

JANUAR - FEBRUAR 2024

245 | DIE WELT DES GLEITSCHIRM- UND DRACHENFLIEGENS ▲

DHV magazin



Sicherheit
Chrigel Maurer
im Gespräch

Human Factors -
Gedanken vom
Drachenweltmeister
Alex Ploner

Event
**Coupe Icare 2023 -
Neuheiten**



- Streckenflugtraining**
- Sicherheitstraining**
- Thermik- und Flugtechniktraining**
- Soaringtraining**
- Rettungsgerätetraining**
- Groundhandlingtraining**



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



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



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



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



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



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



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



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



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



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



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



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



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



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



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



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

Die DHV Skyperformance Center wünschen allen Pilotinnen und Piloten einen guten Start ins Flugjahr 2024 und viele unfallfreie Flüge.
Wir sehen uns bei einem Skyperformance-Training!

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



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



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



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



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



Flugschule Markus Miltz
87527 Sonthofen, Tel. 08321-9328
www.flugschule-miltz.de



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



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



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



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



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



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



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



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



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



EBERHARD DENGLER

6 | DHV Jahrestagung



40 | Chrigel Maurer im Gespräch



34 | Skistart mit dem Gleitschirm

INHALT

245 | JANUAR - FEBRUAR 2024



Foto: Adi Geisegger
Pilot: Helmut Schrempf
über dem Idrosee

Unser Titelpapier
ist komplett recycelbar



18 | Neuheiten beim
Coupe Icare

Fluggebiete - Reisen - Abenteuer - Events

- 6 DHV-Jahrestagung
- 18 Coupe Icare 2023 - Neuheiten
- 28 Fliegen in der Wildschönau im Winter
- 32 Venet - Drachen Eldorado

Sicherheit - Ausbildung - Luftraum - Natur

- 40 Chrigel Maurer im Gespräch
- 44 Human Factors - Tipps und Gedanken vom Drachen-Weltmeister Alex Ploner

Aerodynamik - Flugtechnik - Gerätetechnik

- 34 Skistart mit dem Gleitschirm

Verband

- 12 Protokolle
- 16 Finanzen
- 50 DHV-Jugend
- 53 Wichtig-Neu-Kurz
- 58 Vereine-Briefe
- 66 Tätigkeitsbericht 2022 der Geschäftsstelle

Meteo

- 76 Die grobe Welt der Soundings

Wettbewerbe

- 80 Sportlertag - Vortrag und Ehrungen
- 86 GS German Open
- 90 HG Liga - Rückblick
- 91 GS Junior Challenge
- 92 GS Summit Race - Neues Format bei Hike+Fly
- 94 GS Accuracy - World Cup Finale

Standards

- 52 Shop
- 56 Musterprüfungen und Sicherheitsmitteilungen
- 96 Schaufenster
- 97 Impressum



Podiumsdiskussion zur Drohnenproblematik. Von links: Luftraumexperte Helmut Bach, DHV; Sebastian Seitz vom Lehrstuhl und Institut für Flugsystemdynamik der Uni Aachen; Dr. Daniel Phiesel, Leiter der Projektgruppe Unbemannte Luftfahrt im BMDV; Thomas Bareiß, Bundestagsabgeordneter und Staatssekretär a.D. der CDU; Bernd Böing, DHV-Vorsitzender

Jahrestagung 2023 mit ernstesten Themen

Podiumsdiskussion zur Drohnenproblematik und konstruktive Tagung

TEXT: BENEDIKT LIEBERMEISTER | FOTOS: EWA KORNELUK



Wir müssen uns Gedanken über digitale Sichtbarkeit machen, leicht verfügbar, niederschwellig und billig“, sieht Daniel Phiesel als Zukunftsszenario.

Lärm und Persönlichkeitsrechte müssen geschützt werden, betont Sebastian Seitz (re) Helmut Bach (li) legt vor allem auf eine einfache Lösung für Gleitschirm- und Drachenflieger Wert.



„Politik soll Fortschritt nicht verhindern. Aber die Drohnenflüge müssen hier und europaweit geregelt werden“, sagt Thomas Bareiß.



Moderator Björn Klaassen, stellvtr. DHV-Geschäftsführer

Die Jahrestagung beginnt mit einem ernstesten Thema.

Drohnenverkehr im Luftraum. Ein Thema, das die Gleitschirm- und Drachenflieger in den letzten Jahren in Aufruhr versetzte. Wo liegen die Chancen, was sind die Herausforderungen und wie sieht die Rolle der Gleitschirm- und Drachenflieger dabei aus.

Eine Podiumsdiskussion soll Klarheit schaffen. Das Teilnehmerfeld ist hochkarätig besetzt. Thomas Bareiß, Bundestagsabgeordneter und Staatssekretär a.D. der CDU, Dr. Daniel Phiesel, Leiter der Projektgruppe Unbemannte Luftfahrt im BMDV,

© EBERHARD DENGLER



Vorsitzender Bernd Böing eröffnet die Jahrestagung 2023.



Interessierte Zuhörerschaft bei der Podiumsdiskussion

Sebastian Seitz vom Lehrstuhl und Institut für Flugsystemdynamik der Uni Aachen, Bernd Böing, DHV-Vorsitzender sowie dem DHV-Luftraumexperten Helmut Bach. DHV-Vizegeschäftsführer Björn Klaassen moderiert die Diskussion.

Das Bundesverkehrsgesetz § 1 stellt fest: Der Luftraum ist frei. Den Luftraum Golf teilen sich Sportpiloten mit allen anderen Luftverkehrsteilnehmern. DHV-Luftraumexperte Helmut Bach freut sich über das Zustandekommen dieser hochwertigen Podiumsdiskussion.

Sein Anliegen: Wir müssen öffentlich werden, die Verantwortlichen in Ministerien und Industrie müssen wissen, dass es uns gibt und wir berechnete Interessen haben. Außerdem müssen sie wissen, wie und wo wir fliegen. Unsere Start- und Landeplätze müssen in die Drohnen-Datenbank aufgenommen werden. Von Genehmigungsverfahren müssen wir im Vorfeld erfahren, um unsere Einschätzung abgeben zu können.

Thomas Bareiß und Daniel Phiesel sehen vor allem Chancen im Drohnenflug, der jedoch im Einvernehmen aller Luftverkehrsteilnehmer geregelt werden muss. Auch Sebastian Seitz unterstreicht das gemeinsame Anliegen, ein hohes Sicherheitslevel zu erreichen. Helmut Bach stellt heraus, dass die Gleitschirm- und Drachenflieger erst spät von der Drohnenindustrie bemerkt wurden und die technische Entwicklung dementsprechend angepasst werden muss. „Politik soll Fortschritt nicht verhindern. Aber die Drohnenflüge müssen hier und europaweit geregelt werden“, sagt Thomas Bareiß. Daniel Phiesel sieht die Chancen vor allem in der Lösung von Ver-

kehrsproblemen. Lärm und Persönlichkeitsrechte müssen geschützt werden, betont Sebastian Seitz. „Wir sind nicht gegen Fortschritt, aber die Anwendung muss sinnvoll sein. Bevor der Drohnenflug komplett freigegeben wird, sollten die Regeln geklärt sein“, sagt Bernd Böing. Die anwesenden Behördenvertreter stimmen ihm zu.

„Luftsport wird nicht eingegrenzt für Sportflieger. Aber eine zeitgemäße Anwendung von „Sehen und Gesehen werden“ ist notwendig. Wir müssen uns Gedanken über digitale Sichtbarkeit machen. Dabei sollte sie leicht verfügbar, niederschwellig und billig sein“, sieht Daniel Phiesel als Zukunftsszenario. Helmut Bach legt vor allem auf eine einfache Lösung für Gleitschirm- und Drachenflieger Wert. Auch technische Lösungen über das Handy wären möglich. Bernd Böing appelliert nochmals an die Behörden, zeitnah einen gesetzlichen Rahmen zu schaffen, der wenig Aufwand für alle Beteiligten bedeutet.

Aus dem Publikum kam die Frage, wie man denn Vögel erkenne? Vögel hätten Angst und sind sehr agil, antwortet Sebastian Seitz. Bisher sind keine Zwischenfälle bekannt.

Der Luftraum muss frei bleiben, sind sich alle Verantwortlichen einig. Der DHV soll in Zukunft bei Entscheidungen beteiligt werden. Die digitale Erkennbarkeit ist erforderlich, aber sie muss bezahlbar sein.

Die Bürgermeister Steffen Heß und der Vorsitzende Bernd Böing sowie der Vorsitzende des örtlichen Gleitschirmvereins I. Parafly Schwaben Peyman Azimabadi begrüßen die Delegierten. Schon



Dr. Dirk Aue, Finanzvorstand



Ausbildungsvorstand Simon Winkler



Nadine Gasda, stellvertretende Vorsitzende



Roland Börschel, DHV-Vorstand Sicherheit und Gelände



Der Vorsitzende des örtlichen Gleitschirmvereins 1. Parafly Schwaben Peyman Azimabadi



Bürgermeister Steffen Heß



Aron Rodewald, Sprecher DHV-Jugend

© EBERHARD DENGGLER



Robin Frieß, Geschäftsführer und Hannes Weinger von der Musterprüfstelle



Bernd Böing, DHV-Vorsitzender



Technikvorstand Manfred Vaupel



Top Act: „zweil zu dritt“



Die drei besten Flugschulen:
 Hari Huber, Pappus, Achim
 Joos, Freiraum,
 Ralf Antz,
 1. DAeC Gleitschirmschule

früher war die Tagung in Gomaringen geplant gewesen, Corona hatte die Pläne durchkreuzt. Bernd Böing zeigt sich erfreut, dass es endlich geklappt hat.

Hohe Erwartungen hatte die Gleitschirmnationalmannschaft bei der WM, die sie leider nicht ganz erfüllen konnte. Doch Einzelresultate lassen hoffen, auf der Europameisterschaft werden die Karten neu gemischt. Philipp Haag war 6. der WM und erfolgte im WorldCup Finale in Mexiko einen hervorragenden 2. Platz.

Dreimal Silber erkämpfte sich die Drachen-Nationalmannschaft. Dirk Ripkens wurde Vizeweltmeister hinter Toni Raumauf bei den Starren, das Team holte ebenfalls Silber und Corinna hat den Vizetitel bei den Frauen geholt. DHV-Testpilot Alex Ploner gewann den Weltmeistertitel bei den Flexiblen – leider für Italien.

Die Delegierten feierten ihre Sportler und dankten ihnen für ihren Einsatz.

Jahrestagung

Feststellung der Regularien. Die Versammlung war beschlussfähig, die Tagesordnung wurde angenommen, das Protokoll 2022 genehmigt

und Ritch Brandl zum Protokollführer gewählt. Da die Delegierten im Vorfeld schriftliche Tätigkeitsberichte erhalten haben, hoben die Vorstände, die ihre Tätigkeit rein ehrenamtlich ausüben, nur die Besonderheiten hervor.

Der Vorsitzende Bernd Böing berichtet über die Geschichte des DAeC und des DHV als außerordentliches Mitglied. Die Unzufriedenheit wuchs und der DHV trat aus. Um den Luftsportverbänden in Deutschland eine gemeinsame Stimme zu geben, hat sich der Luftsportverband Deutschland (LUVD) gegründet. Mit Dr. Dirk Aue und dem DHV-Ehrenvorsitzenden Charlie Jöst als Vizepräsidenten ist der DHV gut vertreten.

Geschäftsführer Robin Frieß spricht den schmerzlichen Verlust der DHV-Mitarbeiterin Petra Aichele an. Er dankt dem Team für die gemeinsame Trauerarbeit. Auch in schwierigen Zeiten hat der DHV die Kraft zur Gestaltung. In der Geschäftsstelle wird eine positive Fehlerkultur gelebt. Auch in unserem Flugsport ist ein offener Umgang mit Fehlern der Grundstock für Weiterentwicklung und Human Factors ein brandaktuelles Thema.

Jugendmanager Aron Rodewald umreißt die Arbeit und Aktionen



Kassenprüfer 2023 Engelbert Kohler



Kassenprüferin 2023 und 24 Liza Zimmer



Kassenprüfer 2024 Jürgen Karpf



Philipp Haag, 2. WorldCup Finale freut sich über Lesestoff.



Erfolgreiche Drachennationalmannschaft (3 mal Silber) geehrt von dem Ehrenvorsitzenden Charlie Jöst

der DHV-Jugend 2023. Für 2024 sind bereits zahlreiche Angebote für junge Pilotinnen und Piloten geplant.

Fliegen im Flachland ist der stellvertretenden Vorsitzenden Nadine Gasda ein Anliegen. Um Werbung dafür zu machen, hat sie mehrere Artikel im DHVmagazin veröffentlicht. Der letzte Beitrag handelte von Mentoring im Verein. Dafür hat der DHV eine Versicherung ins Leben gerufen. Für die Zukunft möchte sie sich für die Zulassung von CCC-Schirmen, die Legalisierung von Acrofliegen und für die Kooperation der Vereine stark machen.

Roland Börschel, Vorstand für Sicherheit und Flugbetrieb, stellt die Rolle der Geländehalter heraus. Ohne deren ehrenamtliche Arbeit gäbe es keinen Flugbetrieb. Der Flugbetrieb in Deutschland wird zunehmend schwieriger, die Energiewende bringt einen vermehrten Ausbau von Windkraftanlagen und Solarparks oft auch in der Nähe von Fluggeländen. Der DHV will sich nicht gegen erneuerbare Energien stellen, sondern bemüht sich immer um Kompromisse. Elektrowinden bringen Sicherheit und Nachhaltigkeit, Fördermittel sind im Wirtschaftsplan vorgesehen. Der Anstieg tödlicher Unfälle hat sich nicht fortgesetzt. Dass die Anzahl der Unfallmeldungen gestiegen ist, liegt unter anderem an der verbesserten Meldemoral. Nur mit belastbaren Daten kann die Flugsicherheit verbessert werden. Sicherheit beim Fliegen ist eine Entscheidung, eine Entscheidung, die wir aktiv treffen müssen. Bei der Informationsflut, die wir verarbeiten müssen, keine leichte Aufgabe.

Einen interessanten Vergleich stellte Technikvorstand Manfred Vaupel an. Die Informationen, die täglich auf einen einprasseln, hat ein Bauer im Mittelalter in seinem ganzen Leben erhalten. Positiv vermerkt er die steigende Zahl der Musterprüfungen und dankt der Musterprüfstelle für die engagierte Arbeit. Antiquierte Ausrüstung gehört nicht in die Luft, warnt Manfred eindringlich. Der Rettungsschirm muss regelmäßig gepackt und der Gebrauch geübt werden.

Simon Winkler, Ausbildungsvorstand, zieht positive Bilanz seines ersten Vorstandjahres und dankt dem umfangreichen Team der Ausbildung für die Arbeit. Der Coronaboom ist abgeflaut, die Flug-

schulen kämpfen mit einer angespannten wirtschaftlichen Lage. Die Digitalisierung nimmt Fahrt auf, Ziel ist unter anderem, dass der Schein schneller nach der Prüfung beim Piloten ist. Großer Beliebtheit erfreuen sich die DHV-Online-Webinare mit zum Teil über 1.000 Teilnehmern pro Veranstaltung, auch Fortbildungen wie Sicherheitstrainings finden großen Anklang. Der DHV-youtube Kanal wird ständig neu befüllt, Tutorials zu Groundhandling stehen in Kürze bereit.

Sportvorstand Jonas Böttcher wird leider am Knie operiert und lässt die Versammlung grüßen. Sein Tätigkeitsbericht steht im Geschäftsbericht.

Seit Jahren lässt der DHV die besten Flugschulen ermitteln. Jetzt online-digital. Achim Joos von der FS Freiraum, Hari Huber von Pappus und Ralf Antz von der 1. DAeC Gleitschirmschule werden auf der Bühne von Ausbildungsvorstand Simon Winkler geehrt.

Finanzvorstand Dr. Dirk Aue erläutert das Geschäftsergebnis für das Jahr 2022 wie im Geschäftsbericht dargestellt. Mit einem Jahresüberschuss von fast 13.000 € sowie 230.000 € als freie Rücklage weist der DHV ein erfreulich positives Ergebnis aus.

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

Die Wahlen

Im Amt einstimmig bestätigt wird Nadine Gasda als stellvertretende Vorsitzende und Manfred Vaupel als Technikvorstand.

Die Kasse 2024 prüft Liza Zimmer erneut unterstützt von Jürgen Karpf.

Der Antrag von Uwe Preukschat zum Wahlverfahren von DHV-Vorständen wird abgelehnt.

Einstimmig genehmigen die Delegierten den Wirtschaftsplan 2024. ▽



Bernd Böing
Vorsitzender



Dr. Nadine Gasda
Stellvert. Vorsitzende



Dr. Dirk Aue
Finanzvorstand



Roland Börschel
Vorstand Sicherheit /
Gelände



Simon Winkler
Vorstand Ausbildung



Jonas Böttcher
Vorstand Sport



Manfred Vaupel
Vorstand Technik

Protokoll der 44. DHV-Jahrestagung am 25.11.2023 in Gomaringen

Beginn: 13:00, Ende: 18:20 Uhr

1. Begrüßung

Der DHV Vorsitzende Bernd Böing begrüßt die Teilnehmer der 44. DHV-Jahrestagung und bedankt sich beim ausrichtenden Verein 1. Parafly-Club Schwaben e.V..

Der Bürgermeister von Gomaringen Steffen Heß richtet ein Grußwort an die Versammlung. Es folgt eine Begrüßung durch den 1. Vorsitzenden des 1. Parafly-Club Schwaben e.V. Peyman Azimabadi.

2. Podiumsdiskussion

Vor der offiziellen JHV findet eine Podiumsdiskussion zum Thema „Drohnenverkehr im Luftraum – Chancen, Herausforderungen und die Rolle der Gleitschirm- und Drachenflieger“ statt. Die Teilnehmer sind Dr.-Ing. Daniel Phiesel – Bundesministerium für Digitales und Verkehr/Leiter der Projektgruppe Unbemannte Luftfahrt; Sebastian Seitz, M.Sc. – Projektleiter Forschungsprojekt U-Space Reallabor; Thomas Bareiß, MdB – Verkehrspolitischer Sprecher der CDU/CSU Bundestagsfraktion; Bernd Böing – Vorsitzender DHV e.V.; Helmut Bach – DHV-Luftraumexperte. Die Diskussion leitet Björn Klaassen – Stellvertretender Geschäftsführer DHV. Die Delegierten haben die Möglichkeit, digital über ihr Handy Fragen zu stellen.

3. Sportliche Highlights

Interview mit dem Teamchef der GS-Nationalmannschaft Harry Buntz und Teammitglied Philipp Haag. Harry bedankt sich bei den Delegierten für die Sportförderung durch den DHV. Ehrung des Hängegleiter-Nationalteams und Interview des Teams durch den Ehrenvorsitzenden Charlie Jöst. Würdigung des italienischen GH-Weltmeisters Alex Ploner, der Testpilot beim DHV ist.

4. Regularien

Der DHV Vorsitzende Bernd Böing eröffnet als Versammlungsleiter den offiziellen Teil der 44. Jahreshauptversammlung des Deutschen Hängegleiterverbandes e.V. Es wird festgestellt, dass zur Versammlung 2023 ordnungsgemäß eingeladen wurde (DHVmagazin Nr. 242 vom

Juli/August 2023 und die gewählten Delegierten persönlich per Mail am 24.10.2022) und diese beschlussfähig ist.

Beschlüsse:

Richard Brandl wird zum Protokollführer gewählt (offene Abstimmung, einstimmig).

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

Die Tagesordnung wird angenommen (offene Abstimmung, einstimmig).

Das Protokoll der Jahrestagung 2022 wird genehmigt (veröffentlicht im DHVmagazin Nr. 239 Januar/Februar 2023) (offene Abstimmung, einstimmig).

Erinnerung an die verstorbene DHV-Mitarbeiterin Petra Aichele.

5. Berichte des Vorstandes, der Jugend und des Geschäftsführers

Im Vorfeld der Tagung haben die Delegierten die schriftlichen Tätigkeitsberichte erhalten, die mündlichen Berichte der ehrenamtlichen Vorstände bieten eine Ergänzung. Bernd Böing verweist auf seinen Bericht im Geschäftsbericht 2022 und berichtet zur Geschichte des DAeC und der Mitgliedschaft des DHV. Er schildert das Entstehen der IGD. Diese wurde nach dem Austritt des DHV aus dem DAeC umfirmiert in den Luftsportverband Deutschland LUVd und soll den Luftsportverbänden in Deutschland eine gemeinsame Stimme geben. 140.000 Luftsportler werden mittlerweile vertreten. Im neuen Verband wird es eine flache Struktur geben, die Sacharbeit bleibt in den Einzelverbänden und wird bei Bedarf abgestimmt.

Geschäftsführer Robin Frieß erinnert noch einmal an die verstorbene DHV-Mitarbeiterin und Kollegin Petra Aichele. Er dankt dem Team in der DHV-Geschäftsstelle. Der DHV hat trotz der politisch und wirtschaftlich schwierigen Zeiten weiterhin die Kraft zur Gestaltung. Eine positive Fehlerkultur in der Geschäftsstelle setzt das Vertrauen in die Kollegen und das Vertrauen der Vorstände voraus. In unserer Fliegerei ist ein offener Umgang mit Fehlern die Voraussetzung für Weiterentwicklung und Sicherheit und das Thema Human Factors ein brandaktuelles Thema. Jugendmanager Aron Rodewald umreißt die Arbeit, Aktionen und Events der DHV-Jugend (16 bis 28 Jahre) 2023.

Der Ablauf eines Jugendevents wird beschrieben. Für 2024 sind bereits zahlreiche Angebote für junge Pilotinnen und Piloten in der finalen Planungsphase.

Die stellvertretende Vorsitzende Nadine Gasda berichtet, dass sie das Flachlandfliegen populärer und in den DHV-Medien präsenter machen will (Artikel im DHVmagazin „Fliegen im Flachland“). Das Thema Mentoren in Vereinen wurde auf ihr Betreiben konkretisiert (Dank an Karl Slezak) und im Bereich Versicherungen solide aufgestellt. Auch die Legalisierung von CCC-Schirmen ist ihr ein Anliegen. Durch die Kooperation von Vereinen soll die gegenseitige Nutzung von Geländen gefördert werden. Ihr Ziel ist es auch, das Acrofliegen in Deutschland weiter zu legalisieren. Roland Börschel, Vorstand für Sicherheit und Flugbetrieb, bedankt sich bei allen, die sich als Geländehalter um unsere Fluggelände kümmern und die als Gäste diese Gelände verantwortungsvoll nutzen. Der Flugbetrieb in Deutschland wird zunehmend schwieriger, die Energiewende bringt einen vermehrten Ausbau von Windkraftanlagen und Solarparks oft auch in der Nähe von Fluggeländen. Der Verband will sich nicht gegen erneuerbare Energien stellen, aber im Konfliktfall Kompromisse erzielen. E-Winden machen den Schlepp sicherer, deshalb geht die Windförderung des DHV weiter (40.000 Euro sind im Wirtschaftsplan 2024 vorgesehen). Unbemannte Drohnen drängen in unseren Luftraum. Deshalb sind gute Kontakte in Politik und Verwaltung unverzichtbar, um als verlässlicher Partner wahrgenommen zu werden. Präsentation der Unfallzahlen 2022 mit 7 Toten (Rückgang), die Anzahl der Unfallmeldungen ist signifikant gestiegen – Grund ist unter anderem eine gestiegene Meldebereitschaft. Motto: Sicherheit beim Fliegen – ist eine Entscheidung.

Technikvorstand Manfred Vaupel dankt den Mitarbeitern der DHV-Musterprüfstelle. Die Zahl der Musterprüfungen hat sich im Vergleich zum Vorjahr wieder weiter erhöht (90 in 2022). Er appelliert, altes Material nicht mehr zu nutzen. Der Rettungsschirm soll regelmäßig gecheckt, der Gebrauch geübt werden.

Sportvorstand Jonas Böttcher kann aus gesundheitlichen Gründen nicht persönlich anwesend sein, der Vorsitzende Bernd Böing verweist auf seinen Bericht im Geschäftsbericht 2022.

Ausbildungsvorstand Simon Winkler dankt den Mitarbeitern im Referat Ausbildung und erläutert die Entwicklung

der Zahlen der GS- und HG-Lizenzen. Er berichtet von den DHV-Lehrgängen. Die Beliebtheit der DHV-Webinare zeigt das Interesse der Piloten an Weiterbildung, ein Dank an Björn Klaassen. Sicherheitstrainings entwickeln sich zum Pilotentraining und erfreuen sich großer Beliebtheit. Die Digitalisierung in der Ausbildung (40 Flugschulen nutzen den Digitalen Ausbildungsnachweis) schreitet weiter voran. Die Zeit bis zur Scheinausstellung soll damit reduziert werden. Für 2024 steht eine Ausbildungsreform an: Höhenflüge schon ab 100 m, 18.000 hm müssen in der GS-Ausbildung erreicht werden, verbindlicher Groundhandlinglehrplan, verpflichtendes Simulatortraining. Die Harmonisierung zwischen Deutschland und Österreich soll laut Vorgabe des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr geprüft werden. Der DHV-YouTube-Kanal mit 16.600 Abonnenten, 2,5 Mio Aufrufen, und 67 Lehrfilmen GS/HG ist äußerst erfolgreich.

Die durch die DHV-Pilotenumfrage ermittelten 3 besten Flugschulen (Gleitschirmschule Freiraum, 1. DAeC-Gleitschirmschule, Gleitschirmschule PAPPUS) werden im Anschluß an den Bericht von Simon Winkler geehrt. Robin Frieß beschreibt die Veränderung der Umfrage von analog zu digital (mittlerweile deutlich über 3.000 Rückläufer) und die Bewertungskriterien.

Finanzvorstand Dr. Dirk Aue erläutert eine positive Mitgliederentwicklung (+707 Mitglieder zum 01.10.2022, beinahe 2% Zuwachs). Es gibt wieder Zinsen, über 21. Tsd. Euro Einnahmen in 2022 durch sichere Festgeldanlage (2023 über 90.000 Euro erwartet). Die Musterprüfstelle hat die Planzahl 2022 um 98 Tsd. Euro übertroffen (von 240 auf 338 Tsd. Euro). Er verweist auf das Förderprogramm für E-Winden, es gibt auch 2024 wieder 40.000 Euro Fördermittel. Es wird in die Digitalisierung investiert, ein Relaunch der DHV-Homepage steht in 2024 an, das DHV-Serviceportal ist bereits überarbeitet. Die Personalkosten der angestellten Mitarbeiter liegen um 55 Tsd. Euro unterhalb des Plans. Mit einem Jahresüberschuss von 12.935 € sowie 230.000 € als freie Rücklage ist es in Summe ein positives Ergebnis, unser Rücklagenpolster steigt auf knapp 1,6 Mio. Euro (Stand fast wie vor der Finanzierung der neuen Geschäftsstelle). Dirk bedankt sich bei allen Mitarbeitern des DHV, besonders Barbara Lacrouts und Gabi Königbauer aus der Buchhaltung, den Referatsleitern und Geschäftsführer Robin Frieß. Er beschreibt einen kalkulatorischen Fehler im Wirtschaftsplan 2023 durch eine fehlende 0, der aber keine weiteren Auswirkung haben wird. Die Hochrechnung für 2023 zeigt ein positives Gesamtergebnis von voraussichtlich 8.400 Euro und eine mögliche freie Rücklage von 80 Tsd. Euro.

6. Bericht der Kassenprüfer

Die Kassenprüfer Liza Zimmer und Engelbert Kohler stellen ausführlich ihren vorliegenden Kassenprüfbericht vor. Sie berichten von ihrer Prüfung im Ablauf, kommen zu einem insgesamt positiven Ergebnis und stellen fest, dass kostenbewusst und sorgfältig gewirtschaftet wurde.

Die wirtschaftliche Gesamtsituation des DHV ist mit einem erfolgreichen Jahr 2022 hervorragend. Die Geldanlagen und Zinserträge sind sicher. Sie merken an, dass Ausgaben für die Sicherheit und Jugendarbeit immer gut angelegt sind. Die Erträge der Musterprüfstelle konnten gesteigert, die Kosten gesenkt werden. Auch im Bereich Sport muss Geld ausgegeben werden, dies ist aber eine Kernaufgabe des DHV als Sportverband. Das DHVmagazin wird gelobt, gleichzeitig aber angeregt, vermehrt die digitale Ausgabe zu nutzen

7. Aussprache

Es schließt sich eine Aussprache zu den Berichten der Vorstände, dem Finanzbericht und dem Kassenprüfbericht an. Folgende Themen werden diskutiert und durch die Vorstände und den Geschäftsführer beantwortet:

- Neuer Luftsportverband LUVd: Das Konzept eines neuen Sportfachverbandes wurde allen IGDl-Mitgliedern vorgestellt und nach Diskussion/Korrektur abgestimmt. Es sind für die DHV-Mitgliedschaft 20.000 Euro in den Wirtschaftsplan eingestellt. Die FAI würde umgerechnet etwa 50 Cent pro Mitglied ausmachen.
- Elektrorückholfahrzeuge sollten analog zu Elektrowinden durch den DHV bezuschusst werden. Das Thema wird in der Kommission geprüft.
- Die DHV-Musterprüfstelle wird weiterhin Musterprüfungen im HG-Bereich betreiben.
- Der offene Umfang mit dem kalkulatorischen Fehler im Wirtschaftsplan des vorangegangenen Jahres wird positiv bemerkt.
- Die Förderung des Frauenfliegens wird weiter fallweise vom DHV auf Antrag durch den Vorstand entschieden.
- Die Kommission wird prüfen, ob Personen, die bei der Wahl der Delegierten auf den Nachrücker-Positionen stehen, auch vor Ort auf der Jahrestagung noch nachrücken können.

8. Entlastung des Vorstandes

Die Kassenprüfer beantragen die Entlastung des Vorstandes und der Geschäftsführung.
Beschluss (offene Abstimmung): Die Vorstandschaft und die Geschäftsführung werden einstimmig entlastet.

9. Wahlen

Der Vorsitzende Bernd Böing erklärt die Wahlmodalitäten.
Wahl Stellvertretender Vorsitzender
Kandidatin: Dr. Nadine Gasda
Beschluss (offene Abstimmung): Dr. Nadine Gasda wird einstimmig als Stellvertretende Vorsitzende wiedergewählt. Sie nimmt die Wahl an.
Wahl des Technikvorstandes
Kandidat: Manfred Vaupel
Beschluss (offene Abstimmung): Manfred Vaupel wird einstimmig als Technikvorstand wiedergewählt. Er nimmt die Wahl an.

Wahl der Kassenprüfer

Liza Zimmer lässt sich erneut als Kandidatin aufstellen.
Beschluss (offene Abstimmung): Liza Zimmer wird einstimmig wiedergewählt und nimmt die Wahl an.
Als weiterer Kandidat wird Jürgen Karpf vorgeschlagen.
Beschluss (offene Abstimmung): Jürgen Karpf wird einstimmig als zweiter Kassenprüfer gewählt und nimmt die Wahl an.

10. Anträge

Antrag von Uwe Preukschat im Namen des 1. Para-Ski-Club Saar für eine Satzungsänderung:
Für die Besetzung eines Vorstandsamtes sollen Interessierte kandidieren und diese Kandidatur mit angemessener Vorlaufzeit in der Geschäftsstelle ankündigen. Die Vorlaufzeit sowie die Form einer Präsentation des Kandidaten soll die Kommission entscheiden.
Begründung: Den Delegierten soll die Möglichkeit gegeben werden, sich mit dem Kandidaten vertraut zu machen. Ein Vorstandsamt im DHV ist zu wichtig, als dass es Ergebnis einer Tageszufälligkeit sein darf.
Beschluss (offene Abstimmung): Der Antrag wird mehrheitlich abgelehnt.
Ort der nächsten Jahrestagung 2024, es gibt keine Bewerbungen. Es gibt bis Ende 2023 die Möglichkeit einer Bewerbung, ansonsten richtet der DHV die JHV 2024 aus.

11. Wirtschaftsplan 2024

Dr. Dirk Aue stellt den Wirtschaftsplan 2024 laut veröffentlichtem Plan im vorliegenden Geschäftsbericht vor.
Beschluss (offene Abstimmung): Der Wirtschaftsplan 2024 wird einstimmig angenommen.

Der Vorsitzende schließt die Sitzung mit einem Dank an die Delegierten für die sachlichen Beiträge und an alle, die zum Gelingen der JHV beigetragen haben.

Gomaringen, 25.11.2023

Richard Brandl
Protokollführer

Bernd Böing
Vorsitzender

Protokoll der DHV Regionalversammlungen 2023

Datum und Orte der Regionalversammlungen:

Regio Südwest: 7. Oktober 2023 in Hohenhaslach (1. Hohenhaslacher Flieger e.V.)

Regio Südost: 8. Oktober 2023 in Sauerlach (Bodenlos e.V.)

Regio Mitte: 14. Oktober 2023 in Altena (AERO-CLUB Altena Hegenscheid e.V.)

Regio Nord: 15. Oktober 2023 in Bremen (GSC Weser e.V.)

Regio Ost: 21. Oktober 2023 in Jüterbog (Drachen- und Gleitschirmfliegerfreunde Berlin e.V.)

Tagesordnung:

Begrüßung

Regularien

Wahl der Delegierten für die Jahreshauptversammlung 2023

Vorträge

Regionale Themen

Wahl des Regionalbeirats in der Region Mitte und der Region Ost

Orte der nächsten Regionalversammlungen 2024

Begrüßung:

Die Regionalbeiräte und die veranstaltenden Vereine begrüßen zusammen mit dem DHV Vorsitzenden Bernd Böing (Stellv. DHV Vorsitzende Dr. Nadine Gasda in der Region Mitte) die Teilnehmer der jeweiligen Regionalversammlungen.

Regularien:

Björn Klaassen wurde in allen Regionen zum Protokollführer benannt. Hinsichtlich des Protokolls der Regionalversammlung 2023 wurden keine Einwände vorgebracht. Die jeweilige Tagesordnung wird von den Teilnehmern angenommen.

Wahl der Delegierten für die Jahreshauptversammlung in Gomaringen am 25. Nov. 2023:

Die Delegierten wurden durch die Teilnehmer der Regionalversammlungen schriftlich gewählt. Die Auszählung der Stimmen erfolgte durch anwesende Mitarbeiter der DHV-Geschäftsstelle, welche nicht zur Wahl standen.

Region Südwest

(61 Anwesende, 93 Stimmen, 50 Delegierte zu wählen):

Klein Hans-Peter, Koppenhöfer Andreas, Braun Lorenz, Vogel Annemarie, Bollensen Gerhard, Steggemann Bernd, Vogel Dietmar, Ziegler Wiebke, Azimabadi Peyman, Czarnetzi Michael, Stoll Werner, Witzig Holger, Rehberger Tobias, Berle Björn, Frankus Frank, Geis Detlef, Merl Franz, Mürle Udo, Obst Hans-Wolfram, Strohecker Regine, Ulshöfer Veit, Volk Claudia, Hagdorn Manfred, Hausknecht Josef Walter, Hüneke Holger, Bauer Björn, Brodbeck Jochen, de Beyer Hans Peter, Kaupp-Jung Andrea, Kirchhoff Karsten, Reiß

Daniel, Seitz Tobias, Erfurth Michael, Landmann Michael, Schöll Christoph, Semmler Bodo, Scheilin Benjamin, Valet Rüdiger, Fritz Lothar, Pressa Christian, Rauschmeier Rene, Krieger Torsten, Lang Frank Michael, Wäldele Bernd, Mader Ulrich, Braun Florian, Mayer Alfred, Baisch Markus, Baisch Karl.Heinz, Pfitzer Rainer.

Region Südost

(64 Anwesende, 134 Stimmen, 67 Delegierte zu wählen):

Klaassen Björn, Schießl Corinna, Börschel Roland, Glas Regina, Kohler Engelbert, Weininger Josef, Büscher Hildegard, Friesinger Andreas, Karpf Jürgen, Süder Jennifer, Vogel Ferdinand, Zeyher Jochen, Tochtermann Bernhard, Albert Stephan, Cröniger Peter, Osowski Benno, Teubert Oliver, Bube Georg, Eckert Ramona, Frießl Petra, Hilger Peter, Müller Seli, Schaeper Wilhelm, Straßer Uli, Stuckenberger Axel, Schultes Alfred, Maier Kevin, Walcher Hans, Frießl Wolfgang, Peter Manfred, Pilz Maximilian, Jonczyk Yves, Schachtner Ludwig, Trost Walter, Achelis Bernd, Meinhardt Christoph, Schmidler Andreas, Speidel Reinhold, Lechermann Günther, Schwind Paul, Stahl Bernd, Haugg Matthias, Bielmeier Sebastian, Karrasch Werner, Keller Peter, Schönauer Martin, Wiegärtner Reinhold, Bächmann Arthur, Simbürger Hermann, Klatt Axel, Häfner Georg, Lanz Johanna, Lukhard Felix, Brendel Simon, Lische Dieter, Loggemann Dirk, Reitze Florian, Vallen Jochen, Müller Philip, Gerth Uwe.Jens, Dambach Uwe, Hedewig Wolfram.

Region Mitte

(74 Anwesende, 164 Stimmen, 52 Delegierte zu wählen):

Lucian Haas, Preukschat Uwe, Preukschat Romy, Gasda Nadine, Schulze Dorothee, Kleineberg Alina, Bonertz Helmut, Böing Bernd, Speckenheuer Rebekka, Sylla Karl-Heinz, Herr Frank, Jeskulke Erika, Schulze Ditmar, Vaupel Manfred, Hilbich Peter, Christmann Luise, Siemeister Bettina, Zimmer Liza, Klinger Susanne, Adams Peter, Nitsche Peter, Lauth Marco, Ripkens Dirk, Theis Susanne, Weber Reinhold, Dick Jürgen, Schürholz Theodor, Becker Udo, Merz Friedhelm, Schiffer-Merten Karl, Jeskulke Peter, Soboll Dirk-Michael, Strack Klaus, Strack Klaus, Schöpe Stephan, Moscheuer Ingeborg, Zimmer Susanne, Cinar Kenan, Opitz Hans-Peter, Beckmann Hubert, Brening Florian, Theis Klaus, Speckenheuer Klaus, Mohr Jürgen, Vonwirth Patrick, Mielke Manfred, Frohn Toska, Zimmer Dirk, Peyto Holger, Kroß Friedrich-Wilhelm, Dröge Damian, Wagner Harald, Süß Stefan, Kosog Boris, Heyden Manfred.

