

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, Angabe in Metern) – früher GPS**

**QNE (relevant für Lufträume, die nach FL = Flight Level definiert sind, Angabe in feet) – 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. 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. ▢

*Wir gratulieren allen Siegern und Platzierten und wünschen euch eine erlebnisreiche neue Saison mit vielen schönen und vor allem unfallfreien Flügen – kommt immer gesund wieder heim!*

*Euer DHV-XC-Team  
Axel Stuckenberger, Jursa Consulting, Richard Brandl*

# DEUTSCHE MEISTERSCHAFT

## Gleitschirm Gesamtwertung | 3.265 Teilnehmer



Deutscher Meister  
Christian Schugg

1	<b>Christian Schugg</b>	<b>Ozone Zeno 2</b>	<b>1746,24</b>
2	Oliver Teubert	Niviuk Peak 3	1714,49
3	Markus Anders	Skywalk X-Alps 5	1708,95
4	Dietmar Siglbauer	Swing Libra RS	1606,69
5	Uli Straßer	Skywalk X-Alps 5	1527,97
6	Ramona Eckert	Ozone Zeno 2	1422,40
7	Michael Gunsilius	Ozone Enzo 3	1414,95
8	Georg Bube	Ozone Enzo 3	1390,74
9	Markus von Mallinckrodt	Ozone Rush 6	1380,44
10	Tim Huber	Swing Libra RS	1364,51

## Gleitschirm Standard Klasse | 2.453 Teilnehmer



Deutscher Meister  
Markus von Mallinckrodt

1	<b>Markus von Mallinckrodt</b>	<b>Ozone Rush 6</b>	<b>1380,44</b>
2	Hans Walcher	Skywalk Cumeo	1328,45
3	Tobias Ehrmann	Nova Mentor 7	1263,74
4	Johannes Jakobi	Nova Mentor 6	1066,54
5	Christian Wagner	PHI Symphonia 2	1010,40
6	Horst Friedrich Kiem	Skywalk Cumeo	988,33
7	Roland Eckstein	Advance IOTA DLS	982,87
8	Thomas Sauter	Ozone Rush 6	843,67
9	Andreas Hösch	Skywalk Chili 5	794,50
10	Jörn Niehuesbernd	Advance IOTA DLS	785,27

## Gleitschirm Sport Klasse | 785 Teilnehmer



Deutscher Meister  
Dietmar Siglbauer

1	<b>Dietmar Siglbauer</b>	<b>Swing Libra RS</b>	<b>1606,69</b>
2	Tim Huber	Swing Libra RS	1340,42
3	Robert Haugg	Ozone Photon	1222,52
4	Lorenz Pischinger	Ozone Alpina 4	1136,57
5	Peter Hilger	UP Trango X	1100,51
6	Jörg Adelsberger	Ozone Photon	1088,40
7	Achim Warbruck	Niviuk Artik R	1044,16
8	Daniel Menet	Ozone Photon	1032,97
9	Ulrich Scheller	Ozone Delta 4	1017,94
10	Dmitry Balabanov	BGD Cure 2	991,76

## Gleitschirm Damenwertung | 274 Teilnehmerinnen



Deutsche Meisterin  
Ramona Eckert

1	<b>Ramona Eckert</b>	<b>Ozone Zeno 2</b>	<b>1422,40</b>
2	Brigitte Kurbel	Ozone Zeno 2	1320,44
3	Anja Kohlrausch	Ozone Delta 4	637,66
4	Elisabeth Seibt	Ozone Zeolite GT	592,78
5	Esther Dielissen	Air Design Volt 4	571,35
6	Valerie Schubert	Skywalk Cumeo 2	564,53
7	Julia Jauß	Ozone Zeolite GT	562,86
8	Nora Martiny	Ozone Zeno 2	538,54
9	Evke-Laura Janßen	Ozone Rush 6	509,08
10	Nadya Petz	Niviuk Artik R	455,27

## Gleitschirm Tandemwertung | 205 Teilnehmer



Deutscher Meister  
Stefan Lauth

1	<b>Stefan Lauth</b>	<b>Nova Bion 2</b>	<b>596,73</b>
2	Hartmut Anding	Gin Fuse 3	494,52
3	Michael Boos	Advance BiPi 37	410,83
4	Dietmar Schapp	Gin Fuse 3	303,64
5	Claus Vischer	Gin Fuse 3	280,49
6	Peter Jeskulke	Sup Air S' Sora 41	265,16
7	Michael Dreher	Advance BiBeta 6	244,34
8	Rainer Scheltdorf	Gin Fuse 3	240,25
9	Dominik Binner	UP K2 2-2	223,61
10	Oliver Stoll	Advance BiBeta 6	216,54

