

DHV magazin



Sicherheit
**Mentale Vorbereitung
auf Flugmanöver**

Flugtechnik
Pinzgau – XC für Einsteiger

Meteo
Wellenritt ins Ungewisse

Streckenflugtraining

Sicherheitstraining

Thermik- und Flugtechniktraining

Soaringtraining

Rettungsgerätetraining

Groundhandlingtraining



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



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



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



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



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



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



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



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



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



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



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



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



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



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



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



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



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



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



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



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



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



Flugschule Markus Mitz
87527 Sonthofen, Tel. 08321-9328
www.flugschule-mitz.de



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



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



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



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



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



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



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



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



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



26 | Pinzgau – XC für Einsteiger



22 | Genussfliegen am Gardasee



50 | Sicher starten mit dem Drachen



INHALT

249 | SEPTEMBER – OKTOBER 2024



Foto: Gabi Fonck
mit einem twisted cork über Ölüdeniz

Unser Titelpapier
ist komplett recycelbar



16 | Gabi Fonck im Interview

Fluggebiete - Reisen - Abenteuer - Events

- 6 Im Team zum Brauneckrekord
- 10 Alpenüberquerung vom Comersee zum Tegernsee
- 22 Genussfliegen am Gardasee
- 38 Herbstausflug nach St. Hilaire
- 44 Festival im Zillertal

Sicherheit - Ausbildung - Luftraum - Natur

- 16 Mentale Vorbereitung auf Flugmanöver
- 58 Selbstreflexion und Open Mindset

Aerodynamik - Flugtechnik - Gerätetechnik

- 50 Sicher starten mit dem Drachen
- 26 Pinzgau – XC für Einsteiger

Verband

- 62 DHV-Jugend: Schnupperkurs in der Vogelperspektive
- 65 Wichtig-Neu-Kurz
- 74 Beginn des Drachenfliegen und Gründung DHV aus Charlie Jöst's Sicht

Meteo

- 78 Wellenritt ins Ungewisse

Wettbewerbe

- 82 GS-Europameisterschaft in Spanien
- 88 HG-Deutsche und Schweizer Meisterschaft
- 92 Spieser Trophy 2024
- 94 Meldungen

Standards

- 64 Shop
- 70 Musterprüfungen
- 96 Schaufenster
- 97 Impressum



10:30 Uhr - Daniel unterwegs ins Karwendel über der Isar vor Walchensee und Herzogstand

Im Team zum neuen Brauneckrekord

Gemeinsam auf Rekordjagd! Eine abwechslungsreiche Reise von den bewaldeten und grasigen „Hügeln“ am Alpenrand zu den atemberaubenden, schnee- und eisbedeckten Gipfeln aus nacktem Fels am Alpenhauptkamm

TEXT: GEORG BUBE | FOTOS: PHILIPP REISER

Nach einem streckenflugtechnisch bescheidenen Start ins Jahr 2024, gab es endlich eine gute Phase, die freundlicherweise auch noch auf das erste verlängerte Wochenende im Mai fiel. Der Samstag sah vielversprechend für ein großes FAI-Dreieck vom Brauneck aus - gute Thermik, hohe Basis in Hauptkammnähe für die Querung der Gletschergebiete und relativ schwacher Wind. Daher hieß es am Freitag zeitig in Bett gehen, um am nächsten Morgen früh am Berg zu sein.

Philipp und Daniel waren bereits am Startplatz als ich aus der Bergstation ausstieg und die ersten Piloten waren schon am Aufdrehen - also nichts wie rauf zum Startplatz und die Ausrüstung für den Flug vorbereiten! Kurz nach halb zehn waren wir alle in der Luft.

Die Bedingungen waren zunächst noch schwach und die Basis relativ niedrig, bei 2.000 m war Schluss. Langsam arbeiteten wir uns auf der üblichen Route Richtung Karwendel vor. Dort war die Basis mit

2.800 m bereits deutlich höher. Philipp und ich investierten Zeit, um über der Soiernspitze genug Höhe für die Querung zur Ridge Richtung Westliche Karwendelspitze und Scharnitz zu machen.

Der Abschnitt von der Soiernspitze bis Landeck zog zügig vorbei. Wir konnten viel am Gelände geradeaus fliegen und nur in starken Thermiken die benötigte Höhe für Querungen machen. Am Venet stieg die Basis weiter auf 3.500 m, jedoch war die Thermik hier sehr turbulent. Philipp und ich entschieden uns dazu, nicht wie geplant nach Serfaus zu queren und dort den Wendepunkt zu setzen, sondern stattdessen etwas Richtung Landeck zu stechen und im Anschluss wieder am Venet aufzudrehen. Daniel bekam davon nichts mit, da er nicht in unserer Zellogruppe war, und setzte bei Serfaus seinen Wendepunkt (Zello ist eine App für das Smartphone, über die sich per „Handyfunk“ über mobile Daten kommunizieren lässt). Wir fanden am Eingang des Kaunertals wieder zusammen und mit



11:45 Uhr - Georg vor der Mieminger Kette

vereinten Kräften ging es weiter übers Pitztal ins Ötztal durch wilde Landschaft mit schneebedeckten Gipfeln und Gletschern.

Bei der Querung vom Ötztal ins Stubaital flogen Philipp und Daniel voraus. Über Zello meinte Philipp, die Wolken auf der Ostseite des Nebentals im Stubai würden besser ausschauen und flog die entsprechenden Hänge an. Obwohl ich mir unsicher war, ob die Wolken nicht aus der für uns nicht erreichbaren, abgewandten Seite des Gebirgszugs kamen, folgte ich den beiden. Rückblickend wäre es möglicherweise die bessere Option gewesen, die schneefreien, sonnenbeschienenen Hänge auf der Westseite des Tals anzu-steuern.

Glücklicherweise funktionierte auch unsere Talseite - zumindest für Philipp und Daniel. Die beiden konnten hoch genug aufdrehen, um über Grat Richtung Habicht zu queren. Ich flog zunächst durch die Thermik durch, da ich dachte sie stünde noch etwas weiter tal-auswärts. Als ich umdrehte, konnte ich nicht mehr genug Höhe darin machen, um den beiden zu folgen. Daher entschied ich mich für den Versuch, gegen den Talwind aus dem Seitental ins Haupttal zu fliegen und zum Elfer zu queren. Der Elfer wird vom Talwind angeströmt und würde mir hoffentlich erlauben, wieder einen Weg aus dem Talwind heraus an die Basis zu finden. Der Plan funktionierte glückli-



12:25 Uhr - Auf der Querung zum Venet im Inntal



13:50 Uhr - Winterliche Landschaft zwischen Pitz- und Ötztal

cherweise und so war die Jagd auf Philipp und Daniel eröffnet. Von nun an versuchte ich, zu den beiden aufzuschließen. Sofern sie keine taktischen Fehler machten, würde mir das nur möglich sein, indem ich stärkere Thermiken finde, die Thermiken früher verlasse, sobald sie schwächer werden, mehr Gas gebe, ohne mich zu vergasen, oder tragendere und/oder direktere Linien fliege. Nach der Querung vom Brenner nach Hintertux im Zillertal hatte ich Daniel überholt, der eine andere Route mit schlechterer Thermik gewählt hatte. Als Philipp im Zillertal per Zello dann durchgab, dass es ihm in starker Leethermik beim Tristner die Kiste komplett abgeräumt hatte, flog ich die direkte Linie zum Ahorn, die auch noch besser trug.

Auf dem Weg ins Zillertal schaute ich mir an, wo unser FAI-Sektor eigentlich genau liegt. Unglücklicherweise war dieser fast überall südlich des Hauptkamms - darauf hatten wir nicht geachtet als wir den ersten Wendepunkt gesetzt haben. Außerdem lag auch noch relativ viel Schnee in den hohen Bergen, sodass selbst ein Wendepunkt am Hauptkamm nur mit guter Basis zu erreichen gewesen wäre. Zudem schattete das Gebiet am Hauptkamm und vom Gerlospass Richtung Osten zunehmend ab.

Da wir sowieso ins Pinzgau mussten um vielleicht noch in den FAI-Sektor zu fliegen, beschlossen wir erst einmal in die Richtung zu fliegen und später zu schauen, ob er erreichbar sein würde. Als Alternativplan stand bereits, den Rückenwind zu nutzen und das Pinzgau weiter nach Osten zu fliegen, um den Rekord von Burkhard Martens aus dem Jahr 2004 zu knacken (245 km freie Strecke). Daniel hat uns an dieser Stelle verlassen und machte sich an den Versuch, das Gletscherdreieck komplett zu schließen. Er schaffte es bis Achenkirch und ist damit erst der dritte Pilot, der nach dem Gletscherdreieck nördlich des Achensees landet.

Ich war immer noch auf der Jagd nach Philipp und versuchte es daher wieder mit einer direkteren Route. Nachdem ich im Zillertal, dem Tal südlich des Gerlospasses, Basis gemacht hatte, folgte ich Philipp konservativ. Ich versuchte, meine Höhe möglichst zu halten und nicht durch zu viel Gas zu verbrennen, da wir nun in ein stark abgeschattetes Gebiet flogen. Ich ließ Philipp die Thermiken



17:25 Uhr - Wieder vereint! Georg südlich von Mittersill

suchen und beschleunigte dann, sobald ich ihn im Livetracking steigen sah, um dieselbe Thermik auch zu erwischen. Die erste Thermik in diesem Gebiet verließ ich früher als sie anfang zu schwächeln, denn ich vermutete aufgrund der Wolken eine besser Linie etwas weiter Richtung Tal. Die zweite Thermik erwischte ich besser und konnte somit endlich zu Philipp aufschließen.

Wir fanden dort im Schatten jedoch kein Steigen und flogen daher einfach zur nächsten Hauptkammgräte, wo sich das Spiel wiederholte. Zwischenzeitlich hatten wir das Tal passiert, in dem unser FAI-Sektor am Hauptkamm lag. Dieses war jedoch komplett abgeschattet und so verwarfen wir den Dreiecksplan endgültig. Ich meinte zu Philipp, wir könnten Burkhard Martens Rekord möglicherweise mit einem 300-Kilometer-Flug übertreffen.

Die nächste Hauptkammgräte stand glücklicherweise wieder schön in der Sonne, wir konnten Basis machen und setzten unseren Weg nach Osten fort. Leider wurden die Bedingungen nach 18 Uhr spürbar schwächer und wir taten uns schwer, die nächste Thermik zu finden. Wir kratzten in schwachem Steigen umher und setzten unseren Weg nach Osten langsam fort. Möglicherweise hätte es an den Hängen südöstlich von Rauris noch einmal ein Ticket Richtung Basis gegeben, aber dort begann sich Schatten breit zu machen.

Wir wollten beide nicht tief in einem Hauptkammtal abstehen und so setzten wir unseren Weg im Ost-West-Tal an den Ausläufern der Hauptkammgräten fort. Zunehmend tiefer bekamen wir nun allerdings den Talwind zu spüren und hatten dort 20+ km/h Gegenwind statt des leichten Rückenwinds in der Höhe. Einmal konnten wir noch an einem Prallhang im Talwind 300 m aufsoaren, bevor wir am sonnigen Hang entlang gegen den Talwind Richtung Sankt Johann im Pongau krochen. Ich wusste von vergangenen One-Way-Flügen in die Gegend, dass von dort ein Zug nach Salzburg fährt und somit die Rückreise einigermaßen gesichert sein sollte.

Landeoptionen waren hier rar und es gab zu allem Überfluss auch noch zahlreiche Stromleitungen. Daher achteten wir darauf, stets eine brauchbare Landeoption in Reichweite zu haben. Irgendwann passierte das Unvermeidliche, wir gerieten zu tief, um weiter gegen den Talwind zu kämpfen und parkten im Talwind auf einer gut an-



17:40 Uhr - Georg unterwegs Richtung Zell am See



18:00 Uhr - Georg südlich Zell am See, Blick Richtung Hauptkamm

geströmten, von zwei Hochspannungsleitungen umgebenen Wiese ein. Am Ende reichte es leider nicht ganz für die 300 km, aber Burkhard Martens' 19 Jahre alten Rekord haben wir mit 289 km deutlich übertroffen. Die vergangenen zehn Stunden waren eine eindrucksvolle gemeinsame Reise durch „unsere“ Alpen! Nicht allein unterwegs zu sein war bei der Thermiksuche immer wieder hilfreich. Außer am Tschirgant, am Venet und am Ende im Pinzgau sind uns während der knapp zehn Stunden keine anderen Gleitschirmflieger begegnet.

Etwa 30 Minuten nach unserer Landung kam das erste Auto vorbei. Freundlicherweise brachte uns die nette Dame zum nächsten Bahnhof, herzlichen Dank dafür! Auf dem Weg nach Salzburg prüften wir unsere Verbindung und mit Öffentlichen wären wir gegen halb zwei in der Nacht am Lenggrieser Bahnhof angekommen. Daher suchten wir nach anderen Optionen und fragten in meiner Vereins-Chatgruppe, ob uns jemand von unterwegs mit dem Auto mitnehmen könnte.

Am Ende kam uns Dimi zu Hilfe, der vom Hochfelln ein 200 km FAI-Dreieck geflogen war und noch auf der Heimreise von Saalfelden zurück zum Hochfelln war. Er sammelte uns in Übersee am Bahnhof auf und brachte uns bis zurück an die Brauneckbahn zu unseren Autos. So war ich um halb zwei schon daheim in München anstatt erst in Lenggries am Bahnhof - herzlichen Dank für deine Hilfe, Dimi! ▢



19:20 Uhr - Landwiese passend zum Schirm



Flug Georg:

<https://en.dhv-xc.de/flight/1864937>



Flug Daniel:

<https://en.dhv-xc.de/flight/1864854>



Flug Philipp:

<https://en.dhv-xc.de/flight/1864843>



Video von Philipp Reiser zum Flug:

https://youtu.be/_TLtxPIAxYE



DER AUTOR

Georg Bube machte seinen Schein 2016 und ist seit 2019 leidenschaftlicher und ambitionierter Streckenpilot. Seit 2022 findet man ihn auch zunehmend auf Wettbewerben, seit 2023 als Pilot der Deutschen Gleitschirmliga.



Alpenüberquerung vom Comersee zum Tegernsee

Es gibt Projekte, die lange ruhen, ehe sie zum Leben erweckt werden können.
Eine Alpenüberquerung mit dem Gleitschirm stand schon sehr lange auf meiner Liste.

TEXT UND FOTOS: MARCEL DÜRR

Endlich scheint sich eine geeignete Wetterlage einzustellen und welch ein Glück – ich habe die nächsten Tage keine Termine, die den Zeitraum blockieren. Auch wenn ich keine Mitstreiter für mein Projekt finden kann, freue ich mich darauf, den Schritt zwischen Träumen und Machen nun umzusetzen. Ich will diesmal, anders als sonst, die Reise nicht mit

Minimalaufwand am bekannten Hausberg beginnen. Stattdessen möchte ich erst den bei Onewayflügen lästigen Transport hinter mich bringen, und mich dann vom Südalpenrand aus zurück nach Hause vorarbeiten.

Trotz einer leichten Nordostlage, und damit Gegenwind, passt zum einen die Gesamtwetterentwicklung besser für diese Richtung und



als Nebeneffekt erhoffe ich mir, dass sich durch den „Stalldrang“ die Motivation besser aufrecht erhalten ließe, da jeder geschaffte Meter mich dem Ziel näher bringen würde und somit Gedanken übers Zurückkommen hinfällig sein würden.

Am nächsten Morgen steige ich in München bei leichtem Regen ins Flugzeug Richtung Mailand und bin eine Stunde später in der warmen italienischen Maisonne. Auch die Weiterfahrt mit dem Zug nach Medrisio läuft problemlos, und so beginne ich um 10:30 Uhr den Aufstieg nach Caviano, einen 600 m über der italienischen Tiefebene gelegenen Startplatz am südlichen Ende des Comersees.

Es ist ein schöner Weg, der sich überwiegend durch einen lichten Wald schlängelt. In meinem 19 kg schweren Rucksack, habe ich neben der Flugausrüstung ein Zelt, Schlafsack, Isomatte und Verpflegung für 3 Tage dabei, um autark unterwegs sein zu können.

Um kurz nach 12 erreiche ich den Startplatz. Die Thermik ist schon voll im Gange und ich bereite mich auf den Start vor, denn ich möchte ja den guten Tag nutzen und noch ein Stück vorwärts kommen. Als Minimumziel habe ich mir das nördliche Tessin gesetzt. Südlich davon soll das Wetter am nächsten Tag bereits wieder schlechter werden und weiter nördlich zieht das schlechte Wetter gerade erst langsam nach Osten ab.

Der Thermikeinstieg gelingt gut und schon wenig später fliege ich in knapp 2.000 m bei schöner Kumulusbewölkung über die hügelige Waldlandschaft entlang des Comersees nach Norden. Außer einer kleinen Hängepartie, als es kurzzeitig abschattet, komme ich gut voran. Das Highlight des Tages ist die Überquerung des 2.100 m hohen San Bernardino Passes zurück auf die Alpennordseite. Es ist noch tiefster Winter um mich herum, als ich aus 3.300 m zur Querung ansetze. Die Aussicht ist absolut spektakulär. Wilde Täler, Lawinenabgänge und rauschende Schmelzflüsse. Eine Landschaft, wie sie ursprünglicher kaum sein könnte.

Wie so häufig, sind die Kilometer hinter Pässen erst einmal durch sinkende Luftmassen gekennzeichnet, der thermische Wiedereinstieg gelingt schließlich knapp 200 m über Grund in einem Seitental. Der weitere Flug ist



Gesamtübersicht der Tour: Anreise mit Flugzeug und Bahn über Mailand nach Mendrisio. Tag 1: Start in Caviano, es geht über den San Bernardino Pass bis nach Davos. Dort erste Übernachtung im Zelt, am 2. Tag geht es weiter über das Patz-naun, Inn- und Pitztal nach Sterzing. Nach einer weiteren Nacht auf 2.100 m fliege ich am 3. Tag zurück an den Tegerensee.



Kurz nach dem Start in Caviano, in der Bildmitte der Bahnhof von Mendrisio, von wo aus ich den Aufstieg begonnen habe.



Nach 30 km Blick zurück nach Süden. Rechts das Nordostende des Luganer Sees



Das nördliche Tessin, am Ende des Tales ist der San Bernardino Pass

Die Überquerung des Alpenhauptkamms





Nach der Überquerung des San Bernardino Passes. Links hinten im Bild unter der Wolke begann die Querung. 200 m über diesem Hochtal finde ich schließlich doch noch eine Thermik, auch wenn eine Übernachtung hier sicherlich ihren Reiz gehabt hätte.



Die Aussicht auf die tief verschneiten Berge am Alpenhauptkamm sind faszinierend.



Den Tag beende ich mit einem Couscousgericht über den Dächern von Klosters.



Überall Rückenwind. Die kalte Luft fließt den Berg herab. Ich starte schließlich an einer Kuppe gegen den Hang, gefolgt von einer scharfen 180 Grad Kurve.

durch mehr Wind, tiefere Wolken und Abschattungen gekennzeichnet. Ich merke, dass ich dem noch schlechteren Wetter langsam auffliege. Allerdings bietet die Landschaft nur wenig geeignete Toplandmöglichkeiten, um den Tag hier zu beenden. Die Berge sind unten bewaldet und weiter oben noch mit tiefem Schnee bedeckt. Somit entschlief ich mich, weiter zu fliegen, und lande schließlich nach knapp 140 km am Ortsrand von Davos.

Wenig glücklich über den zivilisierten Landeort will ich aber das Beste draus machen und mir wenigstens noch etwas Gutes zu Essen besorgen. Doch es folgt die herbe Enttäuschung. Alles hat zu, denn Davos ist abseits der Saison wie eine Geisterstadt!

Notgedrungen setzte ich meine Reise nun doch hungrig am Boden fort. Das Hochplateau bei Davos scheint mir kein günstiger Startpunkt für den Folgetag zu sein und so laufe ich nach einer 10 minütigen Bahnfahrt noch eine gute halbe Stunde im Dunkeln bergauf, um mir über Klosters einen Nachtplatz zu suchen.

Mit einem wenig schmackhaften Couscous endet der Tag schließlich und krieche erschöpft in mein Zelt.

Am nächsten Morgen tut sich erneut die Frage nach einem geeigneten Startplatz auf. Auch hier ist oben überall noch viel Schnee und ich befürchte neben einem mühsamem Aufstieg vor allem ein Rückenwindproblem für den Start, da die Thermik weiter draußen über den schneefreien Flächen abreißen würde. Genauso wie befürchtet kam es dann auch. Zuviel Bergwind für einen Rückenwindstart, zumal der tiefe Schnee kein schnelles Laufen zuließ. Über mir bereits schönste Thermikwolken und die ersten Gleitschirme, die einige Kilometer talauswärts aus Fanas kommend, über mich hinweg schweben.



Tolle Bedingungen im vorderen Pitztal, Blick Richtung Alpenhauptkamm. Ich entscheide mich für eine Zusatzschleife in Richtung Südtirol.



Das Timmelsjoch unter mir, der 2.400 m hohe Grenzpass zwischen Österreich und Italien.



In der zweiten Biwaknacht auf 2.100 m, es sind rötliche Nordlichter zu sehen.

Ich steige noch weiter auf und finde schließlich eine auf eine Seite etwas steiler abfallende Kuppe. Der Plan ist, Start gegen den Berg über die Kuppe und dann mit einer direkten 180 Grad Kurve wieder weg vom Hang. Die Mulde unter mir ist voll mit weichem Schnee, somit ist das Risiko überschaubar. Mit knapp 2 m Bodenabstand gelingt das Manöver schließlich und ich bin endlich in der Luft!

Die Basis liegt bei knapp 3.000 m und ich fliege weiter in Richtung Nordosten. Die erste spannende Stelle ist die Querung entlang der Silvretta Hochalpenstraße ins Paznauntal. Trotz guter Höhe ist hinter dem Pass alles überspült. Zerrissene Thermik und turbulente Luft empfangen mich auf der anderen Seite. Erst nach etwa 10 km kurz vor Ischgl wird es wieder besser und ich kann eine Thermik finden, die mich zurück an die Basis bringt. Die nächste Stunde ist fliegen vom Feinsten und ich delphinriere in 3.500 m fast ohne Kreisen bis zum Venet. Wenn ich es drauf anlegen würde, könnte ich problemlos heute Abend mein Ziel erreichen – doch eigentlich will ich das noch gar nicht so schnell...

So biege ich schließlich nach Süden ins Pitztal ab und möchte noch einen kleinen Schlenker über Südtirol einbauen. Im hintern Ötztal kann ich Flughöhen von knapp 4.000 m erreichen und gleite über das Timmelsjoch in Richtung Jaufenpass. Der Wind am Brenner hat in den letzten Stunden spürbar zugelegt und ich beschließe, den Tag bald zu beenden. Noch eine ruppige windzerissene Thermik, dann habe ich die nötige Höhe und kann auf dem Saun östlich von Sterzing auf 2.000 m einlanden. Geschafft.

Endlich Zeit auf der Leeseite die Sonne zu genießen und mich ein bisschen auszuruhen, die nassen Sachen der letzten Nacht zu trocknen und etwas zu essen.

Ich mache noch eine kleine Wanderung um Trinkwasser zu suchen, unterhalb einiger Schneefelder werde ich bald fündig. Der Nordwind ist kalt, als die Sonne untergeht verziehe ich mich gerne in mein flatterndes Zelt.

Als ich gegen Mitternacht noch einmal kurz raus muss, bemerke ich einen ungewöhnlich rot gefärbten Himmel, obwohl es eigentlich dunkel ist. Erklären kann ich mir das nicht, aber ich bin auch zu müde um noch länger darüber nachzudenken. Ich mache ein paar Fotos und gehe zurück zum Zelt. Erst am nächsten Tag erfahre ich, dass es sich bei diesen Färbungen tatsächlich um Nordlichter gehandelt hatte.

Ich habe heute Nacht fast alles an Kleidung an, was ich dabei habe. Das Zelt am nächsten Morgen ist dick vereist. Doch die aufgehende Sonne sorgt schnell für Erwärmung und schon um 8 Uhr bildet sich das erste Thermikwölkchen über mir.

Im DHV-XC hatte ich gesehen, dass Sebastian Huber gestern Abend im Tal unter mir gelandet war. Und



Die Nacht war kalt. Am nächsten Morgen ist eine dicke Eisschicht auf meinem Zelt; es folgt ein wunderschöner Sonnenaufgang.



Nördlich des Olperers fliege ich gerade bei Hintertux ins Zillertal ein.



Geschafft. Der Tegernsee und Gut Kaltenbrunn liegt unter mir.

wie es der Zufall so wollte, stellte sich heraus, dass er die Nacht auf dem Berg gegenüber verbracht hatte. Wir telefonieren kurz und verabreden uns in der Luft für einen gemeinsamen Rückflug zum Tegernsee.

Auf Grund der Windlage entscheiden wir uns für die Umfliegung des Pfitscherjochs. Die ersten Kilometer sind trotzdem noch deutlich vom Nordwind überspült, ehe es hinter dem Brenner tatsächlich rasch besser wird. Nördlich des Olperers fliegen wir bei Hintertux schließlich ins Zillertal ein. Der Rest des Fluges läuft fast wie von selbst, über den Achensee nach Norden, so dass wir bereits um 15 Uhr über dem Tegernsee ankommen. Basti biegt zu seinem Auto ab und ich überlege noch kurz, ob ich versuchen soll, nach München weiter zu fliegen. Diesen Gedanken verwerfe ich jedoch schnell wieder - zu viel Wind im Flachen. Außerdem beginnt, beim genaueren Hinschauen, das türkisfarbene Wasser des Tegernsees und der Biergarten von Gut Kaltenbrunn unter mir eine unwiderstehliche Anziehungskraft auf mich auszuüben.

Nach einer Flugstrecke von knapp 400 km, 17 Flugstunden, 3 Alpenhauptkammquerungen und unglaublich intensiven Eindrücken lande ich wenige Minuten später am Nordufer des Sees.

Auf die Frage eines Touristen, ob ich denn tatsächlich vom 10 km entfernten Wallberg bis hierher geflogen wäre, konnte ich mir dann ein Grinsen nicht mehr verkneifen... ▽



Nach 3 Tagen schwitzen tut das Bad im Tegernsee gut.



DER AUTOR

Marcel Dürr fliegt seit 2001 Gleitschirm. Von Beruf Pilot und Ausbilder bei Condor. Streckenfliegen ist seine Leidenschaft. Am liebsten ist er abseits der Standardrouten unterwegs, ob beim Erkunden neuer Strecken oder bei mehrtägigen Biwaktouren.



Gabi beim twisted cork in Öludeniz

Mentale Vorbereitung auf Flugmanöver

Ein Interview mit Acro-Weltmeisterin Gabi Fonck

TEXT: YVONNE DATHE | FOTOS: GABI FONCK

Seit 2011 fliegt Gabi Fonck Gleitschirm. 2021 und 2023 flog sie die Acro-WorldTour mit und gewann bei den Damen. Im Interview berichtet sie darüber, wie sie sich auf neue Manöver vorbereitet.

Aufgewachsen in Nordrhein-Westfalen bist du für das Gleitschirmfliegen umgezogen, wo ging es zu Beginn deiner Flugkarriere hin?

Ja genau, ich war in der Hotellerie tätig. Ich arbeitete in England und hatte meinen Gleitschirm dabei, bin dort aber nie zum Fliegen gekommen. Dann habe ich auf die Landkarte geschaut und mir gesagt, okay, jetzt will ich meine Arbeit mit einem hohen Berg verbinden und bin dann ins Engadin zum Arbeiten umgezogen.

Das war auf jeden Fall eine lehrreiche Erfahrung. Für Anfänger ist das Engadin eher anspruchsvoll. Im Sommer können die Thermiken stark sein und die Landeplätze sind auch nicht ganz einfach. Das Engadin ist hochalpines Gelände. Die Basis ist oft super hoch und das Tal ist wie ein etwas nach Süden geneigtes L ausgerichtet. Im oberen Bereich gab es oft starke Winde, während es im tiefen Tal manchmal noch ok war.

Im Engadin hatte ich eigentlich meine gefährlichste Zeit beim Gleitschirmfliegen. Hatte ja keine Ahnung, war alleine unterwegs und viel zu neugierig. Aber trotzdem war ich irgendwie vorsichtig genug, dass ich das dort überlebt habe.

Wenn ich sehe, was du für Acro-Figuren fliegst, du bist Weltmeisterin im Akrobatik-Fliegen, dann ist das mit dem vorsichtig-Sein schwer zu glauben. Was machst du, damit du eher auf der vorsichtigen Seite unterwegs bist?

Ich gehe nicht gleich von 0 auf 100, speziell wenn ich eine längere Flugpause (z. B. im Winter) hatte oder in einem neuen Fluggebiet fliege. Ich sitze dann öfter mal 15 Minuten am Startplatz und beobachte das neue Gebiet, die Leute und das Wetter. Auch trainiere ich erst meine Basismanöver und dann wieder neue oder riskante Tricks. Dies brachte mir oft mehr, als mit der Angst in der Luft zu fliegen oder das Risiko eines Retterwurfes auszureizen. Das Wichtigste am Anfang ist, sich in der Luft und mit dem Material wohlzufühlen; dann kommt vieles so viel schneller.

Du hattest mir erzählt, Akrobatik-Fliegen ist im Prinzip sicherer als Streckenfliegen, wenn man sich an bestimmte Regeln hält. An welche Regeln sollte man sich halten?



Landung an der Promenade in Ölüdeniz, top gestylt

Akrobatikfliegen, glaube ich, ist sicherer und kalkulierbarer als Streckenfliegen, auch wenn ich das Streckenfliegen nicht extrem gut kenne. Wenn ich mich mit meinen Freunden unterhalte, die sehr gut Strecke und Acro fliegen, verstärkt das meine Meinung.

Beim Streckenfliegen bist du oft nah am Hang und hast dann nur wenig Luftraum unter dir, somit weniger Zeit bei Handlungsbedarf. Beim Akrobatikfliegen bist du 900 m oder mehr über Grund und hörst meist 150-200 m über Grund mit den Manövern auf. Das gibt dir einen sichereren Luftraum zum Üben und Trainieren.

Klar passieren auch mal Dinge, bei denen ich denke, oh, das ist jetzt eine Überraschung. Aber du hast dann für den Notfall einen Handlungsplan, an dem du dich orientieren kannst.

Du machst dir für verschiedene Situationen Handlungspläne?

Ja, genau, zum Beispiel beim McTwist weiß ich, dass ich eingetwistet sein kann, wenn ich zu früh und zu schnell ziehe. Wenn ich zu spät dran bin, dann ist der Trick einfach ohne Energie.

Als Streckenfliegerin fällt es mir schwer, neue Akrobatik-Figuren zu lernen, da ich bei gutem Wetter, wenn ich über dem Gipfel aufdrehe, nur wenig Motivation habe, die „schöne Höhe“ mit irgendwelchen Manövern zu zerstören - ich entdecke dann lieber die Welt. Was macht für dich das Akrobatik-Fliegen aus? Was fasziniert dich daran?

Im Prinzip mag ich beides. Leider habe ich das Streckenfliegen nicht so viel praktiziert, weil ich im Hotel gearbeitet habe. Der anfängliche Grund zum Akrobatikfliegen kam durch meine Arbeit. Wenn ich Spätschicht hatte, musste ich wieder zurück im Hotel sein.

Wenn ich dann andere Piloten fliegen sah, die verschiedenste Flugmanöver geflogen sind, haben mich die Flugfiguren total begeistert. Ich dachte, „Boah, das will auch mal ausprobieren!“ Es ist schön, wenn du eine Figur wie den Helikopter lernst. Dann kommt es auch zu Frustration, aber du hältst durch und irgendwann kannst du das wie ein Profi. Dann möchtest du ihn immer schöner machen. Ich kann das gar nicht so beschreiben, aber es macht Spaß und motiviert mich total.

Ich glaube auch, dass Akrobatikfliegen für Streckenflugpiloten gut ist, um eine gute Schirmbeherrschung zu bekommen. Wenn ich vielleicht mal in eine schwierige Situation komme, dann weiß ich, was zu tun ist.

Ja genau, wenn du Akrobatik fliegst, dann ist der Fullstall nichts besonderes mehr. Wenn du den Schirm mal einseitig abreißt, weißt du auch sofort, was zu tun ist, das gibt Sicherheit.

■ Wie bereitest du dich neue Manöver vor?

Das Gute ist, heute kann man sich Videos anschauen. Früher gab es das nicht. Durch Social Media und YouTube kann man die analysieren. Zum Beispiel schaue ich mir ein Video 3 mal an: Was macht der Schirm, der Körper, die Hände vom Piloten. Dann habe ich schon eine erste Idee. Der nächste Schritt ist, dass ich den Trick für mich auseinander breche und ihn step by step sicher erlerne. Das ist ganz individuell. Zum Beispiel entry - connection part - exit. Oder wenig Energie, weniger Rotation - dann mehr. Oder kleinere Winkel - dann höhere usw. Gut ist, wenn ich noch jemanden fragen kann, der das Manöver bereits beherrscht. Das empfehle ich auch immer Anfängern, auch wenn man sich doof fühlt, ist das der beste Weg, um etwas Neues zu lernen. Natürlich hat jeder eine andere Idee, wie eine Figur geflogen wird oder einen anderen Style. Durch den ganzen Informationsinput nimmt man sich (angepasst zum Flugstil und Level) das mit, was einem noch gefehlt hat.

■ Kennst du sowas wie Nervosität oder Angst? Zum Beispiel im Wettbewerb?

Ja, auf jeden Fall. Ich bin extrem nervös, wenn ich einen Wettbewerb fliege. Ich tue mich schwer, wieder ruhig zu werden. Mein Kreislauf sinkt ab. Doch wenn ich starte, bin ich total fokussiert. Mein Geheimtipp ist, beim Rausfliegen etwas Zuckerhaltiges zu trinken. Denn es dauert manchmal recht lange, bis wir endlich starten können.

■ Wie überbrückst du diese Zeit, was machst du in den Stunden, damit dein Erregungsniveau genau im richtigen Bereich liegt?

Ich laufe gerne etwas rum und unterhalte mich mit anderen oder mache ein Powernap. Ich habe was zu trinken dabei, damit ich nicht so dehydriert bin.

■ Du hast gesagt, wenn du einmal in der Luft bist, bist du total fokussiert und kannst dich wirklich auf das Fliegen konzentrieren. Wie schaffst du das?

Keine Ahnung. Ich weiß eigentlich gar nicht, wie ich das hinkriege. Ich weiß nur, wenn ich rausfliege, denke ich ganz gerne an Leute, die ich gern habe. Also das mache ich am meisten. Dann denke ich auch, okay, ich habe jetzt trainiert und ich weiß auch nicht, wie gut ich sein werde. Aber ich möchte der Jury jetzt zeigen, was ich kann und gebe mein Bestes.

Das ist vielleicht eine meiner Stärken, dass ich immer recht gut den Run hinkriege. Einmal ist es nicht so gelaufen, das hat mich dann auch komplett aus der Fassung gebracht. Doch meistens hat es sehr gut geklappt.

Ich denke, ich bin eins mit meinem Schirm. Ich schaue meinen Schirm an und ich denke an den Trick. Dann wechsele ich auch schnell zum nächsten Trick. Während der Ausführung kann ich über den Trick nachdenken und überlegen, was ich als nächstes tue. Wenn ich improvisieren muss, habe ich noch die Möglichkeit zu überlegen, welche Alternativen möglich sind.

■ Akrobatik-Fliegen kostet mit den Reisen und den Trainings ziemlich viel Zeit und Geld. Wie schaffst du es, langfristig motiviert zu bleiben und den Willen aufrechtzuerhalten, dass du über einen langen Zeitraum einfach dranbleibst und weitermachst?