Region Nord

(42 Anwesende, 75 Stimmen, 13 Delegierte zu wählen):

Giesen Helmut, Apel Uwe, Rüscher Utz, Aue Dirk, Benecke Johannes, Eder Patrick, Eckardt Axel, Goehrt Andreas, Rodewald Aron, Zinn Peter, Aumüller Annemarie, Dengler Eberhard, May Stephan.

Region Ost

(51 Anwesende, 74 Stimmen, 15 Delegierte zu wählen):

Altman René, George Lothar, Münchmeyer Dietrich, Zießlau Ines,

Lüders Konrad, Rauschert Esther, Schmidt Ronny, Pönitz Jan-Luis, Wittmann Klaus, Heuchert Axel, Nisser Wolfgang, Maeck Henry, Rolapp Georg, Pückler Fritz-Michael.

Vorträge

DHV- Geschäftsführer Robin Frießl berichtet über Mentorentätigkeit im Verein, Arbeitsgruppe Acro, Nachhaltigkeitsprojekte der Vereine und des DHV, Bauvorschriften Zweileiner, DHV-Online Seminare.

Drohnen werden in Deutschland immer häufiger auch kommerziell eingesetzt, im Jahr 2023 liegt der Bestand bei ca. 40.000. Björn Klaassen berichtet über die aktuelle Situation und über die Mitarbeit des DHV im Drohnenbeirat des Bundesministeriums für Verkehr (BMDV). Er informiert darüber hinaus zu Geländezulassungsthemen und Luftraum.

Karl Stlezak erläutert den aktuellen Sicherheitsbericht im Gleitschirmfliegen. Dabei geht es insbesondere um Herausfallsicherungen (Gurtzeuge), Hike & Fly Unfälle und Partner Check im Verein. In der Region Südwest berichtet Fluglehrerin Jutta Reiser über Gruppenreisen und Fortbildung. In diesem Zusammenhang insbesondere über Groundhandling am Boden für sicheres und entspanntes Fliegen. Sie berichtet zu dem über „Frauenfliegen“ mit positiver Entwicklung.

In den Regionen Südost, Mitte, Nord und Ost berichtet Björn Klaassen über Hike & Fly in der Wildnis von Grönland.

In der Region Ost berichtet DHV-Windenexperte Andreas Schöpke über Human Factors beim Flugbetrieb und die Vermeidung von Unfällen.

In der Region Mitte erläutert Pilot Ralf Böhm ausführlich über das Fliegen an Rhein und Mosel. Dafür benutzt er ausschließlich „Öffentliche Verkehrsmittel“. Die Erfahrungen sind äußerst positiv.

Regionale Themen

Region Südwest (Regionalbeirat Björn Berle): Fluggelände und Windkraftanlagen, E-Winden.

Region Südost (Regionalbeirat Dieter Lische): Dieter Lische berichtet über den Wettbewerb „GRAZI Man“. Die Piloten in der Region können sich generell gerne an den Regionalbeirat wenden.

Region Mitte (Regionalbeirat Uwe Preukschat): Vereinsarbeit und Geländezulassung am Beispiel „Lennetal“. Markus Böhnisch berichtet über Jagdbetrieb und Gleitschirmfliegen.

Region Nord (Regionalbeirat Dr. Uwe Apel): E-Winden und neue Windenschleppgelände.

Region Ost: (Regionalbeirat René Altman): Siegerehrung (Region Ost Cup), Extremwettererscheinungen 2023 und Streckenflug.

Wahl Regionalbeirat

Region Mitte: Uwe Preukschat stellt sich zur Wahl und wird erneut für 3 Jahre im Amt bestätigt.

Region Ost: René Altman wird erneut für weitere 3 Jahre als Regionalbeirat gewählt.

In den übrigen Regionen standen keine Wahlen an.

Regionalversammlungen 2024:

Region Südwest: Esslingen (1. Parafly-Club Schwaben e.V.)

Region Südost: Buching / Füssen Ostallgäuer Gleitschirmflieger e.V.

Region Mitte: Gießen / Marburg (DGC Battenberg e.V.)

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

Region Ost: Cottbus (1. Cottbuser Drachen- und Gleitschirmverein e.V.)

Gmund, 6. November 2023

Björn Klaassen

Protokollführer

Bernd Böing

DHV Vorsitzender

REGIONALBEIRÄTE



Prof. Dr. Uwe Apel
Region Nord



René Altman
Region Ost



Uwe Preukschat
Region Mitte



Björn Berle
Region Südwest



Dieter Lische
Region Südost



ALLES FÜR DEN PERFEKTEN START



DER ZAUBER VOM ANFANG

Leicht abheben und einfach fliegen: unsere Einsteiger-Produkte sind deine perfekten Begleiter. Modernste Technologien in Verbindung mit hochwertigen Materialien sorgen für Freude und Sicherheit während und noch lange nach deiner Ausbildung. Das garantiert dir maximalen Flugspass.

Foto: Adi Geisegger



NEW



BOUNDLESS
Reversibility
Reimagined

WENDEGURTZEUG



ALPHA 7
Come
fly with me

EN/LTF A

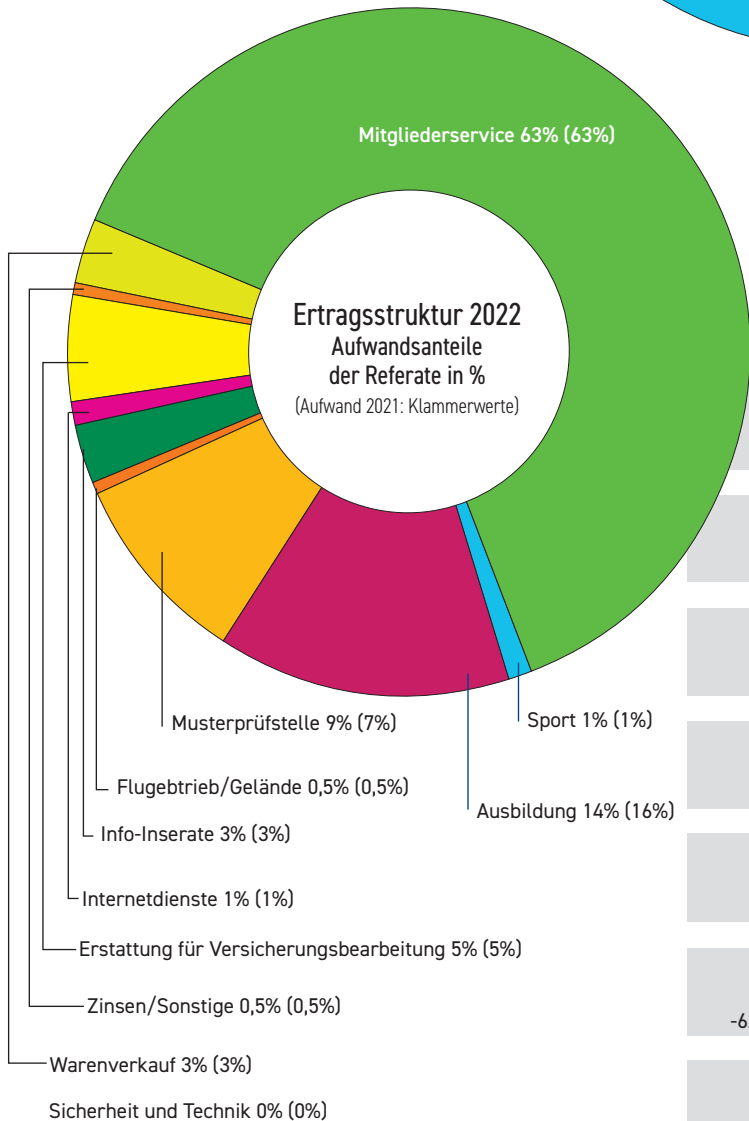
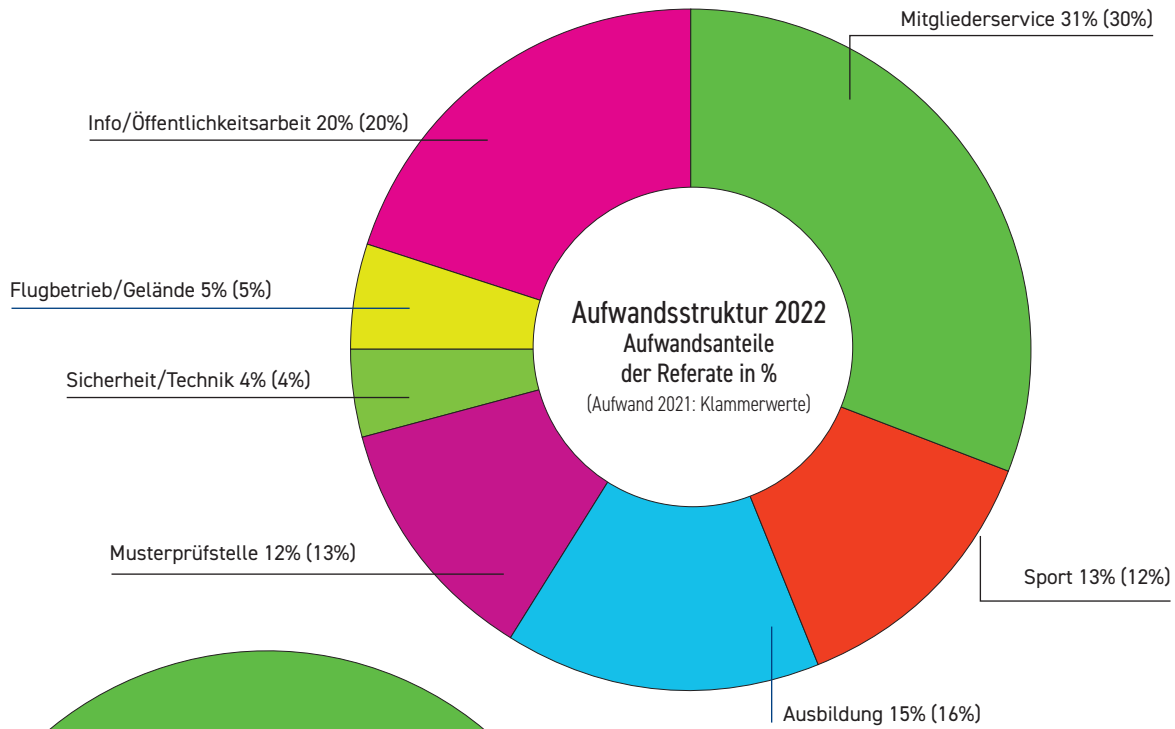
Wirtschaftsplan 2024

Plan 2024 im Vergleich mit dem Jahresergebnis 2022 und der Hochrechnung 2023

Erträge	2022	2023	2024
Beiträge	2.487.645,10	2.495.000,00	2.495.000,00
DHV-Shop	114.903,30	115.000,00	120.000,00
Inserate, Homepage + DHVmagazin	158.818,71	165.000,00	167.000,00
Kostenerstattung Versicherung	213.906,88	224.000,00	225.000,00
Zinsen und ähnliche Erträge	21.170,95	90.000,00	90.000,00
Referat Wettkampfsport	14.860,00	15.000,00	15.000,00
Referat Ausbildung	555.140,24	485.000,00	520.000,00
Musterprüfstelle	337.913,19	318.000,00	280.000,00
Referat Flugbetrieb/Gelände	5.653,98	5.900,00	6.000,00
Erträge aus der Auflösung v. Rückstellungen/Rücklagen	40.524,40	1.000,00	1.000,00
Anlagenverkäufe, Auflösung Wertberichtigungen	2.770,00	500,00	500,00
Summe Erträge	3.953.306,75	3.914.400,00	3.919.500,00
Aufwendungen	2022	2023	2024
Wareneinsatz	71.695,93	75.000,00	77.000,00
Jugendförderung	22.083,17	18.000,00	25.000,00
Vereins- und Geländezuschüsse, sonst. Förderungen	30.174,13	39.000,00	45.000,00
Zuschüsse „Moderne-Winden-Projekte“	21.000,00	9.000,00	40.000,00
DHV-Versammlungen + Sitzungen	52.899,11	57.000,00	57.000,00
Nichtabzugsfähige Vorsteuer	85.395,48	85.000,00	80.000,00
Uneinbringliche Forderungen Beiträge	1.378,50	1.500,00	1.500,00
Sport*	203.217,03	190.000,00	185.000,00
Ausbildung	260.148,18	256.000,00	250.000,00
Sicherheit und Technik	36.581,63	25.000,00	25.000,00
Musterprüfstelle	191.772,05	230.000,00	220.000,00
Uneinbringliche Forderungen Technik	0,00	0,00	0,00
Flugbetrieb, Gelände, Naturschutzgutachten	7.750,59	10.000,00	10.000,00
Angestelltes Personal**	1.476.564,14	1.535.000,00	1.635.000,00
Fachübergreifende freie Mitarbeiter	120.682,50	120.000,00	120.000,00
DHVmagazin	430.414,85	435.000,00	440.000,00
Kommission	25.250,20	28.000,00	31.000,00
Porto, Telefon und Internet	83.980,15	88.000,00	90.000,00
EDV, Büromaterial, Fachliteratur, etc.	121.968,69	125.000,00	150.000,00
Raumkosten	16.691,72	25.000,00	18.000,00
Steuern, Gebühren und Beiträge	25.910,74	25.000,00	26.000,00
Prüfungs- und Beratungskosten	29.279,55	35.000,00	36.000,00
Versicherungen	70.656,46	72.000,00	73.000,00
DAeC-Beiträge	0,00	0,00	0,00
Vertretung Projekt Luftsport NEU	7.082,51	12.500,00	20.000,00
Öffentlichkeitsarbeit, Messen	48.607,92	80.000,00	55.000,00
Abschreibungen	267.396,36	248.000,00	205.000,00
Projekt Wetternetz	1.500,00	1.500,00	2.000,00
Einstellung in die Wertberichtig. auf Forderungen	290,00	500,00	500,00
Einstellung in Zweckerücklagen	0,00	0,00	0,00
Einstellung in die freie Rücklage	230.000,00	80.000,00	0,00
Summe Aufwendungen	3.940.371,59	3.906.000,00	3.917.000,00
Gewinn/Verlust	12.935,16	8.400,00	2.500,00

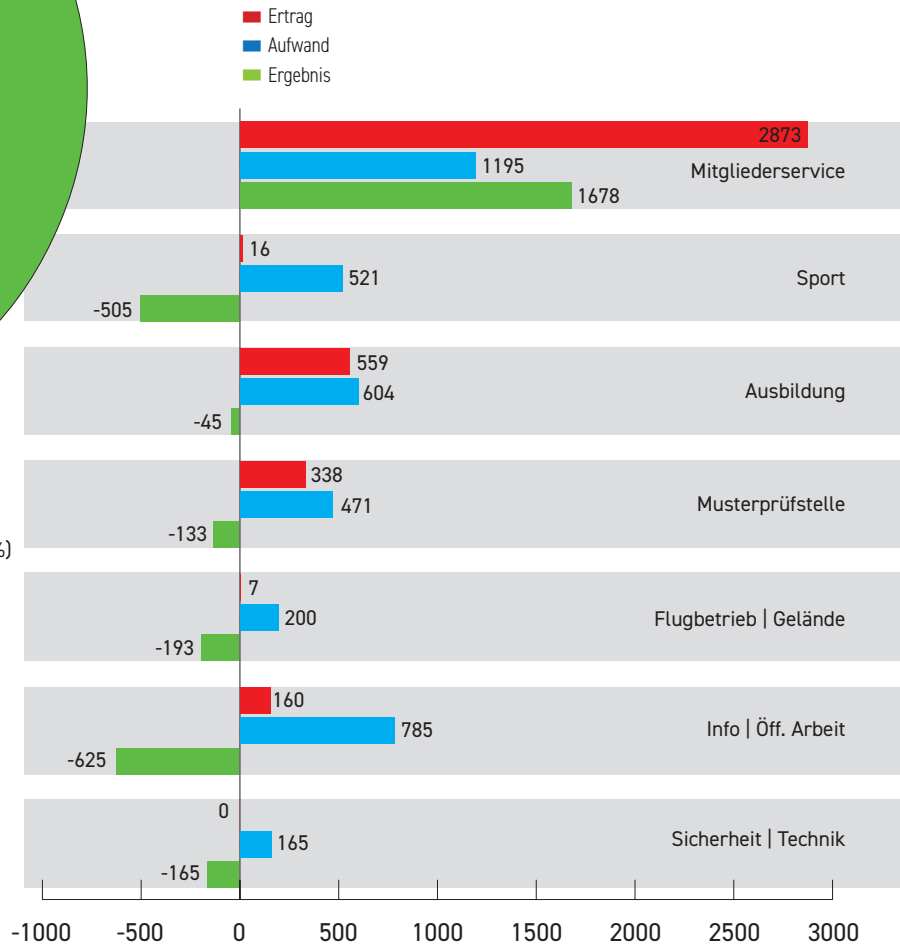
* Die Sportkosten sind unter anderem abhängig von der Anzahl und dem Ort der Nationalmannschaftseinsätze.

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



Ergebnisstruktur 2022

Aufwandsanteile der Referate in %
(Aufwand 2021: Klammerwerte)



Jubiläum beim Coupe Icare

Der Coupe Icare, mittlerweile die wohl wichtigste Fachmesse in Europa und definitiv das größte Fliegerfest weltweit, hat sein 50. Jubiläum gefeiert. Wir waren dabei.

TEXT UND FOTOS: STEFAN UNGEMACH



Wenn Schweine (und Tintenfische) fliegen – ist das beim Coupe Icare



Jeden September treffen sich die Freiflieger auf dem „Plateau des Petites Roches“ in St.Hilaire. Neben dem berühmten Verkleidungsfliegen am Wochenende, bei dem Teilnehmer aus aller Welt abenteuerliche Konstruktionen motorlos in die Luft bringen, ziehen eine 4-tägige Fachmesse, ein Festival, ein Kurzfilm-Festival sowie ungezählte fliegerische und künstlerische Darbietungen Zehntausende Besucher an. Im Vorjahr war der „Neustart“ nach einer „Corona-Pause“ noch ein wenig wolkenverhangen – diesmal konnte davon kaum noch die Rede sein und insbesondere am Sonntag wurden 88 Kostüme bei Kaiserwetter am Boden und in der Luft von einem großen Publikum gefeiert.

Ein solches Fest lässt sich nur mit viel Unterstützung und Herzblut organisieren. 1.300 Freiwillige waren erforderlich, um in 6 Tagen 110.000 Zuschauer zu be-



wältigen. Aber auch 150 kostümierte Piloten hatten oft das ganze Jahr über an Auftritten gearbeitet, zu denen neben aufwändigen Vehikeln auch einiges an Können gehörte: Nicht jeder kann einen Gleitschirm auf Stelzen, von einer Trialmaschine, mit dem Skateboard oder gar einem Einrad sicher in die Luft bringen und meterlange Konstruktionen unfallfrei landen. Ein gut gelauntes Publikum nahm auch beim einen oder anderen Malheur die Spannung von den Darstellern und am Ende war jede(r) unfallfrei in die Luft gekommen.

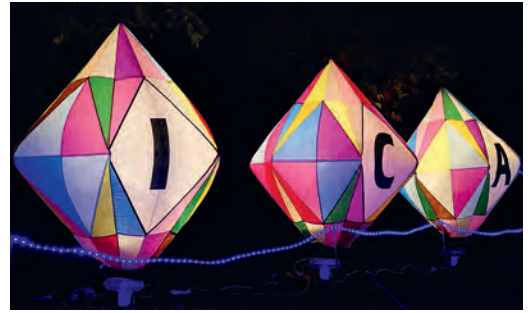
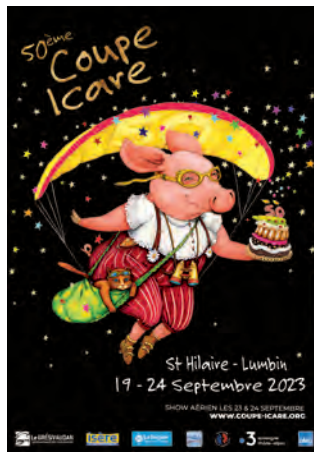
Unfallfrei blieb auch das gut organisierte Festival, dessen Start bei unsicheren Windbedingungen konsequent gesperrt wurde – der einzige nennenswerte Unfall traf gleich am ersten Tag einen Freiflieger, der an anderer Stelle gestartet und sowieso nicht beim obligatorischen Briefing zugegen war.

Ein besonderes Augenmerk widmet der Coupe Icare von jeher den jüngeren Besuchern. Ob beim Start selbstgebastelter Modellflugzeuge und -raketen, auf Slacklines, vor Greifvögeln, durch einen Piraten bespaßt oder unter Miniwings beim Gleitwettbewerb: Zu kurz kommen die Kurzen hier nie, der Coupe ist immer auch ein Familienfest, das abends in eine Party übergeht - bis in den Morgen und in ausgelassener Stimmung, der auch der regelmäßig abends einsetzende Regen nichts anhaben konnte.



Farbenfroh: Beim Coupe Icare kommt alles in die Luft...

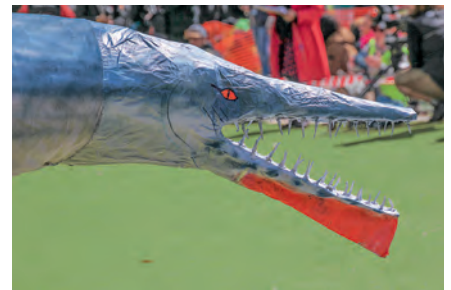
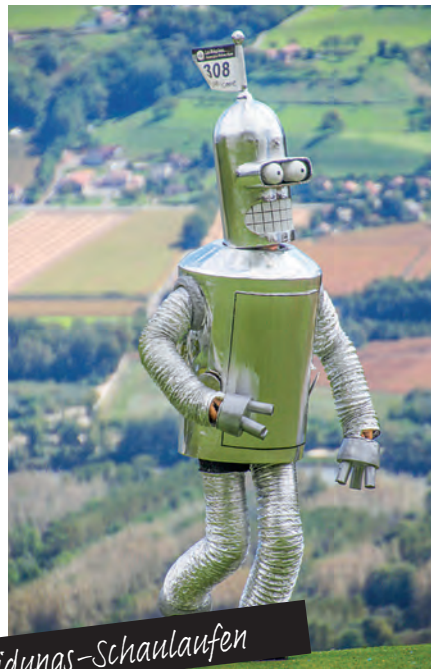




Party: In der Luft und am Boden



Outdoor-Cineasten freuen sich über ein mehrtägiges Filmfestival, bei dem die Sieger aus einer Reihe von 24 Kurzfilmen zum Freifliegen gekürt und in den Folgetagen immer wieder gezeigt wurden. Zwar musste das Filmzelt an einem Tag wegen extremer Böen, die irgendwann auch die hartgesottesten Groundhandler vom Startplatz vertrieben, vorzeitig geschlossen werden, doch am Ende waren alle Filme zum Zuge gekommen. Prämiert wurden u.a. „Game Hawker“ (über einen Falkner), „Du vent dans la gueule“ (über ein fliegerisches Comeback nach einem Unfall), „Merci soleil“ (über einen mit seinem Solarfahrrad reisenden Basejumper) sowie „No Way“ von J.B.Chandelier. Ein Highlight war auch eine Reihe inspirierender Kurzfilme über außerordentliche Outdoor-Frauen – nicht zufällig saß Frankreichs erste Astronautin Claudie Haigneré in der Jury.



Verkleidungs-Schaulaufen



Den ganzen Tag begeisterten die Flugshows das Publikum.



Am Südstart und den benachbarten Hängen drängen sich spätestens ab Donnerstag die Zuschauer, um die über den ganzen Tag verteilten Flugshows zu bestaunen. Ob ein Helikopter Acropiloten mit D-Bag abwirft, Wingsuits von den Klippen des Dent de Crolles herabschießen oder Motorflieger, Segler und Doppeldecker zum Kunst- und Formationsflug antreten: Fliegerische Highlights prägen den Ablauf. Hier wurden schon Raketenflügel gezeigt, eine „Ente“ (2CV) unter einen Gleitschirm gehängt, und das Verkleidungsfliegen ist ohnehin eine Nummer für sich. Der morgendliche Aufstieg Dutzender Ballons aus dem Nebel, die Motorschirm-Formationen der Parabatix, Drachengruppen und natürlich Schwärme von Gleitschirmen in der Luft hinterlassen bei jedem einen anhaltenden Eindruck.



Triple Seven M light



Niviuk Klimber 3P

Die Ausstellung

In St.Hilaire versammelt sich alljährlich eine große Menge Hersteller, von denen nicht alle hierzulande bekannt sind – und die diesmal 115 Aussteller zeigen hier nicht nur ihre neuesten Produkte, sondern geben auch einen Ausblick für die nahe Zukunft. So folgen inzwischen noch mehr Anbieter dem 2023 eingeleiteten Trend zu EN/C-Zweieleinern, die Welt der High-End-Leistungsgurtzeuge à la Submarine ist vielfältiger geworden und Spezialprodukte wie der „Mullet“ (eine Moustache-Variante von Flow) oder die unkomplizierte Wetterstation „Windbird“ ziehen die Aufmerksamkeit auf sich. Doch der Reihe nach...

Gleitschirme

Für 2024 sind wieder allerlei EN/C-Zweieleiner in der Pipeline. **Flow** kündigt den Mystic an und Triple Seven wird den Rook 4 in dieser Form bauen. **MCC Aviation** hat bereits den Voltea am Start und der Traditionshersteller **ITV** zeigt den Guardian. Bei Axis gibt es den Vega 6, der ähnlich moderat wie der Drift Merlin sein soll – da die Firma **Drift** aus ehemaligen Axis-Mitarbeitern entstanden ist, verwundert das nicht wirklich. **Triple Seven** will den Rook 4 ebenfalls als EN/C-Zweieleiner auslegen. Auch das neue Label **Zoom** von Alex Höllwarth startet unter der Ägide von Phi mit einem solchen: Der X2C hat bereits in drei Größen die Tests bestanden. Mit einer Streckung von 1:6.53 gibt sich der 70-Zeller eher moderat, auf die Waage bringt er in Gr.105 5.3 kg.

Advance plant den Sigma DLS hingegen als Dreieleiner, und auch bei **UP** verzichtet man bei der Erweiterung der EN/C-Klasse durch den leichten Kangri X auf das Zweieleinerkonzept. Der Meru 2, der im Frühjahr kommt, ist hingegen ein solcher – nur eben EN/D, so wie die von **BGD** geplante Diva 2 (eine Diva 1 ist nie in Produktion gegangen). Ebenfalls ein EN/D-Zweieleiner ist der komfortabel zu fliegende **Niviuk** Klimber 3P, der gerade mal 2.85 kg auf die Waage bringt. **Ozone** avisiert den Zeolite 2, gibt dazu aber noch keine Details bekannt.



BGD Adam 2



Advance Omega ULS



Icaro Pandion 2



Ozone Zeolite 2



Sky Apollo 3



Sol Cyclus 2



Axis Vega 6



Sol Prymus 6



Skywalk Pace



Gin Yeti 6



Apco nestra light



Flow Mullet



Sup Air Step X



Airdesign Ronin



MCC Voltea

Im EN/B-Segment stellt **Sky** mit dem Apollo 3 die Neuauflage eines Erfolgsmodells vor. Der High-B ist mit nunmehr 1:5.69 etwa ein Zehntel mehr als sein Vorgänger gestreckt und hat 59 Zellen. Die B/C-Steuerung erfolgt über eine Bridge, und der 4.65 kg (M) schwere Schirm ist aus Domenico 30 gefertigt. **Advance** hat mit dem Theta ULS einen Nachfolger zum Leichtschirm Xi in den Startlöchern. Der auf mehr Innendruck getrimmte Mid-B kommt in Gr. 21 auf 3.1 kg.

Flow hat seinen High-B leichter gemacht: Der 2.5-Leiner Freedom 2 Light hat rund 650g abgespeckt und wiegt in Gr.S noch 4.75 kg. Ein noch leichterer EN/B-Allrounder ist mit 4kg in S auch der Step X (gesprochen „Step Cross“) von **Supair**: Etwas weniger gestreckt (1:5.65) und mit nur 61 Zellen empfiehlt er sich für H&F. **Icaro** zeigt den Low-B Pandion 2, der als „gedämpfter Flachdreher“ neu konstruiert wurde. Mit dem in 4 Größen verfügbaren Schirm endet auch die Verwendung von Gliderplan- der für die kommende Saison geplante High-B Elanus wird mit einer neuen Software konstruiert.

Der EN/B 2.5-Leiner Nestra von **Apco** ist mit 1:6 für die Klasse hoch gestreckt. Mit 61 Zellen bringt er in Gr.M 4.55 kg auf die Waage. Der Beschleuniger soll ganze 16 km/h bringen. Die Konstruktion enthält allerlei interessante Details: Keine Loops in den Galerieleinen, eine eigene Leinenschlosskonstruktion sowie aerodynamisch optimierte Nähte.

Der Schulungsschirm Matrix von **Triple Seven** mit seinen großen Winglets zur Rolldämpfung, der in 5 Größen optional auch mit 160g leichteren Risern geordert werden kann, bekommt eine Leichtversion an die Seite gestellt: Der M-Light wiegt in Gr.MS nur 3.5 kg und ist da-

mit bei 36 Zellen und 1:47 Streckung einer der leichtesten Einsteigerschirme mit Wanderoption. Der Leichtschirm Yeti 6 wird der nächste **Gin** mit WLE (Wave Leading Edge).

Neue Singleskins gibt es bei **Skywalk** (Pace) und **Airdesign** (Ronin). Beide sind etwas sportlicher ausgelegt. Der EN-C (12/14) bzw. EN-B (16/18) Ronin ist mit 1:4.97 gestreckt und wiegt in Gr. 16 1.3 kg. Den Pace, bei dem hinten jeweils 3 Zellen zusammengefasst sind, gibt es optional auch mit Trimmern für Starkwindstarts, doch verliert er damit seine Zulassung. Auch **Dudek** hat hier Neues zu bieten: Der Dreileiner Run & Fly 2 ist im Vergleich zum Vorgänger stabiler, mit 1.04 kg in Gr. 16 nochmals leichter - und er hat Trimmer, die ihn bis zu 6 km/h schneller machen sollen.

Der GS/Kite-Hybride Moustache von Flare hat die Gleitschirmwelt erweitert und gespalten. **Flow** baut mit dem Mullet nun ein ähnliches Modell, das jedoch beim Loslassen der Bremsen deutlich weniger abtaucht - und mit dem Mullet X eine Version davon, die genau das dann doch wieder Moustache-artig umsetzt. Dünenfuchse haben nun so oder so mehr Auswahl an Spielzeugen. Zu diesen gehört sicher auch der Roller von **Niviuk** - ein Speedwing, den es sogar als Tandemversion gibt.

Behutsame Modellpflege gibt es bei den Tandems. Der Twin 3 von **Swing** hat als „Arbeitspferd“ für harte Startplätze wie z.B. in der Türkei wieder eine besonders verstärkte Eintrittskante bekommen, und **Advance** schickt den kaum veränderten Bibeta 7 in die Saison 2024. Neue Drachen wurden leider nicht gezeigt.

Gurtzeuge

Ozone hat mit dem Submarine die Leistung von Wettbewerbsgurtzeugen auf eine neue Stufe gehoben, und es war abzusehen, dass das von der Konkurrenz nicht unbeobachtet bleiben würde. Eine eigene Interpretation des Konzepts gibt es nun von **Nearbirds**: Das von dem ukrainischen Hersteller nicht ohne Hintergedanken

ATACMS genannte Aufblasgurtzeug sieht dem Original ähnlich, setzt aber doch eigene Akzente. Ein sicherheitsrelevantes Detail ist die mit Magneten versehene Dichtlippe, dank derer man die Beine für die Landung oder bei einer Störung schnell befreien kann. Da die Flosse dabei ebenfalls sofort entleert, reduziert sich die Twistge-



Gin Genie Race 5



Nearbirds ATACMS



Flow Vissta XC



Niviuk Drifter 2

fahr erheblich. Das Anti-G liegt innen und ist über einen RV erreichbar, desgleichen die Instrumente. Im Kopfbereich arbeitet nun eine leise Pumpe, und angeblich induziert der Gurt bis zu 15% weniger Luftwiderstand. Auf jeden Fall ist es mit gut 6 kg deutlich leichter und mit rund 2.300 € auch billiger.

Ebenfalls leistungstechnisch optimiert ist das Drifter 2 von **Niviuk**. Allerdings geht man hier andere Wege: An der Flosse führen luftgefüllte Ausbuchtungen bis zu den Schultern und reduzieren deren Randwirbel, die Arme können schnell in den Kokon eingezogen werden, ohne dafür einen RV zu öffnen (genauso kommt man auch an die Instrumente) und leichte PilotInnen können zusätzlich zum Ballastfach unter dem Sitz ein optionales Ballastcockpit mit weiteren fünfeinhalb Litern Wasser montieren. Auch hier kann man den per Zugleine verschlossenen Beinsack schnell direkt mit dem Fuß öffnen. Das Gurtzeug ist mit 9.5 kg schwer, aber auch sehr hochwertig.

Auch bei **Gin** gibt es einen neuen Streckengurt. Das 3,2 m lange Genie Race 5 erscheint mit seinem 9mm-Koroyd-3-Protector schnittig und schmal, bringt jedoch knapp 8 kg auf die Waage. **Ozone** schickt das Forza 2 ins Rennen: der ca. 6 kg schwere Wettkampfgurt hat Sitz- und Rückenprotector, zwei Retterfächer, ein kleines Sitzbrett und ein steil gestelltes Cockpit nebst Baumret-

tungsset. Erhältlich ist er in 2 Farben und 3 Größen, das Gewicht liegt um die 6 Kilo.

Etwas leichter kommt der Liegegurt Vissta XC von **Flow** daher. Seine hohe Scheibe integriert den Piloten komplett, steht beim Start aber nicht im Weg: Erst der Luftwiderstand im Flug lässt sie in die Endposition hochklappen, wo sie einhändig fixiert wird. Ein weiteres Detail ist der Rettergriff: Beim Wurf ziehen sich die Fixierstäbe in eine Lasche zurück und können sich nicht mehr in den Leinen verheddern. Der Gurt kommt in drei Größen mit 5-6 kg Gewicht. Der Beinsack mit 2 Magneten ist wechselbar, es gibt 2 Retterfächer und 2 Anti-G-Taschen. Ein direkter Vergleichskandidat wäre das Impress 4.

Neo hat das Suspender 2 fertig gestellt. Der 4.7 kg schwere Streckengurt mit 8cm-Koroyd-Protector (31G) offeriert Schalensitz-Gefühl, ein Sitzbrett ist überflüssig. Innovativ ist das SRS-System: Hier soll der Retter den Piloten trotz Schulteraufhängung auch in Scheerenstellung aufrichten, so dass ein Aufprall auf den Rücken vermieden wird. Auch **Davinci** hat mit dem DaviMax einen Liegegurt unter 5 kg im Programm, der 2 Retterfächer und eine in 2 Größen erhältliche, abnehmbare Flosse hat.

Mit 3.0-3.2 kg schon deutlich auf H&F ausgelegt ist das Zippy III von **Nearbirds**. Das sitzbrettlose Liegegurtzeug, das Sitzkonstruktio-



Nearbirds Zippy



Strecken-Leichtgewichte: Niviuk Arrow P Race, AD The Sock superlight und Ozone F*Race 2

on und Protektor vom Vibe übernimmt, hat ein LWS-Stützkissen für lange Flüge und 2 Anti-G-Fächer. Die Dämpfung kann über ein ABS eingestellt werden.

Bei den ultraleichten Liegegurten nimmt die Auswahl zu. Das Arrow P von **Niviuk** bietet dank Beinverlängerungen viel Sitzkomfort. Sein Getup-System ist einseitig fixiert, man muss also wie beim Weightless durchsteigen. In der Serienversion kommt der Gurt je nach Größe (S/M/L) auf nur 1.7-1.8 Kilo, die Race-Version ist nochmal 300 g leichter. Der Beinsack ist tauschbar, ein nochmal etwas leichter Aufblasprotektor ist in Planung. **Airdesign** hat seinem Erfolgsmodell The Sock die „superlight“-Version zur Seite gestellt, die den Komfort der Normalversion weitgehend behält: Auch hier merkt man nichts vom durchgetretenen Beschleuniger. Der Frontcontainer ist beidseitig (aber wegen Schuleraufhängung besser rechts) auslösbar, der Aufblasprotektor reicht bis über den Lendenbereich und der Stauraum ist mehr als ausreichend für Biwakflüge. Das Getup-System wird auf beiden Seiten eingehängt, was auf steilen Startplätzen sicherer ist. Der Gurt kommt in den gleichen drei

Größen auf nur 1.65 bis 1.85 kg! Das F*Race 2 von **Ozone** spielt in einer Liga mit dem Arrow P Race: Bei etwa gleichem Gewicht hat es ebenfalls ein einseitig fixes Getup-System sowie einen Frontretter mit Schuleraufhängung.

Auch bei den Sitzgurten gibt es Neues. **Skywalk** zeigt das Breeze 2. Hier steht der PermAir 2 Protektor mit Rückschlagventil im Mittelpunkt, der per Pumpsack, Elektropumpe (für die es ein eigenes Fach gibt) oder HMP-Mundstück, welches keine Feuchtigkeit hineinlässt, gefüllt werden kann. Der Airbag ist mit einem formschlüssigen RV verbunden, das kennt man so vom Swing Brave oder Nervures Fusion. Die schmaler gewordenen Gurte sind gegen Verdrehen farbcodiert und durch ein Plastikband versteift. Insgesamt fallen die Größen nun etwas größer aus, und auch das Retterfach ist auf die volle Breite gewachsen.