## Deutsche Flachland Wertung GS | 2.052 Teilnehmer



Deutscher Meister  
Johannes Schatz

1	<b>Johannes Schatz</b>	<b>Ozone Zeno</b>	<b>1185,50</b>
2	Wolfgang Freund	Skywalk X-Alps 5	1106,75
3	Peter Hilger	UP Trango X	1100,51
4	Georg Rauscher	Ozone Zeno	1092,96
5	Markus Henninger	UP Meru	1088,64
6	Johannes Jakobi	Nova Mentor 6	1066,54
7	Daniel Menet	Ozone Photon	1032,97
8	Samuel Blocher	Ozone Zeno	998,17
9	Markus Seidl	Ozone Zeno 2	975,48
10	Lorenz Fritz	Niviuk Artik 6	944,91

## Drachen Flexibel | 194 Teilnehmer



Deutscher Meister  
Markus Ebenfeld

1	<b>Markus Ebenfeld</b>	<b>Icaro 2000 Laminar Zero9</b>	<b>1557,82</b>
2	Roland Wöhrle	Moyes RS 3.5	1473,22
3	Marco Gröbner	Moyes Technora 3,6	852,75
4	Klaus Willmann	Moyes Litespeed RX4	756,42
5	Kajo Clauß	Aeros Combat 09 GT	674,60
6	Ralf Ulbig	Wills Wing T2C 144	659,73
7	Oliver Salewski	Icaro 2000 Laminar 13.2	634,28
8	C. Schwiengershausen	Moyes Litespeed RX 3	614,07
9	Paul Raggl jun.	Aeros Combat C 13,5	612,05
10	Peter Selchow	Moyes Litespeed RX4	559,43

## Drachen Damen | 23 Teilnehmerinnen



Deutsche Meisterin  
Tina Weikard

1	<b>Tina Weikard</b>	<b>AIR Atos CS</b>	<b>732,89</b>
2	C. Schwiengershausen	Moyes Litespeed RX 3	614,07
3	Renate Griebel	AIR Atos VRS Light	486,43
4	Andrea Bußmer	AIR Atos VRS Light	341,28
5	Claudia Franken	Bautek Fizz	302,22
6	Katharina Dressel	Moyes Litespeed RX 3	259,00
7	Susanne Schönecker	AIR Atos VRS Light	197,99
8	Aline Dobrovsky	Wills Wing Sport 3 135	195,98
9	Greetje Janßen	Icaro 2000 Laminar Z9	169,46
10	Melanie Fricke	Wills Wing T2C 136	165,56

## Drachen Starr | 94 Teilnehmer



Deutscher Meister  
Jochen Zeyher

1	<b>Jochen Zeyher</b>	<b>AIR Atos VR</b>	<b>1511,79</b>
2	Reinhard Pöppel	AIR Atos VR	1510,79
3	Christoph Schöll	AIR Atos VR	1321,48
4	Rafael Burri	AIR Atos VX	1277,65
5	Thomas Sterzing	AIR Atos VQ Race	1115,96
6	Bertold Meier	AIR Atos VR	1085,72
7	Dietmar Rauscher	AIR Atos VQ	1028,06
8	Markus Baisch	AIR Atos VRS 135	982,77
9	Gernot Bächle	AIR Atos VQ Race	980,84
10	Bernd Weist	AIR Atos VX	976,99

## Deutsche Flachland Wertung HG | 195 Teilnehmer



Deutscher Meister  
Roland Wöhrle

1	<b>Roland Wöhrle</b>	<b>Moyes RS 3.5</b>	<b>1473,22</b>
2	Reinhard Pöppel	AIR Atos VR	1284,17
3	Rafael Burri	AIR Atos VX	975,52
4	Bertold Meier	AIR Atos VR	922,86
5	Jochen Zeyher	AIR Atos VR	921,05
6	Thomas Sterzing	AIR Atos VQ Race	896,15
7	Karl Maillinger	AIR Atos VR 190	788,64
8	Volkmar Woinke	AIR Atos VQ Race	776,53
9	Marcus Andries	Flight Design Axxess L	766,71
10	Christoph Schöll	AIR Atos VR	737,53

## Gleitschirm Junioren | 150 Teilnehmer

1	Christian Schugg	Ozone Zeno	1746,24
2	Johannes Schatz	Ozone Zeno	1185,50
3	Lorenz Pischinger	Ozone Alpina 4	1136,57
4	Niclas Gössele	Gin Boomerang 12	1128,15
5	Bastian Herold	Ozone Zeolite GT	1050,91
6	Severin Bechtold	Gin Leopard	903,19
7	Adrian Gebhart	Ozone Alpina 4	805,66
8	Milan Kral	Advance Omega X-Alps	801,61
9	Daniel Eichmüller	Ozonen Zeno II	798,92
10	Maximilian Reif	Nova Mentor 7 light	759,21