Es ist diese Neugier. Ich glaube, weil ich sehe, welche Möglichkeiten wir haben, möchte ich das auch erreichen. Mein Freund Kevin fliegt noch viel extremer als ich. Wenn ich ihn sehe, dann denke ich mir, das sollte doch auch für mich möglich sein. Letztes Jahr im Oktober habe ich den Twisted Rhythmic gemacht und ich habe gar nicht geglaubt, dass ich das überhaupt mal machen werde.

Ich bin einfach froh, dass das alles geht. Ich bin überzeugt, dass, egal in welchem Level jemand gerade ist, alles erreicht werden kann.

■ Für mich hört sich das an, als wenn es dich motiviert, immer etwas dazuzulernen.

Ich weiß nicht, ob der Sport irgendwie süchtig macht, aber ich fühle mich lebendig und ich bin beim Akrobatik-Fliegen auch sehr im Moment. Ich denke während des Fluges an keine Probleme. Für mich ist es auch die beste Angsttherapie. Speziell das Wettbewerbsfliegen hilft mir, meine starke Seite aus mir herauszuholen und mich mit mir verbunden zu fühlen, ich bin nicht immer so selbstbewusst. Es ist wie ein Spiel: Frustration, Neugier, Erfolgsgefühl, Geduld, Dankbarkeit...

Vielleicht habe ich dadurch einfach auch ein Ziel bekommen, was ich in meinem Leben machen will. Aber natürlich müsste ich mal darüber nachdenken, was ich denn noch machen könnte außer Akrobatik-Fliegen. Fliegen sollte ja auch keine Flucht sein. Es bleibt eins meiner Lieblings-Hobbys und ich schaue noch, wie es weitergeht.

■ Wie viele Flüge im Jahr machst du?

So ca. 600 Flüge, andere Akrobatik-Piloten machen noch deutlich mehr.



■ Du hast gesagt, alles ist möglich. Denkst du, dass Frauen einen Vor-/Nachteil beim Akrobatikfliegen haben?

Ich glaube, wir können das Gleiche fliegen wie die Männer. Ich glaube, was uns vielleicht einfach von unserer Natur aus ein bisschen zurückhält, ist, dass wir vom Kopf her vorsichtiger sind oder irgendwie das Gefühl haben, wir müssten auf uns noch mehr aufpassen. Vom körperlichen haben wir vielleicht einen Nachteil. Obwohl es auch leichte männliche Piloten gibt. Männer haben etwas längere Arme. Ein Hindernis könnte noch das Kraft-Last-Verhältnis sein. Das habe ich gemerkt, als ich im Tandem eine Acrofigur fliegen wollte. Ich konnte den Tandemgleitschirm kaum abreißen.

Als Frau musst du Krafttraining machen, ansonsten muss alles durch Technik ausgeglichen werden. Mit etwas mehr Kraft können manche Manöver leichter durchgeführt werden.

Dafür, so scheint es, haben viele Frauen etwas mehr Feingefühl. Das beobachte ich zumindest. So haben beide Geschlechter ihre Vor- und Nachteile.

■ Welchen Tipp hast du für jemanden, der mit dem Akrobatik-Fliegen anfangen möchte? Auf was sollte er unbedingt achten?

Ich finde es wichtig, dass Piloten mit dem Material fliegen, mit dem sie sich wohlfühlen. Je wohler man sich mit der Ausrüstung



fühlt, desto besser fliegt man. Ein guter Anfang ist, mit dem eigenen A- oder B-Schirm zu fliegen. Und wenn es dann mit dem Helikopter super gut klappt, kann man immer noch auf einen speziellen Akrobatikschirm wechseln. Hilfreich ist, sich mit einer Community zu verbinden. Wer sich mit anderen vernetzt und austauscht, lernt einfach viel schneller. Es ist faszinierend, wie schnell manche Neulinge sich verbessern, da muss ich schauen, dass ich dran bleibe.

■ Was sind denn deine Ziele für dieses Jahr?

Ich war ja inoffizielle Weltmeisterin in 2021, deswegen habe ich gedacht, warum sollte ich nicht probieren, dieses Jahr das „offiziell“ hinzukriegen. Dieses Jahr wird es auf jeden Fall ein Frauenpodium geben, weil sich die Regeln geändert haben.

■ Dann ist das angestrebte Ziel, offizielle Weltmeisterin zu werden?

Genau. Dieses Jahr wird es super spannend. Denn es gibt drei Frauen auf einem ähnlichen Level.

■ Ich wünsche dir ganz viel Erfolg, dass du deine Ziele erreichst, die du dir gesteckt hast und weiterhin viel Spaß beim Fliegen. Danke dir!

Wer mehr über Gabi Fonck wissen will: gabifonck auf Instagram



Psychologische Analyse

Mentale Vorbereitung neuer Manöver

Gabi hat im Interview schön beschrieben, wie sie sich mental auf neue Flugmanöver vorbereitet. Eine mentale Vorbereitung sollte in fünf Schritten ablaufen:

Anweisung:

Gabi beschrieb, wie sie sich zunächst Videos über das Manöver ansieht. Sie sieht sich die Videos mindestens dreimal an. Beim ersten Mal achtet sie auf die Bewegungen des Schirms, beim zweiten Mal auf die Körperposition des Piloten und beim dritten Mal auf die Armbewegungen. Anschließend unterhält sie sich mit Piloten, die das Manöver bereits beherrschen.

Beschreibung:

Im nächsten Schritt versucht sie, das Gesehene und Gehörte in ihre eigene Vorstellung zu übertragen. Sie hat nun eine Idee vom Ablauf des Manövers in ihrem Kopf.

Verinnerlichen:

Hierüber hat Gabi nichts explizit beschrieben, doch ich bin mir sicher, dass auch sie sich den Ablauf im Kopf immer wieder vorstellt und vielleicht vor dem Start den Ablauf nochmals leise vorspricht. Das wären Wege, um den Ablauf zu verinnerlichen.

Knotenpunkte setzen:

Wie Zwischenüberschriften in einem Text lässt sich jeder Ablauf strukturieren, damit wir uns leichter im Ablauf entlanghangeln können und nichts im Prozess vergessen.

Visualisieren:

Abläufe können mehrfach wie ein Kinofilm vor dem inneren Auge ablaufen, bis wir ganz sicher im Ablauf sind. Mental können die Abläufe verlangsamt werden, um sich einzelne Details noch besser einzuprägen oder es kann auch „vor- und zurückgespult“ werden, um sich auf bestimmte Aspekte im Ablauf zu fokussieren.

Nach dieser mentalen Vorbereitung geht es darum, das Manöver in der Realität umzusetzen. Sollten einzelne Aspekte nicht funktio-

Bergungskosten weltweit absichern!



Foto: Shutterstock



Versicherungsantrag
auf 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, unter 08022-9675-0 oder unter info@dhvmail.de



nieren, kann nach dem Flug reflektiert werden, warum bestimmte Dinge nicht geklappt haben. Dafür eignet sich zum Beispiel das Flugbuch für mentale Stärke von WinMental.

Handlungspläne:

Wenn ein Flugmanöver mal nicht so klappt wie erhofft, hat Gabi Handlungspläne vorbereitet, die ihr helfen, in der Situation gut zu reagieren. In der Motivationspsychologie ist bekannt, dass Ziele eher erreicht werden, wenn sich Menschen auch mit den Hindernissen auseinandersetzen und sich dafür Pläne machen. Es ist also sinnvoll, sich im Vorfeld zu überlegen, was alles auf einen zukommen könnte, und sich dann einen wenn-dann-Plan für die jeweilige Situation zu überlegen. Der kann anschließend wie Flugmanöver mental eintrainiert werden. Tritt die Situation dann ein, haben wir einen Plan und können diesen auch anwenden. Die Wahrscheinlichkeit, situationsangemessen zu reagieren, steigt. Noch besser ist es natürlich, diese Handlungspläne auch real zu trainieren. Dafür sind Sicherheitstrainings hilfreich, um verschiedene Situationen auch mal real zu erleben.

Doch nicht jede Situation lässt sich zuvor real üben. Dann ist es sinnvoll, wenigstens einen Plan dafür zu haben, was zu tun ist, wenn etwas eintritt. Unvorhergesehene Situationen gibt es immer wieder beim Fliegen. Auch Gabi hat berichtet, dass sie gelegentlich „überrascht“ ist. Bekommen wir mit, dass jemand anderes eine solche Situation erlebt hat, können wir uns überlegen – idealerweise im Austausch mit anderen – was in dieser Situation sinnvoll gewesen wäre und können für uns selbst einen Handlungsplan genau für diese Situation erstellen. Wir müssen ja nicht jede Situation selbst erleben, um uns darauf vorzubereiten. Idealerweise erarbeiten wir solche Pläne schriftlich. Beim schriftlichen Verfassen von Handlungsplänen wird uns die Systematik noch deutlicher und es fällt eher auf, wenn noch etwas unklar ist. Außerdem können wir an verregneten Tagen immer mal wieder in unseren schriftlich verfassten Handlungsplänen blättern und durchlesen (verinnerlichen), was unser Plan ist, wenn bestimmte Situationen eintreten. Je öfter wir das tun, desto höher ist die Wahrscheinlichkeit, dass wir im Fall der Fälle angemessen reagieren.

Zielsetzung:

Als Wettbewerbspilotin spielen bei Gabi Ergebnisziele immer eine Rolle, doch das ist nicht der Hauptgrund, warum sie fliegt. Sie möchte sich stetig verbessern. Sie ist neugierig darauf, wie bestimmte Manöver funktionieren und möchte sie selbst erlernen. Es geht ihr also neben den Ergebnissen auch um ihre Werte, Weiterentwicklung, Befriedigung der Neugier und Durchhaltevermögen. Auf diese Weise lebt sie ihre eigenen Werte und erhält über einen langen Zeitraum ihre Freude am Fliegen. ▽



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



FLUGSAFARI NAMIBIA
GROUNDHANDLING & DÜNENSOARING
**FLUGSCHULE
SKY CLUB AUSTRIA**



TERMINE
2024/25 ↗

Genussfliegen am Gardasee

Wer zum Fliegen an den Gardasee fährt, hat meist Malcesine, den Monte Baldo und die Acrofliegerei im Sinn. Besonders am Südeinde finden sich aber noch andere, ansprechende Fluggebiete. Ein solches hat vor Kurzem nach 12-jähriger Pause wieder eröffnet.

TEXT UND FOTOS: STEFAN UNGEMACH



Alte Hasen kennen es noch: Das Fluggelände Prada Costabella, das am Südeinde des Monte-Baldo-Massivs vielseitiges Panoramafliegen erlaubt. Im Jahr 2010 musste die altmodische Seilbahn mit offenen Gitterkörben von Gesetzes wegen geschlossen werden, womit dann auch erst einmal Schluss mit der Fliegerei war. Zwei Jahre später wurde das Gesetz dahingehend geändert, dass historische Seilbahnen, regelmäßige technische Überprüfung vorausgesetzt, wieder betrieben werden durften, doch erfüllten die beiden Lifte die Auflagen nicht. Es dauerte weitere 10 Jahre, bis alle Genehmigungen und Baumaßnahmen abgeschlossen waren und die zweiteilige Bahn wieder Gleitschirmflieger auf den Berg befördern durfte.

Die Talstation der „Funivia Prada Bellacosta“ befindet sich wie

auch der dazugehörige Landeplatz auf rund 1.000 Metern Höhe. Von hier aus schwebt man im Korblift stehend zu zweit oder allein mit dem Gleitschirm zunächst ca. 550 Höhenmeter zur Mittelstation Ortigaretta, wobei man die Aussicht anders als in der großen Gondel unbeschränkt genießt. Hier kann man in der Mondini-Hütte einkehren, zum Gipfel hochwandern oder die zweite Etappe bis zur Endstation am Kamm auf 1.804 Metern Höhe mit dem Sessellift fahren. Die komplette Einzelfahrt kostet für Gleitschirmflieger 10 €, Fußgänger zahlen 14 €. Schon unterhalb der Bergstation könnte man nach SO-SW starten, doch ein kurzer Aufstieg über rund 120 Höhenmeter bringt einen an einer bewirtschafteten Hütte (Rifugio Chierogo) mit tollem Aussichtsbalkon vorbei auf riesige Wiesenhänge, von denen der Start nach S-SW selbst mit dem Tandem



Spektakulär: Blick von den Startwiesen über den Gardasee



Unbeschränkte Aussicht vom Korblift





leichtfällt. Das Gelände könnte von den Startoptionen her auch Menschenmengen wie am Startplatz von Malcesine bewältigen, doch hat man den Platz derzeit praktisch noch für sich allein – inklusive einer tollen Aussicht über den breiten Südteil des Gardasees. Nur ein paar Wanderer und wilde Ziegen kommen noch vorbei.

Sobald auch nur ein wenig Westwind ins Spiel kommt, kann man das Massiv problemlos abfliegen. Der Landeplatz liegt dann rund 1.000 Meter unter einem, was einiges an Thermiksuche und Panoramafiegen erlaubt – doch auch der offizielle Landeplatz von Malcesine ist von hier aus mit einer Gleitzahl von 1:6 erreichbar, die man mit Hilfe der „Ora“, dem seetypischen Südwind, problemlos erreicht. Tatsächlich kommt man in Malcesine ebenso hoch an, als wäre man vom Monte Baldo gestartet – allerdings hat man bis dahin einen tollen Flug am Relief erlebt. Für den Rückweg muss man allerdings oben bleiben – weiter unten sinkt man sonst unter Umständen in unlandbares Gelände. Wenn man die erforderliche Gleitzahl

zum Hauptlandeplatz im Auge behält, droht wenig Gefahr. Alternativ ist in Prada Costabella bei Südost und/oder ausreichend Thermik auch die Erkundung der steilen Ostflanke machbar. Falls das Herantasten an die Thermik nicht gleich funktioniert, kann man bei Misserfolg noch schnell hundert Meter tiefer um die Rippe herum zurück auf die Seite mit dem Landeplatz wechseln. Doch auch im Osten gibt es noch ein paar weitläufige Landeoptionen für Geübte, von denen aus man wieder zum Grat aufsteigen kann. Die eigentliche Stärke des Gebiets sind jedoch die Flugmöglichkeiten bei klarem Südwind, der den Start aus den Rippen des Monte Baldo bisweilen knifflig macht – hier hingegen trägt er einen zuverlässig bis zur Gipfelkette, deren erster markanter Punkt der 2.053 Meter hohe Cima Costabella ist, hoch.

Fliegen kann man wegen des hoch gelegenen Landeplatzes – den man vor der Auffahrt erst einmal zu Fuß ansehen sollte – im Gegensatz zu Malcesine bereits recht früh, denn der frühe Nordwind, der morgens statt der Gleitschirmflieger die Kitesurfer erfreut, kommt



Landeplatz, Talstation und Hotel

- 1 | Landeplatz
45°40'32.79" N, 10°47'02.11 E,
Höhe 1039 MSL
- 2 | Seilbahn mit Parkplatz
www.funiviedelbaldo.it/de/seilbahn-prada-costabella
- 3 | Hotel Edelweiss
<https://edelweiss-hotel.it>



Startoptionen

- 1 | Startmöglichkeit unterhalb
Bergstation (SW-SO, mittelschwer)
45°40'46.65" N, 10°48'59.13 E,
Höhe 1802 MSL
- 2 | Startwiesen ab 1965 MSL
(SW-S, leicht)

hier nicht so sehr durch. Das Gelände ist aber nicht nur für Piloten interessant. Eine Vielzahl von leichten bis mittelschweren Wanderwegen führt oberhalb der Baumgrenze um die Hütten herum und bis zum Monte Baldo. Für 25 € bekommt man eine Rundfahrkarte, mit der man den einen Lift hoch und rund 6 Stunden später mit dem anderen wieder herunterfahren kann. Freilich muss man dann noch zum Ausgangspunkt zurück gelangen, was mit dem Bus in 2 Stunden möglich sein soll – das haben wir aber nicht probiert.

An der Talstation befindet sich das Hotel Edelweiß, das neben Zimmern auch ein Restaurant mit einer kleinen, aber umso feineren rustikalen Speisekarte hat. Wer auf Pizza, Lasagne oder gar Schnitzel aus ist, wird hier nicht fündig – lokale Küche aus dem Trentino hingegen gibt es vom Feinsten. Die Wirtsleute sind sehr freundlich, sprechen auch englisch und etwas deutsch, und Restaurantgäste(!) dürfen auf Anfrage kostenlos im Wohnmobil am Parkplatz oder auf einem kleinen Wiesenstreifen daneben kampieren.

Insbesondere auf der Durchreise ist das kleine Fluggebiet jeder-

zeit einen Abstecher wert, und mehrere Flüge am Tag fallen wegen der unmittelbaren Nähe von Landeplatz und Talstation sowie der geringen Besucherichte sogar einfacher als am Monte Baldo. Einzig die Landeoptionen sollte man sorgfältig im Auge behalten, denn unterhalb der Talstation wird es auch hier – wengleich nicht ganz so dramatisch wie am oberen Ostufer – eng. Besondere Schwierigkeiten sind jedoch nicht zu erwarten, und das Panorama aus der Luft ist mindestens so spektakulär wie das vom Monte Baldo. ◀



DER AUTOR

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



Hoch über dem Pinzgau, im Hintergrund das Gföglglockner-Massiv

Pinzgau- XC für Einsteiger

In dieser fortlaufenden Serie werden besonders für Einsteiger geeignete Streckenfluggebiete im Detail vorgestellt. Einfach heißt dabei nicht, dass es langweilig ist, aber Außenlandeplätze, Talwinde und Leefallen sind gut zu bewältigen. Trotzdem ist das Panorama gewaltig. Im ersten Teil wird der Pinzgau vorgestellt.

TEXT UND FOTOS: BURKHARD MARTENS UND NINA-RENATE BRÜMMER

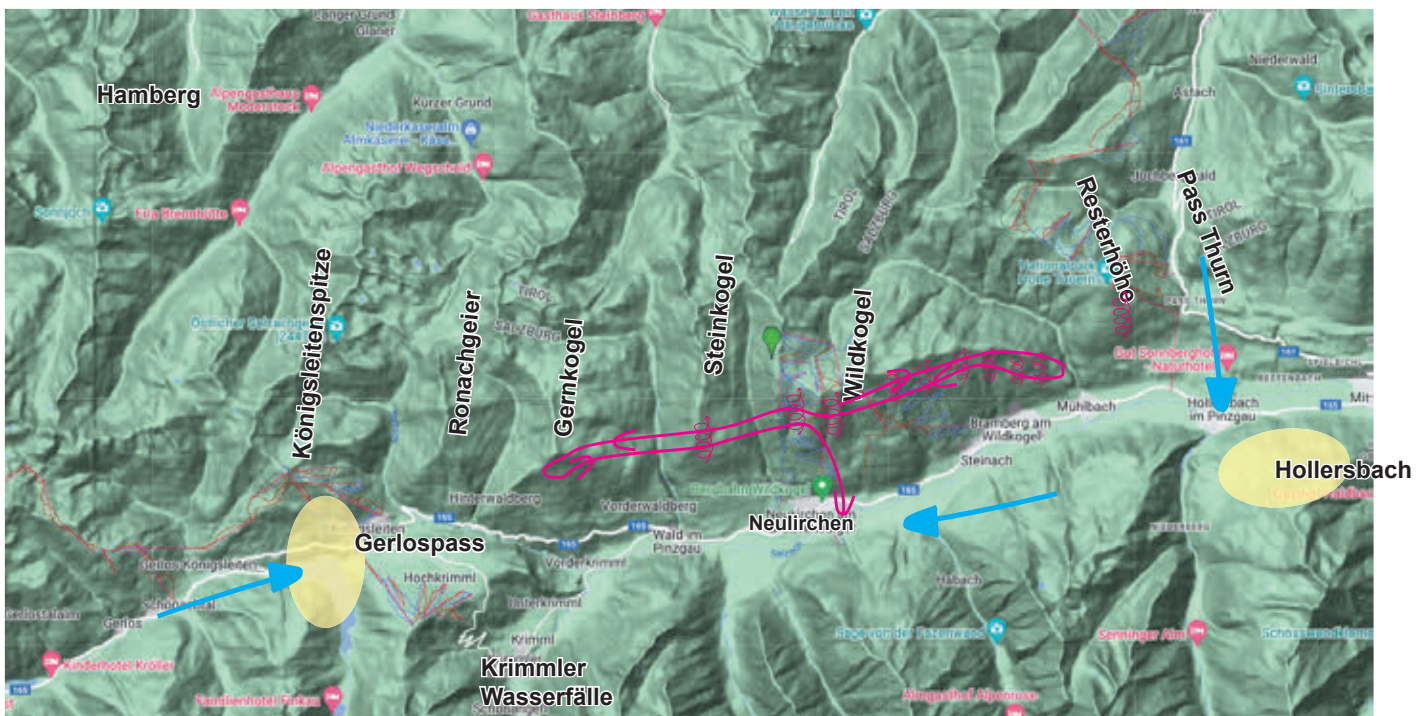
Der Pinzgau

Der Pinzgau ist eins der besten Streckenflug-Einsteigergebiete der Welt. Der berühmte „Pinzgauer Spaziergang“ ist dabei nur die Strecke von der Schmittenhöhe, Zell am See, bis zum Pass Thurn. Ist man über den Pass drüber, kommt im Westen der zweite ausgezeichnete Startplatz, der Wildkogel bei Neukirchen. Der Pinzgau bietet tolle Möglichkeiten, kleine und sehr große Flache Dreiecke zu fliegen. Es werden aber auch extrem große FAI-Dreiecke geflogen. Diese werden meist an der Schmittenhöhe, die Einheimischen sagen „Schmitten“, oder im Gasteiner Tal gestartet. Der berühmt-berüchtigte Bayerische Wind strömt am Nachmittag bis in den Pinzgau. Wenn er stark ist, womöglich noch mit nördlicher Höhenwindunterstützung, verursacht er an den am meisten beflogenen Südflanken ein starkes Lee. Wer das meist erst nachmittags spürt, muss sofort die Talseite wechseln und dort wieder Höhe aufbauen. Ist die Basis unter 3.000 m, sinkt man öfter bei der Querung des Pass Thurn in dessen starkem Nordwind. Hier muss dann ebenfalls schnell die Talseite nach Hollersbach gewechselt werden. Dort befindet sich ein toller riesiger Nachmittags-Startplatz.



Der Süd-Wiesenstartplatz vom Wildkogel ist unterhalb des Bergrestaurants und wird am Nachmittag meistens vom Bayerischen Wind überströmt. Streckenflieger sollten gegen 12.00 Uhr draußen sein. Der Hausbart steht vor dem Startplatz oder links an der Bergflanke. Schöne kleine Flache Dreiecke werden bis zum Gernkogel und zurück zum Wildkogel geflogen. Eine nette Verlängerung ist der Flug bis zur Resterhöhe und zurück.

Hier ist die Flugarena im Umfeld des Wildkogels zu sehen. Über oder in der Nähe des Gerlospasses steht eine Konvergenz.



Flugvorschlag für ein ca. 20 km Flaches Dreieck. Einfache Flugverlängerungen bei hoher Basis sind möglich über den Ronachgeier zur Königsleitenspitze und weiter. Ebenso wie weiter nach Osten über die Resterhöhe und dann bei guten Bedingungen über den breiten Pass Thurn hinweg in die berühmteste Rennstrecke den „Pinzgauer Spaziergang“. Siehe nächstes Bild. Blau die Talwindpfeile. Gelb: Konvergenz und Soaringgebiet
Quelle: ThermiXC, Kartendaten © 2024GeoBasis-DE/BKG (©2009), Google



Viele Streckenflugeinsteiger lernen hier das „sich vom Berg lösen“. Von der Schmittenhöhe fliegt man zum Pass Thurn, dreht kurz vorher um und fliegt zurück. Das sind immerhin fast 40 km als Flaches Dreieck. Vom Wildkogel fliegt man Richtung Gerlos und zurück. Verbindet man diese Strecken, erhält man ein 80er Flaches Dreieck. In Hollersbach wird nachmittags im Pass-Thurn-Wind (dieser kann bis ca. 2.300 m NN hoch reichen) gestartet, es wird hochgesort und thermisch die südliche Talseite auf den Westflanken der Gebirgsausläufer abgeflogen. Der Pass Thurn ist die Schlüsselstelle dieser Strecke. Ist die Basis über 3.500 m hoch, spüren die Gleitschirmflieger den Pass-Thurn-Wind nicht. Drachen reicht schon deutlich weniger Höhe. Kommt man vom Wildkogel zum Pass Thurn, wird an der Resterhöhe nochmal maximale Höhe aufgebaut. Diese ist zwar oft (besonders nachmittags) vom Wind umspült und der Bart von unten manchmal schwer zu finden, aber wenn man hier nicht hoch ist, kommt man nicht rüber. Quert man von Osten kommend, dreht man an der Resterhöhe auf, falls man den Bart findet. Wenn nicht, wird sofort weiter zum Wildkogel geflogen, hier ist man vom Pass-Thurn-Wind geschützter und kann leichter wieder aufdrehen.

Quelle: ThermiXC, Kartendaten © 2024GeoBasis-DE/BKG (©2009), Google

ANZEIGE

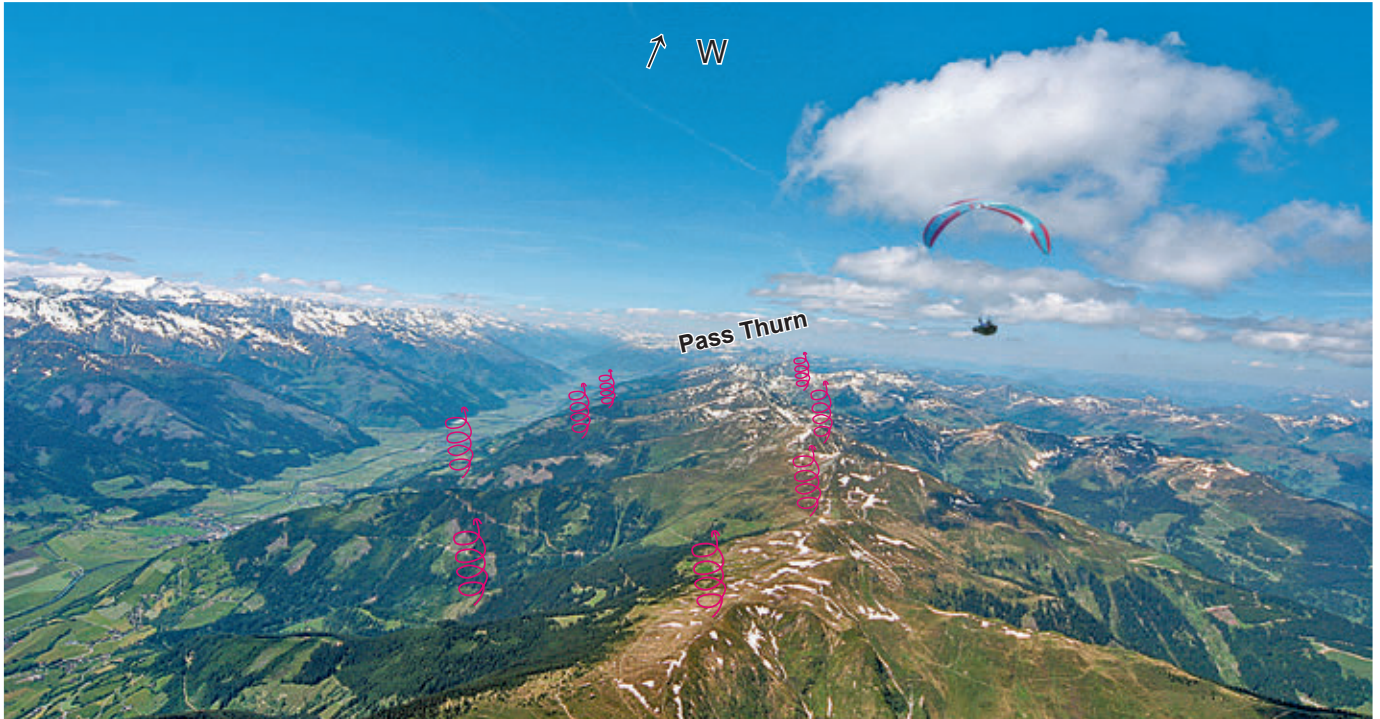
FLYMASTER
LIVE DS
www.flymaster.de

FLYMASTER LIVE DS

PARTNER
Red Bull
Xalesi
PARAGLIDING WORLD CUP



Die Querung über den Pass Thurn von Ost nach West.



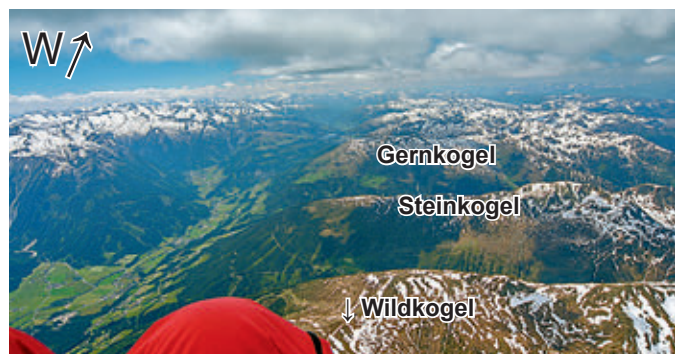
Der Pinzgau, der Blick geht nach Westen, das Foto ist auf Höhe Schmittenhöhe aufgenommen. Jetzt sieht man, warum das Gelände so optimal ist. Es ist ein Ost-West ausgerichtetes Tal mit einer bis zum Pass Thurn durchgehenden Bergkette. Oft stehen Wolkenstraßen darüber. Viele Landeplätze und Hauptverkehrswege erleichtern das Zurückkommen.



Mehrere Startplätze stehen auf der Schmitten zur Verfügung. Direkt an der Bergstation kann man nach Nordwesten oder Südosten starten. Der Gleitwinkel vom Südoststart zur thermischen Südflanke beim Südstart ist recht flach. Für Drachen reicht es, für Gleitschirme ist es manchmal knapp, dann ist es besser, man geht gleich zum Südstart. Bei schwachem Nord- oder Westwind ist der NW-Start besser geeignet. Nach dem Start wird auf die Südseite geflogen und dort in schwacher Leethermik aufgedreht, das ist normalerweise auch für Streckenflugeinsteiger kein Problem. Wenn der Wind aber stark aus nördlichen Richtungen weht, kann man zwar starten, fliegt dann aber besser nicht ins Lee!

Der Hausbart steht genau westlich vom Südstart. Wenn nicht, wird genau über der Verlängerung des rechten Gratausläufers Richtung Tal gesucht. Beim Abfliegen des Pinzgauer Spaziergangs gibt es mehrere Flugrouten, siehe Bild oben. Ist man sehr hoch, wird über den Gipfeln geradeaus geflogen. Leider ist das auch hier nicht immer der Fall. Wenn man tief kommt, sucht man die Bärte über den Gebirgsausläufern. Je höher man kommt, desto mehr kann man an der hinteren Kette fliegen. Ist die Basis eher tief, fliegt man von Ausläufer zu Ausläufer. Diese Flugtaktik ist im Thermik- und Streckenflugbuch umfassend beschrieben.

In Bildmitte liegt der Gerlospass, unter dem Piloten ist der Wildkogel, der Blick geht nach Westen zum Zillertal.





Der Pinzgau mit Blick nach Osten, das Foto ist auf Höhe Wildkogel aufgenommen. In der Bildmitte links liegt die Resterhöhe vor dem Pass Thurn. Die Bergkette im Süden ist der Alpenhauptkamm mit den beiden Giganten Großvenediger, dieser liegt dem Wildkogel gegenüber und dem Großglockner, der im Süden der Schmittenhöhe liegt. Die Flachen Dreiecke oder Ziel-Rück-Flüge ohne Talseitenwechsel finden nur auf der sonnenbeschienenen Talseite links im Bild statt. Das Fluggelände links hat eher lieblichen Charakter, fliegt man dagegen auf der Südseite (Nordflanken) werden die Berge steiler, schroffer und gewaltiger. Einsteiger sollten nicht zu tief in den Seitentälern der Südseite herumfliegen.

Flugverlängerungen für Profis nach Osten

Sieht man sich die Verlängerung des Pinzgaus nach Osten ins Ennstal an, fällt sofort auf, dass diese Rennstrecke quasi kein Ende findet. Der gelbe Track, am Fulseck in Dorfgastein gestartet, ist ein 300er Flaches Dreieck, genauso wie der grüne Flug, der von der Schmitten gestartet ist (beide Flüge mit Drachen geflogen). Die Talsprünge werden im Ennstal breiter und es ist etwas schwieriger als im Pinzgau. Es ist aber immer noch eine sehr gute Streckenflugarena.

Das Ennstal mit dem tollen Bischling am Tennengebirge ist im Fluggebiet Nr. 16 erläutert siehe „Das Thermik- und Streckenflugbuch“.



