

# DHV magazin



Fluggebiete  
Gleitschirmfliegen  
in Polen

Sicherheit  
Human Factors –  
geht nicht, gibt's  
nicht

Wetter  
Meteo-Parapente –  
das Ass unter den  
Windprognosen



*Deine A-Lizenz ist der Beginn deiner Zukunft mit unserem Sport, bei dem Sicherheit oberste Priorität hat. Regelmäßiges Training und ständige Weiterbildung sind wichtig, um deine Fähigkeiten zu verbessern und das Risiko zu minimieren. Starte jetzt auf deinem Weg zu mehr Sicherheit und mehr Flugspaß – mit den Trainings der DHV-SkyPerformance-Center!*



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



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



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



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



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



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



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



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



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



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



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



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



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



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



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



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



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



MARIO EDER



Streckenflugtraining

Sicherheitstraining

Thermik- und Flugtechniktraining

Soaringtraining

Rettungsgerätetraining

Grundhandlingtraining

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



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



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



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



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



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



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



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



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



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



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



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



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



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



**Paragleitflugschule Airsthetik**  
A-8970 Schladming,  
Tel. +43-660-8877440  
[www.airsthetik.at](http://www.airsthetik.at)



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



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



© BURKHARD MARTENS

6 | Gleitschirmfliegen in Polen



52 | Erste Hilfe bei bedrohlicher Blutung



40 | Unfallanalyse 2023 - Drachenfliegen



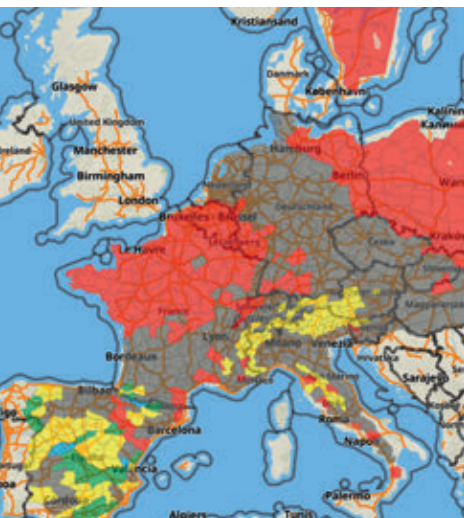
# INHALT

246 | MÄRZ - APRIL 2024



Foto: Lennard Schubert  
Pilot: Linus Schubert, der mit  
Fluglehrerbetreuung Vizeweltmeister  
im Accuracy geworden ist

Unser Titelpapier  
ist komplett recycelbar



84 | Thermik-Rochade

## Fluggebiete - Reisen - Abenteuer - Events

- 6 Gleitschirmfliegen in Polen
- 12 Windenfliegen in Montenegro
- 24 Dolomitenmann - jetzt mit Frauen
- 46 Drachenfliegen am Tegelberg

## Sicherheit - Ausbildung - Luftraum - Natur

- 16 Jagen und Fliegen
- 36 Ein ökologisch korrekter Streckenflugtag
- 40 Unfallanalyse 2023 Drachen
- 48 Travel+Training in Bassano
- 52 Erste Hilfe - Blutungen stillen
- 58 Human Factors - geht nicht, gibt's nicht

## Aerodynamik - Flugtechnik - Gerätetechnik

- 30 Drachenfliegen an der Winde
- 34 Bremsviereck

## Verband

- 64 DHV-Jugend - Fliegen am Treh
- 67 Wichtig-Neu-Kurz
- 72 Vereine Briefe

## Meteo

- 78 Die große Thermik-Rochade
- 84 Meteo Parapente - das Ass unter den  
Windprognosen

## Wettbewerbe

- 20 Accuracy-Weltmeisterschaft
- 88 Acro World Tour
- 92 Meldungen

## Standards

- 66 Shop
- 70 Musterprüfungen
- 94 Schaufenster
- 97 Impressum

# Gleitschirmfliegen in Polen

Naturverbundener Urlaub mit Wohnmobil,  
Gleitschirm, Bike und Boot

TEXT: NINA-RENATE BRÜMMER

FOTOS: BURKHARD MARTENS UND NINA-RENATE BRÜMMER

**P**olen stand schon lange auf unserer Wunschliste. Die knapp 900 km von München an die polnische Ostsee nutzen wir, um uns mit der polnischen Sprache vertraut zu machen und einfache Wörter wie *dzie dobry* für guten Tag oder *dzi kuj* für Danke zu lernen. *Tak* heißt ja und *nie* heißt nein. Viele Wörter sind die reinsten Zungenbrecher und wir sind uns mit der Aussprache nicht sicher. Schon kurz nach unserer Ankunft in Polen merken wir, dass *dzie dobry* wohl unsere meistverwendeten Wörter in Polen werden, denn alle sind immer sehr freundlich und jeder wird mit *dzie dobry* begrüßt.

Unser erstes Fluggebiet an der westlichen polnischen Ostseeküste ist Trzesacz in der Gemeinde Rewal. Für viele Piloten aus Nordostdeutschland ein beliebtes Küstenfluggebiet. Wir checken am Campingplatz Klif in Rewal ein und gehen auf dem Kliff-Panoramaweg die 500 m bis zum großen Wiesenstartplatz. Die etwa 10 m hohe Klippe ist steil und nach NW ausgerichtet. Die Luft schmeckt salzig und eine stramme Brise weht uns entgegen. Leider passt der Wind von der Richtung heute nicht. Deshalb erkunden wir mit dem Bike die Umgebung und erfreuen uns an den vielen flowigen Trails entlang dem Küstenstreifen östlich von Rewal.

Im Top-Fluggebiet Chlapowo können kleine Strecken bei reichlich Landmöglichkeiten gut geflogen werden, auch Toplanden ist recht einfach.

Das Fluggebiet an der polnischen Ostseeküste ist sehr beliebt und beeindruckt mit meist naturbelassenen Klippenabschnitten.



Bild links: Der Düneneinschnitt in Ustka ist ideal zum Starten.

Bild rechts: Bei sehr starkem Wind holen ein paar Piloten ihre Miniwings heraus und spielen mit dem Wind.

Bild unten: Durch die nordwestliche Ausrichtung, im westlichen Bereich der polnischen Ostseeküste, gibt es wunderschöne Sonnenuntergänge.

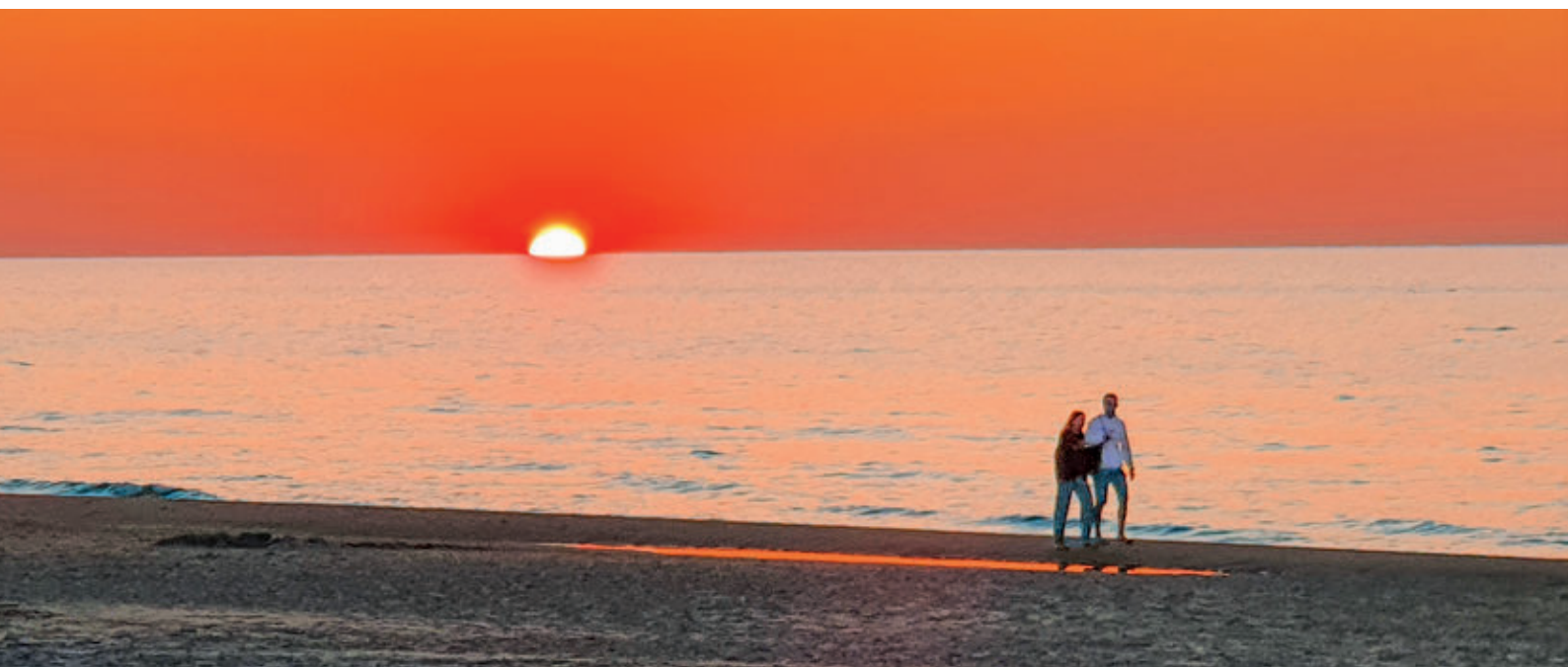




Bild links: Der Plaza gminna am Jezioro Komorze See ist ein beliebter Badeplatz und Ausgangspunkt für viele Paddeltouren.

Bild links unten: Die 5 km lange Klippe von Chlapowo ist im Durchschnitt 30 m hoch.

Bild rechts unten: Das nur 10 m hohe Kliff im Fluggebiet Trzesacz ist bei passendem Wind einzigartig schön zum Fliegen und Toplanden.



Die Windvorhersage für den nächsten Tag verspricht gutes Flugwetter, doch wie so oft, trifft dies nicht ganz so ein. Der kräftige Wind hat eine starke Westkomponente, soll aber im Tagesverlauf perfekt drehen. Einige Piloten sind auch schon am Start und gemeinsam warten wir auf bessere Bedingungen. Die Windrichtung wird etwas besser. Da der Wind noch immer sehr kräftig bläst, versuche ich einen Start unten vom Strand. Kaum ist der Schirm über mir, gehe ich ein paar Schritte näher an die Klippe und es geht wie im Aufzug nach oben. In der Luft zeigt sich, wie stark die Gegenwindkomponente wirklich ist, denn ich fliege nur sehr langsam Richtung Westen, dafür wie eine Rakete in die andere Richtung. Nach einem kürzeren Flug entscheide ich mich wieder zu landen, da es bei diesen Bedingungen kein entspanntes Küstenfliegen ist. Auch im weiteren Tagesverlauf wird der Wind nicht besser. Umso schöner ist ein langer Strandspaziergang, bei dem uns der kräftige Wind um die Nase weht.

Für die kommenden Tage sagt die Wettervorhersage und Windy sehr starken Westwind voraus - zu viel für die Gleitschirmfliegerei. Daher entschließen wir uns zu den etwa 70 km südlich liegenden Seenplatten zu fahren. Der Kluczewska See ist unsere erste Anlaufstelle. Wir finden einen von Wald umgebenen und recht einsamen

Picknickplatz mit Grillstelle nur wenige Meter oberhalb des Sees. Das Wasser ist kristallklar, doch die Temperatur ist noch niedrig. Ein Steg erleichtert das Hineinspringen ins kalte Wasser. Unser Luftboot ist schnell aufgebaut und wir stechen in See und erkunden die Gegend. Es gibt im Uferbereich viele Muscheln. Unendlich viele Enten und Schwäne können wir auf der Paddeltour beobachten und hoch über uns kreisen immer wieder Fischadler. Am Abend gibt es ein großes Lagerfeuer - welches ein schöner Tagesabschluss. Die nächsten Tage verbringen wir am nahe gelegenen Komorze See an einem sonnigen Grill- und Übernachtungsplatz, wieder direkt am See. Einige Paddler starten von hier eine 5-Tagestour und sie schwärmen uns vor, wie begnadet diese naturbelassenen Seen und Flüsse zum Paddeln sind. Die gesamte Gegend in Westpommern besteht aus miteinander verbundenen Seen und Flüssen. Ein wahres Wasserpardies. Auch mit dem Bike kann man diese Seenlandschaft perfekt entdecken.

Es wird wieder Zeit, zurück an die Küste zu fahren. Ganz der Bedeutung des Wortes Pommern, fahren wir entlang des Meeres nach Osten. Auch wenn wir wissen, dass der Wind nicht perfekt aus NW kommt und auch nicht von der Stärke passt, erkunden wir das Flug-

Auch an den Seen gibt es viele Möglichkeiten Biketouren in großartiger Landschaft zu unternehmen. Hier entdeckten wir bei unserer Biketour um den Jezioro Komorze See herrliche Farbkontraste.



gebiet Ustka und Debina, die keine 10 km auseinander liegen. In Ustka startet man aus einem kleinen Düneneinschnitt in der Klippe etwa 20 m über dem Meer. Ach wäre das schön, hier einen spannenden Soaringflug zu machen und viele Kilometer an der mit hohen Bäumen bewachsenen Kante entlang zu fliegen. Die Farben der dunkelgrünen Bäume und Büsche, der helle Sand und dazu das weite Meer sowie ein strahlend blauer Himmel. Stattdessen haben wir einen 60 Sekunden Gleitflug an den Strand, damit wir diesen schönen Eindruck für euch bildlich festhalten können. Der Startplatz von Debina ist in einer freien Wiesenfläche im Wald 25 m über dem Meer. Gelandet wird hier nur am Strand. Vom Strand führt kein direkter Weg nach oben zum Startplatz. Der nächste Strandzugang ist etwa 1 km weiter im Nordwesten.

In Jastrzebia Gora gibt es ein nach Norden ausgerichtetes Fluggebiet. Der Startplatz ist eine kleine freie Wiesenfläche im Ort an einem Aussichtspunkt auf 20 m NN. Auch hier hat der Wind leider nicht gepasst. Deshalb fahren wir weiter zum Hauptfluggebiet Chlapowo, das auch Wladyslawowo genannt wird. Es ist ein verlängertes Wochenende und die Polen möchten dann auch nicht zuhause sitzen. Wir haben das Gefühl, alle möchten nach Chlapowo, denn von einem Tag auf den anderen sind alle Campingplätze auf der hohen Klippe voll. Wir sind froh, dass wir auf dem kleinen Campingplatz Baltic sind, der 500 m vom Strand entfernt liegt und wo von all dem Trubel nichts zu spüren ist. Um zum Startplatz zu gelangen, geht man am Strandzugang 14 an den Buden vorbei zum Aussichtspunkt und weiter zur Treppe, die hinunter zum Strand führt. Vor der Treppe halten wir uns links und gehen auf dem kleinen Trampelpfad um den Campingplatz Keja herum. Der schmale Pfad endet am großen Wiesenstartplatz, der 30 m über dem Meer thront. Bei unserer Ankunft kommt der Wind perfekt aus NO. Wir machen uns startklar und merken, dass der Wind noch zugelegt hat. Da es noch passt, starten wir, achten während dem Flug aber besonders auf Anzeichen von Windzunahme. Kurz vor der Kante hebt es uns steil nach oben. Endlich können wir unseren lang ersehnten Küstenflug in Polen erleben. Bei perfekten Bedingungen können wir 5 km hin und her fliegen. Dabei bekommen wir schöne Blicke auf die Halbinsel Hel, die sich als schmale, 34 km lange Landzunge nach Südosten er-

streckt und im Dunst verschwindet. In die andere Richtung erstreckt sich ein Strandparadies mit bewaldetem Hinterland und kaum Menschen. Die Windstärke nimmt zu und wir beschließen, bei dem starken Wind am Strand zu landen und nicht oben am Startplatz. Im Laufe des Nachmittags liegen immer mehr sonnen- und badehungrige Urlauber dicht an dicht in der Nähe der Strandzugänge am Meer. Also landen wir sicher zwischen zwei Strandzugängen. Wir können uns gut ausmalen, wie voll der Strand in den Sommermonaten ist. Zur Überraschung weht hier unten kaum ein Lüftchen und nach dem Zusammenpacken tun wir es den anderen Urlaubern gleich und genießen die Sonne und das Meer. Am nächsten Tag haben wir wieder Glück und kommen bei guten Bedingungen in die Luft. Aber auch dieses Mal nimmt der Wind im Tagesverlauf zu, sodass es für normale Schirme zu viel ist. Umso mehr freuen sich die Piloten mit Miniwings. Sie spielen geradezu mit dem Wind. Das Urlaubsende rückt näher. Weil uns die Seen so gut gefallen haben, machen wir auf der Heimfahrt noch einen Stopp am deutlich südwestlich gelegenen Lubiaz See und genießen dort die Ruhe und Einsamkeit am klaren Wasser.

### Kurzinfos

Zwischen den Ortschaften finden sich fast überall herrliche, naturbelassene Küstenlandschaften mit Dünen und teilweise mit höheren Klippen. Zum Schutz der Dünen darf man diese meist nicht betreten und es gibt spezielle Strandzugänge, die oft nummeriert sind. Auch sind wir von den vielen Wegen entlang der gesamten Küste zum Radeln und Wandern begeistert. Vielerorts sind an der Küste viele und große Apartmentanlagen und Hotels, die für unseren Geschmack kein schönes Ortsbild darstellen. Alle Seen, die wir besucht haben, waren wunderschöne und meist einsame Naturjuwelen und für uns in der Zukunft wieder eine Reise wert.

Da Pommern in der Vergangenheit stark unter deutschem Einfluss lag, gibt es für viele Orte auch Deutsche Namen, die häufig keine Ähnlichkeit mit den Polnischen haben. Das kann sehr irreführend sein. Wir haben deshalb unser Navi bei den Ortsnamen auf polnische Beschriftung umgestellt. ▽



Unendlich viele kleine Wege verlaufen entlang der Ostseeküste, so kann man mit dem Bike einfach einsame Strände erkunden. Biker, die gerne offroad fahren, finden in den Wäldern ebenfalls viele unterschiedliche Routen.

## Fluggebiete an der polnischen Ostsee von West nach Ost



### Trzesacz

in der Gemeinde Rewal - Hauptfluggebiet  
 Startplatz: große Wiesenfläche am Klippenrand zwischen Trzesacz und Rewal, 10 m über dem Strand  
 Koordinaten: N 54°04'42.45" E 14°59'47.23"  
 Wind: NW  
 Landeplatz: am SP oder Strand  
 Sonstiges: Flugverbot vom 1.4.-30.9. wegen nistender Schwalben

### Ustka-Rowy

Startplatz: kleiner Düneneinschnitt in der Klippe, 20 m über dem Strand  
 Koordinaten: N 54°35'35.9" E 16°53'58.3"  
 Wind: NNW  
 Landeplatz: Strand, wegen Bäume um den gesamten SP nur unten am Strand landen

### Debina

Startplatz: freie Wiesenfläche am Klippenrand, 25 m über dem Strand im Wald  
 Koordinaten: N 54°38'13.35" E 17°00'05.59"  
 Wind: NW  
 Landeplatz: Strand, wegen Bäume um den gesamten SP nur unten am Strand landen  
 Koordinaten: N 54°38'38,0" E 17°00'40,4"  
 Sonstiges: Der nächstgelegene Strandzugang ist etwa 1 km nordöstlich vom Startplatz.

### Jastrzebia Gora

Startplatz: am Aussichtspunkt im Ort kleinere freie Wiesenfläche am Klippenrand 20 m über dem Strand  
 Koordinaten: N 54°50'05.9" E 18°18'04.1"  
 Wind: N  
 Landeplatz: Strand  
 Sonstiges: Wind muss schon perfekt anstehen, damit man hier fliegen möchte. Da es im bewachsenen Kliff eine Stufe gibt, ist es sehr schwer einzuschätzen, wann es schon trägt.

### Chlapowo

(oder auch Wladyslawowo genannt) - Hauptfluggebiet  
 Startplatz: große Wiesenfläche am Klippenrand, 30 m über dem Strand  
 Koordinaten: N 54°48'39.44" E 18°22'21.53"  
 Wind: NO  
 Landeplatz: SP oder Strand  
 Sonstiges: kein offizielles Flugverbot, aber von etwa Juni bis Mitte September schwierige Landemöglichkeit am Strand wegen vielen Strandbesuchern (besonders in Nähe der Strandzugänge).



### Stellplätze an den Seen

Herrliche und einsame Picknickstelle mit überdachten Bänken und Grillstelle (Plaza Kluczewo) am Zatoka Kluczewska See bei Kluczewo  
 Koordinaten: N 53°39'03.2" E 16°10'02.9"

Sonniger Grill- und Übernachtungsplatz (Plaza gminna) direkt am Jezioro Komorze See bei Sikory.

Kosten: knapp 4 € pro Person je Übernachtung  
 Koordinaten: N 53°37'01.5" E 16°15'50.9"

Im Wald gelegener schattiger Parkplatz mit Picknickstellen (Postój leśny z dostepem do jeziora) direkt am Jezioro Lubiaz See bei Lubniewice.

Koordinaten: N 52°30'36.2" E 15°13'19.5"

Mit dem Wohnmobil oder Zelt darf man an vielen Seen übernachten.



### DIE AUTORIN

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



Idyllisch liegen die kleinen Häuser von Zabljak vor dem mächtigen Durmitor Gebirge

SHUTTERSTOCK

# Ein nichtalltägliches Abenteuer

Montenegro Windenfliegen

TEXT UND FOTOS: SANJA WARTHMAN UND HELMUT ACHATZ

**G**ut 13 Stunden Fahrzeit sind es aus dem Süden der Republik bis nach Montenegro.

Der Übertritt von Kroatien aus gestaltet sich nicht schwieriger als die Einreise nach Österreich. Nur ohne Stau! Dazu können wir hier wieder in Euro zahlen. Das südeuropäische Land hatte diesen als Zahlungsmittel bereits zeitgleich mit uns 2003 eingeführt - ohne dass die EZB widersprach.

Mitten in Montenegro liegt das Durmitor Gebirge, das eigentliche Ziel. An seinem Fuß die Ortschaft Zabljak.

Zabljak ist so etwas wie das St Moritz Montenegros. Das etwas über 2.500 m hohe Bergmassiv ist eines der beliebtesten Touristenziele des Landes. Drei Lifte erschließen das Gebirge für Winter-

sportler. Rundherum führt der sehenswerte Durmitor Ring. Er erstreckt sich über das Tara- und Piva-Plateau. Die 85 km lange Rundstrecke um diesen Berg führt entlang der Gipfel, streift derzeit noch traditionelle authentische Dörfer und führt über zwei fast alpin anmutende Pässe. Die oft einspurige Straße ist schlicht sehenswert, was allerdings auch Mengen von Taxibussen voller Touristen beweisen. Der Lift zum Savin Kuk wird erst in ein paar Tagen geöffnet, außerdem passt heute der Wind nicht für den Start von oben.

Uns steht der Sinn mehr nach Einsamkeit, es geht zum Zabljak Int. Airport. Ex- Airport wäre treffender. Im Laufe des 2. Weltkrieges wurde unter Leitung des Zentralkomitees der UdSSR beschlossen, eine direkte Flugverbindung von Belgrad nach Zabljak zu installie-

Boris im Steigflug  
an der Abrollwinde,  
Stefan am Gaspedal



ren. Eine einfache ca. 2 km lange Graspiste war dafür ausreichend - es flogen damals nur Propellermaschinen. Später wurde es ein ziviler Flughafen, eine alte DC 3 zeugte noch bis in die 90er Jahre davon. Mit Aufkommen der Düsenflugzeuge waren Starts und Landungen jedoch ab Ende der 1960er Jahre nicht mehr möglich, der Flugplatz wurde nicht mehr benutzt. Heute zeugt nur noch ein kleiner Mauerrest eines Gebäudes davon - umgeben von fast endlos weiter Graslandschaft.

Hier sind wir mit Boris verabredet. Er möchte den Airport gerne wiederbeleben. Auf etwas unkonventionelle Weise, mit dem Gleitschirm.

Boris ist Gleitschirmpilot, er fliegt Acrowettbewerbe, hauptsächlich jedoch den Sommer über Tandem mit Gästen. An der Bergstation des Lifes liegt ein grundsätzlich wunderbarer Startplatz, schön nach Osten ausgerichtet. Jedoch es gibt einen Haken an der Sache. Der Berg steht verkehrt herum! Die Hauptwindrichtung ist West, damit also von hinten. Zwar erwärmt sich die darunter liegende Flanke morgens, oft genug liegt aber alles im Lee. „Von 300 gebuchten



Eine DC3 am früheren Flugplatz



Der ganze Stolz: die Parawinnd G7



Viel Platz ohne Hindernisse entlang der Schleppstrecke = Straße

Flügen kann ich höchstens 100 durchführen im Sommer“ meint Boris bei unserem Besuch dazu. Kein befriedigendes Ergebnis für einen Selbständigen, dessen Haupteinkommen den Sommer über erwirtschaftet werden muss.

Irgendwann kam ihm die Idee mit dem früheren Flughafen. Erste Offroad-Tests ergaben, dass die frühere Landepiste sich leider nicht mehr dafür eignet. Jedoch wäre die in der Nähe liegende einspurige Teerstraße viel versprechend. Einsam schlängelt sich diese durch die weite Graslandschaft. Zwei, drei Verkehrszeichen, ein Brückengeländer - auf mehr ist nicht zu achten. Und den seltenen Gegenverkehr sieht man bereits von weitem.

Zulassungen, Genehmigungsverfahren, Erlaubniserteilung, Geländegutachten - alles Dinge, die in Montenegro etwas anders laufen als bei uns. Falls überhaupt...

Erste Tests verliefen jedoch sehr viel versprechend. Im Frühjahr wurde eine neue Parawinch G7 angeschafft. Montiert auf der Anhängerkupplung des zum Schleppfahrzeug deklarierten Honda seines Kumpels Stefan ging es nun richtig los. Siehe da: Es funktioniert hervorragend im laminaren Wind der Ebene. In beide Richtungen stehen ca. 8 km Schleppstrecke zur Verfügung.

Aktuell wird noch solo geschleppt, erklärtes Ziel jedoch ist, Tandemschlepps durchführen zu können. Und damit unabhängig vom Bergstart zu sein.

Wir verfolgen einige Solostarts an der Winde, problemlos bei kilometerweiten Rasenflächen in jede Richtung. Ungewöhnlich jedoch, das Ganze auf einer öffentlichen Straße durchzuführen. Bei Gegenverkehr fliegt der geschleppte Pilot einfach entsprechend rechts vom Schleppfahrzeug. Die paar Straßenkurven fallen nicht weiter auf.

Für deutsche Gründlichkeit etwas abwegig. Jedoch gehen die Männer mit viel Umsicht und Sachverstand zu Werke. In seiner letzten Nachricht vor ein paar Tagen schreibt er:

„winch turned out to be best move ever... we fly almost every day, and there is a lot of wind this summer so Savin Kuk is out of option for solo as well for 90%+ of the days!“

Die Winde hat sich als beste Entscheidung überhaupt herausgestellt. Wir fliegen fast jeden Tag, während oben am Savin Kuk der Wind an 90% der Tage zu stark ist und nicht mal Solostarts zulässt.

Es scheint erfolgreich zu werden, Gastpiloten sind willkommen!

In einer Senke nicht weit entfernt finden wir bald darauf einen herrlich türkisene See, umgeben von nichts als Grasland soweit das Auge reicht. Wir verbringen Tage hier mit Schauen, Wandern und genießen diese schier endlose Weite.

Paragliding Map weist in Montenegro ca. 10 weitere Fluggelände auf, der Großteil davon im alpinen Gelände im Osten des Landes. Drei Gelände liegen an der Küste, wir flogen bei Petrovac und bei Budva. Beides sind bevorzugt Soaringgebiete im laminaren Seewind mit großzügigen Landeplätzen in Strandnähe.

Der Startplatz in Budva liegt direkt über einer der Hauptverkehrsstraßen oberhalb eines Straßentunnels. Kaum in der Luft, lässt sich wunderbar 50 m oberhalb des rauschenden Verkehrs entlang soaren.

An den Küstengebieten wird regelmäßig Tandem geflogen. ◀

---

Bester Erstkontakt in Montenegro ist Jane, erreichbar unter +382 67 111242 oder im Web unter <https://paraglidingmontenegro.me/contact>  
[https://de.wikipedia.org/wiki/B%C3%A4renrefugium\\_von\\_Kuterevo](https://de.wikipedia.org/wiki/B%C3%A4renrefugium_von_Kuterevo)  
<https://www.filmtourismus.de/kroatien-winnnetou>  
[https://de.wikipedia.org/wiki/Dinarisches\\_Gebirge](https://de.wikipedia.org/wiki/Dinarisches_Gebirge)

---



**DER AUTOR**

Helmut Achatz ist DHV Fluglehrer, Prüfungsrat und Flugunfallsachverständiger. Seit 1993 leitet er Flugreisen europaweit. Sein Hobby sind Greifvögel, die in seinem neuen Projekt der Eaglewingsfoundation eine tragende Rolle spielen.



Thermik- und Technik-Training



Startfrei in Lüsen (Südtirol)



Groundhandling in Lüsen (Südtirol)

# Deutschlands beliebteste\* Flugschule:

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

## FLIEGERSHOP IN DER FLUGSCHULE:

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

## WÖCHENTLICHE ANGEBOTE:

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

SEE YOU UP  
IN THE SKY!

Alle Infos, Termine & Buchung:

# PAPILLON.DE

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



STR an der Wasserkuppe



Höhenflug-Schulung im Hochsauerland



Riesenauswahl im Fliegershop in der Flugschule

# Papillon®



# Jagen und fliegen lassen

Dass hier überhaupt ein Startplatz entstanden ist, grenzt schon an ein Wunder.

TEXT UND FOTOS: MARKUS BÖHNISCH

**W**ir kamen hier zu Fuß hoch, waren begeistert und dann sahen wir, dass überall schon kleine Bäume auf der Freifläche standen“, erinnert sich Christian Teipel vom Aero-Club Altena Hegenscheid. Die Freude

wich, Ernüchterung machte sich breit. Trotzdem suchten Teipel und seine zwei Mitstreiter das Gespräch mit dem Besitzer-Ehepaar, den Grafen von Plettenberg. Das war im Frühjahr 2022.

Überraschend hatten beide nichts dage-

gen, dass die Gleitschirmflieger zwischen den kleinen Setzlingen ihre Schirme zum Testen auslegten und starteten. Weil die Starts sehr erfolgreich verliefen, setzten Christian Teipel zusammen mit Thomas Astner und Markus Böhnisch die Gespräche



mit dem Waldbesitzer fort. Am Ende war man sich über die Pacht und den Zugang zum Gelände einig. Dem Zulassungsantrag des Geländes stand nichts im Weg, die kleinen Bäume räumte der Verein im Dezember 2022 in einer konzertierten Aktion aus dem Weg und setzte sie an anderer Stelle wieder ein. Im Februar 2023 gab auch die zuständige Untere Naturschutzbehörde grünes Licht, nachdem Björn Klaassen vom DHV bei einem Vor-Ort-Termin letzte Zweifel ausräumen konnte.

Der Flugalltag am Kleff begann wetterbedingt zäh, doch bis zum Sommer gelangen auch erste Streckenflüge vom Hike+Fly-Startplatz. Irgendwann kam der Waldbauer

auf die Gleitschirmflieger mit einem ungewöhnlichen Vorschlag zu: Wie es denn wäre, wenn sie einen Hochsitz aufstellen, quasi als Tragwerk für eine geplante Wetterstation und Webcam. Ganz nebenbei würde der Waldbesitzer den Sitz dann auch für die Jagd nutzen.

Der Vereins-Vorstand und auch Björn Klaassen waren sich einig, das ist ein einzigartiges Beispiel für die gute Verständigung von Waldbesitzer, Jäger und Fliegern. Seit Ende Juli steht der Hochsitz auf dem Kleff. Verein und DHV übernahmen die Kosten dafür. Wobei Kosten hier der falsche Begriff ist. Alle Beteiligten halten die Ausgabe eher für eine Investition. Das Verhältnis von

Waldbauer und Fliegern wird vertieft, gleichzeitig hat der Verein von zwei Mitgliedern eine Wetterstation bauen lassen, die das Fluggebiet enorm aufwertet. „Nachdem Holfuy Lieferschwierigkeiten meldete, suchten wir nach einer Alternative und fanden sie im Drachen- und Gleitschirmforum, als Bauanleitung“, erinnert sich Robin Perlik. Zusammen mit Benedikt Gnacke baute er die Anlage nach und nach auf. Mit der Installation auf dem Kleff ist das Lennetal meteorologisch ein ganzes Stück besser aufgestellt, vor allem aber nun auch für Fanet/Flarm kein weißer Fleck mehr. Die Anlage sendet und empfängt die Positionsmeldungen der Flieger.



Startleiter- oder Hochsitz? Am Ende ist es wohl nur eine Frage der Uhrzeit, wie die Eigentümer und Fliegerinnen und Flieger des Aero-Club Altena-Hegenscheid die Holzkonstruktion am Kleff nutzen.



Benedikt Gnacke (l) und Robin Perlick beim Aufbau der Wetterstation.



Die selbstgebaute Station liefert auch FANET-Standortdaten.

### Zusatzinfo: Wetterstation selber bauen, Erfahrungen, etc.

Text: Robin Perlick

Das Besondere an dieser Wetterstation ist, dass man sich mit der Bauanleitung überlegen kann, eine FLARM/Fanet Boje zu bauen oder eben auch eine Wetterstation.

Wird in der Software ausgewählt, dass es sich um eine Bodenstation handelt, können Wettersensoren angeschlossen werden (Temperatur, Feuchtigkeit, Taupunkt, Luftdruck, Windgeschwindigkeit, Windrichtung).

Diese Daten können dann per Fanet an Varios gesendet werden und die Daten auch im Internet (Windy, Weatherunderground) bereitgestellt werden. Über eine grafische Darstellung braucht man sich keine Gedanken zu machen. Sobald die Daten an die genannten Wetterportale gesendet werden, speichern und visualisieren diese die Wetterdaten.

Des Weiteren werden auch die Positionsdaten von Varios empfangen und im OGN (Open Glider Network) bereitgestellt. Flieger in der Umgebung der Station werden so im Netz sichtbar, was ein zusätzliches Sicherheitsplus darstellt. Neben dem Sicherheitsaspekt ist es dann

auch möglich im Netz zu schauen, ob am angedachten Startplatz bereits geflogen wird, und ob sich die Kollegen halten können. Das erspart Fragen in diversen Whatsapp-Gruppen.

Mit einem Elektronik-Background wird man den Bau einer solchen Station gut hinbekommen. Elektronik-Laien werden sich deutlich schwerer tun, denn die Dokumentation des Aufbaus ist nicht auf Niveau einer Ikea-Aufbauanleitung.

An der Software wird weiterhin entwickelt, aktuell arbeitet die Community daran, Daten auch verschlüsselt per „https“ an Anbieter wie Windy und WeatherUnderground zu versenden. Aus dem Grund sollte jeder, der eine solche Station umsetzt oder betreibt, eine kleine Spende für den Softwareentwickler Gerald Eichler übrighaben.

Alle Infos und Teilleisten gibt es auf Github <https://github.com/gereic/GXAirCom>



Windsensor und Webcam sind an einem Windsurfmast befestigt.



Die Webcam ist gekauft, sie kommt von Solarcam.fr



Gemeinsam stark: Die Waldbauernfamilie von Plettenberg hat den Gleitschirmfliegern einen vielversprechenden Hang ermöglicht.

Der Hochsitz ist also gleichzeitig eine Informationsplattform für die Gleitschirmflieger. Gerade Mitglieder und Gäste (per Fair-Fly), die weiter weg wohnen, können sich nun vor der Anreise einen visuellen und meteorologischen Eindruck von den Startbedingungen machen.

Waldbauer Graf von Plettenberg hat die Entscheidung bislang nicht bereut, seine Freifläche den Gleitschirmfliegern zur Verfügung zu stellen. „Es läuft alles, wie vereinbart“, sagt Waldbäuerin Alexa Gräfin von Plettenberg und schaut einem startenden Gleitschirm interessiert zu. Ihr Mann nickt zustimmend. Die Daten der Wetterstation nutzt mittlerweile auch Graf von Plettenberg gerne mit. „Wir verstehen uns“, bilanziert er nach den ersten Monaten und weiß

nicht, wie viel den Fliegern dieser Satz bedeutet. Anderen Jägern und Waldbauern rät er, sich auf die Zusammenarbeit mit den Gleitschirmfliegern einzulassen. „Es kommt ein bisschen Geld über die Pacht rein und weil die Flieger regelmäßig mähen, äsen die Rehe lieber das frische Gras statt Baumsetzlinge anzuknabbern“, stellt die Waldbauernfamilie fest. ▽



#### DER AUTOR

Markus Böhnisch, Freier Fernsehjournalist, [www.boehnisch.de](http://www.boehnisch.de)



Der vertrauensvolle  
Aufsteiger

Follow us   

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



© LENNARD SCHUBERT

**E**nde Oktober 2023 hat in Sopot in Bulgarien die Gleitschirm-Weltmeisterschaft der FAI im Ziellanden (Accuracy) stattgefunden. Mit dabei: Linus Schubert – zusammen mit seinem Vater Andreas Schubert und seinem Bruder Lennard. Linus ist zu dem Zeitpunkt erst 15 Jahre alt. Doch mit etlichen guten Platzierungen bei Accuracy-Wettbewerben hat er sich im Jahresverlauf auf Platz 2 der Weltrangliste hochgearbeitet.

Auch in Sopot ist er erfolgreich. Am Ende steht er als Vize-Weltmeister (overall) sowie Weltmeister in der Altersklasse U26 auf dem Treppchen. Jetzt hofft er, dank solcher Erfolge die Disziplin Accuracy auch in Deutschland bekannter zu machen, wie er im Interview erzählt.