## Drachen Junioren | 7 Teilnehmer

1	David Baumgartner	Aeros Combat C 12,7	443,08
2	Janina Drews	Icaro 2000 Orbiter	156,19
3	Lina Hedewig	Icaro 2000 Orbiter	136,82
4	Tobias Schlichting	Wills Wing T2C 144	125,44
5	Lena Walbrunn	Bautek Sunrise 13	74,89
6	Lea Schumacher	Icaro 2000 Orbiter	71,59
7	Tobias Tandler	Moyes Gecko 14.4	40,62

## Gleitschirm Newcomer | 575 Teilnehmer

1	Lorenz Pischinger	Ozone Alpina 4	1136,57
2	Daniel Menet	Ozone Photon	1032,97
3	Adrian Gebhart	Ozone Alpina 4	805,66
4	Milan Kral	Advance Omega X-Alps	801,61
5	Maximilian Reif	Nova Mentor 7 light	759,21
6	Cornelius Unger	Ozone LM7	747,89
7	Simon Schelle	PHI Maestro 2 light	687,01
8	Arthur Weber	PHI Maestro	672,82
9	Falko Staps	Skywalk Spice	618,64
10	Alexander Belskiy	Ozone LM7	607,21

## Drachen Newcomer | 25 Teilnehmer

1	Karl Maillinger	AIR Atos VR 190	788,64
2	Volkmar Woinke	AIR Atos VQ Race	776,53
3	Klaus Renz	Wills Wing T2C 154	549,51
4	Andrea Bußmer	AIR Atos VRS Light	341,28
5	Andrey Mishin	Moyes Litespeed RX	261,93
6	Reinhard Hübner	Aeros Combat GT	246,86
7	Thomas Möbius	Wills Wing Sport 3 155	245,02
8	Peter Ziegler	Wills Wing T2C 154	239,51
9	Bernd Wingbermühle	Icaro 2000 Laminar Zero 9	205,30
10	Pirmin Hofmeier	Icaro 2000 Orbiter 2 L	183,77

## Gleitschirm Performance Klasse | 469 Teilnehmer

1	Christian Schugg	Ozone Zeno 2	1746,24
2	Oliver Teubert	Niviuk Peak 3	1714,49
3	Markus Anders	Skywalk X-Alps 5	1708,95
4	Uli Straßer	Skywalk X-Alps 5	1527,97
5	Ramona Eckert	Ozone Zeno 2	1422,40
6	Michael Gunsilius	Ozone Enzo 3	1414,95
7	Georg Bube	Ozone Enzo 3	1390,74
8	Brigitte Kurbel	Ozone Zeno 2	1320,44
9	Johannes Schatz	Ozone Zeno	1185,50
10	Philipp Reiser	Ozone Zeno 2	1180,49

## Turmdrachen | 115 Teilnehmer

1	Thomas Kuhlmann	Bautek Fizz	480,30
2	Klaus Dertinger	Ikarus Spirit L 13,7	445,87
3	Ralf Ulbig	Wills Wing U2 145	429,01
4	Franz Forster	Wills Wing Sport 3 14,4	414,39
5	Thomas Goll	Moyes Gecko 14,4	409,53
6	Christian Kranz	Icaro 2000 MastR S	348,66
7	Timo Andree	Bautek Fizz	327,71
8	Ingo Schmid	Moyes Gecko 14,4	322,58
9	Konrad Lüders	Wills Wing Sport 3 155	314,93
10	Jacob Stierle	Bautek Fizz 14,2	311,02

## Deutschlandpokal GS | 2.716 Teilnehmer

1	Johannes Schatz	Ozone Zeno	2167,03
2	Johannes Jakobi	Nova Mentor 6	2053,32
3	Peter Hilger	UP Trango X	1929,61
4	Wolfgang Freund	Skywalk X-Alps 5	1913,47
5	Markus Henninger	UP Meru	1881,98
6	Georg Rauscher	Ozone Zeno	1828,43
7	Markus Seidl	Ozone Zeno 2	1682,52
8	Christoph Eymann	Ozone Zeno 2	1649,42
9	Lorenz Fritz	Niviuk Artik 6	1626,34
10	Michael Schmidt	Ozone Zeno 2	1580,91

ANZEIGE

SKYTRAXX



**Fun Cup GS | 203 Teilnehmer**

1	Johannes Fäth	PHI	134:15 Std.
2	Regina Zieglgänsberger	PHI	70:50 Std.
3	Thiemo Zuckschwerdt	Swing	55:04 Std.
4	Matthias Schwarz	U-Turn	52:59 Std.
5	Uwe Klein	Nova	44:41 Std.
6	Steffen Och	PHI	44:38 Std.
7	Silke Voglmaier	Advance	43:32 Std.
8	Sönke Meyer-Clasen	Niviuk	43:02 Std.
9	Rainer Judjohn	PHI	42:58 Std.
10	Bernd Krafft	Nova	42:54 Std.