ANZEIGEN

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

Alle Preise inkl. Rückversand

GLEITSCHIRMSERVICE ROTH

www.gleitschirmservice-roth.de
Kemptenerstr. 49 | 87629 Füssen | Tel. 0170-9619975

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

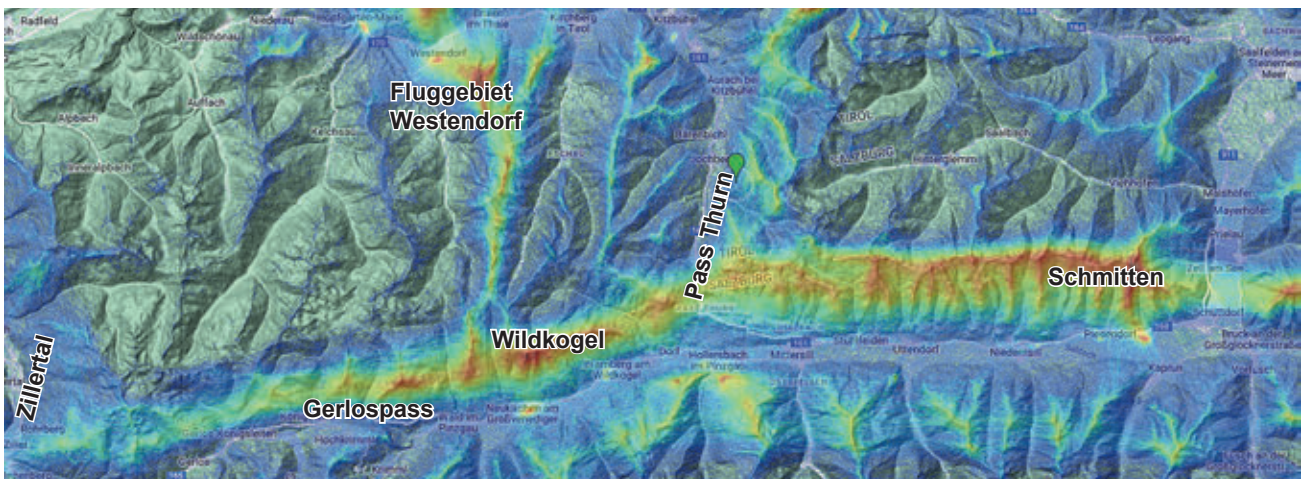
Para42

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

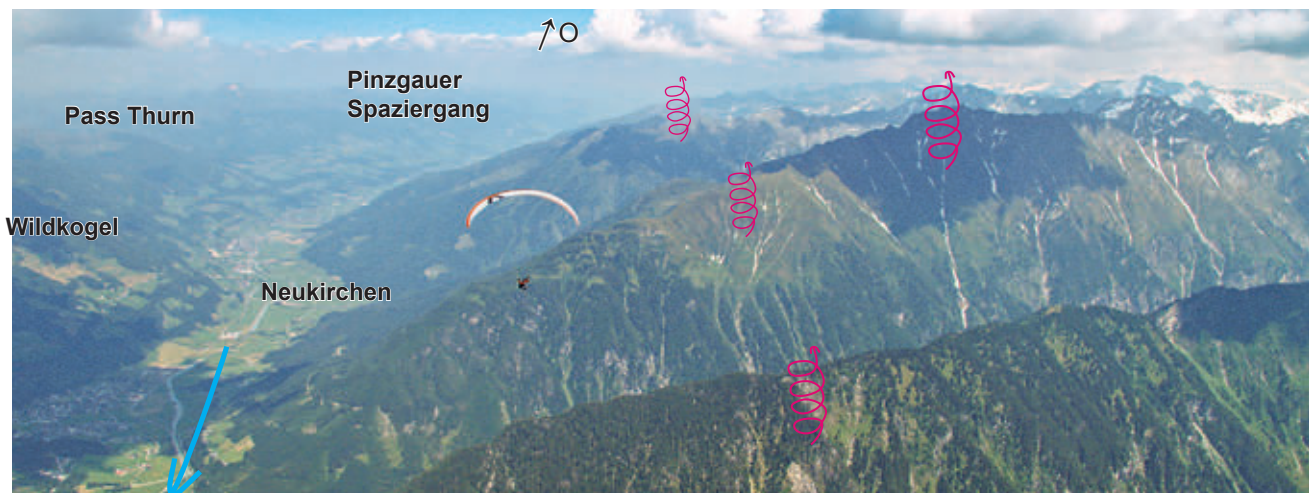
+49-(0)1796781958
info@para42.com
www.para42.com



Hier sind die Lufträume mit den maximal erlaubten Flughöhen zu sehen.
 Quelle: ThermiXC, Kartendaten © 2024GeoBasis-DE/BKG (©2009), Google



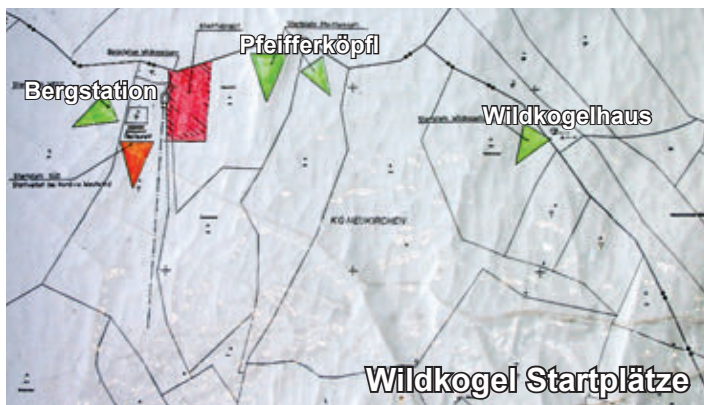
Die zum Bild oben dazugehörige Skyway-Karte. Einzelne Flüge sind als blaue Linien eingezeichnet, je mehr dieser Linien übereinander liegen, umso gelber und dann rötler wird es. Die Flüge werden vom Wildkogel oder der Schmittenhöhe gestartet. Die Flächen Dreiecke sind individuell vergrößer- oder verkleinerbar. Nachmittags wird auf der südlichen Talseite geflogen. Die Westflanken produzieren gute Thermik, aber Achtung: sinkt man in den Talwind, kommt man ins Lee. Dann sofort auf die Nordflanke ausweichen.
 Quelle: ThermiXC, Kartendaten © 2024GeoBasis-DE/BKG (©2009), Google



Ein Ausschnitt aus der südlichen Talseite. Hier sind die Berge wesentlich schroffer und beeindruckender. Am Nachmittag stehen die Thermiken alle auf den schön angestrahlten Westflanken, unten im Tal weht aber der Ostwind! Wer hier tief kommt, dreht erst auf der Ostflanke, dann auf der Nordseite mühsam hoch, bevor er über den Talwind in die gute Thermik der Westseite einsteigen kann.



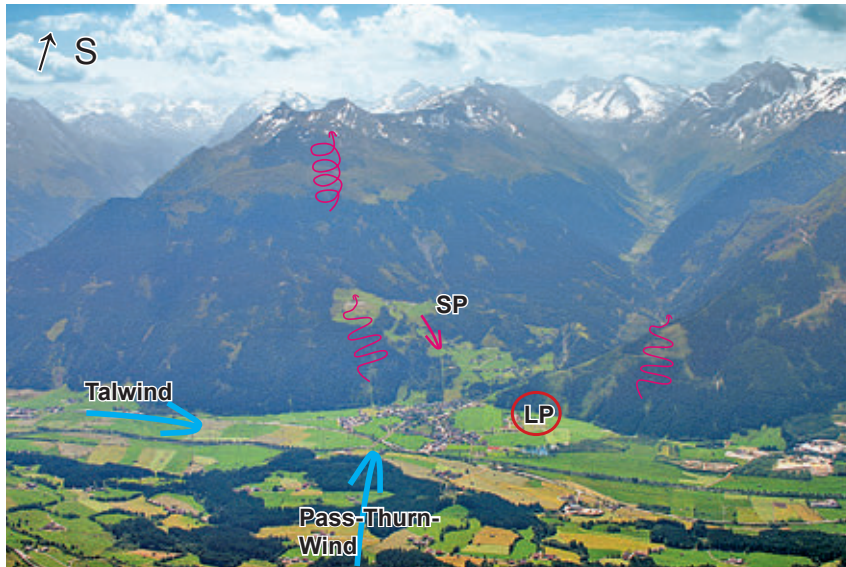
Der Wildkogel. Mehrere Startplätze stehen zur Verfügung, der Hauptstartplatz ist unter dem Restaurant. Die Thermikquellen stehen alle auf den Rippen, die nach Süden hinunter laufen. Unten die Infotafel an der Bergstation und der Landeplatz in Neukirchen neben den Tennisplätzen.



Schmittenhöhe



Die Hausbartsituation an der „Schmitten“. Die Hausbarte stehen zuverlässig über dem Grat, der vom Südstart Richtung Tal herunterläuft. Er wird auch bei einem Start nach Norden angeflogen. Der Südgrat ist dann im leichten Lee, aber meistens ist es nicht sehr bockig. Bei starkem Nordwind wird hier nicht geflogen.



Hollersbach

Hollersbach ist fast so bekannt wie die Schmittenhöhe. Es liegt im Pinzgau, genau gegenüber dem Pass Thurn. Man kann hier gegen den nördlichen Pass Thurn-Wind starten und auf der großen Wiese beim Berghof toplanden, Brotzeit machen und weiter fliegen. Es ist aber auch die Auffangstation für alle, die bei der Pass-Thurn-Querung herunter gewaschen werden. Östlich vom Startplatz kann man hochsoaren und oben raus thermischen Anschluss bekommen.

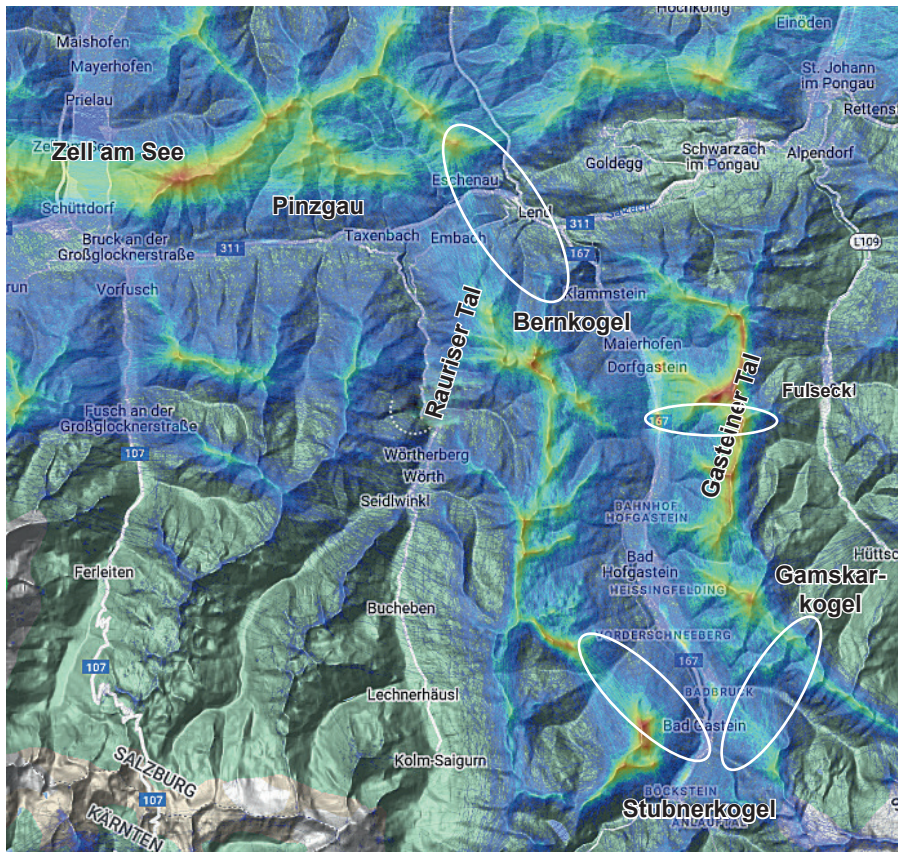


Der Startplatz in Hollersbach ist nur ca. 350 m über dem Tal. Aber durch den anstehenden Wind an guten Streckenflugtagen kann hier sicher Höhe gewonnen werden. Der Landeplatz neben dem Badensee ist eingezeichnet.

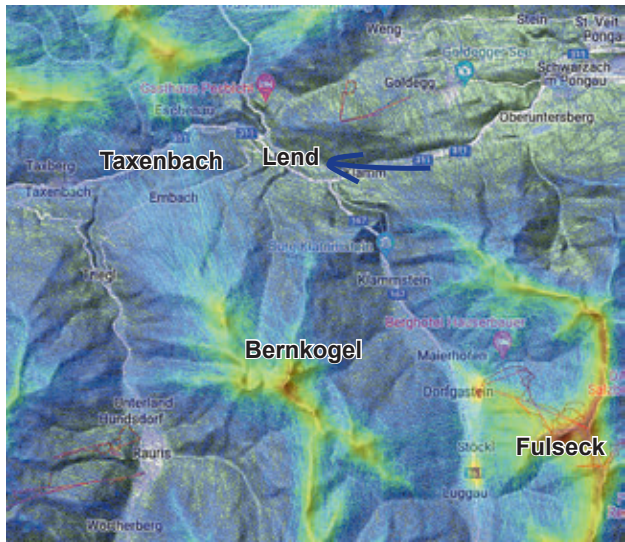
© NINA BRÜMMER



Hollersbach mit dem Startplatz Berghof. Im Pinzgau werden viele Wettkämpfe ausgetragen. Die besten Monate sind Mai bis Juli. Bei stärkeren Nordlagen fliegt man hier nicht oder fährt ins besser vor Nordwind geschützte Drautal auf der Alpensüdseite (Gebiet 18 im „Das Streckenflugbuch“).



Das Gasteiner Tal ist ein tolles Fluggebiet, es ist für Streckeneinsteiger gut geeignet. Am Fulseck kann gut nach Westen gestartet werden, was für frühe Starts natürlich schlecht ist, aber nachmittags hervorragend. Drachen haben dort eine Rampe nach Osten. Für Gleitschirmflieger ist der Oststart eher anspruchsvoll. Vom Fulseck können Streckeneinsteiger schön das ganze Tal auf und ab fliegen. Ein kleiner Landeplatz vom Fulseck ist neben der Talstation in Dorfgastein oder südlich von Dorfgastein neben der Hauptstraße. Piloten gehen besser an den Stubnerkogel, wenn sie früh starten wollen. Der Stubnerkogel ist ein ausgesprochener Frühstarterberg. Er ist für Südwind anfällig, dann startet man besser im Pinzgau oder am Bischling (Gebiet 16 im Streckenflugbuch), ansonsten bietet er Startplätze von West über Nord bis nach Südost. Vom Stubnerkogel bietet es sich an, das Tal über den Ostflanken hochzufiegen und dann in den Pinzgau zu queren. Am Stubnerkogel kann ca. 1 bis 1,5 Stunden früher thermisch geflogen werden als an der Schmittenhöhe! Der Landeplatz am Stubnerkogel liegt südlich von Bad Gastein neben der Hauptstraße am Fußballplatz. Der Hausbart steht an der Ostflanke, nach dem Start gleich rechts ums Eck.



Für alle Streckenpiloten die im Gasteiner Tal fliegen und dieses verlassen wollen, stellt sich die Frage, wie man am besten in den Pinzgau kommt. Die Piloten vom Stubnerkogel fliegen meist auf der westlichen Talseite des Gasteiner Tals und queren relativ leicht über Bernkogel, Taxenbach nach Norden. Die Piloten, die von der Fulseckseite des Gasteiner Tals kommen queren mit deutlich größerem Tal-sprung über Lend nach Nordwest in den Pinzgau, das ist schwieriger.

ANZEIGEN

Performance Center **HOTSPORT.de** Frankfurt Ronneburg

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

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

Sicherheitstraining, Streckentraining, Technik, Refresher Kurse, Motorkurse

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

Gleitschirm Werkstatt

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

Checks - Reparaturen - Retter packen - Verkauf - Tandemflüge

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

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



Hoch über dem Stubnerkogel, die Flugroute in den Pinzgau ist eingezeichnet.

Ab Mai 2024 steht ein neuer Landeplatz in Piesendorf zur Verfügung. Dieser befindet sich westlich vom Schwimmbad und ist aus der Luft deutlich erkennbar. Aufgrund der eingeschränkten Größe ist der Landeplatz nicht für Fluganfänger empfohlen!

Bitte unbedingt die aktuellen Infos auf: www.ikarus-pinzgau.com/fluggebiete anschauen. Die Haltestelle der Pinzgauer Lokalbahn befindet sich in unmittelbarer Nähe und Parkmöglichkeiten sind gegeben.

Das Hinkelsteinbad (www.piesendorf.salzburg.at/Hinkelsteinbad) bietet eine tolle Möglichkeit, sich nach dem Fliegen abzukühlen oder sich auf ein Landebier zu treffen.

Bilder mit freundlicher Genehmigung von www.icarus-pinzgau.com





Xema²
light

Das neue, leichte
Wendegurtzeug



icaro-paragliders.com



Infos

Alle Start- und Landeplätze sind auch für Drachenflieger geeignet.
Alle erwähnten Fluggebiete des „Streckenflugbuchs“ stehen zum kostenlosen Download als PDF auf der Homepage www.Thermikwolke.de bereit.

Schmittenhöhe, Zell am See ($\Delta H = 1.100 \text{ m}$)

Der Startplatz ist im Bild beschrieben, der Landeplatz (780 m) ist im Bild links.

Weitere SP und LP in der Burnair.app

Seilbahn: www.schmitten.at Tel. +43-(0)6542-789-211

Flugschule: www.flugschule-pinzgau.at

Es wird bald einen neuen Startplatz an der Resterhöhe neben der Bergstation der Seilbahn geben. Infos dann von der Flugschule. Tel. +43-(0)664-5135760

Tourismus: www.schmitten.at

Club und Infos: www.ikarus-pinzgau.com

Gute Infos zum Flugberg, Landeplätzen und zum Ausweichgebiet Biberg, wenn die Bahn steht.

Wildkogel, Neukirchen ($\Delta H = 1.250 \text{ m}$) Der Südstartplatz ist am Anfang zu sehen, der Weststartplatz ist neben dem Bergrestaurant. Der Landeplatz (850 m) liegt in Neukirchen bei den Tennisplätzen in der Nähe des Badesees.

Seilbahn: www.wildkogelbahnen.at Tel. +43-(0)6565-6405

Flugschule: siehe oben bei Schmittenhöhe

Tourismus: www.neukirchen.at Tel.: +43-(0)6565-6256

Club: www.wildkogelfalken.at Gleitschirm Flieger Club Hohe Tauern

Tolle Internetseite mit vielen Detailinfos für die Fluggebiete Wildkogel und Hollersbach.

Ein neuer Club ist im Aufbau: www.gfc-hohetauern.at

Hollersbach ($\Delta H = 350 \text{ m}$)

Zum Startplatz fährt man durch Hollersbach durch, immer der Beschilderung Berghof folgen, dort gibt es die Landekarte.

Flugschule und Club: siehe Wildkogel

Tourismus: www.hollersbach.at

Stubnerkogel und Fulseck im Gasteiner Tal ($\Delta H = 1.200 \text{ m}$)

Die Start- und Landeplätze sind im Bild beschrieben, oder toll übersichtlich in der burnair.map

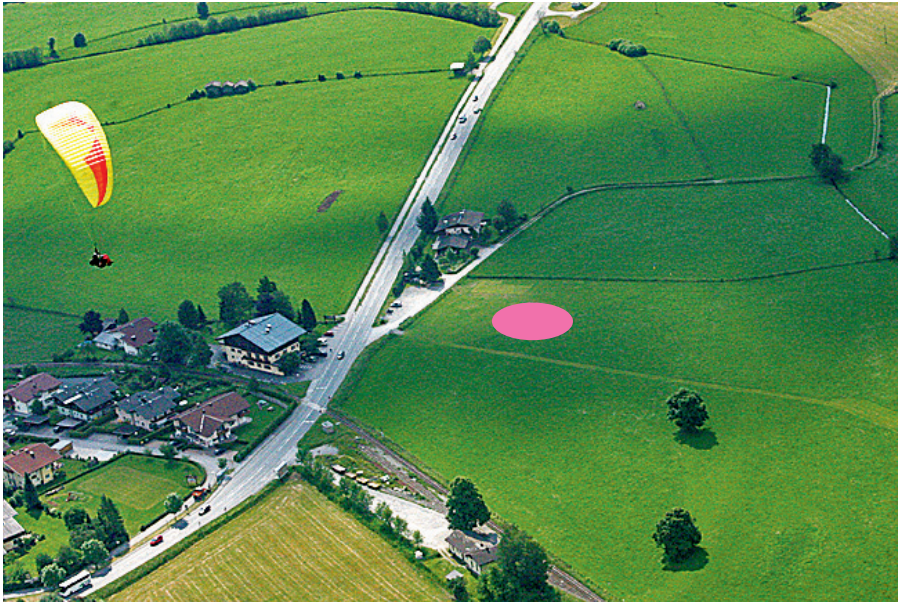
Tourismus und Seilbahn: www.gastein.com

Club: Auf Facebook: Fliegerclub Gastein

Tipp:

Das Fluggebiet Wildkogel ist im "DVD-Fluggebieteführer", dieses Video kann kostenlos auf dem Youtube Kanal von Burkhard Martens angeschaut werden. Start- und Landeplätze sind gut zu erkunden mit der

www.burnair.cloud oder burnair.map



Die Grundlage dieses Artikels ist dem „Thermik- und Streckenflugbuch für Gleitschirm- und Drachenfieger“ entnommen. Das Buch ist im DHV Shop für 59,95 € erhältlich.

Der große alte Landeplatz von der Schmittenhöhe war in Fürth, er ist nur noch ein Ausweichlandeplatz. Zur Schmittenhöhe-Seilbahn fährt ein Bus, am Busbahnhof in Zell muss man umsteigen. Südlich von Zell am See ist ein kleiner Flugplatz, deshalb muss der Landeplatz tief aus Norden angefliegen werden. Das Beschränkungsgebiet des Flugplatzes muss beachtet werden, Infos dazu gibt es am Landeplatz.



DER AUTOR

Burkhard Martens ist auch nach 35 Jahren intensivster Fliegerei immer noch begeistert vom Gleitschirmfliegen, er ist Autor der Weltbestseller "Das Thermik- und das Streckenflugbuch". Infos zu ihm unter www.thermikwolke.de

ANZEIGEN

Gleitschirmreisen

BLUE SKY  **FLIEGEN MIT FREUNDEN**
www.bluesky.at · Tel. +43 4842 5176

Sicherheitstraining am Idrosee – buche jetzt:
flugschule-freiflug.de





Freiflug
 Paragliding Performance Center



Herbstausflug

Alle Jahre wieder findet im September in St.Hilaire der Coupe Icare, das weltweit größte Fliegerfest, statt. Wenigstens einmal im Fliegerleben sollte man sich diesen Termin in den Kalender schreiben, denn hier gibt es nun wirklich Besonderes zu sehen. Dazu haben wir einige Reise- und Flugtipps zusammengestellt.

TEXT UND FOTOS: STEFAN UNGEMACH

Coupe Icare bedeutet sechs Tage lang: Eine große Ausstellung (IcareExpo), ein vorgeschaltetes Gleitschirm-Festival, ein renommiertes Outdoor-Filmfest (Icare Cinema), fliegerische Vorführungen von Acro bis Wingsuit, Straßenkünstler, Gleitwettbewerb, Live-musik (und die Franzosen wissen, wie man die Bude rockt) sowie

das berühmte Verkleidungsfliegen, bei dem so abenteuerliche wie fantasievolle Kreationen unter Gleitschirmen zum Fliegen gebracht werden. Nicht ohne Grund kommen hier alljährlich Zehntausende Besucher zusammen.

Der 51. Coupe Icare findet vom 17.-22.September 2024 in St.Hilaire du Touvet, ein kleiner Ort in der Nähe von Grenoble auf einem



Feststimmung in der Luft...

...und am Boden

rund 750 Meter über der Talsohle gelegenen Plateau, statt. Hier liegen das Festivalgelände mitsamt den Startplätzen, gelandet wird im Tal bei Lumbin, wo ebenfalls die ganze Zeit über Veranstaltungen stattfinden – insbesondere die morgendlichen Ballonstarts im Bodennebel sind am Wochenende ein Highlight für Frühaufsteher.

Die Anfahrt aus Deutschland verläuft in der Regel über die Schweiz (Basel oder Zürich), dann Genf und Annecy. Dort kann man ruhig einen Zwischenhalt zum Fliegen einplanen: Um die Jahreszeit ist die Luft einfach und das Panorama wunderschön. Von Doussard aus ist man dann in rund zwei Stunden im Grésivaudan, dem Tal mit den Landeplätzen – der direkte Weg über Annecy führt über Chambéry und ist noch ein wenig schneller.

Eine weitere Anfahrtsmöglichkeit mit Flugoption unterwegs führt am Gardasee vorbei über Mailand und Turin. Auf diesem Weg liegt allerdings der Montblanc-Tunnel, der die Reisekasse mit 55 € belastet. Wer die Schweiz wg. Vignette und Mobilfunkgebühren umfahren will, gelangt auch über Besançon und Saint-Martin-du-Fresne ans Ziel.

Der Weg aufs Plateau startet nach der gleichnamigen Abfahrt von der A41 in Le Touvet, La Terrasse (bei Lumbin) oder Les Eymes. Am Wochenende wird das Stück zwischen St.Hilaire und La Terrasse zur Einbahnstrasse – wer dann nicht mit dem Fahrrad unterwegs ist, muss die Auffahrt in Les Eymes starten. Die historische Zahnrad-

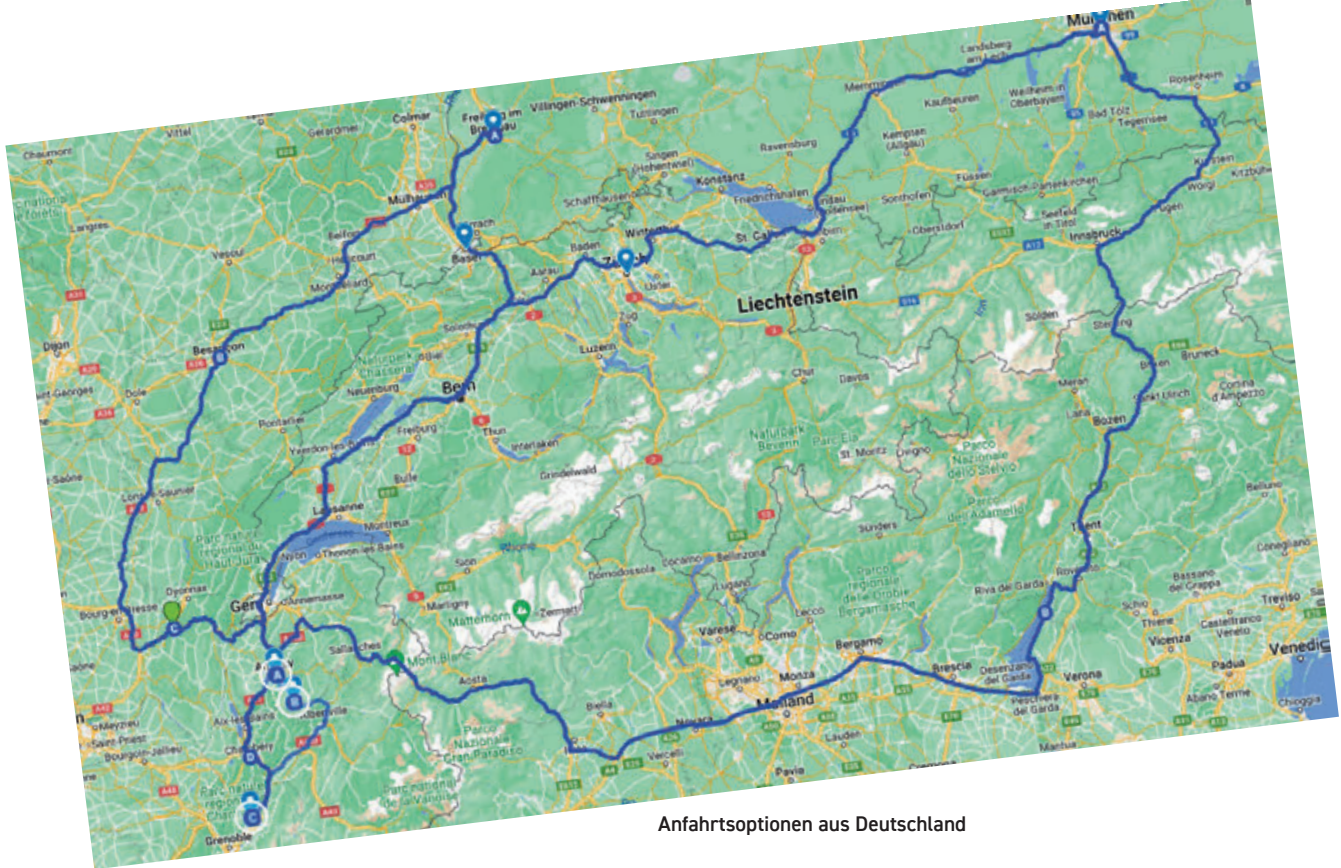
bahn von Lumbin aufs Plateau wurde vor drei Jahren bei einem Brand zerstört und wird noch länger nicht zur Verfügung stehen.

Wer den Coupe Icare besuchen will, sollte sich vor allem früh um die Übernachtung kümmern. Zwar gibt es viele Fremdenzimmer auf dem Plateau, aber um diese konkurrieren natürlich auch die Crews der Aussteller und recht viele Besucher. Zimmer gibt es auch in Lumbin und den Nachbarorten, aber wegen der abendlichen Shows und der Party ist ein Schlafplatz im Tal nur die zweite Wahl.

Der offizielle Campingplatz ist der „Camping des Petits Roches“. Hier gibt es rund 60 Stellplätze (nicht alle davon mit Strom) sowie einige Chalets, die jedoch ebenfalls sehr früh ausgebucht sind. Ein barrierefreies Waschhaus wurde gerade neu gebaut. Vom Campingplatz fährt an den Hauptveranstaltungstagen ein kostenloser Shuttlebus zum Veranstaltungsgelände. Aus dem Tal tagsüber auch, das ist dann der kostenpflichtige für die Piloten.

Campingmobile stehen auf Parkplätzen neben dem Campingplatz und es gibt sogar WC und Waschgelegenheiten, aber die Kapazität ist begrenzt. Auf den Wiesen in der Nähe des Campingplatzes werden Campervans während des Festivals ein Stück weit geduldet, doch ein Anspruch darauf besteht nicht – bei Bedarf stellt die Gendarmerie jedoch einen Kontakt zu den Grundbesitzern her.

Einkaufen kann man direkt in St.Hilaire in einem kleinen Lebensmittelladen (Petit Casino), der an allen Tagen außer Montag geöffnet hat, aber eine lange Mittagspause zwischen 12:30 und 15:30



Anfahrts Optionen aus Deutschland

pflügt. Ein paar hundert Meter die Straße rauf gibt es auch noch einen kleinen Bäcker. Ansonsten decken sich Selbstversorger besser vor der Auffahrt im Tal ein, wo es auch die einzigen Tankstellen gibt.

Der Kartenverkauf erfolgt am Eingang bei den Messezelten. Besucher erhalten ein per Kreditkarte oder in bar aufladbares Chip-Armband zum bargeldlosen Bezahlen von Essen und Getränken. Überzahlungen werden zurückerstattet, aber dafür bedarf es einer Kreditkarte. Die Standbetreiber sind jedoch wie auch das Essenszelt an der Bergbahnstation nicht an dieses System angeschlossen: Hier zahlt man bar oder mit Karte.

Die Eintrittspreise für das Festival sind mit 8 €/Tag bzw. 15 €/3 Tage moderat. Das lohnenswerte Filmfestival kostet extra, der letzte offizielle Paketpreis (Eintritt 3 Tage incl. aller Kinovorstellungen) lag bei 50 €. Die Teilnahme am Gleitschirm-Testival kostet etwas mehr, darin eingeschlossen ist allerdings auch der Shuttletransport. Leider war dieser in den vergangenen Jahren eher schlecht organisiert, so dass Piloten mit längeren Schlangen im Tal rechnen müssen.

Das Fluggebiet

Die Flugmöglichkeiten sind während des Events begrenzt. Beim Testival ist der Start nur für registrierte Piloten offen, an den beiden Folgetagen teilweise für die offiziellen Teilnehmer zum Üben reserviert, und am Showwochenende ist überhaupt kein Freiflug gestattet. Alle Piloten werden offiziell eingewiesen und bekommen einen Aufkleber, der bei Start und Landung kontrolliert wird. Die Starthelfer sind ausgesprochen routiniert und hilfsbereit. Die Landewiese ist riesig, aber der Anflug zu ihr reglementiert: Der Höhenabbau erfolgt in einem vorgegebenen Korridor abseits des bebauten Gebiets.



Anspruchsvoll: Drachenrampe oberhalb des Festgeländes

Für Gleitschirme gibt es zwei offizielle Startplätze: Den mit Kunstrasen ausgelegten Startplatz an der Bergbahn (SO) sowie den Naturstart in Richtung Süd, an dem auch Briefing und Testival stattfinden. Die Starts sind relativ einfach, nur am Südstart kann die vorgelagerte Stufe für Turbulenzen sorgen. Drachenflieger starten von einer respektgebietend steilen Ostrampe direkt in die Klippen – das sieht dramatisch aus, trägt aber sofort.

Bei Nordeinschlag kann man sich von einem über dem Ort gelegenen Wiesenhang raushauen, was wegen der generellen Leesituation jedoch selten nennenswertes Flugvergnügen verspricht. Östlich neben dem Südstart gibt es noch einen weiteren Wiesenhang, der zwar bei Wildcampen und -startern beliebt ist, aber eigentlich nicht zum Fluggebiet gehört – auch diesen sollte man daher aus Rücksichtnahme auf die Veranstalter links liegen lassen. Über dem



Blick aus der Luft aufs Plateau von St.Hilaire



Startplätze und Camping

Plateau, insbesondere über den Häusern, darf bis zu einer Höhe von einigen Hundert Metern generell nicht geflogen werden. Rechts und links von den Starts findet sich jedoch oft genug Thermik, um sich abseits des bewohnten Gebiets mit ausreichend Höhe nach hinten zum Hauptmassiv versetzen zu lassen.

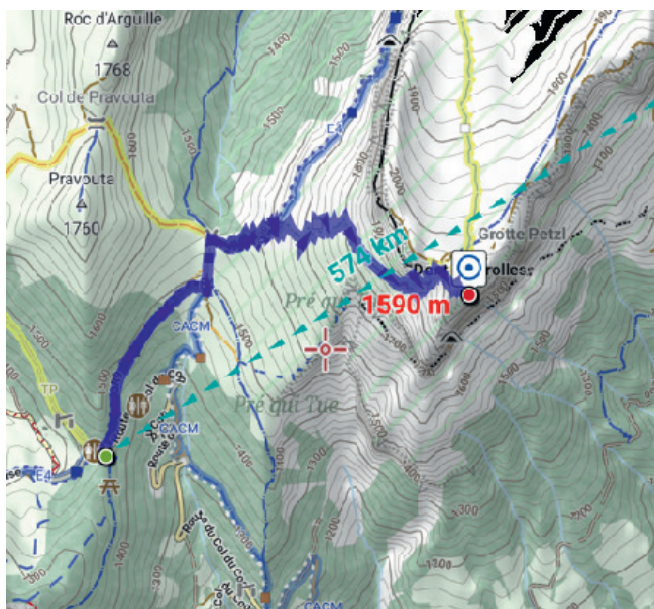
Auch wenn man immer wieder Piloten beim Toplanden auf dem Plateau am Waldrand beobachtet, am besten noch direkt am Cam-

per: Erlaubt ist das nicht und diese Praxis sorgt auch regelmäßig für Stress zwischen Veranstaltern und Anwohnern, zumal in unmittelbarer Nähe oft Jungrinder grasen. Hier geht Fairness vor Coolness! Immerhin gibt es etwas weiter westlich auf dem Plateau inmitten der Wiesenparkflächen tatsächlich einen wenig bekannten Notlandestreifen, aber der ist für Probleme gedacht und reserviert.

Das Fluggebiet ist gerade auch außerhalb des Festivals eine Reise



Dent de Crolles: Spektakulärer Blick in alle Richtungen



Aufstiegsrouten: Links die kurze Route mit Fahrtanteil, rechts der komplette Weg

ANZEIGE



GLEITSCHIRM
CHECK

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

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

in Sonthofen / Allgäu

+49 178 3540572 www.para-fix.de info@para-fix.de

Webadressen und Koordinaten

- Veranstalter: www.coupe-icare.org
- Campingplatz: <https://camping-petites-roches.com>
- Startplatz S: 45°18'30.06" N, 5°53'17.67" E, 912 MSL
- Startplatz SO: 45°18'24.43" N, 5°53'16.31" E, 905 MSL
- Drachenrampe: 45°18'04.50" N, 5°53'01.28" E, 1002 MSL
- Landeplatz: 45°18'10.16" N, 5°54'20.11" E, 239 MSL

wert. Die Klippen liefern ein großartiges Panorama in zwei Stufen, und insbesondere bei Anschluss auf die obere Ridge sind kleinere Strecken entlang des Tals leicht zu erfliegen. Im Südwesten endet das Tal bei Grenoble mit seiner komplexen Luftraumstruktur und im Nordosten vor Chambéry stellt der Talausgang ein größeres Hindernis dar, aber dazwischen gibt es kaum Herausforderungen. Das Tal lässt sich allerdings ab Herbst so gut wie nie queren.

Hike + Fly

Wer laufen will, startet vom Dent de Crolles, der den linken Rand des über dem Plateau thronenden Felsmassivs markiert. Hier treffen sich schon früh - weitab vom Festivalgeschehen - Piloten für Fotosessions oder einfach nur einen schönen Flug. Vom Ortszentrum (950 MSL) sind es gut 1.100 Höhenmeter bis zum 2.043 m hohen Gipfelplateau. Die meisten organisieren sich aber eine Autofahrt auf den Col du Coq, was fast den halben Aufstieg erspart. Sportlich bleibt es trotzdem, denn die letzten 200 Höhenmeter erfordern leichte Kletterei, die bergab mit Rucksack deutlich schwieriger wird - die Flugbedingungen sollte man also vorher checken. Alternativ kann man auch den ganzen Weg vom Festivalplateau aus aufsteigen, wozu ein durchaus anspruchsvoller, ausgesetzter und stellenweise unterbrochener 1 km langer Pfad direkt am Fuß der Steilwand gehört. Trittsicherheit ist hier unbedingt erforderlich, geregnet haben sollte es auch nicht und 3-4 Stunden sollte man einplanen - dafür ist die Aussicht spektakulär. Auf etwa 1.700 Metern Höhe trifft man dann auf den Hauptweg.