Einen leichten Wendegurt mit Sitzbrett hat auch **Sol** mit dem Light Calliplox Reverse im Programm. **Supair** ermöglicht beim Evo Lite 2 nun die Montage eines optionalen, 920g schweren Beinsacks. Der modulare Sitz selbst wiegt 3.6-4.0 kg. Der Einsteigergurt Gii

Pfiffiger Wendegurt: Advance Boundless



Alpha von **Sky** wiegt 300g weniger als die Normalversion und kann wahlweise mit Schaum- oder Aufblasprotector geflogen werden.

Ein völlig neues Wendegurtkonzept zeigt **Advance** mit dem Boundless. Das Gurtzeug sitzt in einer eigenen Tasche und kann so ausgeklappt werden, ohne den Schirm aus dem 90L-Rucksack zu nehmen. Die Rückentasche ist auch im Rucksack erreichbar, so dass man am Start nicht erst Kleinzeug umräumen muss. Im Flug erweitert der zusammengefaltete Rucksack den Rückenschutz. Der komplette Gurt wiegt 3.8 Kilo.

Kortel zeigt mit dem Kuik 3 den ersten Wende-Liegegurt seit dem Supair Shamane. Sein Beinsack kann auch abgenommen werden, das Gesamtgewicht liegt bei ca. 4 Kilo. Die Airbox ist ein neuer Aufblasprotector für Kolibri/Evo und Kuik II. Auch **Phi** baut nun ein Gurtzeug: Das Cabrio, dessen Prototyp vorgestellt wurde, kann mit und ohne Sitzbrett geflogen werden. **Dudek** stellt mit dem Disco 2023 einen mit 2.5 kg besonders leichten Schulungsgurt vor.

Tandemgurtzeuge gibt es bei **Niviuk**: Sherlock und Watson heißt das aufeinander abgestimmte Paar, bei dem der Luftprotector auch im Passagier-Wendegurt optional mit Schaumstoff verstärkt werden kann. **Davinci** stellt mit dem Soulmate ein für Accuracy optimiertes Gurtzeug mit besonders schmalen Protector vor, der versehentliche Bodenberührungen reduziert.



Airbagfixierung beim AD Le Slip 2

Auch die Klasse der ultraleichten Stringgurte bekommt Zuwachs: **Airdesign** legt das Le Slip 2 auf, das nun in 4 Größen (incl. einer für Kinder) ca. 500g mit Softlinks und Airbag wiegt. Letzterer wird mit drei Knebeln und einen Slider auf jeder Seite an Ort und Stelle gehalten und besitzt drei Einlassöffnungen. Sitzneigung und Beinabstand sind per Spleiß einstellbar und beim GetUp-System erleichtert ein niedrigerer Brustgurt den Start. Die Nitinolverstärkungen in den Legpads sind nun nach außen gebogen, was den Sitz bequemer macht.

Nearbirds zeigt das SKY ZEN, das 260g wiegt. Einen 200g schweren Aufblasprotector gibt es dazu. Niviuk kontert mit dem Roamer 2 P, welches mit nitinolverstärkten Legpads nur 189g wiegt, jedoch keinen Protector hat. Der fehlt auch dem mit 240g (incl. Karabiner) nur un-



Davinci-Retter Flat

wesentlich schwereren Sleeve von **Skywalk**. **Kortel** plant das Kliff 3.

...und mehr

Bei **Sky** gibt es mit der Skydrive 3 eine neue, steuerbare Rettung, die vorgebremst öffnet. Die Kreuzkappe Quattro light kommt nun auch in einer nur 2.25 kg schweren Tandemversion. Eine einzigartige Form besitzt der „Flat“-Retter von **Davinci**, eine blütenförmige Rundkappe mit Auslassöffnungen.

Die Instrumentenbauer vervollständigen ihr Angebot: **Stodeus** zeigt nun auch das BlueBip, ein Instantvario mit Solarzelle und Bluetooth, aber ohne GPS. **Flymaster** siedelt die Modelle NavC und LiveC mit dem Farbbildschirm des DS zwischen diesem und der M-Serie an. Das **Syride** Nav XL kann seine Anzeigen neuerdings auf ActiveLook-Brillen spiegeln, und das Oudie N von **Naviter** wird mit vollständigem FANET+ ausgeliefert.



Flymaster C-Serie

Der **XCTracer** Maxx 2 nutzt seine verbesserten Sensoren für TEC (Total Energy Compensation), die den Auftrieb beim Beschleunigen aus der Thermikberechnung heraus nimmt und so präzisere Thermikanzeige ermöglicht. Die Software des **Skybean** Strato ist nun nahezu vollständig – Luftraumalarne fehlen noch, dafür erleichtert eine Art farbcodierter „Magic Ball“ das Zentrieren. Hier arbeitet man auch an einem neuen Vario: 2024 kommt ein Modell mit 4.2“ S/W-Display und Inertialsystem – ähnlich wie beim inzwischen lieferbaren **Skytraxx** 5, das in St.Hilaire noch nicht zu sehen war.

Seit dem ersten Trennkarabiner „Quickout“ hat sich viel getan: Mit dem Paralock 3 zeigt Finsterwalder Charly endlich einen zu Ende gedachten, leichten Trennkarabiner nebst einem passendem, einfach zu handhabenden Trennsystem für den Beschleuniger. Die nur 72g schweren dauerschwingfesten Karabiner mit 28kn Bruchlast werden über einen konischen Drehknopf geöffnet, der bei Bedarf auch zusätzlich arretiert werden kann. Das Tauschintervall liegt bei 8 Jahren (5 Jahre Tandem).

Nachdem es um die Pioupiou-Windstationen von Nicolas Bal-

ANZEIGE



- Gleitschirmcheck
- Reparaturen
- Näharbeiten
- Retter packen

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

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



Quickout-Evolution: Paralock 3-Trennsystem für Schirm und Beschleuniger

Unter der Marke **RockTheOutdoors** werden pfiffige 3D-Druckerlösungen vertrieben: hC-Handles, Baumrettungssets mit Pfeife, Motorschirmsteuerung oder Fixierungen für Brummelhaken zeigen, dass sich jemand Gedanken gemacht hat.

Little Cloud präsentiert ein neues Rucksackkonzept: Beim in zwei Größen (75/85L) erhältlichen, knapp ein Kilo schweren Conception wird das Tragesystem aufgeblasen. Das steigert den Komfort und erlaubt trotzdem das Verstauen im Gurtzeug. Die Firma Cardo empfiehlt ihre relaisfähige „Packtalk“-Mesh-Kommunikationslösung für den Gruppenflug – für Schulen ist das System jedoch weniger geeignet, weil die direkte Reichweite von rund 1000 Metern viele Anwendungsfällen nicht abdeckt.



Windbird-Wetterstation

AMFIBIOUS-„Trike“

Skurriles am Rande: Während man Drachen-Trikes schon länger kennt, dürfte das AMFIBIOUS von Fly Products einzigartig sein. Hier sitzt der Drache auf einem Schlauchboot mit Propellerschub – das sieht ein wenig wie die Propellerboote in Florida aus, kann aber fliegen. James Bond lässt grüßen!

Kurz gesagt:

Der Coupe Icare ist zu seinem 50. Jubiläum wieder voll da. Seit 1973 zum ersten Mal Drachenflieger ein Fest organisiert haben, zeigt Frankreich als Wiege des „Vol libre“ dem Rest der Welt, wie Flugbegeisterung aussieht. Nicht nur weil hier alle Jahre wieder die wohl größte Menge an Neuheiten und Ankündigungen zusammenkommt, Testmöglichkeiten in guter Infrastruktur geboten sind und das wohl vielseitigste Showprogramm rund um die Fliegerei angeboten wird: Einmal im Leben, so viel ist sicher, sollte sich jeder Pilot einen Besuch in St.Hilaire vornehmen! ▽



DER AUTOR

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



AUSBILDUNG ZUM
Fluglehrer



FLUGLEHRER AUSBILDUNG

VON PROFI ZU PROFI

**FLUGSCHULE
SKY CLUB AUSTRIA**



**TERMINE
2024/25**



Das gibt's nur im Winter:
vollkommen laminarer Wind im Gebirge

Ski + Fly in der Wildschönau

Ein Katzensprung ins befreundete Ausland und traumhafte Flugberge für fast jede Windrichtung - nicht nur im Winter. Ein sympathisches Tal weit weg vom großen (Ski-)Rummel. Après-Ski und Jodelgaudi Fehlanzeige - Flugmöglichkeiten TOP

TEXT UND FOTOS: HELMUT ACHATZ



Startplatz Ost - steil gehts runter

platz. Wie immer deutlich außerhalb des Skigeländes. Denn Starts und Landungen auf den Pisten verbieten sich von selbst. Außerdem sind sie vom Skigebietsbetreiber verboten, sie werden sofort geahndet. Verständlich, denn zu schnell säbelt ein blinder Kamikaze durch die Leinen des ausgelegten Schirmes, ein Fehlstart führt in die Skifahrer oder eine falsche Landung in den Lift...

Wir nehmen die Schirme mit zur Bergstation. Am Gmahkopf starten die „locals“ im Winter, denn Fußgänger haben es hier am einfachsten. Wir nehmen die Schirme mit dem Hornlift ein paar hundert Meter höher mit hinauf, direkt zur Wiedersberger Horn Hütte.

Ein kleiner freundlicher Wortwechsel mit dem Liftler an der Bergstation und wir dürfen die Gleitschirme in seiner Obhut hier deponieren.

Hier am Grat werden wir später starten. Knapp 1.000 Höhenmeter sind's runter zum Landeplatz. Aber vorerst locken bestens präparierte Skipisten zum Carven. Sogar ein paar natürliche Bodenformen haben die Alpbacher Pistenplaner hier übriggelassen – großes Lob! Schnell ist es mittags und neben ersten kleinen Ermüdungserscheinungen in den Oberschenkeln macht sich der Hunger bemerkbar. Auswahl an Berghütten mit bester Verpflegung gibt's genug, schnell werden wir fündig.

Nach dem Essen wird geflogen, wir sind uns sofort einig. Mit ein paar Metern Querfahrt dem Kamm entlang sind wir außerhalb der Skipisten und haben jede Menge Platz zum Auslegen. Denn störende Vegetation, Geröll oder sonstiges gibt's im Winter nicht. Nur weiße, herrlich glatte Flächen. Den „rookies“ bereitet anfangs das Auslegen im Schnee noch etwas Mühe, aber mit der richtigen Technik klappt es bald ruckzuck. Außerdem trägt heute der Schnee gut, man sinkt auch zu Fuß nur bis zu dem Knie ein.

Auf Ski beim Starten jedoch gar nicht – der große Vorteil beim Ski-start! Außerdem gibt's bei gut sortierten Leinen nicht die Gefahr, dass diese an irgendetwas hängen bleiben könnten. Einem entspannten Start steht also nix entgegen. Direkt vor uns dominiert das 2.185 m hohe Wiedersberger Horn die Aussicht nach Norden, wir stehen nur ca. 150m Meter tiefer. Da wir fast am Grat starten, haben wir beste Windinformationen: null Wind – und das von allen Seiten! Wenn nun der Start steil genug gewählt wurde – je steiler, desto bes-

Heute bewegen wir uns nur auf dem Schnee. „Pisteln“ ist angesagt. Was übersetzt bedeutet: „Skifahren nur auf dafür gekennzeichneten und präparierten Pisten“. Und auch deutlich über dem Schnee!

Wir sind als Gruppe unterwegs, ein Fluglehrer als Guide und mehrere Piloten, die Neues erleben wollen. Alle sind Skifahrer, der eine mehr, der andere weniger. Aber alle mit gleich viel Spaß an der Sache. Und alle haben ihren Schirm dabei.

Das geübte Pilotenauge findet in Inneralpbach sofort etwas talwärts der Talstation den Windsack samt dazugehörigen Lande-



Was gibt's heute zu essen?

ser! - geht's in wenigen Metern in die Luft. Ganz cool, ganz ohne zu laufen!

Hier ist das Gelände ideal, kurz darauf sind wir alle in der Luft. Begleitet von vielen neugierigen Blicken der am Boden gebliebenen Skifahrer. Wir genießen die glasklare Winterluft und spielen ein wenig mit der Schwerkraft, mit Tiefschneehängen, mit Waldrändern, mit baumfreie Geländekuppen zum touch & go, malen weit oben Striche in einen Hang. Weiter unten überfliegen in vorheriger Absprache mit der Bäuerin den uralten Böglhof, der seit 1630 hier am Hang steht. Und landen bald darauf alle begeistert. Trotz eines - viel zu oft arrogant verschmähten - „Abgleiters“!

Der Flug war so gut, dass wir gleich den nächsten dranhängen. Diesmal von der anderen Seite. In Richtung Wildschönau bringt uns der neue Verbindungslift „Ski Juwel“ in wenigen Minuten direkt zum Gipfel des Schatzberges. Auch hier am Grat die gleichen Verhältnisse: null Wind von allen Seiten und ein Startplatz. Die Märzsonne schickt nun, am frühen Nachmittag, bereits einige wirklich gute Ablösungen hier hoch. Daher beschließen Rafael und ich einen kleinen Abstecher. Wenn's klappt, wollen wir eine kleine Exkursion einlegen. Mit dem Rest der Gruppe treffen wir uns später wieder drüben. Jetzt geht es auf Thermiksuche. Einige Piloten können den tollen Blasen nicht rechtzeitig entgehen, andere suchen sie gezielt und wieder andere zentrieren voll konzentriert das beste Sinken. Jeder ist glücklich!

Auch wir, denn es trägt für unser Vorhaben bereits bestens. Gleich nach dem Start haben wir einiges an Überhöhung und folgen den Grat nach Süden. Schnell ist der erste Skitourengipfel erreicht, der

Lämpersberg. Kaum eine Stunde zu laufen als Skitour, für uns heute mehr ein Katzensprung. Ich finde schnell den nächsten Aufwind, und im Kreisen sehe ich Rafael genau dort landen. „Wie wäre es mit Tiefschnee?“ krächzt es aus dem Funkgerät. Ja, warum eigentlich nicht? Gleich darauf lande ich neben ihm am Gipfel ein. Hinsetzen, schauen, Stille, Sonne, ein Apfel – ein herrlicher Moment kann so einfach sein.

Ohne viel Mühe sind gleich darauf die zwei kleinen Bergsteigerschirme verstaut. Beim Ozone XXLight ist das immer ein für mich besonderes Vergnügen, da er keine Zellen besitzt - nur ein Obersegel. Und daher einfach wild wie ein Taschentuch in den winzigen Rucksack gestopft werden kann.

So sind wir Minuten später bereits „startklar“ für unsere Tiefschneeabfahrt. Einige hundert Höhenmeter geht's traumhaft durch weit auseinander stehende Bäume und steile Kare in bestem Tiefschnee hinunter. Etwas tiefer, als der Schnee schwerer und wärmer wird, lassen wir es an einem weiten offenen Hang gut sein. Das kleine Gurtzeug ist auch mit Ski schnell angelegt, der Schirm als Rosette locker im Schnee etwas ausgebreitet, die Leinen sind schnell sortiert – er hat nicht viele. Ein weiterer kleiner Vorteil des XXLight: wo keine Kammern sind, kann nix reinfallen. Wenn er also rutscht, einfach überall Schnee drauf. Basta. Zu Fuß ausgeschlossen hier zu starten, bis zum Bauch wäre man ich Schnee versunken. Aber mit Ski ein Vergnügen. Nahe der Hinterkante die Ski in Falllinie gedreht, 4-5 m Schwung aufnehmen, aufziehen, Kontrollblick, Bremsen wieder auf und wir sind mit einem Juchzer fast gleichzeitig in der Luft.

Keine halbe Stunde hat unser kleiner Tiefschneeabstecher gedau-



Start in den Abend mit ausführlicher (Flug-)Wegweisung



Infos zum Fluggelände

Das Fluggelände im Alpabachtal ist für Piloten mit Flugerfahrung geeignet.

Gute Flugmöglichkeiten auch im Winter.

Der Startplatz befindet sich in südlicher Richtung oberhalb der Bergstation Hornboden.

Bergbahn: Wiedersbergerhornbahn, www.alpbacher-bergbahnen.at
Fahrzeit ca. 13 min, immer Mittagspause

MTB-Transport: ja

Drachentransport: ja

Bitte beachten: Es ist kein offizieller Landeplatz vorhanden. Es ist Kontakt mit dem Grundstückseigentümer aufzunehmen und es muss eine Landeerlaubnis eingeholt werden.

Kontakt:

Flugsport-Service Christian Gossner

info@flugsport-service.at

www.flugsport-service.at

Mobil : +43 (0)664 2424241

Fliegertreff: Gasthof Hornboden und Konditorei-Cafe am Dorfeingang (Windsack)

Startplatz Wiedersberger Horn 2.023 m: 47°21'26.18" N, E 11°55'27.53" E

Startmöglichkeit in Pistennähe, Viele weitere freie Flächen im Winter in Pistennähe mit Ski problemlos erreichbar.

Startplatz Hornboden 1.875 m:

47°22'06.82" N, 11°55'50.39" E, Ost Sommerstartplatz, Winter?

47°22'23.98" N, 11°55'44.48" E, Nord Sommer-/Winterstart

47°22'13.09" N, 11°55'49.47" E, Ost Sommerstartplatz

47°22'09.41" N, 11°55'44.04" E, West Sommerstartplatz

Startplatz Schatzberg 1.876 m:

47°23'24.77" N, 11°59'02.64" E, Südwest

Landeplatz: 47°22'39.76" N, 11°57'24.83" E

ert, die letzten der restlichen Truppe landen gerade. Wir bald danach. Gemeinsam geht's wenig später nach oben, wir deponieren diesmal am „richtigen“ Startplatz, dem Gmahkopf. Nach ausgiebigem „pisteln“ sind wir mit der letzten Bahn wieder an der Bergstation. Die letzten Skifahrer fahren talwärts, und wir haben in der tiefstehenden Sonne den Berg fast für uns. Nun stört es auch niemanden mehr, wenn wir an der Piste starten. Die freundlichen Männer vom Lift sehen das entspannt, ein kleiner Plausch und alles ist klar.

Der Startplatz hier ist völlig waagrecht um auszulegen, geht dann aber richtig steil runter. Das ist nicht jedermanns Sache. Aber mit unseren tollen Starts heute stieg das Vertrauen in die „Skistart-Sache“ dermaßen, dass es alle versuchen. Wenn auch etwas angespannt. Aber die Bedingungen sind nach wie vor perfekt „nullwindig“ – jeder kommt auf Anhieb gut raus.

Plötzlich kommt ein Pistenbulli angefahren. So eine Schneeraupe ist ziemliches Monster. Er muss heut noch lange arbeiten, um für morgen wieder einwandfreie Abfahrten zu präparieren. „Sind wir dir im Weg?“ frage ich vorsichtshalber den Fahrer. „Na, passt scho, i schaug zua!“ meint er. Übersetzt bedeutet dies: „alles in Ordnung, macht nur“. Er will uns zusehen.

Um sich ein letztes Mal wirklich sicher zu orientieren, startet Rafael jetzt direkt neben dem Pistenschild mit den Wegweisern. Clever, so geht er uns nicht verloren... Ich starte gleich hinter ihm. Zum Abschied winken wir dem Pistenbulli zu, er hupt laut zurück. Das Tal liegt bereits im Schatten, als wir auf den Landeplatz zusteuern, beim Landen macht sich deutlich die vom Berg abfließende Kaltluft bemerkbar. Macht aber nix, Rückenwindlandungen sind bei entsprechendem Platz ein wahres Vergnügen mit Ski!

Bald darauf beim Après Bier sind wir uns einig: Es geht beides Skifahren und Fliegen! Man muss nur wissen wie. Und die Befürchtung, es könnte zu kalt sein beim Fliegen im Winter, bewahrheitet sich nicht. Mit normalen Skiklamotten in der Luft zu sein ist kein Problem. Solange die Flüge keine Stunde oder mehr dauern.

Grundlage für Sicherheit auch bei der Startplatzsuche im freien Gelände im Winter ist der Lawinenlagebericht. Der Lawinenwarndienst der Landeswarnzentrale informiert regelmäßig über die Schnee- und Lawinensituation im Lande und liefert täglich eine aktuelle Übersicht zur Lawinengefahr.

Neben der Lawinengefahrstufe und den besonders gefährdeten Höhen- und Geländebereichen wird speziell auch das vorherrschende Lawinenproblem aufgezeigt. Alle aktuellen Informationen zur Lawinensituation im Land können über die Internetseite www.vorarlberg.at/lawine sowie über SMS, Newsletter oder die App Snowsafe kostenlos bezogen werden. Der tägliche Lawinenlagebericht (deutsch und englisch) wird im Regelfall bis 7.30 Uhr veröffentlicht. ▽



DER AUTOR

Helmut Achatz ist DHV Fluglehrer seit 1988 und erkundet seit Beginn an die Bergwelt mit dem Gleitschirm. Sein Hobby sind Adler, die er lange Jahre trainierte und in sein aktuelles Projekt der Eaglewings Foundation integrieren konnte.



Drachen – Eldorado

Venet/Krahberg

Startklar in Zams: Bergstation, Gipfelhütte und vier Startplätze locken.

TEXT UND FOTOS: KARSTEN KIRCHHOFF

Die Talstation der Venetbahn liegt am südwestlichen Ortsende von Zams. Durch den Hintereingang dürfen die Drachen ihre Reise auf den Krahberg im Halbstundentakt antreten. Noch ein kurzer Zwischenstopp auf halber Höhe, dann erklimmt die Gondel die letzten Höhenmeter bis zur Bergstation. Neben der Bergstation thront die vor einigen Jahren neu errichtete Gipfelhütte. Lasst es euch nicht nehmen, auf der Gipfelhütte neben den Startplätzen zu übernachten. So könnt ihr bis zum Sonnenuntergang einen atemberaubenden Ausblick genießen. Auf der Sonnenterrasse schmeckt das Abendessen mit einem Gläschen Wein oder einem Bierchen doppelt so gut. Wer seine Bettschwere erreicht hat, muss nur noch über einen kleinen Steg in sein Schlafgemach wandeln. Wer meint, hier in Matratzenlagern neben schnarchenden Fliegerkollegen übernachten zu müssen, wird rasch eines Besseren belehrt. Neben „normalen“ Zimmern mit Bad, Fernsehen und Internet bietet die Gipfelhütte exklusive Zimmer mit zusätzlicher Wärmekabine. Gerade die moderne Holzarchitektur und die ultracoolen Hochbetten kommen bei Kindern besonders gut an. Einfach angenehm, am nächsten Morgen keinen

Stress zu haben, praktisch vom Bett aus direkt auf dem Startplatz aufstehen zu können.

Am Venet kann man nahezu in jede Himmelsrichtung starten. Vier Startplätze stehen zur Verfügung. Der erste, kurze, westlich ausgerichtete Wiesenstartplatz liegt schräg unterhalb der Gipfelhütte hinter dem Sender. Der zweite Richtung Nordwest bis Nord ausgerichtete Startplatz befindet sich direkt unterhalb der Bergstation des Weinberg-Sesselliftes. Zwei weitere Startplätze erreicht man über einen kleinen Fußmarsch in Richtung Venet-Gipfel. Rechter Hand oberhalb des Wanderweges ermöglicht eine große Wiesenfläche Starts in Richtung Südost bis Südwest. Folgt man dem Weg linker Hand, erreicht man eine mit Schotter durchzogene Freifläche, die Starts in Richtung Nordost bis Nordwest ermöglicht.

Der Inntalwind kann Einfluss auf dieses Fluggebiet haben. Im Sommer (ab Juni) kann gegen Mittag das Talwindssystem ein Starten am Südstartplatz unmöglich machen. Dann kann man aber meist ab ca. 13:00 Uhr auf die N-NO Startplätze wechseln und auf der Westkante aufdrehen. Hier geht's dann meist richtig gut. Mit jedem Höhenmeter weitet sich der Ausblick vom Krahberg ins Inntal, in

Richtung Arlberg, genauso wie in die Gletschertäler des Kaunertales, des Pitztales oder des Ötztals aus. Vom Krahhberg führen Streckenflüge das Inntal abwärts, entlang der Lechtaler-Alpen zur Mieminger Kette und in Richtung Nordkette. Das Inntal aufwärts kann man bis ins Engadin oder über den Reschenpass in Richtung Vinschgau fliegen. Über das Stanzertal- und Paznauntal erreicht man das Vorarlberg und über das Ötztal die Alpensüdseite. Nach einem Genuss- oder Streckenflug mit Rückkehr steuert man die Gemeinde Zams an. Der offizielle Landeplatz in Zams ist eine große Wiese hinter den Häusern westlich der Talstation. Bereits hoch über Zams kann man meist einen deutlichen Talwind spüren. Es ist des-

halb wichtig den Landeplatz deutlich im Luv anzufliegen, auf Stromleitungen sowie die Flugverbotszonen zu achten und sich bei der Landeinteilung nicht hinter den Inn versetzen zu lassen. Die Landewiese ist jedoch groß genug und entsprechend des Talwindes ausgerichtet. ▽



DER AUTOR

Karsten Kirchoff – Ich bin seit 1996 Gleitschirmflieger und seit 1999 Fluglehrer. Auf all meinen Reisen begleitet mich seitdem mein Gleitschirm. Neben der Tätigkeit als Autor verstärke ich als Freier Mitarbeiter das Referat Flugbetrieb beim DHV und bin nebenbei für den DHV als Geländegutachter tätig. www.karsten-kirchoff.de

Geländebeschreibung Venet - Krahhberg:

Land: Österreich
 Region: Tirol
 Ort: A-6511 Zams
 Geländeart: Hang
 Eignung: HG (+GS)
 Art: Flug-, Thermik- und Streckenfluggelände
 Höhenunterschied: ca. 1.420 m Höhenmeter
 Charakter: mittel
 Erschließung: Bergbahn

↑ Start:

- 1. Startplatz:** W-NW, HG (+GS), NN 2.193 m, N 47°08'43.77" E 10°37'29.93".
Kleine Startfläche auf einer Wiesenebene oberhalb der Skiabfahrt, unterhalb des Senders.
- 2. Startplatz:** SO-SW, HG (+GS), NN 2.181 m, N 47°08'45.84" E 10°37'46.80".
Große Wiesenflanke neben dem Wanderweg zum Venet-Gipfel.
- 3. Startplatz:** NW-NO, HG (+GS), NN 2.173 m, N 47°08'48.56" E 10°37'48.04".
Mit Schotter durchsetzte Hangflanke nördlich des Wanderweges zum Venetgipfel mit Bank und Windsack.
- 4. Startplatz:** NW-N, HG (+GS), NN 2.190 m, N 47°08'46.97" E 10°37'36.34".
Wiesenstartplatz unterhalb der Bergstation des Weinberg-Sesselliftes.

Thermik/Soaring:

Das Fliegen am Krahhberg ist das ganze Jahr über möglich. Besonders im Frühjahr ist mit guter Thermik zu rechnen. Am Mittag bietet der Nordoststartplatz sowohl Soaringmöglichkeiten als auch eine Hilfe zum Einstieg in die Thermik. Revisionszeiten der Bergbahn beachten.

→ Flug/Streckenflug:

Der Krahhberg/Venet ist einer der besten Thermikberge der Region und ein idealer Ausgangspunkt für Streckenflüge. Vom Krahhberg führen Streckenflüge das Inntal abwärts entlang der Lechtaler-Alpen zur Mieminger Kette und in Richtung Nordkette. Das Inntal aufwärts kann man ins Engadin oder über den Reschenpass in Richtung Vinschgau fliegen. Über das Stanzertal- und Paznauntal erreicht man Vorarlberg und über das Ötztal die Alpensüdseite.

Luftraum:

Luftraumbeschränkung Richtung Innsbruck beachten! Hubschrauberflugkorridor am Landeplatz über Zams beachten!

↓ Landung:

- 1. Landeplatz:** Zams, HG (+GS), NN 769 m, N 47°09'14.53" E 10°34'50.55".
Landeplatz am südwestlichen Ortsrand von Zams. Der Talwind kann hier sehr stark wehen!

Besonderheiten:

In den Sommermonaten kann der Inntalwind einen starken Einfluss auf das Fluggebiet haben. Er kann ein Starten am Südstartplatz verhindern. Am Mittag bietet er jedoch am Nordoststartplatz sowohl Soaringmöglichkeiten als auch eine Hilfe zum Einstieg in die Thermik. Am Landeplatz ist die Stärke des Talwindes zu beachten und frühzeitig in die Landeinteilung mit einzuplanen (nicht über den Inn treiben lassen). Stromleitungen und Hubschrauberflugkorridor (mit Helikoptern ist jederzeit zu rechnen) am Landeplatz über Zams beachten. Vom Südstartplatz muss der Bergrücken des Krahhbergs umflogen werden. Ohne Aufwinde ist der Flugweg zum offiziellen Landeplatz lang. Deshalb mit ausreichender Höhe abfliegen, um auch nicht ins Talwindlee hinter dem Bergrücken zu gelangen. Im Tal gibt es kleinere Wiesen als Außenlandemöglichkeit. Im Talkessel von Zams, wie auch Richtung Engadin und Innsbruck gibt es mehrere Außenlandemöglichkeiten. Einheimische Piloten helfen Euch gerne.

Drachentransport:

Drachen mit einer Länge von 5 Meter können in der Venetbahn mittransportiert werden.

Ansprechpartner:

- Venetflieger: <https://venetflieger.at/php/portaL.php>
 Bergbahn (+Übernachtung): <https://venet.at/>
 Wetter: <https://venetflieger.at/php/wetter,13873.html>
 Webcam: www.venet.at/service/webcams/
 Informationen:
 Tourismusverband Tirol West
<https://tirolwest.at/de/>
 Unterkunft:
 Gipfelhotel: www.venet.at/gipfelhotel/hotel-am-berg/
 Camping: www.camping-riffler.at
 Reisezeit:
 Flugbetrieb ganzjährig möglich.
 Revisionszeiten der Bergbahn beachten!

Literatur DHV-Shop (www.shop.dhv.de/):

- Fluggebiete Alpen (Karte)
- Fluggebiete Europa (Buch) www.cloudbase-media.de
- Panorama (Buch)
- Fluggeländekarten der Alpen (Karte)

Der Venet/Krahhberg ist auch ein ideales Fluggebiet für Gleitschirmflieger. Das Gelände ist allerdings nicht für Anfänger geeignet. Start- und Landeplätze unterscheiden sich nicht von den Flächen für Drachenflieger. Mehr Infos unter www.venetflieger.at

Erklärungen:

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



Start mit Ski

GLEITSCHIRMFLIEGEN IM WINTER: SO GELINGT DAS STARTEN MIT SKI!

TEXT UND FOTOS: DOMINIK TSCHODER

Den meisten Gleitschirmfliegern ist der Winter in den Alpen zu kalt zum Fliegen. Die große Flucht in wärmere Fluggebiete auf der Südhalbkugel oder eine Flugpause setzt ein. Doch der Winter in den Alpen bietet sich hervorragend an, um Manöver zu trainieren und oft können dank dem starken Temperaturgradienten gute Thermiktage für kleinere Strecken genutzt werden. Ganz nach dem Motto „Es gibt kein schlechtes Wetter, es gibt nur schlechte Ausrüstung“, möchte ich dir das Gleitschirmfliegen mit Ski erklären. Erfahrungsgemäß hat es an den Winterstartplätzen oftmals null Wind oder bodennah sogar leichten Wind von hinten, bedingt durch den Kaltluftabfluss. In solchen Fällen sind Skistarts die einfachere und bequemere Art, ne-

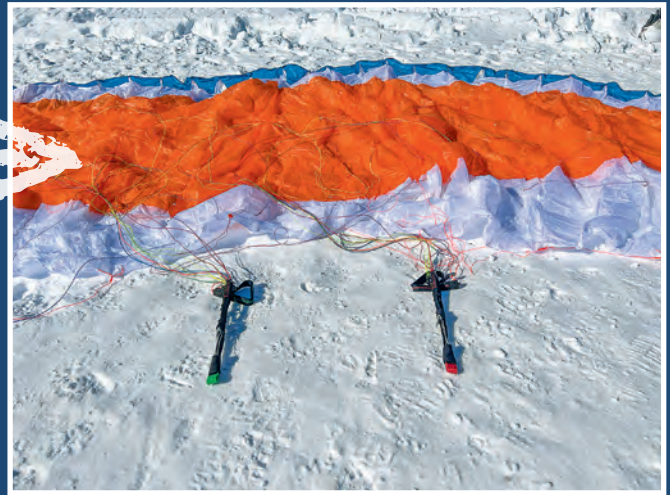
benbei sieht es auch cool aus. Die benötigte Abhebegeschwindigkeit kann mit Ski leichter erreicht werden. Grundvoraussetzungen sind das Beherrschen aller Phasen des Starts zu Fuß und der Pilot muss mit den Ski den Hockey-Stop, den Schneepflug und parallel Skifahren auf zumindest roten Pisten beherrschen.

Vorbereitungen

Da du mit den Skiern an den Füßen keinen Fußtrimmer (Beschleuniger) betätigen kannst, baue diesen aus oder sichere ihn gut, so dass er dir später nicht in den Füßen hängt. Es empfiehlt sich, die Skistöcke daheim zu lassen, außer du hast faltbare Stöcke, die sich im Rucksack verstauen lassen. Übe vor deinem ersten Flug den Ho-



Startvorbereitungen



ckey-Stop und das Fahren im Schneeflug mit den Skiern ein paar Mal. Dazu findest du unzählige Videos im Internet.

Einige Gleitschirme sind serienmäßig mit Pins für das Fixieren im Schnee ausgestattet. So rutscht der Gleitschirm auf der glatten Oberfläche nicht nach unten. Andere Gleitschirme haben nur die dafür vorgesehenen Schlaufen auf dem Obersegel bei der Eintrittskante. Wenn dein Gleitschirm eine derartige Vorrichtung hat, nutze sie. Ansonsten muss ein Startplatz dementsprechend flacher sein. Es wird immer wieder beobachtet, wie Piloten Schnee auf den Gleitschirm legen, um ihn zu beschweren. Beim Aufziehen rutscht der Schnee auf dem Untersegel nach hinten und durch die Zellöffnungen an der Eintrittskante in den Gleitschirm. Dem ist abzuraten. Achtung: Je nach Skiausrüstung kommen zu deinem Abfluggewicht einige Kilos dazu. Überprüfe, ob du damit noch im vorgegebenen Gewichtsbereich des Herstellers bist. Wie immer: Viele Wege führen nach Rom. **Die hier gezeigten Techniken funktionieren sehr gut, dienen aber nicht als alleiniger Standard.**



Beispiel von einem Haltepin bei einem NOVA Bantam

Startvorbereitungen

Im Grunde machst du alles wie immer. Breite den Gleitschirm aus und sortiere die Leinen. Jetzt ist es wichtig, dass du die Tragegurte knapp an der Hinterkante des Gleitschirms platzierst mit den A-Tragegurten nach oben und unverdreht. Lege die Leinen bestmöglich auf den Gleitschirm, so verhinderst du mit den Skiern später über die Leinen zu fahren.

Zieh dein Gurtzeug an. Im Winter können die Schnallen oft mit Schnee verstopft sein und blockieren, achte hier deshalb besonders genau darauf, ob die Schnallen sauber verschlossen sind. Vorteilhaft sind hier natürlich alle fix vernähten Gurtzeuge oder Gurtzeuge mit Steckschließen, weil dieses Problem dort nicht auftreten kann.

Anschnallen und einhängen

Schließe deine Skischuhe, wie wenn du abfahren möchtest. Gehe mit den Skiern in den Händen vor die Tragegurte und lege die Skier hangparallel ab. Steige immer zuerst in den Ski, der näher am Tal liegt (Talski) und solltest du eine PIN-Bindung haben, gehe in den Abfahrtsmodus.





Jetzt kommen wir zum Einhängen. Meine Tests haben leider gezeigt, dass das schirmzugewandte Einhängen mit Ski zwar möglich ist, aber unverhältnismäßig umständlich. Deshalb hängen wir uns - mit den Ski bereits angezogen - zuerst mit der Seite ein, die dem Gleitschirm näher ist (Bergskiseite). Wenn du deinen Beschleuniger nicht abmontiert hast, solltest du den Brummelhaken vom Beschleuniger auf jeden Fall einhängen, damit er nicht - womöglich - am Rettergriff herumbaumelt. Nun kommt der kniffligste Schritt in dem gesamten Vorhaben. Es muss von der Hockey-Stop Skiposition in eine Pflugstellung in Richtung Startrichtung übergegangen werden. Dafür mit beiden Händen (siehe Fotos) die Leinen anheben, sodass während der Umstellung kein Kontakt zwischen Ski und Leinen gegeben ist und die Leinen möglichst gerade von hinten auf dich zu verlaufen.



Du bist jetzt auf einer Seite eingehängt und stehst in der Pflugstellung in Startrichtung. Nun greifst du den zweiten Tragegurt und hängst diesen in den Karabiner ein. Nimm an dieser Stelle die Steuerschlaufen auf und lege dir die A-Tragegurte in die Handflächen wie immer. Die Leinen sollen zwischen deinen Skiern nach hinten verlaufen. In dieser Position kannst du jetzt in der Pflugstellung langsam nach vorne rutschen, bis die A-Leinen vom Boden abheben und leicht durchhängen bis zur Eintrittskante.



Paudion?

EN
B

Der vertrauensvolle
Aufsteiger

Follow us   

icaro-paragliders.com

INFOBOX:

Was passiert, wenn man mit Ski über die Leinen fährt?

Wenn der Untergrund hart genug ist wie auf einer eisigen Piste und scharfe Skikanten mit genügend Druck über die Leinen fahren, können die Leinen beschädigt und durchtrennt werden. In jedem Fall müssen die Leinen detailliert kontrolliert werden, wenn der Pilot selbst oder andere Skifahrer über die Leinen gefahren sind. Bestenfalls war der Untergrund weich und die Leinen haben einen starken Mantel. Trotzdem sollte sich das ein gewissenhafter Pilot vom Check Center seines Vertrauens kontrollieren lassen.



Check and GO

Mache deine Startplatzroutine wie immer, 5 Punktecheck. Hier gilt es besonders noch einmal darauf zu achten, dass der Tragegurt korrekt eingehängt ist und dass keine Leinen an den Skischuhschnallen, den Bindungen oder den Skiern hängen. Für deine ersten Starts sind perfekte Voraussetzungen: 1-5 Km/h Wind von vorne und ein Gelände, das sanft von flach auf steil übergeht. An der Schlick2000 im Stubaital sind z.B. derartige Bedingungen im Winter oft vorzufinden. Mit zunehmendem Können dürfen auch die Bedingungen anspruchsvoller werden.