■ **Linus. Gratulation zum Titel des Vizeweltmeisters und des Juniorenweltmeisters in der Disziplin Accuracy. Wie fühlt sich das an?**

Linus: Als ich meine letzte Landung gemacht habe und wusste, ich bin Vizeweltmeister und U26 Weltmeister, da konnte ich es kaum glauben. Es war auf jeden Fall ein unglaubliches Gefühl. Jetzt ist schon einige Zeit vergangen. Aber ich bin immer noch total glücklich.

■ **Gab es schon mal einen Gleitschirmpiloten, der so jung einen solchen Titel gewonnen hat?**

Linus: Also in der Accuracy-Szene auf jeden Fall nicht. Beim Streckenfliegen weiß ich das gar nicht.

© ANDREAS SCHUBERT



Linus Schubert ist nicht nur Vizeweltmeister, sondern kam in der U26-Wertung bei der Accuracy-Weltmeisterschaft auf Platz 1. Dazu beigetragen hat viel Spaß beim regelmäßigen Training fürs „Fliegen auf den Punkt“.

„Für mich ist es unglaublich cool“

Linus Schubert ist mit 15 Jahren Vize-Weltmeister in der Disziplin Accuracy geworden. Was fasziniert ihn so am Punktländern?

INTERVIEW: LUCIAN HAAS

■ **Du bist 15 Jahre alt. In Deutschland darf man seinen Gleitschirmschein offiziell erst mit 16 machen. Wie kommt es, dass Du trotzdem schon bei einer WM mitfliegen konntest?**

Linus: Ich habe den österreichischen Schein gemacht, genauso wie mein Bruder Lennard. Dort kann man bereits mit 15 den Schein machen. In Deutschland bin ich bei uns auf der Wasserkuppe immer mit Fluglehrerbetreuung geflogen. Mein Vater ist ja Fluglehrer. Für die FAI war das Alter kein Problem. Da brauchst Du nur deinen Paragleiterschein, um eine FAI-Sportlizenz zu bekommen. Und dann kannst du ganz normal an den internationalen Wettbewerben teilnehmen.

■ **Wann hast Du mit dem Gleitschirmfliegen angefangen?**

Linus: Schon als ich noch ein kleines Kind war, sind wir oft nach Dänemark gefahren, nach Lökken. Und da waren mein Bruder und ich schon früh mit kleinen Schirmen am Strand unterwegs und haben die Düne hoch gehändelt. Wir sind gewissermaßen mit dem Gleitschirmfliegen aufgewachsen. Und so haben wir auch ein wahnsinnig gutes Gefühl für den Schirm bekommen über die Jahre. Meine ersten kleinen Hüpfen habe ich am Südhang der Wasserkuppe gemacht, da war ich zehn oder elf. Die ersten richtigen Höhenflüge kamen dann aber erst mit 14 Jahren, als es legal war, mit den Fluglehrern in der Schulung runterzufliegen.



” FÜR ACCURACY BRAUCHST DU EIN EXTREM GUTES GEFÜHL FÜR DEN SCHIRM, VOR ALLEM AM STALL-PUNKT.

■ **Hat dieses frühe Lernen dazu beigetragen, dass Du im Punktlanden so gut bist?**

**Linus:** Auf jeden Fall. Für Accuracy brauchst du ein extrem gutes Gefühl für den Schirm, vor allem am Stall-Punkt. Wenn du mal zu hoch reinkommst, musst du den Schirm auch mal anstellen können, um Höhe abzubauen, und dann wieder anfahren lassen und geschickt flaren.

■ **Das klingt nach ungeheuer viel Training...**

**Linus:** Das stimmt. Die besten Accuracy-Piloten der Welt sind alle Berufspiloten. Die machen bis zu 500 Flüge im Monat nur auf diese Zielscheibe. Das ist unglaublich. Und wir haben eben früh mit Accuracy angefangen, weil wir bei diesen kleinen Hüpfern uns immer so einen Punkt gesucht haben, wo wir draufhüpfen konnten.

■ **Auf wie viele Trainingsflüge kommst Du so pro Monat?**

**Linus:** Ich denke, das werden so 100 bis 150 sein.

■ **Andere junge Piloten begeistern sich eher für dynamischeres Fliegen, zum Beispiel Acro. Was fasziniert Dich so am Landen auf den Punkt?**

**Linus:** Mich reizt es einfach, meine Fehler zu finden und mich immer weiter zu verbessern. Ich fliege auch Thermik. Aber nach zwei Stunden habe ich genug. Dann muss ich wieder auf dieser Scheibe landen. Ich brauche irgendwie die Action am Landeplatz.

■ **Accuracy ist für dich ein echter Thrill?**

**Linus:** Ja. Für mich ist es unglaublich cool.

■ **Lass uns über die Grundlagen des Accuracy-Fliegens sprechen. In Deutschland ist diese Sportart ja wenig bekannt. Erkläre mal kurz: Wie wird beim Punktlände-Wettbewerb gewertet?**

**Linus:** Das Ziel ist es, einen ausgelegten Landepunkt zentimetergenau zu treffen. Dafür gibt es eine digitale Messscheibe mit einem weiß markierten Punkt in der Mitte. Der ist so groß wie eine 5-Cent-Münze. Wenn Du am Ende genau auf diesen Zielpunkt trittst, dann

hast Du null Punkte als Ergebnis. Wenn ich jetzt 20 Zentimeter daneben lande, dann bekomme ich 20 Punkte. Und diese Punkte werden von Landung zu Landung aufaddiert.

■ **Es gibt also eine Art Strafpunktesystem. Für jeden Zentimeter Abweichung vom Ziel gibt es einen Punkt. Und am Ende gewinnt der mit den wenigsten Punkten?**

**Linus:** Ja genau. Wobei man in einem Wettbewerb mit mehreren Durchgängen das schlechteste Ergebnis streichen darf.

■ **Was ist, wenn Du nicht auf, sondern neben der Mess-Scheibe landest?**

**Linus:** Dann messen die Wertungsrichter per Hand mit dem Maßband die Distanz. Das gilt für den Zielkreis mit einem Radius von zwei Metern. Wenn man außerhalb landet, gibt es automatisch maximale Punktzahl.

■ **Muss man denn stehend landen, oder musst Du nur im Überflug einmal mit dem Fuß an der richtigen Stelle aufsetzen?**

**Linus:** Das muss nicht stehend sein. Man kann mit voller Energie reinkommen, ausflaren, den Fuß auf den Punkt knallen und dann noch einige Meter weiterfliegen. Das ist kein Problem. Es zählt die erste Berührung mit dem Fuß am Boden. Wenn Du allerdings zuvor schon mit dem Gurtzeug am Boden schleifst, dann gibt's sofort maximale Punkte.

■ **Braucht man spezielle Schuhe, um auf der Messscheibe genau ins Zentrum treten zu können?**

**Linus:** Ich habe Turnschuhe, die extrem eng an meinem Fuß liegen. Vorne habe ich mir einen kleinen Druckpunkt aufgeklebt. Der ist circa einen Zentimeter breit und acht Millimeter hoch. Das macht es mir einfacher, mit meiner Fußspitze genau auf die Null zu treten. Bei so einem Wettbewerb haben alle Teilnehmer ähnlich präparierte Schuhe an.

■ **Und wie unterscheidet sich Dein Accuracy-Landeanflug von einer klassischen Gleitschirmlandung?**



ANDREAS SCHUBERT

Linus zeigt nach seinem starken 12. Durchgang bei der WM aufs Resultat: Zwei Punkte, 35 insgesamt. Damit stand er als Vizeweltmeister fest.

**Linus:** Das ist auf jeden Fall ganz anders als bei einer normalen Landung. Da gibt es keine ausgeflogene Landevolte. Die meisten Piloten fliegen beim Accuracy immer mit ein bisschen mehr Höhe an, weil man die einfacher und zielgenauer abbauen kann durch Pumpen oder durch starkes Anbremsen bis hin zum Sackflug.

#### ■ Wie häufig passiert es, dass jemand seinen Schirm bei solchen Manövern auch mal unkontrolliert abreißt?

**Linus:** Ich war 2023 auf rund zehn Wettbewerben und ich habe es dreimal erlebt. In zwei Fällen hat das auch zu ernstesten Verletzungen geführt. Es gibt aber schon Gespräche darüber, wie man das Risiko in Zukunft reduzieren kann – durch neue Regeln, um eine bessere Qualifikation der Teilnehmer zu erreichen.

#### ■ Braucht man für Accuracy einen speziellen Schirm?

**Linus:** Fast alle Piloten fliegen mit einem normalen, Fehler verzeihenden A-Schirm. Damit lässt sich das Zielfliegen am besten kontrollieren. Allerdings sind die Steuerleinen um einiges gekürzt, damit man wirklich nicht viel ziehen muss, um am Stallpunkt zu sein und ein richtig gutes Gefühl an der Bremse zu haben.

#### ■ Wie könnte das Ziellanden populärer werden?

**Linus:** Accuracy ist in vielen Ländern schon populär. Nur bei uns in Deutschland und den Alpenländern ist es wenig bekannt. Es gibt kaum Piloten, die damit auf Social Media aktiv sind. Es macht ja auf den ersten Blick auch keinen Sinn, in den Alpen mit der Bahn 20 Minuten auf den Berg zu fahren, nur um dann schnell runterzufliegen und auf einem Punkt zu landen. Da ist halt Streckenfliegen angesagt. In Asien sieht das ganz anders aus. In Thailand zum Beispiel gibt es eine eigene Accuracy-Liga mit vielen Piloten und großen Sponsoren wie Toyota. Etliche Piloten sind sogar Profis. Bei uns muss sich die Accuracy-Szene erst noch entwickeln. Mein Vater, mein Bruder und ich haben jedenfalls das Ziel, mehr Leute dafür zu begeistern.

■ Da könnte vielleicht auch Olympia euch irgendwann in die Karten spielen. Es gibt ja Bemühungen, Accuracy als olympische Disziplin anerkennen zu lassen.

**Linus:** Das ist der Traum von allen Piloten. Accuracy wäre für Olympia eine sehr attraktive Sportart. Denn man hat alle Landungen am gleichen Platz. Es geht Schlag auf Schlag, und die Zuschauer bekommen viel zu sehen. Bei XC-Wettbewerben, da siehst du zwar einen geilen Startpulk, aber dann fliegen alle weg und kommen erst nach zwei, drei Stunden wieder rein. Das ist nicht so spannend wie Accuracy. In den letzten Runden fliegen nur noch die besten 20 Piloten gegeneinander. Da haben wir eben extrem gute Action.

#### ■ Von der Action abgesehen, warum sollte man sich als Pilot für Accuracy interessieren?

**Linus:** Man kann auf jeden Fall richtig viel lernen, wie man gefühlvoll mit dem Schirm umgeht. Man muss eben alles können. Und all das Wissen, das man hat, am Ende auf den Zentimeter bringen. Jeder Pilot wird davon profitieren, wenn er das Ziellanden übt. Und sei es nur, wenn es darum geht, beim XC auch mal auf einem kleinen Fleck notzulanden. Mir zumindest macht das unheimlich viel Laune, einfach den ganzen Tag auf den Punkt zu fliegen. ▽

#### Weiterführende Links:

*Sammlung von Bildern und Videos*

*des deutschen Accuracy-Teams:*

<https://paragliding-accuracy-germany.com/>

*Website der FAI mit Infos zur Disziplin Accuracy:*

<https://www.fai.org/page/civl-paragliding-accuracy>

*Podcast mit Linus Schubert übers Accuracy-Fliegen:*

<https://lu-glidz.blogspot.com/2023/11/podz-glidz-121-accuracy.html>



#### 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.



## Die „First Ladies“

35 Jahre lang durften beim Red Bull Dolomitenmann keine Frauen teilnehmen. Schließlich – im Jahr 2023 – kam der Veranstalter aus Lienz in Osttirol im Jetzt an. Zehn Athletinnen gingen an den Start, acht in reinen Damenteams, zwei in Mixed-Mannschaften. Wer sind diese Pionierinnen? Wie haben sie sich geschlagen?

TEXT UND FOTOS: TILL GOTTBRAH

Die Wettervorhersage könnte besser nicht sein. Ein riesiges Omega-Hoch hockt wie eine gigantische Henne auf Zentraleuropa. Athleten, Veranstalter, Zuschauer und Sponsoren dürfen sich freuen: alle vier Disziplinen – Berglauf, Paragliding, MTB und Wildwasserkanu – werden bei besten Verhältnissen stattfinden können. In der Altstadt von Lienz wird die Bühne aufgebaut, entlang der Strecke hängen fleißige Helferlein viele Quadratmeter von Sponsorenbannern auf und die Athleten nutzen den Tag vor dem Rennen für einen Probedurchgang.

Vor allem die ersten „Dolomitenfrauen“. Da die Damen 2023 zum ersten Mal an den Start gehen dürfen, sind sie echte Pionierinnen. Alles ist neu für sie, auch wenn die meisten von ihnen zum Training die Strecke schon mehrfach absolviert haben: kurzer Sprint von der Staffelübergabe

am Kuhbodentörl (2.441 m) zum Startplatz – Flug zur Zwischenlandeplatz Taxer Moos (1.000 m) – Aufstieg mit Schirm zum „Damenstart“ der alpinen Skipiste (1.120 m) – Flug ins Dolomitenstadion.

Nach der Landung des Probeflugs herrscht im Stadion eine Mischung aus Vorfreude und Nervosität. Es wird diskutiert, wie man am besten packt. Denn in dieser Beziehung hat der Dolomitenmann kaum mit dem normalen Gleitschirmfliegen zu tun. Um beim Start möglichst schnell in die Luft zu kommen, werden die Schirme fast wie Fallschirme gepackt auf den Rücken geschnallt. So sprinten die Athleten mit angelegtem Gurtzeug zum eigentlichen Startplatz, ziehen dort einen Splint, lassen die Kappe fallen, ziehen sie mit den Starthelfern ein wenig auseinander, rennen los und hoffen, dass sich das Ding schnell füllt und abhebt... Die erfahreneren Athleten erkennt man an ihren speziell modifizierten Gurtzeugen.

Eli Egger über den Lienzer Dolomiten

REDBULL



### Der Weg zum Dolomitenmann

Die meisten der Pionierinnen kommen von anderen Outdoor-Sportarten zum Fliegen: Bergsteigen, Trail Running, MTB, Rennrad, Klettern, Skitouren. Sie bringen ein sehr hohes sportliches Grundniveau mit und begannen das Paragleiten mit dem klaren Ziel Hike+Fly – wenn auch eher als Ergänzung zu den anderen Aktivitäten. Nur Elli Egger, Melanie Weber und Elena Ghilardi hatten vor ihrer Hike+Fly-Karriere bereits eine Fly-Karriere. Von den anderen finden hingegen viele zusehends Gefallen am Streckenfliegen.

In der Vorbereitung passten alle, die langfristig wussten, dass sie mitmachen würden, ihr Training an. Elli Egger: „Mehr Sprints, kürzer, knackiger, Intervalle, Bergsprints.“ Und wer sonst keinen Miniwing fliegt, musste sich erst mal daran gewöhnen. Tamara Lunger gesteht ehrlich: „Ich habe es drei Tage lang nicht geschafft, mit dem

Bantam geradeaus zu fliegen. Ich dachte schon, ich schaffe das nie. Aber plötzlich ging es.“ Und alle übten eifrig starten und vor allem am Hang einzulanden.

Für fast alle Athletinnen war ihr Team eine große Unbekannte: Sie wurden von anderen gefragt, ob sie mitmachen wollten oder kamen über die Sportlerbörse auf der offiziellen Teamseite dazu. Man konnte sich kaum. Lea Horngacher erzählt: „Als ich die Namen der anderen Mädels gegoogelt habe, bekam ich erst mal einen Schreck. Alles Spitzenathletinnen in ihren Disziplinen – und ich. Es ist schließlich mein erster Gleitschirmwettkampf.“

Übereinstimmend loben die Frauen die Einstellung der männlichen Athleten. Lisa Fässler: „Sie verhielten sich extrem kollegial. Viele haben mir Mut gemacht oder gesagt, dass sie es toll finden, dass wir als Frauenteam da sind.“ Jana Sedlarova: „Ich war vorher unglaublich nervös und



© REDBULL (4)

Die Frauen schnitten hervorragend ab und freuten sich über die kollegiale Haltung der männlichen Athleten.

zweifelte an mir selbst. Aber die Jungs aus den tschechischen Teams haben uns prima unterstützt und viele gute Ratschläge gegeben.“

### Die Frage nach dem Warum

Die am heißesten diskutierte Frage war natürlich, warum es 36 Jahre dauern musste, bis Frauen mitmachen dürfen. Ein Thema, das medial fast im Zentrum der Berichterstattung stand und – man sieht es hier – noch immer steht. Die Bitte nach einem offiziellen Statement beantwortete Pressesprecherin Barbara Haubmann knapp: „Der Event heißt DolomitenMANN, da wollte man das nicht. Aber jetzt haben sich die Zeiten geändert.“ Zu weiteren Auskünften fand sie keine Zeit.

Und was denken die Dolomitenfrauen? Elisabeth Kofler: „Es war schon lange überfällig. Am Ende war das ja schon peinlich!“ Pauline Müller: „Das stecken alte Denkmuster dahinter.“ Nicht wenige der Damen vermuten, dass es auch in der Persönlichkeit des Dolomitenmann-Erfinders Werner Grissmann liegt, einem ehemaligen Skiabfahrtsläufer und Rallyefahrer. Melanie Weber: „Ich habe das Gefühl, dass es eine sehr persönliche Sache des Gründers war.“

Außerdem gibt es immer noch viele Männer, die nicht damit nicht umgehen können, wenn eine Frau schneller ist.“ Eli Egger: „Ich glaube, dass der mediale Druck 2023 so groß geworden ist, dass es jetzt einfach sein musste. Zuletzt wurde immer mehr negativ darüber berichtet. Vielleicht hat auch Red Bull Druck gemacht. Bislang war die Emanzipation offensichtlich noch nicht so weit fortgeschritten. Das war Steinzeit!“ Elena Ghilardi: „Ich vermute, dass der Veranstalter nicht auf dem Laufenden darüber war, wie unglaublich gut die Mädels in allen Disziplinen mittlerweile sind! Wahrscheinlich haben sie uns schließlich zugelassen, weil es sehr seltsam gewesen wäre, es nicht zu tun. Ich meine, wir schreiben das Jahr 2023! Da sollte das ganz normal sein.“ Sicher ist: Nach der Ziellinie bekam jede Frau sofort Kameras und Mikrofone vors Gesicht gehalten, mehr noch als die männlichen Top-Athleten.

### Und wie schnitten die First Ladies ab?

Die beste reine Damenmannschaft (Team Kolland Topsport Energy mit Lisa Fässler als Fliegerin) belegte in der Gesamtwertung Platz 34. Die beste Einzelplatzierung erzielte Andrea Mayr als Bergläuferin.

rin. Die siebenmalige Weltmeisterin übergab – bei rund 120 teilnehmenden Teams – auf dem 19. Platz! Elisabeth Kofler belegte Rang 30 bei den Gleitschirmfliegern und das, obwohl sie einen Flächenbelastungsnachteil gegenüber vielen Männern hatte. Auf dem Bike belegte Irina Lützlenschwab (Schweizer Meisterin im MTB-Marathon) den 40. Platz, Nouria Newmann (Ex-Weltmeisterin) wurde im Kajak 43. Keine Frage, die Frauen haben bewiesen: Sie haben es absolut drauf!

### Die Zukunft der Dolomitenfrauen?

Ausnahmslos alle Damen waren von der Atmosphäre beim Rennen, dem Miteinander in ihren Teams und den Erlebnissen begeistert. Sie wollen wiederkommen. Elena Ghilardi sagte verzückt: „Ich war am Anfang ziemlich nervös, aber am Ende hatte ich die BESTE Zeit! Es ist so eine verrückte Umgebung, Top-Athleten aus der ganzen Welt, Hubschrauber und so viele Fans machen diesen Event unglaublich.“ Pauline Müller: „Ich fand es total aufregend, bei so einem großen Event dabei zu sein. Super organisiert, mega Support durch die Zuschauer, wirklich toll! Das nächste Mal möchte ich mit

einem selbst zusammengestellten Team und besser vorbereitet mitmachen.“ Jana Sedlarova: „Ich bin sehr dankbar für diese großartige Erfahrung und wünsche mir für die nächsten Jahre mehr reine Mädchenteams. Veronika Kulatá: „Nächstes Jahr werde ich nicht nur einspringen, sondern gleich langfristig planen und mir dann auch ein Miniwing besorgen.“ Lea Horngacher: „Ein einmaligen Erlebnis! Ich habe es sehr genossen teilzunehmen, besonders um ein Zeichen für uns Frauen zu setzen. Wir haben bewiesen, dass wir genauso zu den Härtesten unter der Sonne gehören!“

Stellt sich noch die Frage, ob der Veranstalter dieser Euphorie Rechnung tragen wird. Eli Egger postete nach dem Rennen auf Facebook klare Worte: „Bei der Preisverleihung wurde von den Organisatoren offen gezeigt, dass wir immer noch nicht so viel wert sind wie die Männer. Ohne eine Damenwertung (trotz der Teilnahme von acht Damenteamen) sahen wir zehn Herrenteamen auf dem Podium stehen, die schöne Preisgelder und Belohnungen erhielten. Das beste Damenteam war nicht einen einzigen Cent wert.“

Wir werden sehen...

→

ANZEIGE

# NG

## Next Generation rescue systems

**independence**  
paragliding  
The world's leading  
rescue systems

### Die Fakten der NG Serie im Überblick:

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

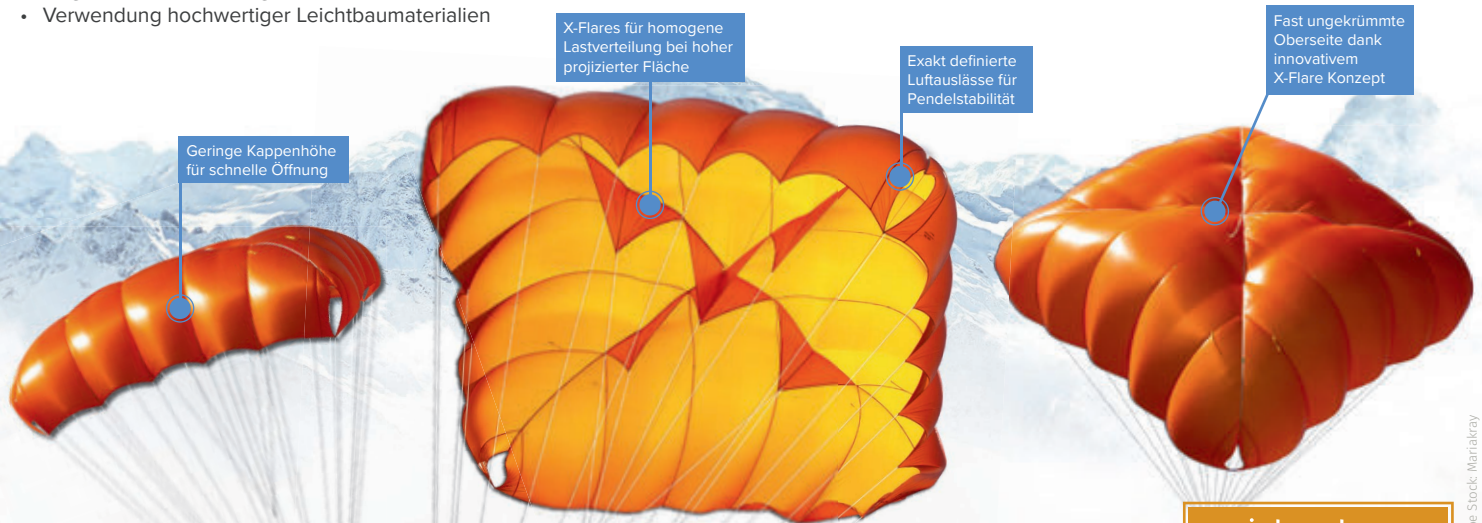
	Anhängelast max. (kg)	Fläche (m <sup>2</sup> )	NG Gewicht (kg)	NG light Gewicht (kg)
NG 100 Serie	100	25	1,45	1,18
NG 120 Serie	120	29	1,6	1,3
NG 140 Serie	140	33	1,85	1,49

X-Flares für homogene Lastverteilung bei hoher projizierter Fläche

Exakt definierte Luftauslässe für Pendelstabilität

Fast ungekrümmte Oberseite dank innovativem X-Flare Konzept

Geringe Kappehöhe für schnelle Öffnung



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

\* Platzierung in der (inoffiziellen) Damenwertung Paragleiten / Platzierung in der Gleitschirm-Gesamtwertung / Platzierung in der Team Gesamtwertung



**Elena Ghilardi (ITA):**

3 / 69 / 101 \*

28 – arbeitet full time in der Verwaltung eines Unternehmens in der Autoreparaturbranche – bekam von ihrer Mutter einen Gleitschirmkurs zum 18. Geburtstag geschenkt, „damit sie nichts Unvernünftiges macht“ – XC, Hike+Fly und zuletzt auch Vol-Biv – 2 x Dolomiti Superfly – verbringt den größten Teil ihrer wenigen Freizeit mit Gleitschirmfliegen und in den Bergen – begann mit Wing Foiling und liebt es – „Ich wohne in Malcesine am Gardasee, ein riesiger Spielplatz für Outdoor-Sportarten“. Schirm: Air Design Susi



**Jana Sedlarova (CZE):**

9 / 110 / 64 \*

25 Jahre – Erzieherin in einem Kindergarten – kam mit 18 durch ihre Brüder zum Gleitschirmfliegen – interessierte sich zunächst nur fürs Streckenfliegen – begeistert sich mittlerweile hauptsächlich fürs Hike+Fly – liebt Hiking & Backpacking, Klettern, Alpinski fahren und Langlaufen – „Mir gefällt es einfach wahn-sinnig, draußen unterwegs zu sein.“ Schirm: Nova Bantam 1

**Tamara Lunger (ITA):**

2 / 62 / 74 \*

37 („im Herzen 23“) – Südtirol – hat Sport studiert und einen Helikopter-Pilotenschein – lebt als Profi-Alpinistin oder -Abenteurerin („ich weiß es selbst nicht so genau“) – fliegt seit 2017 – hauptsächlich Hike+Fly, zuletzt aber auch XC – Tochter eines Hüttenwirts – stand als jüngste Frau auf dem K2 und bestieg noch einige andere hohe Berge – nahm früher erfolgreich an Skitourenrennen teil – zweimal Siegerin bei Transalpine Run. Schirm: Nova Bantam 2



**Veronika Kulatá (CZE):**

10 / 111 / 76 \*

22 Jahre – arbeitet in einem Familienunternehmen, das traditionelle tschechische Knödel herstellt – fliegt seit zwei Jahren – begann damit als Ergänzung zum Klettern, Bergsteigen und Berglaufen – unternimmt meistens Hike+Fly-Touren – liebt es, mit dem Gleitschirm zu reisen, war schon in Brasilien und plant jetzt einen Südamerika-Trip. Schirm: Advance Pi 3



**Elisabeth Kofler (ITA):**

1 / 30 / 38 \*

25 Jahre – Krankenschwester aus Südtirol – wuchs in und mit den Bergen auf – Laufen, Berggehen, Skitouren – fliegt seit 4,5 Jahren – begann Paragleiten, um Hike+Fly machen zu können – Gesamtsiege 2021 und 2002 in der Damenwertung beim Hike+Fly-Treffen Südtirol – erste Frau beim MUH-Race 2023 (auch vor jenen, die auf der kurzen Strecke unterwegs waren) – interessiert sich zunehmend auch fürs Streckenfliegen. Schirm: Nova Bantam 1



ANZEIGE

## PASSION WITH EXPERIENCE

GLEITSCHIRMCHECK IST VERTRAUENSACHE. ZUFRIEDENE LANGZEITKUNDEN SEIT 1985



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

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

6345 Kössen | AUT | [www.parashop.at](http://www.parashop.at) | +43 720 519402 | [office@parashop.at](mailto:office@parashop.at)



**Eli Egger (AUT):**  
4 / 71 / 52 \*

28 Jahre – begann 2010 mit dem Gleitschirmfliegen – seit 2016 Fluglehrerin bei der Flugschule Aufwind (am Dachstein) – kam schnell zum Wettkampffliegen und startet seit 2018 auch für die Österreichische Nationalmannschaft – mehrfache Österreichische Meisterin – fliegt auch PWC – nahm 2023 als Rookie an den Red Bull X-Alps teil und erreichte als erste Frau das Ziel. Schirm: Nova Bantam 2



**Melanie Weber (GER):**  
6 / 80 / 71 \*

35 Jahre – Ingenieurin – begann Ende 2011 mit dem Fliegen – seit acht Jahren „richtig“ – kam über ihren Vater dazu, er ist Drachenflieger – 90 % sind Hike+Fly Touren, ein bisschen Genussstreckenfliegen: „Die Kilometer sind mir eher egal, schön muss es sein!“ – mit dem Schirm reisen ist das Schönste – geht auch Skitouren, früher Klettern und MTB, jetzt fast nur noch Hike+Fly. Schirm: Advance Pi



**Lisa Fässler (SUI):**  
5 / 76 / 34 \*

37 Jahre – ist eigentlich Wirtschaftsjuristin und Personalfachfrau, nimmt aber aktuell eine „Auszeit“ und arbeitet selbstständig als Personal Trainerin – fliegt seit 4,5 Jahren – nahm früher auch an Trailrunning- und Skitourenwettkämpfen teil – kam vom Bergsteigen und Klettern zum Fliegen – ursprünglich nur an Hike+Fly interessiert, entdeckt aber auch gerade das XC-Fliegen, „bin da aber noch ein mega Küken“ – lebt in einem coolen Umfeld mit sehr erfahrenen Piloten. Schirm: Skywalk Spirit



**Pauline Müller (GER):**  
8 / 100 / 90 \*

32 Jahre – ursprünglich aus Sachsen, lebt aber in Österreich – Werkstoffingenieurin – begeistert sich auch für Bergsteigen, Klettern, MTB und Rennrad – begann vor drei Jahren mit dem Fliegen mit dem Ziel, beim Berggehen nicht mehr runtergehen zu müssen – interessiert sich zusehends auch für das XC-Fliegen – gewann 2023 die Hero-Damenwertung der Hike+Fly Trophy im Stubai, die Adventure Challenge-Damenwertung beim XRace (Vierte gesamt) und 5. overall in der Big Race-Wertung der Spieser Trophy. Schirm: Skywalk Tonka

**Lea Hornbacher (AUT):**  
7 / 82 / 68 \*

25 Jahre – lebt in Tirol – arbeitet im Digitalen Marketing – erfolgreiche Radsportlerin und ambitionierte Skitourengeherin – fliegt seit drei Jahren – begann mit Hike+Fly als Ergänzung zum Berggehen, um sich den Abstieg zu erleichtern – der Dolomitenmann war ihr erster Gleitschirmwettkampf – kriegt so langsam Lust aufs Streckenfliegen. Schirm: Nova Bantam 1

### Side-Story: Das glückliche Ende einer harten Zeit

Tamara Lunger: „Früher stand das Fliegen nicht so weit oben auf meiner Prioritätenliste. Aber zuletzt ist es mir ganz wichtig geworden. Im Winter 2021/22 nahm ich an einer Expedition zum K2 teil, bei der fünf Freunde ums Leben kamen. Das stürzte mich in eine riesige Krise, Frust. Ich sah überall nur noch Gefahr und Tod. Das Gleitschirmfliegen und speziell Aaron Durogati haben mir sehr geholfen, wieder die alte Tamara zu werden, die gern lacht und gerne spielt. Aaron und ich sind am selben Tag geboren und kennen uns sehr, sehr gut. Er brachte mir nicht nur das Geradeausfliegen und das Toplanden mit dem Bantam bei, er war einfach für mich da. Die Teilnahme am Dolomitenmann war der Start der Reise zurück zu mir selbst. Ich habe meinen Sieg bereits: Ich habe keine Angst mehr und wieder Freude am Leben.“ ▽



### DER AUTOR

Till Gottbrath fühlte sich in den Gesprächen mit den Dolomitenfrauen an seine eigene fliegerische Vita erinnert: auch er begann als Bergsteiger mit dem Fliegen, um nicht mehr per pedes heruntergehen zu müssen – allerdings schon 1986. Die Begeisterung fürs Hike+Fly blieb bis heute erhalten.



Gut gelaunt vor dem Drachen Shelter von links nach rechts: Tim Gießler (29), Birte Müller (21), Thomas Rösen (24)

# Mit am Start Drachenflieger.

Erfahrungsbericht einer Woche Windschlepp in Altes Lager

TEXT UND FOTOS: BIRTE MÜLLER

**A**m Anfang stand die Frage: Wo kann man in Deutschland die Startart Windschlepp als Drachenflieger lernen? Am besten ohne vorher mit UL-Schlepp einzusteigen? Der UL-Schlepp war mir persönlich einfach noch zu schnell und dynamisch, während ich mir das Schlep- pen an der Winde gut vorstellen konnte. Die Idee ist entstanden, nachdem ich im August 2022 endlich meinen heiß ersehnten A-Schein mit Hangstart in der Hand hielt und nun zusammen mit meinem Vater in den Fliegerurlaub in neue Fluggebiete fahren konnte.

Meine Antwort habe ich in einer Woche Flugkurs in Altes Lager gefunden bei Martin Ackermann von Fly Magic M. Die Woche im Juni stand bevor und schon ging das Gedankenkarussell los. Ob das mit

dem Schleppen so klappt, wie du dir das vorstellst? Ist der Start an der Winde nicht vielleicht doch zu schnell und ungewohnt? Ich war ja meinen schönen Rampenstart in Neumagen gewohnt. Aber insgeheim trug ich die Hoffnung in mir, ich wollte was Neues erleben und mit tollen Leuten lernen. Vielleicht sind dort auch Drachenflieger und Drachenfliegerinnen näher an meinem Alter? Und siehe da...

Montag, der 12.06.2023, war gekommen und mit ihm das erste Zusammentreffen der Gruppe von Gleitschirm- und Drachenfliegern. Und in der Gruppe trafen drei Menschen aufeinander. Tim, Thomas und ich. Alle von ähnlicher Größe und Statur. Das Beste: Jung und Drachenflieger. Die Begeisterung war groß, endlich Gleichgesinnte gefunden zu haben. Die Woche konnte ja nur gut werden. Am ersten



MARKUS BAISCH

Altes Lager von oben gesehen – auch nach der Schulung Startpunkt für Streckenflüge

# Jung. Fit. Dynamisch

Tag war ich fünfmal mit dem Startwagen gestartet und hatte nach diesen ungewohnten Anforderungen dementsprechend starken Muskelkater. Ich musste viel mehr Körperspannung halten und durch genaues, sogar vorausschauendes Lenken ein Aufschaukeln des Drachen verhindern. Da kamen leise Zweifel. Ist das nicht viel zu anstrengend und will ich wirklich diese Art zu starten lernen, wenn der Stress beim Start so hoch ist? Im Hinterkopf war ein sehr großer Respekt vor dem gefürchteten Lockout.

Und dann kam der Flug, der mich überzeugte. Der letzte Flug an diesem Tag. Bei Sonnenuntergang und butterweicher Luft schaffte ich einen tollen Schlepp. Ich hatte das Gefühl „ich kann das hier kontrollieren!“ Nach dem Ausklinken wurde ich mit einer tollen Aussicht auf das Fluggelände mit den Startbahnen belohnt, die in

Abendfarben gebadet waren und ich verspürte eine riesige Freude. Der Gedanke hielt mich fest: „Ich fliege und es ist so schön!“ Das Sternchen oben drauf war zum Abschluss eine gut gestandene Landung. Jetzt konnte ich glücklich schlafen. Somit rückten die Bedenken in den Hintergrund. Ich will mit dem Fußstart in die Höh!

Als Fluglehrer stand Martin am Start mit Unterstützung von Jenia und an der Winde der Christoph, der später als Prüfer die A-Scheine abgenommen hat. Also geballte Kompetenz und Erfahrung, die uns zur Seite standen, damit es noch für lange Zeit Happy Landings gibt und natürlich auch Starts. Danke!

So verging die Woche: Treffen 8 Uhr an dem Shelter, in dem die Drachen untergebracht waren. Daraufhin Transport der Drachen



Cooler Lichtspiel



Vorbereitungsübung für den Fußstart



Die ganze Drachenfliegergruppe (links Alexander, rechts Thomas)

mit Startwagen zum Startplatz des Tages zur Auswahl die Süd-Nord Strecke und die Ost-West Strecke. Schnell lernte man die Leute näher kennen durch Üben der Startleitertätigkeit. Nach weiterem Beobachten der Starts und Landungen hatte man auch bald die Flugfähigkeiten der Fliegerkollegen eingeschätzt. Mitbängen und mitfreuen. Mitwarten und voneinander lernen. Besonders erwähnenswert ist hier die Theorieprüfung. Die Prüfung wurde online geschrieben und beinhaltete viele Gleitschirm-Fragen und wenige explizit für Drachenflieger. Nur dank hilfsbereiten Gleitschirmfliegern hatten selbst diese Fragen ihren Sinn ergeben. Wir drei Drachenflieger haben die Prüfung dann noch im Dunkeln erfolgreich geschrieben, weil die Motivation, den Schein in den Händen zu halten, so

groß war. Geschleppt wurde, wenn Energie und Interesse vorhanden war, bis in die Abenddämmerung, was oft mit tollen Farben belohnt wurde und ruhigen weichem Wind. So endeten die Tage spät und starteten früh. Es wurde von dem „Boot - Camp“ für Gleitschirm- und Drachenflieger gemunkelt.

Ein großer Vorteil des Windenschlepps ist, man muss einmal Aufbauen am Montag und einmal Abbauen am Freitag. In dieser Zeit kann man immer wieder fliegen, was für ein Luxus. Kein Weg vom Landeplatz zum Startplatz, kein lästiges Auf- und Abbauen des Drachens, nur Fliegen. Als kleinen Nachteil sehe ich die Kosten für jeden Gast-Start und die Abhängigkeit von mindestens einem Winden-Fahrer und einer Winde.



REGINA GLAS

Viel Platz für Happy Landings

Für mich persönlich als Frau und mit dem Gewicht an der Untergrenze der Winde kann ich nur sagen, ja es war sehr anstrengend. Und umso wichtiger, dass ich es gemacht habe, weil ich sehr viel Körpergefühl und Gespür für meinen Drachen dazugewonnen habe.