Vom Gipfel gibt es drei Startoptionen: Über eine sanfte Startwiese nach Nord (wobei man gleich nach rechts abdreht und die Klippe überfliegt), oberhalb des Aufstiegs nach NW (was bei starkem Wind durch den Rotor spannend werden kann), oder kurz unterhalb des Gipfelkreuzes über die senkrechte Klippe direkt nach Süden - das ist der übliche Absprung für die Wingsuits beim Festival. Das Gelände

lädt zu eindrucksvollem Soaren und auch zu Streckenflügen entlang des Massivs ein. Südlich vom Start findet man sich unmittelbar 1.000 m über dem Festivalgelände wieder - und 1.800 m über dem rund 2 Kilometer entfernten Landeplatz in Lumbin, von wo einen während des Festivals die Shuttlebusse wieder nach St.Hilaire bringen.

Fazit

Wer ein gutes Verhältnis von Anreise und Airtime anstrebt, ist mit dem Coupe Icare als Reiseziel vielleicht nicht optimal bedient. Ist man aber auf vielseitige Eindrücke, die Ausstellung mit den meisten Neuheiten des Jahres, ein Unterhaltungsprogramm für die ganze Familie und ganz generell die Vibes des größten Freifliegerfestes mit einem riesigen, flugbegeisterten Publikum überhaupt aus, so gehört dieses Event ganz oben auf die Wunschliste. Wer einmal hier war, will immer wieder kommen! ▢



DER AUTOR

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

ANZEIGE

Lynx2

LEAVE NO TRACE

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





Zillertal Festival

Ein Event etabliert sich.

TEXT UND FOTOS: STEFAN UNGEMACH

Seit nunmehr 4 Jahren organisiert der Verein Flying High Zillertal ein ganz besonderes Gleitschirm-Festival vor beeindruckender Alpenkulisse, das im deutschsprachigen Raum mittlerweile die meisten Hersteller anzieht. Grund genug, das Event einmal genauer zu betrachten.

Als vielseitiges Fluggebiet und Austragungsort des bedeutendsten Standardklasse-Wettbewerbs ist das Zillertal seit Langem bekannt. An seinem hinteren Ende bei Mayrhofen trägt eine Seilbahn die Flieger auf den Penken, der zusammen mit dem Finkenberg Startoptionen in mehrere Himmelsrichtungen anbietet. Hinzu kommen mit dem Auto erreichbare Startplätze am Perler und auf der Zillertaler Höhenstraße. An thermischen Tagen überblickt man schnell den Alpenhauptkamm, die Sicht aus der Luft reicht über das Pinzgau hinaus und auch das Zillertal selbst kann auf beiden Seiten lange beflogen werden, bevor die Flugbeschränkungen des Inntals greifen. Einzig der nachmittags starke Talwind kann zur Herausforderung werden, doch erlauben die riesigen Landeflächen bei den

Bruggerstuben wie auch eine Soaringkante am Penken trotzdem langes Fliegen.

Seit 2021 nutzt der junge Verein Flying High Zillertal diese Infrastruktur für ein ganz besonderes Festival, auf dem dieses Jahr 26 Hersteller vertreten waren. Obwohl die Flugbedingungen nicht uneingeschränkt anfängertauglich sind, ließen sich 370 Piloten registrieren und es kamen – auch weil die Wetterbedingungen besser als vorhergesagt waren und jeden Tag geflogen werden konnte – rund 900 Starts zustande. Dabei haben die Veranstalter um Tobias Dengg, Lukas Huberl und Dominik Wetscher ein rundum stimmiges Sicherheitskonzept erarbeitet, so dass es in den 3 Tagen nur zu einem einzigen (Start-)Unfall kam, der dank der gut durchorganisierten Rettungskette (Sanka mit zwei Sanitätern ständig am Landeplatz, Wasserwacht wegen des schnellen Flusses daneben am Start, Bergwacht an den Startplätzen) keine schlimmeren Folgen hatte. Dass sich ein weiterer Pilot nach einigen Toplandeversuchen eine derbe Prellung zugezogen und ein Acropilot dank bodennaher Faxen un-



Vorbereitungs- und Startplatz am Penken

sanften Bodenkontakt hatte, hat mit dem Charakter eines Festivals nichts zu tun.

Tagsüber starker Wind am Startplatz und nachmittags starker Talwind bei der Landung sind freilich eine Herausforderung. Der Verein hatte deshalb stets 6-8 Starthelfer (2 Startleiter) am eigens für das Event mit 450 m² Rollrasen aufgewerteten Start und zögerte auch nicht, diesen bei zu anspruchsvollen Windverhältnissen zu schließen. Dass die vier den ganzen Tag zur Seilbahn pendelnden Shuttles kurzerhand dafür eingesetzt wurden, die Piloten danach ohne Aufpreis zum sichereren Schulstartplatz Perler zu fahren, ist nicht selbstverständlich - zeigt jedoch, dass man hier wirklich alles für die Piloten zu tun versucht. Dazu trugen auch die 54 ehrenamtlichen Helfer bei, die zusammen mit einer gutgelaunten Moderation den ganzen Tag über für reibungslose Organisation, familiäre Stimmung und beste Vibes sorgten.

Hinzu kamen reichlich Acroshows u.a. vom Synchro-Team Airbound, das sogar kappenrelatives Fliegen, also zwei miteinander im Parallelflug verbundene Piloten, im Programm hatte. Doch auch einige Hersteller wie z.B. Sky, in deren Team der amtierende Weltmeister Luke de Weert mit Solo- und Tandemschirm unterwegs war, lieferten spannende Stunts ab. Und täglich lud der Talwind nach Flugende zu ausgiebigen Groundhandling-Sessions ein.

Neuigkeiten

Auch wenn die letzte Vorstellungsrunde mit dem Stubaicup noch nicht allzu lange zurück lag, waren schon wieder neue Schirme an den Ständen und am Himmel zu sehen. So präsentierte die junge Marke **Zoom** mit dem XA den ersten Schulschirm. Der spritzige 45-Zeller mit einer Streckung von 1:4.8 weist mit einer Sharknose und Miniribs Konstruktionsmerkmale auf, die man eigentlich erst bei höherklassigen Schirmen erwartet. Während zuletzt einige Hersteller besonders spurstabile Anfängerschirme aufgelegt hatten, legt Konstrukteur Alex Höllwarth bei seinem Einsteigermodell Wert auf ein direkteres Handling. Die Produktpalette soll weiter komplettiert werden. Ein weiterer Schulschirm ist der Eona 4 von **Supair**, der mit nur 38 Zellen und einer niedrigeren Streckung von 1:4.6 sowie Winglets zur Rolldämpfung einen ruhigen Flugcharakter verspricht. Seine 5 Größen decken einen Startgewichtsbereich von 50 bis 130 kg ab.

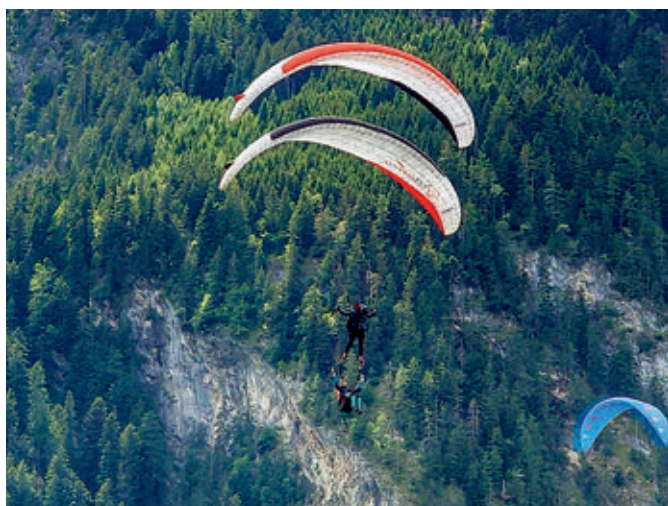
Obwohl es bei **BGD** bereits den Epic 2 gibt, bleibt auch dessen Vorgänger - ohne B/C-Steuerung und mit 1:5 etwas niedriger gestreckt - mit neuen Farben im Programm. Als Epic Freestyle bietet er



Großzügige Landemöglichkeiten direkt bei den Ständen

sich als fehlerverzeihender Lernschirm für die ersten echten Acromanöver an. Ein Mid-B mit 1:5.2, 49 Zellen und B/C-Steuerung ist auch der Arak 2 von **Skywalk**, den es in 6 Größen von 50-135 kg gibt. Und der **Phi Beat 2** sowie dessen rund 1kg leichtere „Light“-Version sind in nunmehr allen Größen verfügbar.

Am leistungsmäßig oberen Ende der EN/B-Klasse sortiert sich der 2.5-Leiner Soar 2 von **Airdesign** ein. Das H&F-Gegenstück zum im März vorgestellten Rise 5 kommt in Gr. M auf 3.8 kg, seine 5 Größen gehen von 50-120 kg. Die doppelten Winglets (auf der Oberseite und als aufgebogene Flügelspitze), 53 Zellen und sogar die Nose Patches zum Schutz der Nitinolkannäle finden sich auch hier, und mit einer Streckung von 1:5.85 - ähnlich wie beim **Swing** Stellar RS, der jetzt auch in S und L fertig ist - ist man sportlich unterwegs. Ein leichter EN/B-Zweieinhalbleiner ist auch der F2 light von **Flow**, dessen 60 Zellen auf eine Streckung von 1:5.75 verteilt sind. In Gr. S (70-



Kappenrelatives Fliegen mit dem Team Airbound



Groundhandling am Abend

95 kg) wiegt er 3.9 kg. Der High-B Rook 4 von **Triple Seven** mit schwimmend aufgehängter B-Ebene und Winglets, den es in 4 Größen von 70-119 kg (Kappengewichte von 3.9-4.5 kg) gibt, hat hingegen bei gleicher Streckung drei Leinenebenen und eine Zelle mehr.

Im Sportbereich findet sich der ursprünglich von Drift entwickelte EN/C-Zweileiner **Sky Merlin**. Nach der Verschmelzung mit Drift (von der auch die Zulassung einiger Größen des EN/B Apollo 3 profitiert hat) wurde das Design an die Sky-Produktfamilie angepasst. Den 67-Zeller gibt es in drei Größen (77-117 kg), und er ist für die Klasse mit 1:6.3 moderat gestreckt. Die Baby-A-Leine ist über einen Durchläuferring mit dem inneren A-Gurt verbunden, was das Ohrenanlegen deutlich erschwert – Sky empfiehlt aber ohnehin den „Tip-Stall“ (über die Stabiloleine) als einfachste Abstiegshilfe. Erstmals in freier Wildbahn zu sehen war der **Flow Mystic**, ebenfalls ein EN/C mit zwei Leinenebenen. Zuletzt wurde dieser noch etwas leichter gebaut, weil sich die Größen M und L zunächst nicht einmal mit Faltleinen klappen ließen. Die Streckung liegt bei 1:6.55, das Gewicht dank nur 63 Zellen bei 3.5 kg in S (75-95 kg).

Unter den EN/C-Zweileinern mit 1:6.1 am geringsten gestreckt ist der Codex von **Nova**, dessen 65 Zellen mit Nitinol aufgespannt werden. Er bringt zwischen 4.2 und 5 kg auf die Waage (4 Größen

von 70-130 kg) und verfügt über höhenverstellbare Handles. **Gin** stellt dem Bonanza 3 mit WLE die Leichtversion Camino 2 zur Seite: 65 Zellen, eine Streckung von 1:6.3 und eben die gewellte Eintrittskante, die seit dem Boom 12 durch Kanalisierung des Luftstroms am Obersegel für einen verzögerten Abriss und damit mehr Auftrieb sorgen soll, kennzeichnen den in 5 Größen mit 3.3-4.4 kg Kappengewicht erhältlichen EN/C-Flügel. Der am Stubaicup angekündigte EN/D-Zweileiner Diva 2 von **BGD** ist in Größe S fertig. Bei einer Streckung von 1:7 und 86 Zellen handelt es sich um einen reinrassigen Sportschirm.

Auch bei den Tandems gibt es Neuigkeiten. Der Twin 3 RS von Swing ist nun auch in Größe 38 zu haben und **Ozone** hat den Magnum 4 herausgebracht. Letzterer hat nicht nur einen größeren Trimmerweg, sondern auch eine neue, einfach bedienbare Ohrenanlegehilfe mit Griffschlaufe und Kugelklemme. 3 Größen (38/41/44) decken einen Gewichtsbereich von 110-239 kg ab, die Kappen wiegen zwischen 7.5 und 8.4 kg. Seine Steuergriffe wurden (wie übrigens auch beim Geo 7) neugestaltet und das aktuelle Design hat nun auch der Rush 6 erhalten.

Niviuk und **Skywalk** leiten mit einer QR-Code-basierten Online-registrierung übrigens einen neuen Trend bei der Herausgabe von



Flow Mystic und Sky Merlin

Testschirmen ein. Es ist durchaus denkbar, dass man künftig zum Ausleihen eines Schirms neben einem Personaldokument auch sein Handy dabei haben sollte.

Lange erwartet worden war der Leichtgurt Lightness 4 von **Advance**. Als erstes Modell der Baureihe ist er mit einer Heckflosse versehen. Der Pilot rückt näher an die Karabiner, was die Sicht verbessern soll und den Bürzel effektiver macht, das Gepäckfach ist rund 30% größer geworden. Das Rückenpolster liegt nun vor der tragenden Struktur, was dem Komfort zugutekommt. Ein 3-Lagen-Protector, dessen starre obere Schicht ähnlich wie ein Sitzbrett wirkt, und eine SasTec-Platte für den Rücken, die bis in den Raum zwischen Pilot und Retter herunter gezogen ist, sorgen für durchgehenden Schutz. Der austauschbare Beinsack hat einen magnetisch arretierbaren, zusätzlichen Herausfallschutz und ein kleines per RV zu öffnendes Staufach in der Spitze. Das Cockpit ist flach faltbar, verfügt wie beim Arrow über eine Instrumentenklappe mit Magnetverschluss und besitzt eine abnehmbare Instrumentenplatte. Gurtmesser und Windschild gehören beim in mittlerer Größe 3.5 kg schweren Gurt dazu.

Endlich in der Endversion liegt auch der in der 2-Kilo-Klasse angesiedelte Ultraleicht-Liegegurt Artus von **Nova** vor. Das gegenüber der X-Alps-Version verstärkte Boot besitzt einen besonderen Protector: Ähnlich wie bei Koroyd-Protectoren sind Blöcke aus miteinander verbundenen Röhrchen in ein Schaummaterial eingepresst. Allerdings bestehen sie hier aus einer Aluminiumlegierung und das umgebende Material ist starr – dadurch wird nicht nur ein seitliches Verschieben der Prallelemente beim Aufprall verhindert, sondern auch eine geringere Losbrechkraft erzielt, so dass der gefürchtete „Ruck“ ausbleiben soll. Trotzdem ist der Protector für zwei aufeinander folgende Aufpralle geprüft. Alternativ kann auch ein Luftprotector mit LTF eingesetzt werden. Das Gurtzeug hat einen Frontretter mit Schultergurtaufhängung, auf dessen Behälter eine Instrumentenplatte geklettet wird. Ein großes Rückenfach sowie ein Ballastfach mit 5 Litern Volumen liefern auch genug Stauraum für Biwakabenteuer. Der Beinsack ist wechselbar, weshalb die V-Leinen in einem außen liegenden Kanal geführt werden. Eingestellt wird er nicht mit Schnüren, sondern über Bänder mit aufgedruckten Maßeinheiten, und der Verschluss erfolgt mit Knebeln, wofür eine Kurzanleitung ins Getup-System integriert wurde. Wie beim Lightness wird Letzteres mit Alpinschnallen geschlossen, bei beiden ist das Gurtzeug nach dem Freischneiden im Wasser oder im Baum ein Totalschaden. Das sind leider vertane Chancen – Airdesign zeigt mit seinem ausschlaufbaren Getup, wie man das nachhaltiger lösen kann.

Supair hat seinen ultraleichten Submarine-Klon ALP gerade in der Zertifizierung und plant die Auslieferung ab Juli. Das Spezialgerät für X-Alps/X-Pyr-artige Einsätze soll in der Endfassung deutlich unter anderthalb Kilo leicht sein und dabei sogar einen LTF-Protector besitzen – man darf gespannt sein. Zum Sitzgurt Evo lite 2 gibt es einen Beinsack, der unten gerade abschließt, beim Schulgurt Access 3 kann zwischen Schaumstoff- und Luftprotector in Einheitsgröße gewechselt werden. **Sky** positioniert sein Gii 5 2 als eine Art „Soft“-bzw. Einsteiger-Acrogurt: Im Gegensatz zu reinen Acrogurten fällt es schmäler aus und hat kein ABS, wohl aber 2 Retterfächer und ein



Höhenverstellbare Handles beim Nova Codex



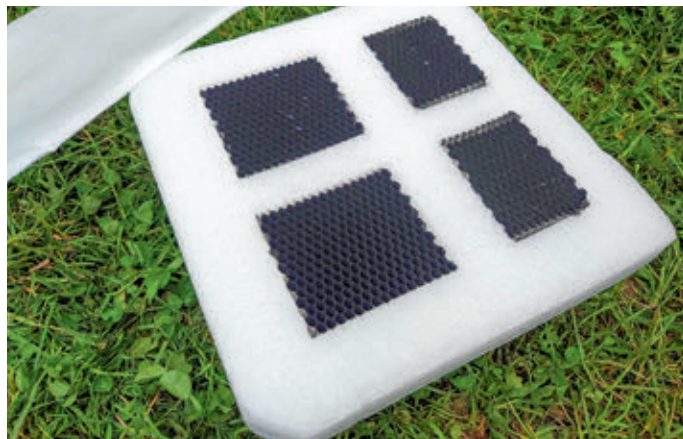
Neue Trageturte bei Ozone, hier Magnum 4 mit Ohrenanlegehilfe



Advance Lightness 4 mit vielseitigem Cockpit



Neuartiger Protektor im Nova Artus



Skyman Flex und Supair Access 3



H&F-tauglicher Allrounder: Skytraxx 5 mini

im Vergleich zum Gii 5 verstärktes Sitzbrett. Auch hier sind Schaum- und Luftprotektor tauschbar. Laut Hersteller ist es für alle Acroma- növer geeignet.

Der mit abnehmbarem Beinsack versehene Wendegurt Kuik III von **Kortel** ist nun lieferbar, desgleichen der Ultraleichtstz Kliff 3 mit- samt einer 200 Gramm schweren Airbagoption. Und auch bei **Sky- man** gibt es ein neues Allroundgurtzeug: Das in drei Größen erhält- liche Flex für bis zu 130 Kilo schwere Piloten mit durch Nitinol- drähte aufgespanntem Airbag ist vom Independence A1 abgeleitet, unterscheidet sich von diesem aber bei Rückenplatte und Retter- fach.

Skytraxx stellt ein dem ehemaligen Erfolgsmodell 2.1 recht ähn- liches H&F-Vario vor: Das Skytraxx 5 mini hat dessen Größe und dasselbe Display, doch die Antenne für FANET+ ist komplett ins Ge- häuse integriert und die hervorragenden Sensoren entsprechen denen des Skytraxx 5. Auch der H&F-Modus, bei dem das stromspa- rende Gerät optional auch die Wanderstrecken als GPX aufzeichnet, ist wieder da. Drahtlose Kommunikationsoptionen wie WLAN oder GSM entfallen komplett, wie beim XCTracer erfolgen Updates aus- schließlich über Kabel vom PC oder Smartphone. Dafür kostet das schlanke Gerät, welches ab Juli lieferbar ist, unter 500 Euro!

Für das Skytraxx 5 wurde eine Smartphone-App gezeigt, mit de- ren Hilfe die QR-Codes von Tasks eingelesen und per Bluetooth ans Vario übertragen werden können.

Fazit

Das nicht von einer Flugschule oder einem Shop, sondern aus- schließlich von den Ehrenamtlichen eines Vereins getragene Testi- val darf als Erfolgsgeschichte betrachtet werden. Jedes Jahr haben die Aussteller- und Besucherzahlen zugenommen und das attrakti- ve Gebiet eignet sich dank seiner vielen Freizeitmöglichkeiten bes- tens für einen Familienausflug oder Urlaubsauftritt. Die Unterstüt- zung vor Ort ist umfassend: Testivalbesucher erhalten einen Nachlass beim nahe gelegenen Campingplatz und die Bergbahn hat den Beginn ihrer Sommersaison eigens für dieses Event vorgezo- gen. Nicht nur wegen des attraktiven Fluggebiets lohnt sich der Pfingsttrip – dieser Termin steht auch für 2025 bereits fest - ins Zil- lertal auf jeden Fall. ▽

Neue Schirme im Zillertal



BGD Diva



Gin Camino 2



Zoom XA



Air Design Soar 2



Nova Codex



Ozone Magnum 4



Flow F2 light



Skywalk Arak 2



Weltmeister und DHV-Testpilot Alex Ploner beim Start mit seinem Wettbewerbsdrachen beim Übergang in die Lauftechnik. Die Nase ist ausreichend hoch; damit ist die Aufhängung gespannt und er ist voll auf „Zug“ bei absolut lotrechter Aufhängung. Dadurch erhält er mit hoher Flächenbelastung eine gute Beschleunigung bei erstklassiger Kontrolle durch die Effektivität der Gewichtskraftsteuerung.

Sicher Starten mit dem Drachen

Die Sache anfangs etwas „Hochnäsiger Angehen“

Hochnäsiger Starten – für viele Theoretiker ein rotes Tuch – aber was ist damit gemeint? Die Drachennase ist anfangs ausreichend hoch - Abheben aber erst bei sicherer Überfahrt. Dabei bleibt der Anstellwinkel im sicheren Bereich und die Kontrolle über die Quer- und Längsachse ist früh und durchgehend gegeben.

TEXT UND FOTOS: PETER CRÖNIGER

Der Anlass dieses Artikels ist das Problem vieler Piloten, ihren Drachen bei schwachem Wind besonders bei flachen Starts kontrolliert auf eine sichere Abhebegeschwindigkeit zu beschleunigen. Die Unfallstatistik zeigt es deutlich; seit Jahren verletzen sich immer wieder Piloten schwer bis tödlich beim Drachenstart. Die Unfallanalyse hat ergeben, dass die schweren Verletzungen so gut wie immer mit einem Aufsnappen der „Nase“ mit anschließendem seitlichem Wegdrehen zurück zum Hang verbunden waren. Bei Windenstarts mit zunehmendem Abdrehen aus der Startrichtung. Die nicht aktive Kontrolle des sicheren Anstellwinkels sowie mangelnde Richtungskontrolle spielen also eine entscheidende Rolle. Wie man dieses Szenario verhindern kann, darüber gab und gibt es kontroverse Meinungen. Nase tief und viel Geschwindigkeit war und ist der viel gehörte Lösungsansatz. In den USA gab es viele Piloten, die konträr zur europäischen Ansicht, der Kontrolle über eine sehr früh gespannte Aufhängung und dadurch Körpersteuerung der Quer und Längsachse dem bedingungslosen Tempo durch Nase runter den Vorzug gaben. Besonders Willswing Testpiloten und einige amerikanische Schulen zeigten, dass mit früher voller Kontrolle über die Gewichtskraftsteuerung der Drachen sicher zu starten ist. Sie führten schon vor zwanzig Jahren vor, dass ein Drachen stehend auf Basis und dem Kielrohr mit ca. 45° steiler Nase nur durch Zug der Aufhängung mit Körpersteuerung gestartet werden kann, sogar ohne das Trapez mit den Händen zu berühren. Bei der Betrachtung gut, sicher und souverän startender Piloten fiel auf, dass diese mit sehr viel Kontrolle den Drachen früh steuern konnten und trotz anfänglich gefühlt zu hoher „Nase“ gut beschleunigten und mit Überfahrt in einem flachen Gleitwinkel abhoben, ohne durchzusacken. Die Drachennase wurde dabei von anfänglich etwas hoch leicht gesenkt; niemals schnappte sie auf. Wir wussten nicht genau warum, aber wir hatten den Verdacht, dass eine „hohe Nase“ nicht bedingungslos mit hohem Anstellwinkel und hohem Widerstand gleichzusetzen ist. Das DHV-Lehrteam entschloss sich, die konträren Ansätze in der Praxis zu erproben, um die Vor- bzw. Nachteile zu erkennen und eventuell einen guten Kompromiss zu finden. Besonders die Methodik der Schulung an meist flachen Hängen bei wenig Wind stand im Fokus. Die Praxis ist und war hier an erster Stelle. Der theoretische Hintergrund war erst mal sekundär. Wir wollten es erfliegen, dann verstehen. Eine sichere und möglichst einfache Starttechnik war unser Ziel.

Mitglieder des Lehrteams wollten die Grenzen eines sicheren Starts erforschen. Wir wollten den Drachen ohne Windunterstützung an möglichst flachen Hängen starten. Die dabei nötige Technik, sowie die zu erreichende Geschwindigkeit und Beschleunigung wollten wir herausfinden. Bei der Floaterklasse mit einem Aeros Fox gelang es uns bei 8° Neigung (entspricht ca. Gleitzahl 7) das Gerät in die Geschwindigkeit des besten Gleitens „hineinzulaufen“ und zu schweben. Mit einem „Atos Easy“ Prototypen sogar bei 7° Neigung (= GZ 8). Das Gelingen hing davon ab, „im Gerät“ zu bleiben; also

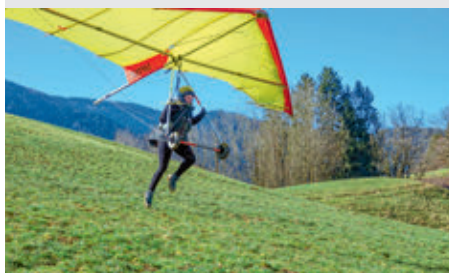
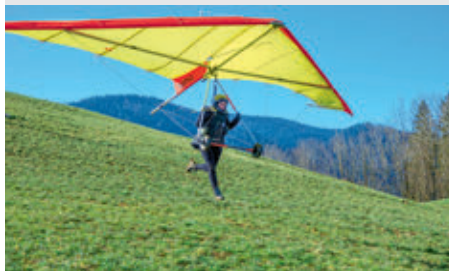
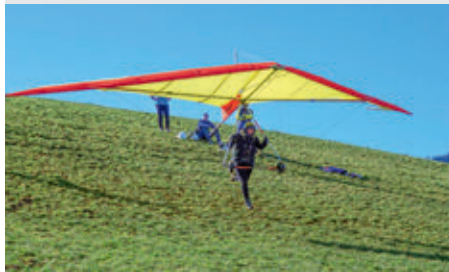
senkrecht unter bis leicht vor dem Drachendruckpunkt zu laufen und das Fluggerät mitzunehmen – durch Steuerbügelzug mit zu beschleunigen. Die höchste von uns erlaufene und gemessene Geschwindigkeit gelang uns bei leicht steilerem Gelände von 12° bis 15°. Wir erreichten über 50 km/h bei einer maximalen Schrittlänge von ca. 5 Metern. Allerdings kam natürlich Protest auf: du bist da ja schon geflogen. Es ist Definition, ob der Pilot noch gelaufen, geschwebt zwischen den Schritten oder schon geflogen ist. Der Fuß setzte vor dem Körperschwerpunkt auf, der Abstand der Bodenkontakte war sehr groß und die gemessene Geschwindigkeit sehr hoch. Dies zeigt den fließenden Übergang vom Laufen ins Fliegen bei guter Starttechnik. Die hohe Geschwindigkeit war nicht überraschend, da ein guter Läufer schon in der Ebene über 40 km/h erreicht. Dies ohne Hangabtriebskraft und eines durch „Zug“ nach oben und vorne unterstützenden Fluggerätes. Auch die Größe der erreichbaren Beschleunigung wollten wir durch Versuche ermitteln. Als Gegenüberstellung zur theoretischen Hangabtriebskraft verglichen wir die Beschleunigung einer rollenden Kugel mit der Beschleunigung eines parallel startenden Drachens. Bei steilen Rampen konnten wir am Ende mit der rollenden Kugel kaum noch mithalten. Auf flachen Geländen waren wir tendenziell leicht schneller als die Kugel. Wenn uns aber der Drachen davonflog, folgte ein Durchsacken und eine Radlandung auf den eigens dafür angeschafften übergroßen Rädern. Wir konnten bei zu flacher Nase dem Gerät nicht lange folgen, erreichten die nötige höhere Abhebegeschwindigkeit nicht und kippten nach vorne um, sobald der vordere Fuß nicht mehr vor dem Körperschwerpunkt aufsetzte. Eine dosierte Erhöhung des Anstellwinkels war schwierig, sobald die Aufhängung schräg wurde und leicht entlastet war.

Wir starteten ein Projekt: Ein Ergebnis-Protokoll

Unter Federführung von Regina Glas begann das Lehrteam 2014 Schnupperkurse und Grundkurse zu organisieren und durchzuführen, um den Drachensport zu fördern. Wir nutzten diesen Anlass, um eine sichere Starttechnik für Einsteiger von Anfang methodisch aufzubauen, zu lehren und zu erforschen. Als Vorbereitung versorgten wir uns mit modernen Einsteigergeräten der „Floaterklasse“, um eine kontinuierliche Weiterführung des Lernfortschritts über die ersten Höhenflüge zu Thermikflügen mit dem gleichen Gerät sicher zu stellen. Das engagierte Ausbilderteam bestand aus erfahrenen Fluglehrern und erfolgreichen Vielfliegern, die alle glänzen durch ihre souveräne und beständige Art verlässlich zu starten und zu landen. Auch die mehrfachen Weltmeister der Starren und Flexis, Tim Grabowski und Alex Ploner, waren mit im Team. Viel selbst Starten und Landen am Übungshang; den anderen zusehen und diskutieren war der erste Ansatz. Die ersten zwei Kurse innerhalb einer Woche waren mit über 30 Teilnehmern und insgesamt fast 400 Starts sehr aufschlussreich. Laufen, Schweben, Laufen, Abbremsen an einem flachen Hang von ca. 12° Neigung war unsere Aufgabe. Die

Rechts Fotoserie einer Pilotin am ersten Tag Übungshang nach Einweisung in die prinzipielle Steuertechnik, einer intensiven Laufschulung und einigen Beschleunigungs- und Abbremsübungen in der Ebene. Bei flachen Starts und wenig Wind sind durchschnittlich drei bis vier Geh- und ca. sechs bis sieben Laufschriffe nötig, um nahe der Geschwindigkeit für bestes Gleiten abzuheben.

montierten Räder wurden fast nicht gebraucht. Nur bei hängenden Flächen bzw. leichten Schräglagen hatten wir einige wenige Radlandungen. Im Zentrum stand die frühe Kontrolle durch eine gespannte Aufhängung bei ausreichend hoher Nase. Die Hängegurtzeuge und die relativ kleinen Trapeze halfen, den Übergang von der Grundhaltung in die Gewichtskraftsteuerung homogen und früh zu bewältigen. Teilübungen für das Einnehmen der Grundhaltung und den sicheren Griffwechsel in die Steuerhaltung an den Trapezseitenrohren wurden durchgeführt. Die intensive Laufschulung der Teilnehmer legte den Grundstein für das Erreichen der erforderlichen sicheren Überfahrt. Schwungbetontes Laufen mit großen Schritten und frühem kurzen Abdruck half, bei senkrechter Aufhängung unter dem Gerät mit zu laufen, ohne nach vorne zu kippen. Die Aufgabe der Piloten bestand darin, den Drachen möglichst lange am Boden zu halten, bis sie ihre persönliche Höchstgeschwindigkeit erlauben haben. Dadurch wurde kontinuierlicher Zug am Steuerbügel erreicht, bis der Drachen die Piloten zum Schweben brachte. Der Einstieg war sehr erfolgreich und wir konnten erleben, dass Anfänger mit dieser Methode den Anstellwinkel im sicheren Bereich hielten und mit Überfahrt im flachen Gleitwinkel abhoben. Kein einziges Mal schnappte der Drachen auf und drehte aus der Richtung. Anschließend hatten wir die Gelegenheit bei Lehrgängen und den Hanggliding Challenges der letzten Jahre ein breites Spektrum an Pilotenkönnen und Variationen der Starttechnik vor Ort zu analysieren. Mehr als einige Piloten hielten anfangs die Drachennase unnötig tief und liefen dem Drachen mit nicht voll gespannter schräger Aufhängung hinterher. Nur die



Bei korrekter Grundhaltung ist die Basis fast in Kniehöhe. Das Ausrichten um die Querachse ist letztlich nicht alleine bestimmend. Bei ausreichend hoher Nase wird sich die Aufhängung früh spannen und die Nickstabilität des Drachen hilft der Pilotin, den korrekten Trimmanstellwinkel einzunehmen. Steter Zug am Steuerbügel kompensiert die Hecklastigkeit des Drachen.

Die Trapezrohre gleiten beim hochsteigenden Drachen in der Grundhaltung durch die Hände bis die Basis ca. in Hüfthöhe ist. Durch das Ankippen in das Gefälle ist die Pilotin „im Gerät“. Die Aufhängung ist gespannt senkrecht und optimiert damit die benötigte Gewichtskraft für den aerodynamischen Vortrieb. Harmonischer Übergang in die Lauftechnik.

Besonders bei den ersten Schritten ist es wichtig, dass der Drachen früh steuerbar und kontrollierbar wird. Wir brauchen dafür eine ausreichend hohe Nase und eine früh gespannte Aufhängung. Gewicht und damit Kontrolle ist im „Gewichtskraft gesteuerten System“. Optimale Steuerhaltung mit den Händen an den Seitenrohren nach dem Griffwechsel.

Kurzer Abdruck und frühes Anfersen des hinteren Fußes. Das vordere Schwungbein hat Platz für Kniehub und Unterschenkelpendel nach vorne. Dies ergibt eine große Schrittlänge mit hoher Geschwindigkeit. Der vordere Fuß setzt vor dem Körperschwerpunkt auf und verhindert so ein frühes „Umkippen“ der Pilotin. Sie kann die erforderliche sichere Überfahrt locker erlaufen.

Die Hangabtriebskraft im Gefälle übernimmt die Beschleunigung. Mit aktivem Zug am Steuerbügel zum Aufbau von Überfahrt hat die Pilotin den Drachen am frühen Abheben gehindert. Bei der Geschwindigkeit des besten Gleitens lässt sich die Pilotin vom Drachen abheben. Beide haben gleichmäßig beschleunigt – die Aufhängung ist immer noch senkrecht – und schweben hangparallel in geringer Höhe.

Die Pilotin lässt den Drachen in perfekter Höhe laufbereit ausgleiten. Nach aktivem Mitlaufen – die Pilotin bleibt vor dem Geräteschwerpunkt – und Andrücken mit gebeugten Armen wird das Gerät dann bis zum Stillstand abgebremst. Der Drachen brems dabei den Piloten.

Ein typischer Fehler: Der Drachen fliegt dem Piloten davon und sackt nach vorne unten durch. Ursache ist ein zwar schneller Drachen, aber mit zu wenig Auftrieb und eine mangelhafte Lauftechnik des Piloten. Dadurch ist die Aufhängung schräg und nicht gespannt. Die Gewichtskraftsteuerung ist nicht effektiv. Der Pilot kann hier den Anstellwinkel nicht mehr dosiert korrigieren und die benötigte sichere Abhebegeschwindigkeit für diesen Anstellwinkel auch nicht erlaufen (Theorie: bei 3° kleinerem Anstellwinkel erhöht sich diese von 40 km/h auf 60 km/h!). Die Lauftechnik ist nicht schwingbetont nach vorne. Der Pilot versucht mit starkem Abdruck schneller zu werden. Er schleudert das hintere Bein nach hinten oben. Dadurch wird er aber langsamer und kippt nach vorne um. Oft gehen diese „Torpedostarts“ in steilem Gelände und bei starkem Wind gut - aber nicht immer.