Aufziehphase

Stelle deine Ski von der Pflugstellung in eine Parallelstellung. Es hat sich gezeigt, dass ein Beschleunigen über Skating nicht zu empfehlen ist. Fahre also einfach gerade los und führe den Gleitschirm nach oben. Die Aufziehphase dauert mit den Ski normalerweise etwas länger als zu Fuß, weil der Anfangsimpuls schwach ist.

Stabilisieren und Kontrollieren

Am Übergang von der Aufziehphase zum Stabilisieren gehe wieder in eine Pflugstellung, um das Tempo etwas zu verlangsamen. Bleibe aber nicht stehen. Über die Steuerschlaufen kannst du das Tempo der Kappe kontrollieren. Vergewissere dich, dass du keine Knoten oder Verhänger hast. Für einen Startabbruch fahre nach links oder rechts und steuere den Gleitschirm in Fahrtrichtung. Dann ziehst du beidseitig die Steuerschlaufen tief, um einen Strömungsabriss zu erzwingen. Durch das links oder rechts Ausfahren verhinderst du, dass die Kappe und die Leinen in deine Ski rutschen.

Beschleunigen

Wenn du dich für den Start entscheidest, richte die Ski wieder parallel aus und gib die Steuerschlaufen zur Grundstellung langsam frei. Hier kommt die große Stärke vom Skistart zum Zuge. Selbst an flachen Startplätzen kannst du jetzt einfach so lange fahren, bis der Gleitschirm dich vom Boden hebt. Stressiges nach unten Sprinten ist damit passé und der Spaßfaktor ist auch nicht zu unterschätzen. Beachte, dass deine Abhebegeschwindigkeit etwas höher sein könnte als gewohnt, weil du mehr Flächenbelastung mit dem Ski-Equipment hast.

Fliegen mit Ski

Wenn du nach dem Abheben genügend Bodenabstand erreicht hast, ziehe die Knie ruhig an und lasse dabei die Ski unbedingt parallel, um in die Sitzposition zu kommen. Nun kann relativ normal geflogen werden. Es gilt nur zu beachten, dass bei Manövern mit G-Kräften der Zug auf den Beinen deutlich stärker als normal ist, weil durch die Skiausrüstung mehr Gewicht unter dem Schirm hängt. Erinnerung: Die meisten Hersteller schließen bei ihren Ultraleicht-Bergsteigergurtzeugen Manöver mit hohen G-Kräften aus. Achte ansonsten während des Fluges einfach darauf, dass deine Ski parallel bleiben, um die Bindung nicht aus Versehen auszulösen. Ich rate davon ab, bei Tourenski den Bergsteig-Lock zu aktivieren oder bei herkömmlichen Bindungen den Z-Wert zu erhöhen. Bei Start und Landung soll die Bindung normal auslösen können, um Verletzungen zu vermeiden.

Landung mit Ski

Mache - wie immer - deine Landeeinteilung und richte dich im Gurtzeug für die Landung auf. Die Tests haben gezeigt, dass es die einfachste Variante ist, die ausgeflogene Landung zu machen (S. Winkler, P. Cröniger: Die 7 As der Profis). Kurz gesagt: Abfangen, Ausgleiten und Abbremsen. Bremse nicht mit deinen Ski, sondern direkt über die Steuerschlaufen. Der Gleitschirm wird nach hinten fallen und dich - wie ein Bremsfallschirm - verlangsamen. So hältst du auch hier die Leinen und die Kappe von deinen Skikanten fern. Danach als erstes die Ski ausziehen und dann den Gleitschirm aufnehmen.

Sonstige Informationen

Ist ein Rückwärts-Aufziehen mit Ski möglich?

Ja, das ist möglich. Aber nur für sehr geübte Skifahrer. Der Pilot muss den Schirm und die Ski gleichzeitig beherrschen, um sich mit Ski auszdrehen. In Versuchen ergab es mehr Vorteile, wenn der Pilot den Gleitschirm vorwärts aufgezogen hat, selbst bei Windstärken von bis zu 20 km/h. Beim Aufziehen fährt der Pilot so einfach zwei bis drei Meter rückwärts die Piste hoch. Natürlich ist auch dafür ein bestimmtes skifahrerisches Können notwendig.

Darf mit Ski auf Pisten gestartet werden?

In Deutschland darf nur auf ausgewiesenen Start- und Landeplätzen geflogen werden. In Österreich ist dies mit dem Betriebsleiter der jeweiligen Piste zu klären. Es gilt, wenn der Skibetrieb nicht sonderlich gestört wird und man nett fragt, bekommt man die Freigabe normalerweise. Im eigenen Interesse sollte die Kappe aber so ausgelegt werden, dass Pistensportler diese frühzeitig erkennen können. Dies darf nicht unterschätzt werden!

Wie sieht es mit Tiefschneestartplätzen aus?

Dem steht grundsätzlich nichts im Wege. Es macht Sinn, sich die ersten ca. 10 Meter der Startstrecke mit den Ski anzutreten. Die Gleitschirmkappe kann in der Mitte etwas nach unten gedrückt werden, damit sie nicht verrutscht. Die Bewegungsabläufe sind im Tiefschnee deutlich schwieriger auszuführen. Die Pistenstarts sollten perfekt beherrscht werden, bevor es in den Tiefschnee geht.

Funktioniert das auch mit dem Snowboard?

Ich habe es schon des Öfteren gesehen und es hat funktioniert. Ich selbst habe es noch nicht probiert und muss auch sagen, dass es nicht ideal aussieht. Die Stellung auf dem Snowboard entspricht immerhin nicht der normalen Stellung beim Gleitschirmfliegen.

Kann man mit dem Tandem auch mit Ski starten?

Auf jeden Fall. Hierzu gibt es verschiedene Varianten. Für mich ist die einfachste Variante, wenn der Passagier Ski angezogen hat und der Pilot zu Fuß unterwegs ist. Achtung, halte die Leinen vom Passagier fern ;) ▽



DER AUTOR

Dominik Tschoder ist Fluglehrer, Sky-Performance-Trainer, DHV-Prüfer bei der Flugschule Parafly & Papillon im Stubaital. Er liebt es, sein Wissen mit anderen Piloten zu teilen und diese dazu motivieren, Flugtechniken zu trainieren.

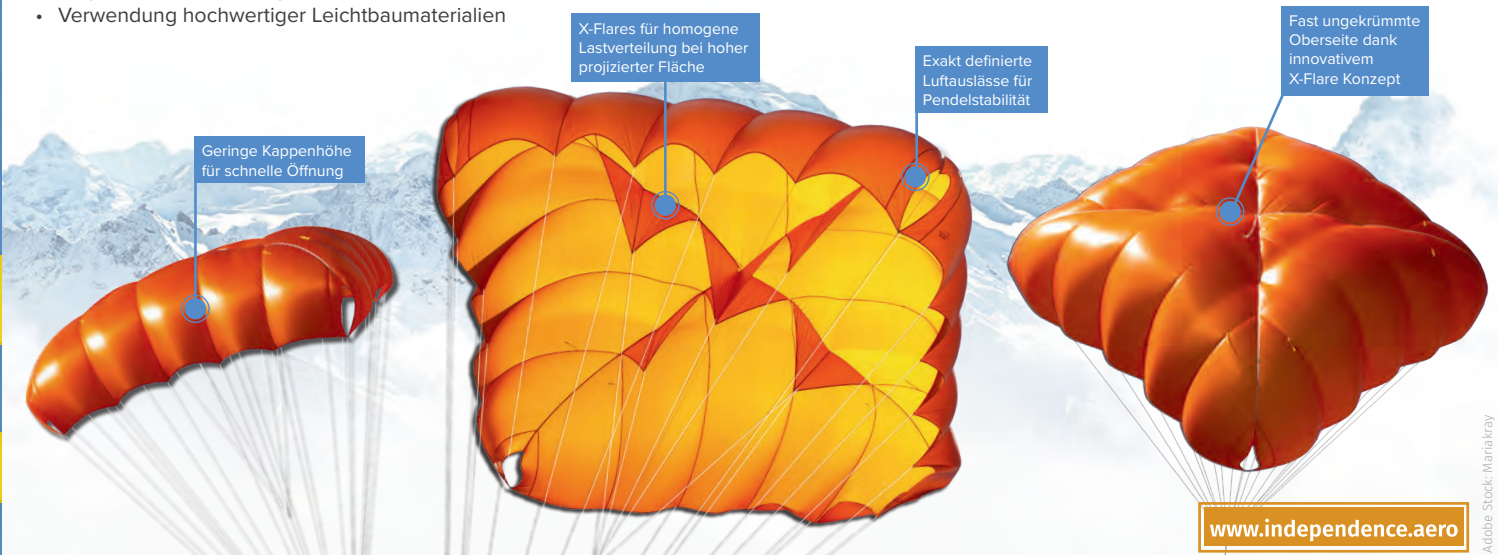
ANZEIGE



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 ²)	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



Föhnmauer am Eiger. Der Swisscup konnte unter normalen, thermischen Bedingungen geflogen werden.



Chrigel Maurer im Gespräch über Gleitschirmfliegen als Sport, zielorientiertes Training und Risiko



„Die sind ja völlig verrückt!“

Während der Red Bull X-Alps 2023 leisteten die Athleten Unglaubliches: Sie flogen, als hätten sie kleine Motoren in ihren Gurtzeugen und mitunter bei Verhältnissen, die für Normalpiloten in die Kategorie „unfliegar“ gehören. In den sozialen Medien konnte man Kommentare von „Hammer“ über „die sind ja völlig verrückt“ bis hin zu „völlig verantwortungslos“ oder „Selbstmörder“ lesen. Till Gottbrath hat sich mit Chrigel Maurer nicht nur darüber unterhalten...

TEXT: TILL GOTTBATH | FOTOS: CHRIGEL MAURER

OK, ich gebe zu, dass ich mich nicht erst seit diesen X-Alps immer wieder frage, wo die Grenzen liegen. Die Grenzen für mich – und die Grenzen für Chrigel & Co. Auf der einen Seite ich, der ich seit Ewigkeiten (1986) fliege, der sich selbst eher als Angsthasen einschätzt, der alles dafür tut, dass der Schirm möglichst immer senkrecht über ihm steht und dessen Ambitionen die eines mittelmäßigen XC-Piloten sind. Aber natürlich nur bei gutem Wetter... Auf der anderen Seite die Profis: Maurer & Co flogen bei einem Druckgradienten von 10 hPa Nordföhn in den Dolomiten herum. In Worten: Z - E - H - N!

Wir beginnen unser Gespräch bei den Basics, beim GleitschirmSPORT grundsätzlich. Und da hat Chrigel gleich einiges zu sagen, das mir in dieser Klarheit nicht bewusst war, aber dem ich absolut

zustimme: „Ich betrachte das Gleitschirmfliegen als eine sehr komplexe und umfassende Sportart. Eine Sportart, die den Körper sowie auch den Kopf gleichermaßen fordert und die per se grundsätzlich gefährlich ist. Viele Piloten sehen es als Genuss, als Spaß – aber nicht als Sport. Aber sobald man sich Ziele setzt – egal ob beim Thermikfliegen im Hausbart, auf Strecke oder gar bei irgendwelchen Wettbewerben – wird es zum Sport. Konkret heißt das: habe ich Ziele, muss ich auch bereit sein, dafür etwas zu investieren, zu trainieren. Ich sehe aber, dass viele Piloten Ziele haben und auch verfolgen, aber sie trainieren nicht spezifisch dafür! In der täglichen Praxis entstehen daraus leicht Überforderungen. Der Pilot gerät in der Luft in eine Situation, der er nicht gewachsen ist. Er erlebt Kontrollverlust, Angst, vielleicht Todesangst. Auch wenn die Situation

gut ausgeht, entsteht daraus Frust. Und der will erst mal verarbeitet werden. Damit man gar nicht erst an diesen Punkt gelangt, gehört entsprechendes Training dazu. In allen anderen Sportarten gehört ganz spezifisches Training ja auch dazu, nur bei vielen Gleitschirm-piloten nicht.“

Während Chrigel weiter spricht, überprüfe ich mein Verhalten in Sachen Sport allgemein und beim Fliegen. Früher habe ich durchaus leistungsorientiert Basketball gespielt. Unser Trainer hat uns nicht nur spielen, sondern bestimmte Skills trainieren lassen – Freiwürfe, Verteidigungsposition, Pick & Roll Standards – ganz individuell, einschließlich Mentaltraining. Als Marathonläufer trainierte ich später long-slow-distance-Einheiten für die Grundlagenausdauer, aber auch Intervalle, um meine aerobe Schwelle nach oben zu schieben. Und immer habe ich brav gedehnt, um es meinen Muskeln möglichst leicht zu machen. Und was tue ich fürs Fliegen? Ein bisschen Groundhandling, alle 100 Jahre ein Sicherheitstraining – aber vor allem fliegen, fliegen, fliegen. Erwischt!

Groundhandling rules!

„Frage dich“, fährt Chrigel fort, „was kann ich mit meinem Schirm, was kann ich nicht? Groundhandling ist die gefahrloseste Möglichkeit, deine Skills zu verbessern – im Flachen und vor dem Start. Es gibt so viele Übungen! YouTube ist voll mit Tutorials, die man als Anleitung nehmen kann. Außerdem integriere ich Groundhandling in meinen fliegerischen Alltag. Wenn ich niemanden störe, mache ich vor dem Abheben dreimal einen kontrollierten Startabbruch. Ganz besonders tue ich das bei schlechteren Verhältnissen, bei Stark- oder Seitenwind oder böigem Wind. Im Prinzip genau dann, wenn man eigentlich froh ist, überhaupt in die Luft zu kommen. Sicherheit am Start ist nicht nur für den Start selbst wichtig, sondern eine elementare Voraussetzung für einen entspannten und schönen Flug. Bin ich beim Groundhandling richtig fit, habe ich bei schlechten Verhältnissen sehr viel mehr Spielraum, Möglichkeiten zu improvisieren und irgendwelche Unregelmäßigkeiten zu kompensieren.“

Die Integration in den Flugalltag setzt Chrigel auch nach der Landung fort: Slalom laufen, Schirm seitwärts ablegen und wieder aufziehen usw.. Auch den Urlaub könne man dazu nutzen, in dem man an der Düne bei starkem Wind spielt. Chrigel weiß nicht, was ich im Gespräch denke: er hat ja so recht, das sollte ich regelmäßig auch so machen... Und er streut Salz in meine nächste Wunde: Sicherheitstraining!

Wiederholen, wiederholen, wiederholen

Maurer: „Was jedem klar ist: Ein Sicherheitstraining macht man niemals alleine, sondern immer über Wasser und immer unter Anleitung. Was aber den meisten nicht wirklich bewusst ist: Wenn man es einmal in fünf Jahren macht und dann nicht mehr, dann bringt es relativ wenig. Einmal Fullstall beim SIV ist praktisch gar kein Fullstall. Du brauchst 100 oder 200 Fullstalls, erst dann ist er drin. Es geht darum, mit der Situation so vertraut zu werden, dass sie keine unbekannte Komponente mehr hat, die mich schreckt. Ich muss sie so gut kennen und beherrschen, dass ich intuitiv richtig handle. Ich sage nicht, dass genau 200 Fullstalls ein Muss sind. Aber wenn man



ambitioniert fliegt, sind das fast so viele, damit ich das Manöver voll im Griff habe. Ein ambitionierter Pilot sollte automatisch richtig reagieren. Und wer sich unter einen Zweileiner hängt, für den ist der perfekte Stall und das Beherrschen des Backfly sowieso ein Muss. Da bin ich mir nicht so sicher, ob das allen Zweileiner-Umsteigern bewusst ist.“

Zwar habe ich entschieden, keinen Zweileiner zu fliegen, aber ansonsten hat mich Chrigel schon wieder ertappt – und wie! Ich bin eher der „alle-zehn-Jahre-Sicherheitstrainings-Teilnehmer“. Danach kommt er endlich auf ein Thema zu sprechen, bei dem er mich nicht auf dem falschen Fuß erwischt.

Fliegen bei extremen Verhältnissen

Chrigel beginnt das mit einer Analogie: „In der Schweiz dürfen wir auf der Autobahn nur 120 km/h fahren. Komme ich dann nach



Karwendel mit nicht allzu hoher Basis. Immer einen Plan B haben!

Deutschland und werde von anderen überholt, die viel schneller fahren, dann habe ich Angst. Ich bin mit dieser Situation nicht vertraut. Für viele Deutsche ist es völlig normal, mit 200 km/h auf der linken Spur zu fahren. Aber sie haben sich da Stück für Stück herangetastet. So mache ich das auch mit dem Schirm. Ich gehe mittlerweile auch fliegen, wenn 10 hPa Druckdifferenz herrschen. Aber ich tue das nicht einfach so. Ich überlege mir sehr, sehr genau, was ich tue. Ich rede auch viel mit Segelfliegern. Was kann ich machen, damit es sicher ist?“

Mir ist die Föhnfliegerei in höchstem Maße suspekt. Bei mehr als 3 hPa packe ich meinen Schirm erst gar nicht aus. Nicht zuletzt ist die Unberechenbarkeit des Föhns eines seiner wesentlichen Merkmale. Ich will wissen, ob Chrigel keine Angst hat, dass doch mal was passiert? „Ich bin in einem sehr Föhn-anfälligen Tal aufgewachsen und es stimmt: Da ist früher sehr viel passiert! Aber es hat sich seither einiges getan. Die Prognosen sind heute sehr viel besser und passender! Das allgemeine Knowhow hat enorm zugenommen. Und mir kommt es auch oft so vor, als ob der Föhn als Südwind einfach zunimmt, aber er tut dies weniger sprunghaft als früher.

Was mir sehr bei der Einschätzung des Föhns hilft, ist die Vorstellung, dass er wie Wasser über den Hauptkamm fließt. Direkt hinter dem Hindernis, also am Talboden hinter dem Hauptkamm, gibt es die meisten Turbulenzen. Danach fließt er gleichmäßiger. Das gilt überall auf der Welt! Also halte ich mich bei Föhn erst mal direkt vom Hauptkamm fern und fliege dort, wo es sicherer ist. Und dann taste ich mich langsam ran. Es ist aber kein blindes Reinfliegen. Ich muss das Bild verstehen, um mich vorsichtig ranzutasten.

In der Höhe ist es oftmals ruhiger. Also aufsoaren, Höhe gewinnen, wegfliegen. Diese Situation gab es auch mehrfach bei den letzten X-Alps. Höhe bedeutet mehr Sicherheit und versetzt mich in die Position der Handlungsfähigkeit.“

Die Kunst des Abbrechens

Und dann weist Chrigel auf einer Besonderheit der Hike+Fly-Rennen hin: „Bei normalen Wettkämpfen bricht der Veranstalter ab, aber bei Hike+Fly Wettkämpfen gibt es das nicht. Da musst du selbst entscheiden, wann du landen gehst. Das gibt es bei mir immer wieder, vor allem bei Gewitterfronten oder dem Outflow. Ich verfolge die Entwicklung der Wolken und des Wetters sehr, sehr genau. Bei den X-Alps bin ich immer wieder mal gelandet, als es begann zu hageln oder zu gewittern. Ist es dann vorbei, fliege ich weiter.“

Regen sieht Maurer hingegen nicht als einen zwingenden Grund zum Landen: „Ich halte es grundsätzlich für richtig, nicht im Regen zu fliegen. Es macht nicht nur keinen Spaß, sondern viele Schirme werden extrem sackfluganfällig. Aber im Wettkampf fliege ich auch im Regen. Das setzt natürlich voraus, dass ich weiß, wie sich mein Schirm bei Regen verhält – in dieser Beziehung scheinen übrigens auch die X-Alps-Schirme unterschiedlich empfindlich zu sein. Also probiere ich es aus, Stück für Stück. Ich nutze Regentage, um das bewusst zu trainieren. Wenn man es nie macht, hat man vor der Situation Angst. Bin ich damit vertraut, bleibe ich hingegen ruhig. Wenn ich merke, dass mein Schirm nicht mehr fliegen mag und in den Sackflug gerät, stall ich ihn, gehe in den Backfly und schüttele die Tropfen raus und beim Anfahren steige ich sofort voll ins Gas. Ich wage zu behaupten, dass man so fast jeden Schirm wieder zum Fliegen bringt. Aber man muss es eben beherrschen, damit man unter schwierigen Umständen cool bleibt und das Problem kontrolliert beseitigt.“

Training im sicheren Umfeld

Auf meinen Einwand, dass wir uns hier in sehr extremen Bereichen bewegen, kommt Chrigel zurück auf die Basics: G-Force Trainer, Si-

icherheitstraining, Workshops usw.. „Der G-Force Trainer ist super. Das Ding sieht zwar komisch aus und ist wenig sexy, aber ich halte ihn für extrem nützlich und rate jedem Piloten, das mal zu machen. Denn ein Klapper mit Abspiralen kann jedem passieren. Und es gibt auch immer wieder Piloten, die die Spirale nicht ausleiten können, besonders auch bei niedrig eingestuftem Schirmen. Wenn man schon erlebt hat, wieviel G man aushält und wie man dann den Retter wirft, bleibt man ruhiger. Vor allem hat man selbst erfahren, dass ein Blackout nicht dasselbe ist wie bewusstlos zu sein. Du kannst zwar nichts mehr sehen, aber du bleibst immer noch handlungsfähig! Das Großartige am G-Force Trainer ist: Es geschieht in absolut sicherer Umgebung! Anders als beim Sicherheitstraining halte ich hier das regelmäßige Wiederholen für nicht so elementar wichtig.“

Wer darf / soll welche Schirmklasse fliegen?

Jetzt kommen wir zu einem Thema, das an jedem Stammtisch und an jedem Start- bzw. Landeplatz regelmäßig heiß diskutiert wird: die Wahl des Schirms. Chrigel sagt: „Wer nur einfach das Fliegen genießen will, braucht nicht mehr als einen A-Schirm. Aber dann darf man sich nicht ärgern, wenn die anderen weiter, höher oder länger fliegen. Aber generell bin ich der Meinung, dass viel zu viele Leute viel zu anspruchsvolle Schirme fliegen. Es ist für die meisten ein völliger Fehlglaube, dass sie mit einem höher kategorisierten Schirm „besser“ fliegen. Die Hoffnung besser zu fliegen oder weiter zu kommen, geht keineswegs immer in Erfüllung! Man muss sein Ego im Griff haben, um eben nicht eine Klasse aufzusteigen. So manch einer wäre mit einem niedrigerem Schirm besser dran. Er hätte mehr Spaß, wäre sicherer unterwegs und würde sogar weiter kommen! Aber das muss man sich halt auch eingestehen können“

Wo liegen die Grenzen?

Zum Abschluss kommen wir noch mal auf die X-Alps zu sprechen. Als echter Profi vermeidet Chrigel Worte, die andere angreifen oder missverstehen könnten. Aber man merkt deutlich, dass es ihm sehr

nahe geht, wenn er und seine Kollegen in den sozialen Medien hart kritisiert, beleidigt oder gar beschimpft werden: „Wir werden da zum Teil scharf verurteilt. Andere erheben sich über uns – und oftmals kommt es mir so vor, als ob die Leute nicht wirklich beurteilen können, was wir da genau tun. Da steht der Vorwurf im Raum, wir wären ständig über dem Limit unterwegs und dass die Rennleitung uns das Fliegen verbieten müsste. Das ist einfach falsch. Ich hoffe, dass mit diesem Interview ein wenig klarer wird, dass wir eben nicht spinnen und alles andere als verrückt sind. Im Gegenteil: Wir trainieren hart und systematisch dafür. Am Ende ist es immer wichtig, sich selbst zu hinterfragen, seine eigenen Entscheidungen zu treffen und daraus zu lernen. Man darf sich nicht von anderen beeinflussen lassen.“

So gesehen dürfte Chrigel ein Social Media-Kommentar des X-Alps-Zweitplatzierten Damien Lacaze gut gefallen. Damien sagte sinngemäß: „An guten Tagen können wir anderen mit Chrigel einigermaßen mithalten. Aber je extremer es wird, desto mehr ist er allen anderen voraus.“ ▢

Chrigel Maurers Basics

- Hinterfrage deine Ambitionen.
- Sei ehrlich mit Dir selbst! Habe dein Ego im Griff!
- Eigene Defizite suchen, erkennen und daran arbeiten.
- Trainieren, trainieren, trainieren!
- Das Bauchgefühl ist das Wichtigste. Höre in dich hinein!
- Wenn du am Start kein gutes Gefühl hast, dann lass es lieber gleich sein. Du kannst es am nächsten Tag nochmals probieren.
- Entspannt und voller Freude zum Fliegen gehen. Wer gestresst ist, reagiert weder schnell noch gut.



DER AUTOR

Till Gottbrath hat das Gespräch mit Chrigel Maurer mit großer Freude geführt. Und er nahm es zum Anlass, seine Fliegerei zu hinterfragen, die eigenen Defizite bewusst zu suchen und daran zu arbeiten.

Kommentar

Wie vernünftige Politik sollte sich auch ein Sport nicht an den extremen Rändern orientieren. Keine erfolgreiche Sportart tut das. Aber jeder Sport hat Athleten, die Lichtjahre besser sind als der Durchschnitt. Und die sich in Bereiche begeben können, wo der Normalo ernsthaft um sein Leben fürchten muss. Darüber nicht zu berichten wäre ein Fehler. Denn Chrigels wichtigste Botschaft ist: Die Erweiterung der persönlichen Grenzen funktioniert nur mit ernsthaftem Training, mit Weiterbildung und Selbst-Reflexion. Gefährlich lebt, wer untrainiert und unreflektiert in Grenzbereiche vorstößt. Ob dieser Grenzbereich Föhn-Fliegen bei den X-Alps ist oder die ersten Thermikflüge nach dem A-Schein, das ist nur ein gradueller Unterschied, kein prinzipieller. Wer aus dem Artikel eine Rechtfertigung herausliest, wie Chrigel bei extremsten Bedingungen zu fliegen - dem ist eh nicht zu helfen.

Ich lese den Bericht als eindrücklichen Appell an unser Verantwortungsgefühl und an unser Risikobewusstsein. Hast Du schon konkrete Trainingspläne für die kommende Saison?

Karl Slezak, DHV-Sicherheitsreferent



Entscheidend ist, was wirklich zählt

Alex Ploner ist sechsfacher Weltmeister im Drachenfliegen. Im Gespräch berichtet er, worauf es beim sicheren Fliegen ankommt und welche Einstellung hilfreich für gute Flüge ist.

TEXT: YVONNE DATHE | FOTOS: ALEX PLONER

Was macht für dich einen guten Drachenflieger aus? Musst du besonders fit sein oder brauchst du eine besonders gute

Ausbildung?

Letztendlich ist das immer das Gesamtpaket, das den Unterschied macht. Ein Pilot, der alles einigermaßen gut kann, wird zu den Besten gehören. Ich denke, was sehr viel ausmacht, ist die mentale Einstellung. Die macht den größten Unterschied. Es gibt sehr viele Piloten, die extrem gut das Gerät beherrschen und trotzdem im Wettbewerb nicht unbedingt konstant nach vorne fliegen können. Ab und zu sehe ich auch Piloten, die mit dem Drachen beim Landen unsicher sind, da ist es schwer vorstellbar, dass sie dann doch sehr gut fliegen könnten. Aber dann im Wettbewerb fliegen sie supergut. Es ist also eine sehr schwierige Frage, weil es sehr viele Faktoren gibt. Letztendlich ist das Wichtigste, dass man Spaß beim Fliegen hat, das minimiert den Druck!

Was ist denn eine gute Einstellung beim Fliegen? Was brauche ich, damit ich wirklich erfolgreich bin und großartige Flüge habe?

Wenn es die perfekte Einstellung gäbe, dann würden wir sie in Büchern finden und alle würden versuchen, diese Einstellung zu erlangen. Ich glaube, das ist bei jedem von uns ein bisschen anders. Das hängt mit der Persönlichkeit zusammen.

Für mich ist es wichtig, bescheiden zu bleiben. Denn sobald ich denke, dass ich es kann, funktioniert es nicht mehr. Bescheiden zu bleiben, ist für mich eine der wichtigsten Eigenschaften beim Fliegen. Denn

letztendlich können wir es nicht. Wir probieren es, aber wir sind keine Vögel, wir sind Lebewesen, die am Boden leben sollten. Trotzdem versuchen wir, die Vögel nachzuahmen. Auch wenn wir gut fliegen, sind wir immer noch sehr, sehr schlechte Flieger im Vergleich.

Das muss uns, glaube ich, immer klar sein. Nur damit bleiben wir bereit, immer etwas dazu zu lernen und weiter konstant zu wachsen. Es geht darum, Erfahrungen zu sammeln, die uns besser machen.

Am ersten Tag in dem Film „Lautlos über die Alpen“ bist du weitergeflogen als dein Flugbegleiter Steffen. Er ist Landen gegangen, weil es für ihn etwas zu dunkel geworden ist. Für dich waren die Bedingungen noch in Ordnung. Woher weißt du, dass es für dich noch passt? Und wann ist für dich der Punkt, an dem du sagst „Nein, jetzt gehe ich landen“?

Das hängt mit der Erfahrung zusammen. Am Anfang, als ich die ersten Jahre geflogen bin, kam ich zweimal nahe an ein Gewitter. Es war näher, als man gehen sollte. Einmal bin ich in Gewitterböen gelandet, und das habe ich nicht vergessen. Du weißt, du hast mit deinem Bonus gespielt. Dass es ein zweites Mal gut ausgeht, ist nicht gewiss. Ich habe mir vorgenommen, mir das einzuprägen, um nicht noch einmal in eine solche Situation zu kommen.

Ein paar Jahre später bin ich noch ein zweites Mal in solch eine Situation gekommen. Diesmal war es heftiger, weil das Gewitter schneller kam. Ich war hoch in einem Tal und am Ende des Tales sah ich schwarze Wolken. Ich dachte „hmm“. Und wenige Mi-



Weltmeister 2023 in Krusevo/Nordmazedonien, Alex Ploner (Mitte)

nuten später habe ich gesehen, wie schnell das Gewitter ins Tal reinkam und da wusste ich, ich kann hier nicht landen, weil ich bis unten eine Viertelstunde brauche und das Gewitter kommt viel schneller. Ich bin dann ungewollt, aus Sicherheitsgründen, auf Strecke gegangen. Das habe ich auch nie vergessen. Heute gibt es viel mehr Möglichkeiten mit den modernen Wetterberichten. Du weißt heute meist vorher, wie stark die Gewitterneigung ist und ob eine Front in der Nähe ist. Der Rest macht die Erfahrung.

Ich denke oft, wenn einer das Fliegen anfängt, dann braucht er am Anfang auch ein bisschen Glück oder die richtigen Tipps von erfahrenen Piloten. Doch die eigene Erfahrung prägt sich tief in die Erinnerung ein.

Gibt es auch heute nach vielen Jahren der Erfahrung noch Situationen,

in denen du vielleicht unter Stress gerätst oder sogar etwas wie Angst empfindest?

Angst ist das absolut normalste, was man beim Fliegen haben muss. Wenn du keine Angst hast, dann lebst du gefährlich. Es gibt Bedingungen, die für jeden Piloten gefährlich sind. Das trifft auf unsere Fluggeräte genauso zu wie auf viel größere Flugzeuge. Die Natur ist einfach viel stärker als wir, deswegen müssen wir Angst haben. Auch ich komme immer noch ungewollt in Bedingungen, in denen es zu turbulent ist und ich scheue mich nicht zu sagen „mir gefallen die Turbulenzen nicht“.

Wenn es zu viel bockt, dann habe ich keinen Spaß. Dann denke ich nach, ob ich irgendwo anders hinfliegen kann, um aus dieser Situation rauszukommen. Ja, das passiert immer wieder.

Die Frage ist auch, was ist Angst? Wenn ich eine Gefahr erkenne, dann ist es für mich schon Angst. Der gefühlte Angstzeiger geht dann bei mir schon sehr weit nach oben und das gefällt mir nicht. Dann probiere ich, die Situation irgendwie zu lösen, so dass der Zeiger wieder nach unten geht.

Gefährlich wird es, wenn die Angst in Panik umschlägt. In Panik kann man nicht mehr klar denken und handeln. Deshalb solltest du als Pilot schon wissen, wann es gefährlich wird und unbedingt vorher landen.

Was machst du, wenn in dir eine Angst aufkommt und der „Zeiger“ nach oben geht?

Das hängt davon ab, welche Situation es ist. Ich kann mich an eine Phase erinnern, in der ich sehr sensibel gegenüber schwierigen oder turbulenten Bedingungen war. Ich weiß nicht warum. Es war mir ja nichts passiert, es gab keinen Grund dafür. Da ich nicht wusste warum, war es schwierig. Ich habe nicht verstanden, was jetzt mit mir los ist. Wenn ich mit anderen geflogen bin, habe ich versucht, mich mit ihnen auszutauschen und zu verstehen, wie sie die Luft empfanden. Dadurch habe ich versucht, eine Art Reset zu machen, um die Balance wieder zu finden. Irgendwie war ich aus dem Gleichgewicht gekommen. Das hat eine Weile gedauert, denn es ist nichts, was du selbst beeinflussen kannst. Du hast über deine Gefühle keine komplette Kontrolle. Die Begeisterung für die Fliegerei ist viel

größer als das Problem. Wenn wir es so nennen können. Mit der Zeit hat es sich dann wieder gelegt. Meine sensible Phase war wieder weg.

Du bist drangeblieben und hast dir bewusst gemacht, was das Schöne am Fliegen ist, beispielsweise so über die Dolomiten zu fliegen.

Ja, genau. Letztendlich geht es ja immer darum, dass die positiven Seiten bei uns immer größer sind als die negativen und so entscheiden wir. Beim Fliegen war mir klar: „Nein, es ist alles viel zu schön, dass ich mich jetzt hier irgendwie konditionieren lasse“.

Es ist noch nicht so schlimm, deswegen konzentrierst du dich aufs Schöne. Und dann irgendwann ging es wieder.

Wie gehst du mit sogenannten Fehlentscheidungen um? Wie schaffst du es, den Fehler innerlich abzuhaken und zu sagen: „So, das ist jetzt zwar passiert, aber ich schau jetzt wieder nach vorne“.

Jedesmal, wenn ich mich über mich selbst geärgert habe, flog ich schlechter, das war wie eine Spirale, da ging's nur nach unten. Je mehr ich mich geärgert habe, desto schlimmer wurde die Situation, desto mehr Fehler habe ich gemacht und letztendlich war ich am Absaufen.

Jetzt probiere ich meine Fehler zu ignorieren. Das heißt, wenn ich einen Fehler mache, dann sag ich „Ah, okay, das war wahrscheinlich jetzt nicht die klügste Entscheidung, aber jetzt ist sie gemacht. Wie komme ich raus, was kann ich jetzt tun, was ist die nächste Entscheidung? Und dann werde ich heute Abend drüber weinen, aber nicht jetzt!“ Denn ich bin jetzt in dieser Situation und versuche so zu tun, als ob der Wettbewerb oder der Tag von da anfängt, wo ich jetzt bin. Alles, was ich davor gemacht habe, zählt nicht mehr. Der „Fehler“ ist gemacht, doch wie kann ich es jetzt retten? Und somit ist es mir gelungen, die Nerven ein bisschen zu beruhigen und nicht in diese negative Emotionsspirale zu geraten.

Wenn du dich ärgerst, dann funktioniert es nicht. Zumindest bei mir nicht und ich glaube, bei den Wenigsten funktioniert das. Sobald man im Ärger drin ist, gehen die Emotionen durch.



Alex beim Testen eines Gerätes

Bereitest du dich speziell auf einen Wettbewerb oder Streckenflug vor? Hast du irgendwelche Routinen oder machst du das situationsabhängig?

Es hängt vom Wettbewerb ab. Auf einer EM oder WM gilt es, 12 Tage konzentriert zu bleiben. Deine Energie muss gut verwaltet werden. Deswegen probiere ich, mich mental ein bisschen früher einzufliegen. Mein Kopf fängt schon mehrere Tage vor dem Wettbewerbsstart an zu arbeiten. Ich visualisiere viele Situationen. Ich fange einfach an, in Gedanken zu fliegen. Ich denke über den Wettbewerb nach, was ich mache, was ich noch im Kopf habe, was meine gewöhnlichen Fehler sind, wo ich am meisten Fehler mache. Dann überlege ich, was ich in diesen Situationen mache: „Okay, ruhig bleiben, da muss ich aufpassen“. Ich brauche die richtige Einstellung für den Wettbewerb. Gerade am Anfang ist es für mich wichtig, zu wissen, worauf ich aufpassen muss, wenn die Routine noch nicht so da ist. Jeder Wettbewerb hat sein eigenes Leben. Du fängst an, dann kommt langsam eine Routine in Gang. Dann kann es sein, dass du gleich gut bist und deine Position halten möchtest, oder du bist schlecht und musst attackieren. Und all diese Situationen lassen sich recht gut visualisieren. Das mag ich, über die verschiedenen Situationen nachzudenken. Wenn Situation A eintritt, dann muss ich darauf aufpassen und bei Situation B auf was anderes.

Welchen Tipp würdest du einem Anfänger geben, der das Drachenfliegen für sich entdeckt hat?

Als Anfänger brauchst du ein paar große Kumpels. Du brauchst jemanden, der viel



ULTRALEICHT

NEUE WEGE ENTDECKEN



GURTZEUG TANGA

EN/LTF geprüft bis 120 daN
Gewicht 435 g



CROSSCONTRY 2

Perfekte Allround-Flügel für
Hike & Fly

Streckenfliegen

Soaring

www.skyman.aero

Erfahrung hat und der uneigennützig genug ist, dir das weitergeben zu wollen. Wenn du allein alles lernen musst, dann ist der Weg sehr lang. Außerdem kann er auch gefährlich sein. Mit dem Schein kannst du fliegen, aber die Fliegerei ist noch sehr viel mehr als das, was du gelernt hast. Wenn jemand mit mehr Erfahrung dir ab und zu sagt, worauf du aufpassen musst oder welche Dinge du locker nehmen kannst, dann kann das sehr hilfreich sein. Mein Tipp ist also jemanden zu finden, der einen an die Hand nimmt und dann mit Spaß ausprobieren, auf der sicheren Seite bleiben und nicht zu viel Gas geben.

