

NOVEMBER - DEZEMBER 2024

250 | DIE WELT DES GLEITSCHIRM- UND DRACHENFLIEGENS

# DHV magazin

OZONE

Abenteuer

**Norwegen -**

**Zwischen Wellen und Wolken**

Ausbildung

**Sicherheitstraining**

**mit dem Zweileiner**

Sicherheit

**Unfallanalyse 2023**

**Gleitschirm**



Streckenflugtraining

Sicherheitstraining

Thermik- und Flugtechniktraining

Soaringtraining

Rettungsgerätetraining

Groundhandlingtraining

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



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



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



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



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



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



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



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



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



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



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



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



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



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



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



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



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

# Winter in Deutschland ...

... bedeutet nicht, den Schirm einzumotten. Halte Dich fliegerisch fit auf einer Skyperformance-Reise mit fluglehrer-betreutem Training in Spanien, Portugal, Lanzarote, Teneriffa, La Palma, Südafrika, Namibia ...

Check die Angebote der Skyperformance-Flugschulen für deine Gleitschirm-Trainingsreise im Winter.



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



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



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



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



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



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



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



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



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



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



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



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



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



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



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



88 | German Open Gleitschirm - volle Konzentration beim Start



26 | Serles - der Hochaltar Tirols



12 | Greifenburg - ideal für Streckenflugeinsteiger

# INHALT

250 | NOVEMBER – DEZEMBER 2024



Foto: Ralf Heuber  
bei den German Open in Kruševo

Unser Titelpapier  
ist komplett recycelbar

## Fluggebiete - Reisen - Abenteuer - Events

---

- 6 Norwegen -  
Zwischen Wellen und Wolken
- 22 Peru - Auf den Spuren der Inka
- 26 Serles - Der Hochaltar Tirols
- 65 Erster Gleitschirmflug vom K2

## Sicherheit - Ausbildung - Luftraum - Natur

---

- 30 Sicherheitstraining mit dem Zweileiner
- 38 Unfallanalyse 2023 - Gleitschirm
- 52 Erste Hilfe - Rettungs- und  
Transporttechniken

## Aerodynamik - Flugtechnik - Gerätetechnik

---

- 12 Greifenburg - ideal für XC- Einsteiger

## Verband

---

- 58 DHV-Jugend - Kühe, Gämse  
und Dänemark
- 68 DHV-die Stunde Null -  
Sepp Gschwendtner erinnert sich
- 70 Drachenfliegerclub Vulkaneifel
- 72 Vereine - Briefe

## Meteo

---

- 76 Die Sache mit dem Sonnenstand

## Wettbewerbe

---

- 80 DHV-XC - Endstand und  
Berichterstattung
- 88 Gleitschirm German Open in Kruševo
- 92 Meldungen


## Standards

---

- 60 Wichtig-Neu-Kurz
- 66 DHV-Shop
- 97 Schaufenster



52 | Erste Hilfe - Rettungs-  
und Transporttechniken



In Südschweden startet die (Flug-)Reise: Das Fenster zum Soaren an der kilometerlangen Hangkante von Käseberga ist ebenso kurz wie genial.

# Zwischen Wellen und Wolken

Ein Roadtrip in den Hohen Norden ist wie eine Reise zum Ursprung der Elemente Wasser und Luft: Am besten taucht man tief ein und verliert sein Zeitgefühl zwischen Meeresrauschen, Marathon-Regengüssen und der Mitternachtssonne. Wer sich dem Rhythmus der Natur fügt, kommt in den richtigen Takt – und in die Luft.

TEXT: MARLIES LATTNER-CZERNY

FOTOS: ANDREAS LATTNER-CZERNY



**W**ellen peitschten an die südschwedische Küste und Windböen schaukelten unser Wohnmobil, als wir nach der Überfahrt von Rostock nach Trelleborg von der Fähre rollten. Empfang nach feiner nordischer Art, herrlig! Sonne hätte uns ehrlicherwise auch gefallen, weil unser erstes Ziel nur eine Stunde von Trelleborg entfernt lag: das Soaringgebiet Käseberga. Perfekt zum Ankommen, dachten sich mein Partner Andi und ich. Perfekt für Lektion Nummer 1, dachte sich der Hohe Norden.

Das einzig Beständige am unbeständigen nordischen Wetter sollte über viele Tage – nein, über viele Wochen – aber nur die Außentemperatur bleiben: zehn bis zwölf Grad. Der „klassische Frühsommer“ hatte natürlich auch Gutes: So blieb in unseren knapp drei Monaten, die wir in Schweden und Norwegen verbringen durften, a) viel Zeit fürs Homeoffice, b) das im Radkasten verstaute Bier schön kühl und uns c) die Möglichkeit, in den kleinen Wetterfenstern die großartigen Ausblicke umso mehr schätzen zu lernen.

Irgendwann an diesem dritten verregneten Tag in Käseberga erkannten wir durchs Busfenster durchschimmernde Sonnenstrahlen am dunkelgraublauen Himmel. Laptop zu und ab zur Küste! Die 50 km/h Wind beruhigten sich für einen magischen Moment, und wir stiegen ein in die Aufwinde, die uns kilometerlang die Küste entlang trugen. Über grasgrüne Dünen hinweg, alte Holzzäune, sanfte Wellen und schmale Sandbänke. An geeigneter Stelle kurz einlanden und wieder raushechten. Und zwischen dem einsetzenden Nieselregen und den kraftvollen Sonnenstrahlen tauchte plötzlich ein Regenbogen auf. Oh Norden, du kannst Herzen sogar im Sturm erobern!



Schiff ahoi: Mit der Fähre geht's über die Ostsee nach Schweden



Regenbogen-Parade: Die nächste Front naht flott herbei



Stellplätze wie aus dem Bilderbuch in Bohuslän: Dank Jedermannsrecht darf man hier wild campen.



Ein guter Fang? Das Fischen ist im Meer erlaubt. Zum Essen gibt's dann aber doch Zimtschnecken, made im Van.



Zwischenstopp in Smögen: Den Hafenort muss man alleine wegen dieser Kulisse mögen!



An der Klippe des Kjerags:  
Erst füllt das Nebelmeer den  
Lysefjord, dann fällt der Vor-  
hang für den Abflug.

## Lektion 1

Zwei Stunden später war das Flugfenster auch schon wieder geschlossen und die nächste Front da. Und wir saßen zufrieden und durchnässt in unserem Bus und lauschten dem Regenprasseln aufs Dach bei Kaffee und duftenden Zimtschnecken, den typischen Kanelbullar. Das war somit Lektion Nummer eins im Hohen Norden: Schnell musst du sein! Und Lektion zwei gab's gleich dazu: Ohne Regenschutz braucht man gar nicht erst ins Freie. Es sollte für eine Weile das einzige Flugfenster bleiben. Führt uns zu Lektion #3: Hier geht es nicht um Quantität bei der Airtime, sondern um Qualität. Mit einem Zwischenstopp zum Granitklettern in Bohuslän an der schwedischen Schärenküste machten wir uns nach zwei Wochen auf den Weiterweg nach Norwegen.

### Plan W(etterbericht)

Die Wochen rund um die Sommersonnenwende hat man im Hohen Norden immerhin einen haushohen Startvorteil: Wenn es kaum oder gar nicht mehr dunkel wird, verliert die Zeit ihre Bedeutung.

Stirnlampe einpacken? Wofür?! Den Tag teilten wird nicht mehr in Stunden ein, sondern in den Takt der Natur. Und weil es tagsüber so oft regnete, zogen wir sehr oft nachts los. Dabei half uns, dass die Prognosen vom „Meteorologisk institutt“ – dem ein oder anderen vielleicht bekannt unter [www.yr.no](http://www.yr.no) – im Norden sowas von präzise sind! Jedes noch so kleine Flugfenster hat gestimmt.

Bald hatten wir folgenden Rhythmus im Blut: Wir schliefen in unserem abgedunkelten Bus meistens bis Mittag, arbeiteten am Laptop, während es noch aus grauen Wolken nieselte, wenn die Granitfelsen trockneten ging es zum Klettern, in den wenigen Windpausen zum Gleitschirmfliegen und Abendessen gab's nicht selten um zwei Uhr nachts. Wie gut, dass wir in unserem Wohnmobil Selbstversorger und auf keine Supermarkt- oder Restaurant-Öffnungszeiten angewiesen sind. Vor allem, wenn Andi wieder einen Dorsch an Land gezogen hat! Im Meer darf man in Norwegen seine Angel ganz ohne Lizenz und Papierkram auswerfen. Ein guter Fang ist an vielen Fjorden garantiert.



Eine Nordische Kombination: Mit Packraft und Bergschirm zum Klettern in Bø

### Über die Klippe des Kjerags

Wie ein Fischer auf seinen Lachs warteten wir auf mögliche Flugfenster. Bald sollte es wieder so weit sein. Der Kjerag soll zwar heillos überlaufen sein, anscheinend möchte dort jeder von sich ein Foto am berühmten „Kjerag-Bolten“ knipsen, aber es ist Fjord-Landschaft in Perfektion. Hier im südlichen Norwegen hat der Gletscher vor Jahrtausenden eine über 40 Kilometer lange und bis zu eintausend Meter tiefe Schlucht gegraben - zu reizvoll, um sie nicht aus der Vogelperspektive zu sehen. Wir wanderten erst spät nachmittags los über das Hochplateau, verbrachten eine Nacht in unserem Zelt und entkamen mit dieser Taktik tatsächlich den Besuchermassen - nur zwei Menschenseelen außer uns. Unser Zelt stellten wir nahe an der Klippe auf, um in der Früh einen Abflug ins Örtchen Lysebotn am Ende des Fjords zu machen. So der Plan...

Früh morgens blickten unsere verschlafenen Augen durch die kleine Zeltöffnung. Hej, wo ist der Fjord? Der war randvoll gefüllt mit Nebel! Mist, das hatte uns der Wetterbericht natürlich nicht vorhergesagt. Trotzdem schlüpfen wir ins Freie und beobachteten eine Stunde lang die tanzenden Nebelschwaden und Streifzüge des Lichts. Ein magischer Morgen. Wie ein Zauberstab berührten dann die ersten Sonnenstrahlen das Nebelmeer und lösten es langsam in Luft auf. Der Vorhang war gefallen und die Bühne doch noch frei für unseren Abflug über den Lysefjord. Eine leichte Brise senkte den Adrenalinspiegel vor dem Klippenstart auf ein fast entspanntes Level und schon schwebten wir über dem Fjord an den eintausend Meter hohen Wänden vorbei auf die grüne Wiese zum Kaffee. Es war neun Uhr morgens.

### Eine „nordische Kombination“

Von dieser faszinierenden Fjord-Landschaft gibt es in Norwegen faszinierend viel. Da liegt es selbst für Landratten nahe, ein Wassersportgerät - in unserem Fall ein ultraleichtes „Packraft“ - mit an Bord zu nehmen. Wie klein und kompakt diese kleinen Schlauchboote sind, haben wir erst vor der Abreise genauer recherchiert. Irre! Es passt in unseren 30 Liter Rucksack - zusätzlich zu Kletterausrüstung und kleinem Gleitschirm, wohlgemerkt. Das ermöglichte uns im südlichen Setesdal unsere ganz persönliche „nordischen Kombination“. Mit unserem knallroten Gummiboot überquerten wir im Ort Bø den Fluss, kletterten mit Boot und Paddel im Rucksack die dreizehn Seillängen der „Fossegrimen“ über feinste Granit-Platten, die nach oben hin immer flacher wurden. Die letzte Seillänge bereits so einfach, dass wir getrost die Hände in der Hosentasche lassen konnten - und auf der warmen Granitplatte unseren Gleitschirm auslegten. So einen Startplatz im zweiten Kletter-Schwierigkeitsgrad hat man schließlich nicht alle Tage, dachten wir uns - und kreisten über der Klettertour und den Fluss hinweg zurück zum Bus.

### Zeit zum Sichern-Lassen

Immer wieder verregnete Tage waren zwischen solchen Highlights nicht weiter störend. Maximal viel Zeit (drei Monate) und minimaler Reisestress: Das war uns wichtig, als wir den weiten Weg bis über den nördlichen Polarkreis hinaus antraten. Die ersten Eindrücke in Norwegen mussten wir ohnehin sichern lassen wie der Waldboden den Regen. Mit dem nächsten Marathon-artigen Niederschlag zog es uns nach einer pittoresken Hike&Fly-Tour auf den Innerdalstärnet, das „Matterhorn Norwegens“, in zwei Tagesetappen weiter in Richtung Norden und über den Polarkreis hinauf - die Lofoten und den Stetind als großes Ziel vor Augen. Wir hatten da einen Traum. Einen Mittsommernachtstraum. ▽

**Wetterinfo:**

Die Prognosen des norwegischen Meteorologisk Institut auf [www.yr.no](http://www.yr.no) waren sehr treffsicher.

**Beste Reisezeit: Juni bis September**

Im Land der Mitternachtssonne: Kein Land dieser Welt kombiniert Berge mit Wasser auf so himmlische Weise wie Norwegen. Besonders verdichtet sich dieses Naturschauspiel im Südwesten, wie etwa am Lysefjord, oder auf der Inselkette der Lofoten, die 100 Kilometer nördlich vom Polarkreis liegt. Zum Mittsommer gibt's dort Tage, die niemals enden: Die Sonne geht auf den Lofoten vom 28. Mai bis 14. Juli nicht unter. Sie versteckt sich aber gerne hinter Regenwolken, deswegen sollte man Sonnenfenster gut nützen. Der Wetterbericht von [www.yr.no](http://www.yr.no) hat bei unserer Reise auch kleinste Windfenster präzise vorhergesagt. Wer der schönen Stadt Bergen einen Besuch abstatten möchte, sollte seinen Regenschirm einpacken: Mit 248 Niederschlags-tagen im Jahr ist sie die regenreichste Großstadt Europas.

**Anreise:** Viele Wege führen in den Norden, aber alle **sind** weit. Mit dem Flugzeug geht's nach Oslo. Mit dem Pkw oder Wohnmobil am besten mit der Fähre ab Kiel, Rostock oder Dänemark (auch weitere Verbindungen möglich). Nur eine Autostunde östlich des Hafens von Trelleborg liegt das schwedische Soaringgebiet Käseberga. Anreise über Dänemark und Schweden geht über die Öresundbrücke auch ohne Fähre. Wer öffentlich reist, fährt mit der Bahn nach Kiel, von hier verkehrt die Color-Line Fähre in 20 Stunden nach Oslo, weiter mit Zügen, Bussen und Fähren – je nach Wunschdestination.

Unterkünfte: In Ferienhäusern, den typischen Rorbuern, Hotels, auf Campingplätzen oder frei in der Natur, was das norwegische Allemannsretten (Jedermannsrecht) erlaubt, wenn man keine Spuren hinterlässt, nichts und niemanden stört.

**Hike+Flies im Hohen Norden**

Man findet viele Hügel auf der Inselkette der Lofoten, auf denen sich mit etwas Erfahrung und Wetterglück schön starten, soaren oder fliegen lässt.

**Reinebringen:** Der Reinebringen ist so etwas wie der Logenplatz auf den Lofoten, seinen Vorgipfel erreicht man nach 450 Höhenmetern. Alleine ist man wohl nie über dem Fischerdorf Reine - dieses Postkarten-Panorama muss man einfach mit eigenen Augen gesehen haben. Eine steile Wiese ermöglichte uns einen Start Richtung Südost.

**Helvetestinden:** Die Lofoten lassen sich mit einer Wanderung auf den Helvetestinden von ihrer Traumseite entdecken. Zu Füßen liegen weiße Sandbuchten und türkisfarbene Fjorde. Das Außergewöhnliche ist der „Zustieg“: Nur mit dem Boot gelangt man zum Berg. Auf seinem Gratrückens fanden wir Wiesen Richtung Süden und Westen, der Landeplatz ist die abgelegene Bunes Beach.

**Stetind:** Wer die weite Reise in den Hohen Norden auf sich nimmt, kann einen Abstecher zum Stetind machen: 60 Kilometer südlich von Narvik ragt der Nationalberg der Norweger wie eine zu Granit erstarrte Haifischflosse fast 1.400 Meter aus dem Tysfjord. Kein Wunder, dass man selbst am Normalweg kurz ein Kletterseil auspacken muss – und der Klippenstart am Gipfel ist nichts für schwache Nerven. Alleine die Wanderung auf seinen Vorgipfel zahlt sich aus.



Zimmer mit Ausblick: Idyll eines Roadtrips

**DIE AUTOREN**

**Marlies und Andi Lattner-Czerny** sind aus Oberösterreich und seit fünf Jahren mit ihrem Campingbus on-the-road. Sie lieben und schreiben über das Bergsteigen in all seinen Facetten. Es manchmal den Bergdohlen gleich zu tun, gehört da natürlich ebenso dazu.



**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



Hoch über dem Fluggebiet Greifenburg. Man sieht schon einen Großteil der Flugarena. Unter dem Piloten die Startplätze der Emberger Alm. Unter dem rechten Schirmflügel der bekannte Weißensee. In Bildmitte auf dem Talboden links der Badesees des Landeplatzes und rechts davon der Ort Greifenburg.

# Greifenburg – ideal für XC-Einsteiger

In dieser fortlaufenden Serie werden besonders für Einsteiger geeignete Streckenfluggebiete im Detail vorgestellt. Einfach heißt dabei nicht, dass sie langweilig sind, aber Außenlandeplätze, Talwinde und Leefallen sind gut zu bewältigen. Trotzdem ist das Panorama gewaltig. In diesem Teil wird das Fluggebiet Emberger Alm bei Greifenburg vorgestellt.

TEXT: BURKHARD MARTENS

FOTOS: NINA-RENATE BRÜMMER UND BURKHARD MARTENS

## Drautal

Die Emberger Alm bei Greifenburg war schon ein berühmtes Drachenflugrevier, als es Gleitschirme noch nicht gab. Wenn man an vielen Flugbergen die Entwicklung der Drachenszene verfolgt, kommen einem die Tränen. Es werden leider immer weniger. In Greifenburg wurde zum Glück eine wirklich tolle Infrastruktur aufgebaut. Es ist heute der meistfrequentierte Drachenflugberg der Welt. Ein preisgünstiger Shuttleservice fährt direkt vor dem familienfreundlichen Campingplatz mit dem riesigen Landeplatz ab. Der Campingplatz hat sich auf die Bedürfnisse der Piloten komplett eingestellt. Es wird täglicher Wetteraushang und Internet geboten. Ein gutes Restaurant mit Blick auf den Landeplatz, saubere umfangreiche Sanitäreinrichtungen und der warme Badesee runden das perfekte Angebot ab. Hier lässt es sich aushalten.



Die Infrastruktur ist perfekt. Der große Landeplatz ist neben dem Fliegercamp. Restaurant, Badesee und Shuttleservice sind vorhanden.



Die Wettervorhersage wird täglich ausgehängt.

Die Flugarena Greifenburg in der Übersicht. Aus Norden kommend ist sie am schnellsten über die Tauernautobahn zu erreichen. Von Westen über den Brenner und Sillian oder den Felbertauerntunnel.

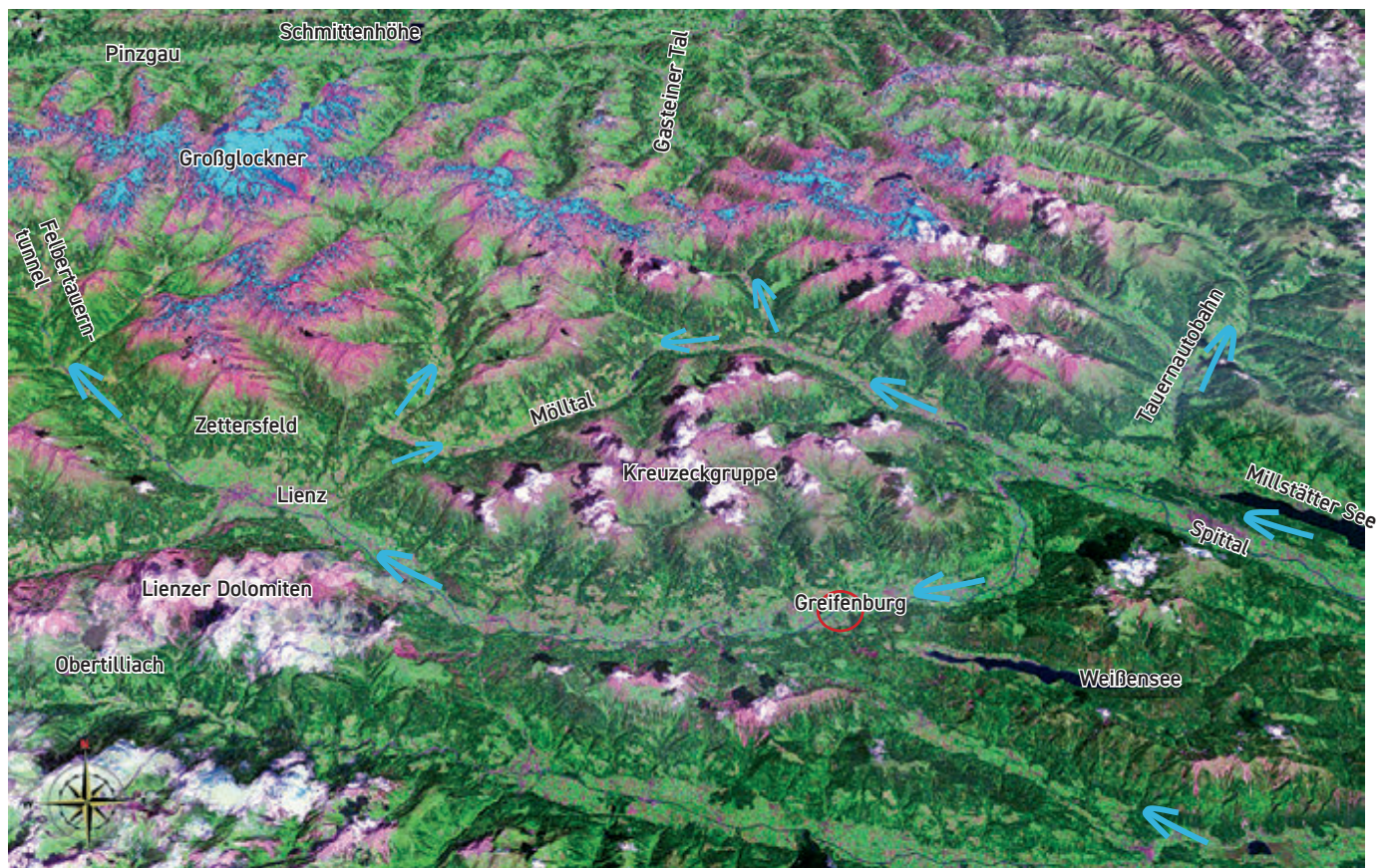
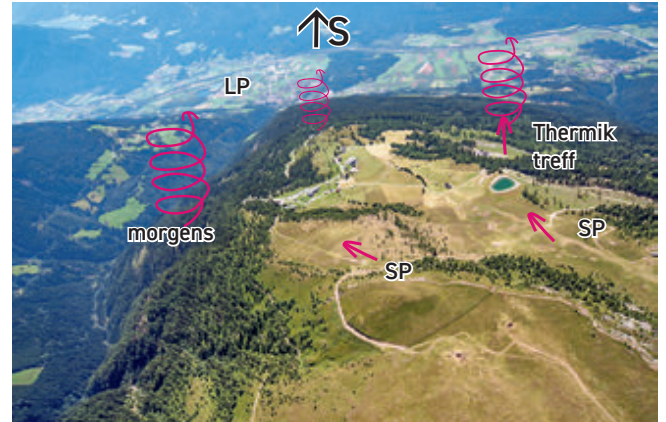


Bild: World Wind / Nasa



Im Bild sieht man die Startplätze und rechts unten den Landeplatz am Badeseer. Rechts vom Schirm ist der Start „Thermiktreff“, links oberhalb die Wiesen oberhalb des Speicherteichs. Der Hausbart steht manchmal deutlich weiter draußen vor dem Hang!



Oberhalb des „Thermiktreffs“, wo die Start- und Landegebühr bezahlt werden kann, befinden sich weitere Startplätze. Der linke ist etwas östlicher ausgerichtet und erlaubt etwas frühere Starts.

Im Bild sind die Skyways der ganzen Flugarena um die Kreuzeckgruppe eingezeichnet. Je mehr Flüge übereinander liegen, desto röter wird die Farbe. Man sieht, dass an den Südflanken der Kreuzeckgruppe unendlich viel geflogen wird. Aber auch die ca 100 km großen Dreiecke um das ganze Massiv der Kreuzeckgruppe kann anhand der Skyways erahnt werden. Dabei wird quasi immer im Uhrzeigersinn geflogen.

Das schöne hier ist die extrem hohe erlaubte Flughöhe, fast überall befindet man sich in der CTA Glockner, die bis 4.420 m hoch reicht. Nur bei der CTA Klagenfurth muss man aufpassen nicht über 3.810 m aufzudrehen!

Viele Fluggebiete sind nordwindanfällig, aber das Drautal ist durch die Kreuzeckgruppe sehr gut geschützt. Hier wird bei stärkeren Nordwinden zwischen dem Stagor und Damerkopf von einigen Piloten großräumig in der Leethermik geflogen. Es ist aber klar, dass auch hier der Nordwind zu stark sein kann. Leichte (!) Nordlagen sind dagegen gut zum Streckenfliegen geeignet.

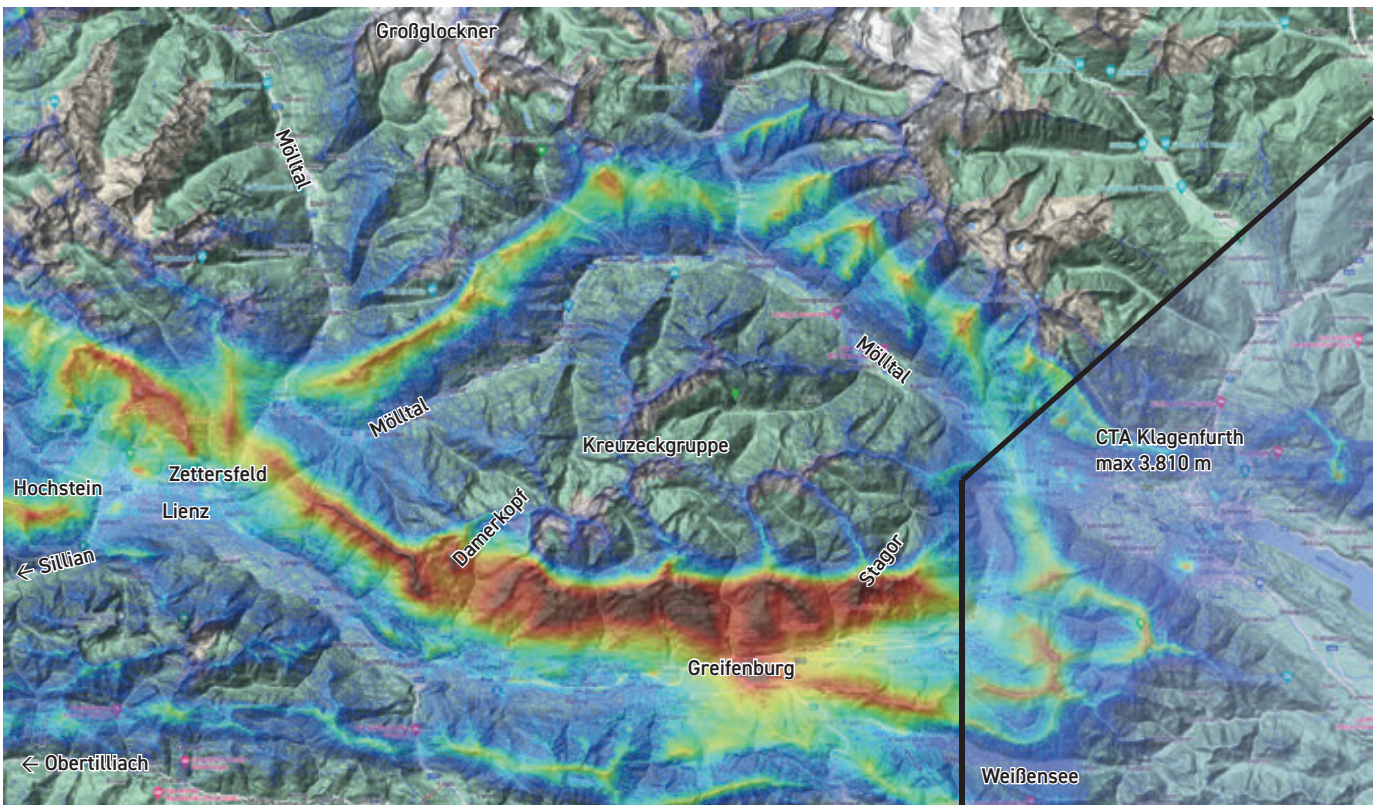
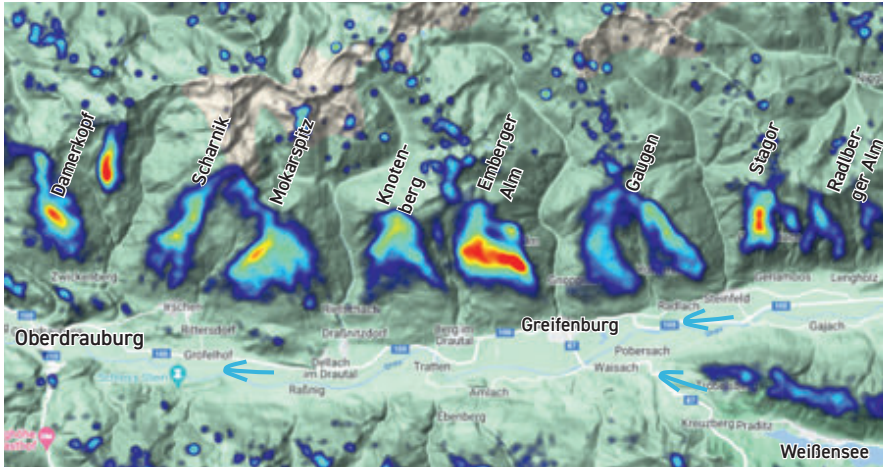


Bild: ThermiXC, Kartendaten © 2024 Google



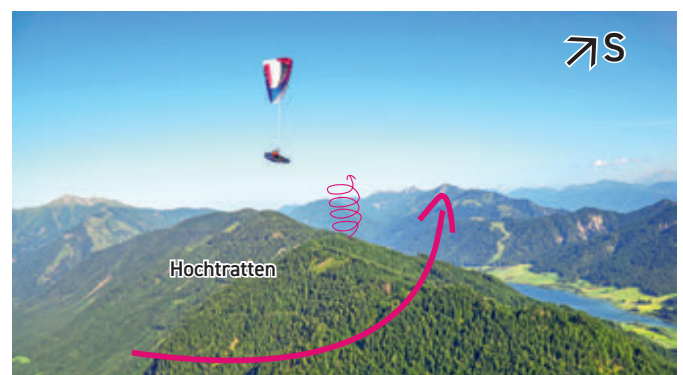
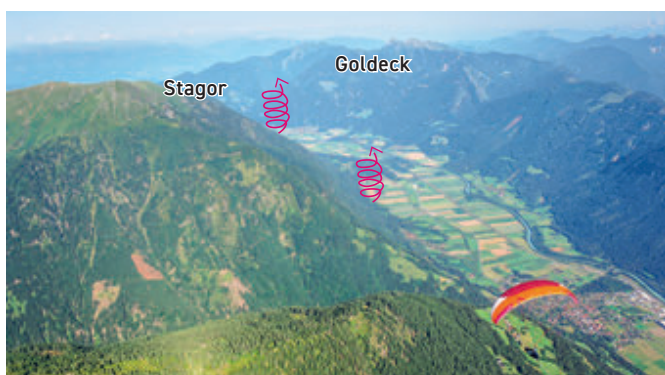
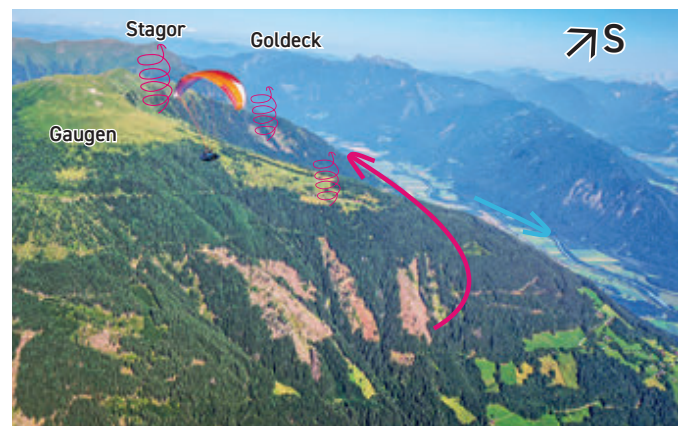
Credit: Skyway

Auf dem Bild sieht man unten die Emberger Alm. Rechts unten im Tal ist der Badeseer See am Landeplatz und in Flugrichtung nach Osten sind die beiden markanten Berge Gaugen und Stagor zu sehen. Vor (!) dem Startplatz wird erstmal Höhe aufgebaut, bevor man sich an die höhere Bergflanke im Hintergrund versetzen lässt und zur Basis aufdreht. Zwischen 11 und 12 Uhr steht der Hausbart auf der östlichen Seite, danach vor oder über der westlichen Flanke der Emberger Alm. Wer am oberen Startplatz startet, muss manchmal aufpassen, über die Bäume zu kommen. Im Notfall auf der Wiese davor einlanden.

2.500 m Abflughöhe reichen meist leicht, um am Gaugen hoch genug anzukommen, je höher, umso besser. Beim Anflug auf den Gaugen stehen die besten Bärte am Gipfelgrat innerhalb des Kessels. Der westliche Ausläufer ist recht flach und die Thermik reißt da nicht ordentlich ab. Wenn man nicht direkt am Gipfel ankommt, ist es besser einen Rechtsbogen zu fliegen, man kommt höher im Kessel an.

### Flache Dreiecke vor der Kreuzeckgruppe

Ein tolles Fluggebiet für Streckenflugeinsteiger. Ein liebliches Gelände, die meisten schroffen Berge sind etwas weiter weg, viele Landeplätze und nur selten starke Talwinde lassen Streckenflugeinsteiger relaxt Erfahrungen sammeln. Vom Startplatz Emberger Alm wird nach Osten zur Radlberger Alm und zurück, oder nach Westen bis Höhe Oberdrauburg und zurück geflogen. Verbindet man diese Flüge, erhält man Flache Dreiecke, die ca. 50 km lang sind. In den folgenden Bildern sind diese Einsteigererrouten im Detail beschrieben.

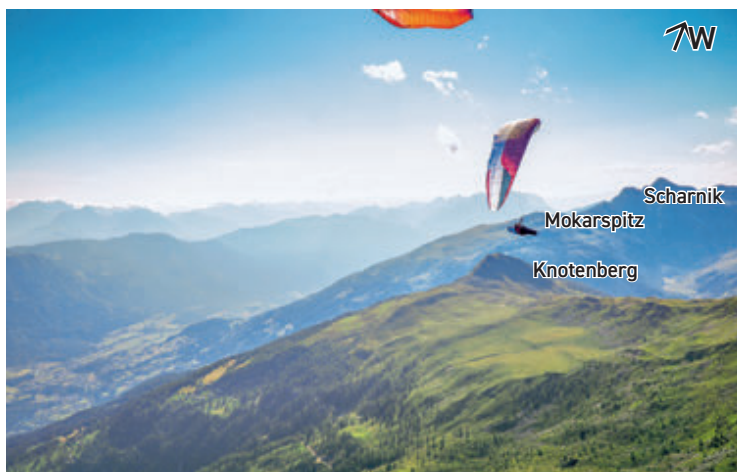


Auf dem Flug nach Osten ist der Stagor der nächste Berg hinter dem Gaugen. Er ist schroffer als die anderen Berge und überaus thermisch aktiv. Im oberen Bereich wird er immer auf der sonnenbeschienenen Seite angefliegen. Hinter dem Stagor liegt die Radlberger Alm, einer der häufigsten Wendepunkte bei Wettkampfaufgaben. Um Flache Dreiecke zu vergrößern, kann zum Goldeck geflogen werden. Oft ist am Stagor bereits die letzte gute Thermik für diese weite Querung.

Vom Gaugen oder Stagor kann man das Drautal nach Süden zum Weißensee queren. Dafür fliegt man auf die Südflanke zum Hochtratten, hinter dem Berg liegt der Weißensee. Diese Querung sollten Streckenflugeinsteiger unternehmen, wenn sie zum Landen gehen wollen, es ist ein gutes Training für größere Talsprünge. Das Schöne dabei ist, dass man im Gleitwinkelbereich des Landeplatzes fliegt, auch wenn man keine Thermik findet. Wenn es hoch geht, kann man zum Trainieren nochmal zurück zum Gaugen fliegen und aufdrehen.



Hier sieht man den Anflug vom Gaugen zur Emberger Alm, der Blick geht nach Westen. Je höher man am Gaugen abfliegt, desto leichter findet man die Thermik. Von der Emberger Alm bis zum Knotenberg ist die Bergflanke geschlossen. Man kann von der Emberger direkt oder in einem kleinen Bogen über die Bergflanke fliegen. Am Knotenberg dreht man auf, bevor es Richtung Mokarspitz weitergeht.