Ein Start in seiner entscheidenden Phase: Der Pilot hat durch die gespannte senkrechte Aufhängung volle Kontrolle über seinen Anstellwinkel und seine Geschwindigkeit. Er ist „im Gerät“, nicht dahinter. Der Drachen „zieht“ nach oben vorne und will bald abheben. Durch Steuerbügelzug und die optimale Lauftechnik (aufrecht, große Schritte, frühes Anfersen) ist der Pilot in der Lage, den Drachen aktiv am Boden zu halten und weiter zu beschleunigen, um die nötige Überfahrt nahe des „besten Gleitens“ zu erlaufen. Er schwebt zwischen den Schritten schon deutlich und kann so mit einer Schrittlänge von ca. 3 Metern eine Geschwindigkeit von über 40 km/h erlaufen. Am Boden „getankte“ Überfahrt ist Sicherheit und ergibt einen stabilen Abflug im flachen Winkel.



sehr guten Sprinter schafften die dann notwendige hohe Abhebegeschwindigkeit zu erlaufen und sicher mit einem flachen Gleitwinkel abzuheben. Die mangelhafte Lauftechnik führte oft zu frühem Umfallen nach zu wenigen Schritten ohne die erforderliche Fahrt zu erreichen. Die rechtzeitige Erhöhung des Anstellwinkels gelang selten dosiert; oft sackte der Drachen durch oder schnappte unkoordiniert auf. Bei deutlichem Gegenwind oder ziemlich steilen Startgeländen waren die Defizite nicht so markant. Im Gegensatz dazu waren unsere Anfänger am flachen Übungshang damals in der Lage mit drei bis vier Gehschritten und weiteren sechs bis sieben Laufschritten eine sichere Abhebegeschwindigkeit bei nahezu senkrechter Aufhängung zu erlaufen. Aus diesen Erkenntnissen aus der Praxis formulierten wir die Kriterien für einen „guten“ sicheren Start.

Erkenntnisse aus der Unfallanalyse

Wir haben mehrere hundert Starts bei verschiedenen Wetter- und Geländebedingungen und unterschiedlichem Pilotenniveau beobachtet. Die Analyse des DHV Lehrteams anhand von Videoaufzeichnungen und bei diversen Veranstaltungen der letzten Jahre hat folgendes ergeben. Gefährliche und misslungene Starts haben ihren Ursprung in mangelnder Kontrolle um die Querachse und Längsachse bei mangelhafter Lauftechnik.

„**Standard Fehlstart A**“: Die Fehlerkette beginnt mit meist nachlässiger Grundhaltung. Der Drachen ruht nicht stabil auf den Oberarmen, sondern auf der Schulter. Dadurch ist die Basis tief im Bereich der Schienbeine mit unnötig lockerer Aufhängung. Die Nase ist oft tief, der Anstellwinkel und damit die anfängliche Luftkraft klein. Der Drachen hebt sich sehr zögerlich; der Pilot trägt seinen Drachen ziemlich lange und weit. Der Pilot muss daher lange im Gehen das hohe Gewicht stützen und das Gerät mechanisch auch über die Oberarme beschleunigen. Dadurch wird die Strecke, bis sich die Gewichtskraftsteuerung bei gestrafter Aufhängung aufbaut, sehr lang. Der Wechsel in die schnellere dynamische Lauftechnik ist verzögert. Die Beschleunigung ist daher trotz kleinem Anstellwinkel und Widerstand geringer als mit selbsttragendem Drachen mit etwas höherem Widerstand (von uns gemessen – nicht gerechnet). Auch die Kontrolle der Fluglage ist schlechter als bei höherem Anstellwinkel mit mehr Auftrieb und Widerstand. Löst sich dann das Gerät von den Oberarmen, fliegt der Drachen dem Piloten etwas davon – die Aufhängung zeigt schräg nach hinten. Bei nicht exzellenter Lauftechnik kippt der Pilot nach vorne und drückt zur vermeintlichen Korrektur den Steuerbügel. Durch das Umkippen des Piloten sackt der Drachen durch und verstärkt die Anstellwinkelerhöhung noch. Geschieht dieser Vorgang bei auch nur leichter Schräglage, wird diese dadurch dynamisch erhöht und der Drachen dreht weg



Ein Starrflügel und ein Hochleister Flexi (Bild links & mitte) starten mit ähnlichem Anstellwinkel. Die Nase ist jedoch deutlich unterschiedlich hoch. Der Längsneigungswinkel der Kielstangen täuschen konstruktionsbedingt nur unterschiedliche Anströmwinkel vor. Die Profilsehne des „Atos“ ist auch aufgrund der gesetzten Klappen steiler als die Kielstange. Bei einem Floater (Bild rechts) mit hoher Kieltasche muss die Nase nochmal ein gutes Stück höher, um einen ausreichend hohen Anstellwinkel und damit eine gut und sicher zu erlaufende Abhebegeschwindigkeit zu erreichen.

Richtung Hang bzw. Hindernis (beim Schlepp Richtung Lockout).

„Standard Fehlstart B“ beginnt auch mit meist nachlässiger Grundhaltung. Die Nase ist jedoch sehr hoch, damit die anfängliche Luftkraft groß. Der Drachen hebt sich dynamisch und strafft die Aufhängung schnell. Der Pilot versäumt es jetzt die Nase aktiv zu senken und den Anstellwinkel im „gesunden“ sicheren Bereich zu halten. Dies ist oft mit einem technisch falsch ausgeführten Griffwechsel verbunden. Die Kontrolle über den Anstellwinkel geht verloren und der Pilot wird zu früh und bei zu langsamer Fahrt abgehoben; die Beine zieht es nach hinten weg und der Pilot kippt nach vorne - die Aufhängung zeigt schräg nach hinten. Durch das folgende Durchsacken wird der Anstellwinkel weiter vergrößert. Geschieht dieser Vorgang bei auch nur leichter Schräglage, wird diese dadurch dynamisch erhöht und der Drachen dreht weg Richtung Hang bzw. Hindernis (beim Schlepp Richtung Lockout).

Die Lauftechnik spielt bei wenig Wind die entscheidende Rolle. Piloten die eine hohe Geschwindigkeit erlaufen können ohne umzukippen, sind an Fehlstarts bei schwachem Wind so gut wie nicht beteiligt. Bei stärkerem oder gar böigem Wind rückt die Lauftechnik mehr in den Hintergrund. Die aktive kontinuierliche Gerätekontrolle um die Längs- und besonders die Querachse (Pitch) ist wichtig. Die Nase ist in der Grundhaltung etwas tiefer als bei wenig Wind, da die nötige Luftkraft über die Windströmung geliefert wird. Sowohl in der Grundhaltung als auch bei Körpersteuerung mit gestraffter

Aufhängung sind stetige Steuerausschläge nötig, um den Drachen horizontal und im sicheren Anstellwinkelbereich zu halten. Ein Aufschnappen der Drachennase ist unbedingt zu vermeiden. Generell sind Starts mit sich leicht senkender Nase während des Anlaufs weniger anfällig für Fehlstarts.

Aerodynamische und flugmechanische Erkenntnisse unserer Versuche und Startanalysen

Zu Beginn konnten wir teilweise die Ergebnisse unserer „Starttests“ nicht vollkommen aerodynamisch nachvollziehen. Alle die einen Drachen mit anfangs über 30° steilem Kielrohr mühelos und sicher in die Luft brachten, waren anfangs verblüfft. Spätestens beim „Aufziehen“ und Starten des Drachens aus der abgestellten Position auf Trapezrädern und dem Kielrohr ohne Zuhilfenahme der Arme und Hände rangen wir um schlüssige Erklärungen. Ebenso beim Korrigieren aus 30° hoher Pitch mit 20° Schräglage im Startlauf fanden wir keine aerodynamische Begründung. Amerikanische Kollegen äußerten sogar in einem Start Tutorial, dass die Theorie über den Anstellwinkel als Auslöser für Strömungsabriss nicht für den Drachen gültig sein kann; „it works“ - es geht ja. Zum Abschluss unserer Versuche versuchten wir die verschiedenen Ansätze einigermaßen schlüssig zu prüfen und zu begründen.



Ausschnitt aus einem Schulungsvideo: Auf diesem Bild fliegt der Drachen ohne Zutun des Piloten mit dem richtigen Anstellwinkel. Deshalb: Groundhandling ist wichtig, um ein Gefühl für das Fluggerät zu entwickeln! Ines Ziessau zeigt im Schulungsvideo Tipps und Tricks beim Groundhandling auf youtube.

www.youtube.com/watch?v=I08loF55_X8



Bei Laufübungen in der Ebene sowie am Übungshang haben wir den abgestellten Drachen ohne Hilfe der Hände wie einen Gleitschirm „aufgezogen“ bzw. zum Fliegen gebracht und bis auf Trimmgeschwindigkeit beschleunigt. Auf den linken Bildern sieht man, dass schon vor über zwanzig Jahren (Originalbilder) ein Drachen nur durch Zug an der Aufhängung „aufgestellt“ und zum Fliegen gebracht wurde. Unsere Fluggeräte steigen auch bei anfangs sehr hohen „Nasen“ und kurz sehr steiler Anströmung und stabilisieren sich nahe des Trimm-Anstellwinkels, wenn man sie über die Aufhängung bzw. Leinen auf Zug hält (Gewichtskraftsteuerung!). „We don't know why - but it works“ - geht doch, sagten die amerikanischen Piloten damals (das Geheimnis liegt am anfangs sauber umströmten Nasenradius/der Eintrittskante).

Die Erkenntnisse bzw. Widersprüche zu wahrgenommenen Phänomenen

- Der Längsneigungswinkel wird von vielen mit dem Anstellwinkel verwechselt oder gar gleichgesetzt. Der Längsneigungswinkel (bekannt als Nickwinkel, Pitch, Attitude) ist der Winkel zwischen Rumpf und Horizont; beim Drachen der Kielstange und dem Horizont. Wie hoch ist die „Nase“. Die Kielstange kann zwar bei statischen Betrachtungen bei bestimmten Geräten als Bezugsgröße verwendet werden (so z.B. bei horizontalen Testwagenfahrten mit einem fixierten Fluggerät); der Wert kann aber keinesfalls mit dem Anstellwinkel gleichgesetzt werden. Die hohe Nase täuscht oft einen hohen Anstellwinkel vor.
- Der Anstellwinkel oder besser verständlich Anströmwinkel ist zwischen Profilhöhe und anströmender Luft zu finden. Vereinfacht aber gut nachvollziehbar ist es der Winkel zwischen Untersegel und Flugweg bei ruhiger Luft. Deshalb muss beim Start die Ausrichtung des Drachen auf die Schräge der Anlaufebene bezogen sein. Daher ist bei gleichem Gerät beim Schlepp in der Ebene die Nase 20° höher als bei einem Startgang mit 20° Neigung.
- Der Anstellwinkel unserer verschiedenen Fluggeräte (Starr, Flexi, Floater) liegt beim Start in einem ziemlich engen Bereich. Aufgrund der verschiedenen Konstruktionen sind die Kielstange und die Nase dabei aber deutlich unterschiedlich steil bzw. hoch. Je höher die Kieltasche, desto flacher ist das Segel bezogen auf das Kielrohr; der sogenannte Einstellwinkel ist negativ. Sie müssen „hochnäsiger“ gestartet werden. Bei Starrflügeln ist der Kiel flacher als das Segel; bei gesetzten Klappen ist die Profilhöhe deutlich steiler. Diese Geräte werden „tiefnäsiger“ gestartet, haben aber einen ähnlichen Anstellwinkel wie die extremen Kieltaschengeräte. Der Unterschied im Einstellwinkel und dadurch im Längsneigungswinkel (Nasenhöhe) beim Start liegt bei aktuellen Geräten bei ca. 20° (Atos bei gesetzten Klappen zu einem Schulungsdrachen mit einer ca. 40 cm hohen Kieltasche). Dies wird bei Benutzung eines Startwagens beim Schlepp deutlich. Die Kielstangenaufgabe muss dem jeweiligen Gerätetyp angepasst werden, um bei verschiedenen Nickwinkeln (Nasenhöhen) den richtigen Anströmwinkel zu erreichen.
- Die dynamischen Bewegungen im dreidimensionalen Raum mit Heben und Sacken sowie auf Kreisbewegungen um den Drehpunkt beeinflussen den Anstellwinkel deutlich mehr als bisher angenommen. In der Theorie war der Ausgangspunkt immer eine statische Betrachtung des Anstellwinkels. Für eine mögliche Erklärung hat uns das Wissen aus der Gleitschirmschulung geholfen. Dort wird beim Aufziehen/Aufstellen des Gleitschirms eine anfangs 90° Anströmung des am Boden liegenden Segels in eine akzeptable Anströmung im Zenit gewandelt. Unsere Fluggeräte Gleitschirm und auch der Drachen vertragen also in der Praxis kurzzeitig sehr hohe Anstellwinkel, wenn diese zügig verkleinert werden. Vom Gleitschirm wissen wir, dass er trotz hoher Anstellwinkel kurzzeitig gutmütig Sackflug fähig ist. Wenn dann der Anstellwinkel zügig durchgehend verkleinert wird, z.B. wenn das Segel auf einer Kreisbahn nach vorne wandert, wie beim Aufziehen oder Nicken, reißt die Strömung nicht ab, sondern liegt durch die tangentielle Anströmung gut an. Wird das Segel gegenüber der Luft gehoben, verkleinert sich ebenfalls der Anströmwinkel – beim Schirm bis hin zum „Klapper“. Aggressiv mit Strömungsabriss reagieren die Geräte, wenn man durchsackt oder das Segel nach hinten nickt, bzw. die Drachennase aufschnappt. Bei den Drachenstarts mit anfangs kurz extrem hohem Anstellwinkel bewegt sich das Segel sofort auf einer Kreisbahn nach oben und vorne. Die stabile Druckpunktwanderung stabilisiert dann das Gerät im Trimmanstellwinkel. Wenn die Aufhängung nach vorne auf Zug ist, produziert die Aerodynamik neben Auftrieb und Widerstand aber auch Vortrieb. Ist die Hangneigung größer als der Gleitwinkel des Gerätes (bei diesem Anstellwinkel), so beschleunigt der Drachen, da der Vortrieb größer ist als der Widerstand. Ist die Anströmung nicht übertrieben steil, hilft uns die Aerodynamik bei ausreichend hoher Nase, die Fahrt unseres Fluggerätes zu steigern. Wir müssen es nicht zwingend über den Steuerbügel mechanisch anschieben (durch Praxistests „erflogen“).
- Vor allem ist der Einfluss des sich hebenden Drachens zu Anfang des Startlaufes zu beachten. Bei unseren Messungen haben wir ein „Steigen“ des Gerätes von anfangs „Basis deutlich unter Kniehöhe“ in der Grundhaltung bis etwa Hüfthöhe bei voll gestreckter Aufhängung und daher auch beim Abheben ermittelt. Meist lag dieses „Aufsteigen“ in einem Bereich von 50 cm bis zu 80 cm. Das bedeutet, dass der Drachen anfangs nicht parallel der Anlauffläche folgt, sondern bis zum Strecken der Aufhängung deutlich flacher gleitet. Damit sind auch die Anströmung und der Anstellwinkel flacher. Bei beobachteten drei bis vier Gehschritten bis zur gestrafften Aufhängung mit drei bis vier Metern Distanz ergibt sich bei einem Steigen des Segels eine Winkeldifferenz bis zu 10°. Das bedeutet, dass der Anstellwinkel anfangs 10° flacher ist als es die „Nase“ suggeriert. Also müssen wir uns von der Vorstellung „konstante Pitch ist gleich konstanter Anstellwinkel“ während der Steigphase des Gerätes bzw. der Streckphase der Aufhängung“ verabschieden. Um einen anfangs optimalen Anstellwinkel zu haben, muss die „Nase“ anfangs etwas höher sein. Durch das frühere Straffen der Aufhängung und damit Einsetzen der Gewichtskraftsteuerung will der Drachen seinen Trimmanstellwinkel einnehmen (stabile Druckpunktwanderung) und ist dann gut zu kontrollieren.



Bis zum Straffen der Aufhängung steigt der Drachen und fliegt flacher als die Anlaufneigung. Daher ist auch die Anströmung flacher; der Anströmwinkel kleiner. Steigt der Drachen auf fünf Meter Strecke um 50 cm, entspricht das einer Anstellwinkelverkleinerung von fast 6° bei optisch gleichem Nickwinkel (Pitch). Ist die Nase anfangs schon tief, hat der Drachen bis zum Straffen wenig Auftrieb und steigt zögerlich.

www.youtube.com/watch?v=iCSly0IHpdM&t=15s



Fazit

Der Start mit ausreichend hoher Nase ist ein alltagstauglicher Kompromiss für sichere Beschleunigung bei hoher Kontrolle und erstaunlich kurzer Startstrecke. Anfangs ist die Nase am höchsten und wird bis zum Abheben gesenkt, um bei voller Kontrolle einen flachen und schnellen Abflug zu erreichen. Das Ausrichten auf das Grad genau in Bezug auf die „Pitch“ ist nicht mehr so entscheidend, da der Drachen beim Ankippen und Angehen leicht mitgenommen und beschleunigt werden kann. Der Drachen sucht sich seinen Trimmanstellwinkel früh und kann dabei gut kontrolliert werden. Jeder steilere Start bei dem der Drachen anfangs eher nach der Horizontalen ausgerichtet und dann beim Ankippen mit korrekter Grundhaltung in das Gefälle „mitgenommen“ wird, erfüllt das Kriterium des anfangs ausreichend hohen Anstellwinkels. Wenn der Pilot das Gefühl hat, er ist dem Drachen „voraus“ - der Drachen bremst ihn - so muss er die Nase etwas senken. Dies nimmt das Gerät gut an. Korrekturen vom etwas großen zum optimalen Anstellwinkel sind aufgrund der Gewichtsteuerung direkter, einfacher und dosierter auszuführen, als vom zu kleinen zum richtigen Anstellwinkel. Es ist wichtig, dass der Pilot während des Startlaufes aktiv steuert, um den Drachen über die Trimmgeschwindigkeit hinaus am Boden zu halten und Überfahrt aufbaut. Die richtige Lauftechnik muss beherrscht werden, um bei flachen Hängen und wenig Wind die Geschwindigkeit des „besten Gleitens“ zu erlaufen. Das Abheben erfolgt dann ohne Durchsacken mit flachem Abflugwinkel bei sicherer Fahrt. Bei stärkerem Wind wird bereits Auftrieb durch die Luftströmung erzeugt. Daher ist der nötige Anstellwinkel bei Wind deutlich flacher als bei „Nullwind“. Bei unnötig flachem

Anstellwinkel wird der Drachen lange getragen, die Aufhängung spät straff und die Gewichtsteuerung mit guter Anstellwinkelkontrolle setzt später ein. Ein schneller Drachen macht nur Sinn, wenn der Pilot mit seinem Gerät „Schritt hält“ und als eine Einheit beschleunigt. Die Abhebegeschwindigkeit, die der Anstellwinkel vorgibt, muss vom Piloten zwingend erlaufen werden, um einen unsicheren Start mit Durchsacken und Nachdrücken zu vermeiden. Die Starttechnik mit anfangs etwas flachem Anstellwinkel ist daher eher für stärkeren Wind sowie sehr athletische Läufer geeignet. Natürlich auch für sehr steile Startplätze, da hier nicht sehr weit gelaufen werden muss. Wenn ein Pilot seine Starttechnik umstellen bzw. optimieren möchte, sollte er die neuen Bewegungen und Zusammenhänge in ihrer Gesamtheit erfassen. Aber die Theorie alleine bringt wenig. Intensives Bodentraining mit Laufübungen bietet sich an. Eine Beschleunigungs- Schweben- Abbremsübungen zunächst in der Ebene und dann am flachen Hang mit mehreren Wiederholungen haben bei unseren Teilnehmern von Fortbildungen gute Ergebnisse gezeigt. Zumindest ein „Aha-Erlebnis“ war es immer. Ein richtig guter Instruktor hilft Misserfolge und Frust zu vermeiden. Filmaufnahmen mit anschließender Analyse sollten Standard sein. ▽



DER AUTOR

Peter Cröniger, DHV-Ausbildungsleiter Lehrteam Gleitschirm und Drachen, Sportpädagoge, ehem. Lufthansa Linienpilot.

Was wir glauben und was wir sein könnten

Ein Artikel der Selbstreflexion und eine Einladung zum Open Mindset

TEXT UND FOTOS: ECKHARD MAUTE

Er hieß Hermann, er war cool und für mich war er ein Riese.

Unauslöschlich ist da dieses Bild, welches sich hartnäckig und tief in meine Erinnerung gebrannt hat: Hermann sitzt auf dem Sofa und schneidet seine Fingernägel. Keine Schere der Welt würde dieser Aufgabe gewachsen sein. Er benutzt sein Taschenmesser. Dieses Messer war scharf und hatte einen Hirschhorngriff.

Hermann war mein Opa und für mich in meinen frühen Bubenjahren eine lebende Legende, ein Idol.

Natürlich war mir dies als Kind nicht be-

wusst. Seine Glaubenssätze wurden die meinen.

Es waren die 70er Jahre.

Gefühle und Emotionen hatten in dieser Zeit ein enges Korsett: Männer durften nicht weinen, Mädchen mussten brav sein und still. Am Sonntag ging man in die Kirche und danach gab es zum Mittagessen Fleisch.

Und wie stand Hermann zum Phänomen Gleitschirmfliegen?

Es existierte noch nicht!

Von meinem Großvater habe ich vieles gelernt. Wenn der Mond einen Hof hat und die Schafe eng beieinanderstehen, kommt

bald Regen. Oliven schmecken nicht und nach dem Kirschen Essen geht man nicht ins Wasser!

Heute weiß ich, dass mein Opa nicht hellsehen konnte. Dass sich das Mondlicht in Cirruswolken bricht und dass dieser Halo nichts anderes ist als die Ankündigung einer vor der Tür stehenden Warmfront. Wir können Kirschen essen und danach in einen See hüpfen, ohne zu sterben. Ja, nicht einmal Bauchweh bekommen wir.

Großvater Hermann war für mich ein Idol und heute trägt sogar eine der lehrreichsten Flugfiguren in unserem Sicherheitstraining seinen Namen. Später im erwachsenen Al-



Wo Menschen sich miteinander weiter entwickeln, ist immer jeder Schüler und Lehrer.

ter verlor diese „Ikonen-Figur“ an Glanz. Ich durfte lernen, dass lebende Legenden sterben und sie auch nur Menschen sind mit Sonnen- und Schattenseiten.

Und wie schaut's mit Oliven aus?

Ich liebe Oliven. Jetzt, da ich diese Zeilen schreibe, darf ich mit einer Gruppe in Griechenland sein und schon zum Frühstück diese köstliche Steinfrucht genießen.

Übernommene Glaubenssätze können ein Segen sein, genauso gut aber auch ein Fluch.

Sie können uns unterstützen, aber auch lähmen und blockieren. Mit meinen eigenen, von mir entworfenen, sieht es da nicht viel besser aus!

Seit 38 Jahren bin ich Fluglehrer. Ich durfte Menschen dabei begleiten, ihren Traum vom Fliegen zu verwirklichen. Seit mehr als 20 Jahren unterstütze ich PilotenInnen dabei, über Wasser ihr volles Potential zu entfalten.

In diesen Kursgemeinschaften, wo Menschen miteinander und voneinander lernen, ist jeder Schüler und Lehrer.

Oft unbemerkt, manchmal auch beabsichtigt, entstehen Hierarchien und mit ihnen Regeln, Bestimmungen und Glaubenssätze. Ich beobachte „diesen Vorgang“ nicht

nur in unserer Gleitschirmschule, sondern vor allem auch „in meinem Kopf“.

Äußerst hartnäckig hielt sich hier monatelang folgender Gedanke: „2-Leiner und Liegegurtzeuge sind schlecht und kein Mensch braucht diese Teile“. (Siehe DHV-Info 243, „Fort- und Weiterbildung für alte Hasen trotz Angst und Scham“, ein Artikel der Selbstreflexion und eine Einladung zum Open Mindset).

Ebenso hielt sich in meinem Gehirn diese jahrelange Überzeugung: „Ein guter Stall kann nur mit dem Halben Schlag geflogen werden!“. Doch zu dieser Doktrin komme ich etwas später.

Oliven schmecken nicht, starke Männer weinen niemals und sie werden erst zum richtigen Mann nach einem geflogenen Stall im Sicherheitstraining.

Dem ist nicht so. Das weiß heute jedes Kind. Dem Himmel sei Dank!

Ich durfte in den letzten Monaten so vieles lernen! Seit fast eineinhalb Jahren fliege ich nun meinen wunderschönen 2-Leiner. Bei noch keinem Flug, auch nicht bei den Trainingsmanövern über Wasser, gab es angsteinflößende Überraschungsmomente.

Im April 2023 konnte ich im 2-Leiner Sicherheitstraining bei Heli Schrepf mich

und meinen Zeolite GT besser kennen lernen. Bewusst entschied ich mich damals noch gegen ein Liegegurtzeug.

Rückblickend lächle ich in mich hinein, denn schon damals bröckelte dieses „ich-werde-niemals-ein-Liegegurtzeug-fliegen-Dogma“. Warum wohl wollte oder konnte ich es mir einfach nicht ganz eingestehen? War es wieder diese Angst vor Neuem oder war da auch Scham und „alter Stolz“?

April 2024

Persönlich hole ich mir beim Hersteller das am Telefon bestellte Liegegurtzeug ab. Arne, der Chef selbst, fragt mich, ob er mir bei der Einstellung behilflich sein kann. Ihm habe ich, vor einem gefühlten halben Jahrhundert (vor 30 Jahren, um bei der Wahrheit zu bleiben), das Gleitschirmfliegen beigebracht und jetzt fragt er mich, ob er mir mein Gurtzeug einstellen soll! Mein Stolz lehnt reflexartig ab, aber dank meiner Partnerin Cordula lasse ich mich doch darauf ein.

Dieser Moment war für mich ein ganz besonderer.

Seit über 35 Jahren Gleitschirmfliegen sitze ich zum ersten Mal in einem Liegegurtzeug und...



Zwischen meiner ersten Ausrüstung (Gleitschirm Blow UP mit Hängegurtzeug) und meinem Zweileiner mit Liegegurtzeug heute liegen fast 40 Jahre. Und immer noch ist da diese tiefe Dankbarkeit und Freude, dass ich fliegen darf!

Fühle mich wohl!

Bei den anschließenden Flügen empfinde ich die Umstellung vom Sitzgurt zum Liegegurt wesentlich unspektakulärer als ich es mir immer vorgestellt hatte. Der Wechsel auf einen 2-Leiner war diesbezüglich wesentlich eindrucksvoller.

Über drei Jahrzehnte Flugerfahrung im Sitzgurt halfen mir bestimmt dabei, mich in dieser „neuen Hängematte“ sofort wohlzufühlen und gerne zitiere ich hier den 14. Dalai Lama: „If you know the rules well, you can break them effectively“.

So schmolzen also meine Zweifel und meine Skepsis gegenüber Liegegurtzeugen schon beim ersten Flug dahin wie der letzte Schnee im Frühlingföhn. Selbst in Stalls und Negativdrehungen fand ich mich überraschend schnell zurecht. Wohl weislich immer der Einladung folgend, die mir mein junger Lehrer, Heli Schrempf im 2-Leinertraining ein Jahr zuvor, mit auf meinen Flugweg gab: „Bleibe gestreckt und lege dich mit deinem Körper in die Drehung hinein, folge dem Schirm und warte, bevor du mit deinen Steuerleinen reagierst“.

Eine Bemerkung am Rande.

Gerade in unseren Sicherheitstrainings beobachte ich, dass es bei zu frühem Umsteigen auf ein Liegegurtzeug überraschend schnell zu einer Überforderung kommen kann. Vor allem nach unbeabsichtigten Strömungsabrissen gerät dieses Liegegurtzeug-System, aufgrund wilder Dreh- und

Pendelbewegungen schneller in unkontrollierte Positionen als mit Sitzgurt.

Bestimmt ist es von Vorteil, wenn jede Flugfigur erst einmal mit einem Sitzgurtzeug sauber geflogen werden kann. Wird vom Piloten der technische Ablauf und die dazu gehörenden Körperbewegungen verstanden und beherrscht, kann problemlos auf ein Liegegurtzeug umgestiegen werden.

Menschen im Sicherheitstraining dabei zu begleiten, ihre Komfortzonen zu vergrößern, auszudehnen, also diese beschränkenden Grenzen zu verschieben, ist ein Geschenk. Ich bin so dankbar, dass ich selbst immer noch diesen Job machen und meine Passion leben darf.

Dazu gehört für mich auch, mich immer wieder auf die Schülerbank zu setzen. So hat mich das 2-Leinertraining mit Heli, oder die gemeinsamen Sicherheitstrainings mit Jürgen Kraus von der Flugschule Grenzenlos, so richtig weitergebracht und inspiriert!

„Urteile nie über einen anderen, bevor du nicht einen Mond lang in seinen Mokassins gelaufen bist“. Sprichwort der Crowe

Immer mehr Teilnehmerinnen und Teilnehmer kommen mit Liegegurtzeugen in unsere Trainings und wie kann ich als Pilot und Lehrer über etwas sprechen, was ich nicht selbst erlebt und erfahren habe?

Wie soll ich Deformationen anleiten, Negativdrehungen, Stalls, wenn ich diese Ma-

növer nicht selbst fliegen und spüren kann? Dies gilt für Gleitschirm und Gurtzeug!

So waren meine KursteilnehmerInnen auch hier meine Motivation.

Sie waren Inspiration dafür, trotz meiner inneren Widerstände gegenüber dem Thema Liegegurtzeug, mich nach 35 Jahren auf dieses Abenteuer einzulassen.

Habt herzlichen Dank dafür!

Meine Liebe zum Fliegen hat sich nicht gelegt. Sie hat sich verändert, ja, aber weniger ist sie nicht geworden. Immer noch stehe ich freudig erregt am Startplatz, mein Herz pumpt und ich fühle mich wunderbar lebendig! Ob auf meinem Rücken mein 2-Leiner mit Liegegurt verpackt ist, oder meine 3 kg leichte Hike&Fly Ausrüstung, spielt dabei keine Rolle. Ich schaue ins Tal und bei der Vorstellung, dass ich jetzt gleich fliegen darf, durchflutet mich eine Dankbarkeit, die mit Worten nur schwer zu beschreiben ist.

Oft werde ich in meinen Sicherheitstrainings gefragt, wie es mir möglich ist, nach dieser langen Zeit, immer noch so begeistert vom Fliegen zu sein, so intensiv, selbst für einen simplen Gleitflug, zu brennen?

Eine der Antworten, so glaube ich, ist meine empfundene Freude am Lernen und das eigene „Offen Sein“ für Neues.

Als „alter Sicherheitstraining-Fluglehrer“ darf ich mich als Mann und Mensch immer wieder überraschen und neu justieren. Dies



Hermann

www.youtube.com/watch?v=qHKU1uMlVGI



Der Stall

www.youtube.com/watch?v=qHKU1uMlVGI



ANZEIGE



ULTRALEICHT

NEUE WEGE ENTDECKEN



GURTZEUG TANGA

EN/LTF geprüft bis 120 daN
Gewicht 435 g



CROSSCONTRY 2

Perfekte Allround-Flügel für
Hike & Fly

Streckenfliegen

Soaring

www.skyman.aero

Rollen und Nicken lernen wir nur durch Rollen und Nicken. Spiralen lernen wir am Besten, indem wir spiralen. Unsere Wingover werden immer schöner, höher und eleganter wenn wir nicht aufhören immer und immer wieder Wingover zu fliegen. Auch Stalls lernen wir am ehesten, wenn wir stallen. Die Basis für eine sichere Weiterentwicklung ist allerdings: sauberes Rollen und kontrolliertes Nicken in Perfektion.

ist für mein Fluglehrer-Ego nicht immer ganz einfach. Aber wenn ich mich dann doch darauf einlasse, nicht selten eine „gewinnbringende Revolution“.

So leite ich gewisse Flugmanöver heute komplett anders an als noch vor 15 Jahren.

Bei einer seitlichen Deformation lehrte ich: „Sofort Körper auf die offene Seite und mit der Steuerleine stützen!“

Heute wissen wir mehr und wir haben in unserem Gleitschirmsport dazu gelernt. Nicht nur das Material hat sich weiterentwickelt, sondern auch unser Verständnis für komplexe Situationen.

Heute sage ich: „Wir reagieren niemals direkt auf eine Deformation, sondern auf das anschließende Pendel und auf das eventuelle Wegdrehen des Schirmes. Folge dem Schirm mit deinem Gewicht in eine eventuelle Drehung, bleibe im Liegegurt gestreckt. Warte nach einer Deformation bis das Aufstellmoment (großer Anstellwinkel) vorbei ist. Beobachte den Schirm und halte dann bei Bedarf mit deinen Steuerleinen oder den hinteren Tragegurten den Schirm auf der Achse, auf der du weiterfliegen möchtest!“

Oder das Thema: „verkürzte Steuerleinen durch den halben Schlag“.

Viele Jahre war es für mich selbst undenkbar, Stalls und Negativdrehungen

ohne diesen halben Schlag zu fliegen. Ich selbst kreierte diesen schon genannten Satz: „Kontrollierte Stalls können wir nur mit dem halben Schlag fliegen!“

Im letzten Jahr erforschte ich, mit meiner 2-Leiner-Liegegurtzeugkombination, neue Steuerleinenhaltungen im Stufenstall. Das Ergebnis war verblüffend. Meine kontrolliertesten Stalls gelangen mir, mit der Anglergriffhaltung (Daumen und Zeigefinger halten den Steuerschlaufenknoten über dem Griff, so wie beim Groundhandling).

Diese Entdeckungsreise geht weiter.

„Man kann einen Menschen nichts lehren, man kann ihm nur helfen, es in sich selbst zu entdecken.“ Galileo Galilei

Dieser Artikel soll eine Einladung für Fortbildungen aller Art sein.

Er möchte dazu einladen, dass wir uns selbst und anderen nicht bedingungslos alles glauben.

Lasst uns immer wieder Fragen stellen.

So lernen wir, erfahren Neues, wachsen, und bisweilen dürfen wir auf dieser Reise haltlose Glaubenssätze über Bord werfen. Uns immer wieder neu entdecken und entwickeln zu den PilotenInnen die wir wirklich sind. ▽



DER AUTOR

Eki Maute, Sicherheitstrainingsleiter und Geschäftsführer der Flugschule Achensee. „Ich liebe das Thermikfliegen genauso wie das technische Fliegen. Zutiefst glücklich und zufrieden macht mich inzwischen allerdings ein gemeinsamer Abgleiter mit Freunden in die auf- oder untergehende Sonne.“



Bereits bei den ersten Übungen Feuer und Flamme - die Teilnehmer vom Drachen Schnupperkurs



Schnupperkurs in der Vogelperspektive

TEXT: ZOE NOGAI | FOTOS: JONATHAN BALKE

Der Anstellwinkel, die Gleitzahl, die Aerodynamik, das inkludierte Workout beim Handling der 25-60 kg an Einzelteilen, die es auf- und abzubauen, sowie herumzutragen gilt, wenn man fliegen will – welcher Gleitschirmpilot hat noch nicht zumindest mal kurz vom Drachenfliegen geträumt?

Am ersten Maiwochenende findet sich daher eine kleine Gruppe der DHV Jugend im Alten Lager außerhalb Berlins zusammen, um zwei Tage lang in die Welt der Drachenfliegerei hineinzuschnuppern.