**Fun Cup HG | 115 Teilnehmer**

1	Marcel Kimpel	Ikarus	105:35 Std.
2	Timo Andree	Bautek	104:33 Std.
3	Thomas Kuhlmann	Bautek	71:37 Std.
4	Jacob Stierle	Bautek	59:58 Std.
5	Aline Dobrovsky	Wills Wing	43:38 Std.
6	Winfried Oswald	Bautek	41:29 Std.
7	Konrad Lÿders	Wills Wing	39:53 Std.
8	Michael Eitrich	Bautek	36:53 Std.
9	Toru Onuki	Icaro 2000	35:21 Std.
10	Pirmin Hofmeier	Ikaro 2000	34:52 Std.

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

1	bodenlos e.V.	305,00
2	Drachenfliegerclub Hohenneuffen e.V.	255,00
3	Drachen- und Gleitschirmclub Bayerwald e.V.	248,00
4	Gleitschirmclub Hochries-Samerberg e.V.	232,00
5	Ostallgäuer Gleitschirmflieger e.V.	231,00
6	Para-Air Augsburg West e.V.	221,00
7	DGCW Neidlingen e.V.	219,00
8	Bergdohlen Brannenburg e.V.	190,00
9	Oppenauer Gleitschirmflieger e.V.	189,00
10	Gleitschirmclub Ratisbona e.V.	180,00

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

1	Wolkenkratzer e.V.	131,00
2	Drachen- u. Gleitschirmfliegerclub Südschwarzwald e.V.	112,00
3	Ortenauer Drachen- und Gleitschirmflieger e.V.	100,00
4	Drachenfliegerverein Spaichingen e.V.	81,00
5	Drachenfliegerclub Vulkaneifel e.V.	77,00
6	Delta Club Bavaria Ruhpolding e.V.	74,00
7	Luftsportvereinigung Greiling e.V.	60,00
8	Drachenfliegerverein Bösingen e.V.	55,00
9	Drachenfliegerclub Hochries-Samerberg e.V.	51,00
10	TSV Seissen Drachenflieger e.V.	49,00

**2. Bundesliga GS | 157 teilnehmende Vereine**

1	Ostrachtaler Gleitschirmflieger e.V.	Aufsteiger 779,00
2	Drachenfliegerverein Pfullingen e.V.	Aufsteiger 616,00
3	Kurpfälzer Gleitschirmflieger Heidelberg e.V.	Aufsteiger 584,00
4	Drachen- u. Gleitschirmfliegerfreunde Berlin e.V.	Aufsteiger 570,00
5	Hochfelln-Flieger Bergen e.V.	Aufsteiger 558,00
6	Gleitschirmclub Colibri Freiburg e.V.	518,00
7	DGF Rhein-Mosel-Lahn e.V.	486,00
8	Hängegleiter Club Region Blauen e.V.	461,00
9	Elztalflieger e.V.	455,00
10	„GSC „Albatros““ Bad Reichenhall e.V.“	450,00

**2. Bundesliga HG | 33 teilnehmende Vereine**

1	Drachen- und Gleitschirmflieger Hohenlohe e.V.	Aufsteiger 48,00
2	Der Flieger Club Achenal e.V.	Aufsteiger 42,00
3	Berchtesgadener Drachenflieger e.V.	Aufsteiger 40,00
4	Drachenfliegerclub Hohenneuffen e.V.	Aufsteiger 40,00
5	Drachen- u. Gleitschirmfliegerfreunde Berlin e.V.	Aufsteiger 35,00
6	Drachenfliegerclub Ingolstadt e.V.	29,00
7	Drachen- und Gleitschirmclub Nahetal e.V.	28,00
8	Die Althofdrachen e.V.	22,00
9	Drachenflieger-Club Trier e.V.	19,00
10	Bergsträßler Drachenflieger e.V.	17,00