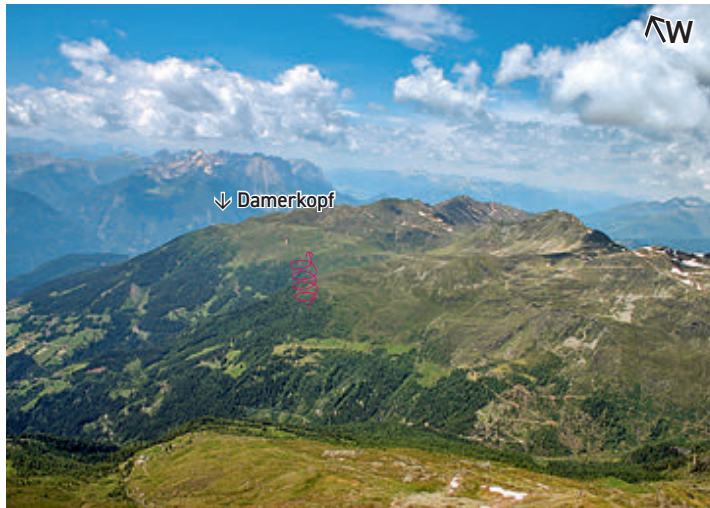


Im Bild ist das Gelände vom Knotenberg zur Mokarspitz zu sehen. Der Mokarspitz sind einige kleinere Bergspitzen vorgelagert, diese sind gute thermische Abrisskanten. Dahinter liegt der Scharnik. Hier dreht man für die kleinen Flächen Dreiecke bis 50 km wieder um.

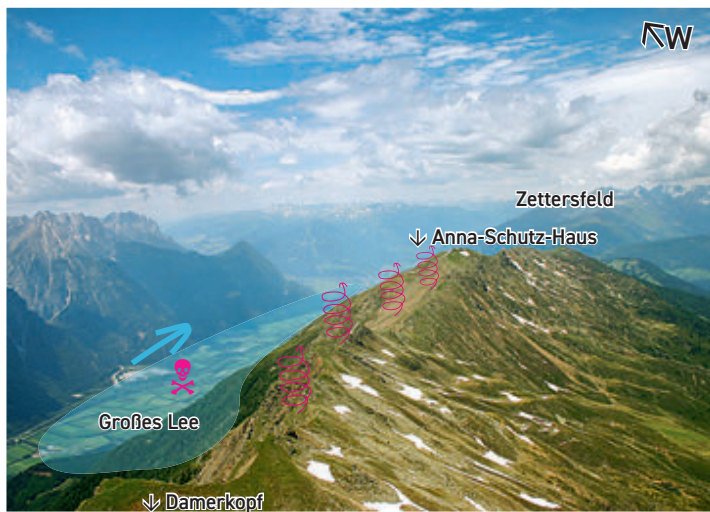


Die markanten roten Felsen vor dem Scharnik. Starke Thermik reißt oftmals an den kleineren Bergspitzen ab. Die große Wolke oben rechts zeigt es an. Die Thermik ist meistens auf der Südwestseite zu finden. Beim Rückflug muss der Talwind beachtet werden, er kann hoch reichen. Die thermischen Südwestflanken werden aber nicht überspült, sondern umspült, was nur geringe Lee-Effekte nach sich zieht und damit beherrschbar bleibt.

## Drautal, Greifenburg



Hier ist die weitere Flugroute vom Scharnik oder Mokarspitz zum letzten westlichen Bergausläufer der Kreuzeckgruppe zu sehen. Der Damerkopf ist die Spitze der südöstlichen Bergflanke. Die meisten Piloten fliegen direkt zum Damerkopf rüber. Wenn die Basis nicht sehr hoch ist, kann an der eingezeichneten Thermikstelle noch mal aufgedreht werden. Auf der östlichen Seite des Damerkopfs läuft eine große Hochspannungsleitung am Berg. Erstaunlich oft geht es genau dadrüber hoch. Am Damerkopf muss man unbedingt Höhe gewinnen, man sollte nie tief vor der Flanke zum Anna-Schutz-Haus weiterfliegen. Hier ist ein extremes, talwindbedingtes Leegebiet. Im Bild erkennt man den Verursacher, den südlichen Bergausläufer des Damerkopfes. Dieser führt zu einer Talverengung, was den Wind (Düseneffekt) noch beschleunigt.



Die Bergflanke zum Anna-Schutz-Haus ist oberhalb eine Rennstrecke und unterhalb ein schlimmes Leegebiet.

ANZEIGE

# SKYTRAXX 5

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





Auf dem Panoramabild ist die ganze Flugarena der gerade beschriebenen Flächen Dreiecke zu sehen.

ANZEIGE



ALPENRING®  
SCHMUCKWERK



**WAMSER**  
ZEIT & SCHMUCK

Werner-von-Siemens-Straße 17  
64711 Erbach | Tel: (0 60 62) 91 30 76  
[www.uhren-wamser.de](http://www.uhren-wamser.de)



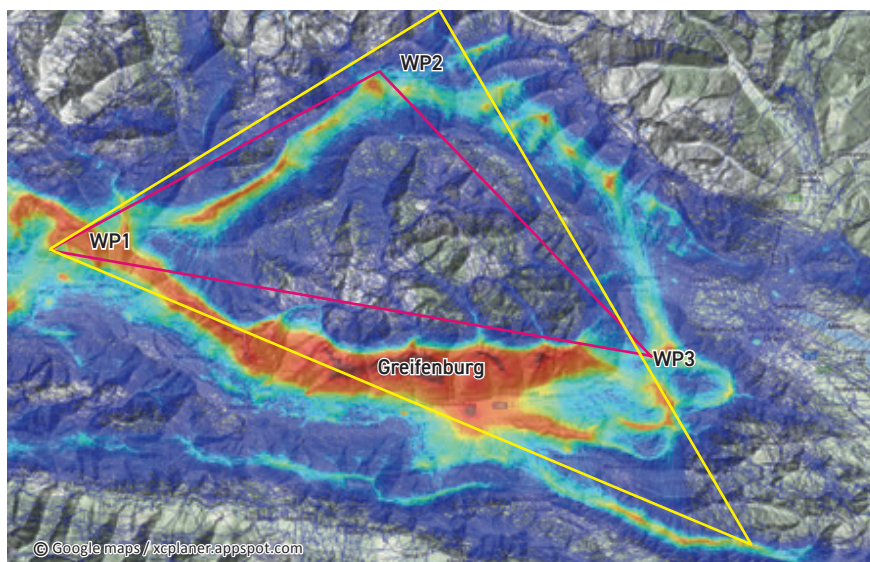
### 100 km FAI-Dreiecke um die Kreuzeckgruppe

Das rote (unten) ist ein 100 km FAI-Dreieck. Dieser Flug ist ein Traum vieler Piloten und ausführlich im „Streckenflugfilm“ (Vertrieb: DHV), gefilmt und beschrieben. Wenn der Traum in Erfüllung geht, hat man viele extrem schöne Landschaften erkundet und tolle Ausblicke im Angesicht des Alpenhauptkamms genossen. Bei Nordlagen sollte dieser Flug nicht geplant werden, der Nordwind kann im Mölltal leicht doppelt so stark sein wie im Drautal!

Man sieht in der Skyway-Karte schön, wie einheitlich die meisten Abschnitte des Fluges geflogen werden.

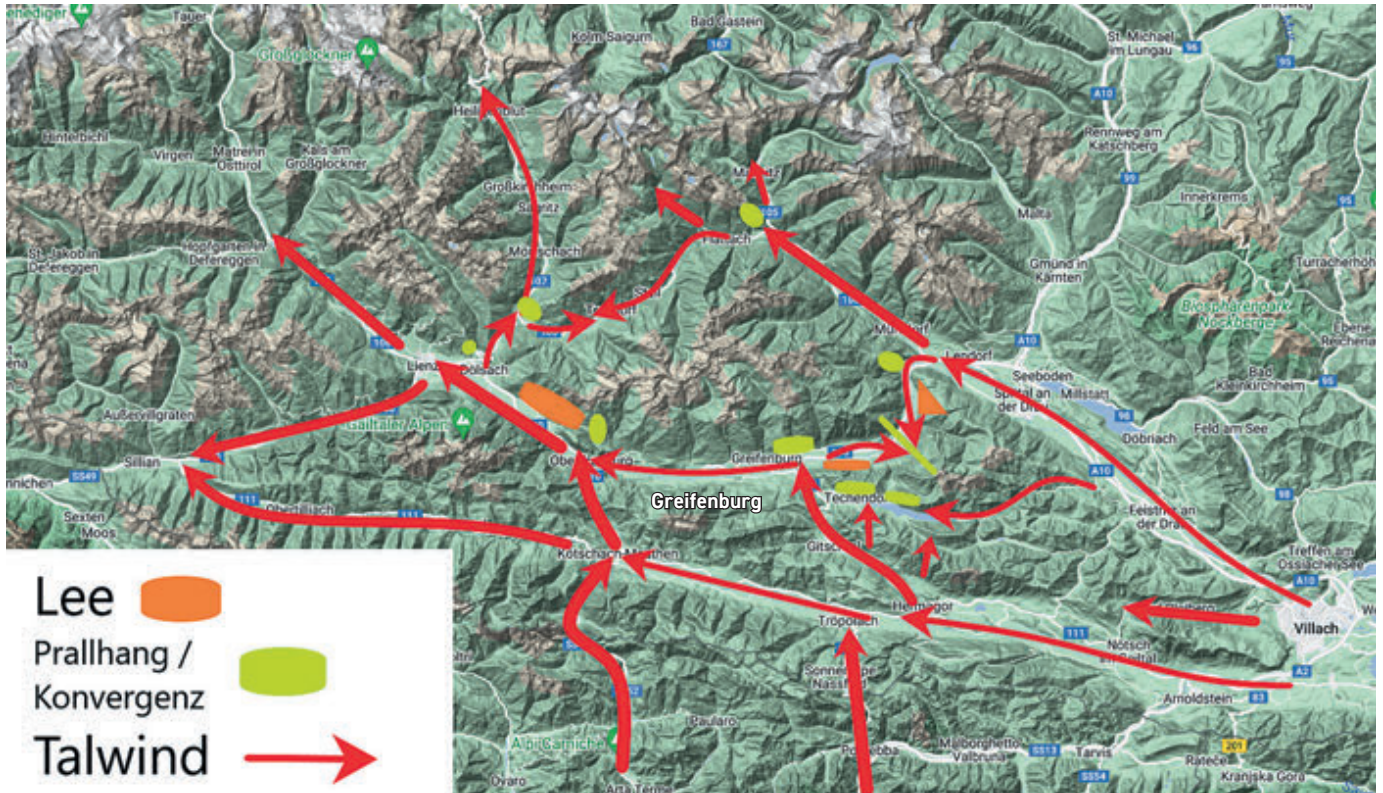
Der Flug vom Anna-Schutz-Haus (wie gesagt hier immer möglichst hoch über Grat fliegen) zum Zettlersfeld ist für Gleitschirmflieger recht weit, allerdings kann man auf vorherigem Bild erkennen,

dass das Zettlersfeld gegen den Talwind hinunter läuft. Der Ausläufer des Berges, die Debantkante, steht im Talwind. Man hat berechnete Hoffnung, hier auch von tief unten wieder hoch zu kommen. Wer defensiver fliegen möchte, kann den kleinen Bogen über den Strohnachkogel und den nächsten Bergausläufer fliegen und dann zum Zettlersfeld. Wer hier aufgedreht hat, dem steht auf dem Weiterflug an den Südwestflanken bis Matrei keine große Talquerung bevor. Allerdings werden die Dreiecke dann zu Flachen Dreiecken. Die Südflanke ist eine der zuverlässigsten Thermikstellen und der Weiterflug über der 12 km langen Südostrippe der Goldberggruppe ist über Grat immer sehr zuverlässig. Man sieht es auch auf der Skywaykarte fast alle Linien liegen sehr nah übereinander.



Skyway-Karte der Kreuzeckgruppe. Rot ein 100km und gelb ein ca. 140 km FAI- Dreieck. In Zukunft soll der Streckenflugfilm, in dem das 100 km Dreieck gezeigt ist, auf Youtube kommen.

Talwindkarte nach Timon Weber. Einer der besten Kenner des Gebietes, er hält viele Vorträge über das Fluggebiet. Mehr zu Timon „Para-Dise“: Glaubensabenteuer beim Gleitschirmfliegen. Man erkennt Konvergenzen und Leegebiete. Eine kleine Konvergenz entsteht aus den beiden östlichen Talwindes des Drautals und des Weißensees, leicht südlich des Landeplatzes. Das ist zwar ganz schön, aber wenn man endlich landen möchte, manchmal auch hinderlich.



Sonstiges: Greifenburg ist ein tolles Urlaubsgebiet für die ganze Familie. Biketouren, das Drautal rauf und runter oder der Mountainbiketipp auf die E.T.Comptonhütte unterhalb des markanten Reißkofels (links im Bild) sind sehr schön. Kanutouren auf der Drau oder in der ergiebigen Wäldern Pilze sammeln sind weitere Alternativen.

# Infos



Emberger Alm, Greifenburg (Δ H = bis 1.200 m)  
 Die Start- und Landeplätze sind in den Bildern beschrieben.  
 Aktuelle Infos an der Pinnwand gegenüber der Rezeption des Campingplatzes.

Tourismus: [www.tourismusverbaende.at](http://www.tourismusverbaende.at)

Tel. +43-(0)4712-216-14

Campingplatz: [www.fliegercamp.at](http://www.fliegercamp.at)

Tel. +43-(0)4712-8666

Mit Infos zum Fliegen rund um Greifenburg.

## Landeplatz Greifenburg (600 m):

Hier wird teilweise im Sekundentakt eingelandet. Der Geräteabbau erfolgt am Rand des Platzes, nicht in der Einfugschneise von Norden!  
 Aktuelle Infos hängen aus.

### Tipp:

Das 100 km Dreieck um die Kreuzeckgruppe ist im „Streckenflugfilm“ gezeigt.  
 Vertrieb: DHV bald auf Youtube.

Info: Ob bei Nordwind geflogen wird oder nicht, hängt von der Stärke ab. Bei mehr als drei hPa Druckunterschied zwischen den Nord- und Südalpen (z.B. Salzburg und Lienz) besteht Föhngefahr. Als Windstationen, ob der Nordwind schon ins Tal durchgreift, kann der Sonnblick (3.111 m) 60 km nordwestlich der Emberger Alm und der 1.621 m hohe Feuerkogel Werte liefern. Auf der Villacher Alpe (2.157 m) liegt die dritte gute Windstation, die bei Ost- und Südlagen gut den Wind anzeigt.

Links dazu:

[www.dhv.de/wetter/wetter-links](http://www.dhv.de/wetter/wetter-links)

### Tipp:

<https://wetter.provinz.bz.it/foehndiagramm.asp>  
[www.windfinder.com](http://www.windfinder.com) oder Windy.com



Der Shuttleservice funktioniert einwandfrei. Vor dem Campingplatz steht ein Schild mit den Abfahrtszeiten. Je mehr Piloten vor Ort sind, desto öfter wird gefahren.



# Fluglehrer AUSBILDUNG



## FLUGLEHRER AUSBILDUNG

VON PROFI ZU PROFI

# FLUGSCHULE SKY CLUB AUSTRIA



TERMINE FLUGLEHRER AUSBILDUNG  
2024/25

DHV SKY PERFORMANCE CENTER



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



### 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](http://www.thermikwolke.de)

Fliegen in Lima



# Peru

## auf den Spuren der Inka

IN 125 TAGEN UM DIE WELT: Von den Wolkenkratzern Limas bis zu den Inka-Ruinen Cuscos. Eine Abenteuerreise durch Peru.

TEXT UND FOTOS: FABIAN UND TINA LEONHARDSBERGER

**D**er fantastisch laminare Wind lässt uns entlang der Fassaden immer weiter steigen, bis wir schließlich sogar das Marriott Hotel, das höchste Gebäude weit und breit, überblicken. Wir sind geradezu euphorisiert, genießen jede Sekunde. Die Rooftop-Pools auf den Wolkenkratzern scheinen zum Greifen nahe. Vor uns liegt der Pazifik mit einem konstanten Südwestwind. Hinter uns liegt Lima, eine Stadt so groß wie Berlin, München und Köln zusammen.

In unseren Gesichtern macht sich ein immer größeres Grinsen breit. Wir sind dankbar, hier fliegen zu dürfen. Ausländer kommen in Lima nicht mehr so einfach in die Luft wie noch vor ein paar Jahren (mehr dazu siehe Infobox). Verzaubert von der atemberaubenden Aussicht, verlieren wir völlig aus den Augen, dass wir irgendwann auch wieder sicher landen müssen. Vor der ersten Landung steigt unsere Anspannung rapide. In Lima wird ausschließlich Top gelandet. Das Gelände fällt direkt vor dem Start- und Landeplatz fast senkrecht ab. Der Landeanflug gestaltet sich äußerst speziell: Über dem offenen Meer verringern wir die Höhe, um dann in einer eleganten Driftbewegung auf die Steilküste zuzufiegen. Wir befinden uns nun deutlich unterhalb des Landeplatzes, mit der impo-

santen Steilküste direkt vor unseren Augen. Erst im scheinbar letzten Moment trägt uns der kraftvolle Aufwind empor und wir setzen sicher auf. In den darauffolgenden Tagen gleicht unser Tagesablauf einem Fliegertraum: 1. Aufstehen, 2. Essen, 3. Fliegen. Apropos Essen: Ein absolutes Highlight in Peru ist das köstliche Ceviche. Besonders authentisch schmeckt es in kleinen, ursprünglichen Lokalen, zum Beispiel im Stadtteil Barranco.

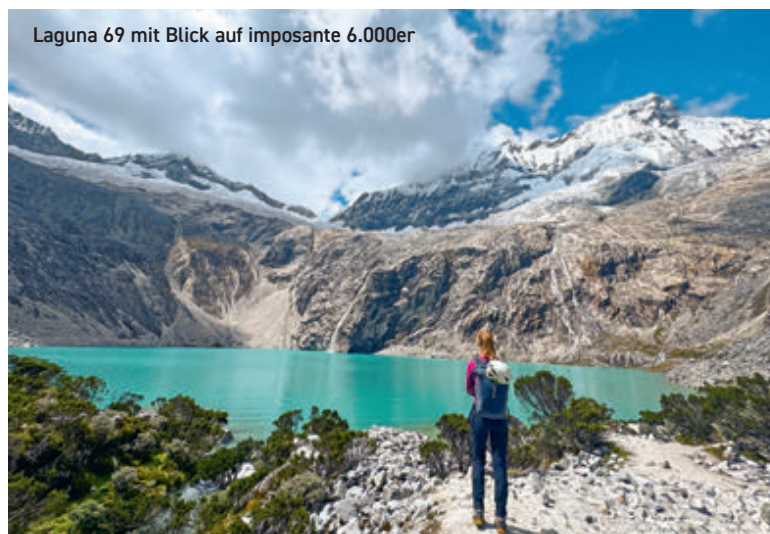
### Ab in die Anden!

Peru birgt noch unzählige weitere Schätze, die darauf warten, entdeckt zu werden! Unser nächstes Ziel sind die majestätischen Anden, genauer gesagt die Cordillera Blanca, auch als „Weiße Berge“ bekannt. Hier ragen Gipfel über sechstausend Meter in den Himmel und bieten spektakuläre Gletscherlandschaften. In unserer europäischen Naivität entscheiden wir uns für einen Mietwagen, um diese Abenteuer zu erleben. Was wir nicht wussten: Es gibt keine Autobahn, die das wohlbehütete Zentrum von Lima verlässt. Stattdessen führt der Weg durch eine chaotische Vorstadt, in der sechs Millionen Menschen leider unter sehr ärmlichen Umständen leben müssen. Tagsüber ist man hier im Auto vor Überfällen zwar einigerma-

In Peru allgegenwärtig: Lamas und Alpakas



Laguna 69 mit Blick auf imposante 6.000er





Hike + Fly zur Laguna 69



Auf den Straßen um Huaraz



Traditionelles Handwerk in Ollantaytambo

ßen sicher, aber Stoppen und Aussteigen wollen wir unter keinen Umständen. „Bloß keinen Unfall bauen!“ denken wir uns immer wieder. Gar nicht so leicht in einem Umfeld, in dem sich auf einer zweispurigen Straße auch schon mal vier (!) Wagenkolonnen parallel bewegen. Unser Puls beruhigt sich erst, als wir die Stadt endlich hinter uns lassen und die weltberühmte Panamericana in Richtung Norden nehmen. An unserem Autofenster ziehen beeindruckende Wüstenlandschaften, üppige Flussoasen und schließlich ein atemberaubendes Hochland vorbei. Die Schönheit dieser Landschaft ist so überwältigend, dass wir beinahe die fußballgroßen Schlaglöcher vergessen, um die wir geschickt herummanövrieren müssen. Unser Ziel: Huaraz, eine Stadt auf dreitausend Metern Höhe am Fuße der imposanten weißen Bergkette.

### Hike + Fly auf über 4.000 Meter

Unsere Gefühle sind eine Mischung aus Aufregung, Begeisterung und einem Hauch von Nervosität. Das Wetter in den Anden ist wechselhaft und schwierig vorherzusagen. Unsere Touren planen wir daher mit besonderer Vorsicht und Demut. Schließlich fühlen wir uns bereit, die atemberaubende Bergwelt zu erkunden. Die Wanderungen, die wir hier erleben dürfen, gleichen einem Traum. Unser absolutes Highlight ist die Tour zur „Laguna 69“.

Beginnend auf 3.800 Metern Höhe führt uns die Tour durch eine üppig grüne Landschaft vorbei an imposanten Wasserfällen und ein faszinierendes Hochtal entlang. Mit Staunen und Begeisterung folgen wir dem Pfad weiter bergauf, bis wir schließlich unser Ziel erreichen: den blau schimmernden Gletschersee auf 4.600 Metern Höhe, umgeben von einem 6.000 Meter hohen, vergletscherten Bergmassiv. Da wir außerhalb der Saison hier sind, können wir den Anblick in Ruhe genießen. Der anschließende Flug durch diese Landschaft setzt dem Erlebnis schließlich die Krone auf.

Obwohl die Region noch zahlreiche Entdeckungen verspricht, zieht es uns weiter. Schließlich ist Peru das Land der Inka! Und das Herz der Inka-Kultur liegt 1.500 Kilometer weiter südlich in Cusco. Auf dem Weg dorthin erwarten uns noch zwei weitere absolute Höhepunkte: Paracas und Huacachina.

### Endloses Küstensoaring in Paracas

In Paracas vereinen sich Touristenzentrum, Fischerdorf und Nationalpark zu einem faszinierenden Gesamtbild. Der Ort bietet ideale Bedingungen für Gleitschirmflieger, da die atemberaubenden Steilklippen durch einen langen Sandstrand mit Düne unterbrochen werden. Hier können Piloten je nach Windstärke entweder im flacheren unteren Bereich oder im steileren oberen Bereich starten. Doch Vorsicht ist geboten: Bei Flügen entlang der Steilküste sollten potenzielle Lee-Situationen und genügend Höhe für den Rückweg stets im Blick behalten werden.

### Über der Wüstenoase Huacachina

In der bezaubernden Wüstenoase Huacachina düsen wir frühmorgens im Wüstenbuggy mit den einheimischen Piloten in die Wüste hinein. Die erfahrenen Piloten kennen jede Ecke und finden die perfekten Dünen zum Soaren. Wir erleben hier außerdem Hike + Fly Momente der besonderen Art: Barfuß geht es die mächtigen Sandhügel nördlich und südlich der Oase hinauf. Von hier kann man auch das nahegelegene Zentrum von Ica erblicken. Die Stadt beheimatet fast 300.000 Einwohner mitten in der Wüste, unglaublich! Wichtig ist auch hier das Timing: gegen 08:30 Uhr gehen die Locals landen, ab dann erwärmt sich der Sand nämlich so stark, dass es zu gefährlichen „Bubbles“ kommen kann. Was damit genau gemeint ist, können wir zwar nur vermuten, möchten wir aber auch nicht im Detail herausfinden! In der Oase verbringen wir übrigens auch Weihnachten, entspannt unter Palmen sitzend und „Oh Tannenbaum“ singend.

### Über Inka-Ruinen schweben

Schließlich nehmen wir den Nachtbus, der uns in 17 Stunden über kurvige Bergstraßen zum letzten Ziel unserer Peru-Reise, nach Cusco, bringt.

Die Stadt, einst der Dreh- und Angelpunkt der Inka-Kultur, ist heute ein lebendiges Touristenzentrum und Ausgangsort für Touren nach Machu Picchu. Machu Picchu wurde übrigens in den 90er Jahren erstmals mit Gleitschirmen überflogen. Heute ist das Fliegen



Inti Punku Stätte hoch über dem heiligen Tal

Fliegen über Huacachina



Küstensoaring in Paracas

hier verboten, doch das macht gar nichts, denn die Umgebung bietet unzählige faszinierende Orte. Eine unserer Touren führt uns zum Inti Punku bei Ollontaytambo, einem alten Sonnentor hoch über dem heiligen Tal. Von hier aus bietet sich ein spektakulärer Blick auf die umliegende Berglandschaft. Die Vorstellung, dass vor etwa 500 Jahren die Inka hier wanderten und wir heute mit unseren Gleitschirmen am Rücken die gleichen Pfade erkunden dürfen, fasziniert uns zutiefst. Was würden die Inka wohl über uns denken? Übrigens, unsere Wanderung beginnt noch vor Sonnenaufgang, um früh genug in die Luft zu kommen. Aufgrund der Nähe zum Äquator setzt die Thermik bereits gegen acht Uhr morgens ein und wird schnell DEUTLICH kräftiger. Eine weitere Herausforderung sind die Talwinde. Im Norden fallen die Berge bis zum Amazonas ab, während sie sich im Süden bis zum Pazifik hinabziehen. Diese Topografie macht es besonders schwierig, die Windrichtungen in den Tälern einzuschätzen. Vorsicht ist oberstes Gebot – eine Tatsache, die uns besonders bewusst wird, als Tina direkt nach dem Start einen heftigen Klapper kassiert. Glücklicherweise bewahrt sie Ruhe und meistert die Situation gekonnt. Unser Landeplatz ist schließlich genauso beeindruckend wie der Startplatz. Wir setzen in einer kleinen Siedlung auf dem örtlichen, halbverfallenen Sportplatz auf und werden sofort zur Attraktion für Schafe, Kühe und die neugierigen Dorfbewohner. Schließlich werden wir von den freundlichen Locals in ein Tuktuk verfrachtet und zurück zu unserer Unterkunft gebracht.

Auch sonst fühlen wir uns nun endlich richtig an die lokalen Gepflogenheiten „angepasst“. Statt mit Mietwagen ziehen wir nun in ‚Collectivos‘ von Ort zu Ort. Collectivo heißt soviel wie Sammelbus. Der Name ist Programm! Abgefahren wird, sobald der Bus voll ist. Genutzt wird jeder Zentimeter. Unsere Schirme finden da natürlich nicht IM sondern AUF dem Bus Platz. Wie sollen sonst auch 25 Personen in einen 15 Sitzer passen?

Zum Abschluss unserer Peru-Etappe gönnen wir uns noch eine Sightseeingtour der besonderen Art: Wir fliegen über die imposante Inkastätte von Pisac. Während die Touristen unter uns fleißig Eintritt gezahlt haben, dürfen wir die Stätte völlig kostenlos aus der Vogelperspektive genießen. Herrlich! ▽

## INFORMATIONEN:

### Lima

Koordinaten: S12°07'32.8" W77°02'14.3"; Windrichtung: W-S

Weitere Informationen: IPPI-Card, Funkgerät und Registrierung bei der Stadt (mit Hilfe der lokalen Piloten) sind Pflicht. Durch einen Unfall im Juni 2023 wurde das Fliegen hier für einige Zeit stark eingeschränkt.

Tipp: Den Flug über Lima als Draufgabe einer Perureise sehen! Achtung: Das Marriott Hotel darf auf keinen Fall zu tief angefliegen werden (Rotor!).

### Laguna 69

Koordinaten: S9°00'42.4" W77°36'37.7"

Startplatz: In unseren Fall war ein Start bei optimalen Bedingungen am Aufstiegsfad, etwa 50 Höhenmeter unter der Laguna möglich.

Achtung: sehr anspruchsvolles, alpines Gelände; Windrichtung: SO  
Landeplatz: am Ausgangspunkt der Wanderung oder alternativ an mehreren Stellen entlang der Aufstiegsroute

Route: <https://www.komoot.com/de-DE/highlight/101616?ref=ihd>

### Paracas

Koordinaten: S13°56'25.4" W76°16'45.0"; Windrichtung: W-SW

### Inti Punku

Koordinaten: 13°15'21.4"S 72°18'50.7"W

Startplatz: mehrere Wiesenhänge in Gipfelnähe, Windrichtung: O

Landeplatz: Talboden Richtung Ollantaytambo

### Picas

Startplatz: Wiesenhänge oberhalb der Laguna Totoraqocha,

S13°22'35.6" W71°51'03.7"; Windrichtung: S-SO

Landeplatz: Talboden bei Picas



## DIE AUTOREN

Tina und Fabian Leonhardsberger leben in Innsbruck und hängen am liebsten unter ihren Gleitschirmen. Zuhause in den Alpen lieben sie Sonnenaufgangsfüge vor der Arbeit und das Entdecken von neuen Start- und Landeplätzen.

Start von der Serles in den  
Sonnenaufgang hinein



### Übersicht

Hike + Fly Serles  
 Seehöhe Ziel: 2.717 m  
 Seehöhe Ausgangspunkt: 994 m  
 Anstieg: 1.723 m  
 Gehzeit Aufstieg: ca. 4 h  
 Windrichtung am Start: S – SW

# Der Hochaltar Tirols

Hike + Fly auf die Königin Serles (2.717 m)

Die Serles gilt auch als der Hochaltar von Tirol, sie ist schon weit von Innsbruck als Koloss nicht zu übersehen. Eben soweit reicht der Ausblick vom Gipfel, wenn man ihn erst einmal bezwungen hat. Ein unvergleichbarer Panoramablick über's Stubaital, Inntal und das Wipptal.

TEXT UND FOTOS: DOMINIK TSCHODER

## Routenbeschreibung Hike + Fly Serles von Neustift

Diese Tourenvariante fordert den Hike + Fly Piloten mit über 1.700 Hm Anstieg. Gelandet wird auf dem offiziellen Landeplatz in Neustift. Der Startplatz ist nur für fortgeschrittene Piloten geeignet.

Unser Ausgangspunkt für den Hike + Fly auf die Serles ist die Flugschule Paraflly im Stubaital. Von dort geht es zuerstmal wieder Richtung talauswärts immer neben der Ruetz entlang bis nach Kampl – kurz durch die kleine Ortschaft und weiter zur Kampler Staumauer. Von hier beginnt der steile Waldweg zuerst zur Jausenstation Wildleben, unser Ziel Serles steht hier schon angeschrieben. Wer noch eine kleine Stärkung zu sich nehmen möchte, sollte hier auf jeden

Fall einkehren, denn danach werden einem nur noch schroffer Fels und steile Serpentina geboten – und keine Einkehrmöglichkeit mehr. Von Wildleben geht's weiter bis zum Serlesjöchl auf 2.384 Meter, hier stößt dann der Aufstieg vom Stubaital mit dem Aufstieg von der Maria Waldrast (Wipptal) zusammen. Jetzt gilt es eine kleine Felswand mit einer fixierten Leiter und ein paar Seilversicherungen zu bewältigen, danach führt der Weg über die Südwestflanke der Serles bis hin zum Gipfel auf sagenhafte 2.717 Meter. Jetzt muss man erstmal den gigantischen Weitblick genießen, und sich eine kurze Verschnaufpause gönnen.



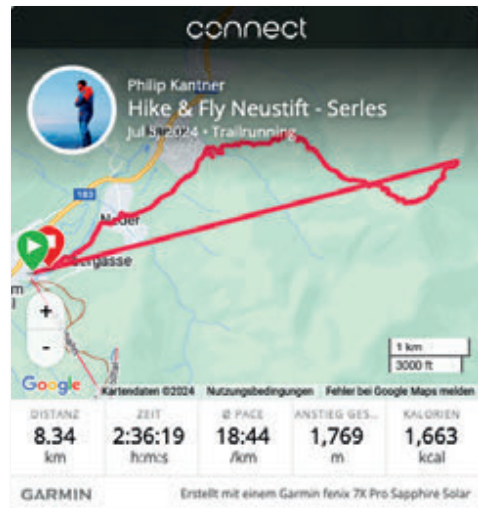
Noch in der Nacht:  
Blick vom Serlesjöchl  
in Richtung Gipfel

## Hike + Fly zur Serles über Maria Waldrast

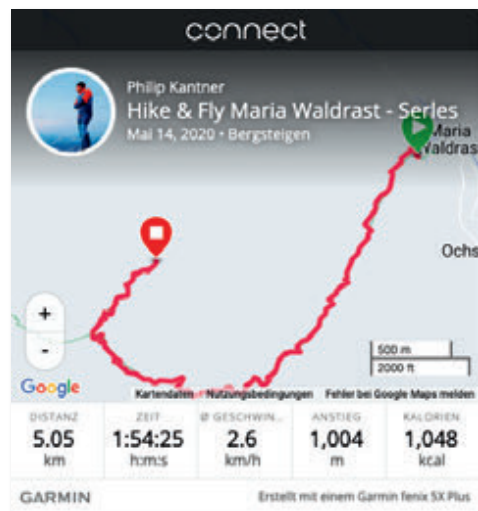
Von Maria Waldrast sind es 1.004 Hm Anstieg und somit ca. 700 Hm weniger als vom Stubaital. Die beiden Routen führen am Serlesjöchl zusammen.

Es macht Sinn, ein Auto auf den Parkplatz der Elferbahnen im Stubaital zu stellen und mit einem anderen Auto zur Maria Waldrast zu fahren. Der Weg hoch zu dem Kloster ist gebührenpflichtig. Von Maria Waldrast aus führt uns der Weg durch dichte Wälder und alpine Wiesen. Der gut markierte Pfad windet sich stetig bergauf, vorbei an sprudelnden Gebirgsbächen und duftenden Zirbenwäldern. Bereits nach den ersten Höhenmetern eröffnen sich atemberaubende Ausblicke auf das Wipptal und die umliegenden Gipfel. Die Natur zeigt sich hier von ihrer schönsten Seite.

Der Weg wird zunehmend steiler, und die Baumgrenze wird bald hinter uns gelassen. Jetzt dominieren alpine Matten und schroffe Felsen das Bild. Am Serlesjöchl oben angekommen, trifft der Weg vom Stubaital heraus mit dem Weg von Maria Waldrast zusammen. Ab hier muss einmal über eine fix installierte Leiter geklettert werden und immer wieder durch Stahlseile versichertes Gelände. Hier ist Trittsicherheit gefragt, aber der Anstieg belohnt uns immer wieder mit grandiosen Panoramen.



Aufstiegsvariante  
Neustift (Stubai) -  
Serles



Aufstiegsvariante  
Maria Waldrast  
(Wipptal) - Serles



Schlüsselstelle im  
Aufstieg mit einer  
Leiter versich

Link zum Artikel mit Videos:

[www.paraflly.at/2021/12/11/neustift-im-stubaital-hike-fly-serles-2717-m/](http://www.paraflly.at/2021/12/11/neustift-im-stubaital-hike-fly-serles-2717-m/)



Steiniges Gelände am Gipfelstartplatz.  
Wind mit 10 Km/H aus West, perfekt.



Morgenflug an den  
majestätischen  
Wänden der Serles.  
Unglaublich.

### Startplätze

Unser Startplatz liegt direkt unter dem imposanten Gipfelkreuz und ist in Richtung Süd- West ausgerichtet. Leichter Aufwind ist hier zwingend notwendig, da der Startplatz ohnehin schon kurz ist. Wem der Gipfelstart zu riskant ist, dem bieten sich noch ein paar andere Optionen ungefähr 200 Meter unter dem Gipfel – immer entlang an der Aufstiegsroute. Zu beachten ist hier der steinige Untergrund, auf welchem sich die Leinen unserer Gleitschirme leicht verhängen – gewissenhaftes Sortieren der Leinen ist hier das A und O.

### Startplatz Serlesjöchel

Am Serlesjöchel liegen nur noch einzelne große Steine. Der restliche Untergrund besteht aus Schotter und Bergwiese. Somit ist der Startplatz deutlich leichter als der Gipfelstartplatz. Ein Start ist sowohl nach Ost bis Süd-Ost, als auch nach West bis Süd-West möglich. Da man ca. 200 m tiefer als der Gipfel ist, hat man hier auch meistens weniger Wind. Richtung Westen fliegt man direkt in das Stubaital. Wenn Richtung Ost gestartet wird, muss die Serles Richtung Norden einmal umflogen werden. Durch das Umfliegen hat man im Stubai angekommen, einige Höhenmeter weniger. Das ist aber kein Problem, weil der offizielle Landeplatz in Fulpmes leicht erreicht werden kann.

Von der Serles genießt man dann einen wunderschönen und relativ langen Gleitflug vom Eingang des Stubaitals bis zum Landeplatz in Neustift.

### Landeplatz

Unser Landeplatz ist der offizielle Landeplatz vom Fluggebiet Elfer. Der Landeplatz bietet eine große Wiese und gilt auch für Anfänger als geeignet.

Koordinaten des Landeplatzes : N 47°06'44.51", O 11°18'54.25"

### Anreise nach Neustift

Für die Anreise mit dem privaten Auto nimmt man die Ausfahrt „Schönberg“ an der A13 Brennerautobahn. Danach geht es durch die beiden Ortschaften Mieders und Fulpmes bis man in Neustift angekommen ist. Somit ist unser Ausgangsort in ca. 25 Minuten von der Hauptstadt Innsbruck gut zu erreichen.

### Anreise zur Maria Waldrast

Starte in Innsbruck auf der A13 Richtung Süden und nimm die Ausfahrt 18 (Matrei am Brenner). Fahre durch Matrei und folge den Schildern nach Mühlbachl und weiter Richtung Maria Waldrast. Die gut ausgebaute Bergstraße führt dich direkt zum Kloster, wo du parken kannst. Von hier beginnt deine Hike & Fly Tour auf den Berg Serles. Die Straße zur Maria Waldrast ist gebührenpflichtig.