Eine Woche intensives Drachenfliegen mit 22 Flügen, sowohl mit Startwagen als auch Fußstarts, bei verschiedensten Wetterbedingungen. Prüfung bestanden und Windenschleppberechtigung erhalten. Die Woche war lang, anstrengend und einfach toll. Mit sehr gutem Humor kamen die flotten Sprüche nur so geflogen und die Motivation war durchgehend groß. Ein Wiedersehen unter Fliegerfreunden wurde beim Auseinandergehen rundum versprochen und eine Whatsapp-Gruppe erstellt. Damit fiel der Abschied schwer und wir gingen auseinander mit einem weinendem und einem lachenden Auge. ▽

Bis zum nächsten Wiedersehen beim Fliegen.

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

PARTNER  
Red Bull  
Xales  
PARAGLIDING WORLD CUP

**PARA-SERVICE**

**2-Jahres-Checks**

**Reparaturen**

**Retter packen**

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



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

**WOLFGANG MARXT**  
Aiblinger Straße 52  
83075 Bad Feilnbach



# DAS BREMSVIERECK

Nie wieder verdrehte Bremsen nach dem Start!

TEXT UND FOTOS: FERDINAND VOGEL

Das Bremsviereck hilft bei der korrekten Aufnahme der Bremsgriffe. Es ermöglicht eine vollständige Kontrolle der korrekten Aufnahme der Steuerleinen vor dem Aufziehen. Es ist Bestandteil des Vorflugchecks „Leinen“.

Beginnend vom Karabiner wird optisch den Tragegurten zum Bremsrollensteg gefolgt. Dabei darf der hintere Tragegurt nicht verdreht sein und keine Leinen dürfen diesen Teil des Vierecks kreuzen. Der Bremsrollensteg ist eine weitere Kante des Vierecks. Besteht der Steg aus einem flachen Gurtband, muss dieser auch unverdreht sein. Die Bremsrolle selbst bildet nur eine Ecke des Vierecks. Die Steuerleine muss frei durch die Bremsrolle verlaufen und ist die letzte zu kontrollierende Ecke des Bremsvierecks. Sind diese drei Kanten des Bremsvierecks kontrolliert, kann die Bremse nicht mehr falsch verlaufen. Mit Ausnahme, wenn die Tragegurte falsch eingehängt wurden. Werden die Bremsgriffe immer nach diesem Prozedere aufgenommen und anschließend kontrolliert, ist die Manövrierbarkeit des Gleitschirms gewährleistet. ▽



1 | Kontrolle Karabiner/Tragegurt.  
Rückseite des C-Gurts oben

2 | C-Gurt ist unverdreht.  
Keine Leinen kreuzend

3 | Bremsrollensteg unverdreht.  
Keine Leinen kreuzend

4 | Bremsleine läuft frei durch Bremsrolle

5 | Bremsleine freilaufend.  
Keine Leinen kreuzend



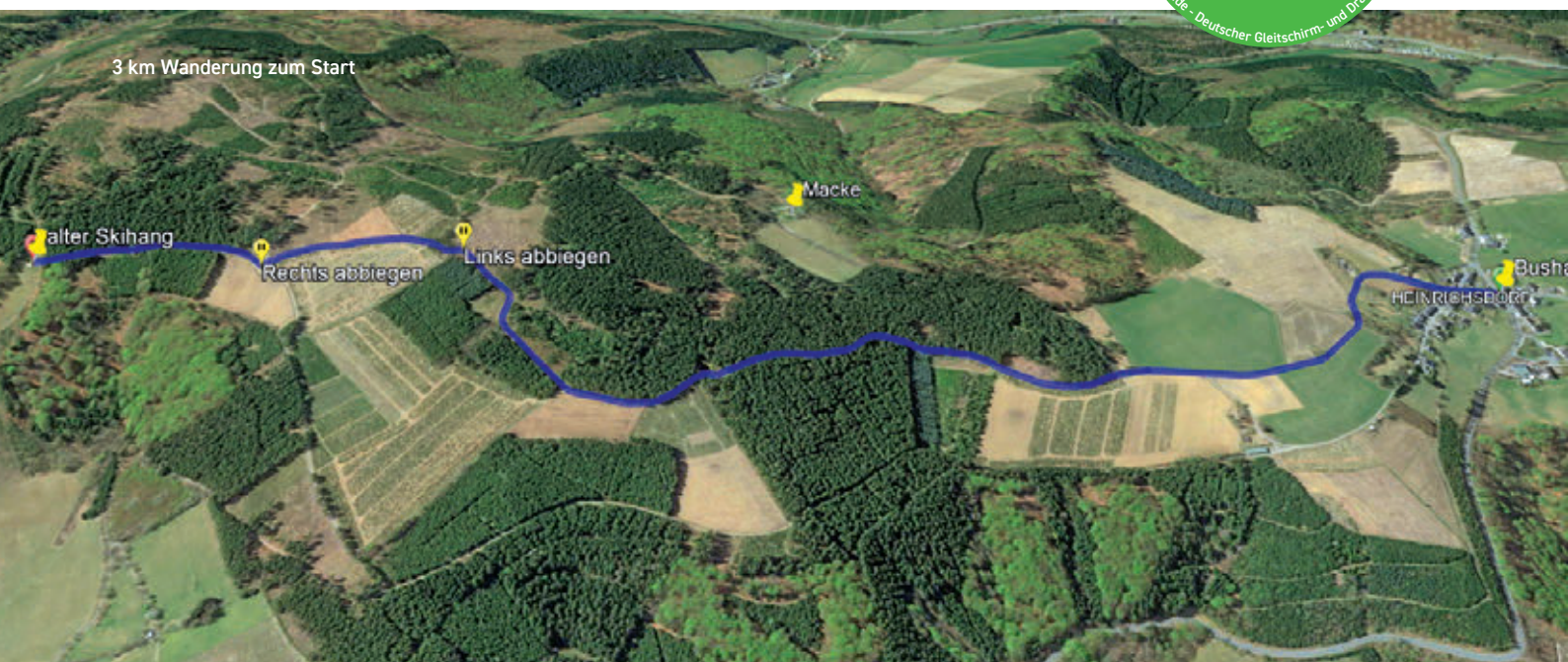
## DER AUTOR

Ferdinand Vogel ist Mitglied der GS-Nationalmannschaft, Liga-Chef und RedBull X-Alps Race Director.

# Ein ökologisch korrekter Streckenflugtag

Von Bochum nach Elpe und zurück

TEXT UND FOTOS: PETER JESKULKE



**E**s war Ende August, für den Donnerstag war gute Wolken-thermik angesagt und ich hatte Zeit. Ostwind mit leichtem Südeinschlag, da denke ich als Ruhrgebietler erst mal an die Osthänge im Sauerland, eben an Elpe. Es war nicht ganz sicher, ob der doch kräftige Wind einen Start zuließ, aber es sah so aus. Und wenn man starten könnte und wegkäme, ginge es sicher schön weit. Da bot es sich an, mal was zu probieren: mit Bus und Bahn umweltfreundlich, CO<sub>2</sub>-arm und somit ökologisch korrekt ins Sauerland, südlich um die Lufträume von Dortmund herum und dann etwas nach Norden abbiegen. Da ein Streckenflieger ja auch immer einen Flugplan und offiziellen Landeplatz haben sollte, hatte ich die Halde Hoheward bei Hertzen gewählt, ca. 110 km (dass man dann vorher schon mal punktgenau auf der Wiese vor der eigenen Haustür nach 90 km absäuft, .... das kann ja mal passieren!).

Die Nacht vorher war etwas unruhig, viel nachgedacht, denn die Verbindungen des ÖPNV waren knapp getaktet, und würde ich den Bus von Bestwig nach Elpe verpassen, müsste ich 2 Stunden warten

oder noch länger wandern. Also vielleicht doch mit dem Auto? Aber dann stünde es da zum Abholen, auch doof, da ich ja weit fliegen wollte (und ökologisch unkorrekt). Früh aufgewacht, endgültiger Entschluss, es wurde der Bus zum HBF Bochum um 7.25 h. Dort angekommen hatte der RE nach Dortmund Verspätung, also in die S-Bahn und noch knapp den Zug nach Bestwig erwischt. Genauso in Bestwig, Verspätung, noch knapp den Bus nach Elpe erwischt. Aber die Zugfahrt war schön, Vorfreude, eine schöne Landschaft zog vorbei, es gab nette Mitfahrer mit Fahrrad, die den Ruhrtalradweg zurück nehmen wollten. „Und du willst mit deinem großen Rucksack Wandern gehen?“ „Nein, von Elpe nach Hause fliegen!“...Ungläubiges Staunen, dann wünschte man mir schöne Wolken und gutes Gelingen – „Danke gleichfalls“ --.

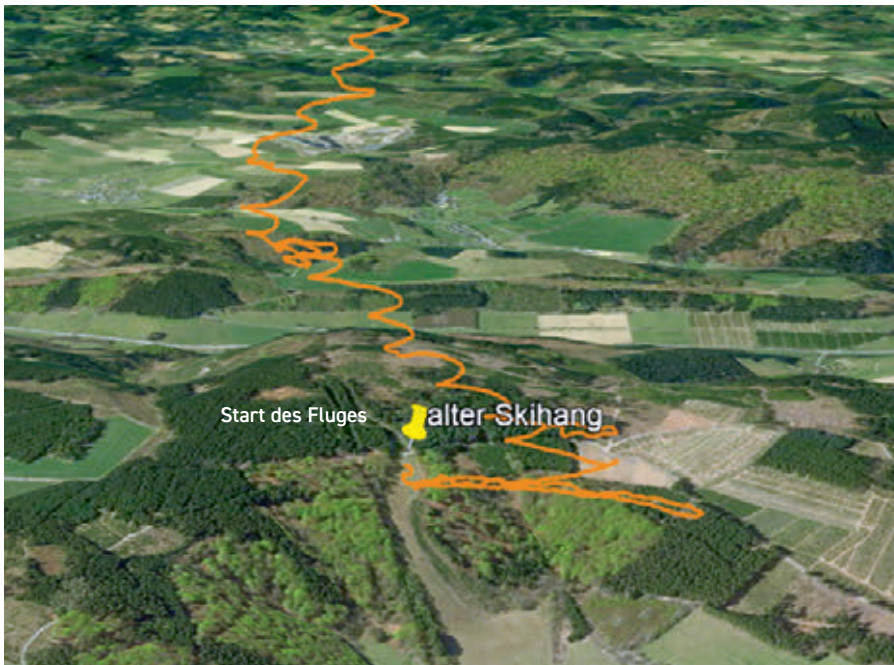
Also saß ich im Bus nach Elpe, es war 10.30 h, noch Zeit genug. Ich stieg in Heinrichsdorf aus und genoss den knapp 3 km langen Wanderweg (Foto oben) über den Höhenrücken zum Startplatz am alten Skihang.

Kurz nach Heinrichsdorf auf einer frei angeströmten Wiese blies der Wind so, dass ich nicht mehr an einen Start glaubte. Aber da der nächste Bus erst in zwei Stunden zurückfuhr, wanderte ich natürlich weiter, die Hoffnung stirbt zuletzt. Die ersten Kumuli tauchten auf. Der Grundwind sollte gegen Mittag etwas nachlassen. Am Skihang angekommen, habe ich bei einem zweiten Frühstück erst einmal Windstärke und Richtung beobachtet. Ich war allein, ein schlechtes Zeichen? Die Kumuli wurden mehr, sie zogen noch ganz schön flott. Südöstlich vom Startplatz liegt eine Ridge, die bei Südostwind ein Lee verursachen kann, und es wehte ein OSO-Wind, immer noch zu stark. Ich wanderte in der folgenden Stunde zweimal den halben Hang hinab und beobachtete den Wind, er wehte immer gut kanalisiert direkt den Hang hinauf ohne Leeturbulenzen - und ließ etwas nach!

Also Schirm ausgepackt, startklar, einmal aufgezogen, fühlte sich gut an. Es ging los um 12.30 h.

### Start

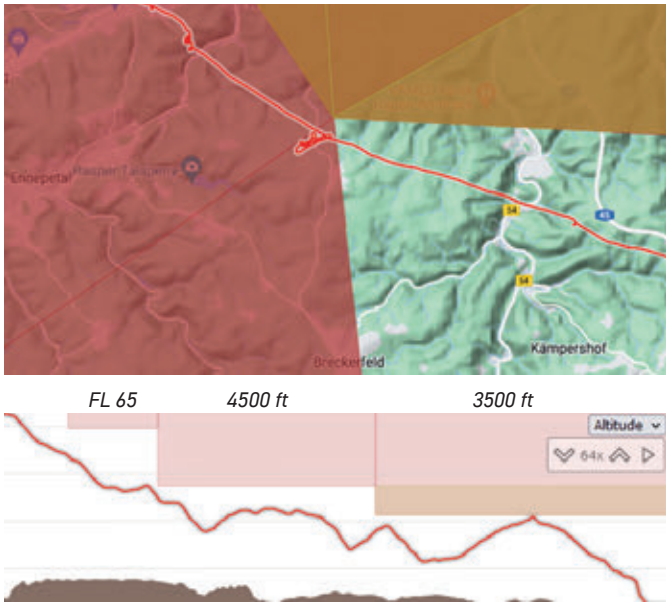
Zuerst flog ich etwas nach Norden in den Kessel, der vom OSO frei angeströmt wurde, um vom potenziellen Lee wegzukommen. Dann achtern am Hang, ein paar stark windversetzte Kreise mit Hangabstand, immer wieder vorgeflogen im Aufwindband, nach unten gepeilt, damit ich nicht über den Steinmarkskopf in den Abwind in das Valmetal geriet. Ich war jetzt hoch genug, die Ridge war nicht mehr relevant. Jetzt stand der freie OSO-Wind an. Bei 400 m über dem Gipfel des Steinmarkskopfes drehte ich endgültig ein und es ging in einem durch bis zur Wolkenbasis auf 2.000 m, damit war das Sauerland jetzt Flachland. Ich flog nur noch nach Wolken und Lufträumen.



Da der Wind mich in den Dortmunder Luftraum geführt hätte, bin ich immer dann, wenn es eine schöne Wolke links von mir gab, abgebogen und habe somit etwas nach Süden vorgehalten. Ein 20-er Höhenwind und gute Wolken sorgten dafür, dass später ein 32-er Schnitt herauskam. Toller Flug!

An der Stadt Hagen sieht man es: Hier beginnt das Ruhrgebiet! Es gibt eine markante Luftraumecke südlich von Hagen, die mein Peilpunkt war. Hier treffen sich die Lufträume von Dortmund, Düsseldorf und Köln. Den Punkt hatte ich schon nach gut zwei Stunden erreicht.





Schon vor Querung des Lennetals bei Werdohl zeigte mir meine Luftraumkarte, dass ich nun mit dem Wind fliegen konnte. Und wunderbarerweise stand auch eine tolle Wolkenstrasse genau richtig. Ich musste kaum drehen, zumal ich ja bald unter die Lufträume tauchen musste und nicht mehr die volle Basishöhe brauchte. Beim 4.500 ft-Deckel war ich noch etwas zu hoch, so musste ich Abwind suchen, um weiterfliegen zu können.

Westlich von Volmarstein habe ich eine schöne Thermik nach 5 Kreisen verlassen müssen, um unter 1.000 m zu bleiben. Prompt ging es abwärts. Von hier aus hätte ich bei einer unfreiwilligen Landung durchaus nach Hause laufen können. Aber es fand sich nochmals guter Aufwind, diesmal mit ziemlich viel Ostwind durchsetzt. Die Thermik war so großflächig, dass ich trotz Flucht zur Seite fast in den Luftraum getragen worden wäre. Da halfen einige steile Kurven abwärts. Nun war ich schon über dem schönen heimischen Ruhrtal mit dem Kemnader Stausee.



Ich telefonierte mit meiner Frau Erika, der Kaffee sei schon fertig und prompt zog mich die Wiese neben unserer Haustür magisch an. So musste ich den Flug „leider“ schon um 15.30 h frühzeitig (rechtzeitig für den Kaffee) beenden. Erika mit Nachbarn bildeten das Begrüßungskomitee. ☺

*Wer mag, kann den Flug <https://de.dhv-xc.de/flight/1600611> auf dem DHV-XC ansehen, den IGC-file herunterladen und mit <https://flyxc.app/> nachfliegen.*



*Elpe ist ein Gelände von Sauerlandair, herzlichen Dank für die regelmäßige Gastfreundschaft. <https://sauerlandair.de/gelaende/elpe-o/> Bitte die Anmeldung und Tagesgebühr über FAIRFLY nicht vergessen!*



**DER AUTOR**

Peter Jeskulke, Jahrgang 1960, verheiratet, 4 Kinder, HNO-Arzt in Bochum, Tandempilot und EWF, fliegt zunehmend begeistert seit 2009, Vereinsvorsitzender des Vereins „Gleitzeit-e.V.“ am Niederrhein, stellvertretender Vorsitzender im Verein „Ruhrpott-Paragliding e.V.“



## CODEX – Accessible 2-liner performance

Zweileiner | Zellen: 65 | Streckung: 6,10 | Gewicht: ab 4,2 kg – Größe XS | EN-C / LTF-D

Der EN C-Streckenschirm CODEX ist ein ausgewogener, semileichter Zweileiner. Er überzeugt mit starker Leistung, die aufgrund der geringen Streckung von 6,1 (ausgelegt) sehr einfach zugänglich ist. [www.nova.eu/codex](http://www.nova.eu/codex)



**NOVA Testpilot & Top Athlet Nick Donini:**

»Der CODEX ist für mich ein Gamechanger in der Welt der neuen EN-C Zweileiner. Seine niedrige Minimalgeschwindigkeit ermöglicht enges Kreisen in starker Thermik und die moderate Streckung verleiht ihm auch bei hoher Topspeed eine erstaunliche Stabilität.«



Testflug gefällig?

Deine Ansprechperson für NOVA Germany: Jakob Schachtl | [jakob@nova.eu](mailto:jakob@nova.eu)

Hier findest du deinen nächstgelegenen NOVA-Händler: [www.nova.eu/de/try-buy/](http://www.nova.eu/de/try-buy/)

**NOVA**  
Performance Paragliders

CHRISTOPH SCHÖLL





# Unfallanalyse Drachen 2023

Drachenfliegen ist genial. Mit keinem anderen Fluggerät kann man so vogelgleich die Landschaft von oben betrachten und eins mit der Luft werden. Aber Training ist wichtig!

TEXT: REGINA GLAS | FOTOS: JOCHEN ZEYHER

**D**rachenfliegen ist keine gefährliche Sportart, wenn sie richtig ausgeübt wird. Gefährlich wird es dann, wenn der Pilot sich überschätzt, Grundlagen der Start- und Landepraxis nicht beherrscht oder das Wetter falsch einschätzt. Regelmäßiges Training ist unbedingt notwendig. Gegenseitiges Filmen oder eine Kamera am Drachen ist die beste Möglichkeit, Fehler zu erkennen. Entweder man analysiert den Flug selbst oder man lässt erfahrene, methodisch geschulte Fluglehrer das Video anschauen. Diese können bestehende Fehler im Ablauf erkennen und Tipps zur Korrektur geben. Je mehr Praxis der Pilot hat, umso sicherer wird er sich fühlen.

Engagierte Vereine bieten hin- und wieder Start- und Landetrainings unter Leitung

eines erfahrenen Fluglehrers an. Bitte nimmt solche Trainingsmöglichkeiten an, es hilft, Fehler zu beheben und den Flugspaß enorm zu steigern. Die alljährliche DHV-Hanggliding Challenge ist ebenfalls ein Event, um an der eigenen Flugtechnik zu feilen.

Mehr Infos unter [www.dhv.de/piloteninfos/wettbewerb-sport/drachen-szene/live-beichte/hanggliding-challenge-2024/](http://www.dhv.de/piloteninfos/wettbewerb-sport/drachen-szene/live-beichte/hanggliding-challenge-2024/)

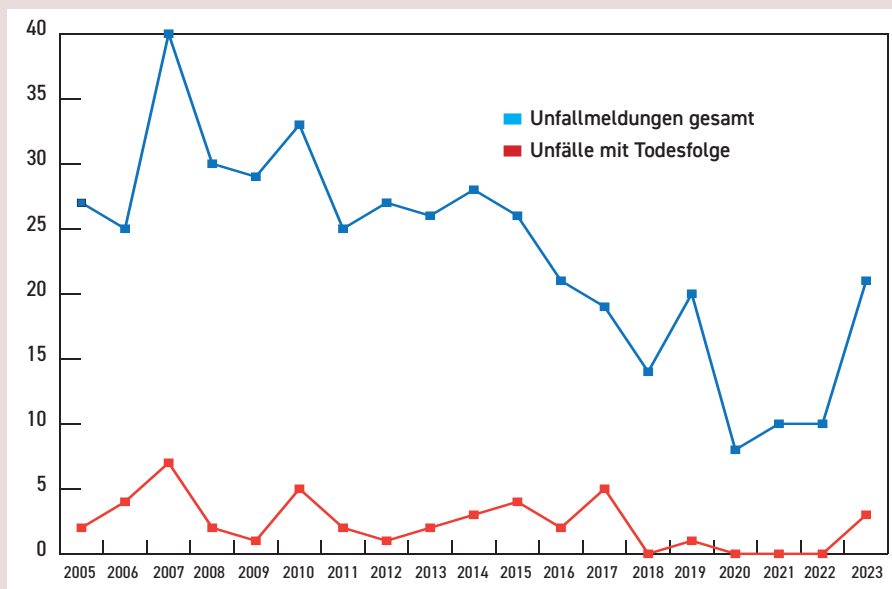
Auf der DHV-Webseite findest Du unter [www.youtube.com/user/DHVinfo/videos](http://www.youtube.com/user/DHVinfo/videos) verschiedene Lehr- und Trainingsvideos zum Thema Start, Landeeinteilung, Landung, Kurvenflug, Rücksichtnahme beim Thermikfliegen (Vermeidung von Kollisionen), Thermik- und Streckenfliegen, Win-

denschlepp und einiges mehr. Außerdem gibt es im DHV-Shop das „Lehrbuch Drachenfliegen“ von Peter Cröniger. Hier sind auch viele gute Praxis-Tipps für fertige Drachenflieger zu finden.

## Unfallbilanz 2023

Dem DHV wurden insgesamt 18 Unfälle mit Drachen von deutschen Piloten im In- und Ausland mit leichten bis schweren Verletzungen und 3 Unfälle mit tödlichem Ausgang gemeldet. Hauptverletzungen waren Arm- und Oberarmbrüche, es gab aber auch ein paar schwere Kopf- und Wirbelverletzungen, Knöchelbrüche, eine ausgekugelte Schulter und einen Achillessehnenriss. Glücklicherweise endeten die meisten Unfälle mit leichten Prellungen, Abschürfungen und ein paar kaputten Drachen. →

Absolute Unfallzahlen seit 2005



Falsche Wind- und Wettereinschätzung und fehlendes Training sind häufige Unfallursachen. Für das Jahr 2023 wurden dem DHV 21 Unfälle und Störungen von deutschen Piloten bei Flügen im Inland und Ausland gemeldet. 3 davon tödlich. Schwere Verletzungen umfassen eine große Bandbreite. Sie reichen von Bänder- oder Muskelrissen bis zum Polytrauma (mehrfache, lebensbedrohliche Verletzungen).



Es ist wichtig, sich **IMMER** vor jeder Richtungsänderung zu vergewissern, dass der Luftraum frei ist.

## Unfallereignisse

<i>Start/ Abflug (schlechte Lauftechnik, Anstellwinkel, hängender Flügel)</i>	4
<i>Start – Nicht eingehängt!</i>	1
<i>Start im Startwagen</i>	1
<i>UL-Schlepp-Ausbildung (keine oder späte Richtungskorrektur)</i>	2
<i>Kollisionen in der Luft</i>	2
<i>Überschläge mit anschließendem Gerätebruch</i>	2
<i>Schlechte Landeinteilung bzw. Peilung, Kollision mit Hindernis</i>	4
<i>Landung (zu früh oder zu spät gedrückt, Landung im hohen Gras)</i>	3
<i>Radlandung mit dem Tandem im hohen Gras</i>	1
<i>Landung mit Bremsschirm</i>	1

## Start

Beim Fliegen muss ab dem ersten Schritt alles passen, einen Startversuch gibt es nicht, schon gar nicht beim Drachenfliegen. Baut euren Drachen konzentriert auf, kontrolliert nochmal Drachen, Gurt samt Rettung und Aufhängung. Macht eine Flugplanung und startet nur, wenn ihr in guter Verfassung seid und die Wind- und Wetterverhältnisse für euer Können passen.

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

Insgesamt gab es 6 Unfälle mit leichten bis schweren Verletzungen in der Startphase. Ein zu hoher oder zu niedriger Anstellwinkel oder ein hängender Flügel kann einen Fehlstart zur Folge haben. Insgesamt muss der Anstellwinkel der Windgeschwindigkeit angepasst werden. Bei der Starthaltung muss auf die richtige Armhaltung geachtet werden. Die Steuerbügel-Seitenrohre müssen auf den Oberarmen aufliegen, nicht auf den Schultern. So kann der Drachen hoch aufgenommen und der Durchhang der Aufhängung minimiert werden.

Wichtig, der erste Schritt sollte langsam und kontrolliert erfolgen, dann müssen die Schritte immer größer und schneller werden. Handschuhe, die ein Rutschen an den Seitenrohren verhindern, bringen ebenfalls mehr Kontrolle in die Startphase. Bei Seitenwind empfehlen wir dringend auf einen Start zu verzichten und bei drehenden Winden ist höchste Vorsicht geboten. Dies gilt vor allem bei Passagierflügen. Bergstarts sind hier extrem anspruchsvoll und sollten **UNBEDINGT NUR** bei einwandfreien Verhältnissen in einfachen Geländen durchgeführt werden. Auf gute Bodenbeschaffenheit sollte ebenfalls geachtet werden. Schnee und Eis auf einer Startrampe sollte vor einem Start entfernt werden. Einen lesenswerten Artikel über die richtige Starttechnik gibt es im DHV-Info 195 auf Seite 60.

## Start im Startwagen

Bei einem gemeldeten Unfall katapultierte sich der Pilot zu früh aus dem Startwagen. Durch die zu geringe Geschwindigkeit des Fluggerätes setzte die Kielstange wieder auf und führte zu einem Fehlstart. Der Pilot brach sich den Oberarm. Für Starts im Startwagen ist es wichtig, dass der Anstellwinkel vom Drachen/Startflügel im Startwagen

kontrolliert wird, dazu ist die Kielstangenauflage des Startwagens verstellbar. Der Pilot sollte die Basis etwa in Stirnhöhe haben. Der Drachepilot hält während des Rollens die Festhalteschläuche mit beiden Händen so lange fest, bis er schnell genug rollt und das Abheben verspürt. Erst dann lässt er die Festhaltevorrichtung los und fliegt aus dem Startwagen ab. Bei einem richtig vorgewählten Anstellwinkel wird er ohne aktive Anstellwinkelveränderungen selbständig aus dem Startwagen abheben. Weitere wichtige Details für den Start im Startwagen (UL-Schlepp oder Windenschlepp) gibt es auf der DHV-Webseite unter [www.dhv.de/piloteninfos/ausbildung/winden-und-ul-schlepp/startwagen](http://www.dhv.de/piloteninfos/ausbildung/winden-und-ul-schlepp/startwagen)

### Tödliche Unfälle bei der UL-Schlepp Schulung

Leider kam es im April und im September vergangenen Jahres zu zwei tödlichen Unfällen während der UL-Schlepp Schulung. Ein 61-jähriger Pilot und Wiedereinsteiger hatte bereits mehrere erfolgreiche Starts hinter sich. Bei seinem letzten Flug driftete er nach dem Start bei ruhigen Schulungsbedingungen mit seinem Einfachsegler AEROS Fox 16 mit Schlepphilfe nach links ab. Es kam trotz schneller und lauter Funkanweisung des Fluglehrers zu keiner Reaktion bzw. Richtungskorrektur und der Drachen ging in ca. 7 m Höhe in den Lockout. Nach Bodenkontakt der linken Flügelspitze schlug der Pilot auf der Betonpiste auf und zog sich tödliche Verletzungen zu.

Ein 69-jähriger Pilot - ebenfalls Wiedereinsteiger - startete nach mehrwöchiger Unterbrechung der UL-Schleppausbildung zum Abschlussflug seiner Schleppschulung. Er driftete nach dem Start mit seinem AEROS Fox 16 mit Schlepphilfe nach links ab und korrigierte die Richtung nicht konsequent genug. Trotz Funkanweisung des Fluglehrers wich der Pilot anschließend weiter nach links ab, er korrigierte wieder nicht konsequent und es kam in ca. 10-15 m zum Lockout. Die Sollbruchstelle am Schleppseil riss, der Drachen fing kurz über dem Boden ab und stieg mangels Pilotenreaktion etwa 10 m nach oben. Daraufhin kippte der Drachen seitlich über die Nase ab und stürzte senkrecht zu Boden. Der Pilot verletzte sich beim Aufschlag auf den Boden tödlich.

**Hinweis:** Der UL-Schlepp ist äußerst an-

spruchsvoll, besonders für flexible Drachen. Er erfordert extreme Konzentration und schnelle Richtungskorrekturen bei hoher Geschwindigkeit hinter dem Schleppflugzeug. Hierzu muss man absolute körperliche Fitness mitbringen. Nach diesen schweren Unfällen reagierte der DHV umgehend und änderte für die Zukunft die Ausbildungs- und Prüfungsordnung.

### Kollisionen

2023 wurden uns zwei Kollisionen mit anderen Fluggeräten gemeldet, eine davon mit tödlichem Ausgang. Ein 73-jähriger ICARO Pilot kollidierte über dem Tal in Levico/Italien mit seinem Orbiter mit einem Gleitschirm. Keiner der beiden Piloten konnte den Rettungsschirm werfen. Der Gleitschirmflieger landete im Wald und verletzte sich schwer. Laut den italienischen Behörden besteht der Verdacht, dass der Drachepilot ein medizinisches Problem in der Luft hatte. Mehr Unfalldetails sind leider nicht bekannt. Eine weitere Kollision in einem Wettbewerb ging zum Glück glimpflich aus. Beide Starrflügelpiloten konnten mit ihren beschädigten Fluggeräten sicher landen. Sehr oft kommt es zu knappen Situationen, die gerade noch glücklich ausgehen.

**Achtung:** Als Pilot muss man jede Sekunde aufpassen, vor jeder Richtungsänderung unbedingt umschauen und sich richtig in einen Thermikpulk einreihen. Außerdem ist es ein MUSS, die Ausweichregeln zu beherrschen. Im Notfall sollte man aber auch mal auf sein Recht verzichten und Sicherheit vorziehen. Auch wenn wenig Piloten in der Luft sind, ist es wichtig vor jeder Richtungsänderung sich zu vergewissern, ob der Luftraum frei ist. Rücksicht und Augen auf ist oberstes Gebot.

### Überschlag - Tuck

Vergangenes Jahr wurden dem DHV zwei Überschläge gemeldet. Ein WillsWing Pilot überschlug sich mit seinem T3 in Castelluccio/Italien und verletzte sich schwer. An Details seines Unfallherganges kann er sich aufgrund seiner schweren Kopfverletzungen nicht mehr erinnern. Ein weiterer Pilot überschlug sich mit seinem Moyes Lite-speed RX 3.5 während des UL-Schlepps am Flugplatz Altes Lager. Mit viel Glück kam es nur zu leichten Verletzungen.

**Achtung:** Es ist lebenswichtig, mit einem sicheren Fluggerät zu fliegen. Die Pitch-Ein-

stellungen (aufrichtendes Moment) müssen immer wieder überprüft werden. Bei jeder harten Landung kann sich die Einstellung ändern. Auch beim Kauf von neuen oder gebrauchten Drachen schadet es nicht, eine Winkelwaage zur Hand zu nehmen. Mehr Infos unter [www.dhv.de/piloteninfos/drachenflug-welt/drachen-news/pitch-beim-drachen](http://www.dhv.de/piloteninfos/drachenflug-welt/drachen-news/pitch-beim-drachen)

**Anmerkung der Redaktion:** Die Einstellwerte dieser verunglückten Drachen konnten leider nicht mehr nachgeprüft werden!

### Landung

Der anspruchsvollste Teil im Drachenflugsport ist die Landung. Vorausgegangen sind bei insgesamt 9 Crashes meistens eine verkorkste Landeeinteilung, schlechte Peilung und knappe Kurven in Bodennähe und meist eine schlechte Landetechnik. Eine gute und berechenbare Landeeinteilung mit exakter Winkelpeilung und geradem stabilem Endanflug mit optimaler Geschwindigkeit ist Voraussetzung für eine gute und sichere Landung. Bei Außenlandungen ist höchste Aufmerksamkeit geboten auf Bodenbeschaffenheit, Hangneigung, Stromleitungen, Windrichtung, eventuelle Lees, etc. Wichtig ist auch, sich wenn technisch möglich vor der Landung im Gurt etwas aufzurichten, damit bei einer eventuellen Bruchlandung der Pilot ins Segel pendelt und nicht mit dem Kopf in den Boden oder vor die Drachennase. **ACHTUNG:** Bauch- bzw. Radlandungen bei hohem Bewuchs oder weichem Untergrund sind lebensgefährlich. Radlandungen mit dem Tandemdrachen müssen unbedingt auf einem kurzgeschorenen Rasen oder sandigem Untergrund erfolgen. Ist ein Crash knapp über dem Boden nicht mehr zu vermeiden, sollte sich der Pilot klein machen, Hände weg von den Steuerbügeln und Kopf einziehen. Besser ist es allemal, wenn nur der Drachen kaputt geht, aber die Knochen heil bleiben. Ein Bericht über die aktuelle Landetechnik wurde im DHV-Info 196, Seite 22 veröffentlicht; bitte auch die DHV-Lehrvideos beachten.

### Lange Flugpausen vermeiden

Zu lange Pausen im Winter oder aus anderen Gründen sind nicht optimal. Um unnötige Crashes und Unfälle zu vermeiden, sollten die ersten Flüge nach längeren Unterbrechungen bei perfekten und ruhi-

So nicht. Ein gerader, stabiler Endanflug mit optimaler Geschwindigkeit ist Voraussetzung für eine perfekte Landung!



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

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

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

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

gen Bedingungen absolviert werden. Dasselbe gilt beim Umstieg auf ein anderes Fluggerät. Perfekter Startwind, schwache Thermik oder leichte Soaringbedingungen und ein großes Landefeld, das von allen Seiten störungsfrei angefliegen werden kann, wären ideal. Außerdem sollten lange Unterbrechungen vermieden werden, indem über das ganze Jahr geflogen wird. Für Start- und Landetrainings reichen auch kurze Flüge ohne Thermik aus. Ein paar Platzrunden auf dem Flugplatz oder ein Abgleiter am Hausberg mit ein paar Kameraden macht auch Spaß und gibt Sicherheit für die kommende Flugsaison.

### Das richtige Fluggerät für jeden Piloten

Wie bereits in den letztjährigen Unfallberichten möchte ich immer wieder darauf hinweisen, dass man auch mit einfacheren Drachen jede Menge Spaß haben kann. Die wenigsten Drachenflieger sind Strecken- und Wettbewerbspiloten und wollen nur

ein paar Stunden in der Thermik fliegen. Hier tuts auch meist ein Floater oder ein Intermediate. Ich rate auf alle Fälle zu den neueren Drachengenerationen, da diese schöner und einfacher zu fliegen sind, schneller abheben und besser zu landen sind als die Drachen aus den 80ziger und 90ziger Jahren. Ein zu frühes Umsteigen auf einen Hochleister ist oft unnötig und verdirbt eher den Spaß, wenn das Gerät überfordert. Warnen möchte ich auch vor alten Turmhochleistern. Diese Drachen haben meist die DHV-Kategorie 3 und sind anspruchsvoll zu fliegen. Die Segel der alten Drachen können bereits geschrumpft sein und das Flugverhalten ungünstig verändern. Dies kann sehr gefährlich werden. Solche Drachen gehören auf den Schrottplatz und nicht mehr in die Luft. Checkbetriebe sollten hier unbedingt zur Entsorgung des Drachens raten. **Achtung:** Grundsätzlich ist ein Drachen mit Turm nicht gleich ein Intermediate und leichter zu fliegen. Bitte lest vor einem Kauf die Test-

protokolle gut durch und fragt lieber mal bei erfahrenen Piloten, Fluglehrern oder auch beim DHV nach.

### Fazit

Die Anzahl der Drachenflieger nimmt leider stetig ab. Die Piloten werden immer älter und nur eine geringe Zahl an Nachwuchs kommt jedes Jahr dazu. Das ist leider Tatsache. Zum Großteil liegt es an dem kleinen Flugschulangebot in Deutschland. 90 Gleitschirmflugschulen stehen gerade mal 10 Drachenflugschulen gegenüber, von denen auch nur wenige regelmäßige Schulungstermine anbieten. Die Nachfrage für die Drachenausbildung ist da, aber weite Autofahrten zu den Flugschulen schrecken ab und viele Interessenten landen am Ende doch beim Gleitschirmsport. Das ist sehr schade und schwer zu ändern. Das Ziel des DHV ist es, die verbleibenden Drachepiloten zu animieren, immer wieder an ihrer Start-, Flug- und Landetechnik zu feilen, oder Wenigflieger und schwächere Piloten für einfachere und leichtere Drachen zu begeistern. Gute Piloten haben mehr Spaß und weniger Unfälle und fliegen auch noch im höheren Alter sicher. ▽



### DIE AUTORIN

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



Photos: Nicolas assael, Bruno Lavit

Wir sagten, geh fliegen!

[www.ad-gliders.com](http://www.ad-gliders.com)



# Frühlingserwachen im Allgäu

TEXT: KARSTEN KIRCHHOFF

**A**chtung, Kopf runter!“. Der Ausruf meiner Mutter riss mich zu Boden. Kurz darauf hörte ich nur noch ein lautes Pfeifen in meinen Ohren. Ein Drache rauschte über unsere Köpfe hinweg und steuerte den Landeplatz neben der Zufahrtsstraße zur Tegelbergbahn an. Knapp 40 Jahre ist das jetzt her. Doch noch heute überfliegen Drachen auf dem Weg zum Landeplatz die Zufahrtsstraße am Tegelberg, einem der beliebtesten Drachenflugberge in Deutschland.