**Vereinswertung Gleitschirm | 199 teilnehmende Vereine**

1	Hochfelln-Flieger Bergen e.V.	4421,70
2	Schrattenbach Flieger e.V.	3871,54
3	bodenlos e.V.	3578,60
4	Lenggrieser Gleitschirmflieger e.V.	3456,57
5	Bergdohlen Brannenburg e.V.	3245,01
6	Gleitschirmclub Hochries-Samerberg e.V.	3138,32
7	Ostrachtaler Gleitschirmflieger e.V.	3095,80
8	„GSC „Albatros““ Bad Reichenhall e.V.“	2936,41
9	Gleitschirm- und Hängegleiter e.V. Drei-Kaiser-Berge Waldstetten	2906,21
10	Drachen- u. Gleitschirmclub Bayerwald e.V.	2900,48

**Vereinswertung Drachen | 66 teilnehmende Vereine**

1	Delta Club Bavaria Ruhpolding e.V.	3024,63
2	Wolkenkratzer e.V.	2832,46
3	Drachen- u. Gleitschirmfliegerclub Südschwarzwald e.V.	2506,90
4	Drachenfliegerverein Bösingen e.V.	2383,58
5	Drachenfliegerverein Spaichingen e.V.	2311,75
6	Drachenfliegerclub Vulkaneifel e.V.	1779,94
7	Ortenauer Drachen- und Gleitschirmflieger e.V.	1758,05
8	Drachenfliegerclub Hochries-Samerberg e.V.	1751,59
9	Mittag team e.V. Immenstadt	1609,56
10	Luftsportvereinigung Greiling e.V.	1566,02


**DER AUTOR**

Richard Brandl ist beim DHV verantwortlich für den XC.



# German Open im Drachenfliegen

Nach 6 Jahren wieder in Altes Lager

TEXT: KATHARINA DRESSSEL | FOTOS: TOBIAS GRUNDMANN UND WOLFGANG NISSER



**2023** kehrte die Internationale German Open Hanggliding ins Flachland zurück. Vom 16. bis 22. Juli 2023 wurde der Wettbewerb Wettbewerb mit Startort UL in Altes Lager vom DCB – Drachenflieger Club Berlin, als Flachlandwettbewerb mit Startort UL ausgerichtet. 60 nationale und internationale Pilotinnen und Piloten aus acht Nationen kamen ins Schleppzentrum Ost, um sich zu messen. Erstmals dabei auch das australische Nationalteam. Der Fläminger ist bekannt für sein Streckenpotential. Sandige Böden erzeugen selbst nach heftigen Regenschauern in kürzester Zeit wieder Thermik. Das nutzten einige der Pilot\*innen, um sich auf die kommende Weltmeisterschaft in Mazedonien vorzubereiten. Entsprechend leistungsstark war das Teilnehmerfeld.

### Sportliche Wetterbedingungen

Das Wetter war wechselhaft mit starkem Westwind, Regen und Abschattungen rund um Altes Lager. Dennoch trumpfte der thermisch aktive Fläminger in fliegbaren Fenstern mit guten Streckenflugbedingungen, mit hoher Basis und manches Mal mit üppigen Wolkenstraßen auf. Um diese optimal zu nutzen, organisierte der DCB eine Ausnahmegenehmigung der Deutschen Flugsicherung für die Anhebung des Luftraums über dem Platz, der ansonsten mit 1.650 m beschränkt ist.

### Neuausrichtung des Schleppbetriebes

Reibunglos und schnell wurden die Piloten an den Wettbewerbstagen in die Luft gebracht. Das lag zum einen an den erfahrenen UL-Schleppern, die bundesweit anreisten: Fünf Trikes, ein Dragonfly und die Skylane, ein Cessna-ähnliches UL aus Tschechien, das mit softem Schlepps und schnellem Steigen auch die kritischsten Piloten überzeugte. Routinierte Helfer garantierten optimale Abläufe. Der Schleppbetriebsablauf war neu: Gestartet wurde statt auf Beton auf Gras. Das hatte deutliche Vorteile: Die Piste, breiter angelegt, ermöglichte das zügige und versetzte Einschieben der Piloten von gegenüberliegenden Aufbaustellen an zwei Startstellen. Die Schlepps erfolgten schneller hintereinander und auch die Rückholung der Startwagen in kürzester Zeit gelang. Das war wichtig bei den schmalen Zeitfenstern, die die gesamte Woche bot. Der geplante erste Wettbewerbstag wurde abgesagt, zu stark war der Westwind an diesem Tag.