### Ausrüstung

Für diese Tour hatten wir den NOVA Doubleskin 2 dabei. Zusätzlich das NOVA Montis Gurtzeug mit einem Leichtretter in einem Frontcontainer. ☑



### DER AUTOR

**Dominik Tschoder** - DHV Skyperformance Trainer,  
Hobby Hike+Flyer, Hike+Fly Trophy Finisher,  
mag am liebsten Hochtouren.



## ABENTEUER VORAUSS!

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

4 Größen | 50-110 kg | EN A



**Yeti<sup>6</sup>**

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



Heli Schrempf reißt den Schirm perfekt ab, die Beine im Gurtzeug ausgestreckt.

# Sicherheitstraining mit dem Zweileiner

Zweileiner Fliegen ist bei Leistungspiloten und denen, die es werden wollen, voll im Trend. Doch welche Fähigkeiten sollte ich mitbringen, um diese spezielle Art von Gleitschirmen zu fliegen? Eine Spurensuche im Selbstversuch im Nova-Paragliders S.P.C. am Gardasee mit Heli Schrempf.

TEXT: BENEDIKT LIEBERMEISTER

**Malcesine, über dem Gardasee.** Die Winddrift unter mir ist schon deutlich zu spüren, aber meine Position passt, ich bin noch gut luvseitig vorm Landeplatz. Die Höhe ist ok, aber mein Fokus liegt eh wo anders. Heute Morgen haben wir Stalls besprochen und ich möchte das verdammte Ding endlich kontrolliert abreißen. Das Ding ist der Codex, der C-Zweileiner von Nova. Die ersten Versuche waren mäßig, aber erstaunlich, was der Schirm verzeiht. Es gelingt mir nicht, den Schirm in einen kontrollierten Rückwärtsflug zu bringen, denn er springt mir immer beim Abfangen nach dem Freigeben raus. Ein letzter Versuch, nach eigenem Ermessen, ob Höhe und Position noch für mich passen, um den Landeplatz sicher zu erreichen. Ich bin im Tunnel, sehe nur noch den Schirm.

Blick nach oben, leichter Druck mit den Zehen auf die Bodenplatte des Liegegurtzeugs, Hüfte locker. Kontakt auf der Bremse, Druck aufbauen, Schirm pendelt nach hinten, Pilot nach vorn. Und abreißen in einer zügigen, aber nicht brachialen Bewegung, wäre der Plan.

Mist, ich bin schon wieder zu spät. Der Schirm kollabiert zu stark, das anschließende Freigeben hat nicht mehr den gewünschten Effekt. Ich fange den Schirm mit Helis Stimme im Ohr. entschieden ab und blicke zum Landeplatz. Das wird sportlich. „Ben, bitte voll beschleunigen und Richtung Landeplatz,“ tönt es im Ohr. Ich gebe mein Bestes, aber voll Beschleunigen im Liegegurtzeug mit einem Zweileiner ist nicht einfach. Der enorme Geschwindigkeitszuwachs verzeiht keine Asymmetrie im Beschleuniger. Die erste Stufe im Beschleuniger erwische ich noch gut, doch bei der zweiten rutsche ich mit Fuß in die Asymmetrie. Der Schirm taucht nach rechts ab, den anschließenden Pendler stoppe ich mit der Bremse anstatt mit den B-Handles. Daraufhin kollabiert das Ohr und ich verbrate wertvolle Höhenmeter. Michele, der Bootsfahrer, nimmt schon mal Kurs. Ich kann's nicht fassen und setze kontrolliert zehn Meter parallel zum Landeplatz im Wasser auf.

**Exkurs.** Heli Schrempf stellt weder die CO<sub>2</sub> Patrone der Schwimmweste noch das Rettungspacken in Rechnung. Damit keiner ein Problem hat, bei einer verkorksten Landung ins Wasser zu gehen, außer der Verletzung des Egos. 😊

Zweileiner Fliegen war jahrelang kein Thema für mich. Seit Jahren fühlte ich mich in der C-Klasse heimisch. Zuletzt flog ich einen

Camino, das Handling war der Hammer, die Optik ebenso. Doch in letzter Zeit hänge ich meist unterm Acroschirm und zum Streckenfliegen bleibt kaum Zeit. Am Hausberg eine Lokalrunde war kein Thema, doch bei anspruchsvollen Bedingungen wegfliegen, scheute ich plötzlich. Ich war mit dem Schirm zu wenig vertraut. Also wechselte ich letztes Jahr in die B-Klasse.

Beim Acrofliegen haben es mir vor allem die dynamischen Manöver angetan, ich wollte unbedingt Infinity Tumbling lernen, mit dem Sackflug bin ich regelmäßig am Kämpfen. Ich fliege schon ewig, das hat unter anderem auch mit dem Job zu tun. Seit Jahren arbeite ich beim DHV und bin seit einiger Zeit für das Magazin verantwortlich. Um wirklich mitreden zu können, versuche ich, in jeder Spielart des Fliegens ein bisschen zu Hause zu sein. Und um einen fundierten theoretischen Background zu besitzen, bin ich auch Fluglehrer. Im Zuge dessen habe ich schon viele SIV-Trainings besucht und Artikel darüber geschrieben. Als Heli mich einlud, das Nova S.P.C. Zweileiner Training zu besuchen, zögerte ich kurz. Dann dachte ich mir, du fliegst Acro, also wirst du auch ein Zweileiner-Training überstehen.

## Zweileiner und Einklapper

Bei einem Sicherheitstraining mit Zweileinern ist es im Moment nicht möglich, Einklapper zu trainieren, da bei der Zulassung zur Simulation von Einklappen Falteinen verwendet werden. Falteinen im Training zu montieren, ist aufwendig und kostet viel Zeit. Manche Experten behaupten auch, dass das richtige Einklappen mit Falteinen intensiv geübt werden müsste, ansonsten drohe ein unkalkulierbares Ergebnis. Doch Testpiloten und Experten sind darüber unterschiedlicher Ansicht.

*(Siehe auch zum Thema die Statements des SHV-Verantwortlichen für Sicherheit und Ausbildung Beni Stocker, DHV Sicherheit und Ausbildung und Heli Schrempf, Sicherheitstrainer, Philipp Medicus, R&D Nova Paragliders, Karl Slezak).*

In den Anforderungen an die Betriebsanleitung eines Falteinen Gleitschirms steht: „Punkte für die zusätzliche Befestigung der Leinen auf dem Gleitschirm und ein kompletter Satz Falteinen müssen ebenfalls mit dem produzierten Gleitschirm geliefert werden.“ Also wäre es theoretisch möglich, Klapper zu trainieren, wenn der

© TILL GOTTRATH



Theorie, anschaulich erklärt

© TILL GOTTRATH



Vorm Start noch ein kurzes Briefing



Genussfliegen am Abend

© TILL GOTTRATH



Heli am Funk und Bettina an der Kamera

© TILL GOTTRATH



Nova Codex beim Groundhandling

Hersteller die Gleitschirme so ausrüstet. Recherchiert man in den Betriebshandbüchern, bieten Hersteller dort auf Wunsch die Leinen nebst Anbauanleitung an.

### Safety Pilot Coaching (S.P.C.)

Im Nova Paragliders S.P.C. war bei Zweileinern das Training auf Flugtechnik wie Nicken, Rollen bis zum Wingover mit verschiedenen Ausleitformen, einseitige Strömungsabrissse und Fullstall limitiert. Strömungsabriss und Fullstall dienen neben dem Erlernen von Flugtechnik auch zur Lösung von hartnäckigen Verhängern. Auf Wunsch war es möglich, sich für Klappertraining einen B-Schirm von Nova zu leihen.

Heli stellte zu Beginn seine Flugphilosophie vor, die zur Namensänderung seiner Trainings zum Safety Pilot Coaching (S.P.C.) führte: „Ich möchte den Piloten nicht einfach nur Manöver über Wasser fliegen lassen, sondern ihn vor allem in seinen Skills coachen und sie längerfristig steigern.“ Er geht davon aus, dass sich Gleitschirme und Gurtzeuge in den letzten 15 Jahren erheblich verändert haben. Heutige Gleitschirme sind deutlich dynamischer und effizienter als früher, deshalb sind die Gurtzeuge, allen voran die Liegegurtzeuge mit ihren höheren Aufhängungen, stabiler und haben dazu auch wieder Diagonalverstreben. „Wir müssen lernen, unsere Schirme mit weniger Gewichtsverlagerung, aber präziseren Bremsingaben zu kontrollieren. Früher flog man Manöver mit 40 % Gewichtsverlagerung und 60 % Bremsinsatz, heute mit vielleicht 20-30 % Gewicht und 70-80 % Bremsse“, betont er. Er lässt die Piloten nach eigenem Ermessen auch alle Manöver im Liegegurtzeug mit ausgestreckten Beinen fliegen. „Twists in Liegegurtzeugen kommen nicht von den gestreckten Beinen und dem höheren Drehmoment, sie kommen von der Steifheit der blockierten Hüfte.“ Deshalb lehrt Heli die Piloten, in den Klapper hinein zu kippen und dabei eine kleine gewichtsverlagernde Hüftdrehung einzusetzen. Zuerst beginnt man mit moderaten Klappern, um sich an das Hineinrollen zu gewöhnen. Das Hineinrollen verschafft einem auch mehr Zeit, um einen sanften Bremsimpuls auf der offenen Seite zu setzen, um die Drehung zu stoppen.

Bei beschleunigten Klappern soll der Pilot erst aus dem Beschleuniger gehen, wenn die Drehung gestoppt ist. Die Erklärung dazu liegt im längeren Bremsweg auf der offenen Seite, der sich laut Heli aus dem niedrigeren Anstellwinkel des Schirms zurückführen lässt. Bei der herkömmlichen Methode, wenn der Beschleuniger im falschen Moment gelöst wird, ist der Anstellwinkel des Schirms schlagartig viel höher und damit der Bremsweg zum Strömungsabriss viel geringer. Außerdem erzeugt das plötzliche Stoppen des Schirms eine Pendelbewegung, die wiederum ein markantes Schießen zur Folge haben könnte.

Um einen Verhänger mit einem Fullstall bei einem Zweileiner zu lösen, muss der Pilot einen perfekten Newschool/Sackflugstall fliegen. Das heißt Abreißen im genau richtigen Moment, komplettes Freigeben der Bremsleinen, wenn die Ohren nach vorne wandern, Stoppen der Ohren und wieder etwas die Bremsleinen nachgeben. Backfly kontrollieren und bei der Ausleitung kontrolliertes Hochführen der Bremsleinen über circa drei Sekunden. Der Knackpunkt laut Heli ist bereits das Abreißen im richtigen Moment. Hier hilft das Pendel. Bremsleinen auf Kontakt, weiter ziehen, bis der Schirm leicht hinter dem Piloten steht, weiter konsequent zum Stallpunkt ziehen, aber nicht darüber hinaus.

Das war jetzt viel Theorie, wie sah es in der Praxis aus?

### Praxistest

Für Klappertraining lieh ich mir einen ION 7 in XS, den ich mit 94 kg am oberen Limit flog. Unbeschleunigt klappte der Schirm völlig unspektakulär, das Mitgehen im gestreckten Liegegurtzeug fühlte sich kontrolliert an, ich verlor die Spannung nicht. Ziehe ich die Füße an, rutsche ich trotz Sitzbrett nach vorn und habe das Gefühl, den Kontakt zum Schirm zu verlieren (der Nachteil dabei ist meiner Meinung nach, dass gestreckte Beine ein höheres Drehmoment erzeugen können.) Beschleunigt war deutlich mehr Dynamik im System, blieb aber gut kontrollierbar, im Beschleuniger zu bleiben war eher entspannter, da ich mich um eine Sache weniger kümmern musste und die Spannung im Gurtzeug erhalten blieb.

Das Fullstall-Training beginnt Heli in der Regel mit einem Spinstall, der korrekt ausgeführt den Piloten relativ sanft in den Backfly bringt. Da die mentale Anforderung, die



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



TERMINE NAMIBIA  
2024/25



Thermik- und Technik-Training



Startfrei in Lüsen (Südtirol)



Groundhandling in Lüsen (Südtirol)

# Deutschlands beliebteste\* Flugschule:

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

## FLIEGERSHOP IN DER FLUGSCHULE:

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

## WÖCHENTLICHE ANGEBOTE:

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

SEE YOU UP IN THE SKY!

Alle Infos, Termine & Buchung:

# PAPILLON.DE

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



STR an der Wasserkuppe



Höhenflug-Schulung im Hochsauerland



Riesenauswahl im Fliegershop in der Flugschule



Kontrollierter Rückwärtsflug



Das Rettungsboot steht bereit.

ersten Stalls zu fliegen, hoch ist, nahm die korrekte Ausführung doch Zeit in Anspruch und die Stunts am Himmel vor allem bei den Zweileinern waren beeindruckend. Doch keiner ging ins Wasser, Twists kamen so gut wie gar nicht vor. Heli coacht direkt nach dem Flug jeden einzelnen Teilnehmer, mit dem zielgenauen Feedback verbesserten sich die Ergebnisse in kurzer Zeit enorm.

Ich hatte mich für die direkte Stall-Einleitung entschieden, von Flug zu Flug gelang mir der Abriss besser. Längere Zeit kontrolliert im Backfly blieb mir der Zweileiner noch nicht. Als ich im nächsten Flug wegen den Klappern unter dem ION hing, probierte ich es gleich damit. Jetzt wurde es richtig schlecht. Die Steuerwege und -drücke war ich überhaupt nicht gewöhnt und Heli entschied, wir probieren es über den Spinstall. Innerlich kochend – zu blöd zum B-Schirm stallen – gab ich nach und fand mich im völlig relaxten Backfly wieder. Dann probierten wir es wieder mit der direkten Stall-Einleitung. Bereits der zweite Stall war nahezu perfekt und dieses Gefühl habe ich aus dem Training mitgenommen.

### Fazit

Ich habe nur einen kurzen Einblick in die Welt der Zweileiner geworfen, außerdem bin ich nur ein Modell, den Codex von Nova in XS, geflogen. Wingover mit der stabilen Kappe waren ein großer Spaß. Der kontrollierte Backfly setzt viel Übung voraus, auf dem Weg dorthin, beim Rausspicken aus dem Backfly, verhielt sich der Schirm relativ gutmütig. Als ich einen großen Frontklapper kassier-

### Statements von Experten

#### Beni Stocker, Sicherheit und Ausbildung SHV (Schweizerischen Hängegleiter-Verband)

Der SHV steht dem Einsatz von Faltleinen, also Zweileinern in der C-Klasse kritisch gegenüber. Im letzten Workshop Schweizer Sicherheitstrainer war der Einsatz beziehungsweise der Nicht-Einsatz von Faltleinen in Sicherheitstrainings DAS große Thema. Klapper gehören zu den wichtigsten Manövern im Training, doch werden sie kaum noch gemacht, weil das Montieren der Faltleinen vielen Piloten zu aufwändig ist. Zudem ist deren Bestellung bei den meisten Herstellern sehr mühsam, obwohl diese zur Auslieferung gemäß EN verpflichtet wären. Die Folge ist ein wachsendes Erfahrungsmanko mit Klappern. Zudem sind die meisten Zweileiner so stabil, dass handelbare Klapper kaum noch passieren. Diese hohe Grundstabilität durch Versteifen von Kappen ist übrigens auch in der B-Klasse bereits deutlich spürbar.

So weit so gut, nur irgendwann trifft man halt doch auf die «wahre» Turbulenz und dann folgt oft der Totalabräumer mit im besten Fall erfolgreichem Retterwurf. Dieses Schema ist seit circa zwei Jahren deutlich in Berichten der Unfalldatenbank zu erkennen, Tendenz steigend.

Hat man Faltleinen montiert, kommt das nächste Problem: Die meisten Schirme lassen sich so nicht realitätsnah einklappen. Oft zu wenig tief oder nur über mehrere Stufen einrollend, fehlt die nötige Dynamik. Auch den Testhäusern geht es gleich, sie wissen schlicht nicht, wie die Testgeräte in Wirklichkeit (bei Thermik/Turbulenzen) einklappen, ihre Tests sind mehr eine Pflichtübung unter Laborbedingungen als eine Orientierung für Piloten.

Und als wäre das nicht genug, möchten einige Hersteller Faltleinen in tieferen Klassen EN-B bis EN-A durchsetzen und sind schon am lobbyieren. Als Konsequenz könnten irgendwann gar keine Einklapper mehr trainiert werden, nicht mal mehr in der Schulung. Diese Entwicklungen müssen wir genau beobachten und gegebenenfalls gegensteuern, um nicht von den Folgen überrascht zu werden.

#### Heli Schrempf,

##### Sicherheitstrainer Safety Pilot Coaching (S.P.C.)

Der Umgang mit Faltleinen ist für jeden Piloten erlernbar. Der springende Punkt ist der Zeitaufwand. Grundvoraussetzung, um im sicheren Rahmen mit Faltleinen zu arbeiten, ist der Umgang mit verschiedenen Strömungsabrissen (Negativ-Ansatz/Stall). Durch falsche Handhabung der Faltleinen besteht die Gefahr von großen Leinenüberwürfen und Verhängern, die wiederum nur mit Strömungsabrissen kontrolliert und gelöst werden können.

Entscheidend für das Training ist die Motivation der Piloten, die sich bewusst machen müssen, dass sich die Technik verändert und weiter entwickelt hat, während unsere Piloten-Skills gleichgeblieben sind. Teilweise werden eher einfache Situationen durch das Eingreifen des Piloten gegen das System deutlich verschlimmert und führen zum Absturz (es gilt der Grundsatz: In den wenigsten Fällen ist der Schirm schuld!).

**Philipp Medicus,**  
R&D Nova Paragliders

Die Vorteile des Zweileiner Konzepts sind hinlänglich bekannt. Ein Nachteil ist, dass sich diese Schirme deutlich schlechter für das Klappertraining eignen als Dreileiner. Selbst für routinierte Testpiloten bedeutet das Faltleinen-Handling eine deutliche Erschwernis. Zu Beispiel sind die Faltleinen nach dem Klapper häufig etwas verhängt und müssen „entwirrt“ werden. Meine Empfehlung ist daher, die Klapper mit dem Dreileiner zu trainieren. Das ist deutlich effizienter und das erlernte Klapperhandling lässt sich gut auf die Zweileiner Flugpraxis umlegen. Im Sicherheitstraining mit dem Zweileiner kann man sich umso mehr auf andere Manöver, vor allem auf den Stall, konzentrieren.

**Karl Slezak,**  
DHV Sicherheit und Ausbildung

Die Unfallanalysen machen deutlich: Die ultrastabilen neuen Leistungsflügel klappen selten, aber wenn es passiert, geht es richtig zur Sache - oft mit Klapper-Verhänger-Spiralsturz-Kaskaden. Auch viele routinierte Piloten sind mit diesem Verhalten überfordert. Es zeigt sich, dass die Ergebnisse der EN-Tests bei Klappern mit Faltleinen (EN C und D) oft wenig mit dem tatsächlichen Verhalten der Schirme in der Praxis zu tun haben. Das ist sehr bedenklich, denn hier besteht die Gefahr, dass praxisferne Testergebnisse Piloten in falscher Sicherheit wiegen. Vor diesem Hintergrund scheint der Ansatz von Heli Schrempf gar nicht so verkehrt: normales Klappertraining mit Dreileiner-C-Schirmen. Zusätzlich wird mit dem Zweileiner das Stallen als großes Reset trainiert. Denn nur mit der normalen Klapper-Recovery-Technik wird man den teils zu aggressiven Verhängern der Zweileiner oft nicht Herr.

Aus Sicht der Unfallprävention wäre anzumerken:

Das Recovern von aggressiven Klappern braucht Höhe. Diese sollte man haben, besonders wenn man beschleunigt fliegt.

Sobald es unkontrolliert wird, muss der Retter ausgelöst werden („Verhänger: Du hast drei Sekunden“). Zweileiner-Piloten müssen die Technik der Retterauslösung perfekt beherrschen, und das Setup (Gurtzeug, Retter) muss optimal abgestimmt sein. Leider hat es im Jahr 2024 bereits drei Todesfälle in dieser Schirmklasse gegeben, weil der Retter im Verhänger-Spiralsturz zu spät geworfen wurde.

Es bleibt zu hoffen, dass Faltleinen-Tests nicht so schnell in die Klassen A und B Einzug finden, die über 80 % des Marktes ausmachen.

© TILL GOTTRATH



Gemütliches Beisammensein nach einem erfolgreichen Flugtag

te, schlug der Schirm mit den Ohren zusammen und öffnete nicht selbständig. Kurz auf die Bremse und er war wieder offen. Verhänger hatte ich keine. Ich nehme an, dass dieses Verhalten auch auf die im Verhältnis zu anderen Zweileinern geringere Streckung des Codex zurückzuführen ist.

Um Verhänger über den Fullstall zu lösen, muss der Pilot mit einem Zweileiner den Newschool/Sackflugstall im genau richtigen Timing fliegen, sonst produziert er eher Verhänger. Dazu muss er sich intensiv mit dem Manöver auseinander setzen und auch ständig in Übung bleiben.

Dass es zur Zeit nicht möglich ist, mit Zweileinern in einem Sicherheitstraining Klapper zu simulieren, halte ich für einen großen Nachteil. Klapper mit Low-B-Schirmen stattdessen sind von der Dynamik und Intensität her nicht vergleichbar. Hersteller werben damit, dass mit ihren Zweileinern Klapper in Sicherheitstrainings trainiert werden könnten. Schade, dass dies noch nicht in der Praxis umgesetzt wird. Hier sind die Piloten/Kunden gefragt, um genau das einzufordern. Natürlich kostet das mehr Aufwand, mehr Zeit und mehr Geld.

Der ganzheitliche Ansatz von Heli Schrempf – die Bewegungsmotorik des Piloten soll den Bewegungen des Gleitschirms folgen – hat mir persönlich viel gebracht. Auch andere Sicherheitstrainings verfolgen einen ähnlichen Ansatz. Die Manöver ausgestreckt im Liegegurtzeug zu fliegen, wie ich es auch im XC-Alltag mache, fand ich schlüssig und erstaunlich unproblematisch.

Früher hätte es mir genügt, dass der Schirm relativ fehlerverzeihend reagiert, wenn die Manöver nicht gelingen. Doch um wirklich das Potential eines Zweileiners ausschöpfen zu können und dabei sicher unterwegs zu sein, sollte der Pilot die Manöver fehlerfrei und reproduzierbar beherrschen. Das erfordert jedoch konsequentes Training mit Schirmen dieser Leistungskategorie über längere Zeit.

Vielen Dank an Heli Schrempf und sein super Team sowie Nova Paragliders für die wertvolle Erfahrung! ▽



**DER AUTOR**

Benedikt Liebermeister ist verantwortlicher Redakteur des DHVmagazins und liebt Gleitschirmfliegen in jeder Form.

## Ultra-light utility

NEU

## DOUBLESKIN 2

Größe	16	19	21	23
Gewicht (kg)	2,41	2,63	2,83	3,05
Gewichts- bereich (kg)	EN/LTF A 55-80	65-100	75-110	85-120
	EN/LTF B 80-95			



## Ultimativ leicht.

Entwickelt für Hike & Fly, Climb & Fly und Biwakfliegen sind Ultra-Lightweight Produkte so leicht und kompakt wie möglich gebaut. Dafür setzen wir die leichtesten verfügbaren Materialien und Technologien ein – jedoch niemals auf Kosten der Sicherheit!

# Bereit für deinen Hike & Fly-Herbst?

## Built for para-alpinists

## BANTAM 2

Größe	12	14
Gewicht (kg)	1,60	1,80
Gewichts- bereich (kg)	EN/LTF D 60-90	EN C/LTF D 55-100

NOVA

Performance Paragliders

# Unfallstatistik Gleitschirm 2023

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

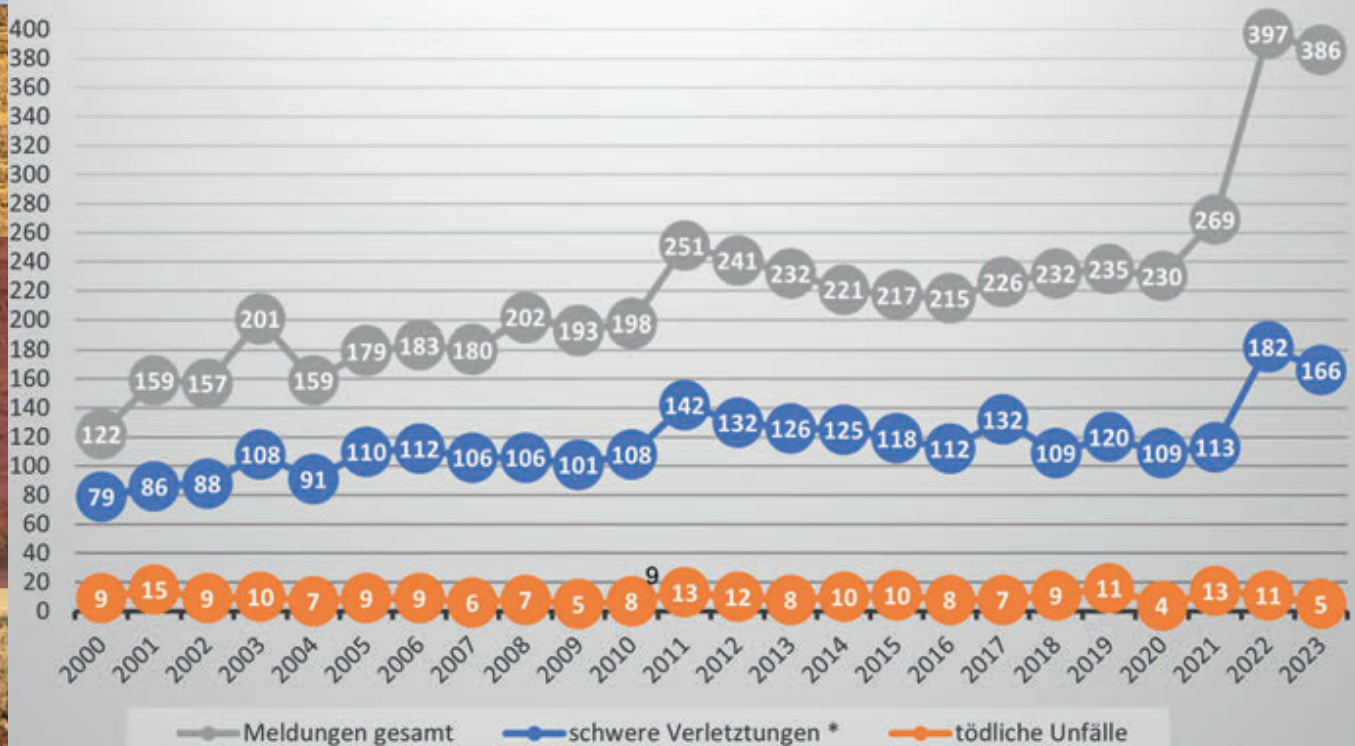
TEXT: KARL SLEZAK

## Unfallzahlen und Unfallentwicklung

Für das Jahr 2023 wurden dem DHV insgesamt 386 Unfälle und Störungen von deutschen Pilotinnen und Piloten bei Flügen im Inland (178) und Ausland (208) gemeldet.

166 davon mit schweren Verletzungen\* sowie 5 tödliche Unfälle. Die Zahl der gemeldeten Vorfälle beim Passagierfliegen lag bei 21, davon 7 mit schwer verletzten Passagieren. Von der Flugausbildung wurden 51 Vorfälle und Unfälle gemeldet, davon 19 mit schweren Verletzungen. Beim fluglehrer-betreuten Fliegen von Lizenzinhabern gab es 17 Schwerverletzte, hier wurde auch ein tödlicher Vorfall gemeldet.

## Unfallzahlen von 1999 bis 2023



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

### Erklärung zur hohen Zahl der Unfälle

Wegen des Versicherungsschutzes werden Unfälle in Flugschulen (Ausbildung und betreutes Fliegen) praktisch lückenlos gemeldet. Gar keine Dunkelziffer gibt es bei den tödlichen Unfällen, diese sind lückenlos erfasst. Bei allen anderen Unfällen ist von einer relativ hohen Dunkelziffer auszugehen. Der DHV betreibt hier eine aktive Recherche, d.h. Unfällen, die bekannt werden (z.B. durch Polizeimeldungen, Medien, Hinweise von Clubs, Piloten), die aber nicht dem DHV gemeldet wurden, wird aktiv nachgegangen. Das erklärt auch einen Teil des Anstiegs der Unfallzahlen in den letzten drei Jahren, seit ein aktives Nachgehen beim Bekanntwerden von Unfällen praktiziert wird. Die Pilotinnen und Piloten haben dem DHV gegenüber eine Unfall-Meldepflicht nach § 7 LuftVO (Online Reporting auf [www.dhv.de](http://www.dhv.de)). Die Meldungen werden grundsätzlich vertraulich behandelt. Sie sind Grundlage für die Unfallforschung und für Verbesserungen bezüglich der Sicherheit. Der DHV hat zudem eine Verpflichtung als Beauftragter. Im Rahmen des „European Plan for Aviation Safety“ muss der Verband seine Bestrebungen verstärken, Vorfälle und Unfälle zu erfassen und die gewonnen Erkenntnisse zu verbreiten.

Bei der Betrachtung der Unfallzahlen sollte berücksichtigt werden, dass zu Beginn der Aufzeichnung, 1997, knapp 20.000 DHV-Mitglieder Gleitschirmpiloten waren, 2023 waren es mehr als 38.000.

## Tödliche Unfälle 2023

2023 war die Zahl der tödlichen Unfälle deutlich niedriger (5) als in den Vorjahren. Nicht berücksichtigt sind zwei tödliche Unfälle mit den Parakites Flare Moustache, weil diese Flügel keine Gleitschirme sind und somit außerhalb der Zuständigkeit des DHV liegen.

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

[www.dhv.de/fliegen/sicherheit/unfaelle/](http://www.dhv.de/fliegen/sicherheit/unfaelle/)



► **Februar, Schweiz, Braunwald:** Ein 44-jähriger Gleitschirmflieger (B-Schein, Sicherheitstraining-Erfahrung) übte das Manöver Steilspirale über Grund. Dabei muss der Gleitschirm außer Kontrolle geraten sein oder der Pilot hatte ein medizinisches Problem, das ihn handlungsunfähig werden ließ. Es kam zum Aufprall aus der vollen Steilspirale auf dem Boden. (Gerät: Phi Tenor Light 23, EN-B)

► **April, Albanien, Fluggebiet Dermi, Logara:** Bei einer Flugschul-betreuten Reise kam es zu einem tödlichen Unfall, ausgelöst durch einen offenen Gurt des Gurtzeugs. Der 75-jährige tschechische Pilot hatte nur einen der beiden Get-Up-Beingurte seines Gurtzeugs geschlossen. Nach dem Start war der Pilot im Gurtzeug seitlich abgekippt und konnte einen beginnenden Spiralsturz nicht stoppen. Er prallte im alpinen Gelände auf und zog sich unmittelbar tödliche Verletzungen zu. (Gurtzeug: Sky Paragliders Reserve 5)

► **Mai, Deutschland, Ramboldplatte, Mangfallgebirge:** Ein 64-jähriger einheimischer Gleitschirmflieger startete an dem Hike+Fly-Berg bei föhnigen Windbedingungen. Nach kurzer Flugstrecke kam es im Lee des Berggrates zunächst zu einem massiven Frontklapper der Kappe mit anschließendem Vorschießen und nachfolgender schneller Drehbewegung von ca. 360° bis zum Aufprall im Gelände. (Gerät: Skywalk Masala 3, EN A)

► **Juli, Österreich, Neunerköpfe, Tannheimer Tal:** Ein 76-jähriger Pilot war im Bereich des Oststartplatzes abgestürzt und kurz nach dem Absturz verstorben. Augenzeugen hatten den Piloten im Lee fliegen gesehen, den Absturz hat jedoch niemand beobachtet. Das Vario hatte eine Sinkgeschwindigkeit von -7,6 m/s aufgezeichnet, was auf eine Störung im Flug hinweist. (Gerät: Advance Epsilon 9, EN B)

► **August, Italien, Monte Cavallaria:** Eine 62-jährige, langjährige Gleitschirmfliegerin verlor bei einem Unfall ihr Leben. Ein Augenzeuge (Pilot) berichtete von einem massiven Frontklapper, anschließendem weiten Vorschießen der Kappe und Übergang in den Spiralsturz. Trotz der Höhe von ca. 400 m über Grund wurde das Rettungsgerät nicht ausgelöst. Die Pilotin zog sich beim Aufprall auf dem Boden tödliche Verletzungen zu. (Gerät: Advance Epsilon 9, EN B)



## Flugphasen

### Bereich Start und Abflug

(112 Meldungen)

#### Vorflug- oder Startcheck

Die bösesten Fehler passieren oft in der Phase, in der man noch am sicheren Boden steht. Checks sind vielen Piloten lästig und gelten als uncool. Deshalb werden sie oft nicht durchgeführt. Die Human Factors-Forschung weiß seit langem, dass Piloten Dinge vergessen und übersehen. Da hilft nur ein eisernes aber sicher lebensrettendes "Kein Start ohne Startcheck, niemals!"

#### Offene Beingurte

2023 gab es in FR, IT und AT 3 tödliche Unfälle durch Herausfallen aus dem Gurtzeug - wegen offener Gurte. In DE ereigneten sich ebenfalls 3 Unfälle mit einem Schwerverletzten und 2 Leichtverletzten. In einem Fall hatte der Pilot noch im Startlauf bemerkt, dass das Gurtzeug (wegen der offenen Beingurte) nach oben gezogen wird, weshalb er sich bewusst beim Abheben nach unten rausrutschen hat lassen. Die beiden anderen Piloten haben ihren Fehler nach dem Abheben realisiert und sind direkt ins Gelände zurückgefliegen. Richtig gehandelt. O-Ton: „Beim Abheben erkannt, dass Gurt-

schnallen nicht geschlossen (nur Beinsack) – deshalb die Entscheidung: Rechtskurve zum seitlichen Einschlag in Schneise/Bäume“. Zwei der drei betroffenen Piloten haben angegeben, dass sie bei den Startvorbereitungen abgelenkt worden waren.

Auch ein tödlicher Unfall geht auf das Konto unzureichender Checks (siehe tödliche Unfälle). Der Pilot hatte nur einen der beiden Beingurte geschlossen. Bei der Analyse des Unfallvideos wurde deutlich, dass es durchaus problematisch sein kann, wenn der Pilot schwarz gekleidet ist. Ein nicht geschlossener schwarzer Beingurt kann dadurch nur schwer auffallen. Der Unfall hätte zudem verhindert werden können, wenn die Flieger-Gruppe den Partner-Check angewandt hätte.

Offene Gurte sind durch ordentliche Checks 100% zu verhindern.

### Leinenknoten

Für Leinenknoten (oder Fremdkörper in den Leinen) trifft das nicht immer zu (16 Meldungen, davon 8 Schwerverletzte). Ein unentdeckt gebliebener Leinenknoten kann jeden treffen - wie diese Beschreibung zeigt: „Trotz schirmzugewandtem Aufziehen bemerkte ich einen Leinenknoten in der linken C-Ebene nicht. Bei der folgenden Linkskurve habe ich noch etwas links nachgezogen, dabei riss links die Strömung, wahrscheinlich begünstigt durch den Leinenknoten, schlagartig ab“.

Die Schirm-Reaktionen können bei Leinenknoten unterschiedlich sein. Schnelle Drehung zur Seite mit dem Knoten (bei Knoten im Außenflügel), stark erhöhtes Sinken und verschlechterter Gleitwinkel (bei Knoten mittig in der Kappe). Viele Unfälle geschehen, weil die Piloten nicht wissen, was zu tun ist, um die Situation unfallfrei zu handeln. Deshalb sollte man sich mental mit dem Verhalten im Flug bei Leinenknoten befassen.



DHV-Youtube-Video: Umgang mit Leinenknoten  
<https://link.dhv.de/leinenknoten>

### Verdrehte Steuerleinen

Mehrmals waren verdreht um den Tragegurt verlaufende Steuerleinen die Ursache für Unfälle (3 Meldungen). Die Gleitschirme waren nach dem Abheben über die Bremsgriffe nicht steuerbar. In einem solchen Fall sollte der Gleitschirm mit den hinteren Tragegurten oder den Steuerleinen oberhalb der Bremsrolle in den freien Luftraum gesteuert werden, bevor die Verdrehung gelöst wird. Die Gefahr um den Tragegurt verlaufender Steuerleinen besteht besonders beim Schirm-zugewandten Einhängen der Tragegurte. Hier ist aufmerksam auf das korrekte Aufnehmen der Steuergriffe zu achten. Auch hierzu gibt es ein Youtube Tutorial des DHV.

## Unfälle beim Startvorgang

(52 Meldungen)

Ganz oben auf der Liste der meistunterschätzten Gefahren stehen die Windbedingungen am Startplatz. Die Analyse zeigt, dass sehr wenig Wind und sehr viel Wind einen Großteil der Probleme machen. Starts bei „Null Wind von hinten“ können besonders verletzungsträchtig sein. Die Startgeschwindigkeit ist hoch, ein Startabbruch deshalb problematisch, Fehlstarts meist mit Verletzungen verbunden. Startbedingungen ohne Wind von vorne sind deshalb sehr kritisch zu beurteilen, insbesondere an kürzeren oder hinderreichen Startplätzen.

2023 gab es hier 11 Meldungen, fast immer haben sich die Piloten ernsthaft verletzt. Hierzu Aussagen von Betroffenen: „Kurz vor dem Abheben muss der Rückenwind zugelegt haben, ich konnte nicht schnell genug laufen, stürzte und fiel den Steilhang hinunter.“, „Mein Fehler war der Start bei nahezu Windstille. Der Startplatz ist sehr anspruchsvoll und nicht für Anfänger wie mich geeignet, da ein Startabbruch dort fast unmöglich ist. Ich stürzte und fiel steil etwa 7 Meter hinunter“.

