

DHVV magazin

Sicherheit

**Mentale Stärke -
Kevin Philipps Weg zurück
in die Luft**

Meteo

Flugklima im Wandel

Fluggebiete

**Die Gatterspitze in den
Karnischen Alpen**



Als Pilotinnen und Piloten leben wir für diese unvergleichlichen Momente in der Luft. Aber Fakt ist: Nur mit einem soliden Können ist es entspannt und safe. Deshalb Skills upgraden im Flugtechniktraining oder Sicherheitstraining in einer Skyperformance Flugschule oder einem DHV Sicherheitstraining.

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



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



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



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



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



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



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



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



Grenzenlos by Airnomads
Walter-Bauer-Straße 6
36043 Fulda
www.fs-grenzenlos.com



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



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



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



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



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



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



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

Streckenflugtraining

Sicherheitstraining

Thermik- und Flugtechniktraining

Soaringtraining

Rettungsgerätetraining

Groundhandlingtraining



Flugschule Edelweiss
82054 Sauerlach, Tel. 0172 865 15 74
www.flugschule-edelweiss.de



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



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



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



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



Flugschule Markus Milz
87527 Sonthofen, Tel. 08321-9328
www.flugschule-milz.de



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



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



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



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



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



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



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



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



34 | Pilotinnen unter sich



48 | dolce vita in Bremm



90 | Start Drachenwettbewerbssaison



INHALT

254 | JULI - AUGUST 2025



Foto: Eki Maute
auf Reunion

Unser Titelpapier
ist komplett recycelbar

Fluggebiete - Reisen - Abenteuer - Events

- 6 Die Gatterspitze in den Karnischen Alpen
- 12 Ostalpentour XXL - Rennfieber!
- 18 XC - Socalat
- 48 Dolce Vita an der Mosel

Meteo

- 80 Tückische Überadiabaten
- 82 Flugklima im Wandel
- 88 Turbulenzen an der Sperrschicht

Sicherheit - Ausbildung - Luftraum - Natur

- 30 Das Leben eines Fluglehrers
- 32 Fluglehrerausbildung beim DHV
- 34 Pilotinnen unter sich
- 36 Mentale Stärke - Kevin Philipps Weg zurück in die Luft
- 46 Vom Gleitschirm zum Drachen
- 52 Änderungen beim Standard Landeanflug
- 76 Fliegen im Alter

Wettbewerbe

- 90 Auftakt in die Drachen-Wettbewerbssaison
- 92 5. Black Forest Trophy

Aerodynamik - Flugtechnik - Gerätetechnik

- 54 DHV-Tutorials - Die Basis legen

Standards

- 62 Shop
- 63 Wichtig-Neu-Kurz
- 66 Musterprüfungen
- 67 Sicherheitsmitteilungen
- 94 Buchrezension - Transalp
- 96 Schaufenster
- 99 Versicherungen

Verband

- 58 Jugend unterwegs
- 70 Vereine-Briefe
- 74 Einladung zu Regionalversammlungen und Jahrestagung

82 | Flugklima im Wandel



Manuel am Gipfelkreuz der
Gatterspitze

Die Gatterspitze (2.430 m)

Eine Traumtour in den Karnischen Alpen

TEXT UND FOTOS: NORBERT WALDER, GUNDO ZIERES, MANUEL REGNER

Zwischen den Lienzer Dolomiten und den Sextener Dolomiten liegt der Karnische Kamm, der Österreich von Italien trennt. Hier planen wir eine Tour zur 2.430 m hohen Gatterspitze. Die nächstgelegene Stadt ist Sillian, Sitz der Flugschule Bluesky. Von dort blickt man hinauf zum Thurmtaler, der in der Fliegerei ein Begriff ist und für Thermik und Streckenflüge steht.

Die Hike & Fly Tour zur Gatterspitze verdient das Prädikat „Traumtour“. Sie ist sehr abwechslungsreich, bietet tolle Ausblicke und ganz unterschiedliche Beschaffenheiten der Umgebung. Sie kann im Sommer und Winter durchgeführt werden. Der Aufstieg macht Freude und der anschließende Flug ist ein Genuss der besonderen Art. Der Weg ist größtenteils sehr gut ausgeschildert und markiert. Bis auf die im Gebirge fast schon obligatorische Trittsicherheit gibt es keine besonderen Voraussetzungen für dieses Unternehmen, an ausgesetzten Stellen ist Schwindelfreiheit erforderlich. Vom Ausgangspunkt bis zum Startplatz sind etwa 4 Stunden Zeit einzuplanen und 1.050 Höhenmeter zurückzulegen. Die Wegstrecke beträgt etwa 6 km. Insgesamt zählen wir die Tour zu den mittelschweren Wanderungen.

Für den Start mit dem Gleitschirm ist Ost- oder Süd-Ost-Wind

ideal. Sogar Tandemflüge sind hier möglich. Geeignete Landemöglichkeiten findet man entlang der B 111 vor dem Ortseingang Kartitsch. Nach Möglichkeit wählen wir eine gemähte Wiese aus der Luft aus. Zu Fuß geht es dann zurück zum Parkplatz an Bea's naturBAR.

Der Aufstieg beginnt

Wir fahren mit dem Auto nach Kartitsch und sehen kurz vor dem Ortseingang am rechten Fahrbahnrand das Aparthotel Monte. Direkt gegenüber befinden sich unsere heutigen Landewiesen. Wir orientieren uns am Kirchturm von Kartitsch. Rechts davon erkennt man den Gipfel der Gatterspitze. Praktisch, wenn die Chefin vom Monte im Ort auch das Café oder genauer gesagt Bea's naturBAR betreibt, die in Nachbarschaft der Kirche liegt und wo wir das Auto parken. Von hier geht es zu Fuß zunächst die Straße entlang bis zum Hotel Waldruhe, wo wir die Ausschilderung des Weges Nr. 466 ins Winklertal und zur Prinz-Heinrich-Kapelle finden. Diesem Weg folgen wir bis zu unserem Zwischenziel Prinz-Heinrich-Kapelle.

Die geteerte Straße geht am Sportzentrum von Kartitsch in einen geschotterten Forstweg über. An der Waldgrenze heißt es im Winter



Kirche Kartitsch mit Gatterspitze rechts



Monte mit Landewiesen



Der Weg durch den Fels



Startvorbereitung im Winter



Landung am Monte mit Ultralite

noch Grödel anlegen. Spätestens beim Aufstieg durch die Steilflanken in der zweiten Hälfte der Tour verbessern sie spürbar die Trittsicherheit. Devise: unnötige Risiken vermeiden. Die Wetterbedingungen für den heutigen Tag sind nahezu perfekt.

Lawinwarnstufe 1 (gering) im gesamten Gebiet und beherrschbare Schneehöhen sowie Sonne und ein Hauch von Ostwind am Startplatz. Wir, das sind Norbert, Leo, Manuel und ich. Norbert arbeitet bei der Flugschule Bluesky in Sillian. Er ist dort Tandempilot und Chef der Werkstatt. Leo ist ein Urgestein der Gleitschirmszene. In Osttirol gibt es keine Route, die er nicht schon geflogen ist. Manuel, Fluglehrerassistent und Tandempilot, ist das Technik-Ass bei Bluesky.

Zunächst geht es ein kurzes Stück leicht bergan, bevor der Weg am Wasserfall rechts abzweigt und der Anstieg beginnt. Im Sommer ein imposanter Wasserfall, im Winter ein Eldorado für Eiskletterer.

Nach dem leichten „Auf und Ab“ über fast 2 km (ca. 30 min) durch den Wald beginnt jetzt der ernstere Teil der Tour. Wir stehen vor einer Wand, durch die ein Anstieg kaum möglich erscheint, zudem vermittelt der Wasserfall einen eindrucksvollen Hinweis auf die Steilheit des Geländes.

Der Weg nach rechts führt uns in Serpentinaen zunächst an den Fuß der Steilwand. Dann helfen uns über ca. 250 Höhenmeter steile, anstrengende Stufen, teilweise in den Fels geschlagene oder gesprengte Wegstücke und auch Holzbrücken durch die steilsten Abschnitte. Die Steilstufe wird auf einem Felssteig überwunden. Der Weg ist aber immer breit genug. An den ausgesetzteren Stellen ist zudem zum Hang hin ein Drahtseil gespannt. Immer wieder ergeben sich schöne Blicke auf den Wasserfall und zunehmend auch schöne Tiefblicke. Nach insgesamt etwa 2 bis 2 ½ Stunden erreichen



Hike & Fly Tour zur Gatterspitze

Koordinaten Landeplatz (Höhe 1.330 m)

DG 46.729178, 12.492490

GMS 46°43'45.0"N, 12°29'33.0"E

Koordinaten Startplatz (Höhe 2.400 m)

DG 46.6982345, 12.4811963

GMS 46°41'53.6"N, 12°28'52.3"E

Land: Österreich, Osttirol, Grenzgebiet zu Südtirol

Ausgangspunkt: Bea's naturBAR Nähe Kirche Kartitsch, Tiroler

Gailtal, nächstgrößere Stadt ist Sillian

Höhenunterschied: 1.050 m

Strecke: ca. 6 km

Gehzeit: 4 – 4 ½ Stunden

Aufstiegsvarianten: Man folgt dem gut ausgeschilderten und markierten Weg Nr. 466, Varianten führen direkt über die Flanken vom Obstanser Almboden zum Gipfelkreuz.

Startplatz: im Sommer grasbewachsen, im Winter schneebedeckt, Windrichtung Ost

Flughinweise: Start nur bei leichtem bis mäßigem Wind aus Ost oder Süd-Ost. Im Winter Lawinengefahr beachten. Flug über das Winklertal, Peilpunkt Kirchturm Kartitsch.

Landeplatz: Landemöglichkeiten auf den Wiesen gegenüber dem Aparthotel Monte entlang der B 111 vor Ortseingang Kartitsch



Startplatz im Sommer

wir dann bei der kleinen, aber eindrucksvollen Prinz-Heinrich-Kapelle den flachen Obstanser Almboden und genießen den Blick ins Tal.

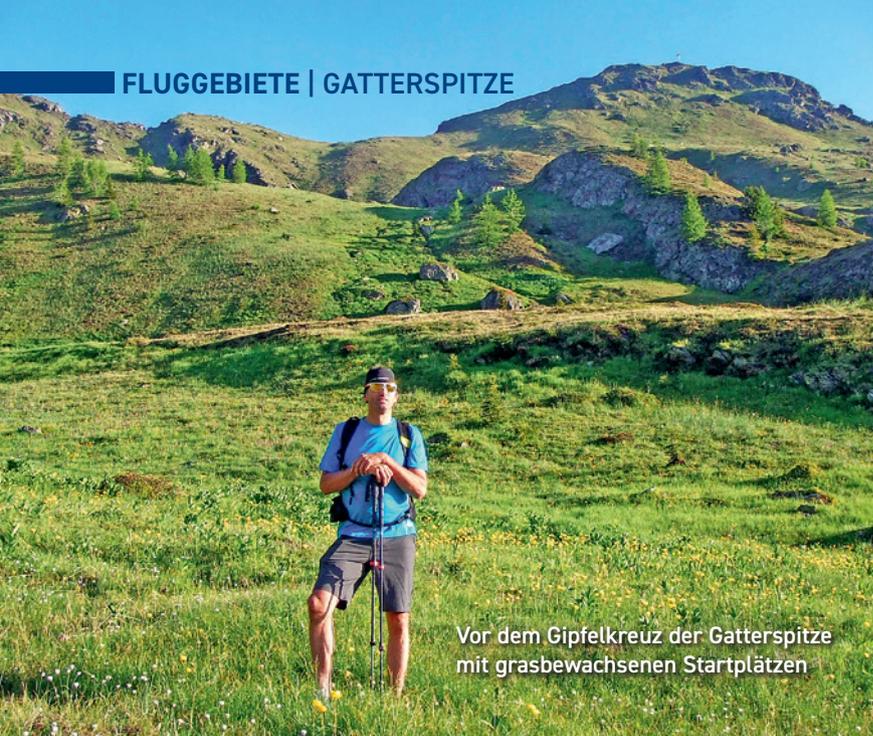
Am Zwischenziel Prinz-Heinrich-Kapelle

Die Kapelle erinnert uns daran, dass wir auf historischem Boden unterwegs sind. Im ersten Weltkrieg verlief die Frontlinie zwischen Österreich und Italien entlang des Karnischen Kammes und die Nachschubwege schlängelten sich von den Tälern hoch an die Front in Gipfelnähe. Die Kapelle wurde von Soldaten zum Gedenken an Unfallopfer in den Bergen der Umgebung und zum Andenken an den Prinzen erbaut, der 1915 während der kritischen Monate hier Einheiten des deutschen Alpenkorps befehligte. Major Prinz Heinrich war im Sommer 1915 zur Verstärkung der österreichischen Truppen mit vier Kompanien des Königlich Bayerischen Infanterie-Leib-Regiments hier stationiert und hatte die Abwehrkämpfe an der Karnischen Front erfolgreich kommandiert. Das Infanterie-Leib-Regiment war das Hausregiment, auch als Garderegiment bezeichnet, der bayerischen Könige vom Ende der napoleonischen Kriege bis zum Untergang der Wittelsbacher Monarchie und der damit verbundenen Auflösung der Bayerischen Armee. Ab Herbst 1916 wurde das Regiment in Rumänien eingesetzt, wo es maßgeblich zum Erfolg der Offensive der Mittelmächte gegen Rumänien beitrug. Während dieser Kämpfe wurde am 07. November 1916 Prinz Heinrich von Bayern als Kommandeur des III. Bataillons in vorderster Linie schwer verwundet und erlag am folgenden Tage seinen Verletzungen.

Doch zurück zum Obstanser Almboden. Nach den Passagen durch den Fels finden wir uns in einer anderen Welt wieder. Im Sommer weiden auf den Almwiesen Kühe. Neben der Kapelle gibt es hier am Obstanser Boden auf 1.962 m eine Schutzhütte, die wir für eine kurze Pause nutzen.

HIKE+FLY HINWEIS

Hike+Fly, auch Para-Alpinismus, stellt eine der schönsten Spielarten des Gleitschirmfliegens dar. Zu Fuß auf den Berg, schwerelos gleitend wieder ins Tal. Klingt sehr einfach, doch leider ist es das nicht. Start- und Landeplätze müssen selbstständig ausgewählt und auf ihre Eignung beurteilt werden sowie Wind- und Wetterverhältnisse im unbekanntem Terrain zuverlässig eingeschätzt werden können. Gute körperliche Konstitution ist Grundvoraussetzung, um nach einem anstrengenden Anstieg genügend Reserven für einen sicheren Start und Flug oder Abstieg zu haben. Außerdem muss der Pilot vorher abklären, ob Start- und Landeplätze legal sind. Jedes Land, oft sogar jedes Bundesland/Kanton, hat andere gesetzliche Bestimmungen. Viele Flugschulen bieten auf www.dhv.de unter Flugreisen Hike+Fly Touren an. Der DHV empfiehlt Einsteigern in dieses faszinierende Abenteuer, die ersten Touren unter fachkundiger Anleitung zu unternehmen.



Vor dem Gipfelkreuz der Gatterspitze mit grasbewachsenen Startplätzen



Film zu Gatterspitze

Bilddokumentation

Für uns geht es zunächst weiter über den Almboden Richtung Obstans, bis der Weg zur Gatterspitze nach rechts abzweigt. Der leicht sumpfige Almboden trägt im Sommer einen beeindruckenden, wechselnden Blumenschmuck. Von Weg kann bei dem Schnee allerdings keine Rede sein. Norbert hat sich bereit erklärt, für die gesamte Tour die Spuarbeit zu übernehmen und uns durch die schneebedeckten Flanken zu führen.

Der weitere Weg ist mit den bekannten rot-weiß-roten Streifen markiert, allerdings ist der Wegverlauf manchmal kaum zu erkennen und erfordert unsere Aufmerksamkeit. Kurze Zeit später eröffnet sich uns der Blick auf den sonnenbeschienenen Gipfel der Gatterspitze und wir erkennen mit dem Gipfelkreuz unser Ziel. Einige Meter links vom Gipfel können wir schon die schneebedeckten und im Sommer grasbewachsenen Startplätze erahnen. Mit dem Ziel vor Augen nehmen wir die letzten Meter in Angriff. Der Weg macht nochmals einen Bogen, der uns vom Gipfel weg zu führen scheint und ändert später jedoch wieder seine Richtung. Da uns das weithin sichtbare Gipfelkreuz während eines Großteils der Strecke Orientierung bietet, können wir uns auch dann nicht verlaufen, wenn wir für kurze Zeit keine Wegmarkierung erkennen oder wir uns entscheiden sollten, den Weg zu verlassen, um direkt an der Flanke aufzusteigen. Das Gipfelkreuzfoto gebührt Manuel, da er heute zum ersten Mal auf der Gatterspitze steht. Obwohl dieser Berg mit 2.430 m nicht zu den höchsten Gipfeln in der Region gehört, beeindruckt sie durch die einmaligen Ausblicke in alle Himmelsrichtungen.

Startvorbereitungen und Flug

Vom Gipfel der Gatterspitze schauen wir direkt auf die schneebedeckten Startplätze, die etwas tiefer am Gipfelgrat liegen. Im Sommer erscheinen uns die grasbewachsenen Flächen wie ein gut gepflegter Golfplatz, allerdings mit einer erheblichen Neigung nach Osten. Die von der Sonne erwärmte Luft steigt an dieser Flanke auf, der Wind kommt für uns günstig von vorne.

Nach einer kurzen Pause beginnen wir etwas unterhalb des Gipfelkreuzes am Grat mit unseren Startvorbereitungen. Als Gleitschirme kommen heute Nova Bantam, Nova Doubleskin, Ozone Ultralite und Triple Seven Rook zum Einsatz. Die Bedingungen an unserem

Startplatz sind genau so, wie wir sie erwartet haben. Leichter Wind von vorne, ideal zum Starten. Für uns heißt es nun, Schirme auslegen, den Schirm kurz anlupfen, die Leinen überprüfen und ihn optimal zum Wind hin ausrichten. An dieser Stelle weisen wir drauf hin, dass alle Startvorbereitungen schon im eingehängten Zustand erfolgen sollten, damit wir den Schirm jederzeit unter Kontrolle haben und wir nicht von einer Windböe überrascht werden können. Bei extrem steilem Gelände kommt es besonders darauf an, den Schirm kontrolliert über dem Körper stehend anzubremsen und einen bewussten Start vorzunehmen. Als erster startet Leo, gefolgt von meinem Doubleskin. Wer will, kann dies mit dem ersten QR-Code als Video miterleben. Während des Fluges über die schneebedeckten Flanken sind die Strapazen des Aufstieges schnell vergessen, Genuss pur. Wir haben genügend Zeit, das Bergpanorama in uns aufzusaugen. Das Tiroler Gailtal mit Kartitsch und das Hochpustertal mit Sillian und dem Thurntaler liegen uns zu Füßen. Als Peilpunkt für unseren Landeplatz dient der Kirchturm in Kartitsch, der während des Fluges sehr schnell gut sichtbar wird. Wie geplant landen wir auf den schneebedeckten Wiesen oberhalb des Monte. Nachdem das Fluggerät verstaut ist, machen wir uns zu Fuß auf den Weg zu Bea's naturBAR, wo wir unsere Hike & Fly Tour ausklingen lassen. Eines ist sicher, dies war bestimmt nicht unser letzter Ausflug zur Gatterspitze. Sie ist zu jeder Jahreszeit einen Besuch wert. Über den zweiten QR-Code gelangt man zur umfangreichen Bilddokumentation der Tour. Für Ratschläge und Unterstützung bei der Planung und Durchführung dieser Tour stehen Norbert und Manuel in der Flugschule Bluesky (www.bluesky.at) gerne persönlich zur Verfügung. ▽



DER AUTOR

Norbert Walder fliegt seit vielen Jahren mit dem Gleitschirm und als Tandempilot. Er arbeitet bei der Flugschule Bluesky und checkt dort seit Jahrzehnten professionell Gleitschirme und packt Rettungen aller Art. Privat vermietet er Gästezimmer in seinem Haus Walder in Kartitsch.



UNSERE SPORT-KLASSE- RENNMASCHINE

Der GTO3 ist auf ganzer Linie ein XC Flügel und auf die Anforderungen von Wettkampfpiloten ausgerichtet. Alle leistungsrelevanten Aspekte wurden optimiert. Angefangen bei der Gleitleistung, über Höchstgeschwindigkeit, Steuerdruck auf der B-Ebene und allgemeines Steuerverhalten bis hin zum Feedback. Der Schirm besitzt die hervorragende Eigenschaft im Pulk bis ganz nach oben zu steigen und diesen Vorsprung im Gleitflug noch auszubauen..

6 Größen | 60-130 kg | EN C



GTO³

www.gingliders.com



Am Bischling fliegts (fast) immer

Ostalpentour XXL: Rennfieber!

Ich bin Fluglehrer und Tourguide. Vom Wettbewerbsfliegen habe ich keine Ahnung. Doch genau das ist einer der Schwerpunkte meines Freijahres. Ich will entdecken und lernen. Und nirgends lernt man so viel wie beim Bewerbsfliegen – das hat man mir jedenfalls gesagt...

TEXT UND FOTOS: CLEMENS LEHNER

Nur noch 150 Meter über dem Talgrund. Das ist die allerletzte Chance! Wenn es jetzt nicht steigt, dann muss ich mich ganz schnell auf einem der kleinen Wiesenstreifen einparken. Und ja, kaum merklich, aber es steigt! Wird es reichen? Endlich? Wieder eine Schleife knapp am Hang. Und noch eine. Ein paar Meter sind gewonnen. Weiterkämpfen! Vielleicht ziehts diesmal endlich durch. - Jawohl, jetzt kann ich sogar einkreisen. Das zaghafte Stottern des Varios verwandelt sich langsam aber sicher in das lang ersehnte Stakkato. Zwischen meinen Ohren wird daraus ein Jubelgeschrei: Das Kämpfen hat sich gelohnt. Das Ziel, es rückt in greifbare Nähe! Mit jeder Umdrehung hebt sich meine Laune genauso wie mein Blickfeld, während ich mich immer weiter

entlang der beeindruckenden Felsnadel Cima Vezena in die Höhe schraube. Bald, bald werde ich es geschafft haben.

Die Sportklasse

Vor mehr als dreieinhalb Stunden bin ich am Monte Panarotta bei Levico Terme gestartet. Es ist Anfang Juli 2023 und der erste Flugtag eines der immer populärer werdenden Sportklasse-Wettbewerbe (maximal EN-C-Schirme). Das Wetter ist gut, dennoch habe ich durch eine Reihe an Fehlern gleich zum Rennstart unglaublich viel Zeit verloren. So war ich bereits weit hinterher, als ich mich am östlichsten Wendepunkt entschied, aufgrund immer dichter werdender Abschattungen die Talseite zu wechseln. Ab hier war ich nun endgültig

alleine unterwegs. Mühsam kämpfte ich mich an der Südseite des Saganertals vorwärts, während mir die Höhenmeter langsam aber sicher wie Sand zwischen den angespannten Steuerleinenfingern zerrannen.

Doch dann – endlich! – katapultiert es mich an der besagten Felsnadel Cima Vezzena wieder zurück in den Gleitschirmhimmel. Endlich läuft es wieder, wie es soll. Eine Thermik, wie sie im Bilderbuch steht. Rasch zieht die Felswand neben mir nach unten, während das alte Fort sichtbar wird, das sich oben an die Zinne krallt. Die Luftlinie über den letzten Wendepunkt (ESS) ins Ziel beträgt jetzt nur noch wenige Kilometer. Die Anderen vermute ich schon längst im Ziel. Auf ein paar Sekunden kommt es da nicht mehr an, Hauptsache ich schaffe es auch. So mache ich noch einige Kreise, bevor ich mit verschwenderisch großer Höhe den Endanflug ins Ziel beginne. In Hochstimmung bedanke ich mich bei meinem rettenden Aufzug und gleite mit einem dicken Grinsen im Gesicht zum nahen Landebier.

