

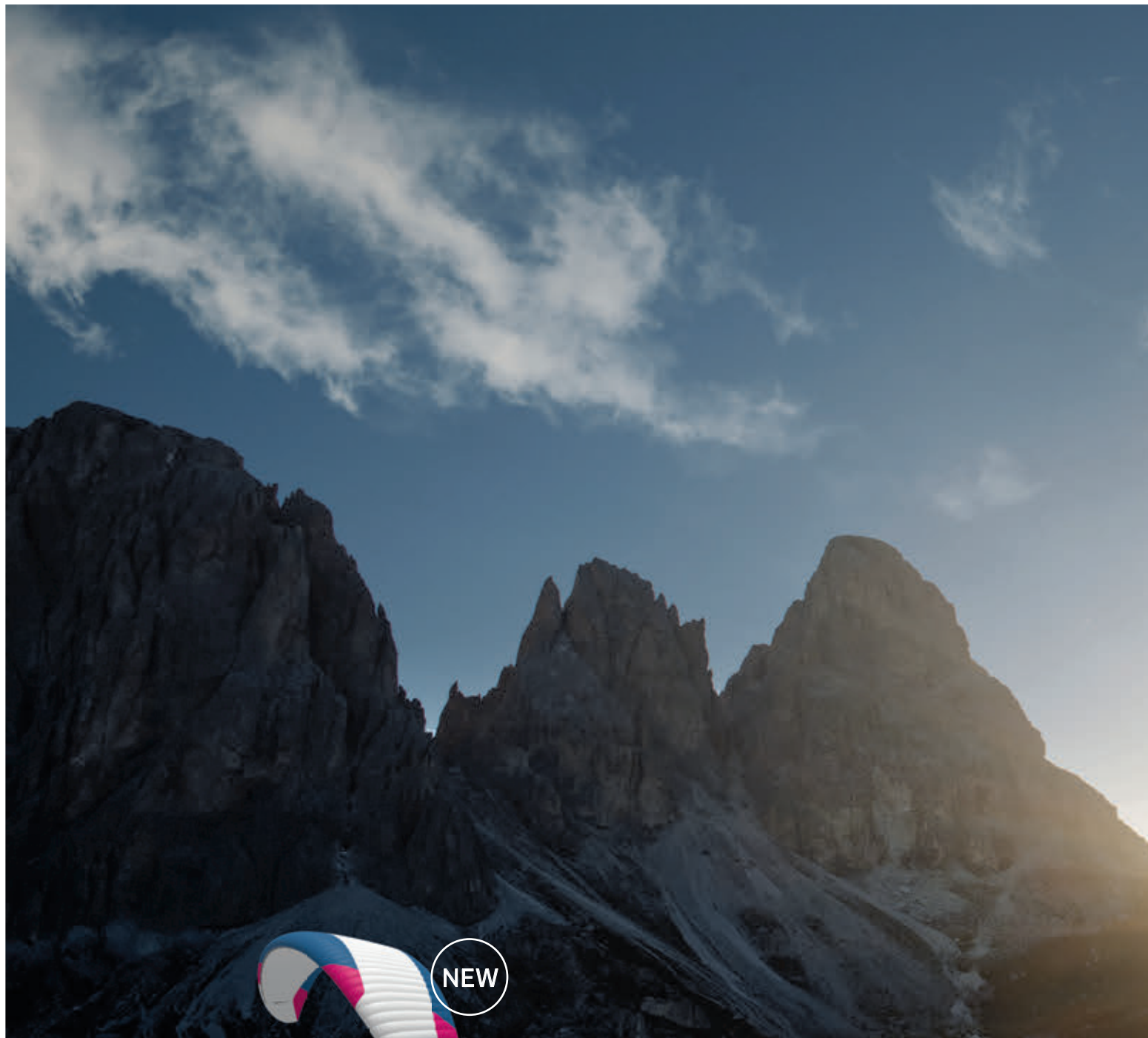
# DHV magazin



Reisen  
**Unterwegs  
von Mount Fuji  
zu Golden Gate**

Sicherheit  
**Human Factors -  
werteorientiert  
Fliegen**

Meteo  
**Raster statt  
Regionen**

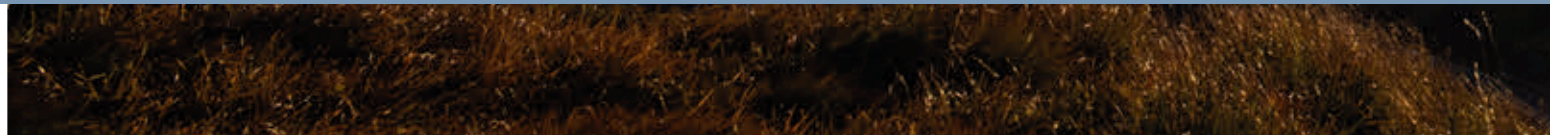


NEW

# THETA ULS

Leave the paved path

MID-B GLEITSCHIRM





### ULTRALEICHTER ADVENTURE TOURER AB 3.1 KG

Der neue THETA ULS führt dich raus in die unberührte Natur, fernab voller Startplätze. Das minimale Gewicht, der maximale Wohlfühlfaktor und die spürbar hohe Leistung inspirieren dich sowohl zu neuen Hike-to-Fly- und VolBiv-Abenteuern als auch zu langen Streckenflügen.

Jetzt bei deinem ADVANCE Händler testen!



**ULS**

Scanne den QR-Code für mehr Infos zur ULS Technologie.



## 6 | Von Japan nach Kalifornien



## 56 | Erste Hilfe: Ruhigstellen und Schienen



## 86 | Austrocontrol: Raster statt Regionen

# INHALT

248 | JULI – AUGUST 2024



Foto: Marco Gröbner  
im Salzkammergut in Österreich

Unser Titelpapier  
ist komplett recycelbar



40 | Innovationen, die das  
Leben erleichtern

## Fluggebiete - Reisen - Abenteuer - Events

- 6 Mit Schirm unterwegs zwischen Mount Fuji und Golden Gate
- 16 Workation in Livigno
- 34 Ein halbes Jahrhundert Drachenfliegen

## Sicherheit - Ausbildung - Luftraum - Natur

- 10 Genussfliegen in der Mont Blanc-Region
- 48 Essen, Trinken, Fliegen
- 50 Human Factors – wertorientiert Fliegen
- 56 Erste Hilfe – Ruhigstellen und Schienen

## Aerodynamik - Flugtechnik - Gerätetechnik

- 22 Winglets im Trend
- 28 Flugplan mit ThermiXC
- 40 Innovationen, die das Leben leichter machen

## Verband

- 62 DHV-Jugend: Rückblick und Events
- 66 Die Stunde Null des DHV
- 68 Einladung Regionalversammlungen und DHV-Jahrestagung
- 70 Wichtig-Neu-Kurz
- 78 Vereine Briefe

## Meteo

- 84 Die Bora
- 86 Raster statt Regionen

## Wettbewerbe

- 90 Meldungen

## Standards

- 76 Shop
- 74 Musterprüfungen
- 96 Schaufenster
- 97 Impressum

Am Startplatz mit  
Blick auf Mount Fuji



# Unterwegs zwischen Mount Fuji und Golden Gate Bridge

IN 125 TAGEN UM DIE WELT: Im zweiten Teil unserer Reise wandern wir auf den Spuren der japanischen Kultur und fliegen in San Francisco mit Blick auf die Golden Gate Bridge in den Sonnenuntergang.

TEXT UND FOTOS: TINA & FABIAN LEONHARDSBERGER

**Z**ufrieden und mit viel Dankbarkeit sitzen wir im Flugzeug und lassen Hongkong mit all den schönen Momenten hinter uns (Details siehe Ausgabe 247). Nun freuen wir uns riesig auf den nächsten Teil unserer Weltreise: Japan. Zwei Wochen haben wir Zeit, um in diesem tollen Land kulturell, kulinarisch und fliegerisch auf Entdeckungstour zu gehen. Unser Erfolgsrezept ist denkbar einfach: Ein All-Inclusive Zugticket und unsere Gleitschirme. Einen genauen Zeitplan gibt es ebenso wenig wie eine Reiseroute. Einzig der Startort ist festgelegt: Kagoshima. Die Stadt bietet uns einen herrlichen Auftakt in unser Japan-Abenteuer. Passend zur Lage im Südwesten des Landes, scheint uns im November bei 20 Grad Außentemperatur die Sonne ins Gesicht.

Außerdem hat der Ort auch noch einen mächtigen Vulkan, heiße Quellen und Thermalbäder (in Japan „Onsen“ genannt) zu bieten. Neben den vielen Annehmlichkeiten stellen sich auch die ersten Herausforderungen unserer Reise: Fremde Sprache, nicht lesbare Schriftzeichen und obendrein niemand, der Englisch spricht.

## Landung zwischen Kakibäumen und Reisfeldern

In näherer Umgebung von Kagoshima gibt es um die Orte Ebino und Aso spannendes Hike&Fly Potential. Leider spielt hier der Wind nicht mit. Aber was soll's, 250 Kilometer nördlich herrschen tolle Bedingungen. Und dank dem japanischen Highspeed-Zugnetz stehen wir wenig später in einer wunderschönen Herbstlandschaft in Kusanomachi. Unser erster Hike&Fly in Japan führt uns quer durch das kleine Dorf, vorbei an liebevoll gestalteten Holzhäusern und anschließend hinauf auf einen Bergrücken, der das Flachland im Norden vom Gebirge im Süden trennt. Oben angekommen bläst uns ein herrlicher Nordwind ins Gesicht, der geradezu zum Soaren einlädt. Als wir uns startbereit machen, kommen einige einheimische Piloten. Kritisch werden wir und unsere Hike&Fly Ausrüstung beäugt. Wie sich herausstellt, sind sowohl Europäer als auch leichte Ausrüstung hier eine Seltenheit. Wir freuen uns, denn genau solche unbekannteren Orte suchen wir! Die vier Locals erklären uns stolz und in perfektem Japanisch ihr Fluggebiet bis ins kleinste Detail. Unsere Antwort erfolgt in ebenso „perfektem“ Google-Translate-Japanisch:



Gemeinsam am Startplatz mit Osamu und unseren japanischen Freunden

www.dhv.de



Groundhandling vor den Windrädern

DHVMagazin 248

Sightseeing in  
Tokio



Hike&Fly auf der  
herbstlichen Izu-  
Halbinsel



Flug in den Sonnen-  
untergang mit Blick zur  
Golden Gate Bridge



„Alles klar, kann losgehen!“ Wir soaren eine Weile gemeinsam mit unseren neuen Freunden und landen schließlich auf einer kleinen Straße zwischen Kakibäumen und Reisfeldern. Ein Flug für die Seele!

Durchwachsenes Wetter in den darauffolgenden Tagen gibt uns die nötige Zeit, um Japan kulturell zu entdecken. Wir besuchen das Peace Memorial Museum in Hiroshima, bestaunen die unzähligen Schreine in Kyoto, genießen die tolle Kulinarik in Himeji und erkunden das legendäre Ausgehviertel in Tokio. Außerdem nutzen wir die Zeit, um mit Osamu auf Instagram in Kontakt zu treten. Osamu hat eine kleine Flugschule in Aichi und lädt uns prompt zu sich ein. Das lassen wir uns nicht zweimal sagen und sitzen bereits wenig später, umringt von japanischen Piloten, im Flugschulbus. Auch wenn in Japan vieles sehr strukturiert abläuft, hier bekommen wir einiges zu Lachen und haben super viel Spaß.

Nichtsdestotrotz gilt in Japan „Safety-First“. Das beweist jeder zweite Pilot, der unter seinem Gurtzeug vorsichtshalber einen Klet-

tergurt trägt. Für den Fall einer Baumlandung will man schließlich gerüstet sein! Gemeinsam genießen wir die Aussicht und das Groundhandling in der Bucht von Tahara. Außerdem heben wir in Asagiri - einem der wohl spektakulärsten (kommerziellen) Startplätze der Welt - vor dem Mount Fuji ab. Der Vulkanberg ist nicht nur die höchste Erhebung des Landes, sondern auch wichtiges spirituelles Zentrum und elementarer Bestandteil der japanischen Kultur. Ein Flug hier ist bei einer Japanreise ein absolutes Muss. Mit viel Dankbarkeit verabschieden wir uns nach zwei lustigen Tagen und ziehen weiter, denn wir haben noch ein weiteres Highlight in unseren Köpfen: die Izu-Halbinsel.

Auf der Halbinsel gibt es gleich mehrere Orte, an denen geflogen wird. Informationen gibt es allerdings recht wenige. Fasziniert durch ein Foto von einem Startplatz, der vor einer Reihe gewaltiger Windräder liegt, machen wir uns auf den Weg, die Region zu erkunden - und werden fündig! Wir genießen das Groundhandling vor



Vulkanwandern in Nikko



Groundhandling unter Palmen in Tahara

den gehörig wummernden Windrädern, deren Rotation man geradezu spüren kann. Ganz schön respekteinflößend! Anschließend schweben wir mit Blick aufs Meer durch die Lüfte.

Als letzte Station unserer Japanreise zieht es uns weiter in die Bergregion um Nikko. Neben einem See spitzt hier ein angezuckerter Vulkan heraus, der uns geradezu in seinen Bann zieht. Leider macht uns diesmal der Wettergott einen Strich durch die Rechnung. So bleibt es bei einem Hike inmitten atemberaubender Landschaft mit grandiosem Ausblick. Zum Grande Finale in Japan genießen wir noch einmal Sushi vom Allerfeinsten und lassen die Zeit in einem Onsen Revue passieren. Herrlich!

### Ausblick auf die Golden Gate Bridge und den Sonnenuntergang inklusive!

Nach 14 Tagen und einer Reise quer durch dieses schöne Land nehmen wir mit einer gehörigen Portion Wehmut Abschied und queren

## Informationen:

### Japan:

#### Kusanomachi:

Startplatz: N33°17'56.6" E130°38'14.3", Windrichtung: N-NO

- Landeplatz: N33°19'32.4" E130°37'51.6"

Weitere Informationen: [www.skycruise.sakura.ne.jp](http://www.skycruise.sakura.ne.jp)

#### Tahara:

- Startplatz: N34°40'47.3" E137°14'20.2", Windrichtung: W

- Landeplatz: N34°41'10.2" E137°13'56.1"

Weitere Informationen: [www.sky-trail.net](http://www.sky-trail.net)

#### Asagiri:

- Startplatz: N35°22'22.5" E138°32'47.9", Windrichtung: O

- Landeplatz: N35°22'14.5" E138°33'15.1"

Weitere Informationen: [www.skyasa.com](http://www.skyasa.com)

#### Izu-Insel:

Startplatz: Misujiyama Summit Observation Deck, N34°48'16.8"

E138°59'43.8", Windrichtung: SO

- Landeplatz: N34°48'24.4" E139°00'08.3"

Eine ausführliche Übersicht zu den Fluggebieten in Japan findest du auf der Homepage der japanischen Gleitschirm Föderation:

[https://jhf.hangpara.or.jp/area/index\\_eng.html](https://jhf.hangpara.or.jp/area/index_eng.html)

### USA:

#### Mussel Rock:

- Koordinaten: N37°40'09.9" W122°29'38.3"

Weitere Informationen:

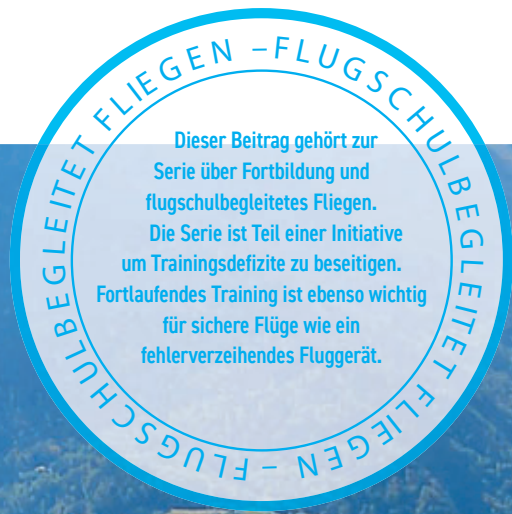
[www.bayareaparagliding.com/mussel-rock-paragliding-site](http://www.bayareaparagliding.com/mussel-rock-paragliding-site)

den Pazifik nach San Francisco. Hier wartet noch ein weiteres Highlight: Mussel Rock. Hinter diesem Namen verbirgt sich ein grandioses Küstensoaringgebiet, nur 30 Autominuten vom Zentrum der berühmten Hippie-Stadt entfernt. Einziges Manko: Unsere Reisepläne sind sehr straff. Wir bleiben nur 3,5 Tage in der Stadt und bei unserer Ankunft werden wir von Regen erwartet. Wir hoffen, checken die Wetterberichte und haben letztendlich Glück. Am vorletzten Tag ist es tatsächlich fliegbar. Ausblick auf die Golden Gate Bridge und den Sonnenuntergang inklusive! ▽



### DIE AUTOREN

Wir sind Tina und Fabian Leonhardsberger, leben in Innsbruck und hängen am liebsten unter unseren Gleitschirmen. Zuhause in den Alpen lieben wir unsere Sonnenaufgangsflüge vor der Arbeit und das Entdecken von neuen Start- und Landeplätzen.



Der Montblanc ist fast zum Greifen nah

# Genussfliegen in der Montblanc-Region

Viele Dinge tragen zum Genuss beim Gleitschirmfliegen bei: eigene körperliche und mentale Fitness, fordernde, doch realistische Ziele zu haben, adäquate Ausrüstung, ein ansprechendes Flugrevier, gutes Wetter und – nicht zu vergessen – die Geselligkeit und das Miteinander mit Fliegerfreundinnen und -freunden. Bevor ich zu meinem eigentlichen Thema komme, möchte ich beim letzteren Punkt kurz verweilen.

TEXT & FOTOS: NORBERT FLICKINGER



Start am Spitzbühel, Südtirol

Ich hatte mein Schlüsselerlebnis im Jahr 2022, als ich wenige Tage nach Erhalt der A-Lizenz in die Dolomiten aufbrach, um in meinem gern und oft besuchten Wanderrevier Seiser Alm erstmals eigenständig zu fliegen. Das ist eine wunderbare Landschaft mit großartiger Bergkulisse, nicht nur für Wanderer, sondern auch für Gleitschirmenenthusiasten. Ich stand dann nun als einziger Pilot mit meinem Schirm am Startplatz Spitzbühel (N 46°31'46.1" E 11°35'58.5") und ging gedanklich meinen Flugplan durch. Dabei fühlte ich mich etwas unbehaglich. Den Landeplatz (N 46°33'22.8" E 11°33'38.4") hatte ich

schon besichtigt; er ist so weit entfernt, dass er bei Gegenwind nur schwer zu erreichen ist, wenn man unterwegs keine Aufwindquelle findet. Wo genau ich diese zu suchen hatte, war mir nicht klar, ebenso wenig die exakte Lage brauchbarer Außenlandeplätze. Die Gegend ist mir von meinen Wanderungen her zwar vertraut, aber das ist ein anderer Fokus. Es erschien mir vernünftig, immer an der Kante entlang zu soaren, damit ich die Höhe halten und jedenfalls oben wieder landen kann. So tat ich das. Die Flüge verliefen im Ganzen gesehen wie geplant und bescherten mir reizvolle neue Sichten auf die mir vertraute Landschaft, waren

aber auch kurz und somit wenig erfüllend. Mir ist klar geworden, dass ich recht naiv an eine Sache herangegangen bin, mit der ich im Prinzip (noch) überfordert war, und ich froh sein durfte, dass ich ohne Probleme zu-rechtkam. Es war angesichts meiner relativen Unerfahrenheit eine gewagte Entscheidung, mit wenig Revierkenntnissen allein loszuziehen, ohne Einbindung in eine Gemeinschaft mit anderen Fliegern und somit ohne eine Art von Rückhalt. Ein Flieger am Beginn seiner Laufbahn findet in einer Gruppe – wenn sie sich auch nur spontan zusammenfindet – mehr Sicherheit. Man berät sich, gibt Erfahrungen weiter, kann



Startplatz Plaine Joux oberhalb von Passy

2.726 m und weiteres Steigen - am Horizont der Montblanc, in der Ecke rechts unten Startplatz



sich gegenseitig unterstützen, hat im Notfall eher Hilfe. Und am Ende des Tages kommt der Spaß hinzu, seine Freude teilen und Erlebnisse austauschen zu können.

**Fazit des Exkurses: Mit diesem Wissen bin ich seitdem ein Freund des Fliegens in guter, vertrauensvoller Gesellschaft mit anderen Piloten.**

August 2023, Samoëns, gelegen südlich des Genfer Sees und nicht weit entfernt vom Montblanc: Dort angekommen schließe ich mich einer Gruppe an, die ein gutes Dutzend Fliegerfreundinnen und -freunde umfasst, alle – ebenso wie ich – ehemalige Absolventen einer Allgäuer Flugschule. Zwei Fluglehrer begleiten uns, die das Revier flugtechnisch und auch sonst in- und auswendig kennen. Wir haben eine knappe Woche (Samstag bis Freitag) gebucht und

freuen uns auf schöne Tage. Das Wetter ist und bleibt während der ganzen Zeit trocken und heiß; die Tagestemperaturen liegen im Tal (700 m Meereshöhe) stets über 30, in der Spitze bei 36 Grad. Auch in den Höhenlagen (1.600 bis 2.100 m) fühlt es sich kaum kühler an.

Zum ersten Flug starten wir am Sonntagvormittag von Les Saix (auch Samoëns 1600 genannt – N 46°03'13.3" E 6°41'51.4"), etwa 900 m oberhalb des Orts, erreichbar über eine gut ausgebaute Straße. Für mich dient dieser Flug zur Orientierung ohne Höhen-, Zeit- und Streckenambitionen. Ebenso der Flug am Nachmittag vom höher gelegenen Platz Tête du Pré des Saix (knapp 2.100 m – N 46°01'52.4" E 6°41'58.1"), den man von Les Saix aus mit einem Sessellift erreicht. Der Landeplatz in Samoëns (N 46°04'53.1" E

6°42'45.9") ist geräumig; er ist zwar von den Startplätzen aus nicht zu sehen, im Verlauf des Flugs aber gut zu identifizieren.

Montag. Fantastische Flüge, zunächst erneut von der Tête du Pré des Saix. Mit Funkunterstützung durch unsere „Reiseleiterin“ finde ich einen ergiebigen Bart und kurble darin aufwärts bis auf fast 2.800 m Höhe. Die Sicht hier oben ist atemberaubend. Nach Osten hin erhebt sich der „Weiße Berg“ hinter einer begrasten, bewaldeten, felsdurchsetzten Gebirgskette, nach Westen reicht der Blick über den Genfer See hinweg, der sich im bodennahen Dunst versteckt, bis zum Schweizer Jura; dahinter ist schon wieder Frankreich. Die auf dem Startplatz, nun rund 700 m unter mir, ausgebreiteten Schirme sind nur noch als bunte Farbtupfer wahrzunehmen.



Der Blick reicht bis in die Schweiz und darüber hinaus – tief unten rechts: Startplatz Les Saix

Zunächst bin ich der einzige in dem Bart. Später drehen andere Piloten weit unter mir ein. Sie haben nicht die von mir vorgegebene Kreisrichtung übernommen. Bald kommen sie näher. Um etwaigen Konflikten von vornherein aus dem Weg zu gehen, passe

ich meine eigene Drehrichtung der ihren an. Ich bleibe lange in der Höhe, doch schließlich drehe ich ab und genieße den weiten, entspannten, unglaublich sanften Gleitflug 2.000 Höhenmeter hinunter ins Tal. Am Nachmittag bleibt noch Zeit für ei-

nen zweiten Flug vom unteren Startplatz.

Am Dienstag geht es nach Passy, etwas weiter südlich. Der Startplatz, Plaine Joux (N 45°56'58.4" E 6°44'22.1"), auf 1.350 m Höhe, ist mit Kunstrasen ausgelegt und trägt den Namen des Orts als weißen

ANZEIGE

## Flieg mit uns auf Teneriffa

... wir sind die Insel-Experten und bieten einen Rundum-Guiding-Service jeden Tag von 26.10.2024 bis 8.3.2025, flexibel buchbar

... professionelle Betreuung durch **DHV Fluglehrer** und **DHV Performance Trainer**

**Highlight im November: XC-Seminare mit Ferdinand Vogel**

Para42

+49-(0)1796781958  
[info@para42.com](mailto:info@para42.com)  
[www.para42.com](http://www.para42.com)



Im Landeanflug auf Samoëns

Schriftzug. Das optische Highlight ist natürlich der Montblanc in fast greifbarer Nähe. Auch während des Flugs ist der Anblick des höchsten Alpengipfels dominierend.

Zu einem zweiten Flug kommt es nicht mehr. Der Wind hat deutlich zugelegt und ist ruppig. Ich stehe mit der Tulpe in der Hand auf der Plaine Joux und warte, dass die Piloten in der Reihe vor mir rausfliegen und ich starten kann. Doch alle haben große Probleme, die meisten geben nach einigen vergeblichen Aufziehversuchen und Startabbrüchen auf. Wir beraten uns in der Gruppe. Ich bin, ebenso wie die anderen, vernünftig und packe meinen Schirm wieder ein.

Am Mittwoch teilt sich die Gruppe. Eine Hälfte fährt nach Chamonix, wo den meisten dort – wie uns berichtet wird – hohe und weite Flüge gelingen. Ich schließe mich der anderen Teilgruppe an, die es etwas gemächlicher haben will und die hohe Fliegefrequenz unmittelbar zu Füßen des Montblancs nicht so mag.

Doch auch wir, die Gemütlichen, werden gefordert. Bei Samoëns wird der Wind zunehmend böig. Am Nachmittag entwickelt sich zudem ein strammer Talwind, der Aufmerksamkeit in der Landephase erfordert. Bei der Ankunft achtere ich zunächst luvseitig des Landeplatzes meine Höhe ab. Im Ge-

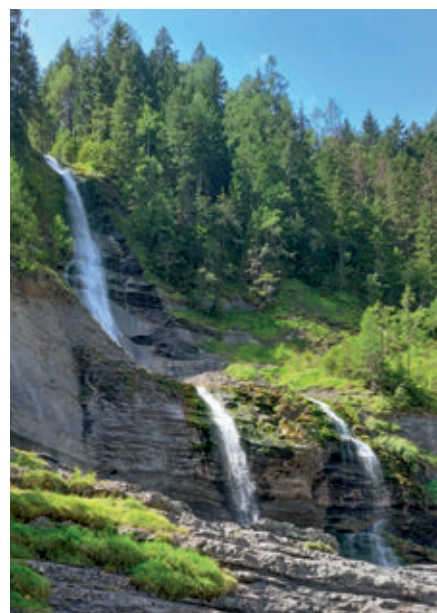
genanflug bringt mich der Rückenwind auf 55 km/h. Schnell wird es Zeit für den Queranflug; deutlich gegen den Wind vorhaltend kurve ich frühzeitig in den Endanflug. Jetzt habe ich praktisch keine Vorwärtsfahrt mehr, der Talwind hat in etwa das Tempo meiner Eigengeschwindigkeit. Ich bleibe mehr oder weniger auf der Stelle schweben, sinke die letzten 30 Höhenmeter ganz sachte und stehe dann auf der Wiese. So mag ich das!

Auch alle anderen kommen, entsprechend vorgewarnt, ebenfalls unbeschadet ins Ziel.

Am Donnerstag, dem letzten Tag vor der Abreise, stellt sich Wind aus südlicher Richtung ein. Wir fahren dennoch zu Les Saix hinauf – hoffend, dass der Wind irgendwann dreht oder sich so weit abschwächt, dass wir starten können. Leider vergeblich. So bleibt uns nach einiger Wartezeit „nur“ noch eine Sightseeing-Tour von Samoëns aus talaufwärts zur Cascade du Rouget. Sogar bei der herrschenden Trockenheit ist der Wasserfall eindrucksvoll, vor allem sind seine Sprühnebel erfrischend.

Freitag ist Abreisetag – die Tage sind sooo schnell vergangen. Der Himmel hat sich heute eingetrübt, aber noch immer ist es heiß und nun zusätzlich auch schwül. Nach kaum 100 km Fahrt, am Genfer See, fallen die ersten Regentropfen. ▽

Cascade du Rouget



**DER AUTOR**


Norbert Flickinger hat 2020 aus einem spontanen Anlass heraus seine Liebe zum Gleitschirmfliegen entdeckt, 2021 die Ausbildung begonnen und 2022 die Lizenz erhalten. Er ist im Ruhestand und kann seiner Leidenschaft genügend Zeit widmen. Er betrachtet sich als Genussflieger, mag gleichwohl auch Herausforderungen und neue Ziele.

Das Wani light 2 ist ein leichter Gleitschirm-Wendegurt mit einem Maximum an Komfort.



# Wanilight 2



 **WoodyValley**  
→ [www.turnpoint.de](http://www.turnpoint.de)



Zwischen Himmel und Hölle: Sanfte Flüge und rasante Abfahrten im Hochtal von Livigno

# Arbeit oder Freizeit? Gleitzeit!

Workation in Livigno

TEXT: VALERIE HOLLUNDER | FOTOS: MAXI DICKERHOFF

**W**ohin fliehen, wenn die Hochsommerhitze dem Sport die Leichtigkeit nimmt? Flieger kennen die Antwort: in die Höhe. Wir haben uns nicht nur von der Thermik in kühlere Regionen tragen lassen, sondern unser Basislager in einem italienischen Hochtal aufgeschlagen. In Livigno kann man fliegen, wandern, biken - ja sogar arbeiten. Workation nennt sich das. Wir haben's ausprobiert.

Meine innere Stimme rebelliert täglich beim Betreten des Büros, wenn ich Sonnenschein gegen Leuchtstoffröhren tausche. Ich bin ein Büromuffel. Draußen fühle ich mich Zuhause: beim Buddeln im Garten, auf Fernwanderwegen und beim Fliegen. Doch von irgendwas müssen wir alle leben. Als Stromnetz-Ingenieurin habe ich mich für einen Bürojob entschieden. Damit kann ich meinen Lebensunterhalt finanzieren und mich vom Schreibtisch für die Umwelt einsetzen. Die Themen sind spannend und die Aufgaben abwechslungsreich. Trotzdem ist mein Job Routine. Jeden Tag derselbe Arbeitsweg, jeden Tag dasselbe Gebäude, jeden Tag derselbe Schreibtisch. Der Alltags-Trott fühlt sich manchmal wie ein Gefängnis an. Ich bin neugierig, mich zieht es raus in die Welt und so bin ich auf der Suche, Arbeit und Abenteuerlust zu vereinen, in einem italienischen Co-Working-Space gelandet.

Bei Mountainbikern, Ausdauerläufern, Wintersportlern und Shopping Queens ist das abgeschiedene Hochtal beliebt, für Gleitschirmflieger ist es ein Geheimtipp. Das Livigno-Tal liegt in der Lombardei, südlich des Schweizer Nationalparks, nördlich des Bernina-Passes. Bis vor 50 Jahren waren die Pässe über den Winter gesperrt, so war das Tal monatelang von der Außenwelt abgeschnitten. Um die Bewohner zu unterstützen und den Tourismus anzukurbeln, wurde die Gemeinde zur zollfreien Zone erklärt. Einkaufen, insbesondere Tanken, ist hier spottbillig.