Ebenso häufig werden Probleme mit starkem Wind gemeldet. Typisch hierbei: Aushebeln durch Böen vor oder während des (Rückwärts-) Aufziehens und Kontrollverlust durch das eingedrehte Abheben.

Zwei Beschreibungen: „Nach Aufziehphase ausgehebelt und in einen Twist gekommen. Da die eingeklemmte Bremse etwas zog, flog der Schirm nach links und ich landete an der Böschung.“,

„Der Pilot war nach dem Start vertwistet und flog mit blockierten Bremsleinen gegen einen Felsen. Dabei erlitt er schwere Verletzungen (Bein-, Becken und Handgelenksbruch).“

**Learning:** In dieser Situation ist es meist besser, schnell die hinteren Tragegurte oder die Steuerleinen oberhalb der Vertwistung zu ergreifen und damit vom Gelände wegzusteuern.

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

Im Startlauf selbst steht das Einklappen des Schirmes wegen unzureichender „Pitch-Control“ ganz oben bei den Unfallursachen (7 Fälle mit Verletzungen). Aus dem Beginn des Startlaufs mit einem nicht startfertigen Flügel ergeben sich oft gravierende Folgeprobleme.

O-Ton einer Unfallmeldung: „Schirm wurde beim Start durch Piloten nicht ausreichend abgefangen, Klapper auf der rechten Seite (> 50%), linke Seite vorgeschossen, Schirm dreht dynamisch nach rechts und in den Hang rein.“

**Learning:** Für viele Piloten ist der Start ein durchgehender Vorgang - sie sehen sich mit dem ersten Aufzieh-Impuls schon in der Luft, komme, was da wolle. Das führt unweigerlich irgendwann zum Crash. Nach dem Stabilisieren der Kappe sollte immer eine aktive Startentscheidung getroffen werden. Nur wenn der Schirm sauber, symmetrisch und störungsfrei über dem Piloten in Startrichtung ausgerichtet steht und die Bremsen nicht in einer Extremstellung sind, soll die Entscheidung für den Startlauf fallen. Andernfalls Startabbruch!

Durch Einwirkung von Stark-Böen oder Dust Devils haben sich 2 Piloten in der Start- bzw. Abflugphase schwer verletzt. Solche Massiv-Ablösungen haben enorme Kraft und können einen Gleitschirm buchstäblich „zerlegen“. Meist sind ausgeprägte, längere Trockenheit und ein starker Thermik-Gradient die maßgeblichen Faktoren. Auf der DHV-Website gibt es unter Lehrmaterial ein ausführliches „Dust Devil Spezial“ mit Fakten zu diesen thermischen Phänomenen. Jeder und Jede sollte sich damit vertraut machen.

Die Mehrzahl der Startlauf- Unfälle würde durch mehr Sorgfalt beim Auslegen des Schirmes oder der Wahl des Auslege-Platzes gar nicht erst passieren. Ein schlampig ausgelegter Schirm, der schräg steigt und den Piloten in der Folge aus der Startrichtung bringt. Ein nachlässig gewählter Auslegeplatz, der zum Startlauf in holprigem, welligem, löchrigem, seitlich abfallendem Terrain zwingt. Häufig ist ein Stolpern, Umknicken, Stürzen, Ausrutschen, etc. die Folge solch vermeintlicher Banalitäten.

**Learning:** Keine falsche Coolness! Klar schmeißen die Cracks ihren Schirm irgendwie hin, ziehen locker auf und sind weg. Wer sich aber selbstkritisch eher als schwächeren Starter einschätzt, sollte sich die Zeit nehmen und die Startstelle prioritär nach den Kriterien für ein einfaches Aufziehen und einen störungsfreien Startlauf wählen.

## Abflugphase

(60 Meldungen, davon 17 Schwerverletzte)

Nach dem Abheben kommt der Gleitschirmpilot (statistisch gesehen) in die Flugphase mit den zweit-häufigsten Unfällen. Sehr oft werden Einklapper im Abflugbereich gemeldet (12 Fälle mit Verletzungen). Die Bodennähe und die manchmal falsch eingeschätzten Flugbedingungen sind hier der Grund. Wegen der unmittelbaren Bodennähe verlangt diese Flugphase besonders kritische Beurteilung.

„Sofort nach dem Start ca. 70% Seitenklapper links. Schirm 90 Grad weggedreht. Dann aus ca. 3 bis 5 Meter in den felsdurchsetzten Starthang gestürzt.“

Oft wird aus den Unfallmeldungen deutlich, dass wohl den Flugbedingungen im Abflugbereich zu wenig Beachtung geschenkt wurde. Oder eine kritische Situation gar nicht erkannt wird:

„Er startete mit seinem Gleitschirm vom Buchenberg Startplatz Nordwest. Es herrschten Böen aus Nordost bis 21 km/h. Der Schirm klappte ein und der Pilot schlug mit dem Nacken/Kopfbereich am Boden auf. Nach dem Absturz spürte der Pilot seine Beine nicht mehr.“

Learning: Vor dem Start sollte jeder Pilot eine Phase der persönlichen Beobachtung und Beurteilung einlegen. Sich etwas abseits allein hinsetzen und alles genau beobachten, den Wind, die Wolken, die Thermik, die Piloten, die schon gestartet sind. Sich fragen, ob man bei diesen Bedingungen mit Freude und ausreichendem Sicherheitspolster in der Luft sein wird. Erst dann die Entscheidung für oder gegen einen Flug treffen.

Abflüge, die durch ungünstige Windsituation (Lee, Seitenwind) in Bäumen oder an Hindernissen enden, sind ebenfalls häufig. Baumlandungen enden meist glimpflich, vier schwere Verletzungen waren von Crash gegen Schneekanonen, Felsen, Fahrzeug und Baumberührung mit dem Außenflügel berichtet worden.

**Learning:** Vier Piloten kollidierten mit Seilbahn-Kabeln. Einer davon stürzte dabei 15 m auf den Boden und verletzte sich schwer. Ein anderer zog sich durch die Kollision offene Brüche an beiden Beinen zu, flog aber weiter bis zur Landung. Im März 2024 gab es an der Hohen Salve/Tirol einen tödlichen Unfall nach Kollision mit Seilbahn-Kabeln. Die Laufrollen einer Gondel durchtrennten die Leinen des Gleitschirms, die Pilotin stürzte tödlich ab. Gleiches geschah in Kössen, hier überlebte die Pilotin schwer verletzt. In allen Fällen war der Startplatz sehr nahe an der Seilbahn-Trasse (30-50 m). Ein paar Sekunden der eingeschränkten Steuerbarkeit (blockierte Bremsen, Pilot vertwistet, Seitenwind-Böe, Einsteigen ins Liege-Gurtzeug) können ausreichen, um gefährlich nah an die Kabel einer Seilbahn zu kommen. Die Gefahr, dass die Leinen durch die Laufrollen der Gondel durchtrennt werden, ist bisher nicht sehr präsent gewesen.

Unfälle in der Abflug-Phase gibt es gehäuft an Schneisen-Startplätze. Hier muss bei der Beurteilung vor allem auf eine mögliche Lee-Situation durch Seitenwind geachtet werden. Oft nicht leicht erkennbar, weil in der Schneise auch bei Seitenwind durch den kanalisierenden Effekt Aufwind herrschen kann. Das Erkennen einer möglichen Lee-Situation sollte bei der Beurteilung der Startbedingungen ganz oben stehen. Im Zweifel auf einen Start verzichten.

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

Die Ablenkung durch das Einsteigen ins Liegegurtzeug führt immer wieder zu Unfällen. Drei wurden für 2023 gemeldet, alle mit schweren Verletzungen:

Zwei Pilotenberichte: „Da die Aufmerksamkeit durch den Versuch des Reinschlüpfens in den Beinsack getrübt war, kam es leider zu keiner unverzügliche Reaktion auf die massive Kappenstörung.“ „Durch den Blick nach unten zum Gurtzeug hatte ich auf den Flugweg nicht mehr geachtet. Unbemerkt bin ich nach rechts in Richtung der Drahtseile des Sessellifts geflogen.“

## Unfälle beim Flug

(103 Meldungen)

### Seitliche und frontale Einklapper

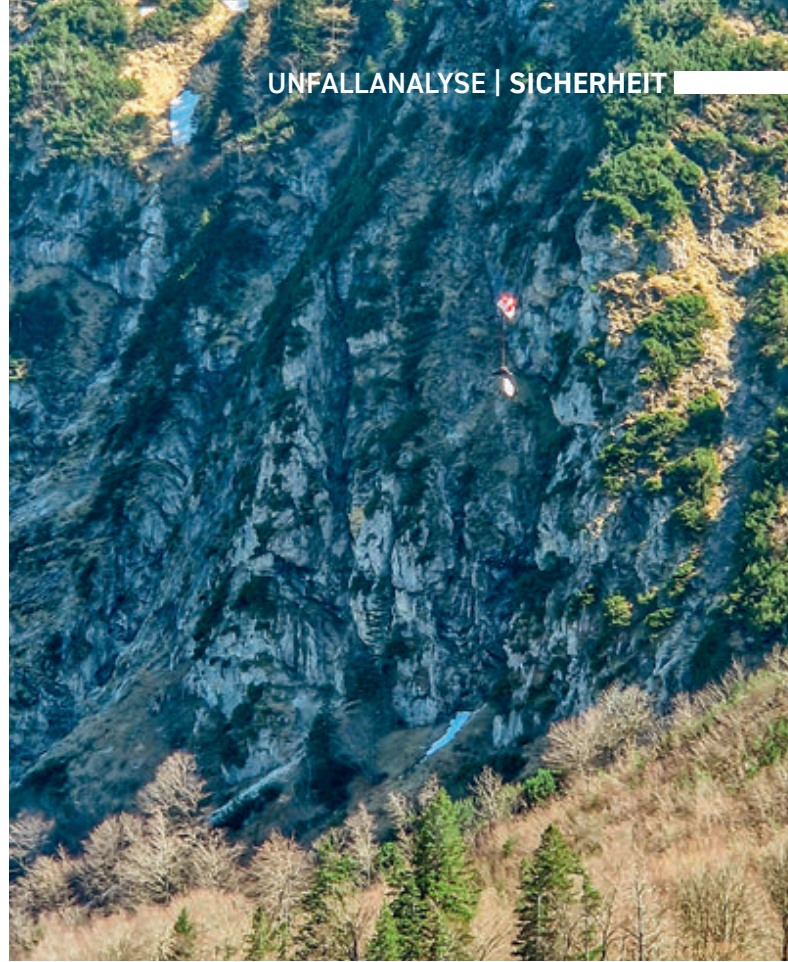
(77 Meldungen, 41 Schwerverletzte, 2 tödliche Unfälle)

Gleitschirme klappen nicht ohne Grund ein. Deutlich gibt es zwei Schwerpunkte bei Einklapper-Unfällen: Mischung aus Thermik und Wind. Je stärker beides, umso stärker die Turbulenzen. Den Scheerungs-Turbulenzen dieser vertikalen und horizontalen Strömungen ist die Stabilität eines Gleitschirms nicht gewachsen.



Die Bergung eines Gleitschirmfliegers aus den Seilen der Hochfeln Bergbahn und die Evakuierung der Seilbahn-Passagiere erforderte von der Bergwacht Bergen einen großen personellen und materiellen Aufwand.

© BERGWACHT BERGEN



„Starke, bockige Frühjahrs thermik und 20 km/h+ Wind verursachten mehrere große Klapper und schließlich den Absturz aus ca. 10 m Höhe.“

Lee, Lee, Lee: Immer wieder erscheint dieser Begriff in den Meldungen von Einklapper-Unfällen. Da sind große Lee's („Der Ostwind spülte mich ins Lechtal, wo die Lee-Turbulenzen den Unfall verursachten.“), kleine Lee's („Geländenah ins Lee geflogen, Gefahr (Windscherung) realisiert, aber da kam schon der Seitenklapper mit Twist.“) und immer wieder Lee's hinter Hindernissen und Gebäuden („[...] bekommt dann einen großen Seitenklapper. Dadurch dreht der Schirm 180 Grad nach rechts und geht zu Boden. Mein Fehler war, dass ich die Lee-Situation durch die Häuser am nordöstlichen Rand der Landwiese nicht beachtet habe.“)

Lee's und ihre Turbulenzen sind ein Haupt-Thema wenn es um Unfälle beim Gleitschirmfliegen geht.

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

Vom Streckenfliegen sind 4 Unfälle durch Vollgas-Klapper gemeldet worden. Meist bei Talquerungen in (für Streckenflug-Verhältnisse) relativ ruhiger Luft. Die super-stabilen modernen Hochleisterschirme klappen sehr selten, aber wenn, dann meist sehr aggressiv. Bei Vollgas muss die Turbulenz nicht besonders stark sein, um die Boliden zu zerlegen (kleiner Anstellwinkel, Widerstandsformel, die Physik grüßt).

O-Ton: „Ohne Vorwarnung klappte die rechte Seite (Felsseite) meines Schirms zu schätzungsweise >70% ein und tauchte nach sehr geringer Verzögerung (0,5sec) wingover-artig in Richtung der Felsen ab.“

Die gestreckten Schirme haben auch starke Verhänger-Tendenzen nach Klappern.

„Im Vollgas Frontklapper mit direktem Übergang zum Hufeisen im Flug - Leinenüberwurf Verhänger und doppelter Twist.“ „Ich bin vollbeschleunigt in die Thermik eingeflogen und hab die Bremse gezogen, um einzudrehen. Aber ohne vorher den Beschleuniger freizugeben. Das hassen Zweileiner. Ich hatte sofort einen Doppelverhänger mit Schirmtwist und bin in einen Spiralsturz übergegangen“

Learning eines Piloten (nach Retter-Abgang nach Klapper-Verhänger-Spiralsturz: „Im Nachhinein denke ich, dass der Schirm vielleicht im beschleunigten Flug so ruhig und stabil ist, dass man zu wenig Warnung bekommt vor Turbulenzen, und das ruft ein falsches Sicherheitsgefühl hervor“

Apropos Twist: Der Zusammenhang zwischen Pod-Gurtzeugen (Liege-Gurtzeugen) und Vertwisten nach Klappern ist statistisch offensichtlich. In 11 von 12 (2023) gemeldeten Fällen von Kontrollverlust durch Verdrehen der Tragegurte und Leinen (Twist) nach Klappern hatten die Piloten ein Pod-Gurtzeug. Hier argumentiert die Physik mit der trägen Masse von Gurtzeug/Pilot. Diese Fakten sollten bei der Entscheidung für ein Gurtzeug eine Rolle spielen. Der Hausberg-Flieger braucht ein Pod-Gurtzeug höchstens für's Ego. Sicherheitsmäßig ist ein Standard-Sitzgurtzeug überlegen.

Gefragt nach den größten Fehlern, die Gleitschirmflieger in bewegter Luft machen können, haben Experten des französischen Verbandes (FFVL) in einem Online-Safety-Seminar an erster Stelle ei-

nen zu geringen Hangabstand genannt. Jede Art von Störung benötigt Raum und Höhe, um sich zu stabilisieren bzw. vom Piloten stabilisiert zu werden. Wer diesen Raum nicht hat, nimmt sich, mehr oder weniger bewusst, die Möglichkeit einen folgenschweren Crash nach einer Störung zu verhindern.

Manche Einklapper in den Unfallberichten waren in Wirklichkeit Strömungsabrisse. Wenn der Schirm beim engem Kurvenflug, z.B. in der Thermik, „einklappt“, war es fast mit Sicherheit ein einseitiger Strömungsabriss durch Überbremsen.

„Mein Schirm klappte leicht an der linken Seite ein und begann stark vorwärtszuschießen und rückwärts abzukippen.“

Der Außenflügel wird dann von hinten angeströmt und die entstandene Deformation kann man durchaus mit einem Einklapper verwechseln. Warum das wichtig ist? Die richtige Pilotenreaktion ist hier ein sofortiges Freigeben der heruntergezogenen Bremse. Und beim Einklapper? Besonders in Hang- oder Bodennähe muss das Vorschießen und Wegdrehen gestoppt werden. Deshalb sollte das Abkippen des Körpers verhindert und ein Vorschießen der Kappe durch moderates Gegenbremsen gedämpft werden.



DHV-YouTube Tutorial:  
Seitenklapper mit Pilotenreaktion  
<https://link.dhv.de/seitenklapper>

Neben der Frage, ob die zu erwartenden Flugbedingungen wirklich sicher beherrscht werden können steht die Frage, ob das geflogene Schirmmodell sicher beherrscht werden kann im Vordergrund jeder persönlichen Risiko-Analyse. Sollte zumindest. Für die Safety-Officers aller Gleitschirmverbände weltweit ist die so offensichtliche Überforderung vieler Piloten durch ein zu anspruchsvolles Gerät ein nie erschöpftes Diskussionsthema. Sehen das denn diese Piloten nicht? Sagt ihnen das niemand in ihrem Umfeld? Doch, Chrigel Maurer sagt's (sinngemäß): „Du musst im Grunde permanent von deinem Schirm unterfordert sein, nur dann hast du Reserven für den Notfall“. Besonders in der High-Level B-Klasse tummeln sich viele Piloten, die nicht im Ansatz fähig sind, kritische Situationen mit diesen Geräten zu meistern, z.B. Umgang mit Klappern und Verhängern.

Auch bei den Unfällen 2023 wird das wieder deutlich. High-Level B Schirme sind bei Einklapper-Unfällen weit überrepräsentiert. Eine Studie, u.a. zur Relevanz der Geräte-Klassen bei Unfällen gibt es auf der DHV-Website (siehe QR-Code am Artikel-Ende).

Spiralstürze nach Klappern werden durch Verhänger und/oder Twists verursacht. Verhängt sich der Außenflügel in den Leinen, folgt der Übergang in den Spiralsturz meist sehr schnell. Ein sich beschleunigender Spiralsturz ist ein richtig guter Grund den Retter auszulösen - vielleicht die wichtigste Entscheidung im Leben eines Piloten.

O-Ton aus 2022: „In diesem Moment war mir sehr bewusst - der Retter muss raus, so schnell wie möglich! Der Satz: „Retter raus - am Leben, Retter nicht raus - tot!“ war mir in diesem Moment sehr bewusst.“ Aber auch bei Twists kann der Schirm, wegen der meist asymmet-



DHV-Vorstand Simon Winkler beim Sicherheitstraining

MARIO EDER

risch eingedrehten Tragegurte und Steuerleinen, in einen Spiralsturz geraten. „Damit beschäftigt, den Twist aufzulösen wurde versäumt, den Retter zu werfen. In meiner nachfolgenden Analyse hätte der Retter sofort nach der ersten Störung mit dem 1,5-fachen Twist geworfen werden müssen.“

Der Pilot spricht ein bekanntes Problem an: Man versucht durch „Herumbasteln“ den Schirm wieder zum Fliegen zu bringen und versäumt die rechtzeitige Auslösung des Retters.

## Kollisionen

(11 Meldungen)

Ein Drachenflieger kam bei einem Kollisionsunfall zu Tode. Der beteiligte Gleitschirmflieger überlebte nur mit Glück und schwersten Verletzungen. Der Drachenflieger hatte den seit längerem im Aufwind kreisenden Paragleiter wohl übersehen. Der Zusammenstoß durchtrennte den Gleitschirm mit Tragegurten und Leinen vollständig in der Mitte. Der Pilot war, an nur einem Tragegurt hängend, so stark im Gurtzeug abgekippt, dass ihm die Auslösung des Retters nicht gelang. Zu diesem Unfall gibt es eine ausführlichen Unfallbericht auf [dhv.de](http://dhv.de) unter Unfälle. „Übersehen“ ist der häufigste Grund für Kollisionen.

Drei O-Töne 2023: „Beim Thermikdrehen habe ich den anderen in der Thermik drehenden Schirm nicht gesehen.“ „Beim vorhergehenden Luftraumcheck muss ich einen unter mir fliegenden Piloten übersehen haben“, „Meinerseits plötzliches aktives Verkleinern des Radius, ohne auf Luftraum links neben und über mir zu achten.“

Die meisten der gemeldeten Kollisionen (8) ereigneten sich beim Thermikkreisen, zwei beim Hangsoaring und eine im freien Luftraum beim Gleitflug. 3 Schwerverletzte, 2 Leichtverletzte und ein tödlicher Verletzter waren die Folgen. Einhergehend mit oft auch erheblichen Sachschäden.

# Bergungskosten weltweit absichern!



Foto: Shutterstock



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

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

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

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

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

Ein Pilot kollidierte mit dem Hilfsseil der großen Kabinen-Seilbahn am Hochfelln. Das hatte er übersehen, war nur auf ausreichenden Abstand zu den Tragseilen fokussiert. Zum Glück verhing sich der Schirm im Seil in ca. 80 m über Grund. Der Pilot hatte vorsorglich den Retter ausgelöst, für den Fall, dass sich der Gleitschirm vom Seil lösen sollte. Die Bergung dauerte 11 Stunden, alle Gäste der beiden Gondelbahnen mussten aufwändig evakuiert und die an der Bergstation Wartenden mit Hubschraubern in Tal befördert werden.

**Learning:** Hinweise zur Kollisionsvermeidung:

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



Griffe an seinem Gurtzeug.

Manche Pod-Gurtzeuge haben Rettergriffe aus einem dünnen Pastikschauch, die fast plan an dem Gurtzeug anliegen. Mehrere Piloten berichteten, dass sie nicht in der Lage waren, diese Griffe mit der Hand zu ergreifen, besonders mit Handschuhen war das problematisch.

Mehrere Wingover gingen schief. Einmal bewahrte der Retterwurf den Piloten aufgrund ausreichender Höhe vor Verletzungen. Schwere Verletzungen erlitt ein anderer Pilot, weil im Landeanflug ein Wingover außer Kontrolle geriet. Es gibt bessere Flugphasen für Wingover-Training.

*„Schirm durch Wingover stark gerollt und durch Stall resettet. Höhe reichte nicht zum Abfangen.“*

Beim Training von Steilschlangen über Land kam es zu einem tödlichen Unfall (siehe tödliche Unfälle).

## Unfälle bei Landeinteilung und Landung

(133 Meldungen)

Bei Unfällen in der Landeinteilung verletzten sich 30 Piloten schwer. Die häufigsten Ursachen für Abstürze im Landeanflug sind Hindernisberührungen durch räumliche Fehleinschätzung (28) oder starkem meteorologischen Einfluss (5), Strömungsabbrisse (einseitig oder beidseitig, gesamt 14), Einklapper (11), Steilkurven oder Vorschießen durch Steuerfehler (2), Durchsacken wegen Windgradient (2).

Für die meisten Piloten ist der Anflug zur Landung der stressigste Teil des Fluges. Keine Flugphase ist so anspruchsvoll, verlangt so viel Konzentration, Planung, Einschätzung, richtige Entscheidungen.

Auch hier hat Chrigel Maurer den richtigen Tipp: Schon beim Anflug des Landebereichs sollte man bewusst vom Flugmodus in den Landeanflugmodus umschalten, um Zeit und Ruhe zu haben und sich auf das konzentrieren, was wichtig ist - die Einschätzung der Windsituation, eine ruhige Steuerung, mit dem Fokus auf Strömungsabbriss-Prävention (nicht beidseitig angebremsst kurven) und dem Vermeiden von hohen Schräglagen, sowie dem ständigen Check des Luftraums und der Hindernis-Situation. Außenlandung auf Streckenflügen sind besonders anspruchsvoll. Hier zeigt sich, dass es wichtig ist, sich frühzeitig mit den Außenlandemöglichkeiten schnell ganz wenige und schließlich nur noch eine ganz schlechte.

Im Landeanflug ist jeder Strömungsabbriss - wegen des starken Pendeleffektes und der unmittelbaren Bodennähe - lebensgefährlich. Strömungsabbrisse im Landeanflug sind oft die Folge von starkem



DHV-YouTube-Video:  
Rücksichtnahme beim Thermikfliegen  
<https://link.dhv.de/thermikfliegen>

## Extremflug, Acro

Drei Unfälle wurden aus Sicherheitstrainings gemeldet. In diesen Fällen gerieten die Gleitschirme in einem Spiralsturz nach Klapper-Verhängern (2 Fälle) bzw. Heli-Training. Einer der Piloten war derart von den G-Kräften beeinflusst, dass er nicht in der Lage war, koordiniert zu handeln, wie er schrieb.

Auch dieser Fall bestätigt: In Verhänger-Spiralen sollte die Entscheidung den Retter zu werfen schnell getroffen werden, bevor die G-Kräfte die Herrschaft über den Piloten übernehmen. Ein anderer wollte sehr schnell der Aufforderung des Trainers folgen, den Retter auszulösen. Wegen der stark abgekippten Position im Gurtzeug fand er aber den Auslösegriff erst nach längerem Suchen. Er kritisierte in seinem Bericht die leistungsoptimierte und nicht sicher-



© ANDREAS BUSSLINGER

Anbremsen oder dem Versuch, angebremst zu kurven, weil auf diese Weise Höhe abgebaut werden soll.

*„Bei falscher Landeinteilung drohte das Verfehlen des Landeplatzes. Aus Panik/im Affekt bremste ich den Schirm bis in den Fullstall durch.“*

Welche Möglichkeiten hat ein Pilot, wenn er zu hoch im Landeanflug ist und ein Überfliegen des Landeplatzes droht? Den Schirm bis zum tiefsten sicheren Bereich (Karabinerhöhe) anbremsen, ruhig fliegend die ganze Fläche des Landeplatzes nutzen, bei einer Kurve immer zuerst die Außenbremse lösen. Oder: Sich eingehend damit beschäftigen, sich von einem Fluglehrer einweisen lassen und die Technik der Trimm-Flaps nutzen. Damit kann der Gleitwinkel sehr effektiv verschlechtert werden. Die Technik birgt aber Gefahren, die vermieden werden müssen. „Runterpumpen“ geht öfter schief. 2 schwere Unfälle wurden so verursacht, weil es in 3-5 m Höhe zum Fullstall kam.



DHV-Youtube Tutorial: Top- und Hanglandung  
<https://link.dhv.de/tophanglandung>

Eine häufige Fehlreaktion zeigt sich bei thermisch-turbulenten Landebedingungen. 2024 forderte ein solcher Flugfehler ein Menschenleben.

*„Auf einen thermischen Heber reagierte die Pilotin mit stärkerem Anbremsen. Daraufhin riss die Strömung beidseitig ab und es kam zum Absturz aus 8-10 m Höhe.“*

**Learning:** Hier ist auch die Community gefragt. Werden solche lebensgefährlichen Flugfehler beobachtet, sollten sie angesprochen werden. Den Piloten selbst ist oft gar nicht bewusst, dass bei einer Erhöhung des Anstellwinkels niemals weiter angebremst werden darf. Auslöser für einseitige Strömungsabriss im Landeanflug ist meist der Versuch, mit dem angebremsten Schirm zu kurven, ohne die Außenbremse zu lösen. Das Beschleunigen des Außenflügels durch Lösen der Außenbremse ist der Schlüssel zur Verhinderung von einseitigen Strömungsabbrissen.

Bäume, Gebäude, Autos, Menschen, Strom- oder Telefonleitungen, Felsen, Wohnmobile, Zelte und Schilder - Hindernisberührung bei der Landeinteilung hat zu mehr als 30 Unfällen geführt. Ganz oft gibt es hierbei auch meteorologische Einflüsse, beispielsweise unerwartetes Steigen oder Sinken, drehender oder böig auffrischender Wind.

Häufig ist auch eine räumliche Fehleinschätzung beim Vorbeifliegen an Hindernissen (z.B. Bäumen) der Grund. Eine Kollision des Außenflügels mit einem Baum (2 Schwerverletzte) ist besonders kritisch, weil der Flügel abrupt gestoppt und in eine Schleuderbewegung gezwungen wird. Drei Piloten kollidierten mit dem Hang beim Kurvenfliegen zum Höhenabbau, zweimal davon an Küsten-Soaringgeländen.

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

Hindernisfixierung ist ein häufiges Anfänger-Problem. *„Wo man hinschaut, fliegt man hin.“*

„Beim Landen hat der Schirm eine Straßenlaterne geknickt“, „Der Teilnehmer ist mit hundertprozentig Hindernisfixierung gegen ein Straßenschild geflogen im Endanflug“

Eine ganze Reihe von Unfällen war auf gefährliche meteorologische Landebedingungen zurückzuführen. Aus vier Meldungen geht hervor, dass eine herannahende Kaltfront, bzw. Gewitter unterschätzt worden war. Die Kaltluftausflüsse hatten die Flugbedingungen extrem turbulent werden lassen, die Piloten stürzten mit Klappern ab. Dustdevils waren zweimal der Auslöser für Frontklapper im Landeanflug. Es muss deutlich gesagt werden: In den starken Thermikmonaten ist eine Landung zur thermisch aktivsten Tageszeit ein echtes Risiko - auch für erfahrene Piloten.

„Stark thermische NO-Lage, Wind ca. 25 km/h, stark thermisch und turbulent. Absturz aus ca. 20 m Höhe im Landeanflug. Keine Erinnerung. Leider inkomplett querschnittsgelähmt.“

Es muss auch festgestellt werden, dass es oft die weniger Erfahrenen sind, die sich dieser Gefahr nicht bewusst sind. Für Leute die (noch) wenig Flugerfahrung haben, sollte die Stark-Thermik-Zeit tabu sein - weil die Bedingungen schlicht zu gefährlich sind.

Immer wieder unterschätzt werden die Lee-Turbulenzen von Hindernissen. Man muss damit rechnen, dass es im Lee einer Baumreihe noch in mehr als 100 m Entfernung kritisch turbulent ist.

„Klapper im Landeanflug, den ich stabilisieren konnte. Bin dadurch ins Lee einer Baumreihe geraten, wo der Schirm außer Kontrolle geriet, und ich abstürzte.“

Der Effekt des Windgradienten kann zur Folge haben, dass der Gleitschirm wegen fehlender Anströmung stark durchsackt, um Fahrt aufzunehmen. Drei Piloten ist bei Außenlandungen auf baumumstandenen Wiesen Ähnliches widerfahren.

„Außenlandung auf Wiese (eingegrenzt von Bäumen und einem Stall). Während Eindrehen in Endanflug hat mich eine Böe/Abwind(?) brachial die letzten 5 m auf die Wiese gedrückt“

Gerade in windabgeschirmten Landebereichen ist der Windgradient stark ausgeprägt. Besser früher eine sauber angeströmte Landemöglichkeit suchen - oder eine kontrollierte Baulandung performen.

Bei Unfällen im direkten Landevorgang verletzten sich 36 Piloten schwer. Instabile Endanflüge sind die häufigste Ursache. Mit dem Ergebnis einer harten Bodenberührung, Stolpern, Umknicken, auf dem Protektor einschlagen, in Schräglage aufkommen, etc.

„Bei Kurve zum Endanflug zu niedrig und in Schräglage aufgeschlagen“, „Der Schirm kam in eine Rollbewegung und verlor rasch an Höhe, die Pilotin landete ohne vorher durchzubremsen auf nach vorne gestreckten Beinen“, „Ein Vornicken (Ablösung) wurde nicht stabilisiert, harte Bodenberührung im Nachpendeln.“

Meistens sind es Verletzungen an Beinen und Füßen, die aus einer Crash-Landung resultieren. Wenn Piloten zur Landung zu spät durchbremsen (und deshalb hart landen) liegt der Grund oft bei schlechter Höhenabschätzung. Diese funktioniert besser, wenn man im letzten Teil des Endanfluges nicht zum Boden, sondern in Flugrichtung blickt.

**Learning:** Eine sichere Landetechnik braucht ständige Übung. Wer das Gefühl hat (oder das Feedback bekommt), dass sein Touch-down öfter mal hart oder wenig kontrolliert ist, sollte sich mit moderner Landetechnik vertraut machen.



DHV-YouTube Tutorial:  
Peilen in der Landeeinteilung  
<https://link.dhv.de/peilen>

Vom Toplanden wurden 8 schwere Unfälle gemeldet. Dreimal war ein zu starkes Anbremsen mit nachfolgendem Strömungsabriss beim Anflug der Unfall-Grund.

„Zu hoch, zu stark angebremst, klarer Pilotenfehler, ich hätte locker auch durchstarten können“, „Beim Toplanden pumpte der Pilot den Schirm herunter und fiel dabei senkrecht auf die geplante Landewiese.“

Zwei andere Piloten stürzten beim Toplanden durch Einklapper ab (einmal im Lee des Toplandeplatzes, der andere verursacht durch die Wirbelschlepp eines Vorausfliegenden), zwei weitere durch instabilen Endanflug (Böen-Einwirkung) und dadurch verursachtem harten Aufkommen.

## Rettungsgeräteauslösungen

(35 Meldungen)

Ursachen: Leinenknoten (1), Kollisionen (6), unkontrollierte Flugzustände - Klapper, Verhänger, Twist (22), Strömungsabriss (2).

Die Mehrzahl der Piloten verletzte sich bei der Landung am Retter nicht oder nur leicht. Schwere Verletzungen ergaben sich in 5 Fällen. Dreimal war der Retter durch die rotierende Gleitschirmkappe eingefangen worden (Retter-Fraß), einmal erfolgte die Landung in unwegsamem und steilem Gelände, der dritte Pilot war am Retter hängend mit einem Seilbahn-Kabel kollidiert und hatte sich mehrere Rippen gebrochen. Einen Schwerverletzten forderte der ungesicherte Abstieg von einem Baum nach vorheriger verletzungsfreier Baumlandung. Einem Piloten gelang es, den „gefressenen“ Retter aus den Gleitschirmleinen zu befreien, mittels Einholens und Ziehen der Verbindungsleine.

**Learning:** Für die Auslösung des Retters in unkontrollierten Flugsituationen gilt: Du hast 3 Sekunden! Dann muss der Retter raus!

## Windenschlepp

(11 Meldungen)

In zwei Fällen waren unentdeckt gebliebene Leinenknoten die Unfallursache. Ein solcher brachte den Schirm einer Pilotin im Abflug in eine Drehbewegung. Der Windenführer nahm daraufhin den Zug weg, die Pilotin reagierte nicht angemessen, um den Schirm zu stabilisieren, sondern hielt sich lediglich an den Tragegurten fest. Mit hoher Geschwindigkeit kam es zum Aufprall auf dem Boden. Ein

anderer Pilot konnte die durch den Leinenknoten verursachte Drehbewegung im Steigflug am Seil durch Gewicht und Gegenbremse kompensieren. Nach dem Ausklinken hatte der Pilot aber große Mühe den Schirm unter Kontrolle zu halten. Er entschloss sich deshalb, den Rettungsschirm auszulösen und landete unverletzt in einem Acker. Well done!

Einseitiger Strömungsabriss am Seil und anschließender Fullstall in ca. 20 m Höhe waren die Ursache für einen Unfall mit schwerverletztem Piloten. Die Ursache dafür konnte nicht eindeutig geklärt werden. Vermutlich ein Windendefekt plus eine starke thermische Ablösung waren ursächlich für viel zu starken Seilzug in der ersten Steigflugphase. Die Sollbruchstelle riss, der weit hinten hängende Schirm schoss weit vor den Piloten, dieser crashte im Nachpendeln in den Boden und verletzte sich schwer. Als Learning aus diesem Unfall kann festgehalten werden: Die Nachprüf-Vorschriften für Winden sollten nicht nur aus Sicherheitsgründen sehr ernst genommen werden, sondern auch, weil bei einem Personenschaden durch Windendefekt auch der Verein als Halter in die Haftung genommen wird. Im vorliegenden Fall gab es zudem empfindliche Geldstrafen für den Windennachprüfer und den Vereinsvorstand. Ein Pilot war in der ersten Steigflugphase in einen Dustdevil eingeflogen, was zum Bruch der Sollbruchstelle und zum Absturz mit to-

tal deformiertem Schirm führte. Schwere Verletzungen waren die Folge.

Zu drei weiteren Windschlepp-Unfällen kam es im Startlauf am Seil. Dabei wurden die Schirme zu wenig angebremst und überschossen, bzw. klappten ein.

## Doppelsitzer

(21 Meldungen)

21 Unfälle waren beim Tandemfliegen gemeldet worden. Dabei waren 10 Passagiere und 2 Piloten schwer verletzt worden. 9 der Unfälle ereigneten sich im Startbereich, die meisten (8) im Startlauf. Pilot: „Ich habe die Situation hohes Startgewicht, flaches Gelände und null- bzw. leichtem Rückenwind falsch eingeschätzt.“

Zu einer Baumlandung (mit aufwändiger Bergung) kam es am Hörnle bei einem illegalen Nachtflug. Drei weitere Baumlandungen wurden verursacht durch einen einseitigen Strömungsabriss im Flug, nicht erkannter Leinenüberwurf, Abwind im Abflug.