Doch bald registriere ich verstärktes Sinken. Ist doch vollkommen normal neben einer guten Thermik, denke ich mir, das hört doch gleich wieder auf! Aber nein, es wird mehr, das Vario-Brummen wird tiefer und bedrohlicher. Eine Minute zieht sich wie eine Ewigkeit, in der das Sinken sich nun konstant auf vier bis sechs Meter pro Sekunde eingependelt hat. Längst habe ich den Beschleuniger bis auf Anschlag durchgetreten und umklammere mit weißen Fingerknöcheln die C-Handles meines Gleitschirms. Ungläubig starre ich zum letzten Wendepunkt, der sich rasch nähert. Doch noch schneller nähert sich der Boden. Was zur Hölle ist hier los?

Der Newcomer

Nach vielen Jahren Vollzeit-Tätigkeit als Fluglehrer und Tourguide gönne ich mir dieses Jahr eine Auszeit. Ich habe mir viel vorgenommen. Die beliebtesten Fluggebiete der Ostalpen will ich bereisen und daraus einen Fluggebietsführer im Spielkartenformat erstellen (inzwischen sind die Paraspotting Cards auf www.paraspotting.com erhältlich). Den Anfang dieser Reise habe ich im DHVMagazin 01/2025 geschildert. Einen weiteren Schwerpunkt für dieses Freijahr setzte ich mir mit der Wettbewerbsfliegerei, die ich als absoluter Neuling kennenlernen möchte. Mir geht es dabei um Streckenflug-Rennen. Für Einsteiger veranstaltet der DHV jedes Jahr mehrere Newcomer Challenges. In Österreich gibt es bei vielen Liga-Wettbewerben eine eigene Newcomer-Klasse. Zu Beginn muss ich mich erst einmal mit bürokratischen Grundlagen auseinandersetzen: CIVL-ID, FAI-Sportlizenz, Tracker, etc... Am besten beginnt man damit bereits im Herbst, denn einige Bewerbe sind oft schon vor dem Jahreswechsel ausgebucht.

Im März geht's dann los – mit dem Newcomer Trainingslager am Bischling im Salzburger Land. Dieser äußerst beliebte Berg bietet das ganze Jahr über gute Flugbedingungen und ist glücklicherweise auch bei der aktuellen südöfnigen Lage geschützt. Am Startplatz stehen wir noch im Schnee, während uns erfahrene Ligapiloten den Task (die „Rennstrecke“) und vieles Nützliche erklären. Rasch sind Bekanntschaften geschlossen und es entsteht fast so etwas wie ein Team-Spirit. Wir werden uns noch bei einigen Bewerben wiedersehen. Auch in der Luft ist es vielmehr ein Miteinander als ein Gegen-

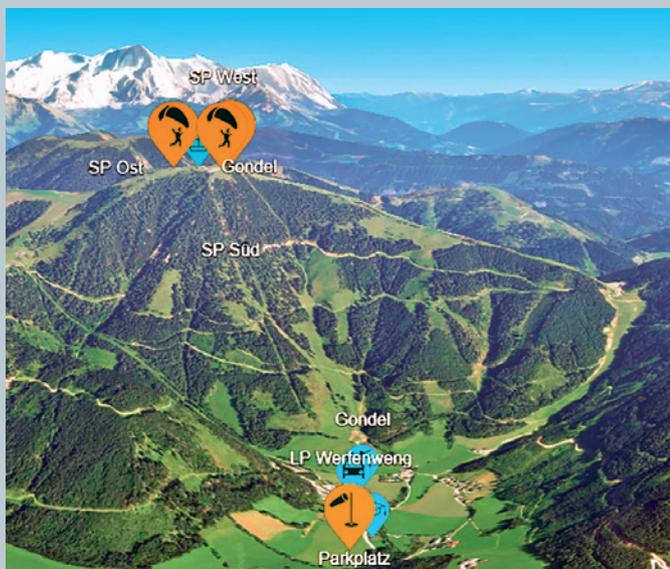
einander. So schnell könnte einer alleine die vorgegebene Strecke niemals fliegen. Doch gemeinsam lassen sich die Thermiken und guten Linien viel besser finden. Gleichzeitig verleitet der Geschwindigkeitsrausch schon fast zum allzu sorglosen Fliegen. Bald verliere ich jede Scheu vor dem Beschleuniger. Beim Streckenfliegen war „Rolle auf Rolle“ zuvor für mich die Ausnahme gewesen, jetzt ist es der Standard. Ich wechsele fast nur noch zum Thermikdrehen auf die Steuerleinen. Mit Vollgas durch die Thermik räumt es mir plötzlich derart die Kappe weg, dass ich den Öffnungsstoß über die C-Handles noch nach der Landung in meinen schmerzenden Fingern spüre. Gut, dass genug Platz rund um mich war! Das darf nicht noch einmal passieren. Natürlich ist Training extrem wichtig, doch für mich ist es diesmal auch eine Frage des Materials. Bald danach tausche ich meine trügerisch stabile harte Kappe gegen einen weichen und mitteilbaren Schirm. Nun kann ich viel besser aktiv mit den C-Handles fliegen oder wenn es zu heftig wird, rechtzeitig den Beschleuniger zurücknehmen. Das liegt mir persönlich nun viel besser. In vielen hundert Flugstunden habe ich seither keinen nennenswerten Klapper mehr kassiert.

(K) ein Spaziergang

Derart aufgewärmt von zwei kurzen aber spritzigen Tasks am Newcomer Trainingslager heißt es erst einmal warten. Ein Bewerb nach dem anderen fällt dem ungünstigen Wetter zum Opfer. Ende Mai ist es endlich wieder soweit. Voller Vorfreude fahre ich in den legendären Pinzgau, wo der Schmittenspokal wie die meisten Bewerbe der Österreichischen Liga über ein Wochenende stattfindet. Natürlich steht auch die Schmittenhöhe auf meiner Liste der Fluggebiete für die Paraspotting Cards und so brenne ich darauf, sie endlich kennenzulernen.

Wie ein buntes Straßendorf wirken die dutzenden Camper, die sich vom Landeplatz bis zum Fußballplatz in Piesendorf aneinander reihen. Neben dieser kostenlosen Camping-Möglichkeit hat der veranstaltende Ikarus Club auch Duschen und WCs organisiert und sogar für eine mobile Landebar gesorgt.

Zum ersten Task am Samstag stehen dann rund 140 Fluhungrige am Gipfel der Schmittenhöhe, darunter 30 Newcomer. Hier gibt es in unmittelbarer Umgebung Startplätze in alle Himmelsrichtungen. Es ist so windschwach, dass tatsächlich alle genutzt werden, als es dann heißt „Window open“. Zunächst ist es noch zäh und wolkenverhangen, doch pünktlich zum Rennstart reißt es auf und pralle Cumuli schmücken bald den blauen Himmel. Die Aufgabe ist ein Zick-Zack durch den Pinzgau von 94 Kilometern Länge. Als Newcomer haben wir dieselben Wendepunkte wie die Normalwertung, doch unsere Radien sind deutlich größer. Dadurch verkürzt sich unser Task auf 69 Kilometer. Nach einem Abstecher über den Zeller See reiten wir flott den Pinzgauer Spaziergang entlang. So wird die „Gleitschirm-Autobahn“ an der Kette zwischen Schmittenhöhe und Pass Thurn genannt. Die Querung des breiten Tals nach Süden gelingt problemlos, da die Thermiken bereits von schnelleren markiert sind. Für meine Verhältnisse fliege ich unglaublich schnell, dennoch falle ich hinter den Führungspulk zurück. Und dann „verrace“ ich mich auch noch, tanke in der Eile an entscheidender Stelle nicht genug Höhe und finde mich plötzlich im unerwartet starken Talwind wieder, der untenraus alle Thermiken verbläst. An einer kleinen Nase nicht mehr weit über den riesigen Wiesen des Talgrun-



Ein überschaubarer Flugberg mit viel Potential: der Bischling



Am Bischling kann man zu jeder Jahreszeit gut fliegen.



Startplätze in alle Himmelsrichtungen und Tor zum Pinzgauer Spaziergang: die Schmitzenhöhe



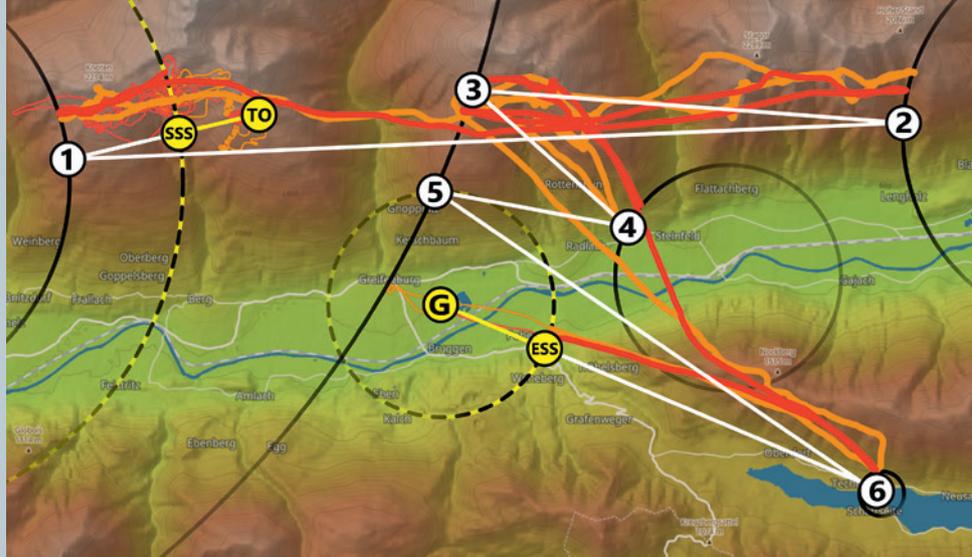
Der Schmitzenpokal verwandelt Piesendorf in ein buntes Zelt- und Camperdorf.

des beiße ich mich fest. Eine gefühlte Ewigkeit bin ich hier zum fruchtlosen Auf und Ab im Talwindgeblubber verdammt, während die Klügeren in schier ungreifbarer Ferne elegant über mich hinweggleiten. Doch ich bekomme auch Gesellschaft. Nach einigen weiteren verbissenen Minuten ruft mir mein Leidensgenosse aufmunternd zu: „Wir schaffen das!“ Und als hätte sich die Wärme dieser Worte physisch manifestiert, trägt es uns plötzlich wieder hinauf und wir können weiterfliegen. Was für ein tolles Erlebnis und herrliches Beispiel für den Teamgeist, der so oft über dem Wettbewerbsgedanken steht!

Die restliche Strecke ist ein reiner Spaß. Da wir als Newcomer an den Wendepunkten schon früher umdrehen dürfen, fliege ich stän-

dig mit guten Piloten der Normalwertung mit. Rund dreieinhalb Stunden nach Rennstart lande ich überglücklich im Ziel. Und mein Grinsen wird – bei aller Kameradschaft – noch breiter, als ich erfahre, dass vor mir erst ein Newcomer ins Ziel gekommen ist. Der gesamte Führungspulk unserer Klasse hatte sich im Endanflug gegen den Talwind verschätzt und nur wenige Kilometer vor dem Ziel landen müssen. Es bewahrheitet sich, was ich schon öfter gehört habe: Als Neuling ist die Geschwindigkeit zweitrangig. Alleine der Umstand das Ziel zu erreichen, bedeutet meist schon eine gute Platzierung.

Die nächsten beiden Tage sind wettertechnisch schwierig. Wenig Sonne, manchmal sind kleine Schauer zu umfliegen. Ich stehe jedes



Task 3 der NCC Greifenburg 2023. Die Rennstrecke ist über Wegpunkte mit jeweils zugehörigen Radien definiert. Daraus ergeben sich die eingezeichneten Kreise (Turnpoints), die in vorgegebener Reihenfolge abgeflogen werden. Sie dürfen dabei an beliebiger Stelle tangiert werden, woraus sich ein taktischer Spielraum für die individuelle Routenführung ergibt.

Gestartet wird am Takeoff (TO) auf der Emberger Alm ab dem Zeitpunkt „Window Open“. Nun gilt es, sich gut in der Luft zu positionieren. Der eigentliche Rennstart und Beginn der Zeitmessung wird als „SSS open“ bezeichnet. Ab diesem Zeitpunkt darf der erste Radius „SSS“ (Start of Speed Section) überflogen werden. Nun geht es darum, so schnell wie möglich alle Turnpoints (Kreisradien) abzufliegen und zur „ESS“ (End of Speed Section) zu gelangen, wo die Zeitmessung endet. Für die volle Punktzahl muss danach noch das Goal „G“ beim Fliegercamp erreicht werden.

Die kürzestmögliche Strecke zwischen „SSS“ und „ESS“ ist hier als weiße Linie eingezeichnet. Da wir Gelände und Aufwinde bestmöglich zu nutzen versuchen, weichen unsere Flugbahnen natürlich teils deutlich davon ab. Die rote Linie zeigt den Track des Taskwinners Andreas „Pepe“ Malecki. Mit seinem C-Schirm bewältigt er die Speed Section in nur einer Stunde und zwölf Minuten. Durch seine gekonnte Linienführung muss er überhaupt nur ein einziges Mal aufdrehen, vier Kreise vor der Querung zum Weißensee (TP 6), ansonsten geht es mehr oder weniger im Geradeausflug dahin. Ich fliege zunächst sehr vorsichtig (orange Linie). Dann schaffe ich es immerhin auch, ab der Querung zum Weißensee bis ins Ziel ohne Thermikkreis auszukommen, doch sieht meine Linienführung auch da nicht annähernd so effizient und geschliffen aus wie die des Meisters. Das Ziel erreiche ich rund eine halbe Stunde nach ihm, was immerhin einen Platz genau im Mittelfeld bedeutet. Dabei freue ich mich über den gelungenen und wunderschönen Flug viel mehr, als ich es über irgendeine Platzierung jemals könnte. Dennoch zeigt der Vergleich mit anderen ganz deutlich eigene Verbesserungspotentiale auf.

Mal nach frühen Fehlern rasch am Boden und muss mit Bewunderung feststellen, dass viele weiter und einige sogar ins Ziel kommen. Viel zu lernen ich noch habe!

Über dem blauen Weißensee

Ein optimales Lernumfeld bieten die vom DHV organisierten Newcomer Challenges. Mittlerweile schon als Klassiker etabliert hat sich die NCC in Greifenburg, welche gemeinsam mit der Hessischen Meisterschaft ausgetragen wird. Auch dieses Jahr wird sie wieder vom Top-Piloten Ferdinand Vogel geleitet. Umfangreiche Briefings ermöglichen uns Neulingen eine optimale Vorbereitung. Doch das Wetter ist sogar in Greifenburg bescheiden. Es reicht immerhin für

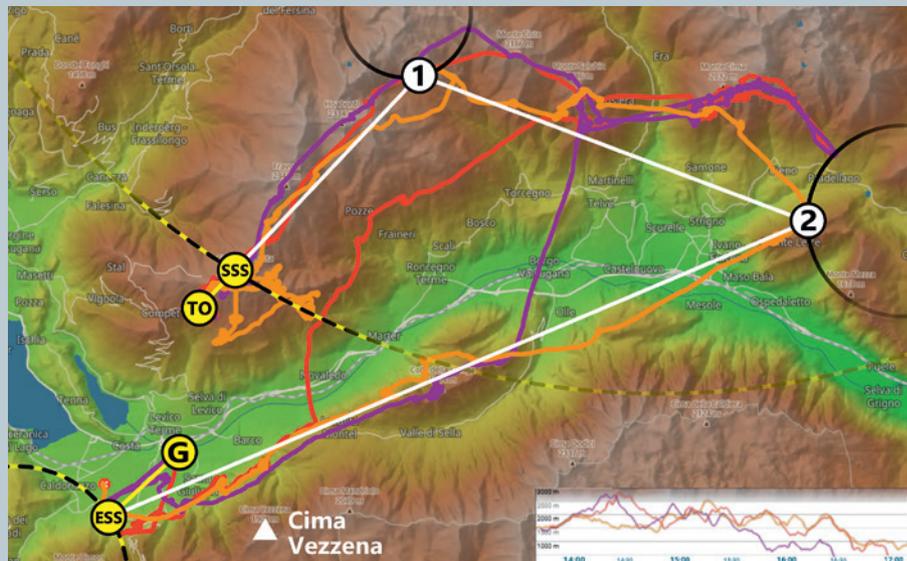
zwei kurze Tasks an den ersten Tagen, dann ein Tag Pause, und zum Abschluss wird es dann noch einmal richtig gut. Viel besser sogar als erwartet und so wird Task 3 mit 50 Kilometern ein echter Speed Run.

Zurück auf den Boden der Tatsachen

Wie ist es mir nun in Levico Terme in der dramatischen Eingangsszene weiter ergangen? Nach langer Durststrecke endlich wieder gut Höhe gemacht bin ich kurz vor dem sicher geglaubten Ziel in einen unglaublichen Abwind geraten. Innerhalb nur einer Minute habe ich bereits über 300 Meter verloren (5m/s!). Dabei sind es nur noch weniger hundert Meter bis zum Wendepunkt. Der direkte Weg wird mir aber inzwischen vom Gelände verstellt, ich muss nach



Bis auf das Selbstvertrauen ist alles heil geblieben bei dieser Außenlandung im Apfelhain.



Der 49-Kilometer-Task in Levico Terme. Mein abenteuerlicher Flug (orange Linie) hat sogar noch für Platz Drei gereicht. Nur der Erstplatzierte (rote Linie) und der Zweitplatzierte (violette Linie) haben vor mir rechtzeitig die Talseite gewechselt und das Ziel (G) erreicht. Das gesamte übrige Teilnehmerfeld ist in der großen Abschattung auf der Nordseite abgestanden. Zwischen den drei gezeigten Flügen liegt gegen Ende jeweils ca. eine halbe Stunde. Sie zeigen gut die taktische Bandbreite, die lange Strecken zwischen Wendepunkten bieten. Ungewöhnlich ist hier allerdings die Vereinzelnung der Piloten. Meist kommen Gruppen (Pulk, Gaggle) besser und schneller voran.

rechts ausweichen, was die Strecke verlängert. Wie ein Feueralarm dröhnt der Sinkton in meinen Ohren. Ich kann es immer noch nicht fassen! Längst müsste ich etwas unternehmen, doch ich halte stur auf den Wendepunkt zu. Voll im Gas, nur auf dieses eine Ziel fokussiert, lässt mein Hirn nicht einmal den Gedanken an Alternativen zu. Muss doch gehen! Gleich hab ich's! Komm schon! Komm! ...

„PING“ – das Signal meines Geräts reißt mich aus den Beschwörungsformeln – Geschafft! Ich reiße die Kiste herum, jetzt ab ins Ziel! Doch sofort muss ich erkennen: das wird nichts mehr. Einhundert Höhenmeter bleiben mir für die Landeplatzsuche, und überall nur Apfelplantagen. Doch dort, dort ist ein kleines Wiesenflecken, das muss reichen. Rasant schiebt mich der Rückenwind weg vom Berg. Über die Baumreihe, die Stromleitung, geht sich aus! Schon flimmern die senkrechten Metalllänzen der Apfeldfelder bedrohlich nahe unter mir hindurch. Mit über 60 Sachen rase ich auf mein Landefeld zu. Da ist es auch schon. Jetzt konzentrieren! Ein U-Turn – und – zu spät! Verdammt, gegen den Wind komme ich nicht mehr vor. In den verbleibenden drei Sekunden parke ich mich elegant zwischen den vier Meter hohen Drahtspalieren ein. Was für eine butterweiche Landung. Nur mein Schirm will nicht von selbst vom Drahtgeflecht heruntersteigen. Dank eines hilfreichen Apfelbauern lässt sich das rasch lösen und so endet dieses Abenteuer glücklicherweise unbeschadet für mich und mein Material.

Erst jetzt beginne ich zu denken. Vom Abflug aus der letzten Thermik bis zur Landung sind nicht einmal fünf Minuten vergangen, dabei lagen fast tausend Höhenmeter dazwischen (Sinken durchschnittlich 3,2 m/s). Offensichtlich wird der Talwind gelegentlich

von Süden über die niederen Pässe westlich der Cima Vezzena gesaugt und erzeugt starke Abwinde. Doch das war nicht das eigentliche Problem. So schnell auch alles ging, ich hatte mehr als genug Zeit, die Situation zu erkennen und darauf zu reagieren. Abdrehen, noch einmal Höhe machen, die Wende anders anfliegen, oder zumindest rechtzeitig einen komfortablen Landeplatz suchen. Aber ich war vollkommen im Rennfieber gefangen. Eigentlich halte ich mich für einen rationalen und defensiven Piloten, doch offensichtlich kann auch ich in einen gefährlichen Tunnelblick verfallen. – Das ist nur eine von unzähligen Erkenntnissen, die ich in meiner ersten Rennsaison gewinnen durfte. Ich bin schneller geworden, habe viel über Gelände und Luft dazugelernt, neue Freundschaften geschlossen, und nicht zuletzt mich selbst besser kennengelernt. Über allem steht die Erkenntnis, dass das Lernen niemals endet in dieser schönsten Passion der Welt. ▽



DER AUTOR

Clemens Lehner lebt in Sillian und arbeitet als freiberuflicher Fluglehrer und Guide auf Gleitschirmreisen. Vor kurzem hat er den spielerischen Fluggebietsführer „Paraspotting Cards“ herausgebracht (paraspotting.com).

Fluggebietsinformationen

Bischling

Startrichtung: O-S-W

- Startplatz Ost (1.818 m) N47°27'50.6" E13°17'56.7"
- Startplatz Süd (1.818 m) N 47°27'43.2" E 13°17'53.4"
- Startplatz West (1.817 m) N 47°27'44.3" E 13°17'50.9"
- Landeplatz Werfenweng (932 m) N 47°27'33.0" E13°16'11.8"

Einsteigerfreundliches Gelände für alle Jahreszeiten und fast alle Windrichtungen, oft wetterbegünstigt. Kleine Strecken ans Tennengebirge, Fortgeschrittene können Anschluss an die Rennstrecken des Ennstals und des Pinzgaus finden.



Schmittenhöhe

Startrichtung: alle

- Startplatz Gipfel West (1.957 m) N47°19'45.4" E12°44'12.4"
- Startplatz Gipfel Süd (1.956 m) N47°19'42.5" E12°44'13.9"
- Startplatz Gipfel Ost (1.955 m) N47°19'48.4" E12°44'18.6"
- Startplatz Süd (1.886 m) N47°19'24.9" E12°44'12.2"
- Startplatz Ost (1.885 m) N47°19'25.3" E12°44'17.0"
- Landeplatz Piesendorf (761 m) N47°17'12.7" E12°42'38.9"
- Landeplatz Fürth (757 m) N47°17'15.1" E12°44'44.8"

Hauptsächlich Streckenflug-Gelände, einsteigerfreundlich, Einstieg in Pinzgauer Spaziergang. Luftraum Flugplatz Zell am See beachten (siehe Ikarus Pinzgau oder airspace.xcontest.org). Ausgezeichnete Fluggebietsbeschreibung in DHV Magazin 249.