Los geht's mit einem ersten Briefing durch unseren Fluglehrer Martin, der uns flugs mit allen Infos zu Gerätekunde, Historie, Handling und allem, was es sonst noch zu wissen gilt, versorgt. Direkt danach schnappen wir uns einen Mini Fox. Bereits hier zeigt sich: Sowohl das Gesamtgewicht (der kleine Drachen bringt immerhin um die 25 kg auf die Waage) als auch die vielen Teile, die es in richtiger Reihenfolge zusammenzustecken und aufzuspannen gilt, übersteigen den Aufwand im Vergleich zum Gleitschirmfliegen. Da kann man nicht mal eben mit der Regionalbahn zum Hike + Fly aufbrechen. Dennoch: Die Aerodynamik des Segels, die Gleitzahl und der Geschwindigkeitsbereich reizen. Mit dem aufgebauten Drachen lernen wir im Indoor-Simulator steuern- und wie anstrengend das ist, denn man lenkt hier mit dem gesamten Körpergewicht im Liegen. Beim Drachenfliegen wird man rundum gefordert. Direkt danach können wir im Outdoor-Simulator ein erstes Fluggefühl erfahren. Aufgespannt auf einem Anhänger geht es insgesamt 6 km die Landebahn des ehemaligen Militärflugplatzes hoch und runter. Ein einmaliges und zunächst auch sehr merkwürdiges Gefühl, so bäuchlings über dem Boden.

An Tag zwei stolpern wir alle aus unseren Zelten, voller Vorfreude auf das heutige Programm: ein Drachen-Tandemflug im UL Schlepp! Gemeinsam bauen wir den Drachen auf und machen uns auf zum Startplatz. Nacheinander geht es dann in die Luft, wo wir unter Martins Anweisung die am Vortag erlernten Steuertechniken anwenden und sogar die ein oder andere Thermik finden. Vom liegenden Start am UL Schlepp, über die Geschwindigkeit, die der Drachen aufbringt, die Vogelposition, in der man mit dem Segel hängt, bis hin zur Dynamik in die man in Kurven gehen kann, ohne etwas an Stabilität einzubüßen – jeder von uns ist fasziniert von der Zeit in der Luft. Spätestens der steile Landeanflug und die langgezogene Strecke, mit der man gefühlt Millimeter bäuchlings über den Boden gleitet, sorgen für Begeisterung über das Drachenfliegen und dieses doch so andere Fluggefühl.

Nach diesem Schnupperkurs stehen die Chancen nicht schlecht, dass sich dem Kreis der Drachenflieger einige neue Anwärter aus der DHV Jugend anschließen werden.



Eine föhliche Gruppe aus Neulingen und Wiederholungstätern



© ROBERT BUSCH

Immer wenn es nicht geht, sind wir auf der Wiese

Zu Gast am Berg der Flieger -

DHV Jugend goes Wasserkuppe

TEXT: CHRISTINE DEISTLER

Bereits am frühen Donnerstagnachmittag trudeln die ersten motivierten Teilnehmer am Camp ErNa auf der Wasserkuppe – dem Berg der Flieger und dem höchsten Berg Hessens – ein. Da der Wind direkt auf der Kuppe noch etwas zu stark ist, können wir zunächst an der etwas tiefer gelegenen Weiherkuppe unsere Groundhandling Skills verbessern. Abends werden wir für die schweißtreibende Groundhandling Session mit wunderschönen Abendflügen vom Westhang belohnt. Nachdem alle müde geflogen sind, wird der Grill angeworfen und das Event startet offiziell mit einer ersten Vorstellungsrunde.

Am Freitag können wir den Morgen wieder für ein paar Flüge nutzen, bevor der Wind für die meisten von uns zu stark wird und dazu einlädt, weiter an unserem Schirmhandling zu arbeiten. Einige erfahrenere Piloten nutzen den Tag und es werden Strecken von über 50 km geflogen sowie stundenlange Toplande-Sessions gestartet. Am Abend flaut der Wind wieder ab und wir kommen alle nochmal in der

Luft auf unsere Kosten. Am Samstag nutzen wir morgens wieder die Weiherkuppe zum Soaren und Handeln. Mit den Tipps von Therese, Thomas und Josh werden wir alle allmählich zu richtigen Groundhandlingprofis – naja, zumindest fast. Abends zeigt sich wieder, dass sich Parawaiting und der damit einhergehende Sonnenbrand eben doch auszahlen und der Flugtag wird mit einem epischen Sonnenuntergangsflug im schönsten Panorama der Rhön beendet.

Viel zu schnell kommt der Sonntag und damit leider auch schon wieder der letzte Tag eines rundum gelungenen Events. Wir bedanken uns bei Therese für die ganze Orga, die morgendlichen Wetterbriefings und die Unterstützung beim Groundhandling (was ja sogar Spaß machen kann :D) sowie bei Josh, der uns als Wasserkuppenlocal jederzeit mit Tipps und Tricks rund ums Fluggebiet versorgt und unterstützt hat. Ein Dank geht auch an die Flugschule Papillon und den Verein RDG Poppenhausen. Wir haben uns super willkommen gefühlt!

Info

Die nächsten Events im Überblick

Anney 11.-17.09.2024
 SIV am Hallstätter See 01.-05.10.2024
 SIV am Idrosee 23.-27.10.2024
 Saisonausfliegen 30.10.-03.11.2024

www.dhv-jugend.de/events



WE LOVE TO FLY

DHV-Kalender 2025, jeden Monat ein neues Abenteuer!

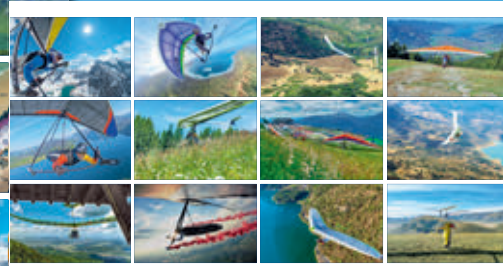
Ab sofort im DHV-Shop erhältlich



DHV-Gleitschirmkalender **2025**

DHV-GLEITSCHIRMKALENDER 2025

Gleitschirmkalender für das Jahr 2025
in DIN A2 Format.
Preis 28,- €



DHV-Drachenkalendar **2025**

DRACHENKALENDER 2025

Drachenkalendar für das Jahr 2025
in DIN A3 Format.
Preis: 21,- €

**AKTION: Frühbesteller-Vorteil für DHV-Kalender 2025.
Versandkostenfrei* bei Bestellungen bis zum 30.09.24**

*gilt nur für die DHV-Kalender 2025 und nationalen Versand, dieser wird im Warenkorb berechnet und der Rabatt von 7,90€ wird automatisch wieder abgezogen. Bei internationalem Versand bleibt der Differenzbetrag stehen. Nicht mit anderen Rabattcodes kombinierbar.



RELIEFKARTEN DEUTSCHLAND ALPENBOGEN, EUROPA ODER WELT

Preis mit Holzrahmen

39,95 €

Preis ohne Holzrahmen

19,95 €



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

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

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

Regionalversammlungen

Antrags- und stimmungsberechtigt 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 oder während der Versammlung mündlich ihre Kandidatur angemeldet haben oder von einem stimmungsberechtigten 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 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 benutzen, das vollständig ausgefüllt und unterschrieben sein muss.

Bitte den DHV-Mitgliedsausweis mitbringen.

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.



Anreise mit DB-Veranstaltungsticket möglich

PETAR LONCAR

DHV-Jahrestagung für Delegierte

Samstag, 30.11.2024

Beginn 13 Uhr

Stadhalle Gunzenhausen
Isle-Platz 1
91710 Gunzenhausen

SPORTLERTAG

SONNTAG, 01.12.2024

Stadhalle Gunzenhausen, Isle-Platz 1,
91710 Gunzenhausen

Beginn 10:00 Uhr

Adress- und Kontonummer-Änderungen unbedingt mitteilen!

Liebes Mitglied,

wir möchten sicherstellen, dass deine Mitgliedschaft bei uns reibungslos verläuft und du alle Vorteile in vollem Umfang nutzen kannst. Bitte nimm dir einen Moment Zeit, um deine Daten zu aktualisieren.

Im Dezember werden wieder die DHV Mitglieds- und Versicherungsausweise versendet. Daher möchten wir dich bitten, uns Adress- sowie Kontonummer Änderungen bis Ende Oktober zu melden, damit du auch weiterhin zuverlässig den Mitgliedsausweis und das DHVmagazin erhältst.

Bist du umgezogen, dann aktualisiere deine Daten im DHV-Serviceportal oder schreibe uns eine Mail an info@dhvmail.de.

Wir danken dir für deine Unterstützung, bei Fragen stehen wir dir gerne zur Verfügung.

Vielen Dank, dein DHV-Team



Bitte Änderungen mitteilen!

NOVA

Ferdinand Vogel ist neuer Geschäftsführer

Mit Juli 2024 übernimmt Ferdinand „Ferd“ Vogel die Geschäftsführung des Tiroler Gleitschirmherstellers NOVA. Der deutsche PWC-Pilot und Fluglehrer bringt nicht nur umfangreiche Erfahrung aus seiner erfolgreichen Karriere als Gleitschirmpilot mit, sondern auch tiefgehendes Wissen aus verschiedenen Positionen innerhalb und außerhalb des Unternehmens. Ferdinand Vogel ist seit 2009 fest mit NOVA verbunden.

„Ich habe NOVA in den vergangenen 15 Jahren aus verschiedenen Perspektiven kennen und schätzen gelernt. Durch meine wirtschaftliche Ausbildung bietet sich mir nun die ideale Möglichkeit, all diese Aspekte als Geschäftsführer zu verbinden. Ich freue mich sehr auf die neue Herausforderung und darauf, gemeinsam mit dem bestehenden NOVA-Team die Zukunft zu gestalten“, sagt Ferdinand. - Infos: www.nova.eu





Fliegen statt Springen

DHV bietet Seminar für erfolgreiche PR-Arbeit

Schillernde Vereinsfeste, wunderschöne Luftbilder, sportliche Erfolge aber auch tragische Unfälle – es gibt viele Anlässe, aus denen heraus der Gleitschirm- und Drachenflugsport in die Medien gelangen kann. Wie dies geschieht, sollte man nicht dem Zufall überlassen. Aktive PR-Arbeit ist gefragt, um dem Sport ein positives Image zu geben und Missverständnisse zu vermeiden.

Erfolgreiche Presse- und Öffentlichkeitsarbeit basiert auf einfachen Grundregeln. Welche das sind, kann man in einem eintägigen PR-Seminar lernen, das der DHV für interessierte Mitglieder veranstaltet. Als Referenten sind zwei Spezialisten geladen, die selbst auch Gleitschirm fliegen: Hartmut Schlegel ist Pressesprecher der Deutschen Bank, Markus Scheid Lokal-Redakteur bei der Rhein-Zeitung. Im Seminar werden die theoretischen Grundlagen einfach und verständlich aufbereitet. Besonderen Wert legen die Referenten dabei auf die Nutzung der modernen Medien. Praktische Übungen vertiefen das Gelernte.

Das Seminar ist kostenlos und für alle DHV-Mitglieder offen, die ein Interesse an aktiver Pressearbeit haben.

Bitte unbedingt absagen, wenn verhindert - auch kurzfristig - damit Interessenten nachrücken können.

Termin: 23.11.2024

Ort: DHV-Geschäftsstelle, 83703 Gmund am Tegernsee, Am Hoffeld 4.

Zeit: 10-16 Uhr

Zur erfolgreichen Durchführung des Seminars ist eine Mindestteilnehmerzahl von 12 Personen erforderlich, die maximale Zahl ist auf 20 Personen begrenzt.

Anmeldung zum Presseseminar:
https://service.dhv.de/db2/details.php?qj=evt_veranstaltungsdetails&lang=de&item=2764



Du reist mit der Bahn an? Nutze das Veranstaltungsticket der Deutschen Bahn und reise kostengünstiger. Von jedem DB-Bahnhof zu unserem Event und City-Ticket inklusive.

Veranstaltungsticket einfache Fahrt (Hin- oder Rückfahrt) mit Zugbindung (solange der Vorrat reicht):

- 1. Klasse 89,90 € (inkl. Sitzplatzreservierung)
 - 2. Klasse 55,90 €
- Veranstaltungsticket einfache Fahrt vollflexibel (immer verfügbar):
- 1. Klasse 112,90 € (inkl. Sitzplatzreservierung)
 - 2. Klasse 77,90 €

Bei technischen Fragen zur Buchung findest du Antworten in der Schritt-für-Schritt Anleitung der Deutschen Bahn. Außerdem kannst du dich an den Online-Service der Deutschen Bahn unter +49 (0) 30 – 58 602 0901 wenden. Der Online-Service ist Montags bis Samstags von 7:30–21:00 Uhr erreichbar.

HORIZONTE, NEU GEDACHT

Der Calypso 2 ist dein Reisepass in eine Welt voller Abenteuer, bereit, neue Regionen und Routen zu entdecken – am Boden wie in luftigen Höhen.

Als echtes Leichtgewicht ist der Calypso 2 perfekt auf die Bedürfnisse von Freizeit- und Genusspiloten zugeschnitten, die gerne reisen, wandern oder mit Leichtigkeit auf Strecke gehen.

5 Größen | 55-115 kg | EN B
















Calypso²

www.gingliders.com



GARANTIERT DRACHENFLIEGEN

	<p>Fly Magic M Grenadierstraße 15 13597 Berlin Tel. 0171-4881800 www.flymagic.de</p>		<p>Flugschule Bergsträßler Drachenflieger Weinbergstraße 14 68259 Mannheim Tel. 0151-58041305 http://flugschule.bergstraessler-drachenflieger.de</p>
	<p>Drachenflugzentrum Millau Alter Kirchdeich 4 21037 Hamburg Tel. 040-22859142 www.cabrieres.net</p>		<p>Drachenflugschule „echtfliegen“ Haldenäcker 28 74423 Obersontheim Tel: 07973/16074 www.echtfliegen.de</p>
	<p>LinkingWings Dirk Soboll Winnertzhof 20 47799 Krefeld Tel. 02151-6444456 www.linkingwings.de</p>		<p>Flugschule Althofdrachen Postweg 35 76187 Karlsruhe Tel. 0721-9713370 www.fs-althof.de</p>
	<p>Flugschule Rotmilan Mozartstraße 15 53757 Sankt Augustin Tel. 0170-3842280 www.flugschule-rotmilan.de</p>		<p>Drachenfliegerverein Spaichingen e.V. Silberstraße 20 78549 Spaichingen Tel. 07424-6172 www.drachenflieger-spaichingen.de</p>
	<p>Flugschule Saar-Mosel - Paul Loch Altheck 18 54472 Longkamp Tel. 06531-94677 www.flugschule-saar-mosel.de</p>		<p>Drachenflugschule ZODN-AIR Zugspitzstraße 49 82467 Garmisch-Partenkirchen Tel. 0174-9206011 www.zodn-air.com</p>
	<p>Drachenflugschule Saar Schneiderstraße 19 66687 Wadern-Wadrill Tel. 06871-4859 www.drachenflugclub-saar.de, www.drachenfliegen-lernen.de</p>		<p>Drachenfliegen Tegernsee Grünboden 1 83727 Schliersee Tel. 0170-5401144 www.drachenfliegen-tegernsee.de</p>
	<p>Flugschule Tegelberg Tim Grabowski Tegelbergstraße 33 87645 Schwangau +49 157-80634369 www.flugschule-tegelberg.de</p>		



DHV-Schleppauskünfte

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

DHV-Rechtsberatung

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



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



SicherheitstrainingsCenter

DHV-zertifiziertes Training



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

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

Hot Sport Sportschulen
Trainingsleiter Günther Gerkau
Lac d'Annecy/Frankreich
www.hotssport.de
info@hotssport.de



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



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



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



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



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



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



**DHV
EMPFOHLENES
SIMULATORTRAINING**



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

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



DHV Regionalbeiräte > Deine Ansprechpartner vor Ort!

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

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

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

René Altmann
regionalbeirat-ost@dhv.de

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

Uwe Preukschat
regionalbeirat-mitte@dhv.de

Regionalbeirat Südwest
(Region Baden-Württemberg)

Björn Berle
regionalbeirat-suedwest@dhv.de

Regionalbeirat Südost
(Region Bayern)

Dieter Lische
regionalbeirat-suedost@dhv.de

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

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

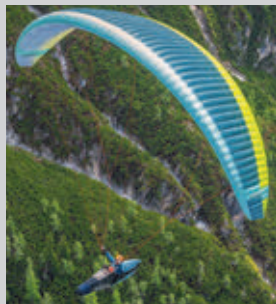
Neue Geräte mit DHV-Musterprüfung

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

www.dhv.de/dhv-musterpruefstelle/datenbanken



FOTO HERSTELLER



NOVA Codex

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

Sicherheitsmitteilungen



Infos auf www.dhv.de unter Sicherheitsmitteilungen. Damit ihr immer aktuell informiert werdet, tragt euch bitte auf WWW.DHV.DE unter Mitgliederservice in die Mailingliste ein.

Finsterwalder Paralock Karabiner

Die Fa. Finsterwalder hat eine Sicherheitsmitteilung zu dem Gleitschirmkarabiner „Paralock“ veröffentlicht.

Betrieb des FINSTERWALDER Paralock 3 Gleitschirmkarabiners in Verbindung mit einem Beschleunigersystem nur noch in gesperrtem Zustand zulässig.

Beim Betrieb des Paralock 3 hat sich herausgestellt, dass sich in bestimmten Situationen nicht unter Zug stehende Beschleunigerseile so um den Entriegelungsknopf legen können, dass es bei Betätigung des Beschleunigers zu einer Fehlüffnung des ungesperrten Paralock 3 kommen kann. Sofern der Paralock 3 mit einem Beschleunigersystem betrieben wird, ist er daher ab sofort vor dem Start zusätzlich zur normalen Verriegelung grundsätzlich auch zu sperren.

Im Notfall oder bei sich abzeichnenden Notfällen kann der Paralock 3 in Sekundenschnelle entsperrt und unter Last geöffnet werden.

https://www.dhv.de/media/jahre/2024/02_fliegen/Sicherheit/Sicherheitsmitteilungen/alte_Sicherheitsmitteilungen/2024/sicherheitsmitteilung-finsterwalder-paralock-3-20240707.pdf

Sicherheitsmitteilung Gleitschirm-Gurtzeug X-Rated 7 EAPR-GZ-0541/16

Der Hersteller Woody Valley hat eine Sicherheitsmitteilung zu dem Gleitschirm-Gurtzeug X-Rated 7 veröffentlicht.

https://www.dhv.de/media/jahre/2024/02_fliegen/Sicherheit/Sicherheitsmitteilungen/alte_Sicherheitsmitteilungen/2024/Sicherheitsmitteilung_Woody_Valley_X-Rated_7.pdf

Alle Details:

https://www.dhv.de/media/jahre/2024/02_fliegen/Sicherheit/Sicherheitsmitteilungen/alte_Sicherheitsmitteilungen/2024/Safety_note__002_.pdf

Gurtzeug für Hängegleiter Aeros Viper DHV 03-0121-04, Aeros Viper C DHV 03-0135-18

Der ukrainische Hersteller Aeros hat eine Sicherheitsmitteilung zu seinen Gurtzeugen Viper und Viper C veröffentlicht. In der Mitteilung geht es um starken Verschleiß/Alterung des Rettungsgeräte-Griffes der genannten Gurtzeuge.

AEROS Ltd. Sicherheitsmitteilung:

<https://www.dhv.de/verband/pressecorner/alle-dhv-news/detail/sicherheitsmitteilung-hg-gurtzeuge-aeros-viper-viper-c/>

Alle Details:

https://www.dhv.de/media/jahre/2024/02_fliegen/Sicherheit/Sicherheitsmitteilungen/alte_Sicherheitsmitteilungen/2024/Safety_note_Aeros_Viper_and_Viper_C_HG_harness.pdf



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
- ▼ 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



Die neue Webseite ist online!

Wir freuen uns, euch mitteilen zu können, dass unsere neue Website online ist! Die Umgestaltung der Webseite war eine echte Mammutaufgabe, aber wir sind stolz auf das Ergebnis und möchten euch die wichtigsten Neuerungen vorstellen. Neue Struktur und modernes Design: Um die Navigation zu erleichtern, haben wir die Inhalte neu strukturiert und das Design modernisiert. Es gibt jetzt weniger Unterebenen, damit ihr euch nicht in den Tiefen der Seite verliert. Die Menüpunkte „Piloteninfos“ und „Mitgliederservice“ wurden durch „Mitgliedschaft“ und „Fliegen“ ersetzt. Zudem ist der Punkt „Wettkampfsport“ nun prominent im Hauptmenü vertreten.

Optimierung für alle Endgeräte: Unsere Webseite passt sich nun optimal an alle Geräte an, sei es Desktop, Tablet oder Smartphone. Dank sogenannter „Akkordeons“ bleibt die Übersichtlichkeit erhalten, indem Inhalte erst bei Bedarf ausgeklappt werden.

DHV-Welten: Auf der Startseite findet ihr die „DHV-Welten“, die euch zu speziellen Portalen des DHV führen.

Technische Tools: Wir haben zahlreiche technische Tools integriert, wie z.B. den Veranstaltungskalender und die Sicherheitsmitteilungen.

DHV-XC-Widget: Auf der Startseite findet ihr jetzt das neue DHV-XC-Widget, das die besten Flüge des Tages anzeigt. Dieses Widget könnt ihr auch auf eurer Vereins-Website einbinden.

Hier geht's zur neuen Webseite: www.dhv.de



WICHTIG-NEU-KURZ | VERBAND

SICHERHEIT LEICHT VERPACKT

eternity⁴
(LTF/EN A)

WE SHARE
THE *passion*
OF FLYING

IN A LIGHT WAY



ALPIN SUPERLIGHT
FÜR DEINE SICHEREN GLÜCKSMOMENTE

**anna
purna²**
(LTF/EN A)



MIDDLE-B HIGHLIGHT
FÜR DEIN SICHERES WEITERKOMMEN

Lightning²
(LTF/EN B)



www.u-turn.de

TURN
SAFE FUN

Charlie Jöst ist als Filmemacher für den DHV im Einsatz.

© B. JÖRN KLASSEN



Der Beginn des Drachenfliegens und die Gründung des DHV in meinen Augen

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. Charlie Jöst hatte großen Anteil am Erfolg des DHV und führte 25 Jahre dessen Vorsitz.

TEXT UND FOTOS: CHARLIE JÖST

Im April 1973 fliegt Mike Harker als erster Drachenflieger von der Zugspitze.

Begleitet von einer Schweizer Filmproduktion.

„Live and Let Die“ heißt der neue Bond Film mit Roger Moore.

Mike Harkers Zugspitzflug läuft im Vorprogramm. Die Bilder reißen mich vom Kinosaal!

Der in 5 Jahren nach allen Regeln fliegerischer Zucht und Ordnung geprägte Segelflieger in mir findet diesen Flug des jungen Amerikaners in höchstem Maße gefährlich, provokant, wahnsinnig und überflüssig. Der Anarcho in meinem, erst 21 Jahre jungen Leben, jubelt und weiß, dieses Drachenfliegen wird eine neue Form fliegerischer Freiheit bringen, von der viele, so wie ich, geträumt haben!

Flugschulen gibt es noch nicht. Die einschlägigen Fachzeitschriften warnen vor dem gefährlichen Treiben, das aus den USA nach Europa kommt. Der Deutsche Aeroclub DAeC gibt 1975 bekannt,

dass er sich um diesen neuen Luftsport kümmern will. Im neugegründeten Drachenfliegermagazin finde ich endlich Informationen, wo man das Drachenfliegen erlernen kann. Im Prinzip kann jedermann eine Flugschule eröffnen und sich Fluglehrer nennen. Ich bin enttäuscht von den wenigen Angeboten, vornehmlich im Alpenraum, die auf mich sehr unprofessionell wirken. Mit dem Kauf eines „Hochleistungsdrachens“ namens Adler beginne ich im nahen Odenwald im Winter 1975 autodidaktisch und ohne großes Aufsehen mit dem Drachenfliegen.

Zu Beginn des Jahres 1976 gelangen mir kurze Flüge auf den flach geneigten Wiesen meiner Heidelberger Heimat und ich strebe nach Höherem. Der Skiurlaub im Tannheimer Tal bringt die ersehnten Höhenflüge und die Bekanntschaft mit Albrecht Schmid, einem schwäbischen Tüftler und Drachenflieger. Die Begegnung mit diesem wunderbaren und empathischen Menschen, den alle nur Ali nennen, stellt sich für mich als Glücksfall heraus. Von Ali erfahre



Charlie fliegt einen „Hot Dream“ von Flight Design.



1978 Höhenflüge mit Liegegurt und neu erworbenem Rettungsschirm



1976 kurze Flüge im Odenwald mit Kinderschaukelsitz und ohne Helm

ich, dass die neu gegründete DAeC Hängegleiterkommission, mit seinem Vorsitzenden Peter Janssen, bald Pilotenlizenzen und die Fluglehrerausbildung einführen wolle.

Er selbst und Paul Kofler aus Birkenfeld bei Pforzheim entwickeln gerade einen Testwagen als fahrbaren Windkanal. Damit wolle man die Sicherheit der Fluggeräte verbessern.

Letzteres gefällt mir gut, sind doch tatsächlich schon einige tödliche Unfälle nach Geräteversagen zu beklagen, und das Gespenst „Flattersturz“ geht um. Mit der Einführung von Lizenzen und weiteren Regulierungen bin ich jedoch überhaupt nicht einverstanden. Wo bleibt die fliegerische Freiheit? Fliegen in Eigenverantwortung! Ich will keine starren Vorschriften und Auflagen wie bei den Segel- und Motorfliegern.

Bei einem DAeC Lehrgang für angehende Fluglehrer erwerbe ich den Assistentenstatus und sehe als zukünftiger Sportpädagoge mehrere Defizite in der Ausbildung. Meine Kritik wird von Lehrgangsleiter Klaus Tänzler ernst genommen und er gewinnt mich kurzerhand als Fachreferenten.

Inzwischen fliege ich Wettbewerbe für einen hessischen Club. Während der Landesmeisterschaft 1979 auf der Wasserkuppe bitten mich hessische DAeC Funktionäre zu einer konspirativen Sitzung. DAeC Generalsekretär Dette berichtet von ungeheuerlichen Vorgängen: In Donzdorf sei vor wenigen Tagen von Mitgliedern der DAeC Sportfachgruppe Hängegleiten der Deutsche Hängegleiterverband DHV gegründet worden. Gegen das ausdrückliche Verbot der DAeC Führung und trotz seiner persönlichen Anwesenheit und

Intervention. Die gewählte DAeC Hängegleiterkommission sei geschlossen zum DHV übergelaufen. Er habe sofort das Bundesverkehrsministerium informiert und die Zusage erhalten, alle vom BMV erteilten Befugnisse beim DAeC zu belassen, wenn der Aeroclub noch diese Woche eine neue HG-Kommission benennen könne. Egal was es koste!

So erfahre ich von der DHV Gründung und werde im selben Atemzug gebeten, das Amt des Ausbildungsreferenten in der neuen DAeC-Kommission zu bekleiden. Ich lehne sofort ab und rate dem konspirativen Kreis, sich umgehend mit den Mitgliedern der alten Kommission an den Verhandlungstisch zu begeben. Denn mit Peter Janssen, Klaus Tänzler, Ali Schmid, Paul Kofler und den anderen im neugegründeten DHV seien kompetente und kluge Menschen vereint, die der junge Sport dringend brauche.

Gleichzeitig ärgere ich mich, dass ein weiterer, in meinen Augen unnötiger Verband die Geschicke der Drachenflieger lenken will. Ich kenne den DAeC und seine träge, in viele Landesverbände aufgeteilte Organisation lange genug. Das Kompetenzgerangel der vielen Funktionäre lähmt effektives Arbeiten und führt zu immer neuen Arbeitsgruppen, Ausschüssen und Grabenkämpfen innerhalb des Aeroclubs.

Und nun hat auch noch dieser DHV die Bühne betreten. Die schaue ich mir genauer an und werde ihnen sagen, was ich von diesem ganzen Verbandsgetöse halte. Ob sie es hören wollen, oder nicht! ▽

ANZEIGE



- Gleitschirmcheck
- Reparaturen
- Näharbeiten
- Retter packen

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

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





DGFC Regental

Jahreshauptversammlung 2024

Der Vorsitzende Georg Eichinger berichtete über das abgelaufene Vereinsjahr. Besonderen Zuspruch fanden die Sonnwendfeier auf dem Startplatzgelände, der gemeinsame Volksfestausgang sowie der Vereinsausflug zum Fluggebiet Greifenburg. Für Georg Eichinger war es eine besondere Freude bekannt zu geben, dass die für die Gleitschirmpiloten essentiellen Fluggebiete des Vereins langfristig gesichert werden konnten. Dies wurde unter anderem mit Haltergemeinschaften benachbarter Vereine realisiert. Nach den Berichten des Kassiers und der Kassenprüfer wurde die Vorstandschaft einstimmig entlastet und die Neuwahlen durchgeführt. 1. Vorsitzender wurde Georg Eichinger, zweiter Vorsitzender ist Stefan Rabenbauer, Kassier: Hannes Gugg, Schriftführer: Daniel Scheifl, Sportwart: Thomas Roßberger, Geländewart: Manuel Stöger und Sicherheitsbeauftragter: Stefan Wirth. Als Kassenprüfer wurden Reinhold Raab und Florian Katzendobler bestimmt. Georg Eichinger bedankte sich für die Entlastung der Vorstandschaft und das Vertrauen in die Vereinsführung. Anschließend gab er einen Ausblick auf das Vereinsjahr 2024. Zum Abschluss bedankte sich der Vorsitz bei allen Anwesenden für ihre Teilnahme und wünschte ihnen eine fliegerisch erfolgreiche und vor allem unfallfreie Saison 2024.

Albert Sturm

www.dgfc-regental.de



Anzeigen Hotline

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

Silent Wings

Silent Wings Cup

Beim Streckenflugwettbewerb des Gleitschirmclubs Silent Wings erreichte Franz Pfaffinger aus Pocking mit 203 Punkten den ersten Platz. Alle drei Flüge hatte er vom Hausstein im Bayerischen Wald gestartet. Mit 194 Punkten kam Martin Brunhmeier aus Gangkofen auf den zweiten Platz. Er erzielte seine Punkte im fernen Nepal und in Zell am See. Ebenfalls in Zell am See und an der Emberger Alm erzielte der Drittplatzierte, Rupert Lorenz aus Arnstorf, seine 174 Punkte. Richard Großschedl aus Postmünster erreichte mit 163 Punkten und Flügen von der Emberger Alm und in Kössen den 4. Platz.

Beim Fliegerabend gratulierte Präsident Emil Gmeiner aus Anzenkirchen den Siegern.

Martin Brunhmeier

www.silent-wings.eu

Silent Wings Cup : von rechts:
Cup-Gewinner Franz Pfaffinger, 2. Martin Brunhmeier, 4. Richard Großschedl, Silent Wings-Präsident Emil Gmeiner



Gleitschirmclub Oberschwaben

Gleitschirmfliegen beim Flugplatzfest

Das Wetter spielte am Pfingstmontag super mit und so konnten wir eingereicht zwischen Segelfliegern und Modellfliegern unseren Infostand auf dem Segelflugplatz in Schlechtenfeld eröffnen und um 11 Uhr mit Groundhandling beginnen. Die schwäbische Zeitung und die Südwest Presse waren schon früh da, um sich zu informieren. Das Interesse an unserem Sport war enorm. Von den hundert Flyern, die der DHV zur Verfügung stellte, waren um 12 Uhr noch zwanzig Stück da. Das Flugplatzfest „Flugzeughock“ war perfekt organisiert. Bis in den Nachmittag hinein boten alle drei Flugsportarten ein interessantes Programm und der Gastronomiebereich im Freien ließ keine Wünsche offen. Man wäre am liebsten sitzen geblieben.

Albert Schneider

www.gleitschirmclub-oberschwaben.de





Drachen- und Gleitschirmfliegerfreunde Rhein-Mosel-Lahn
Traditioneller Vereinsausflug

Im Juni 2024 fand wieder der traditionelle Vereinsausflug der Drachen- und Gleitschirmfliegerfreunde Rhein-Mosel-Lahn statt. In diesem Jahr ging die Reise mit 66 Teilnehmern erneut nach Obertilliach in Ost-Tirol. Obwohl durchwachsenes Wetter gemeldet war, hatten wir jeden Tag die Gelegenheit von unserem Hausberg, dem Golzentipp, zu fliegen. Oft wurde die Hausstrecke von Obertilliach in das 20 km entfernte Sillian im Drautal an der italienischen Grenze geflogen. Mitte der Woche war der Wettergott uns wohlgesonnen, so dass es einer kleinen Gruppe gelang, begleitet von Steinadler und Bartgeiern einen kleinen Streckenflug von ca. 40 km nach Lienz zu fliegen. Die Nichtflieger organisierten jeden Tag schöne Ausflüge und Wander- oder Mountainbike-Touren, so dass mancher Flieger fast in Versuchung geführt wurde... Besonderer Dank gilt erneut Jürgen Felden aus Niederzissen für die perfekte Organisation der Reise! Fluglehrer Gerhard Neeb unterstützte auch in diesem Jahr die Piloten am Startplatz mit Rat und Tat. Ein Nachmittag wurde mit Videoanalysen der Starts gefüllt. Auch der Clubabend, organisiert und moderiert vom Team „Thermik-Star“ alias Martina und Frank Hochhaus mit perfekter Comedy, war ein voller Erfolg und strapazierte die Lachmuskeln, getanzt wurde dann bis in den Morgen.

Uwe Lochmann
<https://www.thermik4u.de/>

Flugliebe
In der Normandie

Unser Netzwerk entwickelt sich. Claudia Gugisch hatte die Idee, sich mit noch unbekanntem Vereinskolleginnen in der Normandie zu treffen. Einige wunderbare Flugtage mit Pilotinnen samt Familien im Frühling an der atlantischen Küste haben wir genossen. Die Gemeinschaft, die geteilte Leidenschaft für das Fliegen, die wunderbare Küstenlandschaft am Meer und das milde Frühlingswetter waren die Zutaten des erlebnisreichen Ausflugs von Flugliebe. Der noch junge Verein hat es sich zur Aufgabe gemacht, Netzwerke über lokale Vereine hinaus zu schaffen, in denen vor allem (aber nicht nur) Pilotinnen Anschluss finden, um sich fliegerisch und persönlich weiterzuentwickeln. Mitglieder des Vereins organisieren unterschiedlichste Ausflüge in ihren Lieblingsregionen. Über die Vereinssoftware klubraum organisieren wir uns und treffen uns anschließend vor Ort, tauschen uns aus, fliegen und feiern gemeinsam das schönste Hobby der Welt.