König Ludwig II. hatte sicher nicht mit einem Besucheransturm aus der Luft gerechnet, als er das Schloss Neuschwanstein Ende des 19. Jahrhunderts errichten ließ.

Knapp 100 Jahre später eroberten zunächst die Drachenflieger und später auch die Gleitschirmpilotinnen und -piloten den benachbarten Tegelberg und den Luftraum rund um das Märchenschloss. Mit Verbesserung der Fluggeräte und deren Gleitzahlen ist es heute kein Problem mehr, vom Tegelberg aus über das Schloss Neuschwanstein zu fliegen. Nicht nur deshalb zählt er zu einem der klassischen Flugberge in Deutschland, den man befliegen haben muss. Der Flug über das königliche Schloss Neuschwanstein mit dem Drachen oder dem Gleitschirm ist ein fliegerisches Highlight. Dabei zählt der Tegelberg nicht zu den ganz einfachen Flugbergen.

Die Startplätze am Tegelberg wurden mit der Zeit immer weiter verbessert. Aus Rampenstartplätzen wurden mit viel Aufwand schöne Naturstartplätze geschaffen.

Das umgebende Relief ist jedoch schroff und zerklüftet. Entsprechend ruppig und stark kann die Thermik sein. Doch ohne Thermik ist es nun mal nicht möglich, das Schloss Neuschwanstein aus der Vogelperspektive zu betrachten. Wer es nicht bis zum Schloss schafft, findet schnell Trost, denn faszinierend ist auch einfach „nur“ der Blick aus der Luft über den Forgggen- und den Bannwaldsee hinaus bis ins Alpenvorland. Trägt die Hangkante Richtung Buching, kann man den benachbarten Fliegern am Buchenberg einen Besuch abstatten. Eine anschließende Rückkehr zum Landeplatz am Tegelberg nicht ausgeschlossen. Generell sind Streckenflüge vom Tegelberg nicht ganz einfach und mit dem Drachen meist einfacher als mit dem Gleitschirm zu bewältigen. Erfahrene Piloten können bei guten Bedingungen und einer hohen Basis über das Ende des Lechtals Richtung Pfronten weiterfliegen. Auch für Flüge gegen Süden braucht es eine hohe Basis und viel Flugerfahrung, da es in dieser Richtung kaum Außenlandemöglichkeiten gibt.

Gerade an Wochenenden und Feiertagen ist die Luft „nylonhaltig“. Dabei mischen sich „Tüten-“ und „Stangenflieger“ in gleichem Maße. Nebenbei findet am Tegelberg auch noch Schulungsbetrieb



© REGINA GLAS

statt. Für Anfänger und Wenigflieger oft ein schwieriger Luftraum. Hier sollten Wetterbedingungen, Flugkönnen und Pilotenaufkommen vor dem Flug kritisch betrachtet werden.

Die Startplätze neben der Gipfelstation sind über die Tegelbergseilbahn bequem zu erreichen. Huckepack geht es für Drachen auf dem Dach der Kabine der Seilbahn hinauf auf den Berg. Da am Tegelberg immer viel los ist, müssen die Startvorbereitungen außerhalb des Startbereichs durchgeführt werden. Gleiches gilt für das Aufbauen der Drachen. Zum Start sollten Piloten nur startfertig kommen. Meist regelt ein Startleiter den Flugbetrieb am Startplatz. Die Flugordnung am Tegelberg ist unbedingt zu beachten! Infos hierzu gibt es an der Talstation der Tegelbergbahn und bei der Flugschule Tegelberg ([www.flugschule-tegelberg.de](http://www.flugschule-tegelberg.de)). Doppelsitzerstarts sind nur nach Genehmigung durch die Tegelbergbahn in Abstimmung mit den örtlichen Flugschulen möglich. Jeder Pilot benötigt außerdem seit Frühjahr 2012 eine Grüne Einweisungskarte. An der Talstation müssen auch Pilotenlizenz und Versicherungsnachweis vorgelegt werden

Weitere Infos: <https://www.tegelbergbahn.de/de/sommer/aktivitaeten/gleitschirm-und-drachenfliegen>

Richtung Nordwest wie auch Richtung Nordost wurden die großen Holzstartrampen mittlerweile zu Gunsten von Naturstartflächen zurückgebaut. Richtung Nordwest steht den Drachenfliegern noch eine verkleinerte Gitterrampe neben dem Naturstartplatz für Gleitschirme zur Verfügung. Lampenfieber am Start sollten Piloten am Tegelberg allerdings auf keinen Fall haben, denn im Normalfall zäu-

men unzählige schaulustige Besucher die Startbereiche rund um das Gipfelhaus.

Der Landeplatz für Drachen und Gleitschirme liegt linker Hand neben der Zufahrtstrasse zu den Parkplätzen der Tegelbergbahn. Die Einflugschneise zum Landeplatz sollten Tiefflieger nach Möglichkeit so wählen, dass die Zufahrtsstrasse nicht, oder wenn, mit einer ausreichenden Höhe überflogen wird. Mindestens 10 m Überflughöhe sind hier vorgeschrieben. Daher lieber etwas zu hoch, als zu tief heißt es hier für diejenigen, die nicht als Kühlerfigur auf ei-

nem der zahlreichen Automobile enden wollen. Ausgleitstrecke dazu gibt es genug. Beachtet bitte die getrennten Landebereiche und Landevolten von Drachen und Gleitschirme. ▽



#### 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](http://www.karsten-kirchoff.de)

## Geländebeschreibung Tegelberg:

 Land: Deutschland

Region: Bayern


Ort: D-87645 Schwangau

Geländeart: Hang (+Rampe)

Eignung: HG  + GS 

Art: Schulungs-, Thermik-, Streckenflug- und Soaringfluggelände

Höhenunterschied: 896 m Höhenmeter

Charakter: mittel 

### ↑ Start:

1. **Startplatz:** Tegelberg, NW, HG (+ GS), NN 1.707 m, N 47°33'35.46" E 10°46'47.49". Gitterrampe für Drachen. Naturstartplatz für Gleitschirme.

2. **Startplatz:** Tegelberg, NNO, HG (+ GS), NN 1.707 m. Naturstartplatz.

Beide Startplätze befinden sich direkt neben der Bergstation am Tegelberghaus. Aufbauplatz neben der Bergstation.

3. **Startplatz:** Grüble: WNW-N, HG (+ GS), NN 1.507 m, N 47°33'48.59" E 10°46'58.01". Der Startplatz befindet sich unterhalb des Gipfelplateaus am Hang in einer Skischneise. Starts nur außerhalb der Skisaison und mit Erlaubnis der Flugschule bzw. mit unbeschränktem Luftfahrerschein möglich.

4. **Startplatz:** Rohrkopfsattel: SW-W, HG (+ GS), NN 1.308 m, N 47°34'05.06" E 10°46'49.05". Der Startplatz befindet sich in einer Skischneise. Starts nur außerhalb der Skisaison und mit Erlaubnis der Flugschule bzw. mit unbeschränktem Luftfahrerschein möglich.

### Thermik/Soaring:

Richtung Osten führt der Soringflugweg meist bis zum Buchenberg und wieder zurück.

### ↗ Flug/Streckenflug:

Bei guten Aufwinden kann man Richtung Füssen auf Strecke gehen und zum Schloss Neuschwanstein fliegen. Erfahrene Piloten können bei guten Bedingungen und einer hohen Basis über das Ende des Lechtals Richtung Pfronten weiterfliegen. Auch für Flüge gen Süden braucht es eine hohe Basis und viel Flugerafahrung, da es kaum Außenlandemöglichkeiten gibt.

### ↓ Landung:

1. **Landeplatz:** Schwangau, HG (+ GS), NN 811 m, N 47°34'15.18" E 10°45'21.89".

Großer Landeplatz linker Hand neben der Zufahrtsstraße zum Parkplatz der Tegelbergbahn. Getrennte Landevolten für Drachen und Gleitschirme unbedingt beachten (s. Aushang am Landeplatz und der Talstation)!

### Drachentransport:

Anlieferung und Auffahrt mit der Tegelbergbahn.

### Besonderheiten:

Zerklüftetes Relief. Sicherheitsabstand zu Seilen der Bergbahn einhalten! Trotz der Weite des Tales ausgeprägtes Talwindssystem. Thermik kann vor allem im Frühjahr schon mal stark und bockig sein. Aktuelle Aushänge am Landeplatz und an der Talstation beachten! Vor allem an Wochenenden hohes Pilotenaufkommen. „Hochburg“ für Drachen. Nach dem Start haben Drachen- und Gleitschirmpiloten den Luftraum vor den Startplätzen großräumig zu meiden. Das Überfliegen der Startplätze, des Aufbauplatzes und des gesamten Bereichs der Bergstation und der Bergbahn- und Liftseile hat mit einem Mindestabstand von 100 m Höhe zu erfolgen. Über dem Bereich der Talstation ist ein Mindestabstand von 300m Höhe einzuhalten.

### Flugbetriebsordnung:

Vor dem ersten Flug Einweisung (Grüne Karte) erforderlich!  
<https://fly-tegelberg.de/einweisung-tegelberg/>  
[www.erste-daec-gleitschirm-schule.de/gleitschirm-flugschule/fluggebiete/tegelberg/](http://www.erste-daec-gleitschirm-schule.de/gleitschirm-flugschule/fluggebiete/tegelberg/)

### Ansprechpartner:

Flugschule Tegelberg  
<https://flugschule-tegelberg.de>

1. DAeC Gleitschirmschule  
[www.erste-daec-gleitschirm-schule.de](http://www.erste-daec-gleitschirm-schule.de)

**Bergbahn:** Tegelbergbahn  
[www.tegelbergbahn.de](http://www.tegelbergbahn.de)

**Gebühr:** Fahr- und Landeplatzkarten an der Talstation erhältlich.

### Wetter:

Wetterstation: <https://holfuy.com/de/weather/904>

Webcam: [www.tegelbergbahn.de/de](http://www.tegelbergbahn.de/de)

[www.oal-gs.de/wetter/webcams\\_m\\_teg.php](http://www.oal-gs.de/wetter/webcams_m_teg.php)

### Informationen:

Füssen Tourismus  
[www.fuessen.de](http://www.fuessen.de)

Tourist Information Schwangau  
[www.schwangau.de/aktuelles](http://www.schwangau.de/aktuelles)

**Unterkunft:** siehe Verkehrsverein

### Camping:

Camping Brunnen  
[www.camping-brunnen.de](http://www.camping-brunnen.de)  
Camping Bannwaldsee  
<https://camping-bannwaldsee.de>

**Karte:** Kompass Karte Nr. 4 M 1:50000  
[www.kompass.de](http://www.kompass.de)

**Literatur:** DHV-Shop, <http://www.shop.dhv.de>  
Fluggebietskarte Alpen ISBN: 978-3000437014  
Fluggebiete Europa ISBN: 978-3981837421


### Reisezeit:

Flugbetrieb ganzjährig möglich.


Revisionszeiten der Bergbahn beachten!

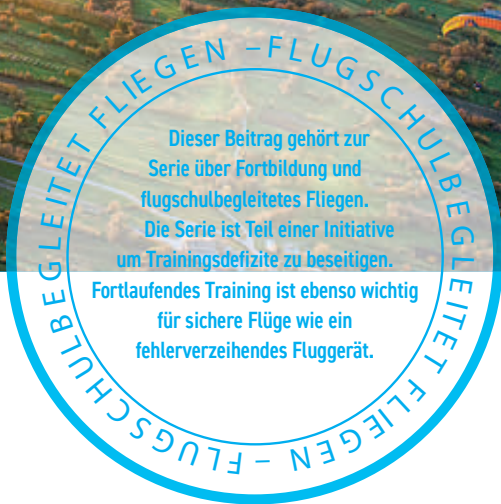
**Freizeitmöglichkeiten:** Sommerrodelbahn und Spielplatz an der Talstation der Tegelbergbahn, Badespaß im Bannwald- und Foggensee, Zahlreiche Wander- und Klettermöglichkeiten, Besichtigung Königsschlösser, Stadtrundgang durch Füssen, Besuch Musical Füssen, Füssen Outlet

### Erklärungen:

 einfach = anfängergeeignet

 mittel = fortgeschrittener Anfänger/Pilot

 schwer = erfahrener Pilot



MARIO EDER

# Gleitschirmfliegen in Bassano

TEXT UND FOTOS: NORBERT FLICKINGER

**E**in in meiner noch kurzen Fliegerkarriere schon früh aufgekommener Wunsch geht in Erfüllung: Gleitschirmfliegen im weitbekanntem, vielgerühmten Revier von Bassano del Grappa. So geschehen in der letzten Aprilwoche 2023.

Für mich als Flachlandbewohner aus der Pfalz ist der Weg ziemlich weit. Doch ich mache einen Zwischenstopp in Füssen, wo ich auch ein paar Startplätze zum Warmfliegen vorfinde und ich mich drei Tage später der Reisegruppe anschließen kann. Damit ist die Tour für mich in zwei bequeme Etappen aufgeteilt. Auf beiden Teilstrecken herrscht wenig Verkehr, auch die üblichen Staus im Alpengebiet bleiben aus. Und so hat die Gruppe nach Ankunft im Hotel Garden Relais und Bezug der Zimmer noch

Zeit, zu einem ersten Start aufzubrechen; davon später mehr.

Unsere Gruppe umfasst 19 Personen einschließlich zweier Fluglehrer; man kennt sich gegenseitig schon von der Ausbildung und auch von früheren Reisen her. Sie ist – wie eigentlich immer, wenn Gleitschirmflieger zusammenfinden – ziemlich heterogen zusammengesetzt. Darin vertreten sind unterschiedliche Altersgruppen, Berufe, Biografien und Fertigkeiten im Gleitschirmfliegen und mehr. Das heißt, neben alten Hasen mit teils jahrzehntelanger Erfahrung sind auch relative Neulinge darunter, so wie ich mit meinem A-Schein von 2022. Derartige Verschiedenheiten spielen in der Gemeinschaft keine Rolle, Standesunterschiede oder dergleichen gibt es nicht.

Unser Flugrevier verfügt über fünf Gleitschirm-Startplätze für eine Reihe unterschiedlicher Windrichtungen: Stella Alpina (702 m), Tappeti (830 m), Casette (1.000 m), Panettone (1.550 m) und, durch ein tief eingeschnittenes Tal von diesen abgetrennt, Costalunga-Antenne (750 m). Die Plätze sind über schmale, serpentinenreiche Straßen erreichbar, die direkt zu ihnen oder in ihre Nähe führen.

Die Landeplätze sind Paradiso und – besonders praktisch gelegen – ein ausgedehnter Platz beim Hotel Garden Relais.

Den ersten Flug, noch am Ankunftsstag, machen wir vom Startplatz Costalunga-Antenne aus. Ich habe als Schirm nicht meine gewohnte PHI Sola dabei, sondern eine PHI Sonata (ganz spontan; mein eigentlicher Schirm hat beim Warmfliegen im Allgäu ei-

nen Schaden erlitten). Tatsache ist, dass ich nun hier, am mir unbekanntem Startplatz, mit einem Modell starte, das ich nie zuvor ausprobiert habe. Das macht mir – wie gesagt: ich bin noch nicht lange „im Geschäft“ – leichte Sorgen. Aber alles läuft, wie es soll, und vor allem kann ich nach problemlosem Start in aller Ruhe den Blick auf die weite, weite Landschaft der Ebene genießen, die sich bis zur Adria hinzieht.

Am nächsten Morgen stellt sich der in Norditalien eigentlich lange ersehnte und dringend benötigte Regen ein. Also ist erst mal eine Flugpause angesagt. Doch die Pause währt (für uns erfreulicherweise) nicht sehr lange. Am frühen Nachmittag hört der Regen auf, es trocknet ab, der Wind ist passend, also geht es hinauf zum Startplatz Stella. Er macht auf mich einen guten Eindruck, der Startbereich ist mit Matten aus einer Art von Sisalgeflecht ausgelegt, die stabil auf dem Untergrund befestigt und schön griffig sind. Die Sicht ist klar, der Blick geht weit. Ganz hinten am Horizont kann ich die Lagune von Venedig erahnen, die von hier aus knapp 70 km entfernt ist. Ein erster Abgleiter führt zum Landeplatz beim Hotel Garden Release. Es wäre mehr drin gewesen, aber ich will mich erst mal an diesem Platz orientieren und mit dem mir noch nicht ganz vertrauten Schirm eher behutsam an die Sache rangehen.

Das sieht beim gleich danach folgenden Start, wieder von der Stella, dann anders aus. Der Wind hat auch aufgefrischt, er weht perfekt in die breite Rinne am Hang, fast wie ein Amphitheater eingewölbt, an der weiter



Zwei der Startplätze



Landeplatz beim Hotel Garden Relais

oben der Startplatz liegt. Noch im Anlauf werde ich schon abgehoben und gewinne schnell Höhe. Ohne große Mühe soare ich in weiten Achtern im „Amphitheater“ hin und her und überhöhe den Startplatz deut-

lich. Von oben ist auch der Startplatz Tappeti gut einzusehen, auf dem derzeit Baumaßnahmen stattfinden, der also im Augenblick nicht benutzbar ist. Ich beobachte die Wolken ringsum; die Basis liegt deutlich unter



Am Startplatz Costalunga-Antenne



Das „Amphitheater“ unterhalb von Stella



Niedrige Basis



Kurs Richtung Landeplatz

2.000 m. Sie verdunkeln sich und rücken näher. Es wird also Zeit, an die Landung zu denken. Noch vor dem Regen erreiche ich den Landeplatz, doch der Schirm ist gerade eingepackt, da fallen die ersten Tropfen. Der Dienstag wird ein Tag mit Bodenhaftung. Regen und tiefhängende Wolken lassen nicht an das Fliegen denken. Wir nutzen die Zeit, uns wenigstens weitere Startplätze anzuschauen. Zunächst die schmale, kurvenreiche Straße zu Costalunga hinauf, dann hinüber zu Stella, diese Plätze kennen wir schon. Bei Tappeti ist nicht viel zu sehen, außer einem kleinen Bagger, der in dem steilen Gelände geradezu artistische Leistungen zu vollbringen

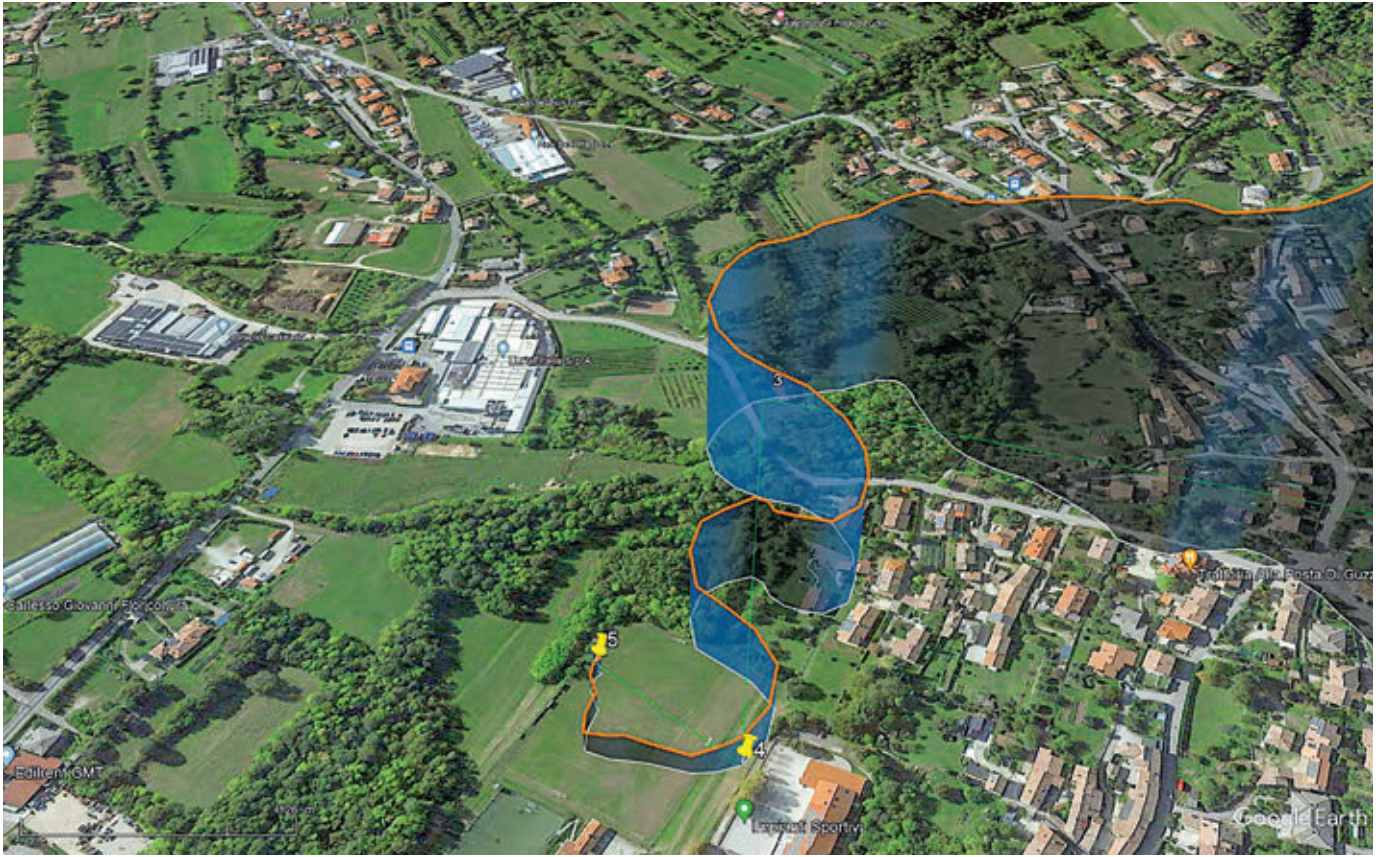
scheint. Cassetta lassen wir ausfallen, weil wir bei dem Regen und der Luft, die frösteln macht, auf den kleinen Fußmarsch keine Lust haben. Je höher es geht, desto mehr geraten wir in die Wolken. Die Straße führt nun an einem steilen, felsigen Hang entlang, doch die eindrucksvolle Aussicht bleibt uns derzeit verwehrt. Den Weg zum Panettone ersparen wir uns heute ebenfalls.

Am Mittwoch ist der Regen abgezogen. Als wir auf dem Panettone, 220 m unterhalb des Monte-Grappa-Gipfels, ankommen, ist die Luft klar, aber kalt, die Sicht ist fast unendlich weit. Und außerdem haben wir einen kräftigen Wind aus Süd bis West mit eingelagerten Böen.

Mein erster Start an diesem Platz ist etwas rumpelig, weil mein Schirm direkt nach dem Aufziehen von einer Böe erfasst wird und mich zweimal kurz „anlupft“, gelingt aber doch. Es geht an der Kante entlang, dort gibt es Aufwind, der zeitweise ruppig ist, meine Vario-Anzeige immer wieder an Ober- und Unterkante der Skala anschlagen lässt und mich bis auf Augenhöhe mit dem Monte Grappa bringt. Doch nach einer Weile habe ich genug von dem bewegten Treiben, fliege zum Hotel und habe über der Ebene in ruhiger Luft noch immer reichliche 900 Höhenmeter abzubauen. Andere Flieger trotzen den Bedingungen besser und sind deutlich länger unterwegs als ich mit meiner halben Stunde Airtime. Andererseits wird der Wind oben immer heftiger, so dass ein Teil der Gruppe, der noch nicht gestartet war, lieber zur Stella ausweicht. Dort treffen sich am Nachmittag nochmals alle zu weiteren, diesmal sanfteren Flügen.

Donnerstag. Die klare Sicht, die gestern am Panettone herrschte, hat sich etwas eingetrübt. Zugleich ist wieder starker, teils böiger Westwind aufgezogen, so dass wir, oben angekommen, erst mal abwarten. Dann aber während einer Phase mit etwas schwächerem Wind starten die meisten. Ich ebenfalls, um an der Kante entlang mit Richtung zum etwa 7 km (Luftlinie) entfernten Landeplatz beim Hotel zu fliegen. Wegen der unruhigen Luft halte ich respektvollen Abstand zu Kante und Hang. Dabei verliere ich bei dem wieder stärker gewordenen Gegenwind schnell an Höhe. Bald wird mir klar, dass ich den angestrebten Landeplatz nicht erreichen werde, und schaue aus nach Alternativen. In Flugrichtung sehe ich zwei langgestreckte Grünflächen, die – etwa 1 km Luftlinie vom eigentlichen Ziel entfernt – in meinem Gleitwinkelbereich liegen dürften. Bei einer davon scheinen Leitungsmasten zu stehen, und überhaupt ist aus der Höhe kaum einzuschätzen, wie die Beschaffenheit der Plätze tatsächlich ist.

Etwas näher zu mir ist jedoch ein Sportplatz zu sehen. Dort kann ich mit guten Bedingungen rechnen: eine genügend große, ebene, trittfeste Fläche mit kurzem Gras, keine versteckten Hindernisse (auch keine Flutlichtmasten sind da), und sogar ein Mittelkreis als Zielmarkierung wird mir spendiert. Ich habe noch etwas Höhe in Schleifen abzubauen und visiere den Zielkreis an,



Flugweg zur Landung am Sportplatz (Flugaufzeichnung: Norbert Flickinger, Hintergrund: Google)

doch Wind und Thermik in Bodennähe lassen es angeraten erscheinen, lieber die Seitenlinie anzusteuern. Im Gegensatz zur problemlosen Landung ist die nächste Etappe etwas vertrackt: Der Sportplatz ist eingezäunt und die Zugangstore sind solide verschlossen. Der Platz gehört zu einer Schule, einige Kinder sind gerade in der Pause im Schulhof. Ich kann mich bemerkbar machen, nach einer Weile kommt jemand mit dem Schlüssel, und auch mein über Funk verständiger „Abholdienst“ ist schon zur Stelle. Wie gut nur, dass nicht gerade Sonntag ist... Wegen dieses kleinen Abenteuers ernte ich manche Frotzelei meiner Mitfliegerinnen und Mitflieger, was ich aber mit Vergnügen über mich ergehen lasse. Wieder eine Lektion gelernt, und schlecht ist ein Sportplatz in einer solchen Situation nun wirklich nicht.

Wer mag, so auch ich, nutzt das inzwischen ausgesprochen freundliche Wetter und fährt noch ein- oder zweimal zur Stella hinauf.



Nach dem Start am Panettone

Am Freitag ist nochmals der Panettone dran. Noch immer weht da oben eine steife Brise, aber das sind wir inzwischen gewohnt. Ich bin nun auch etwas mutiger und bleibe länger in der mit Thermik durchsetzten Aufwindzone. Es wird ein ausgedehnter Flug. Die unruhige Luft zupft manchmal beträchtlich an meinem Schirm, aber dieser

hat einen gutmütigen Charakter, das Rucken und Stoßen steckt er fast mühelos weg. So gelingen uns allen nochmals zwei, teils drei erlebnisreiche Flüge – einzelne Piloten bleiben bis zu zwei Stunden in der Luft – als krönende Abschlüsse der Woche, die wir mit köstlichen Speisen und Getränken in der Antica Abbazia ausklingen lassen. ▽

”

MANCHMAL MUSS ES SEHR  
SCHNELL GEHEN.



# Erste Hilfe Training

## Bedrohliche Blutungen stillen

In dieser Serie versorgen wir euch mit Informationen zur Ersten Hilfe in Notfallsituationen.

Die Beiträge richten sich an Ersthelfer ohne professionellen medizinischen Background.

TEXT UND FOTOS: RICO KUHNKE

### „Afterwork“ Einsatz am Startplatz

Die Oppenauer Gleitschirmflieger haben ihre Mitglieder zum Arbeitseinsatz an den Startplatz Schäfersfeld eingeladen. Beim Startplatz handelt es sich um einen für den Schwarzwald typischen Schneisenstartplatz in Richtung Osten. Das Fluggelände auf 770 Meter Höhe fällt nach der Startabbruchlinie steil ab. In diesem Bereich arbeitet ein Mitglied mit einer leistungsstarken Motorsense (Freischneider) und schneidet das über den Sommer stark gewachsene Gestrüpp bodentief zurück. Für die Tätigkeit am steilen Hang trägt er geeignete Arbeitsschutzkleidung (festes Schuhwerk, Helm mit Visier und Gehörschutz, lange Hosen und Schutzhandschuhe). Ein junger Kollege in T-Shirt und kurzen Hosen möchte den arbeitenden Mann zu einer Pause einladen. Auf lautes Rufen reagiert dieser nicht. Als er sich nähert, verspürt er plötzlich einen Schmerz am rechten Unterschenkel, er schreit laut auf, die 10 cm lange Wunde blutet stark. Erst jetzt wird er vom Führer der Motorsense bemerkt. Sofort stellt er die Arbeit ein und eilt zum Verletzten.

### Bedrohliche Blutungen

Über 50 % der gemeldeten Unfälle passieren im Haushalt oder bei Freizeitaktivitäten. Ursache sind neben dem falschen Bedienen von Geräten, aufgrund fehlender Erfahrung, das Missachten von Sicherheitsvorschriften sowie mangelndes Bewusstsein für Sicherheit und Risiken.

Wird die Oberfläche der Haut beschädigt, spricht man von einer Wunde. Insbesondere bei tiefen Schnitt- oder Risswunden können tiefer gelegene Strukturen wie Muskeln, Sehnen, Nerven und Blutgefäße mitverletzt werden. Gerade Gefäßverletzungen können zu massiven Blutungen führen, die unbehandelt in einen Schock münden können. Aus diesem Grund steht die umgehende Stillung der Blutung bei der Ersten Hilfe im Vordergrund.

Exkurs: Bei einem erwachsenen Menschen ist die Gesamtblutmenge

ca. 4,5 bis 6,0 Liter Blut. Bei einem Blutverlust von mehr als 20 % besteht die Gefahr von einem Schock. Dies entspricht in etwa einen Liter Blut. Der Körper versucht den Blutverlust zu kompensieren, indem er die Atem- und Herzfrequenz beschleunigt. Ein Blutverlust von mehr als 30 % ist lebensbedrohlich. Besondere Gefahr besteht, wenn große arterielle Gefäße verletzt werden. Typisch für diese Art der Verletzung ist pulsierendes, mitunter spritzendes, hellrotes Blut. Allgemein versteht man unter einem Schock einen lebensbedrohlichen Zustand in der Folge von massiven Verletzungen, Herzinfarkt oder allergischen Reaktionen.

### Manuelle Kompression

Selten hat man bei einem Unfall mit einer bedrohlichen Blutung sofort Verbandsmaterial zu Hand. Hier gilt es, die Zeit bis zur Bereitstellung von geeignetem Material sinnvoll zu überbrücken. Bei stark blutenden Wunden kann die Blutung durch manuelle Kompression mit den Fingern bzw. der ganzen Hand gestoppt oder zumindest reduziert werden. Zur Kompression nutzt man am besten ein sauberes Tuch oder einen Stoffetzen und drückt diesen fest auf die Wunde. Die Sterilität ist bei bedrohlichen Blutungen zweitrangig.

**Achtung: Papiertaschentücher sind als Wundauflage nicht geeignet. Sie lösen sich leicht auf und fusseln.**

Steht kein weiterer Helfer zur Verfügung, kann der Verletzte angeleitet werden, die Kompression der Wunde selbst zu übernehmen. Alternativ zur manuellen Kompression kann ein Druckverband angelegt werden. Dies ist allerdings auf Verletzungen der Arme und Beine beschränkt. Bei Wunden am Körperstamm oder im Halsbereich ist die manuelle Kompression die einzige Möglichkeit, die Blutung zu stillen. Das Material zur Blutstillung sollte möglichst bald durch keimarmes bzw. steriles Verbandmaterial ersetzt werden. Hier eignen sich sterile Kompressen oder ein Verbandpäckchen aus dem First-Aid-Kit.



1 | Manuelle Kompression der Arterie am Oberarm - abdrücken



2 | Druckverband. Verbandpäckchen öffnen



3 | Druckverband. Sterile Wundabdeckung und Fixiergang



4 | Druckverband. Druckpolster platzieren



5 | Druckverband. Verknoten der Enden



6 | Aufschneiden eines Druckverbandes auf der wundabgewandten Seite.

**!** **Manuelle Kompression der Arterie:** Um den Blutfluss zur Wunde zu stoppen, ist es grundsätzlich möglich, die zuführenden großen Blutgefäße (Arterien) durch Kompression mit den Fingern abzudrücken. Im Bereich des Oberarmes liegen diese zwischen dem Bizeps und Trizeps (Arteria brachialis) und im Bereich des Oberschenkels in der Leiste (Ateria femoralis). Allerdings erfordert diese Maßnahme viel Erfahrung und ist aus Sicht des Autors für Ersthelfer kaum geeignet.

**1** **Druckverband. Material.** Zum Anlegen eines Druckverbandes benötigt ihr mindestens ein Verbandpäckchen und ein Druckpolster. Als Druckpolster verwendet ihr am besten ein zweites Verbandspäckchen, das in der Verpackung verbleiben kann. Wie bei der manuellen Kompression soll durch den Druck auf die verletzten Gefäße und das umliegende Gewebe die Blutung gestoppt werden.

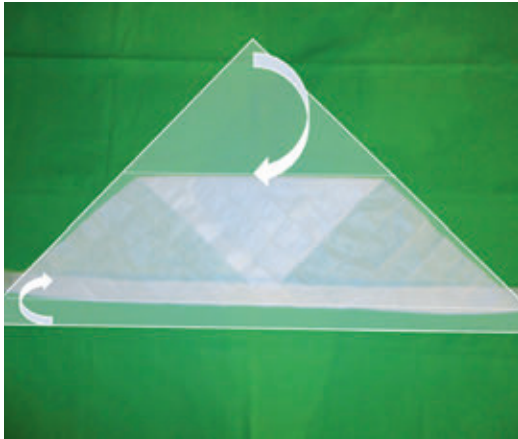
**Merke: Bitte denkt bei der Versorgung von Wunden immer auch an euren Eigenschutz. Konkret solltet ihr möglichst den direkten Kontakt zum Blut des Verletzten vermeiden. Hier eignen sich Einmalhandschuhe und bei spritzenden Wunden, wenn greifbar, eine Schutzbrille und ein Mund-Nasenschutz.**

**2** **Druckverband. Verbandpäckchen öffnen.** Die heute verwendeten Verbandpäckchen sind steril verpackt und bestehen aus einer elastischen Binde mit Wundauflage. Nach dem Öffnen könnt ihr die Binde in eurer Handfläche bis zur Wundauflage aufrollen. Die Wundauflage befindet sich innen und bleibt beim Aufrollen steril.

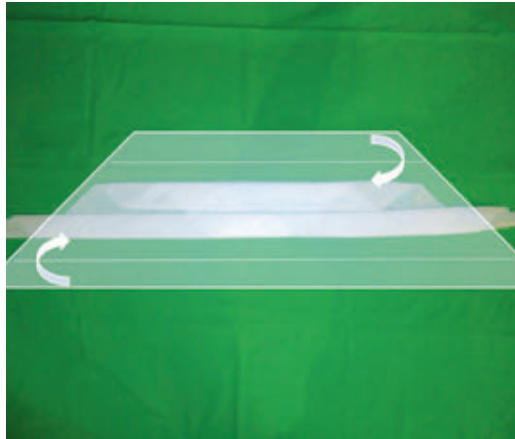
**3** **Druckverband. Sterile Wundabdeckung und Fixiergang.** Nun legt ihr die Wundauflage mit der sterilen Seite auf die Wunde. Haltet dabei das Ende der Binde fest und fixiert nun mit mehreren Bindengängen die Wundauflage auf der Wunde. Jetzt kann die Wundauflage nicht mehr verrutschen.

**4** **Druckverband. Druckpolster platzieren.** Nun nehmt ihr euch als Druckpolster ein zweites Verbandspäckchen und platziert dies über der Wunde.

Anschließend wird das Druckpolster unter etwas stärkerem Zug mit mehreren Bindengängen fixiert. Damit sich die Binde besser abwickeln lässt, könnt ihr den Bindengang einmal drehen. Gerade ungeübte Helfer neigen dazu, den Druckverband mit zu starkem Zug anzulegen. Hier besteht die Gefahr einer Abbindung. Um dies zu vermeiden, solltet ihr den Druckverband mit moderatem Zug be-



7 a | Dreieckstuch zur Krawatte falten. Spitze und Basis falten.



7 b | Dreieckstuch zur Krawatte falten. Falte die Basis mehrmals über die Spitze bis eine Krawatte entstanden ist



7 c | Dreieckstuch zur Krawatte falten. Krawatte halbieren.



8 a-c | Druckverband mit Dreieckstuch anlegen



ginnen. Ist der ausgeübte Druck auf die Wunde ausreichend, kommt die Blutung zum Stillstand. Ist dies nicht der Fall, muss der Zug beim nächsten Bindengang etwas verstärkt werden.

**Tipp: Um den Druck auf das unverletzte Gewebe zu reduzieren, sollten die Bindengänge über der Wunde möglichst schmal und auf der gegenüberliegenden Seite möglichst breit geführt werden. Auch könnt ihr, wenn nötig, den Druck auf der Wunde etwas erhöhen, indem ihr die Binde über dem Druckpolster bei jedem Bindengang einmal dreht.**

**5 Druckverband. Verknoten der Enden** Das Ende der Binde kann entweder mit Hilfe eines Pflasters oder mit einem Knoten fixiert werden. Der Knoten bietet den Vorteil, dass hier nochmal der Druck auf das Druckpolster verstärkt werden kann. Um die Binde zu verknoten, benötigt ihr zwei Enden. Haltet hierzu 20-30 cm vom Ende die Binde fest und führt das lose Ende zurück. Die beiden Enden können nun verknotet werden. Sollte die Blutung nach wie vor nicht stehen, wird einfach ein zweiter Druckverband über dem bestehenden angebracht.