Greifenburg

Startrichtung: O-SW

- Oberer Oststartplatz (1.925 m) N46°46'41.8" E13°09'12.3"
- Oberer Südstartplatz (1.887 m) N46°46'37.9" E13°08'59.3"
- Startplatz Fichtenheim (1.765 m) N46°46'23.7" E13°09'17.3"
- Startplatz Thermiktreff (1.738 m) N46°46'22.0" E13°08'57.8"
- Startplatz Wiesflecker (1.068 m) N46°45'40.5" E13°12'05.7"
- Landeplatz Fliegercamp (590 m) N46°44'48.0" E13°11'33.1"

Absoluter Hotspot der Drachen- und Gleitschirmfliegerei. Fliegercamp mit Shuttle. Einsteiger-Strecken bis hin zum Klassiker Kreuzeck-Dreieck.



Levico Terme

Startrichtung: S

- Startplatz Vetriolo (1.492 m) N46°02'30.3" E11°19'01.4"
- Landeplatz West (438 m) N46°00'10.0" E11°18'37.3"
- Landeplatz Ost (429 m) N46°00'43.3" E11°20'34.5"

Für Drachen und Gleitschirm, Startplatz mit Bus oder Auto erreichbar. Besonders wenn thermisch aktiv besser Ost-Landeplatz nutzen. Einsteiger-Strecken nach Osten, für Fortgeschrittene bis Feltré und Belluno.



ANZEIGEN


info@gleitschirmcheck.com 
 NOVA Check Center
DIE RUHRPOTT CHECKER  **www.Gleitschirmcheck.com**
 Gleitschirm-Checks + Trimm-Tuning
 Retter packen, Reparatur + Leinenservice
 Verleih + Verkauf, Schirme - Testen
www.BellAir-Paragliding.de 0170-2916150 

ParaPro  **NEUERÖFFNUNG!**
 GLEITSCHIRMINSTANDHALTUNG 

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

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



Socatal

In dieser fortlaufenden Serie werden besonders für Einsteiger geeignete Streckenfluggebiete im Detail vorgestellt. Einfach heißt dabei nicht, dass es langweilig ist, hier zu fliegen. Doch Außenlandeplätze, Talwinde und Leefallen sind gut zu bewältigen. Trotzdem ist das Panorama atemberaubend. In diesem Teil werden die Fluggebiete im Socatal in Slowenien beschrieben.

TEXT: BURKHARD MARTENS

FOTOS: NINA-RENA TE BRÜMMER, ROBERT SENTEF UND BURKHARD MARTENS



Die Flugarena Socatal. Im Bild links liegt der Hauptort der Fliegerei, Tolmin. Links hinter dem bewaldeten Hügel ist der Landeplatz. Rechts ist der makante Krn, mit 2.244 m der höchste Berg der Umgebung, zu sehen. In Bildmitte, am Horizont liegt der Stol mit der markanten Kette die links Richtung Italien verläuft.

Tolmin, Kobarid

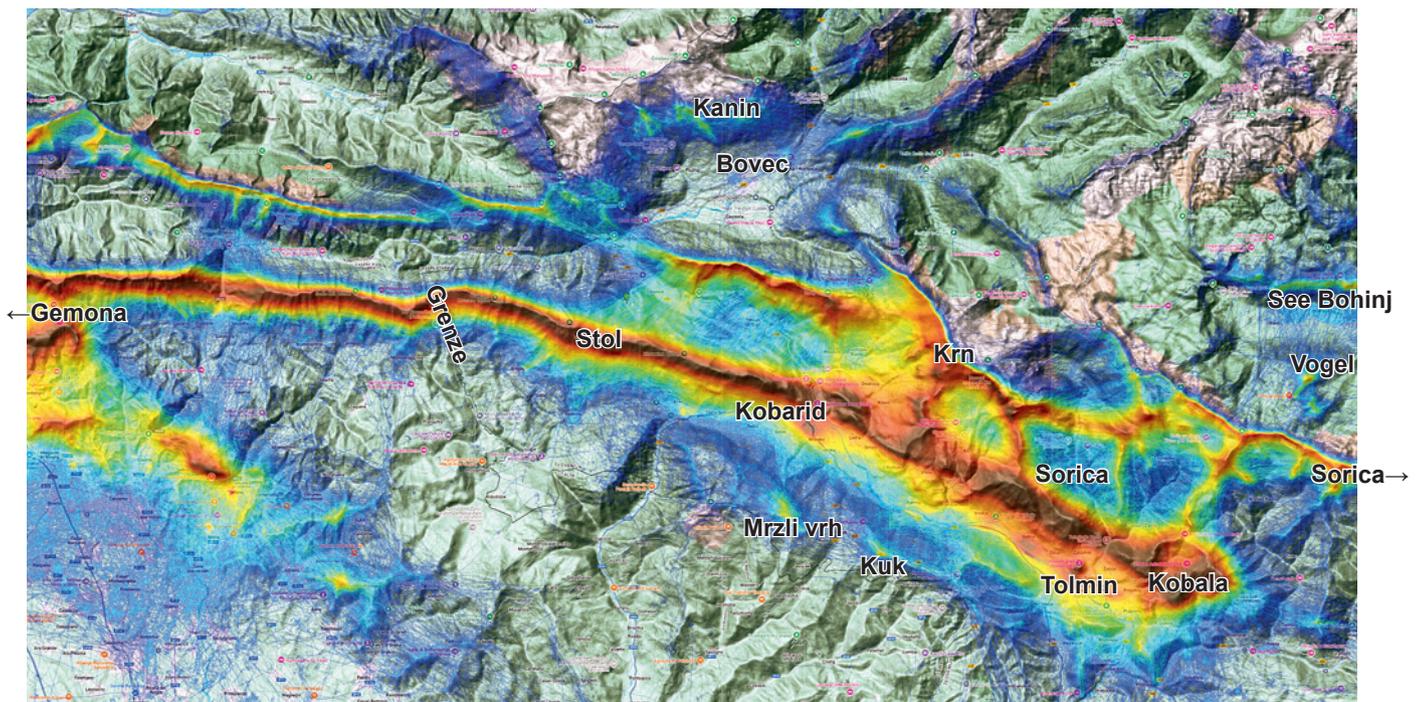
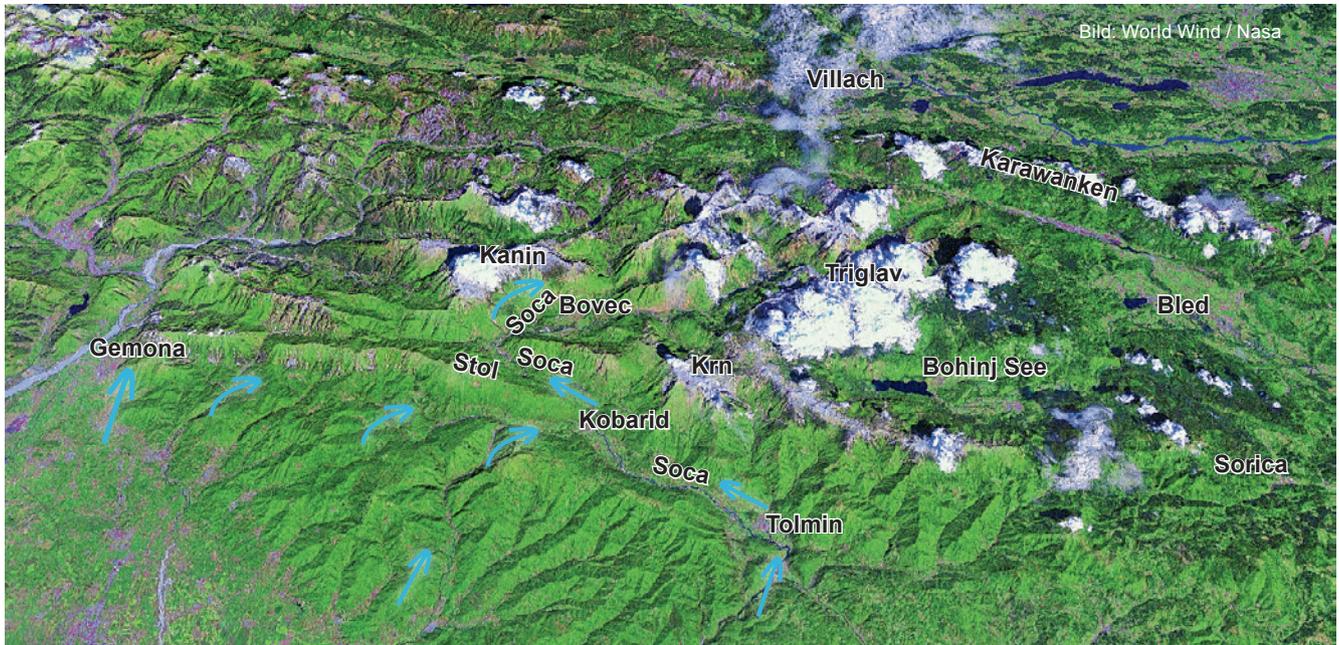
Das Socatal, das grüne Herz Europas, Smaragdstraße, Land lebenden Wassers, das sind alles Bezeichnungen für das wunderschöne westliche Slowenien in den Julischen Alpen. Die Soca fließt an Bovec, Kobarid und Tolmin vorbei. Es ist ein Paradies für Motorradsfahrer, Angler und Wassersportler. Zwei Europameisterschaften und viele weitere Wettbewerbe wurden in diesem kleinen Land durchgeführt. Im Ersten Weltkrieg war diese Landschaft extrem betroffen, ein preisgekröntes Museum in Kobarid zeigt die traurige Geschichte.

Das Zentrum der Piloten ist das grüne Socatal mit dem Kobala bei Tolmin als Hauptflugberg. Hier gibt es eine Teerstraße und nur 500 m Schotterweg sind zu bewältigen. Mehrere Flüge über 200 km wurden vom Kobala aus schon als Flache Dreiecke geflogen.

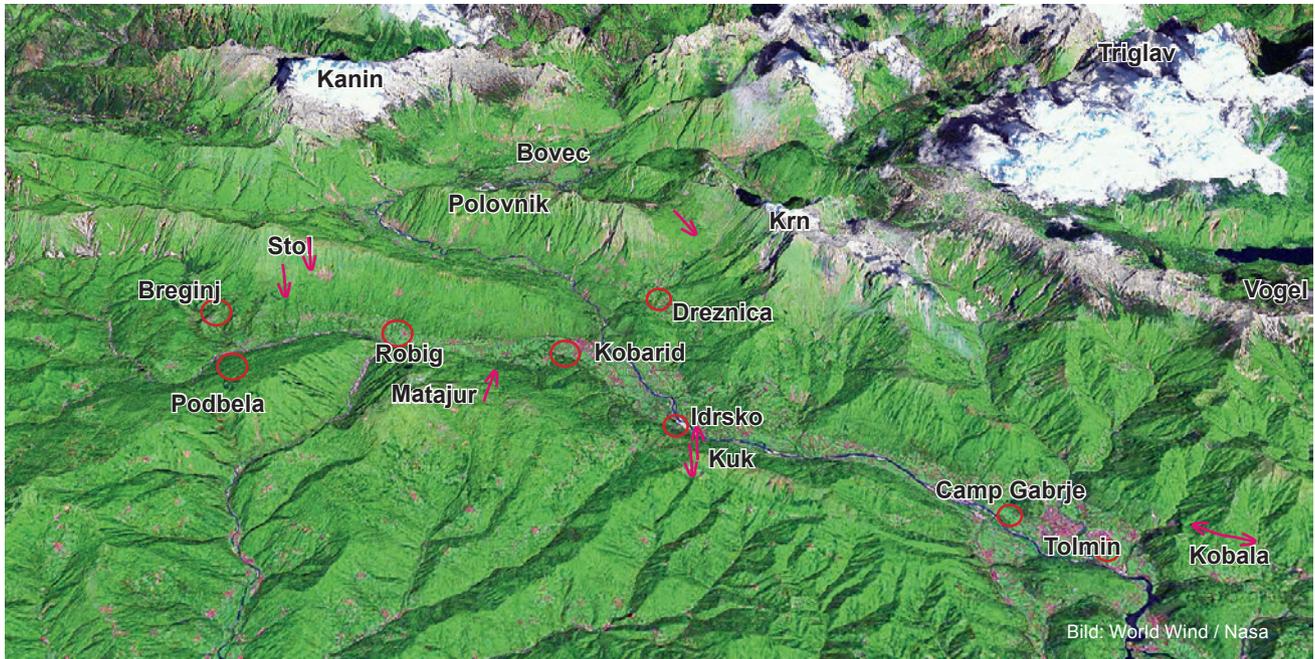
Zu allen anderen Startplätzen führen teilweise sehr anspruchsvolle Wege hoch. Der zweite gute Streckenflugausgangsbereich ist der Stol bei Kobarid, der aber durch die schlechte Piste eher selten angefahren wird. In den letzten Jahren hat sich zudem Sorica bewährt, hier starten die Locals zu Rekordflügen, das Gelände ist aber eher anspruchsvoll und wird daher hier nicht mit beschrieben. Es ist aber als Download erhältlich, siehe Tipp am Ende des Artikels.

Aufgrund der südlichen Ausrichtung sämtlicher Bergflanken, vor denen die üblichen Strecken geflogen werden, ist stärkerer Nordwind zum Streckenfliegen völlig ungeeignet. Es gibt Startmöglichkeiten für Nordwind, allerdings nur, wenn er nicht zu stark ist

Die Flugarena Socatal. Die Talwinde strömen mit südlicher Richtung an die Alpen. Der normale Talwind in Tolmin ist südöstlich. Der Wind, der gegen den Stol weht, kann je nach Höhenwind aber eine östliche oder westliche Richtung annehmen. Dadurch ist der Wind am Landeplatz in Kobarid häufig unterschiedlich und er kann sogar in Tolmin am Landeplatz westliche Komponenten annehmen.



Auf dieser Skywaykarte der Flugarena von Tolmin im Osten bis Gemona (Italien) im Westen sieht man sehr schön die Rennstrecke der Gleitschirm- und Drachenflieger. Je mehr Flüge (jeder einzelne hat eine eigene blaue dünne Linie) übereinander liegen, desto gelblicher und anschließend rötlicher werden sie dargestellt. In den letzten Jahren wurden in, oder mit diesem Gebiet, Rekorde am laufenden Band aufgestellt. Viele Flüge verlaufen vom Kobala (rechts) bis weiter hinter Gemona (links). Die ganz langen Ziel-Rück Flüge werden allerdings in Sorica (ganz am rechten Bildrand) gestartet, die Flüge von diesem Startplatz sind aber den Profis vorbehalten. In diesem Artikel soll aber nur die Einsteiger-freundliche Variante vom Kobala bis zur Rennstrecke am Stol, westlich von Kobarid, vorgestellt werden.



Die Flugarena Socatal aus der Nähe. Kreise = Landeplätze, Pfeile = Startplätze.

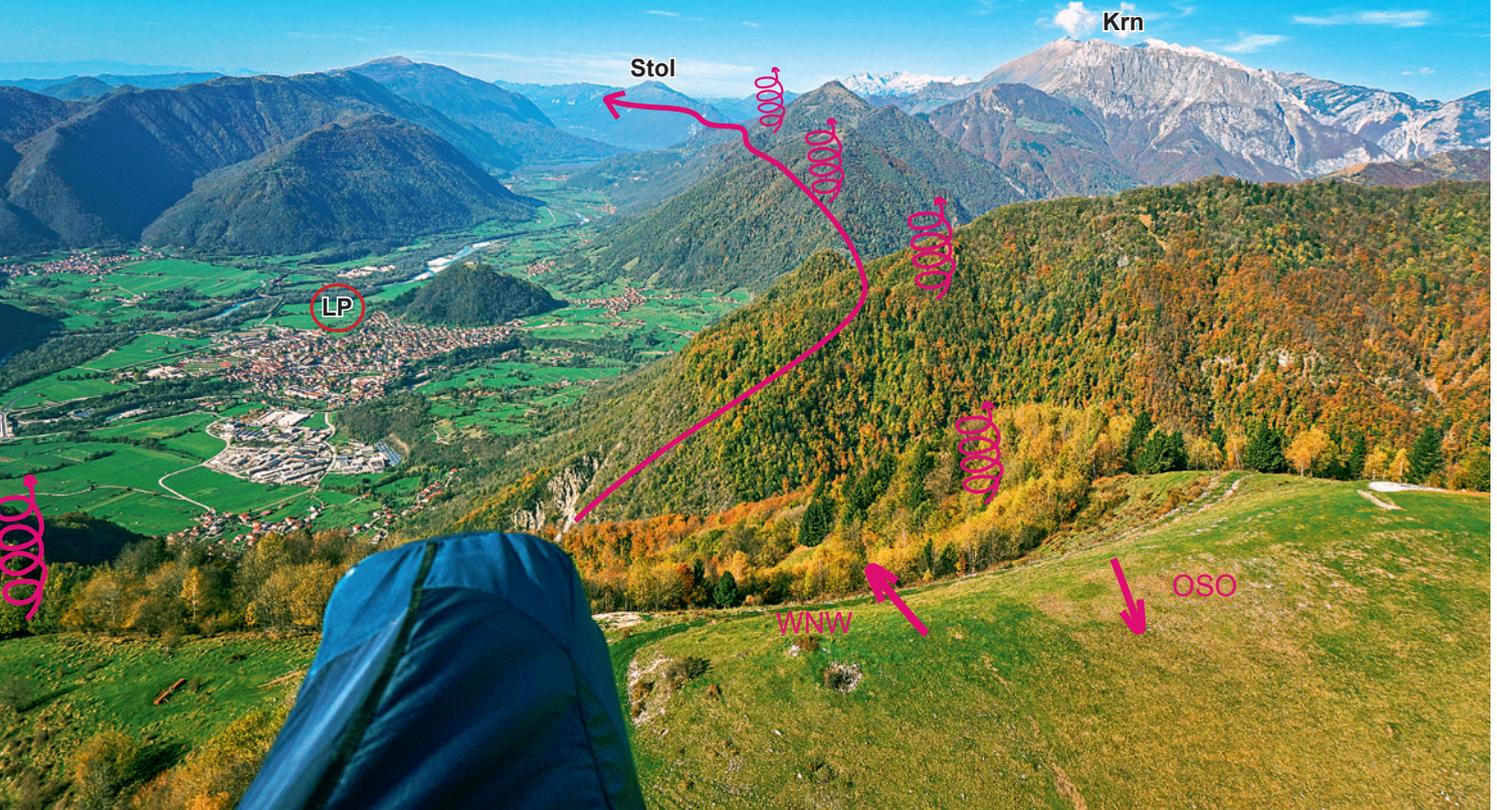
Das Socatal ist hervorragend geeignet, um das Streckenfliegen zu lernen. Im Bereich vom Kobala bis zum Stol gibt es überall riesigste Landwiesen. Das ist die Flugrena für Einsteiger. Zur Verdeutlichung sind in den folgenden Bildern die Thermikquellen auf dem Weg vom Kobala zum Stol markiert.



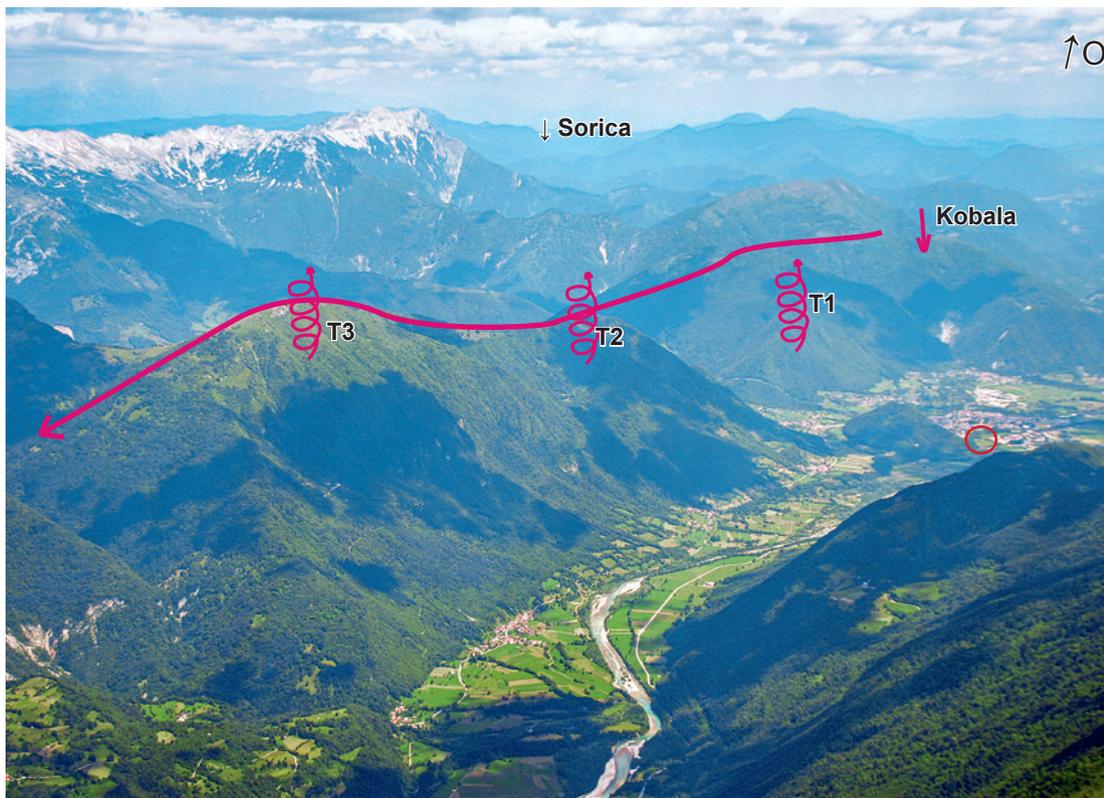
Der Startplatz Kobala. Fast alle Drachen starten hier, Gleitschirme verteilen sich auch auf andere Ausgangsberge. Der große Landeplatz liegt unterhalb des kleinen pyramidenförmigen Berges westlich von Tolmin. Der Privatlandeplatz neben dem Industriegebiet sollte gemieden werden und ist für die Gäste der Pension Kobala reserviert.



Zum Startplatz Stol kann man von Norden oder Süden hinauffahren. Beide Straßen sind am besten mit dem Shuttlebus oder Mietwagen zu befahren. Die Südstraße wurde verbessert, ist aber immer noch sehr uneben. Im Frühjahr liegt Schnee auf der Nordstraße, dann fährt man dann von Süden auf halbe Höhe zum Starten.



Am Startplatz Kobala kann man östlich und westlich starten. Beim Oststart steht die Thermik vor der Kuppe, links vom Beinsack. Danach kann man sich an die hohen Berge nach rechts (Norden) versetzen lassen und weiter aufdrehen. Der Weststart ist erst später thermisch aktiv. Die Thermik steht auch hier vor der Kuppe links. Nach dem Start nach Westen, nicht tief nach rechts in den Kessel fliegen. Auf dem Weg zum Stol wird auf der im Bild rechten Talseite entlang geflogen.



Hier sind die ersten Kilometer auf dem Weg nach Westen zu sehen, der Blick geht nach Osten. Einsteiger fliegen immer an den vorderen Bergflanken von Thermik zu Thermik. Unten im Tal stehen immer Wiesen als Notlandeplätze bereit, das ist mental entspannt.

Profis lassen sich manchmal an die hintere Bergkette versetzen (kaum Landemöglichkeiten) und delfinieren zum Stol. So machen es auch die Profis, die von Sorica kommen.