Am Fuße des Bikeparks Mottolino brettern scharenweise Mountainbiker mit breitem Grinsen den Hang hinunter. Die Trails scheinen richtig viel Spaß zu machen. In der Ebene rauschen Langläufer auf Skirollern an mir vorbei. Der Ort befindet sich auf 1.800 müNN, beste Bedingungen fürs Höhenttraining. Am Horizont erhebt sich ein Bergpanorama mit unzähligen Gipfeln. Im



Anfahrt zum romantischsten Platz der Alpen - über diese Tour berichtet Maxi auch in seinem Podcast SUPERTRAILS (supertrails.podigee.io)



Produktives Warten auf bessere Bedingungen

## Infos



**Co-Working-Infos:** [www.skipasslivigno.com/de/emotion/co-working](http://www.skipasslivigno.com/de/emotion/co-working),  
[www.mottolino.com/en/winter/mottolino-coworking](http://www.mottolino.com/en/winter/mottolino-coworking)

**Tandem-Infos:** [www.skipasslivigno.com/de/emotion/sky-experience](http://www.skipasslivigno.com/de/emotion/sky-experience),  
[www.carosello3000.com/en/winter/top-experience/sky-experience](http://www.carosello3000.com/en/winter/top-experience/sky-experience),  
[www.livignoparagliding.com](http://www.livignoparagliding.com)

### Bike-Infos und Bergbahnen:

Bikepark Mottolino: [www.mottolino.com/de/sommer/bikepark](http://www.mottolino.com/de/sommer/bikepark)  
 Bikepark Carosello 3000: [www.carosello3000.com](http://www.carosello3000.com)

An der Mottolino-Talstation gibt es moderne, öffentlich zugängliche Duschen und Parkmöglichkeiten für Camper.

Beim Fliegen in Italien ist die internationale IPPI-Card Pflicht, welche vom DHV für Inhaber von deutschen und österreichischen Lizenzen ausgestellt wird.

Sommer ist Livigno ein Paradies für Hitzeflüchter. Während das Thermometer in Deutschland 30 Grad misst, kann man sich in Livigno bei angenehmen 23 Grad seinen sportlichen Aktivitäten widmen. Und wenn es doch zu heiß wird, lädt der Lago di Livigno zu einem Sprung ins kühle Nass ein.

Am Startplatz Mottolino hat es heute entspannte 17 Grad. Doch bevor ich mich in die Lüfte schwinge, habe ich ein anderes Ziel: Ein Co-Working-Space, der sich in der Talstation des Bikeparks befindet. Beim ersten Betreten staune ich nicht schlecht. Ein großer, wirklich sehr schöner Raum umgibt mich. Er strahlt eine Mischung aus rustikalem Hüttenfeeling und High Tech à la Silicon Valley aus. Inklusiv: schnellem Internet, Drucker, Bildschirm und Aussicht durchs Panorama-Fenster. Mein Freund und ich sind heute die einzigen Nutzer, so haben wir die Wahl zwischen einem Konferenztisch, schicken Ledersofas, Sesseln mit Schafsfellen und abgetrennten Einzelarbeitsplätzen.

Beim Blick durchs Fenster auf grüne Berghänge frage ich mich, warum das Gebiet bisher so etwas wie ein weißer Fleck auf der Landkarte des Gleitschirmfliegens ist. Während die Trails von Mountainbikern geflutet werden, ist am Himmel nichts los. Im DHV XC sind vom Startplatz Mottolino siebzehn Flüge eingetragen, wovon der längste 13,4 XC-Kilometer misst. Und auch Skyways, die farbigen Markierungen der Flugdichte, sind quasi nicht vorhanden.

Startmöglichkeiten gibt es in dem Nord-Süd ausgerichteten Tal einige. Wir entscheiden uns nach getaner Büro-Arbeit für einen Abendflug am Monte Crapene. Wir stellen den Camper auf der Passhöhe Eira auf einem Wohnmobilparkplatz mit Trinkwasserbrunnen ab. Von dort spazieren wir eine halbe Stunde über Almwiesen zu einer Bergkuppe. Die nach Südost-Süd- Südwest ausgerich-



Sundowner am Monte Crapene



Mit den Bikes zum Schlafplatz - so kann der Tag enden

ANZEIGE



...ONE GLIDER,  
TWO CLASSES!

**MIURA 2<sup>RS</sup>**

EINSTUFUNG:  
EN/LTF-A/B

Der MIURA 2 RS ist deine zukunftsichere Gleitschirm-(Erst)ausrüstung und somit das perfekte „erste Date“ mit dem schönsten Sport der Welt. Mit 48 Zellen und einem großen Geschwindigkeitsbereich ist der MIURA 2 RS als vollwertiger Gleitschirm konzipiert, gleichzeitig erfüllt er bei moderater Benutzung des Beschleunigers die strengen Prüfnormen für Schulschirme.

Der MIURA 2 RS ist ein Basis-Intermediate mit den Leistungsvorteilen der B-Klasse und zusätzlich ein einsteigertauglicher A-Schirm mit verkürztem Beschleunigerweg. Der einfach zu montierende Speed-Limiter ermöglicht bei Bedarf einen mühelosen Wechsel zwischen A- und B-Klasse.

Erfahre mehr: [www.swing.de](http://www.swing.de)

**RAST**  
Rock solid flight  
by SWING

SWING FLUGSPORTGERÄTE GMBH · GERMANY  
+49 (0)8141 32 77 888 · [INFO@SWING.DE](mailto:INFO@SWING.DE) · [SWING.DE](http://SWING.DE)

**SWING**

Connect with us: [#SWINGParagliders](https://www.instagram.com/SWINGParagliders)



Romantik pur: die Baitel Madonon auf knapp 2.800 Metern Höhe

## Starten und Landen

### Ost-Seite

#### Monte Crapene

Große grasige Bergkuppe mit idealem Gefälle, keine Windfahne

Startrichtung: SO-SW

Koordinaten: 46°32'48.0"N 10°10'09.4"E

Höhe NN: 2.420 m

#### Mottolino

Kleinere Startmöglichkeit mitten im Bikepark mit Windfahne

Startrichtung: SW-NW

Koordinaten: 46°31'42.1"N 10°09'38.4"E

Höhe NN: 2.360 m

#### Landeplatz

Große Wiese neben dem Parkplatz der Mottolino Talstation

Koordinaten: 46°32'19.0"N 10°08'23.5"E

Höhe NN: 1.820 m

### West-Seite

#### Carosello 3000

Die steinigen Wiesen rund um die Bergstation des Carosello 3000 bieten sich zum Starten an.

Außerdem beschreibt [paraglidingearth.com](http://paraglidingearth.com) die Startmöglichkeiten sehr trendy: „All around on the top of the mountains.“

Startrichtung: N, NO, O, SO, S Koordinaten: 46°31'04.2"N 10°05'14.6"E

Höhe NN: 2.770 m

#### Landeplatz

Achtung: Bergbahn im Norden Koordinaten:

46°31'08.5"N 10°07'18.6"E

Höhe NN: 1.880 m

tete Wiese hat zwar keine Windfahne, bietet aber viel Platz und optimales Gefälle zum Starten. Wir legen den Tandem-Schirm im Licht der letzten Sonnenstrahlen aus, sortieren die Leinen und setzen zu einem Vollgas-Sprint an. Die Luft ist aufgrund der Höhe dünner und der Startweg länger als gewohnt. Meine Füße verlieren den Kontakt zum Boden, mein Freund macht noch einige, große Schritte, wir heben ab und gleiten sanft ins Tal.

Unser Ziel: eine Landewiese neben dem Schotter-Parkplatz der Mottolino-Bahn. Die Fläche ist groß und bis auf ein paar Zaunpfähle am Wegrand hindernisfrei. Einziges Manko: der Windsack ist leicht zu übersehen. Beim Zusammenpacken der Ausrüstung verpassen wir den letzten Shuttle-Bus. Da wir die 400 Höhenmeter nicht zu Fuß gehen wollen, heißt es: Daumen raus. Ein netter Finne nimmt uns mit zu unserem mobilen Schlafplatz auf der Passhöhe.

Am nächsten Morgen fliege ich mit den ersten Sonnenstrahlen und Laptop im Gepäck ins Tal. Ein italienischer Cappuccino mit milder Crema und fluffigem Milchschaum fördert die Motivation im Büro. Mittags klappe ich den Laptop zu, denn wir haben noch eine besondere Mission.

Mit der Bergbahn fahren wir zur Gipfelstation des Carosello 3000. Dieses Mal haben wir Bikes statt Schirm dabei. Mit Schlafsack im Gepäck treten wir eine halbe Stunde zum Monte delle Rezze. Wir balancieren die Räder über einen Single Trail, das Gelände fällt zu unserer Linken steil ab. Rechts eröffnet sich uns ein Bergpanorama mit schneebedeckten Gipfeln.

König Ortler im Rücken und vor uns das 4.000 Meter hohe Bernina Massiv. Im Schutze einer Madonna ist hier hoch überm Tal eine Hütte in den Berg gebaut. Sie ist ausgestattet mit einem Ofen, reichlich Holz und Kochutensilien. Während wir es uns drinnen gemütlich machen, wartet draußen das Eine-Millionen-Sterne-Hotel. Am nächsten Morgen bringen uns die Mountainbikes zurück ins Tal. Oberhalb der Hütte gibt es einen etwas steinigen, aber geräumigen, leicht abfallenden Hang, der Lust auf einen Start in die Lüfte macht.

Zurück zu Hause weiß ich: Dieser Ausflug nach Livigno war sicher nicht der letzte. Durch die frühe Anreise habe ich meine freie Zeit voll ausgenutzt, ein Gefühl für Wetter und Topologie vor Ort bekommen und mich mit anderen Piloten ausgetauscht. Durch die Gleitzeit (im wahrsten Sinne des Wortes) konnte ich meine Arbeit auf Schlechtwetter-Stunden legen und das Flugwetter ausnutzen. Mit der Einschränkung, dass der Co-Working-Space nur zu Liftzeiten geöffnet hat.

Für mich fühlt es sich an, als hätte ich das Wochenende verlängert, ohne Urlaub zu nehmen. Auch im Co-Working-Space scheint mir die italienische Sonne nur durch Glasscheiben ins Gesicht. Doch die Arbeit mit einem Tapetenwechsel und südländischer Lebensfreude zu kombinieren, ist jedenfalls ein verdammt guter Kompromiss. ▽



### DIE AUTORIN

Valerie Hollunder arbeitet bei einem Stromversorger im Allgäu. Die Feierabende verbringt sie am liebsten in der Luft. Wenn neben Beruf, Fliegen und Gemüsegarten noch Zeit bleibt, schreibt sie über ihre Abenteuer.

SICHERHEIT LEICHT VERPACKT

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

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



ALPIN SUPERLIGHT  
FÜR DEINE SICHEREN GLÜCKSMOMENTE

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



MIDDLE-B HIGHLIGHT  
FÜR DEIN SICHERES WEITERKOMMEN

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



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



SAFE FUN



Mit dem Photon und seinen Winglets auf den Außenflügeln setzte Ozone im vergangenen Frühjahr ein Zeichen. Seither nutzen immer mehr Hersteller die „Öhrchen“, wie lange nur als Identifikationsmerkmal für Advance-Schirme galten.

Foto: Ozone, Matias Nombarasco

## Der neue Öhrchen-Trend

Winglets gibt es nicht mehr allein bei Advance-Schirm. Neuerdings setzen immer mehr Hersteller sie ein. Warum?

TEXT UND BILDER: LUCIAN HAAS

**W**inglets waren jahrelang das Erkennungsmerkmal der Gleitschirme von Advance. Der Schweizer Hersteller baute schon seine ersten Modelle mit kleinen Öhrchen am Außenflügel. Die ursprüngliche Idee dahinter: Sie sollten helfen, die Randwirbel der Schirme und damit den induzierten Widerstand zu reduzieren.

Die Diskussion über ihren tatsächlichen Nutzen ist in der Szene weit verbreitet. Denn die Winglets stellen ja auch einen zusätzlichen Widerstand dar, der sich der umfließenden Luft in den Weg stellt. Ob unterm Strich mehr Leistung übrigbleibt, lässt sich nur schwer fundiert beantworten.



Der Rise 5 ist der Schirm von Airdesign mit aufgesetzten Winglets. Da auch die Stabilos nach außen weisen, spricht Airdesign sogar von doppelten Winglets.  
Foto: Airdesign



Der Alta von Ozone ist ein agiler High-A-Schirm. Die Winglets verbessern die Rolldämpfung.  
Foto: Ozone, Chris Tong Viet



Winglets am EN-C Zweileiner Verve von Macpara.  
Foto: Macpara



Beim EN-A Eona 4 von Supair sind die Winglets sogar deutlich erkennbar aerodynamisch profiliert (nicht-symmetrisches Profil).  
Foto: Supair

Advance ließ vor Jahren einmal die Umströmung des Flügels eines Sigma 8 mit und ohne „Öhrchen“ im virtuellen Windkanal simulieren. Demnach reduzierten die Winglets den induzierten Widerstand um 2,85 Prozent, was die Gleitzahl um 1,5 Prozent verbessern sollte. Die praktische Anwendbarkeit dieser Ergebnisse blieb jedoch fraglich.

Andere Hersteller zeigten deshalb jahrzehntelang kein Interesse daran, ebenfalls Winglets einzusetzen. Immerhin bedeuten sie zusätzlichen Materialeinsatz und Produktionsaufwand, d.h. Kosten. Die Öhrchen wurden eher als Markenzeichen von Advance angesehen und respektiert, vergleichbar mit dem aufragenden Mercedes-Stern auf einer Auto-Kühlerhaube.

### Rolldämpfung

Neuerdings erlebt die Gleitschirmszene in puncto Winglets allerdings eine Zeitenwende. Immer mehr Hersteller bringen Modelle mit markanten Öhrchen auf den Markt. Zu finden sind sie bei Schirmen in den Klassen EN-A bis EN-C. Beispiele gibt es von Ozone (Moxie, Alta, Photon, Magnum 4), Supair (Eona 4), Airdesign (Rise 5), Macpara (Verve), Triple Seven (Matrix, Rook 4) und Apco (F5). Und man darf damit rechnen, dass noch weitere folgen werden.



Der F5 von Apco ist ein Motorschirm. Seine zentrale Finne verleiht ihm eine besonders hohe Rollstabilität. Foto: Apco

Moxie ist ein neuer Schulschirm von Ozone. Die Winglets sollen die Spiralausleitung erleichtern. Foto: Ozone, Diego Schläppi

Fragt man nach, worauf der neue Trend zu Winglets fußt, führt kein Hersteller einen direkten Leistungsgewinn an. Vielmehr sollen die Winglets störende Rollbewegungen dämpfen. „Das Rollen ist mit einer Seitwärtsströmung am Flügel verbunden. Das Winglet setzt dem Rollen eine Gegenkraft entgegen“, erklärt Luc Armant, Konstrukteur bei Ozone.

### Entschärfte Spirale

Ein weiterer Vorteil von Winglets ist das Verhalten bei Steilschlangen. Auch hier behindern sie eine Seitwärtsströmung am Obersegel, die in diesem Fall durch die Rotation erzeugt wird. „Das Winglet steht dann wie eine Barriere im Weg und die Rotation wird dadurch gebremst. Der Schirm beschleunigt auch nicht so stark in der Spirale, was die G-Kräfte reduziert“, sagt Stephan Stiegler von Airdesign.

Rollneigung und Spiralverhalten lassen sich auch über andere konstruktive Parameter beeinflussen. Dazu zählen die Kappenkrümmung, Leinenlänge, Flügelschrägung etc. Die Winglets eröffnen den Konstrukteuren hier allerdings neue Möglichkeiten, um mit solchen Parametern zu spielen. Stärker gekrümmte Kappen beispielsweise weisen von Natur aus eine höhere Rollneigung auf. Mit Winglets lässt sich das kompensieren. So ist es nicht verwunderlich, dass einige der neuen Schirme einen markanten Bogen der Schirmkappe aufweisen. Diese High-Arc-Bauweise birgt Vorteile wie eine höhere Kappenspannung, ein direkteres Kurvenhandling und entschärfte Reaktionen bei Seitenklappen. Nachteilig ist, dass solche Schirme nur verzögert wieder aus der Spirale kommen. Mit den Winglets lässt sich dieses Problem aber in den Griff bekommen.

### Psychologischer Vorteil

Winglets können in manchen Flugzuständen tatsächlich sogar die „erfliegbare“ Leistung fördern. Das gilt vor allem für den beschleunigten Flug. Viele moderne Schirme tendieren dazu, im Speed durch leichte Kipp- und Gierbewegungen des Piloten in ein Oszillieren um die Längsachse und/oder die Hochachse zu verfallen. Der Pilot sieht sich dann häufig gezwungen gegenzusteuern, was unterm Strich Leistung kostet. Wird dieses Rollen schon im Ansatz durch die Winglets gedämpft, fliegt der Schirm im Fullspeed eher wie auf Schienen. Das weckt Vertrauen und kann auch ein psychologischer Vorteil sein.

### Verschiedene Positionen

Die Winglets findet man an verschiedenen Positionen. Die Konstrukteure wählen die Position, Größe und auch das Profil der Winglets danach, welchen Haupteffekt sie damit erzielen wollen.

Bei Schirmen mit geringer Streckung sitzen die Winglets typischerweise weit außen, um dort vor allem die Spiralausleitung zu verbessern. Bei sportlicheren Flügeln in High-Arc-Bauweise sind die Winglets etwas weiter nach innen gerückt, wo sie stärker das Rollen dämpfen. Der israelische Hersteller Apco verwendet bei seinem Modell F5 sogar nur eine einzelne, in Flügelmitte aufragende Finne und nennt diese Bauweise „Mohawk“ (Mohikaner). Sie soll eine besonders hohe Rollstabilität bringen. Allerdings sitzt die Finne des F5 genau dort, wo in Kappenmitte viel Auftrieb erzeugt wird. Das kostet etwas Leistung. Der F5 ist allerdings ein Motorschirm, bei dem dieses Argument weniger ins Gewicht fällt, während eine starke Rolldämpfung besonders erwünscht ist.



Der High-B Rook 4 von Tripleseven hat einen ausgeprägten Kappenbogen. Die Winglets helfen, die höhere Rollneigung dieses High-Arc-Konzepts zu dämpfen.  
Foto: Tripleseven

### Winglets für alle?

Bleibt am Ende noch die Frage, ob künftig immer mehr oder gar alle Schirme mit Winglets aufwarten werden? Zum letzten Punkt sagt Luc Armant: Nein. Viele Schirme bräuchten diese Anbauten gar nicht. Aber in manchen Fällen helfen sie, ein erwünschtes Gesamtpaket an Handling- und Flugeigenschaften eines Schirmes zu erreichen.

Stephan Stiegler sagt: „Ich denke, dass die Winglets immer mehr kommen werden. Bei Schulungsschirmen können sie das Spiralverhalten nochmals verbessern und die G-Kräfte reduzieren. Und bei Hochleistern ist es eine simple Lösung für die Zulassung.“ Dass

Winglets zu einem Standard-Element aller Schirme werden, glaubt er allerdings nicht. Das optimale Design sei immer noch dasjenige, bei dem man nichts mehr entfernen kann. ▽



#### 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.

ANZEIGE

## PASSION WITH EXPERIENCE

GLEITSCHIRM CHECK 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)



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



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



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



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



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



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



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



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



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



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



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



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



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



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



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



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

## Streckenflugsaison

Der Einstieg in die Königsdisziplin des Gleitschirmfliegens verlangt einen umfassend vorbereiteten Piloten.

Die Skills zum Aufdrehen lernst du im **Thermik- und Flugtechniktraining**

Auf kritische Flugsituationen bereitet dich das **Sicherheitstraining** vor.

Den Feinschliff gibt dir das **Streckenflugtraining**

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 Miltz**  
87527 Sonthofen, Tel. 08321-9328  
[www.flugschule-miltz.de](http://www.flugschule-miltz.de)



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



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



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



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



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



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



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



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



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

# Flugplan mit ThermiXC

Mit ThermiXC hat Bernd Gassner uns Gleitschirmfliegern ein hervorragendes Tool zur Verfügung gestellt, um größere Strecken zu planen.

TEXT: OLIVER THOMÄ

**W**ie ich meine Effizienz beim Streckenfliegen mithilfe dieser Webseite in Kombination mit sonstigen Quellen wie z.B. Büchern, YouTube Videos, Magazinen, Blogs usw. und einem Flugplan im Excel-Format

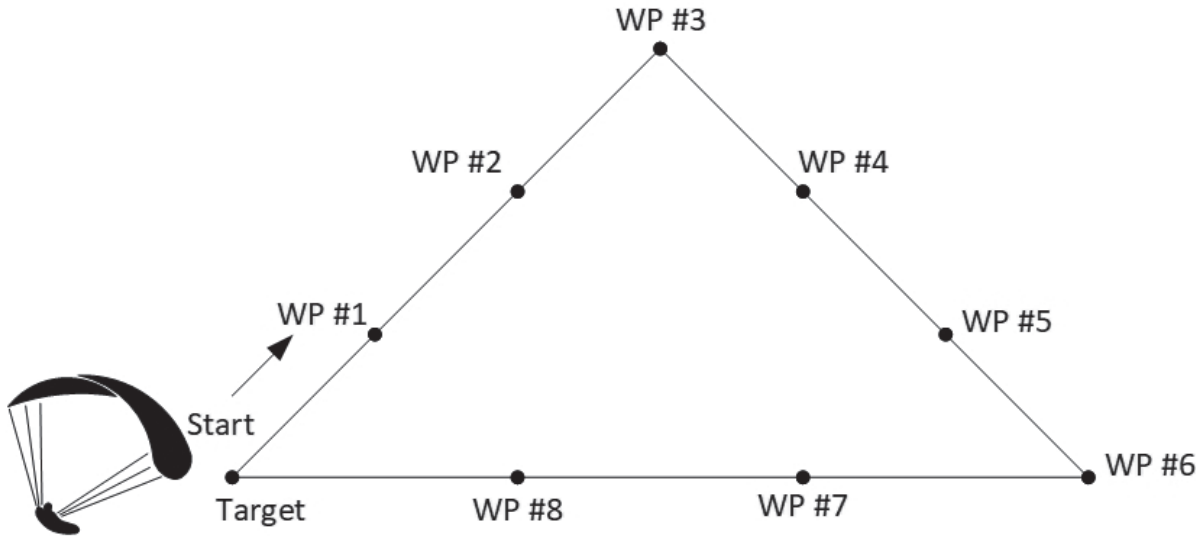
steigern möchte, erkläre ich in diesem Beitrag.

## Grundsätze

Der grundsätzliche Aufbau der Flugpläne, in der ich meine Erkenntnisse aus den oben genannten Quellen eintrage, ist sehr stark

schematisiert und standardisiert. Das soll dazu beitragen, die Flugplanung zu erleichtern und die Informationen, die man sucht, möglichst schnell zu finden. Auf meinem Blog kannst du dir die Flugplan-Vorlage herunterladen:

<https://adnubes.info/de/einen-flugplan-erstellen/>



Entfernung und Höhe von Wegpunkten ermitteln

### Einschränkungen

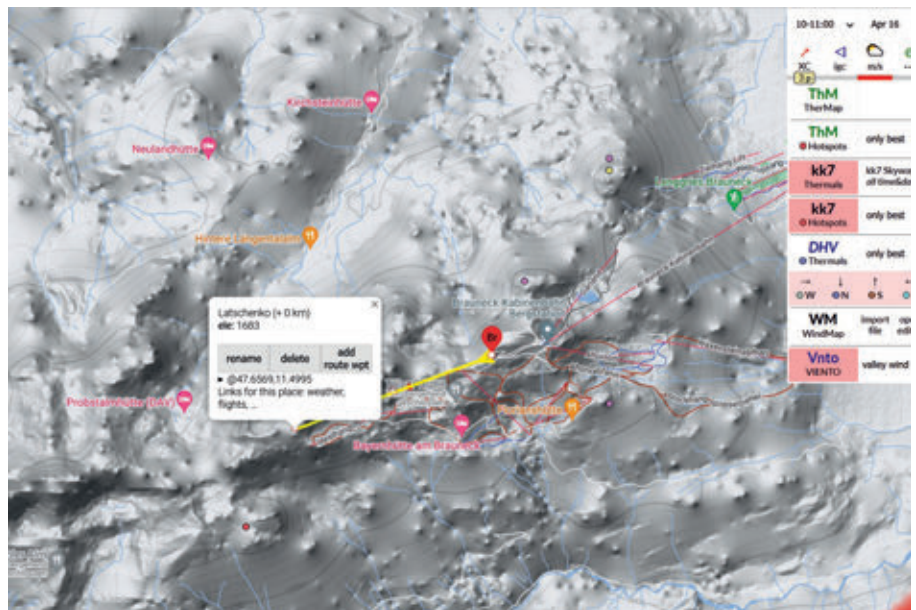
Der zur Verfügung gestellte und ausgefüllte Flugplan sollte auf keinen Fall dazu verführen, nur die Wegpunkte abzufliegen. Man sollte sich immer auf aktuelle Gegebenheiten in der Luft einstellen und berücksichtigen. Der Flugplan soll dazu dienen, sich intensiv mit der gestellten Aufgabe zu befassen. Die hinterlegten Excel-Formeln sind sehr einfach gehalten, die Ergebnisse sind nur als Richtwert zu verstehen und liefern manchmal unsinnige Ergebnisse (z.B. bei der Abflughöhe).

### Tools

Im Folgenden sind die Tools aufgelistet, die ich für das Ausfüllen des Flugplans benutze. Ausgenommen hiervon sind die Tools, die ich für die Wettervorhersage benutze, die ich an dieser Stelle nicht vorstellen möchte.

### ThermiXC

[ThermiXC](#) ist wohl das wichtigste Tool, um eine Flugplanung durchzuführen. Um mit guter Wahrscheinlichkeit thermischen Anschluss zu bekommen, setze ich die Wegpunkte so, wie sie mir mit „kk7 Thermals“ und „kk7 Hotspots“ angezeigt werden. Um eine gute Route zu finden, schalte ich zeit-



weise „kk7 Skyways all time&date“ ein. Um die Entfernung zwischen den Wegpunkten zu ermitteln, ist der erste Wegpunkt anzuklicken, jetzt sollte ein blaues Fähnchen erscheinen (oft verdeckt das rote Wegpunkt-Fähnchen). Dann ist der zweite Wegpunkt anzuklicken, in Klammern wird die Entfernung angezeigt, in diesem Fall 1.880 m. Weiterhin kann direkt die Höhe über MSL des Wegpunkts abgelesen werden

### OpenTopoMap

Da leider in der Karte von ThermiXC nicht alle Namen der Berge verzeichnet sind (ThermiXC basiert auf Google Maps), benutze ich [OpenTopoMap](#), um sinnvollerweise die Wegpunkte nach den Namen der

Berge (wo vorhanden) zu benennen.

### DFS, Austro Control, ENAV und OpenAIP

Da ich meistens in Deutschland, Österreich oder Italien fliege, benutze ich die Internetseiten der jeweiligen Flugsicherungen [DFS](#), [Austro Control](#), [ENAV](#) und [OpenAIP](#), um mich über Lufträume, Einschränkungen, NOTAMs, Regulierungen und Flugfunkfrequenzen kundig zu machen und ein Homebriefing durchzuführen.

### Viento valley wind

Man kann in ThermiXC sich auch die Talwindssysteme anzeigen lassen. Hierzu ist ein Abonnement bei [Viento](#) notwendig. Die An-

Topic	Description, altitude, distance, time, links ...	Alternative route
<b>Generic information</b>		
Titel	Karwendel FAI Triangle	
Date Flightplan	25.04.2023	
Flight area	The name giving of this area is the mountain Karwendel in the west above the village Mittenwald The area in details which is anticlockwise are: Jachenau - Soierngroup - Karwendelvalley - Northchain - Rofanmontains (Achensee) - Jachenau	
Task description	The Karwendel Triangle - the classic near Munich to fly a 100 km triangle according to FAI rules from Brauneck.	
General comments	High cloud base at around 3000 m Up to 7 h thermals necessary South wind is helpful for the last part Best time for this task april or mai -> bavarian wind might be not so strong	
Weather condition		
Weather forecast		
NOTAMs		
General restrictions	TRA LOWI C and TRA Nordpark Infos: <a href="https://www.austrocontrol.at/jart/prj3/ac/data/dokumente/LO_Circ_2018_B_13_en_2018-09-05_0909636.pdf">https://www.austrocontrol.at/jart/prj3/ac/data/dokumente/LO_Circ_2018_B_13_en_2018-09-05_0909636.pdf</a> <a href="https://www.austrocontrol.at/jart/prj3/ac/data/dokumente/LO_Circ_2021_B_04_en_2021-10-19_1010550.pdf">https://www.austrocontrol.at/jart/prj3/ac/data/dokumente/LO_Circ_2021_B_04_en_2021-10-19_1010550.pdf</a> <a href="https://innsbruckergleitschirmfliegerverein.org/index.php/fluggebiete/ctr">https://innsbruckergleitschirmfliegerverein.org/index.php/fluggebiete/ctr</a>	
General dangers	ATIS LOWI: +43 (0)5 1703 6631 or Frequenz 126.030	
Key points description	-	
Key points description	Valley at the Jachenau, Valley nozzle effect at Scharnitz, Airspace at Innsbruck Airport, Bavarian wind at the last part  kk7 Thermals, Viento valley wind and ThermiXC was used for this flightplan <a href="https://forum.bodenlos.de/viewtopic.php?t=8788">https://forum.bodenlos.de/viewtopic.php?t=8788</a> <a href="https://de.dhv-xc.de/leonardo/index.php?op=show_flight&amp;flightID=1115244">https://de.dhv-xc.de/leonardo/index.php?op=show_flight&amp;flightID=1115244</a> <a href="https://vimeo.com/712991400">https://vimeo.com/712991400</a>	
Info sources	<a href="https://vimeo.com/712991400">https://vimeo.com/712991400</a>	
ThermiXC URL	<a href="https://berndgassner.de/thermix/?sq=1741398338_332981904_1652308532">https://berndgassner.de/thermix/?sq=1741398338_332981904_1652308532</a>	
XC distance	110	
XC points (XContest)	219	
Distance WPs over all	122	
Travel time	6,8	
Flightdate		
Take off clock time	11:00	
Target clock time over all	17:45	
Glide ratio	8	
Target WP AGL	100	
Avarage travel speed	18	
<b>Route information</b>		
WP name	<b>Brauneck</b>	
WP MSL	1508	
Departure MSL	1783	
Departure clock time	11:00	
Distance WPs	1890	
Topology type	Ridge	
Generic	-	
Restrictions	Airspace C floor at 3960 m STD	
Dangers	Serveral ropeways	
Upwind zone	At the Garland	
Landing restriction	Wooded slopes, meadows limited	
WP name	<b>Latschenkopf</b>	
WP MSL	1683	
Departure MSL	1824	

zeige benutze ich, um Soaring Kanten, die einem das Überleben in der Luft sichern könnten, zu identifizieren. Weiterhin können Gefahrenstellen durch Leefallen oder schwierige Streckenabschnitte (die möglicherweise vermieden werden können) durch starke Talwindssysteme erkannt werden.

### Google Earth

[Google Earth](#) nutze ich, um Notlandgebiete, Einschränkungen und Gefahren auf der geplanten Route zu finden und zu erkennen.

### DHV-XC, XContest

Die Online Contest Plattformen DHV-XC und XContest nutze ich, um andere Flüge zu analysieren und die Pilotenkommentare auszuwerten und möglicherweise in die eigene Flugplanung einfließen zu lassen.

### Der Flugplan als Excelliste

Der Flugplan gliedert sich in die Bereiche „Generic information“ und „Route information“. Der Bereich „Route information“ wiederum ist unterteilt in 50 Flugabschnitte, die jeweils von Startwegpunkt und Zielwegpunkt eingegrenzt sind. Die Bedeutung der einzelnen Zellen ist weiter unten erklärt.