**6 Aufschneiden eines Druckverbandes auf der Wundabgewandten Seite.** Normal ist es, dass die Haut der Hände/Füße der betroffenen Seite, im Vergleich zur gesunden Seite, etwas wärmer und rötlicher ist, auch treten die Blutgefäße deutlich hervor. Hier handelt es sich um eine Stauung wie sie bei der Blutentnahme angelegt wird. Eine Korrektur des Druckverbandes ist in diesen Fällen nicht notwendig.

**!** **Merke:** Ist der Druckverband zu stark angelegt, kann dies zu einer Abbindung führen. Konkret bedeutet dies, dass das Gewebe nach dem Druckverband nicht mehr mit Blut versorgt wird. Ihr merkt das, wenn ihr die Hände/Füße der versorgten Seite mit der gesunden Seite vergleicht. Bei einer Abbindung nimmt die Haut eine bläulich-blaue Farbe an. Zudem ist sie im Vergleich zur gesunden Seite deutlich kälter. Die Verletzten klagen erst über Sensibilitätsstörungen und Kribbeln, später über starke Schmerzen in den nicht mehr mit Blut versorgten Bereichen. Ist das der Fall, müsst ihr den Druckverband korrigieren. Am besten schneidet ihr mit einer Kleiderschere auf der der Wunde gegenüberliegenden Seite die Binde durch. Den Verband über der Wunde nicht entfernen, sondern mit einem frischen Verbandpäckchen einfach noch einmal verbinden.



9a-b | Abbindung mit Dreiecktuch



10a-c | Abbindung mit Dreiecktuch und Knebel

**7 Druckverband (Dreiecktuch) Dreiecktuch zur Krawatte falten.** Alternativ zum Verbandpäckchen kann man auch eine sterile Komresse und ein Dreiecktuch verwenden. Hierzu zuerst mit der sterilen Komresse die Wunde abdecken, Druckpolster aufbringen und mit dem Dreiecktuch fixieren. Um das Dreiecktuch als „Binde“ nutzen zu können, müsst ihr es erst zu einer Krawatte zusammenlegen.

**8 Druckverband (Dreiecktuch) anlegen.** Jetzt könnt ihr die sterile Komresse mit dem Druckpolster mit der Krawatte fixieren. Hierzu teilt ihr die Krawatte in der Mitte und führt durch die dadurch entstehende Schlaufe die beiden Enden. Durch gegenläufigen Zug der beiden Enden bestimmt ihr den Druck, der auf das Druckpolster ausgeübt wird.

### Abbindung

Die Abbindung von Armen oder Beinen (Gliedermaße oder Extremitäten) ist immer nur die letzte Möglichkeit, wenn weder die manuelle Kompression noch ein Druckverband die Blutung stoppen können. Bei der Abbindung bringt man oberhalb der Wunde eine Blutsperr an. Konkret werden die zuführenden Blutgefäße (Arterien) so stark komprimiert, dass sie kein Blut mehr durchströmen können. Dies führt zwar zum Stoppen der Blutung, allerdings mit dem Nachteil, dass das Gewebe nicht mehr mit Sauerstoff versorgt wird. Über längere Zeit führt dies zu irreparablen Schäden bis hin zum Verlust der betroffenen Extremität. Typische Verletzungsmus-

ter, die eine Abbindung notwendig machen können, sind Amputationsverletzungen von Gliedmaßen oder massive großflächige Weichteilverletzungen.

Wird eine Abbindung notwendig, muss beim verwendeten Material unbedingt darauf geachtet werden, dass dies keinesfalls in das Gewebe einschneidet. Schnüre und Draht sind ungeeignet. Im besten Fall hat das Material eine breite Auflagefläche und ist weich. Hierzu eignen sich zum Beispiel ein Gürtel oder im Idealfall ein Dreiecktuch.

**9 Abbindung mit Dreiecktuch**  
An den Armen genügt es in der Regel ein Dreiecktuch als Krawatte zu legen und wie beim Druckverband zu nutzen. Die Krawatte wird in der Mitte geteilt, um den Arm gelegt und die beiden Ende durch die entstehende Schlaufe geführt. Nun wird ein so starker Zug aufgebaut, dass die Blutung zum Stillstand kommt. Danach werden die beiden Enden verknotet.

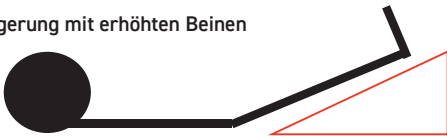
**10 Abbindung mit Dreiecktuch und Knebel**  
Alternativ kann bei starken Oberarmen oder bei einer Abbindung am Oberschenkel ein Knebel verwendet werden. Hierzu bindet man die beiden Enden eines Dreiecktuches zusammen und führt im Anschluss einen Knebel durch die Schlaufe. Nun wird der Knebel solange gedreht, bis die Blutung zum Stillstand kommt. Anschließend wird der Knebel mit einem zweiten Dreiecktuch oder einer Binde fixiert.

**Achtung:** Wird eine Gliedmaße abgebunden, kann das Gewebe dahinter nicht mehr mit Blut versorgt werden. Die Haut wird bläulich-blass, fühlt sich kühl an und bereitet dem Betroffenen zunehmend Schmerzen. Bei Operationen werden Blutsperren über mehrere Stunden ohne Folgeschäden eingesetzt. Aus diesem Grund sollte eine einmal angelegte Abbindung nicht wieder geöffnet werden. Eine Abbindung kommt nur in Frage, wenn das Leben des Betroffenen in Gefahr ist.

### Lagerung und Wärmeerhalt

Unabhängig von der Verletzung sollten Betroffene möglichst am Boden gelagert werden. Nicht selten kommt es beim Anblick einer Wunde bei den Verletzten zu einem Kreislaufkollaps mit Schwindel bis hin zur kurzzeitigen Bewusstlosigkeit. Dies ist nicht weiter tragisch, kann aber bei einem Sturz zu weiteren Verletzungen führen. Klagen die Verletzten über Schwindel, müssen sie in eine flache, liegende Position gebracht werden. Zusätzlich können die Beine angehoben werden. Die Lagerung mit erhöhten Beinen (Schocklagerung) ist auch dann geeignet, wenn Patienten einen größeren Blutverlust erleiden und Gefahr laufen, einen Schock zu bekommen.

Lagerung mit erhöhten Beinen



**!** Gerade bei Verletzten mit größerem Blutverlust solltet ihr an den Wärmeerhalt denken. Ideal ist eine weiche Decke, die mit einer Rettungsdecke kombiniert wird. Die innenliegende Decke wärmt und die Rettungsdecke verhindert ein weiteres auskühlen.

### Innere Blutungen

Während Blutungen bei sichtbaren Verletzungen sich recht gut durch Ersthelfer behandeln lassen, sind die Maßnahmen bei inneren Blutungen massiv eingeschränkt. Typische Verletzungsmuster für innere Blutungen sind Unfallmechanismen, bei denen stumpfe Gewalt einwirkt (z.B. Fahrradsturz mit Aufschlagen des Bauchraumes auf den Lenker, Bruch des Oberschenkelknochens bei Abstürzen). Hier stehen der umgehende Notruf und die Betreuung des Verunfallten sowie der Wärmeerhalt im Vordergrund.

### „Afterwork“ Einsatz am Startplatz (Fortsetzung)

Beim Verletzten angekommen, reagiert er sofort und drückt ein sauberes Handtuch, das er zum Arbeitseinsatz mitgenommen hat, in die sehr stark blutende Wunde. Er bittet den Verletzten sich hinzulegen. Das Blut ist hellrot und spritzt pulsierend aus der Wunde, der Helfer vermutet, dass ein großes Gefäß (Arterie) verletzt worden ist. Mittlerweile haben die Fliegerkollegen den Unfall bemerkt. Während ein Kollege den Notruf absetzt, kommen andere mit einem Verbandkasten herbeigeeilt. Das Handtuch wird entfernt und auf der Wunde ein Druckverband angelegt. Die Blutung stoppt. Neben dem Verletzten finden die Helfer einen scharfkantigen, mit Blut befleckten Stein. Dieser, so vermuten sie, muss wohl beim Arbeiten mit der Motorsense weggeschleudert worden sein und hat den jungen Mann am Unterschenkel verletzt. Der Verletzte wird aufgefordert, ruhig liegen zu bleiben und mit einer Decke zugedeckt. Weitere Helfer haben sich aufgemacht, den Rettungswagen einzuweisen. Nach knapp 20 Minuten trifft dieser ein und die Kollegen vom Rettungsdienst übernehmen die weitere Versorgung. ▽



#### DER AUTOR

Rico Kuhnke ist Notfallsanitäter und war lange Zeit im Rettungsdienst tätig. Er ist Mitherausgeber der notfallmedizinischen Fachzeitschrift retten! und hat als Autor eine Reihe von medizinischen Fachartikeln veröffentlicht.

ANZEIGE

# SKYTRAXX 5

Das all-in-one Fluginstrument  
mit dem Sicherheits-Plus





# „Geht nicht, gibt's nicht“

So lautet der Vortrag von Eli Egger über ihr Red Bull X-Alps Abenteuer und wie sie als erste Frau das Ziel erreicht hat. Was bedeutet „geht nicht, gibt's nicht“ für sie?

TEXT: YVONNE DATHE | FOTOS: ELI EGGER

„Geht nicht, gibt's nicht“ ist mein Motto. Wenn mir jemand sagt „na, das ist nicht möglich“, und damit meint „das geht nicht“, dann ist das für mich ein „ja, jetzt erst recht“. Nur weil es auf den ersten Blick so scheint, dass etwas nicht möglich ist, gibt es doch immer einen Weg, wie man solche Sachen doch möglich machen kann.

#### ■ Hast du irgendwann gezweifelt, dass du die Red Bull X-Alps schaffst?

Ja, immer wieder. Es ist schon so, dass

man an sich selber zweifelt, zumindest habe ich an mir gezweifelt, keine Ahnung, ob das andere auch machen. Das fing schon bei der Registrierung oder bei der Bewerbung an. Ich überlegte hin und her, ob ich überhaupt gut genug bin oder nicht. Als ich dann die Fragen beantwortete und es hieß „Deine Erfahrungen in Hike+Fly Bewerben“ - ich habe noch keinen einzigen Hike+Fly Bewerb mitgemacht - als Athletin habe ich dann schon gezweifelt, ob das der beste Einsteigerbewerb ist.

Auch von meinem Umfeld habe ich des Öfteren gehört, dass es als Frau unmöglich sei, ins Ziel zu kommen. Zumindest war das die generelle Meinung. Bis zu diesem Jahr stimmte das ja auch. Bisher hatte es keine Frau bis ins Ziel geschafft. Ich hatte meine Bewerbung auch nicht vielen Leuten gegenüber erwähnt. Als dann klar war, dass ich mit dabei bin, hörte ich „ja, eh cool, dass du mit dabei bist und wenn du nicht gleich am ersten Tag eliminiert wirst, dann hast du ja schon was erreicht“. Es war kein Einziger



dabei, der gesagt hat, dass ins Ziel kommen auch nur ansatzweise möglich wäre. Der Tenor war eher so „Du hast ja keinen Druck, dabei zu sein, ist eh schon wie gewinnen. Es erwartet niemand etwas von Dir, weil du es nicht weit schaffen wirst und jeder Meter, den du schaffst, ist ein Erfolg“.

#### ■ So nach dem Motto „dabei sein ist alles!“

Ja, dabei sein, ist schon mal gut. Es ist eine tolle Erfahrung, aber ich meine, warum sollte eine Frau nicht ins Ziel kommen können? Es geht ja schließlich ums Fliegen und natürlich Laufen. Ich meine, wenn wir jetzt mal die Ultratrail-Läuferinnen anschauen, hier sind ja Frauen auch immer ganz gut dabei.

#### ■ Fliegen kannst du ja auch, also warum nicht? Allerdings, wenn solche Kommentare kommen, werden Stereotype aktiviert. Solche Aussagen haben in sich die Gefahr einer sich selbst erfüllenden Prophezeiung. Wie hast du es geschafft, dich von solchen Gedanken freizumachen?

Ich glaube, mir hat ein Satz von Claudia Bulgakowa geholfen, den sie mir ganz am Anfang gesagt hat: „Frauen fliegen nicht schlechter, wir fliegen nur anders.“ Dieser Satz hat mich seither begleitet, weil das komplett stimmt. Ich habe sicher die X-Alps in einem anderen Stil absolviert, wie es der Großteil der Männer gemacht hat. Hier die Selbstsicherheit zu haben und zu sagen „Hey, ich gehe meinen Weg und ich gehe vielleicht einen anderen Weg wie die ande-

ren“. Ich glaube, das hat es mir ermöglicht. Wenn ich gesagt hätte, ich mach es exakt so wie Chrigel oder Aaron, hätte ich nicht mit ihnen um die Wette laufen können. Hier darf ich schon realistisch bleiben. Die sind in dem Bereich eine andere Hausnummer. Dementsprechend muss ich es etwas anders angehen. Und wenn man Äpfel mit Birnen vergleicht, dann wird man enttäuscht sein. Ich habe mir gesagt, ich mache mein eigenes Rennen so gut wie ich es kann, dann geht doch mehr, als man am Anfang vielleicht dachte.

#### ■ Was hast du anders gemacht, als die meisten Männer? Wie war deine Herangehensweise an die X-Alps?

Zum einen war mir das Ranking egal. Ich habe jetzt nicht drauf geschaut, ob ich als Erster oder Letzter oder 20. oder 25. unterwegs bin. Sondern ich habe mich darauf konzentriert, dass ich persönlich an jedem Abend sagen kann „Hey, heute habe ich das Beste aus dem Tag gemacht“. Was nicht heißt, dass mich das am ersten Tag nicht ziemlich gestresst hat, als ich mich versenkt hatte. Ich hatte dann schon den Gedanken „du bist Letzter und wirst auch eliminiert“. Dann wäre ja beinahe die sich selbst erfüllende Prophezeiung wahr geworden. Das war sicher mein mental stressigster Tag.

Wir als Team haben ein gutes Rennen geliefert und das fängt damit an, dass wir das jeweilige Tagesziel realistisch gesetzt haben. Dass wir nicht gesagt haben „Hey, ich werde jetzt 300 Kilometer am Tag fliegen“, sondern schon so, dass die Flugziele in einem realistischen Rahmen liegen. Aber auch nicht zu einfach. Wenn wir gesagt hätten „Ich will zehn Kilometer fliegen“, wäre das auch kein wirklich realistisches Ziel gewesen.

Was mich motiviert hat, ist, dass mein eigenes Team oder der Julian, der vor allem die Routenplanung gemacht hat, mich fliegerisch unterschätzt hatte. Er hatte nicht gedacht, wie lange ich mich durchbeißen kann. Oft waren die gesetzten Tagesziele kürzer als das was ich dann tatsächlich erreicht habe. Auf der anderen Seite hat er dann gedacht, dass ich am Boden schneller laufe. Das hat dann nicht zusammenpasst. Das war ein Learning. Im Laufe der Tage wurde dies von Tag zu Tag besser.

Das war am Anfang nicht schlecht, dass die Ziele um die 10 - 20 % zu kurz gesetzt



## Eli Egger beißt sich durch.

waren. Wenn du um drei Uhr nachmittags schon dein Tagesziel erreicht hast, ist der Rest Bonus. Das kam 2–3-mal vor und hat gut gepasst.

**■ Ja, das ist dann sicher motivierend und macht natürlich Spaß. Auf einem Foto von Dir habe ich gesehen, dass du bei den X-Alps mit Deiner Bleiweste geflogen bist. Warum?**

Ich habe das ganze Rennen mit Ballast gemacht. Ich hatte nicht nur die Bleiweste mit sieben Kilo dabei, zusätzlich hatte ich noch acht Liter Wasser, also insgesamt haben wir die ganzen X-Alps mit 15 Kilo Ballast absolviert. Das ist der Grund, warum klar war „ich muss das anders machen als die Männer“. Ich war einfach abhängig davon, dass mein Supportteam mit auf die Berge geht. Ich musste sie wieder irgendwo treffen, damit sie mir den Ballast abnehmen können. So Aktionen, wie auf halber Hanghöhe einlanden, 200 m hoch gehen und wieder starten, waren einfach nicht drin. Das habe ich am ersten Tag bitterböse gemerkt. Ich habe versucht, wirklich alles zu fliegen, soweit es nur ging.

**■ Ging es sich dann auch immer so aus, dass Dein Team vor Ort war und mit Dir den Berg hochgelaufen ist?**

Früher oder später waren sie da. Es gab schon ein paar Situationen, in denen ich warten musste. Am längsten habe ich einmal in Frankreich gewartet. Dort habe ich über zwei Stunden gewartet, bis sie wieder bei mir waren. In dem Moment dachte ich: „Verdammt, jetzt muss ich zwei Stunden warten.“ Aber andererseits waren diese zwei Stunden vielleicht genau das, was ich brauchte, um mich zu erholen und dann wieder voll einsatzbereit zu sein. Deshalb habe ich erkannt, dass Warten und Energie tanken vielleicht nicht immer ganz falsch sind.

**■ Dein Ziel war jeden Tag, Dein Bestes zu geben. Du hast als erste Frau das Ziel der X-Alps erreicht. Aus meiner Sicht würde ich sagen, Du hast Dein Ziel, jeden Tag das Beste zu geben wahrscheinlich erreicht oder würdest Du sagen, Du hättest auch an manchen Tagen noch mehr geben können?**

Es gab schon ein paar Tage, an denen ich

früher aufgehört habe. Zum Beispiel in Fiesch habe ich um halb sieben am Abend beschlossen, dass der Tag vorbei ist. Ich war einfach so erschöpft, dass es nichts gebracht hätte, wenn ich noch zwei Stunden wie ein Zombie weitergemacht hätte. Ich glaube, wir haben eine gute Balance gefunden.

**■ Wie hast Du es geschafft, nach einem harten Tag gut zu schlafen, um genug Erholung und Pausen zu bekommen?**

Ich habe eine Superpower: Ich kann schlafen wie ein Stein. Ich lege mich hin und schlafe. Diese Fähigkeit ist ein mega Glücksfall, egal wo ich bin, ich schliesse die Augen und schlafe.

**■ Was waren denn Deine größten Herausforderungen während der X-Alps?**

Ich glaube, am meisten herausgefordert hat mich die Teamarbeit. Es gab eine Situation, in der ich gemerkt habe, dass ich zu weit gegangen war, was meinen Ton gegenüber dem Team betraf. Das hat mich sehr beschäftigt. Ich habe genau das getan, was ich mir vorgenommen hatte, nicht zu tun.

Das Team war daraufhin sehr verärgert. Das hat mich den ganzen Tag beschäftigt. Zum Glück war das Wetter zum Fliegen nicht gut, so dass ich viel Zeit hatte, während des Wanderns darüber nachzudenken.

Es war geistig eine der anspruchsvollsten Aufgaben, die richtigen Worte zu finden und mich zu entschuldigen. In dem Moment, als es passiert ist, hatte ich keine Ahnung, wie es für die anderen war, als ich nicht auf sie gewartet und einfach alleine durch den Schnee und Nebel gelaufen bin. Ich habe meinen Egotrip verfolgt und es war schwer zu realisieren, dass ich einen Fehler gemacht habe und einen Weg finden musste, um das wieder gutzumachen.

#### ■ Ihr habt einen Weg gefunden und seid noch befreundet, oder?

Ja, wir reden alle miteinander. Mittlerweile können wir darüber lachen. Bei drei Mädels auf einen Haufen waren in dem Moment viele Emotionen beteiligt. Ich war etwas egoistisch unterwegs und die anderen tragen mir meinen Ballast hinterher. Ich war so blöd, dass ich nicht einmal 20 Minuten warten konnte. Es kamen einfach mehrere Punkte zusammen. Gleichzeitig war nicht die Zeit vorhanden, um das Problem sofort zu klären. So schwang das Thema ein paar Stunden unterschwellig mit. Dann kam ein Tag, an dem sich alles ausging und alles passte wieder und wir sind lachend zusammen ins Goal gekommen. Doch 24 Stunden lang war es etwas schweigsamer.

#### ■ So ein Ereignis drückt dann natürlich auf die Motivation. Hattest du auch mal während des Rennens Zweifel, ins Ziel zu kommen?

Am allerersten Tag, als ich außen gelandet bin, hatte ich Zweifel, ob ich überhaupt lange genug im Rennen bleiben könnte. Es schien sehr unrealistisch und utopisch, dass ich tatsächlich das Ziel erreichen würde. Ab dem Mont Blanc wurde ich immer wieder gefragt: „Glaubst du, du wirst die erste Frau sein, die das Ziel erreicht?“. Zu diesem Zeitpunkt waren noch über 600 Kilometer vor mir. Also sagte ich mir, bleib ruhig und gehe Schritt für Schritt voran. Erst

als ich in den Dolomiten war, etwa zwei Tage vor dem Ziel, wurde mir klar, dass ich es wirklich schaffen könnte, auch zu Fuß. Es wurde tatsächlich real.

#### ■ Als du am ersten Tag außen gelandet bist, wie bist du damit umgegangen?

Ich glaube, was super geholfen hat, war einfach das ganze Team, vor allem die Mädels bei mir im Team. Die haben gesagt „am ersten Tag ist nichts verloren“. Helmut Eichholzer hat mich dann auch begleitet und gesagt „Hey, das kann passieren und die anderen machen genauso viele Fehler. Du hast deinen Fehler jetzt ganz am Anfang gemacht, aber die anderen werden auch noch einen machen. Jetzt machst du einfach dein Rennen und dann wird es sich schon ausgehen“.

#### ■ Du hast also versucht, vom jetzigen Ausgangspunkt weiterzumachen?

Ja, einfach weiter machen. Ich dachte mir „du musst jetzt mit dem arbeiten, wo du jetzt bist, aus der Situation das Beste machen“. Nach den Ersten brauchte ich nicht zu schauen, weil die sind weg. Die anderen werden auch einen Fehler machen und du kannst wieder aufholen. Jetzt kannst du einfach nur schauen, das Beste aus dem Rennen zu machen.

#### ■ Was meinst Du, wie viel Prozent macht das Supportteam von Deinem Erfolg aus? Wäre es auch mit einem anderen Team gegangen?

Ich glaube, dass es auch mit anderen Menschen funktionieren kann, aber ich kann mir kein besseres Team vorstellen wie das, das ich jetzt gehabt habe. Jeder war zwar komplett unterschiedlich, aber jeder extrem wichtig für das Team. Wenn ich ehrlich bin, ohne meinem Team wäre ich keinen Berg hochgekommen. Also muss ich sagen, dass sie zu 100 % entscheidend waren, ohne sie wäre gar nichts möglich gewesen!

In den sozialen Medien und auch in anderen Berichterstattungen wird wenig vom Supportteam berichtet, doch was sie im Hintergrund leisten, ist den meisten Menschen gar nicht bewusst.



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

Zu Ostern beispielsweise haben wir eine Simulation gemacht, in der ich mit drei Supportern auf der Straße unterwegs war. Wir haben festgestellt, mit drei geht es einfach nicht. Mit dem Ballasttragen müssen zwei mit auf den Berg gehen, weil sonst müsste einer die 15 Kilo Ballast, plus Essen, Trinken und Reserven tragen. Dann bist du schnell bei 20 Kilo. Das heißt, du musst das Gewicht auf zwei aufteilen. Jeder mit etwa zehn Kilo. Dann ist noch einer im Tal, der zwei Autos hin und her fahren sollte und den ganzen Abwasch macht, vielleicht noch die Routenplanung übernimmt, nebenher das Live-Tracking verfolgt und die Social Media Arbeit übernimmt.

Wir haben schnell gemerkt, mit drei Supportern funktioniert das nicht. Wir brauchen mindestens vier Leute. Das allein zeigt schon, wie wichtig die Supporter sind. Das ist ein Fulltime-Job für vier Menschen.

#### ■ **Wie viele Supporter hattest Du dann schlussendlich?**

Also vier Leute vor Ort: Nadine, Verena und der Benji für das Ganze rund um Camper, Auto, Essen und Ballast tragen. Sowie der Danielle als Fotograf und Teilzeit-Sherpa. Julian war nicht vor Ort, der hat die Taktik von zu Hause aus am Computer gemacht. Und noch einen Ernährungsberater als Telefonjoker, den wir immer anrufen konnten, wenn es hieß, Eli isst nicht. Somit vier plus zwei.

#### ■ **Was für Kommentare hast Du dann gehört, als Du es dann doch ins Ziel geschafft hast, nachdem es im Vorfeld so viele Zweifel gab?**

Die Glückwünsche und wie begeistert die Leute waren, das war unglaublich. Und auch wie viele Nachrichten von Mädels kamen, die gesagt haben, es ist so eine Inspiration, das gibt uns allen so viel Kraft und du hast gezeigt, dass es machbar ist. Das war schon unglaublich. Auch bei den Männern gab es einige, die wirklich geschrieben haben, dass sie mit ihrer Einschätzung komplett falsch lagen und schrieben „Hut ab vor dem, was du geleistet hast“.

Das habe ich auch cool gefunden, weil sie das mehr oder weniger öffentlich in den Kommentaren zugeben haben. Das war dann also genau in die entgegengesetzte Richtung - extrem positiv, was wieder retour kam.



Die X-Alps können auch Spaß machen.

#### ■ **Was würdest Du denn beim nächsten Mal anders machen?**

Ich glaube, ich würde beim Team drauf schauen, dass alle die gleiche Sprache als Muttersprache haben. Dieses Mal war Daniele Italiener, Julian Franzose und die anderen waren Österreicher, die offizielle Teamsprache war Englisch.

Unter Stress sind wir dann aber doch schnell ins Deutsche gewechselt. Für Daniele war das dann manchmal hart, er stand dann daneben und wartete, bis es ihm irgendwer übersetzt hat. Das führte zwischendurch zu Missverständnissen, die unnötig gewesen wären.

#### ■ **Wie war der Zusammenhalt zwischen den Teilnehmern während des Rennens?**

In dem Bereich, indem ich unterwegs war, ich glaube rund um Platz 20, war es superlustig. Egal ob jetzt mit dem Logan, Yuji oder mit dem James. Das waren eigentlich die drei, die rund um mich herum waren. Der Zusammenhalt war super und man hat sich gefreut, wenn man die anderen in der Luft trifft. Man hat sich gegenseitig gratuliert, wenn der andere einen besseren Flug gemacht hatte und man sich am nächsten Turnpoint wieder getroffen hat. Der Remi beispielsweise war ein Supporter vom Yuji,

der hat mir einmal die Ballastweste wieder mit runtergenommen. Die hatte ich am Cima Tossa oben im Schnee liegen lassen und er hat sie dann am nächsten Tag für uns über den Berg getragen. Da war das gegenseitig Helfen und Zusammenarbeiten schon richtig, richtig cool.

#### ■ **Hast du irgendwelche persönlichen Erfahrungen oder Erkenntnisse aus dem Rennen gewonnen für Dich?**

Das Rennen hat mir schon geholfen, dass ich etwas mehr Selbstwert habe als noch vor dem Rennen. Die Zweifel an mich selbst sind etwas geringer geworden. Und das Rennen hat mir gezeigt, dass ich noch Übungs- oder Lernpotenzial im Umgang mit anderen habe, vor allem dann, wenn es stressig wird. Ich habe gelernt, dass ich teilweise meinen Stress und Frust noch an anderen Menschen auslasse. Das war mein Augenöffner. Wenn es gut läuft, lässig und lustig ist, ist es einfach, freundlich zu bleiben, aber genau in Stresssituationen müsste ich mich noch selber teilweise an die Nase fassen. Das ist sicher noch was, an dem ich arbeiten muss.

#### ■ **Hättest du noch einen Tipp für Frauen, wenn sie hören „Ach, Mädels das schaffst Du eh nicht!“?**

Das müsst ihr nicht immer für bare Münzen nehmen, wenn ihr das hört. Es ist egal, ob das Frauen oder Männer sagen. Jeder hat seine eigene Perspektive und das bedeutet nicht, das der- oder diejenige recht haben muss. Du weißt es erst dann, wenn du es selbst ausprobiert hast.

## Aus psychologischer Sicht

### Bedrohung durch Stereotypen

Eli beschrieb, dass ihr zu Beginn oft gesagt wurde, als Frau werde sie eh nicht weit kommen. Durch diese Aussagen wird ein Vorurteil (Stereotyp) über Frauen beim Gleitschirmfliegen aktiviert. Stereotypen gibt es über alle möglichen Gruppen von Menschen, sie sind allgegenwärtig und haben einen erheblichen Einfluss auf das Denken und Handeln. Stereotype beeinflussen die Selbstwahrnehmung und Selbstbewertung. Menschen identifizieren sich häufig unbewusst mit den Stereotypen ihrer eigenen Gruppe und passen ihr Verhalten, ihre Ziele und ihre Selbstkonzepte entsprechend an. Auch wenn solche Stereotype nicht immer der Realität entsprechen und jeder von uns individuelle Merkmale und Fähigkeiten besitzt, üben sie eine enorme Macht auf uns aus.

Solch ein Stereotyp, wie „Frauen kommen bei den X-Alps eh nicht weit“ kann im schlimmsten Fall zu einer sich selbsterfüllenden Prophezeiung werden und die Leistung erheblich mindern. In der Psychologie gibt es zahlreiche Studien über die Auswirkungen solcher Stereotypen. So schnitten Mädchen schlechter in Klausuren ab, wenn ihnen zuvor gesagt wurde, dass Mädchen schlecht in Mathe sind. Eli hat es geschafft, sich von diesen Vorurteilen nicht allzu sehr beeindrucken zu lassen, in dem sie sich den Satz von Claudia Bulgakowa „Frauen fliegen nicht schlechter, sondern anders“ vergewärtigt hat.



#### DIE AUTORIN

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

### Wenn wir uns mit Vorurteilen konfrontiert sehen, kann folgendes helfen:

Sich bewusst sein, dass ein negatives Stereotype existiert und angesprochen wurde.

- *Sich positive Vorbilder suchen. Eli Egger kann nun als positives Vorbild für andere Frauen dienen. Sie selbst hatte für die X-Alps noch kein solches Vorbild, allerdings hat ihr die Aussage von Claudia Bulgakowa geholfen.*
- *Sich einen neuen Rahmen suchen. Eli hat dies gut gemacht, indem sie nicht versucht hat, mit den anderen zu konkurrieren, sondern ihr eigenes Rennen, ihren eigenen Weg zu gehen.*
- *Sich der eigenen Stärken bewusst sein. Das Selbstvertrauen kann gesteigert werden, indem wir uns die bisherigen Erfolge nochmals in Erinnerung rufen und uns unserer Stärken bewusst werden. Hier kann ein Austausch mit Flugkollegen helfen.*
- *Positive Interaktionen: Der Austausch mit dem Team und anderen Teilnehmenden hilft, die Vorurteile abzubauen und neue Perspektiven einzunehmen. Als Eli dann im Ziel war, haben männliche Flugkollegen ihre vorherige Fehleinschätzung revidiert.*

Die Bedrohung durch Stereotype kann zu einer sich selbsterfüllenden Prophezeiung werden. Es ist wichtig, verschiedene Strategien anzuwenden und ein aufbauendes vielfältiges Umfeld zu schaffen, damit die negativen Auswirkungen von Stereotypen auf die eigene Leistung und das Verhalten reduziert werden.

### Ergebnisziele vs. Prozessziele

Grundsätzlich gibt es sogenannte Ergebnis- und Prozessziele. Ergebnisziele beziehen sich auf das gewünschte Endergebnis oder das Ergebnis, das erreicht werden soll. Sie konzentrieren sich auf das „Was“ und beschreiben das spezifische Ziel, das erreicht

werden soll. Diese Ziele sind an Ranglisten messbar und dienen als Maßstab für Erfolg oder Misserfolg. Prozessziele hingegen beziehen sich auf die Schritte oder Aktivitäten, die erforderlich sind, um das Endergebnis zu erreichen. Sie konzentrieren sich auf das „Wie“ und beschreiben die spezifischen Handlungen oder Verhaltensweisen, die erforderlich sind, um das Ziel zu erreichen. Prozessziele sind von einem selbst kontrollierbar und können als Maßstab für den Fortschritt dienen.

Eli hat sich nicht an der Platzierung orientiert, sondern ihr Ziel war, jeden Tag ihr Bestes zu geben. Sie hat mit Hilfe von Julian täglich eine Route geplant und versucht, diese umzusetzen. Somit lag ihr Fokus auf dem Fortschritt/Prozess während den X-Alps und weniger auf dem Ergebnis. In der sportpsychologischen Literatur besteht Einigkeit darüber, dass Prozessziele in der Regel effektiver sind, weil Sportler hierauf einen realen Einfluss haben. Bei Ergebniszielen hängt das Ergebnis auch von der Leistung der anderen ab und darauf haben wir nunmal keinen Einfluss. Außerdem fühlen sich Sportler mit Prozesszielen weniger unter Druck gesetzt, sind somit gelassener und können eher ihre optimale Leistung abrufen. Bei Prozesszielen kann ich erfolgreich sein, auch wenn ich nicht gewinne oder die erwünschte Platzierung erreicht habe. Wenn es gelungen ist, einen bestimmten Prozess oder eine bestimmte Taktik umzusetzen, ist das dennoch ein Erfolg. Langfristig betrachtet sind Sportler, die sich an Prozessen anstatt an Ergebnissen orientieren, motivierter und erfolgreicher.

Eine Kombination aus beiden Zielarten kann dazu beitragen, den Fortschritt zu messen und motiviert zu bleiben, während man auf das gewünschte Ergebnis hinarbeitet. Im Allgemeinen sind die gewünschten Ergebnisziele eh in einem vorhanden, weshalb es aus meiner Sicht wichtiger ist, sich mit dem „Wie“ bzw. der inneren Haltung zu beschäftigen, die dazu führt, das gewünschte Ergebnis zu erreichen.

Eli hat anschaulich bewiesen, dass Frauen durchaus in der Lage sind, an einem Wettbewerb wie den X-Alps teilzunehmen, ganz nach ihrem Motto „Geht nicht, gibt's nicht!“ ▽



DHV Jugend

ROBERT BUSCH

# Wieder einmal aufgetreht

TEXT: JAN-LUIS PÖNITZ

Schon bei der Einfahrt in das Tal, in dem das Event stattfindet, steigt die Vorfreude. Endlich wieder in dem Fluggebiet unterwegs, wo ich vor zwei Jahren meine ersten Thermikflüge mit einer Toplandung abschließen konnte. Der riesige Startplatz auf dem Treh hilft dabei enorm.

Trotz der zunächst mäßigen Wettervorhersage ist die DHV-Jugend guter Dinge und wir freuen uns auf eine gute Zeit. Nicht zuletzt ist das der tatkräftigen Unterstützung und Gastfreundschaft des 1. Para-Ski-Club Saar zu verdanken. Schon am Abend des Anreisetags begrüßt uns eine beheizte Hütte und gekühltes Bier. Für unser leibliches Wohl ist also gesorgt und als traditionelles Highlight darf die riesige Pfanne Käsespätzle nicht fehlen. Auch die Flammkuchenbäckerei am Donnerstag macht sehr viel Spaß und bleibt uns bestimmt noch lange in Erinnerung. Außerdem ist immer jemand bereit gewesen, uns mit dem Vereinsbus zu shutteln oder uns auf dem Weg nach oben im eigenen Auto mitzunehmen, wenn man die Thermik doch nicht fand.

Nachdem wir am Donnerstagmorgen die erste Vorstellungsrunde und das Wetterbriefing hinter uns haben, geht es auch schon zu den verschiedenen Landeplätzen. Selbstverständlich werden wir auch vor dem Landwirt gewarnt, der eine Landung auf seiner Wiese mit dem Einsatz des Mähtraktors über dem Schirm belohnt.

Da das Wetter nicht wirklich zum Fliegen taugt, bleiben die meisten am Boden. Einige entscheiden sich trotzdem zum Hike+Fly. Den Abend nutzen wir, um bei einem Vortrag von Peter Cröniger viel über Sicherheit beim Gleitschirmflug zu lernen. Es gibt keine Frage, die unbeantwortet bleibt, da Peter auf einen unglaublich großen Wissensschatz zurückgreifen kann und diesen auch gerne mit uns teilt. Ich muss dabei feststellen, dass bei meiner Schulung 2020 teilweise überholtes Wissen vermittelt wurde.

Während wir am Freitagmorgen noch etwas schlaftrunken unsere Croissants und Baguettes frühstücken, die unsere Event-Leiterin Therese für uns organisiert hat, verfolgen wir ihr Wetterbriefing. Aufgrund des starken Windes ist aber kein Flugwetter und wir nutzen den Vormittag, um unter Aufsicht und Anleitung von Peter unsere Fähigkeiten beim Groundhandling auf der Landewiese am Campingplatz zu üben.

Am Nachmittag teilt sich die Gruppe auf in Team Kletterpark und



Folge uns auf Instagram @dhv\_jugend



AXEL WEBER

## Info

Frühlingserwachen 28.03.-01.04.  
Drachen-Schnupperkurs 02.-04.05.  
DHV-Jugend goes Spreewald Open 2024, inkl.  
Windenschein 05.-12.05.  
HG Weekend und Grillen und Soaren 17.-20.05.  
SIV Idrosee 27.-31.05.  
Moselwunder 30.05.-02.06.  
Wasserkuppe – Der Berg der Flieger 06-09.06.  
XC-Pushen Pustertal 13.-16.06.  
Bayerwald – Fliegen im Woid 21.-25.06.  
Dünensoaring Dänemark 29.06.-06.07.  
unter [www.dhv-jugend.de/events](http://www.dhv-jugend.de/events)

Team Eiscafé. Da wir im Kletterpark glaubhaft versichern, dass wir selbstverständlich alle Französisch verstehen, findet die Einweisung auch auf Französisch statt. Durch wissendes Nicken bei

Nachfragen können wir diese Fassade aufrechterhalten. Nachdem wir das geschafft haben, legen wir los und wundern uns über die geringe Höhe, bis uns auffällt, dass wir auf dem Kinderparcours sind. Wahrscheinlich hat der Mitarbeiter das in einem Nebensatz auch erwähnt. Die großen Kletterrouten haben es doch in sich und der ein oder andere muss sich bei einzelnen Etappen überwinden. Das Highlight ist die am Ende über den See gespannte Zipline, bei der man zum Ende hin den Baum etwas schneller näherkommen sieht, als man erwartet.