MADE IN FRANCE



ULTRALIGHT SEATPLATE HARNES



neatelier.fr

Push Up

Fly Lite 70L

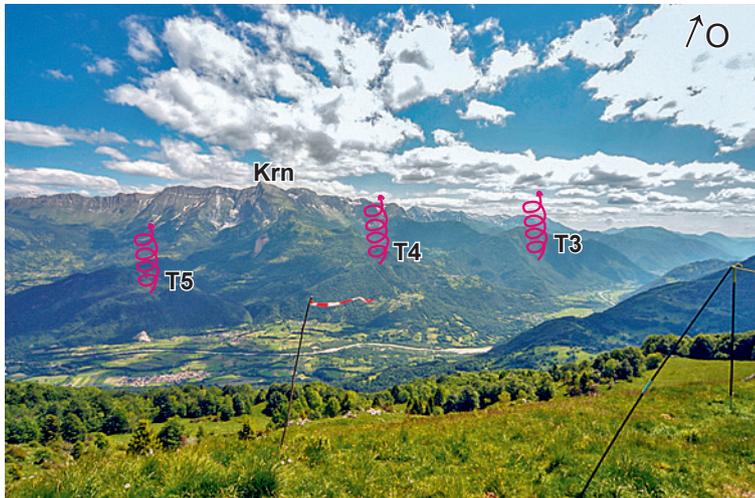


Discover here



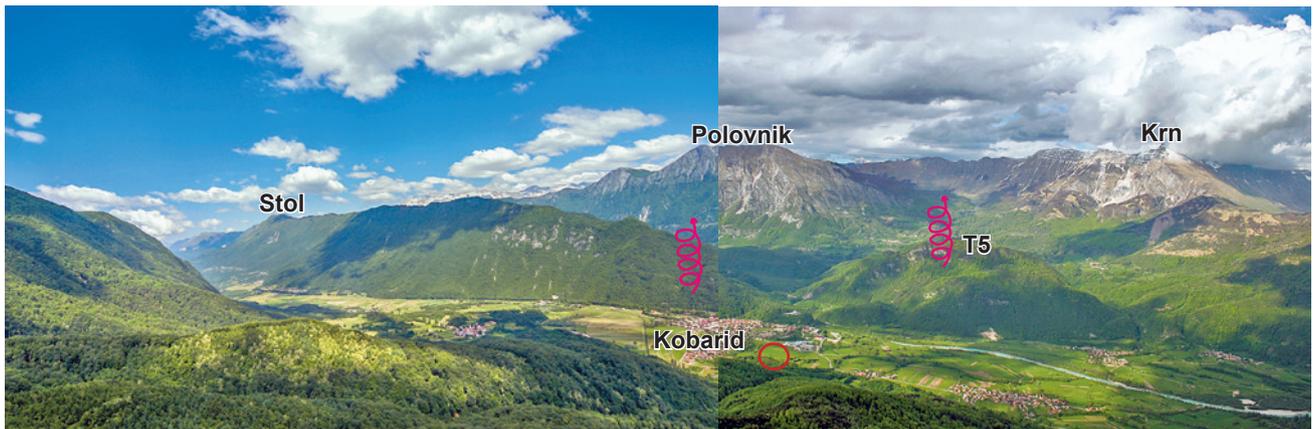
Hier sind die ersten beiden Thermikquellen aus der Nähe zu sehen.

Eingekreist ist der Landeplatz in Tolmin unterhalb des pyramidenförmigen Berges mit der Ruine. Sollte es an T 1 nicht so gut hochgehen, kann man gleich weiter zu T 2 fliegen, diese ist meist ergiebiger. Das Foto ist auf der Talseite, die der üblichen Flugroute gegenüberliegt, aufgenommen.



Vom Startplatz Mrzli Vrh, kurz vor dem Matajur hat man diesen Blick auf die weitere Flugroute. Sollte an T5 nichts gehen, fliegt man weiter an den Stolausläufer nach Kobarid. An guten Streckenflugtagen wird jetzt auf dem Weg zum Stol nur noch geradeaus geflogen. Streckeneinsteiger drehen am westlichen Ende des Stol um und fliegen die gleiche Route zurück nach Tolmin. Je weiter man Richtung Gemona fliegt, desto kleiner und weniger werden die Landemöglichkeiten.

Das Panorama vom Matajur aus. Sollte an Thermikquelle 5 nichts gehen, kann man auf den Ausläufer des Stols oberhalb von Kobarid fliegen. Wenn es da auch nicht hoch geht, kann man in Kobarid landen.

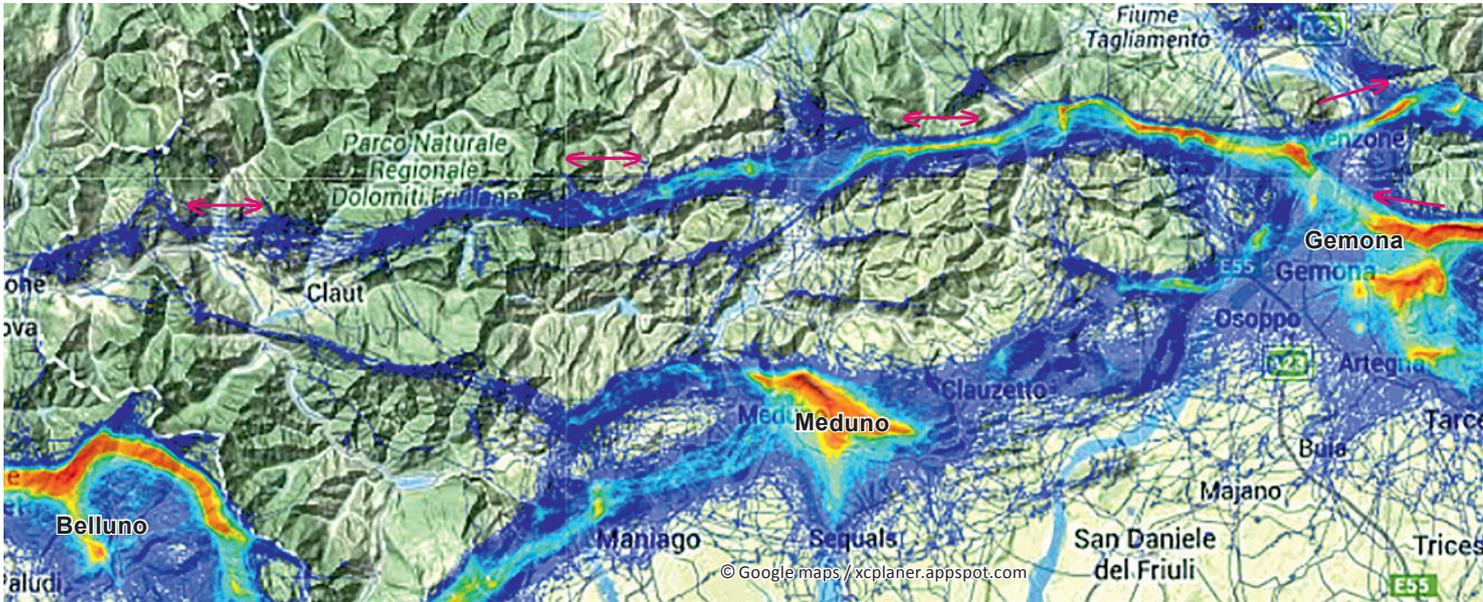




Im Bild die Rennstrecke Stol, links geht die geschlossene Bergkette bis Gemona in Italien und rechts bis Kobarid, siehe vorheriges Bild.



Der Startplatz Mrzli vrh (Matajur) auf 1.320 m, dahinter der Gipfel des Matajur. Die Auffahrt geht von Idrsko über Livek, immer der Beschilderung zum Matajur folgen. In der Straßenkehre im Bild parken und zu Fuß über die Kuppe zum NNO-Start gehen.

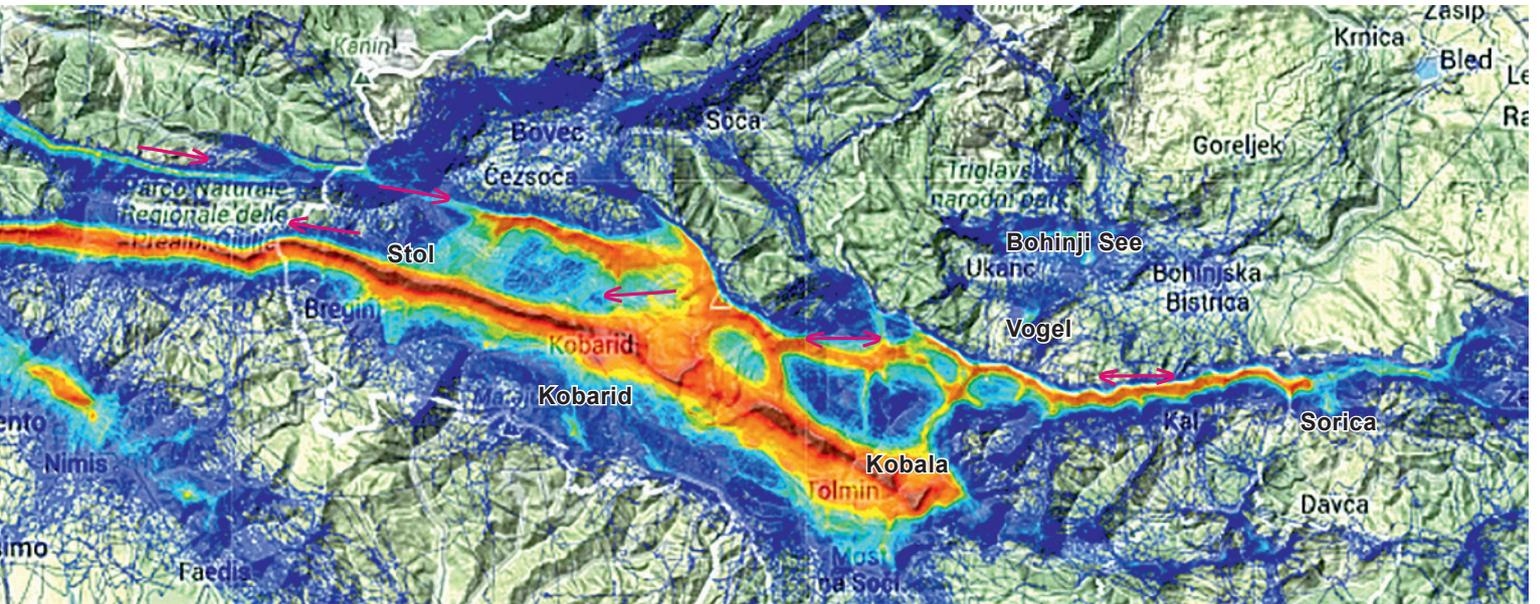


Koordinaten der Start- und Landeplätze der Flugregion

SP Kobala	N 46°10' 51''	E 13°46' 46''	1.080 m
SP Stol	N 46°12' 22''	E 13°28' 23''	1.400 m
SP Kuk	N 46°11' 43''	E 13°37' 10''	1.240 m
SP Matajur	N 46°12' 32''	E 13°33' 59''	1.320 m
LP Tolmin	N 46°11' 07''	E 13°43' 20''	190 m
LP Kobarid	N 46°14' 28''	E 13°34' 57''	230 m
LP Gabrje	N 46°11' 50''	E 13°41' 49''	210 m
LP Robic	N 46°14' 45''	E 13°30' 54''	240 m
LP Idrsko	N 46°14' 04''	E 13°35' 18''	210 m
LP Podbela	N 46°14' 44''	E 13°27' 22''	310 m
LP Breginj	N 46°15' 40''	E 13°25' 52''	540 m
LP Dreznica	N 46°15' 29''	E 13°36' 43''	530 m



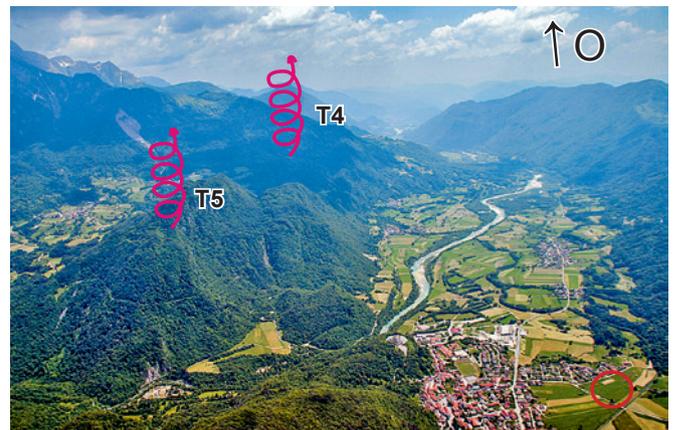
Das Socatal ist ein Wassersportparadies. Wobei das Zentrum dazu in Bovec liegt. Eine der zäheren Strecken (WW 1-2) verläuft von Kobarid bis Tolmin.



Die großen Aufgaben, bis 300 km Ziel-Rück. Start in Sorica. Streckeneinsteiger fliegen „nur“ zwischen der Flanke des Stol und dem Kobala, Fortgeschrittene bis Gemona und die Chefs weit nach Westen und zurück. Dort sind aber die Landeplätze eine Rarität! Die Flugroute führt an der CTR-Aviano vorbei. Dieser beschriebene Teil aus dem Streckenflugbuch kann kostenlos auf der Homepage www.Thermikwolke.de heruntergeladen werden.



Die einfachsten Streckenflüge erlebt man am Stol. Ein 30 km Polygonflug geht zweimal vom Stol nach Kobarid und einmal zurück.



Rechts am Bildrand ist der Landeplatz von Kobarid, der Blick geht nach Tolmin.



Kobala, Tolmin www.kobala.si

Die Start- und Landeplätze (200 m) sind in den Bildern besprochen. Die Auffahrt führt von Tolmin über Poljubinj nach Ljubinj. Hinter dem Ortsausgang links hoch zum Kobala. Am Pl. Stador scharf rechts über die Schotterpiste am Kuhstall vorbei zum Startplatz.

Stol, Kobarid (ΔH=bis 1.400 m)

Die Start- und Landeplätze sind in den Bildern zu sehen. Auffahrt Stol: von Süden über Sedlo, hinter dem Ortsausgang rechts steil hoch. Von Norden über Zaga zur Grenze nach Italien, 50 m vor der Grenze links zum Stol.

Auffahrt ins Socatal: Von Norden kommend über Villach, Tarvisio Nord und Predilpass nach Bovec. Von Westen über Udine und Cividale nach Kobarid.

Fliegerclub: DPL Posočje <https://kobala.si/en/about-club/>

Shuttleserviceunternehmen:

www.jelkin-hram.com inkl. guter Beschreibung der Start- und Landeplätze), bietet auch Betreuung und Unterkunft an.

Tel.: +386-(0)53-848610 und

Tel.: +386-(0)41-953370

Weitere Shuttlebusse fahren von den Campingplätzen oder dem Landeplatz in Tolmin ab.

Tourismus: www.soca-valley.com/de

Slowenischer Verband: www.sffa.org

Auf der Homepage kann man sich die Infobroschüre in deutsch herunterladen: www.bigopensky.com/downloads/pdf/PGandHGInfoSLOVENIAcurrentDEU.pdf

An den Startplätzen werden Gebühren verlangt, aktuelle Infos dazu an den Start- und Landeplätzen auf den sehr vorbildlichen Infotafeln wo auch die 8 Verkaufsstellen stehen.

Freiflieger-Funk-Frequenz: 147.800 Mhz

Telefon Notruf Slowenien 112

Wetterstationen: Die Slowenen sind hier sehr „up to date“. An fast allen Startplätzen und vielen anderen Orten sind Wetter/Windstationen angebracht. Diese kann man alle im Internet abrufen.

Auf der Homepage www.skytec.si findet man sie. Hier sind ganz toll die aktuellen Windwerte/Böenspitzen, Temperaturen und die Windrichtung abzulesen: Wobei man wissen muss dass:

- S für Norden
- V für Osten
- J für Süden
- Z für Westen steht.

Wettertelefone: (erst slowen., dann engl.!)

Kobala: +386-(0)41-646319

Stol +386-(0)41 646324

Kuk +386-(0)70-607777

Matajur +386-(0)31 704901

Restaurant und Übernachtung:

Jazbek in Idrsko: preiswert und sehr gut <https://jazbec.si>

Hvala in Kobarid: etwas exklusiver www.hotelhvala.si

Pension Kobala in Tolmin mit eigenem Landeplatz und einem Luxuschalet (Astra Montana) in der Nähe des Startplatzes Kobala.

<https://hotel-penzion-kobala.sloveniahotel.net/de/>



Ettliche Campingplätze liegen neben der Soca. Viele bieten Shuttle-service an. Der Tipp des Autors ist das Camp Gabrje Nähe Tolmin mit eigenem Landeplatz direkt an der Soca.



Sehr vorbildliche Infotafeln finden sich im ganzen Fluggebiet. Toll gemacht.

TIPP:

Das Fluggebiet Socatal ist im "DVD-Fluggebieteführer" gezeigt und kann kostenlos auf der Homepage www.Thermikwolke.de herunter geladen werden unter dem Button "Die 23 Gebiete der Alpen".

Buchtipp:

Fluggebieteführer für Slowenien, leider vergriffen aber wen es interessiert, findet vielleicht noch eins im Internet/Antiquariat. Slovenija von Matevz Gradisek ISBN 978-961-92475-0-1



DER AUTOR

Burkhard Martens ist auch nach 35 Jahren intensivster Fliegerei immer noch begeistert vom Gleitschirmfliegen, er ist Autor des weltweit verkauften „Das Thermik- und das Streckenflugbuch“. Infos zu ihm unter www.thermikwolke.de



Thermik- und Technik-Training



Startfrei in Lüsen (Südtirol)



Groundhandling in Lüsen (Südtirol)

Deutschlands beliebteste* Flugschule:

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

FLIEGERSHOP IN DER FLUGSCHULE:

- ▼ mit riesiger Auswahl, Fachberatung, top bewertetem Service und OnlineShop: GLEITSCHIRM-DIREKT.DE
- ▼ 7 Tage in der Woche geöffnet; 10-18 Uhr, auch sonntags
- ▼ mit mehr als 400 Neu- und Gebraucht-schirmen auf Lager

WÖCHENTLICHE ANGEBOTE:

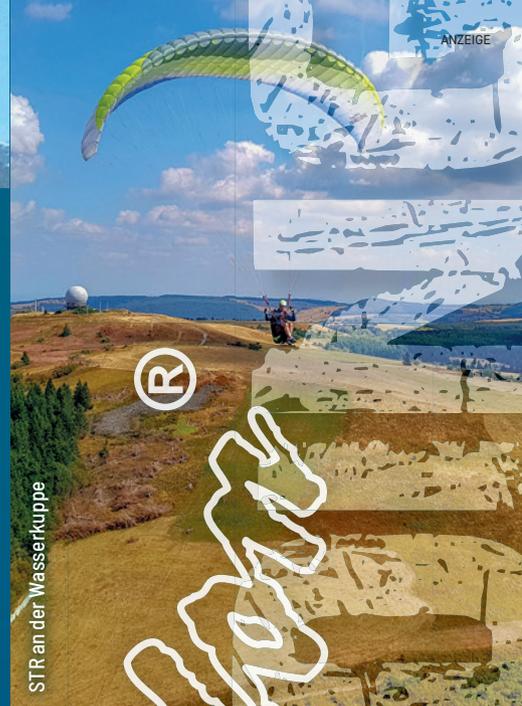
- ▼ Gleitschirmkurse nach dem tausendfach bewährten Papillon Schulungsstandard für Anfänger und Fortgeschrittene
- ▼ Groundhandlingtrainings
- ▼ Thermik- und Technik-Trainings und weitere Fortbildungen nach dem Skyperformance-Standard
- ▼ Ganzjährig fluglehrerbegleitete Gleitschirmreisen in rund 50 ausgewählte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

SEE YOU UP IN THE SKY!

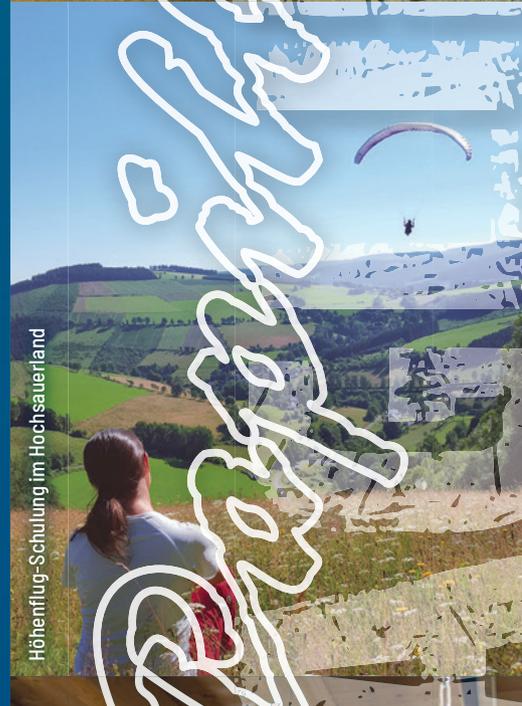
Alle Infos, Termine & Buchung:

PAPILLON.DE

* (gem. Scheinerstellungsstatistik des DHV jährlich seit 2000)



STR an der Wasserkuppe



Höhenflug-Schulung im Hochsauerland



Riesenauswahl im Fliegershop in der Flugschule



Privatunterricht:
Finetuning beim Groundhandling

Abgehoben und durchgestartet – Das Leben eines Fluglehrers

Fluglehrer Klaus Irschik wirft einen Blick hinter die Kulissen eines luftigen Berufs.

TEXT UND FOTOS: DR. KLAUS IRSCHIK

Fluglehrer – allein das Wort lässt viele von uns von einem Job träumen, bei dem man Hobby und Beruf perfekt vereint. Schließlich klingt es nach Sonne, Thermik und ständigem Abenteuer. Aber wie sieht der Alltag eines Fluglehrers wirklich aus? Ist es immer so traumhaft, oder gibt es auch Startabbrüche und Sinkgebiete? Zeit, die Sache mit einem Augenzwinkern zu beleuchten.

Leidenschaft oder Wahnsinn? Warum man Fluglehrer wird

„Lehrer kann man nicht lernen, man ist es einfach!“ – so schwärmte neulich eine Pilotin über ihren Fluglehrer. Tatsächlich spürt man bei den meisten Lehrern diese Leidenschaft. Sie lieben es, ihre Schüler zu verantwortungsvollen Piloten auszubilden. Manche vergleichen es sogar mit Kindererziehung – nur dass hier statt Windeln

Gurtzeuge angesagt sind. Ein echter Fluglehrer brennt für seinen Job, vor allem, wenn er sieht, wie die Schüler mit strahlenden Gesichtern von ihren ersten Höhenflügen zurückkommen.

Der Traum: arbeiten, wo andere Urlaub machen

Auf den ersten Blick könnte man neidisch werden. Der Fluglehrer verbringt sonnige Tage auf Berggipfeln, reist mit seinen Schülern in ferne Länder und erlebt ständig Abenteuer. Klingt paradiesisch? Ja, manchmal stimmt das auch. Wer würde nicht gern fliegen und dabei Geld verdienen? Aber es gibt auch eine andere Seite der Medaille.

Die Realität: zuschauen, wenn andere fliegen

Während die Schüler bei Traumwetter Thermikflüge genießen, steht der Fluglehrer oft am Boden – und schaut zu. Gerade, wer diesen Beruf aus seiner Liebe zum Fliegen gewählt hat, spürt manch-

mal den Frust. Die besten Flugtage verbringt man mit Anweisungen statt in der Luft. Hinzu kommt, dass Flugsport ein Saisongeschäft ist. Winter können lang sein, vor allem wenn sie zu Hause und nicht in Südafrika oder Marokko verbracht werden können. Lange Winter wirken sich direkt auf die Kasse aus. Der Beruf mag Freiheit versprechen, aber er hat wirtschaftliche Risiken.