Beim Landen kam es siebenmal zum Crash. Durchsacken auf den letzten Metern war der Grund für drei harte Landungen, bei wel-

ANZEIGE

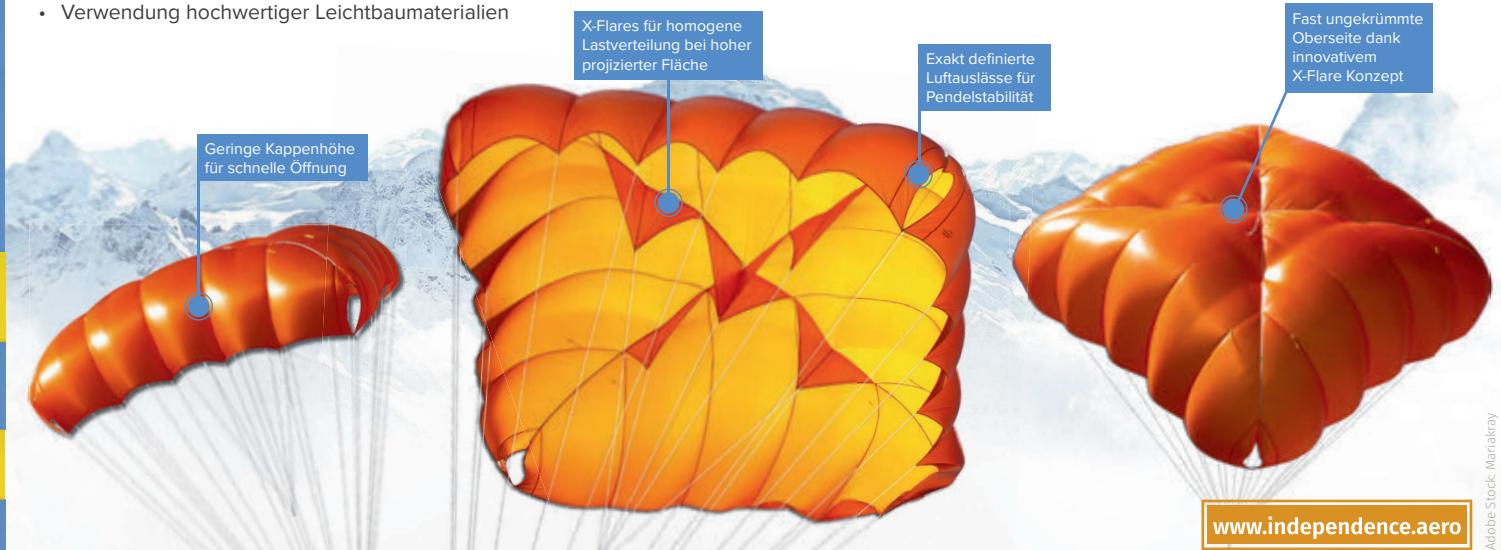
# NG Next Generation rescue systems

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

### Die Fakten der NG Serie im Überblick:

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

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



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

Adobe Stock - Marikray

chen die Passagiere verletzt wurden. Windgradient (bei einer Außenlandung in einer Senke) und thermischer Abwind waren hier die Ursachen. Bei Protektorlandungen kam das Bein der Passagierin unter Sitzbrett und brach. Zwei Fluggäste stolperten nach dem Aufsetzen und verletzten sich an den Beinen. Landungen mit unerwartetem Rückenwind verursachten zwei weitere Unfälle.

Wie eigentlich schon immer, sind Tandemstarts und Landungen besonders unfallträchtig, wenn der Passagier schwerer ist als der Pilot.

## Hike+Fly

(4 Meldungen)

Alle vier gemeldeten Hike+Fly Unfälle ereigneten sich bei Start oder Abflug. Nach einem Skistart im Lee vom Ortler mit überladenen 16-er Miniwing geriet der Schirm in immer stärkere Rollbewegungen und schließlich, beim Stabilisierungsversuch in eine Steilspirale. Die Pilotin schlug hart auf dem Gletscher auf und erlebte anschließend bange Stunden bis zur Bergung durch den Helikopter. Die Neigung zum starken Rollen bei geringen Bremsinputs wird von Piloten, die wenig Erfahrung mit hochbeladenen Klein-Schirmen haben, häufig ebenso unterschätzt, wie die Auswirkung der Höhe (Ortler knapp 4.000 m) auf das Flugverhalten.

Wegen ungünstiger Startbedingungen musste ein Pilot an einem hohen Hike+Fly-Berg im Abflug in einem Blockfeld landen und verletzte sich schwer an den Beinen.

Schnell einsetzende Böen hebelten einen Hike + Flyer beim Start aus und er stürzte aus mehreren Metern Höhe ab.

Ein tödlicher Unfall am Hike+Fly-Berg Rampoldplatte wurde durch Föhn-Turbulenzen verursacht. ▽

ANZEIGE

## Weitere statistische Informationen zu Unfällen und Verletzungsfolgen



<https://link.dhv.de/unfaelle2020bis2022>



<https://link.dhv.de/unfaelle2018bis2022>



DER AUTOR

Karl Slezak, DHV-Sicherheits- und Ausbildungsreferent

# KALENDER

2025



Jetzt online bestellen >>

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



18€  
+Porto



GOAL



JETCOM



PARAMANIAC  
ULTRALIGHT - MOTORLIGHT - BAMB



## Ein Checkbetrieb stellt sich vor: KONTEST Gleitschirmservice

Vielen Dank, dass ihr euch die Zeit genommen habt, mit mir über euren Checkbetrieb zu sprechen. Könntet ihr mir zunächst erklären, was die Abläufe in einem Checkbetrieb für Gleitschirme sind?

Konrad: In einem luftfahrttechnischen Betrieb wie **KONTEST** geht es in erster Linie darum die Sicherheit und Leistungsfähigkeit von Gleitschirmen zu gewährleisten. Wir prüfen die gesamte Struktur des Schirms, inklusive der Nähte und Tuch um sicherzustellen, dass keine Beschädigungen vorliegen, die die Flugsicherheit beeinträchtigen könnten. Die Leinen werden auf ihre Reißfestigkeit und Längenpräzision hin überprüft, was ein entscheidender Faktor für das Flugverhalten des Schirms ist. Falls nötig ersetzen wir Leinen. Abschließend führen wir eine Trimmung des Schirms durch, um sicherzustellen, dass er optimal fliegt.

John: Was uns dabei besonders macht, ist die Tatsache, dass wir als Servicepartner fast aller Gleitschirmmarken tätig sind, bei einigen Marken sogar exklusiv. Das bedeutet, dass wir genau wissen, welche Anforderungen die verschiedenen Hersteller an ihre Schirme stellen sodaß wir entsprechend handeln können. Ferner erachten wir den Trimm als eines der wichtigsten Elemente bei einer Überprüfung an und gehen bis in die Galerie um einzelne Leinen korrekt einzustellen, sofern dies notwendig ist.

**Das scheint ein sehr umfassender Prozess zu sein. KONTEST ist ja der größte Checkbetrieb seiner Art. Was macht euch so besonders und hebt euch von anderen ab?**

Konrad: Ein entscheidender Faktor ist sicherlich unser gut ausgebildetes Team mit drei ausgebildeten Schneider/innen für komplexe Reparaturen und fünf ausgebildeten langjährigen Gleitschirmpiloten, die genau wissen, worauf es bei einem sicheren und leistungsfähigen Schirm ankommt.

John: Ein weiterer Punkt ist unser umfangreiches Lager an Tuch- und Leinenmaterial. Wir beliefern fast alle anderen Checkbetriebe weltweit, weshalb wir nahezu alle Leinen sofort im Zugriff haben. Das ist ein enormer Vorteil, der uns erlaubt, Checks und Reparaturen schnell und effizient durchzuführen. Unsere Kunden schätzen diese Schnelligkeit und Zuverlässigkeit sehr.



v.links: Martina, Robin, Lili, Pepi, Annika, Omar / vorne: John, Konrad - und wenn ganz viel los ist fehlen auf dem Foto noch Peter und Sebastian



zu jedem Check gibt es ein Gratis T-Shirt! hier geht es zum Check Auftrag:



KONTEST Gleitschirmservice wurde 2007 von Konrad Görg (rechts) gegründet, einem passionierten Gleitschirmpiloten, der seit 1997 fliegt und seit 2000 erfolgreich an Wettkämpfen teilnimmt. Als Ligapilot von 2006 bis 2012 und Weltcupilot ab 2009 feierte er zahlreiche Erfolge auf Wettkämpfen sowie den ersten Flug über 400km mit einem B-Schirm, bei dem der Weltrekord zu einem deklarierten Ziel nur durch einen Formfehler nicht anerkannt werden konnte. Mit seiner Marke AirCross, die er parallel zum Gleitschirmservice KONTEST aufbaute, prägte er die Gleitschirmszene nachhaltig.



Martina bei der Schirmreparatur

**Das klingt sehr beeindruckend! Gibt es sonst noch etwas, was ihr über KONTEST hervorheben müchtet?**

Konrad: Vielleicht noch, dass wir uns ständig weiterentwickeln und unsere Prozesse optimieren. Die Sicherheit unserer Kunden steht für uns an oberster Stelle, und dafür investieren wir laufend in die Weiterbildung unseres Teams und in modernste Technik, die wir zum Teil mit einem Ingenieurbüro entwickelt haben.

John: Wir sind stolz darauf, ein so breites Spektrum an Serviceleistungen bieten zu können. Egal ob Standard-Check, umfangreiche Reparaturen oder maßgeschneiderte Lösungen – bei uns ist jeder Gleitschirm in besten Händen.

**Vielen Dank für das Gespräch und die Einblicke in eure Arbeit!**



## Erste Hilfe Training

# Rettungs- und Transporttechniken

In dieser Serie versorgen wir euch mit Informationen zur Ersten Hilfe in Notfallsituationen. Die Beiträge richten sich an Ersthelfer ohne professionellen medizinischen Background.

TEXT UND FOTOS: RICO KUHNKE

### Hike+Fly zum Neunerköpfe

Seit drei Tagen ist eine kleine Gruppe von Gleitschirmpiloten im Tannheimer Tal unterwegs. Das Wetter ist hervorragend und die Sonne scheint schon die ganze Woche. Das Tannheimer Tal ist eines der schönsten Fluggebiete der Nordalpen. Eigentlich sind die beiden Startplätze am Neunerköpfe bequem mit der Seilbahn zu erreichen. Heute jedoch möchten die ambitionierten Piloten zu Fuß die 740 Höhenmeter bewältigen. Die Gruppe startet nach einem ausgiebigen Frühstück zum Hike and Fly in Schmieden, einem Ortsteil von Tannheim. Zuerst führt sie der Weg auf einer Straße bis zur Ab-

zweigung Richtung Hubertushütte. Es ist zwar erst 10.00 Uhr, aber die Augustsonne brennt bereits heiß bei schwülheißen Temperaturen. Nun wird der Weg etwas steiler. Auf der Hubertushütte angekommen, können sie bereits den Gipfel des Neunerköpfes ausmachen. Auf der Höhe der Bergstation angekommen beginnt der letzte Abschnitt. Die Gruppe ist ausgelassen und eine junge Pilotin spritzt mit ihrer Wasserflasche einen Mitreisenden nass. Dieser fackelt nicht lang und beginnt mit der Verfolgung, um die Kollegin ebenfalls abzukühlen. Als diese einen Haken schlagen will, knickt sie um und stürzt zu Boden. Sofort eilen die anderen zur Hilfe. Die Pilotin



Abb. 1a-d: Rautek Rettungsriff (a. Unterstützung des Kopfes auf den Unterarmen des Betroffenen, b. Verbringen in die sitzende Position, c. Greifen der Unterarme des Betroffenen – „Affengriff“, d. Positionierung des Betroffenen auf den Oberschenkeln, d. Unterstützung durch einen zweiten Helfer)

hält sich mit schmerzverzerrtem Gesicht das linke Sprunggelenk und gibt massive Schmerzen an. Ein Helfer schnürt vorsichtig den Wandersschuh auf und zieht diesen aus. Nachdem auch die Socke ausgezogen ist, ist das Malheur deutlich zu sehen. Das Sprunggelenk ist innerhalb weniger Minuten dick angeschwollen und um den Knöchel herum zeichnet sich ein blau-rötlicher Bluterguss ab.

### Rettungs- und Transporttechniken

Immer wieder wird es im Rahmen von Erste Hilfe Maßnahmen notwendig, die Betroffenen zu einem anderen Ort zu verbringen. Dabei unterscheidet man zwischen der Rettung eines Betroffenen aus einem Gefahrenbereich oder dem Transport über längere Strecken.

### Rettungstechniken

Bei der Rettung geht es darum, den Betroffenen schnell und sicher über eine kurze Distanz zu transportieren. Die Gründe hierfür können vielfältig sein – ein umgestürzter Grill mit der Gefahr sich zu verbrennen, ein bewusstloser Fahrradfahrer auf einer vielbefahrenen Straße oder die Rettung eines Verunfallten unter einem umgestürzten Baum. Immer geht es dabei um eine zeitliche Dringlichkeit, die ein Warten auf den professionellen Rettungsdienst nicht zulässt. Bevor ihr euch für eine Rettung entscheidet, solltet ihr in jedem Fall prüfen, ob ihr euch nicht selbst gefährdet und im Zweifel von einer Rettung Abstand halten. Der Eigenschutz geht in solchen Situationen immer vor. Auch solltet ihr vor jeder Rettung zuerst einen Notruf absetzen. Kommt ihr bei der Rettung selbst in eine Notsituation ist der Rettungsdienst verständigt und die Hilfe gesichert.

### Rautek Rettungsriff

Der Rettungsriff ist nach seinem österreichischem Erfinder Franz Rautek benannt und dient der Bergung oder Rettung von Menschen aus einem Gefahrenbereich. Durch die Verlagerung des Schwerpunktes nach hinten können auch deutlich schwerere Personen als der Helfer bewegt werden. Notwendig wird der Rautek Rettungsriff insbesondere bei Bewusstlosen, die sich nicht selbst retten können. Liegt der Patient in Rückenlage, muss er zuerst in eine sitzende Position verbracht werden. Hierzu greift der Helfer mit beiden Händen unter die Schulter und den Nacken des Betroffenen. Der Kopf wird dabei durch die Unterarme gestützt. Nun wird der Patient mit Schwung in eine sitzende Position verbracht. Um ein seitliches Umfallen zu verhindern, ist es ideal, den Betroffenen mit beiden Beinen abzustützen. Nun geht der Helfer in die Hocke und führt beidseitig seine Hände und Unterarme



Rückenschleiftechnik (Rückenschleiftrick)



3a



3b

Abb. 3a-b: Schultertragegriff (Gamstragegriff) (a. Aufnehmen des Betroffenen, b. Endposition)



4a



4b

Abb. 4a-b: Tragegriff (a. Positionierung der Helfer, b. Endposition)

unter den Achseln des Betroffenen hindurch. Jetzt wird einer der Unterarme quer über die Brust gelegt und mit beiden Händen gegriffen. Achtet dabei darauf, den Unterarm nicht zangenartig zu umgreifen, sondern dass auch die Daumen mit den anderen Fingern eurer Hände nach vorne zeigen – sogenannter „Affengriff“. Der Helfer richtet sich nun auf und zieht dabei den Betroffenen auf seine Oberschenkel. Dabei verlagert er seinen Schwerpunkt nach hinten. Nun kann der Betroffene mit kleinen Schritten rückwärts bewegt werden. Ist ein zweiter Helfer vor Ort, hilft es ungemein, wenn die-

ser die beiden Beine des Betroffenen anhebt. Da es auch bei der richtigen Anwendung des Rautek Rettungsgriffes zu weiteren Verletzungen des Betroffenen kommen kann, sollte er nur bei Personen angewandt werden, die sich in lebensgefährlichen Situationen befinden.

### Rückenschleiftechnik (Rückenschleiftrick)

Die Rückenschleiftechnik eignet sich besonders dafür, wenn Betroffene aus engen, niedrigen Räumen wie zum Beispiel einer Höhle, einem Tunnel oder einem Kriechkeller gerettet werden müssen. Auch eignet sich die Technik bei Personen, die beispielsweise unter einem Fahrzeug oder einem Baumstamm liegen. Für längere Transportwege ist die Technik nicht geeignet. Für die Durchführung bewegt sich der Helfer von hinten an den auf dem Rücken liegenden Betroffenen heran. Nun wird dessen Kopf zwischen den Beinen des Helfers positioniert, der Oberkörper wird etwas angehoben und man schiebt sich mit beiden Beinen unter den zu Rettenden. Ziel ist es, dass der Oberkörper des Betroffenen zwischen den Oberschenkeln des Helfers liegt und dessen Kopf auf dem Bauch oder der Brust des Helfers platziert werden kann. Jetzt winkelt ihr eure Beine an und legt die Arme des Betroffenen über eure Oberschenkel. So plat-

ANZEIGE

ParaPro

GLEITSCHIRMINSTANDHALTUNG

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

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

NEUERÖFFNUNG!



5a



5b

Abb. 5a-b: Rucksacktrage mit einem Helfer (a. Vorbereitung, b. Endposition)



6

Abb. 6: Rucksacktrage für zwei Helfer

ziert lehnt ihr euch etwas zurück und stützt euch mit den beiden Armen ab. Danach könnt ihr euch mit dem Betroffenen langsam rückwärts bewegen. Bei der Rückenschleifetechnik ist es von Vorteil, wenn der Betroffene noch bei Bewusstsein ist und aktiv bei der Rettung mithelfen kann.

### Schultertragegriff (Gamstragegriff)

Ebenso wie der Rautek Rettungsgriff dient auch der Schultertragegriff nur zur Rettung von nicht gehfähigen Personen aus einem unmittelbaren Gefahrenbereich. Zwar ist diese Rettungstechnik für die Betroffenen sehr unbequem, allerdings lassen sich Personen mit dieser Technik schnell retten und können auch über eine größere Distanz transportiert werden. Am einfachsten ist die Anwendung bei stehenden Personen. Muss der Betroffene vom Boden aufgenommen werden, gelingt die Technik nur bei sehr leichten Personen oder man benötigt Unterstützung durch weitere Helfer. Stellt

euch seitlich neben den Betroffenen, bückt euch und greift mit dem Arm zwischen dessen Beinen hindurch die Knie. Mit der anderen Hand umfasst ihr mit dem Klammergriff (Zangengriff) das Handgelenk der gleichen Seite (rechtes Bein/rechtes Handgelenk, linkes Bein/linkes Handgelenk). Jetzt könnt ihr euch aufrichten und zieht dabei den Betroffenen so auf eure Schulter, dass der umgriffene Arm und das Bein nach vorne ragen. Die Hand, die das Bein greift, wird nun am Bein des Betroffenen vorbeigeführt und greift den Arm auf der gegenüberliegenden Seite. Nun habt ihr eine Hand frei und könnt den Betroffenen sicher aus dem Gefahrenbereich retten.

### Transporttechniken

Entgegen den oben beschriebenen Rettungstechniken geht es bei den nachfolgenden Transporttechniken darum, Personen über eine größere Distanz, möglichst schonend zu befördern. Dies kann bei Personen notwendig werden, die nicht gehfähig, aber nur leicht verletzt bzw. erkrankt sind. In den meisten Fällen wird man hier allerdings auf den professionellen Rettungsdienst zurückgreifen. Anders kann es sich verhalten, wenn man im Outback unterwegs ist und keine Hilfe zu erwarten hat. Bereits im Vorfeld einer solchen Reise solltet ihr euch Gedanken darüber machen, wie ihr euch in Notsituationen verhaltet und welche Transporttechniken euch zur Verfügung stehen.

### Tragegriff

Die einfachste Möglichkeit zum Transport von nicht gehfähigen Personen ist der Tragegriff. Für die Durchführung benötigt man zwei Helfer. Die Helfer stellen sich seitlich gegenüber und legen die innenliegenden Arme um die Schultern des jeweils anderen und bilden damit die spätere „Rückenlehne“. Jetzt greifen sich die Hände der anderen Arme und es entsteht eine Art Sitz, in dem der Betroffene es sich bequem machen kann. Zur Entlastung umgreift er mit seinen Armen die Schultern seiner Helfer. Über größere Distanzen wird es für die beiden Helfer zunehmend schwerer, die Hände des jeweils anderen zu halten. Hier bewährt sich ein Dreieckstuch, das man zuerst zu einer Krawatte und danach zu einem Polsterring/Tragering (siehe DHVmagazin: Erste Hilfe Training – Ruhigstellen und Schienen, Abb. 9a-c: Polsterring mit Dreieckstuch) bindet. Die

ANZEIGE

# Gleitschirmreisen

BLUE SKY FLIEGEN  
MIT FREUNDEN

www.bluesky.at · Tel. +43 4842 5176



Abb. 7a-c: Behelfstrage (a. Vorbereitung der Jacken, b. Einfädeln der Jacken auf stabilen Stöcken, c. Fertige Trage)

Helfer können mit diesem Ring deutlich komfortabler und länger tragen, als wenn man ohne Hilfsmittel die Hand des anderen umgreifen muss.

### Rucksacktrage (Stocktrage)

Eine sehr komfortable Art für einen längeren Transport bietet die sogenannte Rucksacktrage. Für diese benötigt man neben einem herkömmlichen Rucksack einen stabilen Stock und Polstermaterial wie zum Beispiel eine Decke. Alternativ zu einem Ast können auch Wander- oder Skistöcke verwandt werden. In der Variante für einen Helfer wird der gepolsterte Stock zwischen die Trageriemen des leeren Rucksacks hindurch geschoben. Nun zieht sich der Helfer den Rucksack an und der Betroffene setzt sich auf die umpolsterten Stockenden, die rechts und links herausragen. Zudem hält er sich an den Schultern des Helfers fest.

In der Variante für zwei Helfer wird der Stock zwischen die Trageriemen der Rucksäcke von beiden Helfern hindurchgeführt. Der Betroffene kann sich nun auf den Stock zwischen den beiden Helfern setzen und sich mit den Armen auf deren Schultern abstützen.

### Behelfstrage

Muss man eine Person über längere Strecken im Liegen transportieren, ist es möglich, sich mit einfachen Hilfsmitteln eine Behelfstrage zu bauen. Dies macht natürlich nur Sinn, wenn keine Hilfe zu erwarten ist. Für die Trage benötigt ihr zwei stabile und ausreichend lange Stöcke sowie mehrere Jacken. Die Jacken werden vorne verschlossen und die Ärmel innen durchgeführt. Jetzt führt Ihr die Stöcke durch die Ärmel der Jacken. Die Jacken werden nun so verteilt, dass eine ausreichend große Liegefläche entsteht.

### Hike+Fly zum Neunerköpfe (Fortsetzung)

Schnell wird klar, dass die Verunfallte das Bein nicht mehr belasten kann. Da die Bergstation nur wenige Gehminuten entfernt ist, entscheidet sich die Gruppe gegen den Rettungsdienst und möchte die schlanke Fliegerin mit Hilfe des Tragegriffes transportieren. Das Sprunggelenk wird mit einer elastischen Binde verbunden und mit einer Sofort-Kältekomresse gekühlt. Währenddessen hat einer der Helfer mit einem Dreieckstuch aus dem First-Aid-Kit (siehe DHVmagazin: Erste Hilfe Training – Notruf) einen Tragering gebastelt. Die Verunfallte setzt sich zwischen die Helfer und legt die Arme um deren Schultern. Auf der Bergstation angekommen, nutzen die Helfer nach einer kurzen Verschnaufpause die Seilbahn und fahren mit der Verunfallten ins Tal. Danach geht es mit dem privaten PKW in das 23 km entfernte Bezirkskrankenhaus Reutte. Nach eingehender Untersuchung und Röntgen in der Unfallambulanz steht die Diagnose fest – Bänderriss des Außenbandes (Ligamentum fibulotalare posterius) am linken Sprunggelenk. Das Bein wird mit einer Unterschenkelfußorthese versorgt und die Patientin entlassen. Die Ärzte empfehlen eine konservative Behandlung und raten vorerst von einer Operation ab. ▽



#### DER AUTOR

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

ANZEIGE

An advertisement for MoselGliders.de. It features a map of Europe with various locations marked: Mosel, Normandie, Haute Provence, Portugal, Pyrenäen, Südspanien, Alpen, Kärnten, Bassano, Kirgistan, Kolumbien, Brasilien, and Südafrika. The logo 'MoselGliders.de On Tour' is in the top left, and contact information for Manon Fischbach is at the bottom.

An advertisement for www.ich-will-fliegen.de. It shows a person paragliding against a blue sky with a red and yellow striped canopy. Text includes 'Motorschirm Kurse', 'Gleitschirm Flugreisen', 'Fortbildungen', and 'Tandemausbildung'. The website URL 'www.ich-will-fliegen.de' is prominently displayed at the bottom.



# DIE PERFEKTE STRECKENFLUG KOMBINATION

## MEHR LEISTUNG, MEHR ENTSPANNUNG

Der SIGMA DLS in Kombination mit dem LIGHTNESS 4 ermöglicht dir maximalen Flugkomfort über lange Strecken. Den bewährten SIGMA gibt es neu als Leichtschirm in DLS-Qualität mit leistungssteigernden Front-Miniribs. Das LIGHTNESS 4 bietet noch mehr Komfort dank 3D-Body-Fitting und erscheint in einem sportlichen Look.

Foto: Adi Geisegger



**SIGMA DLS**  
Ambitious  
Cross Country

EN/LTF C



**LIGHTNESS 4**  
Next Level  
Comfort

LEICHT XC-GURTZEUG



DHV Jugend



# Kühe, Berggämse und andere Kreaturen

TEXT UND FOTOS: JAKOB SCHUBERT

Das markerschütternde Horn der Regionalbahn beendet mein Träumen von der ersten Atlantiküberquerung im Gleitschirm. Ich benetze meinen staubtrockenen Rachen mit den letzten Tropfen aus meiner Trinkblase, bevor ich mich aus dem Zelt falte und das Meer von tauvernässten Sitzgelegenheiten vor meinem Zeltingang begutachte. Einige zerknitterte Gesichter kochen Kaffee. Hinter ihnen erhebt sich in einiger Entfernung der von Kühen und ihren Hinterlassenschaften übersäte breite Berg, für den jemand mal einen deutlich kompakteren Namen gefunden hat.

Weniger kompakt, weil schlecht gefaltet, ist das Sportgerät, das ich wenige Stunden später aus seiner Verpackung befreie. Zuvor haben mich eine Handvoll vermenschlichte Berggämse mit LaSportiva-Trailrunning-Schuhen und Wanderstöcken angesprochen. Ich hatte eingewilligt, mit ihnen den Gipfelsturm zu Fuß anzutreten. Es ist der einzige Leichtsinnsfehler, der mir an diesem Wochenende passieren soll. Ihre Ausrüstung wiegt so viel wie mein Helm, meine ist vor allem für Tragekomfort zwischen Parkplatz und Lift optimiert. Apropos Helm: Den habe ich im Zelt vergessen, weswegen ich meinen Fünfpunktecheck bereits beim ersten von fünf Punkten beende. Dem lebendigen Teamgeist in der Gruppe ist es zu verdanken, dass ich schnell einen Freiwilligen finde, der ihn mir nach seiner Landung mitbringen möchte. Ich beschäftige mich bis zur Nachlieferung mit meiner Brezel und dem Verscheuchen der Kühe. Ich hoffe, dass mein hilfsbereiter Helmlieferant seine Mittagspause nicht zu sehr ausdehnt.

Da sich auf Anhieb kein Thermiktester findet bleibt am Startplatz noch Zeit, mit einigen Leuten zu reden. Nach einiger Zeit bin ich der einzige am Startplatz und schaue mir die Starts an, die ich vor zwanzig Minuten gefilmt habe, um mich von dem Frust über meine Vergesslichkeit abzulenken. Nach zwei Stunden trifft mein Helm ein. Und dann, wie immer, verpufft in dem Moment, wo meine Fußspitzen den Startplatz verlassen alles Negative mit einem Schlag. Die Sommersonne brennt sich in meine viel zu dicke Jacke und das bayerische Panorama am Breitenberg auf meine Netzhaut.

Nach der Landung sitzen vier Dutzend verschwitzte Jugendpiloten auf den abgetrockneten Sitzgelegenheiten und tauschen sich über ihre Erlebnisse aus. Abgleiter und Streckenflieger teilen Nudeln und Geschichten, während die LaSportiva-Fraktion, noch immer ohne Liftkarte, ein letztes Mal die Leichtschirme auf der Landwiese durchbremst.

*Info*

*Vergiss nicht, dich bei den  
Events 2025 anzumelden.*

Schau am 24.12. 2024 ab 12 Uhr bei uns vorbei!

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



# Eine Woche Dänemark

Viel Spaß, Regen & Dünensoaring

TEXT: COSIMA ZWICKER | FOTOS: JAKOB SCHUBERT, JANIS KLINKENBERG

**D**as diesjährige Dänemark-Event hat Anfang Juli stattgefunden - für mich auch das erste Mal Dünensoaring überhaupt. Samstagabends komme ich im strömenden Regen am Camp an und werde von einer Armee Mücken und drei weiteren Jugendfliegern begrüßt. Nach und nach trudeln noch ein paar mehr ein und es geht ans gemeinsame Zelt aufbauen.

Der nächste Morgen beginnt etwas vielversprechender und wir fahren zum ersten Flugspot, einer Klippe. Das Fliegen macht wie immer unglaublich viel Spaß und die Aussicht auf den Fjord dabei ist unbezahlbar. Ein paar kurze Schauer und schnelle Landungen bleiben zwar nicht aus, aber abends wird es nochmal wunderschön und wir können beim Pizzaessen den Sonnenuntergang genießen. Montag geht es dann das erste Mal an einen richtigen Sandstrand mit Dünen, die man hochhandlen kann - wenn man's denn kann. Ich finde es tatsächlich gar nicht so einfach, es ist aber auch recht windig.














Die Wetteransagen für die folgenden Tage werden leider nicht besser, viel Regen und viel Wind. Die Hoffnung bleibt und stattdessen gibt es einen Angelausflug. Wider Erwarten können wir Mittwoch doch nochmal fliegen. Abends beschließen dann einige einen Abschlussflug Richtung Campingplatz zu wagen. In weiser Voraussicht fahre ich etwas langsamer zurück und kann ein paar (mehr) abgehoffene Piloten in mein Auto quetschen. Dann nur noch Platzregen und starker Wind. Wusstet ihr schon, dass selbst der regenärmste Monat Dänemarks noch mit durchschnittlich 10 Regentagen aufwarten kann? Das ist jeder dritte Tag! Gut, dass wir alle ins Gemeinschaftszelt passen. Wir haben trotzdem eine tolle Zeit zusammen beim Alternativprogramm. An unserem letzten Tag ist ein Ausflug in die örtliche Therme geplant. Überraschenderweise stellt sich „Lalalandia“ als Kinderparadies heraus. Aber egal, denn Tornadorutsche, Sauna und Mini-Surfswelle, können es definitiv wieder rausholen.

Damit ist die Dänemarkwoche dann auch schon wieder vorbei, es hat viel Spaß gemacht mit dieser tollen Truppe, ich würde sagen hoffentlich bis nächstes Jahr!





**GARANTIERT DRACHENFLIEGEN**

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



**DHV-Schleppauskünfte**

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

**DHV-Rechtsberatung**

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



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



## SicherheitstrainingsCenter

DHV-zertifiziertes Training



Das DHV-Lehrteam empfiehlt jedem Gleitschirmpiloten mit A- oder B-Schein die regelmäßige Teilnahme an einem DHV-anerkannten Sicherheitstraining. Die Veranstalter von DHV-anerkannten Sicherheitstrainings haben sich in einem aufwändigem Verfahren qualifiziert. Sie sorgen für hohen Sicherheitsstandard, professionelle Durchführung und Betreuung durch kompetente Fluglehrer, gemäß den Anforderungen des DHV.

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



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



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



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



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



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



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



**DHV  
EMPFOHLENES  
SIMULATORTRAINING**



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

Weiterführende Informationen findet ihr unter:  
<https://www.dhv.de/fliegen/sicherheitstraining>



## DHV Regionalbeiräte > Deine Ansprechpartner vor Ort!

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

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

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

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

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

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

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

# Neue Geräte mit DHV-Musterprüfung

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

[www.dhv.de/dhv-musterpruefstelle/geraetepruefung](http://www.dhv.de/dhv-musterpruefstelle/geraetepruefung)



FOTO HERSTELLER



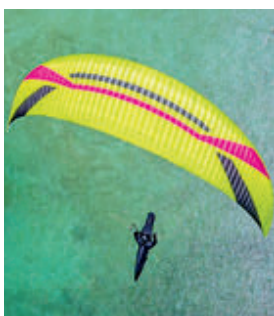
## ZOOM X2C

Der Gleitschirm ZOOM X2C des Herstellers Papesh GmbH hat die Musterprüfung des DHV mit Klassifizierung D, nach LTF NFL HG/GS 2-565-20, EN 926-2:2013+A1:2021, EN 926-1:2015 in den Größen 85 und 125 erfolgreich abgeschlossen.  
Produktinformationen des Herstellers unter <https://phi-air.com>



## PHI BEAT 2

Der Gleitschirm PHI BEAT 2 des Herstellers Papesh GmbH hat die Musterprüfung des DHV mit Klassifizierung B, nach LTF NFL HG/GS 2-565-20, EN 926-2:2013+A1:2021, EN 926-1:2015 in den Größen 18, 20, 22, 23, 24 und 26 erfolgreich abgeschlossen.  
Produktinformationen des Herstellers unter <https://phi-air.com>



## ZOOM X2C LT

Der Gleitschirm ZOOM X2C LT des Herstellers Papesh GmbH hat die Musterprüfung des DHV mit Klassifizierung D, nach LTF NFL HG/GS 2-565-20, EN 926-2:2013+A1:2021, EN 926-1:2015 in den Größen 75, 85, 95, 105 und 115 erfolgreich abgeschlossen.  
Produktinformationen des Herstellers unter <https://phi-air.com>



## PHI BEAT 2 light

Der Gleitschirm PHI BEAT 2 light des Herstellers Papesh GmbH hat die Musterprüfung des DHV mit Klassifizierung B, nach LTF NFL HG/GS 2-565-20, EN 926-2:2013+A1:2021, EN 926-1:2015 in den Größen 18, 20, 22, 23, 24 und 26 erfolgreich abgeschlossen.  
Produktinformationen des Herstellers unter <https://phi-air.com>



## ZOOM XA

Der Gleitschirm ZOOM XA des Herstellers Papesh GmbH hat die Musterprüfung des DHV mit Klassifizierung A, nach LTF NFL HG/GS 2-565-20, EN 926-2:2013+A1:2021, EN 926-1:2015 in den Größen 95, 105 und 115 erfolgreich abgeschlossen.  
Produktinformationen des Herstellers unter <https://phi-air.com>

## Sicherheitsmitteilungen

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



### Sicherheitsmitteilung Gleitschirm Gurtzeug Breeze 2, PH\_357.2022

Der Hersteller Skywalk hat eine Sicherheitsmitteilung zu dem Gleitschirm-Gurtzeug Breeze 2 veröffentlicht  
Alle Details:  
<https://link.dhv.de/sicherheitsmitteilungbreeze2>

## DHV-Online Seminare 2024/2025

Nutze die kalten Tage und freue dich schon jetzt auf die nächste Flugsaison! Der DHV lädt auch diesen Winter zu spannenden Online-Seminaren ein. Lerne von erfahrenen Experten zu verschiedenen Themen rund um's Fliegen - egal ob Luftraum, Wetter oder Flugtechnik - sei dabei und erweitere dein Wissen.

Das Beste: Die Seminare sind kostenlos und du kannst - auch spontan - ohne vorherige Anmeldung dabei sein und deine Fragen im Live-Chat stellen. Beginn der Vorträge ist jeweils um 19:00.

Alle kommenden Termine und Themen findest du auf unserer Homepage und im Verlauf des Winters in den News.



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



### NOVA

## Hike + Fly Days: Gsieser Tal

Vom 11. bis 13. Oktober 2024 finden im idyllischen Gsieser Tal in Südtirol die beliebten NOVA Hike + Fly-Days statt. Drei Tage geht es entspannt mit Gleichgesinnten auf einen der vielen schönen Berge in der Umgebung, um dann voller Genuss wieder ins Tal zu gleiten. Wie immer kommt Toni Bender mit einem Bus voller Demoschirme - und man kann seinen Wunschschirm sogar vorab reservieren. Organisiert wird das Ganze von NOVA Team Pilotin Vera Polaschegg zusammen mit dem örtlichen Verein Paraalpin Gsies. Die Teilnahme ist kostenlos und erfolgt auf eigene Verantwortung. Wer mag, kann auch tageweise bzw. mit eigenem Equipment daran teilnehmen. Natürlich sind Pilotinnen und Piloten aller Schirmmarken willkommen.



Anmeldungen per Mail an: [hfd@nova.eu](mailto:hfd@nova.eu)

Link zum Facebook Event:

[https://www.facebook.com/events/375788712181276/?context=%7B%22event\\_action\\_history%22%3A\[%7D](https://www.facebook.com/events/375788712181276/?context=%7B%22event_action_history%22%3A[%7D)



## ADVENTURE AWAITS IN FRONT OF YOUR DOOR!

Leistung, ultraleichte Bauweise und Effizienz kombiniert! Mit dem neuen EN-C 2-Leiner **SAGE**, dem **RANGE X-ALPS3** in der **Athleten Version**, dem superleichten **ULTRA X-ALPS** Rucksack und der **TAPA X-ALPS** Rettung ist dein Setup ideal für performance orientierte Hike&Fly Wettkämpfe. Das gesamte Paket wiegt **nur 5,97kg** - die ultimative Wahl für Athleten, die höchste Ansprüche haben.

**Bist du bereit für dein nächstes Abenteuer?**



Liv Sansoz und Zeb Roche im Tandem, im Hintergrund der K2

Beim Start am Gipfel des K2

# Erster Gleitschirmflug vom K2

TEXT: NINA KLEMISCH | FOTOS: NIVIUK

**L**iv Sansoz, Zeb Roche, Jean-Yves Fredriksen und Benjamin Vedrines haben das geschafft, wovon viele Pilotinnen und Piloten nicht einmal zu träumen wagen. Nach dem erfolgreichen Aufstieg ohne Sauerstoff starteten sie am 28. Juli diesen Jahres vom berühmten K2 auf 8.611 m Höhe mit Single Skins. Niviuk hatte dafür extrem leichte Schirme entwickelt, Zeb Roche und Liv Sansoz flogen sogar mit einem Tandem. Benjamin Vedrines nutzte eine spezielle Version des Pace von Skywalk.

Vor dem Flug waren sie auf unterschiedlichen Routen zum Gipfel aufgestiegen. Benjamin Vedrines stellte dabei einen neuen Geschwindigkeitsrekord für die Besteigung des K2 auf. Er kletterte die Abruzzi-Route in sagenhaften 10 Stunden, 59 Minuten und 59 Sekunden. Der bisherige Rekord lag bei 23 Stunden.