Es gibt viele, die anfangen und dann sehr schnell sehr viel lernen wollen. Beim Fliegen braucht man Zeit, und wenn man sich ein bisschen mehr Zeit nimmt, ist es viel besser. Ein zu großer Schritt kann zu einem riskanten Fehler führen. Eine negative Erfahrung am Anfang kann das Ende der Fliegerei bedeuten. Gerade am Anfang lässt einen die Flugbegeisterung die Risiken übersehen.

Das Ganze aus psychologischer Sicht

1. Intuitive Entscheidungen

Alex Ploner hat immer wieder davon erzählt, wie wichtig die Erfahrung ist. Je mehr Erfahrung wir haben, desto besser sind intuitive Entscheidungen. Wenn anerkannte Studien recht haben, dann prasseln bis zu 12 Millionen Sinneseindrücke pro Sekunde auf uns ein. Bewusst nehmen wir nur einen sehr geringen Teil der Eindrücke wahr. Unterbewusst werden diese Sinneseindrücke im Millisekundenbereich verarbeitet und mit vergangen Erfahrungen und Mustern abgeglichen. Über unsere Emotionen liefert unser Unterbewusstes uns ein Ergebnis in Form von „gefährlich / ungefährlich“ oder „gefällt mir / gefällt mir nicht“. Manche meinen, dass die Intuition unnützlich sei und wir uns nicht darauf verlassen sollten. Doch erfahrene Piloten können sich sehr gut auf ihre „Bauchentscheidungen“ verlassen. Das Unterbewusste hat in der Vergangenheit hart gearbeitet, um Informationen aufzunehmen, abzuspeichern und in sogenannte Faustformeln umzuwandeln. Eine Faustformel, die wir alle kennen, ist: „Wenn du auf einen Grat zu fliegst und die Landschaft hinter dem Grat verschwindet, dann

schaffst du es nicht über den Grat zu fliegen. Taucht dagegen mehr Landschaft auf, kommst du drüber“. Es ist nicht notwendig, während des Fluges den Gleitwinkel zu berechnen. Ein Blick reicht aus. Solche einfachen Faustformeln können entweder bewusst oder intuitiv angewendet werden.

Selbstverständlich sind intuitiv getroffene Entscheidungen nicht immer richtig. Genauso, wie Kopfentscheidungen kann sich auch die Intuition irren. Daher ist es wichtig, die Intuition mit der Zeit zu trainieren. Alex Ploner hat beschrieben, dass er sich in seiner sensibleren Phase mit anderen ausgetauscht hat, um seine eigene Baseline wieder einzustellen. Sich mit anderen Piloten auszutauschen, ist ein Weg, um die eigene Intuition zu kalibrieren. Eine weitere Möglichkeit ist das sogenannte Probetraining. Immer wenn du fliegst, setze dir dabei vor dem Flug ein Ziel, angepasst an die jeweiligen Flugbedingungen. Anschließend versuche, dieses Ziel zu erreichen. Danach erfolgt eine Auswertung:

- Habe ich mein Ziel erreicht?
- Wenn ja, was hat dazu beigetragen?
- Wenn nein, warum nicht?
- Was war gut an dem Flug?
(es gibt immer etwas Gutes)
- Worauf sollte ich in Zukunft aufpassen?
- Was habe ich gelernt? (Bei jedem Flug kann etwas gelernt werden, deshalb ist ja die Fliegerei so schön!)

So kannst du Schritt für Schritt deine Intuition verbessern. Du lernst die Flugbedingungen und Entscheidungen besser einzuschätzen.

Grundsätzlich gibt es drei Faustformeln für intuitive Entscheidungen:

- Wenn du sehr erfahren bist, nutze deine Intuition.
- Wenn du Anfänger bist, denke etwas gründlicher nach.
- Hast du keine Zeit und herrscht viel Ungewissheit, entscheide intuitiv.

2. Umgang mit Emotionen

Alex Ploner hat beschrieben, dass Emotionen nicht vollständig kontrolliert werden können. Dies ist aus Sicht der Akzeptanz und Commitment Therapie ebenfalls richtig. Emotionen kommen und gehen. Die Frage ist vielmehr, was ist mein Ziel. Alex hat be-

schrieben, dass bei ihm das Positive beim Fliegen das Negative immer überwogen hat, deshalb hat er sich von der Angst nicht aufhalten lassen.

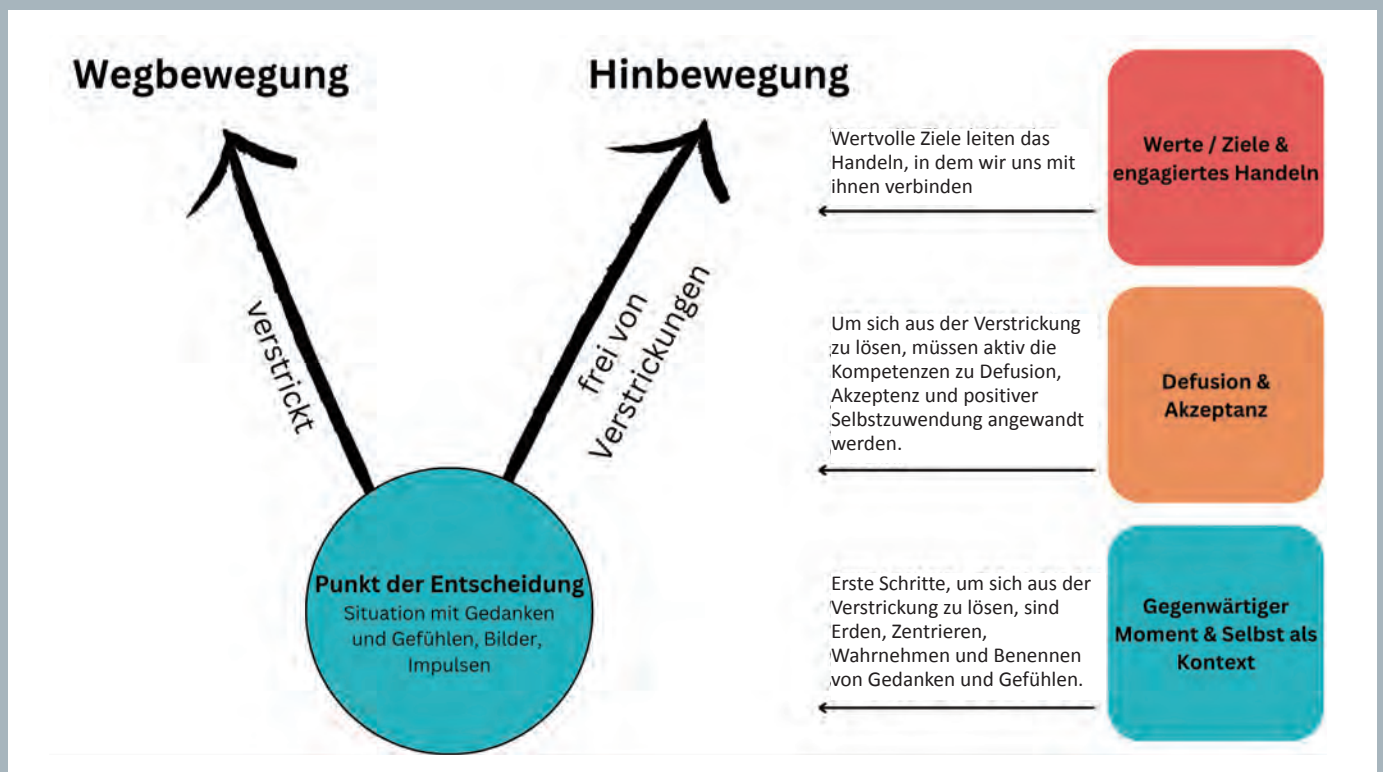
Wenn uns das Ziel klar ist, dann kann ich achtsam meine Emotionen wahrnehmen, dadurch verlangsamt sich häufig der Emotionskreislauf. In dieser gewonnenen Zeit kann sich unser Verstand, der unter Stress häufig nicht so gut funktioniert, wieder dazu schalten und wir können dann entscheiden. Da es beim Fliegen auch gefährliche Situationen gibt, sollten wir uns über die realen Flugbedingungen klar sein. Sind diese noch im grünen Bereich, wenn ja,

dann kann ich mich für mein Flugziel entscheiden, obwohl meine Emotionen gerade negative Signale senden. Es ist immer meine Entscheidung, wie ich damit umgehe. Durch bewusstes Ein- und Ausatmen können die körperlichen Reaktionen etwas eingedämpft werden. Sollten die Flugbedingungen allerdings nicht mehr im grünen Bereich sein oder ich kurz vor der Panik sein, dann bedanke ich mich bei der Angst und gehe landen oder starte erst gar nicht. Langjährige Piloten zeichnen sich dadurch aus, dass sie wissen, wann es besser ist, am Boden zu stehen. ◀

Schritte, um sich aus dem Emotionskreislauf zu lösen:

1. Tief ein- und ausatmen, um sich im Hier und Jetzt zu erden
2. Gedanken und Gefühle benennen, um den Emotionskreislauf zu verlangsamen
3. Gedanken und Gefühle wertschätzend annehmen als Signale für vielleicht gefährliche Situationen
4. Realität überprüfen (sind die Flugbedingungen noch im grünen Bereich?)
5. Falls ja, sich seiner Ziele bewusst werden
6. Engagiert handeln (entweder weiterfliegen oder falls die Bedingungen umschlagen, landen gehen)

Punkt der Entscheidung:



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

Exklusiv für DHV-Mitglieder inkl. Anhängerkupplung und Winterkomplettäder



ALPIN
CAMPER



*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 Winterkomplettäder im Wert von 2.000 € geschenkt.

Mehr Infos unter 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



© VALERIE CHRIST

Jugendliche Rasselbande im Streckenfieber

TEXT: VALERIE CHRIST

Das Piedrahita-Gefühl ist so ein Gefühl fürs Marmeladenglas. Man möchte es einfangen und konservieren, um das Glas in dunklen Winterstunden aufzuschrauben, den Deckel ein klein wenig zu öffnen und den Geruch nach Sommer-Thermik, Abendflügen, weich wie Zuckerwatte und orangengelben Sonnenuntergängen tief einzuatmen. Die Lebensfreude dieser Tage auf der Zunge schmecken. Sich umarmt fühlen von all den großartigen Menschen, die dieses Event jedes Jahr aufs Neue zu etwas ganz Besonderem machen. Klingt pathetisch?! Zugegeben, ist es auch. Und trotzdem nicht weniger wahr. „Piedrahita hat sich genauso angefühlt, wie es sich anfühlen muss“, grinst Ines als ich sie am Ende der Woche nach ihrem Fazit frage. Alle nicken zustimmend. Es gibt es also wirklich, das Piedrahita-Gefühl.

Kurzes Scene-setting bevor ich mich weiter in meiner Lobeshymne verliere: Eine Gruppe streckenflughungriger Menschen macht für eine Woche die kleine Stadt Piedrahita mitten im spanischen Nirgendwo unsicher und zieht aus, um persönliche Flachland-Streckenrekorde zu knacken, die besten Tapas-Bars der Gegend ausfindig zu machen und eine Woche das süße Leben mit der fliegenden Großfamilie zu genießen. Fragt man die Rasselbande an Tag 1 was sie erleben und erreichen möchte, schallt es wie aus einem Munde: „Fliegen mit Freunden!“ „Und 200 km weit fliegen wäre auch ganz nett.“

All das sollte diese Woche für uns bereithalten und sorgte für verzückte Gesichter nach wunderbaren Flügen bis zum Abend mit einer Basis von 4.500 m, traumhaften Bärten und Dahin-Cruisen in der Konvergenz, Flügel an Flügel mit tollen Menschen. Dank Live-

tracking können wir sowohl am Boden als auch in der Luft mit den anderen mitfiebern und uns mit- und füreinander freuen. Gut gelandet holen Dani und Ben uns ab und fahren die Party-Busse vollbepackt und mit bester Stimmung nach Hause, um dort gemeinsam himmlisch zu schlemmen. Kochen können wir einfach! Und der Knoblauch-Geruch schweißst so eine Gruppe auch noch zusätzlich zusammen.

Auch die Badenixen kommen dieses Jahr zu ihrer bei 42 °C dringend benötigten Abkühlung. Option 1: Pool, optional mit Apfeltaschen für die Vitamine. Option 2: zum See fliegen. Option 3 für alle Berglachse: Gumpen mit Zengarten-Ästhetik und Klippenspringen. Ist doch für alle was dabei, oder?

Man kennt ja das alte Sprichwort: „Ist die Sonne nach legendären Sonnenuntergangsflügen untergegangen, leuchten die Sterne heller.“ Dieses Event stand unter dem Stern des Abschieds. Chris war seit 2014 Herz und Seele des Piedrahita-Events und nimmt nun leider seinen Hut. Das meine ich ganz wörtlich: Mit seinem 290 km weitem Flug hat er sich unseren paillettenbesetzten Tagessieg-Hut redlich verdient. Danke Chris, dass du dich so viele Jahre so für uns eingesetzt und uns damit traumhafte Flüge und eine großartige Zeit beschert hast. Auch die beste Busfahrerin Dani wird sich nach all den Jahren ein neues Verbundsgebiet suchen. Danke, dass du uns immer sicher und mit unendlich viel Spaß nach Hause gebracht hast. Deine Freude ist einfach ansteckend! An den besten Fahrer Ben: Vielleicht haben wir ja Glück und du bleibst uns noch erhalten? Bis nächstes Jahr bleibt mir nur das Marmeladenglas voller Erinnerungen und spanischem Sonnenschein.



Folge uns auf Instagram @dhv_jugend



BEN NEUMANN



LAURENT EHERLER



TIMO STOLL

Info

Schon für die Events 2024 angemeldet?

Sichere Dir Deinen Platz: unter www.dhv-jugend.de/events

Amore am Lago Maggiore

TEXT: INES STOLL

Sommerfieber – Das größte Event des Jahres lockt unsere bunte Truppe nach Italien. Wir schlagen unsere Zelte direkt am Landeplatz auf. Der Delta Club Laveno empfängt uns herzlich mit einem großen BBQ. So schwören sich viele bekannte und auch neue Gesichter auf eine tolle Woche ein.

Die ersten zwei Tage beschert uns der Nordföhn ein umfangreiches Alternativprogramm. Das heißt, die Westseite des Sees erkunden, um einen Klettersteig zu machen oder zum See zu kommen. Als der Wind endlich abflaut, ist die Vorfreude groß auf die ersten Flüge vom Monte Nudo. Fliegerisch kommt dabei jeder auf seine Kosten. Von ruhigen Flügen und Soaring am Abend, bis hin zum gemeinsamen Streckenjagen. Auch wenn die örtliche Luftraumstruktur die eine oder andere Route einschränkt, finden sich in der Luft oft Gruppen. Spätestens an den östlich gelegenen und von uns so benannten Bastel-Bergen trifft man auf Mitstreiter für die Weiterreise Richtung Norden. In unserer Gruppe sind auch ein paar Fußgän-

ger dabei, die mit dem DHV-Jugend-Tandem den Lago Maggiore von oben bestaunen können.

Nach langen Tagen in der Luft wird abends gemeinsam gegessen. Zum Abendprogramm gehört, dank etwas Kreativität, dieses Mal auch ein Outdoor-Kino. Und was auf einem Jugendevent selbstverständlich nicht fehlen darf, ist das Lagerfeuer mit Musik am Abend. Überraschend sind immer wieder die Gesangs- und Kompositionstalente, die in der DHV-Jugend schlummern. Was viele daher neben tollen Erinnerungen mitnehmen, ist vor allem einen Ohrwurm „Oh je, oh je, I lost my heart ...“

Einige Glückliche, die nicht direkt wieder in die Uni oder zur Arbeit müssen, haben sich für ein Afterevent zusammengeschlossen, um weitere Flugspots rund um den Lago Maggiore zu erkunden. Doch wie immer heißt es: Nach dem Event ist vor dem Event - damit ist die Vorfreude groß auf das nächste Wiedersehen!



WE LOVE TO FLY

Gut ausgerüstet in die Luft



DER ÜBERFLIEGER - CHRIGEL MAURER

Der elffache Weltcup Sieger und dreifache Weltmeister gibt seine Erfahrungen weiter und erzählt, woher er kommt und wer er ist.

Preis: 49,00 €



DAS THERMIK- UND STRECKEN-FLUGBUCH

für Gleitschirm- und Drachensegler

Preis: 59,95 €



FLUGGEBIETE EUROPA - FLUGFÜHRER

für die Reise-, Urlaubs- und Flugplanung
3. aktualisierte Auflage

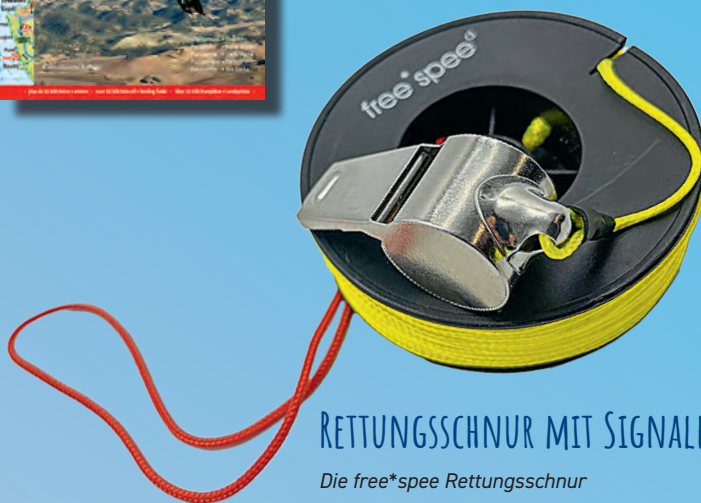
Preis: 49,80 €



CHIBA PERFORMER SUPER THERMO

Der wärmste seiner Klasse für die ganz kalten Tage

Preis: 95,00 €



RETTUNGSSCHNUR MIT SIGNALPFEIFE

Die free*spee Rettungsschnur mit ultralauter Signalpfeife.

Preis: 15,30 €



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.



Südafrika: Membership im Verband SAHPA beachten

Der südafrikanische Verband SAHPA hat sich an den DHV mit einer Beschwerde über deutsche Gastpiloten gewandt. Nicht alle würden der gesetzlichen Pflicht zur Gast-Mitgliedschaft im Verband SAHPA nachkommen. Im Falle eines Unfalls mit Bergung werden die entstandenen Kosten von der in der SAHPA Mitgliedschaft enthaltenen Versicherung übernommen. Besteht eine solche Versicherung nicht, gehen die Kosten zu Lasten des südafrikanischen Steuerzahlers. Das hat bereits zu Unmut in der südafrikanischen Luftfahrtbehörde geführt. 6 von 9 deutschen Piloten, die in den letzten 3 Jahren mit Helis geborgen werden mussten, waren, lt. SAHPA, nicht versichert. Dem DHV wurde eine entsprechende Liste übermittelt.

Wir möchten daran erinnern, bei Flügen im Ausland die dortigen Regeln zu respektieren. In Südafrika gehört dazu, dass eine Gast-Mitgliedschaft im Verband bestehen muss. Infos auf der Website von SAHPA: www.sahpa.co.za/membership/

Neuer Verein Herzlich willkommen

Grenzlandflieger-FRG e.V.
Thomas Windorfer
Jägerstraße 12
94089 Neureichenau



Nachhaltigkeit - Macht mit!

Ein wichtiges Thema ist die Umsetzung des Themas Nachhaltigkeit in unserem Verband. Neben den eigenen Bestrebungen in unserer täglichen Arbeit ist es für uns ein Ziel, Vereine, Flugschulen und Hersteller zu motivieren, durch selbstgewählte Aktionen, Projekte und Maßnahmen aktiv zu werden. Dank eurer Mitarbeit können wir euch bereits jetzt eine Fülle von Best Practice Beispielen präsentieren.

Macht mit, denn die Summe der vielen kleinen Dinge macht hier den Unterschied!

Schickt uns eure Beispiele an:

flugbetrieb@dhvmail.de















Hanggliding Challenge 2024

[Online-Anmeldung](#)

Die Hanggliding-Challenge 2024 - Willst Du besser Starten, Thermik- und Streckenfliegen, Landen, ins Wettbewerbsgeschehen einsteigen..... oder einfach viel gemeinsame Flugabenteuer mit Gleichgesinnten erleben? Dann komm vorbei, wir freuen uns auf Dich! Vom 23. - 28. Juni 2024 findet die Hanggliding Challenge, der Einstiegsbewerb für angehende Wettbewerbs- und XC-Piloten und für alle, die gerne dazu lernen wollen, statt. Austragungsort: Greifenburgt/Kärnten/Österreich



GARANTIERT DRACHENFLIEGEN

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



DHV-Schleppauskünfte

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

DHV-Rechtsberatung

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



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



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
info@hotspot.de



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



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



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



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



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



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



DHV Regionalbeiräte > Deine Ansprechpartner vor Ort!

Regionalbeirat Nord
(Region Hamburg, Bremen, Niedersachsen, Schleswig-Holstein)

Prof. Dr. Uwe Apel
regionalbeirat-nord@dhv.de

Regionalbeirat Ost
(Region Berlin, Brandenburg, Mecklenburg-Vorpommern, Sachsen, Sachsen-Anhalt, Thüringen)

René Altmann
regionalbeirat-ost@dhv.de

Regionalbeirat Mitte
(Region Hessen, Saarland, Nordrhein-Westfalen, Rheinland-Pfalz)

Uwe Preukschat
regionalbeirat-mitte@dhv.de

Regionalbeirat Südwest
(Region Baden-Württemberg)

Björn Berle
regionalbeirat-suedwest@dhv.de

Regionalbeirat Südost
(Region Bayern)

Dieter Lische
regionalbeirat-suedost@dhv.de

Die Regionalbeiräte werden von den Mitgliedern der jeweiligen Region auf der Regionalversammlung gewählt. Sie sind Ansprechpartner der Piloten und Vereine der jeweiligen Region und tragen die Themen in die DHV Kommission. In der Kommission sind sie zusammen mit den Vorständen, Fachbeiräten und leitenden Mitarbeitern beratend tätig. Die Regionalbeiräte arbeiten ehrenamtlich.

Die Kommissionsprotokolle findet ihr im DHV Serviceportal <https://service.dhv.de> unter Verbandsinterna (nur für DHV Mitglieder).

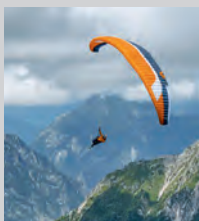
Neue Geräte mit DHV-Musterprüfung

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



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

ALLE FOTOS HERSTELLER



Skywalk Tequila 6

Der Gleitschirm Skywalk Tequila 6 des Herstellers Skywalk GmbH & Co. KG hat die Musterprüfung des DHV mit Klassifizierung B, in den Größen 75, 85, 95, 105, 115 und 135 nach den LTF NFL HG/GS 2-565-20, EN 926-2:2013+A1:2021, EN 926-1:2015 erfolgreich abgeschlossen.

Produktinformationen des Herstellers unter www.skywalk.org



DesignProducts SHE 1

Der Hängegleiter Combat SHE 1 des Herstellers DesignProducts Markus Eggmann hat die Musterprüfung des DHV mit Klassifizierung 3, nach den Lufttüchtigkeitsforderungen für HG und GS in der Größe 12.7 erfolgreich abgeschlossen.

Produktinformationen des Herstellers unter <http://www.cloudbase.ch/>



UP Summit X

Der Gleitschirm UP Summit X des Herstellers UP International GmbH hat die Musterprüfung des DHV mit Klassifizierung B in der Größe S nach LTF NFL HG/GS 2-565-20, EN 926-2:2013+A1:2021, EN 926-1:2015 erfolgreich abgeschlossen.

Produktinformationen des Herstellers unter www.up-paragliders.com



Woody Valley Cabrio

Das Hängegleitergurtzeug Cabrio des Herstellers Woody Valley S.r.l. hat die Musterprüfung des DHV nach den Lufttüchtigkeitsforderungen für HG und GS erfolgreich abgeschlossen.

Produktinformationen des Herstellers unter www.woodyvalley.eu/ger



NOVA Bantam 2

Der Gleitschirm NOVA Bantam 2 des Herstellers NOVA Vertriebsgesellschaft m.b.H. hat die Musterprüfung des DHV mit Klassifizierung D nach LTF NFL HG/GS 2-565-20, EN 926-2:2013+A1:2021, EN 926-1:2015 in der Größe 14 erfolgreich abgeschlossen.

Produktinformationen des Herstellers unter www.nova-wings.com



PHI Viola 2

Der Gleitschirm PHI Viola 2 des Herstellers Papesh GmbH hat die Musterprüfung des DHV mit Klassifizierung A, nach den LTF NFL HG/GS 2-565-20, EN 926-2:2013+A1:2021, EN 926-1:2015 in der Größe 16 erfolgreich abgeschlossen.

Produktinformationen des Herstellers unter <https://phi-air.com/>

Sicherheitsmitteilungen



Air Design Gleitschirme / Eazy 2, Eazy 2 Superlight, SuSi 3, Vita 2, Vita 2 Superlight, Rise 3 und Volt 3

Der Hersteller Air Design hat eine Sicherheitsmitteilung zu Gleitschirmen aus dem Produktionsjahr 2018 herausgegeben. Betroffen sind die Modelle Eazy 2, Eazy 2 Superlight, SuSi 3, Vita 2, Vita 2 Superlight, Rise 3 und Volt 3 mit Produktionsjahr 2018 und den Seriennummern von P183912A bis P184417A.

Bei einem Gleitschirm war es zu einem Bruch von Leinen-Loops bei einem Sicherheitstraining gekommen. Air Design fordert alle Halter der oben beschriebenen Muster auf, eine Überprüfung der Leinen-Loops vorzunehmen.

Sicherheitsmitteilung auf der Hersteller-Webseite
<https://ad-gliders.com/sicherheitsmitteilung-20231109/>

SICHERHEIT LEICHT VERPACKT

eternity⁴
(LTF/EN A)



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



ALPIN SUPERLIGHT
FÜR DEINE SICHEREN GLÜCKSMOMENTE

**anna
purna²**
(LTF/EN A)



MIDDLE-B HIGHLIGHT
FÜR DEIN SICHERES WEITERKOMMEN

Lightning²
(LTF/EN B)



www.u-turn.de





Erlebnisbericht von Regionalbeirat Dieter Lische
GraziMan 2023

GraziMan - Der besondere Triathlon in Bad Reichenhall. Mountainbiken, Berglauf und Gleitschirmfliegen sind die einzigartigen Disziplinen. Mein Team und ich starteten mit 90 weiteren Teilnehmern. Während meine jungen Teamkollegen 650 Höhenmeter mit dem Mountainbike und zu Fuß meisterten, nahm ich den Gleitschirm-Part auf mich. Eine Überraschung: Ich musste vor meinem Flug selbst noch 400 Höhenmeter wandern, schwer beladen mit 25 kg Ausrüstung. Alle anderen, mit leichteren Ausrüstungen, waren schneller. Im Flug konnte ich einige überholen, landete aber zu hoch und musste dann laufen... Wir hatten viel Spaß, aber ich benötigte 10 Minuten im Flug, während der schnellste unter 5 Minuten brauchte. Doch der Geist des Wettbewerbs und die anschließende Feier mit Livemusik waren unbezahlbar. Ein Lob an den GSC Albatros Bad Reichenhall für die erfolgreiche Veranstaltung. Ich freue mich schon auf das nächste Mal, dann allerdings mit leichter Ausrüstung!

Dieter Lische
 DHV Regionalbeirat Südost



Gleitsegelclub Paraotic Konstanz
Hüttenwochenende und Clubmeisterschaft zum 30-Jahre-Jubiläum

Unter dem Motto „wenn nicht jetzt Vandans“ haben sich Ende September 26 Paraotinnen und Paraoten ins schöne Montafon begeben, um das 30-jährige Bestehen unseres „Gleitsegelclubs Paraotic Konstanz“ gebühlich zu feiern. Am Samstag stand die jährliche Clubmeisterschaft an, die in Schruns am Hochjoch ausgetragen wurde. Wie jedes Jahr suchten wir die Pilotin bzw. den Piloten mit dem längsten Flug, außerdem wurde diesmal der höchste und weiteste Flug prämiert und wie immer ein Ziellandewettbewerb durchgeführt. Bei zunächst zäher und teilweise zerrissener Thermik musste jedes Steigen mitgenommen werden, um auf den etwa 1.600 Höhenmetern zum Landeplatz möglichst lange in der Luft zu bleiben. Nachdem fast alle Paraotinnen und Paraoten, bei zwischenzeitlich turbulenten Bedingungen, sicher am Landeplatz gelandet waren, setzte auch der amtierende Clubmeister, Kim Lasse Rehberg, nach 151 Minuten Flugzeit sicher am Landeplatz auf. Als einziger landete er direkt auf dem Zielpunkt und erflog gleichzeitig mit 2.278 m auch die höchste Flughöhe. Er konnte somit drei von vier Kategorien für sich entscheiden und sich auch 2023 verdient die Clubmeisterschaft sichern. Alle Teilnehmerinnen und Teilnehmer konnten sich über tolle Sponsorenpreise der Gleitschirmhersteller NOVA, PHI und SWING, sowie der Flugschule Blue Sky freuen. Bei Tischtennis, Tischkicker und Billard sowie ausgiebigem „Fliegergarn“ genossen alle noch die gemeinsame Zeit und ließen 30 Jahre unseres außergewöhnlichen Gleitschirmvereins, der sich im Jahr 1993 aus einer losen Gruppe von anfänglich vier Gleitschirmfliegern gegründet hatte, Revue passieren.

Fabian Herkommer
www.paraotic.com

Nordbayerische Drachen und Gleitschirm Flieger NBDF TSTIVAL Siegritz

Was liegt näher, als Piloten in ihrem bevorzugten Fluggebiet „Flachland“ ein Festival anzubieten?

Nach dem Erfolg des letzten Jahres haben wir die Idee wieder aufgenommen, die Nachbarvereine Bamberger Gleitschirmclub (BGSC) und Nordbayerische Drachen- und Gleitschirmflieger (NBDF) haben im September auf dem Fluggelände in Siegritz wieder ein Festival veranstaltet. Bei traumhaftem Wetter, Ostwind am Samstag, Westwind am Sonntag und moderater Thermik konnten ausgiebig die Schirme und Gurtzeuge von BRUCE GOLDSMITH DESIGN, NOVA, OZONE, UP und Woody Valley getestet werden. Die beiden ELOWIN der Vereine brachten die Piloten ohne lange Wartezeiten sanft in die Luft. Bei jedem Start testeten alle auch automatisch die Vorzüge einer Elektrowinde. Der Grill war ab Mittag ständig im Einsatz. Der Generator für die Getränkeabkühlung lief den ganzen Tag. So konnte man auch am Boden unter Pavillons die hohen Lufttemperaturen gut aushalten. Abends am Lagerfeuer gab es noch lange Diskussionen über Vor- und Nachteile der getesteten Schirme. Aber auch manch wilde Geschichte über die schreckliche Thermik... Der Aufwand war groß, aber dank der vielen Helfer hat es super geklappt, die Stimmung war großartig – es hat wieder viel Spaß gemacht.

Alfred Riedl

www.nbdf.de/seite/siegritz/



Drachen- und Gleitschirmfliegerfreunde Rhein-Mosel-Lahn Fliegerfest 2023

Ende August fand das traditionelle Fliegerfest der Drachen- und Gleitschirmfliegerfreunde Rhein-Mosel-Lahn in Lasserg an der Mosel statt, das gemeinsam mit dem Drachen- und Gleitschirmfliegerclub Siebengebirge (DGC) veranstaltet wurde. Trotz durchwachsener Wetterprognose konnte an beiden Tagen sowohl von den beiden Doppeltrommelwinden als auch vom Hang aus in Richtung Burgen bis zum Abend hin gestartet werden. Die Windenfahrer verzeichneten an diesem Wochenende über 180 Starts. Rund 100 Pilotinnen und Piloten waren vor Ort und konnten kleine Platzrunden drehen oder sich in guten thermischen Phasen auch länger in der Luft halten. Einige Besucher durften sich dank eines Tandempiloten den Traum vom Fliegen erfüllen. Aktuelle Gleitschirme von Swing, Advance und Flair standen zur Verfügung und wurden ausgiebig getestet. Die Koblenzer Flugschule Air-Touch und Para-Motorparts boten ein umfangreiches Angebot an Flug-Zubehör an. Ein großer Dank gilt den Organisatoren, den zahlreichen Helfern aus beiden Vereinen, den Ausstellern, dem Roten Kreuz und den Lassergern, die wieder zu dieser schönen Veranstaltung beigetragen haben.

Uwe Lochmann

www.thermik4u.de

ANZEIGE

PASSION WITH EXPERIENCE

GLEITSCHIRM CHECK IST VERTRAUENSsache. ZUFRIEDENE LANGZEITKUNDEN SEIT 1985



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

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

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



Drachen- und Gleitschirmverein Südwürttemberg-Hohenzollern
**Sommerfest mit Ziellandewettbewerb
 in Buttenhausen**

Im Juli fand wieder das jährliche und traditionelle Sommerfest der DGV-Piloten in Buttenhausen auf der schwäbischen Alb statt. Bei tollen und flugtauglichen Wetterverhältnissen fanden sich am Samstag viele Fliegerkameraden und Gäste in Buttenhausen im schönen Lautertal ein. An diesem Tag wurde bei optimalen Bedingungen viel geflogen, in der Lauter gebadet und abends bei sommerlichen Temperaturen gefeiert. Der Ziellandewettbewerb am Sonntag an der oberen Tonhalde fand bei allen Piloten und Gastpiloten großen Anklang und fand in einem vorgegebenen Zeitfenster statt.

Jeder der 18 Teilnehmer hatte einen Versuch, mit seinem Gleitschirm so nahe wie möglich am markierten Zielpunkt zu landen. Mit Bravour meisterten die Piloten die Aufgabe und erreichten teilweise sogar direkt den Landepunkt. Vielen Dank auch an unsere Sponsoren, die tolle Preise an unsere Gewinner und Teilnehmer ermöglichten.

Alex Clauß

www.dgv-piloten.de



DC Hohenneuffen
Schöner Erfolg bei German Open

Eine harte Woche endete für das Wettkampfteam des Drachenfliegerclubs Hohenneuffen mit einem schönen Erfolg. Bei den Offenen Deutschen Meisterschaften, aus 31 Ländern nahmen 135 Piloten teil, belegte Heinrich Bretz einen hervorragenden 10. Platz. Unter den deutschen Teilnehmern kam Heinrich hinter Martin Petz, Ferdinand Vogel und Andreas Malecki auf Rang 4. Am 11. August begann mit den Ikarus Open in Werfenweng (Österreich) der Wettbewerbsmarathon. Nach 5 Tagen und 5 Rennen erreichte Reiner Braun Platz 15, was ihn in der Weltrangliste weit nach vorne bringen wird. Bei 154 Teilnehmern konnten sich Heinrich Bretz, Peter Nägele und Timo Schwer nur im Mittelfeld platzieren. Nach der Siegerehrung zog dann der Troß weiter nach Greifenburg in Kärnten, wo am nächsten Morgen die German Open gestartet wurden. Bei nur mäßiger Thermik und widrigen Winden kämpften sich die Piloten an 4 Tagen um die Wendepunkte ins Ziel. Alle Hohenneuffener schafften es in die vordere Hälfte. Mit einem 16. Platz am 2. Wertungstag und Rang 4 bei der letzten Aufgabe gelangen Reiner Braun und Heinrich Bretz klasse Leistungen. Großes Pech hatte Lorenz Ziegler am letzten Tag. In der Spitzengruppe liegend zwang ihn der aufkommende Gegenwind nur 700 m vor dem Ziel zu einer Außenlandung.

Dieter Rebstock

www.dc-hohenneuffen.de

ANZEIGEN

- 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
 Kemptenerstr. 49 | 87629 Füssen | Tel. 0170-9619975

Cabo de Gata -Andalusien
 Cortijo El Campillo CaboActivo

Flugferien mit Stil

Elcampillo.info CaboActivo.com Tel. 34 950 525779



Teilnehmer der Vereinsmeisterschaft vor dem Kaisergebirge

Silent Wings

Die Geier führten zum Sieg

2 Stunden und 46 Minuten dauerte der Gleitschirmflug von Martin Brunnecker aus Gangkofen im fernen Nepal. Gestartet war er in Sirkot auf 1.450 m Höhe, in Sichtweite der Annapurna, einem Achttausender. Das Fluggebiet wird von Babu betrieben, einem nepalesischen Nationalhelden, der dafür bekannt wurde, dass er mit dem Gleitschirm vom Mount Everest geflogen ist. Martin Brunnecker nutzte das überaus fliegerfreundliche Wetter und das Fluggebiet für einen Dreiecksflug mit 75,7 Punkten. Über insgesamt 37,9 km führte der Flug mit einer maximalen Höhe von 3.141 m. Mehrere Male zeigte dabei die kreisenden Geier eine rettende Thermik an, so dass Martin Brunnecker immer weiter vorankam und schließlich nach 3 Wendepunkten in Syangja am Aadhi Khola River landete. Dieser Flug brachte dem Piloten den Preis „Frühjahrsthermikadler 2023“ der Silent Wings aus Burg- hausen ein, den immer der Pilot erhält, der als erstes im Jahr einen Flug mit mehr als 75 Punkten absolviert.

Vereinsmeisterschaft

Zur Vereinsmeisterschaft trafen sich die Piloten des Gleitschirm- vereins Silent-Wings im österreichischen Kössen. Am besten erwischte es Anton Waldinger aus Frontenhausen, der zuerst nach Lofer flog, dort umkehrte und über die Steinplatte zurück zum Wilden Kaiser flog. Hier erreichte er mit 3.220 m auch seine größte Höhe, bevor er nach 3:43 Stunden Flug und 65,4 km am Unter- berghorn landete. In etwa die gleiche Route nahm Rudolf Richter aus Eggenfelden, der aber das geflogene Dreieck etwas kleiner und nach 3:23 Stunden Flug und 33,5 km landete. Den dritten Platz erreichte Richard Großschedl aus Postmünster. Beim Sommerfest überreichte der Vorjahresvereinsmeister Helmut Strasser aus Triftern den Wanderpokal an den neuen Vereinsmeister Anton Waldinger aus Frontenhausen.