Beziehungskiller? Zeitmanagement extrem

Fliegen hat schnell etwas Fanatisches an sich und das kann Beziehungen auf die Probe stellen. Während andere am Wochenende oder an Feiertagen entspannen, sind Fluglehrer oft im Einsatz. Zeit für Freunde und Familie bleibt da kaum. Kein Wunder, dass viele Fluglehrer ihre Partner direkt mit in die Luft nehmen – wer mitzieht, hat bessere Chancen, das Hobby zu akzeptieren. Trotzdem: Beziehungsstress ist oft vorprogrammiert.

Burnout-Gefahr: Wenn die Leidenschaft ausbrennt

Fluglehrer tragen eine große Verantwortung. Sie jonglieren mit Sicherheitsfragen, Wetteranalysen und pädagogischen Herausforderungen. Fehlen Pausen oder eine gute Organisation, wird das schnell belastend. Die Folge? Viele Lehrer fühlen sich irgendwann ausgebrannt und manche geben das Fliegen sogar ganz auf. Dabei ist die Freude am eigenen Fliegen essenziell – wer selbst keinen Spaß mehr hat, kann auch Schülern keine Begeisterung vermitteln.

Wie wird man Fluglehrer? Mit Herz und Hirn

Der Weg zum Fluglehrer ist anspruchsvoll, aber machbar. Es beginnt mit einem intensiven Eingangstest, bei dem sich zeigt, wer das Zeug dazu hat. Danach folgen Theoriekurse, Praxisübungen und ein Praktikum, in dem man unter Aufsicht erste Schüler betreut. Am Ende stehen Lehrprobe und ein Abschlusskolloquium. Wer das alles übersteht, darf sich „Fluglehrer“ nennen – allerdings nur bis zur nächsten Pflichtfortbildung. Der Lernprozess hört also nie wirklich auf.

Was macht einen guten Fluglehrer aus?

Flugschüler schwärmen besonders von Lehrern, die einfühlsam und erfahren sind. Ein guter Fluglehrer erinnert sich daran, wie es war, den ersten Höhenflug zu wagen. Er weiß, wie man Ängste anspricht und überwindet. Erfahrung ist dabei unerlässlich. Lehrer, die selbst schon Sackflüge oder Föhndurchbrüche erlebt haben, können diese Gefahren besser erklären und ihre Schüler darauf vorbereiten. Theoretisches Wissen allein reicht nicht – der Lehrer muss auch in der Praxis überzeugen. Wenn er eine Flugtechnik vorführt, steigt die Anerkennung seiner Schüler deutlich.

Neben Flugtechnik braucht ein guter Lehrer auch pädagogisches Talent. Er muss seine Schüler weder über- noch unterfordern und die richtige Mischung aus Kritik und Motivation finden. Humor und Kreativität sind dabei genauso wichtig wie Geduld. Schließlich ist Langeweile genauso gefährlich wie Überforderung.

Ein erfolgreicher Fluglehrer bildet sich ständig weiter. Er bleibt neugierig, testet neue Geräte und Techniken und fliegt selbst so oft wie möglich. Diese Leidenschaft spüren auch die Schüler und sie

wirkt ansteckend. Ein Lehrer, der selbst für den Sport brennt, wird zum Vorbild – und das motiviert.

Der Fluglehrer als Allround-Talent

Der Job endet nicht am Startplatz. Auf Reisen wird der Lehrer gerne mal zum Busfahrer, Reiseführer und manchmal sogar zum Entertainer. Wenn das Wetter nicht mitspielt, muss er spontan Alternativen finden. Ob Raftingtouren oder Abendessen mit der Gruppe – ein guter Fluglehrer sorgt dafür, dass die Stimmung nie abstürzt. Diese Vielseitigkeit macht den Beruf zwar anstrengend, aber auch spannend.

Fazit: Zwischen Traum und Herausforderung

Fluglehrer zu sein, ist eine besondere Mischung aus Leidenschaft und Realitätssinn. Es ist nicht immer leicht, aber die Freude, Schülern das Fliegen beizubringen, macht vieles wett. Wenn ein Schüler nach seinem ersten Solo mit leuchtenden Augen zurückkommt, weiß der Lehrer: Es hat sich gelohnt. ▽



Fluglehrausbildung beim DhV

Hier erfahren Interessierte alles über die Ausbildung zur Lehrberechtigung beim DhV.

www.dhv.de/fliegen/lehrberechtigung



Schnupperkurs: Neue Kunden für den Sport gewinnen!



DER AUTOR

Dr. Klaus Irschik, Fluglehrer für Drachen, Gleitschirme und Ultraleichtflugzeuge, Schulungsleiter der Flugschule Göppingen

Start frei für den
nächsten Schritt –



Fluglehrerausbildung beim DHV

TEXT UND FOTOS: NINA KLEMISCH

Wer regelmäßig fliegt, will sich oft tiefer mit dem Flugsport beschäftigen. Ein Weg dazu ist die Ausbildung zum Fluglehrer. Der Verband bietet dafür zweimal jährlich einen Lehrgang an. Die Teilnehmenden erwarten eine fundierte Ausbildung, die Theorie, Praxis und pädagogische Elemente miteinander verbindet – und durch anschließende Praktikumsstunden in Flugschulen vertieft wird.

Die Ausbildung gliedert sich in einen Theorie- und einen Praxis teil. In der Theoriephase, die eine Woche dauert und am Tegernsee stattfindet, stehen Inhalte wie Aerodynamik, Luftrecht, Meteorologie, Didaktik und Methodik im Mittelpunkt – vermittelt von verschiedenen Expertinnen und Experten aus den jeweiligen Bereichen. Ziel ist es, die Teilnehmenden möglichst umfassend auf ihre spätere Rolle im Schulungsbetrieb vorzubereiten. Neben Fachwissen geht es dabei auch um die Fähigkeit, Inhalte einfach, klar und verständlich an zukünftige Schülerinnen und Schüler weiterzugeben. Daher gehören Lehrproben, Gruppenarbeiten und Unterrichtsübungen zum festen Ablauf.

Mit etwas zeitlichem Abstand folgt der 9-tägige Praxisteil – in der Regel im Fluggelände Bassano del Grappa. Dort arbeiten die Teilnehmenden gemeinsam mit einem mehrköpfigen Lehrteam, bestehend aus erfahrenen Fluglehrerinnen und Fluglehrer, an verschiedenen Aspekten der praktischen Ausbildung.

“Die Basics noch mal gezielt zu üben und zu analysieren – das war richtig hilfreich. Im Alltag geht sowas oft unter. Ich habe viel mitgenommen – für meine künftigen Schüler genauso wie für mein eigenes Fliegen.” (Teilnehmerstimme)

Der Eigenkönnenteil dient dazu, das eigene fliegerische Können zu trainieren, zu reflektieren und weiterzuentwickeln. Im Funkteil übernehmen die Teilnehmenden die Rolle der Lehrkraft und üben das Begleiten von Starts, Flugmanövern und Landungen – meist in gegenseitiger Betreuung. Ergänzt wird der Kurs durch vertiefende Theorieeinheiten wie z. B. Meteobriefings, Simulatorübungen und praktische Lehrproben. In diesen werden Themen gemeinsam erarbeitet und der Unterricht in der Flugschule simuliert. Besonders



im Bereich des Funkens versucht das Ausbilderteam, möglichst realistische Übungssituationen zu schaffen – als effektive Vorbereitung auf die alltägliche Praxis im Fluglehreralltag.

„Am Funk zu stehen und in Sekunden Entscheidungen treffen zu müssen – das hat mir gezeigt, wie vorausschauend Fluglehrer handeln müssen. Ich freue mich jetzt darauf, das Gelernte mit in die Flugschule zu nehmen und Stück für Stück in die neue Rolle hineinzuwachsen.“ (Teilnehmerstimme)

Nach erfolgreichem Abschluss des Lehrgangs erhalten die Teilnehmenden den Status Fluglehrer-Anwärter. Das ist schon die halbe Miete auf dem Weg zur vollen Lehrberechtigung. Mit dem Status darf man anschließend in Flugschulen an der Ausbildung von Schülern mitwirken – stets in Begleitung eines erfahrenen Fluglehrers. Insgesamt müssen 300 Praktikumsstunden in Flugschulen gesammelt werden. Diese umfassen nicht nur praktische Schulung, sondern auch Theorieunterricht und ähnliche Aufgaben. Hat man einen Großteil der Stunden absolviert, kann man sich mit dem einwöchigen Refresher-Lehrgang auf die Fluglehrerprüfung vorbereiten. Diese besteht aus einer theoretischen und einer praktischen Prüfung und Lehrproben in Theorie und Praxis. Ist alles gemeistert, ist man vollwertiger Fluglehrer und kann dem nachgehen, was uns allen so Spaß macht – anderen das Fliegen beibringen.

Der nächste Ausbildungslehrgang startet wieder diesen Herbst. Weitere Informationen rund um Voraussetzungen, Ablauf und Anmeldung gibt es auf unserer Website und im DHV-Veranstaltungskalender. ▽

Du hast Lust, den nächsten Schritt zu gehen?



www.dhv.de/fliegen/lehrberechtigung



Ausbilderteam:
Janis Stübenrath,
Florian Heuber,
Jennifer Söder

„Die Fluglehrerausbildung als Trainer begleiten zu können – zusammen mit einem guten Team – macht mir immer große Freude. Natürlich sind es meist volle und anstrengende Tage, aber man kann in diesen Wochen, sowohl in der Theorie als auch in der Praxis, einfach wahnsinnig viel an Input vom Trainerteam mitnehmen.“

Ich denke, wir haben aktuell im Ausbilderteam eine gute Balance gefunden, die praktische Fertigkeiten und Wissen über den Schulungsalltag vereint. Ich hoffe, dass die Teilnehmenden davon profitieren können. Für die Zukunft wird es außerdem unsere Aufgabe sein, die Gewichtung der Inhalte etwas zu optimieren – den Fokus noch stärker auf das Funken zu legen und den Teilnehmenden hier mehr Zeit und Raum zum Üben zu geben. Da haben wir noch Luft nach oben.“ (Florian Heuber, Ausbilder)

ANZEIGE

PASSION WITH EXPERIENCE

GLEITSCHIRMHECK IST VERTRAUENSACHE. ZUFRIEDENE LANGZEITKUNDEN SEIT 1985

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

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

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





Pilotinnen unter sich

In den letzten Jahren haben sich zahlreiche starke Netzwerke unter fliegenden Frauen gebildet. Neben regem Austausch, neuen Flugpartnerschaften und regelmäßigen Festen veranstalten viele auch gemeinsame Seminare: Zuletzt zum Beispiel ein zweitägiges Starttraining der „Allgäuer Pilotinnen“.

TEXT UND FOTOS: ERIKA DÜRR

Einige dürften es kennen: Dieses angespannte Gefühl am Startplatz. Eine unangenehme Unsicherheit, ob das wirklich gute Bedingungen sind. Ob man dem gewachsen ist. Ob man nicht etwas übersieht. *Soll ich besser nicht? Oder kann ich das?* Noch unangenehmer wird die Situation, wenn die Leute, mit denen man unterwegs ist, keinerlei Anzeichen für Zweifel oder Zögern zeigen. Da liegt der Gleitschirm schon ausgebreitet da, während man sich selbst umso bescheuerter vorfindet, weil man insgeheim noch mehr Zeit für die Entscheidung bräuchte. Hat man sich zum Auslegen entschieden, kommt die Komponente der Zuschauenden dazu, deren Blicke *vermeintlich* alle ausschließlich auf einen selbst gerichtet sind. Das ist Stress. Extrem unangenehm. Und beinhaltet keine Spur von Vorfreude.

Dem gegenüber gibt es da diese Menschen, die voller Leichtigkeit souverän an den Tragegurten ihren Schirm auffächern, ihn nach dem Aufziehen spielerisch kontrollieren und mit Ruhe und sagen-

hafter Eleganz hinaus in die Luft schweben. „Niemals werde ich so sein“, denkt man sich.

„Das werde ich niemals können“

Das Gute ist: Das stimmt nicht! Denn einen Gleitschirm bei durchschnittlichen Bedingungen souverän zu dirigieren und mit Ruhe zu starten, ist keine Hexerei oder Frage von Talent, sondern einfach nur Übung. Das Problem ist aber, dass einerseits in der deutschen Grundschulung nicht so viel Zeit bleibt, gezielt das ruhige Starten zu üben und andererseits, dass es kaum öffentliche Übungshänge gibt, an denen man später gut trainieren kann. Die Lösung: TakeOff-Seminare, in denen Flugschulen nicht nur KnowHow, sondern auch ihre Übungshänge zur Verfügung stellen.

„Was ist falsch mit mir?“

Und auch für dieses Gefühl, sich am Startplatz durch andere gehetzt zu fühlen oder sich zu wünschen, einmal mit jemandem gemein-



Verschiedene Übungshänge, idealer Wind, gute Stimmung - ein perfektes Take-Off-Seminar!

sam zu zweifeln, gibt es eine Lösung: Die passenden Flugpartner-schaften. Das Thema kann Männer wie Frauen gleichermaßen be-treffen und doch sind es in der Erfahrung oft Frauen, die gerne noch einen Moment länger am Startplatz die Situation beobachten möchten, über Unsicherheiten sprechen wollen und generell ein-fach gerne mal erleben würden, dass jemand anderes auch zweifelt. Aus diesem Grund sind in den letzten Jahren ganz unabhängig von-einander zahlreiche Frauengruppen entstanden, die inzwischen ein erstaunlich starkes Netzwerk bilden. Abgesehen von zahlreichen wertvollen neuen Bekanntschaften ist es immer wieder bemerkens-wert, wie unterstützend und feinfühlig in diesen Gruppen Themen diskutiert oder Fragen beantwortet werden. Besonders beeindruckend ist aber die Dynamik, die entsteht, wenn Frauen unter sich unterwegs sind. Durch ein empathisches, geduldiges und ermuti-gendes Setting unter Gleichgesinnten können Frauen sich offen-sichtlich gegenseitig herrlich bestärken und kommen dadurch nicht selten in den Genuss, etwas zu probieren (und dann allermeist auch gut zu können), bei dem sie anfangs unsicher waren.

Gemeinsam üben

All das zeigte sich im Frühling bei Oberstaufen: Die Allgäuer Pilotin-nen-Gruppe vereint inzwischen über 200 Frauen, bei denen es ne-ben neuen Flugbekanntschaften immer wieder gemeinsame Unter-nehmungen gibt: Mal ein Vortrag von Elli Egger, mal gemeinsame Sicherheitstrainings nur unter Frauen und jährlich die legendäre Grillfeier. Im Frühling war es dann Zeit für ein gemeinsames Take-Off-Seminar: Wahl-Allgäuer und Fluglehrer Chris Geist, Gründer der Paragliding Academy, hatte sich persönlich zur Verfügung ge-stellt, an zwei verschiedenen Wochenenden mit allen interessierten Pilotinnen an ihrer Start- und Groundhandlingtechnik zu feilen.

„Du musst nicht starten!“

Beide Male spielte das Wetter perfekt mit und so konnte die ganze Palette durchtrainiert werden: Bei wenig Wind übten wir das ruhige

Vorwärtsaufziehen, ohne dem Schirm davon zu rennen und spa-zierten mit ihm den ganzen Hang hinunter. „Du musst nicht star-ten“ war ein Mantra, das viele der Teilnehmerinnen aus dieser Übung für sich mitnehmen konnten, denn mit dieser Einstellung kommt plötzlich ganz viel Ruhe in den Startvorgang: Es findet eine echte Phasentrennung statt, was zum einen das Risiko beim Starten erheblich verringert aber zum anderen einfach auch viel Genuss in den Vorgang bringt. Auch der Umgang mit viel Wind konnte an bei-den Wochenenden trainiert werden - gerade für leichte Pilotinnen immer ein unangenehmes Thema. Nach einigen Stunden saß das souveräne Aufziehen und die Notfallmechanismen, falls man ein-mal die Kontrolle verlieren sollte - dann ging es weiter mit Kiten, Kobrastart und das magische Umdrehen von einem Schirm, der auf der Nase liegt.

Schwebende Engel

Beim Abschlussflug am Hausberg der Flugschule wurde all das Geübte wunderbar sichtbar: Mit nur mittelmäßigen Bedingungen zog jede einzelne Pilotin in Ruhe auf, es wurden Klapper souverän abgewartet und ausbrechende Schirme stabilisiert, ohne ihnen me-terweit hinterher zu laufen. Das Schönste dabei: Man konnte ganz klar erkennen, dass Aufziehen und Startentscheidung zwei un-terschiedliche Dinge sind. Und so schwebten die Frauen elegant und gefühlvoll davon. Sie werden das nächste Mal hoffentlich schon ein Stück weit souveräner und mit mehr Vorfreude am Start-platz stehen als noch vor dem Wochenende. Dann heißt's „nur“ noch: weiter üben! ▽



DIE AUTORIN

Erika Dürr ist Gründerin der Allgäuer Pilotinnen-Gruppe und begeis-tert sich auch nach sechs Jahren Flugerfahrung für perfekte Starts



Kevin Philipp beim twisted dynamic stall

Stärke und Leidenschaft: Kevin Philipps Weg zurück in die Luft

Ein aufschlussreiches Interview mit Kevin Philipp über seinen Weg nach einem Unfall, der ihn lähmte, und seine Wiederentdeckung der Freiheit und Freude beim Gleitschirmfliegen.

TEXT: YVONNE DATHE | FOTOS: KEVIN PHILIPP

■ Seit wann fliegst du?

Im Jahr 2011 begann ich gemeinsam mit einem Freund, der einen alten Schirm von seinem Vater gefunden hatte, mit dem Groundhandling am Übungshang. Wir zogen den Schirm auf und rannten den Hang hinunter.

■ Hast du versucht, dir das Fliegen irgendwie selbst beizubringen?

Damals hatte ich noch keine richtigen Flüge gemacht; wir spielten einfach ein wenig am Hang herum. Zwei Jahre später reiste ich nach Kolumbien, ursprünglich um ein bisschen zu reisen. Dort absolvierte ich eine Gleitschirmausbildung. Von da an begann ich zu fliegen. So lernte ich den Sport langsam kennen, denn zuvor war es sehr chaotisch, ohne das nötige Wissen und gutes Equipment.

■ Es ist sehr außergewöhnlich für einen Schweizer eine Gleitschirmausbildung in Kolumbien zu machen.

Ja, ich war länger dort und habe ziemlich schnell gemerkt, dass mir der Sport sehr gut gefällt. Dort hatte ich die Möglichkeit, relativ günstig fliegen zu lernen, in der Schweiz ist alles ein bisschen teurer. In der Schweiz durfte ich allerdings nicht fliegen. Das war nicht ganz optimal.

■ Du musstest dann in der Schweiz den Schein umschreiben lassen?

Genau. Nach einer Weile habe ich den Schein umschreiben lassen. Dann durfte ich auch legal in der Schweiz fliegen. Im Ausland war es eh kein Problem, aber weil ich in der Schweiz wohnhaft war und bin, war das Fliegen für mich in der Schweiz mit einem kolumbianischen Schein nicht erlaubt.

■ Du bist ein sehr guter Akrobatik- und Streckenflug-Pilot, mit was hast du als erstes angefangen?

In Kolumbien begann ich mit dem Streckenfliegen. Relativ früh geriet ich in eine brenzlige Situation und musste den Retter werfen. Dabei wurde mir bewusst, dass ich mich bisher noch gar nicht mit solchen Szenarien auseinandergesetzt hatte. Hätte ich gewusst, was

zu tun ist, wäre der Einsatz des Retters vermeidbar gewesen. Deshalb begann ich, Akrobatik zu fliegen und machte Spiralen und Spins. Meine damalige Freundin, eine sehr erfahrene Akrobatikpilotin, zeigte mir, wie das funktioniert.

■ Vor einigen Jahren hattest du einen richtig schweren Unfall. Du bist gesoart und warst dann zu nah am Hang und bist in den Hang geknallt. Was ist damals genau passiert?

Das war im Jahr 2017. Ich hatte bereits viel Erfahrung und galt im Grunde als guter Pilot. Zu dieser Zeit flog ich jedoch häufig in Spanien, wo es viele dynamisch-thermische Aufwinde gibt. Ich war es gewohnt, überall Steigen zu finden. Als ich dann an der Gerlitzten für ein Fliegerevent, ein Boogie, ankam, fuhr ich am ersten Tag hoch und startete. Alles war gut und die Bedingungen waren optimal. Es waren viele Leute in der Luft und ich wollte einfach in eine hangnahe Thermik eindrehen. In diesem Moment war mir die Gefahr jedoch nicht bewusst.

Ich fiel sehr schnell aus der Thermik. Ich konnte den Turn noch zu Ende fliegen, aber der Hang war so flach, dass ich in einem flachen Winkel hangabwärts hineinflug. Das Problem war, dass dort ein kleiner Weg war und ich zu tief und abrupt zum Stehen kam. Grundsätzlich war das nichts Spektakuläres. Erstaunlich war, dass ich in diesem Jahr viele Risiken eingegangen war, sei es mit Bodenspiralen oder beim Akrobatikfliegen im Allgemeinen. Und dann passierte dieser Unfall ausgerechnet bei einer „Normalsituation“, die eigentlich gar nicht gefährlich sein sollte.

■ Du warst danach gelähmt.

Ja, eine Zeit lang. Direkt nach dem Aufprall spürte ich meine Beine nicht mehr. Zwei Wochen lang konnte ich sie nicht bewegen. Danach machte ich ganz langsam Fortschritte. Zu diesem Zeitpunkt war unklar, ob ich jemals wieder laufen könnte und wie es weitergehen würde. Ich hatte großes Glück, dass es schließlich wieder bergauf ging. Zwar hatte ich das Pech, dass ich extreme Schmerzen bekam, was aber auch mein Glück war. Denn die Schmerzen führten dazu, dass beschlossen wurde, nach drei Monaten erneut zu operieren und das Ganze zu rekonstruieren. Dadurch schien sich ein Knoten zu lösen.



Nach dreieinhalb bis vier Monaten konnte ich wieder auf meinen Beinen stehen, zunächst ganz wackelig. Nach sechs Monaten konnte ich auf den Rollstuhl verzichten. Ich verbrachte sechs Monate in stationärer Physiotherapie, in der ich extreme Fortschritte machte. Und ja, ich hatte einfach Glück.

■ **In einem Interview hast du berichtet, dass dir eine Physiotherapeutin riet, zu visualisieren. Wie hast du das genau gemacht?**

Ja, genau. Meine erste Physiotherapeutin in Klagenfurt riet mir, alles anzusteuern, auch das, was ich nicht bewegen konnte. Das hat mir, glaube ich, sehr viel gebracht. Aufgrund der starken Schmerzen gönnte ich mir Ruhezeiten und war nicht den ganzen Tag aktiv. Während ich im Bett lag, versuchte ich einfach, meine Beine anzusteuern. Es passierte nicht viel, aber ich begann bei den Zehen und versuchte dann, jeden Muskel anzusteuern. Bei vielen erhielt ich ein gewisses Feedback in Form von Kribbeln in den Muskeln oder in den Zehen. Allerdings war das nicht bei allen der Fall und das war zu Beginn schwierig. Doch mit der Zeit kam immer mehr zurück.

■ **Wie ist es dir gelungen, optimistisch zu bleiben?**

Ehrlich gesagt war ich nicht immer optimistisch. Es gab Zeiten, in denen ich wenig Hoffnung hatte und mental stark angeschlagen war. Doch ich wusste: „Ich habe nur diese eine Chance und warum soll ich jetzt aufgeben?“ Ich dachte: „Ich kann aufgeben, wenn ich einen Kampf verloren habe, aber ich bin mitten im Kampf.“ Mir wurde gesagt, dass die Zeit, in der ich Fortschritte machen kann, be-

grenzt ist. In den ersten sechs Monaten sind extrem viele Fortschritte möglich und das war mir sehr bewusst. Deshalb arbeitete ich mit aller Kraft auf mein Ziel hin.