Die Erfahrungen der drei Abenteurer haben sie auf folgenden Webseiten zum Nachlesen geteilt:

<https://www.liv-zeb-asso.com/news/>

<https://blutch.substack.com/p/k2-en-parapente-le-secret>

Auf der Webseite von Niviuk können Technikinteressierte mehr zu den ultraleichten Gleitschirmen erfahren:

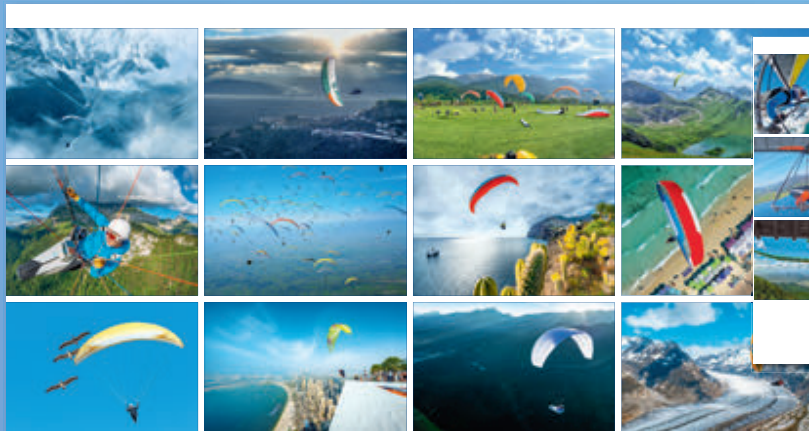
<https://niviuk.com/de/erster-gleitschirmflug-vom-k2-mit-speziell-entwickelten-niviuk-schirmen#:~:text=Die%20Niviuk%2DPiloten%20Liv%20Sansoz,Achttausender%20ohne%20Sauerstoff%20bestiegen%20hatten>



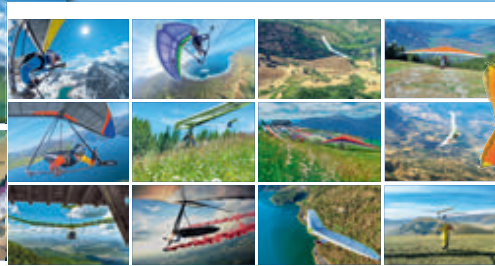


# WE LOVE TO FLY

Flieg ins neue Jahr – Verschenke Freiheit! Fliegerische



DHV-Gleitschirmkalender **2025**



DHV-Drachnenkalender **2025**

## DHV - GLEITSCHIRM UND DRACHENKALENDER

Gleitschirmkalder in A2 Preis: € 28,00

Drachnenkalender in A3 Preis: € 21,00

Gratis Versand innerhalb Deutschland

- Kostenloser Versand innerhalb Deutschland ab € 50.00 Warenwert
- gilt nur für nationalen Versand
- Aktionszeitraum von 1. Nov. bis 31. Dez. 2024



## GANZ EINFACH FLIEGEN

Die Geschichte der Drachnenflieger und Gleitschirme von Claus Gerhard

Preis: € 39,90

## MINI-MULTITOOL - WE LOVE TO FLY

Größe L 7 cm / B 3,5 cm

Gewicht: 95g (ohne Tasche)

Preis: € 17,50



## PANORAMA - VON URS LÖTTSCHER

Impressionen und Informationen zu einer repräsentativen Auswahl an Flugregionen in Europa

Preis: € 59,90



## Weihnachtsgeschenke im DHV-Shop

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

Die Tasche enthält:

Erste-Hilfe-Set (wasserdicht verpackt):

2x Verbandpäckchen, 2x sterile Wundauflage, Pflaster set, Heftpflasterrolle, Handschuhe, Rettungsdecke, Rettungsschnur

Baumsicherung: 180 cm Bandschlinge, 1 Karabiner (beides von Edelrid)

Signalpfeife an der Gurtschnalle

Befestigungsleine 50 cm

Maße: ca. 12 cm x 17 cm x 6 cm (zusammengerollt), Gewicht 315 g

Preis: € 72,30



### CHIBA PERFORMER THERMO AKTIV \*DHV\*

2,5 mm dickes Neopren für beste Isolierung  
winddicht, atmungsaktiv  
waschbar bei 30° C

Preis: € 55,00



### MULTIFUNKTIONSTUCH MERINO

100% Merinowolle

Preis: € 23,50



### MERINO STURMHAUBE

Material aus 100% Merinowolle  
Onesize

Preis: € 32,00



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

Die Preise enthalten die gesetzliche Mehrwertsteuer und verstehen sich zuzüglich Versandkosten, es sei denn, das Produkt ist als versandkostenfrei ausgewiesen. Für die Lieferung innerhalb Deutschlands betragen die Versandkosten gewichtsabhängig zwischen 6,90 und 19,90 Euro (Versand als versichertes DHL Paket). Bis zu einem Warenwert von 18,99 Euro und/oder bis 0,99 kg versenden wir als Deutsche Post Brief gewichtsabhängig zwischen 3,50 und 5,70 Euro.



ITV, 1988 eine führende Marke

1987 gab es noch keine Helmpflicht



# Der DHV und das „Gleitschirmsegeln“

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. Sepp Gschwendter war als Kletterer weltbekannt, bevor er ähnlich erfolgreich mit dem Gleitschirmfliegen begann. 15 Jahre lang war er der richtungsweisende Redakteur des DHVmagazins, damals noch DHV-info.

TEXT: SEPP GSCHWENDTNER | FOTOS: ARCHIV SEPP GSCHWENDTNER

**D**a ich immer schon viel in den Bergen, aber auch in den Klettergärten des Altmühltals unterwegs war, waren Drachenflieger für mich ein oft und gerne gesehenes Bild. Mich faszinierte dieses motorlose Fliegen, ich hätte es gerne mal probiert. Auf die Idee, mich mal einfach unter so ein Ding zu hängen, wäre ich jedoch nie gekommen, zu ernsthaft erschienen mir Start und Landung.

Als jedoch ein Firmenkollege bei Salewa, einem großen Bergsportausrüster, 1986 so eine Art Fallschirm aus Chamonix mitbrachte, gab es fast keine Hemmschwelle, dieses Fluggerät mal an einem Hang auszuprobieren. Die Begeisterung bei mir und Mitprobierenden war riesig, Salewa importierte dann Schirme aus Frankreich und Deutschland, der Sporthandel sollte die Verkaufsstelle sein.

Alles erschien am Anfang sehr einfach und problemlos, starten, fliegen und landen. Es erschien als ideale Abstiegshilfe nach Bergtouren, die Ausrüstung bestand aus Hängegurtzeug und Schirm, einen Helm usw. hielten wir für unnötig; die Gleitzahl 1:3 sorgte für manche unfreiwillige Zwischenlandung.

Ich war dann mit Spezl'n und Spezl'innen täglich irgendwo in der Luft. Da ich wie die meisten zeitweise mal humpelte, mir das Steißbein prellte, bei viel Wind in den Tannen hing, wurde schon bald klar, dass dieses „Paragliding“ viel ernster war, als anfangs geglaubt. Zur Beherrschung des Schirms gehörte doch eine Menge Erfahrung, gute Wetterkenntnisse waren unumgänglich und wenn man sich da verschätzte, konnte das Gleitschirmsegeln durchaus lebensgefährlich werden.



Salewa 930 mit Gleitzahl 1:3 - ein hochwertiges Gerät seiner Zeit

Auch das einfach so Runterfliegen war nicht gerne gesehen, manch Bauer war dem Sport auf seinem Grund nicht gerade zugeneigt.

Der DHV hatte seine Drachenfluggelände gut im Griff, nicht überall wollte man uns schein- und erfahrungslose Gesellen. Bei einer von Salewa ausgerichteten Pressevorführung im Cafe Kreuz, ein legendärer Ort für Drachenlandungen direkt auf einer Wiese davor, waren an die 20 Journalisten angereist. Auch die Chefs des DHV waren da, die uns schlicht klar machten, dass, wenn wir vom Wallberg fliegen, in ein paar Minuten die Polizei da wäre.

Im Nebenzimmer des Cafe Kreuz gab es dann stundenlange Verhandlungen mit dem Kompromiss, dass die DHV „Erprobungspiloten“, gute Drachenflieger und Fallschirmspringer, die Flugvorführungen machen sollten.

Ich gebe es zu, ein DHV-Fan wurde ich dadurch nicht. Noch dazu hatte mich ein Reporter überredet, mit einem kleinen Baum vorne quer von einem Hang zu fliegen, er wollte das Bild als „Nikolaus bringt den Christbaum“ verkaufen.

Leider landete das Foto in einer Bergsportzeitung ohne Erklärung und ich war der Kasperl bei meinen Kletterfreunden. Eine Zeit später, nach vielen schönen und weniger schönen Erlebnissen, wurde klar, dass der Vertrieb über den Sportfachhandel sicherheitstechnisch nicht die richtige Lösung war. So ein Verband wie der DHV war gerade richtig, um mit seinen Flugschulen eine anständige Ausbildung zu leisten. Auch die Fluggeräte brauchten dringend eine Überprüfung, der Einfallsreichtum mancher Hersteller war nicht immer gesundheitsfördernd.

Auch ich war bald froh darüber, dass durch den DHV eine Rettungsschirm-Pflicht, ein guter Protektor und auch Leinen, die nicht schon im Flug reißen, zum Standard wurden. Auch ohne die vielen Vereine, die vor Ort extrem viel Arbeit leisten, um Start- und Landplätze zu ermöglichen, gäbe es kein Gleitschirmfliegen im heutigen Sinne. Vermutlich wär's halt ohne Regelung ganz einfach verboten worden. Wer nun meint, das wäre „typisch deutsch“, war halt in den Anfangsjahren nie in ausländischen Fluggebieten. Im heutigen Topspot Bassano gab's damals nach fast jedem schweren Unfall ein Flugverbot. ▽



1990 in Japan vor dem Mount Fuji



1991 schon mit professionellem Gurtzeug

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



Drachenschlepp „von vorne“

# Drachenfliegerclub Vulkaneifel

Ein besonderes Drachenfluggelände

TEXT UND FOTOS: DIRK SOBOLL

In Hinterweiler habe ich 1992 meine ULS-Starteinweisung gemacht. Seitdem ist mir der Drachenfliegerclub Vulkaneifel mit seinen Fliegern und Fliegerinnen zur Heimat geworden.

34 Mitglieder hat der Verein zurzeit, davon 7 Frauen. Es fühlt sich an wie eine geliebte Gemeinschaft, mit großer Toleranz, viel Miteinander und gegenseitiger Unterstützung. Ich bilde hier auch im Doppelsitzer aus, gemeinsam mit Fluglehrerassistent Philipp. Ohne die umfangreiche Unterstützung durch den Verein und Walter, der für unseren Sport alles tut, wäre das so nicht möglich. Und auch jeder Gast erlebt diese Offenheit und Hilfe – einfach aus und mit Freude am Drachenfliegen.

Der Platz liegt mitten in der Vulkaneifel auf einem kleinen Plateau in etwa 600 m Höhe. 1989 gab es die ersten Testflüge, be-

vor Günter Hens als Platzhalter 1991 die erste Zulassung nach § 25 erreichte. Leider musste fünf Jahre später aufgrund der Klage einer Privatperson der Flugbetrieb zunächst eingestellt werden, aber Günter erkämpfte bis zum Verwaltungsgericht die Zulassung nach § 6. Im Mai 2000 war es endlich geschafft: Der Flugbetrieb konnte wieder aufgenommen werden. Gestartet werden darf ab 9 Uhr, der letzte Start ist um 20 Uhr. Eine Mittagspause gibt es für Schleppflüge nicht, und so können wir, wenn es die Luft erlaubt, die thermische Zeit voll ausnutzen.

Die Start- und Landebahn misst 270 m, Richtung 06/24, also Südwest-Nordost. Der Anflug ist hindernisfrei wie bei einem Flugzeugträger – und fühlt sich für Neulinge auf unserem Platz auch so an: Gute Peilung ist angesagt. Getrennte Platzrunden für ULS

und Drachen machen die Landung planbar und sicher, und Außenlandeflächen gibt es auch. Der Platz hat eine eigene Flugfunkfrequenz, auf der sich motorisierte Flieger anmelden. Für Drachenflieger gibt es keine Funkpflicht.

Überhaupt ist das Gelände für uns Drachenflieger sehr attraktiv. Der vulkanische Untergrund und die geologisch kleinräumige Struktur machen die Vulkaneifel thermisch aktiv, und sie ist das niederschlagsärmste Mittelgebirge in Deutschland. Mit einem recht freien Luftraum bieten sich Dreiecke in jede Richtung an – die Militärflugplätze Büchel und Spangdahlem mit Lufträumen D sind weit genug entfernt. Von hier aus wurden schon Dreiecke von über 260 km geflogen, und der Verein hat im Jahr 2023 immerhin den 5. Platz in der Bundesliga belegt.



In Position am Platz

Aber hier ist jeder Flieger richtig, nicht nur Streckenflieger und leistungsorientierte Piloten. Wir haben zwei Trikes mit neuen, schleppoptimierten Flächen am Platz, und unsere Schlepppiloten kommen entweder aus dem Drachenfliegen oder sind selbst aktive Drachenflieger, so wie Walter. Das bringt einerseits viel Sicherheit. Darüber hinaus wissen die Piloten aber auch sehr genau, wie und wo sie bei thermischen und turbulenten Bedingungen zunächst einmal gut Höhe machen und dann die Flieger in einen guten Bart absetzen können. Die Trikeflächen erlauben dabei auch für Flexis verträgliche Geschwindigkeiten. Wir haben eine gute Mischung zwischen starren und flexiblen Hängegleitern am Platz.

Gäste sind in Hinterweiler gern gesehen. Auf Nachfrage kann man auf dem Platz im Zelt oder Camper übernachten, und nicht weit weg in Dockweiler gibt es auch einen Campingplatz. Und die Vulkaneifel mit ihren Maaren ist wirklich schön – ein Ausflug lohnt sich immer. ▽



Einer von etwa 500 Schlepps im Jahr

**Info**

Flugplatz Hinterweiler  
 etwa 5 km nordwestlich von Daun  
 Höhe 604 m  
 Platzfrequenz 126.390  
 Bahn 270 m  
 Ausrichtung 06/24

**Kontakt:**

Günter Hens, 0171 3266235  
 Walter Franken, 0170 4141571  
[www.dfc-vulkaneifel.de](http://www.dfc-vulkaneifel.de)



**DER AUTOR**

Dirk Soboll Drachenfluglehrer mit Basis in Hinterweiler, fliegt seit 1986 Drachen.

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

**Gleitschirm Werkstatt**

Checks - Reparaturen - Retter packen - Verkauf - Tandemflüge

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

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

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



CFD Hardheim

## 46. Odenwaldpokalfliegen

Obwohl laut Wettervorhersage nur der Samstag fliegbar sein würde, haben wir uns entschieden, das 46. Odenwaldpokalfliegen auszurichten. So wurden bei hochsommerlichen Temperaturen insgesamt 54 Flüge an der vereinseigenen Schleppwinde gestartet. Nachdem der gemeldete Starkregen in der Nacht von Samstag auf Sonntag ausblieb, keimte die Hoffnung auf, dass der Sonntag noch einen Flugtag erlauben würde. Leider mussten wir diese Gedanken nach dem Frühstück verwerfen, da bereits starke Windböen einsetzten. So führten wir also die Siegerehrung durch. Bei den Drachen siegte Bernd Mezger vom DG Hohenlohe vor Roland Schmid vom Augsburger Drachen Club, den 3. Platz erflieg Hubert Lechleitner vom DG Hohenlohe. Bei den Gleitschirmfliegern gewann Florian Sperling von den Südpfälzer Gleitschirmfliegern vor Martin Dierolf, ebenfalls Südpfälzer Gleitschirmflieger. Sebastian Berger vom CfD Hardheim landete auf dem 3. Platz. Vielen Dank an alle Piloten, Helfer und Sponsoren für einen gelungenen Wettbewerb.

**Manfred Pientka**

[www.cfd-hardheim.de](http://www.cfd-hardheim.de)



DFC Hochries-Samerberg mit GSC Hochries

## Sommerfest an der Hochries

In diesem Jahr ist das Wetter nicht auf der Seite von uns Fliegern. Auch für den Abend unseres Sommerfestes zusammen mit dem GSC Hochries waren Gewitter vorhergesagt. Ein beherztes „Augen auf und durch!“ war dann die Ansage. Anfangs nur einige Flieger und Freunde unseres Sports, später doch viele, sind dem Aufruf gefolgt und haben sich am Drachen-Landeplatz in Grainbach eingefunden. Ab 17:00 hat der Food Truck etwas gegen den Hunger unternommen und dass niemand austrocknet, dafür war sowieso gesorgt. Das Gewitter ist nicht gekommen, aber ein paar starke Böen, die uns ganz schnell die Sonnenschirme haben einklappen lassen. Für das Zelt jedoch waren wir zu langsam... Die Böen haben es aus der Verankerung und so stark in die Höhe gerissen, dass es am Ende doch relativ stark beschädigt war. Viele helfende Hände haben es aber schnell abgebaut und aufgeräumt. Das Fest konnte tatsächlich noch eine ganze Zeit ohne Regen fortgesetzt werden. Erst in der Nacht ist er dann doch noch gekommen, der Regen - aber jetzt hat der DJ schon für Wärme, und Hütte und Schirme für den Regenschutz gesorgt. Vielen Dank an alle, die da waren und vor allem an alle, die mitgeholfen haben!

**Achim Luber**

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

[www.gsc-hochries.de](http://www.gsc-hochries.de)

ANZEIGE

## PASSION WITH EXPERIENCE

GLEITSCHIRMCHECK IST VERTRAUENSACHE. ZUFRIEDENE LANGZEITKUNDEN SEIT 1985

- + deutsche und österreichische Versandadresse
- + Partnerwerkstatt der AXA Versicherung
- + Check- und Servicecenter vieler Hersteller
- + anerkannter Instandhaltungsbetrieb DHV & AeroClub
- + Reparaturen aller Art
- + Inzahlungnahme von Gebrauchtmaterial
- + großer Erfahrungswert an Freiflug und Motorschirmen
- + kostenloses Parashop T Shirt bei jedem Check

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



DC Hohenneuffen

## 50 Jahre DC Hohenneuffen (1974-2024)

Mit einem rundum gelungenen Sommerfest feierte der Drachenfliegerclub Hohenneuffen sein 50jähriges Bestehen. 1974 gegründet von den Pionieren des jungen Sports ist heute allerdings nicht mehr das Drachenfliegen das Anliegen des Vereins, schon längst stellen die Gleitschirmfliegerinnen und Gleitschirmflieger die übergroße Mehrzahl der inzwischen knapp 350 Mitglieder. Zum Jubiläum ließen es sich trotzdem viele Veteranen nicht nehmen, mit ihrem Erscheinen sich und den Verein zu ehren. Ivo Righi, auch einer der Gründungsmitglieder, kam sogar extra aus Italien. Organisiert von einer Gruppe um Claudia Täubner nahm das Fest am frühen Mittag richtig Fahrt auf. An den Ständen der Hersteller Swing und Skywalk konnten sich die Aktiven über Neuentwicklungen informieren. Die Flugschule Luftikus aus Stuttgart, bei der viele Vereinsmitglieder sicher fliegen gelernt haben, war durch ihren Gründer Eugen Königer präsent. Geflogen wurde natürlich auch. Den ganzen Mittag brachte ein Shuttle Flugbegeisterte zu den Startplätzen auf der Schwäbischen Alb am Hohenneuffen. Ab dem späten Nachmittag sorgte dann die Rockband „Bottleneck“ für Stimmung. Zum Höhepunkt wurde eine multimediale Show, mit der an die Geschichte des Vereins erinnert wurde, die ja nicht nur die Entwicklung des Vereins repräsentierte, sie ist auch eine Geschichte des „freien Fliegens“, des Vol Libre, eine Geschichte des In-die-Luft Kommens mit den eigenen Füßen. Die anbrechende Nacht war, dank der angenehmen Temperatur und dem riesigen Lagerfeuer, kein Zeichen zum Aufbruch, eher im Gegenteil.

**Dieter Rebstock**

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



Pohlheimer Drachenflieger

## Schleppausflug nach Füssen

Zum vierten Male trafen sich die Piloten vom Verein der Drachenflieger Pohlheim in Füssen auf dem Segelflugplatz des Luftsportvereins Füssen, um per UL-Schlepp zwei Wochen lang wahlweise in die Thermik der Berge oder des Alpenvorlands zu fliegen. Dazu flog auch das eigene Vereinstrike direkt von Pohlheim nach Füssen. Im Mischflugbetrieb mit den lokalen Segel- und Motorfliegern wurde fleißig geschleppt und einige Strecken geflogen. Das Angebot wurde von den Drachenfliegern besonders am Wochenende genutzt, mal mit dem UL-Flugzeug über den Tegelberg geschleppt zu werden, statt mit der Seilbahn auf den Tegelberg zu fahren. Bei tollem Flugwetter und schönen Flugerlebnissen rund um das Schloss Neuschwanstein ging ein schöner Vereinsausflug zu Ende.

**Ines Ziefsauer**

[www.drachenflieger-pohlheim.de](http://www.drachenflieger-pohlheim.de)

ANZEIGE

Sicherheitstraining am Idrosee – buche jetzt:  
[flugschule-freiflug.de](http://flugschule-freiflug.de)




**Freiflug**  
 Paragliding  
 Performance Center





Kampenwand-Flieger  
**Vereinsmeisterschaften 2024**

Im Juli veranstaltete der Drachen- und Gleitschirmflieger-Club Aschau Kampenwand seine Vereinsmeisterschaft. Die Wertung bestand aus einer speziellen Formel: Streckenflugpunkte laut DHV-XC + 10 Punkte für das Einhalten der geschätzten Flugzeit ( $\pm 15$  Prozent) + eine Pauschale von 10 Punkten für das Landen am Landeplatz in Aschau am Hochseilgarten. Damit können auch weniger erfahrene Piloten ein gutes Ergebnis erzielen und die alten Hasen müssen achtgeben, damit sie beim Streckenfliegen nicht irgendwo ungewollt absaufen. Während des Briefings mit Kaffee und Kuchen auf der Möslarnalm herrschten zunächst noch sehr mäßige Bedingungen. Wie lange würde es möglich sein zu fliegen? Die Schätzungen lagen weit auseinander, das Spektrum reichte von 15 bis 95 Minuten. Aber dann kam alles anders und es wurde ein noch ein erstaunlich guter Flugtag. Klaus Höglauer und Christian Nickl bewiesen Mut und belegten mit klarem Abstand Platz 1 und 2. Die beiden warfen ihre Schätzzeit über Bord und gingen richtig schön auf Strecke – bis zur Hochplatte im Osten, jenseits der Hochries im Westen und nach Norden ins Flachland. Andrea Dorsch wurde Dritte und damit auch Siegerin bei den Damen. Die Kampenwand-Flieger bedanken sich besonders beim Hochseilgarten-Aschau für die Gastfreundschaft, sowie bei der Kampenwandbahn für das Sponsern einer Zehnerkarte als erstem Preis.

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

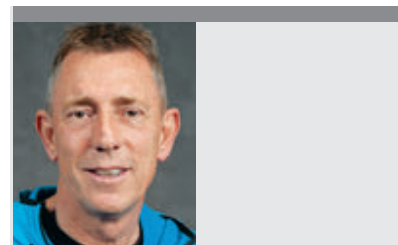
ANZEIGE



Gleitschirm- und Drachenfliegerverein Schleswig-Holstein  
**Milaner in Schleswig-Holstein modernisieren sich**

Fliegen im nördlichsten Bundesland: Viel Wind! Ein einziges Windenstartgelände und Mitglieder, die auf das ganze Bundesland verteilt sind, heißt, lange Anfahrtswege. Jeder Tag mit Flugbetrieb ist kostbar. Jeder gelungene Flug ein Highlight. Umso mehr müssen die Rahmenbedingungen stimmen. Seit März 2024 haben wir eine Elowin von Nova. Mit 70 Schleppts hatten wir bisher unseren besten Tag in 2024. Dabei erwies sich die Winde bisher als sehr zuverlässig. Der Aufbau, Akkutechnik und das BMS von Uwe Hofen aus Hamburg. Vieles haben wir auch selbst gemacht. Keine störenden Abgase mehr. Top Regeltechnik. Tolle Ausklinkhöhen. Leise und deutlich schneller einsatzbereit und wieder verpackt. Gefördert mit 10.000 € vom DHV und vom Landessportverband SH. Eine neue Vereinssoftware (webling) erleichtert uns die Mitgliederdatenpflege und Buchhaltung. Eine neue Website verbessert die Öffentlichkeitsarbeit. Mit weiteren Veränderungen sind wir im digitalen Zeitalter angekommen. Als Sahnehäubchen bräuchten wir nur noch ein weiteres analoges Fluggelände.

**Roland Schneider**  
[www.gdf-milan.de](http://www.gdf-milan.de)



**Anzeigen Hotline**

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

Vertraue den Gleitschirmprofis  
 DHV zertifiziert seit 2007  
 Checks & Reparaturen aller Marken!  
 Herstellerbetrieb, Importeur, Servicecenter  
[www.kontest.eu](http://www.kontest.eu) ☎ 05321-7569006



**KONTEST**  
 GLEITSCHIRMSERVICE



zu jedem Check gibt es ein Gratis T-Shirt!



V.l.n.r.: Edgar Kaufhold, bisheriger 1. Vorsitzender, Heinz Droste, 2. Vorsitzender, Oliver Zoll, neuer 1. Vorsitzender

Gleitsegel Club Albatros

## Neuer Albatros an der Vereinsspitze

In diesem Jahr fand die diesjährige Jahreshauptversammlung des Gleitsegel Clubs Albatros statt. Der wichtigste Tagesordnungspunkt war die anstehende Neuwahl. Eigentlich nichts Besonderes, hätte nicht der langjährige Präsident sein Amt zur Verfügung gestellt. Nach 11 Jahren an der Spitze der Nilkheimer Gleitschirmflieger sei es Zeit für eine Verjüngung, so Edgar Kaufhold in seiner Abschiedsrede. In seiner Amtszeit und maßgeblich durch seine Initiative wurden neue Schleppgelände genehmigt und das Projekt Elektrowinde vorangetrieben. Als Windenfahrer und Prüfer für Schleppwinden war Edgar Kaufhold über die Verbandsarbeit hinaus viele Jahre als technischer Experte gefragt und geschätzt. Als Dank wurde er zum Ehrenvorstand ernannt. Roland Völker, einer der Gründer des Vereins, wurde einstimmig zum Ehrenmitglied gewählt. Den 1. Vorsitz des Vereins übernimmt nun Oliver Zoll. Er hat sich vor allem die Themen Digitalisierung, neue Schleppwinden und die Verjüngung der Vereinsstruktur auf die Fahnen geschrieben. Bei den übrigen Ämtern gab es keine Überraschungen, denn alle Amtsinhaber stellten sich wieder zur Wahl und erhielten das Vertrauen der Anwesenden: 2. Vorsitzender Heinz Droste, Schriftführer Erik Römhild und Schatzmeister Reiner Steinhauer. In den Beirat wurden Sandra Rus, Uwe Häcker, Stefan Englert, Andreas Hofmann, Klaus Gehrig und erstmals Andreas Werner gewählt.

**Andreas Werner**

[www.albatros-gsc.de](http://www.albatros-gsc.de)

---

DHVMagazin 249 | Genussfliegen am Gardasee, S.22 ff.

Ein Hinweis zum Landeplatz in Prada. In Sommermonaten ist der LP vor 18 Uhr sehr anspruchsvoll, auch danach ist höchste Aufmerksamkeit geboten. Daher ist dieser LP eher in den Wintermonaten zu empfehlen.

**Die Redaktion**



Hochfellnflieger Bergen

## Wieder in der Luft!

*Vor kurzem besuchte ich – aus Niedersachsen kommend – anlässlich eines Erinnerungstreffens meine jüngeren Flugfreunde im Chiemgau. Als Gleitschirmflieger im Ruhestand sehnte ich mich in alte Zeiten zurück und wollte mir die Flugkünste der Einheimischen vom Berg aus anschauen.*

*Ich fuhr mit meinem Flugfreund Joga sowie einem einheimischen Piloten in der Gondel auf den Hochfelln im Chiemgau. Der für mich fremde Flieger entpuppte sich als Pele Faßbender, ein lizenzierter DHV- und geprüfter Tandempilot aus der Gegend, der bereits seit über 20 Jahren Passagieren mit seinen Flügen Freude in der Bergwelt bereitet. Völlig perplex und überwältigt war ich, als er mir mitteilte, dass mein Freund ihn an seinem freien Tag gebeten hatte, mit mir Tandem zu fliegen. Trotz eines perfekten Starts war ich enorm aufgeregt, aber nach den ersten geflogenen Metern beruhigte sich mein Puls, so konnte ich das weite Blickfeld genießen. Dieser Flug hat für mich als „Flachlandtiroler“ die größten Glücksgefühle ausgelöst. Erinnerungen an unvergessliche Flüge vor 20 oder 30 Jahren kamen auf.*

*Ganz der Profi, fragte Pele mich: „Na Hagen, willst Du Dich später mal im Film sehen?“ Was ich umgehend bejahte. Nach einigen von ihm aufgenommenen Sequenzen drückte er mir den Teleskopstab mit der Kamera in die Hand und so filmte ich selbst drauflos. Es folgten dann viele Filmaufnahmen und Bilder, die auch nach der sanften Landung in Bergen für schöne Erinnerungen an die Erlebnisse in der dritten Dimension sorgen werden.*

*Noch eine kleine Weile saß ich glücklich im Gurtzeug auf dem Rasen und vergoss einige Freudentränen. Ich danke in erster Linie dem Tandemprofi Pele Faßbender und meinem Freund Joga, der dieses fliegerische Abenteuer für mich als 79-Jährigen organisiert hat.*

**Hagen Mukerjee**

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

Ein Herbstflug bei Greifenburg:  
Die nutzbaren Thermiken kommen hier aus den bewaldeten Süd bis Südwest-Flanken.



# Die Sache mit dem Sonnenstand

Im Herbst steht die Sonne in Mitteleuropa nur halb so hoch wie im Sommer. Das gilt es bei der Geländewahl zu berücksichtigen.

TEXT UND BILDER: LUCIAN HAAS

**D**ie Erde ist eine sich drehende Kugel, deren Erdachse schräg steht. Deshalb ändert sich der Einstrahlwinkel der Sonne sowohl im Tages- wie im Jahresverlauf.

Nehmen wir als Beispiel das Stubaital. Während dort die Sonne zur Sommersonnenwende (21. Juni) am Mittag in einem Winkel von rund 66 Grad hoch am Himmel steht, erreicht sie Mitte Oktober nur noch 33 Grad. Zur Wintersonnenwende (21. Dezember) werden es am Tiefpunkt nur knapp 20 Grad sein.

Interessant sind solche Betrachtungen für die Thermikentwicklung. Denn lässt man den Einfluss des Untergrunds (Farbe / Feuchtigkeit) einmal außer Acht, dann entsteht Thermik dort am besten, wo die Sonne mit einem Winkel von 90 Grad senkrecht auf den Untergrund fällt. Die Einstrahlenergie pro Fläche ist dort am höchsten.

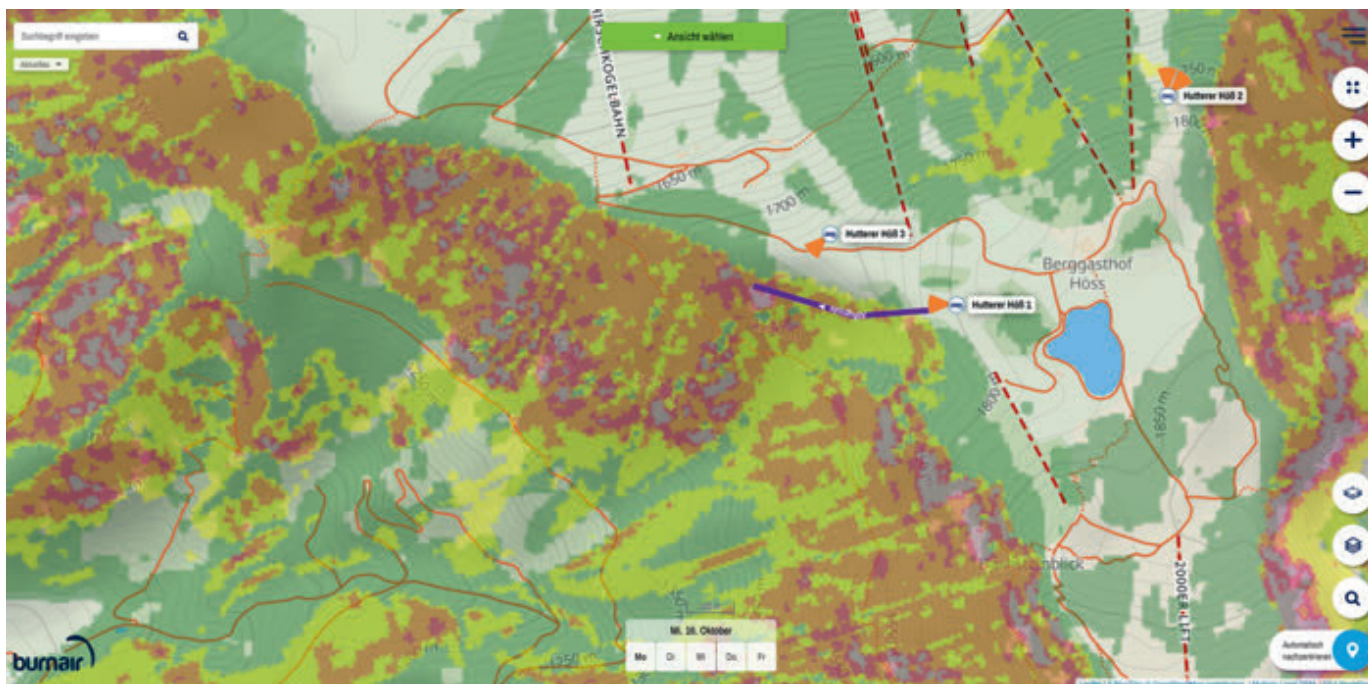
Zur Sommersonnenwende werden mittags im Stubaital also Berghänge, die eine Neigung von etwa 25 Grad besitzen, am stärk-

ten beschienen. Im Herbst sind es dann Hänge, deren Neigung bereits etwa 60 Grad beträgt. Und zur Wintersonnenwende wären es schon ziemlich steile südliche Wände (>70° Neigung), die am Mittag ideal zur Sonne stehen.

Solche Zusammenhänge sollte man bei der Geländewahl berücksichtigen, wenn man auch im Herbst noch thermisch fliegen möchte. Denn manche Spots, die im Sommer prächtig funktionieren, liefern im Herbst nur noch wenig nutzbares Steigen – weil die Sonne nicht mehr optimal darauf fällt.

## Bewaldete Flanken ideal

In den Jahreszeiten mit tief stehender Sonne wird man vor allem an steileren Flanken noch gute Thermik finden. Die Dolomiten sind ein gutes Beispiel dafür. Es gilt aber eine Einschränkung: Je steiler das Gelände, desto schwerer fällt es der Luft, darüber ein dickeres



Die Burnair-Karte mit eingeschaltetem „Baumbestand“ und „Hangneigungsklassen“ zeigt für den Startplatz Hutterer Höf in Hinterstoder, warum dort im Herbst noch sehr gut thermisch geflogen werden kann. Nach dem Start für die Abflugroute direkt an die steile, bewaldete Südflanke.

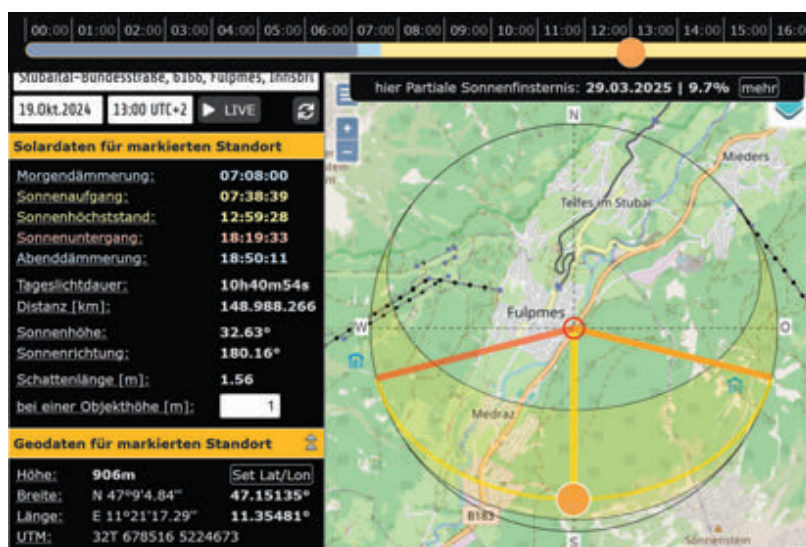
Warmluftpolster auszubilden. An einer fast senkrechten Wand kriecht die Warmluft schnell empor wie an einem Kerzendocht. Sie löst sich bereits vom Untergrund, noch bevor sie einen wirklich großen Temperaturvorsprung zur Umgebungsluft erreicht hat. Solche Thermiken sind dann in der Regel schwach, vor allem aber eng begrenzt, weil auch das Volumen der erhitzten Luft vergleichsweise klein bleibt.

Der Trick ist hier, den Kompromiss zu finden – und der heißt: Waldflächen auf mittelsteilen Hängen. In Wäldern stehen die Bäume senkrecht und bieten damit eine gute Heizfläche für die Sonne. Gerade jetzt im Herbst, wenn die Bäume das Wasser aus dem Laub ziehen und oberflächlich abtrocknen, kann sich um Bäume herum ein schönes Warmluftpolster bilden. Ein mittelsteiler Hang darunter bewirkt wiederum, dass die Warmluft nicht gleich nach oben verpufft, sondern zwischen den Bäumen langsam den Hang hinaufkriechen kann. Selbst in den Dolomiten sind es im Herbst die Hänge unterhalb der steilen Felswände, die das Gros des Thermikvolumens liefern. Die Felsen dienen den Bärten nur als Leitplanke.