Martin Brunnecker

<http://www.silent-wings.eu>



2-Jahres Check Gleitschirm 159,- Euro
 Retter packen ab 39,- Euro
 Check inkl. Retter packen 184,- Euro

Checks - Reparaturen - Retter packen - Verkauf - Tandemflüge

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

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

Gleitschirmreisen






www.bluesky.at · Tel. +43 4842 5176



Feelink

Isidora Romanj
 T-shirts and more
 for original pilots



SCAN ME

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



Anzeigen Hotline

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



Delta-Club Wiehengebirge 40-jähriges Jubiläum

Im September feierte der Delta-Club Wiehengebirge sein 40-jähriges Vereinsjubiläum. Bei spätsommerlichem Wetter kamen zahlreiche Gäste zu unserem schönen Fluggelände an der Porta Westfalica, um mit uns gemeinsam zu feiern. Dazu gehörten unsere Gründungsmitglieder, ehemalige Vereinsmitglieder, unsere Fliegerfreunde der benachbarten Vereine und die Drachen- und Gleitschirmflieger des Delta-Club Wiehengebirge. Für das leibliche Wohl wurde natürlich auch gesorgt. Der Verein hat das komplette Essen und die Getränke übernommen. Begleitet wurde die Veranstaltung durch die Live-Band ROCK DIVISION, die für eine erstklassige und gelungene Feier sorgte. Viele interessante Gespräche aus der 40-jährigen Vereinsgeschichte, wie gemeinsame Urlaube und das Fliegen am heimischen Fluggelände kamen wieder in Erinnerung. Ein großer Dank geht an das Organisations-Team unter Leitung von Karin Traue. Wir wünschen uns und unseren Fliegerfreunden auch für die Zukunft weiterhin schöne und sichere Flüge an unserem beliebten Fluggelände am Wiehengebirge.

Sven Stieghorst (Jugendwart /PR)
www.dcwiehengebirge.de



Schwäbisch Haller Drachenflieger Vereinsmeisterschaft 2023 am Einkorn

Herbstzeit ist die Zeit, in der die Kinder auf dem Schwäbisch Haller Naherholungsgebiet Einkorn ihre Drachen steigen lassen, aber auch die Zeit, in der die Drachenflieger des HGC die besten Windbedingungen für ihr jährliches Pokalfliegen am Einkorn vorfinden. An einem warmen Samstag Mitte Oktober starteten 17 Piloten des Haller Drachenfliegervereins früh um 9:00 Uhr mit dem Aufbau der Drachen, da der Westwind im Tagesverlauf kräftig auffrischen sollte. Der erste Durchgang des Wettbewerbs mit Ziel- und Zeitflugwertung konnte dann auch schon vor dem Mittag abgeschlossen werden und die zuletzt gestarteten Piloten flogen zum Teil auch schon Startüberhöhungen heraus. Beim zweiten Durchgang mit kräftigerem Westwind gelang es den meisten Piloten die angesetzte Mindestflugzeit zu erfliegen und mehrere Piloten flogen deutlich länger, soarten bis zu einer halben Stunde im Aufwindband und überhöhten den Startplatz. Durch die durchweg guten Flugzeiten war letztlich dann auch das Lande-können bei der Endauswertung entscheidend und der Pokal des Vereinsmeisters ging an Bernd Metzger vor Jörg Mayer und Martin Gronbach. Den Damenpokal bekam Beate Bauer mit dem sechsten Platz in der Gesamtwertung. Bester Senior wurde Marko Batic und bester Newcomer Traugott Schierle.

Christoph Wankmüller
www.hgc-einkorn.de

ANZEIGEN

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



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



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



Sicherheitstraining, Streckentraining, Technik, Refresher Kurse, Motorkurse

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

MoselGlider.de OnTour



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



DGF Hohenlohe Pokalfliegen 2023

Am dritten Augustwochenende fand bei Mulfingen der 43. Wettbewerb um den Hohenlohepokal an der Abrollwinde statt. Die Aufgabe an beiden Tagen bestand darin, lange zu fliegen und dabei eine selbstgewählte, geschlossene Strecke nach den Regeln des DHV-XC zurückzulegen. Einzig die Landung musste in einem Radius von einem Kilometer um den Startpunkt erfolgen. Bei einem Absauser außerhalb wurde die Flugzeit bis zu einer Stunde noch gewertet. Die Leistungsunterschiede bei den Drachen wurden durch die bekannten Faktoren berücksichtigt. Auch für die Schirme wurden erstmalig Faktoren für die Klassen A-D festgelegt, um die mittlerweile großen Leistungsunterschiede etwas auszugleichen und Piloten mit niedrigen Geräteklassen auch Chancen auf vordere Plätze zu ermöglichen. Trotz geringer Streckenmöglichkeiten kam es auf die Flugroute an, um optimal zu punkten. Wer die Ausklinkhöhe geschickt nutzte, Bereiche mit geringem Sinken oder leichtem Steigen fand und dabei noch ein gleichseitiges Dreieck fliegen konnte, sicherte sich wertvolle Punkte. Es konnten jeweils zwei Durchgänge bei den Drachen und den Schirmen geflogen werden.

Vorstand Walter Hofmann blickte am Abend bei der Siegerehrung auf ein gelungenes Pokalfliegen zurück und überreichte die Pokale wie folgt:

Drachen:	Gleitschirm-Schirmklasse:
1. Thomas Goll, Gecko	1. Helmut Fahrner „C“
2. Peter Friedemann, Atos	2. Michael Behn „B“
3. Manfred Pientka, Moyes Litespeed	3. Michael Senge „B“

Unser Dank gilt dem Nachbarverein aus Markelsheim, der uns mit seiner Winde unterstützt hat und so eine zügige Startreihenfolge möglich machte.

Thomas Goll

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



Gleitschirmflieger Axel Pohl aus Bad Säckingen hat Glück beim Trampen in Wehr

Delta-Club Condor Wehr

Dankeschön an freundliche Autofahrerinnen und Autofahrer

Häufig hört man, dass nur das Fliegen schöner sei. Doch für Gleitschirmflieger, die zu früh in Wehr landen, kann die Rückfahrt zum Startplatz Heue/Bergalingen oft genauso erfreulich sein wie der vorangegangene Flug – wenn nicht sogar schöner. Seit 1995 tragen engagierte Autofahrerinnen und Autofahrer maßgeblich dazu bei, diesen Glücksmoment durch Mitnahme der trampenden Flieger zu ermöglichen.

Die solidarische Geste der Fahrerinnen und Fahrer, die freiwillig einen Umweg in Kauf nehmen, um die Flieger direkt zum Startplatz zu bringen, wird von diesen als große Freundlichkeit und Hilfsbereitschaft wahrgenommen. Besonders nach einem missglückten Thermikeinstieg ist oft eine verfrühte Landung in Wehr unvermeidlich. Hier zeigt sich der unschätzbare Wert der Mitnahme der trampenden Flieger, die somit eine zweite Chance für einen erfolgreichen Thermik- oder Streckenflug erhalten. Hierdurch verbessern alle gleichermaßen ihren CO₂-Fußabdruck und tragen zur Schonung der Umwelt bei. Der Delta-Club Condor möchte daher allen Autofahrerinnen und Autofahrern herzlichst danken, die im Laufe der Jahre ihre Fahrzeuge für Trampere geöffnet haben. In den vergangenen Jahren entstanden dadurch viele persönliche Bekanntschaften. Einige von ihnen wurden durch die Gespräche so stark motiviert, dass sie sich entschlossen, ebenfalls eine Flugschule zu besuchen und in die Luft zu gehen.

Robert Metzger

www.delta-club-condor.de



Übergabe des Spendenschecks in Höhe von 3000.- EUR. Dritter von links Manfred Heinrich, Schwäbischer Albverein Ortsgruppe Killer, Fünfter von links Peter Böhm, Vorstandsmitglied DGFC Starzeln Zollernalb



Die glücklichen Sieger der Vereinsmeisterschaften des DGFC:
 1. Platz Lucas Christner (Bildmitte), 2. Platz Hans Dörmer (links), 3. Platz Hans-Joachim Seizinger (rechts im Bild Vereinsmitglied Maria, die stellvertretend den Pokal in Empfang nahm)

DGFC Starzeln-Zollernalb

3.000 EUR Spende für den Wiederaufbau der Schutzhütte am Killerberg

Die Paraglider des Drachen- und Gleitschirmflieger Clubs Starzeln Zollernalb veranstalteten im September 2023 ein Benefizfliegen auf der Albhochfläche Schnaidthalde zwischen Onstmettingen und Hausen im Killertal.

Bei herrlichem Wetter konnten insgesamt 50 Tandemflüge an der Seilwinde absolviert werden. Bereits in den vergangenen Jahren konnten durch diese Charity-Aktion der Gleitschirmflieger einige Tausend Euro gespendet werden.

In diesem Jahr haben sich die Gleitschirmflieger aus dem Zollernalbkbereich etwas ganz Besonderes überlegt. Der Schwäbische Albverein baut Schutzhütten mit Grillstellen an besonders schönen Aussichtspunkten entlang des Albraufs. Leider ist die Schutzhütte der Ortsgruppe Killer auf dem Killerberg im vergangenen Jahr bis auf das Fundament komplett abgebrannt. Deshalb sollten die diesjährigen Einnahmen für den Wiederaufbau der Hütte gespendet werden.

Am Ende der Veranstaltung überreichte Vorstandsmitglied Peter Böhm dem Vorsitzenden des Schwäbischen Albvereins Manfred Heinrich (siehe Foto) einen Spendenscheck in Höhe von 3.000 EUR und bedankte sich bei allen für den reibungslosen und unfallfreien Ablauf der beiden Tage.

Flieger spielen Darts mit dem Gleitschirm – ist das wirklich möglich?

Ja, sagte sich Vereinsmitglied Andrea Jung und hatte somit die Idee für die diesjährigen Vereinsmeisterschaften. Wie ist es möglich mit dem Gleitschirm zu fliegen und gleichzeitig Darts zu spielen? Ganz einfach: Man veranstaltet ein Zielfliegen und zeichnet auf das Landefeld eine große Dartscheibe als Zielkreis.

Gesagt getan. Die Idee von Jung wurde bei den diesjährigen Vereinsmeisterschaften in die Tat umgesetzt.

Beim diesjährigen Wettkampf konnte beim Start zwischen Seilwinde und Hang frei gewählt werden. Bewertet wurden zielgenaue Landungen. Der Zielkreis bestand aus einer großen Dartscheibe mit verschiedenen Ländern aus einem inneren Zielsektor und einem äußeren Zielsektor. Die Piloten mussten vor dem Start angeben, in welchem Feld Sie versuchen zielgenau zu landen. Bei einer Landung im inneren Zielsektor gab es 50 Punkte. Bei einer Landung im äußeren Zielsektor hingegen nur 25 Punkte. Wenn ein Pilot in dem Teilsektor landete, den er zuvor bei der Wettkampfleitung angegeben hatte, verdoppelte sich die Punktzahl. Die Windbedingungen waren ideal, so dass alle Wettkämpfer die Möglichkeit für mehrere Wertungsflüge hatten und einen herrlichen und unfallfreien Flugtag genießen konnten. Bei der Siegerehrung dankte Vorstand Lucas Christner allen Teilnehmern und den Organisatoren für Ihren Einsatz.

Dr. Hans-Joachim Seizinger
www.dgfc-starzeln.de

ANZEIGE

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



KONTEST
 GLEITSCHIRMSERVICE



zu jedem Check gibt es ein Gratis T-Shirt!



Foto: Robin Issartel / Model: Paul Guschlbauer

FLY JACKET

The FLY JACKET - Where Innovation meets Adventure

Entwickelt in enger Kooperation mit dem Extremsportler und mehrfachen X-Alps Athleten Paul Guschlbauer, weiteren Weltklasse-Athleten und dem Bergsportspezialisten Salwa. Die FLY JACKET ist speziell für Gleitschirmpiloten konzipiert, um den extremen Bedingungen in der Luft standzuhalten. Erfahre jetzt mehr über ihre einzigartigen Features!



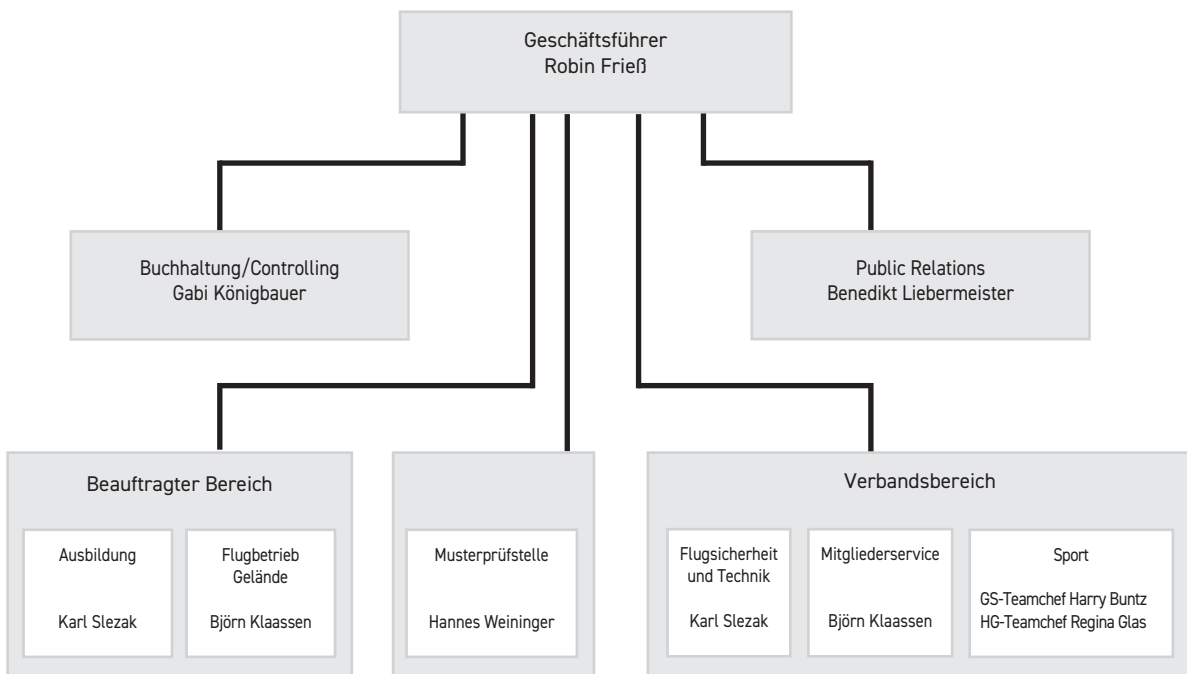
Mehr Info und
alle Features:
skywalk.info

PURE PASSION FOR FLYING

SKYWALK



Jahresbericht 2022 der DHV-Geschäftsstelle





Geschäftsführung

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

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

- Grundsatzfragen
- Personal: 28 Angestellte, zuzüglich freie Mitarbeiter
- Finanzwesen: 709 Konten, 8 Profitcenter
- Büroorganisation
- Rechtsangelegenheiten
- Verhandlungen mit BMV, LBA, Flugsicherung und Luftfahrtbehörden
- Vorstandsarbeit im Kuratorium Sport und Natur
- Verhandlungen mit Umweltministern des Bundes und der Länder
- Abstimmung mit anderen Verbänden
- Mitarbeit im Vorstand der EHPU und darüber auch bei Europe Airsports
- Mitarbeit bei FAI/CIVL
- Mitarbeit in der „Kooperation Luftsport“
- Organisation und Durchführung der Kommissions- und Vorstandssitzungen
- Berichte und Protokolle der Kommissionssitzungen und Jahrestagung im Mitgliederbereich



Robin Frieß
Geschäftsführer



Björn Klaassen
stellvertr. Geschäfts-
führer



Petra Aichele
(bis Jan. 2023)
Assistentin



Brigitta Hack
(seit März 2023)
Assistentin



Gabi Königbauer
Controlling



Barbara Lacrouts
Buchhaltung



Peter Janssen
Justiziar



Ausbildung

Das Ausbildungsreferat ist Anlaufstelle für Fluginteressierte, Piloten, Flugschulen und Fluglehrer. Täglich werden viele Anfragen rund um das Thema Flugausbildung per Mail und Telefon beantwortet.

Die Lizenzausstellung, mit all ihrer zugehörigen Verwaltungs- und Kontrollarbeit, ist ein Tätigkeitsschwerpunkt im Ausbildungsreferat. Hier erfolgt gerade die Umstellung von der bisherigen Papier- Ausbildungs-Dokumentation auf digitale Ausbildungs-Dokumentation.

Ein weiterer Fokus liegt auf der Verwaltung der rund 100 Flugschulen, der ca. 450 Fluglehrer und Fluglehreranwärter und der 110 Pilotenprüfer.

Die Lehrgänge und Fortbildungen des Ausbildungsreferats müssen organisiert werden und die Prüfer und Flugschulen in die Online-Prüfungssoftware eingearbeitet und bei der Anwendung unterstützt werden. In regelmäßigen Abständen erscheint ein Newsletter für alle AusbilderInnen. Durch das Monitoring-Tool „DHV-Pilotenumfrage“ können Flugschüler ihre Flugschule online bewerten, der DHV hat hierdurch ein wichtiges Werkzeug für die Aufsicht der Flugschulen.

Mehrere Fluglehrer- und Prüfer-Fortbildungen fanden übers Jahr verteilt statt, sowie 3 Ausbildungs-Lehrgänge für Fluglehrer-Anwärter und Fluglehrer.

Andreas Schöpke betreut als Windenschlepp-Fachmann die Schlepppiloten, Flugschulen und Vereine.

Die Sammlung von Simon Winklers Youtube-Videos zur Flugtechnik wurde auch 2023 weiter ausgebaut. Diese Clips zeigen den DHV, auch im Ausland und bei jungen Piloten, als den Gleitschirmverband, der bei der Vermittlung von moderner Flugtechnik weltweit führend ist. Link dazu auf www.dhv.de.

In einigen Fällen musste der DHV als Beauftragter „aufsichtlich“ (von der Abmahnung bis zum Anordnen des Ruhens der Lizenz) tätig werden.

- Bei 1.428 Prüfterminen wurden insgesamt 3.241 Erlaubnisse und Berechtigungen erteilt.
- 27 HG-A, davon 26 mit Startart Hang, 12 mit StartartSchlepp, 8 mit Startart UL-Schlepp (Mehrfacheintragungen von Startarten möglich)
- 2.105 GS-A, davon 2.078 mit StartartHang, 595 mit Startart Schlepp
- 25 HG-B, davon 25 mit Startart Hang, 8 mit Startart Schlepp, 7 mit Startart UL-Schlepp
- 763 GS-B, davon 762 mit StartartHang, 321 mit Startart Schlepp
- 123 GS-Passagier, davon 122 mit Startart Hang, 27 mit Startart Schlepp
- 108 Windenführer
- 36 Flugfunk
- 12 EWFs
- 4 DHV-Fluglehrerlehrgänge
- 132 Flugschulen
- 2 EWF-Seminare



Karl Slezak
Referent



Seli Müller
Assistentin



Caroline Fürst
Sachbearbeitung



Cindy Laufer
Sachbearbeitung



Regina Glas
DHV-Drachenflug-
expertin



Simon Winkler, bis Ende
2022, Aus- und Weiter-
bildung, Fluglehrer



Sebastian Mackrodt
Aus- und Weiterbil-
dung, Fluglehrer



Florian Heuber
Aus- und Weiterbil-
dung, Fluglehrer



Ruben Mahlkecht
Aus- und Weiterbil-
dung, Fluglehrer



Andreas Schöpke
Ausbildung
Windenschlepp



Mitgliederservice

Mehrere Tausend Neuaufnahmen, Versicherungsanträge, Wohnortwechsel, Versicherungsumstellungen, Schadensfälle, Kündigungen und die gesamte Shop Warenwirtschaft sind die täglichen Aufgaben. Das DHV-Versicherungsangebot deckt mit Hilfe des langjährigen Partners HDI Global alle wichtigen Versicherungsbereiche zu guten Konditionen ab. Die Halter-Haftpflicht Plus oder neu die Premium Variante bietet verbesserten Bergungskosten-Schutz. Fragen und Anliegen der Mitglieder werden mit Unterstützung der Mitarbeiter aus den anderen Fachbereichen beantwortet.

- Mitgliederverwaltung von ca. 40.000 Mitgliedern: 2.835 Neuaufnahmen, 2.307 Austritte
- Unterstützung der 320 DHV-Vereinen in Ihrer Verwaltung und sonstigen Anliegen
- Projekt Digitalisierung Mitgliedsantrag und Mitgliederverwaltung
- Fachspezifische Auskünfte und Beratung für Mitglieder und Piloten
- Erweiterung des Versicherungsangebotes, neue Haftpflichtvariante Premium
- Abwicklung der Gruppenversicherungen mit 384 Schadensfällen im Jahr 2022 (2023 Stand 01.09. 236 Schadensfällen)
- Shop Abwicklung aller Bestellungen, Wareneinkauf und Sortimentsentwicklung
- Organisation von 10 Rettungsschirm-Seminaren für Rettungsgeräte
- EWF-Lehrgänge für einweisungsberechtigte Windenführer
- Windenschlepp-Seminare bei Vereinen
- Windennachprüfung bei Vereinen
- Beratung und Hilfestellung bei Fragen zum Schleppbetrieb und Schlepptechnik (vor Ort, telefonisch und per Mail)
- Organisation Thermikmesse
- Homepage Drachenfliegen
- Tägliche Infos zum Flugwetter auf der DHV-Homepage



Jonas Schwägele
Teamleitung



Lena Cröniger
Sachbearbeitung



Iris Hallweger-Mayer
Sachbearbeitung



Kathrin Banzer
Sachbearbeitung



Elisabeth Huber
Sachbearbeitung



Seli Müller
Assistentin



Silke Pohl
IT-Projekt-
management



Andreas Schöpke
Informationsbüro
Schlepp



Volker Schwanitz
DHV-Wetterexperte

Gelände – Luftraum – Naturschutz

Kernaufgabe des Referats Flugbetrieb ist die Zulassung und der Erhalt der Fluggelände in Deutschland. Als Beauftragter des Bundesministeriums für Verkehr führt der DHV die vorgeschriebenen Verwaltungsverfahren im Rahmen der Geländezulassung durch und erteilt die Außenstarterlaubnisse nach § 25 Luftverkehrsgesetz. Ca. 40.000 Piloten verteilen sich in Deutschland auf die zugelassenen Startplätze. Geländehalter sind größtenteils die Vereine. Die größte Hürde für eine Zulassung ist nach wie vor der Naturschutz. Um unser Ziel zu erreichen, allen Fliegenden in allen Regionen wohnortnahe, allgemein zugängliche, sichere und naturverträgliche Fluggelände zur Verfügung zu stellen, steht die Geländearbeit vor einer großen Herausforderung. Der DHV unterstützt Vereine und Flugschulen, um neue Gelände zu erschließen, bestehende Start- und Landeplätze auszubauen oder zu sanieren sowie Konflikte mit Behörden, Grundeigentümern, Anwohnern und Gastfliegern zu lösen. Dafür hat der DHV verschiedene Maßnahmen entwickelt, z.B. massive Unterstützung bei Neuzulassungen von Geländen, finanzielle Förderungen für den Ausbau und die Sanierung von bestehenden Start- und Landeplätzen, Sensibilisierung der Piloten, Beratung der Luftaufsichtsberechtigten und Hilfe beim Konfliktmanagement. Zudem verfolgt der DHV generell das Ziel „Fliegen vor der Haustüre“ im Sinne der Nachhaltigkeit und um weite Anfahrten in die Gelände zu vermeiden. Das Drachen- und Gleitschirmfliegen ist im Luftverkehrsgesetz fest integriert. Das ermöglicht uns den Zugang zum Luftraum. Der deutsche Luftraum ist einer der meistgenutzten Lufträume in Europa. Trotzdem haben wir Drachen- und Gleitschirmflieger relativ viele Freiheiten. Dass dies so bleibt, ist nicht selbstverständlich. Der DHV arbeitet in verschiedenen Gremien auf nationalen und europäischen Ebenen, um weitere Restriktionen zu verhindern. Durch die Änderung der europäischen Gesetzgebung, ist der Drohnenflug zunehmend im Fokus. Der DHV hat sich diesbezüglich in Gesetzgebungsverfahren eingebracht, damit wir auch in Zukunft weiterhin frei fliegen können. Zu erwarten ist jedoch eine digitale Erkennbarkeit der Gleitschirme und Drachen im Luftraum G und E. Hervorzuheben ist die Arbeit des DHV im Drohnenbeirat des Bundesministeriums für Verkehr. Arbeitsintensiv sind die immer wieder von Naturschutzseite eingebrachten Forderungen von Überflugverboten über Naturschutzgebieten und europäischen Vogelschutzgebieten. Der DHV sucht in diesen Bereichen nach zielführenden Lösungen vor Ort.

- Durchführung von Verwaltungsverfahren und Erteilung von Geländeerlaubnissen nach § 25 LuftVG
- Erlaubnis-Änderungen, -Neufassungen, -Erweiterungen, -Verlängerungen nach § 25 LuftVG
- Kurzzeiterlaubnisse für Veranstaltungen nach § 25 LuftVG
- Digitalisierung der Verwaltungsverfahren und des Geländearchivs
- ABA (Aircraft Relevant Birdareas) - Verhandlungen beim BfN und BMU
- Luftraumseminare für Vereine / Online-Seminare für Mitglieder
- Besprechungen im Zusammenhang mit Luftraummaßnahmen (DFS) und Drohnenbeirat
- Fachtagungen und Vorträge
- Luftaufsicht in Fluggeländen/Ernennung der Beauftragten für Luftaufsicht
- Unterstützung der Vereine und Flugschulen
- Verwaltung der Geländedatenbank
- Ortstermine bei Zulassungsverfahren und Geländesicherung
- Förderung von Initiativen für den Ausbau und Sanierung von Fluggeländen
- DHV Vereins-Wetternetz
- Energiewende: Verfassen von Stellungnahmen bei Beteiligungsverfahren durch Regionalverbände, Kommunen etc. als Träger öffentlicher Belange z.B. bei der Suche nach potentiellen Flächen für WKA, Solarparks oder Ausbau des Stromnetzes.
- Information der Mitglieder über vorübergehende Flugbeschränkungsgebiete in Deutschland, z.B. wegen politischer Veranstaltung oder großer Manöver der Bundeswehr.



Björn Klaassen
 Referent Flug-
 gelände, Naturschutz,
 Luftraum



Bettina Mensing
 Sachbearbeitung



Karsten Kirchhoff
 Geländedatenbank



Helmut Bach
 Luftraumexperte/
 A380 Pilot Lufthansa



Sicherheit und Technik

Das Thema Unfälle, mit Unfalluntersuchungen, dem Erstellen von Unfallberichten, Stellungnahmen und Gutachten für Gerichte, Staatsanwaltschaften, Polizei, Versicherungen, die Kommunikation mit Unfallopfern und Angehörigen, Medien, Führung und Administration der gemeinsamen europäischen Unfalldatenbank und der Austausch mit anderen europäischen Verbänden ist insgesamt der Arbeitsschwerpunkt im Referat Sicherheit und Technik.

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

Wer einen Unfall meldet, bekommt das Angebot zu einem Gespräch mit einem Experten des DHV. Es ist für Betroffene besonders wichtig, die Unfallursachen wirklich zu verstehen, um das Geschehnis verarbeiten zu können.

Das Referat ist derzeit gefordert, an der Umsetzung des „European Plan for Flight Safety“ mitzuarbeiten. Dabei geht es im Wesentlichen darum Erkenntnisse aus der Unfallforschung allen interessierten Kreisen zu vermitteln. Die Veröffentlichungen von Unfallanalysen und Unfallberichten unter

„Sicherheit und Technik“ auf www.dhv.de sind hier als wichtiger Baustein zu nennen. Im DHVmagazin wurde hierfür die Artikel-Rubrik „Safety & Training“ eingeführt.

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

- Erfassung und Bearbeitung aller Gleitschirm- und Hängegleiterunfälle von deutschen Piloten im In- und Ausland
- Pflege der europäischen Unfalldatenbank im Auftrag des Europaverbandes EHPU
- Untersuchung möglichst aller tödlichen Unfälle von deutschen Pilotinnen und Piloten
- Veröffentlichung von Unfall-Untersuchungsberichten und Jahres-Unfallanalysen
- Fachartikel im DHVmagazin und auf der DHV-Website
- Untersuchungen von Unfall-Ausrüstungen
- Forschung und Konzeption neuer Prüfverfahren
- Fachweiterbildungen bei Vereinen und Flugschulen
- Mitarbeit bei den Ausbildungs- und Fortbildungslehrgängen für Fluglehrer
- Mitarbeit in den europäischen Arbeitsgruppen für Normierung, Ausbildung und Sicherheit



Karl Slezak
Sicherheitsreferent



Seli Müller
Assistentin



Simon Winkler
Testpilot, technischer
Mitarbeiter, ange-
stellt bis Ende 2022



Florian Heuber
Testpilot, technischer
Mitarbeiter



Lena Cröniger
Sachbearbeitung,
Pflege Unfall-
datenbank



Jugend



Aron Rodewald

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

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

Zahlen aus 2022:

- 15 durchgeführte Events für junge FliegerInnen
- Pflege und Weiterentwicklung der Homepage
- Teilnehmendenzahl Entwicklung weiterhin positiv, deutlicher Zuwachs an jüngeren Teilnehmern und Teilnehmerinnen
- 3 Sicherheitstrainings, 2 G-Force Trainings, Online-Seminar
- Presse- und Öffentlichkeitsarbeit z.B. durch Artikel im DHVmagazin, Instagram, Facebook
- T-Shirts, Aufkleber, Flyer zur Imagepflege

Im Jahr 2023 organisierte die Kommission insgesamt 26 Events für bereits fliegende PilotInnen. Ein paar der Events mussten zwar leider kurzfristig wegen schlechten Wetters abgesagt werden, die meisten Events konnten aber erfolgreich durchgeführt werden. Um den Teilnehmern und Teilnehmerinnen die Möglichkeit zu bieten ihre Horizonte zu erweitern bieten wir auch eine Auswahl an Events außerhalb des Alpenraums. In diesem Jahr waren darunter zum Beispiel ein Event an der Wasserkuppe, eines in Dänemark zum Dünensoaren sowie ein Event in Piedrahita. Zusätzlich gab es drei Sicherheitstrainings, bei denen die TeilnehmerInnen ihre Skills verbessern und viel Neues mitnehmen konnten.

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



Öffentlichkeitsarbeit

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

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

- Homepage www.dhv.de: Online-Redaktion und Webmaster, tagesaktuelle News und Berichte.
Beginn Relaunch der Homepage www.dhv.de
- Relaunch und Administration der Homepage DHV-XC, komplette Neuprogrammierung mit mobiler Ansicht
- Relaunch und Administration der Homepage DHV Shop <https://shop.dhv.de/>
- Administration des Gleitschirm- und Drachenforums
- Redaktion und Gestaltung des DHVmagazins, bisher 244 Ausgaben
- Elektronisches Publizieren des DHVmagazins auf der Plattform Issuu
- Facebook als Instrument, schnell und zeitnah Mitglieder sowie Nichtmitglieder zu erreichen und über wichtige Themen zu informieren. Zusätzlich wird die Relevanz der Verbandsarbeit verdeutlicht und unterstrichen.
- Vereinsinformation jeden Monat, wichtige Neuigkeiten zum Verband und rund ums Fliegen
- Vermittlung der Faszination des lautlosen Fliegens, z.B. DHV-TV (Videostreaming), eigener YouTube Channel, Fotogallery
- Presseseminar für Vereine, Flugschulen und Hersteller
- Unterstützung der Vereine bei der Öffentlichkeitsarbeit und bei Veranstaltungen
- Überregionale Pressearbeit, spezielle Pressemitteilungen bei Deutscher Streckenflugmeisterschaft (DHV-XC)
- Organisation von Filmbeiträgen bei verschiedenen Sendern
- Bereitstellung von selbst produziertem Filmmaterial an Fernsehsender deutschlandweit, z.B. ARD, ZDF, Bayerischer Rundfunk, RTL, München TV
- Organisation von redaktionellen Beiträgen in Printmedien
- Betreuung der Journalisten bei Schnupperkursen, Tandemflügen
- Betreuung und Auswertung von WM, EM, PWC, Deutsche und Streckenflug-Meisterschaft als Events des Drachen- und Gleitschirmfliegens
- Erfassen und Archivieren der TV-Berichterstattung über Drachen- und Gleitschirmfliegen
- Erweiterung und ständige Pflege der Pressekontakte zu TV, Printmedien und Hörfunk
- Präsenz auf wichtigen Fachmessen und Events: Thermikmesse, Stubai-Cup, Saint Hilaire, Kössen-Festival
- Breite Streuung von Infomaterial
- Ansprechpartner für die Medien zu allen Fragen des Gleitschirm- und Drachenfliegens



Benedikt
Liebermeister
Referent,
verantwortlicher
Redakteur



Brigitta Hack
PR-Assistentin



Richard Brandl
Online Redakteur



Renate Miller
Gestaltung



Jonas Schwägele
Social Media



Petra Aichele
(bis Jan. 2023)
Online-Redakteurin



Regina Glas
DHV-Drachenflug-
expertin



DHV-Musterprüfstelle

Seit den Anfängen des Drachen- und Gleitschirmfliegens führt die Prüfstelle des DHV-Musterprüfungen an Fluggeräten und Zubehör durch. Im Rahmen dieser Prüfungen wird die Sicherheit und Betriebstüchtigkeit neuer Muster untersucht. Für diese Tätigkeit ist die DHV-Musterprüfstelle nach der DIN EN ISO/IEC 17020:20112 akkreditiert. Wir prüfen alle Fluggeräte und Zubehör nach geltenden Normen und höchsten Standards.

- 90 Musterprüfbestätigungen für Gleitsegel
- 1 Musterprüfbestätigung für Hängegleiter
- 2 Musterprüfbestätigungen für Schleppklinken
- 1 Fahrwerk für Gleitsegel
- 13 Erteilungen von Kennzeichen
- 11 Sicherheitsmitteilungen

Anfang des Jahres 2023 wurde die DAkKS Wiederholungsbegutachtung der Musterprüfstelle im Rahmen eines 4-tägigen Audits erfolgreich abgeschlossen, ebenso im Juni das DAkKS Witness Audit der Rettungsgeräte Sinkgeschwindigkeitsprüfung und der Hängegleiter Testflüge am Achensee. Die Prüftätigkeit im vergangenen Geschäftsjahr wurde in gewohnt hoher Qualität durchgeführt. Die Aufstockung des Prüfpersonals im Bereich Gleitschirm Testflüge hat den erwarteten Effekt, der Erhöhung der Wettbewerbsfähigkeit erzielt. Das Team der Musterprüfstelle ist eingespielt, sehr erfahren, hoch motiviert und erfreut sich trotz harter Auslegung der Normen einer hohen Akzeptanz bei den Herstellern.



Hannes Weininger
Referatsleiter



Kerstin Liebert
Verwaltungsleiterin



Harry Buntz
Prüfer für GS,
GS-Gurte



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



Andreas Schöpke
Prüfer für
Schleppgeräte



Bernhard Stocker
Prüfer für GS



Sebastian Mackrodt
Prüfer für GS



Alex Ploner
HG-Testpilot



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



Josef Bauer
Prüfer für GS



Mario Eder
Prüfer für GS



Wettbewerbssport

Die Umsetzung des DHV-Sportkonzepts sowie die Organisation und Betreuung des Wettbewerbssports und der Sportler auf regionaler, nationaler und internationaler Ebene sind die zentralen Aufgaben des Fachbereichs Sport.

Harry Buntz ist Teamchef der Gleitschirm-Nationalmannschaft und Ansprechpartner in der Geschäftsstelle für die Angelegenheiten des Gleitschirm-Wettkampfsports.

Ferdinand Vogel leitete die Gleitschirm-Liga 2023, betreut die Nachwuchswettbewerbe der Newcomer Challenges und Juniorchallenge im Team.

Regina Glas ist Teamchefin der Drachen-Nationalmannschaft und koordiniert die Drachen-Wettbewerbsszene und Hanggliding Challenge. Weiterhin ist sie Ansprechpartnerin in der Geschäftsstelle für die Angelegenheiten des Drachenflugsports.

Die Drachen-Liga wird von Konrad Lüders geleitet.

Dieter Münchmeyer bearbeitet die Anerkennung der Rekorde.

Der DHV-XC wird betreut von Richard Brandl: Planung und Durchführung des DHV-XC der Drachen- und Gleitschirme (5.311 teilnehmende Piloten, ca. 130.000 eingereichte Flüge), Bereitstellung der DHV-XC Plattform zur Ausrichtung der Deutschen Streckenflugmeisterschaft mit 25 Wertungen, Ausrichtung von 66 Vereins- und Gebietsmeisterschaften, Nutzungsmöglichkeit als Online-Flugbuch, Flug-Archiv von 2003 bis heute, Relaunch des DHV-XC, Umsetzung von Anregungen der Piloten, technische Anpassungen und Bugfixes.