Eine große Motivation waren meine Familie und Freunde, aber auch der Sport, der mich zwar in diese Situation gebracht hat, mich jedoch auch motivierte, wieder diese Freiheit zu erleben und das Gefühl des Fliegens zurückzugewinnen.

■ **War für dich von Anfang an klar, dass, wenn du wieder laufen kannst, du auf jeden Fall wieder fliegen willst?**

Ja, das war ein sehr wichtiges Ziel für mich. Ich wollte wieder Zeit mit den Menschen verbringen, die ich durch das Fliegen kennengelernt habe und die mir so viel bedeuten. Das hat mich extrem motiviert. Die Unterstützung all dieser Menschen, die mich besuchten, war für mich von großem Wert.

■ **Wie denkst du heute über diesen Unfall und die Zeit?**

Physisch würde ich mir die Erfahrung nicht noch einmal wünschen. Ich leide auch heute noch unter den Folgen. Den Umständen entsprechend geht es mir gut, aber ich habe nach wie vor kleinere Beschwerden. Mein linkes Bein ist schwächer als das rechte und ich habe Schmerzen im Rücken. Vom mentalen Aspekt her hat mir der Unfall jedoch viel gegeben. Mir wurde viel Freiheit und Lebensqualität genommen, was ich in dem Moment extrem zu schätzen lernte. Zu bestimmten Zeiten war mir bewusst, dass ich einige Dinge wahrscheinlich nie mehr tun kann, wie zum Beispiel den Berg bei uns hochzulaufen. Ich habe gesehen, dass ich lange Zeit nur geringe

Fortschritte machte. Prognosen deuteten darauf hin, dass ich vielleicht nie wieder richtig laufen oder weit gehen könnte. So betrachtet, hatte ich viele Dinge in meinem Leben abgeschrieben. Diese Dinge nach und nach zurückzubekommen, obwohl ich dachte, sie wären verloren, war sehr wertvoll für mich. Es ist wirklich schön, das zu erleben. Ein ähnliches Gefühl hatte ich zum Beispiel in Kolumbien, als ich dort zum ersten Mal hinreiste. Die Menschen waren damals noch vom Krieg traumatisiert, aber sie erlebten einen emotionalen Frühling. Auch ich konnte sehen, wie alles aufblühte. Das war beeindruckend.

■ **Dann wirst du wahrscheinlich viel mehr Dankbarkeit empfinden für die Dinge, die für jemanden, der sowas nicht erlebt hat, selbstverständlich sind.**

Ja, absolut.

■ **Du konntest ein halbes Jahr nach dem Unfall, den Rollstuhl wieder hinter dir lassen. Wie lange hat es dann noch gedauert, bis du wieder geflogen bist?**

Am Anfang erhielt ich ein Verbot von den Ärzten und Versicherungen. Was auch sinnvoll war, denn ich hätte mich vermutlich vom Berg gestürzt. Neun Monate nach der zweiten Operation, also etwa ein Jahr nach dem Unfall im August 2018, bekam ich endlich das Okay von den Ärzten. Ich musste jedoch feststellen, dass viele Bewegungen mir physisch noch weh taten oder unangenehm waren. Daher fand ich sehr langsam wieder zurück in den Sport. Psychologisch war ich noch etwas entfernt, da ich nicht von Null auf Hundert gehen konnte. Die Angst begleitete mich lange Zeit und ich war unsicher, insbesondere bei härteren Landungen oder dem Gedanken an einen Retterabgang. Ich war ziemlich nervös.

■ **Wie hast du dich gefühlt, als du das erste Mal wieder geflogen bist?**

Es war eine große Herausforderung. Ich bin nach Kolumbien zurückgekehrt, weil es meine zweite Heimat ist und dort das Fliegen sehr angenehm ist. Es fliegt sich dort wirklich entspannt, im Gegensatz zu den Alpen. Ich nahm an einem Wettbewerb teil und dachte: „Ja, das ist alles sicher und cool.“ Doch dann stellte ich fest, dass viel über Hochspannungsleitungen geflogen wurde und es nur wenige Landeoptionen gab. Das war im Norden des Valle de Cauca. Diese Bedingungen waren für mich nicht optimal und nach ein oder zwei Tagen musste ich erkennen, dass ich das nicht wollte und nicht konnte. Es war ein Rückschlag, aber nach und nach habe ich mein Vertrauen zurückgewonnen. Ich habe auch gelernt, dass ich wieder fallen kann. Alles musste neu gelernt werden. Besonders das Vertrauen, wenn ich falle, liege ich nicht hilflos am Boden wie damals in der Zeit meiner Reha, musste ich wieder aufbauen. Jetzt kann ich das Leben wieder in vollen Zügen genießen.

■ **Hast du irgendwas unternommen, damit das Vertrauen wieder kommt oder hast du dir einfach Stück für Stück immer mehr zugetraut?**

Ich musste mich ein wenig motivieren und habe mich sehr vielseitig

sportlich betätigt. Ich war nicht nur beim Fliegen aktiv, sondern bin auch Skateboard gefahren und habe andere Aktivitäten ausprobiert, die vielleicht nicht optimal waren, falls ich stürze. Dennoch haben mir diese Sportarten viel gegeben. Ich bin auch gefallen und habe festgestellt, dass ich es kann. Ich habe gelernt, wo meine aktuellen Grenzen liegen. Ich denke, ich habe wirklich mein Vertrauen zurückgewonnen, indem ich viele Dinge ausprobiert habe und mich ins kalte Wasser geworfen habe. Oft habe ich auch stark gelitten, aber am Ende habe ich daraus wichtige Lektionen gelernt.

■ **Du hast dann auch relativ schnell wieder mit dem Akrobatik-Fliegen angefangen.**

Ich glaube, es hat etwa zweieinhalb Jahre gedauert, bis ich wieder in der Lage war, Akrobatik zu fliegen. Lange Zeit war ich unsicher, ob ich die Belastungen beim Gehen aushalte. Auch heute noch, wenn ich meinen Kopf nach unten neige, bekomme ich Schmerzen in den Beinen. Das fühlt sich etwas seltsam an, da mein Hauptnervenstrang im Rücken offenbar etwas eingeklemmt ist. Solche Dinge haben mich mental stark limitiert. Doch irgendwann merkte ich, dass es eigentlich gut funktioniert und dass es gar kein Problem ist. Das war wirklich schön.

■ **Dann wurdest du Schweizer Meister im Akrobatik-Fliegen.**

Genau, beim zweiten Anlauf. Beim ersten Mal wurde ich Zweiter und ein Jahr später habe ich es geschafft. Das war ein großes Ziel für mich. Ich setze meine Ziele **meistens** hoch, und überraschenderweise konnte ich den Schweizer Titel gewinnen. Damit hätte ich nicht gerechnet, als ich aus der Reha kam oder wieder mit dem Fliegen begann. Es war ein wunderschönes Gefühl und ein unvergessliches Erlebnis, auch den Menschen in der Community und denjenigen aus der Reha zu zeigen, dass es möglich ist und man die Hoffnung nicht aufgeben sollte.

Es gab Zeiten, da dachte ich ernsthaft: „Am besten springe ich irgendwo vom Haus und mache einfach Schluss“, weil ich mental fest davon überzeugt war, dass es nicht mehr besser werden würde. Aber ich fühlte mich meiner Familie und meiner Mutter gegenüber verpflichtet, diesen Weg zu gehen und alles Mögliche zu versuchen.

■ **Am Ende hat dir dein Umfeld die Kraft gegeben weiterzumachen?**

Ja, genau. Es war wirklich heftig, wie ich von zwei Wochen nach dem Unfall bis etwa drei Monate später immer mehr Schmerzen hatte. Irgendwann wurde es unerträglich und ich hinterfragte viele Dinge. Ich betrachte mich als einen sehr rationalen und logischen Menschen, der die Situation nüchtern analysiert hat. Ich habe mir gesagt: „Hey, das geht jetzt nicht, da musst du durch.“ Obwohl ich psychisch die Hoffnung fast verloren hatte, wusste ich tief in mir, dass noch nicht alles verloren war.

■ **Etwas später gab es in Organyá einen weiteren Vorfall, von dem es auch ein Video gibt. Was ist genau passiert, wie kam es dazu, und wie hast du diese Erfahrung für dich verarbeitet?**

Ja, das war ein ganz besonderer Tag, denn meine Mutter war in der

Nähe. Sie besuchte eine Freundin in Frankreich und kam dann nach Organyá, um mir beim Fliegen zuzusehen. Es war das erste Mal, dass sie mich live beim Fliegen erlebte. Ich habe einen Twisty-Misty geflogen, bei dem man dynamisch an Höhe gewinnt, eine 360-Grad-Drehung macht und den Schirm wieder fliegen lässt, während man von einer Seite zur anderen twistet. In diesem Moment blieb meine Hand am Gummizug der Bremse hängen, als ich den Schirm bremsen musste. Ich wollte sie schnell herausziehen, da sie nur leicht am Handgelenk eingehängt war. In dem Moment schnellte der Schirm abrupt nach vorne und drehte mich aus dem Twist heraus. Das hatte ich so nicht erwartet. Ich versuchte noch, den Schirm zu bremsen, war mir aber ziemlich sicher, dass er einfach nach vorne schießen würde – vielleicht ein Frontklapper, aber nicht so stark absacken sollte. Der Schirm schoss jedoch so weit nach vorne, dass er vor mir blieb, vermutlich wegen der Thermik oder der Turbulenzen, die gerade herrschten. Es war Hochsommer in Spanien, und die Luftbedingungen waren entsprechend turbulent. Jedenfalls prallte der Schirm direkt gegen mich oder ich gegen den Schirm.

Das war unerwartet. Klar, solche Situationen können in unserem Sport passieren – ein Schirm kann vorschießen oder einen Frontklapper machen. Aufgrund meiner Erfahrung dachte ich jedoch nicht, dass es so weit kommen würde. Als der Schirm zusammenfiel, wurde mir bewusst, dass ich den Retter werfen und schnell reagieren musste. Ich war relativ zuversichtlich, da ich genug Höhe hatte, was das Akrobatikfliegen relativ sicher macht und mir Zeit gibt, das Problem zu lösen. Allerdings stellte ich schnell fest, dass sowohl der erste als auch der zweite Retter in den Leinen des Schirms hängen geblieben waren. Dadurch konnte sich der Retter nicht weit genug von mir entfernen und das Paket öffnete sich nicht. Als ich den zweiten Retter im Augenwinkel sah, wurde mir klar, dass ich ihn aus dem Packsack herausnehmen musste. Zuerst hielt ich den Retter in der Hand und zog am Handel. Natürlich öffnete sich das nicht so einfach, also zog ich den Packsack und das Handel zu mir heran. Dann wurde mir schnell klar, was das Problem war, und ich zog die Leinen aus dem Packsack. Der Retter öffnete sich rasch und gut, aber es war wirklich in letzter Sekunde und viel Glück im Spiel – also Glück im Unglück.

Nach all diesen Erlebnissen, hätte so manch einer gesagt, „okay, das Fliegen ist gefährlich, es kann einiges passieren, ich lass es einfach“. Was hat dich dazu ermutigt zu sagen „Nein, ich mach weiter, ich flieg weiter, das ist einfach so genial, dass ich weiter dabei bleib“? Was fasziniert dich so sehr am Fliegen?

Es ist so, dass wenn ich etwas anderes machen würde, wahrscheinlich nicht weniger gefährliche Aktivitäten wählen würde als das Gleitschirmfliegen. Das Coole daran ist, dass ich hier der Einzige bin, der wirklich in Gefahr ist. Wenn ich nicht mehr Gleitschirm fliegen würde, würde ich mir wahrscheinlich ein Motorrad kaufen oder mit dem Downhillbike den ganzen Tag einen Berg hinunterbrettern. Solche Aktivitäten können, je nachdem wie man sie angeht, auch sehr gefährlich sein. Ich versuche beim Gleitschirmfliegen und in meinem Sport stets, so sicher wie möglich zu agieren. Ich trainiere viel und fliege über Wasser, nutze zwei Retter plus eine Base, um die

Sicherheit zu maximieren. Tatsächlich achte ich noch mehr auf Sicherheit als vor dem Unfall und arbeite kontinuierlich daran, noch sicherer zu fliegen. Rückblickend sehe ich, dass ich heute weniger risikobereit bin als früher.

Natürlich ist das Fliegen gefährlich, aber es bringt mir so viel Freude. Ich habe wirklich Spaß daran, nicht nur beim Fliegen selbst, sondern auch an all den Erlebnissen drumherum. Das ist für mich von großem Wert und darauf möchte ich, auch wenn es riskant ist, nicht verzichten.

Das Video von dem Vorfall in Organyá führte zu sehr vielen Followern sowohl auf YouTube als auch Instagram. Hat sich dadurch für dich etwas verändert?

Nein, nicht extrem. Ich sollte vielleicht etwas forciierter an die Sache herangehen. Aber es ist eine großartige Plattform, die ich jetzt habe, um mehr Menschen zu erreichen, was wirklich cool ist. Besonders meine Geschichte mit dem Rücken könnte viele Menschen inspirieren und ihnen helfen. Für mich als Sportler ist das auch ein gewisses Marketinginstrument. Ich bin für Sponsoren attraktiver geworden und das ist definitiv ein Vorteil als Athlet.

Es war beeindruckend, wie viele Leute mir in diesem Moment plötzlich gefolgt sind oder meine Videos angeschaut haben. Es ist schön, eine gewisse Wertschätzung zu erhalten. Mittlerweile hat sich bestätigt, dass ich viele Menschen gewinnen konnte, die die Art und Weise, wie ich fliege sowie die veröffentlichten Videos schätzen. Etwa 95 % meiner Inhalte zeigen eher schöne und weniger riskante oder spektakuläre Dinge.

Was für Sicherheitsvorkehrungen unternimmst du, damit das Fliegen für dich sicherer ist als noch vor 10 Jahren?

Heute trainiere ich alles, was ich neu lerne, über Wasser. Früher habe ich auch über dem Boden, einfach mit genügend Höhe, neue Techniken ausprobiert. Ich überprüfe regelmäßiger meine Retter und achte besser auf mein Equipment. Darauf, dass mein Retter nicht zu klein und alles in einwandfreiem Zustand ist. Diesbezüglich lege ich großen Wert auf Sicherheit. In Regionen wie Spanien oder El Hierro, wo die Bedingungen manchmal grenzwertig sind, bin ich vorsichtiger als früher. Ich versuche nicht mehr, immer das Extremste oder Coolste zu machen, um irgendwie der Größte zu sein. Mein Ego ist mittlerweile nicht mehr so ausgeprägt wie in meiner jüngeren Vergangenheit.

Du bist vielleicht im Laufe der Zeit klüger geworden.

Ja genau. Es ist immer eine Frage, was man möchte. Was ist dir mehr wert. Mittlerweile ist es mir wichtiger, am nächsten Tag wieder gesund aufzustehen als jetzt irgendwie abgefeiert zu werden.

Wie bereitest du dich auf ein neues Flugmanöver vor?

Ich habe klare Ideen, was ich machen möchte, und analysiere, was sicher ist und welche Probleme auftreten könnten. Ich gehe theoretischer an die Sache heran als früher, aber ich muss mich mental vor dem Flug eigentlich nicht vorbereiten. Ich fliege so viel Akrobatik, dass ich in der Regel gut vorbereitet bin. Es gibt jedoch Momente, in



Red Bull Dose im Flug eingefangen. Kevin macht gerne besondere Clips.

denen ich etwas nervös bin, besonders wenn ich etwas mache, bei dem ich noch unsicher bin. Aber ich habe mich so intensiv mit den Techniken auseinandergesetzt, dass ich das normalerweise bewältigen kann – ich will nicht sagen, dass ich entspannt bin, aber ich kann es gut durchführen. Die größten Herausforderungen waren für mich zu Beginn die ersten Spiralen. Da war viel Stress und psychischer Druck involviert. Mittlerweile ist es recht entspannt. Ich kenne die Lösungen für verschiedene Situationen. Extreme Anspannung oder Stress entstehen für mich während des Fluges, wenn etwas richtig schiefeht. Vor dem Flug bin ich jedoch immer recht gelassen.

■ Wenn was schiefeht, ist Stress auch berechtigt. Das vom Organismus ausgelöste Notfallprogramm hilft dir in schwierigen Situationen. Es wäre schlecht, wenn du super relaxed bist, obwohl du schnell reagieren müsstest.

Ja, ich erlebe am meisten Stress beim Akro-Fliegen am Start, da hier viel schiefehen kann. Wir sind recht schnell unterwegs und es

kann auch Rückenwind geben. Auch das Landen beim Cross-Country-Fliegen ist stressig, weil du manchmal in entlegene Täler fliegst und nicht sicher weißt, ob du noch über den Grat kommst. Das verursacht schon viel Stress für mich. Beim Akro-Fliegen hingegen habe ich mittlerweile ein so sicheres Gefühl, dass ich in der Luft nicht mehr so gestresst bin.

■ Wie gehst du mit deinem Stress um?

Ich achte immer darauf, wie die anderen Leute starten und beobachte die aktuellen Bedingungen, um sie zu evaluieren. Wenn ich zu viel Stress empfinde oder die Situation grenzwertig erscheint, ziehe ich es vor, lieber abzubrechen oder mir die Zeit zu nehmen, die ich brauche. Ich muss nicht jeden Flug erzwingen. Früher war ich bei den Starts weniger empfindlich und habe weniger auf die Bedingungen geachtet.

■ Wie gehst du mit Unsicherheiten beim Landen um?

Mir ist es eigentlich egal, wo ich lande, solange ich heil ankomme. Normalerweise versuche ich, so weit wie möglich zu fliegen. An besonders guten Tagen kann es passieren, dass ich bestraft werde, weil ich zu viel Risiko eingegangen bin. In solchen Fällen nehme ich das Abenteuer gerne auf mich und finde es manchmal sogar cool, ein paar Stunden zurückzulaufen. Das erinnert mich an die Anfangszeit, als ich oft irgendwo geflogen bin und dann wieder zurückgewandert bin, besonders im Ausland. Damals war ich mehrere Stunden unterwegs. Heute ist das weniger der Fall, weil ich besser fliege und meistens wieder zurückkomme. Wenn es jedoch mal passiert, kann ich das eigentlich genießen. Natürlich ist das nicht immer möglich, vor allem wenn ich am nächsten Tag arbeiten muss oder Stress habe. Aber ich habe gelernt, solche Situationen zu schätzen, weil es eine Zeit gab, in der ich dachte, dass ich vielleicht nie wieder nach einer Außenlandung nach Hause laufen könnte. Ich habe sogar mal gedacht: „Vielleicht fliege ich irgendwann im Rollstuhl.“ Heute geht es mir jedoch hervorragend und auch wenn ich verschwitzt bin und die Situation unangenehm ist, genieße ich es, weil ich weiß, dass es auch ganz anders sein könnte.

Auch die Begegnungen mit Menschen auf einer Außenlandung sind mega cool. Viele sind neugierig, offen und man kommt schnell ins Gespräch. Das ist schon was ganz Besonderes, was unser Sport mit sich bringt. Diese barrierefreie Begegnung mit den Menschen vor Ort.

■ Was ist für dich faszinierender Akrobatik- oder Streckenflug?

Ich bin der Meinung, dass jemand, der ein wirklich guter Pilot sein möchte, sich auch mit Akrobatik auskennen sollte. Beide Disziplinen haben ihre Vorzüge und Herausforderungen. Beim Akrofliegen empfinde ich das Wettbewerbsfliegen als wenig interessant, da man oft weit reisen muss, um dann nur kurz zu fliegen und drei Tage Stress erlebt. Beim Streckenfliegen ist das anders. Nach dem Task kann man entspannen, ein Bier trinken und sich mit Freunden austauschen – das hat einen ganz anderen Charakter.

Beim Akrofliegen bleibe ich gerne über längere Zeit am selben

Ort, um mich weiterzuentwickeln und intensiv zu fliegen. Wenn ich viel Cross-Country fliege, empfinde ich es mit der Zeit als etwas eintönig. Die Abwechslung zwischen den beiden Disziplinen ist für mich sehr wichtig und macht das Fliegen spannend und angenehm.

■ Welche Akrobatik-Manöver sollte jeder Pilot deiner Meinung nach beherrschen?

Es ist meiner Meinung nach wichtig, dass man seinen Schirm gut beherrscht, insbesondere in Bezug auf Backfly und Spins. Das hat einen hohen Wert, da man beim Erlernen dieser Fähigkeiten mit vielen Situationen konfrontiert wird, die auch beim Streckenfliegen auftreten können. Es ist nicht erforderlich, perfekt einen Heli zu fliegen oder komplizierte Manöver zu beherrschen, aber es wäre von Vorteil, grundlegende Figuren wie einen Sat oder eine Steilspirale ausführen zu können. Dadurch gewinnt man ein besseres Verständ-

nis dafür, was passieren kann und wie man in verschiedenen Situationen reagieren sollte.

■ Viele Piloten sind vor dem ersten Stall ziemlich nervös. Was würdest du Piloten empfehlen, die das lernen möchten?

Es ist wichtig, sicher über Wasser zu fliegen und ein Boot in der Nähe zu haben. Man könnte zum Beispiel in die Türkei oder an den Gardasee fahren, um dort mit ein paar Freunden, die aufeinander achten, die ersten Stalls zu üben. Ich empfehle dringend, dies über Wasser zu machen, da man nie weiß, was passieren kann. Es ist auch ratsam, zwei Retter dabei zu haben – sei es in einem Akrogurtzeug mit Platz für zwei Retter oder zusätzlich einen Frontretter für den Notfall.

Es gibt außerdem viele Tutorials auf YouTube, die zeigen, wie man bei der Technik vorgeht. Insgesamt ist das Üben nicht so gefährlich, wie es vielleicht scheint. Zu Beginn fühlt es sich oft unnatürlich oder unkontrolliert an, aber das legt sich mit der Zeit.

■ Fällt dir ein ganz besonders schönes Flugerlebnis ein?

Mein schönstes Flugerlebnis war die Reise, die ich 2016 mit zwei, drei Kumpels in Quixadá gemacht habe. Wir sind weite Strecken geflogen, damals noch vom Berg aus, während die meisten heutzutage mit der Winde starten. Es war eine sehr interessante und schöne Erfahrung, besonders weil wir den Schweizer Rekord gebrochen haben.

Die Reise war herausfordernd; wir mussten morgens um 5 Uhr aufstehen und waren oft den ganzen Tag unterwegs, manchmal flogen wir bis zu 12 Stunden. Diese Zeit hat uns als Freunde extrem zusammengeschweißt und die Erinnerungen daran sind unvergesslich.

■ Wie viele Flüge hast du gebraucht, um dem Schweizer Rekord zu brechen?

Ich schätze, dass ich etwa 14 bis 15 Flüge gemacht habe. Insgesamt war ich, glaube ich, drei Wochen oder sogar etwas länger am Fliegen. Am Ende habe ich es dann doch geschafft. Dabei habe ich festgestellt, dass viel vom Willen abhängt. Die mentale Verfassung spielt eine entscheidende Rolle. Dranbleiben und nicht Aufgeben ist wichtig. Manchmal habe ich das Problem, dass ich zu entspannt bin oder es mir an der nötigen Entschlossenheit fehlt.

■ Wie schaffst du es, diesen Willen zu entwickeln?

Es ist schwierig, das genau zu sagen, da es stark von der Situation abhängt. Oft spielt dabei eine gewisse Wut eine Rolle, als ob man sagen möchte: „Zeigen wir es ihnen.“ Es ist nicht unbedingt Wut, aber manchmal wird man durch Kommentare wie „Hey Kevin, hast du gesehen, jemand hat deinen Rekord gebrochen?“ ein wenig provoziert. Aus diesen Emotionen schöpfe ich viel Energie. Man braucht ein gewisses „Öl im Feuer“, um wirklich an die Grenze gehen zu können.