Manche bewaldeten Hänge werden gerade im Herbst ihre thermische Höchstleistung vollbringen! Allerdings sollten die Hänge idealerweise auch nach Süden oder Südwesten ausgerichtet sein, um im Tagesverlauf eine ausreichend lange Aufheizzeit zu garantieren.

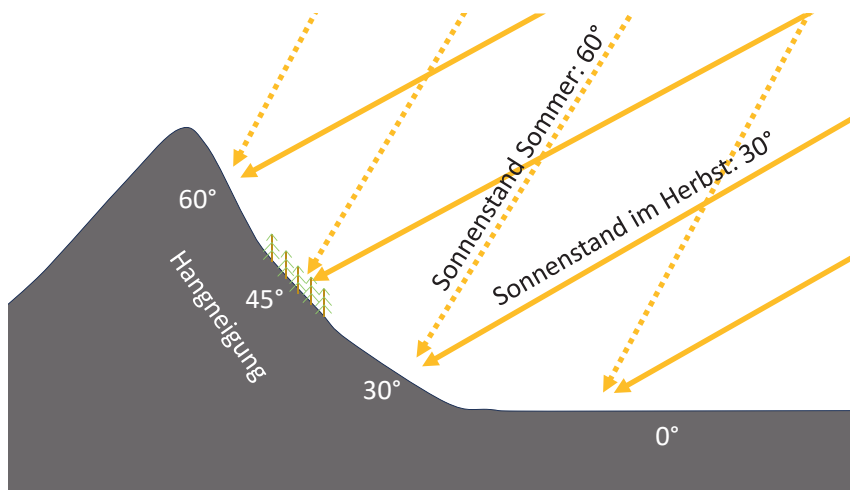
### Aufheizzeit beachten

Im Sommer kann man durchaus an reinen Osthängen am Morgen Thermik finden. Nehmen wir noch einmal das Stubaital als Beispiel. Dort geht die Sonne im Sommer (21. Juni) sogar im



Mittags steht die Sonne im Stubai-Tal Mitte Oktober genau im Süden, erreicht aber nur noch eine Höhe von knapp 33 Grad über dem Horizont.

Im Herbst werden steilere Hangbereiche von der Sonne besser aufgeheizt. Ideal sind mittelsteile, bewaldete Südflanken.



Nordosten auf und steht erst gegen 9 Uhr, also rund 3,5 Stunden nach Sonnenaufgang, genau im Osten.

Wollte man der Sonne im Oktober die gleiche Vorheizzeit (3,5 h) an einem Hang zugestehen, dann dürfte man erst um 11 Uhr an einem Südost-Hang starten. Ende Dezember wäre es fast schon 12 Uhr mittags, bevor man sich nach 3,5 Stunden Sonneneinstrahlung an einem Südhang in die Luft schwingen kann (Hinweis: Bei den hier angegebenen Zeiten ist Sommer- und Winterzeit berücksichtigt!).

Für das Thermikfliegen im Herbst sollte man deshalb nach Geländen Ausschau halten, die zum einen möglichst hoch liegen, um bestenfalls über den in dieser Jahreszeit typischen Inversionen starten zu können. Zum anderen sind leicht erreichbare südlich ausgerichtete Flanken, die relativ steil und bewaldet sind, ein idealer Ort, um den Thermikeinstieg zu suchen.

Ganz anders sieht es aus, wenn man im Oktober/November zum Beispiel in Brasilien fliegen geht. Dort steht die Äquator-Sonne in dieser Jahreszeit am Mittag fast senkrecht am Himmel. Entsprechend heizt sich dort das Flachland deutlich besser auf als die Flanken der Hügel. Man muss seine Strategien zur Thermiksuche anpassen.

Tipp: Wer sich ein wenig mehr mit dem Sonnenstand im Tages- und Jahresverlauf beschäftigen will, dem sei die Internetseite [www.sonnenverlauf.de](http://www.sonnenverlauf.de) empfohlen. Dort kann man seinen Standort auf einer Karte frei verschieben und sich die verschiedensten Variablen wie Sonnenauf- und -untergang, Sonnenstand etc. für frei wählbare Zeiten und Daten anzeigen lassen. ◀

### Auf der Suche nach Steilhängen



[www.openslopemap.org/karte](http://www.openslopemap.org/karte)

Wer für den Herbst nach thermischen Fluggebieten sucht, sollte hohe Startplätze wählen und die Geländestruktur im Auge haben. Es gilt, nach relativ steilen Südflanken Ausschau halten, die am besten bis zu einer klaren Abrisskante (Geländestufe/-knick) bewaldet sind. Das kann man auch zu Hause am Rechner tun. Ideal sind dafür Webseiten, die Karten mit einem Overlay zur Neigung des Geländes bieten. Ein kostenfreies Beispiel hierfür ist Openslopemap.



<https://burnair.cloud>

Abonnenten der Burnair-Map können in der Kartendarstellung die Overlays „Baumbestand“ und „Hangneigungsklassen“ aktivieren. Hier sind die Hangbereiche thermisch interessant, die über größere Bereiche gelb-orange eingefärbt, bewaldet und südlich bis südwestlich ausgerichtet sind.



<https://thermal.kk7.ch/>

Hilfreich können auch die Thermikkarten von KK7 sein. Dort setzt man den Zeitfilter auf Oktober und Mittags. Nun kann man sich die errechneten „Thermikdruckkarten“ (Thermals) oder die aus Fluganalysen ermittelten Hotspots anzeigen lassen. Vor allem bei den Hotspots ist gut zu erkennen, dass die besten im Herbst typischerweise am oberen Ende von bewaldeten Südhängen sitzen.



#### DER AUTOR

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

SICHERHEIT LEICHT VERPACKT

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



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



ALPIN SUPERLIGHT  
FÜR DEINE SICHEREN GLÜCKSMOMENTE

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



MIDDLE-B HIGHLIGHT  
FÜR DEIN SICHERES WEITERKOMMEN

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



SAFE FUN

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





## Etwas Statistik

Die Zugriffszahlen auf den DHV-XC sind immer wieder sehr bemerkenswert, das waren in der Saison 2023/2024 mit 802.030 Besuchen 3.404.928 Seitenaufrufe. Zu den 27 Wertungen mit 10 Deutschen Meistertiteln werden derzeit 71 Regional- und Vereinswertungen und einige internationale Wertungen mit teilweise eigenen Aufgabenfaktoren im DHV-XC veranstaltet. Das Einrichten einer solchen Wertung ist für DHV-Mitgliedsvereine kostenlos und kann einfach per Mail (wichtig hier ein Ansprechpartner samt E-Mail-Adresse sowie eine veröffentlichte Ausschreibung) beantragt werden: [auswerter@xc.dhv.de](mailto:auswerter@xc.dhv.de).

Trotz einer in Mitteleuropa wetterbedingt schwierigen, weil überdurchschnittlich nassen Saison, wurden natürlich wieder viele Flüge jenseits der 100 km eingereicht. Mit dem Gleitschirm wurden 1.154 Flüge über 100 km absolviert, 103 über 200 km und 2 über 300 km. Bei den Drachen waren es 228 Flüge über 100 km und 11 über 200 km. Im Vergleich zur vorherigen Saison fehlen allerdings die ganz weiten Flüge über 300 km fast zur Gänze (nur zwei Flüge in Brasilien gingen über 309 bzw. 330 km).

Der punktstärkste Flug in der Deutschen Streckenflugmeisterschaft ist bei den Gleitschirmen ein FAI-Dreieck, geflogen am 26.05.24 von Ramona Eckert, gestartet am Löffelstein mit 257,8 km und 515,64 Punkten, dazu später mehr. Bei den Drachen fliegt Markus Baisch am 11.05.24 von Kössen aus in 7 Stunden 10 Minuten ein FAI-Dreieck mit 267,1 km und 534,19 Punkten, das ist sowohl in der Deutschen Streckenflugmeisterschaft als auch im DHV-XC der beste HG-Flug der Saison. Der punktstärkste im DHV-XC eingereichte Flug bei den Gleitschirmen ist ein FAI-Dreieck am 11.05.24 von Alexander Robé vom Stoderzinken aus mit 281,9 Kilometern und 563,75 Punkten.

## Deutsche Streckenflugmeisterschaft

In diesem Artikel findet ihr eine Zusammenfassung aller Wertungen und die Ergebnislisten der Saison 2023/2024 mit den Plätzen 1-10. Wer genauere Details sucht: <https://de.dhv-xc.de/flights> - einfach über den Filter die Saison 2023/2024 auswählen. Die neue Saison 2024/2025 hat wie immer am 16. September schon wieder begonnen.

Es werden für die Saison 2023/2024 in 10 Klassen Deutsche Meistertitel für Gleitschirme und Drachen unter 4.319 Teilnehmern mit 107.066 gewerteten Flügen vergeben.

Und um es gleich vorwegzunehmen, dieses Jahr gibt es ein Novum in der Gleitschirmwertung. Zum ersten Mal seit Bestehen der Streckenflugmeisterschaft gelingt einer Frau der Sieg in der Wertung „Gleitschirm Gesamt“. Ramona Eckert holt sich in der GS-Damenwertung unter 291 Teilnehmerinnen den Titel „Deutsche Meisterin“, sichert sich den 1. Platz in der GS-Performanceklasse (430 Teilnehmer) und damit auch den Deutschen Meistertitel in der Gleitschirm-Gesamtwertung mit 3.261 Teilneh-

## PARA-SERVICE

2-Jahres-Checks

Reparaturen

Retter packen

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



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

WOLFGANG MARXT  
Aiblinger Straße 52  
83075 Bad Feilnbach



© MARKUS BAISCH

mern. Glückwunsch zu dieser herausragenden Leistung.

Dietmar Siglbauer siegt in der Standardklasse (2.485 Teilnehmer) und Ulrich Scheller in der Sportklasse (783 Teilnehmer). Stefan Lauth hat sich jetzt endgültig den Status als Seriensieger und -meister in der Tandemwertung (195 Teilnehmer) gesichert. Deutscher Meister in der Flachlandmeisterschaft der Gleitschirme (2.094 Teilnehmer) wird Peter Hilger.

Bei den Drachenfliegern wird Roland Wöhrle Deutscher Meister im Streckenfliegen in der Flexiblen Klasse (183 Teilnehmer). Jochen Zeyher sichert sich bei den Starrflüglern (93 Teilnehmer) zum vierten Mal in Folge erneut den Titel. Bei den HG-Damen (18 Teilnehmerinnen) holt sich Corinna Schwiengershausen den Titel Deutsche Meisterin. Der Sieg in der Deutschen Flachlandmeisterschaft HG (195 Teilnehmer) geht zum dritten Mal hintereinander erneut an Roland Wöhrle, er steht auch in der neuen HG-Sprintwertung ganz vorne.

Neben den Wertungen mit dem Titel Deutscher Meister/Deutsche Meisterin gibt es noch einige ohne offiziellen Titel. In der Newcomerwertung messen sich die Piloten, die zum ersten Mal in der laufenden und in der vorherigen Saison an einem Online-XC-Wettbewerb teilnahmen. Sieger bei den Gleitschirmen (499 Teilnehmer) ist David Hermann, bei den Drachen (9 Teilnehmer) Timofej Gießler. In der Juniorwertung finden sich die Piloten, die bis zum Ende des Wettbewerbes maximal

28 Jahre alt sind. Es gewinnt bei den Gleitschirmen unter 161 Teilnehmern wieder Christian Schugg. Bester Junior bei den Drachen ist unter 4 Teilnehmern, wie schon in den vergangenen Jahren, David Baumgartner.

Im Deutschlandpokal für Gleitschirme werden, ein Unterschied zur Flachlandwertung, die 6 besten Flüge eines Piloten gewertet, die in Deutschland gestartet sein müssen. Peter Hilger steht unter 2.733 Teilnehmern auf dem 1. Platz. Der Fun Cup ist ein Wettbewerb für Piloten mit Einsteigerschirmen (LTF 1/A) und Turmdrachen, die nicht auf Strecke gehen. Die Flugstunden aller Flüge eines Piloten werden zusammengezählt. Sieger bei den Schirmen (178 Teilnehmer) wird Werner Röhrmann und bei den Drachen (110 Teilnehmer) Timo Andree. In der Klasse der Turmdrachen (110 Teilnehmer) steht mit Aline Dobrovsky das erste Mal eine Frau ganz vorne. Und in der Klasse der Einfachsegler kann sich unter 21 Teilnehmern Christian Bauer den 1. Platz sichern.

Auffallend, die Punktzahlen auf den vorderen Plätzen sind durchwegs niedriger als in der letzten Wertungssaison, das ist sicher den nicht optimalen und unbeständigen/nassen Wetterbedingungen der Saison geschuldet.

Außerdem gibt es einige Wertungen, in denen die Teamleistung eines Vereins zählt. Das ist einmal traditionell die Deutsche Vereinswertung, hier punkten die drei besten Piloten eines Vereines mit ihren drei punktstärksten Flügen. Die Gleit-

## FLYMASTER LIVEDS

www.flymaster.de



PARTNER  
Red Bull  
Xcel  
PARAGLIDING  
WORLD CUP

schirmwertung mit 206 teilnehmenden Vereinen gewinnt der bodenlos e.V. mit den Piloten Dmitry Balabanov, Georg Bube und Ulrich Scheller. In der Drachenwertung mit 62 Vereinen sichert sich der Wolkenkratzer e.V. mit den Piloten Markus Baisch, Christian Kamm und Tina Weikard den 1. Platz. In der Vereinswertung finden sich auch regelmäßig wiederkehrend die Piloten, die in ihren Vereinen die Leistungsträger sind. Im Gegensatz dazu können in der Bundesliga, unterteilt in die 1. und die 2. Liga, Piloten für ihren Verein punkten, die sonst nicht auf den vorderen Plätzen der Ranglisten zu finden sind. Gewertet werden vom 01. März bis zum 15. September die zusammen gerechneten Streckenkilometer, nicht die Punkte, der 3 weitesten Flüge eines Vereins, geflogen an den Wochenenden von unterschiedlichen Piloten. Die 5 letztplatzierten Vereine in der 1. Liga steigen ab, die 5 bestplatzierten Vereine der 2. Liga steigen auf.

Die 1. Bundesliga gewinnt bei den Schirmen nach 2020/2021, 2021/2022 und 2022/2023 mit beeindruckender Konstanz wieder der Verein bodenlos e.V., bei den Drachen der Ortenauer Drachen- und Gleitschirmflieger e.V.. Die 2. Bundesliga entscheidet bei den Schirmen der Drachen- und Gleitschirmverein Baiersbronn e.V. für sich, bei den Drachen platziert sich der Drachen-

fliegerclub Hammelburg e.V. ganz vorne. 176 Vereine waren in der Gleitschirmwertung und 47 Vereine in der Drachenwertung in beiden Ligen zusammen vertreten. Die Aufsteiger von der 2. in die 1. Liga sind in den Ergebnislisten der 2. Bundesliga auf den Plätzen 1-5 zu finden.

Wir gratulieren allen Siegern und Platzierten sehr herzlich zu ihren Erfolgen. Alle Pilotinnen und Piloten sind eingeladen zum diesjährigen Sportlertag 2024 am 01.12. in der Stadthalle Gunzenhausen, Isle-Platz 1, 91710 Gunzenhausen. Neben der Vergabe der Pokale und Preise gibt es wieder einen interessanten Vortrag, lasst euch überraschen.

### Neuerungen

Es wird zum Ende 2024 zwei wesentliche Neuerungen geben. Zu einen ein sogenanntes „Notification Center“. Damit werden neben dem persönlichen Login (Vorname's XC) in einer Statuszeile Informationen symbolhaft und farblich gewichtet angezeigt, die eine Aktion des Piloten erforderlich machen. Das kann z.B. die Benachrichtigung zu neuen Kommentaren sein, aber auch die Info, dass mit einem hochgeladenen Flug etwas nicht stimmt (z.B. ein Luftraumkommentar erforderlich ist) oder dass noch ein Flug in

„Meine Fluguploads“ liegt. Mit einem Klick auf das entsprechende Icon öffnet sich dann eine Seite mit weiteren Detailinformationen und Links.

Außerdem wird es mit „Private Flüge“ die Möglichkeit geben, Flüge hochzuladen, die nur für den Piloten selbst sichtbar sind (in den Fluglisten und unter „Meine Flüge“), also im Grunde die oft gewünschte Flugbuchfunktion. In diesen Bereich müssen dann auch alle Flüge verschoben werden, die derzeit noch in „Meine Fluguploads“ liegen – das sind derzeit etwa 32.000 Flüge. Der Uploadbereich ist nicht dazu gedacht, ein persönliches Flugbuch zu führen, sondern eine Durchgangsstation für Flüge, die hochgeladen werden sollen. Es wird also jeder Pilot, der im Uploadbereich Flüge hat, in der nächsten Zeit eine E-Mail bekommen, dass soundsolange Zeit ist, Flüge zu bearbeiten, zu veröffentlichen oder als privat hochzuladen, bevor diese gelöscht werden. Alle Daten werden nach Löschung dann noch einige Monate in einem Papierkorb (zu finden im persönlichen Loginbereich) landen, aus dem man igc-Dateien und Fotos noch herunterladen kann, bevor diese Inhalte dann ohne weitere Mitteilung automatisch und unwiederbringlich gelöscht werden. Auch Flüge, die aus verschiedenen Gründen gar nicht veröffentlicht werden können (z.B.,

ANZEIGE



**Prüfprotokoll**

**Alles in Ordnung.**

**TURNPOINT** .de  
paraglider competence

**Ich habe Deinen Schirm gecheckt.**

*Es ist alles ok! Bitte beachte auch das beigefügte detaillierte Prüfprotokoll, dem Du alle wichtigen Details aus dem Prüfprozess entnehmen kannst.*

*Ich wünsche Dir schöne und sichere Flüge!*

Unterschrift *A. Rauh*

**Anselm Rauh | info@turnpoint.de**

DHV-Gleitschirmlehrer  
Skyperformance-Trainer  
DHV-Prüfungsrat  
Testpilot Air Turquoise

prüft Deine Ausrüstung bei **turnpoint.de**  
Tel. 0 80 36 - 9 08 82 61

Büro Montana

weil die igc-Datei fehlerhaft ist oder unplausible Daten enthalten sind), landen hier.

Zukünftig werden Flüge im Uploadbereich in kürzeren und regelmäßigen Zeitabständen automatisch wie oben beschrieben behandelt werden (Ankündigung der Löschung per E-Mail und Verschieben von Flügen in den Papierkorb nach 3 - 4 Wochen). Nach Einführung dieser Neuerungen wird es im Rahmen der Serie der XC-Bedienungsanleitungen einen entsprechenden Artikel dazu im DHVmagazin geben.

### DHV-XC Bedienung

Um die vielen Möglichkeiten, die genaue Bedienung und Nutzung des neuen DHV-XC nachlesen zu können, gibt es in den DHV-Magazinen quasi als Nachschlagewerk eine Artikelserie. Es beginnt mit dem DHV-Info Nr. 237, Seite 68 - 71 - Personalisierung. Dann

folgt DHV-Info Nr. 238, Seite 50 - 54 - Flüge einreichen. Es geht weiter mit dem DHV-Info 239, Seite 50 - 53 - Login und Mein XC. Im DHV-Magazin Nr. 240 wird ab Seite 74 der Umgang mit dem Filter beschrieben. Und im DHV-Magazin Nr. 241 werden ab Seite 70 die Wertungen erklärt. Im DHV-Magazin Nr. 242 geht es ab Seite 64 um Statistik. Im DHV-Magazin Nr. 243 werden die häufigsten Probleme und deren Lösungen erläutert. Im DHVmagazin 247 sind ab Seite 78 neue Anpassungen im DHV-XC zu finden. Viele Anleitungen und alle Antworten auf häufig gestellte Fragen sind aber auch auf den FAQ-Seiten des DHV-XC beschrieben: <https://de.dhv-xc.de/info/faq>.

Unser Dank geht an dieser Stelle wieder an alle unsere Piloten, die sorgfältig auf die Einhaltung aller luftrechtlicher Bestimmungen achten. Wir beobachten eine verschwindend

geringe Anzahl von Luftraumverstößen, diese sind meistens nicht aus Nachlässigkeit oder absichtlich passiert, sondern fast immer einer Fehlinterpretation der Höhenmessung und -darstellung geschuldet.

Dazu bitte diese DHV-XC FAQ „Luftraumverletzungen“ lesen:

<https://de.dhv-xc.de/info/faq#faq-61>

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

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

ANZEIGE

  
BRUCE GOLDSMITH DESIGN

*Born to  
Perform*



## DEUTSCHE MEISTERSCHAFT

### Gleitschirm Gesamtwertung | 3.259 Teilnehmer



Deutsche Meisterin  
Ramona Eckert

1	<b>Ramona Eckert</b>	Ozone Zeno 2	1379,25
2	Christian Schugg	Ozone Enzo 3	1372,18
3	Dmitry Balabanov	Niviuk Peak 6	1233,12
4	Georg Bube	Ozone Enzo 3	1220,96
5	Ulrich Scheller	UP Trango X	1206,62
6	Bastian Herold	Ozone Zeno 2	1196,01
7	Dietmar Siglbauer	Swing Stellar RS	1191,58
8	Peter Hilger	UP Trango X	1165,68
9	Oliver Teubert	Niviuk Peak 6	1137,90
10	Johannes Schatz	Ozone Enzo 3	1074,42

### Gleitschirm Standard Klasse | 2.484 Teilnehmer



Deutscher Meister  
Dietmar Siglbauer

1	<b>Dietmar Siglbauer</b>	Swing Stellar RS	1191,58
2	Eberhard Linckh	Swing Nyoos 2 RS	874,88
3	Achim Warbruck	Niviuk Ikuma 3	831,01
4	Julius Wellhausen	Niviuk Ikuma 2	828,56
5	Stefan Lauth	Nova Mentor 7 light	812,92
6	Johannes Jakobi	Nova Mentor 6	789,45
7	Simon Schelle	PHI Maestro 2 light	719,30
8	Daniel Reiß	Nova Mentor 5	693,62
9	Karin Schugg	Ozone Swift 6	643,54
10	Moritz Matschoss	Ozone Rush 6	620,10

### Gleitschirm Sport Klasse | 783 Teilnehmer



Deutscher Meister  
Ulrich Scheller

1	<b>Ulrich Scheller</b>	UP Trango X	1206,62
2	Peter Hilger	UP Tango X	1165,68
3	Werner Schütz	Niviuk Arktik R	1043,81
4	Tim Huber	Swing Libra RS	994,23
5	Adrian Gebhart	Ozone Photon	981,77
6	Daniel Reiß	Nova Codex	936,41
7	Matthias Gulke	Ozone Photon	873,22
8	Raul Amirpour	Ozone Delta 4	828,66
9	René Mertens	Flow Fusion	787,06
10	Jörg Adelsberger	Ozone Photon	756,51

### Gleitschirm Damenwertung | 291 Teilnehmerinnen



Deutsche Meisterin  
Ramona Eckert

1	<b>Ramona Eckert</b>	Ozone Zeno 2	1379,25
2	Brigitte Kurbel	Ozone Zeno 2	1004,59
3	Karin Schugg	Ozone Swift 6	643,54
4	Kathrin Skobijn	Ozone Photon	569,80
5	Evke-Laura Janßen	Ozone Delta 4	547,70
6	Anne Rüger	Ozone Swift 6	542,52
7	Nadya Petz	Niviuk Arktik R	488,85
8	Astrid Deißler	Skywalk Mint	484,71
9	Nora Martiny	Ozone Zeno 2	482,78
10	Valerie Schubert	Skywalk Cumeo 2	478,64

### Gleitschirm Tandemwertung | 194 Teilnehmer



Deutscher Meister  
Stefan Lauth

1	<b>Stefan Lauth</b>	Nova Bion 2	624,72
2	Michael Boos	Gin Fuse 4	387,51
3	Hartmut Anding	Gin Fuse 3	372,71
4	Dietmar Schapp	Gin Fuse 3	239,61
5	Markus Schapler	BGD Dual 2	191,05
6	Oliver Stoll	Advance BiBeta 6	190,63
7	Uwe Repp	Niviuk Takoo 5	186,93
8	Holger Braun	Flow Panorama	186,03
9	Peter Jeskulke	Sup Air S' Sora	164,59
10	Dominik Binner	UP K2 4	162,81

### Deutsche Flachland Wertung GS | 2.094 Teilnehmer



Deutscher Meister  
Peter Hilger

1	<b>Peter Hilger</b>	UP Trango X	1165,68
2	Johannes Schatz	Ozone Enzo 3	1074,42
3	Michael Schmidt	Ozone Zeno 2	1049,14
4	Karl Bauer	Ozone Zeno 2	1035,23
5	Wilhelm Schaeper	UP Meru 2	981,73
6	Georg Rauscher	Ozone Zeno	896,43
7	David Hermann	Niviuk Peak 6	890,51
8	Andreas Lieder	Ozone Zeolite GT	865,00
9	Wolfgang Freund	Skywalk X-Alps 5	859,65
10	Markus Seidl	Ozone Zeno 2	853,01

### Drachen Flexibel | 183 Teilnehmer



Deutscher Meister  
Roland Wöhrle

1	<b>Roland Wöhrle</b>	Moyes RX 3,5	982,23
2	Markus Ebenfeld	Icaro 2000 Laminar Zero 9	702,72
3	C. Schwiegershausen	Moyes Litespeed RX PRO	622,69
4	Aline Dobrovsky	WillsWing Sport 3	571,49
5	Oliver Salewski	Icaro 2000 Laminar 13,2	569,93
6	Timo Andree	Bautek Fizz	557,27
7	Florian Kern	Aeros Combat C 12,4	552,81
8	Johannes Frank	WillsWing T2C 144	502,55
9	Klaus Willmann	Moyes Litespeed RX4	477,36
10	Markus Kirchner	Moyes Litespeed RX PRO	463,93

### Drachen Damen | 18 Teilnehmerinnen



Deutsche Meisterin  
Corinna Schwiegershausen

1	<b>C. Schwiegershausen</b>	Moyes Litespeed RX PRO	622,70
2	Aline Dobrovsky	WillsWing Sport 3	571,49
3	Tina Weikard	AIR Atos CS	518,04
4	Claudia Franken	Bautek Fizz	212,64
5	Katharina Dressel	Moyes Litespeed RX 3	182,48
6	Susanne Schönecker	AIR Atos VRS light	174,12
7	Janina Drews	Icaro 2000 Orbiter	132,91
8	Midori Onuki	Icaro 2000 Orbiter	126,85
9	Astrid Roski	Bautek Sunrise	91,50
10	Lea Schumacher	Icaro 2000 Orbiter	80,28

### Drachen Starr | 93 Teilnehmer



Deutscher Meister  
Jochen Zeyher

1	<b>Jochen Zeyher</b>	AIR Atos VR	1159,28
2	Reinhard Pöppel	AIR Atos VR	1081,81
3	Markus Baisch	AIR Atos VRS	976,67
4	Bertold Meier	AIR Atos VR	975,28
5	Alfred Mayer	AIR Atos VRQ	866,66
6	Christian Kamm	AIR Atos VQ Race	863,10
7	Karl Maillinger	AIR Atos VQ Race	765,82
8	Marcus Andries	FlightDesign Axxess	753,35
9	Gernot Bächle	AIR Atos VQ Race	722,75
10	Alfred Aigner	AIR Atos VR	716,84

### Deutsche Flachland Wertung HG | 180 Teilnehmer



Deutscher Meister  
Roland Wöhrle

1	<b>Roland Wöhrle</b>	Moyes RX 3.5	982,23
2	Reinhard Pöppel	AIR Atos VR	973,63
3	Jochen Zeyher	AIR Atos VR	854,93
4	Bertold Meier	AIR Atos VR	714,66
5	Karl Maillinger	AIR Atos VQ Race	689,23
6	Rafael Burri	AIR Atos VX	634,14
7	Jürgen Rüdinger	AIR Atos VR	621,68
8	Bernd Otterpohl	AIR Atos VR	588,80
9	Johannes Frank	WillsWing T2C	502,55
10	Knud Schäfer	AIR Atos C	501,88

## Gleitschirm Junioren | 161 Teilnehmer

1	Christian Schugg	Ozone Enzo 3	1372,18
2	Bastian Herold	Ozone Zeno 2	1196,01
3	Johannes Schatz	Ozone Enzo 3	1074,42
4	Moritz Gellermann	AirDesign Hero 2	829,57
5	Julius Wellhausen	Niviuk Ikuma 2	828,56
6	Felix von Mallinckrodt	Skywalk X-Alps 5	819,30
7	Daniel Eichmüller	Ozone Zeno 2	773,31
8	Johannes Marburger	Ozone Zeno	764,56
9	Niclas Gössele	Gin Boomerang 12	731,47
10	Simon Schelle	Nova Mentor 7 light	719,30

## Gleitschirm Newcomer | 498 Teilnehmer

1	David Hermann	Niviuk Peak 6	939,69
2	Alexander Belskiy	Ozone LM 7	906,67
3	Simon Schelle	Nova Mentor 7 light	719,30
4	Karin Schugg	Ozone Swift 6	643,54
5	Florian Bögelein	Ozone Zeolite GT	613,93
6	Max Naumann	Ozone Swift 6	549,30
7	Juan Pablo Steierl	Ozone Swift 6	547,95
8	Anne Rüger	Ozone Swift 6	542,52
9	Andreas Pfeiffer	Ozone Zeno 2	517,85
10	Astrid Deiffler	Skywalk Mint	484,71

## Gleitschirm Performance Klasse | 430 Teilnehmer

1	Ramona Eckert	Ozone Zeno 2	1379,25
2	Christian Schugg	Ozone Enzo 3	1372,18
3	Dmitry Balabanov	Niviuk Peak 6	1233,12
4	Georg Bube	Ozone Enzo 3	1220,96
5	Bastian Herold	Ozone Zeno 2	1196,01
6	Oliver Teubert	Niviuk Peak 6	1137,90
7	Johannes Schatz	Ozone Enzo 3	1074,42
8	Andreas Reisinger	Ozone Zeno 2	1069,24
9	Michael Schmidt	Ozone Zeno 2	1049,14
10	Karl Bauer	Ozone Zeno 2	1035,23

## Deutschlandpokal GS | 2.733 Teilnehmer

1	Peter Hilger	UP Trango X	2033,80
2	Johannes Schatz	Ozone Enzo 3	1888,31
3	Michael Schmidt	Ozone Zeno 2	1689,54
4	Wilhelm Schaeper	UP Meru 2	1651,81
5	Georg Rauscher	Ozone Zeno	1628,63
6	Karl Bauer	Ozone Zeno 2	1603,43
7	David Hermann	Niviuk Peak 6	1517,06
8	Andreas Lieder	Ozone Zeolite GT	1492,26
9	René Mertens	Flow Fusion	1476,96
10	Wolfgang Freund	Skywalk X-Alps 5	1395,99

## Drachen Junioren | 4 Teilnehmer

1	David Baumgartner	Aeros Combat C 12,7	257,05
2	Lea Schumacher	Icaro 2000 Orbiter	80,28
3	Lina Hedewig	Icaro 2000 Orbiter	7,05
4	Tobias Schlichting	Wills Wing T2C 144	6,50

## Drachen Newcomer | 9 Teilnehmer

1	Timofej Gießler	Icaro 2000 Orbiter 14	304,01
2	Johannes Heinzlmann	AIR Atos VQ	200,16
3	Thomas Möbius	Wills Wing Sport 3 155	170,33
4	Astrid Roski	Bautek Sunrise 13	91,50
5	Georg Rolapp	Bautek Kite	56,07
6	Patrick M. Vonwirth	WillsWing Sport 3 155	50,15
7	Peter Stephan	Bautek Zephir CX	41,28
8	Joachim Freres	AIR Atos VQ	34,80
9	Igor Karaskakovski	Aeros Fox 18	17,00

## Turmdrachen | 110 Teilnehmer

1	Aline Dobrovsky	WillsWing Sport 3 155	571,49
2	Timo Andree	Bautek Fizz	557,27
3	Udo Widmayer	Bautek Fizz	422,45
4	Thomas Goll	Moyes Gecko 14,4	356,05
5	Jacob Stierle	Bautek Fizz 14,2	355,15
6	Timofej Gießler	Icaro 2000 Orbiter 14	304,01
7	Konrad Lüders	WillsWing Sport 3 155	283,63
8	Jörg Mayer	Ikarus Spirit L 13,7	278,29
9	Carsten Friedrichs	Wills Wing U 160	278,17
10	Georg Schumacher	Icaro 2000 Alto L	270,34

ANZEIGE

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



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



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



Sicherheitstraining, Streckentraining, Technik, Refresher Kurse, Motorkurse

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



## Feelink

Isidora Romanj

T-shirts and more for original pilots



SCAN ME

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



### Fun Cup GS | 177 Teilnehmer

1	Werner Röhrmann	Swing	115:51 h
2	Bernd Krafft	Nova	92:34 h
3	Regina Zieglgänsberger	PHI	69:10 h
4	Arndt Becker	Advance	60:02 h
5	Alexander Jähner	Nova	57:35 h
6	Leon von Pigage	Nova	56:20 h
7	Sebastian Beger	Swing	54:51 h
8	Andreas Maciolek	PHI	53:32 h
9	Daniel Kees	Nova	43:11 h
10	Uwe Klein	Nova	38:43 h

### 1. Bundesliga GS | 18 teilnehmende Vereine

1	bodenlos e.V.	354,00
2	Drachen- und Gleitschirmclub Bayerwald e.V.	292,00
3	Ostallgäuer Gleitschirmflieger e.V.	264,00
4	Gleitschirmclub Ratisbona e.V.	242,00
5	Bergdohlen Brannenburg e.V.	223,00
6	Drachenfliegerclub Ingolstadt e.V.	221,00
7	Sauerlandair e.V.	209,00
8	Para-Air Augsburg West e.V.	201,00
9	Drachenfliegerclub Hohenneuffen e.V.	197,00
10	Ostrachtaler Gleitschirmflieger e.V.	197,00

### 2. Bundesliga GS | 158 teilnehmende Vereine

1	Drachen- und Gleitschirmverein Baiersbronn e.V.	Aufsteiger	833,00
2	Lenggrieser Gleitschirmflieger e.V.	Aufsteiger	760,00
3	Nordbayrische Drachenflieger e.V.	Aufsteiger	622,00
4	Drachen- und Gleitschirmfliegerclub Jena e.V.	Aufsteiger	585,00
5	Hängegleiter Club Region Blauen e.V.	Aufsteiger	561,00
6	1. Bamberger Gleitschirm Club e.V.		525,00
7	Elztalflieger e.V.		516,00
8	Gleitsegelclub Weser e.V.		502,00
9	GSC „Albatros“ Bad Reichenhall e.V.		474,00
10	Rhöner Drachen- u. Gleitschirmflieger Poppenhausen e.V.		461,00

### Vereinswertung Gleitschirm | 206 teilnehmende Vereine

1	bodenlos e.V.	3660,70
2	Gleitschirmclub Hochries-Samerberg e.V.	3404,83
3	Hochfelln-Flieger Bergen e.V.	3160,49
4	Drachen- u. Gleitschirmclub Bayerwald e.V.	2880,58
5	Ostrachtaler Gleitschirmflieger e.V.	2653,95
6	Drachenfliegerclub Ingolstadt e.V.	2506,28
7	Bergdohlen Brannenburg e.V.	2382,57
8	Sauerlandair e.V.	2327,65
9	Gleitschirmclub Ratisbona e.V.	2321,88
10	Drachen- u. Gleitschirmfliegerfreunde Berlin e.V.	2313,03

### Fun Cup HG | 110 Teilnehmer

1	Timo Andree	Bautek	124:28 h
2	Aline Dobrovsky	WillsWing	75:04 h
3	Winfried Oswald	Finsterwalder, Bautek	74:35 h
4	Toru Onuki	Icaro 2000	58:54 h
5	Konrad Lüders	WillsWing	50:33 h
6	Jörg Mayer	Ikarus	48:34 h
7	Carsten Muth	Moyes	44:02 h
8	Timofej Gießler	Icaro 2000, Condor	42:11 h
9	Udo Widmayer	Bautek, Seedwings	38:42 h
10	Ingo Schmid	Moyes	38:31 h

### 1. Bundesliga HG | 18 teilnehmende Vereine

1	Ortenauer Drachen- und Gleitschirmflieger e.V.	97,00
2	Wolkenkratzer e.V.	93,00
3	Drachen- u. Gleitschirmfliegerclub Südschwarzwald e.V.	84,00
4	Delta Club Bavaria Ruhpolding e.V.	72,00
5	TSV Seissen Drachenflieger e.V.	68,00
6	Drachenfliegerverein Spaichingen e.V.	63,00
7	Drachenfliegerclub Vulkaneifel e.V.	59,00
8	Luftsportvereinigung Greiling e.V.	59,00
9	Drachenfliegerverein Böisingen e.V.	54,00
10	Drachen- u. Gleitschirmfliegerfreunde Berlin e.V.	50,00

### 2. Bundesliga HG | 29 teilnehmende Vereine

1	Drachenfliegerclub Hammelburg e.V.	Aufsteiger	44,00
2	Bergdohlen Brannenburg e.V.	Aufsteiger	25,00
3	Mittag team e.V. Immenstadt	Aufsteiger	24,00
4	Delta-Club Wiehengebirge e.V.	Aufsteiger	22,00
5	Drachen- u. Gleitschirmclub Bayerwald e.V.	Aufsteiger	21,00
6	Flugsportfreunde „Ourewäller Iwweflieger“ e.V.		20,00
7	Drachenflieger-Club Trier e.V.		19,00
8	Bergsträßler Drachenflieger e.V.		19,00
9	Silent Wings Gleitschirmclub e.V.		19,00
10	Hängegleiter-Club „Einkorn Schwäbisch Hall“ e.V.		17,00

### Vereinswertung Drachen | 62 teilnehmende Vereine

1	Wolkenkratzer e.V.	2173,83
2	Drachenfliegerverein Böisingen e.V.	1933,83
3	Drachen- u. Gleitschirmfliegerclub Südschwarzwald e.V.	1888,21
4	Delta Club Bavaria Ruhpolding e.V.	1684,49
5	TSV Seissen Drachenflieger e.V.	1602,57
6	Drachenfliegerclub Vulkaneifel e.V.	1562,42
7	Ortenauer Drachen- und Gleitschirmflieger e.V.	1535,31
8	Drachenfliegerverein Blumberg-Immendingen e.V.	1428,91
9	Luftsportvereinigung Greiling e.V.	1398,04
10	Drachenfliegerclub Hochries-Samerberg e.V.	1310,14



#### DER AUTOR

Richard Brandt ist beim DHV verantwortlich für den XC.