Die weiß hinterlegten Zellen sind zum Ausfüllen gedacht, die grau hinterlegten sollte man nicht verändern. Aber in die Excel-Liste ist nichts gesperrt, es kann also nach Belieben erweitert, geändert und gelöscht werden.

### Generic information

In diesem Bereich sind allgemeine Angaben zum Flugplan hinterlegt.

**Titel:** Titel der Aufgabe, z.B. „Karwendel FAI Triangle“

**Date Flightplan:** Datum, wann der Flugplan erstellt wurde

**Flight area:** kurze Beschreibung des Gebiets, für das der Flugplan gültig ist

**Task description:** allgemeine kurze Beschreibung der geplanten Route

**General comments:** allgemeine Kom-

mentare, z.B. welcher Monat sich am besten für die gestellte Aufgabe eignet

**Weather condition:** die Wetterbedingungen, die für die Durchführung der Aufgabe geeignet sind, z.B. benötigte Basishöhe, vorteilhafte Windrichtung und -stärke

**Weather forecast:** eine kurze Beschreibung der Großwetterlage, Frontendurchgänge, Wetter in den letzten Tagen etc. Thermikbeginn und -Ende, Thermikstärke, Wolkenbasis im Tagesverlauf. Windstärke und Richtung auf der geplanten Route. Die Angaben können natürlich nur am und kurz vor dem geplanten Flugtag ausgefüllt werden.

**NOTAMs:** eine kurze tagesaktuelle Zusammenfassung der NOTAMs, bekannt gegeben durch die jeweiligen Flugsicherungen der Länder, in die die beabsichtigte Flugroute führt

**General restrictions:** allgemeine Beschränkungen durch Lufträume und deren Quellenangaben sowie Angaben zu Veranstaltungen oder sonstiges, welche den Flug behindern könnten

**General dangers:** bekannte Gefahrengebiete auf der Flugroute

**Key points description:** Schlüsselstellen auf der geplanten Flugroute, wie z.B. lange Talquerungen, Windsysteme etc

**Info sources:** Quellen, die für die Flugplanung zur Verfügung standen, wie z.B. z.B. Bücher, YouTube Videos, Magazine, Blogs, Foren, Planungstools usw.

**ThermiXC URL:** der aus ThermiXC generierte kurze URL. Die Wegpunkte und Route können natürlich eigenen Wünschen und Vorstellungen angepasst werden. Zu jedem Wegpunkt werden die ersten zwei Buchstaben der Benennung angezeigt. Aus ThermiXC können die Wegpunkte und Route je nach verwendetem Vario heruntergeladen werden.

**XC distance:** die XC Distanz, die in ThermiXC nach dem Planen der Route gemäß den FAI Regeln angezeigt wird.

**PARA-SERVICE**

2-Jahres-Checks

Reparaturen

Retter packen

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



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

WOLFGANG MARXT  
Aiblinger Straße 52  
83075 Bad Feilnbach

**FLYMASTER**  
**LIVE DS**

www.flymaster.de



PARTNER  
Red Bull  
X-Alps  
PARAGLIDING  
WORLD CUP

**XC points (XContest):** die je nach FAI Aufgabe (Dreieck, flaches Dreieck etc.) in Ther-miXC angezeigten XC Punkte

**Distance WPs over all:** Aufsummierung aller Distanzen der einzelnen Flugabschnitte, ermittelt aus den Abständen der Wegpunkte (Zeile "Distance WPs") im Bereich "Route information"

**Travel time:** kalkulierte Reisezeit berechnet aus „Distance WPs over all“ geteilt durch „Average travel speed“

**Take off clock time:** Uhrzeit des geplanten Starts, sollte nicht vor dem zu erwarteten Thermikbeginn liegen

**Target clock time over all:** kalkulierte Ankunftszeit errechnet aus der Startzeit „Take off clock time“ plus Reisezeit „Travel time“; sollte vor dem zu erwarteten Thermikende liegen

**Glide ratio:** Gleitzahl deines Gleitschirms plus der zu erwartenden Sinkrate zwischen den Thermiken. Wenn viel beschleunigt geflogen wird, ist auch das mit einzukalkulieren. Wenn dein Gleitschirm z.B. eine Gleitzahl von 1:9 hat, sollte hier eine Gleitzahl von 8 oder weniger angegeben werden.

**Target WP AGL:** die gewünschte Höhe über Grund in Meter über dem Zielwegpunkt. Sollte ausreichend hoch gewählt werden, um genügend Zeit für die Thermiksuche zur Verfügung zu haben.

**Average travel speed:** geplante durchschnittliche Fluggeschwindigkeit. Bei Oneway Flügen können höhere Geschwindigkeiten angesetzt werden, als im Vergleich zu Dreiecksflügen. Für den Streckenflugbeginner sind bei FAI-Dreiecken vielleicht um die 15 km/h anzusetzen, bei Profis, die viel beschleunigt fliegen, über 25 km/h. Für Oneway Flüge kann bei viel Rückenwind ein Wert von 30 km/h oder darüber angegeben werden.

**Route information:** In diesem Bereich sind die einzelnen Abschnitte der Route hinterlegt. In der Vorlage findest du 50 Abschnitte, die natürlich noch beliebig erweitert werden können. Hierbei ist darauf zu achten, dass die hinterlegten Formeln nach dem Kopiervorgang noch stimmen.

**WP name:** Wegpunkt Name; dieser sollte mit dem in Ther-miXC gewählten Wegpunkt Name übereinstimmen

**WP MSL:** Höhe des Wegpunkts über Grund. Dieser Wert kann aus Ther-miXC abgelesen werden, siehe Erläuterungen weiter oben.

**Departure MSL:** berechnete Abflughöhe MSL. Berechnung bei Auswahl des Topologie Typs „Valley“: „Distance WPs“ geteilt durch „Glide ratio“ plus Höhe nächster Wegpunkt „WP MSL“ plus „Target WP AGL“. Berechnung, wenn du etwas anderes wählst: Höhe nächster Wegpunkt „WP MSL“ plus „Target WP AGL“.

Aus taktischen Gründen kann es natürlich sinnvoll sein, eine wesentlich höhere Abflughöhe anzustreben. Das Ergebnis der Berechnung sagt nur aus, dass man bei den gegebenen Parametern den Zielwegpunkt in einer bestimmten Höhe erreichen würde. Bei Auswahl von Topologie Typ „Ridge“ oder „Flat“ gehe bei der Berechnung davon aus, dass zwischen den Wegpunkten Thermik vorhanden ist und somit Höhe gemacht werden kann.

**Departure clock time:** Um eine ungefähre Vorstellung vom Zeitmanagement im Flug zu haben, wird dieser Wert aus der vorhergehenden Uhrzeit plus Abstand der Wegpunkte geteilt durch die Durchschnittsreisesgeschwindigkeit berechnet.

ANZEIGE



**SKYTRAXX 5**

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

**Distance WPs:** Abstand Luftlinie zwischen dem vorgehenden Wegpunkt bis zum nächsten Wegpunkt. Gemessen wird der Abstand mithilfe von ThermiXC, siehe Erläuterungen weiter oben.

**Topology type:** Topologie type „Valley“, „Ridge“ oder „Flat“ wird genutzt, um die Abflughöhe (Zeile Departure MSL) zu berechnen. Wähle „Valley“ falls sich zwischen den Wegpunkten ein Tal befindet und wähle „Ridge“ oder „Flat“ falls du einer Bergkette entlang oder im Flachen fliegst.

**Generic:** Allgemeine Hinweise zu diesem Flugabschnitt zwischen den zwei Wegpunkten.

**Restrictions:** Einschränkungen bedingt durch Lufträume, Flugbeschränkungsgebiete, Naturschutzgebiete, Flugplätze etc. zwischen den zwei Wegpunkten.

**Dangers:** Gefahren durch Wind, Leegebiete, Talwinde, Seilbahnen usw. zwischen den zwei Wegpunkten.

**Upwind zone:** bekannte Thermikpunkte und Luvgebiete.

**Landing restriction:** Angaben zu Landebeschränkungen durch Wälder, Gebäude, Flüsse und andere unlandbare Gebiete, sowie offizielle Landeplätze oder Notlandeplätze wie Wiesen, Parkplätze und andere Freiflächen, die groß genug sind, um mit einem Gleitschirm zu landen.

**Alternative Route**

In Spalte C der Excel-Liste kann eine alternative Route eingegeben werden. Die Wegpunkte sind parallel zur Hauptroute einzugeben. Auf eine Berechnung der Abflug-Uhrzeit (Departure clock time) wird verzichtet. ☐



**DER AUTOR**

Oliver Thomä fliegt seit 2009 und ist seit 2021 Kopf und Betreiber des zweisprachigen (deutsch und englisch)

Gleitschirmblogs [www.adnubes.info](http://www.adnubes.info).

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



Thomas im Jahre 1976 auf einem Standard-Rogallo im Neckartal bei Rottweil

# Ein halbes Jahrhundert frei wie ein Vogel

Thomas Sterzing startet in seine 50. Drachenflugsaison.

TEXT: MARCUS ANDRIES | FOTOS: THOMAS STERZING

„Morgen wird es gut!“ tönt es mir aufgeregt aus dem Telefon entgegen – es ist Thomas Sterzing, der mich zum Streckenfliegen mit dem Drachen am nächsten Tag animieren möchte, und das mit einer Begeisterung, als ob er gerade erst das Fliegen gelernt hätte. Stattdessen fliegt Thomas – ohne Unterbrechung – jetzt schon in seiner 49. Saison mit dem Drachen. Und das

nicht nur irgendwie, sondern auf einem immer noch derart hohen Streckenflug-Niveau, dass er sich im DHV-XC des Jahres 2023 – wie schon öfter – auf dem respektablen 5. Platz behaupten konnte. In diesem Jahr 2024 wird Thomas in seine 50. Flugsaison starten: Ein halbes Jahrhundert Drachenfliegen – unfassbar!



Thomas in Namibia (oben) und links über dem Dreifaltigkeitsberg (Schwäbische Alb)

Thomas völlig erschöpft mit 30 kg Gewicht auf dem Rücken bei der Ankunft am Mönchgipfel auf 4.099 m NN



### Ganz von Beginn an dabei

Unfassbar nicht nur deshalb, weil er überhaupt so lange ohne Flugpause fliegt, sondern weil dies nur deshalb möglich war, dass er maximal früh, nämlich im Jahre 1974 (!) mit dem Fliegen begonnen hat. Die ersten Drachenflieger hatte Thomas im August 1974 an der Dune du Pilat bei Arcachon in Frankreich gesehen und war sofort „Feuer und Flamme“ für diese neue Sportart. Mir ist kein Drachenflieger bekannt, der so früh begonnen hat und immer noch derart aktiv fliegt wie Thomas. Zur Erinnerung: Der erste Drachenflug in Europa überhaupt wurde im Frühjahr 1973 vom Amerikaner Mike Harker von der Zugspitze aus durchgeführt.

Thomas hat als einer von ganz wenigen immer noch aktiven Drachenfliegern diesen Sport von seinen wirklich allerersten Anfängen über dessen Boom in den 1980er-Jahren bis zu seinem gegenwärtig

eingeläuteten „Aussterben“ zugunsten des Gleitschirmfliegens in allen Details hautnah miterlebt und manches Mal bei Flugunfällen auch miterlitten. Nicht wenige der Fliegerkameraden vor allem aus den Anfangszeiten sind entweder bei Ausübung des Sports tödlich verunglückt – man denke nur an die vergleichsweise vielen Opfer des sogenannten Flattersturzes und des Tucks (Vorwärtsüberschlag) – oder haben den wenig familienfreundlichen Sport irgendwann mit Gründung einer Familie aufgegeben. Thomas selbst hatte in diesen 50 Jahren mehrere Start- und Landeunfälle, davon einen sehr schweren, fast tödlichen Startunfall im Mai 2012. Genau ein Jahr danach konnte er aber vom gleichen Startplatz bei ähnlichem Wind erneut wieder sicher starten und somit das Unfalltrauma überwinden und mit ungetrübter Freude weiterfliegen. Thomas dazu: „Ich kann es einfach nicht lassen – es macht halt sooo viel Spaß...!“



Dreifaltigkeitsberg (links im Vordergrund) und Klippeneck (linke Bildmitte)

### Die gesamte Entwicklung miterlebt

Thomas hat das Fliegen als 20-Jähriger auf sogenannten Standard-Rogallo-Drachen begonnen, die nicht auf ihre Stabilität und Flugefähigkeit hin geprüft waren, dabei lediglich ungesichert in einer Schaukel sitzend; im Übrigen damals noch ohne Rettungsfallschirm. Sein erster eigener Drachen war ein „Knuth Standard-Rogallo“.

Jede der vielen, schrittweise erfolgten sicherheitstechnischen Verbesserungen und flugleistungssteigernden Neuerungen vor allem während der ersten 20 Jahre der damals noch jungen Sportart hat Thomas miterlebt und quasi mitgetestet: Die Swivels und Luff-

Lines (Schränkungsanschlänge), das „schwimmende“ Querrohr, das „Pif-Paf“ (oder „French Connection“) und die Turmaufhängung – alles Maßnahmen zur Verbesserung des Handlings, schließlich leistungsverbessernde Features wie das Doppelsegel und die sogenannte Variable Geometrie (VG), und ab Ende der 1990er-Jahre der Verzicht auf den Turm durch selbsttragende Holme, der Einsatz von Kohlefaserverbundstoffen und zuletzt die Entwicklung der segelflugzeugähnlichen Starrflügel – diese ab den frühen 2000er-Jahren dann auch noch mit Flosse am Kielrohr (als Trudel- und Überschlagschutz).

ANZEIGEN



**Gleitschirm Werkstatt**

Checks - Reparaturen - Retter packen - Verkauf - Tandemflüge

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

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

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



**Gleitschirm Flugreisen Fortbildungen Tandemausbildung**

**Motorschirm Kurse**

[www.ich-will-fliegen.de](http://www.ich-will-fliegen.de)



St. André-les-Alpes mit Lac de Castillon in Südfrankreich

### Pionierleistungen

Thomas gelangen mit dem Drachen in den Anfangsjahren auch Pionierleistungen. So konnte er beispielsweise im Oktober 1980 mit dem Bergsteigerdrachen „Stratos“ nach mühsamem Aufstieg beim zweiten Versuch vom Gipfel des Mönch in der Schweiz auf einer Höhe von 4.099 m NN starten, soarend 200 m Startüberhöhung erfliegen und mit dieser Höhe anschließend als erster Drachenflieger den Gipfel des Eiger (3.967 m NN) überfliegen – ein für Thomas auch noch heute einmaliges Erlebnis!

### Kindliche Begeisterung und fliegerische Neugier

Die ungebrochene kindliche Begeisterung, die Thomas bei allem, was fliegen kann, entwickelt – neben dem Drachenfliegen auch noch beim UL-Fliegen, Modellfliegen und ab diesem Jahr beim Swift-Fliegen – ist letztlich der Grund, weshalb Thomas derart lange und motiviert die Drachenfliegerei betrieben hat und trotz seines Alters von respektablen 70 Jahren immer noch betreibt. Als Hausarzt und Familienvater konnte er allerdings fast ausschließlich nur an Wochenenden fliegen und flog daher auch kaum Wettbewerbe.

Die fliegerische Heimat von Thomas war von Beginn an der Dreifaltigkeitsberg am südwestlichen Ende der Schwäbischen Alb. Seit rund 30 Jahren ist es auch der Segelflugplatz Klippeneck sowie der einzigartig komfortable und günstig sowie reizvoll gelegene UL-Flugplatz Böisingen zwischen Alb und Schwarzwald.



Thomas oben im Startwagen und unten nach der Landung im kühlen Schatten des Hangars von Burgsdorf (Namibia)



Thomas beim Landen in Forst (Oberpfalz)

Thomas war immer neugierig auf Fluggebiete weit jenseits des „Hausbergs“ und ist dies noch immer. Seine zweite fliegerische Heimat war und ist in den Sommermonaten seit den 1990er-Jahren St. André-les-Alpes bzw. nördlich davon Seyne-les-Alpes in den Bergen der Haute-Provence. Rund um Seyne hat Thomas in den frühen 2000er-Jahren zusammen mit seinem langjährigen Freund Helmut Denz mehrere „eigene“ Starplätze kreiert.

### Höher und weiter

In Jahre 2004 flog Thomas mit dem Drachen erstmals im Süden von Namibia. Ausgangspunkt war die Farm Burgsdorf (Maltahöhe). Sein damaliger Flug zur Siedlung Aus am Rande des Huib-Plateaus im Vorfeld einer Gewitterfront – teilweise über die wilde und einzigartige Namibwüste – ist für ihn bis heute unvergesslich.

Thomas schrieb daraufhin im DHV-Magazin begeistert einen Artikel über die Fliegerei in Namibia. Über diesen Artikel kam es zum Kontakt mit dem französischen und spanischen Nationalteam mit dem Ziel, dort persönliche Rekorde, aber auch Weltrekorde zu erfliegen, was in den nachfolgenden Jahren auch fast immer gelang. Von 2008 bis 2017 verbrachte Thomas zusammen mit vielen Toppiloten in jedem zweiten Jahr in unseren Wintern mehrere Wochen am Rande der Wüste Südwestafrikas und konnte einige persönliche Rekorde fliegen, häufig bei Basishöhen jenseits der 5.000 m NN – grandiose Naturerlebnisse der besonderen Dimension. Die letzten

beiden Expeditionen wurden mit großem Engagement für das internationale Teilnehmerfeld von Thomas organisiert.

Im Jahre 2022 konnte Thomas – endlich! – seinen lange ersehnten ersten 300 km-Flug im deutschen Flachland fliegen, und dies mit 68 Jahren. Ausgang des knapp 8-stündigen Fluges war Bössingen, die Landung erfolgte in Bayern in der Nähe von Straubing. Die dafür nötige körperliche Ausdauer und mentale Konzentrationsfähigkeit in diesem Alter an den Tag zu legen, ist keine Selbstverständlichkeit.

Mehrere 200 km-Flüge – sowohl als Freie Strecke wie auch als FAI-Dreieck – ist Thomas in den letzten 10 Jahren in Begleitung seines Freundes Reinhard Pöppel vom UL-Flugplatz Forst in der Oberpfalz aus geflogen. Man darf gespannt sein, was Thomas in Zukunft fliegerisch noch an den Himmel zaubern wird... ◀



### DER AUTOR

Marcus Andries, Drachenflieger seit 1982 und fliegerischer Weggefährte von Thomas seit rund 30 Jahren.



Thermik- und Technik-Training



Startfrei in Lüsen (Südtirol)



Groundhandling in Lüsen (Südtirol)

# Deutschlands beliebteste\* Flugschule:

- ✓ hauptberufliche Fluglehrer\*innen
- ✓ riesige Übungshänge für alle Windrichtungen in der Rhön und im Sauerland
- ✓ perfekte Höhenfluggebiete für die Alpin-Ausbildung in 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. Scheinerteilungsstatistik des DHV jährlich seit 2000)



STR an der Wasserkuppe



Höhenflug-Schulung im Hochsauerland



Riesenauswahl im Fliegershop in der Flugschule

# Innovationen, die das Leben leichter machen

In der Gleitschirmszene gibt es einige Innovationen – leider schaffen sie es nicht in die Szene. Wahrscheinlich sind sie zu uncool. In Bezug auf Sicherheit und vor allem in der Ausbildung würden sie das Pilotenleben vereinfachen.

TEXT UND FOTOS: SIMON WINKLER

## Einheitliche Seitenmarkierungen mit Farbe

Farbmarkierungen für rechts und links gibt es in der allgemeinen Luftfahrt seit Jahrzehnten und in der Schifffahrt sogar seit Jahrhunderten. Sie ermöglichen das Bestimmen von Seiten ohne große kognitive Leistung. Auf einen Blick weiß man, wo links und rechts ist. Somit kann man sich besser orientieren und die Flugrichtung anderer Piloten oder die Ausweichpflichten erkennen.

Daher ist es in vielen Bereichen Standard, dass man Rechts mit grün und Links mit rot farbig markiert. Auch im Kitesurfen sind Bars und Leinenanknüpfpunkte für Links und Rechts unterschiedlich farblich markiert, um Fehler zu vermeiden und beim Fahren eine erleichterte Orientierung zu haben. Niemand würde hier aus ästhetischen Gründen darauf verzichten.

Schon lange haben wir vom DHV-Lehrteam mit Farben experimentiert – die Vorteile waren so klar, dass wir es von da an jedem angehenden Fluglehrer empfohlen haben. Auch der ein- oder andere Gleitschirmhersteller hat das System übernommen – leider aufgrund von Ästhetik noch sehr verhalten.

Bei unserem letzten Dreh der DHV-Tutorials haben wir es auf die Spitze getrieben und alle relevanten Teile farbig markiert. Der Unterschied war enorm. Von nun an waren alle Handgriffe intuitiv und man musste nicht mehr überlegen. Nach kurzer Zeit kamen kritische Stimmen aus der Fluglehrerschaft: „Dann muss der Schüler ja gar nicht mehr nachdenken. Die verblöden ja“. JA und NEIN! Genau das ist der Sinn und Zweck: nicht das Verblöden, sondern weniger kognitive Ressourcen verschwenden. Muss der Mensch nachdenken, braucht er mehr Zeit und es passieren Fehler. Ganz besonders in Stresssituationen. Gerade für Anfänger ist jede Erleichterung Gold wert. Bei unseren Lehrgängen konnten wir deutlich zügigeres Handeln bei weniger Fehlern feststellen. Auch die allgemeine Unsicherheit und das generelle Zögern waren deutlich reduziert. Der Pilot lernt schneller Handlungsabläufe zu automatisieren. Er verblödet dabei nicht; im Gegenteil lernt er die Zusammenhänge von Ursache und Wirkung schneller und sicherer. Die Zuordnung von



Hüfte, Tragegurt, Steuerleine und Schirmseite werden so spielerisch gefestigt.

Für einen Einsteiger in unseren Sport sind bereits das Leinensortieren, Einhängen und Gurte- Aufnahmen eine Stresssituation mit vielen potenziellen Fehlerquellen.

In der großen Fliegerei wird hier sogar noch weitergegangen: Jeder Signalton ist unterschiedlich und hat eine andere Bedeutung. Griffe, Schalter und Drehknöpfe weisen eine unterschiedliche Haptik auf, um Verwechslungen zu vermeiden. So ist zum Beispiel der Hebel für das Fahrwerk einem Rad und der Hebel für die Landeklappen einem Flügel nachempfunden. Positionslichter (rot, grün, weiß) an den Tragflächen und Rumpf sind verpflichtend – in Anbringung und Funktion.



Rote und grüne Kennzeichnungen an den Gurten helfen bei der Orientierung.



## Was sollte man also markieren? Ein Vorschlag:

### Gurtzeug:

#### Beingurtschließen:

- Links hellrot
- Rechts hellgrün

#### Frontgurtschließen inkl. Safe-T:

- weiß

Vorteile: Kein Vertauschen bei gleichen Schließen. Gerade für Einsteiger oder bei Gurtzeugwechsel intuitives Zusammenführen der korrekten Gurtschnallen.

#### Haupttragegurte:

- Links: dunkelrot
- Rechts: dunkelgrün

#### Hauptkarabiner / Hauptkarabinereinhängeschlaufen:

##### Links:

- Vorderseite durchgängig dunkelrot
- Rückseite gestrichelt/dünn dunkelrot

##### Rechts:

- Vorderseite durchgängig dunkelgrün
- Rückseite gestrichelt/dünn dunkelgrün

Vorteile: Kein verdrehtes Einhängen der Tragegurte. Für Fluglehrer sofortige Sichtkontrolle auch bei größerer Entfernung des Betrachters. Leichtes Einschätzen für den Fluglehrer für Ausdrehrichtung und Richtungsangaben bei Funkkommandos.

#### Brummelhaken Fußtrimmer:

- Links: dunkelrot
- Rechts: dunkelgrün

Vorteile: Kein vertauschtes Einhängen bei schirmzugewandtem Einhängen. Weniger Gefahr des Vergessens.

#### Rettergriff: (Falls 2 Rettercontainer vorhanden)

- Links: dunkelrot
- Rechts: dunkelgrün

Vorteile: Leichtes Einschätzen für den Fluglehrer für Ausdrehrichtung und Funkkommandos (Vor allem beim Kommando „Rettungsschirm aktivieren – Retter raus“)



## Gleitschirm:

### Tragegurteinhängeschlaufen:

Links:

- Vorderseite durchgängig dunkelrot
- Rückseite gestrichelt/dünn dunkelrot

Rechts:

- Vorderseite durchgängig dunkelgrün
- Rückseite gestrichelt/dünn dunkelgrün

Vorteile: Intuitives Einhängen der Tragegurte in die Hauptkarabiner des Gurtzeuges ohne Verdreher Gefahr oder falschem Einhängen.

### A-Tragegurt:

- Links: dunkelrot, farbiges Band auf der Höhe, auf der der Pilot greifen soll.
- Rechts: dunkelgrün, farbiges Band auf der Höhe, auf der der Pilot greifen soll.

Vorteile: Intuitive Tragegurtaufnahme, vor allem beim schirmzugewandten Aufstellen. Griff der Tragegurte an optimaler Position für perfektes Schirmaufstellen.

### B-Tragegurt:

- Beidseitig gelb

### C-Tragegurt:

- Links: dünn/gestrichelt dunkelrot
- Rechts: dünn/gestrichelt dunkelgrün

Vorteile: Klare Abgrenzung von A-Tragegurt für Startvorbereitung und Tragegurthaltung. Klare farbliche Funktionszuweisung. C-Gurte für bessere Seitenerkennung sowie Notablegen der Kappe.

### Steuergriffe:

- Links: dunkelrot
- Rechts: dunkelgrün

### Außenflügel /Stabilo der Kappe:

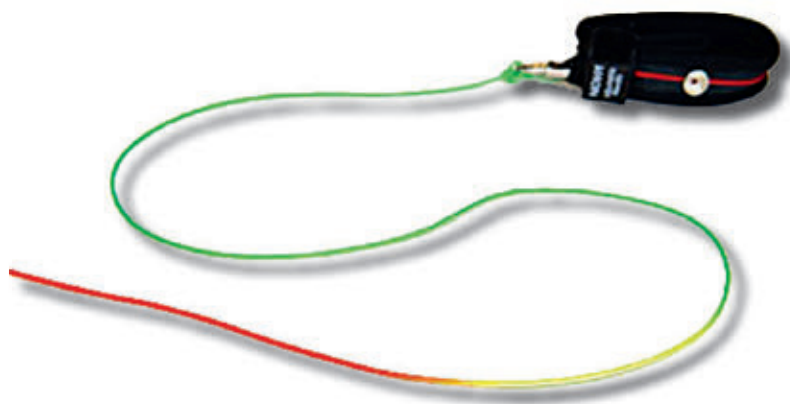
- Links: dunkelrot
- Rechts: dunkelgrün

Vorteile: Die oben genannten Farbmarkierungen haben den größten Sicherheitsvorteil aller Markierungen. Die Steuergriffaufnahme ist intuitiv, vor allem beim schirmzugewandten Aufstellen. Auch der Fluglehrer sieht sofort, ob die Aufnahme korrekt erfolgt. Der Pilot erkennt beim Fliegen auf einen Blick, ob er ausweichpflichtig oder kurshaltepflichtig ist. Somit sind die Ausweichregeln einfacher anzuwenden. Im Extremflug ist der Vorteil noch gravierender! Stell dir vor du bist nach einem missglückten Manöver im Sicherheitstraining getwistet in einer Sturzspirale. Beide Steuergriffe hast du losgelassen. Diese baumeln nun unterhalb des Twist-Stranges – welchen sollst du ziehen, um die Drehung zu stoppen? Ein Ratespiel! Gut wäre dann, wenn vom Sicherheitstrainer z.B. das Kommando kommt: „Zieh kräftig am LINKEN, ROTEN STEUERGRIFF!“

Ist jetzt noch der Außenflügel an der Kappe markiert, fällt sogar das eigenständige Ausleiten leichter. Du musst lediglich die zusammengehörigen Farben der offenen Seite, also dort wo sich kein Verhänger befindet, und des Steuergriffs ziehen (roter Flügel offen, roter Steuergriff). Hinzu kommt, dass farblich markierte Außenflügel die Umsetzung der Ausweichregeln erleichtern. Man erkennt sofort, wer ausweich- und wer kurshaltepflichtig ist. Der Lehrer kann zusätzlich deutlich einfacher Richtungsangaben über Funk machen, da er auch bei Kurs auf den Lehrer aus großer Entfernung die Seiten richtig zuordnen kann.

## Steuerleinen mit Farbverlauf

Bei Steuerleinen mit Farbverlauf hat Nova echte Pionierarbeit geleistet, ist aber leider von vielen Piloten leichtfertig verspottet worden. Dabei wurden die Steuerleinen verlaufend von grün über gelb zu rot farbig markiert. Dies sollte den verfügbaren Steuerweg im annähernd stationären Geradeausflug abbilden. Freilich ist bekannt, dass unser Steuerweg variabel ist. Turbulenzen, Einstell- und Anströmwinkeländerungen sowie Vertrimmung lassen unseren Steuerweg variieren. Dennoch sorgt dieser Farbverlauf für ein besseres Situationsbewusstsein. Gerade für Einsteiger und Wenigflieger ist es ein guter Anhaltspunkt, wo sich gerade seine Hände befinden und wie stark das Profil gewölbt ist (wie hoch der Anstellwinkel gerade ist). Für die Anwendung dieser Farbmarkierung auf den Steuerleinen ist ein grundsätzliches Verständnis für den Unterschied vom statischen zum dynamischen Steuerweg Voraussetzung. Dies müsste im Handbuch erwähnt und verdeutlicht werden. Der Fluglehrer kann diese farbliche Hilfestellung benutzen, um klarzumachen, dass ein Gleitschirm dynamisch mit Impulsen gesteuert wird. Ein kurzer Steuerimpuls in die rote Zone hinein ist nicht gefährlich, wenn der Steuerschlag nicht gehalten, sondern zügig wieder gelöst wird. Zusätzlich ist es eine enorme Erleichterung für die Ausbildung. Fluglehrer können Steuerausschläge für Manöver begrenzen oder genauer ansagen. „Zieh zum Einleiten des Manövers Nicken/Stabilisieren die Steuerleinen bis zum Ende der gelben Markierung, halte sie dort für 2 Sekunden und gebe anschließend die Steuerleinen bis zum 0-Punkt frei“, könnte eine Funkanweisung lauten. Würde der Leerweg zusätzlich noch markiert sein, sieht man auf einen Blick, wie weit man die Steuerleinen im vollbeschleunigten Flug betätigen könnte, ohne ein Highspeed-Ballooning zu riskieren (regelmäßiger Check der Leinenlänge vorausgesetzt).