■ Der Wettbewerbsgedanke bzw. Vergleich mit anderen ist dir wichtig?



Jeder Muskel zählt - Kevin beim Sport



Bereits als Kind ist Kevin ein Akrobat.

Genau, das ist auch eine coole Strategie. Ich habe es schon so gemacht, dass ich sage: „Hey, das geht, das mache ich morgen.“ Wenn ich das laut vor meinen Kumpels ausspreche, fühle ich mich verpflichtet, es auch wirklich zu tun. Ich könnte es auch einfach still für mich denken, aber dann setze ich es oft nicht um. Auf diese Weise kann ich mich selbst motivieren.

Es gibt ja gerade beim Fliegen, ich glaube da dürfen wir auch ganz realistisch sein, Bedingungen, die unsere Pläne durchkreuzen.

Man kann beim Gleitschirmfliegen das Glück teilweise erzwingen, wenn man wirklich fokussiert ist und es Tag für Tag probiert. Wenn sich die Gelegenheit bietet, ist das durchaus möglich. Man muss einfach jeden Tag wieder hochgehen, auch wenn man denkt, dass es vielleicht nicht der beste Tag ist oder die Bedingungen nicht ideal erscheinen. Letztendlich macht es die Hartnäckigkeit aus, die entscheidend ist.

Sich nicht auf Glück zu verlassen, sondern es trotzdem probieren, auch wenn die Zeichen vielleicht nicht so gut stehen?

Genau, ich habe beim Fliegen oft gedacht, dass heute nichts zum Fliegen ist und eine halbe Stunde später war es doch super. Es gab Momente, in denen ich fast am Boden geblieben wäre, weil ich so frustriert war, doch dann hatte ich einen tollen Flug. Das zeigt, wie schnell sich die Bedingungen ändern können.

Aus psychologischer Sicht

Visualisierungstraining in der Rehapphase

Kevin hat berichtet, dass er nach seinem Unfall seine Füße, Zehen und Beine visuell angesteuert hat. Visualisierung kann bei der körperlichen Heilung, insbesondere im Zusammenhang mit Muskelabbau und der Ansteuerung von Nerven und Gelenken, die noch nicht bewegt werden können, eine wichtige Rolle spielen.

Muskelabbau verhindern und Muskeln aktivieren

Studien haben gezeigt, dass mentales Training durch Visualisierung helfen kann, Muskelabbau zu verhindern. Athleten und Patienten stellen sich vor, wie sie Übungen ausführen oder bestimmte Muskeln anspannen. Diese mentale Aktivität kann die neuronale Verbindung zu den Muskeln stärken und den Abbau verlangsamen. Indem man sich vorstellt, wie bestimmte Muskeln aktiviert und genutzt werden, kann man die motorischen Nervenbahnen stimulieren. So bleiben die Muskeln auf einem gewissen Niveau erhalten, selbst wenn sie nicht physisch beansprucht werden.

Visualisierung hilft also den Heilungsprozess zu beschleunigen. Es werden dabei die Durchblutung und der Stoffwechsel im betroffenen Bereich angeregt.

Praktische Tipps zur Visualisierung

- **Tägliche Übungseinheiten:** 10-15 Minuten können bereits signifikante Effekte haben.
- **Konzentration und Entspannung:** Es ist wichtig, sich in einem ruhigen Umfeld zu befinden und sich vollständig auf die Visualisierung zu konzentrieren.

Detaillierte Vorstellungen: Je detaillierter und realistischer die mentalen Bilder sind, desto effektiver ist die Visualisierung. Patienten sollten sich nicht nur die Bewegung vorstellen, sondern auch das Gefühl und die Muskelanspannung während der Bewegung.

Wenn du spezifische Übungen oder detaillierte Anleitungen benötigst, lass es mich wissen.

Den Optimismus behalten

Den Optimismus zu bewahren, ist wahrscheinlich das Schwierigste in der Rehapphase, besonders wenn am Anfang scheinbar keine Fortschritte erkennbar sind. Es ist wichtig, ein Ziel vor Augen zu haben. Für Kevin war klar, dass er wieder fliegen möchte, egal ob mit oder ohne Rollstuhl. Er hat sich immer wieder bewusst gemacht, dass er das Gefühl des Fliegens wieder erleben möchte, was ihm Kraft gab.

Die Besuche von Familie und Freunden haben ihn ebenfalls motiviert und geholfen, seinen Optimismus zu bewahren. Kevin berichtete, dass er während der Reha manchmal an Aufgeben gedacht hat, doch seiner Familie, seinen Freunden und seiner Mutter konnte er das nicht antun. Die regelmäßigen Besuche gaben ihm Kraft.

Seine Mitmenschen haben ihm emotionale und motivationale Unterstützung geboten und dazu beigetragen, dass er weiter macht,



Kevin gewinnt Gold bei der Schweizer Meisterschaft im Acro-Gleitschirmfliegen 2022.

obwohl der Weg zur Genesung schwierig war. Diese soziale Unterstützung darf nicht unterschätzt werden. Wenn ein Bekannter einen Unfall hat, besuche ihn und leiste ihm einfach Gesellschaft. Das allein hilft bereits, dass sich die Betroffenen integriert fühlen.

Ein Tagebuch, in dem die Fortschritte festgehalten werden, kann ebenfalls sehr hilfreich sein. So kann das Notieren von Schmerzen oder Fortschritten verdeutlichen, dass es tatsächlich aufwärts geht, auch wenn man selbst das Gefühl hat, auf der Stelle zu treten.

Dankbarkeit spielt eine unglaublich wichtige Rolle. In das Tagebuch könnte zusätzlich aufgenommen werden, wofür man heute dankbar ist – 3 bis 5 Dinge genügen oft. Studien zeigen, dass dies erhebliche Auswirkungen auf das Wohlbefinden hat und dabei hilft, den Fokus auf das zu lenken, was im Moment gut ist.

Das Ego nicht so wichtig nehmen

Kevin hat beschrieben, dass er früher vieles getan hat, um sein Ego zu befriedigen. Heute überlegt er eher, was ihm wirklich wichtig ist. Viele Piloten gehen unnötige Risiken ein, um ein paar Punkte zu ergattern, ein paar Kilometer weiter zu kommen oder in den Augen anderer cool zu wirken. Sie handeln nicht aus eigenem Antrieb, sondern um ihren gefühlten Selbstwert zu steigern.

Die Frage ist: Was kosten dich diese Bemühungen? Je mehr wir das Ego füttern, desto größer wird das Bedürfnis nach Anerkennung und es wird immer schwieriger, es zu befriedigen. Eine zentrale Frage könnte sein: Was ist mir wirklich wichtig? Dies kann ein erster Schritt aus der Ego Falle sein.

Erlaube dir, der Mensch und Pilot zu sein, der du bist, auch wenn

dein Verstand gerade mehr negative als positive Selbstbewertungen hervorbringt. Stell dir vor, was möglich ist, wenn du aufhörst, dein Ego zu füttern und einfach das tust, was für dich wichtig ist – und handle danach!

Handlungspläne geben Sicherheit

Kevin hat beschrieben, wie er sich auf neue Flugmanöver vorbereitet. Er hat eine klare Idee, überlegt sich, was an dem Manöver sicher ist und was für Probleme auftauchen könnten. Damit erstellt er sich einen Handlungsplan.

Ein klar definierter Handlungsplan hilft dabei, den Ablauf festzulegen und den Überblick zu behalten. Er gliedert komplexe Aufgaben in kleinere, überschaubare Schritte. Das reduziert das Gefühl der Überforderung. Wenn wir wissen, was der nächste Schritt ist, fühlen wir uns sicherer und motivierter.

Darüber hinaus fördern Handlungspläne die Entscheidungsfindung. In Situationen, in denen wir uns unsicher fühlen oder viele Optionen zur Auswahl haben, können sie helfen, eine adäquate Entscheidung zu treffen. Daher sollten wir uns mit all den Situationen beschäftigen, die auf uns zukommen könnten und dafür einen Plan machen (wenn X eintritt, dann mache ich Y). Trifft später eine dieser Situationen ein, haben wir einen Handlungsplan in der Tasche, der genau auf diese Situation passt. Dies gibt uns das Vertrauen, dass wir in der Lage sind, die Herausforderung zu bewältigen.

Handlungspläne geben uns die Möglichkeit zur Reflexion und Anpassung. Wenn wir einen Plan verfolgen, können wir überprüfen, ob wir auf dem richtigen Weg sind. Eventuell muss ein Plan angepasst werden, sollte sich herausstellen, dass er nicht so funktioniert, wie wir uns das gedacht haben.

Indem wir aktiv Handlungspläne erstellen und verfolgen, schaffen wir eine solide Grundlage für unsere fliegerische Entwicklung und Sicherheit. Handlungspläne geben uns Sicherheit in herausfordernden Situationen. Sie dienen als Leitfaden, helfen unsere Gedanken, körperlichen und mentalen Ressourcen auf das zu lenken, was im Augenblick zu tun ist.

Dennoch ist es absolut normal vor Manövern, die wir noch nicht beherrschen, nervös zu sein. Genau das hat Kevin auch beschrieben. Er sagte, dass er oft nervös sei, wenn er etwas macht, bei dem er noch unsicher ist. Selbstvertrauen und Sicherheit kommen erst, wenn wir Dinge mehrmals real ausgeführt und funktioniert haben. Mit der Zeit werden wir dann immer sicherer. Das bedeutet, am Anfang dürfen wir akzeptieren, dass wir nervös sind. Wir sollten uns mental gut vorbereiten und dann unter sicheren Bedingungen handeln. ▽



DIE AUTORIN

Yvonne Dathe ist Sportpsychologin, Fluglehrerin und Wettbewerbspilotin. Sie liebt es andere Piloten bei ihrer Weiterentwicklung zu unterstützen, damit diese mit Lebensfreude ihre eigenen Grenzen zu überfliegen. Sie hält regelmäßig Vorträge und hat einen Podcast unter www.winmental.de



GTO light 2

www.turnpoint.de



The **Woody Valley GTO light 2** is a lightweight harness for **CROSS COUNTRY FLIGHTS** and for your **HIKE & FLY** Adventures!



Vom Gleitschirm zum Drachen

TEXT UND FOTO: MATTHIAS HABEGGER

Motivation & Erwartungen

Seit ein paar Jahren lebe ich in Scuol im Unterengadin in der Schweiz. Mir gefällt es in den Bergen und ich habe hier die Bergbahnen Scuol Motta Naluns, gerade ums Eck als Gleitschirmflieger ein kleines Paradies.

Ich starte oft am Osthang, weil da die Chance am Morgen größer ist, oben zu bleiben und weg zu kommen. Dies gelingt mir schon gut und ich kann Kurs nehmen Richtung Alp Laret, wo es meistens einen super Thermikschlauch hat. Mit genügend Höhe gehts mit einer Talquerung über den Tasnabach weit unter mir, Richtung Ardez, dann geradeaus nach Lavin. Hier merke ich den Nordwind und ich verliere schneller als mir lieb ist an Höhe. Ich beschleunige meinen Nova Sector, welcher nicht mehr ganz der Neuste ist, mir aber im thermischen Engadin mit einer für mich akzeptablen Streckung gute und erlebnisreiche Flüge schenkte. So im beschleunigten Flug denke ich heimlich über ein anderes Fluggerät nach, das doch etwas schneller ist und ein bisschen mehr „Zupf“ hätte.

Sollte ich es nicht mal mit dem Drachen versuchen? Vielleicht würde mich diese Art von Fliegen neu beflügeln. Ich würde dann links und rechts einen Flügel sehen. Der Gedanke packte mich und das Interesse, wie es wohl sei liegend zu fliegen.

Schnuppertag

Zuhause suchte ich auf der SHV-Seite (Schweizerischer Hängegleiterverband) nach einer Flugschule, die Drachepiloten ausbildet. Ich bemerkte, dass dies gar nicht so einfach war, da ich aus der hintersten, schönsten Ecke der Schweiz komme. Ich fand dann in der Nähe von Zürich die Flugschule Condor, wo ich mich für einen Schnuppertag anmeldete. Obschon es schon Mitte Dezember war, dachte ich mir, wenn ich jetzt im Winter beginne, kann ich die thermikarme Zeit für den Übungshang nutzen. In der Flugschule fand ich mit Thomas Kehren einen sympathischen Fluglehrer mit viel Erfahrung. Der Schnuppertag hat mir gut gefallen und das Fahrwerk, meine beiden Knie, waren dann zwar grün und braun, doch dies tat meinem Wunsch nach Drachenfliegen keinen Abbruch und so meldete ich mich für die Grundschulung an.



Dynamischer Start am Wiesenhang

Grundschulung

Es geht los. Der Übungshang frisch „gegült“ mit leichtem Schnee bedeckt. Windtechnisch optimal ausgerichtet, der Geruch dann auch! An einem kleinen Hügel die ersten Flüge mit Geradeausflug und kleinen Richtungswechseln. Dicht gedrängtes Programm zumindest im Flug, weil alles kurz aufeinander kam. Startvorbereitung, Start, Flugphase und Landung. Dann vom Fluglehrer Tipps und Tricks entgegennehmen und diese beim nächsten Flug umsetzen. So gab das 6 bis 7 Übungsflüge je nach Kondition. Den Drachen habe ich dann hinaufgetragen oder ich packte das Kielrohr über die Schulter und zog ihn so den Hügel hinauf. Dies geht, weil an der Trapezbasis Lufträder befestigt sind. Ich machte kleine Fortschritte und musste mit mir selbst Geduld haben. Als beinahe 50-jähriger wieder als Schüler von vorne anfangen, war doch ziemlich anspruchsvoll. Ich musste mich vom Ziehen an den Steuerleinen umgewöhnen an die Steuerung mit der Schwerpunktverschiebung und dazu kam eine neue Achse, an der ich immer mehr Freude hatte. Die Querachse kenne ich nur aus dem beschleunigten Fliegen mit dem Gleitschirm, jetzt aber beim Drachen geht das einfach, indem ich an der Basis, so heißt die Stange, vorne quer, ziehe. So stand ich mit dem neuen Fluggerät am Hang und rannte aufgeregt los, denn ich musste auf einmal eine Achse mehr kontrollieren, nämlich die Geschwindigkeit, und gleichzeitig nach links und rechts achten. Die ersten Kurvensteuerversuche überraschten mich ein wenig, weil ich vom Gleitschirm gewohnt war, mit Körper und Steuerleine zu ziehen, nun beim Drachen versetzte ich mein Gewicht zu der gewünschten Kurvenseite und dann braucht es ein wenig Geduld, bis das Gerät reagiert. Aber dann geht es schnell und ich gehe zurück in Neutralposition, um die Kurve wieder auszuleiten. Dann kommt schon die Landung mit dem Ausstoßen, um den Drachen richtig zu bremsen. Diese Übungen wurden alle noch aufgerichtet geflogen, erst später kam dann das Liegen und Umgreifen an die Basis dazu. Am Übungshang zu fliegen, fand ich gar nicht so einfach, weil in kurzer Zeit alle Flugphasen stattfinden mussten. Startvorbereitung, Start, Flugphase und dann die Landung. Ich freundete mich immer mehr mit dem neuen Fluggerät an und hatte schon mächtig

Vorfreude auf einen längeren Flug. Wie würde es wohl sein mit den ersten Kreisen in der Thermik?

Höhenflug

An einem schönen windstillen Tag war es dann so weit, Thomas hat mir am Vorabend mitgeteilt, dass die Bedingungen für den ersten Höhenflug gut seien. Am nächsten Tag sind wir mit dem Schulbus zuerst zur Landeplatzbesichtigung gefahren und dann zur Mostelegg, dem 700m höheren Startplatz. Delta aufbauen und Checken. Das Sortieren der Leinen vermisste ich nicht, dafür gibt es einen gründlichen 10 Punkte-Montagecheck. Nach dem Check einen hilfreichen Aufwind abwarten und nach drei vier Schritten bin ich schon in der Luft. Das hat Mut gebraucht, denn einfach so stoppen und den Start abbrechen, geht hier nicht und es verträgt auch nicht so viel Rückenwind, am besten gar keinen. Den richtigen Zeitpunkt abzuwarten, ist da wichtig und richtig. Ich hatte nach dem Start genügend Zeit, ins Gurtzeug zu schlüpfen und den Reißverschluss zu schließen. An die Höhe bin ich gewöhnt, aber an die Liegeposition noch nicht. Gefällt mir gut die Nase im Wind und Sicht nach vorne unten. Ich steuerte Richtung Landeplatz, leitete eine Linksvolte ein und landete mit viel Spaß.

Das hat mir gefallen und ich freute mich auf die nächsten Flüge. Bei meinem sechsten Flug waren die Bedingungen so gut, dass ich mehr als eine Stunde oben bleiben konnte. Nach einigen schönen Flügen am Hausberg mit dem Schulungsdrachen Moyes Mars kaufte ich mir bei der Flugschule einen CREX mit Doppelsegel, der meinen Wünschen nach Leichtgewicht und Kurzpack von nur 3.3 m am ehesten entsprach. Dieses Gerät mit nur 23 kg passt auf jedes Autodach und in jedes Zimmer und ist mit dem Teleskopsystem einzig in der Szene.

Meine ersten Thermikversuche waren dann gewöhnungsbedürftig, war ich doch gewöhnt eher nahe am Gelände zu fliegen, was sich mit dem Drachen nicht so empfiehlt. Das habe ich dann bei meinem ersten „Ausleerer“ gemerkt. Ich versuchte einzudrehen, wie ich das gewohnt war, bin aber eher leicht unter dem minimalen Sinken geflogen und zack kippte der Drachen nach vorne und holte sich die Geschwindigkeit selbst zurück, die er brauchte. Ich war genügend vom Gelände entfernt und merkte das hier die Toleranz kleiner ist als beim Gleitschirm. So fliege ich nun mit größerem Geländeabstand und vor allem mit mehr Geschwindigkeit.

Flugferien

Später folgten dann noch Flüge im Zillertal und einige Wochen drauf die Flugferien am Kronplatz im Südtirol. Das hatte sich gelohnt, denn so kam ich auf die 40 geforderten Höhenflüge, die es braucht, um an der praktischen Prüfung in der Schweiz teilnehmen zu können. Natürlich musste ich vorgängig noch die Theorieprüfung in den Fächern Flugpraxis und Materialkunde ablegen, da ich dank der GS-Lizenz nur diese zwei Fächer zu bestehen hatte. Im Oktober sind wir dann mit der Flugschule Condor nach Meduno gereist, wo es noch einige Höhenflüge auch bei Starkwind gab. Für die Höhenflüge ist eine Flugwoche sehr geeignet, weil man bei guten Bedingungen doch einige Flüge absolvieren kann. Es braucht hier aber etwas mehr Geduld als bei der Gleitschirmausbildung, weil mit dem Drachen an einem Schultag nicht einfach so 4 oder 5 Flüge stressfrei möglich sind.



airborn nach wenigen Schritten

Prüfung

Im vergangenen Sommer habe ich die praktische Flugprüfung in Interlaken absolviert. Es war ein anstrengender Tag, weil es beim Aufbauen der Geräte schon anfang zu regnen. Die „Glitschis“, so nennen wir die Gleitschirmler, flüchteten ins Auto und ich konnte meinen aufgestellten Drachen als Regenschirm benutzen. Das Wetter hellte auf und wir konnten starten. Gerät aufbauen, 10 Punkte Check am Drachen, da gibt es keine Leinen, dafür Drahtseile die knicken könnten und Segellatten, die man vergessen könnte zu spannen. Am Schluss den Blick von vorne über die Fläche, den «Symmetrie-check». Dieser gefällt mir am besten, das sieht dann doch nach Flugzeug aus. Nach dem Check dann bereit machen für den Start. Ich gehe nochmal das Flugprogramm durch. Flugvorbereitung, diese habe ich soeben gemacht, dann Schnellflug, zwei Vollkreise innerhalb von 20 Sek. schön auf der Achse ausleiten, Landeinteilung mit Abkreisen, Gegenanflug, Queranflug und Endanflug. Landung innerhalb eines 80 m Kreises. Beim zweiten Flug war eine Figur Acht innerhalb von 25 Sek. zu fliegen. Auch beide Ziellandungen waren erfolgreich und somit war mir die Flugprüfung gelungen und ich freute mich auf das freie Fliegen.

Ausblick und Resümee

Ich konnte schon einige schöne Flüge machen und genieße es, dass ich jetzt zwischen zwei Fluggeräten entscheiden kann. Im Frühjahr, Herbst oder Winter, wenn die Thermik schwach ist, wähle ich den Gleitschirm. Hin und wieder laufe ich auf einen Gipfel und fliege hinunter. Wenn die Thermik stärker wird, nehme ich meinen Drachen und freue mich, am Trapez zu ziehen, um Tempo aufzubauen. Der Drachen benötigt ein bisschen großräumigere und stärkere Thermik, deshalb sieht man meistens erst die Gleitschirme am Himmel aufdrehen. Hat es aber mehr Wind, freut es die Drachenflieger, weil es da dynamisch wird und Freude macht, dem Hang entlang zu „speeden“. Klar ist der Aufwand mit dem Drachen größer, aber in der Luft fühlt es sich dynamisch und fantastisch an. ▽



Ein Tag in Bremm oder *dolce vita* an der Mosel

TEXT: NADINE GASDA

E

Es ist Sonntag, schwachwindig gemeldet, laut Deutschem Wetterdienst gute bis sehr gute Thermik. Somit war klar: Ein Bremm-Tag kündigt sich an. Also ging es mit meinem Mann und den Fliegerfreunden Sasho und Joscha an die Mosel. Früh da sein, bevor die berühmte Bremmwolke ab Mittag jede Thermik killt. Am Startplatz angekommen, noch diverse Fliegerkollegen getroffen und die ersten startbaren Phasen setzen ein. Es sollte schon was gehen. Einer unserer absoluten Streckencracks startet und kämpft. Kurze Zeit später steht er am Landeplatz. Also ist erst mal allen klar: Es geht noch nix.

Wir dachten uns, wir versuchen es einfach auch mal. Was soll schon passieren, wir haben ja ein Auto unten stehen. Mein Mann startet, ich hinterher und wir können uns immerhin halten. Weitere Piloten starten und irgendwann endlich ein schöner Bart und wir drehen auf. Ab 700 m bleiben wir an der Inversion hängen. Große Pläne haben wir geschmiedet, ich wollte Richtung Trier fliegen, Jürgen noch mal die Umrundung des Luftraums Büchel versuchen. Sasho und Joscha waren weitaus bescheidener und meinten, sie wollen erst mal überhaupt hochkommen.

Also mit den 700 m MSL schon mal einen kleinen Vorstoß Richtung Südwesten gewagt. Jedoch mit der Höhe ist Wegfliegen keine gute Idee. Also wieder zurück Richtung Calmont und weitergedreht. Endlich eine Thermik, die durch die Inversion reichte. Also zwischen 700 und 800 m kurz mal durchkneten lassen und dann zog es durch bis auf 1.600 m MSL. Na bitte, eine Höhe mit der man was anfangen kann. Herrlich, wie die Landschaft unter einem zusammenschumpft und stark an eine Modelleisenbahn erinnert.

Also wieder los Richtung Südwest und auf zum Wittlicher Becken. Davor ist der Kondelwald zu überqueren, ein großes Waldgebiet, wo es nichts zum Landen gibt. Mit 1.600 m Höhe sollte es aber im Gleitwinkel reichen. Also los, andere drehen ab und wollen das sogenannte Hausfrauen-Dreieck versuchen. Lieber den Spatz in der Hand als die Taube auf dem Dach, haben sie sich wohl gedacht. Ich wollte aber die Taube.