Entgegen der Vorhersage fliegt es am Abend doch noch. Die Anstrengungen vom Kletterpark sind vergessen und wir machen noch wunderschöne Abendflüge.

Nachdem dann alle eingesammelt sind und unsere Fahrzeuge wieder im Camp stehen, stürzen wir uns hungrig auf die Käsespätzlepfanne.

Der Samstag ist der perfekte Flugtag. Stundenlange Flüge bei bes-

tem Wetter sind kein Problem. Im Laufe des Tages zerstreut sich unsere Gruppe über alle Berge. Besonders beim Treh geht die Luft gut nach oben. Während ich zusammen mit einigen Abgesoffenen Mittag esse, können wir einen riesigen Schwarm Flieger, darunter auch einzelne Drachen, beim Aufdrehen in der Ferne beobachten.

Den letzten Eventmorgen am Sonntag nutzen einige von uns die ruhige Luft und wandern morgens um halb sieben den Gustiberg hoch. Da ich nicht so früh aus dem Schlafsack komme, weiß ich nur aus Erzählungen, dass es tolle Flüge waren.

Schweren Herzens packe ich am Sonntagmittag bei bestem Flugwetter meinen Schirm und mein Zelt zusammen, um die Heimfahrt anzutreten. Dabei steht für mich aber schon fest, dass ich dieses Event wieder besuchen werde.

Vielen Dank an alle, die dieses Event zu einem so großartigen gemacht haben. ▽

Vol libre!

## WE LOVE TO FLY Fly-Safe Produkte

### RETTUNGSSCHNUR MIT SIGNALPFEIFE

30 m Leine auf Rolle - 70daN  
Hochwertige Signalpfeife des  
Herstellers Lübold von der Crone  
**Preis 15,30 €**



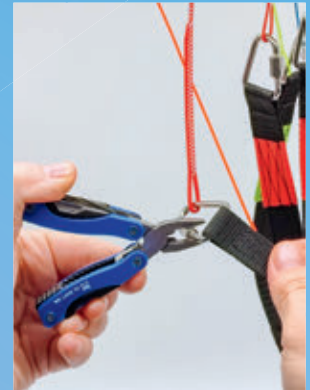
### SAFE TREE KIT (FIRST-AID- & BAUMSICHERUNGS-SET)

**Lieferumfang:**

- + Erste-Hilfe-Set (wasserdicht verpackt):  
2x Verbandpäckchen, 2x sterile  
Wundauflage, Pflaster-Set,  
Heftpflasterrolle, Handschuhe
  - + Rettungsdecke
  - + Rettungsschnur
  - + Baumsicherung : 180cm Bandschlinge,  
1 Karabiner ( beides von Edelrid)
  - + Signalpfeife an der Gurtschnalle
  - + Befestigungsleine 50cm
- Maße: ca. 12cm x 17cm x 6 cm  
(zusammengerollt), Gewicht 315 g  
**Preis 72,30 €**

### FIRST AID KIT

- inkl. Tasche
- + Erste-Hilfe-Set: 2x Verbandpäckchen,  
2x sterile Wundauflage, Pflaster-Set,  
Heftpflasterrolle,  
Handschuhe, Rettungsdecke
- Maße: ca. 12cm x 14cm x 6 cm,  
Gewicht 150g  
**Preis 25,90 €**



### MINI-MULTITOOL - WE LOVE TO FLY

- inkl. Tasche  
Größe L 7 cm / B 3,5 cm  
Gewicht: 95g (ohne Tasche)  
Funktionen:  
- Zange, Messer, Kreuzschlitz,  
Flaschenöffner, Säge,  
Schlitzschraubenzieher,  
Dosenöffner, Feile  
**Preis 7,50 €**



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

Die Preise enthalten die gesetzliche Mehrwertsteuer und verstehen sich zuzüglich Versandkosten, es sei denn, das Produkt ist als versandkostenfrei ausgewiesen. Für die Lieferung innerhalb Deutschlands betragen die Versandkosten gewichtsabhängig zwischen 6,90 und 19,90 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 3,50 und 5,30 Euro.



Paragliding Club Achenkirch

## Gleitschirmfliegen in Achenkirch

Am Achensee in Österreich hat sich der Verein Paragliding Club Achenkirch gegründet, der sich für einen geordneten und reibungslosen Gleitschirmsport in Achenkirch einsetzt. Aktuell gibt es jetzt an der Christlum zwei offizielle Landeplätze für Winter und Sommer, für die auch um die Entrichtung einer Landegebühr gebeten wird. Der Verein bittet dringend darum, dass in Zukunft bei allen Flügen in Achenkirch (z.B. Unnütz, Christlum) niemand mehr außerhalb dieser offiziellen Landeplätze landet, um die Bemühungen des Vereins um einen akzeptierten Flugbetrieb nicht zu gefährden.

Infos: [www.paraglidingclub-achenkirch.at/what-we-do](http://www.paraglidingclub-achenkirch.at/what-we-do)



*Mach mit für eine nachhaltige Zukunft!*

*Entdeckt auf unserer Nachhaltigkeitsseite*

*[www.dhv.de/piloteninfos/nachhaltigkeit](http://www.dhv.de/piloteninfos/nachhaltigkeit)*

*aktuelle Best Practice Beispiele und lasst euch von den Aktionen inspirieren.*

*Macht gerne mit und teilt eure Beispiele mit uns unter:*

*[flugbetrieb@dhvmail.de](mailto:flugbetrieb@dhvmail.de).*

ANZEIGE

# Lynx 2

**LEAVE NO TRACE**













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



**BGD**  
BRUCE GOLDSMITH DESIGN



**GARANTIERT DRACHENFLIEGEN**

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



**DHV-Schleppauskünfte**

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

**DHV-Rechtsberatung**

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



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



## SicherheitstrainingsCenter

DHV-zertifiziertes Training



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

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

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



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



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



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



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



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



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



**DHV  
 EMPFOHLENES  
 SIMULATORTRAINING**



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

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



## DHV Regionalbeiräte > Deine Ansprechpartner vor Ort!

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

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

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

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

**Regionalbeirat Südost**  
 (Region Bayern)  
**Dieter Lische**  
[regionalbeirat-suedost@dhv.de](mailto:regionalbeirat-suedost@dhv.de)

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

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

# Neue Geräte mit DHV-Musterprüfung

Alle Testberichte und Gerätedaten auf [www.dhv.de](http://www.dhv.de) unter DHV Prüfstelle

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



ALLE FOTOS HERSTELLER



## NOVA Codex

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



## PROFLY Leeloo

Der Gleitschirm PROFLY Leeloo des Herstellers Professional Flying Team GmbH hat die Musterprüfung des DHV mit Klassifizierung B, nach den LTF NFL HG/GS 2-565-20, EN 926-2:2013+A1:2021, EN 926-1:2015 in der Größe T erfolgreich abgeschlossen. Produktinformationen des Herstellers unter <http://www.profly.org>



## PHI Viola 2

Der Gleitschirm PHI Viola 2 des Herstellers Papesh GmbH hat die Musterprüfung des DHV mit Klassifizierung C, nach den LTF NFL HG/GS 2-565-20, EN 926-2:2013+A1:2021, EN 926-1:2015 in der Größe 16a erfolgreich abgeschlossen. Produktinformationen des Herstellers unter <https://phi-air.com/>



## Sönke Gehrke, GSW 1500-2

Die Schleppwinde GSW 1500-2 des Herstellers Sönke Gehrke hat die Musterprüfung des DHV nach den Lufttüchtigkeitsforderungen für HG und GS erfolgreich abgeschlossen. Produktinformationen des Herstellers unter [www.dhv.de](http://www.dhv.de) Gerätedatenbank auf [www.dhv.de](http://www.dhv.de) in DHV-Musterprüfstelle



## PHI Tenor 2 light

Der Gleitschirm PHI Tenor 2 light des Herstellers Papesh GmbH hat die Musterprüfung des DHV mit Klassifizierung B, nach den LTF NFL HG/GS 2-565-20, EN 926-2:2013+A1:2021, EN 926-1:2015 in den Größen 17 und 25 erfolgreich abgeschlossen. Produktinformationen des Herstellers unter <https://phi-air.com/>



## Drachenflierverein Böisingen e.V., SW02-DFVB

Der Startwagen-Hängegleiter SW02-DFVB des Herstellers Drachenflierverein Böisingen e.V. hat die Musterprüfung des DHV nach den Lufttüchtigkeitsforderungen für HG und GS erfolgreich abgeschlossen. Produktinformationen des Herstellers unter [www.dhv.de](http://www.dhv.de) Gerätedatenbank auf [www.dhv.de](http://www.dhv.de) in DHV-Musterprüfstelle



## PHI Scala2

Der Gleitschirm PHI Scala 2 des Herstellers Papesh GmbH hat die Musterprüfung des DHV mit Klassifizierung D, nach den LTF NFL HG/GS 2-565-20, EN 926-2:2013+A1:2021, EN 926-1:2015 in den Größen 18, 19, 20, 21 und 23 erfolgreich abgeschlossen. Produktinformationen des Herstellers unter <https://phi-air.com/>

## Sicherheitsmitteilungen



Infos auf [www.dhv.de](http://www.dhv.de) unter Sicherheitsmitteilungen (rechte Spalte) Damit ihr immer aktuell informiert werdet, tragt euch bitte auf [WWW.DHV.DE](http://WWW.DHV.DE) unter Mitgliederservice in die Mailingliste ein.

### Sicherheitsmitteilung PHI Gleitschirme mit Tragegurten R07

Gleitschirm PHI ALLEGRO X-Alps 20 DHV GS-01-2617-21, PHI ALLEGRO X-Alps 21 DHV GS-01-2618-21, PHI ALLEGRO X-Alps 22, DHV GS-01-2619-21, PHI ALLEGRO X-Alps 24 DHV GS-01-2620-21, PHI ALLEGRO X-Alps 17 DHV GS-01-2630-21, PHI ALLEGRO X-Alps 19, DHV GS-01-2631-21, PHI MAESTRO 2 19 DHV GS-01-2701-22, PHI MAESTRO 2 21 DHV GS-01-2702-22, PHI MAESTRO 2 22 DHV, GS-01-2703-22, PHI MAESTRO 2 23 DHV GS-01-2704-22, PHI MAESTRO 2 25 DHV GS-01-2705-22, PHI MAESTRO 2 17 light, DHV GS-01-2735-22, PHI MAESTRO 2 18 light DHV GS-01-2736-22, PHI MAESTRO 2 19 light DHV GS-01-2737-22, PHI MAESTRO 2 22 light DHV GS-01-2738-22, PHI MAESTRO 2 23 light DHV GS-01-2739-22, PHI MAESTRO 2 25 light DHV GS-01-2740-22, PHI MAESTRO 2 21 light, DHV GS-01-2741-22

PHI Paragliders hat eine Sicherheitsmitteilung erlassen, die PHI Gleitschirme mit den Tragegurten R07 betrifft. Bei diesen Tragegurten ist die B-Ebene mit einer 800 daN Technora-Leine am Tragegurt aufgehängt. Bei einem PHI ALLEGRO X-Alps 20, Baujahr 3/2021, war es im Flug zum Abriss der B-Leinen-Aufhängung am Tragegurt gekommen. Der Pilot konnte den Schirm notlanden und blieb unverletzt. PHI ordnet eine Überprüfung der Tragegurte durch den Halter an und bietet einen Austausch beschädigter Bauteile an. Die Maßnahme muss vor dem nächsten Flug durchgeführt werden. [www.dhv.de/newsdetails/article/sicherheitsmitteilung-phi-gleitschirme-mit-tragegurten-r07/](http://www.dhv.de/newsdetails/article/sicherheitsmitteilung-phi-gleitschirme-mit-tragegurten-r07/)

SICHERHEIT LEICHT VERPACKT

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



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



ALPIN SUPERLIGHT  
FÜR DEINE SICHEREN GLÜCKSMOMENTE

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



MIDDLE-B HIGHLIGHT  
FÜR DEIN SICHERES WEITERKOMMEN

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



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



SAFE FUN



v.l.n.r der neu gewählte Vereinsvorstand.  
 Gotthard Liehr, Ruben Neureuther, Benjamin Etienne, Natalie Sandel,  
 Torsten Elstermann, Benjamin Seiter, Norbert Merz

Delta Club Condor Wehr  
**Jahreshauptversammlung 2023**

*Unser Verein traf sich zur jährlichen Jahreshauptversammlung in Wehr. 29 Vereinsmitglieder waren vor Ort. Torsten Estermann, unser Vorsitzender, referierte einen Jahresüberblick rund um die Vereinsaktivitäten. Das Wichtigste: Harry Mueller flog am 17.06.2023 einen neuen, sagenhaften Rekord von unserem Startplatz der Heue. 213 km tief ins bayrische Flachland hinein. Die Ergebnisse vom Condorcup: Streckenflug 1. Thomas Rothmann, 2. Harry Müller, 3. Klaus Baumgartner, Ziellanden: 1. Benjamin Seiter, 2. Harry Müller, 3. Benjamin Etienne*

*Im Anschluss referierte Christoph Nägele. Er zog ein tolles Resümee hinsichtlich unseres neuen Abkommens mit der benachbarten Luftsportgemeinschaft Hotzenwald. Erfreulicherweise gab es keinerlei Beanstandungen, was aufzeigt, dass die neu ausgehandelten Abmachungen seitens sämtlicher Piloten und auch Gastpiloten eingehalten wurden. Bei den anschließenden Wahlen wurde Thorsten Elstermann/1. Vorsitzender und Norbert Merz/ Geländewart bestätigt. Neu besetzte und gewählte Ämter: Stellvertretender Vorsitzender Benjamin Etienne, Schriftführer Benjamin Seiter, Kassiererin Nathalie Sandel, Beisitzer Gotthard Liehr und Beisitzer Ruben Neureuther. Die wichtige Geländeaufsicht & Sicherheit wird in bewährter Weise von Christoph Nägele übernommen.*

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



Gleitschirmverein GSV Heuberg-Baar  
**Dirndl- und Lederhosenfliegen zum dreißigjährigen Jubiläum**

*Der Gleitschirmverein GSV Heuberg-Baar feierte 2023 sein dreißigjähriges Jubiläum. Ende 1993 trafen sich 28 Flugbegeisterte in Gosheim und gründeten einen Gleitschirmverein. Die Mitglieder kommen von der Baar, dem Heuberg und bis vom Bodensee. Dass das Miteinander zwischen Jung und Alt gut funktioniert, zeigt der Umstand, dass viele der Gründungsmitglieder noch im Verein aktiv sind. Der Verein hat sich rasant entwickelt und hat auch einen kontinuierlichen Zuwachs an Piloten erfahren. Weitere Neulinge und Interessenten sind herzlich willkommen. Von Ausflügen bis zum Angebot von Startplätzen und Flugmöglichkeiten in unserer Region bietet der Verein ein breites Spektrum. In der Flugsaison wird bei fliegbarem Wetter jeden Samstag und Sonntag geschleppt. Seit letztem Jahr hat der GSV-H-B eine Elektrowinde. Weltweite Beachtung findet auch in diesem Jubiläumsjahr unser Mitglied Phillipp Haag, der neuerdings bei internationalen Wettbewerben hervorragende Platzierungen erreichte. Zum herbsthlichen Ausklang hat sich die Vorstandschaft eine Gaudi einfallen lassen. Am Sonntag fand bei leider knackigen Temperaturen auf dem Schleppgelände Eichenhärtele bei Dürbheim ein Dirndl- und Lederhosenfliegen statt. Für die Zukunft wünscht sich der Verein weiterhin eine positive Entwicklung in gleich lockerer Art, wie Alles begann. Allen viel Spaß, Erfolg und weiterhin ausreichend Akzeptanz in der Region, um diesen wunderschönen naturnahen Sport noch lange genießen zu können.*

**Reinhold Braun**  
[www.gsv-heuberg-baar.de](http://www.gsv-heuberg-baar.de)

## Paragliding-West Neues Fluggelände

Wer hätte nicht gern ein tolles Fluggelände direkt vor der eigenen Haustür? Dies haben wir uns als Verein auch gedacht und entsprechende Schleppstrecken in unserer Gegend gesucht und in der Nähe von Erkelenz gefunden. Mit den Landwirten, der Gemeinde und dem DHV haben wir den gesamten Prozess der Geländezulassung in 2021 erfolgreich durchlaufen. Erfolgreich? Nicht ganz, denn die Untere Naturschutzbehörde (UNB) hat Ihre Bewilligung wegen Brutzeiten auf die Monate September bis Februar beschränkt. Ein Zeitraum in dem der Thermikofen erkaltet ist.

Damit konnten und wollten wir uns nicht zufrieden geben. In Abstimmung mit dem Geländereferat des DHV haben wir ein Gutachten zur Verträglichkeit von Fauna – insbesondere Kiebitzen – und Gleitschirmsport beauftragt. Dieses Gutachten ist trotz vieler Widrigkeiten



jetzt fertiggestellt worden und hat zu einem für beide Seiten zu sehr zufriedenstellendem Ergebnis geführt. Im Kern besteht der Kompromiss darin, dass wir zu Beginn einer jeden Brutsaison durch eine Begehung feststellen, wo die Kiebitze tatsächlich brüten und beantragen dann bei der UNB eine Genehmigung nur für die Startstellen, die mehr als 500 m von den Nestern entfernt sind. Damit schaffen wir eine Win-Win-Situation sowohl für den Vogelschutz als auch den Gleitschirmsport. Die UNB erhält aktuelle Daten über die Vogelpopulation in dem betreffenden Areal und unsere Pilotinnen und Piloten können an den freigegebenen Startstellen das ganze Jahr über ihren Sport ausüben.

**Georg Becker**

## Aufwind Brettachtal 25-jähriges Bestehen

Ende September fand am Startplatz in Buchhorn die 25-Jahr-Feier des Gleitschirm-Clubs Aufwind Brettachtal statt. Unter dem Motto „Gemeinsam fliegen und feiern“ versammelten sich Vereinsmitglieder, Ehemalige, Verpächter und Unterstützer zu einem lockeren Grillfest. Der Verein wurde 20.03.1998 von acht flugbegeisterten Piloten (von denen noch fünf aktiv Gleitschirm fliegen) im schönen Hohenloher Land, in einem „Mostkeller“ gegründet. Zwischenzeitlich ist der Club auf über 100 Mitglieder gewachsen und hat fast für jede Windrichtung einen geeigneten Startplatz. Das Wetter erlaubte es auch, dass unser Gründungsmitglied Wolfgang seinen 25-Jahr-Jubiläumsflug durchführen konnte. Das Grillfest bot eine große Auswahl an leckerem Essen. Ganz besonderen Dank den Mitgliedern, die für das große Salat- und Kuchenbuffet gesorgt haben. Auch für die Getränke war bestens gesorgt. Während des geselligen Beisammenseins hatten die Gäste die Möglichkeit, alte Bekanntschaften aufzufrischen und neue Kontakte zu knüpfen. Die Feier bot eine wunderbare Gelegenheit, sich über die gemeinsame Leidenschaft für den Gleitschirmsport auszutauschen und Erfahrungen zu teilen. Die 25-Jahr-Feier des Gleitschirm Clubs Aufwind Brettachtal war ein voller Erfolg und bot den Gästen die Möglichkeit, das 25-jährige Bestehen gebührend bis in die späte Nacht zu feiern. Ein besonderer Dank gilt den Organisatoren, die mit viel Engagement diese gelungene Feier auf die Beine gestellt haben.

**Uwe Schwab**

<http://aufwindbrettachtal.de>



ANZEIGEN

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

Flugferien mit Stil

Elcampillo.info CaboActivo.com Tel. 34 950 525779

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

Alle Preise inkl. Rückversand

**GLEITSCHIRMSERVICE ROTH**

[www.gleitschirmservice-roth.de](http://www.gleitschirmservice-roth.de)  
Kemptenerstr. 49 | 87629 Füssen | Tel. 0170-9619975



Klaus Renz am Pic de Bure (Haute Provence, Südfrankreich)

## Drachenflieger Hohenneuffen Weihnachtsfeier

Zu einem üppigen 3-Gänge-Menü traf sich der DCH Anfang Dezember. Anschließend fasste Tina Schwer die nationalen und internationalen Auftritte der Elite zusammen. The same procedure as every year hieß es in der Gleitschirmbundesliga, wurde es doch auch dieses Jahr wieder „nur“ Silber. Dann schilderte Julian Schweizer mit Fotos und Videosequenzen seine Erfahrungen aus dem Walk and Fly rund um den Eiger in der Schweiz. Lorenz Ziegler überraschte die Anwesenden mit der Ankündigung, einen Serviceladen für Gleitschirme zu eröffnen. Er nutzte die Corona-Zeit, sich ausführlich mit der Fertigung, Reparatur und Prüfung der Fluggeräte auseinanderzusetzen. Damit füllt er die Lücke, die Hans Madreiter hinterlassen hat, der seinen luftfahrttechnischen Betrieb in Neuffen geschlossen und sich aufs Altenteil nach Spanien zurückgezogen hat. Es gibt noch Drachenflieger im DC H! Klaus Renz belegte in der Drachenliga Platz 2. Der Vorsitzende Martin Heber stimmte dann auf das Jahr 2024 ein: Am 20. Juli feiert der DC H auf der Landwiese unter dem Josef-Stellbauer-Startplatz sein 50-jähriges Jubiläum. Alle Freunde des Vereins sind schon jetzt herzlich eingeladen.

**Dieter Rebstock**

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



## RDG Poppenhausen Windenfliegen

Im Frühjahr 2023 hat der Rhöner Drachen- und Gleitschirmflieger-Verein eine neue Elowin gekauft. Geschleppt wird auf dem Gelände des ACL in Lauterbach-Wernges. Die Schleppstrecke hat eine Länge von ca. 800 Metern und die Ausrichtung 06/24. Die östliche Startrichtung ist besonders interessant, da es auf der nahe gelegenen Wasserkuppe für diese Windrichtung keine Startmöglichkeit gibt. Der Probetrieb in der Saison 2023 hatte eine eingeschränkte Zulassung für vereinsinternen Schleppbetrieb. Seit 1. November ist die Zulassung auch auf Gastflugbetrieb erweitert. Geschleppt wird hauptsächlich an Wochenenden und Feiertagen. Das Gelände ist thermisch attraktiv. Es wurden in 2023 bereits die ersten Strecken aus der Winde geflogen. Für weitere Infos einfach eine Mail an [windenfliegen@rdg-ev.de](mailto:windenfliegen@rdg-ev.de) oder unter [www.rdg-ev.de](http://www.rdg-ev.de). Wir hoffen auf reges Interesse und sehen uns am Startplatz!

**Petra Mans**

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

ANZEIGE



## Anzeigen Hotline

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

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



**Harzer Drachen- und Gleitschirmverein Goslar (HDGV e.V.)  
Harzcup 2023**

*Im Rahmen der Weihnachtsfeier hatten wir traditionell zur Siegerehrung des Harzcups 2023 im Maltermeisterturm in Goslar geladen. Für alle Leser des DHVmagazin, die diesen Wettbewerb nicht kennen, hier werden Flüge gewertet, die im Umkreis von 111 km um den Rammelsberg in Goslar gestartet werden. Trotz des schlechten Wetters konnten spannende und überraschende Ergebnisse erfliegen werden. So gewann Charlotte Peitz mit riesigem Abstand die Damenwertung. Mit ihren Flügen platzierte sie sich auch noch auf den 2. Platz der Standard-Wertung overall. In einem interessanten Vortrag schilderte sie, an welchen Wettkämpfen sie als Einsteigerin im Laufe des Jahres noch teilgenommen hatte. Gesiegt hat in der Standard-Wertung Alexander Pompe und Dritter wurde Dietmar Strothmann. Bei den Damen konnten sich Orsolya Pogany und Sabine Kleemann platzieren. Wir, die Veranstalter des Harzcups, hatten natürlich gehofft, wenigstens in einer Wertung erfolgreich zu sein und haben in der Sport-Wertung unseren besten Mann ins Rennen geschickt. Konrad Görg vom HDGV siegte in der Standardwertung mit drei beeindruckenden Flügen vor Peter Siebert und Simon Bornschier. Der Sieg in der Mannschaftswertung ging an den PC-Werratal-Eschwege-Eichsfeld. Für manche Gleitschirmflieger liegt der Reiz des Sportes nicht darin, so weit wie möglich zu fliegen, sondern so viel Zeit wie möglich zwischen Wolken und Erde zu genießen. Jürgen Reinhold blieb bei fünf Flügen über 24 Stunden in der Luft. Für Piloten, die sich mal eben kein 100 km-Dreieck zutrauen oder gar Anfänger im Bereich Streckenflug sind, hatten wir ebenfalls eine knifflige Aufgabe gestellt. Sie sollten ein 15 km-FAI-Dreieck fliegen und dabei so dicht wie möglich an die 15 km kommen. Das hat Akos Rapp mir 15,48 km fast exakt geschafft. Wir gratulieren allen Gewinnern, bedanken uns bei allen Sponsoren Paracenter.com, DHV, Kontest-Gleitschirmservice und moselglider.de und wünschen allzeit gute Flüge.*

**Frank Lange**  
www.hdgv.de



**Althofdrachen  
Neues Clubfahrzeug**

*Man könnte sagen „endlich“ wurde ein neues Clubauto in Dienst gestellt. Nachdem der alte Opel Omega durch die vielen Schlechtwegkilometer tatsächlich am Ende war, hat die Vorstandschaft beschlossen ein neues gebrauchtes Fahrzeug anzuschaffen. Die Wahl fiel auf einen Subaru Forrester mit permanent - Allrad. Das Fahrzeug wurde von Horst in seiner Werkstatt für den Drachentransport umgebaut und durch Stefan und Philipp nach Althof gebracht. Die Wintererprobung wurde beim jüngsten Schneefall erfolgreich abgeschlossen. Damit können wir wieder zuverlässig Mitglieder und Gäste zum Startplatz bringen. Hoffentlich wird es uns lange treue Dienste erweisen.*

**Philipp Weisenburger**  
<https://althofdrachen.de>

ANZEIGE

**Gleitschirmreisen**

38x Europa

KUBA, MAROKKO, ARGENTINIEN, BRASILIEN, KOLUMBIEN, SÜDAFRIKA, NEPAL

**BLUE SKY** **FLIEGEN MIT FREUNDEN**

www.bluesky.at · Tel. +43 4842 5176



Juraflieger  
**Neue Winde**

*Der 1. Drachen und Gleitschirmclub Jura Altmühltal fliegt seit dieser Saison mit der neu entwickelten NOVA Elowin Elektrowinde. Nach zahlreichen Arbeitsstunden und Tüfteleien konstruierten die „Waltersberger“ einen Anhänger mit der Elowin. Tatkräftig unterstützt wurden sie dabei von Christoph Hammerbacher, Miteigentümer der Fa Büromöbel Hammerbacher. Dr.-Ing. Jürgen Eckert (Entwicklungsleiter bei SKYTRAXX) fertigte noch dazu den passenden Akku. Bezuschusst wurde das Projekt vom DHV. Am 14.6.2023 war es dann endlich soweit und die Elowin konnte in Winnberg, dem OST- Westgelände des 1.DGCSA den Betrieb aufnehmen. Einen Tag später leistete die Elowin auch in Waltersberg, dem Nord-Süd Gelände sehr gute Dienste. Da der Andrang entsprechend groß war, leistet die gute alte KOCH 4 Winde Unterstützungsarbeit. Von den Toppiloten wurden auch gute Strecken geflogen, während alle anderen die zuverlässige Thermik des Waltersberger Geländes genossen. Seither schleppte die ELOWin an 30 weiteren Schlepptagen die Gleitschirmflieger sicher in die Luft. Hans Bausenwein, Jürgen Eckert, Martin Schönauer und Markus Reindl, alle 4 Einweisungsbeauftragte des DHV wiesen alle 4 Windenfahrer des Vereins in die etwas fremde und neue Technik der Elowin ein. Mit Spannung erwarten die Flieger die Zulassung der Fernbedienung der Elowin, wodurch sich die ohnehin schon hohe Sicherheit des Windenstarts nochmal erhöhen wird.*

**Markus Reindl**  
<https://www.wolkensucher.de>



Seminarleiter Hans Claude (mit dem Rücken zum Betrachter) und Anja Claude (rechts am Bildrand) mit dem Ostallgäuer Gleitschirmflieger e.V. im Meteorologischen Observatorium Hohenpeißenberg

Ostallgäuer Gleitschirmflieger  
**Wetterseminar im Observatorium auf dem Hohenpeißenberg**

*Ende 2023 trafen sich 40 Piloten im Meteorologischen Observatorium Hohenpeißenberg (Bayern). Seminarleiter Hans Claude und Anja Claude, beide OAL-GS-Mitglieder und Diplom-Meteorologen, gaben einen Einblick in Wetterprognosen und wie wir sie als Flieger nutzen können. Verschiedene Tools für die Wettervorhersage wie zum Beispiel pmet, Windy oder Meteoparapente, um Thermik, Inversionen und Wettergefahren vorherzusehen, sollten wir Flieger kennen. Wichtig: Den letzten Wettercheck vor Entscheidung für ein Fluggebiet am Tag selbst morgens durchführen, um aktuellste Daten abzurufen. Nutzt das Vorhersagemodell IconD2, da es die beste Auflösung für Zentraleuropa bietet. Der Grundwind sollte nicht mehr als 10-15 km/h betragen. Wer besonders gut vorbereitet sein möchte, lernt Temps lesen und auszuwerten. Ein Temp ist die grafische Darstellung von Temperatur, Taupunkt, Windgeschwindigkeit und -richtung mit der Höhe. Die Daten kommen entweder aus einer Messung (Radiosonde) oder eben aus der Vorhersage. Mit etwas Übung enthalten sie auf einen Blick alle Informationen zu Thermik, Inversion, Wolkenbildung, Gewitterneigung und Wind. Wer interessiert ist, zum Beispiel unter Wikipedia (Suchbegriff „Vertikalprofil“) findet man Erläuterungen zu Temps.*

**Kirsten Meisinger**  
<https://www.oal-gs.de/>



## FLY JACKET

### The FLY JACKET - Where Innovation meets Adventure

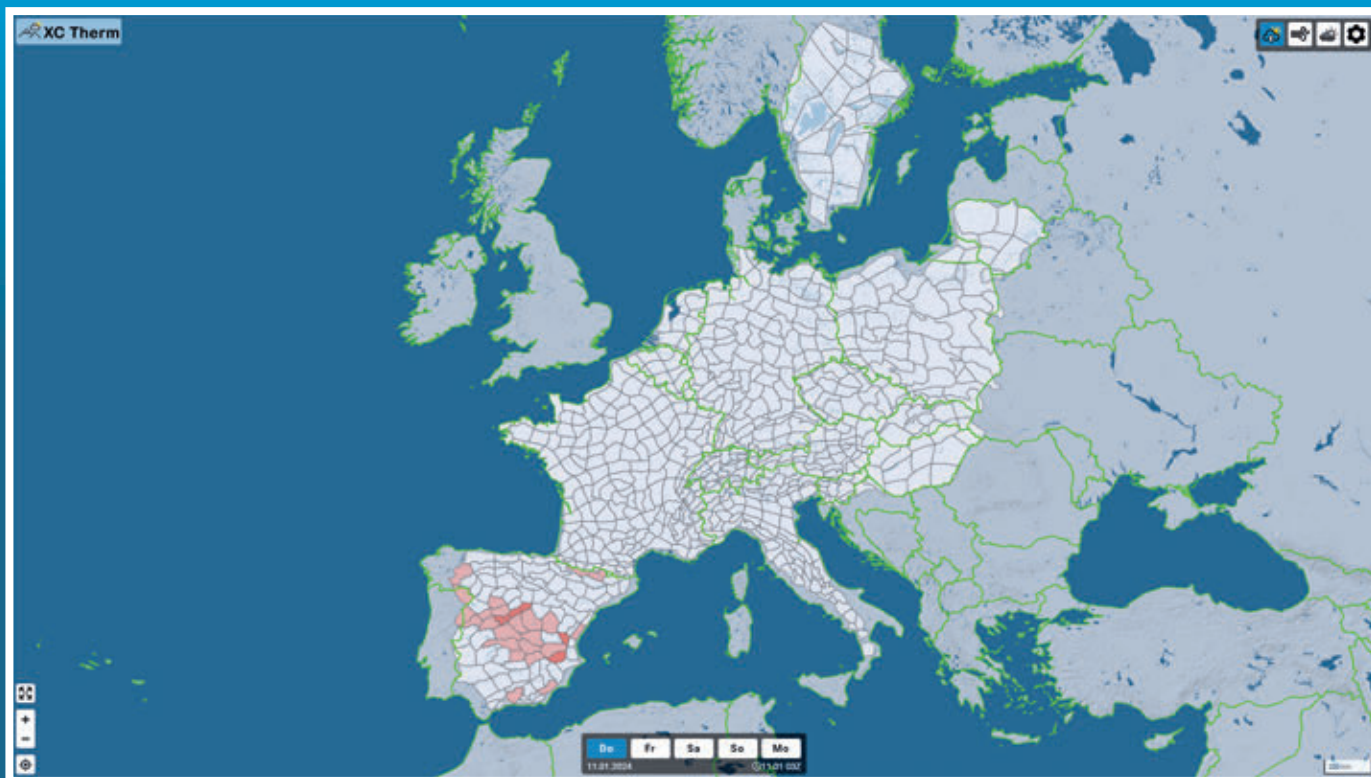
Entwickelt in enger Kooperation mit dem Extremsportler und mehrfachen X-Alps Athleten Paul Guschlbauer, weiteren Weltklasse-Athleten und dem Bergsportspezialisten Salewa. Die FLY JACKET ist speziell für Gleitschirmpiloten konzipiert, um den extremen Bedingungen in der Luft standzuhalten. Erfahre jetzt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



Mehr Info und  
alle Features:  
[skywalk.info](https://www.skywalk.info)

PURE PASSION FOR FLYING

**SKYWALK**



# Die große Thermik-Rochade

Der DWD ändert seine Thermikprognosen. Gleitschirm- und Drachenflieger müssen sich von beliebten Diensten wie Alptherm verabschieden. Aber es gibt Alternativen.

TEXT: LUCIAN HAAS

**E**nde 2023 hat der Deutsche Wetterdienst (DWD) eine weitreichende Entscheidung verkündet: Im Frühjahr 2024 wird der Betrieb des Thermikprognose-Modells Regtherm nach mehr als 15 Jahren eingestellt. Betroffen sind davon nicht nur die Nutzer der DWD-Flugwettersoftware pc\_met mit den Produkten Java Top Taks und Toptherm. Eine ganze Reihe weiterer Anbieter von Thermikprognosen muss sich umstellen. Denn auch Austrocontrol (Alptherm), Meteo Schweiz, Burnair und XC Therm bezogen bisher ihre Thermikdaten vom DWD.

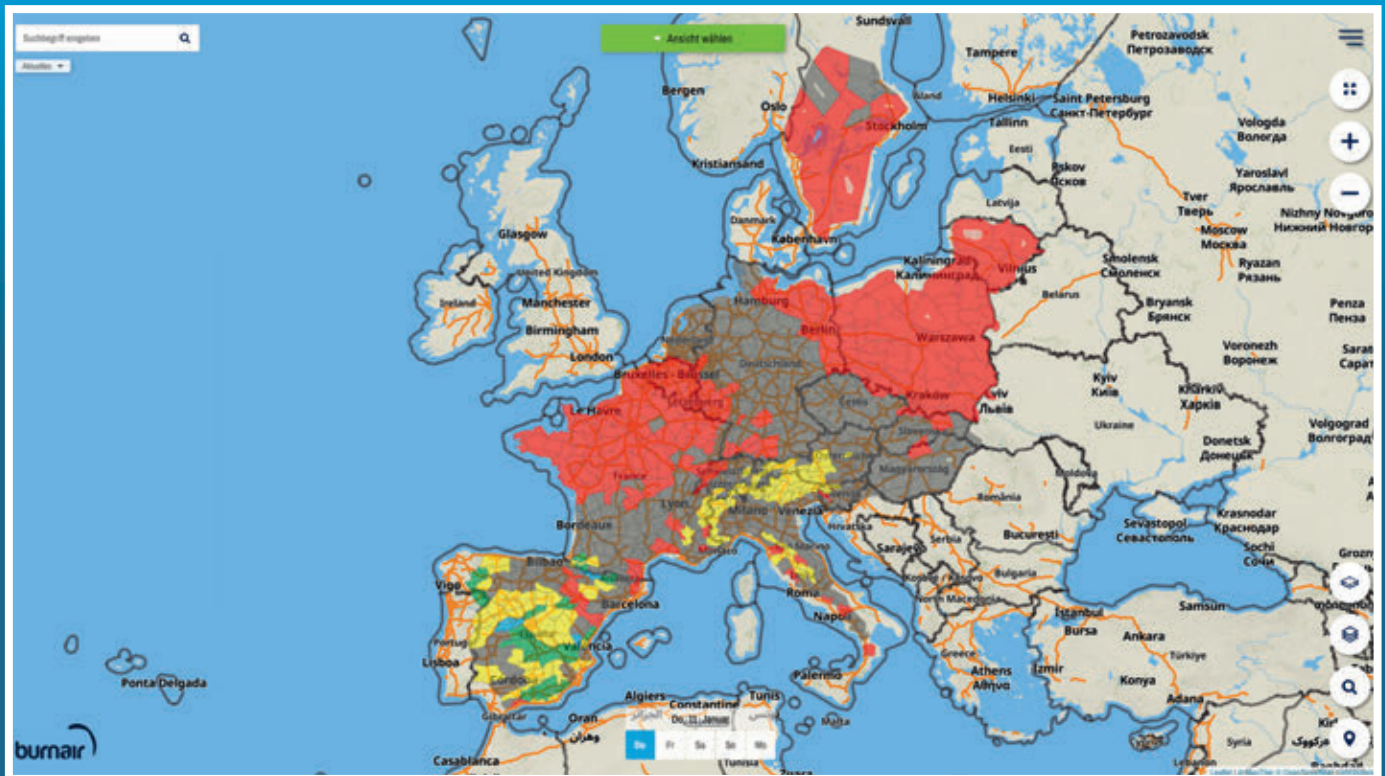
Für viele Gleitschirm- und Drachenpiloten folgt daraus, beim Blick in die Thermikaussichten künftig etwas anders vorgehen zu müssen. Vor allem dem Alptherm-Dienst von Austrocontrol werden viele sicher eine Träne nachweinen, weil dieser für registrierte Nutzer kostenfrei zugänglich war. Alptherm deckte mit seinen regions-

bezogenen Thermikprognosen nicht nur Österreich, sondern auch die angrenzenden Bereiche ab, also auch die deutschen Alpengebiete. Damit ist ab Ende März nun Schluss.