# German Open 2024 in Kruševo

TEXT: TIM UNGEWITTER | FOTOS: RALF HEUBER

2024 war bis dato nicht das beste Jahr für die deutsche Liga. Der Staufencup, der Alpencup und die Austrian Open fielen aus, bei der Ostschweizer Gleitschirm Open kam nur ein einziger, gültiger Liga-Task zustande, geplant auf das ganze Jahr waren ursprünglich 31. Zum Glück wurde ein Wettbewerb in den Teil Europas gesetzt, wo das Wetter die Wochen zuvor schon die besten Flugbedingungen

geliefert hat, die die Locals seit Jahren erlebt haben: Die German Open in Nordmazedonien stand vor der Tür!

Wir verabschiedeten uns also vom durchwachsenen Wetter Memmingsens, voller Vorfreude auf die trockene Hitze Kruševos, und wir wurden keineswegs enttäuscht. Zwischen Albanien, Griechenland und Bulgarien gelegen erwarteten uns in Nordmazedonien jeden



Ligachef Ferdinand Vogel neuer Deutscher Meister und Gesamtsieger mit Freude am Start




Tag um die 35 Grad Celsius, 12 Sonnenstunden und saftige Thermiken! Meinen Freunden und mir, allesamt Newcomer in der Liga, stand die Vorfreude ins Gesicht geschrieben. Für uns war das der bisher hochkarätigste Wettbewerb, denn das Feld konnte sich sehen lassen: von 137 Piloten kamen 52 Deutsche, 19 Franzosen und viele weitere Toppiloten unter anderem aus Tschechien, Polen, China, der Slowakei, der Ukraine, Slowenien und Brasilien. Insgesamt ein Niveau vergleichbar mit PWCs!

Vom Flughafen Skopje wurden wir mit dem Shuttle abgeholt und die ersten Piloten versammelten sich im Headquarter im Montana Palace, einem prominent über dem überschaubaren Dörfchen Kruševo gelegenen Hotel, um einen Trainingstask zu fliegen. Dieser führte uns durch das ca. 20 km breite und bis zur griechischen Grenze 60 km lange Hochtal, in dem sich auch die kommenden 6 Wettbewerbstasks schlängeln werden.

Auf der Route des Trainingstask, auf der üblicherweise mäßiger Nordost-Talwind weht, lernten wir die das Tal und seine, im Vergleich zum gewohnten Alpenraum, doch sehr andere Art des Wettbewerb Fliegens kennen. Wer es nicht schon wusste, stellte schnell fest, dass im Flachland der Pulk in den meisten Fällen am schnellsten ist, da mit vielen Piloten Thermiken schneller gefunden und einfacher zentriert werden können und man auf sich allein gestellt ist, wenn man den Anschluss verliert. Daher lautete die Devise für die kommenden sechs Tage viel beobachten, was die anderen machen, brav mitschwimmen und Ausreißer gut bedenken!

Nach dem erfolgreichen Training und dem Er-



Ein Cobra Start par excellence, auch mit dem Hochleister zu meistern



Der unterschiedliche Startlauf, in Gelb Honorin Harmad, Nummer eins der Welttrangliste



Vorfrende und Spaß am Wettbewerb



Kurzweilige Startschlange

Andreas Malecki konzentriert am Start



öffnungsbriefing am Vortag führte uns der erste Wettkampf-Task über 95 Kilometer nach Süden. Sieben Wendepunkte bildeten eine optimierte Linie, die der Definition des Zick-zack-Fliegens gleicht. Umliegende Waldbrände sorgten für erschwerte Sicht auf lange Distanz, während wir zwischen der vorgeschriebenen Luftraumdecke auf 3.300 m und dem Talboden auf 600 m über NN den Weg Richtung Griechenland bahnten.

Manche ließen anschließend nach dem Shuttle-Retrieve den ersten Tag gemütlich auf der Hotelterrasse ausklingen, die meisten aber schauten sich das tagsüber eher ruhige Dorf an, denn mit der untergehenden Sonne lebt das Dorf meist erst so richtig auf. In einer Hand voll verschiedener Restaurants kann man die mazedonische Küche kennenlernen, vor allem Fleisch- und Käseliebhaber kommen hier auf ihre Kosten: das in der Woche meistservierte Gericht war wohl Sirenje vo furna, ein kleiner Topf mit drei verschiedenen, geschmolzenen Käsesorten, eine besser als die andere!

Die 137 Piloten machten sich gerade im Schatten des nahegelegenen Waldes für den Start fertig, als die zweite Aufgabe über 102 Kilometer bekanntgegeben wird. Wir sahen uns die Aufgabe unter Freunden bereits an und besprechen erste Taktiken, bevor es beim täglichen Taskbriefing durch Martin Jovanoski und sein Team alle wichtigen Infos zum Task und dem Wetter gibt. Der großräumige Startzylinder ermöglicht einen Rennstart sowohl im Flachland als auch an der ca. 1.500 m Bergrippe, was gleich auf den ersten Kilometern für Nervenkitzel sorgte, welcher Pulk den ersten Wendepunkt schneller erreicht. Schlussendlich erwischten es sowohl von der einen als auch von der anderen Gruppe die einen schlecht

und die anderen gut, was die Karten wieder neu mischte. Das weiträumige Hochtal bietet etwas Freiraum für Kreativität Task-setting und so kam am dritten Tag ein 115 Kilometer langer, beinahe perfekt sternförmiger Task zustande. Die kürzeste Distanz zwischen den Wendepunkten lag zwar im Flachland, dennoch konnte man zwei der fünf Wendungen auch am Berg nehmen, was für spannende Linienwahlen der Piloten sorgte. Die einen fanden hier eine tragende Konvergenzlinie, die anderen dort eine stärkere Thermik als üblich, und so blieb das Ergebnis auf dem längsten Task des Wettbewerbs bis zum Schluss offen! Thermiken mit nicht selten 7 m/s beamen einen regelrecht zur Luftraumgrenze, da werden Bärte mit 2 m/s schnell mal links liegen gelassen.

Task vier begann schon mit umliegenden Überentwicklungen vor dem Rennstart, was für spektakuläre Ausblicke sorgte, aber den Task glücklicherweise nicht gefährdete. Auf der 79 Kilometer langen Strecke fliegen wir vorbei an der größten Stadt der Gegend, Prilep, in Richtung Bitola im Süden. Abschattungen mischten das ganze Feld etwas: Während sich die Führenden des Wettbewerbs, Ferdinand Vogel und Honorin Hamard, vor dem Ziel abstellten, hatte das hintere Feld Mühe, nicht dem Ende des Tageszyklus zum Opfer zu fallen. Der an diesem Tag stärker auflebende Rückenwind sorgte aber für schnelle Endanflüge und viele glückliche Piloten im Ziel.

Auch am fünften Tag erwarteten die Organisatoren wieder Überentwicklungen, weshalb sich das Taskkomitee mit 70 Kilometer für eine verhältnismäßig kurze Aufgabe entschied. Die erwarteten Gewitter kamen erst spät, aber dafür regnete es Piloten vor dem Goal: 18 Piloten schafften es an diesem Tag in die End of Speedsection,



**Warten auf den Satzzeitpunkt**

aber nicht ins Ziel, dafür machte Ferdinand Vogel bereits zum vierten Mal den soliden zweiten Platz und sicherte sich damit eine komfortable Position für den letzten Tag!

Auch am letzten Tag konnten es die Piloten nicht erwarten, der Hitze des über 100 Meter breiten Startplatzes ran an die Wolkenbasis zu entkommen. Der letzte Task war gleichzeitig auch der erste, an dem sich Wolken noch vor Rennstart bildeten, an denen sich die Piloten platzierten, statt nach Blauthermik zu suchen. Auf 76 km konnten die Piloten noch einmal alles aus sich herausholen. Südwind hatte sich im Tal breit gemacht und brachte schon früh die ersten Fußgänger hervor. Wer hoch blieb, hatte gute Chancen am Ball zu bleiben, musste sich aber in Geduld üben. Die starken Thermiken ließen etwas auf sich warten, aber letztendlich ging es dann doch noch mit ordentlichen Steigwerten hoch. Am Ende reichte Honorins Tasksieg aber nicht mehr aus, um Ferdi von seinem ersten Platz in der Gesamtwertung zu schubsen.

Ausgelassen wurde der letzte Abend der German Open 2024 auf der Pilotenparty gefeiert. Wer sich gerade nicht bei geladenen Kickerduellen wiederfand, entspannte auf der Terrasse mit Freunden und Getränken oder forderte die Franzosen beim Billard heraus. Denn bald hieß es schon wieder Abschied nehmen von feinsten Streckenflugbedingungen, dem wohl sichersten Gebiet für Wettbewerbe, guten sowie schlechten Linienwahlen, Mazedoniens Überfluss an Käse und Fleisch, von sengender Hitze und Trockenheit, den etlichen Straßen- und Startplatzhunden. Wir feiern gemeinsam mit Ferdi seinen Overallsieg und freuen uns bereits auf das nächste Jahr! ✌



**DER AUTOR**

Tim Ungewitter ist 2024 der jüngste Newcomer der deutschen Gleitschirmliga und ambitionierter Acrobatic- und Streckenpilot.



Deutsche Meisterschaft Damenwertung



Overall Wertung



Deutsche Meisterschaft Herrenwertung

**Top 5 der folgenden Kategorien:**

**Overall:**

- Ferdinand Vogel
- Honorin Hamard
- Baptiste Lambert
- Jonas Horacek
- Joachim Oberhauser

**Female:**

- Constance Mettetal
- Anca Tabara
- Katalin Juhász
- Celine Lorenz
- Joanna Kocot

**Deutsche Meisterschaft:**

- Ferdinand Vogel
- Marc Wensauer
- Martin Petz
- Daniel Tyrkas
- Stefan Bernhard

**Deutsche Meisterschaft Frauen:**

- Celine Lorenz
- Julia Jauß
- Elisa Deutschmann
- Ramona Eckert
- Kathrin Skobjin

**Team:**

- Team NiukZone
- Czech Republic
- DHV Jugend



## Bordairrace-Serie 2024

Überraschung beim Klassiker

TEXT UND FOTO: TILL GOTTBRAH

Die Bordairrace-Serie ist mit ihren Vorläuferveranstaltungen (Crosalps und Bordairline) die älteste Hike + Fly-Wettkampfsreihe – und auch eine der beliebtesten. Den Spaß-Piloten gefällt, dass jeder für sich entscheidet, wohin er sich bewegt und wo er seinen persönlichen Wendepunkt am Limit setzt. Bei den ambitionierten Athleten gilt die Serie als Sprungbrett zu den Red Bull X-Alps. 2024 endete nach zwei Rennen in Salzburg und in Westendorf mit einer Überraschung in der Gesamtwertung...

33 Stunden dauert ein Bordairrace. In dieser Zeit, müssen sich die Athleten fliegend oder gehend so weit wie möglich vom Startort entfernen, ihren persönlichen Wendepunkt am Limit setzen, und wieder rechtzeitig heimkommen, um die 20 % Finisher-Bonus zu erhalten. In welche Richtung man fliegt und wandert, entscheidet jeder für sich selbst in Abhängigkeit zur Fitness, der Taktik, der Topografie und vor allem zum Wetter.

Bordairrace und Salzburg – da kommt einem gleich der Geruch von Red Bull in die Nase. Aber egal ob X-Alps oder Bordairrace, die Teilnehmer haben sich mit denselben Gegebenheiten zu arrangieren: die Nähe des Gaisberg zum Verkehrsflughafen Salzburg. De facto liegt er sogar innerhalb der Kontrollzone und muss als TRA immer zum Gleitschirmfliegen freigegeben werden.

Für den Samstag prognostizierte der Wetterbericht eine niedrige Basis, eventuell kurze Schauer, in den unteren Luftschichten leichten Ost- sowie in der Höhe Südwind mit Föhn tendenz. Am Sonntag sollte der Wind auf West drehen und etwas zunehmen, die Basis steigen, die Schauertendenz jedoch bestehen bleiben. Da der Route nach Westen die Kontrollzone von Salzburg im Weg liegt, entschied sich keiner der Teilnehmer dafür. Also: Kurs Ost bzw. Südost. Würde es thermisch werden, so sollte die Route nach Südosten entlang der klassischen XC-Strecke bessere Möglichkeiten offerieren. Bei wenig

Thermik und/oder niedriger Basis würde die Ostroute eine geradere Linie beim Hike + Fly erlauben.

Die Mehrheit entschied sich für die sicherere Variante ostwärts, Richtung Wolfgangsee und Bad Ischl. Die ambitionierteren Piloten wählten hingegen die Südostroute Richtung Dachstein. Bei zunächst 8/8 Bewölkung und teils auf den Gipfeln aufliegender Bewölkung erforderte das Fliegen viel Geduld und auch ein Quäntchen Glück. So manche(r) stand früher am Boden als erwünscht.

Im Laufe des Tages lösten sich die Wolken immer mehr auf und die Basis stieg. Aber je näher die führenden Piloten um Simon Oberrauner dem Dachstein kamen, desto mehr mussten sie sich gegen den immer kräftigeren Südwind plagen. Einigen gelang der Sprung auf die Südflanken des Dachstein nicht, andere wurden dort mit schönen Abendflügen belohnt. Noch besser ging es Simon Oberrauner: Er schaffte es gar vom Gaisberg bis nach Liezen! „Eigentlich wollte ich dort bei meiner Oma übernachten“, erzählte er lachend im Ziel, „aber es war schon zu spät. Sie geht immer so früh ins Bett und dann hört sie nichts mehr.“ Also legte sich Oberrauner ins Supporter-Auto und schlief erst mal aus. Aber: Er hatte sich so weit vom Startplatz entfernt, dass er nach Hause fliegen musste. Gehen war unmöglich.

Am Sonntag wurde es also spannend: Wer von den „Zwangs-Fliegern“ würde es gegen den Westwind bis zurück zum Landeplatz bei Salzburg schaffen? Simon Oberrauner, Dan Oberauer und Falko Staps (am Ende Platz 3) gelang das, anderen nicht. Der Untertitel des Events, „Wendepunkt am Limit“, machte seinem Namen wieder einmal alle Ehre!

Auch beim zweiten Event in Westendorf war der Wettergott den Bordairracern nicht gerade wohlgesonnen: er prognostizierte für den Samstag leichten Föhn und nach dessen Zusammenbruch den

Durchzug einer Front. Am Sonntag würde das Fliegen so gut wie unmöglich sein. Nach sorgfältiger Abwägung der Wetterlage entschieden sich die Veranstalter Willi Ludwig und Tomy Hofbauer, das Rennen durchzuführen. Die Verhältnisse wurden anschließend als anspruchsvoll, aber vertretbar bewertet.

Mit den beiden Startbergen Choralpe und Hohe Salve boten sich vier Haupttrouten an: Nach Süden ins Pinzgau, nach Osten zum Steinernen Meer, nach Nordosten Richtung Lofer oder die Flucht vor dem Föhn direkt nach Norden. Die Südroute wählte kaum ein Teilnehmer, wohl, um dem stärkeren Föhn am Alpenhauptkamm zu entgehen. Die beiden Österreicher Markus Walzl und Alois Reisinger flogen nach Osten. Sie starteten zwar an verschiedenen Startbergen und flogen zunächst unterschiedliche Routen, setzten aber ihre Wendepunkte ganz nah beieinander kurz vor dem Luftraum des Flughafens in Salzburg, und landeten schließlich beide an Tag 1 bei Sankt Johann. Eine relativ kurze Wanderung reichte für sie für die Plätze 3 und 4.

Ganz anders dagegen die beiden Deutschen Florian Epple und Matthias Heim. Vom föhnigen Rückenwind angeschoben flogen sie über den Wilden Kaiser und den Geigelstein hinaus ins Alpenvorland – bis nördlich von Wasserburg am Inn. „Wir haben erst spät gemerkt, dass wir in Führung lagen“, berichtet Florian Epple, der als

Rosenheimer wenigstens kurz zu Hause Kraft schöpfen konnte, „und eigentlich hatte ich gar keine Lust bei Regen in der Nacht zu wandern. Aber es hat sich dann gelohnt!“ Er und Matthias Heim durften nach 104,57 km bzw. 104,45 km schließlich in Westendorf die Zielglocke als Erster und Zweiter läuten.

In der Gesamtwertung 2024 stand dieses Mal keiner der bekannten Hike + Fly-Heroen ganz oben, sondern Alexander Koller. Der Österreicher belegte in Salzburg den vierten Platz, in Westendorf den sechsten. Florian Epple und Matthias Heim belegten die Ränge 2 und 3. Der Ungar Daniel Renner kam overall auf Platz 4 und gewann damit auch die Fun-Kategorie (bis maximal EN B). Die unter österreichischer Fahne startende Pauline Müller gewann sowohl die Damen- als auch die Rookie-Wertung. Eine unschöne Begebenheit gab es auch: erstmals wurde ein Teilnehmer beim „Bescheißen“ erwischt. Er joggte nachts ohne Gepäck.

Dennoch dürfen die Veranstalter Willi Ludwig und Tomy Hofbauer erneut auf eine gelungene Rennserie zurückschauen: Sportliche Leistungen auf höchstem Niveau, keine Unfälle mit Personenschaden und lachende Gesichter im Ziel. Da dürften auch 2025 die Bordaيرaces wieder ruckzuck ausgebucht sein...

Infos und Anmeldung: [www.bordairrace.com](http://www.bordairrace.com)

Ergebnisse 2024: <https://races.bordairrace.com/season>



## Deutscher Doppelsieg

Paragliding-Europacup Tschechien

TEXT UND FOTOS: ANDREAS SCHUBERT

Dem Piloten Lennard Schubert (19) gelingt der zweite Sieg beim internationalen Gleitschirmflugwettbewerb, der letztes Wochenende in den tschechischen Karpaten ausgetragen wurde. Die Brüder Lennard und Linus aus Poppenhausen (Wasserkuppe) konnten sich gegen die europäische Konkurrenz in 7 Durchgängen durchsetzen und gewannen mit deutlichem Vorsprung vor anderen Top-Piloten aus Tschechien, Slowenien, dem Kosovo und Litauen. Dank der beiden Einzelerfolge ging auch die Teamwertung an Deutschland.

In den letzten Durchgängen war es ein Duell der Geschwister um den ersten großen Wettkampfsieg 2024 auf internationaler Bühne.

Am Ende behielt der 19-Jährige große Bruder von Vize- und Juniorweltmeister Linus (16) die Nerven und pilotierte seinen Gleitschirm auch im letzten Durchgang sicher und mit überragendem Ergebnis auf den Punkt.

Vom 12. bis zum 15. September findet das Paragliding-Accuracy-Weltcupfinale als einziger europäischer Wettbewerb auf der Wasserkuppe statt. Beide Piloten sind optimal für den Saisonhöhepunkt mit Heimvorteil vorbereitet.

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



DHV-Betreuer und Teilnehmer voll motiviert auf der Emberger Alm



Sieger der Gesamtwertung auf dem Podest: Quirin Marxer (3), Ulrich Mader (1), Wolfgang Hauber (2)



Juniorensieger: Nasko Stoyanov (3), Quirin Marxer (1), Janina Drews (2)



Siegerinnen: Anja Fasmers (3), Susanne Schonecker (1), Janina Drews (2)

Hanggliding Challenge 2024 in Greifenburg

# Lernen von den Profis

TEXT: REGINA GLAS

**O**b Start- oder Landetraining, besser Thermikfliegen oder das Heranführen an das Strecken- und Wettbewerbsfliegen: Die Teilnehmer der HG-Challenge werden von den Betreuern und Referenten dort abgeholt, wo sie gerade leistungsmäßig stehen. Nicht gegeneinander fliegen, sondern miteinander lernen, Spaß haben und neue Fliegerfreunde gewinnen. Bestens geeignet ist hier das Fluggebiet Emberger Alm in Kärnten, mit dem Fliegercamp und der perfekten Infrastruktur.

Über 40 Drachen, Einfachsegler, Turm- und turmlose Drachen oder Starrflügler auf einem Haufen, heutzutage ein nicht alltägliches Bild. Zumindest in den meisten Fluggebieten, schon gar nicht, wenn die Flugbedingungen meist nur verzögerte Abgleiter möglich machen. Umso mehr freut es mich, dass die Hanggliding Challenge so gut angenommen wird und es jedes Jahr mehr Teilnehmer werden.

Lange vor der HG-Challenge machte ich mir mit meinen Betreuern Gedanken, wie wir alle Piloten unter einen Hut bringen. Eine Umfrage vorab unter allen Teilnehmern zeigte nämlich einen gewaltigen Unterschied im Können und deren Erwartungen aber auch in den verschiedenen Fluggeräten. Wir kamen zu dem Ergebnis, dass eine Einteilung der Piloten in verschiedene Leistungsgruppen am meisten Sinn macht. Unser Team bestand aus Piloten der Nationalmannschaft wie Primoz Gricar, Markus Baisch und Kajo Clauß. Als Gast hatten wir auch den australischen Toppiloten Scott Barrett unter uns. Diese Jungs wollten je nach Wettervorhersage eine Flugaufgabe für verschiedene Leistungsgruppen vorbereiten, diese vor-

ab besprechen und - so weit möglich - gemeinsam mit den Teilnehmern fliegen. Unser Ligachef, Wetterfrosch und Wettbewerbsauswerter Konrad Lüders sollte die Aufgaben mit seinem Fachwissen absegnen und nach dem Flug auswerten. Die Fluglehrer Peter Cröniger, Ines Ziessau und ich filmten die Starts und Landungen und analysierten sie anschließend.

So war der Plan und doch kommt es meistens anders! Leider waren die Wetterberichte zu Beginn der Challenge (23. - 28. Juni 2024) für die ganze Woche so miserabel, dass wir schnell umdisponieren mussten. Im Drachenflugsport gibt es viele Themen, die selten angesprochen werden, z.B. der richtige Startzeitpunkt, besser Thermik zentrieren oder was muss ich bei Außenlandungen beachten, welche Wetterberichte gibts für Flieger, wie funktioniert Pulkfliegen und vieles mehr. Im Veranstaltungszelt unseres Camps war alles vorhanden, um Vorträge, Debriefings und Workshops zu machen.

Am Montag zeigte sich Petrus im Drautal dann gnädiger als gedacht. So fuhr der lokale Bustransport mit Drachenhänger die vollmotivierte Bande früh morgens auf den Startplatz. Keine Thermik aber Wind von vorne! Die Drachen wurden zackig aufgebaut, ein Abgleiter ist immer möglich und immerhin gibt es eine Start- und Landeübung, bevor nachmittags der Regen einsetzen soll. Konrad hat einen guten Vorschlag: Eine Flugaufgabe mit Zylinderradien im Gleitwinkelbereich. Jeder Pilot muss versuchen, die Aufgabe im besten Gleiten zu fliegen, um so am Zielradius so hoch wie möglich anzukommen. Je nach Fluggerät kommt dann noch ein Faktor dazu, damit es nicht ungerecht wird. Jetzt heißt es, die richtige Geschwin-

digkeit mit dem Drachen zu fliegen, um gut voranzukommen, aber wenig Höhe zu verlieren. Gar nicht so einfach, wie das Ergebnis im anschließenden Debriefing zeigte. Gleichzeitig waren alle Starts und Landungen dieses Tages für eine Videoanalyse im Kasten.

Der Dienstag war grottenschlecht aber erstmal trocken angesagt. Primoz schlug den Piloten vor, alle Drachen aufzubauen und gemeinsam die Pitcheinstellungen und auch die Symmetrie zu überprüfen. Zusammen mit Ines wollten sich Kajo und Markus um die Gurtzeug-einstellungen kümmern. Der Vorschlag wurde begeistert angenommen und für unser Team gab es einiges zu tun. Nach getaner Arbeit, die für manch Piloten sehr aufschlussreich war, kam die Sonne zum Vorschein. Es war tatsächlich noch ein kurzer Flug möglich. Einige Piloten waren erstaunt, wie ein richtig eingestellter Drachen schön fliegt. Die Aktion kam super an und wird garantiert im nächsten Jahr wiederholt.

Auch am Mittwoch und Donnerstag wurde geflogen, meist nicht lange wegen mangelnder Thermik, aber immerhin wurden die Flügel gelüftet und weitere Starts und Landungen geübt. Anschließend Debriefings, Analysen und Themenbesprechungen rundeten das Programm ab. Der Freitag war der letzte Tag, kein Hammertag, aber immerhin der beste Thermikflugtag dieser Woche. 54 km Zickzack im Drautal für die erste Gruppe, zusammen mit der Drachenliga, die dieses Wochenende auch nach Greifenburg anreiste und 29 km für die zweite Gruppe, war die Aufgabe des Tages. Die ersten Piloten hatten es nicht leicht, die Thermik schwächelte. So saßen ein paar gleich am Boden. Aber die Motivation war groß und die Möglichkeit eines Wiederstartes wurde von fast allen wahrgenommen. So erreichten etliche Piloten das Ziel und auch nach kürzeren Flügen war die Freude über einen gemeinsamen Flugtag mit alten und neuen Freunden groß.

Die Auswertung am Ende war eine knifflige Aufgabe, die unser Konrad bestens löste. Gleitwinkelfliegen und zwei kleine Durchgänge mit verschiedenen Gruppen und Faktoren zusammen zu addieren, war sicherlich auch eine Challenge. Die nächtliche Siegerehrung unter freiem Sternenhimmel war nur eine Nebensache, denn alle haben was gewonnen: Nämlich an Erfahrung, an gemeinsamen Erlebnissen und natürlich fliegenden Freunden.

## Gesamtwertung:

Ulrich Mader  
Wolfgang Hauber  
Quirin Marxer

### Juniorenwertung:

Quirin Marxer  
Janina Drews  
Nasko Stoyanov

### Frauenwertung:

Susanne Schönecker  
Janina Drews  
Anja Fasmers



Trotz schlechter Wetterprognosen wurde jeden Tag geflogen.



## Algodonales-Spanien

### Deutsche Starrflügelpiloten fliegen aufs Podest

Vom 29. Juni bis 6. Juli 2024 fanden in Algodonales/ESP die Internationalen Spanischen Meisterschaften statt. Mit dabei auch zwei deutsche Starrflügelpiloten. Nach fünf Durchgängen mit durchschnittlich 100 km gewann der Spanier Carlos Punet den internationalen Titel vor Christian Kamm und Günter Porath aus Deutschland.

Mehr Infos unter <https://civlcomps.org/event/47CtoNacionalEspanaAlaDelta-sierra-de-cadiz-2024>



## Ager – Spanien

### Primoz Gricar gewinnt Ager Open 2024

Vom 14. – 19. Juli 2024 flogen 50 Piloten aus 18 Nationen um den Titel der Internationalen Ager Open. 5 Durchgänge zwischen 60 und 136 Kilometer wurden in diesem selektiven Gelände in Katalonien/Spanien geflogen. Mit zwei Tagessiegen und weiteren Topplatzierungen sicherte sich der deutsche Nationalteampilot Primoz Gricar den Sieg vor den Australiern Scott Barrett und Jonny Durand.

Ergebnisse und weitere Infos: <https://civlcomps.org/event/12th-open-internacional-d-ala-delta-de-la-vila-d-ager-2024/results>





## Internationaler Starrflügel-Cup 2024 in Böisingen

TEXT: REGINA GLAS

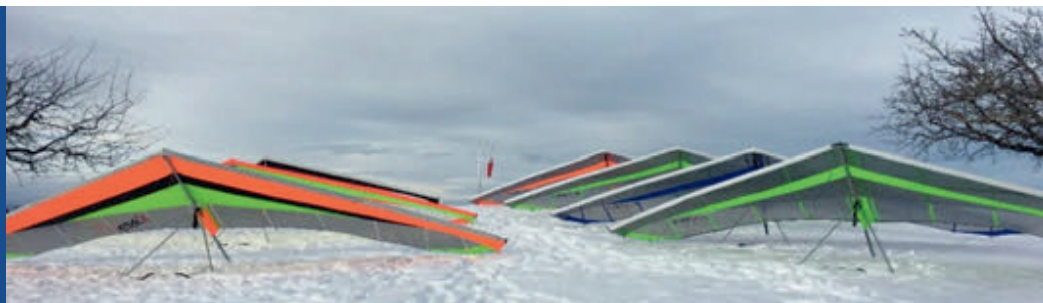
Vom 24.-28. Juli 2024 fand am Sonderflugplatz Böisingen auf der Schwäbischen Alb der Internationale Starrflügel-Cup 2024 statt. Fast 50 Piloten aus drei Nationen meldeten sich an, die Obergrenze für diesen Wettbewerb waren 40 Teilnehmer. 6 UL-Schleppzeuge standen zur Verfügung, um die Teilnehmer in die Thermik zu schleppen. Drei aussagekräftige Durchgänge zwischen 60 und 130 km waren möglich. Die beiden ersten Aufgaben waren ein Dreieck und ein Zielrück, am letzten Tag wurde wegen des starken Westwindes Oneway zum Flugplatz in Meidelstätten geflogen. Den Wettbewerb gewann Christoph Schöll vor dem amtierenden Weltmeister aus Österreich Toni Raumauf, dritter wurde Markus Baisch. Mehr Infos auf [www.dhv.de/wettbewerb/drachen/live-berichte/](http://www.dhv.de/wettbewerb/drachen/live-berichte/)



### Ergebnis

Christoph Schöll	GER	Atos VR	2.080 Punkte
Toni Raumauf	AUT	Atos VR	2.060 Punkte
Markus Baisch	GER	Atos VRS	1.890 Punkte
Jürgen Rüdinger	GER	Atos VR	1.634 Punkte
Rafael Burri	GER	Atos VX	1.634 Punkte

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.**



# SCHAUFENSTER

## INFORMATIONEN DER ANBIETER

### Profly

## Mountain-Sets für Gleitschirmpiloten

Das Mountain-Set ist ein umfassendes Werkzeugset für Gleitschirmpiloten, das verschiedene Reparaturanforderungen erfüllt und dabei handlich verpackt in jedem Packsack Platz findet.

Dieses kompakte und vielseitige Kit wurde entwickelt, damit du leichte Beschädigung an deinem Schirm noch am Startplatz reparieren und deinen Flug sicher fortsetzen kannst, um deinen Schirm anschließend professionell reparieren zu lassen. Zielgruppe: Hike + Fly Liebhaber und alle Piloten, die auch einmal alleine unterwegs sind. Preis: 29,90 € (inkl. Versand nach D)

Bestellung: [team@profly.org](mailto:team@profly.org)



### ADVANCE

## T-Shirts 2024

Ab sofort sind drei neue Sommer T-Shirts in frischen Farben und Designs erhältlich. Die hochwertigen Produkte aus europäischer Produktion sind aus angenehm weichem Material gefertigt (95% Baumwolle) und bieten einen hohen Tragekomfort. Die T-Shirts sind bezüglich Materialwahl und Qualität identisch mit den bisherigen ADVANCE T-Shirts. Infos: [www.advance.ch](http://www.advance.ch)



### NEO

## Mountain Women

NEO hat einen neuen ultraleichten multifunktionalen Bergrucksack für Damen in 2 Größen (25 und 35 Liter) auf den Markt gebracht. Wie auch der Taillefer-Rucksack (unisex) ist der Mountain Women kompatibel mit allen gängigen Bergsportarten und hat diverse Befestigungsmöglichkeiten und Taschen.

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

ANZEIGE



- Gleitschirmcheck
- Reparaturen
- Näharbeiten
- Retter packen

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



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



## IMPRESSUM

Herausgeber:

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

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

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

Kontakt:

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

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

Redaktion:

Benedikt Liebermeister (verantwortlich) 08022/9675-0

Nina Klemisch (Redaktionsassistentin) 08022/9675-63

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

Gestaltung: Renate Miller, 08022-857730

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

Schlusskorrektur: Stefan Gutmann

Mitgliederservice/Versicherung: 08022/9675-0

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

Ausbildung: 08022/9675-30,

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

Sport/Wettbewerb: 08022/9675-0

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

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

Flugbetrieb/Gelände: 08022/9675-10

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

DHV-Shop: 08022/9675-0

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

Musterprüfstelle: 08022/9675-40

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

Öffentlichkeitsarbeit: 08022/9675-0

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

Sicherheit: 08022/9675-32

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

Anzeigen: Gerhard Peter

Mobil: 0173-2866494

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

Bedingungen und Anzeigenpreise:

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

Redaktionsschluss für die nächsten Ausgaben:

Ausgabe 252 | März | Termin 2. Januar 2025

Ausgabe 253 | Mai | Termin 2. März 2025

Ausgabe 254 | Juni | Termin 2. Mai 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: Ralf Heuber

**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



Exklusiv  
für DHV-  
Mitglieder

Für einen  
sicheren Halt.

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

HDI Vertriebs AG  
Thomas Ingerl,  
Can Tanju  
Hegelstr. 61  
55122 Mainz  
Telefon 0173 8408-254  
Telefax 0511 6451150886  
thomas.ingerl@hdi.de


















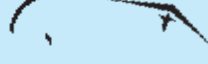

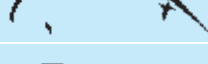









# DHV-VERSICHERUNGSPROGRAMM

Dein DHV-Mitgliederservice hilft dir bei allen Fragen, deinen Anliegen und vor allem im Falle einer Schadensregulierung als direkter Ansprechpartner.

Weitere Versicherungen wie z.B. Fluglehrerhaftpflicht, EWF-Haftpflicht oder Passagierhaftpflicht sowie alle

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



Versicherungsangebote	GS  HG 	Versicherungen für DHV-Mitglieder	Deckungsgebiet
<b>Gesetzlich verpflichtende Halter-Haftpflichtversicherung für DHV-Mitglieder</b>			
<b>Halter-Haftpflicht PREMIUM</b> Deckungssumme 3 Mio. € für Personen- und Sachschäden inkl. 20.000 € Bergungskostenversicherung (personenbezogen), Kosten für Schirmbergung bis 500 € je Bergung, mitversicherte Vermögensschäden bis zu 50.000 €		69,90 € / Jahr ohne SB	
<b>Halter-Haftpflicht PREMIUM</b> Deckungssumme 3 Mio. € für Personen- und Sachschäden inkl. 20.000 € Bergungskostenversicherung (personenbezogen), Kosten für Schirm-/Hängegleiterbergung bis 500 € je Bergung, mitversicherte Vermögensschäden bis zu 50.000 €		74,50 € / Jahr ohne SB	
<b>Halter-Haftpflicht PLUS</b> Deckungssumme 2 Mio. € für Personen- und Sachschäden inkl. 10.000 € Bergungskostenversicherung (personenbezogen), mitversicherte Vermögensschäden bis zu 15.000 €		48,10 € / Jahr mit SB 250 € 54,40 € / Jahr ohne SB	
<b>Halter-Haftpflicht PLUS</b> Deckungssumme 2 Mio. € für Personen- und Sachschäden inkl. 10.000 € Bergungskostenversicherung (personenbezogen), mitversicherte Vermögensschäden bis zu 15.000 €		51,30 € / Jahr mit SB 250 € 60,70 € / Jahr ohne SB	
<b>Halter-Haftpflicht BASIC</b> Deckungssumme 1,6 Mio. € für Personen- und Sachschäden inkl. 2.500 € Bergungskostenversicherung (personenbezogen)		33,70 € / Jahr mit SB 250 € 39,40 € / Jahr ohne SB	
<b>Halter-Haftpflicht BASIC</b> Deckungssumme 1,6 Mio. € für Personen- und Sachschäden inkl. 2.500 € Bergungskostenversicherung (personenbezogen)		36,60 € / Jahr mit SB 250 € 45,20 € / Jahr ohne SB	
<b>In deiner DHV-Mitgliedschaft enthalten</b>			
<b>Gelände-Haftpflicht</b> Deckungssumme 1 Mio. €		inklusive	
<b>Schleppwinden-Haftpflicht</b>   Für Halter und Bediener der Startwinden inkl. der Seilrückholfahrzeuge, ohne Deckung von Personenschäden im geschleppten Luftfahrzeug Deckungssumme 1 Mio. €		inklusive	
<b>Schirmpacker-Haftpflicht</b>   Voraussetzung Fachkunde Deckungssumme 1 Mio. €		inklusive	
<b>Startleiter-Haftpflicht</b> Deckungssumme 1 Mio. €		inklusive	
<b>Startleiter-Boden-Unfall-VS</b>   vom Verein beauftragt Deckungssumme 2.500 € bei Tod, 5.000 € bei Invalidität		inklusive	
<b>Optionale Versicherungen für DHV Mitglieder</b>			
<b>Zusatzdeckung Schleppwinden-Haftpflicht</b> inkl. Personenschäden im geschleppten Luftfahrzeug		34,00 €/Jahr   Deckung 500.000 € 42,00 €/Jahr   Deckung 1 Mio. €	
<b>Progressive Unfallversicherung</b> 7.500 € bei Tod / 25.000 € bei Invalidität / 125.000 € bei Vollinvalidität 7.500 € bei Tod / 50.000 € bei Invalidität / 250.000 € bei Vollinvalidität		167,20 € / Jahr 307,00 € / Jahr	

= Deutschland  = Europa  = weltweit  = Selbstbeteiligung

DHV-Mitgliedsantrag



Versicherungen für DHV-Mitglieder



Foto: Antoine Boisselier  
Piloten: Evolene Janex und Guillaume Chatain



# ALTA

## *Spitzenleistung und geringes Gewicht*

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

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

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