## FAZIT:

Bring mehr Farbe in dein Leben und mach es dir damit leichter! Wie oben beschrieben überwiegen die Vorteile der markierten Ausrüstungsteile. Nachteile gibt es keine – außer, dass das Motto „All Black Everything“ eventuell nicht mehr ganz funktioniert. Dies sollte besonders für Fluglehrer eine Motivation sein, an die Hersteller heranzutreten und solche Farbgebungen bei Einsteigerschirmen und Gurtzeugen einzufordern. Denn hier reguliert der Markt. Wird es nicht verlangt, wird es auch nicht gebaut. Coole Sprüche von Testpiloten kann man da ganz einfach kontern: „Wann hast du zuletzt etwas Neues gelernt? Wären da nicht Vereinfachungen wichtiger als Coolness?“



### DER AUTOR

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

# Essen, Trinken, Fliegen

Die richtige Vorbereitung führt zum Erfolg

TEXT: REGINA GLAS | FOTOS: JOCHEN ZEYHER

Ich kann die ewigen Lunchpakete mit Weißbrot, Wurst und Käse nicht mehr sehen und schon gar nicht mehr will ich sie jeden Tag essen," grollt Gerd. Können wir nicht selbst jeden Tag was Gutes und vor allem was Gesundes vorbereiten?" Gerd ist Mitglied der Drachennationalmannschaft und spricht ein wichtiges Thema während einer Team-Besprechung an. Es sind noch zwei Wochen bis zur Europameisterschaft in Italien. Ich beginne innerlich zu grinsen, denn genau dieses Thema traute ich mich schon gar nicht mehr anzusprechen. Zu sehr waren unsere Piloten in den vergangenen Jahren nur mit ihrer Ausrüstung beschäftigt, anstatt Wert auf geistige und körperliche Leistungsfähigkeit zu legen. Dabei ist die richtige Ernährung immens wichtig!

2017 und 2019 haben wir Teambronze bei den Weltmeisterschaften gewonnen. Dieses Mal setzten wir das Ziel höher. Wir wollen mindestens Silber! Was können wir noch besser machen? Unsere Jungs sind fliegerisch viel unterwegs gewesen und haben trainiert. Alle sind fit. Skilanglauf, Klettern und Hike & Fly mit dem Gleitschirm, Inlineskaten, Mountainbiken und Fitnessstudio, jeder hat für sich individuell trainiert. Jetzt wollen wir mal die Ernährung angehen, speziell während der Wettbewerbstage.

Was können wir bereits vor der Reise zum Monte Cucco kaufen und vorbereiten? Für unser gemeinsames Frühstück früh morgens in unserem Agriturismo kommt mein Vorschlag gut an: Ein vollwertiges Müsli. Am besten selbst gemischt, ohne Zucker aber mit vielen guten Zutaten wie Haferflocken, Leinsamen, Sesam-, Sonnenblumenkernen, Walnüssen, Kokosflocken, Gojibeeren, Braunhirse, Traubenkernmehl, getrockneten Früchten und natürlich frisches, reifes Obst. Dazu Naturjoghurt oder Alternativen wie Hafermilch oder Mandelmilch. Als Getränk Tee oder frisch gepresster Saft, aber auch eine Tasse italienischer Kaffee ist nicht verboten. Roland würde es ohne den guten italienischen Cappuccino oder Espresso bestimmt nicht aushalten. So können wir schon mal gut in den Tag starten und am Startplatz in Ruhe alles für den Flug vorbereiten.

Zum Briefing um ca. 12 Uhr ist der Magen bereits wieder leer. Jetzt nichts mehr zu essen oder das Weißbrotsandwich vom Organisator zu vertilgen, wäre für einen maximal 1-2stündigen Genussflug o.k.,



Viel Trinken ist wichtig an heißen Tagen

nicht aber für einen Wettbewerbsflug über 4-6 Stunden, in denen volle Konzentration gefragt ist. Mit Piloten in Pulks zu fliegen, ist extrem anstrengend und nicht ungefährlich. Unterwegs kann ein geflogener Kreis zuviel den Piloten viele Plätze kosten. Blitzschnelle Entscheidungen sind gefragt. Das geht nicht mit leerem Magen und auch nicht mit Mahlzeiten, die den Körper eher belasten, anstatt lange Energie zu liefern. Wie wäre es mit Reis, Linsen, Buchweizen oder Nudeln mit gedünstetem Gemüse kurz vor dem Start? Das schmeckt gut, ist leicht verdaulich und gibt lange Energie ab. In unseren Appartements gibt es Kochgelegenheiten. Am besten wir kaufen vieles schon vorher ein und nehmen zusätzlich noch einen großen Reiskocher mit. Gesundes frisches und regionales Gemüse gibt es zur Genüge vor Ort. Ines, meine Teamassistentin, ist fit im Kochen und bereitet alles am Morgen vor. Für jeden Piloten wird eine Tupperbox gefüllt und in der Kühlbox mit auf den Startplatz genommen. Extrawünsche, z. B. mit oder ohne Knoblauch, etwas Parmesan dazu, werden gerne erfüllt.

In Umbrien wird es heiß, daher ist trinken wichtiger denn je. Jeder unserer Piloten hat ein Camelbag und das muss mit frischem Quellwasser gefüllt werden. Am Cucco kein Problem, hier hat jeder Ort seinen eigenen Brunnen und sogar auf dem Weg zum Startplatz sind noch mehrere Wasserquellen zum Auftanken unserer Camelbags und Wasserflaschen. Denn nicht nur beim Fliegen, sondern auch vor dem Fliegen und später im Ziel muss regelmäßig Flüssigkeit zugeführt werden. Schlecht ist, wenn man erst trinkt, wenn man schon total durstig ist. Denn durch einen optimierten Nachschub an Flüssigkeit und Kohlenhydraten kann ein Leistungseinbruch und die Erschöpfung beim Fliegen effektiv verhindert werden. Wer



Im Ziel ist die Wassermelone bereit.



Vor dem Start gibts gesundes Essen.



Gemüse und Reis vor langen und anstrengenden Flügen.

## Schnelles Kürbis/Brokkoli-Curry

(ca. 25 min)

### Zutaten für 2 Personen:

200 g Basmati-Reis oder Basmati Vollkornreis  
 500 g Hokkaido-Kürbis geputzt  
 200 g Brokkoli-Röschen geputzt  
 2 rote Zwiebeln  
 4 Eßl. Olivenöl  
 2 Eßl. Kokos-Curry-Pulver  
 2 Prisen Salz  
 200 ml Kokosmilch

### Zubereitung:

Bevor der Basmatireis gekocht wird, sollte er gewaschen werden, damit er danach nicht so stark klebt. Dazu den Reis in einen Topf mit Wasser geben und diesen gut 20 Minuten darin ziehen lassen. Danach den Reis durch ein Sieb gießen und mit kaltem Wasser den Reis nochmals abbrausen.

Den gewaschenen Reis in einen Topf geben und mit der 1,5-fachen Menge an Wasser auffüllen – das Reis-Wasser-Verhältnis beträgt bei Basmatireis immer 1:1,5. Den Reis für ca. 10 Minuten einweichen lassen und danach aufkochen. Sobald das Wasser kocht, die Hitze reduzieren, den Deckel auf den Topf geben und den Reis für ca. 15-20 Minuten quellen lassen – bis das Wasser verdampft ist.

Nach Belieben kann der fertig gekochte Basmatireis noch mit einem Stück Butter verfeinert werden.

Dann Zwiebeln klein schneiden, Kürbis in mundgerechte Stücke schneiden und mit den Brokkoliröschen zusammen mit etwas Olivenöl ca. 7 – 10 min garen. Mit Kokosmilch ablöschen und ca. 5 min köcheln lassen. Nach Belieben mit Salz und Pfeffer, evtl. mit einer Prise Kurkuma würzen. Zusammen mit dem Reis servieren.

aber während des Fliegens nicht tankt, dem geht schnell der Sprit aus! Von unserem Sponsor „Govinda“ haben wir jede Menge Energiebällchen mit verschiedenen Geschmacksrichtungen bekommen. Nur gesunde Zutaten ohne Industriezucker, mit Trockenobst, Ingwer, Nüssen und Getreide. Diese Bällchen kann jeder locker unter seine Speedarms stecken und jedesmal bei einem längeren Gleitflug naschen. Im Ziel gibt's für unsere Piloten täglich eine Ration Wassermelone nach der Landung. Die ist köstlich und die beste flüssige Nahrung, um schnell wieder zu regenerieren.

Die Europameisterschaft 2022 ist nun Geschichte. Nach 9 Durchgängen und insgesamt 1.325 geflogenen Kilometern holte sich Team D Silber und Primoz Gricar gewann Bronze in der Einzelwertung. Die Jungs haben bis zum Ende durchgehalten. Wir werden uns für die nächste Weltmeisterschaft genauso vorbereiten und wer weiß, was noch alles drin ist. Anbei ein Rezept von unserer Ines zum Nachmachen. Wir wünschen gutes Gelingen und viel Erfolg beim Fliegen! Und denkt dran, nur mit gutem Benzin wird der Motor gute Leistung bringen.

Mehr Infos zur richtigen Ernährung beim Fliegen findet Ihr auch auf [www.dhv.de/piloteninfos/sicherheit-und-technik/flugmedizin/koerperliche-belastungen/ernaehrung/](http://www.dhv.de/piloteninfos/sicherheit-und-technik/flugmedizin/koerperliche-belastungen/ernaehrung/)



### DIE AUTORIN

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



# Was ist wichtig beim Fliegen?

Im Gespräch mit Jutta Reiser von der Flugschule Gemeinsam-Fliegen sind wir der Frage nachgegangen, worauf es beim Fliegenlernen ankommt. Erfahre, was wirklich wichtig ist.

TEXT: YVONNE DATHE | FOTOS: JUTTA REISER

### ■ Bei euch läuft die Ausbildung etwas anders ab, als in vielen Flugschulen. Wie sieht euer Konzept aus?

Wir machen nur einmal im Jahr eine Grundausbildung. Außerdem dauert bei uns die Ausbildung ein bisschen länger.

### ■ Ich habe gesehen, dass ihr mit Modulen arbeitet? - Wie sieht das genau aus?

Wir haben uns von einer Schweizer Flugschule abgeschaut, dass es sinnvoll ist, angehende Piloten länger am Boden zu halten. Sie machen ihre vorgeschriebenen Flüge am Übungshang und darüber hinaus noch viel Groundhandling. Sie bleiben also länger am Boden, bevor es an die Höhenflugausbildung, z. B. in Südtirol, mit zwei Fluglehrern geht. Hier machen die Piloten ihre ersten Höhenflüge und die vorgeschriebenen Flugmanöver. Danach gehen sie mit auf Flugtrainingsreisen. Dann, wenn es ihnen reinpasst. Dort sind immer zwei Fluglehrer dabei. So können wir Schüler zusammen mit B-Schein Anwärtern und Refreshern betreuen.

Im Prinzip ist das schon unser Konzept. Wir nehmen uns etwas mehr Zeit und können genau auf die noch vorhandenen Lücken und Schwierigkeiten eingehen. So haben die Schüler über einen längeren Zeitraum eine Betreuung. Sie können unter Betreuung unterschiedliche Erfahrungen in verschiedenen Fluggebieten mit unterschiedlichen Flug- und Wetterbedingungen sammeln. Das scheint uns nachhaltiger als eine Ausbildung in drei Wochen zu absolvieren. Nach der Ausbildung können die Piloten weiterhin mit uns auf Reisen gehen und bleiben mit uns in Kontakt.

### ■ Was sind grundlegende Fähigkeiten, die deiner Meinung nach ein Pilot lernen sollte?

Ich würde sagen, es sind drei Dinge:

- Zu erkennen, dass Fliegen ein **nicht endender Lernprozess** ist. Das bedeutet, es gibt immer wieder neue Situationen, aus denen ich etwas lernen kann. Lernen bedeutet aber auch immer Üben und Machen. Auch als „alter Hase“ muss ich mich immer wieder neu mit dem Fliegen auseinandersetzen. Die Materialien haben sich derart verändert, dass sich die Schirme inzwischen ganz anders starten lassen, als noch vor 20 Jahren. Außerdem verändern sich die Wetterlagen, das bedeutet, auch hier musst du dein Wissen anpassen, um zu entscheiden, wie und ob du fliegen gehst. Es gehört eine Menge Bewusstheit und Wissen zum Fliegen dazu. Daher sollten Piloten immer wieder reflektieren und sich fragen, warum hat es heute geklappt oder nicht geklappt, was war anders als sonst oder als der Wetterbericht vorhergesagt hatte.
- **Bewusstheit für das Wetter** entwickeln ist das zweite große Thema, das Piloten lernen sollten. Es gilt, Erfahrungen mit dem Wetter und den Wetterberichten zu sammeln. Ich sollte Unterschiede herausfinden.
- **Vernetzung mit anderen Piloten.** Ich glaube, es braucht eine Vernetzung mit anderen. Wir fliegen zwar in der Luft alleine. Ich genieße dieses Alleinsein, die Ruhe und die Natur. Dennoch brauche ich die anderen zum Austausch, zur Bestätigung und zur Ermutigung, um die Motivation zum Lernen mitzunehmen und zu fördern. Manchmal braucht es auch einfach die Bestätigung, dass es gut war, landen gegangen zu sein. So



Jutta beim Hike & Fly

kann ich meine Intuition mit der Realität abgleichen und verbessern. Gerade Anfänger benötigen diesen Austausch und die Bestätigung über die Flugbedingungen, um noch besser in der eigenen Einschätzung von guten, thermischen und schlechten, bockigen Flugbedingungen zu werden. Solch eine Gemeinschaft bieten wir als Reiseflugschule.

### ■ Wie lernen bei euch Piloten diese Fähigkeiten?

Wir sprechen offen über alles. Das bedeutet auch, dass ich sage „heute habe ich etwas Neues gelernt...“. Und dann erzähle ich, was ich Neues gelernt habe. Denn wir alle lernen ständig dazu. Dadurch vermittele ich den ersten Punkt - ich habe etwas gelernt, ihr müsst auch weiterhin lernen und in Frage stellen und euch verändern.

Darüber hinaus haben wir einen Verein gegründet, flugliebe e.V., der es sich zur Aufgabe gemacht hat, den Frauenflugsport zu fördern und Vernetzung unter den Pilotinnen zwecks gegenseitiger Unterstützung und gemeinsamer Ausflüge zu ermöglichen. Hier findet zwar keine Betreuung statt, aber die Pilotinnen unterstützen sich gegenseitig und zeigen sich verschiedene Fluggebiete.

### ■ Was sind deiner Meinung nach die größten Herausforderungen für angehende Piloten?

Eine große Herausforderung besteht darin, wenn Schüler zum ersten Mal den Landeplatz vom Startplatz aus nicht mehr sehen können sowie in der Wettereinschätzung. Es geht auch um mentale Fragen, wie man mit Stress am Startplatz, in der Luft oder am Landeplatz umgeht.

Wichtig ist, dass Schüler in guten Flugbedingungen fliegen und nicht ständig unter Spannung stehen. Wir möchten den Schülern das Gefühl vermitteln, dass es in Ordnung ist, den Landeplatz nicht zu sehen, und dass sie stets gut begleitet werden. Es gibt individuelle Unterschiede in der Stressresistenz. Die Bedingungen sollten an das individuelle Können und die mentalen Voraussetzungen angepasst werden. Es ist entscheidend, dass Schüler nicht übermäßigem



Auf Reisen mit Gemeinsam-Fliegen

Stress ausgesetzt sind, da dies ihre Freude am Fliegen beeinträchtigt.

Vertrauen in die eigenen Fähigkeiten ist von großer Bedeutung, um Ängste zu überwinden und Sicherheit beim Fliegen zu gewinnen.

■ **Du hast hier etwas Gutes angesprochen. Gerald Hüther, ein Gehirnforscher, hat einmal gesagt: „Angst kann nicht durch Mut überwunden werden, sondern durch Vertrauen.“ Das Vertrauen in meine eigenen Fähigkeiten sollte so aufgebaut sein, dass ich weiß, welche Route ich fliegen soll, was zu tun ist, dass ich es tun kann und meinen Fähigkeiten vertraue.**

Jeder sollte für sich herausfinden, was er oder sie braucht. Es ist wichtig, dass wir Freude empfinden. Das Fliegen sollte schön und gut sein. Wenn wir keine Freude empfinden, wird alles schlecht. Dazu gehört auch für mich, dem Leistungsdruck zu entkommen und mehr das Erlebnis zu genießen. Ich frage dann immer: „Was hast du gerade erlebt?“ – „Super, dass du X geschafft hast!“ oder ich frage: „Was hast du während des Fluges alles gesehen?“ Wenn ich das frage, bemerke ich, dass Schüler am Anfang noch wenig sehen, weil sie noch viele Sinneseindrücke verarbeiten müssen. Je spannender sie werden, desto mehr tauchen sie in diese Erlebniswelt ein. Indem ich das fördere, entfernen sie sich auch immer mehr vom Leistungsgedanken.

■ **Der Leistungsgedanke scheint bei Männern noch stärker verankert zu sein als bei Frauen, oder wie ist deine Erfahrung?**

Unbewusst schwingt oft der Vergleich mit. Wer es schafft, sich davon zu lösen, bereichert sein Fliegen enorm. Männer scheinen damit tatsächlich mehr Schwierigkeiten zu haben. Ich finde es schade, wenn jemand einen tollen Streckenflug absolviert hat, das Vario ausfällt und der Flug nicht aufgezeichnet wurde und dann den ganzen Flug als wertlos betrachtet. Der Pilot hatte das Flugerlebnis dennoch.

Ich selbst bin auch noch nicht vollkommen vom Vergleichen befreit. Aus meiner Sicht hat Melanie Weber es geschafft, sich von diesem Leistungsgedanken zu lösen. Sie hielt einmal einen Vortrag bei

uns und legte den Fokus auf Bilder, Geschichten und ihre persönliche Entwicklung. Als sie dann nach der Fluglänge gefragt wurde, antwortete sie ganz gelassen: „Ich weiß nicht, ob es 30, 50 oder 70 km waren.“

■ **Ich finde das sehr interessant, denn wenn man Piloten fragt: „Was waren deine schönsten Flugerlebnisse?“, sind es oft nicht die super langen Strecken oder Wettkampfflüge, in denen sie gewonnen haben, sondern häufig kleinere Flüge, in denen eine schwierige Passage zum ersten Mal gefunden wurde oder etwas besonders Schönes passierte.**

Genau. Ich glaube auch, dass sich das DHVmagazin gerade in diese Richtung verändert.

Einmal habe ich mit Karl Slezak die Unfallstatistiken zwischen Frauen und Männern verglichen. Es stellte sich heraus, dass Frauen im Verhältnis sicherer fliegen. Vielleicht liegt das daran, dass sie weniger dieses Leistungsdenken haben.

■ **Frauen geben auch eher zu, wenn sie sich in der Luft unwohl fühlen und landen eher, wenn die Bedingungen nicht passen. Männer beißen die Zähne zusammen und kämpfen sich durch.**

Manchmal ist das nicht ehrlich. Einmal war ich am Treh und packte meinen Schirm ein. Dann kam ein Pilot zu mir und erzählte voller Aufregung von seinem „Horrorflug“. Ich fragte mich, warum er mir das erzählte? Als seine Kumpels kamen, war er ganz anders. Er prahlte von seinem tollen Flug und schickte sogar eine Bekannte zum Start, da die Bedingungen so gut seien.

■ **Beim Fliegen kommt es auch sehr auf die Eigenverantwortung an.**

Ja, Eigenverantwortung - Die Frage ist auch: Was wollen wir beim Fliegen? Die meisten nennen das Wort Freiheit. Es fühlt sich auch ein bisschen frei an; wir sind losgelöst. Wir wollen also Freiheit und tragen dann all den Stress mit uns in die Luft. Wir haben das schönste Hobby der Welt; wir wollen unseren Frieden und unsere Freiheit



## ENTFESSLE 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)

 L A B

  
G I N

**Genie Race<sup>5</sup>**

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



Entspannt Abheben

erleben, geben uns aber keine Zeit zur Entwicklung. Wir setzen uns selbst unter Druck und vergleichen uns mit anderen.

#### ■ Welche Empfehlung hast du für angehende Piloten, um sich sicher Schritt für Schritt zu verbessern?

Wetter lernen, Wetter lernen, Wetter lernen und Verantwortung für sich selbst übernehmen. Dazu gehört es auch, sich ab und zu zurückzunehmen und sich zu fragen: „Was will ich, was erwarte ich vom Fliegen?“ Dann geht es darum, das Gewollte mit dem Tun in Einklang zu bringen. Ich sollte mich weniger von Wettbewerben und sozialen Medien beeinflussen lassen und stattdessen darüber nachdenken: „Was für ein Pilot möchte ich heute sein? An einem Tag bin ich die „Sonnenuntergangsgleiterin“, an einem anderen Tag bin ich vielleicht die „Wegfliegerin“, weil mir danach ist. Nach dem Motto „Wer bin ich und wie viele?“

Ich hatte einmal eine Frau im Grundkurs. Sie ist den gesamten

Übungshang hinuntergelaufen. Sie hat alles getan, um nicht abzuheben. Ich habe ihr den Ablauf mehrmals erklärt, aber sie ist einfach immer wieder den Übungshang hinuntergelaufen. Ich war fast verzweifelt. Irgendwann stand sie wieder neben mir und dann fragte ich sie: „Möchtest du überhaupt fliegen?“ Sie überlegte und ich war überrascht, dass sie überhaupt über die Frage nachdachte. Dann antwortete sie: „Nein, ich glaube, ich will das gar nicht, ich bin nur wegen meinem Freund hier.“

Das könnte auch ein Thema für Frauen sein, dass einige anfangen, weil ihr Partner fliegt, aber sie es innerlich gar nicht unbedingt wollen.

Deshalb muss ich mich immer wieder fragen: „Was möchte ich? Tue ich das, weil ich es will oder weil jemand anderes es will?“

Der erfüllendste Moment, den ich haben kann, ist, wenn ich ganz bei mir, in der Natur bin und fliege. Mehr braucht es nicht!

### Aus psychologischer Sicht:

Jutta hat viele wichtige Themen angesprochen. Eines der Hauptthemen ist die Fokussierung auf das, was ich möchte und was mir wichtig ist beim Fliegen. Es gibt mehrere Vorteile, wenn sich Piloten mehr an ihren Werten beim Fliegen anstatt an Leistung orientieren. Werte sind frei gewählt. Jeder von uns hat andere Werte. Für den einen ist wichtig, ein fairer Pilot zu sein. Jemand anderes entscheidet sich dafür, sich ständig weiterzuentwickeln und das Fliegerleben zu genießen. Juttas Frage „Was möchte ich, was ist mir wichtig“ immer wieder zu hinterfragen, kann dazu führen, dass...

- ... du dich langfristig wohl fühlst und den Spaß am Fliegen behältst. Leistungsorientierte Ziele schwingen häufig mit, doch wenn du dich auf deine Werte (z. B. Fairness, Erlebnis, Zusammenarbeit, Spaß an gemeinsamen Flugaufgaben) konzentrierst, dann fühlst du dich auch dann noch gut, wenn jemand anders weiter, höher, schneller oder anderweitig „besser“ geflogen ist.
- ... dein erlebter Druck und Stress reduziert wird. Mit Leistungszielen schwingt häufig die Versagensangst mit. Konzentrierst du dich auf das, was DIR wichtig ist, spürst du weniger Druck und dir geht es insgesamt mental besser.
- ... der Austausch mit anderen besser gelingt. Wer sehr auf Leistung aus ist, wird sich schwer tun, sich offen mit anderen auszutauschen, da auch hier unbewusst die Angst mitschwingen kann - wenn ich darüber rede, dann ist der andere vielleicht in Zukunft besser als ich. Bei Wertorientierung (z. B. Zusammenarbeit, Austausch mit anderen, gemeinsame Weiterentwicklung) ist diese Angst nicht vorhanden und der Austausch gelingt leichter. Die Vernetzung mit anderen Piloten, die sehr wichtig ist, wird dadurch gestärkt.
- ... deine persönliche Weiterentwicklung gefördert wird. Durch Selbstreflexion wird immer deutlicher erkennbar, worauf es beim Fliegen für den Einzelnen wirklich ankommt.
- ... dein langfristiger Erfolg gefördert wird. Indem du weißt, was für dich wichtig ist, übernimmst du auch die Eigenverantwortung für dein Fliegen, machst dich eher von gruppenspezifischen Prozessen frei und wirst langfristig deine persönlichen Ziele erreichen - egal, was andere dazu sagen!
- ... du weniger an „Doping“ denkst. Unter Doping verstehe ich in diesem Zusammenhang unfaire Mittel. Beim DHV-XC oder in zentralen Wettbewerben gehört z. B. Wolkenflug zu diesen unfairen Mitteln. Piloten, die sich eher auf ihre Werte und persönliche Weiterentwicklung konzentrieren, kommt es gar nicht in den Sinn, zu solchen Mitteln zu greifen.

Einen weiteren Punkt, den Jutta angesprochen hat, ist die Notwendigkeit des ständigen Lernens. Das Schöne am Fliegen ist, dass wir vermutlich niemals ausgelernt haben. Das darf uns bewusst sein. Piloten, die meinen, „sie hätten kein Talent“ oder denken „jetzt weiß ich wie der Hase läuft“, scheinen ein statisches Selbstbild zu haben. Demnach hängt erfolgreiches oder nicht-erfolgreiches Fliegen von äußerlichen Gegebenheiten oder genetischer Veranlagung ab. Oft hängt so ein Selbstbild auch damit zusammen, dass ich mich mit jemandem vergleiche, der bereits mehr/weniger Erfahrung hat. Menschen mit einem dynamischen Selbstbild erkennen, dass wir uns ständig weiterentwickeln können. Auch wenn wir ein hohes Niveau erreicht haben, gibt es immer noch etwas zu lernen. Wenn etwas nicht gelingt, liegt das auch weniger an mangelndem Talent, sondern eher daran, dass ich in dem Bereich noch etwas zu lernen habe.

### So kannst du dein dynamische Selbstbild entwickeln:

**Selbstreflexion:** Reflektiere über Erfahrungen: Was ist gut gelaufen? - Worauf solltest du beim nächsten Mal achten? Was sind deine Stärken und Schwächen? Woran möchtest du festhalten? Was hast du gelernt? Überprüfe deine Gedanken, Gefühle und Handlungen und identifiziere Bereiche, die du noch verbessern möchtest.

**Offenheit für Veränderungen:** Sei offen für Veränderungen und neue Erfahrungen. Akzeptiere, dass sich dein Selbstbild im Laufe der Zeit entwickeln kann und dass Veränderung ein natürlicher Teil des Lebens ist.

**Selbstakzeptanz:** Akzeptiere dich selbst mit all deinen Ecken und Kanten. Sei freundlich zu dir selbst und erkenne deine eigenen Grenzen an, ohne dich selbst zu hart zu beurteilen.

**Zielsetzung:** Setze klare Ziele für deine persönliche Entwicklung. Definiere, wer du sein möchtest und lege Schritte fest, wie du dorthin gelangen kannst.

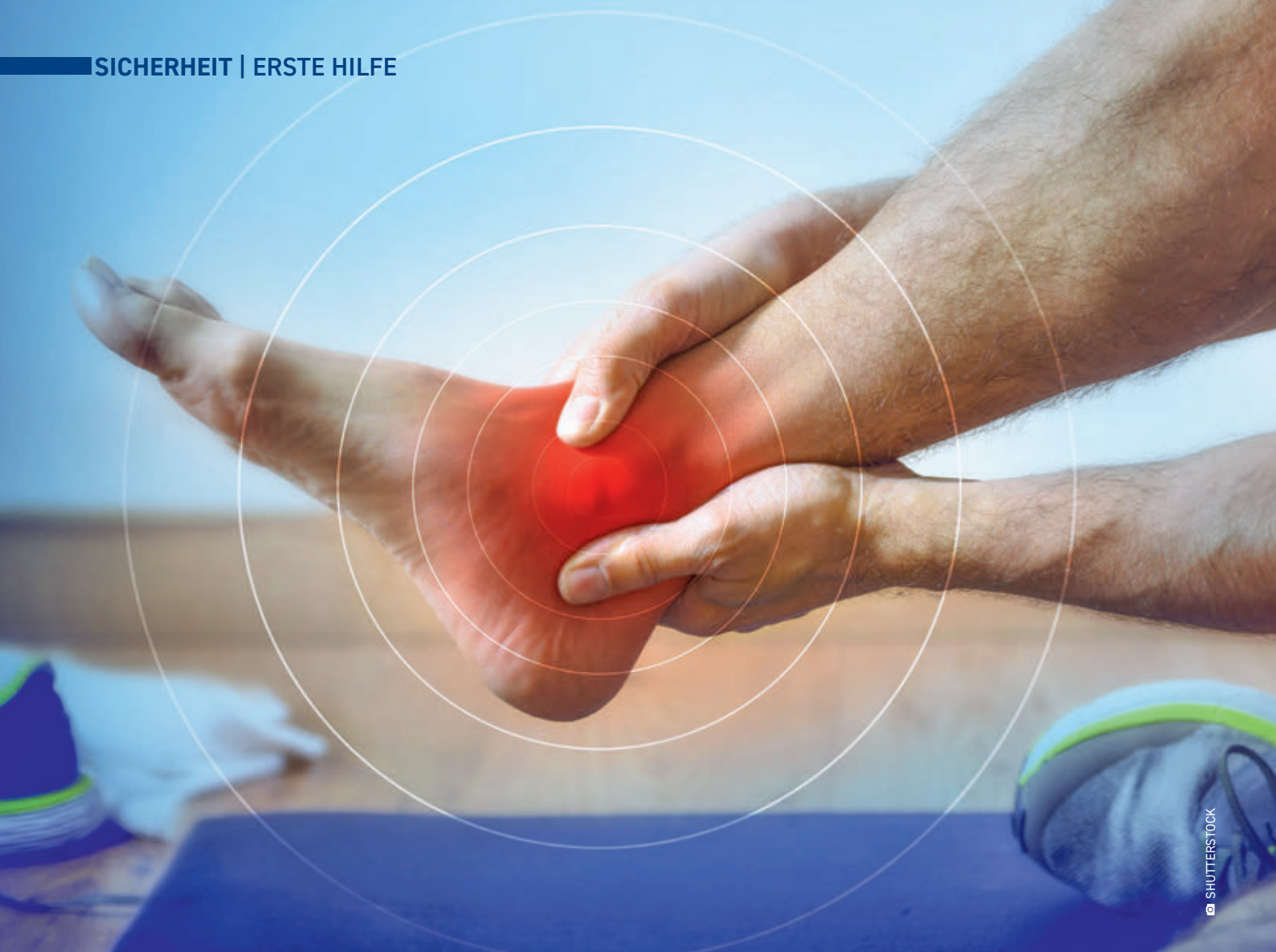
**Lerngelegenheiten nutzen:** Sieh jeden Tag als eine Gelegenheit zum Lernen. Auch wenn es mal nicht nach Plan läuft, hast du etwas an dem Tag gelernt, mach dir das bewusst und mach einfach weiter...

Durch kontinuierliche Selbstreflexion, Offenheit für Veränderungen, Selbstakzeptanz, Zielsetzung sowie Lernen kannst du ein dynamisches Selbstbild entwickeln, das sich im Einklang mit deinen persönlichen Werten befindet. ◀



#### 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)



SHUTTERSTOCK



## Erste Hilfe Training

# Ruhigstellen und Schienen

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

**V**oller Vorfreude hat sich eine kleine Gruppe von rüstigen Senioren auf den Weg zum Tandemfliegen ins Pustertal gemacht. Bequem haben sie den Kronplatz mit der Seilbahn erreicht. Das Pustertal ist ein nach Westen hin ausgerichtetes Alpenttal in Südtirol am Rande der Dolomiten. Zentral gelegen befindet sich der Kronplatz, ein alleinstehender kegelförmiger Berg mit einem weitläufigen Plateau.