- Betreuung und Überwachung von ca. 130.000 Flügen im DHV-XC, Auswertung der 114.419 Flüge von 4.925 teilnehmenden Piloten an der Deutschen Streckenflugmeisterschaft 2022/2023, Berichtszeitraum: 16.9.2022 bis 15.9.2023
- Organisation und Durchführung DHV Fun Cup für Gleitschirme LTF 1/A und Turmdrachen, Berichtszeitraum: 16.9.2022 bis 15.9.2023
- Organisation und Durchführung der Sportlerehrungen
- Organisation (und Durchführung) der Newcomer Challenges GS und Hanggliding Challenge
- Mitorganisation und Ausrichtung der Landesmeisterschaften
- Initiierung, Mitorganisation (und Durchführung) internationaler FAI-II Wettbewerbe
- Planung, Organisation und Durchführung der Deutschen Meisterschaften HG und GS
- Betreuung und Selektion der Nationalmannschaften
- Führung und Betreuung der Nationalmannschaften bei Einsätzen auf FAI Cat.1 Wettbewerben
- Bereitstellung aller Wettbewerbsunterlagen wie Musterausschreibungen und Formulare
- Aktualisierung der Termine, Ausschreibungen und Ergebnislisten im Internet
- Ansprechpartner für Auswertungsprogramme und Wettbewerbsorganisation
- Durchführung der GPS-Dokumentation bei allen zentralen Wettbewerben
- Aktualisierung der nationalen Wettbewerbsordnung
- Planung und Verwaltung des Sportetats
- Auswertung zur Anerkennung von deutschen Rekorde, Europa- und Weltrekorden
- Mitarbeit bei der CIVL
- Koordination und Betreuung der Medien mit Bild- und Filmmaterial
- Erstellen und Aktualisieren von Live-Berichtsseiten für aktuelle Wettkämpfe
- Erstellung und Verwaltung der Online-Wettkampfanmeldungen und Zahlungseingänge
- Bearbeitung und Ausstellung von Mitgliedschaften im Verein Leistungssport, Freistellungen und Sportzeugenausweisen



Harry Buntz
Teamchef GS



Ferdinand Vogel
Newcomer
Challenges
Ligachef GS seit 2023



Konrad Lüders
Ligachef HG



Marc Wensauer
Ligachef GS
bis Ende 2022



Regina Glas
Teamchefin HG
Flexible und Starre



Richard Brandl
XC-Koordination



Petra Aichele
Sachbearbeitung,
Internetpflege
bis Januar 2023



Die grobe Welt der Soundings

Viele Piloten nutzen gerne Prognose-Temps zur Flugvorbereitung. Doch bei der Analyse sollte man skeptisch bleiben.

TEXT UND GRAFIKEN: LUCIAN HAAS

Soundings sind Darstellungen der Temperaturschichtung der Atmosphäre. Solche Kurven zu interpretieren, gilt vielen als der „heilige Gral“ der Flugmeteorologie. Mit diesem Text will ich allerdings etwas Wasser in den Wein der Sounding-Jünger schütten. Denn das, was sie da so genau zu analysieren versuchen, ist selbst häufig recht ungenau.

Das gilt besonders, wenn man die beliebte Meteo-Seite Windy als Quelle für Soundings nutzt. Die im Folgenden beschriebene Problematik findet sich aber auch bei anderen Anbietern.

Bevor ich die Kritikpunkte beschreibe, gilt es aber erst einmal die Stärken von Windy hervorzuheben: Denn dort lassen sich die Daten der Temperaturschichtung für jeden Punkt der Erde abrufen, und zwar kostenfrei auf Basis verschiedenster Meteo-Modelle und bis zu zehn Tage im Voraus.

Dafür klickt man einfach mit der rechten Maustaste an der gewünschten Stelle in die Windy-Karte und wählt im aufpoppenden

Menü den Unterpunkt „Aerologie“. Schon erscheint die für diesen Ort und die eingestellte Zeit passende Temp-Kurve. Bei der Darstellung lässt sich zwischen einer simpleren Windy-Variante und dem bei Meteorologen üblichen Stüve-Diagramm umschalten. Der Unterschied liegt hauptsächlich in der Ausrichtung der Temperaturachsen. Im Windy-Temp stehen diese senkrecht, beim Stüve-Diagramm sind sie um circa 45 Grad gekippt.

Beliebt bei vielen Nutzern ist auch das in Windy als Plugin ladbare Modul „Better Sounding“. Bei diesem wird automatisch die anhand der Kurven ermittelbare Basishöhe und Wolkendicke angezeigt, was dem Nutzer einen noch schnelleren Überblick ermöglicht.

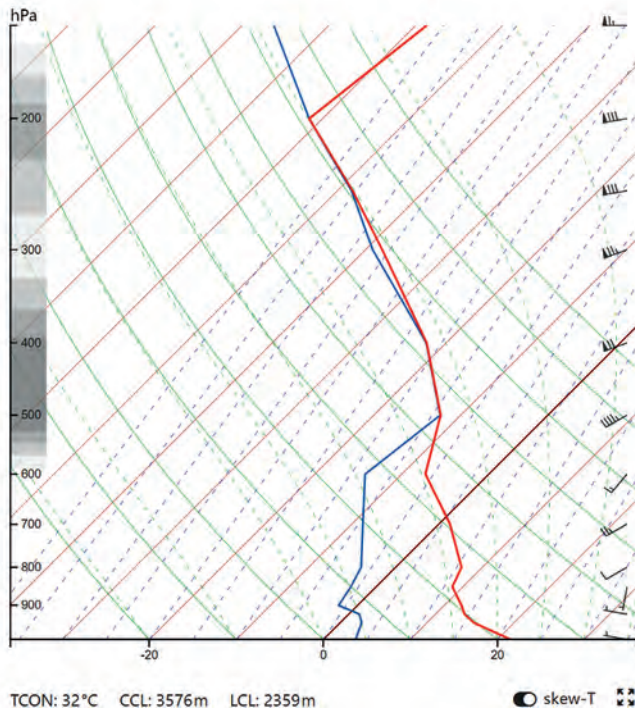
Wie eine Temp-Analyse funktioniert, das sei hier nicht erklärt. Im Internet sind aber zahlreiche Anleitungen zu finden.

Eine Auswahl zur „Deutung von Temp-Diagrammen“ gibt es zum Beispiel auf der Wetterwissen-Link-Seite des DHV:

www.dhv.de/piloteninfos/wetter/wetterwissen-links/

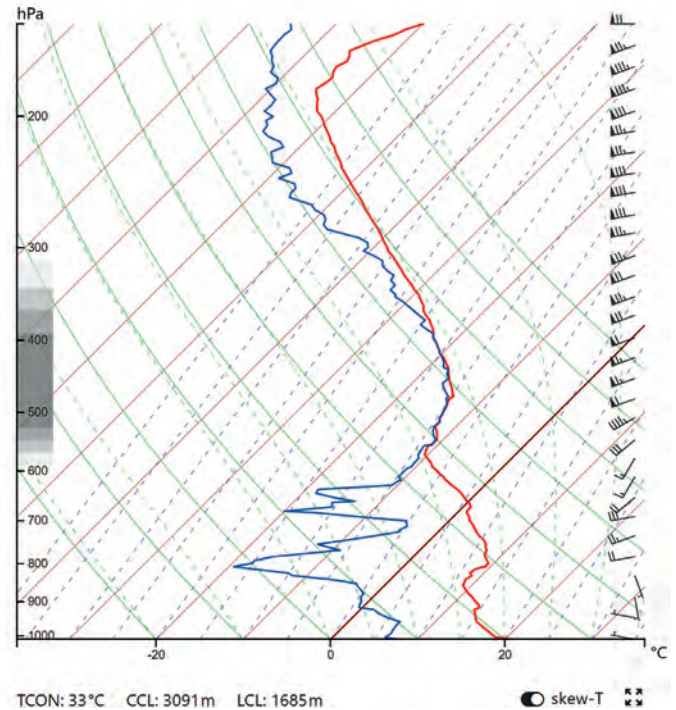
Höhenwetter-Vorhersage

Murcia



Radiosonden-Messung

Murcia (08430) - 31. Okt. 2023 12:00Z



Verdächtige Stufen statt Kurven: Ein Prognose-Temp im direkten Vergleich mit den Temperatur-Kurven einer „echten“ Radiosondenmessung für den gleichen Tag und Uhrzeit. Die grobe Vereinfachung des Prognose-Temps sticht sofort ins Auge.

Neben möglichen basishöhen lassen sich aus dem Verlauf der roten Temperaturkurve und der blauen Taupunktcurve die Höhenschichten mit erwartbar gutem oder eher gedämpftem Steigen ableiten.

Geringe Höhenauflösung der Daten

Nun aber zur problematischen Seite: Wer die Temp-Kurven liest, sollte sich bewusst sein, dass die aus den Wettermodellen abgeleiteten Darstellungen relativ ungenau sind. Das liegt daran, dass die Temperaturdaten im Modell nicht durchgängig, sondern jeweils nur für eine Reihe von Höhenschichten (Druckhöhen) berechnet werden. Dieses Grundproblem wird noch dadurch verschärft, dass viele Meteoseiten wiederum nur einen Teil dieser Druckhöhen überhaupt in ihr Datenangebot mit aufnehmen.

Besonders augenscheinlich wird das bei Windy. Dort sind die verfügbaren Daten auf ein kleines Set an Standarddruckhöhen beschränkt: 1000 hPa, 950 hPa, 925 hPa, 900 hPa, 850 hPa, 800 hPa, 700 hPa, 600 hPa usw. Das entspricht in etwa den Höhen 0 m, 500 m, 750 m, 1.000 m, 1.500 m, 2.000 m, 3.000 m und 4.200 m MSL.

Um den Höhenwind abzuschätzen, ist diese Abstufung in der Regel ausreichend. Bei der Detail-Analyse von Temp-Kurven stößt man damit aber schnell an Grenzen. Denn die Temperaturgradienten werden jeweils nur als gerade Linien zwischen Endpunkten auf

diesen Standarddruckhöhen dargestellt. Zwischenwerte werden nicht berücksichtigt!

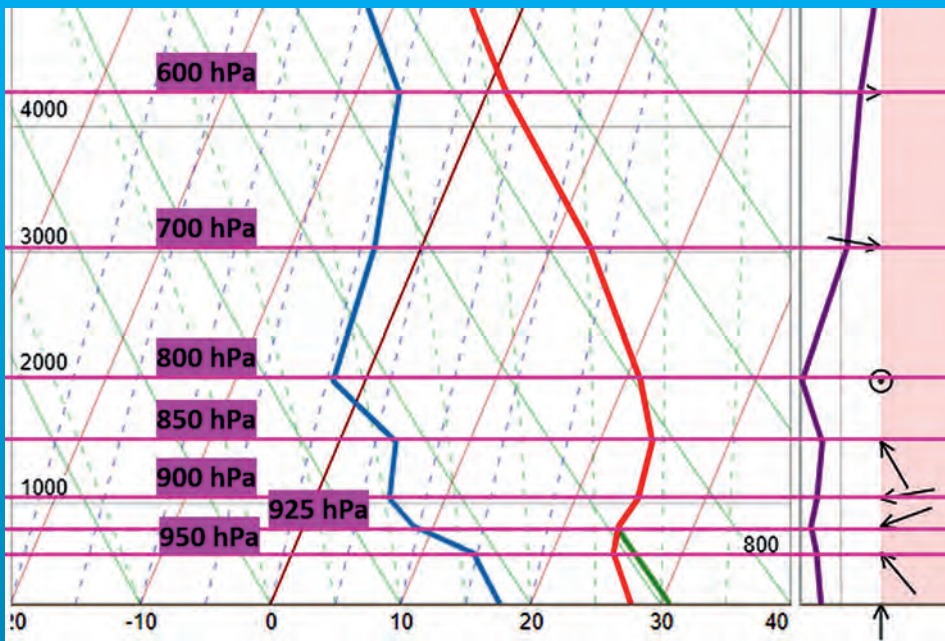
Stufigkeit mit Folgen

Schaut man sich eine Reihe von Windy-Temps etwas genauer an, wird man schnell feststellen können: Im Grunde handelt es sich gar nicht um Temperatur-Kurven, sondern nur um eine eckige Abfolge gerader Verbindungslinien.

Die daraus folgende Stufigkeit der Prognose-Temps hat Folgen, und die sollte man nicht unterschätzen. Denn sie führt zu einer wachsenden Unsicherheit, vor allem in Höhen über 1.000 Meter MSL (900 hPa). Dort liegen die im Temp erfassten Temperaturdatenpunkte in der Regel schon jeweils 500 Höhenmeter auseinander, und jenseits von 2.000 Meter gibt es gar nur alle 1000 Höhenmeter einen neuen Datenpunkt.

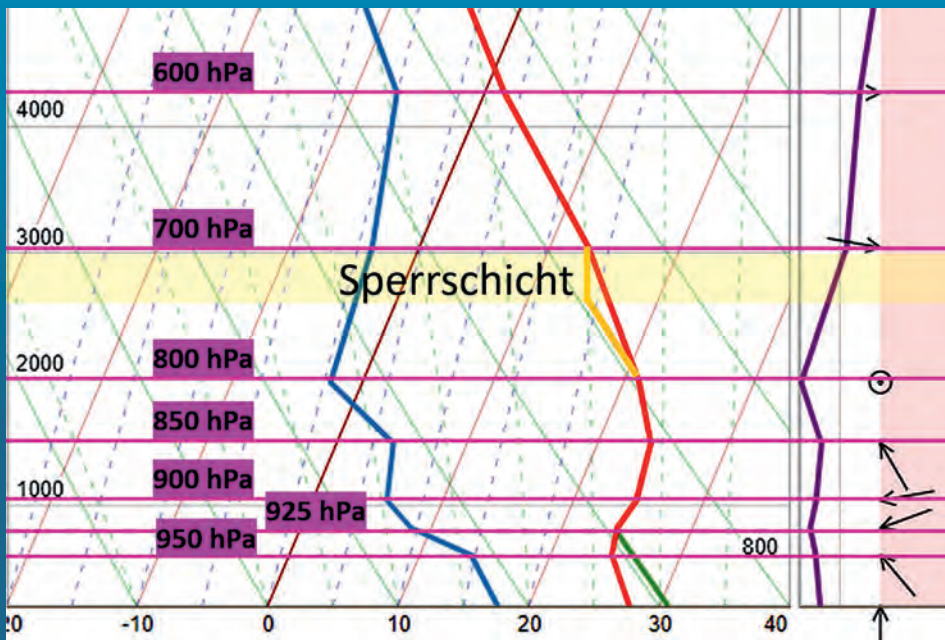
Schaut man auf die Temp-Darstellung von Windy, so findet man zwischen 800 und 700 hpa (2.000 bis 3.000 Meter MSL) immer nur eine gerade Linie. Sie vermittelt auf den ersten Blick den Eindruck, dass die Temperaturänderung in diesem Höhenbereich einem sehr gleichmäßigen Gradienten folgt und z.B. mögliche Inversionen erst darüber beginnen.

In der Realität könnte der Temperaturverlauf in diesem Bereich



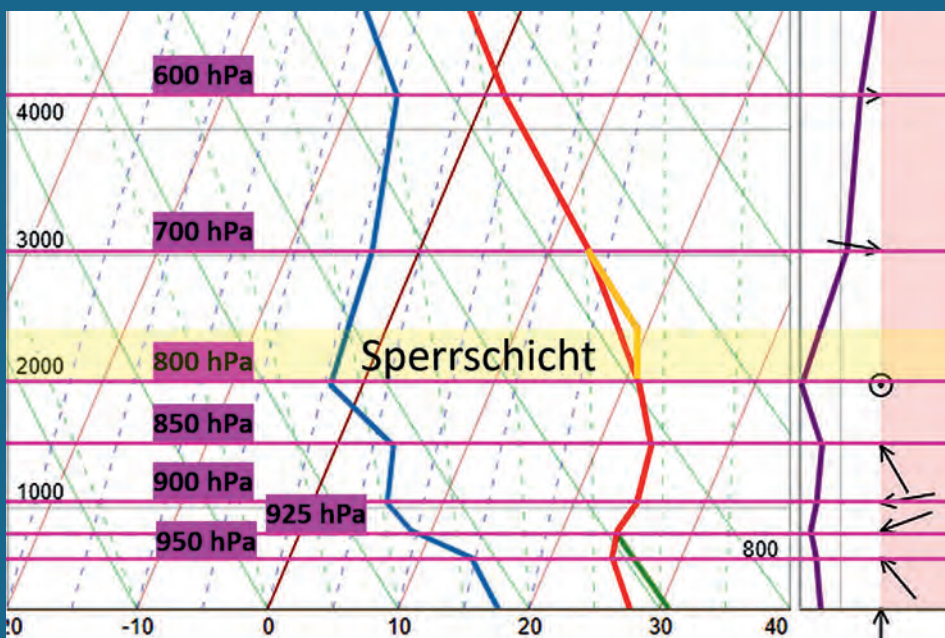
1a

Ein Windy Temp in der Darstellung des Plugins Better Sounding. Zwischen 2.000 und 3.000 Meter sieht es nach einer brauchbaren Temperaturschichtung aus. Allerdings gibt es zwischen diesen Höhen auch keine weiteren Datenpunkte.



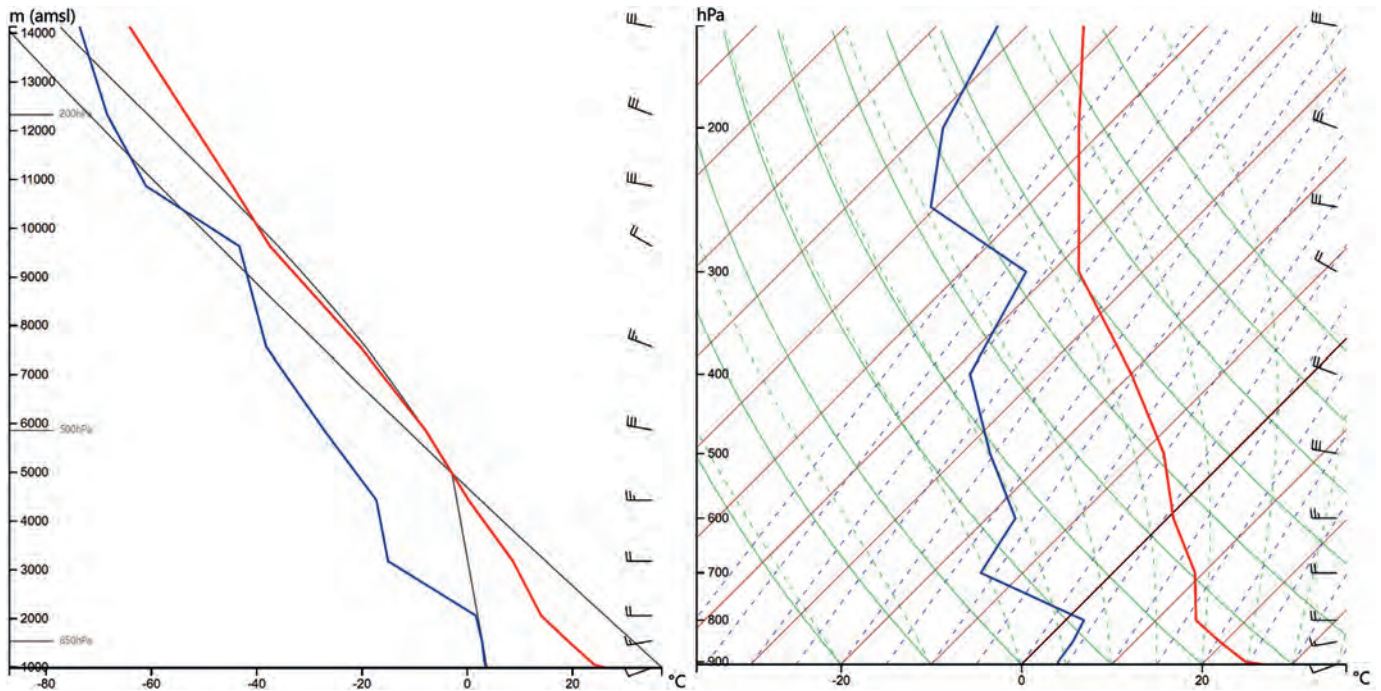
1b

Der gleiche Temp wie in Grafik 1a, aber mit einem in Gelb eingezeichneten möglichen Temperaturverlauf zwischen 2.000 und 3.000 Meter. In diesem Fall dürfte erst im oberen Bereich eine Sperrschicht liegen, die Thermiken könnten bis 2.500m gut durchziehen.



1c

Ein weiterer möglicher Temperaturverlauf zwischen 2.000 und 3.000 Meter, der aus dem Temp selbst nicht ersichtlich wird. In diesem Fall herrschte schon ab 800 hPa eine Sperrschicht vor, die Thermiken würden also kaum über 2.000 Meter hinauf reichen.



Ein Prognose-Temp aus Windy: links in der klassischen Windy-Darstellung, rechts als Stüve-Diagramm. Welche Form man nutzt, ist Geschmackssache. Die grobe Datengrundlage ist bei beiden die gleiche.

aber alles andere als linear sein. Vielleicht herrscht zwischen 2.000 und 2.500 Meter ein sehr guter Gradient, zwischen 2.500 und 3.000 Meter aber schon eine Isothermie (keine weitere Temperaturabnahme mit der Höhe). Die Thermiken würden dann in der Realität schon knapp oberhalb von 2.500 Meter stoppen, während man auf Basis der stufigen Temp-Darstellung von Windy eine höhere Basis erwarten würde (siehe hierzu Grafik 1b).

Denkbar ist auch eine andere Variante: Zwischen 2.000 und 2.300 Metern herrscht eine Isothermie, zwischen 2.300 und 3.000 Metern wiederum ein sehr guter Gradient von nahezu $-1^{\circ}\text{C}/100$ Meter. In diesem Fall würde man auf Basis des Windy-Temps über das zusammengefasste Höhenband betrachtet einen gut nutzbaren Temperaturgradienten von $0,7^{\circ}\text{C}/100$ Meter erwarten. Doch in der Praxis wird man, statt eine Basis von fast 3.000 Metern erfliegen zu können, schon knapp über 2.000 Metern in der Sperrschicht hängen bleiben (siehe Grafik 1c).

Kurz gesagt: Viele vielleicht entscheidende Feinheiten der Temperaturschichtung eines Tages werden aus der Windy-Temp-Darstellung gar nicht ersichtlich!

Verborgene Sperrschichten

Ohne noch weiter ins Detail zu gehen, kann man folgende Erkenntnis daraus ziehen: Prognose-Temps sind hilfreich, um eine grobe Einschätzung der thermischen Qualität eines Tages zu bekommen. Man kann thermikträchtige und weniger thermische Tage relativ gut unterscheiden. Man sollte jedoch skeptisch bleiben, wenn man absolute Werte wie exakte Basishöhen oder die genaue Lage und

Ausprägung von Sperrschichten daraus ableiten will. Denn dann wird man in der Praxis oft enttäuscht werden.

Typische „Sperrschichten“ in der Atmosphäre, die den weiteren Aufstieg der Thermik behindern, sind oft nur wenige 100 Meter dick. Darüber herrscht wieder ein guter Gradient. In den groben Windy-Temps werden solche feinen, aber dennoch wirksamen Sperrschichten leider häufig zwischen den groben Höhenstufen „ausgemittelt“ und bleiben daher für den Nutzer in den Temps unsichtbar.

Es ist also gar nicht überraschend, wenn man oft auf 2.300 m in einer Inversion stecken bleibt, obwohl der Prognose-Temp einen nutzbaren Gradienten bis 3.000 m verspricht.

Natürlich gibt es Prognose-Temps nicht nur bei Windy, sondern auch bei anderen Wetterdiensten. Manche bieten eine etwas feinere Abstufung der Datenpunkte an, wie zum Beispiel Meteoblue.com. Allerdings ist dort das Abrufen der Temps kostenpflichtig. Die Prognose-Temps mit der feinsten Höhenabstufung der Datenpunkte findet man übrigens bei Meteo-Parapente.com. ▽



DER AUTOR

Lucian Haas ist freier Wissenschaftsjournalist. In der Gleitschirmszene hat er sich mit seinem Blog Lu-Glidz und dem zugehörigen Podcast Podz-Glidz einen Namen gemacht. Sein Meteo-Wissen gibt er auch in Seminaren weiter.



Sportlertag 2023 - beeindruckender Vortrag

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

TEXT: BENEDIKT LIEBERMEISTER | FOTOS: EWA KORNELUK

Eli Egger schrieb Red Bull X-Alps Geschichte. Als erste Frau erreichte sie nach 10 Tagen und fünf Stunden das Ziel in Zell am See. Nach dem souveränen Sieg von Chrigel Maurer und dem spannenden Kampf um Platz zwei zwischen Damian Lacaze und Maxim Pinot lagen alle Augen auf ihr. Im Vorfeld gab es Bedenken, ob sie der läuferischen Herausforderung gewachsen wäre, fliegerisch hatte sie in zahlreichen internationalen Wettbewerben ihre Klasse bewiesen.

Und Eli lieferte. Bei den Rekorden des diesjährigen Rennens ist sie ganz vorn dabei: 1. Platz bei den geflogenen Kilometern (1.997 km), 2. Platz bei der Gesamtflugzeit (61,6 Std.) und 4. Platz bei der zurückgelegten Strecke (2.277,5 km). Am Sportlertag nahm sie die Teilnehmer mit in die Höhen und Tiefen des 11-tägigen, härtesten Abenteuer-Rennens der Welt.

Geht nicht – gibt's nicht

Als Frau und Leichtgewicht bei den Red Bull X-Alps erfolgreich sein – War der Titel ihres beeindruckenden Vortrags.

Eli hatte die X-Alps schon hautnah erlebt, 2017 im Team von Simon Oberbauer, 2019 und 2021 als Hauptsupporterin für Aaron Durogati. Da kam ihr der Gedanke: Warum eigentlich nicht selbst teilnehmen? Doch schnell kamen ihr Bedenken: Ich bin sehr klein, wiege nur 53 kg. Gibt es überhaupt einen konkurrenzfähigen Schirm für mich? Bin ich fit genug? Ausdauerläufe hasse ich nämlich und an einem Hike + Fly Rennen habe ich noch nie teilgenommen. Außerdem hat sich Aaron gefühlt fast umgebracht beim Rennen 2021. Überraschend erhielt sie für 2023 eine Zusage. Jetzt wurde es ernst. Ihre Vorbehalte wegen des Risikos nahm ihr Red Bull Race-Director Ferdi Vogel: „Jeder entscheidet selbst. Du kannst Dein eigenes Rennen machen.“ Mit Nadine, einer Sportwissenschaftlerin und ihrer

Hauptsupporterin, ging sie das Ausdauertraining für die nächsten 10 Monate an. Christoph stand ihr als Ernährungsberater zur Seite, Verena übernahm Physio und Social Media, Benschl als Bergfex war vor allem fürs Schleppen zuständig und Daniele für die exzellenten Fotos. Der Teamchef der französischen Nationalmannschaft, Julian Garcia, leistete die Navigationsarbeit in der Luft und am Boden daheim am Computer, 24/7, für Eli und Maxim Pinot. Im letzten Teammeeting entschuldigte sich Eli schon mal für ihr Verhalten – ihr Verhalten, das sie im Rennverlauf mit Sicherheit von Zeit zu Zeit an den Tag legen würde. Da mussten alle noch herzlich lachen.

Den Schirm lieferte Ozone, den kleinsten Zeolite. Trotzdem musste Eli eine Bleiweste mit 7 kg und Wasserballast mit 8 kg mitnehmen. Ein Rennen, im Stil ihrer männlichen Kollegen, war damit unmöglich für sie. Die Logistik des Gewichtstransports an den Start sollte zur besonderen Herausforderung ihres Rennens werden. Elis Strategie war aufs Fliegen ausgerichtet. Dabei war Geduld gefragt und das ist nicht gerade ihre Stärke.

Geduld – Smile – Be slow

Hatte sie auf ihr Flug-Instrument geschrieben. Wenn sie 15 Kilometer in der Stunde im Flug Strecke macht, ist das definitiv deutlich schneller als zu Fuß am Boden oder am Berg.

Der erste Tag ging gleich voll in die Hosen. Zu ungeduldig losgeflogen, stand Eli als erste am Boden. Den Ballast musste sie liegenlassen und loslaufen zum nächsten Startplatz. Das Team kam mit 20 Kilo am Buckel wegen des Ballasts nur langsam hinterher.

Eli war am Boden zerstört. Die Angst, als letzte aus dem Rennen genommen zu werden, hing wie ein Damoklesschwert über ihr. Das Team und Freunde wie Heli Eichholzer bauten sie wieder auf. Ab dem zweiten Tag fing es an zu laufen. Eli baute auf ihre fliegerischen Qualitäten, ließ sich von Julian führen, wenn sie es als sinnvoll empfand und traf eigene Entscheidungen, wenn ihr Bauch anderer Meinung war.

Tag 4 war brutal. Sie flog vom Piz Buin bis nach Fiesch bei einem Fetzen Nordwind. Total müde kämpfte sie mit Sekundenschlaf in der Luft. Julian stand ihr auf Kanal 1 ständig zu Seite. „You are doing alright, girl. Don't worry, the next crossing is easy!“, spornte er sie an. Auf Kanal 2 diskutierte er mit dem Team, ob er sie nicht besser zum Landen animiert, da sie schon kaum mehr geradeaus fliegen konnte. Doch Eli hielt durch und holte sich durch das Meistern dieser extrem anspruchsvollen Flugbedingungen immer mehr Selbstvertrauen.

Schließlich erreichte sie den Mont Blanc, den sie eigentlich vor dem Rennen als ihr persönliches Ziel auserkoren hatte. Wirklich ins Ziel zu kommen, damit hatte sie nie gerechnet. Um den Mont Blanc herum flog sie schneller als ihr Team ihr folgen konnte und musste am Wendepunkt Col du Petit St. Bernard zwei Stunden auf das Team warten. Doch die Zeit war nicht verloren. Eli kam runter und konnte sich zusehends erholen. Das war schwer nötig, denn der Flug vom Pass im Lee war heftig, gefühlt war der Schirm kaum über ihr. Doch Eli war super drauf, sie hatte das persönliche Ziel erreicht und jeder weitere Tag war eine wunderbare Zugabe.

Richtig heftig wurde es nochmal am Wendepunkt Cima Tosa. Die Landung war eher ein Crash, der Medienrummel ging ihr gehörig auf die Nerven. Eli zog allein los auf der Suche nach einem Startplatz. Das Team sollte mit dem Ballast folgen. Inzwischen war das

Wetter umgeschlagen, ihre Supporter irrten im alpinen Gelände ohne entsprechende Ausrüstung im Whiteout umher. Die ganze Aktion war sinnlos und gefährlich. Am Abend auf der Hütte wurde nicht darüber geredet.

Im Fassatal sammelte Eli Blumen für die Mädels im Team. Sie hatte ein schlechtes Gewissen und wusste nicht, ob schon jemand das Team verlassen hatte und heimgefahren war. Ihr war klar, dass sie das Team pflegen muss und es nicht in Gefahr bringen darf. Denn das Team hat für sie gedacht und geplant. Es hat sie versorgt und betreut. Ohne Team geht es gar nicht! Zum Glück sind alle geblieben und die Stimmung hat sich wieder gebessert.

Zell am See

Das Ziel rückte in greifbare Nähe, Julian teilte ihr mit, dass sie es jetzt auch zu Fuß schaffen würde. Ab dem Mont Blanc war sie viel mit James Elliot und Logan Walters auf gleicher Höhe unterwegs. Wobei sie James fast nie gesehen hatte. Aber mit Logan war sie viel zusammen und sie haben sich gegenseitig geholfen. Auf dem letzten Flug fluteten Motivationsnachrichten das Vario-Display. Im Blindflug erreichte sie das Pinzgau, überm Wildkogel stand bereits eine Gewitterzelle. Deswegen musste sie ein paar Meter vorm letzten Turnpoint auf der Schmittenhöhe einlanden. In einer kurzen Regenpause gelang ihr noch der Flug aufs Floß, sonst hätte sie zu Fuß gehen müssen. Dort warteten Freunde, Familie, Studienkollegen und die ganzen Fans – das war sehr berührend.

„Last woman standing“ war einen eigenen Pokal bei der Siegerehrung wert. „Deinen eigenen Weg zu wählen“, war für Eli der Schlüssel für den Sieg. Das Team hätte auch einen Pokal verdient, denn sie haben Eli auf Händen durch das Rennen getragen. Nicht zu vergessen die großzügige Unterstützung der zahlreichen Sponsoren.

Beeindruckt feierten die Sportler die Multimedia-Präsentation dieser authentischen und sympathischen, jungen Athletin. Absolut zu empfehlen!

The winner is....

Zum Höhepunkt des Sportlertages. Die Ehrung der Deutschen Meister 2023 im Streckenfliegen, der Pilotinnen und Piloten, die ein Jahr unermüdlich um den Sieg gekämpft haben. Ein paar Zahlen zu den beeindruckenden Leistungen: 5.321 Piloten 121.836 Flüge eingereicht; davon 2.037 über 100 km und 235 über 200 km. 20 Piloten flogen über 300 km (15 Gleitschirm und 5 Drachen). Zwei Piloten gelang mit dem Gleitschirm ein Flug über 400 km.

Das größte FAI-Dreieck gelang Christian Schugg mit 323 km vom Nebelhorn mit dem Gleitschirm. Am weitesten bei den Drachen flog Rafael Burri auf freier Strecke mit 358 km. Die größte Strecke bei den Gleitschirmen legte Maurice Knur mit 427 km in Brasilien/Baleneiro zurück. Flüge außerhalb Europas gehen nicht in die Wertung zur Deutschen Meisterschaft ein.

Die stellvertretende DHV-Vorsitzende Nadine Gasda gratulierte, die Sportler zollten gebührend Beifall. Regina Glas führte durchs Programm. Gut vorbereitet hatte sie zu jedem Sportler eine kleine Geschichte parat und bereitete außergewöhnliche Flüge detailliert auf (ausführlicher Artikel zur Deutschen Streckenflugmeisterschaft 2022/23 im DHVmagazin 244, S. 85ff).

SIEGER DEUTSCHE STRECKENFLUGMEISTERSCHAFT 2023



DEUTSCHE MEISTER HG FLEXIBEL
2. Platz Roland Wöhrle, 1. Platz Markus Ebenfeld



DEUTSCHE MEISTER GS GESAMT
2. Platz Oliver Teubert, 1. Platz Christian Schugg, 3. Platz Markus Anders



DEUTSCHE MEISTER GS STANDARD
2. Platz Hans Walcher,
1. Platz Markus von Mallinckrodt



DEUTSCHE MEISTER GS SPORTKLASSE
2. Platz Tim Huber, 1. Platz Dietmar Siglbauer, 3. Platz Robert Haugg



DEUTSCHE MEISTER HG STARRE
2. Platz Reinhard Pöppl, 1. Platz Jochen Zeyher,
3. Platz Christoph Schöll



DEUTSCHE MEISTER HG FLACHLAND
2. Platz Reinhard Pöppl, 1. Platz Roland Wöhrle,
3. Platz Rafael Burri



DEUTSCHE MEISTER GS FLACHLAND
2. Platz Wolfgang Freund, 3. Platz Peter Hilger

**DEUTSCHE MEISTERINNEN HG**

2. Platz Corinna Schwiegershausen,
1. Platz Tina Weikard

**DEUTSCHE MEISTERINNEN GS**

1. Platz Ramona Eckert, 3. Platz Anja Kohlrausch

**DEUTSCHE MEISTER HG TURMDRACHEN**

1. Platz Thomas Kuhlmann

**DEUTSCHE MEISTER GS TANDEM**

3. Platz mit Michael Boos im Gespräch mit Moderatorin Regina Glas (links)

**DEUTSCHLANDPOKAL GS**

3. Platz Peter Hilger

*Trotz aller Rekorde sollte man nie vergessen: Punkte und Kilometer
sind nicht das Wichtigste in unserem Sport.*

*Das DHV-XC-Team wünscht eine erlebnisreiche neue Saison, aber vor allem viele
schöne und unfallfreie Flüge!*



VEREINE GS

1. Platz Hochfellnflieger Bergen, 2. Platz Schratzenbachflieger, 3. Platz bodenlos



PERFORMANCE GS

2. Platz Oliver Teubert, 1. Platz Christian Schugg, 3. Platz Markus Anders



BUNDESLIGA 1, GS

1. Platz bodenlos, 2. Platz Drachenfliegerclub Hoheneuffen, 3. Platz Drachen- und Gleitschirmfliegerclub Bayerwald



BUNDESLIGA 2, GS

1. Platz Ostrachtaler Gleitschirmflieger, 2. Platz Drachenfliegerverein Pfullingen, 3. Platz Kurfürzler Gleitschirmflieger Heidelberg



FUNCUP GS

1. Platz Johannes Fäth



JUNIOR, GS

1. Platz Christian Schugg



NEWCOMER, GS

1. Platz Lorenz Pischinger

**BUNDESLIGA 1, HG**

1. Platz Wolkenkratzer, 2. Platz Drachen- und Gleitschirmfliegerclub Südschwarzwald, 3. Platz Ortenauer Drachen- und Gleitschirmflieger

**BUNDESLIGA 2, HG**

1. Platz Drachen- und Gleitschirmflieger Hohenlohe, 2. Platz Der Fliegerclub Achental

**FUNCUP HG**

1. Platz Marcel Kimpel, 3. Platz Thomas Kuhlmann

**VEREINE HG**

1. Platz Deltaclub Bavaria Ruhpolding, 2. Platz Wolkenkratzer, 3. Platz Drachen und Gleitschirmfliegerclub Südschwarzwald



German Open 2023

Die Grenzen erweitern und Geduld üben

TEXT: FERDINAND VOGEL

Wer meint, auf einem Gleitschirmwettbewerb ginge es um maximale Geschwindigkeit, der lernte bei der diesjährigen Deutschen Meisterschaft im Gleitschirmfliegen Neues kennen. In Greifenburg (AT) fanden sich im August 135 racing-lüsterne möchtetern Überflieger ein, um das Drautal rauf- und runterzuballern. Das Organisationsteam rund um Timon Weber mit PARA|DIESE ermöglichte ein gelungenes Event mit vier aus fünf geflogenen Wettbewerbsaufgaben. Aber etwas anders als erhofft.

© THOMAS RUDOLF

Deutsche Meisterschaft:

1. Martin Petz
2. Ferdinand Vogel
3. Andreas Malecki

Deutsche Meisterschaft Damen:

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

Overall:

1. Petr Kostrhun
2. Martin Petz
3. Ferdinand Vogel

Deutsche Liga:

1. Andreas Malecki
2. Jens Kierdorf
3. Daniel Fischer

Packt man den Schirm zum Streckenfliegen aus, wenn sich die Inversionen stapeln?