## Regtherm für Europa

Ganz auf Regtherm verzichten muss man freilich nicht. Wer bereit ist, für die Thermikprognosen etwas zu zahlen, kann auch in Zukunft darauf zugreifen. Burnair und XC Therm bieten entsprechende Abos an. Wer diese abschließt, bekommt zudem deutlich mehr geboten als bisher via Alptherm.

Burnair und XC Therm haben mit Oliver Liechti, dem Entwickler von Regtherm, neue Verträge geschlossen, um das Thermikmodell auf eigenen Servern laufen zu lassen. Damit einher geht eine deutliche Erweiterung des Prognoseraums. Zudem haben sie viele der bisher bestehenden Thermikregionen neu aufgeteilt und feiner zugeschnitten.



XC Therm und Burnair bieten seit Anfang 2024 ihre regionalen Thermikprognosen für fast ganz Europa an.

Beide Dienste liefern nun Thermikdaten auch für Bereiche in Europa, die bisher nicht abgedeckt waren. Besonders interessant, weil bei Fliegern beliebt, dürften Spanien und Italien sein. Wer zum Beispiel in Algodonales oder Castelluccio fliegen will, findet jetzt bei Burnair und XC Therm dazu passende Angaben.

### Mehr und feinere Regionen

Aktuell (Redaktionschluss dieser Ausgabe) sind die Prognose-Regionen beider Anbieter noch identisch. In Zukunft könnte sich das ändern. XC Therm hat bereits angekündigt, die Zahl der Regionen im Laufe des Jahres von aktuell 654 auf voraussichtlich mehr als 1.000 auszubauen. Dann sollen zum Beispiel auch Länder wie Portugal, Großbritannien und der gesamte Balkan inklusive Griechenland aufgenommen werden. Inwieweit Burnair in Zukunft sein Angebot an Prognose-Regionen ebenso weiter ausbauen wird, bleibt abzuwarten.

Die Verfeinerung der Prognose-Regionen betrifft hauptsächlich den Bereich der Alpen. Manche der bisher verfügbaren Prognose-Gebiete erwiesen sich in der Praxis als etwas zu groß, um eine für die Region weitgehend einheitliche Thermikqualität erwarten zu können.

Beispielsweise gab es früher die Region „Östliche Bayerische Alpen“. Sie erstreckte sich als ein schmaler Streifen von Garmisch-Partenkirchen bis Berchtesgaden. In der neuen Fassung wurde sie zweigeteilt. Nun gibt es „Zentrale Bayerische Alpen“ (Garmisch bis Kufstein) und „Östliche Bayerische Alpen“ (Walchsee bis Berchtesgaden).

Die kleinteiligere Aufteilung von Regionen bringt Vorteile, weil Nutzer damit differenzierter vor Augen geführt bekommen, wo an einem Tag auch in direkt benachbarten Gebieten die jeweils besseren Flug- und Thermikbedingungen zu erwarten sind.



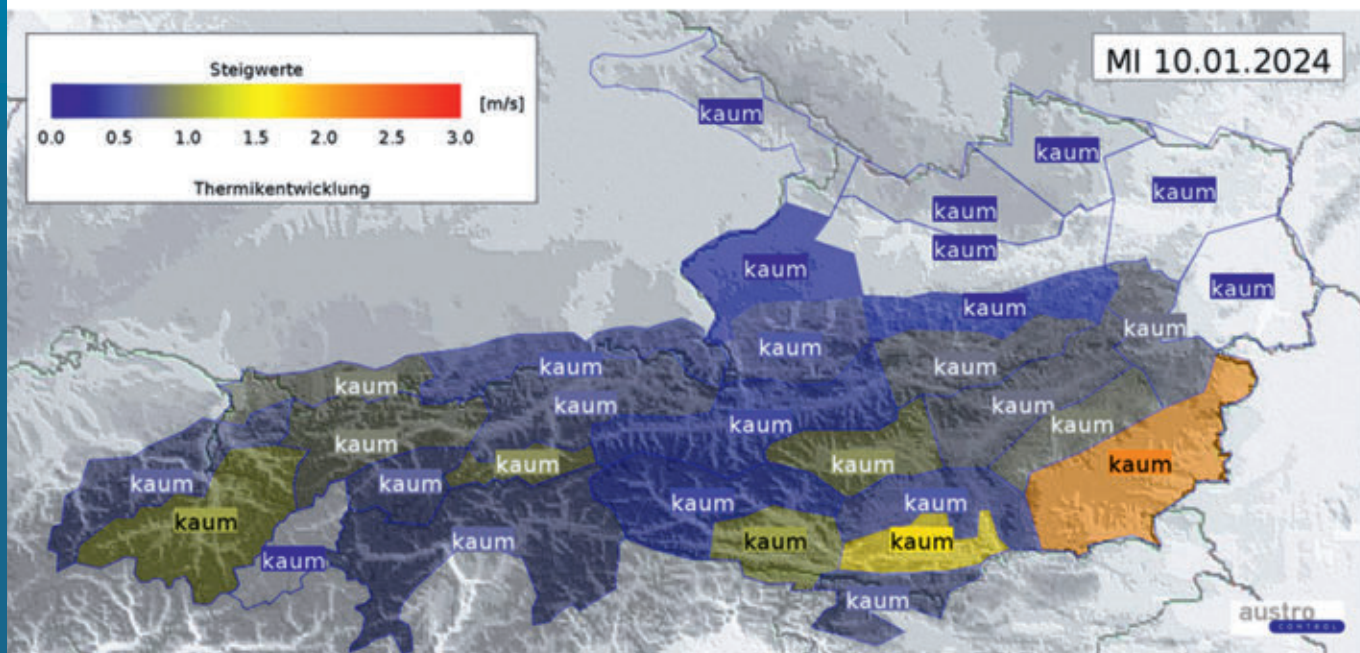
**Thermikqualität/Steigwerte**  
Zum Vergrößern bitte anklicken



**Operationshöhe/Thermikauslöse**  
Zum Vergrößern bitte anklicken



**Hangwinde (Testprodukt)**  
Zum Vergrößern bitte anklicken



Die gewohnte Darstellung der regionalen Alptherm-Prognose von Austrocontrol wird es künftig nicht mehr geben.

### Icon-D2 als Datengrundlage

XC Therm und Burnair haben bei den Thermikprognosen noch etwas geändert: Im Kerngebiet (Mitteleuropa rund um die Alpen) dient nun das DWD-Modell ICON-D2 als Grundlage für die Berechnungen – zumindest für Tag 1 und 2 der Prognose (heute und morgen). Bisher basierten die noch vom DWD gelieferten Regtherm-Daten überall nur auf ICON-EU. Dieses Modell bildet mit einem Raster von sieben Kilometern manche Landschaftsdetails wie Talverläufe schlechter ab als ICON-D2 mit seinem zwei Kilometer Raster. Für den Rest Europas und die Tage 3 bis 5 rechnen Burnair und XC Therm weiterhin mit Daten von ICON-EU.

### Burnair oder XC Therm?

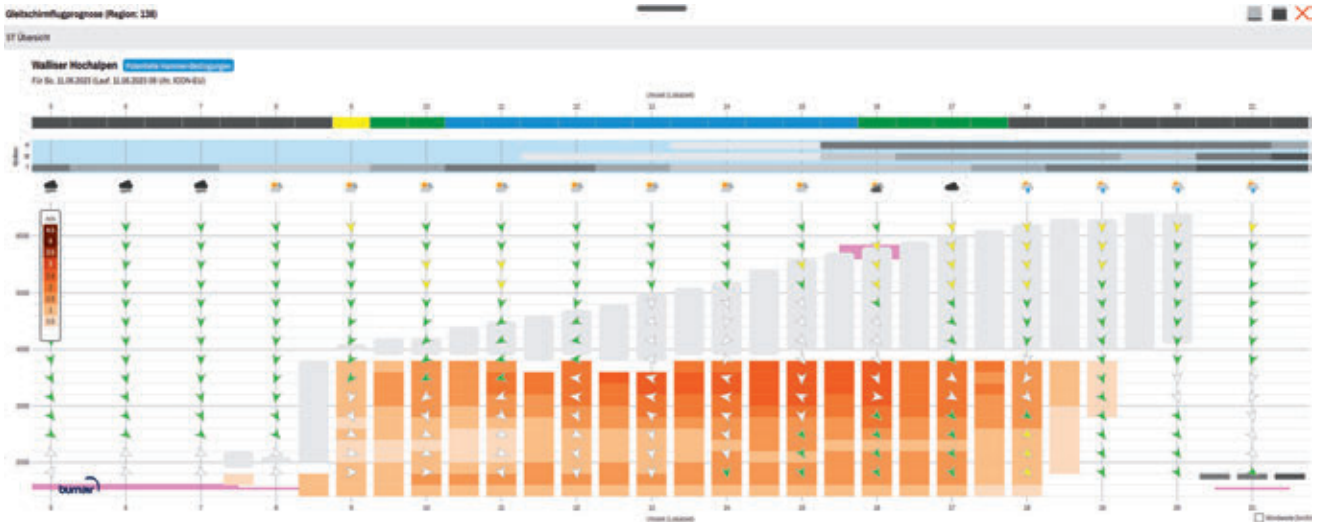
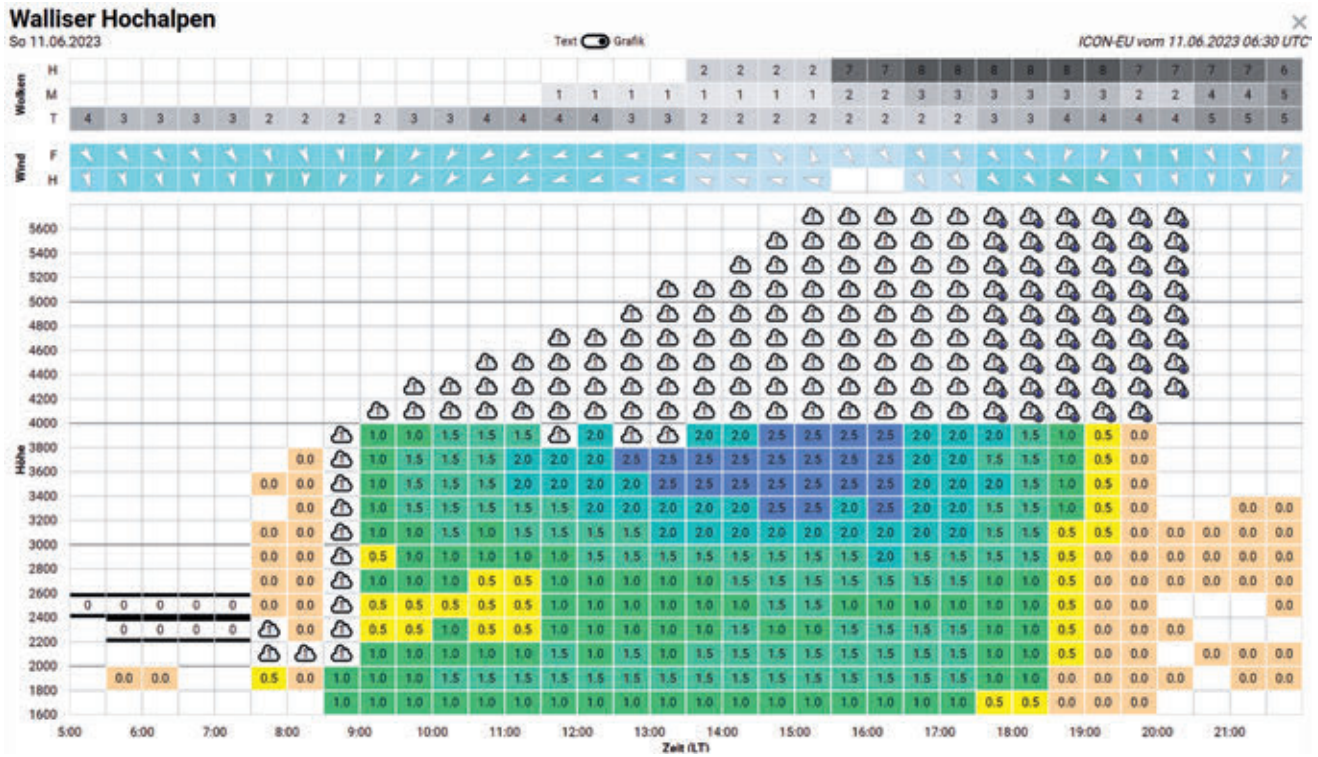
Burnair und XC Therm nutzen die gleichen Modelle, sollten sich also in der Prognosequalität nicht unterscheiden. Welchen Dienst man abonniert, hängt letztendlich von den eigenen Vorlieben bei der Darstellung, den Info-Bedürfnissen und dem Budget ab. Das für den Zugriff auf die Thermikprognosen nötige Premium-Abo von Burnair ist teurer (129 €/Jahr), schließt dann aber auch den Zugriff auf alle weiteren Angebote von Burnair mit ein. Dazu gehört

zum Beispiel das Abrufen von Previ-Temps. Das sind Prognosen der Luftschichtung und Höhenwinde für frei wählbare Punkte auf der Karte. Damit bietet Burnair neben der regionsbezogenen auch eine lokale Sicht auf die Thermikverhältnisse. Zudem erlaubt die in einer Art Ampelsystem der Fliegbarkeit farbcodierte Darstellung der Thermikregionen eine besonders schnelle Einschätzung der Lage – nicht nur für das XC-Potenzial, sondern auch die lokale Fliegerei.

XC Therm ist als App und Webseite deutlich schlanker gehalten, bietet damit allerdings auch „nur“ Thermikprognosen und eine Darstellung von Wind-, Wolken- und Niederschlagsdaten für Europa. Das Abo ist entsprechend günstiger. Neben der Abo-Variante „unlimited“ (79 €/Jahr), die alle von XC Therm berechneten Regtherm-Regionen umfasst, gibt es zudem die Möglichkeit, für 29 bzw. 59 Euro nur fünf oder 30 Regionen als individuelle Teilauswahl aus dem gesamten Prognoseraum zu buchen.

### Neue Thermikprognosen des DWD

Das Ende von Regtherm beim DWD bedeutet nicht, dass der Wetterdienst seine Prognosen für Segel- und Gleitschirmflieger komplett einstellt. Vielmehr will er im Frühjahr 2024 eine neue Form von



Prognose der Steigwerte an einem Hammertag in den Walliser-Alpen: oben XC Therm, unten Burnair.

Thermikvorhersagekarten einführen. Diese werden nicht mehr in Regionen aufgeteilt sein, sondern Thermikwerte rasterartig in der Fläche berechnen. Als Grundlage wird weiterhin das Meteo-Modell Icon-EU dienen.

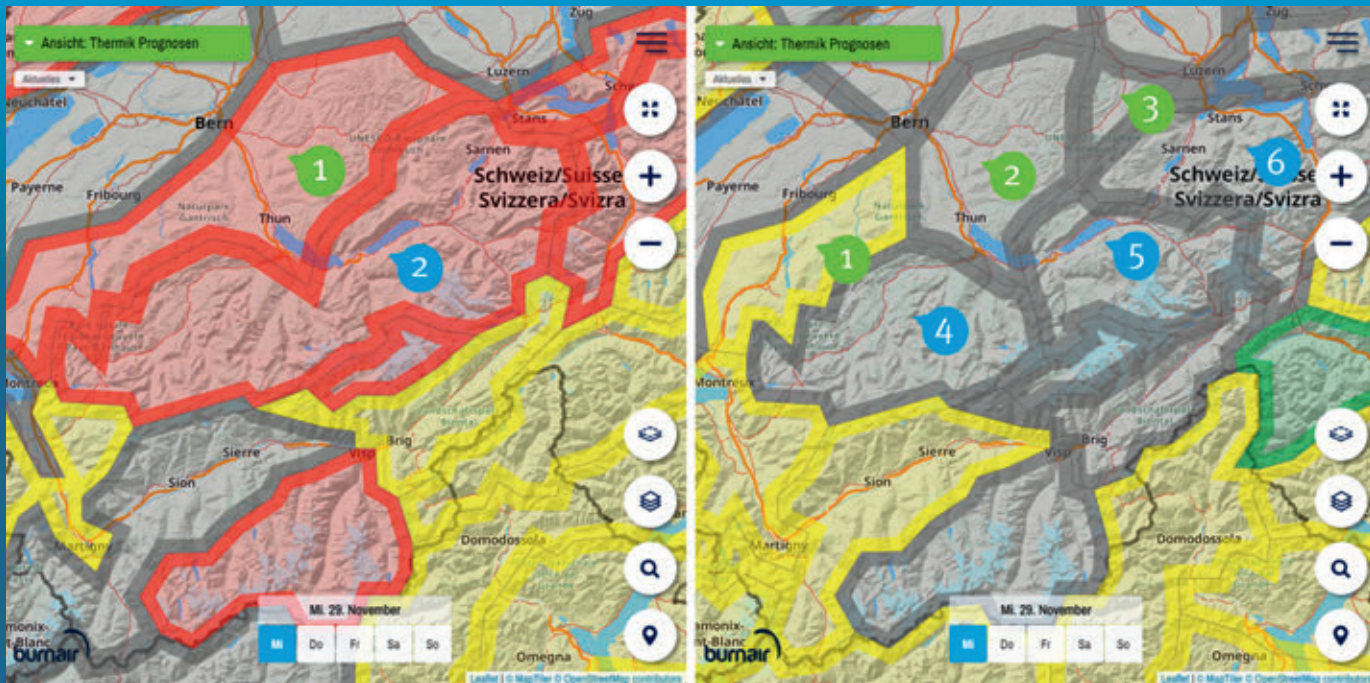
Anders als bei Regtherm werden die neuen DWD-Prognosen keine spezifischen Steigwerte für einzelne Höhenschichten mehr liefern. Vielmehr gibt es nur vier Variablen, die farbcodiert über zoombaren Karten dargestellt werden. Das Ergebnis ähnelt ein wenig den Thermikprognosen

Beim DWD abrufbar sind Prognosewerte für:

- Mittleres Steigen (stündliche Werte)
- Potentielle Flugdistanz PFD (stündliche Werte)
- Potentielle Flugdistanz PFD (Tagessumme)
- Thermikhöhe (Höhe der trocken-adiabatischen Konvektion, stündliche Werte)

sen von Windy, ist aber etwas umfangreicher. Daneben will der DWD auch fixe Konvektions-Vorhersagekarten zur Verfügung stellen und zwar mit drei wählbaren Kartenausschnitten: Mitteleuropa sowie die Regionen Deutschland-Nord und Deutschland-Süd inklusive Alpenbereich. Auf den Karten ist die Höhe der prognostizierten Basis überm Meeresspiegel dargestellt. Zudem liefern sie Hinweis auf den erwartbaren Bewölkungstyp und -grad.

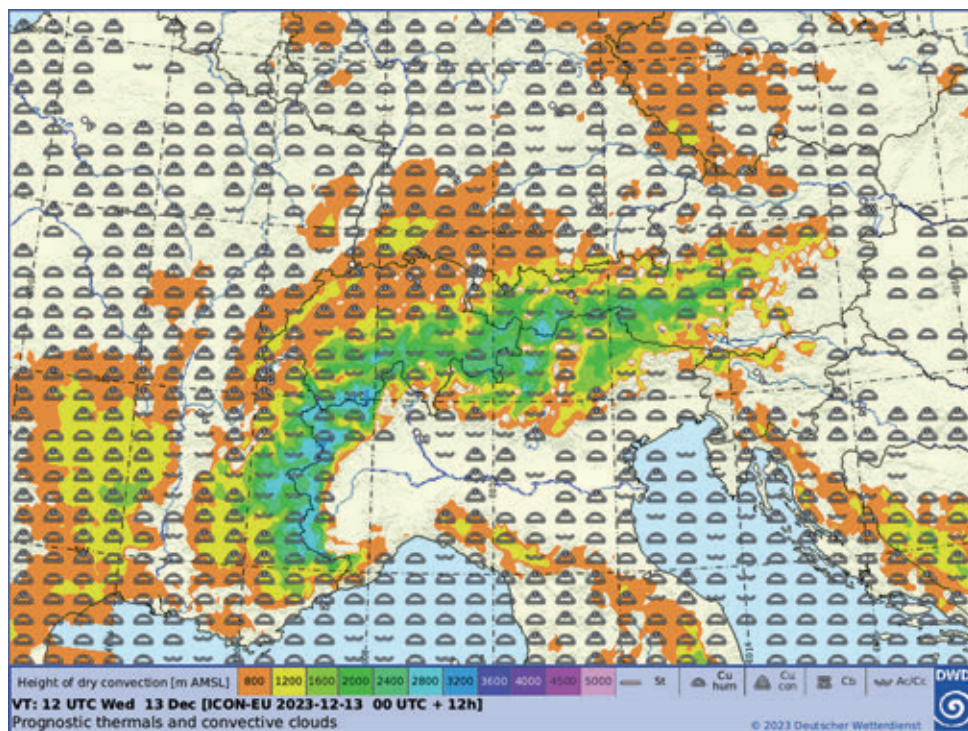
Auch bei Austrocontrol bedeutet das Ende von



Ein Beispiel für die verfeinerte Aufteilung von Regionen: In der Schweiz gab es bisher die Regtherm-Regionen Voralpen West (1) und Berner Oberland (2), die sich beide vom Genfer See bis zum Vierwaldstätter See erstrecken (s. Grafik links). Über diese Distanz hinweg sind aber nicht unbedingt immer einheitliche Thermikverhältnisse zu erwarten. Die Regionen wurden deshalb weiter unterteilt (s. Grafik rechts). Aus Voralpen West wurde Freiburger Voralpen (1), Emmental (2) und Zentrale Voralpen (3). Aus dem Berner Oberland wurde Berner Oberland (4), Berner Alpen (5) und Uerner Alpen (6).

Alptherm nicht das Ende der Thermikvorhersagen. Ab April sollen dort ein neues und weiterhin kostenfreies Angebot verfügbar sein. Wie das aussehen wird, stand zu Redaktionsschluss noch nicht fest.

Klar ist nur: Es wird nicht mehr auf Regtherm basieren, sondern voraussichtlich den neuen Thermikprognosen des DWD ähneln. ▽



So sollen künftig die Konvektions-Vorhersagekarten des DWD aussehen. Quelle: DWD



In jeder Regtherm-Region ist ein Referenzpunkt definiert. In den Alpen sitzt dieser typischerweise dort, wo die Luftmassen mit dem Talwind einfließen. // Quelle: XC Therm

## Besonderheiten des Regtherm-Modells

Das Regtherm-Modell folgt einem anderen Prinzip als „klassische“ Thermikprognose-Modellen wie RASP oder davon abgeleiteten Dienste wie Meteo-Parapente, Meteo.guru, Skysight und XC Skies. Diese berechnen ihre Thermikkarten in einem räumlichen Raster analog zu den dafür genutzten Meteo-Modellen.

Anders bei Regtherm: Hier werden die thermischen Verhältnisse jeweils für ganze Regionen prognostiziert und dargestellt. Der Nutzer bekommt so eine zwar gröbere, aber deutlich leichter interpretierbare Übersicht, in welchen Bereichen z.B. der Alpen oder der Mittelgebirge gute XC-Bedingungen zu erwarten sind.

Definiert sind die Grenzen der Regionen auf Basis topographischer Strukturen, sodass innerhalb des Gebietes weitgehend gleichbleibende Thermikverhältnisse zu erwarten sind.

In jeder Region ist ein Referenzpunkt definiert, dessen meteorologische Daten die Grundlage für die Prognose liefern. Im Flachland liegt dieser Punkt häufig relativ zentral in einem Vorhersagegebiet. In den Bergen ist der Referenzpunkt typischerweise an einer repräsentativen Stelle in einem Haupttal der jeweiligen Region platziert.

Der Grund dafür ist folgender: Die thermische Qualität eines Tages (Auslösezeit, Basishöhe, Steigwerte etc.) hängt stark davon ab, welche Schichtung von Temperatur und Feuchtigkeit die Luftmassen mitbringen, die bodennah in ein Gebiet einfließen. Und in gebirgigen Regionen erfolgt die Luftzufuhr hauptsächlich kanalisiert durch die Täler (Talwinde).

Das Regtherm-Modell geht konzeptionell davon aus, dass die einfließenden Luftmassen letztendlich die gesamte Region „prägen“. Deshalb wird auch nur ein Bezugspunkt als Referenz für die Thermikentwicklung berücksichtigt.

Der Fokus auf einzelne Referenzpunkte stellt sowohl eine Stärke, als auch eine Schwäche von Regtherm dar. Vereinfacht kann man sagen: An Tagen oder in Zeiten, an denen die Talwindssysteme großräumig aktiv sind, wird Regtherm den allgemeinen Thermikcharakter einer Region in der Regel besser treffen. Typischerweise ist das eher im späteren Frühjahr und im Sommer der Fall.

Im Winter und zeitigen Frühjahr hingegen, wenn die Talwindssysteme noch schwach sind und die Schneegrenzen tief liegen, werden Luftmassen regional viel weniger durchmischt. Was Regtherm dann als Prognosen für den Referenzpunkt ausspuckt, wird seltener für die gesamte zugehörige Region gut passen.



### DER AUTOR

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



# AUSBILDUNG ZUM Fluglehrer



FLUGLEHRER AUSBILDUNG

VON PROFI ZU PROFI

FLUGSCHULE  
SKY CLUB AUSTRIA



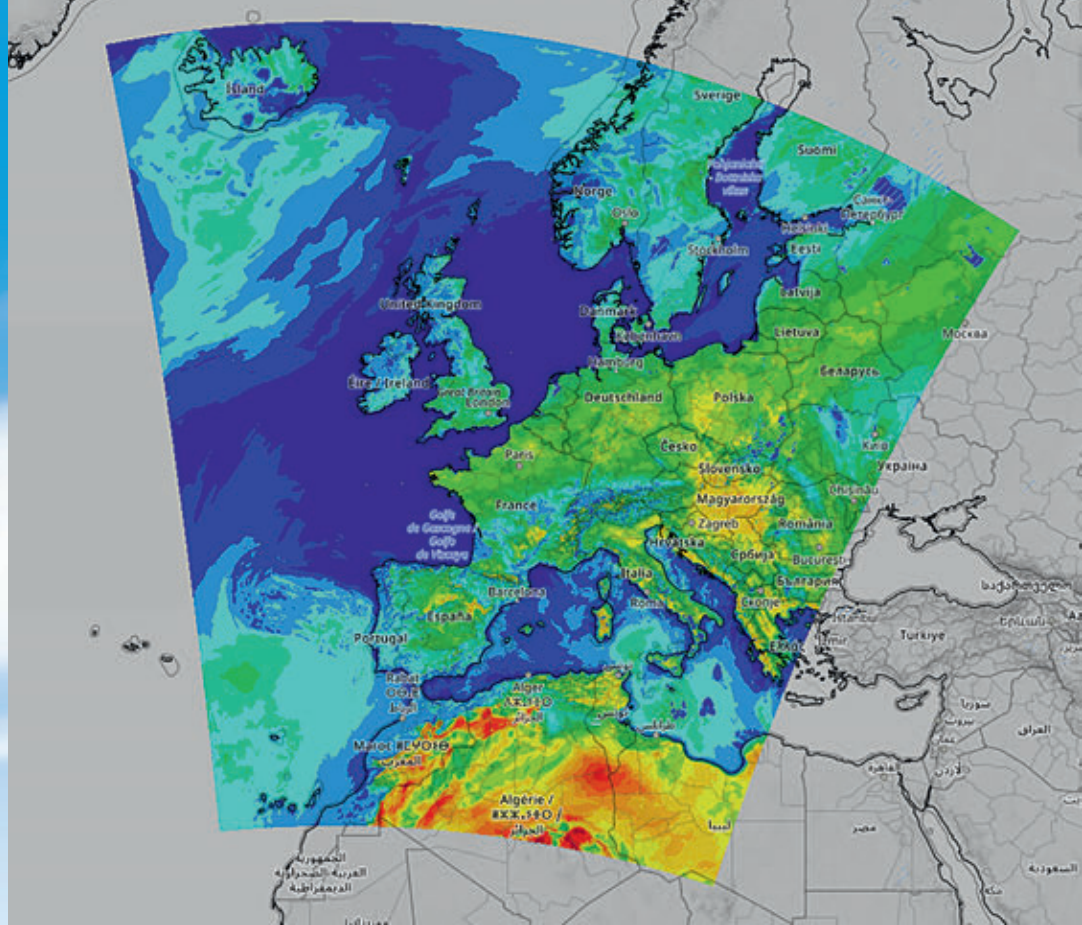
TERMINE  
2024/25

DHV SKY PERFORMANCE CENTER

## 1 | Abdeckung von Meteo-Parapente



<https://meteo-parapente.com>



# Das Ass unter den Windprognosen

Für jeden Flieger ist eine aussagekräftige Windprognose ein wichtiger Faktor bei der Flugvorbereitung. So ist beispielsweise das Windprofil ein mitentscheidender Faktor für die Fluggebiets- und Routenwahl oder bei Starkwind/Föhn ein Ausschlusskriterium für den Flugtag. Eines der Top Vorhersage-Tools in diesem Bereich ist [www.Meteo-Parapente.com](http://www.Meteo-Parapente.com). Aber auch hier gilt, nur mit einer geübten Anwendung kann man die volle Aussagekraft erreichen.

TEXT UND FOTOS: VOLKER SCHWANIZ

### Wer hats erfunden?

Meteo-Parapente.com kommt aus Frankreich und wird von Nicolas Baldeck betrieben. Es bietet Vorhersagen, die speziell auf HG/GS zugeschnitten sind und eine Vielzahl an Thermik- und Flugwetterparametern abbilden. Herausragend ist dabei die Möglichkeit zur Vorhersage des Windfeldes und diese soll hier auch im Mittelpunkt stehen. Alle weiteren Möglichkeiten dieses Tools anzusprechen, würde hier den Rahmen sprengen, zumal sie überwiegend nur mäßigen Vorhersagewert liefern (die Temps ausgenommen).

### Preis und Leistung

Meteo-Parapente läuft auf dem Handy und auch auf dem PC. Die angebotenen Vorhersagen reichen bis zu 3 Tagen voraus, plus 1 Tag Rückschau (nützlich um Tendenzen zum Vortag zu erkennen). Der in den Vorhersagen abgedeckte Bereich umfasst Europa großräumig

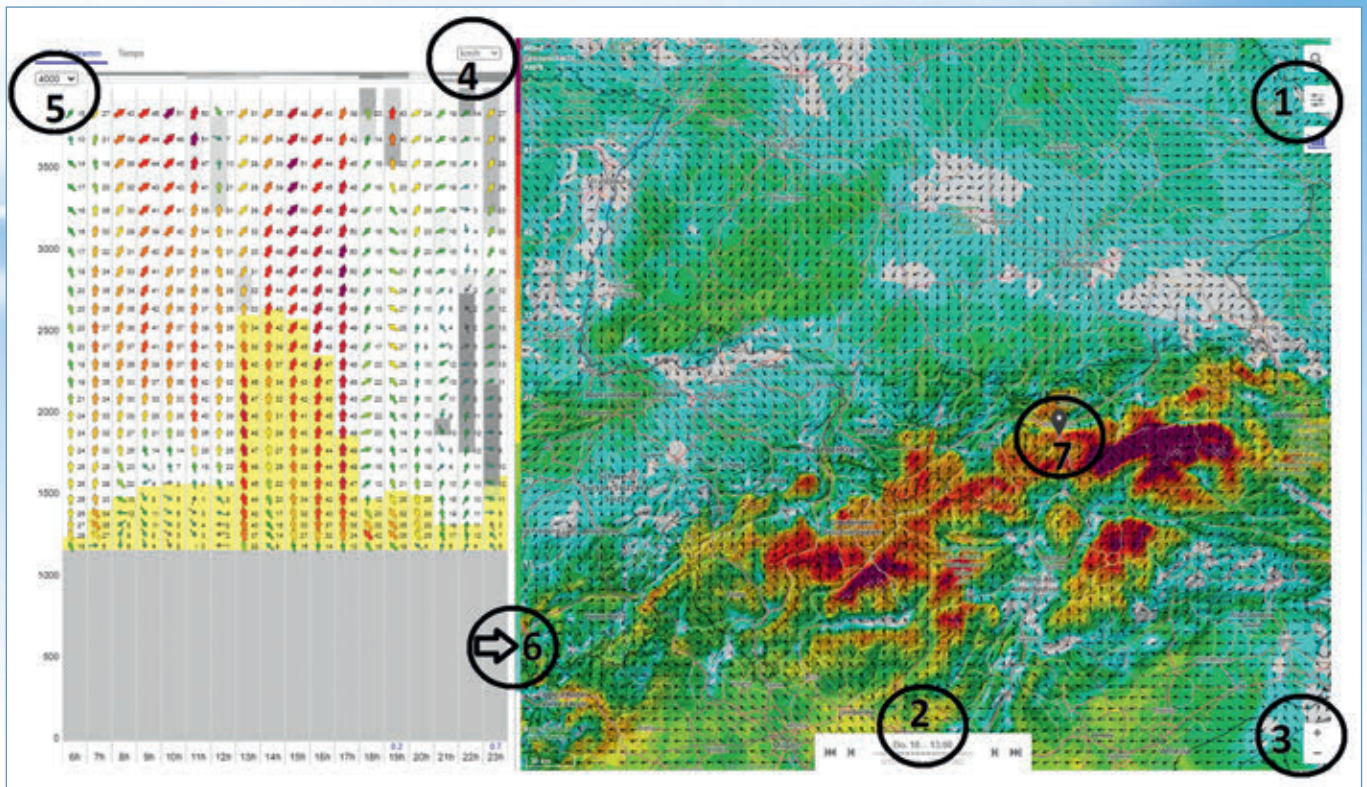
(siehe Grafik 1) und ist damit auch in fast allen Flieger-Urlaubsregionen nutzbar. Trotz der großen Abdeckung bietet die Zoomfunktion die Möglichkeit enorm ins Detail zu gehen.

Prinzipiell ist die Nutzung von Meteo-Parapente kostenlos, Gratisnutzern bleibt aber jeweils ein wechselnder Tag verschlossen. Der uneingeschränkte Zugang (Abonnement) kostet 36,- €/Jahr, den Link zur Anmeldung findet man in den Einstellungen (Punkt 1 in Grafik 2) unter: „Mitglied werden“.

Und vorweggesagt, die Seite ist das Geld wert! Egal ob man im Flachland, Mittelgebirge, Alpen oder im erweiterten europäischen Umfeld fliegerisch unterwegs ist.

### Optimiertes Modellgitter

Zur Verwendung kommen bei Meteo-Parapente die Daten aus dem amerikanischen GFS-Modell. Diese werden mittels eines speziellen



## 2 | Darstellung und Einstellmöglichkeiten

und hochaufgelösten Modellgitters (Gitterweite 2,5 bis 7,5 km) optimiert und mit einer einstündigen Auflösung bereitgestellt. Damit liefert Meteo-Parapente vor allem bei Windströmungen ausgesprochen gute Vorhersagen. Hervorzuheben sind dabei die Ergebnisse bei kniffligen Lagen und Gebirgeinflüssen. Dazu zählen beispielsweise Föhnströmungen (seichte und auch hochreichende), Mistral (F), Bora (SLO), Bise (CH) und die Ostwindverstärkung (Leitplankeneffekt) am Nordalpenrand. Diese sind meist über die Windkarten (Einstellung: „Wind Grenzschicht“) schnell erkennbar und einschätzbar. Aber auch im Mittelgebirge und Flachland machen die Prognosen eine gute Figur und erlauben eine schnelle und gute Tageseinschätzung. Sogar die gefürchteten Druckwellen (voreilende Starkwindfelder vor Kaltfronten oder schweren Gewitterclustern) werden in den Prognosen, zumindest als Möglichkeit, abgebildet. Und wer genau hinschaut, wird auch viele Effekte erkennen, die Temperaturveränderungen

(u.a. Inversionen) im Windfeld auslösen (Abschwächungen und Richtungsänderungen).

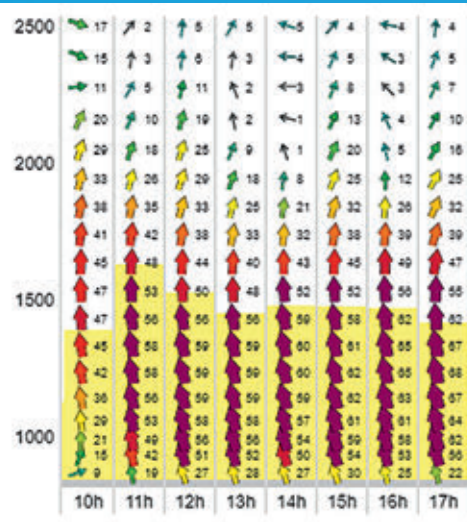
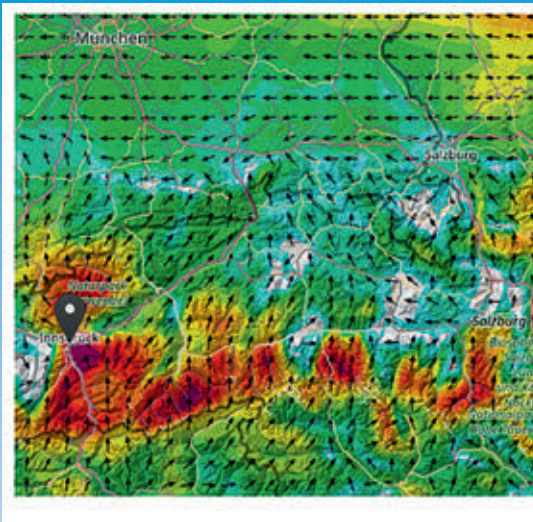
### Herausragende Darstellung

Neben dem guten Modell-Output bietet Meteo-Parapente eine äußerst aussagekräftige und intuitive Darstellung des Windfeldes, die das schnelle Erkennen von grenzwertigen Windbedingungen enorm erleichtert.