Er ist Hotspot für Skifahrer, Mountainbiker und natürlich auch für Gleitschirmpiloten. Auf dem 2.250 m hohen Gipfelplateau ermöglichen die vier ausgewiesenen Startplätze (N-NW, SW, N-NO und O-SO) praktisch das Starten in alle vier Himmelsrichtungen. Heute herrschen gute Bedingungen bei leichtem Westwind. Die ersten Senioren sind bereits sicher ins Tal geflogen und die letzten beiden Passagiere machen sich fertig. Nach einer gründlichen Einweisung



Abb. 1: PECH-Regel

durch die Tandempiloten und einigen Trockenübungen starten auch sie sicher ins Tal. Der Blick ins weitläufige Pustertal und die Höhendifferenz von 1.300 Metern nach dem Start begeistern die Gäste jedes Mal. Nach 10 Minuten Flugzeit machen sich die beiden Tandempiloten auf den Weg zum Landeplatz. Die großflächige Landewiese befindet sich nordöstlich der Talstation in unmittelbarer Nähe zum Parkplatz. Der Landeanflug verläuft unproblematisch, doch kurz vor dem Boden wird der Schirm noch einmal durch eine leichte Böe angehoben. Beim Aufkommen am Boden knickt der Passagier mit dem Fuß um und stürzt unsanft. Sofort eilen Piloten zur Hilfe.

### Verstauchungen, Prellung, Zerrung und Verrenkung

Bei einer **Verstauchung (Distorsion)** wird das Gelenk über die normale Bewegung hinaus gedehnt. Dies geschieht durch Umknicken oder Verdrehen des Gelenks, wobei Muskeln und Bänder geschädigt werden können. Kommt es dabei zu einem kompletten Abriss von Bändern spricht man vom Bänderriss. Die häufigste Ursache für Verstauchungen ist das Umknicken des Sprunggelenkes, das sogenannte „Umknicktrauma“. Unmittelbar nach der Verstauchung klagten die Verunfallten über starke Schmerzen im betroffenen Gelenk. Kurz darauf schwillt das umliegende Gewebe an. Bei schweren Verstauchungen oder einem Bänderriss geschieht dies innerhalb von wenigen Minuten und es kann sich ein deutlich sichtbarer Bluterguss bilden. Bei leichten Verstauchungen lässt sich das Gelenk noch bewegen, die Schmerzen sind eher dumpf und das Gelenk lässt sich auch belasten. Ist die Verstauchung schwerer, nehmen die Schmerzen zu, werden als akut stehend beschrieben und eine Belastung kann unmöglich werden.

Von einer **Prellung (Kontusion)** spricht man, wenn das Gewebe der Haut durch stumpfe Gewalteinwirkung zum Beispiel einen Schlag, einen Stoß oder einen Sturz geschädigt wird. Auch bei diesem Unfallmechanismus kann das Gewebe anschwellen und sich bläulich verfärben. Bei einer **Zerrung (Distension)** werden im Ge-

gensatz zur Verstauchung nicht die Gelenke sondern die Muskeln überdehnt. Die Schmerzen werden von den Verunfallten häufig als dumpf beschrieben. Die betroffenen Muskelareale sind verhärtet und reagieren schmerzhaft auf Druck oder Dehnung. Kommt es zu einer **Verrenkung (Luxation)** geht der Kontakt der gelenkbildenden Knochen verloren und es zeigt sich eine Fehlstellung. Mitunter kann der Gelenkkopf deutlich außerhalb der Gelenkpfanne liegen. Das am häufigsten betroffene Gelenk ist das Schultergelenk, seltener das Sprung- und Hüftgelenk. Die Betroffenen klagten über massive Schmerzen und das Gelenk ist bewegungsunfähig.

Ob es zu einer Verstauchung, Prellung, Zerrung oder Verrenkung gekommen ist lässt sich von einem Laien kaum unterscheiden. Alle vier Verletzungsmuster können Schmerzen verursachen und zu Bewegungseinschränkungen führen. Unabhängig davon bleiben die Erstmaßnahmen für die Helfer vergleichbar.

### PECH-Regel

Um sich die Maßnahmen für die Erstversorgung zu merken, eignet sich die sogenannte PECH-Regel (siehe Abb. 1). Als erstes gilt es das betroffene Gelenk, die betroffene Körperregion zu schonen und nicht mehr zu belasten. Wenn möglich sollte der betroffene Bereich zeitnah gekühlt werden. Störende Kleidung entfernt ihr am besten. Die Kühlung wirkt schmerzlindernd und hilft dabei, Schwellungen zu vermeiden bzw. zu reduzieren. Besonders geeignet sind vorgekühlte Gelkissen (Cool-Pack) oder sogenannte Sofort-Kältekompressen. Die Sofort-Kältekompressen sind Einmalprodukte und bestehen aus einem mit Pulver gefüllten Außenbeutel und einem innenliegenden Flüssigkeitsbeutel. Durch Zerdrücken des Innenbeutels werden Pulver und Flüssigkeit vermischt und die Kältekompressen entwickeln innerhalb weniger Sekunden ihre kühlende Wirkung. Wird die Kompressen nach einiger Zeit wärmer hilft erneutes Aufschütteln. Je nach Produkt kann so über ½ - 2 Stunden gekühlt werden. Alternativ kann auch der Kühlakku aus der Kühlbox herangezogen werden.



Abb. 2: Gelkissen (Cool-Pack) und Sofort-Kältekompressen



Abb. 3: Sprunggelenk mit Kompressionsverband/Hochlagerung

**Achtung:** Zu massive Kühlung kann Schädigungen der Haut verursachen. Bei Kühlelementen aus der Gefriertruhe solltet ihr aus diesem Grund auf direkten Hautkontakt verzichten. Am besten wickelt man das Kühlelement in ein Handtuch. Wird es dann über die Zeit wärmer, kann das Handtuch entfernt und direkt gekühlt werden.

Ist nichts zur Hand, verschafft auch die Verdunstungskälte eines feuchten Tuches oder ein kühler Bergbach Schmerzlinderung. Bei Verletzungen im Bereich der Gelenke an Armen und Beinen könnt ihr zudem einen Kompressionsverband anlegen. Die Kompression des Gewebes stabilisiert das betroffene Gelenk und vermindert die Schwellung. Ideal für das Verbinden eignen sich spezielle Mehrzweck-Kompressionsbandagen, alternativ können auch die elastischen Mullbinden aus dem Verbandkasten zum Einsatz kommen. Beim Verbinden solltet ihr darauf achten, dass der Verband möglichst glatt angelegt wird und dabei keine Falten entstehen. Als letztes wird der betroffene Arm/das betroffene Bein hochgelagert.

Während bei leichten Verstauchungen häufig die Maßnahmen der PECH-Regel und ein Schmerzmittel ausreichend sind, solltet ihr bei massiven Schmerzen, starken Schwellungen oder bei Bewegungseinschränkungen zur Abklärung einen Arzt aufsuchen. Zur Schmerzlinderung eignen sich so genannte nicht steroidale Antirheumatika wie zum Beispiel ASS, Ibuprofen oder Diclofenac.

**Achtung:** Als Ersthelfer solltet ihr in keinem Fall den Betroffenen Medikamente verabreichen oder empfehlen, dies ist medizinischem Personal vorbehalten. Wenn ihr selbst oder ein Familienmitglied betroffen seid, steht es in eurer Verantwortung, dies zu entscheiden. Im Zweifel ist Zurückhaltung angezeigt.

### Knochenbruch (Fraktur)

Bei einer Fraktur kommt es zur Durchtrennung des Knochengewebes und es entstehen zwei oder mehrere Bruchstücke. Dabei geht die stabilisierende Funktion des Knochens verloren. Für den Ersthelfer genügt es, die Frakturen nach offenen und geschlossenen Knochenbrüchen zu unterscheiden. Während bei geschlossenen Frakturen die Haut unverletzt bleibt, wird bei offenen Frakturen die Haut durch austretende Knochenteile oder massive stumpfe Gewalteinwirkung verletzt. In diesen Fällen sollte die Wunde vor einer Ruhigstellung mit einer sterilen Kompresse abgedeckt werden. Als unsichere Zeichen für einen Knochenbruch gelten Schmerzen, Schonhaltung, Bewegungseinschränkungen oder Schwellungen. Sichere Zeichen sind Fehlstellungen oder sichtbare Knochenteile. Die Profis erkennen zudem eine abnorme Beweglichkeit sowie die Krepitation (Knochenreiben) als sichere Zeichen einer Fraktur. Für Ersthelfer ist dies kaum relevant, da Verletzte mit Verdacht auf einen Knochenbruch möglichst nicht bewegt werden sollten. Natürlich gibt es auch hier Ausnahmen. Muss der Betroffene beispielsweise aus einem Gefahrenbereich gerettet werden oder steht professionelle Hilfe in nächster Zeit nicht zur Verfügung, können das Gründe sein, den Patienten zu transportieren.

**Achtung:** Auch geschlossene Knochenbrüche können zu massiven Blutverlusten und damit zu einem Schockgeschehen führen (siehe Abb. 5). Hinweise für einen Schock sind blasse, bläuliche Hautfarbe, insbesondere im Gesicht und an den Lippen, Kaltschweißigkeit sowie Schwindel und ein verminderter Wachheitsgrad. Gerade bei Verletzten mit drohendem Schock solltet ihr an den Wärmeerhalt denken. Ideal ist eine weiche Decke, die mit einer Rettungsdecke kombiniert wird. Die innenliegende Decke wärmt und die Rettungs-



Abb. 4: Selbsthilfe – Ruhigstellung des betroffenen Unterarms auf dem gesunden Unterarm

decke verhindert ein weiteres Auskühlen. Zusätzlich können die Beine (Schocklagerung) angehoben werden. Bei Verdacht auf Knochenbrüche der Beine oder des Beckens muss der Betroffene in der liegenden Position belassen werden.

**Ruhigstellung und Schienung**

Profis unterscheiden bei der Versorgung von Knochenbrüchen zwischen Ruhigstellung des verletzten Bereiches oder einer Schienung, bei der sowohl der betroffene Knochen als auch die benachbarten Gelenke mit einer Schiene ruhiggestellt werden. Für euch als Ersthelfer machen wir es etwas einfacher. Von einer Ruhigstellung sprechen wir im Beitrag dann, wenn wir den Bereich vor weiterer Bewegung schützen und von einer Schienung, wenn wir zur Stabilisierung Schienungsmaterial verwenden.

Knochenbrüche im Bereich des Schädels, der Wirbelsäule, der Rippen und des Beckens sind besonders schwierig ruhigzustellen. Die Maßnahmen beschränken sich in der Regel darauf, den Verletzten zu bitten, sich nicht weiter zu bewegen. Aufgrund der Schmerzen im Zusammenhang mit einem Knochenbruch wird dies von den meisten Verletzten eh vermieden. Anders verhält es sich beim Verdacht auf einen Knochenbruch an Armen und Beinen, hier hat der Ersthelfer eine Reihe von Möglichkeiten, dem Betroffenen bis zum Eintreffen des Rettungsdienstes, zu helfen.

**Hinweis:**

Arme und Beine werden auch als Extremitäten bezeichnet.

Hat man einen Verdacht auf einen Knochenbruch und kann der Verletzte das Bein oder den Arm nicht mehr bewegen bzw. belasten, können die Extremitäten mit einfachen Hilfsmitteln in der Position

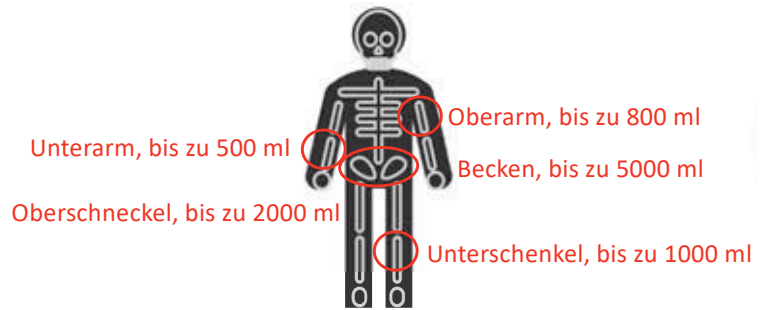


Abb. 5: Blutverlust bei geschlossenen Knochenbrüchen.



Abb. 6: Ruhigstellung des Armes mit einem Dreieckstuch



Abb. 7: Ruhigstellung des Beins mit Decken und alternativen Hilfsmitteln



Abb. 8a: Alu-Polsterschiene



Abb. 8b: Alu-Polsterschiene, durch U-Form erhält die Schiene ihre Stabilität



Abb. 8c: Alu-Polsterschiene, Anpassen der Schiene



Abb. 8d: Alu-Polsterschiene, Fixierung der Schiene mit einer elastischen Binde



Abb. 8e: Alu-Polsterschiene, Armtrage mit Dreieckstuch

stabilisiert und ruhiggestellt werden. Bei Verletzungen im Bereich des Armes hilft es, wenn der Patienten den Unterarm mit dem unverletzten Arm der anderen Seite unterstützt (Abb. 4).

Muss eine längere Zeit bis zum Eintreffen des Rettungsdienstes überbrückt werden oder sind die Schmerzen moderat und man entscheidet sich für einen Transport mit dem privaten PKW, kann der betroffene Arm zusätzlich mit einem Dreieckstuch ruhiggestellt werden (Abb. 6). Beim Anlegen zeigt die Spitze des Dreieckstuchs in Richtung Ellenbogen. Eines der beiden Enden wird hinter dem Kopf herum geführt und danach beide Enden seitlich vom Hals miteinander verknötet. Wenn ihr die Enden hinter dem Kopf verknötet, drückt der Knoten auf das Gewebe. Dies kann Schmerzen verursachen oder zu Druckstellen führen. Ideal ist es, wenn ihr zudem die Spitze des Dreieckstuchs hinter dem Ellenbogengelenk verknötet und den Patient bittet, den betroffenen Arm mit dem gesunden Arm zu unterstützen.

Bei Verdacht auf einen Knochenbruch im Bereich des Beins kann

dies mit Decken und sonstigen Hilfsmitteln ruhiggestellt werden. Das Bein wird hierzu nicht bewegt und in der Position, in der man es vorgefunden hat, belassen. Typisch bei Verletzungen des Unterschenkels ist es, dass der Verletzte das Bein anzieht. In diesen Fällen hilft es, wenn ihr unter das Kniegelenk eine gerollte Decke legt. Zur Stabilisierung eignen sich schwerere Gegenstände wie zum Beispiel Kisten oder ein Rucksack. Am besten ist es, wenn das Bein zuvor mit einer gerollten Decke abgepolstert wird (Abb. 7). Ziel der Ruhigstellung ist es, dass der Betroffene die Muskulatur des verletzten Beines entspannen kann. Dies führt in den meisten der Fälle zum deutlichen Nachlassen der Schmerzen.

Seid ihr in gut erschlossenen Gebieten mit rettungsdienstlicher Infrastruktur unterwegs, macht es kaum Sinn, neben einem kleinen First-Aid-Kit (siehe auch Beitrag „Erste Hilfe Training für Gleitschirmpilotinnen und Piloten – Notruf“ im DHVMagazin März-April 2023, Seite 47) noch zusätzliches Schienungsmaterial mitzuführen. Anders verhält es sich dann, wenn ihr damit rechnen müsst,

ANZEIGEN

**MoselGlider.de On Tour**

Normandie, Haute Provence, Mosel, Alpen, Kärnten, Korgistan, Bassano, Kolumbien, Brasilien, Südafrika, Portugal, Pyrenäen, Südspanien

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

**ParaPro** NEUERÖFFNUNG!

GLEITSCHIRMINSTANDHALTUNG

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

Lorenz Ziegler  
Bahnhofstraße 28  
72639 Neuffen  
Deutschland  
www.ParaPro.services  
Info@ParaPro.services



Abb. 9a-c: Polsterring mit Dreiecktuch

dass in absehbarer Zeit kein Rettungsmittel Hilfe leisten kann. Für den Outdoorbereich eignen sich für die Schienung besonders sogenannte Alu-Polsterschienen. Das Schienungsmaterial ist besonders leicht und lässt sich platzsparend zusammenrollen. Die formbaren Schienen bestehen aus einem Aluminiumkern und einer Schaumstoffpolsterung (Abb. 8a).

Werden sie der Länge nach U-förmig geformt, sind sie formstabil und eignen sich hervorragend zur Schienung (Abb. 8b).

Durch ihren besonderen Aufbau sind sie sehr flexibel einsetzbar und lassen sich für die unterschiedlichsten Schienungen verwenden. Neben Unterarm und Unterschenkel lassen sich auch der Oberarm, Oberschenkel, Schulter und Halswirbelsäule schienen. Die Anwendung erfordert allerdings etwas Übung. Entscheidet ihr euch, das Material mitzuführen, solltet ihr euch zuvor zeigen lassen wie es funktioniert. Exemplarisch stellen wir euch nachfolgend die Schienung des Unterarms bei einer Unterarmfraktur vor. Alternative Einsatzmöglichkeiten der Aluminium-Polsterschiene werden wir in einem separaten Beitrag vorstellen.

### Schienung des Unterarms mit einer Aluminium-Polsterschiene

Im ersten Schritt halbiert ihr die Schiene und rollt das Ende der Schiene etwas ein. Die Rolle dient als Griffleiste für die Hand. Nun nehmt ihr die Schiene und formt sie, entweder am unverletzten Arm des Betroffenen oder wenn eure Körperproportionen mit denen des Verletzten vergleichbar sind, an eurem Arm vor. Achtet dabei auf die stabilisierende U-Form. Nun passt ihr die Schiene am Arm des Verletzten an (Abb. 8c).

Danach wird die Aluminium-Polsterschiene mit einer elastischen Binde am Unterarm des betroffenen fixiert (Abb. 8d).

Ideal ist es, wenn ihr danach den Arm mit einem Dreiecktuch fixiert (Abb. 8e).

### Polsterung bei offenen Knochenbrüchen

Müsst ihr einen offenen Bruch mit sichtbaren Knochenteilen verbinden und/oder schienen, solltet ihr den betroffenen Bereich unbedingt nach dem Abdecken mit einer sterilen Kompresse polstern.



Zur Polsterung eignet sich, wieder einmal, ein Dreiecktuch. Hierzu faltet ihr zuerst eine Krawatte (siehe auch Beitrag „Erste Hilfe Training – Bedrohliche Blutungen stillen“ DHVMagazin März-April 2024, Seite 55, Abb. 9a) und danach macht ihr einen einfachen Knoten (Abb. 9b). Im Anschluss fädelt ihr die Enden des Dreiecktuches zu einem Polsterring. Am besten ist es, wenn ihr am Schluss die beiden Enden miteinander verknotet.

### „Fuß übertreten“ beim Tandemflug im Pustertal (Fortsetzung)

Der Betroffene ist ansprechbar und auf den ersten Blick unverletzt. Beim Versuch aufzustehen, stöhnt er auf und gibt starke Schmerzen im rechten Sprunggelenk an. Die Ersthelfer fordern den Verletzten auf sich hinzusetzen. Vorsichtig entfernen sie die Schnürsenkel des Turnschuhs und ziehen diesen mit den Socken sanft aus. Das Sprunggelenk ist bereits angeschwollen. Dem Verletzten ist es zwar möglich, das verletzte Bein zu bewegen, jedoch bereitet es ihm starke Schmerzen. Den Vorschlag, den Rettungsdienst zu rufen, lehnt der ältere Herr strikt ab. Mittlerweile hat ein Pilot einer Gleitschirmschule einen Erste Hilfe Rucksack mitgebracht. Er bietet an, das Sprunggelenk mit einer elastischen Binde zu versorgen und empfiehlt dem Verletzten, das Bein anschließend zu kühlen. Nachdem der Verband angelegt ist, kann der Verletzte mit Unterstützung, humpelnd in den Schatten gebracht werden. Mit einem Kühlakku aus der Kühltasche wird der schmerzenden Bereich im Anschluss gekühlt. Einer der Mitreisenden hat seinen PKW geholt und kann direkt neben dem Verletzten parken. Auf Drängen des Tandempiloten entscheidet sich der Verletzte, sich in die nahegelegene Klinik bringen zu lassen. ▢



#### 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.



DHV Jugend



# Der etwas andere (ausführlichere?!) Eventbericht

TEXT UND FOTOS: MATTHIAS GUTHÖRL

**D**ies wird kein gewöhnlicher Rückblick auf eines der vielen tollen Events der DHV-Jugend werden. Stattdessen möchte ich euch einen kleinen Einblick hinter die Kulissen der DHV-Jugend geben. Was gehört alles dazu, dass zum Beispiel das diesjährige B-Schein Event stattfinden kann? Eins vorneweg: Lasst uns einen kleinen Sprung in den Juni 2023 machen...

Zum Abschluss des B-Schein Events sitzen wir am Abend mit allen Teilnehmern und den beiden Fluglehrern Markus und Moritz am Landeplatz Paradiso in Bassano del Grappa. Die Fluglehrer wollen jedem Teilnehmer und jeder Teilnehmerin noch ein individuelles Feedback geben, bevor sich unsere Wege nach einer intensiven Woche voller B-Schein Theorie und Praxis wieder trennen. Ich blicke in viele fröhliche Gesichter. In dieser Woche haben sich einige zum ersten Mal vom Startberg weggetraut oder ihre erste Außenlandung überlebt und haben nun deutlich weniger Angst davor, mal keine rettende Thermik zu finden. Erwähnt werden sollten natür-

lich auch die zahlreichen Streckenflüge entlang der Bergkante zum Monument und zurück zu den Antennen. Ein großer Teil der Gruppe hat den erhofften 15 km Flug geschafft und vermisst jetzt nur noch eine Kleinigkeit im Ausbildungsheft: das Retterwurftraining! Bei all dem positiven Feedback ist das einer der Hauptkritikpunkte – zurecht. Denn zwar organisieren wir für die Jugendlichen in jedem Jahr ein „Rundum Paket“ das der Flugreise einer Flugschule ähnelt und zusätzlich noch den gesamten Theorieunterricht und die Theorieprüfung zum B-Schein beinhaltet. Aber was ist mit dem Retterwurftraining? Wir hatten schon einige Male ein G-Force Training im Eventkalender. Nur 2023 ging das verloren. Mist! Mit notiertem Kritikpunkt mache ich mich auf die Heimreise.

Obwohl ich schon seit Jahren selbst im Besitz der Streckenfluglizenz bin, hat sich das jährliche B-Schein Event fast zu meinem heimlichen Liebling gemausert. Mir macht es Spaß, den anderen bei ihrer Entwicklung zuzusehen. Die strahlenden Gesichter nach der ersten Erfahrung beim Trampeln wieder am Landeplatz zu se-



Folge uns auf Instagram @dhv\_jugend



hen. All das und noch viel mehr ist der Antrieb für mein ehrenamtliches Engagement in der DHV-Jugend. Ich erinnere mich noch Tage und Wochen nach dem Event an die vielen tollen Momente. Nicht lange nach dem Event meldet sich Markus von der Flugschule Edelweiss bei mir. Auch die beiden Fluglehrer hatten offenbar mächtig Spaß mit der jungen Bande und bieten ihre Dienste auch für das kommende Jahr (2024) wieder an. Selber Ort, selbes Organisationstrio, aber diesmal im April statt im Juni. Ich überlege kurz... „Streckenfliegen für Anfänger im April? Sind die thermischen Bedingungen da schon zuverlässig genug? Könnte das wechselhafte Frühlingswetter uns nicht vielleicht eine Woche Regen bescheren? Ist das nicht zu riskant?“ Weil in diesem Jahr alles super geklappt hat, die Fluglehrer wunderbar mit den Schülerinnen und Schülern harmonisiert und gearbeitet haben, ringe ich mich schließlich zu einem „Egal, Bassano fliegt immer!“ durch und vertraue auf Markus Erfahrung mit und in Bassano. Wir vereinbaren eine Woche im April 2024 – die Flugschule kümmert sich wieder um alles für den Unterricht, ich organisiere die Dinge drumherum. Glücklicherweise ist das Hauptproblem – die Unterkunft – in Bassano recht unkompliziert zu erledigen. Schon wenige Wochen später habe ich die Bestätigung, dass wir auch 2024 auf der Landwiese an der Antica Abbazia nächtigen dürfen.

Ein kurzer Sprung nach vorne – Oktober 2023. Obwohl die Saison auch für die DHV-Jugend noch nicht ganz vorbei ist, trifft sich die DHV-Jugend Kommission wie jedes Jahr im Herbst. Dort besprechen wir das vergangene Jahr, wichtige, zu klärende, Dinge und stimmen die Events des kommenden Jahres terminlich ab. Neben dem Termin für das B-Schein Event habe ich diesmal auch einen Termin für ein G-Force und Retterwurftraining bei der Flugschule

Hochries im Gepäck. Das G-Force Training soll einen Tag vor dem B-Schein Event stattfinden, sodass die Teilnehmer auf dem Weg nach Bassano einen längeren Zwischenstopp in Brannenburg machen können. Von dort geht es dann mit einer Unterschrift mehr im Ausbildungsheft zum B-Schein Event.

Wie jedes Jahr werden unsere Events traditionell am 24.12. um 12 Uhr mittags zur Anmeldung freigegeben. Und auch in diesem Jahr ist das Interesse am Kurs zur Überlandberechtigung immens. In diesem Jahr werden die Teilnehmer eines jeden Events nach einem Anmeldezeitraum von einer Woche per Losverfahren ausgewählt. Damit wollen wir den Stress für uns sowie die Teilnehmer und nicht zuletzt die Server etwas reduzieren. Leider sorgt auch das nicht für mehr Plätze auf den Teilnehmerlisten. Aber immerhin wird das Verfahren etwas gerechter und nicht nur vom Glasfaseranschluss bestimmt.

Was sonst noch so im Winter passiert? Zwei erfolgreiche deutsche Gleitschirmpiloten veröffentlichen einen Termin für die diesjährige Junior Challenge. Nachdem es 2023 schon nicht geklappt hat, wollte ich 2024 unbedingt mitmachen. Nur leider überschneidet sich die Junior Challenge mit dem B-Schein Event um einen Tag. Ich stimme mich kurzfristig über die WhatsApp Gruppe der Kommission mit den anderen ab und erhalte grünes Licht. Niemand hat etwas dagegen, wenn ich am ersten Abend zum B-Schein Event nachkomme. Perfekt!

Noch ein Sprung nach vorn – Ende März 2024. Ich sitze mit vielen anderen Jugendlichen beim Frühlingserwachen in Bassano... im Regen. Trotz der eher dürftigen Wettervorhersage und der Absage der Trophéo Motegrappa haben wir den Weg in den Süden gewagt. Bassano fliegt schließlich immer... oder? Trotz der Vorhersage habe

ich die Hoffnung, mit dem Tandem einige der mitgereisten Fußgängerinnen in die Luft zu bekommen. Wann immer möglich versuchen wir, unseren schönen Tandemschirm und einen Tandempiloten oder eine Tandempilotin auf den Events dabei zu haben. So haben es schon einige Freunde der eigentlichen Eventteilnehmer in die Luft geschafft und wurden für einen Moment in die uns bekannte Welt entführt. Leider verschlechtert sich die Wettervorhersage mehr und mehr. Schließlich wird das Frühlingserwachen vorzeitig beendet. Und auch die Junior Challenge (angedacht in Tolmin) wird nach Greifenburg verschoben. In mir wachsen die Zweifel, ob der

frühe Termin für das B-Schein Event die richtige Entscheidung war. Die zweieinhalb Wochen Fliegerurlaub habe ich mir jedenfalls anders vorgestellt.

Aber was nicht ist, kann ja noch werden. Und so mache ich mich nach einer intensiven Woche bei der Junior Challenge in Greifenburg (vielen Dank an Ferdi und Philipp!) wieder auf nach Bassano. Ich halte es kaum für möglich, aber es ist tatsächlich ganz viel Sonne im Bildchen-Wetter des Smartphones für die kommenden Tage in Bassano zu sehen...

## Info

### Die nächsten Events im Überblick

Vol Biv Abenteuer 10.-14.07.2024

Fly and Fun am Breitenberg 16.-21.07.2024

Air B&B 20.-23.07.2024

U23 am Breitenberg 27.-30.07.2024

Winden-Wochenende in Hartenstein 08.-11.08.2024

aufTREHn 14.-18.08.2024

SIV am Achensee 26.-28.08.2024

Sommerfieber 23.-31.08.2024

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



# Wechselhafte Frühlingsgefühle in Bassano

TEXT: MANU HURBA

**T**rotz der vorhergesagten wechselhaften Wetterlage machen wir uns am Gründonnerstag vor Ostern zahlreich auf den Weg nach Bassano. Die Motivation ist hoch und alle Teilnehmer sind bereit, das Beste aus den vier Ostertagen zu machen. Die Vorfreude auf die gemeinsame Zeit nach der langen Winterpause überwiegt die Bedenken über die möglichen Regen- und Gewitterwolken.

In Bassano angekommen, werden wir mit windigen und regnerischen Bedingungen konfrontiert, die zunächst unsere Flugpläne durchkreuzen. Doch schon am nächsten Tag gibt es zeitweise auch Momente mit Sonnenschein und leichter Thermik, die wir alle nutzen, um einige längere und kürzere Flüge zu sammeln. Die Freude über jeden geglückten Flug und die Aussicht auf die italienische Frühjahrslandschaft aus der Luft lassen uns die wechselhaften Wetterverhältnisse schnell vergessen.

Abends verbringen wir gemütliche Stunden auf dem Campingplatz, wo wir uns über unsere Erlebnisse austauschen, uns mit Essen versorgen und uns auf die kommenden Tage im Wetter Roulette vorbereiten. Das Camping-Restaurant Abbazia wird zu einem beliebten Treffpunkt, an dem wir uns kulinarisch verwöhnen lassen und die Gemeinschaft untereinander stärken.

Die Tage vergehen trotz einiger Rückschläge aufgrund des schlechten Wetters schnell und wir erleben viele bleibende Erinnerungen. Wir unternehmen gemeinsame Ausflüge, erkunden Städte und genießen die Freiheit des Fliegens.

Als das Wetter sich jedoch weiter verschlechtert und die Aussichten auf fliegbare Bedingungen abnehmen, müssen wir schließlich die schwierige Entscheidung treffen, frühzeitig abzureisen. Trotzdem bleibt die gute Stimmung und der Zusammenhalt unter allen Teilnehmern bestehen. Wir kehren mit vielen schönen Erinnerungen und einem Gefühl der Verbundenheit zurück, bereichert durch die gemeinsamen Erlebnisse und die Freude am Fliegen.

Mit viel Vorfreude auf kommende Events schließen wir das Kapitel Frühlingserwachen '24. ▽

# Bergungskosten weltweit absichern!



Foto: Shutterstock



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

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

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

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

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

Flug über dem Tegernsee, Sitz der DHV-Geschäftsstelle seit der Verbandsgründung 1979 bis heute.

Der Superfex war in den 80er Jahren ein populärer Drachen.



## Die Stunde Null des DHV

An dieser Stelle möchten wir in loser Reihenfolge besondere Situationen, Anekdoten und Weichenstellungen in der Historie des DHV darstellen. Dafür haben wir Zeitzeugen gebeten, uns einige Texte zu schreiben.

Den Anfang macht Peter Janssen, Gründungsmitglied und Ehrenvorsitzender des DHV.

TEXT: PETER JANSSEN | FOTOS: DHV

**A**m Anfang war das Chaos. An etlichen Hängen in ganz Deutschland versuchten verwegene Gestalten mit deltaförmigen bunten Fluggestellen vom Boden abzuheben. Einige, denen das leidlich gelang, nannten sich fortan Fluglehrer und witterten das große Geld. Es ging ja so einfach: Ausbildung ohne Plan und Regel, Fluggeräte ohne Prüfung, Fluggelände beliebig. Entsprechend viele Unfälle und leider auch viele tödliche. Es war zu befürchten, dass der junge Sport gleich wieder verboten würde.