### Task 1 – Flaches Dreieck über 75 km

Der Himmel sah nach der regnerischen Nacht einladend aus. Das Taskkomitee legte ein flaches Dreieck Richtung Osten: Wendepunkt Dahme, Wende Marzahn und Zieleinflug Flugplatz Altes Lager. Ging es zur ersten Wende mit guten Steigwerten bei 3/8 Bewölkung und einer Basis von 1.700 m flott voran, gestaltete sich der zweite Schenkel mit auffrischendem Westwind (20 km/h) schwierig. Im Westen drückte die Abschirmung. Es galt schnell „rumzukommen“, um nicht von der Abschirmung „gefressen“ zu werden. 10 Flexipiloten schafften es ins Ziel: Jochen Zeischka (AUT, 1.) als Schnellster mit 1:55 Stunden. Spannend wurde es bei Jon Durand (AUS, 2.) und Gerd Dönhuber (GER, 3.). Sie trennten lediglich 2 Minuten. Starrflügler kamen deutlich mehr ins Ziel: 17 Piloten im Goal: 1. Markus Baisch (GER), 2. Jochen Zeyher (GER), 3. Andreas Sand (AUT).



Flexi Start auf der Graspiste

### Task 2 – 78 km Zick-Zack-Zielflug nach Luckau

Der Tag versprach mit Blick auf die Wetterkarten sportlich zu werden. 4 Wendepunkte im Zick-Zack, Richtung Osten und eine individuelle Zeitnahme – das schien machbar, wenn auch bei starkem Wind. 11:40 öffnet das Fenster und die Starren starteten raus. Der böig und grenzwertig ansteigende Wind steigerte die Unruhe am Start. „Flexis bleiben am Boden!“ Die richtige Entscheidung des Safety Committee, wie sich Minuten später beim turbulenten Abbau der Drachen herausstellte. Punkten konnten nur die Starren: 1. Dirk Rippkens (GER), 2. Jochen Zeyher (GER), 3. Bernd Otterpohl (GER).

### Task 2 FAI 1, Task 3 FAI 5 – Zick-Zack-Flug Falkenberg-Stülpe-Falkenberg-Luckau

Um den Fläming herum Regen, 8/8 Bewölkung und keine Sonne zu sehen – allen war klar, wenn nicht heute, dann wird es schwierig, eine FAI-Wertung der German Open zu schaffen. Wettermann Thomas behielt Recht. Zwar gab es starken Wind, sportliche Schlepps und Starts in die Vollbewölkung, aber spätestens jetzt zeigte der Fläming, was in ihm steckt. Wendepunkte mit großen Radien ließen den Piloten viel Raum für Taktik. Unter einer dunklen, fast geschlossenen Wolkendecke gelang bei maximal 1.300 Höhenmetern der Hälfte der Flexis die erste Wende. Ungefähr 20 Piloten bewältigten die zweite und vier Flexis landeten sogar im Ziel: 1. Hans Kiefinger (GER), 2. Thomas Lenz (GER), 3. Steve Docherty (AUS) sowie Roland Wöhrle (GER). Die Starren konnten mit späten Starts die besseren Bedingungen nutzen. Zwar blies der Wind unverändert, aber der Himmel riss auf. Damit schafften es Toni Raumauf (AUT, 1.), Alfred Mayer (GER, 2.) Norbert Kirschner (GER, 3.) und Bernd Otterpohl (GER) ins Ziel.

Die German Open 2023 war ein sportlicher Wettbewerb, der trotz der schwierigen Wetterbedingungen erfolgreich und sicher durch-



RBB filmt für die Abendschau.



Die Flexis sind raus, jetzt warten die Starren.

geführt wurde. Die Flüge waren anspruchsvoll und fordernd. Also genau das, was man zu einer German Open erwarten darf. Es gab viele glückliche Siegerinnen und Sieger mit Berliner Bären, dem Wahrzeichen und mittlerweile begehrten Kult-Pokal von Altes Lager.

An dieser Stelle einen großen Dank an das unermüdliche Helfer-Team am Start, im Schleppbetrieb, am Frühstücksbuffet und beim üppigen Bergfestbüfett von Torsten Witt. Dank an Willi Kuck (Auswerter), Wettbewerbsleiter Wolfgang Nisser, an das Organisationsteam und an alle, die diesen Wettbewerb möglich gemacht haben. ▽



Auf dem Podest: 2. Zeychka,  
1. Dönhuber, 3. Docherty



Großer Dank gilt dem hochmotivierten Helferteam.



Sieger Starre: 2. Baisch, 1. Zeyher, 3. Otterpohl

## Gesamtwertung

Flexible Drachen (FAI 1), Internationale Wertung:

1. Gerd Dönhuber (GER)
2. Jochen Zeischka (AUT)
3. Steve Docherty (AUS)

Flexible Drachen (FAI 1), Nationale Wertung:

1. Gerd Dönhuber
2. Corinna Schwiegershausen
3. Roland Wöhrle

Starrflügel (FAI 5), Internationale und nationale Wertung:

1. Jochen Zeyher (GER)
2. Markus Baisch (GER)
3. Bernd Otterpohl (GER)

Deutsche Meisterin FAI 1: Corinna Schwiegershausen

Deutsche Meisterin FAI 5: Tina Weikard



# Namibia

GROUNDHANDLING  
DÜNENSOARING



Walter Schrempf  
Gründer & Ausbildungsleiter



## FLUGSAFARI NAMIBIA

### Groundhandling & Dünensoaring

2 Wochen Training & Flugspaß  
Professionelle Fluglehrer  
Organisierte Ausflüge durchs Land  
Traumhafte Unterkunft in Strandnähe

**NOVEMBER BIS MÄRZ**

Flugschule  
Sky Club Austria  
www.skyclub-austria.at



# FLYMASTER LIVE DS

www.flymaster.de



## FLYTHEREARTH

### Multifunktionale Sportbekleidung fürs Fliegen

Pants for Life ist die Innovation von FLYTHEREARTH. Eine multifunktionale Sporthose mit integriertem Gurtzeug fürs Gleitschirmfliegen. Dabei besteht die Hose aus ultraleichtem und wasserdichtem Sympatexmaterial (Materialmix 100% recycelt).

Die integrierte Gurtgeometrie lässt sich dabei je nach Sportart unterschiedlich einstellen: Für Gleitschirmfliegen, Speedriden, Snowkiten oder als Klettergurt.

Passend dazu gibt es die ultraleichte Jacke, die sich auf die Größe von einer Hand zusammenpacken lässt. Ausgestattet mit 100% Ripstop-Polyester ist die Jacke wasser- und windfest. Die große Kapuze lässt sich sogar über den Helm ziehen und schützt auch bei widrigem Wetter am Berg.

Infos: <https://flytheearth.com/product/pants-4-life/>

## PARA-SERVICE



2-Jahres-Checks

Reparaturen

Retter packen

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

*Wolfgang*



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

WOLFGANG MARXT  
Aiblinger Straße 52  
83075 Bad Feilnbach



## Akaflieg Freiburg Enroute Flight Navigation

Enroute Flight Navigation: Die kostenlose Flugnavigations-App der Akaflieg Freiburg ist jetzt auch für Apple Geräte verfügbar. Die App bietet übersichtliche, tagesaktuelle Luftfahrtkarten, die auch kurzfristige Luftraumänderungen (NATO-Manöver „Air Defender“) korrekt abbilden. Enroute Flight Navigation ist mit SafeSky und allen gängigen FLARM/ADSB-Geräten kompatibel. Ihr findet die App auf Google Play und im Apple App Store.

Infos: <https://akaflieg-freiburg.github.io/enroute>

ANZEIGE

Vertraue den Gleitschirmprofis

DHV zertifiziert seit 2007

Checks & Reparaturen aller Marken!

Herstellerebetrieb, Importeur, Servicecenter

www.kontest.eu ☎ 05321-7569006



zu jedem Check gibt es ein Gratis T-Shirt!



# SCHAUFENSTER

## INFORMATIONEN DER ANBIETER



### NEO

## Leichtgängiges Beschleunigen mit Automatikratschen

Die serienmäßig im neuen NEO Suspender 2.0 eingebauten Automatik-Ratschen können jetzt auch separat im Set bestellt werden. Die großen, kugelgelagerten und automatisch einrastenden Beschleunigerrollen ermöglichen dir ein entspanntes und kraftsparendes Betätigen des Beschleunigers. Sobald du diesen entlastet, wird - ohne zusätzliches Nachtreten - sofort die Beschleunigerleine freigegeben.

Infos: [www.neoatelier.fr](http://www.neoatelier.fr)



### ADVANCE

## FLATBAG DLS

Der neue FLATBAG DLS löst seinen beliebten Vorgänger COMPRESSBAG TUBE ab und vereint die Vorteile eines komprimierten Packvolumens mit denen eines Zellenpacksacks. Das einfache Packen Zelle auf Zelle trägt zur Formerhaltung und Langlebigkeit deines Gleitschirms bei. Der FLATBAG DLS ist neu in drei Größen S 235 cm / M 260 cm / L 290 cm erhältlich und wiegt in Größe S nur 270 g.