Jutta Reiser
www.flugliebe.net

ANZEIGE



- 2-Jahres-Checks
 - Reparaturen
 - Retter packen
- Sicherheit rund um Euren Schirm - flugschulungsabhängig & kompetent!
 Ich freue mich auf Euch!
 Happy landings,

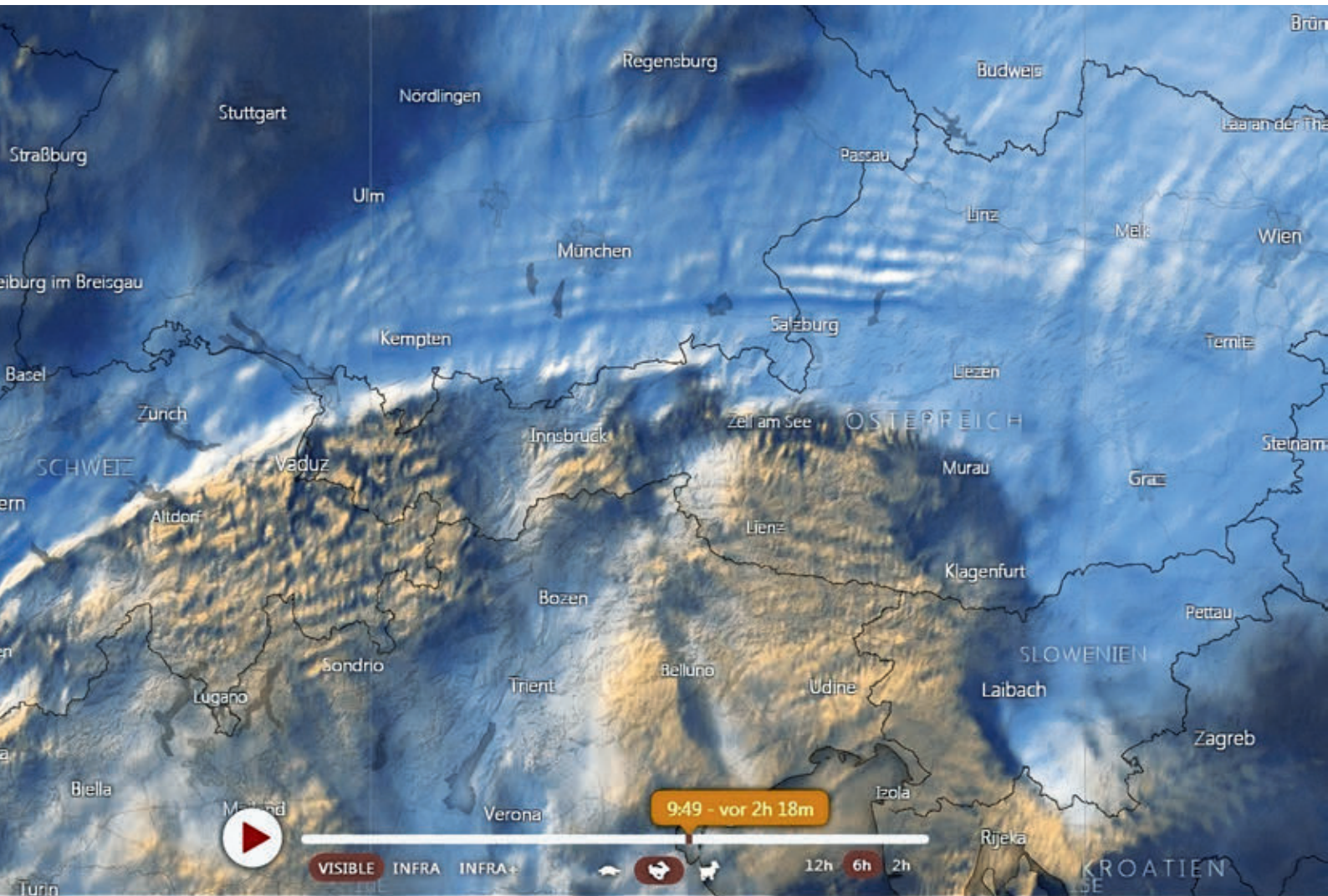


PARA - SERVICE
 mail@para-service.de
 www.para-service.de

WOLFGANG MARXT
 Aiblinger Straße 52
 83075 Bad Feilnbach

ANZEIGE

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



Im Satellitenbild ist an den Wolken erkennbar, wie weit sich bei einem starken Föhnvent Leewellen bis ins Alpenvorland ausbreiten können. *Quelle: Windy.com*

Wellenritt ins Ungewisse

Welleneffekte sind ein wenig beachtetes Risiko der Föhnfliegerei. Sie sind unberechenbar und reichen bis zum Boden.

TEXT UND GRAFIKEN: LUCIAN HAAS

Wenn in den Alpen mal wieder Föhnlage herrscht, wird unter Piloten, in den Foren und sozialen Netzen viel diskutiert: Es geht um Druckdifferenzen, hydraulische Föhntheorie, hochreichenden und seichten Föhn, Temperaturdifferenzen von Luftmassen im Luv und Lee der Alpen und die Frage, ob es nicht doch irgendwo sichere Föhnfluggebiete gibt.

Ein Thema wird dabei selten genannt, obwohl es essenziell ist, um das Risiko, das mit Föhn verbunden ist, besser zu verstehen: Es geht um Welleneffekte. Denn Föhnströmungen führen in vielen Fällen zur Ausbildung von mehr oder weniger kräftigen Wellen in der Atmosphäre. Über deren Auswirkungen wird unter Gleitschirm- und Drachenfliegern viel zu wenig gesprochen.

Wellenflug gilt als eine Domäne der Segelflieger. Sie soaren bei besonders starkem Höhenwind auf der Luv-Seite von atmosphärischen Wellen bis in große Höhen von teils deutlich über 5.000 Meter auf, um dann „in der Welle“ sehr weite Strecken zu fliegen.

Die Zahlen vermitteln den Eindruck, dass sich Wellenphänomene nur bei starkem Föhn und dann weit über unseren Köpfen abspielen. Doch in der Realität wirken sich Wellen immer auch bis in die tieferen Luftschichten aus. Es sind vor allem diese Welleneffekte, die die Föhnfliegerei selbst bei scheinbar fliegbaren Windgeschwindigkeiten so unberechenbar und gefährlich machen.

Wellenentstehung

Damit atmosphärische Wellen entstehen, braucht es vor allem Wind, der gegen ein Bergmassiv bläst und von diesem nach oben abgelenkt wird. Das liefert die Energie, um eine Welle gewissermaßen anzuschieben (s. Grafik 1).

Damit sich die Wellen auch ausbreiten, braucht es noch eine zweite Zutat in der Wetterküche: Die Luftmassen oberhalb der Berggrate müssen über ein ausreichend dickes Höhenband hinweg stabil geschichtet sein. Sie weisen nur einen geringen Temperaturgradienten auf oder haben sogar den Charakter einer Inversion. Die stabile Luftschicht in der Höhe liegt dann wie ein Tischtuch über

der Landschaft. Bei Föhnlagen ist das meistens auch der Fall.

Bläst nun der vom Bergmassiv abgelenkte Wind von unten gegen dieses Inversions-„Tischtuch“, wird es aufgewölbt. Es drückt dann die gesamte darüber liegende Luftsäule nach oben.

Nun greift eine allgemeine Meteo-Regel: „what goes up, must come down“. Hinter dem ersten Wellenberg kommt es zur Gegenbewegung, d.h. Luft sinkt dort wieder ab. Und da Luft allgemein ein komprimierbares Medium ist, schießt diese Auslenkung auch dort über die Ursprungshöhe des stabilen Luftmassen-Tischtuches hinaus nach unten. Das löst seinerseits eine weitere Gegenbewegung aus, usw.

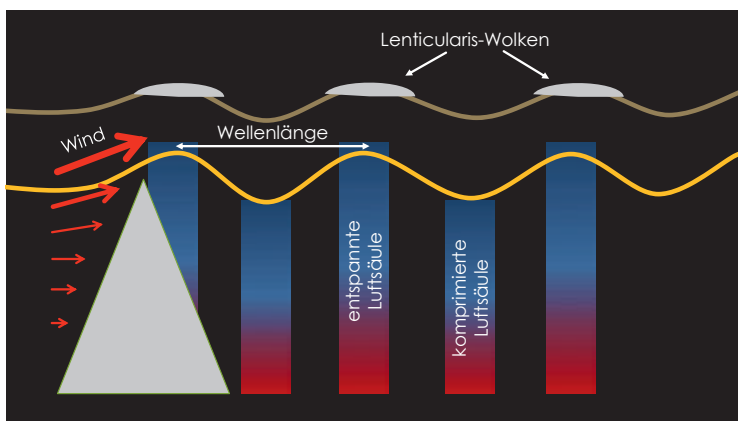
Letztendlich werden die Luftmassen auf diese Weise großräumig in wellenartige Schwingungen versetzt. Sie können teilweise erst nach mehreren Hundert Kilometern über dem Alpenvorland auslaufen. Die Wellenlänge bzw. der Abstand zwischen den wiederkehrenden Wellenbergen und -tälern hängt dabei maßgeblich von der Windgeschwindigkeit ab.

Luftdruckbänder

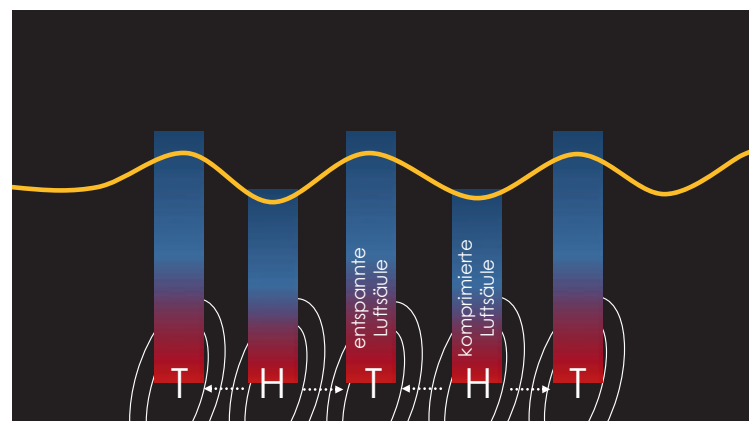
Die Wellen wirken sich auch auf die Luftschichten aus, die darunter liegen (s. Grafik 2). Unter einem Wellenberg bekommt die Luftsäule etwas mehr Raum und wird entlastet. In einem Wellental hingegen wird sie komprimiert und damit stärker belastet. Dadurch entstehen kleinräumige Luftdruckdifferenzen. Im Endeffekt ist der Luftdruck am Boden unterm Wellenberg etwas niedriger als unterm Wellental.

Diese Luftdruckdifferenzen rufen ihrerseits Ausgleichsströmungen hervor, jeweils vom Hoch zum Tief. Bei Föhn mit Wellenbildung liegen kleine Hoch- und Tiefdruckrinnen in enger Folge hintereinander. Die Druckunterschiede sind nicht sehr groß. Dennoch ergeben sich daraus Luftströmungen bzw. Windmuster, die viel chaotischer sind, als wenn man es nur mit großräumigen (überregionalen) Ausgleichsströmungen zu tun hat.

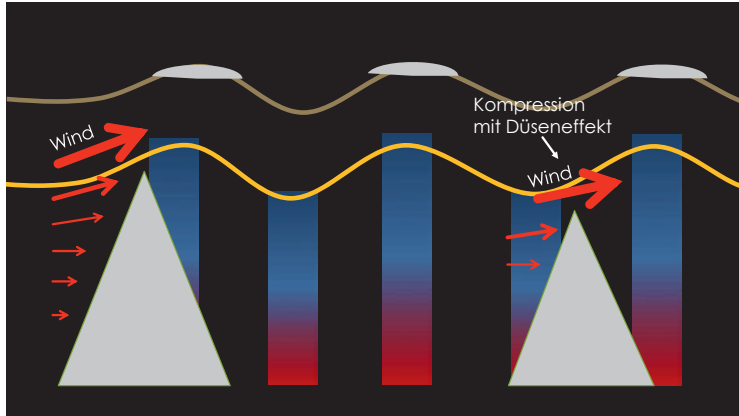
Als ein Welleneffekt entstehen bänderartige Zonen mit mehr und Zonen mit weniger Wind. Dieses Durcheinander ist beim Fliegen



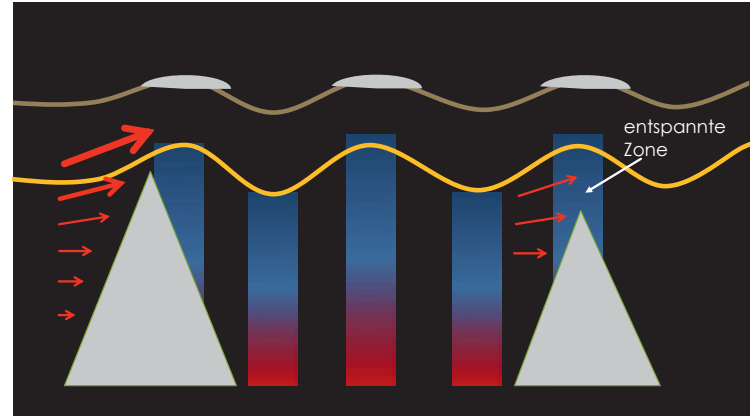
Grafik 1: Wenn Wind gegen ein Bergmassiv bläst, wird er nach oben abgelenkt. Bei stabiler Schichtung in der Höhe führt dies zur Wellenbildung. Sie beeinflusst auch die darunter liegenden Luftsäulen.



Grafik 2: Die atmosphärischen Wellen erfassen die gesamte Luftsäule und sorgen für kleinräumige Luftdruckschwankungen bis zum Boden. Das beeinflusst auch lokale Windsysteme.



Grafik 3: Trifft die Position eines Wellentals mit einem Bergkamm zusammen, bildet sich dort eine Kompressionszone. Der lokale Wind wird auf Kammhöhe stark beschleunigt.



Grafik 4: Liegt ein Wellenberg über einem echten Berg, entspannt sich dort die Lage. Die Luft überm Grat bekommt mehr Raum und fließt langsamer.

spürbar und wird auch den mit dem Wind driftenden Thermiken aufgeprägt. Deshalb fühlt sich die Luft an Föhntagen häufig seltsam chaotisch, launisch oder irgendwie faulig an.

Düseneffekte

Die gesamte Situation ist allerdings noch komplexer. Denn Wellenberge und Wellentäler interagieren auch mit der unter ihnen liegenden Geländeform. Ragt zum Beispiel ein Berg genau dort auf, wo sich ein Wellental entwickelt, wird den strömenden Luftmassen zusätzlich Raum genommen. Es kommt zu starken Kompressionseffekten, wodurch die Windstärke lokal deutlich zunimmt (s. Grafik 3).

Liegt ein Gebirgszug hingegen unter einem Wellenberg, ist die Lage dort entspannter und der lokale Wind wird etwas schwächer ausfallen (s. Grafik 4).

Solche Düseneffekte sorgen mit dafür, dass an Tagen mit Föhn manchmal von Startplätzen auf benachbarten Bergen völlig unterschiedliche Meldungen kommen: hier (scheinbar) start- und fliegbare, dort unfliegbare.

Wären die Lage von Wellenberg und -tal in der Landschaft statisch, dann könnte man vielleicht aus der Erfahrung lernen, wo man

bei Föhn noch halbwegs sicher in die Luft gehen kann. Allerdings ist die Wetterküche immer ein dynamischer Prozess, in dem sich alle Parameter mehr oder weniger schnell verändern.

Wellendynamik

Die Wellenlänge, also der Abstand zwischen einzelnen Wellenbergen oder -tälern, wird maßgeblich von der Windgeschwindigkeit beeinflusst. Diese ist aber nie konstant, sondern verändert sich mit der Zeit. Der Föhnwind kann anschwellen und auch wieder abschwellen. Entsprechend passt sich die Wellenlänge daran.

Infolgedessen kann es passieren, dass ein Standort am Berg, der vielleicht eine Weile als „fliegbare“ erscheint, etwas später derart von der sich verschiebenden Welle getroffen wird, dass sich die Kompression und damit der lokale Wind deutlich verstärken. Aus schönem Föhnsoaring kann dann schnell ein Überlebenskampf werden.

Was kann man daraus lernen? Vor allem sollte man sich immer vor Augen halten, dass das Fliegen bei Föhn immer mit größeren Unsicherheiten bzw. Risiken einhergeht. Denn die Lage ist im Wortsinne einfach unberechenbar.

ANZEIGE

PASSION WITH EXPERIENCE

GLEITSCHIRMCHECK IST VERTRAUENSACHE. ZUFRIEDENE LANGZEITKUNDEN SEIT 1985



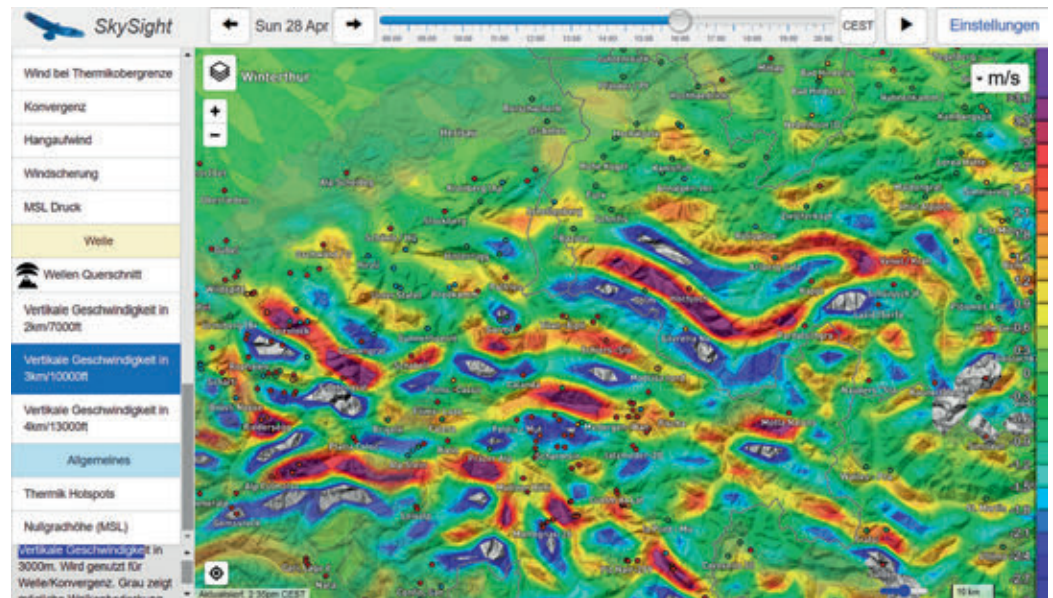
- + deutsche und österreichische Versandadresse
- + Partnerwerkstatt der AXA Versicherung
- + Check- und Servicecenter vieler Hersteller
- + anerkannter Instandhaltungsbetrieb DHV & AeroClub

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

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

Das Meteo-Modell von Skysight bietet auch eine Wellenprognose für Segelflieger. Sie liefert Hinweise auf Tage mit möglicher Wellenbildung.

Screenshot von Skysight.io



Wellenprognose

Es gibt zwar Meteo-Modelle, die eine Wellenbildung halbwegs treffend voraussagen können. Segelflieger nutzen solche Prognosen, um den Einstieg in Wellen zu finden. Doch die Modellrechnungen bzw. Modellraster sind am Ende immer noch viel zu grob, um die feinräumigen lokalen Effekte erfassen zu können, die sich unter den Wellen abspielen.

Anders als bei Wellen auf dem Meer, können wir die Wellen in der Atmosphäre und ihre Veränderung so gut wie nicht sehen. Das heißt: Wir können nicht wissen, was wirklich kommt, wenn wir uns bei Föhn in die Lüfte schwingen. Wir können uns auch nicht auf Erfahrung verlassen. Denn lokale Strömungsmuster eines klassischen Flugtages, die wir glauben verstanden zu haben, können durch Welleneffekte völlig außer Kraft gesetzt werden. ▽



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

SKYTRAXX 5

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





Im Zeichen des Olivenzweigs

Gleitschirm Europameisterschaft in Spanien

TEXT: TORSTEN SIEGEL | FOTOS: EWA KORNEŁUK



Im Startpulk über Pegalajar

Nach zehn Durchgängen und über 1.000 Wertungskilometern steht fest: Die deutsche Gleitschirmnationalmannschaft gehört in Europa zu den Topteams. In der Einzelwertung belegten Ferdinand Vogel und Philipp Haag die Plätze acht und neun, während sich Deutschland in der Teamwertung knapp mit dem undankbaren vierten Platz begnügen musste.

Es gehört bekanntlich in jede gute Küche: Olivenöl. Spanien produziert davon etwa 1,2 bis 1,4 Millionen Tonnen pro Jahr und trägt damit mehr als 40 % zur weltweiten Olivenölproduktion bei. Dadurch stehen die Chancen nicht schlecht, dass sich im heimischen Vorratsschrank eine Flasche aus dem EM-Fluggebiet in der Provinz Jaén befindet. Die Region ist bekannt für den Olivenanbau und produziert einige der besten Olivenöle in Andalusien. Somit ist es auch nicht verwunderlich, dass der Olivenbaum ein dominierendes Merkmal in der Landschaft um die Sierra Mágina ist. Doch dass er die Piloten auch vor unbekannte Herausforderungen stellen kann, zeigte sich erst während der Europameisterschaft.

Sierra Mágina

Die Sierra Mágina erhebt sich aus den Olivenreihen als beeindruckendes Gebirgsmassiv und erreicht mit dem Pico Mágina auf 2.167 Metern ihren höchsten Punkt. Die Region war im Mittelalter von strategischer Bedeutung und beherbergt zahlreiche Burgen und Festungen, die an die Kämpfe zwischen Christen und Mauren erinnern. Während der Europameisterschaft kämpften die besten Piloten des Kontinents in dieser Region glücklicherweise nur noch um Punkte. Mit zehn unterschiedlichen Durchgängen, herausfordernden Flugbedingungen und insgesamt über 1.000 Wertungskilometern war es am Ende ein anspruchsvoller Wettbewerb, der sowohl



Team Deutschland v. l. Ernesto Hinestroza, Daniel Tyrkas, Philipp Haag, Ferdinand Vogel, Martin Petz, Harry Buntz, Andreas Malecki, vorne v.l. Jennifer Söder, Julia Jauf

die Ausdauer als auch das taktische Geschick der Teilnehmer auf die Probe stellte.

Hoffnungsvoller Auftakt

Die Europameisterschaft begann mit einem 95-Kilometer-Rennen, bei dem die deutschen Piloten durch gute Zusammenarbeit und drei Piloten in den Top Ten (darunter Martin Petz auf Rang 3) einen erfolgreichen Auftakt verbuchten. Im zweiten Task schlug der Wind zu und brachte neben schwierigen Flugbedingungen auch eine Menge Pollen aus den Blüten der Olivenbäume mit sich, die starke Allergene sind und bei vielen Piloten zu laufenden Nasen, juckenden und tränenden Augen, Husten und Atembeschwerden führten. Den widrigen Bedingungen zum Trotz verbesserte sich das deutsche Team durch eine starke Leistung und arbeitete sich in der Rangliste kontinuierlich nach vorne. Es folgte ein Durchgang, der mit hoher Basis und viel Rückenwind genau das Gegenteil des vorherigen Laufs war. Mit einer effektiven Strategie sammelte das Team weiter wertvolle Punkte und schürte die Hoffnung auf die ersehnten Medaillenplätze.

666

Die Aussicht, bei einer Europa- oder Weltmeisterschaft endlich einmal ohne einen Ausrutscher in der Teamwertung die Medaillenränge zu erreichen, war bei den Piloten mehr als berechtigt. Während

der letzten fünf Jahre begrub immer wieder nur ein Task die Medaillenträume. Eine professionelle Vorbereitung, die unter anderem eine Analyse der letzten WM und ein Coaching durch Jennifer Söder beinhaltete sowie eine deutliche Verbesserung der Funkkommunikation, sollten nun endlich den Grundstein für eine weitere deutsche FAI-1-Medaille legen.

Der vierte Lauf der EM über 142 Kilometer startete um 15:00 Uhr unter einem wolkenlosen Himmel. Eine niedrige Basis sorgte für einen eher verhaltenen Start, aber dann entwickelte sich der Tag doch noch prächtig mit Steigwerten nahe der 7 m/s-Marke und einer Basis auf über 3.000 Metern.

Ferdinand Vogel und Ernesto Hinestroza auf Platz drei und zwölf sowie Andreas Malecki sechs Minuten nach dem Führenden sollten an diesem Tag eigentlich Grund zur Freude sein, aber leider vermisste Teamchef Harry Buntz einen zweiten Piloten, der für das Team punktete (neben Ernesto waren Philipp und Daniel Tyrkas für Deutschland gesetzt). Daniel musste nach einem missglückten Ausreißversuch, den er mit Honorin Hamard startete, in einem windverseuchten Tal landen, während Philipp, ein Garant für konstantes Fliegen mit Topergebnissen, diesmal den Besenwagen spielte, als vorletzter ins Ziel kam und mit 666 Punkten ein teuflisches Ergebnis erzielte. Die ernüchternde Bilanz: Deutschland rutschte aus den Top drei auf Platz elf ab.

Aufholjagd

Das deutsche Team ließ sich durch den verpatzten Lauf nicht entmutigen und zeigte während der folgenden Läufe seine Stärke. Und auch Pegalajar zeigte, dass es noch mehr zu bieten hat: Sahara-Staub sorgte für eine nicht ganz willkommene Abwechslung, bevor ein Ruhetag dem Team die Möglichkeit gab, sich für die zweite Spielhälfte vorzubereiten.

Maxime Pinot setzte seine Dominanz im sechsten Durchgang über 127 Kilometer fort. Deutschland kam wieder auf die Erfolgsspur zurück und konnte mit einer klugen Taktik Boden gutmachen. Einen Tag später erwischte es seit langer Zeit einmal die übermächtigen Franzosen. Während des 137 Kilometer Laufs teilte sich das Feld und Frankreich setzte auf die vermeintlich „sichere“ Bergroute. Am Ende ein Fehler, der dem Team die Führung in der Nationenwertung kostete, während sich Philipp und Ferdinand in der Gesamtwertung weiter verbesserten.

Mit 100 Kilometern bot der achte Task eine Gelegenheit, neues Terrain zu erkunden. Mittlerweile zeigte der lange Wettbewerb erste Spuren bei den Piloten und das deutsche Team erlebte ein Wechselbad der Gefühle: nach taktischen Fehlentscheidungen fielen sie zurück, kämpften sich aber dank einer furiosen Aufholjagd doch noch ins Ziel. Den späten Erfolg verdankten sie der Zusammenarbeit während des Flugs, bei dem sie strategische Informationen teilten und bis zum Ende nicht aufgaben. Das Team arbeitete sich dadurch weiter kontinuierlich nach oben und hielt den Druck auf die führenden Nationen aufrecht.

Der neunte Durchgang, ein 88 Kilometer langer Kurs, musste aufgrund drohender Überentwicklungen gestoppt werden. Luc Armant und Julien Wirtz dominierten bei den Franzosen, während Philipp und Ernesto wertvolle Punkte für das Team sammelten, wodurch die Medaillenränge vor dem letzten Tag wieder in Greifweite rückten.

Die Hoffnung stirbt zuletzt

Nach neun aufreibenden Läufen wollten die Veranstalter am letzten Tag der Europameisterschaft einen schnellen, einfachen und kurzen Lauf durchführen. Doch sie hatten die Rechnung ohne den Wind gemacht. Bereits an der zweiten Wende über Jaén, der Hauptstadt der Provinz Jaén, war der Wind nicht mehr zu ignorieren. Ein großer Teil des Felds ging am Stadtrand nieder, während Team Deutschland noch einmal Höhe tankte und nun gegen die Zeit kämpfte: Der Wind frischte weiter auf und in der schwachen Thermik drifteten die Piloten mit jedem Höhenmeter weiter vom Ziel fort. Ferdinand Vogel schilderte die letzten dramatischen Minuten der EM: „Da der Führungspulk zu tief war, um weiter gegen den Wind mit 35 km/h zu pushen, fingen wir an, in einem 0,5 m/s Bart zu drehen. Als wir wieder mehr Höhe hatten, kam das Déjà-vu: die gleiche Position wie vor 20 Minuten, nur etwas niedriger? Und noch zwölf Minuten bis zur Task-Deadline! Also ab ins Vollgas und gegen den Wind nochmals so weit wie möglich nach vorne pushen.“



Gleitschirmschwarm-Zielankunft bei der EM



Ferdinand Vogel



Andalusien aus der Pilotensicht, über Pegalajar

We love to fly – Philipp Haag





Overall
Herrenwertung

Allen Anstrengungen zum Trotz blieb das Ziel am letzten Tag verwaist und die Rückholer sammelten die weit verstreuten Piloten aus den unendlichen Olivenhainen. Die Enttäuschung im deutschen Team, die Medaillenränge verpasst zu haben, wurde am Ende durch die Tatsache gemildert, dass Deutschland noch in der Lage war, den vierten Platz zu sichern und das österreichische Team zu überholen.

Anaphylaktische Schocks

Nicht nur der letzte Durchgang der EM zeigte, dass die Chancen, bei einer Außenlandung in Pegalajar nicht in einem Olivenhain zu landen, verschwindend gering sind. Dank ihrer niedrigen Bauhöhe erscheint aber selbst eine Landung in einem Olivenbaum als bedenkenlos, wäre da nicht die geringe, aber bisweilen auftretende Möglichkeit eines anaphylaktischen Schocks.

Nachdem Jeremie Cassar aus Österreich schon am Startplatz Bekanntschaft mit einem Baum gemacht hatte, ging er das Rennen verspätet an und landete, was kaum verwundert, in den Olivenhainen. Beim Versuch, seinen Schirm aus einem Olivenbaum zu pflücken, traten plötzlich Atembeschwerden und Schwellungen auf, und er alarmierte sofort die Rettungskräfte. Dank der schnellen Hilfe eines vorbeikommenden Spaniers und der Koordination der Rettungskräfte durch Wettbewerbsärzte wurde er stabilisiert und ins Krankenhaus gebracht, das er am Abend glücklicherweise wieder verlassen konnte. Die lebensbedrohliche Anekdote trug dazu bei, dass die malerischen Olivenhaine den Piloten plötzlich in einem anderen Licht erschienen.

Die Sieger der Europameisterschaft 2024

Den Titel des Europameisters 2024 holte sich der französische Pilot Maxime Pinot, der in fast allen Durchgängen seine Überlegenheit demonstrierte und schließlich die Gesamtwertung mit einem beachtlichen Vorsprung anführte. Bei den Frauen sicherte sich Constance Mettetal, ebenfalls aus Frankreich, die Krone, was die französische Dominanz in diesem Jahr einmal mehr unterstreicht. Auf den folgenden Podiumsplätzen bei den Herren landeten Sebastian Ospina aus Großbritannien und Tilen Ceglar aus Slowenien, während bei den Damen Elli Egger aus Österreich und Anka Tabara aus Rumänien die Plätze zwei und drei belegten.

Für das deutsche Team waren Ferdinand Vogel und Philipp Haag die besten Piloten, die die Plätze acht und neun in der Gesamtwertung erreichten. Julia Jauß aus München zeigte bei den Damen eine starke Leistung und erreichte den sechsten Rang.

In der Teamwertung triumphierte Großbritannien vor den erfolgsverwöhnten Franzosen und Slowenien, wobei das deutsche Team den vierten Platz belegte. Österreich, Spanien und die Schweiz folgten auf den weiteren Rängen.

Wertung

Nationenwertung

1. Großbritannien	18266.5
2. Frankreich	18146.5
3. Slowenien	18081.9
4. Deutschland	18014.7

Männer Overall

1	Maxime Pinot	FRA	Ozone Enzo 3	6956.5
2	Juan Sebastian Ospina	GBR	Ozone Enzo 3	6935.1
3	Tilen Ceglar	SVN	Ozone Enzo 3	6934.1
4	Vladimir Bacanin	SRB	Ozone Enzo 3	6930.3
5	Honorin Hamard	FRA	Ozone Enzo 3	6930.0
6	Marcelo Sanchez Vilchez	ESP	Niviuk Icepeak X-one	6927.3
7	Michal Gierlach	POL	Ozone Enzo 3	6914.2
8	Ferdinand Vogel	DEU	Ozone Enzo 3	6909.7
9	Philipp Haag	DEU	Ozone Enzo 3	6905.0
10	Darko Stankovski	MKD	Ozone Enzo 3	6893.2

14	Ernesto Hinestroza	DEU	Ozone Enzo 3	6880.8
19	Daniel Tyrkas	DEU	Ozone Enzo 3	6861.9
88	Martin Petz	DEU	Ozone Enzo 3	5400.5
102	Andreas Malecki	DEU	Ozone Enzo 3	4742.9

Frauen Overall

1	Constance Mettetal	FRA	Niviuk Icepeak X-one	6646.5
2	Elisabeth Egger	AUT	Ozone Enzo 3	6079.9
3	Anca Tabara	ROU	Niviuk Icepeak X-one	5589.0
6	Julia Jauß	DEU	Ozone Zeno 2	4874.9

Zeit für eine Veränderung?

In der Welt des Gleitschirmsports gehört der FAI-Wettbewerb zu den prestigeträchtigsten Veranstaltungen. Traditionell dauern diese Wettbewerbe 14 Tage, was jedoch zunehmend als nicht mehr zeitgemäß betrachtet wird. Laut Teamchef Harry Buntz gibt es mehrere Gründe, warum eine Anpassung des Formats dringend erforderlich ist:

Die meisten Teilnehmer an FAI-Wettbewerben sind Amateure, die viel Zeit und Energie investieren müssen, um an diesen langen Veranstaltungen teilzunehmen. Zehn Durchgänge in zwei Wochen zu fliegen, kann körperlich und mental sehr anstrengend sein. Viele Piloten stoßen dabei an ihre Grenzen, was die Freude und den Spaß an der Teilnahme mindern kann.

Ein zweiwöchiger Wettbewerb bedeutet für viele Teilnehmer eine erhebliche Zeitinvestition, die sich nicht jeder leisten kann. Berufliche und familiäre Verpflichtungen machen es für viele schwer, so viel Zeit freizuschaukeln. Ein kürzeres Format würde es mehr Piloten ermöglichen, teilzunehmen und könnte die Wettbewerbe inklusiver machen.

Ein Blick in die Zukunft

Das deutsche Gleitschirm-Nationalteam reiste mit einem professionellen Kader aus erfahrenen und talentierten Piloten nach Pegalajar. Ferdinand Vogel, Philipp Haag, Martin Petz, Ernesto Hinestroza, Daniel Tyrkas und Andreas Malecki gingen bei den Männern an den Start, während Julia Jauß bei den Damen antrat.

Als Teamchef lenkt Harry Buntz das deutsche Team mit einer klaren Vision und unterstützt die Piloten dabei, ihr Bestes zu geben. Jennifer Söder sorgt als Teamassistentin dafür, dass die organisatorischen und logistischen Abläufe reibungslos funktionieren und die Piloten sich auf das Fliegen konzentrieren können. Ewa Korneluk fing als Fotografin die spektakulären Momente des Teams ein und dokumentierte deren Abenteuer aus faszinierenden Perspektiven, während Yves Jonczyk das Team als Kameramann begleitete und die aufregenden Tasks und dynamischen Wettbewerbsstrategien in packenden Bildern nach Hause brachte.

„Die Europameisterschaft 2024 war ein wichtiger Prüfstein für das Team. Mit wechselhaften Wetterbedingungen, komplexen Routen und einem hochkarätigen Teilnehmerfeld bot das Event eine Bühne, auf der sich die besten Piloten Europas messen konnten. Für das deutsche Team war es eine Gelegenheit, sowohl individuelle als auch kollektive Stärken zu demonstrieren und gleichzeitig Schwachstellen zu identifizieren, die wir vor der Weltmeisterschaft verbessern können“, kommentierte Harry Buntz das Ende der EM.

Die Erfahrungen aus der Europameisterschaft und die sorgfältige Vorbereitung geben dem Team das Selbstvertrauen und die Fähigkeiten, die sie brauchen, um bei der FAI-Weltmeisterschaft 2025 in Andradas erfolgreich zu sein. Und in Japan ist der Olivenbaum der Baum des Siegers, und seine Zweige werden denen gegeben, die sich im Leben auszeichnen. Hoffen wir also, dass die deutschen Piloten ein paar Zweige aus Pegalajar in ihrem Schirm gelassen haben, um in Andradas den Titel zu holen. ▽



Julia Jauß und Philipp Haag im Ziel



Nationenwertung 2. Frankreich, 1 Großbritannien, 3. Slovenien



Damenwertung

Dank an die Sponsoren



DER AUTOR

Dipl.-Ing. Torsten Siegel, Europameister Gleitschirm 2014, seit 1999 in der Nationalmannschaft. GIN-Konstrukteur und Testpilot



Bevor der Monsun einsetzte, flogen die Drachenflieger am Kandel noch zwei Durchgänge bei der Internationalen Deutschen und Schweizer Meisterschaft 2024.

© KARSTEN PETRI

Gefeierte Nachbarschaft am Kandel

Internationale Deutsche und Schweizer Meisterschaften im Drachenfliegen 2024

TEXT UND FOTOS: DIETRICH MÜNCHMEYER

Der Kandel bei Waldkirch im Südschwarzwald ist in diesem Jahr schon zum dritten Mal der Austragungsort für die Offenen Internationalen Deutschen Meisterschaften im Drachenfliegen der FAI-Klassen 1 (Flexible Drachen) und 5 (Hängegleiter mit starren Flügeln), dazu haben auch die Schweizer ihre Landesmeisterschaft in diesem Wettbewerb mit ausgerichtet. Nach 2018 und 2022 sind wieder rund 80 Piloten am Start. Mehr würden zwar gerne mitfliegen, aber trotz Sperrung großer Teile des Parkplatzes auf dem Kandel als Aufbaufläche ist einfach kein Platz für noch mehr Teilnehmer.