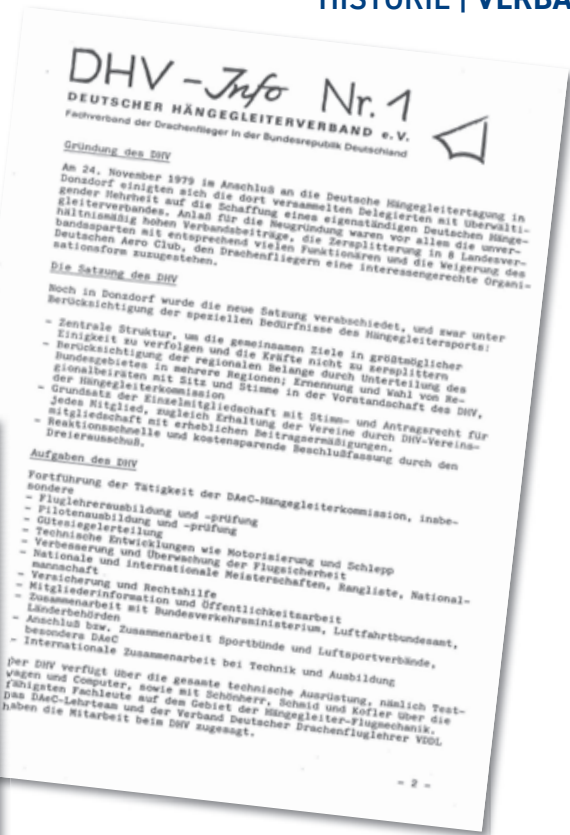
Dieser unheilvollen Entwicklung wollte sich eine kleine Gruppe verantwortungsbewusster Fluglehrer entgegenstellen und gründete den „Verband Deutscher Drachenfluglehrer“ (VDDL), schrieb den ersten Lehrplan und erstellte Ausbildungs- und Prüfungsrichtlinien für Piloten und Fluglehrer im VDDL.

Der Wirkungsbereich des VDDL war aber gering. Deshalb begrüßten Viele, dass Mitte der 70er Jahre sich der DAeC für die wenigen hundert Drachenflieger in Deutschland öffnete und eine neue Sportfachgruppe Hängegleiten einrichtete.

Unter dem Dach des DAeC machte die neu gewählte „Hängegleiterkommission“ sich sofort an die Arbeit, führte die Ausbildungsinitiative des VDDL weiter und begann für die Drachen mit Gütesiegeltests, zunächst ganz archaisch durch Abwurfversuche, dann mit dem ersten Testwagen. Das Hauptaugenmerk galt dem höllischen Flattersturz, bei dem der Drachen die Nase senkte und nicht korrigierbar mit lautem Segelflattern in steilem Winkel abstürzte.

Aber schnell machten die Kommissionsmitglieder die Erfahrung, dass der DAeC ihr Engagement nicht förderte, sondern eher behinderte, besonders durch die Landesverbandsstruktur mit damals 8 Landesverbänden und entsprechend 8 Präsidien, Geschäftsstellen, Hängegleitersparten, zugehörigen Kommissionen, Sitzungen und Versammlungen. Das alles kostete Zeit, Energie und Geld, was dringend für die Flugsicherheit gebraucht wurde.

Konzentration in einer zentralen Organisation für Drachenflug war die Lösung, aber weiter unter dem Dach des DAeC, auch wegen der Sportlizenz für die Leistungspiloten. Der DAeC-Landesverband Bremen war bereit, eine solche zentrale Organisation als Mitgliedsverein bei sich aufzunehmen - das „Bremer Modell“ schien geboren.



Mehr über die Anfänge im DHV-Info Nr. 50, Seiten 20/21, auf der DHV-Homepage nachzulesen.

Auf dem historischen s/w Foto Peter Janssen mit seinem selbstgebauten Seagull-Drachen, schon mit Liegegurt 1975.

Aber nicht wirklich. 3 Tage vor der Deutschen Hängegleitertagung des DAeC am 24.11.1979 in Donzdorf, bei der das Bremer Modell innerhalb des DAeC beschlossen werden sollte, erhielt ich vom DAeC ein Einschreiben mit dem ausdrücklichen Verbot, dieses Vorhaben auch nur zu diskutieren.

Die Reaktion: In 10 Minuten wurde die offizielle DAeC-Hängegleitertagung in Donzdorf abgewickelt und beendet. Im direkten Anschluss wurden die ca. 25 Delegierten eingeladen, an der Gründung des eigenständigen „Deutschen Hängegleiterverbandes (DHV)“ außerhalb des DAeC und ohne Bremen teilzunehmen. Fast alle waren dazu bereit. Der als Aufpasser geschickte DAeC-Generalsekretär verließ unter Protest den Saal.

Dann gings zügig in die Zukunft: Verabschiedung der DHV-Satzung mit zentraler Struktur (in den Grundzügen wie heute), Wahl der Vorstandschaft, Festsetzung der Beiträge.

Wenige Tage danach erschien DHV-Info Nr. 1. Sodann wurde mit dem Versicherer Gerling Konzern das erste Versicherungsprogramm vereinbart. Vereine und Einzelmitglieder strömten in den DHV. Der Flugmechanik-Messwagen ging in Betrieb. Die erste Geschäftsstelle nur für DHV-Belange wurde eröffnet, der Deutsche Streckenflugpokal ins Leben gerufen. In den Verhandlungen mit Bundes- und Länderbehörden vertraten fachkompetente DHV-Leute die Anliegen unseres Sports.

Und der DAeC? Stieg in den Wettbewerb mit dem DHV ein. Es begannen unruhige Zeiten ...



Der langjährige Geschäftsführer Klaus Tänzler war bereits ein DHV-Gründungsmitglied 1979 in Donzdorf.



Peter Janssen zeigt auf der DHV-Jahrestagung 2019 seinen ursprünglichen Eigenbau Holzstuhl – in der Mitte durchgebrochen. Interviewer ist Björn Klaassen, der künftige Nachfolger von DHV-Geschäftsführer Robin Frieß.



© JOCHEN ZEYHER

# Regionalversammlungen

Antrags- und stimmberechtigt sind alle persönlichen Mitglieder, die ihren Wohnsitz in der Region haben. Als Delegierte können alle Mitglieder gewählt werden, die entweder innerhalb von drei Monaten vor der Regionalversammlung per Mail an [versammlung@dhv.de](mailto:versammlung@dhv.de) oder während der Versammlung mündlich ihre Kandidatur angemeldet haben oder von einem stimmberechtigten Mitglied vorgeschlagen wurden und in die Kandidatur eingewilligt haben. Mitglieder ohne Wohnsitz in Deutschland können sich bis zwei Monate vor der nächsten Regionalversammlung per Mail an [versammlung@dhv.de](mailto:versammlung@dhv.de) für eine Region ihrer Wahl registrieren lassen. Jeder Stimmberechtigte kann sein Stimmrecht durch schriftliche Vollmacht auf einen anderen Stimmberechtigten in der Region übertragen. Jeder Bevollmächtigte kann höchstens 4 fremde Stimmen vertreten. Zum Zweck der Stimmübertragung bitte nur das Vollmachtsformular (Vollmachtsformular hier im Magazin oder auf [www.dhv.de](http://www.dhv.de)) benutzen, das vollständig ausgefüllt und unterschrieben sein muss.

Bitte den DHV-Mitgliedsausweis mitbringen.

## Vorläufige Tagesordnung

1. Begrüßung und Regularien
2. Genehmigung des Protokolls der Regionalversammlungen 2023 (veröffentlicht im DHVmagazin 245)
3. Aktuelle Informationen und Kurzvorträge
4. Regionale Themen
5. Wahl der Delegierten für die Jahrestagung am 30. November 2024
6. Wahl des Regionalbeirats in die DHV-Kommission
7. Anträge

© EKI MAUTE

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

Die Vormittagsrunde für Vereinsvorstände findet bei allen Regionalversammlungen wieder um 10:00 Uhr statt.



Weitere Informationen



Anreise mit DB-Veranstaltungsticket möglich, siehe Seite 71

## Termine und Orte Regionalversammlungen 2024

**Regionalversammlung Ost** - (Berlin, Brandenburg, Mecklenburg-Vorpommern, Sachsen, Sachsen-Anhalt, Thüringen)  
06. Oktober 2024

BTU Cottbus-Senftenberg / IKMZ, Universitätsbibliothek,  
Platz der Deutschen Einheit 2, 03044 Cottbus, Etage 7  
Ausrichter: 1. Cottbuser Drachen- und Gleitschirmfliegerverein e.V.  
ca. 15 Delegierte zu wählen

**Regionalversammlung Südwest** - (Baden-Württemberg)  
12. Oktober 2024

Bürgerhaus Kernen, Stettener Straße 18, 71394 Kernen  
Ausrichter: 1. Parafly-Club Schwaben e.V.  
ca. 50 Delegierte zu wählen

**Regionalversammlung Südost** - (Bayern)  
13. Oktober 2024

Schlossbrauhaus Schwangau, Gipsmühlweg 5, 87645 Schwangau  
Ausrichter: Ostallgäuer Gleitschirmflieger e.V.  
ca. 67 Delegierte zu wählen

**Regionalversammlung Nord** - (Bremen, Hamburg, Niedersachsen, Schleswig-Holstein)  
19. Oktober 2024

Gaststätte „Zum Kuhhirten“, Kuhhirtenweg 7-11, 28201 Bremen  
Ausrichter: GSC Weser und DFC Weser e.V.  
ca. 13 Delegierte zu wählen

**Regionalversammlung Mitte** - (Hessen, Nordrhein-Westfalen, Rheinland-Pfalz, Saarland)  
20. Oktober 2024

ZiBB-Zentrum f. interkulturelle Bildung u. Begegnung, Hannah-Arendt-Str. 6-10,  
35394 Gießen  
Ausrichter: Drachen- und Gleitschirmfliegerclub Battenberg e.V.  
ca. 52 Delegierte zu wählen

# DHV-Jahrestagung für Delegierte

Samstag, 30.11.2024

Stadthalle Gunzenhausen, Isle-Platz 1, 91710 Gunzenhausen

**Beginn der Delegierten-Versammlung: 13:00 Uhr**

Vorläufige Tagesordnung:

1. Begrüßung und Regularien
2. Genehmigung des Protokolls der JHV 2023  
(veröffentlicht im DHVmagazin 245)
3. Bericht des Vorstands
4. Bericht der Kassenprüfer
5. Entlastung des Vorstands
6. Wahl des Vorsitzenden und des Sportvorstands
7. Wahl der Kassenprüfer
9. Anträge
10. Wirtschaftsplan für 2025

## SPORTLERTAG

SONNTAG, 01.12.2024

Stadthalle Gunzenhausen, Isle-Platz 1,  
91710 Gunzenhausen

**Beginn 10:00 Uhr**

Stimmberechtigt sind nur die gewählten Delegierten.

### Vollmacht

Ich bin in der DHV-Regionalversammlung \_\_\_\_\_ stimmberechtigt und übertrage mein Stimmrecht auf den dort anwesenden:

\_\_\_\_\_  
(Name des Bevollmächtigten, der mein Stimmrecht erhält und auch in dieser Region stimmberechtigt ist)

**Nur gültig, wenn vollständig ausgefüllt und unterschrieben!**  
**Blankovollmacht und Untervollmacht sind nicht zulässig!**

\_\_\_\_\_  
Name des Vollmachtgebers:

\_\_\_\_\_  
Mitglieds-Nr.:

\_\_\_\_\_  
Anschrift:

\_\_\_\_\_  
Ort, Datum

\_\_\_\_\_  
Unterschrift des Vollmachtgebers



Die Fluglehreranwärter mit Peter Cröniger und Regina Glas in der Mitte.

## Neue Drachenfluglehrer braucht das Land

Ausbildung in Millau in Frankreich

TEXT: REGINA GLAS

Insgesamt 8 Drachenpiloten haben sich in diesem Jahr für den Fluglehreranwärterlehrgang angemeldet. 4 Frauen und 4 Männer - jung und voll motiviert - waren bereits in den letzten beiden Theorielehrgängen mit dabei. Am vergangenen Wochenende (19. - 21. April 2024) fand der Praxis-Lehrgang in Millau/Frankreich im genialen Schulungsgelände der deutschen Drachen-Flugschule Millau statt. Jede Menge Startplätze in allen Windrichtungen und perfekte Übungshänge boten ideale Übungsbedingungen. 7 Pilotinnen- und Piloten haben an diesem Lehrgang teilgenommen und werden in nächster Zeit unterschiedliche Drachenflugschulen bei der Ausbildung unterstützen. Peter Cröniger und Regina Glas aus dem DHV-Lehrteam haben zusammen mit den hiesigen Flugschulbesitzern Ines Ziessau und Mario Bregulla den Lehrgang erfolgreich abgehalten.



*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).*

## Frauen in die Luft!

Der Drachenfliegerclub Vulkaneifel lädt drachenfliegende Frauen – und solche, die es werden wollen – nach Hinterweiler in die Eifel ein.

vom 06.09. bis 08.09.24  
ersatzweise  
vom 13.09. bis 15.09.24

haben Frauen Vorrang beim UL- Schlepp, um die Eifelthermik zu genießen beim Einstieg in die Schulung beim Schnupperflug im Tandem, um das Schleppen am UL zu erleben oder auch das Fliegen überhaupt kennen zu lernen :)

Unsere Schlepppiloten bringen sowohl Einfachsegler als auch Starre in die Luft; der Startwagen erleichtert den Start.

Nach Absprache gibt es die Möglichkeit, im Camper oder Zelt auf dem Gelände zu übernachten (Achtung: Strom und Wasser sind begrenzt). Aber nur wenige Fahrminuten entfernt liegt der Campingplatz Dockweiler Mühle.

Kosten entstehen individuell durch die jeweiligen Schleppgebühren bzw. durch Schulung oder Einweisung (bitte in bar) und durch die eigene Verpflegung am Samstag – gerne am gemeinsamen Grill.

Zum Frühstück am Samstag und Sonntag sind alle Gäste herzlich eingeladen.

Die Anreise ist am Freitag ab 15:00 Uhr möglich. Wir kochen Eintopf aus mitgebrachten Zutaten. Eventuelle wetterbedingte Absagen erfolgen am 04.09. bzw. 11.09.

Um Anmeldung wird gebeten an: [frauen-in-die-luft@gmx.de](mailto:frauen-in-die-luft@gmx.de)

*Wir freuen uns auf Euch*

Andrea, Anja, Astrid, Claudia, Ingeborg und Steff



## DHV-Versammlungen 2024 mit Sportlertag



*Veranstaltungsticket  
der Deutschen Bahn*

Reise entspannt und umweltfreundlich zu den DHV-Versammlungen 2024! Der DHV bietet zusammen mit der Deutschen Bahn günstige Tickets für eine komfortable und klimafreundliche Anreise. Sichere dir das Veranstaltungsticket zum bundesweiten Festpreis ab 55,90 Euro und reise von jedem DB-Bahnhof zu unseren Veranstaltungen, mit 100 Prozent Ökostrom im Fernverkehr. Das City-Ticket ist sogar inklusive.

**DB**














**So starten nachhaltige Events.**

Mit dem Veranstaltungsticket der Bahn.

[bahn.de/veranstaltungsticket](https://bahn.de/veranstaltungsticket)



**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. Silberstraße 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>
	<p>Flugschule Tegelberg   Tim Grabowski Tegelbergstraße 33   87645 Schwangau +49 157-80634369   <a href="http://www.flugschule-tegelberg.de">www.flugschule-tegelberg.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 Rechtsanwalt 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@hotsport.de](mailto:info@hotsport.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



## ParaFly24 / Up2Fly

Die Schleppkline Up2Fly des Herstellers ParaFly24 hat die Musterprüfung des DHV nach den Lufttüchtigkeitsforderungen für HG und GS erfolgreich abgeschlossen. Produktinformationen des Herstellers unter [www.parafly24.de/Gleitschirm-Zubehoer/ParaFly24-Up2Fly-Stufenschleppkline?source=2&re-fertype=1&referid=184](http://www.parafly24.de/Gleitschirm-Zubehoer/ParaFly24-Up2Fly-Stufenschleppkline?source=2&re-fertype=1&referid=184)



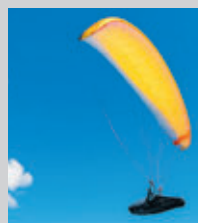
## GIN Fuse 4

Der Gleitschirm GIN Fuse 4 des Herstellers GIN Gliders Inc. hat die Musterprüfung des DHV mit Klassifizierung B nach LTF NFL HG/GS 2-565-20, EN 926-2:2013+A1:2021, EN 926-1:2015 in der Größe 37, 41 und 44 erfolgreich abgeschlossen. Produktinformationen des Herstellers unter [www.gingliders.com](http://www.gingliders.com)



## Linkingwings Dirk Soboll / Link 1

Die Schleppkline Link 1 des Herstellers Linkingwings Dirk Soboll hat die Musterprüfung des DHV nach den Lufttüchtigkeitsforderungen für HG und GS erfolgreich abgeschlossen. Produktinformationen des Herstellers unter [www.linkingwings.de](http://www.linkingwings.de)



## NOVA Codex

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



## GIN Camino 2

Der Gleitschirm GIN Camino 2 des Herstellers GIN Gliders Inc. hat die Musterprüfung des DHV mit Klassifizierung D nach LTF NFL HG/GS 2-565-20, EN 926-2:2013+A1:2021, EN 926-1:2015 in der Größe L, M, S, XS und XXS erfolgreich abgeschlossen. Produktinformationen des Herstellers unter [www.gingliders.com](http://www.gingliders.com)



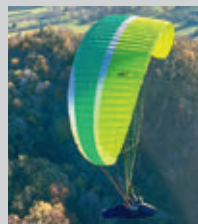
## NOVA Prion 6

Der Gleitschirm NOVA Prion 6 des Herstellers NOVA Vertriebsgesellschaft m.b.H. hat die Musterprüfung des DHV mit Klassifizierung A nach LTF NFL HG/GS 2-565-20, EN 926-2:2013+A1:2021, EN 926-1:2015 in der Größe L, M, S, XS und XXS erfolgreich abgeschlossen. Produktinformationen des Herstellers unter [www.nova-wings.com](http://www.nova-wings.com)



## GIN Calypso 2

Der Gleitschirm GIN Calypso 2 des Herstellers GIN Gliders Inc. hat die Musterprüfung des DHV mit Klassifizierung B nach LTF NFL HG/GS 2-565-20, EN 926-2:2013+A1:2021, EN 926-1:2015 in der Größe L, M, S, XS und XXS erfolgreich abgeschlossen. Produktinformationen des Herstellers unter [www.gingliders.com](http://www.gingliders.com)



## UP Kibo X

Der Gleitschirm UP Kibo X des Herstellers UP International GmbH hat die Musterprüfung des DHV mit Klassifizierung B in der Größe SM, S, M und L nach LTF NFL HG/GS 2-565-20, EN 926-2:2013+A1:2021, EN 926-1:2015 erfolgreich abgeschlossen. Produktinformationen des Herstellers unter [www.up-paragliders.com](http://www.up-paragliders.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.

### Easyness 2 und Progress 3

Die Firma Advance hat eine Sicherheitsmitteilung zu den Gurtzeugen Easyness 2 und Progress 3 herausgegeben. Bei bestimmten Seriennummern dieser Gurtzeuge ist eine Kontrolle des Rettungsgeräte-Griffes zwingend erforderlich. Sollte die Kontrolle nicht bestanden werden, muss der Rettungsgeräte-Griff inklusive Container vor dem nächsten Flug ausgetauscht werden. Alle Details auf der Hersteller-Website

[Sicherheitsmitteilung](#)

[www.advance.swiss/services/sicherheit/sicherheitsmitteilung-easiness-2-progress-3](http://www.advance.swiss/services/sicherheit/sicherheitsmitteilung-easiness-2-progress-3)

[www.dhv.de/fileadmin/user\\_upload/files/2024/Sicherheit\\_2024/Sicherheitsmitteilung\\_PROGRESS\\_3\\_EASINESS\\_2\\_DE\\_310524\\_v2.pdf](http://www.dhv.de/fileadmin/user_upload/files/2024/Sicherheit_2024/Sicherheitsmitteilung_PROGRESS_3_EASINESS_2_DE_310524_v2.pdf)



## CUMEO

### Entworfen für ambitionierte XC-Einsteiger

Gerade für den XC-Neuling ist es nicht einfach, den richtigen Schirm zu wählen. Ist die Erfahrung im Streckenfliegen noch gering oder der Respekt vor dem Einstieg in die 2-Leiner Klasse noch zu groß, ist der CUMEO eine ausgesprochen gute Wahl, denn er bietet dir eine extrem ausgewogene Symbiose aus Leistung und Sicherheit. Durch die skywalk Speed Control, die als ausgeklügelte C-Steuerung auf alle Leinenebenen wirkt, lässt sich der leichte LTF/EN-B Dreileiner zudem mit dem gleichen effektiven Flugstil wie ein 2-Leiner fliegen. Das macht den CUMEO zum idealen Schirm für einen späteren Umstieg.

## MINT

### Performance trifft intuitives Handling

Den idealen Einstieg in die 2-Leiner Klasse eröffnet dir der MINT. Als konsequente Weiterentwicklung unseres X-Alps Schirms trägt er mit seiner LTF/EN-C Zulassung immer noch alle Wettbewerbs-Gene in sich. Steuerimpulse setzt er präzise um und offeriert dir zudem eine außergewöhnliche Steig- und Gleitleistung.

Durch sein sehr einfaches Startverhalten sowie ein überschaubares Klappverhalten lässt sich seine volle Performance auch in den schwierigsten Verhältnissen abrufen. Darauf legen wir bei der Entwicklung unserer Produkte großen Wert, denn nur so wirst du dir die Freude am Fliegen in jeder Situation erhalten.

Mehr Info unter:

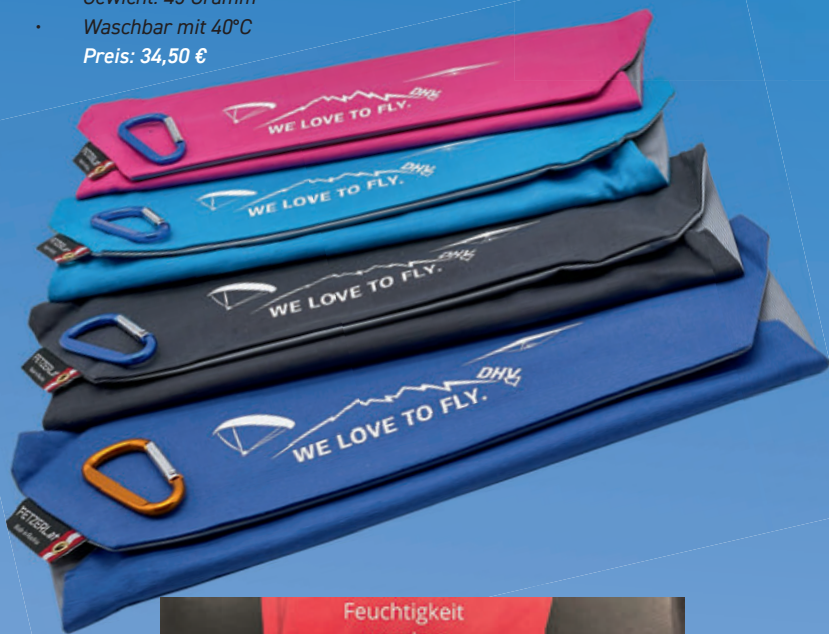
[skywalk.info](http://skywalk.info) / [@skywalkparagliders](https://www.instagram.com/skywalkparagliders)



**SKYWALK**

## DHV-FETZERL

- Erhältlich in 4 Farben
  - Hochwertiges Schweiß Tuch für den Hosenbund, hergestellt in Österreich
  - „Saugseite“ aus 96% Baumwolle, verhindert unangenehmen Schweißgeruch.
  - Größe: Unisex (32,5 x 26,5 x 0,4 cm)
  - Gewicht: 45 Gramm
  - Waschbar mit 40°C
- Preis: 34,50 €



## MULTIFUNKTIONSTUCH MERINO

100% Merinowolle  
Mit wenigen Handgriffen in verschiedene Kopfbekleidungen zu verwandeln oder als Halstuch  
Preis: 23,50 €



## MULTIFUNKTIONSTUCH SUPRAFLEECE

100% Polyester  
Preis: 13,50 €

# AKTION

Versandkostenfrei innerhalb Deutschlands ab 40,- € Warenwert\*

Rabattcode: **ALLES\_NEU**

\*Aktionszeitraum 01.07.-31.08.24  
Rabattcode-Eingabe im Warenkorb erforderlich (keine nachträgliche Korrektur/Gutschrift möglich), nur nationaler Versand, digitale Produkte ausgeschlossen



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 5,70 Euro.

WE LOVE TO FLY

Alles neu!!!



### DHV HÜFTTASCHE

Vier Reißverschluss-Vortaschen mit Zipperbänder  
100% Polyester  
Sicherheitsfach (innen)  
31 x 10 x 9 cm  
Preis: 27,50 €



### SNAPBACK CAP

100% Baumwolle  
Verstärkte Front, Heraustrennbares Label,  
Einheitsgröße, Cap mit Kunststoffverschluss, Farbe Navy  
Preis: 17,50 €



### DHV BEANIE-MÜTZE

Übergroße Beanie-Mütze  
60% Baumwolle / 40% Polyester  
Farbe: Grau oder blau  
Preis: 19,50 €



### RUNDES CAP

100% Polyester  
Einheitsgröße, Cap mit Klettverschluss  
Preis: 15,30 €



### FLEXFIT CAP

Original FLEXFIT Cap mit sehr hohem Tragekomfort.  
97% Polyester, 3% Elasthan  
Farbe Navy, Ohne Verschluss, Gummizug  
Erhältliche Größen:  
S-M = 55-58 cm  
L-XL = 58-61 cm  
Zertifizierung: WRAP für Faire Arbeitsbedingungen  
Preis: 27,50 €



Der neue Vorstand des OAL-GS e.V.



Jahreshauptversammlung des OAL-GS e.V. im Januar 2024

Ostallgäuer  
Gleitschirmflieger  
**OAL-GS wählt neuen  
Vorstand**

Gut besetzt war das Clublokal der Ostallgäuer Gleitschirmflieger in Buching/ Halblech, als im Januar der neue Vorstand für die kommenden 2 Jahre (wieder) gewählt wurde. Der Einladung des inzwischen circa 400-Mitglieder-starken Vereins im südlichen Bayern waren rund 40 Teilnehmer gefolgt. Dem Rückblick auf ein ereignisreiches vergangenes Jahr folgte der Ausblick auf ein mindestens so aktives 2024 mit vielen gemeinsamen Flugaktionen. Nach der Wahl stand der neue/alte Vorstand – paritätisch besetzt mit je 4 Männern und Frauen – fest: 1. Vorsitzende - Miriam Edelmann, 2. Vorsitzender - Heiko Winkler, 1. Kassierer - Robert Drechsler. Außerdem wurden Tobias Edelmann (Sportwart), Edith Geiger (Schriftführerin), Joachim Lau (Datenschutz), Sonja Seefried und Miriam Edelmann (Events) und Kiki Meisinger (Öffentlichkeitsarbeit) ernannt. Wir freuen uns auf die nächsten 2 Jahre „Miteinander beim sicheren Fliegen“ – und heißen Gäste und Neumitglieder gerne willkommen.

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

ANZEIGEN



Althofdrachen  
**Rettungsgerätetraining und  
Jahreshauptversammlung 2024**

Im März wurde das jährliche Rettungsgerätetraining der Althofdrachen und anschließend die Jahreshauptversammlung abgehalten. Unter der professionellen Anleitung des Packerteams konnten 19 Rettungen geworfen und wieder gepackt werden. Im Anschluss an das Training fand die Jahreshauptversammlung statt. Philipp berichtete in der Funktion als zweiter Vorstand von einem turbulenten Flugjahr mit weniger fliegbaren Tagen in Althof und mehreren Unfällen von Vereinspiloten. So sind im Flugbuch an 33 Flugtagen nur 76 Flüge eingetragen. Trotz der schlechten Bedingungen hat Philipp den Althof Vielflieger-Pokal verteidigt und belegte mit 27 Flügen in Althof den ersten Platz. Zweiter wurde Richard Glass (23 Flüge) vor Christoph Gmelin (6 Flüge). Nach den Berichten der Vorstandschaft wurde diese durch die Versammlung entlastet. Bei den anschließenden Neuwahlen wurde Philipp Weisenburger zum neuen ersten Vorsitzenden gewählt. Der bisherige Vorstand Klaus Sartissohn wird in Zukunft das Amt des zweiten Vorsitzenden bekleiden. Damit geht die Vereinsführung auf die nächste Fliegergeneration über.

**Philipp Weisenburger**  
[www.althofdrachen.de](http://www.althofdrachen.de)

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



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



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



Sicherheitstraining, Streckentraining, Technik, Refresher Kurse, Motorkurse

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

- 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)  
 Kempfenerstr. 49 | 87629 Füssen | Tel. 0170-9619975



Drachenfliegerclub Hohenneuffen

## Jahreshauptversammlung der Drachen- und Gleitschirmflieger

Ganz im Mittelpunkt der jährlichen Hauptversammlung des Drachenfliegerclubs Hohenneuffen stand das im Sommer anstehende Jubiläum: Der DCH wird 50. Hervorgegangen ist er aus einer Versammlung vor allem süddeutscher Drachenflieger in Stuttgart, die die neue Sportart auf eine gemeinsame Grundlage stellen wollten. Für die Jubiläumsfeier bildete sich nach einer kurzen Aussprache spontan eine Arbeitsgruppe. Nach dem obligatorischen Rechenschaftsbericht und der einstimmigen Entlastung des Vorstands bestätigte die Versammlung Martin Heber und Rolf Steinmeier in ihren Ämtern als Vorsitzende und Wolfgang Hecht als Kassenwart. Der gab dann auch die Zahlen bekannt: Knapp 6000 Starts, davon rund 10% von registrierten Gastpiloten brachten so viel Geld in die Kasse, dass der Verein zusammen mit den Vereinen aus Weilheim und Bissingen der Bergwacht einen angemessenen Betrag spenden kann. In der folgenden Aussprache dankte Heber allen freiwilligen Helfern, ohne die weder der Flugbetrieb noch die Feste des Vereins so gut funktionieren würden. Wieder einmal wurde an alle Piloten appelliert, sich an die Regeln zu halten und Startleiter bei ihren Aufgaben zu unterstützen, auch indem Gäste intensiv in die Besonderheiten des Geländes am Hohenneuffen eingewiesen werden. Dass der Verein auf einem guten Weg ist, zeigte dann auch die letzte Zahl: Die Mehrheit der Neumitglieder waren Mitgliederinnen.

**Dieter Rebstock**

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



Der neue Vorstand hinten von links: Susanne Schuchardt, Ingrid Bernards, Ingo Dahlenkamp, Eike Gellersen, Peter Hilbich.

Vorne von links: Klaus Geitner, Hartmut Schlegel, Ralf Blumenthal, Markus Scheid, Susanne Baumgarten, Thomas Kirchhoff, Klaus Göhring.