## T-Shirts Kollektion

Ab sofort sind drei neue T-Shirts in frischen Farben und Designs erhältlich. Die Produkte sind bezüglich Materialwahl und Qualität identisch mit den bisherigen ADVANCE T-Shirts und in zwei Varianten für Herren und einer Variante für Damen in den folgenden Größen und Farben erhältlich: T-Shirt Logo: Größen S bis XXL / Farbe Dark Red/T-Shirt Soar to Explore: Größen S bis XXL / Farbe White Girly-Shirt: Größen XS bis XL / Farbe Purple

Infos: [www.advanced.ch](http://www.advanced.ch)

## IMPRESSUM

### Herausgeber:

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

DHV homepage: [www.dhv.de](http://www.dhv.de)

E-Mail DHV: [info@dhvmail.de](mailto:info@dhvmail.de)

### Kontakt:

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

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

### Redaktion:

Benedikt Liebermeister (verantwortlich) 08022/9675-62

Brigitta Hack (Redaktionsassistentin) 08022/9675-23

E-Mail: [pr@dhvmail.de](mailto:pr@dhvmail.de)

Gestaltung: Renate Miller, 08022-857730

E-Mail: [renate@miller-grafik.de](mailto:renate@miller-grafik.de)

Schlusskorrektur: Stefan Gutmann

Mitgliederservice/Versicherung: 08022/9675-0

E-Mail: [info@dhvmail.de](mailto:info@dhvmail.de)

Ausbildung: 08022/9675-30,

E-Mail: [ausbildung@dhvmail.de](mailto:ausbildung@dhvmail.de)

Sport/Wettbewerb: 08022/9675-0

E-Mail: [sport@dhvmail.de](mailto:sport@dhvmail.de)

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

Betrieb/Gelände: 08022/9675-10

E-Mail: [flugbetrieb@dhvmail.de](mailto:flugbetrieb@dhvmail.de)

DHV-Shop: 08022/9675-0

E-Mail: [shop@dhvmail.de](mailto:shop@dhvmail.de)

Musterprüfstelle: 08022/9675-40

E-Mail: [musterpruefstelle@dhvmail.de](mailto:musterpruefstelle@dhvmail.de)

Öffentlichkeitsarbeit: 08022/9675-62

E-Mail: [pr@dhvmail.de](mailto:pr@dhvmail.de)

Sicherheit: 08022/9675-32

E-Mail: [sicherheit@dhvmail.de](mailto:sicherheit@dhvmail.de)

Anzeigen: Gerhard Peter

Mobil: 0173-2866494

E-Mail: [anzeigen@dhv.de](mailto:anzeigen@dhv.de)

### Bedingungen und Anzeigenpreise:

Bei der DHV-Geschäftsstelle erhältlich oder unter  
[www.dhv.de/medien/mediadaten](http://www.dhv.de/medien/mediadaten)

### Redaktionsschluss für die nächsten Ausgaben:

Ausgabe 246 | März | Termin 2. Januar 2024

Ausgabe 247 | Mai | Termin 2. März 2024

Ausgabe 248 | Juli | Termin 2. Mai 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.

Verbandsregister-Nr.: AG München, Vereinsregister 9767,

Umsatzsteueridentifikationsnummer: DE 131 206 095

Repro: MMIntec GmbH, Am Windfeld 15, 83714 Miesbach

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

Auflage: 39.000

Cover: Matthis Breede

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

- > Einkommensschutz
- > Berufsunfähigkeitsversicherung

**HDI**

Exklusiv  
für DHV-  
Mitglieder

Für einen  
sicheren Halt.

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

HDI Vertriebs AG  
Thomas Ingerl,  
Can Tanju

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

# 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](http://www.dhv.de) oder auf Anfrage beim DHV-Mitgliederservice unter [info@dhvmail.de](mailto:info@dhvmail.de) oder 08022 9675-0.



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

 = Deutschland  
 = Europa  
 = weltweit  
 Legende: SB = Selbstbeteiligung

DHV-Mitgliedsantrag



Versicherungen für DHV-Mitglieder



FAQ



Versicherungen für Mitgliedsvereine





# Buzz Z7

Der neue Z 7 liefert ab:

Er hat die geliebte Leichtigkeit in der Handhabung von der Buzz Serie übernommen, und dazu haben wir das bislang höchste Maß an Effektivität, Geschwindigkeit und Gleiten gepackt.

Wir haben den Buzz Z7 für Piloten entwickelt, die einen fähigen XC Schirm wollen, der Spaß macht, und in dieser Klasse zudem mit dem höchsten Level an passiver Sicherheit aufwartet.

- Neue Flügelform für mehr Rollstabilität
- Neue Anordnung der Rippen für mehr Luftfluss und Effizienz
- Neue Positionierung der Tabs für mehr Sicherheit im beschleunigten Flug
- Neue Anströmkantenkonstruktion mit mehr Verstärkungen und einem klaren Profil
- Neues Leinenwerk für bessere Lastenverteilung und mehr Agilität
- Neue Formgebung der Panels in der Hinterkante für besseres Handling und mehr Bremsenreaktion
- Die C-Leinen an den Tragegurten sind jetzt für eine leichtere Startvorbereitung vollständig ummantelt

Foto: Jorge Atramiz Piloten: Mario & Massimo Gulli

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