Täglich musste man seinen Optimismus aufs Neue in den Tiefen der pessimistischen Thermikvorhersagen finden. Die Tage zeigten sich in den Tälern stets herbstlich - sogar Bodennebel war mit dabei. Aber über den Bergen, da türmten sich schon mittags die Überentwicklungen. Ein schmaler Grat zwischen Absaufen und Gewitterrisiko. Für die Aufgabensteller war es eine Herausforderung, das kurze Zeitfenster zu treffen. Jeder Task wurde ins Ziel gebracht und am Ende waren 220 km in vier Läufen abgeflogen.

Keiner der Tage hatte ein wirkliches XC-Potential, dennoch wurde gekämpft und unmöglich Erscheinendes gemeinsam erreicht. Das ist der Vorteil vom Wettbewerbsfliegen! Auch an schlechten Flugtagen wird man herausgefordert und lernt dadurch viel Neues dazu.

Die Tasks waren auf Grund der Wetterlage abwechslungsreich. Vom Überlebenskampf im Nullschieber bis hin zum kurzzeitigen Vollgasfliegen war alles dabei. Von den Teilnehmenden wurden rasche Wechsel der Flugtaktik gefordert. Wer verpasste, dass es plötzlich besser ging, wurde abgehängt und wer nicht mitbekam, dass auf einmal kaum noch was ging, der vergaste sich, tropfte ab und musste landen. Simples Racen geht anders. Taktieren stand täglich hoch im Kurs.



Deutsche Meisterschaft von links: 5. Platz Heinrich Bretz, 3. Platz Andreas Malecki, 1. Platz Martin Petz, 2. Platz Ferdinand Vogel, 4. Platz Philipp Haag

Die Highlights

Unter den Inversionen in nur 250 m über Talsohle die erste Aufgabe mit 35 km Distanz abzusoaren, damit hatte keiner gerechnet. Da wurde es auch mal etwas enger unter den Konkurrenten. Wer sich geduldig durch die Inversion mogelte und anschließend darauf achtete, auch sicher über diesen zu bleiben, gewann das Race.

Wegen Abschattungen in die komplett falsche Richtung zu flüchten, erfordert Mut. Aber manchmal wird man nur so mit der Zielankunft belohnt. Task zwei brachte großflächige Abschattungen im Alto-Bereich mit sich und nur wenige schafften es oben zu bleiben.

Über die Wolken soarten wir uns an den Luftraumdeckel bei Task drei! Etwas ruppig, aber ruhiger als gedacht sammelten sich die Piloten hoch über den Wolken im Startpulk. Mit schwachem Steigen benötigte es viel Zeit, an den Wolken vorbei hinaufzukommen. Nicht jeder fand den Einstieg durch den Übergang von den



Deutsche Liga Gesamt 2023 von links: 10. Samuel Tanner, 7. Heinrich Bretz, 3. Daniel Fischer, 1. Andreas Malecki, 2. Jens Kierdorf, 6. Michael Dreher, 9. Johannes Baumgarten

Dank an die Sponsoren:



FLORIAN MANTEUFFEL



Deutsche Meisterschaft Damen von links: 3. Ramona Eckert, 1. Celine Lorenz, 2. Julia Jauß, 4. Yvonne Dathe

FLORIAN MANTEUFFEL



Internationale German Open von links: 5. Damien Pattou, 3. Ferdinand Vogel, 1. Petr Kostrhun, 2. Martin Petz, 4. Andreas Malecki

FLORIAN MANTEUFFEL



THOMAS KRIEGER



Pokale der German Open

Oberer Startplatz an der Emberger Alm

schwachen Thermiken in den laminaren Höhengenaufwind der Kreuzeckgruppe. Aber der Höhengenvorteil war schnell aufholbar und der einzige Task, bei dem mal längere Zeit sich ein richtiges Race einstellen konnte beginnen.

Der letzte Lauf ermöglichte einen theoretischen kompletten Podiumswechsel. Alle Konkurrenten waren dicht beieinander. Ein taktisches Spiel zwischen verhaltenem Kontrollieren oder mutigem Angreifen folgte. Letztlich wurden die Wetterverhältnisse im Laufe der Aufgabe immer schwächer und so gewannen die verhaltenen Kontrollierer. Letztlich setzte sich Martin Petz durch. Er verstand den Wechsel aus schnellem und langsamem Fliegen auf diesem Wettbewerb am besten und ist damit der neue Deutsche Meister. Damit endete auch die Saison der Deutschen Gleitschirm Liga mit 21 gewerteten Tasks auf 6 Wettbewerben eine sehr erfolgreiche Saison. ▽

Fotos und Berichte:

<https://www.dhv.de/piloteninfos/wettbewerb-sport/gleitschirm-szene/live-berichte/german-open-2023/>





Neue Speedarms



Die Sieger: Manfred Kühn, Dirk Todzy, Ligachef Konrad Lüders, Klaus Renz, Frank Frankus, Dietmar Sauter, Maya de Best

Drachenliga 2023

Ein Rückblick

TEXT UND FOTOS: KONRAD LÜDERS

38 Piloten hatten sich erwartungsvoll für die Ligasaison angemeldet. Dann wurden wir jedoch durch das nasse Frühjahr ausgebremst. Vier Termine mussten nacheinander gecancelt werden, bis wir uns Anfang Juni in Ruhpolding treffen konnten. So richtig war Petrus noch nicht in Form gekommen. Immerhin konnten wir drei Tasks am Alpennordrand fliegen und unsere neuen Liga-Speedarms einweihen.

Die Liga nimmt traditionsgemäß auch an einem oder zwei internationalen Wettbewerben teil. In diesem Jahr waren es die Dutch Open für die Flexiblen Drachen und die German Open für die Starrflügler. Die Beschränkung der Teilnehmerzahlen ließ nur diese Trennung zu. Dafür hatten wir aber gutes Flugwetter, fünf Durchgänge bei der Dutch Open. Es war nicht zu erwarten, dass bei dem starken Teilnehmerfeld die Ligapiloten Maßstäbe setzen würden. Immerhin schlugen sich Ralf Ulbig und Frank Frankus mit den Plätzen 21 und 23 bei 40 Teilnehmern recht ordentlich. In der mit 18 Teilnehmern gut besetzten Turmdrachenklasse war unsere Ausbeute reichhaltiger. Frank Seide kam auf den 3. Platz, der Ligachef durfte sogar ganz nach oben steigen.

Bei den German Open konnte Christoph Schöll mit dem 9. Platz einstellig punkten, Tina Weikard schlug sich mit dem 11. Platz überraschend gut.

Dann kam die Weltmeisterschaft in Krushevo, wir fieberten mit. Von der Liga waren erstmals Alfred Mayer und Christoph Schöll für

die Nationalmannschaft in der Klasse FAI 5 nominiert worden. Auch Christian Kamm durfte an der WM teilnehmen, belegte letztendlich einen beachtlichen 13. Platz in der Einzelwertung. Die beiden anderen Ligapiloten punkteten für die Mannschaft und kehrten sogar mit der Silbermedaille zurück.

Das Ligafinale fand wieder in der Provence statt. Wir probierten ein neues Wertungsmodell aus. Um die Leistungsunterschiede zwischen Turmdrachen, Turmlosen und Starrflüglern auszugleichen, führten wir Handicaps in Form von unterschiedlichen Wendepunktradien ein. Das erfordert ein sorgfältiges Tasksetting, hat aber den Vorteil, dass der erste Pilot im Ziel auch der Sieger ist, egal mit welchem Fluggerät er unterwegs war. Spannender wurde es dadurch auch für das Livetracking. Letztendlich hatten wir auch Glück mit dem Wetter. Petrus lieferte üppige Steigwerte und traumhafte Basishöhen. Nach 5 Wertungsflügen vom Chabre bzw. St. Apotres konnten wir unsere Sieger feiern. Bei den Flexiblen war wie im Vorjahr Frank Frankus vorn, Klaus Renz und Dietmar Sauter auf den Plätzen. Bei den Starrflüglern siegte Dirk Todzy vor Manfred Kühn und Christoph Schöll.

Allgemeines Fazit: Auch im kommenden Jahr wollen wir wieder gemeinsam in der Drachenliga auf Streckenjagd gehen. ☑

Zu detaillierten Berichten und Einzelergebnissen siehe www.dhv.de

Unsere Sieger und Platzierten:

	Flexible Drachen		Starrflügler	
1. Platz	Frank Frankus	AEROS / Combat 13,5 09	Dirk Todzy	A.I.R. Atos VR
2. Platz	Klaus Renz	GT WillsWing / T2C 254	Manfred Kühn	A.I.R. Atos VR
3. Platz	Dietmar Sauter	Bautek / Astir	Christoph Schöll	A.I.R. Atos

VERTICAL FREEDOM

by EDELRID 

Erlebe deine vertikale Freiheit mit EDELRID – Profi für Gleitschirmkarabiner und -leinen.

Let's be part of your game!

Dein Trumpf für weniger Gewicht und perfektes Gefühl zum Schirm.



DHV Junior Challenge 2023

Die zuletzt 2015 veranstaltete Junior Challenge ist in diesem Jahr wieder ins Leben gerufen worden und soll jungen Piloten das Wettkampffliegen nahebringen.

TEXT UND FOTOS: TIM UNGEWITTER

Ursprünglich in Tolmin geplant, wurde die Junior Challenge wegen zu viel Ostwind nach Greifenburg verlegt. Im Fliegercamp angekommen, erwartete die 35 Teilnehmerinnen und Teilnehmer sowie die drei Trainer Ferdinand Vogel, Philipp Haag und Marc Wensauer fünf Tage strahlender Sonnenschein, aber auch eine herbstlich angehauchte Inversionswetterlage. Diese hinderte uns keineswegs daran, fünf individuelle Tasks mit einer Gesamtdistanz von 173 km zu fliegen, sondern ermöglichte den Nachwuchspiloten, sich in Sachen Linienwahl, Wettkampftaktik und Co. auszuprobieren und von den Besten der Szene zu lernen. Während für die einen gemeinsames Taskfliegen im Vordergrund stand, lieferten sich die anderen schon unterhaltsame Kämpfe unter Freunden ums Podium und spürten erstes Competitionfeeling. Allen bot die Junior Challenge durch tägliche Briefings am Startplatz, intensive Analysen der Tracklogs und Debriefings am Abend sowie reichlich Zeit für Fragen an die Trainer viel Wissen über das Wettkampf- und Streckenfliegen und die Möglichkeit, sich unabhängig von der Platzierung bei der JC für die deutsche Gleitschirmliga der nächsten Saison zu qualifizieren. Tracker für das Livetracking und die Auswertung stellte uns der DHV sowie das eine oder andere Landebier nach den Tasks und eine gemütliche Runde am See. Die Ideallinie flog Philipp Haag selbst vor und holte sich damit auch den Overall Sieg, zumeist dicht gefolgt von dem Erfahrensten der Junioren Samuel Tanner, der die U26 Wertung gewann.

Auch im nächsten Jahr lädt der DHV junge Piloten bis einschließlich 28 Jahre, ob mit A- oder CCC-Schirm, zur Junior Challenge ein, die ihre Streckenflugfähigkeiten verbessern, erste Wettkampfluft schnuppern oder gar schon zielstrebig den Einstieg in die Wettkampfszene wagen wollen. ▽

Summit Race

Ein neues Hike+Fly-Wettbewerbsformat

TEXT UND FOTO: CHRISTOPH SCHMID

Im September fand erstmals das Summit Race statt. Start und Ziel der Premiere war die Talstation der Hochfölln-Seilbahn in Bergen im Chiemgau. Bei der Veranstaltung handelt es sich um ein neues Hike+Fly-Wettbewerbsformat, bei dem es darum geht, zu Fuß oder fliegend möglichst viele Gipfel von insgesamt 57 aus einem vorgegebenen Gebiet, bezeichnet als Spielfeld, zu erreichen und dadurch Punkte zu sammeln. Dieses erstreckte sich zwischen Berchtesgaden im Osten und dem Inntal im Westen, durch die Autobahn A8 im Norden und die Landesgrenze zu Österreich im Süden begrenzt. Je weiter weg, je alleinistehender und je höher der Gipfel, desto mehr Punkte konnte man ergattern. Die Spanne reichte von einem Punkt (beispielsweise für den Hochfölln) bis zu fünf Punkten (beispielsweise für den Watzmann).

Ursprünglich war als Termin das letzte Wochenende im Juli geplant. Aufgrund der schlechten Wetterprognose musste es allerdings auf den Ersatztermin im September verschoben werden. Durch die parallel stattfindenden Events DHV Newcomer Challenge in Greifenburg und den Red Bull Dolomitenmann mussten von den ursprünglich gemeldeten Athleten einige ihre Teilnahme beim Summit Race absagen, so dass das Starterfeld letztlich 19 Piloten und Trailrunner umfasste.

Ins Rennen gingen drei Teams (bestehend aus je einem Trailrunner und einem Gleitschirmflieger) und 13 Einzelstarter. Vom Wetter her landete man mit dem Ersatztermin einen absoluten Volltreffer. Der Samstag bot für diese Jahreszeit ungewöhnlich gute Flugbedingungen. Bereits um zehn Uhr vormittags startete Lorenz Berker als Erster und fand gleich thermischen Anschluss. In der Folge wurden spektakuläre Flüge gemacht, die die Punktekonten der Teams und Einzelteilnehmer schnell anwachsen ließen. Julia Jauß schaffte bereits am Samstag mit einer fliegerischen Höchstleistung ganze 29 Gipfel und erzielte damit 69 Punkte. Ihr Teampart-



Die Sieger in der Teamwertung von links nach rechts: 2. Platz: Jakob Hafner und Marion Wohlhaupter, 1. Platz: Julia Jauß und Christoph Ehringer, 3. Platz: Florian Epple und Stefan Böhm

ner, der Trailrunner Christoph Ehringer, erreichte am ersten Tag ganze 9 Gipfel und brachte respektable 14 Punkte in die Teamwertung mit ein.

Der Flug von Julia ist auch in XContest dokumentiert:

<https://www.xcontest.org/world/en/flights/detail:juliajauss/9.09.2023/08:40>

Parallel dazu versuchte Lorenz Berker, sich mit weniger aber dafür höher bewerteten Gipfeln im Ranking vorne zu platzieren. Nach seinem Start am Hochfölln und der Toplandung am Predigtstuhl startete er den Angriff auf die Big Points in Berchtesgaden. Mit viel Ausdauer und einem beeindruckenden Flug gelang es ihm, alle drei Watzmann-gipfel zu erreichen und damit ordentlich Punkte zu sammeln und sich in der Einzelwertung auf Platz 1 vorzuarbeiten.

<https://de.dhv-xc.de/flight/1770812>

<https://de.dhv-xc.de/flight/1770813>

Nur Julia Jauß hatte zu dem Zeitpunkt noch mehr Punkte, startete allerdings in der Teamwertung. Härtester Verfolger von Lorenz Berker war der im Chiemgau heimische X-Alps-Pilot Max Loidl, der sich mit einer

disziplinierten und konstant starken Flugleistung punkteteknisch nicht abschütteln ließ.

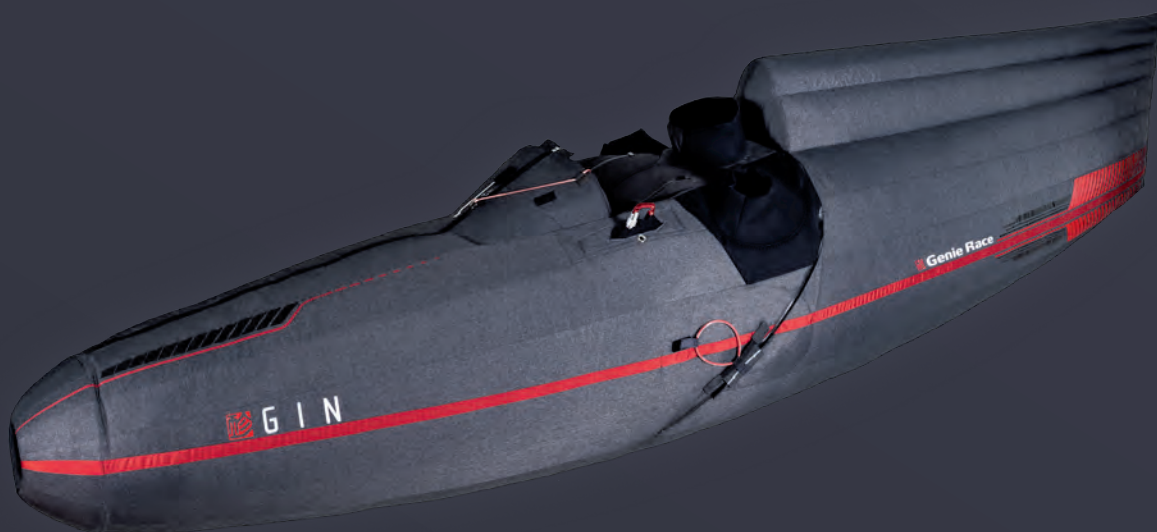
Der zweite Tag begann thermisch etwas zäher und machte vor allem die Piloten nervös, die weitab vom Startort z. B. am Königssee standen und die einen Plan brauchten, wieder zurückzukommen. Von den Führenden war Max Loidl um 16:28 Uhr laufend unterwegs und noch 5,5 km vom Ziel entfernt. Seine einzige Chance, sich noch vor Lorenz Berker zu platzieren, war der 10-Punkte Bonus, den die Teilnehmer bekommen, wenn sie vor 17 Uhr das Ziel erreichen. Mit einer unglaublichen läuferischen Leistung gelang ihm der Zieleinlauf um 16:58 Uhr, womit er Lorenz Berker auf Platz 2 verweisen konnte.

Das Spannungshighlight des Tages lieferte dann noch Julia Jauß, die um 16:45 Uhr beim Rennleiter Christoph Schmid anrief, und meldete, dass sie noch in Berchtesgaden am Boden steht und es wohl nicht rechtzeitig bis 17:30 ins Ziel schafft. Eine Beendigung des Rennens und ein Rücktransport mit dem Auto durch Supporter ist laut Reglement erlaubt, geht jedoch mit dem Verlust des Zielerreichungsbonus einher. Eine Rückkehr nach 17:30 hätte dazu geführt, komplett aus der Wertung zu fallen, was als Führende der Wertung natürlich extrem bitter gewesen wäre. Auf den letzten Drücker kam sie im Auto des Supporters mit quietschenden Reifen an die Hochfölln-Seilbahn gefahren und gab vielumjubelt ihren Tracker um 17:28 bei Jury- und Tracking-Leiter Till Keyling ab und sicherte sich und ihrem Teampartner Christoph Ehringer dadurch den Sieg in der Gesamtwertung.

Die Ergebnisse des Rennens findet man im Detail auf:

<https://summit-race.com/results>

Aufgrund der sehr positiven Rückmeldungen wird vom Veranstaltungsteam eine Neuauflage im kommenden Jahr erwogen. Aktuelle Informationen zum Rennen findet man auf der Homepage oder auf dem Instagram-Kanal @summit.race. ▢



ENTFESSELE DEIN POTENZIAL

In der Konzeption des Genie Race 5 hatte man ein klares Ziel vor Augen: Ein Höchstmaß an Leistung, kombiniert mit überlegenem Komfort und Ergonomie, um dir einen echten Vorteil zu verschaffen.

Es ist das Ergebnis einer intensiven Entwicklungszeit im GIN LAB Windkanal sowie unzähliger realer Flüge mit Prototypen bei Wettbewerben weltweit.

4 Größen / 7,5 kg (Größe M)

 LAB


GIN

Genie Race⁵

www.gingliders.com



Andreas Schubert: Punktlandung mit 0 Zentimeter Abweichung



Showdown an der Wasserkuppe

Paragliding Accuracy

Rhöner Piloten sehr erfolgreich bei verschiedenen Wettbewerben und Worldcup-Finale

TEXT: ANDREAS SCHUBERT | FOTOS: MARC NIEDERMEIER/PAPILLON PARAGLIDING

Äußerst spannende Wettkämpfe lieferten sich die weltbesten Accuracy-Piloten auf der Wasserkuppe in der hessischen Rhön. Der Rhöner- Drachen- und Gleitschirmflieger Verein Poppenhausen Wasserkuppe hieß die weltbesten Präzisionspiloten aus 35 Ländern auf der Wasserkuppe willkommen. Beim Accuracy-Gleitschirmfliegen geht es darum, mit möglichst geringer Abweichung auf einer digitalen Zielscheibe zu landen. Große Popularität erfährt dieser Sport in Asien und Lateinamerika. In Europa sind Tschechien, Serbien, Spanien, England, Frankreich, Albanien und Deutschland stark vertreten.

Internationale Paragliding Accuracy German Open

Eine Woche vor dem Finale wurde die German Open ausgetragen. Erfahrene Piloten aus 20 Nationen waren ebenso am Start wie viele Newcomer. Lennard Schubert holte sich den offiziellen Titel des Deutschen Meisters. Der erst 15-jährige Leon Grob landete stets auf dem digitalen Pad und pilotierte im internationalen Vergleichsfliegen mit einem Masala in die Top 10. Damit ist er der Senkrechtstarter der Wettbewerbsreihe. Newcomerin Pia Weber ist Deutsche Meisterin vor der Fluglehrerin Ana-Lena Trabert und BGD Teampilotin Alev Durgun aus Poppenhausen.

Wie eine WM-Friendshipcup und Weltcup

Als Vorbereitung für den Weltcup meldeten die Veranstalter nach der German Open einen weiteren Weltranglistenwettbewerb, den Friendshipcup, an. Nahezu alle Piloten aus der Weltspitze nahmen von Montag bis Mittwoch teil. Wie bei einer WM waren 12 Runden ausgeschrieben, die bei unterschiedlichen Bedingungen auch geflogen wurden. Am Ende gab es mit 104 Weltranglistenpunkten den höchstbewerteten Wettbewerb in diesem Jahr. Young Chan aus China, der Chrigel Maurer der Punktlander, gewann seinen 5. großen Cup in Folge. Linus Schubert wurde 2. vor dem Chinesen Feng Li und rückte damit in der Weltrangliste als bester Europäer auf den 3. Platz.

Ideale Bedingungen im Weltcupfinale

Donnerstag, 28.9., begann unter großer öffentlicher Teilnahme vieler Fernseh-, Radiosender und Vertretern der Presse der Weltcup. Am Samstag hatten die Athleten ganztägig ideale Bedingungen, um vom Startplatz am Fliegerdenkmal auf der Wasserkuppe zu ihren Punktlandungen abzuheben. Nachdem der Wind am Sonntag etwas zu stark war, erklärten die Verantwortlichen aus dem Verein den Wettkampf am Mittag mit dem Endstand nach 6 Runden für beendet.



Overall-Sieger
Worldcup-Finale
Wasserkuppe 2023
v.l.n.r.: Andreas
Schubert (Deutschland,
Platz 2), Matjaž Sluga
(Slowenien, Platz 1),
Linus Schubert
(Deutschland, 3),
Yang Chen (China,
punktgleich)



Frauenwertung
v.l.n.r.:
Liao Qingli
(China, Platz 2),
Ivana Feraric
(Tschechien,
Platz 1),
Eunyong Cho
(Südkorea,
Platz 3)

Somit konnte der mehrfache Weltcup-Sieger Matjaž Sluga aus Slowenien das Weltcupfinale mit einem hauchdünnen Vorsprung von nur einem Zentimeter auf den Routinier Andreas Schubert für sich entscheiden. Sluga hatte bei seinen 6 Landungen auf der Zielscheibe eine Gesamtabweichung von nur 6 Zentimetern erreicht.

Zwei Rhöner Piloten auf Podest

Mit 7 Zentimetern Abweichung von dem Nullpunkt der elektronischen Landescheibe brachte es Flugschulleiter Andreas Schubert zu seinem größten internationalen Wettbewerbserfolg in 28 Jahren. „Ich bin sehr oft 4., 5. oder 6. geworden. Für mich ist es zum ersten Mal Podium. Ein wahnsinniges Gefühl“, reflektiert der mehrfache Hesenmeister im Streckenflug sein Comeback. Sein erst 15-jähriger Sohn Linus, Newcomer in diesem Jahr, FAI U-26-Meister stellte sein Fliegerkönnen mit nur 10 Zentimetern Abweichung nach 6 Flügen und damit einem ebenso sensationellen 3. Platz im Weltcup unter Beweis. Für ihn ist es bereits das 3. Mal Podest auf der internationalen Bühne, womit er sich in der aktuellen Weltrangliste zwischenzeitlich als bester Europäer an die Fersen der beiden Chinesen hängt.

Für seinen Bruder Lennard hatte es mit 11 cm am Ende diesmal leider nicht ganz für einen Podestplatz gereicht. Allerdings ist ein 5. Platz in einem internationalen Wettbewerb, für den sich nur die weltweit besten Piloten aus 35 Ländern qualifizieren konnten, ebenfalls eine sensationelle Leistung. Auch Lennard befindet sich als 8. in den Top Ten der FAI-Weltrangliste. Remy Ochmann wurde 15., Leon Grob 33., Luca Herzberger 53., Anna Lena Trabert 77., Alev Durgun 83.

Gold für Team Papillon, China gewinnt Gesamtwertung

In der Teamwertung konnte das Team Papillon-Germany, bestehend aus Matjaž Sluga sowie Andreas, Lennard und Linus Schubert den Worldcup souverän für sich entscheiden. Silber und Bronze gingen an die Teams aus Serbien und Spanien.

Dieser internationale Wettbewerb war gleichzeitig auch das Finale der Worldcup-Serie 2023. In der Jahres-Gesamtwertung erreichte Favorit Yang Chen aus China mit nur 11 cm Abweichung bei insgesamt 30 Flügen den 1. Platz. Silber für insgesamt 20 cm ging an Feng Li (ebenfalls China) und Bronze holte sich der Südkoreaner Chul-soo Lee. Bester Deutscher wurde Andreas Schubert mit einem 25. Platz im Weltcup-Ranking.

Alle Piloten waren begeistert von der Wasserkuppe mit ihrer idealen Infrastruktur für Flugsportler. In der Abschlussrede wurde den Vereinskollegen, dem Schiedsrichterteam und allen Helfern für den unermüdelichen Einsatz, der diese Veranstaltungen erst möglich gemacht hat, großer Dank mit lang anhaltendem Applaus ausgesprochen.

Nach der Deutschen Meisterschaft und dem Friendship-Cup geht mit dem Worldcup-Finale nun die Wettbewerbsaison auf der Wasserkuppe zu Ende. Ruhiger wird es damit für die Rhöner Punktländer aber nicht: Die trainieren bereits für die Weltmeisterschaft, die im Oktober in Bulgarien stattfinden wird. Deutschland liegt erstmals auf Platz 3 im internationalen Vergleich und gilt spätestens nach dem Worldcupfinale als Titelfavorit neben den Teams aus China, Slowenien und Indonesien.

Weitere Infos auf <https://accuracy.wasserkuppe.com>

ANZEIGE



SKYTRAXX

FLYMASTER LIVE DS

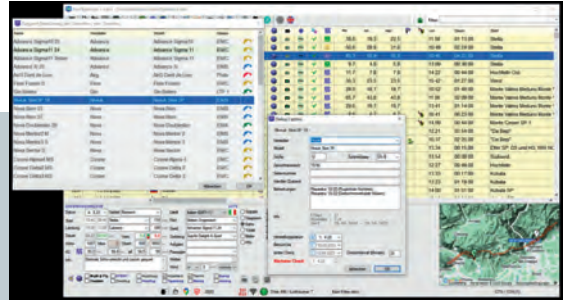
www.flymaster.de



SCHAUFENSTER INFORMATIONEN DER ANBIETER

ParaFlightBook Facelift

Der Flugbuch-Klassiker ist nach 14 Jahren einem Facelift unterzogen worden. Das Windows-Programm nutzt nun rechnerübergreifende Laufzeitpakete (5 €/Monat oder 30 €/Jahr). Wie bisher bleiben alle Daten auf dem Rechner und unter Kontrolle des Anwenders. Nahezu alle Varios werden ausgelesen und befüllt. Die filter- und sortierbaren Flüge sind in über 700 Statistiken auswertbar. Tracks werden vor dem Upload zu DHV/XContest auf Luftraumverletzungen überprüft, Lufträume (XContest) und Updates sind stets aktuell. Im Routenplaner können auch XCTrack-Tasks importiert werden. Thermikkarten und -Hotspots werden aus eigenen sowie frei wählbaren DHV-XC-Referenzflügen generiert. Neu sind H+F-Unterstützung, Gerätedatenbank und die Verwaltung von Checks, Medicals und Checkflügen mit Erinnerungsfunktion.



Infos: www.paraflybook.de

SALOMON S/LAB SKYWAY für HIKE + FLY

Der S/LAB Skyway bietet eine ideale Mischung aus Komfort, Stabilität und Leichtigkeit, um lange Wander-, Lauf- und Flugtage unter wechselnden Bedingungen zu meistern. Um auf die exakten Bedürfnisse der Hike + Fly Community einzugehen, haben die Salomon-Designer eng mit dieser Community in Europa zusammengearbeitet, allen voran mit dem Redbull X-Alps Profi Maxime Pinot.

Preis: 200 €

Infos: salomon.com



PARA-SERVICE

- 2-Jahres-Checks
- Reparaturen
- Retter packen

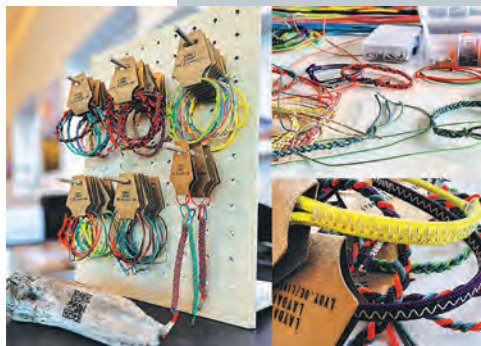
Sicherheit rund um Euren Schirm - flugschulungsabhängig & kompetent! Ich freue mich auf Euch! Happy landings,

Wolfgang



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

WOLFGANG MARXT
Aiblinger Straße 52
83075 Bad Feilnbach



layday layday Line UP

layday layday transformiert aus-rangierte Gleitschirme der Flugschule Salzburg in ein neues Dasein. Im Fokus stehen dabei die „Line Up“ Armbänder, gefertigt aus den widerstandsfähigen Leinen. Dieses Upcycling-Projekt verkörpert eine Symbiose aus Umweltbewusstsein und Stil. Mit jedem Armband trägst du nicht nur ein Stück Himmel am Handgelenk, sondern unterstützt auch den Gedanken des Upcyclings.

Infos: <https://layday-layday.com/>



Charly&Finsterwalder Paralock 3

Der neue Universal-Gleitschirmkarabiner von Finsterwalder bietet ein Plus an Sicherheit in Gefahrensituationen: Durch seine Trennfunktion ermöglicht er es, gefährliche Wechselwirkungen zwischen Retter und Gleitschirm zu verhindern und ist hilfreich bei Notwasserungen und Starkwindbedingungen am Boden. Die patentierte Verschlussicherung ist einfach und sicher zu bedienen. Bei Bedarf kann der Öffnungsmechanismus zusätzlich blockiert werden.

Infos: www.charly-produkte.de



IMPRESSUM

Herausgeber:

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

DHV homepage: www.dhv.de

E-Mail DHV: info@dhvmail.de

Kontakt:

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

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

Redaktion:

Benedikt Liebermeister (verantwortlich) 08022/9675-62

Brigitta Hack (Redaktionsassistentin) 08022/9675-23

E-Mail: pr@dhvmail.de

Gestaltung: Renate Miller, 08022-857730

E-Mail: renate@miller-grafik.de

Schlusskorrektur: Stefan Gutmann

Mitgliederservice/Versicherung: 08022/9675-0

E-Mail: info@dhvmail.de

Ausbildung: 08022/9675-30,

E-Mail: ausbildung@dhvmail.de

Sport/Wettbewerb: 08022/9675-0

E-Mail: sport@dhvmail.de

Jugend: www.dhv-jugend.de

Betrieb/Gelände: 08022/9675-10

E-Mail: flugbetrieb@dhvmail.de

DHV-Shop: 08022/9675-0

E-Mail: shop@dhvmail.de

Musterprüfstelle: 08022/9675-40

E-Mail: musterpruefstelle@dhvmail.de

Öffentlichkeitsarbeit: 08022/9675-62

E-Mail: pr@dhvmail.de

Sicherheit: 08022/9675-32

E-Mail: sicherheit@dhvmail.de

Anzeigen: Gerhard Peter

Mobil: 0173-2866494

E-Mail: anzeigen@dhv.de

Bedingungen und Anzeigenpreise:

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

Redaktionsschluss für die nächsten Ausgaben:

Ausgabe 247 | Mai | Termin 2. März 2024

Ausgabe 248 | Juli | Termin 2. Mai 2024

Ausgabe 249 | September | Termin 2. Juli 2024

Erscheinungsweise:

6 Ausgaben pro Jahr

Preis: Im Mitgliedsbeitrag des DHV enthalten
Haftung: Die Redaktion behält sich die Veröffentlichung und Kürzung von Leserbriefen und Beiträgen sowie die redaktionelle Überarbeitung vor. Namentlich gezeichnete Beiträge geben nicht unbedingt die Meinung der Redaktion wieder. Für unverlangte Einsendungen aller Art übernehmen Redaktion DHV und Verlag keine Haftung. Die Zeitschrift und alle in ihr enthaltenen Beiträge und Fotos sind geschützt.

Verwertung nur mit Einwilligung des Verbandes.
Der DHV wird vertreten durch den 1. Vorsitzenden Bernd Böing.

Vereinsregister-Nummer: AG München,
Vereinsregister 9767,

Umsatzsteueridentifikationsnummer: DE 131 206 095

Repro: MMIntec GmbH, Am Windfeld 15, 83714 Miesbach

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

Auflage: 36.600

Cover: Adi Geisegger

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.

Rhöner Drachen- und Gleitschirmflugschulen Neuer Papillon Flugsportkatalog erhältlich

Nach zweijähriger Pause haben die Rhöner Drachen- und Gleitschirmflugschulen ihren neuen Flugsportkatalog herausgebracht. Los gehts mit den Einsteigerkursen auf der Wasserkuppe, im Sauerland, Stubai und in Lüsen. Der Reiseteil macht mit vielen Bildern Lust auf fluglehrerbegleitete Gleitschirmreisen und Fortbildungen. Im Magazinteil berichten Flugschüler und Piloten von ihren Erlebnissen bei Papillon-Kursen, Fortbildungen und Reisen. Informationen zum Luftfahrttechnischen Betrieb Wasserkuppe, zu Fluggebieten, zum Wettkampfsport und zu weiteren Flugsportthemen ergänzen das Angebot. Das aktuelle Papillon-Flugsportprogramm steht auch als Online-Blätterkatalog zur Verfügung. Eine klimaneutral gedruckte Ausgabe kann kostenlos unter <https://papillon.de/katalog> bestellt werden.

Infos: <https://papillon.de>



NEO Easypack 2.0

NEO hat einen Zellenpacksack neu aufgelegt. Durch ein flexibles Gurtsystem ist es möglich, den Schirm drei- oder vierfach zu falten und den Kompressionsgurt dennoch mittig zu fixieren. Der teilbare Reißverschluss ist mit einem Verklemmenschutz ausgestattet. Für Hochleister- und Streckenschirme sowie kleine Schirme empfiehlt sich die Größe S (240 cm x 43 cm), übrige Größen passen bequem in die Größe M (290 x 37 cm). Wie alle NEO-Produkte wird der Easypack 2.0 am Ufer des Sees von Anney hergestellt.

Neues Herren-T-Shirt

Das neue T-Shirt im CUTS-Design trägt sich wunderbar auf der Haut. Das Baumwoll-Elasthan-Gemisch wird zu 100 % in Frankreich hergestellt, selbst der Baumwollstoff wird im französischen Südwesten gewebt. Erhältlich in den Größen S bis XXL.
Infos: www.neoatelier.fr



- > Einkommensschutz
- > Berufsunfähigkeitsversicherung

HDI

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

Exklusiv
für DHV-
Mitglieder

Für einen
sicheren Halt.

HDI Vertriebs AG
Thomas Ingerl,
Can Tanju

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

DHV-VERSICHERUNGSPROGRAMM



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



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

= Deutschland
 = Europa
 = weltweit
 = Selbstbeteiligung

DHV-Mitgliedsantrag



Versicherungen für DHV-Mitglieder



FAQ



Versicherungen für Mitgliedsvereine





DHV-XC

Standard Klasse:

1. Platz Markus von Mallinckrodt - Rush 6

PG Gesamt / Junior / Performance:

1. Platz Christian Schugg - Zeno 2

Damen:

1. Platz Ramona Eckert - Zeno 2
2. Platz Brigitte Kurbel - Zeno 2
3. Platz Anja Kohlrausch - Delta 4
4. Platz Lissi Selbst - Zeolite GT

Newcomer Klasse:

1. Platz Lorenz Pischinger - Alpina 4
2. Platz Daniel Menet - Photon
3. Platz Adrian Gebhart - Photon

Österreichischer XC

Sport:

1. Platz Lex Robé - Photon
2. Platz Andreas Praniess - Photon

Tandem:

1. Platz Thomas Hofbauer - SwiftMax

xcontest

Sport:

1. Platz Lex Robé - Photon

Serial:

1. Platz Lex Robé - Photon
2. Platz Fabian Buhl - Zeno 2

Open:

2. Platz Edouard Potel - Enzo 3
3. Platz Julien Irilli - Enzo 3

Damen:

1. Platz Serena Ronchi - Photon
2. Platz Claire Garnesson - Alpina 4
3. Platz Ramona Eckert - Zeno 2

WM

1. Platz Maxime Pinot - Enzo 3 und Submarine
2. Platz Honorin Hamard - Enzo 3 und Submarine

18 Piloten konnten sich mit ihrem Enzo3 unter den besten 20 platzieren.

X-Alps

Platz 2 bis 4 auf Zeolite 2 XD
Damien Lacaze, Maxime Pinot, Pál Takats

Zum ersten Mal bei X-Alps erreicht eine Dame das Ziel! Eli Egger mit Zeolite.

Natürlich ist dieser Auszug hier nur ein Querschnitt aller Wettbewerbe, bei denen Ozone Piloten großartige Resultate gelungen sind.

Wir gratulieren und danken herzlich den diesjährigen Siegern!
Vielen Dank auch allen Ozone Freizeitpiloten - Thanks for choosing Ozone!

Foto: Matías Nombarasco Pilot: Ricardo Gomez