DGC Siebengebirge

## Gleitschirmflieger wählen neuen Chef

Bei der Mitgliederversammlung im März in Dernau an der Ahr hat der Drachen- und Gleitschirmfliegerclub Siebengebirge einen neuen Vorstand gewählt. Dabei haben die Mitglieder zugleich für Kontinuität und einen Neuanfang gestimmt. Reinhold Weber, der acht Jahre dem Verein vorstand, hat sich auf eigenen Wunsch von dieser Aufgabe zurückgezogen. Zum neuen DGC-Chef wurde Ingo Dahlenkamp gewählt, der bereits als Geländewart Erfahrung in der Vorstandsarbeit gesammelt hat. Peter Hilbich und Eike Gellersen wurden in ihren Funktionen als zweiter und dritter Vorsitzender bestätigt. Susanne Baumgarten wurde erneut zum Finanzvorstand gewählt. Sie übernimmt zusätzlich von Peter Hilbich die Mitgliederverwaltung. Neu im Vorstand ist Ingrid Bernards. Sie löst Detlef Pfadenhauer als Windenwart ab und ist zuständig für die Organisation des Schleppbetriebs. Markus Scheid wurde als Geländewart bestätigt, wechselt aber die Rheinseite: er ist jetzt für die Fluggelände rechts des Rheins zuständig. Die Gelände links des Rheins übernimmt Thomas Kirchhoff, der neu in den Vorstand gewählt wurde. In ihren Ämtern bestätigt wurden: Susanne Schuchardt (Schriftführerin), Klaus Göhring (Motorschirmfliegen und Motorschirmgelände), Ralf Blumenthal (Sportwart), Klaus Geitner (Jugendwart und Webmaster) und Hartmut Schlegel (Medienarbeit).

**Hartmut Schlegel**

[www.dgc-siebengebirge.de](http://www.dgc-siebengebirge.de)

Gleitschirmclub Oberschwaben

## Windenschlepp-Festival in Ehingen

© HANS-JOACHIM SEIZINGER



Albert, Mitglied vom Gleitschirmclub Oberschwaben, organisierte ein gelungenes Windenschlepp-Festival auf dem Segelflugplatz in Schlechtenfeld. Und so trafen sich im März insgesamt 25 Windenschlepp-Piloten vom Gleitschirmclub Oberschwaben, Flugfreunde Ulm/Donautal, Gleitschirmflieger

Urenschwang, ParaAir Augsburg und der DFGC Starzeln, um sich mehrmals bis zu 600 Meter hoch in den Albhimmel schleppen zu lassen. Sogar Streckenflüge waren möglich. In der Gaststätte vor Ort fand der gemütliche Ausklang und Erfahrungsaustausch bei Wienerle und Freibier statt. Herzlichen Dank für die Unterstützung an die Segelflieger Schlechtenfeld, für das Flugfeld, dem DFGC Starzeln, für die tolle Abrollwinde inkl. Quad sowie der Helfer und die edlen Spender Thomas und Albert. Durch gute Zusammenarbeit und Kooperation war das Festival ein großartiger Erfolg. Nachdem alle ein „Wiederkommen“ signalisierten, werden schon bald wieder Gleitschirme am Flugplatz Schlechtenfeld zu sehen sein.

Windenschlepp-Interessierte können sich direkt bei Albert unter +49 177 8451347 oder per Email: [fullstallalbert@freenet.de](mailto:fullstallalbert@freenet.de) melden

**Renate Baier**

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



## Anzeigen Hotline

Gerhard Peter

+49-173-2866494

[anzeigen@dhv.de](mailto:anzeigen@dhv.de)



Vorn v.l.: Jürgen Bräuer, Josef Fankhauser, „Macke“, Manuel Moreno, Sven Niemierza, hinten v.l. Roman Tschirbs, Moritz Gütte

Sauerlandair

## Verein neu aufgestellt

Zu Beginn der Hauptversammlung wurde dem kürzlich verstorbenen Pionier und Gründer der Sauerländer Elmar Müller in einem bewegendenden Nachruf gedacht.

Nach erfolgreicher „Suche“ im letzten Jahr bei sogenannten offenen Vorstandssitzungen konnten sich bei der Jahreshauptversammlung Bewerber vorstellen und der Vorstand und neue Beauftragte gewählt werden. Manuel Moreno ist neuer Nachfolger von Burkhard Schulte, der zunächst Vorsitzender des DFC-West und nach der Fusion der Sauerländer-Flieger-Vereine über 40 Jahre Vorsitzender von SauerlandAir war und jetzt zum Ehrenvorsitzenden gewählt wurde. Als Überraschung wurde dazu auch eine Urkunde vom DHV überreicht. Der bisherige langjährige Kassen-Chef Josef Fankhauser löst Sarah Gruß ab und ist neuer 2. Vorsitzender, das Finanzressort übernimmt Moritz Gütte. Der Posten des bisherigen 3. Vorsitzenden Karl-Josef Hanses wurde gestrichen und stattdessen mit Sven Niemierza die Stelle eines Geländebeauftragten geschaffen. Es bleiben Markus Hanses als Sport-Chef, Jürgen Bräuer als Mitgliederverwalter und Roman Tschirbs als Schriftführer. Im sogenannten erweiterten Vorstand werden in Zukunft Britta Giesen, Natascha Kumprecht und Sarah Gruß den Verein bei Veranstaltungen unterstützen. Martin Risse, der wieder im Orga-Team des 2. Internationalen NRW-Cup ist, wird Ansprechpartner für die Medienarbeit, z.B. aktuelle Informationen auf der Vereins-Homepage und per Infobriefe an die über 700 Mitglieder.



Manuel Moreno / Burkhard Schulte

**Burkhard Schulte**

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



## Para-Air Augsburg West Mitglieder bauen eine NOVA ELOWIN in Eigenregie



*Der Schleppbeauftragte Michael Bauer spielte aus dem Lautsprecher das Lied von Reinhard Mey „Über den Wolken muss die Freiheit wohl grenzenlos sein“. Björn Klaasen vom DHV stellte allerdings in seinem Grußwort fest, dass in Deutschland*

*sowohl der Luftraum als auch der Flugbetrieb klaren Regelungen und Gesetzen unterliegt. Er sei froh, dass es Vereine wie Para-Air Augsburg gibt, die im Flachland einen Flugbetrieb für Drachen und Gleitschirme betreiben, um den Alpenraum zu entlasten. Die Gleitschirmflieger von Para-Air Augsburg West gehen mit der Zeit. Unter der Anleitung der Mitglieder und Ingenieure Markus Schmidt und Andreas Friesinger bauten einige Piloten eine neue Elektrowinde. Die elektronische Steuerung hat beim Schleppvorgang mehr Vorzüge und die Umwelt profitiert von weniger Lärm und Abgasen. Bei den Testflügen waren die Vereinspiloten begeistert und bei der Einweisung der Windenführer kam nur Lob für das neue Gerät. Durch die enormen Eigenleistungen konnten die Kosten unter 40.000 Euro gehalten werden.*

*Der Horgauer Pfarrer Reinfried Rimmel weihte die Schleppwinde ein und wünschte den Piloten Gottes Segen und unfallfreie Flüge. Bürgermeister Thomas Hafner lobte den Verein und bezeichnete den Flugbetrieb im Rothal als Aushängeschild und Attraktion für die Gemeinde Horgau. Vorstand Bernhard Tochtermann bedankte sich bei den Sponsoren: DHV (3.000 Euro), Stromversorger LEW, Raiba Augsburger Land, Firma Doll, A-X-T GmbH, Energie Platzer und den großzügigen Mitgliedern im Verein mit Spenden von 50 bis 1.000 Euro, die erst die teure Anschaffung ermöglichten.*

**Engelbert Kohler**  
[www.paraairaugsbuerg.de](http://www.paraairaugsbuerg.de)



V. l. n. r. Artur Bachmann, Walter Wagner, Christian Lais, Uli Lacher, Hermann Beck, Isabell Bickel, Annette Gebhardt, Karl Stoll, Katrin Lemme

## Gleitschirmclub Wiesental Wir sagen Danke zu Walter und Karl

*Der Gleitschirmclub Wiesental schaut mittlerweile auf gute 32 Jahre Vereinsgeschichte zurück. Nicht so lange, aber einen Großteil davon haben sich Walter Wagner und Karl Stoll in der Vorstandschaft engagiert. Bei der diesjährigen Generalversammlung ließen sich beide von ihren Ämtern ablösen. Walter war 25 Jahre lang Schriftführer und hat in dieser Zeit maßgeblich den Verein geprägt. Karl war 20 Jahre stellvertretender Vorsitzender und hat immer mit viel Leidenschaft den Clubausflug organisiert. Mittlerweile ist er mit 93 Jahren der älteste aktive Gleitschirmflieger im Verein und gilt vielen als Vorbild, dass man auch im hohen Alter aktiv sein kann. Der Gleitschirmclub Wiesental sagt Danke an Walter und Karl für den Einsatz der letzten Jahrzehnte. Im vergangenen Jahr hatte sich unter der Initiative von Annette Gebhardt ein Einsteiger-, Frauen- und Ideen Netzwerk entwickelt. Ziel ist es, den Verein für Neulinge attraktiver zu gestalten und auch eine Netzwerkplattform zu bieten. Im Wiesental sind Gastpiloten willkommen, es fährt an den Wochenenden von Ostern bis Oktober der Clubbus. Geländeeinweisungen finden regelmäßig statt, die Termine finden sich auf der Homepage. Wahlen: Vorsitzender Uli Lacher, neu stellvertretender Vorsitzender Hermann Beck, neue Schriftführerin Katrin Lemme, Kassiererin Yvonne Hirsch, Beisitzer Umwelt und Events Olli Vogt, Beisitzer Gelände Artur Bachmann, Beisitzer Bus Christian Lais, Beisitzerin Einsteiger und Frauen Annette Gebhardt, Beisitzerin Presse Isabell Bickel*

**Isabell Bickel**  
[www.gleitschirmclub-wiesental.de](http://www.gleitschirmclub-wiesental.de)

DC Hohenneuffen

1974 - 2024 - 50 Jahre

Nachdem der Amerikaner Mike Harker 1973 durch seinen Flug von der Zugspitze die Sportart Drachenfliegen spektakulär in die Öffentlichkeit gebracht hatte, entschlossen sich die Pioniere des abenteuerlichen Sports, einen Verein zu gründen.

Der Medienstar Mike Harker übernahm selbstverständlich den Vorsitz. Weil vor allem Bergsteiger und Skifahrer von dem Fluggerät begeistert waren, das man mit den eigenen Füßen starten konnte, wurde Dr. Harald Kiedaisch, Gründer der gleichnamigen Sport- und Skischule in Stuttgart, sein Stellvertreter. Schnell schloß der Verein wieder ein, bis er 1976 als 1. Deutscher Drachenfliegerclub Stuttgart neu gegründet wurde. Erste Schulungsflüge gab es am Fuße der Teck, die „Höhenflüge“ am Jusi und an der Limburg.

Erst 1977 kam es zur Erstbefliegung des Altraufs südlich der Burg Hohenneuffen, dem Startplatz WEST. Damals begann die nicht immer einfache Koexistenz mit den Naturschutzbehörden. Seit 1997 firmiert der Verein unter dem Namen Drachenfliegerclub Hohenneuffen (DCH).

Mit immer besseren Drachen und der gewachsenen Flugerfahrung eröffneten sich den Piloten ab den 1980er-Jahren zunehmend neue fliegerische Perspektiven. Dreiecks- und Streckenflüge lösten schnell das Hangsoaren am Altrauf ab. Seit die beiden Startplätze mit dem Segen des Landratsamtes so präpariert werden konnten, dass auch Gleitschirme ohne Probleme in die Luft kommen, wurden die Drachen am Himmel über Beuren und Neuffen immer seltener - heute bestimmen die Gleitschirme das Bild über der Alb. Mehr als 300 Vereinsmitglieder des DCH, 300 Mitglieder unserer Partnervereine TVB und DGCW und 600 Gastpiloten gehen mehr oder weniger regelmäßig von den beiden Startplätzen in die Luft.

**Dieter Rebstock**

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

ANZEIGEN



**parafix**  
DEIN GLEITSCHIRMSERVICE

**GLEITSCHIRM CHECK**

- ✓ Gleitschirm-Check
- ✓ Retter packen
- ✓ Trimmoptimierung
- ✓ Reparaturen

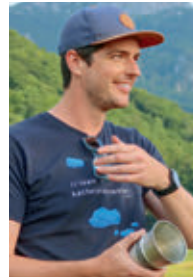
- ✓ 100% zuverlässig
- ✓ schnell
- ✓ fair & transparent

in Sonthofen / Allgäu

+49 178 3540572 | [www.para-fix.de](http://www.para-fix.de) | [info@para-fix.de](mailto:info@para-fix.de)

Drachen- und Gleitschirmfliegerclub Aschau Kampenwand

Aktive Kampenwand-Flieger



Thomas Fey, neuer Vorsitzender

Viel passiert ist in den letzten Monaten bei den Aschauer Gleitschirmfliegern. Thomas Fey löste als Vereinsvorsitzender Andrea Dorsch ab, die das Amt vier Jahr begleitete. Gitti Schreiner war gar 24 Jahre als Kassiererin tätig – welch' ein außergewöhnliches ehrenamtliches Engagement! Beiden wurde im Rahmen der Jahreshauptversammlung mit einem kleinen Präsent gedankt. Als neuer „Finanzchef“ wurde Thorsten Matthies gewählt. Darüber hinaus wurde der so genannte „untere Startplatz“ am Hirschenstein mit Förderung des DHV saniert.



Ungemach (links) vor Andrea Dorsch (Mitte) und Klaus Wörndl (rechts).

**Sport:** Im Rahmen der JHV wurden auch die Sieger des Priental-Cup 2023 geehrt. Die drei punktbesten Streckenflüge, die im Priental gestartet wurden, gelangen Stefan

**Naturschutz:** Sehr aktiv waren und sind auch die Adlerbeobachter. Unter der Leitung von Gitti Schreiner und Nora Kühnhausen konnten sie feststellen, dass das Steinadler-Paar im Priental dieses Jahr wieder brütet. In Abstimmung mit den Behörden wurde bis 30. Juni 2024 eine Schutzzone eingerichtet und diese in der Fliegerszene kommuniziert.

**Till Gottbrath**

[www.kampenwand-flieger.de](http://www.kampenwand-flieger.de)



**Gleitschirmreisen**

38x Europa

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

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

[www.bluesky.at](http://www.bluesky.at) · Tel. +43 4842 5176



## Ruhrpott-Paragliding Groundhandling Training mit Mike Küng auf der Halde Hoheward

80 Gleitschirmpilotinnen und -piloten aus dem ganzen Ruhrgebiet erlebten am vorletzten April-Wochenende 3 lehrreiche Tage mit dem österr. Rekordhalter Mike Küng. Scheinbar mühelos händelte er sich mit dem Schirm den Hang hinauf und faszinierte die angereisten Piloten schon am ersten Tag mit seinem Können. In einer Theorieeinheit erklärte er die Handgriffe, die zur von ihm sogenannten Safety Position 1 & 2 führen. Dann kam der spannendste Teil des Wochenendes: Die Teilnehmer konnten das eben Vermittelte selbst ausprobieren. Mike hatte dafür ein Dutzend kleinerer Schirme mitgebracht, die sich auch bei den höheren Windgeschwindigkeiten noch super händeln ließen. Immer wieder unterbrochen durch Regenschauer ließ sich niemand abhalten, zu probieren und zu lernen. Schnell zeigten sich Erfolgserlebnisse. Abends klang die Veranstaltung mit einem Vortrag von Mike aus, zum Thema „Technik des Groundhandlings“ und „Rekorde und Erfolge“.

Am Sonntag stand ein Hindernisparcours auf dem Programm, der „groundhandelnd“ in möglichst kurzer Zeit absolviert werden musste. Originalton Mike: „Wenn ich könnte, würde ich diese Halde mit zu mir nach Hause nach Vorarlberg nehmen!“ Die Halde Hoheward steht dauerhaft kostenfrei zum Trainieren zur Verfügung. Mike bietet Kurse in Dänemark und auf der Wasserkuppe an. Er kommt auch gerne zu euch in den Verein.

**Michel Laage und Dr. Martin Bellgardt**

[www.ruhrpott-paragliding.de](http://www.ruhrpott-paragliding.de)  
[www.madmikekueng.com](http://www.madmikekueng.com)



# Kema<sup>2</sup> light

Das neue, leichte  
Wendegurtzeug



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

# Die Bora

Wenn das Flugwetter „Seitenstechen“ hat.

TEXT UND FOTOS: VOLKER SCHWANIZ

SHUTTERSTOCK

**G**roße Gebirgsketten wie die Alpen nehmen regen Einfluss auf das Wettergeschehen in ihrem Umfeld. Neben ihrer Wirkung als Wetterscheide bilden sie auch diverse Windsysteme aus, die für die Fliegerei bedeutungsvoll - oder durch ihre Stärke und Turbulenz - gefährvoll sind.

In den Alpen sind diese Windsysteme im Westen der Mistral, im Zentralen Bereich der Nord- und Südfohn (warmer Fallwind aus höheren Luftschichten im Gebirgslee) sowie im Osten die Bora (von Gravitation, Temperatur und Druckunterschied angetriebener kalter Fallwind in die Adria).

Die Bora ist dabei der am wenigsten bekannte Flugwetterverderber im SO der Alpen. Zu vergleichen ist die Bora am ehesten mit einem extremen starken seichten/flachen Föhn, bei dem die Fallhöhe nicht groß genug ist, um eine deutliche (adiabatische) Erwärmung hervorzurufen. Weitere Gemeinsamkeiten zum Föhn sind die bevorzugten Einfallswegen über Pässe bzw. längere Täler in Windrichtung, die sehr hohen Windgeschwindigkeiten und die extremen Turbulenzen.

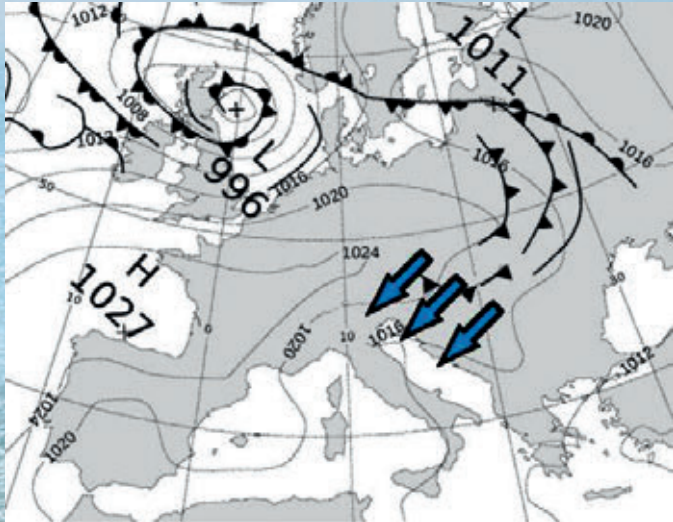
## Die typische Bora-Lage

Ausgelöst wird die Bora durch eine nordöstliche Luftströmung, die Kaltluft über die Dinarischen Alpen führt. Dabei fließt diese kühle/schwerere Luft unter erheblicher Beschleunigung zur Adria hinunter. Diese NO-Strömung mit Kaltluft kann durch ein sich aufbauendes Hochdruckgebiet oder auch durch ein Tiefdruckgebiet über Italien ausgelöst werden. Hierzu siehe obige Beispielkarte für eine antizyklonale Bora, die meist wolkenloses/kaltes Wetter bringt. Im Gegensatz dazu die zyklonale Bora, die viele Wolken und Frontwetter mit sich bringt.

## Wo fliegt es - wo bläst es

Fliegerisch ist die Bora vor allem in Kroatien, Slowenien und auch in Teilen NO-Italien als Flugwetterverderber zu sehen. In SLO und Kroatien hat man fast keine Chance der Bora zu entgehen, in Italien allerdings lohnt die Flucht an den Südalpenrand und dann ab nach Westen:

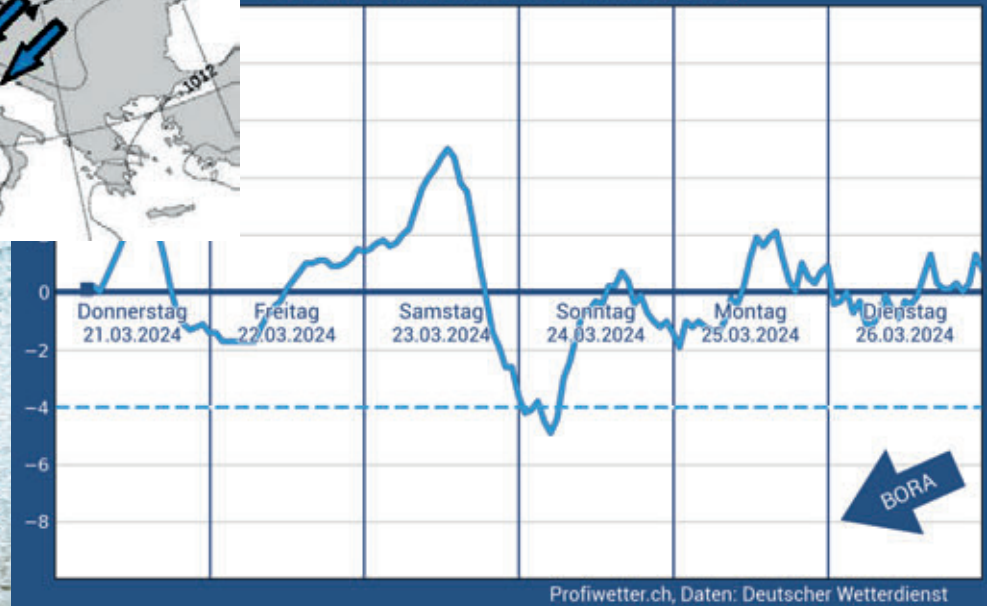
Während in Meduno die Bora noch kaum Flüge zulässt, ist einige Kilometer weiter westlich - in Bassano - zu beobachten, dass sich die Stärke des dann hier wehenden Ostwindes im fliegbaren Bereich für Gleitschirme einpendelt und damit nur selten ganztags der Wind den Flugtag verbläst. Eine Flucht in die inneralpinen Be-



Bora-Lage auf der Bodendruckkarte  
und im Druckdiagramm

Quelle: [www.Profiwetter.ch](http://www.Profiwetter.ch)  
Volker Schwaniz

Bora: Druckdifferenz Triest - Maribor (hPa)



Profiwetter.ch, Daten: Deutscher Wetterdienst

reiche der Ostalpen ist meist keine Alternative, da hier die nördliche Windkomponente der Wetterlage i.d.R. für eine nordföhnige Situation sorgt.

### Die Römer waren unschuldig

Eine interessante Hintergrundinformation zur Bora und ihrem Einfluss auf die Vegetation an der Dalmatinischen Küste sowie den vorgelagerten Inseln: Hier wird meist dem menschlichen Raubbau die Schuld an der völligen Verkarstung der Landschaft zugeschoben. Aber nicht Römer und Venezianer haben hier den Wald abgeholzt! Es ist vielmehr die Bora, die über weite Gebiete keine Regeneration des Bewuchses zulässt (Windgeschwindigkeiten bis 200 km/h sind im Winter gebietsweise möglich).

### Prognose

Während der Wintermonate treten Bora-Lagen sehr häufig auf, sind sehr stark ausgeprägt und auch meist über viele Tage andauernd. In der Thermiksaison dauert eine Bora-Phase meist 2 Tage, selten 3 Tage, ehe der Wind rasch wieder nachlässt.

Die Prognose der Bora über die üblichen Karten des GFS-Wettermodells (Wetterzentrale, Wetter3 etc.) ist nicht einfach: Die GFS-Windkarten des Bodenwindes, der 925 hPa- und auch der 850 hPa-

Schicht bilden die Situation nur sehr grob ab, d.h. mit ihnen ist also nur sehr starke Bora auszumachen. Bessere Vorhersagen liefern die Windprognosen von [Meteo-Parapente.com](http://Meteo-Parapente.com) und die ICON-D2-Windvorhersage.

Am besten nutzt man das Bora-Diagramm von [www.profiwetter.ch](http://www.profiwetter.ch) (Auswahl: Winddiagramme).

Das Diagramm beschreibt für die nächsten 6 Tage die zu erwartende Bora-Tendenz im Bereich Slowenien, Nordadria und etwas abgeschwächt auch Bassano.

Als Indikator werden dabei die zu erwartenden Bodendruckdifferenzen zwischen Maribor und Triest verwendet. Ab einem Druckunterschied von minus 4 hPa (s. gestrichelte Linie im Diagramm) ist mit Bora zu rechnen.



### DER AUTOR

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



# Raster statt Regionen

Austrocontrol hat seine Thermik-Prognosen umgestellt. Alptherm gibt es nicht mehr. Die neue Variante muss man erst lesen lernen.

TEXT: LUCIAN HAAS

**J**ahrelang gehörten die Alptherm-Prognosen von Austrocontrol zu den beliebtesten Wetterseiten für Gleitschirmflieger im Alpenraum. Dabei handelte es sich um kostenlose, regionale Thermikvorhersagen auf Basis des sogenannten Regtherm-Modells, das vom Deutschen Wetterdienst (DWD) gerechnet wurde.

Die Karten zeigten die zu erwartende Thermik in jeder Region, eingeteilt in die Kategorien *kaum*, *schwach*, *mässig*, *gut* und *sehr gut*. Zusätzlich konnten für jede Region weitere Details zur Luftschichtung abgerufen werden. So konnte man erkennen: In welcher Höhe zieht die Thermik zu welcher Tageszeit besonders gut durch, und wo befindet sich Wolkenbasis?

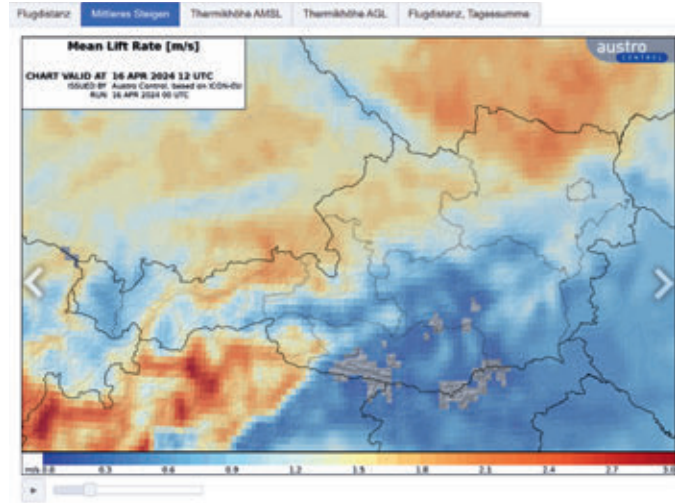
Alptherm ist allerdings Geschichte. Anfang April hat Austrocontrol dieses Angebot durch eine neue Form von Thermikprognosen ersetzt, die sich optisch deutlich unterscheidet. Geblieben ist nur eines: Das Angebot ist für registrierte Nutzerinnen und Nutzer weiterhin kostenlos.

## Prognosen im 6x6-Raster

Die neue Thermikprognose von Austrocontrol folgt einem anderen Prinzip. Die Daten werden nicht mehr aggregiert für Luftmassen in vordefinierten Regionen berechnet. Stattdessen werden alle Ergebnisse in einem gleichmäßigen Raster über die Fläche verteilt ausgegeben. Die Werte werden direkt aus Daten des Wettermodells ICON-EU des Deutschen Wetterdienstes abgeleitet, das mit einem Raster von 6x6 Kilometern rechnet.

Die Thermikprognose bietet fünf verschiedene Variablen. Deren Werte werden jeweils als kleine, farbcodierte Kacheln auf den Karten dargestellt. Es sind dies:

- Potentielle Flugdistanz (in km pro Stunde, für ein Segelflugzeug berechnet)
- mittleres Steigen in m/s
- Thermikhöhe (in Meter überm Meer, AMSL)
- Thermikhöhe (in Meter über Grund, AGL)
- Potentielle Flugdistanz, Tagessumme (in km, für ein Segelflugzeug berechnet)



Die neuen Thermikprognosen von Austrocontrol basieren jetzt auf einem regelmäßigen Modell-Raster von 6x6 km.  
Quelle: Austrocontrol



Das gewohnte Bild von Alptherm mit der Angabe der Thermikqualität für ganze Regionen im Alpenraum gibt es nicht mehr.  
Quelle: Austrocontrol

### Allgemeiner Wettercheck wichtig

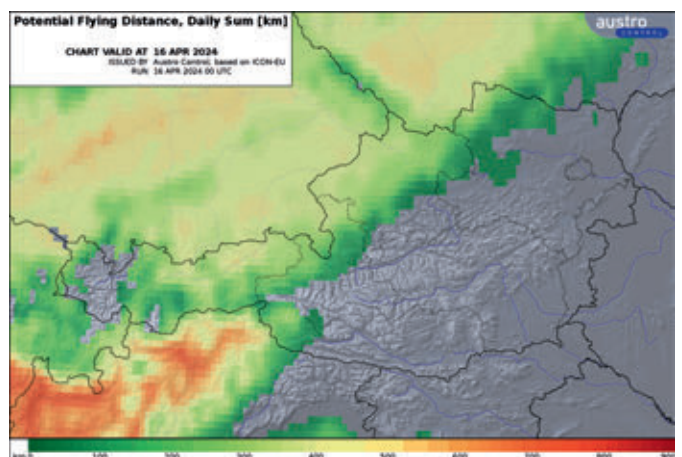
Grundsätzlich ist zu beachten, dass man sich bei der Beurteilung des Flugwetters nie allein auf die Thermikprognose verlassen sollte. Vielmehr ist es wichtig, sich zunächst ein Bild der Großwetterlage zu verschaffen. Gibt es Fronten, wo liegen Regengebiete, was macht der Wind am Boden und in den flugrelevanten Höhenschichten?

Wer das nicht allein mit dem Studium von Wetterkarten bewerkstelligen kann oder will, dem seien ergänzend die Flugwetterberichte in Textform empfohlen, die ebenfalls auf den Flugwetterseiten der Austrocontrol zu finden sind (unter „Übersichten Österreich / Schweiz / Alpenvorschau“). Nur wenn das allgemeine Flugwetter überhaupt sicher fliegbar erscheint, lohnt es sich, in das genauere Studium der Thermikprognosen einzusteigen.