Die Erfahrung hat gezeigt, dass man mit der Einstellung „Wind Grenzschicht“ (in der Großraumansicht) sehr schnell fast alle Bereiche mit kritischen Windsituationen erkennen kann, vor allem auch, weil die verwendete Farbcodierung mittels „Alarmfarben“ einfach unschlagbar ist.

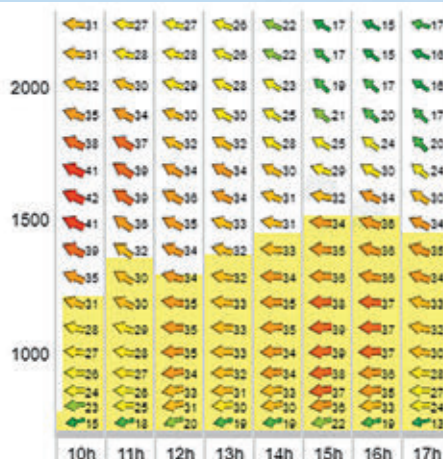
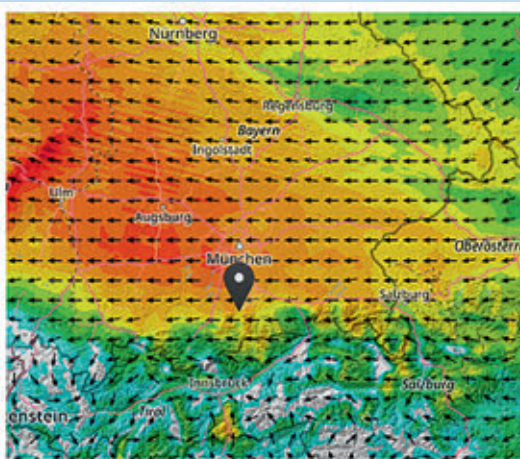
Parallel dazu zeigt das Meteogramm des gewählten Prognosepunktes das komplette Windfeld für den Tagesverlauf, inkl. der Thermik-

# BEISPIELKARTEN



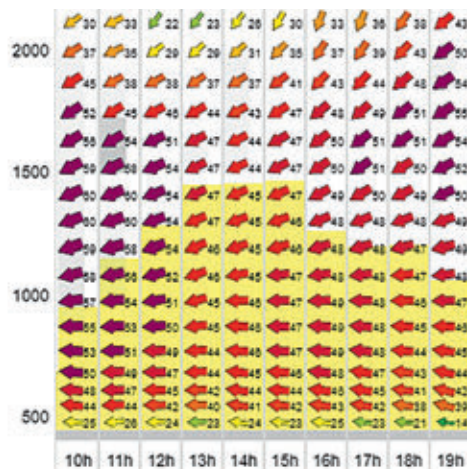
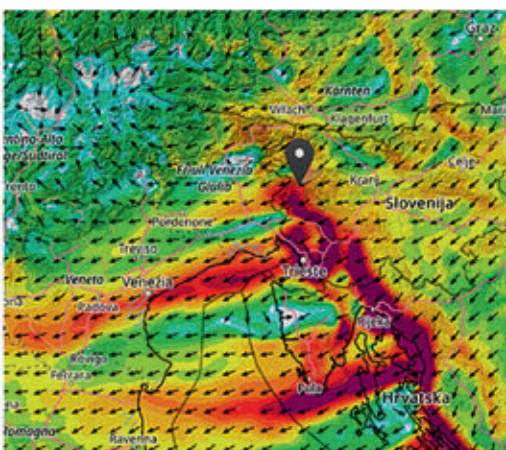
## 3 | Südföhnlage

In der Großraumansicht hebt sich klar der rote Bereich mit kritischen Windwerten hervor, den der Südwind/Südföhn ab dem Hauptkamm hervorruft. Im Meteogramm für den Prognosepunkt Innsbruck/Brennertal zeigt sich der starke Föhn ebenso (in diesem Fall als seichter/flacher Föhn, der in der unteren Schicht weht).



## 4 | Ostwindverstärkung am Nordalpenrand (Leitplanken-effekt).

In der Großraumansicht wird das Starkwindfeld im Voralpenbereich klar abgebildet und ebenso die Windabschwächung im inneralpinen Bereich. Das Meteogramm für den Prognosepunkt Bad Tölz zeigt ebenfalls die kritischen Windgeschwindigkeiten eindeutig auf.



## 5 | Bora (O/N0-Fallwind in Slowenien/Kroatien).

Auch die gefährlichen Ost-/Nordost-Fallwinde an der dalmatinischen Küste (Bora) werden in der Großraumansicht sowie im Meteogramm für den Prognosepunkt Tolmin eindeutig erfasst. Auch ist die Abschwächung Richtung Westen abgebildet (Bassano ist bei solchen Lagen oft schon fliegbar).

höhe (gelb markierte Bereiche) und Wolkenhöhe/-dicke. Und über den Reiter „Temps“ kann die vorhergesagte Luftschichtung/Thermikstärke abgerufen werden.

## Tipps zu den Einstellungen

Um möglichst schnell ein klares Bild der vorhergesagten Windsituation zu bekommen, seien folgende Einstellungen für die Darstellung am PC empfohlen:

**1 | Parameter in der Großraumübersicht:** → Wind → „Wind Grenzschicht“ wählen  
Mit dieser Darstellung treten fast alle relevanten Windfelder gut hervor und erlauben eine schnelle erste Einschätzung der Windsituation. Streng genommen wird dabei die Windstärke in der Mitte der thermisch durchmischten Schicht angezeigt.

**2 | Zeitpunkt für die Großraumdarstellung (gesetzliche Zeit):** → 13 Uhr als erstes, dann den restlichen Zeitbereich (mindestens 13-18 Uhr) betrachten, um die großräumige Windverteilung im Tagesverlauf zu erkennen.

**3 | Zoom bei der Großraumansicht:** → Mit großräumiger Übersicht beginnen (grob deutschlandweit), erst dann weiter ins Detail gehen. Mit dieser Methode verliert man weder die großräumige Windverteilung, noch die regionalen Details aus dem Blickfeld.

**4 | Einheit Windgeschwindigkeit:** → km/h  
km/h bieten schnell eine klare Einschätzung für die Windgeschwindigkeit.

**5 | Höhenbereich des Winddiagramms und des Temps:** → 4.000 m (bzw. bei den Temps: 6.000 m)

Die Windpfeile sind so noch gut auslesbar und gleichzeitig bleibt der Höhenwind im Sichtfeld.

**6 | Fensterbreite verschiebbar** und bei Klick erscheint die Legende für den gewählten Parameter in der Großraumübersicht.

**7 | Ortsauswahl für die Punktprognose:** → Klick auf einen Ort in der Großraumübersicht, siehe hierzu die „Tipps zur Auswertung“

## Tipps zur Auswertung

Wie immer ist Erfahrung das A und O, so auch bei diesem Tool. Die hier empfohlenen Tipps liefern dabei eine gute Grundlage, um sich weiter einzuarbeiten. Zu den vorhergesagten Windgeschwindigkeiten ist anzumerken, dass die thermikbedingte Böigkeit mit in die Tageseinschätzung einfließen sollte. Denn in thermikstarken Lagen ist ein 20 km/h-Wind für Gleitschirme oft schon sehr anspruchsvoll, während er an einem thermikschwachen Soaring-Tag problemlos ist.

Im Mittelgebirge und Flachland reicht meist ein ortsgenauer Klick für eine gute Prognose, solange in der Großraumansicht keine markante Windzunahme im nahen Umfeld ansteht. Trotzdem sollte man testen, ob benachbarte und möglichst etwas tiefer gelegene Prognosepunkte nicht ein noch besseres Ergebnis liefern.

In den Alpen mit ihrem komplexen Windgeschehen sollte man immer mindestens zwei Prognosepunkte auswerten, um daraus die Windsituation im Ganzen abzuleiten. Ein Punkt sollte direkt am Nordalpenrand liegen und einer in Hauptkammnähe - möglichst ein bekannter Föhnstrich (Föhntal). Dabei sind generell Prognosepunkte in den Tieflagen zu bevorzugen, damit die unteren Luftschichten nicht abgeschnitten werden. Das gilt auch, wenn diese Punkte dann etwas neben dem gewünschten Ort liegen.

Für die Nordalpen (mit Aussagekraft grob vom Bereich Bodensee bis Chiemsee, inkl. der inneralpinen Regionen bis zum Hauptkamm) wären das beispielsweise die Punkte Bad Tölz und Wipptal/Brennertal (etwas südlich von Innsbruck).

Für die Südalpen (mit Aussagekraft vom Gardasee bis Meduno, inkl. der inneralpinen Regionen bis zum Hauptkamm) ist man mit einem Prognosepunkt in den Tieflagen bei Bozen (Flugplatz) und einem in den Tieflagen bei Bassano allermeist gut bedient. Für die Gebiete in Kärnten und Slowenien sind die Punkte entsprechend weiter nach Osten zu verlegen.

## Fazit

Die Meteo-Parapente Windprognosen sind herausragend und gehören als fester Bestandteil in jede Flugwettervorbereitung. Und im direkten Vergleich mit dem ebenfalls guten Windy.com haben die Windvorhersagen von Meteo-Parapente die Nase vorn, da man bei der Auswertung ungleich schneller und intuitiver ans Ziel kommt. ▽



### DER AUTOR

Volker Schwaniz - Gleitschirmflieger seit 1990, betreut die DHV-Wetterseite, schreibt die dortigen Wetterberichte und bringt ins DHVmagazin meteorologische Fachartikel mit ein.



© ROLF STEINMEIER

# „Schnell hinab, dennoch Hoch hinaus“

Spektakuläre Wettkämpfe im Acro Paragliding 2023

TEXT UND FOTOS: SIEGFRIED HEINRICH UND DANIELA FREUTSMIEDL

Bild oben:  
Dani Freutsmiedl  
im Landeanflug

Bild unten: Dani & Sigi  
(Team GayRmany) bei einer  
Synchro-Spirare

Die Wettkampfsaison 2023 hat für die Fangemeinde und die Teilnehmer mit Spannung begonnen, da im letzten Jahr das Wettkampfformat geändert wurde. Nun treten die Piloten in der AWQ (AcroWorldQualifier), die elf besten in der AWT (AcroWorldTour) und der AWS (AcroWorldSynchro) gegeneinander an. Der gesamte Acro World Cup findet nun unter dem Namen Acro World Tour statt. Wer sich mit dieser atemberaubenden Disziplin des Gleitschirmsports schon einmal beschäftigt hat, der weiß, welches intensive Training nötig ist, um sich so spielerisch und kreativ durch die Luft zu manövrieren. In der Welt des Akrobatik-Fliegens sind mittlerweile nicht nur alte Hasen wie Théo de Blic vertreten, sondern auch viele talentierte Newcomer.

Gestartet hat die Saison Anfang Juni mit den ersten Wettbewerben für die AWT: den Nest Games und fünf Tage darauf mit Kings of the Box, die beide in Frankreich abgehalten wurden. Für die AWQ startete die Saison mit den Swiss Championships am Briener See.

### ACROMAX- Lago di Cavazzo - Italien

Schon im zweiten Wettbewerb zeigte sich, dass alle Teilnehmer mindestens einen Twisted-Trick (während der Ausführung des Manövers ist der Pilot um 180 Grad eingedreht) performed haben. Das Niveau ist in diesem Jahr stark angestiegen, was den Kampf um die ersten Plätze umso spannender macht. Der ACROMAX gehört zu den am besten organisierten Veranstaltungen der ganzen Szene und findet seit 2013 am idyllischen Cavazzo See statt. Der ansässige Verein „Volo Libero Friuli“ mit seinem



ACROMAX (2)



Vorstand Luigi Seravalli kümmerte sich wie immer sagenhaft um alle Teilnehmer. Diese konnten sich dadurch voll und ganz auf den Wettbewerb konzentrieren und so den Zuschauern vor Ort und im Livestream (im YouTube-Kanal von „AcroWorldTour“ nachzusehen) eine angemessene Show liefern. Das Spektakuläre hierbei waren nach den „Runs“ der Piloten vor allem die Lan-

dungen. Ziel ist es nach einer Bodenspirale mit Stabitouch und einer Spinlandung stehend auf einem wenige Quadratmeter großen Floß zu landen. Zudem fanden die ersten Synchron-Wertungen der AWS statt. Beim Synchron-Akrobatik verschmelzen Flugkunst, Teamarbeit und Nervenkitzel zu einer atemberaubenden Formation am Himmel. Erfahrene Piloten koordinieren

ihre Bewegungen präzise, während sie Kunststücke und Choreografien in perfekter Harmonie vorführen. Das deutsche Team „GayRmany“ (Daniela Freutsmiedl und Siegfried Heinrich) erreichten hier in der Synchron-Wertung einen hervorragenden dritten Platz neben dem U-Turn-Acro-Team (Andrés Villamizar und Cesar Urrego), die zweiter wurden, und dem Team Back2Back (Théo de Blic und Luke de Weert), die den Wettbewerb gewannen.

### Sonchaux Acro Show – Villeneuve – Schweiz

Die Sonchaux Acro Show war ein einzigartiges Spektakel zusammen mit Vorführungen von Wingsuit-Piloten, Basejumpers, Düsenjets und Retro-Gleitschirmen. Vor der beeindruckenden Kulisse des Genfer Sees fanden die Wettkämpfe der AWT in Solo und Synchro statt. Mehr als 30.000 Zuschauer bestaunten und feierten dieses Jahr alle Luftsportler sowie die unbeschreibliche Faszination des Fliegens. Vor Ort war ein facettenreiches Repertoire an Manövern geboten, die die Kunst des technischen Fliegens dem „Fußgänger“ auf spektakuläre Art und Weise näherbrachte und den gesamten Piloten der World Tour einen gebührenden Austragungsort für die Wettkämpfe lieferte.

### World Acro Cup – Öludeniz – Türkei – Season Final

Letzter Halt der Tour war der World Acro Cup. Organisiert von Cengiz Koçak, dem Geschäftsführer der ansässigen Bergbahn (Babadag Teleferik) und seinem Team. Cengiz ist selbst begeisterter Flugsportler und Wingsuit Pilot. Die Veranstaltung wurde mit viel Liebe zum Detail organisiert und die Piloten bestritten den letzten Wettbewerb der Saison unter klarem Himmel über dem türkisblauen Wasser des Mittelmeers. Das Su-



Frauenpodium Jahreswertung 1. Platz Gabi Fonck (DE), 2. Dani Freutsmiedl (DE) 3. Platz Jenni Plöschberger (AT)



Die Mitglieder der AustrianAcroLeague von links: Sigi Heinrich, Dani Freutsmiedl (DE), Jenni Plöschberger, Norbi Winkler & Roli Brunnbauer (AT)

*Dank an die Sponsoren:*

FlyChiemgau, AirG-Products, High-Adventure, Chiba-Gloves, Flugschule Hochries, Flywear.at, AcroWorldTour, justacro



per Final erwies sich als epischer Show-down, als der Niederländer Luke de Weert den langjährigen Champion Théo de Blic knapp mit wenigen Punkten besiegte und sich somit zum AcroWorldTour-Champion 2023 krönte. Auch der Kampf um den dritten Platz zwischen Axel Coste, Egor Posokhin und Bicho Carrera war ein hartes Duell. Am Ende sicherte sich Axel den dritten Platz. Die Women-Overall-Wertung wurde von Gabi Fonck (DEU) dominiert, die die gesamte Saison eine hervorragende Performance erzielte und jedes Event gewann. Daniela Freutsmiedl (DEU) errang mit ihren super Leistungen in allen Events im Jahres-Overall ihren wohlverdienten zweiten Platz. Dritte auf dem Podium wurde Jennifer Plöschberger (AUT). Bei den AcroWorld-Qualifiern siegte im Overall Florian Landreau (FRA) gefolgt vom José Zuluaga (COL) und Hugo Lami (FRA). Beste Deutsche im AWQ-Overall waren Gabi Fonck (7. Platz), Siegfried Heinrich (8. Platz), Daniela Freutsmiedl (9. Platz) und Johannes Glatz (17. Platz). Noch nie waren so viele Frauen in der Geschichte des Acro-Fliegens in den Wettbewerben so gut platziert.

Im Synchro-Overall sicherten sich das deutsche Team GayRmany (Sigi & Dani) einen dritten Platz auf dem Podium, zweiter wurde das U-Turn-Acro-Team (Andres & Cesar) und es siegte das Team-Back2Back (Théo & Luke).

### Sicherheitsaspekte im Acro-Sport

Während der gesamten Wettkampf-Saison 2023 wurden insgesamt 466 Runs und 2.720 Tricks mit insgesamt 0 Rettungswürfen und 0 Unfällen/Verletzten durchgeführt (Statistik von Julien Grosse). Das Image hat sich in den letzten Jahren stark vom Bild der jungen Wilden gewandelt. Aufgrund des mittlerweile umfassenden Wissens, dem progressiven Verhalten der meisten Piloten und neuer Akrobatik-Schirme hat sich das Acro- bzw. Technische Fliegen mittlerweile als eine international angesehene Sportart etabliert. Darüber hinaus erfreut es sich in den letzten Jahren einer stetig wachsenden Fangemeinde, was sich an Trainingsgeländen wie dem Gardasee (<https://paraglidingclubmalcesine.it>) oder der Gerlitzten Alpe am Ossiacher See (<https://paragliding-ossiachersee.at>) bemerkbar macht. Bitte informiert euch im

Vorhinein, um Probleme zu vermeiden, über Flug- und Geländeregelungen bei den ortsansässigen Vereinen.

Für alle, die am Acro- bzw. Technischem Fliegen interessiert sind, legen wir euch zum einen die Website JustAcro (<https://justacro.com>) ans Herz. Hier kann man sich über Trainingsgelände, Geräte, Manöver etc. informieren und austauschen. Und zum anderen die Video-Lernserie MasterAcro verfasst vom ehemaligen Acro-Weltmeister Pál Takáts (<https://justacro.com/masteracro>). Hier erlernt ihr die wichtigsten Basics, die zum sicheren Ausüben und Erlernen von Manövern aller Art Grundvoraussetzung sein sollten. ▢



### DIE AUTOREN

Siegfried Heinrich, fliegt seit 2012, Daniela Freutsmiedl fliegt seit 2016 - beide seit 2018 leidenschaftliche Acro-Piloten mit ca. 800 Trainingsflügen pro Jahr und Tandempiloten bei FlyChiemgau.de

ANZEIGEN



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](http://www.gleitschirmwerkstatt.at)  
 Andrea +43 650 8089364 - Viktor +43 676 6075721



**MoselGlider.de**  
OnTour

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

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

**ParaPro** NEUERÖFFNUNG!

GLEITSCHIRMINSTANDHALTUNG

- Gleitschirm Nachprüfung
- Trimm-Tuning
- Retter Packen
- Reparaturen

Lorenz Ziegler  
 Bahnhofstraße 28  
 72639 Neuffen  
 Deutschland  
[www.ParaPro.services](http://www.ParaPro.services)  
[Info@ParaPro.services](mailto:Info@ParaPro.services)



## Kandel Internationale Deutsche und Schweizer Meisterschaft 2024

Der DGFC Südschwarzwald richtet nach 2018 und 2022 erneut die Internationale Deutsche Meisterschaft 2024 zusammen mit dem Schweizer Verband (SHV) am Kandel im Südschwarzwald aus,

**Termin: 26. Mai – 2. Juni 2024.**

Gestartet wird auf der Kandel-Rampe und auf dem Naturstartplatz neben der Rampe. Geflogen wird in die Berge sowie ins Flachland. Der Kandel ist für große Dreiecke bekannt. Lokalmatador Roland Wöhrle ist mit seinen großartigen Flügeln immer im Deutschen Streckenflugpokal (DHV-XC) ganz vorne mit dabei. 80 Piloten aus über 10 Nationen fliegen um den internationalen Titel sowie um den Titel des Deutschen- und Schweizer Meisters, Wettbewerbsleiter ist Dieter Münchmeyer.

Infos: [www.dhv.de/piloteninfos/wettbewerb-sport/drachen-szene/live-berichte/german-open-2024/](http://www.dhv.de/piloteninfos/wettbewerb-sport/drachen-szene/live-berichte/german-open-2024/)



© MARKUS BAISCH



Böisingen

### Starrflügel-Cup 2024

Bereits zum vierten Male veranstalten die Böisinger Drachenflieger den Starrflügel-Cup. Termin 24. – 28. Juli 2024 am Sonderflugplatz in Böisingen. Bis zu 40 Teilnehmer werden hinter dem UL in die Thermik geschleppt, um im Renntempo durchs Ländle zu fliegen.

Infos: [www.dhv.de/piloteninfos/wettbewerb-sport/drachen-szene/live-berichte/starrfluegel-cup-boesingen-2024/](http://www.dhv.de/piloteninfos/wettbewerb-sport/drachen-szene/live-berichte/starrfluegel-cup-boesingen-2024/)

© JÖRG BAJEWSKI



Canarian Open

### Deutsche Piloten auf dem Podest

Vom 3. – 9. Dezember 2023 wurde die Canarian Open 2023 im Drachenfliegen in Lanzarote ausgetragen. 40 Teilnehmer, davon 6 deutsche Piloten nahmen an diesem traditionellen Wettbewerb teil.

Es siegte nach 6 Durchgängen der Österreicher Manfred Ruhmer vor Roland Wöhrle und Corinna Schwiigershausen.

Infos: [www.dhv.de/piloteninfos/wettbewerb-sport/drachen-szene/live-berichte/canarian-open-2023/](http://www.dhv.de/piloteninfos/wettbewerb-sport/drachen-szene/live-berichte/canarian-open-2023/)



## EPSILON DLS

### Discover your Potential

INTERMEDIATE GLEITSCHIRM

LEICHTER FUN-ALLROUNDER AB 3,45 KG\*

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

\*Grösse 22 mit optionalen Leicht-Tragegurten

## Chrigel Maurer – Der Überflieger

Die Biografie des achtfachen X-Alps-Siegers liefert tiefe Einblicke in die Denkweisen des Sportlers und Menschen Chrigel Maurer

TEXT: LUCIAN HAAS



Eines gleich vorweg: Wer hofft, durch die Lektüre dieses Buches in seiner eigenen Fliegerei in technischer Hinsicht weiterzukommen, wird enttäuscht sein. Das Werk ist keinesfalls ein Lehrbuch, um vom „Überflieger“ Chrigel Maurer Tipps und Tricks abzugreifen und diese in die eigene Flugpraxis zu übernehmen.

Zwar erfährt man ab und an Details, wie Chrigel zum Beispiel Flüge plant und Ziele vorausträumt, welche Apps er manchmal nutzt und wo er im Training Schwerpunkte setzt. Aber kaum etwas davon wird man ohne weitere Anleitung in ähnlicher Weise kopieren können. Nirgendwo bekommt man als Leser das Gefühl vermittelt, es gehe um die Botschaft: Nehmt mich als Vorbild, macht es so oder werdet so wie ich.

Dennoch – oder vielleicht gerade deswegen – ist die im Weber Verlag erschienene Biografie Chrigel Maurers so lesenswert wie inspirierend. Es geht um eine sehr persönliche Annäherung an den Ausnahmesportler, dessen drei Weltmeistertitel und acht X-Alps-Siege zwar weit herausstechen, aber in Chrigels eigenen Worten nur die „Spitze des Eisbergs“ darstellen.

Das Buch gewährt Einblicke in die Basis des Phänomens Chrigel; also das, was noch unter der Wasserlinie bzw. unter dem Wahrnehmungshorizont der breiteren Öffentlichkeit liegt.

Was darüber auf 188 Seiten im Buch zum Vorschein kommt, lässt sich am Ende in einem Wort zusammenfassen: Mindset. Das ist das Rückgrat von Chrigels Erfolg. „Ich habe gelernt, den Maßstab nicht bei den Konkurrenten, sondern bei mir selbst anzulegen“, schreibt er. Chrigel will nicht andere, er will nur sich selbst schlagen. Oder zumindest seinen eigenen Ansprüchen genügen und mit Spaß den Erlebnishunger stillen. Das ist sein beständiger Antrieb und letztendlich auch der Schlüssel zum Erfolg. Nun ist es aber nicht so, dass Chrigel Maurer selbst in die Tasten gegriffen hat – auch wenn das Buch über weite Strecken in der Ich-Form geschrieben ist. Der eigentliche Autor ist der Schweizer Journalist Reto Koller. Er hat viele Stunden mit Chrigel zusammengesessen und ihn interviewt. Die dabei gesammelten Gedanken, Geschichten und Ideen hat Koller mit Chrigel zusammen in Kapitel gegliedert. Sie tragen Titel wie: „Über Ziele und den inneren Antrieb“, „Über Fehler, Enttäuschungen

und Hochgefühle“, „Über Kopf- und Bauchentscheide“, aber auch „Über das Vatersein“.

So erhält man kaleidoskopartig Einblicke in viele Facetten, die Chrigels Welt als Sportler und Mensch ausmachen. Fast beiläufig entfaltet sich ein Leben, ohne chronologisch erzählt zu werden.

Man kann das Buch an beliebiger Stelle aufschlagen und zu lesen beginnen. Jede Passage liefert weitere kleine Puzzleteile. Und jedes ist für sich interessant. Am Ende bleibt es dem Leser überlassen, sie zu einem Gesamtbild zusammenzufügen.

Im letzten Drittel des Buches kommen noch andere zu Wort – teils in Interviews, teils in erzählerischer Form. Es sind Weggefährten Chrigels wie sein Bruder Michael, sein X-Alps-Supporter Thomas Theurillat oder der Schweizer Gleitschirm-Nationaltrainer Martin Scheel. Sie erzählen von Erlebnissen und Eindrücken, die sie mit ihm teilen oder von ihm haben. Dramaturgisch und stilistisch stellt dieser Teil einen Bruch dar und wäre vielleicht gar nicht nötig gewesen. Dennoch liefert er zusätzliche interessante Details und Sichtweisen. Am Ende bleibt ergänzend vor allem der Eindruck, dass Chrigel offenbar nicht nur für seine eigenen Ziele ein hohes Maß an Loyalität und Engagement aufbringt.

Das Buch „Chrigel Maurer – Der Überflieger“ von Reto Koller ist im Weber Verlag als Hardcover erschienen. Es umfasst 188 Seiten, 167 Abbildungen und ist für 49 Euro unter der ISBN 978-3-03818-493-5 im Buchhandel oder im DHV-Shop erhältlich.



## 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 Race<sup>5</sup>**

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

## Rezension Fluggebiete Europa

TEXT: BURKHARD MARTENS

Seit über 30 Jahren reise ich sehr viel mit dem Gleitschirm und war schon immer auf der Suche nach neuen Fluggebieten. Früher war es mit den wenigen Informationen extrem mühsam, die Start- und Landeplätze zu finden. Seitdem es Bücher wie Fluggebiete Europa, Internet und GPS gibt, ist das zum Glück viel einfacher geworden. Auf meinen Reisen ist das Buch „Fluggebiete Europa“ immer dabei. Darin sind über 10.500 Start- und Landeplätze in Europa verzeichnet, klar, dass bei dieser großen Anzahl nicht auf jedes Gebiet ausführlich eingegangen werden kann.

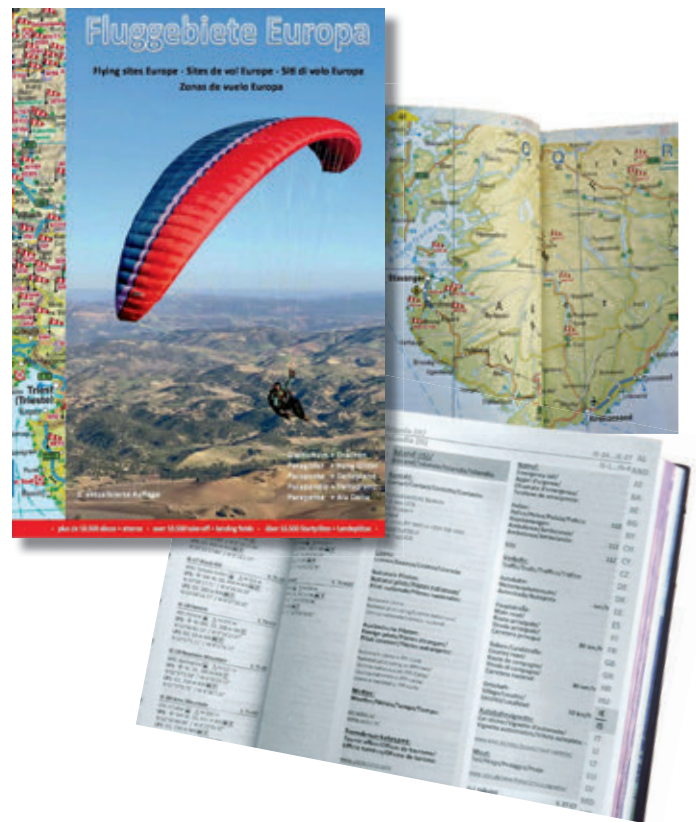
Die wichtigsten Dinge stehen aber dabei:

- Geeignet für HG oder GS
- Die Windrichtung für den Start
- Die Höhen von Start- und Landeplätzen sowie die Höhendifferenz
- Die Erreichbarkeit (ob mit dem Auto, Seilbahn oder zu Fuß)
- Berg, Windenschleppgebiet oder Übungshang
- Die Möglichkeit zum Toplanden
- GPS-Koordinaten
- Postleitzahl, Ort

Mit diesen Daten weiß man noch nicht, wie es dort aussieht, ob es vielleicht ein Klippenstart oder ein schöner Wiesenstart ist. Wenn man die Windrichtung beachtet, kann man sich ein Gebiet aussuchen und es anschauen. Die Koordinaten im Navi eingeben und dem Weg folgen.

Anmerkung zu den GPS-Koordinaten: Diese sind in Grad, Minuten, Sekunden, Kommasekunden eingetragen. Man muss darauf achten, sein GPS ebenfalls auf dieses Format einzustellen. Wenn beim Längengrad nicht West oder Ost eingegeben werden kann, muss bei vielen GPS-Formaten die westliche Länge mit „Minuszeichen“ eingegeben werden, sonst nimmt das GPS automatisch an, dass es sich um die östliche Länge handelt.

Im vorderen Teil des Buches sind Landkarten im Maßstab 1:1.500.000 (im Bereich mit sehr vielen Fluggebieten 1: 750.000), die immerhin ein gutes Drittel des Buchumfangs ausmachen, enthalten. In den Karten sind kleine Fähnchen mit den Nummern der Fluggebiete aufgedruckt. Das reicht für eine Übersicht, um im hinteren Teil die Daten zum Gelände zu finden. Außerdem ersetzt es in ganz Europa grobe Landkarten im Papierformat, sogar die äußersten Ecken Europas, wie Island und Zypern, sind enthalten. Kleines Detail am Rande: Es sind sogar die UNESCO Welterbe Stätten aufgeführt. Zu jedem Land gibt es spezielle Infos mit vielen Informationen, wie z.B. Kontakte, Piloteninformationen, Verkehrshinweisen (Maut, Vignetten, Fähren- und Straßeninfos) und einiges mehr. Im Anhang des Buches gibt es weitere nützliche Infos wie Zeichenerklärungen, Infos zum Wetter, ein kleines Wörterbuch (deutsch-englisch-französisch-italienisch-spanisch) für Piloten und etliches weiteres. Das nützliche alphabetische Verzeichnis der ganzen Fluggebiete rundet das Buch ab. Das Buch ist sehr hilfreich, wenn man sich auf sein Reiseland vorbereitet, und es macht auch Spaß, sich zu Hause den ganzen vielen landesspezifischen-Internetlinks zu widmen und schon mal einen Plan zu erarbeiten, was man alles so anschauen möchte.



Viele Startplätze habe ich auf den Reisen ausprobiert. Das Ergebnis ist im Durchschnitt sehr positiv. Es gab einige Ausnahmen: Auf einem Startplatz wuchs ein Baum, der war sicher schon 10 Jahre alt. Ein anderer Platz lag in der Pampa, mein Navi kannte den Weg nicht. Es gab aber auch einige echte Highlights, wie der Startplatz in der Macchia. Ich lief mit dem GPS in der Hand durch das kniehohhe Gestrüpp. Ohne die exakte Koordinate wäre in diesem riesigen, von Büschen übersäten Gelände der Startplatz nicht zu finden gewesen.

Es entstehen immer wieder irgendwo neue Fluggebiete oder neue Startplätze, andere werden aufgegeben und verwildern. Bei der Menge der Daten, die in vielen Jahren gesammelt wurden, kommen daher natürlich auch Fluggebiete vor, die es nicht mehr gibt. Hauptfluggebiete bleiben aber in der Regel immer gleich. Die Koordinaten dieser bekannten Topgebiete stimmten alle perfekt.

Die größte Konkurrenz zu einem Buch ist das Internet, die Daten und sogar ausführlichere Infos findet man auch dort. Es ist aber die Frage, ob man beim Reisen immer auf das Internet zurück greifen kann und außerdem ist das Internet nicht so übersichtlich wie dieses Buch. In der EU ist ja zum Glück die Roaminggebühr abgeschafft worden, aber das gilt nicht für ganz Europa. Ob man dann immer eine Internetverbindung hat, ist nicht sicher. In Kroatien war die Netzabdeckung schlecht, in Montenegro und Albanien kostete ein MB immer noch recht viel, da macht das Surfen nicht wirklich Spaß. In Griechenland waren wir überrascht, oft gab es eine gute und schnelle Verbindung.

Das Buch erhebt natürlich keinen Anspruch auf Vollständigkeit, das macht das Internet aber auch nicht. Mein Gesamteindruck: Das Buch hat mir sehr gute Dienste geleistet, ich möchte es nicht missen. Da man nie weiß, ob man eine Internetverbindung hat, sollten Piloten, die Fluggebiete suchen, dieses Buch immer dabei haben. Für die Vorbereitung einer Reise in unbekannte Länder oder neue Fluggelände ist es extrem hilfreich.

Der Flugführer Europa ist zu einem Verkaufspreis von 49,80 € im DHV-Shop erhältlich. Da das Buch auf Internetdaten zurückgreift sind alle Geländedaten gegenüber der 2ten Auflage aktualisiert. Infos: [www.cloudbase-media.de](http://www.cloudbase-media.de)

## ADVANCE FLATBAG ULS

Nach dem FLATBAG DLS gibt es jetzt neu den FLATBAG ULS als ultra-leichte Variante. Mit seinen Magnet-Clips und dem Haupt-Reißverschluss inkl. Anti-Snagging-Slider ist der Packsack einfach zu schließen und ermöglicht schnelles und schonendes Packen. Der FLATBAG ULS vereint die Vorteile eines komprimierten Packvolumens mit denen eines Zellenpacksacks und ist in drei Größen ab 170 g erhältlich.  
Infos: [www.advance.swiss/produkte/bags/101008](http://www.advance.swiss/produkte/bags/101008)



## IMPRESSUM

### Herausgeber:

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

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

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

### Kontakt:

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

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

### Redaktion:

Benedikt Liebermeister (verantwortlich) 08022/9675-62

Brigitta Hack (Redaktionsassistentin) 08022/9675-23

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

Gestaltung: Renate Miller, 08022-857730

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

Schlusskorrektur: Stefan Gutmann

Mitgliederservice/Versicherung: 08022/9675-0

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

Ausbildung: 08022/9675-30,

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

Sport/Wettbewerb: 08022/9675-0

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

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

Flugbetrieb/Gelände: 08022/9675-10

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

DHV-Shop: 08022/9675-0

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

Musterprüfstelle: 08022/9675-40

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

Öffentlichkeitsarbeit: 08022/9675-62

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

Sicherheit: 08022/9675-32

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

Anzeigen: Gerhard Peter

Mobil: 0173-2866494

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

### Bedingungen und Anzeigenpreise:

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

### ANZEIGEN

### Redaktionsschluss für die nächsten Ausgaben:

Ausgabe 248 | Juli | Termin 2. Mai 2024

Ausgabe 249 | September | Termin 2. Juli 2024

Ausgabe 250 | November | Termin 18. August 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: 36.700

Cover: Lennard Schubert

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.

## Dr. Manfred Reiber Buchtipps

Die meisten Unfälle beim Gleitschirmfliegen werden durch Turbulenz in Bodennähe verursacht. Dr. Reiber, ein erfahrener Flugmeteorologe, erklärt auf seiner neuesten CD „Gefahr Turbulenz“ anschaulich an vielen, teils animierten Bildern wie Turbulenz funktioniert. So lernt man Gefahrensituationen zu erkennen und Unfälle zu vermeiden.

Bestellung bei: [DrMReiber@freenet.de](mailto:DrMReiber@freenet.de) für 10 €

Infos: [www.DrMReiber.de](http://www.DrMReiber.de)



- Gleitschirmcheck
- Reparaturen
- Näharbeiten
- Retter packen

### BauAir

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

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

### Vertraue den Gleitschirmprofis

DHV zertifiziert seit 2007

Checks & Reparaturen aller Marken!

Herstellerbetrieb, Importeur, Servicecenter

[www.kontest.eu](http://www.kontest.eu) ☎ 05321-7569006



zu jedem Check gibt es ein Gratis T-Shirt!

- > Einkommenschutz
- > Berufsunfähigkeitsversicherung

**HDI**

Exklusiv  
für DHV-  
Mitglieder

Für einen  
sicheren Halt.

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





























HDI Vertriebs AG  
Thomas Ingerl,  
Can Tanju

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

# DHV-VERSICHERUNGSPROGRAMM

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



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

 = Deutschland

 = Europa

 = weltweit

Legende: SB = Selbstbeteiligung

DHV-Mitgliedsantrag



Versicherungen für DHV-Mitglieder



FAQ



Versicherungen für Mitgliedsvereine





# GEO 7

Unser neuer leichtgewichtiger EN/LTF B Flügel mit einem sehr hohen Maß an passiver Sicherheit, grandiosem Flugspaß und starker Leistung - genau der richtige Flügel für Dich!

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