Der Startplatz liegt auf 1.200 m Höhe und erlaubt einen grandiosen Blick auf den Schwarzwald und nach Westen über die Rheinebene bis zu den Vogesen. Die Anströmung aus Westen ist ideal. Zum Landeplatz sind es 900 m Höhenunterschied, viel Höhe also, um auch bei schwächeren Bedingungen den ersten Thermikan-

schluss zu finden. Eine Voraussetzung für einen guten Wettbewerb ist also schon mal erfüllt.

Als zweites braucht es ein Team. Hier konnten wir uns wieder auf Klaus Kienzle und die Mitglieder des DGFC Südschwarzwald verlassen. Wenn Klaus sich eine German Open vornimmt, dann motiviert er alle mitzumachen und dann klappt das auch. Der DHV mit Teamchefin Regina Glas muss sich hauptsächlich noch um den sportlichen Teil des Wettbewerbs zu kümmern, alles andere ist geregelt. Ich kenne keinen Wettbewerbsort, zu dem man als Meet Director so entspannt hinfahren kann, weil alles so gut eingespielt ist.

Die dritte Zutat für einen tollen Wettbewerb ist das Wetter. Wir kennen das schon aus Vorjahren in den Kandel-Wettbewerben: Die Vorhersage ist eigentlich schlecht, aber dann geht es irgendwie doch. Mal gibt es einen kleinen Durchgang in einem kleinen fliegbaren Wetterfenster und mal bekommen wir trotz mäßiger Großwetterlage einen



grandiosen Flugtag. Da in diesem Jahr sechs Wettbewerbstage von Montag bis Samstag und dazu ein Reservetag geplant waren, war eine Absage des Wettbewerbs zu keinem Zeitpunkt eine Option. Irgendwann geht in dieser Zeit was, auch wenn der eine oder andere etwas zweifelnd in die Wetterberichte geschaut hat.

Am Montagmorgen beim Eröffnungsbriefing am Landeplatz sah es gar nicht gut aus. Nachdem Dieter Münchmeyer die lokalen Regeln erklärt, Sicherheitshinweise gegeben und den allgemeinen Ablauf der Wettkampftage beschrieben hatte, bat er alle Piloten zur offiziellen Eröffnung zum Startplatz auf den Kandel. Wir konnten den Verein mit den Vertretern des Landkreises und der Gemeinden ja nicht allein in Kälte und Nebel stehen lassen. Das Task Komitee entschied zur Verwunderung vieler Piloten, dass die Drachen auf den Berg mitgenommen werden. Man muss diese ja nicht gleich aufbauen, runterfahren kann man sie ja auch.

Lange standen wir dann oben im Nebel. Das kleine Büffet für die Offiziellen wurde den Piloten freigegeben und war schnell leer. Währenddessen entschied sich das Taskkomitee für eine Aufgabe. Vom Start auf die andere Talseite nach Freiamt, zurück zur Talmitte, dann das Elztal hinauf Richtung Wendepunkt Schondelhöhe mit großem Radius und dann zur Landung in Bleibach. Gut 50 km Flugstrecke waren für die Starren zu bewältigen, die Aufgabe der Flexis war 4 km kürzer. Mehrfach wurde der Start verschoben, aber es lohnte sich, weiter zu warten, denn langsam hob sich die Wolkenbasis ausreichend hoch über den Startplatz. Um 14 Uhr konnte das Race der Starrflügler starten, zwanzig Minuten später waren die Flexis an der Reihe. Leider war diese Aufgabe nicht lösbar. Während Norbert Kirchner, Markus und Karlheinz Baisch sowie Jochen Zeyher etwa 46 km mit den etwas leistungsstärkeren Starren bis zur selben Wiese schafften und so 240 Punkte für diesen Task möglich machten, kämpften die Flexis vergeblich. Tagessieger wurde hier der Franzose Francois Isoard mit 13 Punkten, Lokalmatador Roland Wöhrle kämpfte zweieinhalb Stunden und konnte am Ende 8 Punkte auf seinem Konto verbuchen. Ein Vorentscheid war dieser Task bei den Flexis sicher nicht. Aber es war wichtig, in beiden Klassen einen gültigen Durchgang zu haben, weil das die Chancen auf eine wertbare Meisterschaft erhöhte. Denn leider entwickelte sich das Wetter so, dass nach dem nächsten Tag mit guter Prognose doch Zweifel an weiteren fliegbaren Tagen aufkamen.

Der Dienstag sollte also der einzige gute Tag werden. Leider war die Basis nicht hoch genug, um sicher weit weg über den Schwarzwald zu fliegen. Bösing und das Feldberggebiet waren als Wendepunkte im Gespräch. Letztendlich entschieden wir uns aber für die sichere Variante, das Elztal mehrfach rauf und runter zu fliegen. Die Radien der Wendepunkte wurden so groß gesetzt, dass den Piloten viel kreativer Spielraum blieb, wie sie die Aufgabe lösen wollten. Die Flugstrecken betragen diesmal 104 und 114 km.

Alex Ploner aus Südtirol war der Schnellste in der Flexi-Klasse und konnte dem Zweiten Arne Tanzer aus den Niederlanden fast 4 Minuten abnehmen. Kurz darauf kamen mit Lorenzo di Grandis ein weiterer Italiener und der Schweizer Franz Herrmann ins Ziel. Mit wieder etwas größerem Abstand war Roland Wöhrle der erste Deutsche. Aber wo war Primoz Gricar? Wir hatten ihn doch im Livetracking gleichauf mit Alex aber mit deutlichem Höhenvorteil vor der letzten Wende gesehen. Beim 15 km Wenderadius flog er einfach geradeaus weiter und holte den Punkt mit einem Radius von 3 km.

© KARSTEN PETRI (2)



Links: Wettbewerbsleiter Dieter Münchmeyer mit Regina Glas (DHV) und Rahel Schreiber (SHV). Rechts: Toporganisator Klaus Kienzle vom DGFC



Eine riesige Videoleinwand am Landeplatz zeigte aktuelle Tagesvideos und das Livetracking für die Zuschauer.

© KARSTEN PETRI



Oliver Salewski bei der Landung im Ziel

Dank an die Sponsoren



Aber dieser Radius war nur für den ersten Anflug auf diesen Wendepunkt vorgegeben. Was für ein folgenschwerer Copy-Paste-Fehler. Die zusätzlichen 24 km führten dazu, dass Primoz statt als möglicher Erster zeitlich weit abgeschlagen im Ziel landete. Mit Humor nahm Benedikt Braun aus der Schweiz, der als Neunter ins Ziel kam, seine Routenwahl. Zwei Jahre zuvor hatte er einen ganz ähnlichen Task mit einer unkonventionellen Routenwahl gewonnen, aber diesmal ging der Plan nicht auf.

Markus Baisch flog in der anderen Klasse allen voran und holte sich mit seinem Tagessieg auch die Deutsche und Internationale Meisterschaft. Ihm folgten Alfred Mayer, Jochen Zeyher und Norbert Kirchner. Alfred hatte allerdings am Vortag weniger Glück, so dass am Ende Jochen und Norbert auf dem Podest standen. Wer hier jetzt die traditionell starken Österreicher vermisst, dem sei gesagt, dass diese zeitgleich ihre eigene Meisterschaft in Greifenburg hatten. Dementsprechend gering war die internationale Beteiligung in der Klasse 5.

Am dritten Tag war das Wetter leider nicht zum Fliegen geeignet. So erkundeten die Piloten die schöne Umgebung und die Stadt Freiburg. Einige Piloten sollen sogar versucht haben, den Wettergott im Freiburger Münster gnädig zu stimmen. Genützt hat es jedenfalls nichts.

Andere Piloten setzten sich zusammen, um über die technische Sicherheit der Drachen und notwendige Maßnahmen zu diskutieren. Vor einigen Jahren hatte der DHV begonnen, die Einstellung der Schränkungsanschlüsse, englisch Sprogs, der flexiblen Drachen zu kontrollieren. Zu tiefe Einstellungen sind ein erhebliches Sicherheitsrisiko, denn sie können in turbulenter Luft zu einem Verlust des aufrichtenden Moments und in der Folge zum Überschlag des Drachens mit tödlichen Folgen führen. Solche Unfälle sind vorgekommen. Der Vorteil hinsichtlich Handling des Drachens ist, wenn überhaupt vorhanden, nur sehr gering. Der DHV hat diese Messungen auch bei der CIVL/FAI vertreten und solche Messungen wurden dann auch regelmäßig bei Weltmeisterschaften durchgeführt. Vor allem aber wurde das Bewusstsein der Piloten für diese Gefahr geschärft, so dass diese Messungen immer seltener durchgeführt werden mussten. Dieses Bewusstsein verschwand aber langsam wieder und bei Stichproben wurden immer wieder zu tief eingestellte Dra-

chen gefunden. Der DHV hat deshalb beschlossen, die Messungen bei diesem Wettbewerb wieder aufzunehmen und Verstöße entsprechend dem FAI Sporting Code zu ahnden. Dies wurde den Piloten rechtzeitig schriftlich mitgeteilt und in die Local Rules aufgenommen. Gleichzeitig wurde angeboten, dass jeder Pilot sein Gerät vor dem Wettbewerb anonym vermessen lassen und unter Anleitung von Andreas Schmidler von der DHV Prüfstelle nachjustieren kann. Dies alles wurde vom Wettbewerbsleiter beim Eröffnungsbriefing nochmals erläutert.

Nach dem zweiten Task wurden die Geräte der ersten Piloten nachgemessen und es wurden Abweichungen festgestellt. Dieter Münchmeyer als Wettbewerbsleiter entschied sich jedoch, keine Strafen zu verhängen, da er um die gute Stimmung unter den Piloten fürchtete. Er wollte es bei einer nochmaligen ernsthaften Ermahnung belassen. Dies gab bei den Piloten Anlass zu Diskussionen und sieben Piloten entschieden sich für eine formelle schriftliche Beschwerde an den Wettbewerbsleiter. Für diejenigen, die mit den Wettbewerbsregeln nicht so vertraut sind, sei erwähnt, dass dies der erste formale Schritt ist, wenn ein Pilot oder eine Gruppe sich benachteiligt fühlt. Der Wettbewerbsleiter entscheidet über die Beschwerde. Ist diese Entscheidung für den Piloten nicht akzeptabel, kann er einen kostenpflichtigen Protest einreichen. Über diesen entscheidet eine externe Jury, die mit fast juristischer Genauigkeit zu ihrem Ergebnis kommen muss. Die formale Situation war jedoch klar, nach den Regeln musste eine Strafe verhängt werden, die regelmäßig in einem Punkteabzug von zwanzig Prozent bestand. Der Wettbewerbsleiter gab den Beschwerdeführern vollumfänglich recht. Er machte jedoch geltend, dass die Piloten nach seiner Überzeugung nicht wissentlich falsch eingestellte Geräte hatten, allerdings wohl absichtlich die zulässige Toleranz weit ausgenutzt hatten. Dazu wäre der Punkteabzug bei nur einem Task eine sehr harte Strafe gewesen. Dieter machte daher von der Möglichkeit einer geringeren Strafe nach FAI Regeln Gebrauch und setzte den Punkteabzug auf null Prozent fest. Er trug dies in einem ausführlichen Briefing mit umfassender Begründung vor. Er war sich aber nicht sicher, ob das so akzeptiert wird oder ob das doch als lächerlich empfunden werden würde. Spontaner Applaus aller Piloten an dieser Stelle erleichterte alle. Die Reihenfolge des Zieleinlauf im

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.



Task 2 war somit das Endergebnis des Wettbewerbs für die Klasse 1 auf den vorderen Plätzen.

Ich halte fest, dass die Piloten in ihrer großen Mehrheit wollen, dass nicht mit gefährlich getunten Geräten geflogen wird, dass die Veranstalter großer Wettbewerbe dies kontrollieren sollen und dass der DHV sich bei der FAI dafür einsetzen soll, dass die Regel in der Section 7 auch in diesem Punkt zukünftig wieder eingehalten werden.

Die Wetterprognosen für die kommenden Tage waren von einer Vb-Wetterlage gekennzeichnet. In den nächsten Tagen regnete es ohne Unterlass und in Süddeutschland kam es zu schweren Überschwemmungen. An eine Fortsetzung des Wettbewerbs war nicht zu denken. Damit den zahlreichen Zuschauern am Landeplatz nicht ganz enttäuscht wurden, wurde ein Ziellandewettbewerb mit einem kleinen Preisgeld ausgelobt, bei der nur schöne Landungen zählten. Die Siegerehrung konnte dann am Abend stattfinden. Umrahmt vom Bleibacher Musikverein wurden die zahlreichen kunstvoll gestalteten Pokale übergeben. Trotz des suboptimalen Wetters war es ein schöner Wettbewerb mit würdigen Siegern, vielen Zuschauern und einer guten Wirkung in der Region. Wenn alle wieder so an einem Strang ziehen, wird es wieder eine Internationale Deutsche Meisterschaft am Kandel geben. Ganz besonders haben wir uns über die Teilnahme und Unterstützung der Schweizer gefreut. Wir waren gerne Gastgeber und sie waren wunderbare Gäste bei uns. ▽

Wertung

Internationale Deutsche Meisterschaft Klasse 1

1 Alex Ploner	ITA	996
2 Arne Tänzer	NED	957
3 Lorenzo De Grandis	ITA	942

Deutsche Meisterschaft Klasse 1

1 Roland Wöhrle	GER	862
2 Oliver Salewski	GER	782
3 Primoz Gricar	GER	764

Deutsche Meisterin

4 C. Schwiengershausen	GER	560
------------------------	-----	-----

Schweizer Meisterschaft Klasse 1

1 Franz Herrmann	SUI	927
2 Jean-Daniel Kugler	SUI	832
3 Benedikt Braun	SUI	816

Klasse 1 Sport

1 Thomas Kägi	SUI	246
2 Konrad Lüders	GER	226
3 Gerd Laubenthal	SUI	95

Internationale und Nationale Deutsche Meisterschaft Klasse 5

1 Markus Baisch	GER	1239
-----------------	-----	------

- 2 Jochen Zeyher GER
- 3 Norbert Kirchner GER

Die Schweizer Meister:
Franz Herrmann siegte vor Benedikt Braun.



Die Deutschen Meister Flex:
v.l.: Corinna Schwiengershausen (Frauen), Oliver Salewski (2), Roland Wöhrle (1), Primoz Gricar (3)



Die Internationalen Deutschen Meister Starr:
v.l.: Jochen Zeyher (2), Markus Baisch (1), Norbert Kirchner (3)



Die Internationalen Sieger Flex v.l.: Arne Tänzer (2), Alex Ploner (1), Lorenzo di Grandis (3)



DER AUTOR

Dietrich Münchmeyer fliegt seit 1988 vorwiegend Gleitschirm. Nach seiner Zeit als Chef der Gleitschirmliga bis 2011 hat er zahlreiche Drachenwettbewerbe in den Klassen 1, 2 und 5 geleitet, darunter acht Mal die German Open und zwei Weltmeisterschaften. Er ist Physiker, war neun Jahre Technikvorstand des DHV und hat daher einige Erfahrung hinsichtlich der Sicherheit der Geräte und in Wettbewerben.



© BASTIAN MORELL

Die Führungsgruppe nach dem ersten Start am Spieser

Spieser Trophy 2024

Nächstes Jahr Teil der Deutschen Meisterschaft im Hike+Fly

TEXT: PETER BERGDOLT

Anfang Mai dieses Jahres fand zum dritten Mal die Spieser Trophy in Hindelang statt. Bei dem Wettbewerb handelt es sich um ein eintägiges Hike&Fly-Rennen quer durch das Oberallgäu, veranstaltet vom Ostrachtaler Gleitschirmflieger. Die Teilnehmer haben die Wahl zwischen zwei unterschiedlich großen Strecken. Der Andrang war noch größer als erwartet, bereits nach 29 Minuten waren alle Startplätze vergeben.

Da die CIVL Anfang des Jahres eine neue Wertungskategorie eingeführt hatte, wurde das Bigger Race als FAI Cat. 2 Wettbewerb gewertet und war der erste kategorisierte Hike+Fly Wettkampf der CIVL in Deutschland. Auch der DHV ist nicht untätig und plant für das kommende Jahr eine offizielle Deutsche Meisterschaft im Hike+Fly, bei

der die Spieser Trophy ein Teil sein wird. Bei einem verpflichtenden Online-Briefing am Freitagabend besprachen die Veranstalter kurz und bündig alle Regeln, Lufträume und sonstige Unklarheiten, bevor sie die sehnlichst erwarteten Routen vorstellten. Diese wurden im Vorhinein nur grob bekannt gegeben, um optimal auf die Wetterverhältnisse eingehen zu können.

Am Samstagmorgen um 9 Uhr starteten schließlich 84 Teilnehmer gemeinsam zum ersten Turnpoint, dem Spieser. Die Wettervorhersage versprach sehr gute Flugbedingungen bereits ab dem frühen Vormittag. Taktik und Geduld waren von Beginn an gefragt. Lohnt sich ein Abgleiter in Richtung Mittag (Berg), oder ist das Warten auf den Thermikbeginn und somit die fliegerische Variante die schnellere? Die Geduldigen wurden belohnt. Schon um 10:30 Uhr dreh-

te die Führungsgruppe zuverlässig auf und bewältigte über den Grünten fliegerisch die Strecke zum zweiten Wendepunkt. Dort angekommen, mussten die Athleten einlanden und ein Selfie mit dem Turnpoint-Schild machen. An der Bergstation der Mittagbahn warteten freiwillige Helfer bereits mit Riegeln und Getränken. Auch zahlreiche Zuschauer versammelten sich, um das rege Treiben zu verfolgen. Am Mittag trennten sich die beiden Strecken. Die Teilnehmer der „kleinen Runde“ hatten die Gehwinde als nächstes Ziel, die Athleten vom Bigger Race mussten erst noch am Weiherkopf einlanden, bevor es nach der Talquerung über das Illertal ebenfalls an die Gehwinde ging. Nicht allzu verwundert über die zähen Bedingungen am Mittag, war erneut Geduld gefragt. Doch der Tag verbesserte sich stetig. Die große Querung

Start der dritten Edition der Spieser Trophy



NOAH KLLR

Karin Schugg's Start am Spieser



BASTIAN MORELL

Pirmin Maurus auf dem Weg zum ersten Turnpoint

BASTIAN MORELL



BASTIAN MORELL

Ausgelassene Stimmung im Ziel



WILLI ROTH

Peter Bergdolt beim Wendepunkt Selfie am Mittag



BASTIAN MORELL

Podium Bigger Race Overall

über das Illertal stellte für viele Teilnehmer im Vorhinein die vermeintlich größte Herausforderung dar, was sich aber dann als sehr gut machbar herausstellte. Das Bigger Race entwickelte sich zu einem Kopf-an-Kopf-Rennen. Nach einer weiteren Toplandung am Nebelhorn trennten sich die Piloten der Führungsgruppe und wählten unterschiedliche Linien zurück in Richtung Ziel. Die Teilnehmer des Big Race hatten noch zwei weitere Wendepunkte vor sich, die die meisten fliegerisch bewältigten. Die Zeit stoppte für alle Teilnehmer in einem ESS-Zylinder. Somit konnte die letzte Landung in Hindelang entspannt genossen werden.

Während des Rennens verfolgte ein sender Reporter, begleitet vom Sportvorstand des DHV - Jonas Böttcher, die Athleten. So verfolgten auch Daheimgebliebene

durch kurzweilige Videos und hervorragende Berichterstattung in den sozialen Medien das aktuelle Renngeschehen.

Bis 18 Uhr hatten die Athleten Zeit für die Aufgabe. Und während die einen schon bei einem Kaltgetränk die Rennergebnisse aufarbeiteten, kämpften andere noch bis zur Deadline, um das Ziel zu erreichen, was letztendlich auch den Allermeisten gelang.

Beim Bigger Race gewann der Local Maurice Koller, dicht gefolgt vom Südtiroler Armin Pircher und Atreju Eck. Als schnellste Dame im Feld verpasste Karin Schugg nur knapp um 42 Sekunden das Overall-Podium.

Den Sieg beim Big Race sicherte sich Renè Schimenz vor Felix Bellinghausen und Marco Kreissl. Die Damenwertung gewann Astrid Deißler (overall 5.) vor Debbi Assmus und Monika Egger.

Ein Dank geht an die zahlreichen Spon-

soren, die den Wettbewerb unterstützen. Ausrüstung in Form von Gurtzeugen, Vario, Rettungsgerät, aber auch Check-Gutscheine, Bergbahnfahrten und einiges mehr wurde bei der Siegerehrung und Tombola überreicht. Für viele bot der Wettbewerb die Möglichkeit, einen Einblick in das Hike&Fly Wettkampfgeschehen zu erlangen. Teils unbekannte Routen zu bewältigen, die man so vielleicht nie planen würde, aber auch der Umgang und die Navigation mit der Flugelektronik für den Bewerb. Zudem wurde gezeigt, dass es trotz der in Deutschland geltenden Regelungen, mithilfe der Unterstützung vom DHV, sehr gut möglich ist, einen Hik+Fly Wettbewerb in dieser Form durchzuführen. ▽

Alle Details zum Wettbewerb, Strecken und Bilder, finden sich auf der Website der Spieser Trophy: www.spiesertrophy.de

Trotz schlechter
Wetterprognose
wurden
drei Durchgänge in
Ludesch geflogen!



Ludesch – Vorarlberg/Österreich Marco Gröbner auf Rang 3

Die Wetteraussichten für die Ludesch Open vom 9. – 12. Mai 2024 waren mager, daher nahmen nur 25 flexible Drachen an diesem Wettbewerb teil. Trotzdem konnten drei Durchgänge geflogen werden, allerdings brachte nur der dritte Task über 900 Punkte. Den Wettbewerb gewann der Österreicher Dietmar Tschabrun vor seinem Landsmann Jochen Zeischka. Der deutsche Nationalteampilot Marco Gröbner sicherte sich den dritten Rang. Mehr Infos unter <https://civlcomps.org/event/int-ludesch-open-2024-flex1>



Marco Gröbner
in Greifenburg wieder
auf dem Podium

Emberger Alm Open 2024 Marco Gröbner auf dem Podest

Gleichzeitig zur Deutschen- und Schweizer Meisterschaft am Kandel fand die Österreichische- und Tschechische Meisterschaft vom 25. Mai – 2. Juni 2024 in Greifenburg an der Emberger Alm statt. 66 Teilnehmer fanden sich im Drautal ein. Diese haderten ebenso wie die Piloten am Kandel mit dem Wetter. Zwei Durchgänge bei schwachen Bedingungen und einen Hammetag ließ Petrus aber zu und es gab auch hier glückliche Gesichter bei der Siegerehrung. Bei den Flexis gewann Jiri Gut (CZE) vor Jochen Zeischka (AUT) und Marco Gröbner (GER). In der Starrflügelwertung siegte Christopher Friedl vor Richard Herzog (beide AUT) und Stanislav Trebeska (CZE).

Mehr Infos unter <https://civlcomps.org/event/emberger-alm-open-2024-austrian-and-czech-championship>

Primoz Gricar in
Topform



Dutch Open 2024 in Greifenburg Primoz Gricar holt sich den Sieg

Hammerwetter in Greifenburg vom 15. – 22. Juni 2024. Die Holländer haben für ihre Meisterschaft wohl bis jetzt die beste Woche des Jahres erwischt. Ganze 5 Durchgänge konnten geflogen werden. Der deutsche Nationalteampilot Primoz Gricar gewann souverän unter 76 Piloten aus 17 Nationen den internationalen Titel vor dem Australier Scott Barrett und Jochen Zeischka aus Österreich. Roland Wöhrle aus Gutach belegte den 5. Platz. Auch die Turmdrachen flogen um den Titel in der Sportklasse. Hier siegte der deutsche Ligachef Konrad Lüders vor Mario Campanella (BRA) und Michael Eitrich (GER).

Mehr Infos unter <https://civlcomps.org/event/dutch-open-2024-greifenburg>

Gerd Dönhuber
zeigt in Norwegen
seine Klasse



Vogo Open – Norwegen Gerd Dönhuber fliegt zum Sieg

Vom 23. – 29. Juni 2024 fand in Norwegen die Vogo-Open und gleichzeitig die Norwegische Meisterschaft im Drachenfliegen statt. In dieser sehr reizvollen und teilweise einsamen Landschaft gibt es einige interessante Fluggebiete. 32 Teilnehmer nahmen an diesem Wettbewerb teil. Nach drei Durchgängen siegte der deutsche Nationalteampilot Gerd Dönhuber vor Olaf Opsanger und Nils Aage Henden.

Mehr Infos unter <https://civlcomps.org/event/vaga-open-hanggliding-competition2024>

TransAlp 2



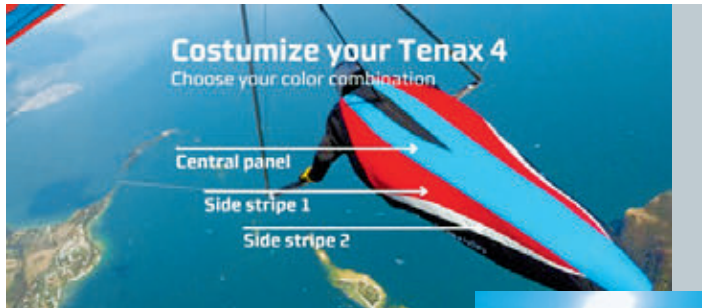
Der optionale, aufblasbare Protektor des TransAlp 2 bietet trotz kleinem Packmaß ein hohes Maß an Sicherheit.



 **WoodyValley**
→ www.turnpoint.de

SCHAUFENSTER

INFORMATIONEN DER ANBIETER



Woody Valley

Der GZ-Hersteller baut wieder Drachengurte

Der Gurtezeughersteller Woody Valley produziert seit 1. Juni 2024 wieder Drachengurtezeuge. Das Tenax 4 wurde bereits vor Jahren aufgrund seiner aerodynamischen Optimierung speziell für leistungshungrige Cross Country- und Wettkampfpiloten entwickelt. Nun wird es nach Wunsch vieler Drachenflierer wieder hergestellt. Es ist in drei verschiedenen Versionen erhältlich, je nach persönlichem Wunsch des Piloten. Für kleinere Piloten wird jetzt eine kleinere Rückenplatte verwendet. Infos: www.fly-more.com



Freiflug Paragliding Performance Center

Stefan Asprion und Lucas Läubin, beide DHV-zertifizierte Sicherheitstrainer, haben die Flugschule Freiflug ins Leben gerufen, die sich auf Sicherheitstrainings, Weiterbildungen und Flugreisen spezialisiert. Die ersten Sicherheitstrainings finden ab Herbst am Idrosee statt, das gesamte Programm im kommenden Jahr.

Stefan und Lucas sind in der Branche bereits bekannt; sie haben viele Jahre als Trainer bei der Flugschule Achensee gearbeitet und bringen somit einen reichen Erfahrungsschatz mit.

Infos: www.flugschule-freiflug.de

ANZEIGE

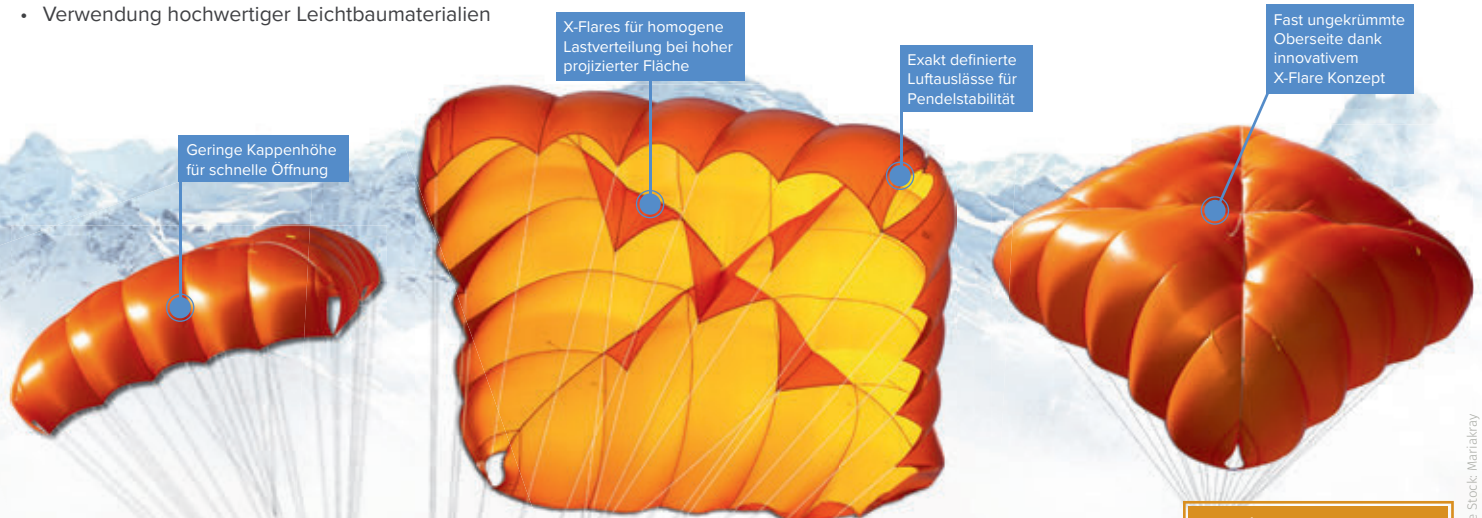
NG Next Generation rescue systems



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 ²)	NG Gewicht (kg)	NG light Gewicht (kg)
NG 100 Serie	100	25	1,45	1,18
NG 120 Serie	120	29	1,6	1,3
NG 140 Serie	140	33	1,85	1,49



www.independence.aero

eVario2 Variometer – alles an Board!

Die 2. Generation der App macht aus deinem iPhone/iPad ein vollwertiges 9D-Variometer mit Echtzeit-/Online-Daten. Features: Sensorik-Fusion, Thermik-Assistent, Turnpoint mit Ziel-Daten, Sprachansagen zu Flug-Dynamik, G-Kraft Warnung, Anti-Kollision, Live-Tracking, Fluggebiet-Infos, Wetter-/Thermik-Prognose (Live), Lufträume sowie Unfall-Erkennung. Das neue Design und Bedienungskonzept macht es nun noch einfacher, die Funktionen zu erleben. Die Qualität der neuen Apple Hardware erlaubt präzise Rückmeldungen im Thermikflug, auch über Stunden. In einer Vielzahl von Flügen erprobt. Preis: 14,99 €
App Store Download Link:
<https://itunes.apple.com/de/app/evario/id1243708983>



Nova Concertina Bag Mini

Der Concertina Bag Mini ist ein radikal leichter Zellpacksack für kleine Bergschirme mit äußerst kleinem Packvolumen. Mit einem Gewicht von nur 110 Gramm ist der Packsack die ideale Ergänzung für deine Ultra-Lightweight Ausrüstung. Der Concertina Bag Mini ist 205 cm lang und 30 cm breit. Das Packvolumen ist deutlich geringer als bei einem normalen Packsack. BANTAM 2 und BANTAM X können perfekt darin verstaut werden. Da sich beim BANTAM 2 und X Nitinol-Stäbchen in der Eintrittskante befinden, zahlt es sich aus, den Schirm Zelle auf Zelle zu packen, um seine Lebensdauer zu verlängern.

Ab sofort bestellbar.

www.nova.eu/de/zubehoer/concertina-bag-mini/

ANZEIGE

Vertraue den Gleitschirmprofis

DHV zertifiziert seit 2007

Checks & Reparaturen aller Marken!

Herstellerebetrieb, Importeur, Servicecenter

www.kontest.eu ☎ 05321-7569006



zu jedem Check gibt es ein Gratis T-Shirt!

IMPRESSUM

Herausgeber:

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

DHV homepage: www.dhv.de

E-Mail DHV: info@dhvmail.de

Kontakt:

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

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

Redaktion:

Benedikt Liebermeister (verantwortlich) 08022/9675-0

Nina Klemisch (Redaktionsassistentin) 08022/9675-63

E-Mail: pr@dhvmail.de

Gestaltung: Renate Miller, 08022-857730

E-Mail: renate@miller-grafik.de

Schlusskorrektur: Stefan Gutmann

Mitgliederservice/Versicherung: 08022/9675-0

E-Mail: info@dhvmail.de

Ausbildung: 08022/9675-30,

E-Mail: ausbildung@dhvmail.de

Sport/Wettbewerb: 08022/9675-0

E-Mail: sport@dhvmail.de

Jugend: www.dhv-jugend.de

Flugbetrieb/Gelände: 08022/9675-10

E-Mail: flugbetrieb@dhvmail.de

DHV-Shop: 08022/9675-0

E-Mail: shop@dhvmail.de

Musterprüfstelle: 08022/9675-40

E-Mail: musterpruefstelle@dhvmail.de

Öffentlichkeitsarbeit: 08022/9675-0

E-Mail: pr@dhvmail.de

Sicherheit: 08022/9675-32

E-Mail: sicherheit@dhvmail.de

Anzeigen: Gerhard Peter

Mobil: 0173-2866494

E-Mail: anzeigen@dhvmail.de

Bedingungen und Anzeigenpreise:

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

Redaktionsschluss für die nächsten Ausgaben:

Ausgabe 251 | Januar | Termin 2. November 2024

Ausgabe 252 | März | Termin 2. Januar 2025

Ausgabe 253 | Mai | Termin 2. März 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: 38.000

Cover: Gabi Fonck

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



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

Exklusiv
für DHV-
Mitglieder

Für einen
sicheren Halt.

HDI Vertriebs AG
Thomas Ingerl,
Can Tanju















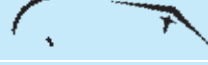

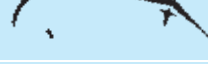









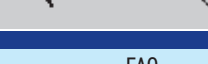

Hegelstr. 61
55122 Mainz
Telefon 0173 8408-254
Telefax 0511 6451150886
thomas.ingerl@hdi.de

DHV-VERSICHERUNGSPROGRAMM



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



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

 = Deutschland

 = Europa

 = weltweit

Legende: SB = Selbstbeteiligung

DHV-Mitgliedsantrag



Versicherungen für DHV-Mitglieder



FAQ



Versicherungen für Mitgliedsvereine



companion

rescue
systems

SQR Light ^{Gen2} Der ultraleichte Retter

Der SQR Light setzt als leichtester Retter am Markt neue Massstäbe. In zweiter Generation überzeugt er mit noch niedrigeren Sinkgeschwindigkeiten und gleichzeitig hoher Pendelstabilität. So bist du bei deinen Hike & Fly Abenteuern ultra kompakt und noch sicherer unterwegs.



Ab 762 Gramm



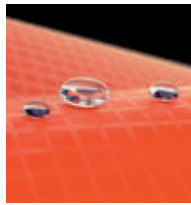
Kompromisslos kompakt und leicht dank optimierter Materialauswahl.

Geringere Sinkrate



Langsameres Sinken durch grössere Fläche, bei geringerem Gewicht.

Neue Materialien



Für maximale Wasserbeständigkeit und Strukturfestigkeit.

SQR Light ^{Gen2}	80	100	120	150	200
Fläche	21.0 m ²	26.0 m ²	32.9 m ²	38.9 m ²	54.0 m ²
Gewicht	762 g	880 g	1100 g	1412 g	1847 g

Companion is a Joint Venture between **evotec** & **ADVANCE**

www.companion.aero

NEW NEW NEW NEW NEW NEW NEW NEW NEW NEW NEW NEW NEW NEW NEW NEW NEW NEW NEW NEW NEW NEW NEW