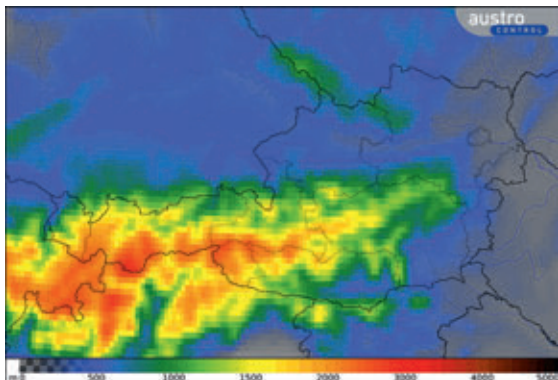
### Flugdistanz zeigt Tagesqualität

Mit welcher Systematik man dabei vorgeht, sei jedem selbst überlassen. Hier ein Vorschlag: Als erstes ruft man die Karte der **Flugdistanz Tagessumme** auf. In der Darstellung fällt sofort auf, in welchen Gebieten an einem Tag gute oder weniger gute Streckenflugbedingungen herrschen. Die Skala reicht von 0 bis 900 km. Man kann sie, in Analogie zum früheren Alptherm, in Kategorien für die Thermikqualität übersetzen:

- 0-200 km: kaum
- 200-400 km: schwach
- 400-600 km: mäßig
- 600-800 km: gut
- >800 km: sehr gut

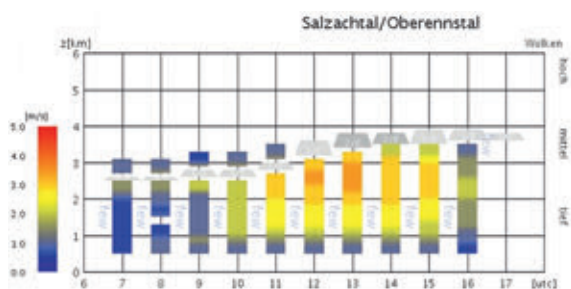


Wenn die Flugdistanz-Tagessumme mehr als 400 km beträgt, wird die Thermikqualität eines Tages für Streckenflüge brauchbar.  
Quelle: Austrocontrol



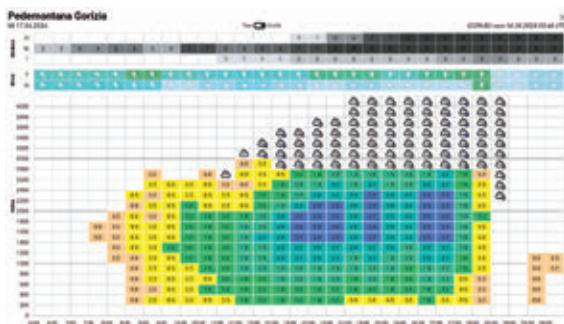
Das neue Thermikmodell von Austrocontrol nutzt die stufige Modelltopographie von ICON-EU für die Gelände­höhe.

Quelle: Austrocontrol



Solche Grafiken der Thermikstärke in Abhängigkeit der Höhe gibt es bei Austrocontrol leider nicht mehr.

Quelle: Austrocontrol



Wer weiter regionale Thermikprognosen im Stil von Alptherm sucht, wird beim kostenpflichtigen Dienst XCTherm fündig.

Quelle: XCTherm



Burnair berücksichtigt bei seiner Farb-Klassifizierung von Regionen nicht nur die Thermik, sondern weitere Wetterparameter.

Quelle: Burnair

Wer nicht nur auf Hammertage und maximale XC-Ausbeute aus ist, darf sich als Gleitschirm- und Drachpilot schon über mittlere Werte (400-600 km, mäßig) freuen. Denn diese bieten i.d.R. bereits gut nutzbare thermische Flugbedingungen.

### Wann setzt die Thermik ein?

Die zweite Frage der Thermikanalyse lautet: Wann setzt die Thermik in einer für den Streckenflug nutzbaren Weise ein? Dazu schaut man sich die Karten mit der **stündlichen potentiellen Flugdistanz** (PFD) an und klickt sich von Stunde zu Stunde. Die Zeiten sind in UTC angegeben und reichen pro Tag von 06 UTC bis 18 UTC. Für die lokale Sommerzeit in den Alpen müssen jeweils zwei Stunden hinzugezählt werden.

Sobald die ersten farbigen Quadrate auf der Karte erscheinen, bedeutet dies: In der entsprechenden Region ziehen laut Prognose zu diesem Zeitpunkt Thermiken mindestens bis auf 800 Meter über Grund durch. Die Werte beziehen sich auf die im ICON-EU Modell ebenfalls im 6-km-Raster hinterlegte Modelltopographie. Schwächere hangnahe Thermiken können natürlich schon früher einsetzen, doch dann wird das Obenbleiben noch erschwert sein.

Schaut man sich die weiteren Werte der stündlichen potentiellen Flugdistanz über den Tag an, so bekommt man auch einen Eindruck davon, wann die beste (stärkste) Thermikzeit ist und ob die Thermik bis in den Abend anhält oder vielleicht schon um 15 UTC (17 Uhr) einbricht.

### Wie stark wird die Thermik?

Als nächstes schauen wir uns die Karten zum **mittleren Steigen** an. Wenn man sich wieder durch die Stunden eines Tages klickt, sieht man gut, wann die Thermiken noch schwach ist, wann sie stärker wird und gut durchzieht, und wann sie schließlich schwächelt. Die Angaben von Austrocontrol sind für ein Segelflugzeug. Dessen Eigensinken von 0,8 m/s ist von den Werten bereits abgezogen. Da Gleitschirme ein etwas höheres Eigensinken haben, sollte man die Werte allerdings etwas konservativer betrachten. Daumenregel: Ein mittleres Steigen von 1 m/s wird in der Regel schon nutzbar sein, ab 2 m/s kann man von guter Thermik sprechen.

### Wo liegt die Basis?

Zuletzt werden die Karten der **Thermikhöhe** analysiert. Diese ist definiert als „Höhe der trockenadiabatischen Konvektion“, d.h. bei Wolkenbildung entspricht die berechnete Thermikhöhe der Wolkenbasis. Für diesen Wert gibt es zwei Darstellungsvarianten: Thermikhöhe über dem Meeresspiegel oder Thermikhöhe über Grund – also absolute Höhe oder Höhe relativ zum Gelände.

Anhand der absoluten Thermikhöhe (AMSL) kann man z.B. gut erkennen, ob die Basis hoch genug liegt, um bei geplanten Streckenflügen auch weitere Talsprünge zu schaffen – wenn es zum Beispiel heißt: „Du musst auf mindestens 2.500 m aufdrehen“.

Die relative Thermikhöhe (AGL) gibt wiederum Hinweise darauf, in welchen Gebieten die verfügbare Arbeitshöhe vergleichsweise besser ist. So kann man die Thermikqualität zwischen Regionen gut vergleichen. Typischerweise korrelieren größere Thermikhöhen (AGL) auch mit einem stärkeren mittleren Steigen und einer größeren potentiellen Flugdistanz.

Für Streckenflüge ist eine gewisse Mindestarbeitshöhe (AGL) erforderlich. Daumenregel: Werte ab 1.000 m AGL sind bereits ok, oberhalb von 1.500 m AGL sind sie gut fürs XC-Fliegen.

Die angegebenen Werte bedeuten jedoch nicht, dass diese Thermikhöhe immer erreicht werden kann. Je nach Luftschichtung können Bärte auch nach oben hin schwächer werden. Dies ist aus der reinen Thermikhöhe nicht ersichtlich.

**Wo Alptherm besser war**

Hinsichtlich einer differenzierten Thermikanalyse boten die früheren Alptherm-Prognosen mehr als die neuen Thermikkarten von Austrocontrol. Klickte man bei Alptherm eine Thermikregion an, öffnete sich eine weitere Darstellung, die die Entwicklung der Thermikstärke auf den verschiedenen Höhen über den Tag zeigte.

Daraus ließ sich u.a. gut ableiten, welches Höhenband für schnelles XC-Fliegen empfehlenswert ist, ob man an stabilen Tagen besser höher gelegene Startplätze nutzen sollte, um überhaupt in die Thermik zu kommen, oder wann im Tagesverlauf mögliche Sperrschichten laut Prognose aufbrechen könnten. Solche Infos muss man jetzt aus anderen Quellen herleiten.

**Fazit:** Insgesamt erlauben die neuen Thermikinfos von Austrocontrol durch das feinere Raster zwar eine regional etwas differenziertere Einschätzung im Vergleich zu Alptherm. Gleitschirm- und Drachepiloten werden aber sicher die sehr hilfreiche Darstellung der Thermikentwicklung im Höhenprofil vermissen. Wenn man sich nicht wie ein Segelflieger einfach auf eine ausreichende Höhe

für den Thermikeinstieg schleppen lassen kann, können solche Infos über Hop oder Top eines Streckenflugtages entscheiden.

**Alternativen mit Regtherm**

Wer nach dem Ende von Alptherm weiterhin vergleichbare regionale Thermikprognosen nutzen will, muss nun zahlen. Es gibt zwei kostenpflichtige Abo-Dienste, die weiter auf das Regtherm-Modell setzen: XCTherm und Burnair. Diese bieten ihre Thermikprognosen sogar nicht mehr nur für den Alpenraum, sondern für fast ganz Europa an. Näheres dazu ist im Artikel „Die große Thermik-Rochade“ im DHVMagazin 246, S. 78 ff., nachzulesen. ▽

**LINKS:**

Austrocontrol Flugwetter: [www.austrocontrol.at/flugwetter](http://www.austrocontrol.at/flugwetter)

XCTherm: <https://xctherm.com/>

Burnair: <https://www.burnair.cloud/>



**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.

ANZEIGE

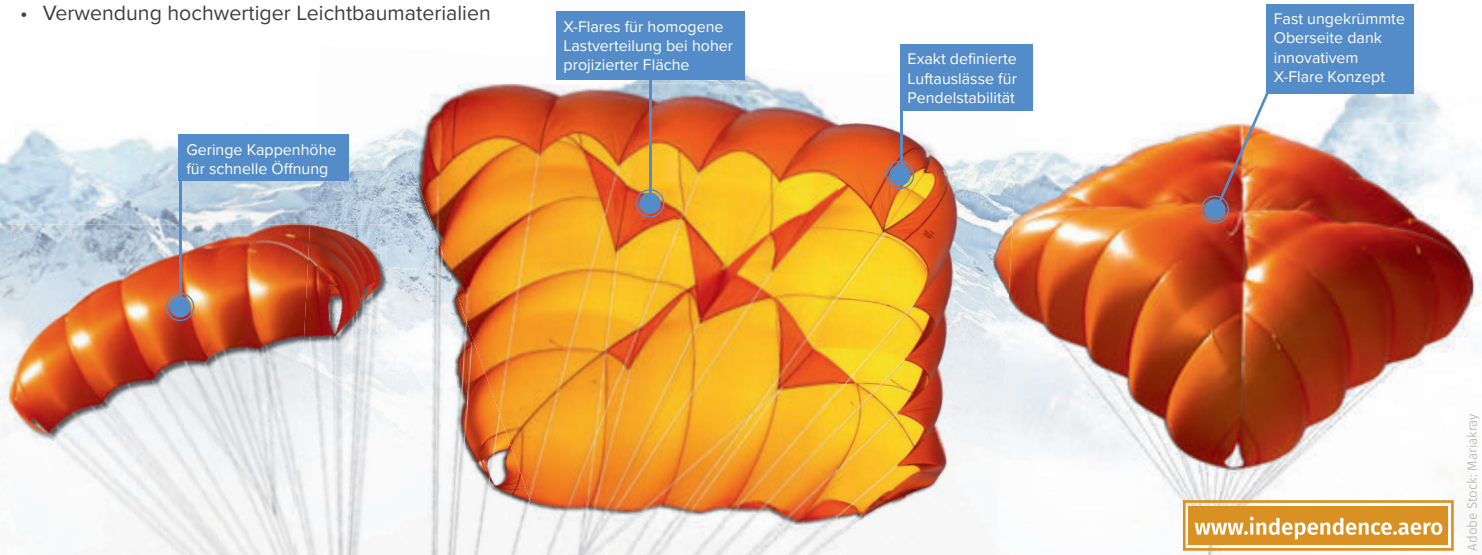
**NG** Next Generation rescue systems



**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



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

Adobe Stock: Mariakray



# Vipava – Slowenien

Marco Laurenzi und Jochen Zeyher gewinnen AEROS Winterrace

TEXT: REGINA GLAS

78 Teilnehmer aus 16 Nationen nahmen Ende März beim legendären AEROS-Winterrace teil. Seit letztem Jahr ist auch die Starrflügelklasse (Class 5) mit dabei. Nach zwei Durchgängen mit Durchschnittsgeschwindigkeiten bis 51 km/h holten sich Marco Laurenzi (ITA) in der Flexiklasse und Jochen Zeyher (GER) bei den Starrflüglern die Titel. Die Sieger der Flexiklasse erhielten Vouchers bis 1.000 Euros von der Firma AEROS aus der Ukraine, die trotz der schlimmen Kriegssituation den Wettbewerb gesponsert hat. Die Firma A.I.R hat nachgezogen und die Sieger der Starrflügelklasse mit Vouchers gesponsert.

Mehr Infos auf [www.dhv.de/piloteninfos/wettbewerb-sport/drachen-szene/live-berichte/aeros-winterrace-2024/](http://www.dhv.de/piloteninfos/wettbewerb-sport/drachen-szene/live-berichte/aeros-winterrace-2024/)

**Starrflügelsieger**  
Jochen Zeyher hoch über dem Vipavatal

Benedikt Braun (CHE)  
landet seinen AEROS  
Combat im Ziel



## Wertung

### Ergebnis der Flexi-Wertung (Class1):

1. Marco Laurenzi (ITA)
2. Benedikt Braun (CHE)
3. Saulius Guobuzas (LIT)

### Sieger der Starrflügel-Wertung (Class5)

1. Jochen Zeyher (GER)
2. Norbert Kirchner (GER)
3. Markus Baisch (GER)





Viele Drachen auf der beliebten Passstraße in San Donato

## Italian Open 2024 HG

San Donato - Val Comino – Jochen Zeyher auf Platz 2

TEXT UND FOTOS: REGINA GLAS

150 km entfernt von Rom liegt das kleine romantische Bergdorf San Donato im Val Comino. In diesem wunderschönen Fluggebiet finden immer wieder internationale Wettbewerbe im Drachenfliegen statt. Hierfür wird sogar ein Teil der beliebten Passstraße zum Startplatz gesperrt, denn die Start-Rampe befindet sich direkt an der Straße auf ca. 1.100 m/msl und der Aufbauplatz ist knapp. Über 50 Teilnehmer aus 7 Nationen bauten hier, teilweise auf der asphaltier-



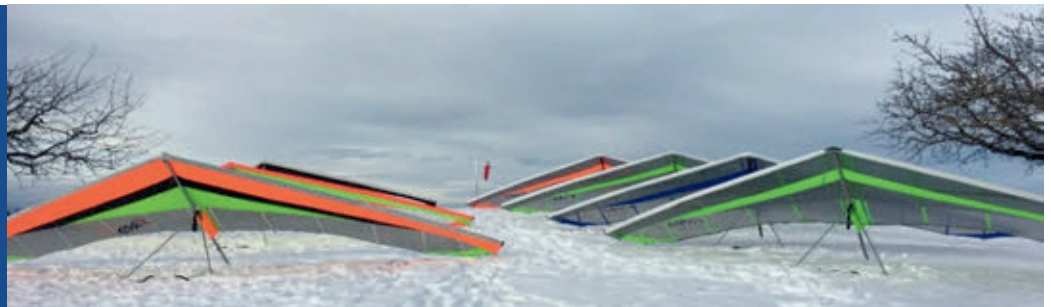
Jochen Zeyher startet seinen Starrflügler

ten Straße, vom 25. – 30. April 2024 täglich ihre Drachen auf. Nach vier spannenden Durchgängen mit Tagessiegen von den deutschen Starrflügel piloten Jochen Zeyher und Carlo Baisch siegte in dieser Klasse Weltmeister Toni Raumauf aus Österreich knapp vor Jochen Zeyher (GER) und Claudio Deflorian (ITA). Der vierte Platz ging an Carlo Baisch (GER). Bei den Flexis gewann Manuel Revelli den Titel vor Francesco Marsella und Marco Laurenzi (alle ITA).

ANZEIGE



deltaflugschule.ch  
CH-8825 Hütten  
+41 79 654 16 77



**Delta Flugschule und Eigenkonstruktionen DHV Klasse 1:**  
**FLEX 16 Einfachsegel (17kg) und CREX 14.5 Doppelsegel (23kg)**  
mit dem einzigartigen Teleskopsystem.





# Paragliding World Cup SUPERFINAL 2023

Baixo Guandu, Brasilien  
Heiß, heißer, Schweiß!

AUTOR: FERDINAND VOGEL

**K**önnen Sie sich vorstellen, im europäischen Winter in Brasilien bei  $>35^{\circ}\text{C}$  und nahezu 100 % Luftfeuchtigkeit zu fliegen? Wer hängt sich dann aber noch freiwillig ein blaues oder graues Gewächshäuschen um und stellt sich unter die senkrecht von oben brutzelnde Sonne in die Startplatzschlange?

Ja, das sind wir, 130 Sportler aus der ganzen Welt. Alle heiß darauf, das Superfinal zu gewinnen und somit eine auf Lebzeiten ausgestellte Wildcard für den PWC zu erhalten. Mit einer solchen ließ sich auch der Ehrengast und ehemalige Weltmeister im Drachen- und Gleitschirmfliegen, Robert Whittall, in Baixo blicken. Er ergänzte das britische Teilnehmerfeld (9). Am häufigsten hatten sich Franzosen qualifizieren können (25). Die meisten Damen kamen aus den USA (4). Deutsche Damen waren leider nicht dabei. Dafür traten wir als zweitplatzierte Nation in der Weltrangliste mit acht Piloten an. Davon war während des Rennens leider die Hälfte grippeartig erkrankt.

## Was ist das Superfinal?

Das Superfinal nennt man den letzten Paragliding World Cup (PWC) eines jeden „Jahres“. Zu diesem Wettbewerb dürfen nur die jeweils Besten der fünf vorangegangenen PWCs der Saison. Das Superfinal 2023 ist ins Jahr 2024 gerutscht, was an der besten Flug-Jahreszeit

für Baixo liegt. Dieses Jahr ist das Superfinal wieder sehr hochkarätig gewesen und wird vermutlich nur von der Trofeo Montegrappa bezüglich Pilotenlevel überboten werden. Philipp Haag wurde beim letzten Superfinal (Mexiko, Dezember 2022) zweiter und galt wieder als einer der Favoriten.

## Ergebnis 2023

### Sieger

1. Honorin Hamard (FRA)
2. Baptiste Lambert (FRA)
3. Joachim Oberhauser (ITA)

### Siegerinnen

1. Meryl Delferriere (FRA)
2. Alexia Fischer (USA)
3. Constance Mettetal (FRA)

### Beste Deutsche

10. Philipp Haag
18. Daniel Tyrkas
25. Markus Anders



Beeindruckende tropische Landschaft, aber die Felswände bieten bei senkrechter Sonneneinstrahlung wenig Thermik.



Treppchen von links: 2. Baptiste Lambert  
1. Honorin Harmard 3. Joachim Oberhauser



Treppchen Damen von links:  
Galen, Alexia, Meryl, Constance, Jenny

### Was haben wir gelernt?

Hoch fliegen lohnte sich. Je feuchter die Luft, desto schwerer entsteht ein Temperaturvorsprung am Boden und die Steigwerte sind unten heraus schwach. Erst mit der Höhe nehmen sie zu, da dort die Luft in der Thermikblase, bestehend aus der feuchteren Luft vom Boden, leichter ist als die trockenere Umgebungsluft in der Höhe. Es lohnte sich super selten Vollgas zu fliegen, da man sich ansonsten direkt in der heißen Suppe tiefer wiederfand. Stattdessen war häufig Gleitzahl optimieren angesagt und so wurde ständig geschwindigkeitsangepasst geflogen. Da die Landschaft sowohl Berge, Hügel und Flachland bot, bestand die Herausforderung, seinen Flugstil unentwegt anzupassen. Es war genauso gefordert, regelmäßig die Handbremse zu ziehen, um im Überlebensmodus langsamst wieder Höhe zu gewinnen, wie auch 20 km lange Endanflüge ohne einen Kreis zu bewältigen. Einmal machte der Führungspulk das Tageslicht aus und weniger als 20 Piloten schafften es, sich mit dem letzten Hauch von Thermik ins Ziel zu mogeln. Ein anderes Mal kämpfte der Pulk für 20 Minuten in einem einsamen Tal in 50 bis 100 m Höhe ums Obenbleiben und brauchte anschließend nochmals 30 Minuten zurück unter die Wolke. Auch beim 8/8tel Task zeigten die Weltbesten, dass fast nichts unmöglich ist. In der Luft bleiben und noch ein Stück weiterzukommen, ist an solchen Tagen rennentscheidend.

### Ausblick und Empfehlung

Das nächste Superfinal findet voraussichtlich in Kolumbien statt. Ähnlich, aber doch etwas kühler und weniger tropisch, da dort am Nachmittag die Seebrise zum Luftmassenaustausch führt.

Wer sich für Brasilien interessiert, findet in der Region um Baixo Guandu auch die anderen bekannten Wettbewerbssports rund um die runden Felsblöcke (Governador Valadares, Pancas und Castelo). Die Jurassic Park-ähnliche Landschaft macht das Fliegen zum Abenteuer. Landeplätze müssen aber bedacht gewählt werden, da viele Grünflächen auch einfach meterhoch unter Wasser stehen können und die Brasilianer bei ihrer Stromleitungsplanung erfinderrisch sind. Zurück kommt man immer, auch wenn man weit weg von asphaltierten Straßen landet, wird einem herzlich geholfen. Preislich ist Brasilien nicht sonderlich viel günstiger als Zentraleuropa bei weniger Komfort. Es ist Streckenfliegen mit Abenteuer. XC-Rekordjäger müssen andere Regionen Brasiliens wählen. Für Hike and Fly Interessierte bietet die Region das jährliche Transcapibaxa Hike and Fly Rennen. Demnach eignet sich die Region auch für biwakähnliche Reisen.

# JuniorChallenge 2024

Reinschnuppern in die Wettkampfszene

FOTOS UND TEXT: ADRIAN GEBHART

Auch dieses Jahr war die DHV JuniorChallenge wieder ein voller Erfolg. Ursprünglich in Tolmin geplant, wurde das Event allerdings auf Greifenburg verschoben – wegen des Wetters.

Die diesjährige Ausgabe der JuniorChallenge (Teilnehmer bis einschließlich 28 Jahre) dient neben der Heranführung motivierter Teilnehmer an die Wettkampffliegerei erstmalig auch dazu, einen Junior Meistertitel zu vergeben. Ebenso soll das Event als Art Vorbereitung für die erstmalig stattfindende Junior WM in Tolmin (September 2024) dienen.

Die 32 Teilnehmer erwartete in Greifenburg über den gesamten Zeitraum hinweg eine Westwindlage, trotzdem konnten alle vier Tasks wie geplant stattfinden. Mit einer Gesamtasklänge von 153 km (T1 12,9 km, T2 34,2 km, T3 41,0 km, T4 64,9 km) hatten die Piloten Aufgaben vor sich, die die jeweiligen Tagesbedingungen optimal ausnutzten.

Für viele Teilnehmer war diese Ausgabe des Events der erste Wettbewerb. Die Organisatoren und Trainer Ferdinand Vogel und Philipp Haag erklärten uns im Schnelldurchlauf all das, was man für das Wettbewerbsfliegen so wissen muss – Geräteeinweisungen, Tasksetting, Geländegegebenheiten, Flugverhalten, Leistungsoptimierung, Eventablauf und so weiter.

Auch das Wetterbriefing war Teil der abendlichen Debriefings – genauso wie die Trackauswertung in 2D und 3D sowie Tipps zur Flugoptimierung und viel Raum für Fragen.

Genauer zu den einzelnen Tagen auf der Website des DHV: In der Rubrik Wettbewerb/Sport finden sich Live-Berichte zu vielen Events der Nationalmannschaft, der deutschen Gleitschirmliga aber auch der Newcomer- und JuniorChallenges mit Fotos und Videos.



Der erste deutsche Junior Meister: 1. Samuel Tanner, 2. Christian Schugg, 3. Bastian Herold

Besonders hervorheben möchte ich noch den diesjährigen, und ersten deutschen Junior Meister im Gleitschirmfliegen – Samuel Tanner (24 Jahre).

Ich habe Samuel über die Tage besser kennengelernt und einige Fragen an ihn gerichtet.



Task-Briefing - Durchgeführt von Ferdi



Hinkelstein-Kolonne auf dem Weg zum Startplatz

### Samuel – du bist erster Junior Meister geworden. War der Titel geschenkt oder hart erkämpft?

Geschenkt war hier nichts – bis zum letzten Tag war alles offen. Besonders mit Christian (Schugg) war es ein hin und her. Es gelang mir, den letzten Task zu gewinnen, was mir den Sieg der Juniormeisterschaft bescherte.

### Seit wann hängst du denn schon unter dem Gleitschirm und wie bist du in das Wettbewerbsfliegen reingerutscht?

Ich bin in der Nähe von Greifenburg aufgewachsen und da mein Vater schon, seit ich denken kann, Gleitschirm fliegt, wollte ich direkt mit 15 Jahren den A-Schein machen. 2019 nahm ich dann an den Newcomer Challenges teil und war begeistert, wie viel man dabei lernen kann. Seitdem lässt mich das Wettkampffliegen nicht mehr los.

### Hast du Tipps für Wettbewerbseinsteiger?

Für mich ist es wichtig, trotz aller Konkurrenz im Wettkampf den Spaß an der Sache im Blick zu behalten. Wer sich ernsthaft für das Wettkampffliegen interessiert oder es auch nur mal ausprobieren will, ist bei der Junior- oder Newcomer Challenge genau richtig.

Danke Samuel. Besonders zu den Tipps für Einsteiger kann ich dir nur zustimmen. Für mich waren die NCC's und JC's ebenfalls mein Einstieg in die Wettbewerbsfliegerei. Alles in allem war auch die diesjährige JuniorChallenge ein voller Erfolg mit sehr lehrreichen vier Tasks und motivierten Teilnehmern, bei denen der Spaß im Vordergrund stand.

Ein herzliches Dankeschön auch an Ferdi und Philipp für die großartige Organisation und Einsatz bei der diesjährigen JuniorChallenge! ▾

ANZEIGEN





- Gleitschirmcheck
- Reparaturen
- Näharbeiten
- Retter packen

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

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



### Vertraue den Gleitschirmprofis

DHV zertifiziert seit 2007

Checks & Reparaturen aller Marken!

Herstellerbetrieb, Importeur, Servicecenter

www.kontest.eu ☎ 05321-7569006



# KONTEST

GLEITSCHIRMSERVICE



zu jedem Check gibt es ein Gratis T-Shirt!



# 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

# SCHAUFENSTER

INFORMATIONEN DER ANBIETER

## ADVANCE

### Neue Kollektion

Advance präsentiert eine neue umfassende Kollektion von Kleidung und praktischen Accessoires, die deine Leidenschaft für's Fliegen auch im Alltag zum Ausdruck bringt. Neben trendigen Hoodies, Jacken und T- und Polo-Shirts gibt es neue angesagte Accessoires wie Caps und Rucksäcke zu entdecken.

Infos: [www.advance.swiss/produkte/bekleidung](http://www.advance.swiss/produkte/bekleidung)



## AirDesign

### Macht Platz im Kleiderschrank!

Zeit für Veränderung. Einige neue Kleidungsstücke für die Saison 2024: neue **Hoodies von Chillaz**. Sweatshirts, weich wie Kumuluswolken.

Preis: 108 €

Eine leichte, wärmende **Vaude Jacke**. Tailliert geschnitten wasserabweisend, atmungsaktiv und leicht zu reinigen. Die Ärmel lang und an die Körperhaltung beim Fliegen angepasst.

Preis: 180 €

Der **VacPack**. Wasserdicht und einfach zu handhaben, der ultimative Packsack. Ab 70 g in der Größe S passt der VacPack für: alle Größen von RONIN und UFO (inkl. UFO Bi) sowie SuSi bis 18. Die Größe M wiegt nur 10 Gramm mehr (80 g) und passt für: UFO Bi, alle SuSi's ab 21, alle AirDesign Soloschirme bis zur Größe L.

Preis: 38.40 €



ANZEIGE

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



**WinMental**

## Die dritte Auflage von „Aufwind im Kopf“

Die Autorin Yvonne Dathe, eine Psychologin (M.Sc.), Betriebswirtin, Hypnotherapeutin, Achtsamkeitstrainerin, Fluglehrerin und ausgebildete Sportpsychologin arbeitet seit 2010 als Sportmentaltrainerin. Sie bereitet Piloten, Sportler und Teams auf ihre sportlichen Herausforderungen vor und war selbst 10 Jahre lang Teil der Gleitschirm-Nationalmannschaft. Das Buch bietet praxisnahe Erklärungen, wann, wie und welche mentale Trainings-Techniken am besten geeignet sind. Zusätzlich gibt es Audio-Dateien und Arbeitsblätter als Download sowie Interviews von Spitzenpiloten wie Chrigel Maurer oder Ferdinand Vogel auf der Webseite von WinMental. Neu in der dritten Auflage sind die aktuellen wissenschaftlichen Forschungsergebnisse aus dem Bereich der psychologischen Forschung aufgeführt. Ein Schwerpunkt liegt auf dem Zusammenhang zwischen Stress und Achtsamkeit.

Preis: 18,50 €

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



**NEO**

## Container Lite 2.0

Der ultraleichte NEO-Frontcontainer aus Dyneema Ripstop ist mit einem Reißverschluss ausgestattet, um den Rettungsschirm kompakter zu verstauen und das Eindringen von Schmutz zu verhindern. Der Container Lite ist kompatibel mit allen Leichtgurtzeugen, die einen Frontcontainer vorsehen. Die fünf Größen ermöglichen es, die meisten gängigen Leichttretungen einzubauen.

Infos: [neotelier.fr](http://neotelier.fr)



## 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) 08022/9675-0

Nina Klemisch (Redaktionsassistentin) 08022/9675-63

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: 08022/9675-0

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@dhvmail.de](mailto:anzeigen@dhvmail.de)

**Bedingungen und Anzeigenpreise:**

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

**Redaktionsschluss für die nächsten Ausgaben:**

Ausgabe 250 | November | Termin 18. August 2024

Ausgabe 251 | Januar | Termin 2. November 2024

Ausgabe 252 | März | Termin 2. Januar 2025

**Erscheinungsweise:**

6 Ausgaben pro Jahr

Preis: Im Mitgliedsbeitrag des DHV enthalten

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

Der DHV wird vertreten durch den 1. Vorsitzenden Bernd Böing.

Vereinsregister-Nummer: AG München,  
Vereinsregister 9767,

Umsatzsteueridentifikationsnummer: DE 131 206 095

Repro: MMIntec GmbH, Am Windfeld 15, 83714 Miesbach

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

Auflage: 37.300

Cover: Marco Gröbner

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

- > Einkommensschutz
- > Berufsunfähigkeitsversicherung

**HDI**

Exklusiv  
für DHV-  
Mitglieder

Für einen  
sicheren Halt.

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



















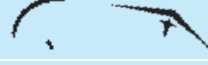

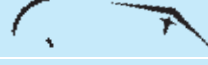







HDI Vertriebs AG  
Thomas Ingerl,  
Can Tanju

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

# DHV-VERSICHERUNGSPROGRAMM

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



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

 = Deutschland  
 = Europa  
 = weltweit  
 Legende: SB = Selbstbeteiligung

DHV-Mitgliedsantrag



Versicherungen für DHV-Mitglieder



FAQ



Versicherungen für Mitgliedsvereine



Foto: Antoine Boisselier  
Piloten: Evolene Janex und Guillaume Chatain



# ALTA

## *Spitzenleistung und geringes Gewicht*

Der ALTA ist eine neue Gleitschirmart! Er wartet mit Leistung auf, die der von Schirmen einer höheren Kategorie gleich kommt. Und das haben wir gepaart mit unserer aktuellsten und innovativsten Gleitschirmtechnologie für Leichtschirme.

Seine erstaunliche Gleitleistung mit EN/LTF A, sein geringes Gewicht und seine einfache Handhabung machen den ALTA für viele Piloten zu einem attraktiven Schirm. Er vereint Design und Konstruktionstechniken, über die auch unsere X-Alps Schirme verfügen. Und natürlich stecken in ihm auch alle Features, die unsere Schulschirme so hervorragend sicher gemacht haben.

Der ALTA ist ein ausgesprochen vielseitiger und leistungsstarker Schirm. Überzeuge Dich selbst!