Jürgen sehe ich am Horizont sehr tief über dem Wittlicher Becken basteln. Also los, ab über den Wald, kann ja nicht so schwer sein. Mein Vario meldet sich mit Tönen, die ich überhaupt nicht leiden kann. 5 m/s Sinken die ganze Zeit, vor mir nur Wald. Ich schaue mich um, hinter mir ist noch eine Wiese, auf der ich landen könnte, daher alles im grünen Bereich. Weiterfliegen, irgendwann muss es doch mal aufhören. Tat es aber nicht, daher habe ich mich für die sichere Variante entschieden und umgedreht, um noch die Wiese zu erreichen. Sicher gelandet und die 5 km Rückweg zu Fuß



© PETER BACH

Der Erste hat leicht überhört. Andere Piloten, die bereits in der Luft sind, geben Auskunft, ob es schon trägt.

in Angriff genommen. Kurz vor dem Startplatz hält ein Auto und ich treffe eine Fliegerkollegin, die vormittags noch mit einer Freundin laufen und daher etwas spät dran war. Somit wurde der Fußmarsch etwas verkürzt.

Am Startplatz saßen Joscha und Sasho in der Sonne und genossen die Aussicht. Sasho hatte einen richtig blöden Flug. Er hatte keine Thermik erwischt und es hat ihn derart runter gewaschen, dass er froh war, ohne größere Komplikationen den Landeplatz zu erreichen. So schön es in Bremm sein kann, so blöd ist es auch manchmal. Joscha war nach kleinem Dreieck Top gelandet und hatte das Hausfrauendreieck in der Tasche. So saßen wir in der Sonne und quatschten, sahen dem Startplatzkino zu und trafen noch den ein oder anderen.

Dann bin ich noch mal gestartet und ein bisschen rumgeflogen und wieder Top gelandet. Es war inzwischen 16 Uhr und eine richtige Idee, wohin ich fliegen sollte, hatte ich nicht. Am Startplatz treffe ich einen unserer XC-Punktejäger, der irgendwo in der Eifel gestanden ist. Er hatte die gleiche Erfahrung mit dem Kondelwald gemacht, ist aber weitergeflogen und hatte dann doch noch eine Thermik ausgegraben. Dazu hat mir der Mut gefehlt.

Wieder am Startplatz, wieder neue Gesichter getroffen, begrüßt, gequatscht und gelacht. Meine Freundin und Fliegerkollegin Kerstin meinte, sie sei „ausgeflogen“ und würde jetzt an die Mosel fahren und Baden gehen. Unweit vom Landeplatz gibt es eine Strandbar mit Moselzugang, danach könne man sich in der Bar treffen. Joscha und Sasho wollten auch runterfahren, ich habe gesagt, ich fliege runter. Also noch mal fertig gemacht und erst mal ein Startabbruch und ich durfte mir dumme Sprüche anhören: „So ist das halt, wenn man das erste Mal in Bremm fliegt.“ und „Typisch DHV: Im Vorstand und kann nicht mal fliegen.“

Der nächste Startversuch hat dann geklappt und in Erwartung eines Abgleiters also Richtung Landeplatz geflogen. Zaghaftes Piepsen meines Varios verriet mir minimale Restthermik. Also sofort im Survivalmodus umgeschaltet und gekämpft. Irgendwann kam ich über die Hangkante und konnte noch mal in absoluter Schmusethermik auf 900 m aufdrehen. Herrlich, im Abendlicht noch mal 45 Minuten runddümpeln, irgendwann war dann alles aus und ich bin gemütlich zum Landeplatz geschaukelt. Am Landeplatz dann noch

Die sogenannte Bremmschlange. Da man am Startplatz nur ein Schirm auslegen kann, wartet man startfertig, bis man dran ist.



© RALF BÖHM

den ein oder anderen getroffen und mein Mann meldet sich. Er steht irgendwo in der Eifel, muss sich aber beeilen, den Bus zurück an die Mosel zu erwischen. Ihm ist etwa zur gleichen Zeit wie mir die Thermik ausgegangen. Dann kam nach und nach die DHV Jugend eingeschwebt, die an dem Wochenende ein kleines Fliegercamp an der Mosel organisiert hatte und noch einen Abendabgleiter in Bremm wagte.

Ich wollte eigentlich auch kurz in die Mosel hüpfen, habe mich aber dann direkt für das Landebier entschieden. Also saß ich mit den ganzen Fliegerkollegen zusammen in der Bar mit Bier versorgt und wir berichteten alle von unserem erlebnisreichen Tag. Mein Mann kam irgendwann mit der Bahn am Landeplatz an. Er konnte das Dreieck zwar zu machen, aber es hat nicht mehr ganz zurück gereicht. Er hat ein 70 km Dreieck geflogen. Glückwunsch.

Ich bin nicht nach Trier geflogen, habe es gerade mal auf 5 km Strecke gebracht. Aber wenn ich die Wahl hätte, würde ich mir den Tag noch mal genau so wünschen, wie er war. Nette Leute, tolle Stimmung, Sommer, Baden, Strand und Fliegen. Gutes Essen, guter Wein, kaltes Bier und das alles mitten in Deutschland.

Anmerkung Hausfrauendreieck

Dies ist überhaupt nicht despektierlich gemeint, der Name hat sich einfach so eingebürgert. Es ist ein FAI Dreieck von 10-15 km zwischen den Lufträumen Büchel und Hahn. Dieses Dreieck ist einer der einfachsten Wege, einen Wertungsflug im XC-Cup zu erlangen. Der XC-Cup ist der inoffizielle Flachlandcup für Flüge im westlichen deutschen Flachland.

Mehr Informationen unter: <https://xccup.net>

Infokasten Fluggebiet Bremm



Windrichtung	SSO-SSW
Höhendifferenz	261 m
Eignung	Gleitschirm
Pilotenanforderung	Einweisung, sicherer Rückwärtsstart

Startplatz	
Koordinaten	N 50°06'24.53" E 7°06'53.54"
Beschreibung	Steile Wiese direkt hinter der Terrasse des Weinstands am Gipfelkreuz des Calmont. Windsack.
Höhe MSL	355 m
Gefahren	Der Startplatz ist sehr steil und schmal. sicheres Rückwärtstarten ist Voraussetzung, um hier zu fliegen. Außerdem unbedingt frühzeitig Richtung Landeplatz abfliegen. Dieser ist relativ weit weg.

Landeplatz	
Koordinaten	N 50°06'09.25" E 7°08'13.49"
Lage	Große Wiese zwischen Moselufer und B49 westlich der Eisenbahnbrücke.
Höhe MSL	92 m
Gefahren	Die Eisenbahnbrücke darf im Landeanflug auf keinen Fall überflogen werden. 50 m Abstand zur Bundesstraße sind einzuhalten und es dürfen keine Radfahrer oder Fußgänger behindert werden.
Toplanden	Westlich vom Startplatz an der Zufahrtsstraße befinden sich Wiesen.

Dieses Fluggebiet steht Gastpiloten nur unter der Woche offen.
Mehr Infos unter: www.thermik4u.de/flugggebiete/bremm ↗



DIE AUTORIN

Nadine Gasda fliegt seit 1996 und ist im Vorstand des DHV und der Rhein-Mosel-Lahner aktiv. Sie ist bekennende Flachlandtirolerin und fliegt am liebsten in Deutschlands Mittelgebirgen.

ANZEIGE

SKYTRAXX 5

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



Änderungen beim Standard-Landeanflug für Landeplätze, die ausschließlich für den Betrieb von Gleitsegeln und Hängegleitern bestimmt sind.

Beim Höhenabbau, bzw. bei der Höhenstaffelung vor dem Landeanflug hat sich Anpassungsbedarf ergeben. Der Höhenabbau im unmittelbaren Bereich des Landeanfluges durch Kreisen in der Position (siehe Abbildung 1) ist problematisch. Für Landeanflüge gelten europäische Richtlinien. Diese schreiben vor (SERA 3225), dass, wer ein Luftfahrzeug in der Umgebung eines Flugplatzes führt, verpflichtet ist:

- den Flugplatzverkehr zu beobachten, um Zusammenstöße zu vermeiden
- sich in den Verkehrsfluss einzufügen oder sich erkennbar aus ihm herauszuhalten

Beide Anforderungen sind mit Kreisen zum Höhenabbau, die in der Position in den unmittelbaren Landeanflugbereich führen, als Standardverfahren nicht in Übereinstimmung zu bringen.

Die rechtlichen Vorgaben (SERA 3225 und FBO IV.6.) beschränken sich auf den Landeanflug als solchen, also Gegen-, Quer- und Endanflug. Wo und in welcher Weise der Höhenabbau, bzw. die Höhenstaffelung vor dem Landeanflug zu erfolgen hat, ist hier nicht geregelt. Sinnvollerweise ist das im Normalfall ein Bereich luvseitig außerhalb des Landeplatzes (Abbau-Box). Je nach Gelände-Gegebenheiten und Platzverhältnisse (Hindernisse) sind aber auch andere Bereiche möglich.

ALT

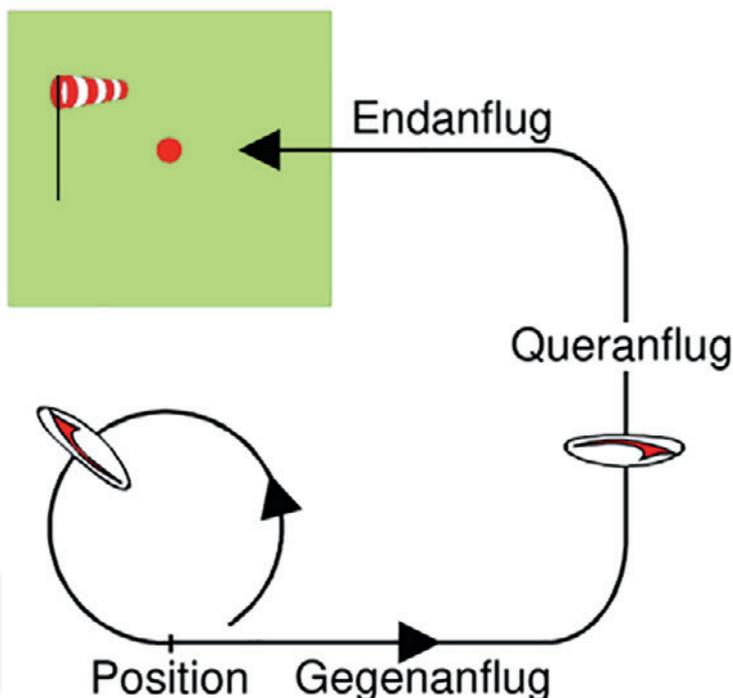
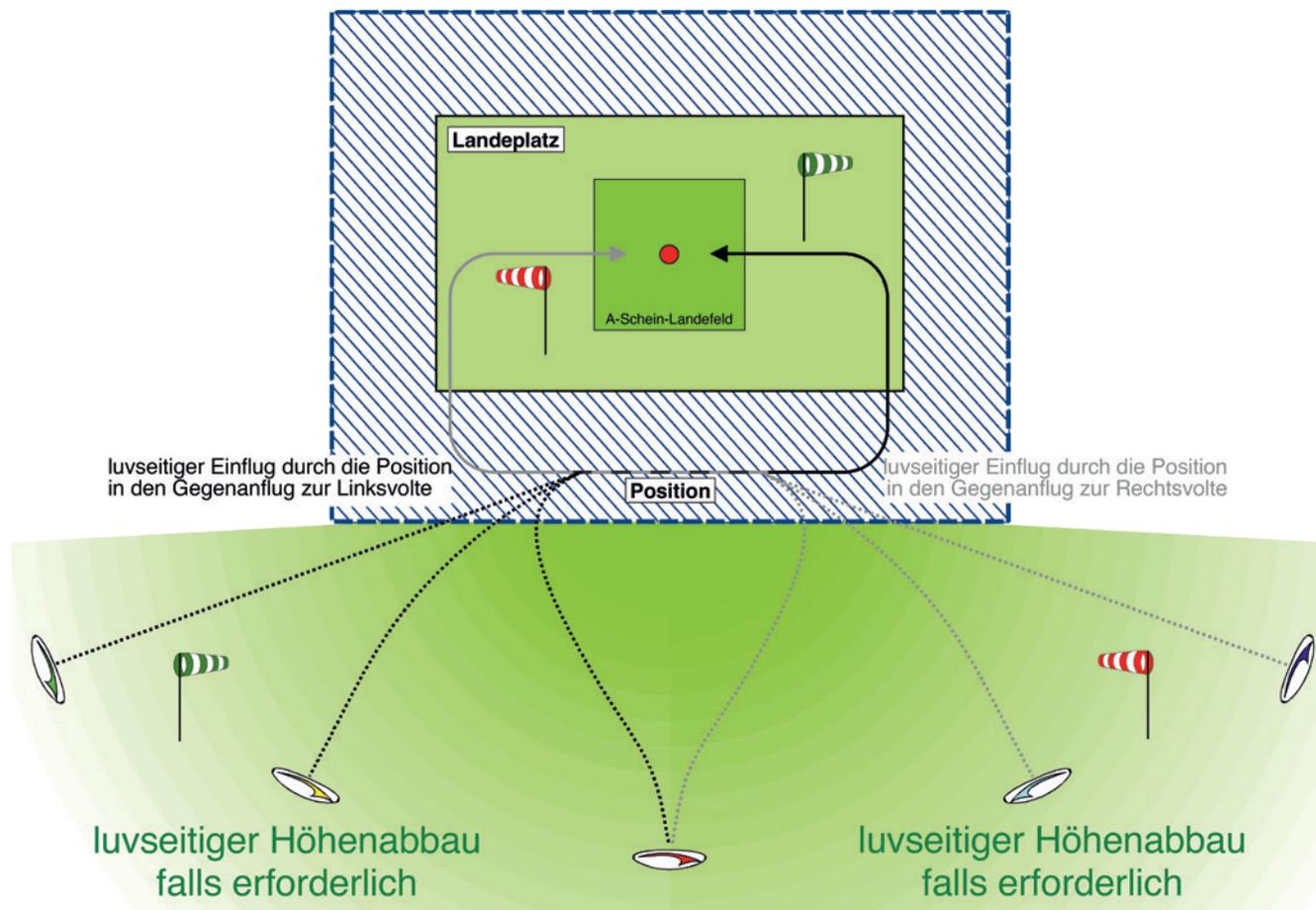


Abbildung 1: Alt: Höhenabbau in der Position durch Kreisen in Richtung Landeplatz.

In die nähere Umgebung des Landeplatzes (hier blau schraffiert) sollten Piloten nur zum Anflug auf den Landeplatz einfliegen.



NEU

Abbildung 2: Beispiel: Der Höhenabbau erfolgt, wenn erforderlich, luvseitig und außerhalb des Landeplatzes. In den Landeplatz-Bereich wird dabei nicht eingeflogen. Der bleibt dem Lande-Verkehr vorbehalten.

Das bedeutet: Die bisherige Position sollte von den Geländehaltern nicht mehr standardmäßig als Bereich zum Höhenabbau ausgewiesen werden. Nur dann, wenn es von den Gelände-Verhältnissen her nicht anders möglich ist. Stattdessen wird empfohlen, einen Bereich außerhalb des Landeplatzes zu kennzeichnen, in welchem der Höhenabbau, bzw. die Höhenstaffelung erfolgt (Beispiel: Abbildung 2). Dieser Bereich ist freier Luftraum. Es gibt keine allgemeinen Vorgaben, in welcher Weise der Höhenabbau vorgenommen werden muss (Kreise, Achter, S-Kurven).

Fluglehrer und Flugschulen werden angehalten, die Änderung im Rahmen der Ausbildung zu vermitteln. Geländehalter werden gebeten, die Änderung in ihren Geländen zu berücksichtigen.

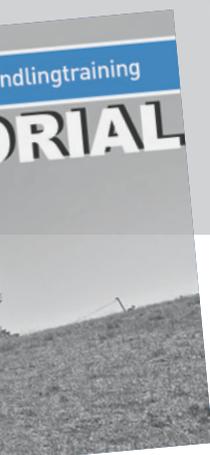
Anmerkung: Es ist im Grunde schon immer „Best Practice“ in den meisten Fluggeländen, den Höhenabbau querab und luvseitig des Landeplatzes durchzuführen. Aus praktischen Erwägungen, insbesondere wegen besserer Kontrolle der Windabdrift und der besseren Höhenabschätzung. Es wird deshalb in den meisten Geländen ausreichen, den Bereich des Höhenabbaus „offiziell“ dorthin zu verlegen, wo er in der Praxis ohnehin schon immer stattfindet: ins Luv des Landeplatzes außerhalb des Anflugbereichs. ▽

Gmund, April 2025
Karl Slezak
DHV-Referat Ausbildung



DER AUTOR

Karl Slezak, DHV-Sicherheits- und Ausbildungsreferent



Technik – Video Tutorials

Die Basis legen

... damit wollen wir wieder in die längere Serie der Technik-Tutorials des DHVinfo Kanals auf YouTube einsteigen. Sehr viele der Grundtechniken und auch komplexeren Steuertechniken sind auf dem DHV YouTube-Channel durch anschauliche Videos aufbereitet. In dieser und den folgenden DHV-Magazin Ausgaben gehen wir gezielt auf die Videos ein und veranschaulichen diese essentiellen Techniken unserer Fliegerei. Im vorangegangenen Magazin haben wir das Thema Startvorbereitung näher angeschaut.

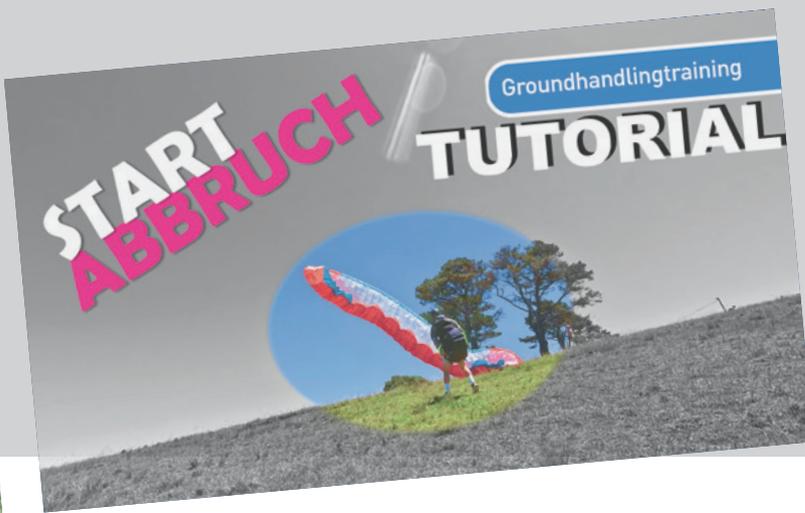
TEXT: FLORIAN HEUBER | FOTOS: DHV

Um die Spannung höher zu halten und die Magazine auch abwechslungsreicher zu gestalten, werden wir die Themengebiete Start, Flug und Landung jeweils durchrotieren. Jedes Magazin ein anderes Themengebiet. Der rote Faden innerhalb der drei Themengebiete bleibt allerdings. So könnt ihr als Leser an vorangegangene Artikel anknüpfen.

In dieser Magazin-Ausgabe blicken wir in die Basics des Fliegens – das grundlegende Zusammenspiel aus Schirmdynamik, Gewichtssteuerung und Steuerleinen. Das Verständnis hierfür legen wir schon am Boden. Und zwar durch Groundhandling, das schlichtweg essentiell wichtig ist. Im Flug bildet der Pilot zusammen mit dem Schirm ein großes Pendel. Durch tiefe Aufhängung des Pi-

loten unterhalb der Kappe erreichen wir einen tiefen Schwerpunkt, der wiederum das Pendel (Nick- und Rollbewegungen) stabilisiert. Beim Groundhandling am Boden müssen wir dieses Pendel durch Laufen ersetzen. Das trainiert ungemein!

Da wir oft nicht die Zeit zum Überlegen haben, müssen wir in der Fliegerei die erforderlichen Reaktionen, die der Schirm als Input benötigt, als Reflexe unterbewusst trainieren. Groundhandling verlangt ständig neuen Input vom Piloten, da das System ohne Zutun des Piloten selten länger als ein paar Sekunden stabil bleibt. Ihr müsst ständig unterlaufen, Bremsstellung korrigieren, Tragegurte verschieben usw. Diese Trainingszeit ist sehr effektiv. Sie hilft euch, notwendige Reaktionen als Reflexe anzueignen. Denkt dran – in der Luft bleibt oftmals keine Zeit, um lange über eine mögliche Korrektur nachzudenken...



Mit Groundhandling, bei dem wir ständig versuchen, Nick- und Rollbewegungen des Schirmes aktiv auszugleichen, kommen wir auch schon zum ersten DHV-Tutorial:

Aktiv Fliegen? Am Boden!

Manch einer denkt sich jetzt – der Artikel geht doch übers Fliegen in der Luft und die Steuertechniken?! Richtig. Aber oftmals lohnt es sich zwei Schritte zurückzugehen, um danach einen soliden Grundstock zu haben, auf dem man aufbauen kann.

Aktiv Fliegen ist eines der zentralen Elemente dieses Grundstocks. Der sehr oft schwammig formulierte Begriff des „Aktiv Fliegen“ hat im Prinzip einen recht simplen Zustand als Ziel – den Gleitschirm bzw. das Profil in seinem grünen Bereich des Anstellwinkels zu halten. Und genau hier setzen wir an. Das kann am Boden wunderbar trainiert werden, um es dann in der Luft besser umsetzen zu können.

- ... geht der Schirm nach hinten – Anstellwinkel wird höher – Hände hoch!
- ... wird der Anstellwinkel zu hoch – Achtung Strömungsabriss!
- ... geht der Schirm durch ein Nicken nach vorne – Anstellwinkel wird kleiner – Hände tiefer!
- ... wird der Anstellwinkel zu klein – Achtung Klapper frontal oder seitlich!

Was hier sehr vereinfacht beschrieben wird ist, braucht Zeit und Training, um es in der Luft intuitiv und schnell umsetzen bzw. korrigieren zu können. Das DHV-Tutorial veranschaulicht sehr gut, wie ihr aktives Fliegen am Boden trainieren könnt und auf was zu achten ist.

Ein letzter Tipp noch: Ziel bei dem Training ist es, das Gefühl für den Schirm über den Zug am Gurtzeug sowie den Steuerleinen aufzubauen. Eine visuelle Kontrolle zu Beginn des Trainings hilft, sollte aber später nicht mehr dauerhaft nötig sein. Geht mehr in das Fühlen des Schirmes hinein!



DHV YOUTUBE TUTORIALS

AKTIV FLIEGEN

www.youtube.com/watch?v=NE1h5t0Iol

Mit diesem Groundhandling-Training bereitet ihr euch sehr effektiv auf das tatsächliche Fliegen vor. In folgendem Artikel wird das Thema Groundhandling ebenfalls kurz angerissen. Er bietet aber auch noch wichtige Erkenntnisse, wie wir uns durch Training gut vorbereiten können:



DHV FACHARTIKEL

TECHNISCHES FLIEGEN GIBT SICHERHEIT

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



DHV YOUTUBE TUTORIALS

BESSER GEWICHT VERLAGERN

www.youtube.com/watch?v=zzkw6N2JerA



DHV FACHARTIKEL

GEWICHT VERLAGERN

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

Bevor wir im Anschluss zu den Steuertechniken kommen, schneiden wir vorher kurz das Thema der optimalen Gewichtsverlagerung an.

Besser Gewicht verlagern

Wie bei allen Gleitschirmen haben wir zwei Möglichkeiten, auf das Steuerverhalten des Schirms einzuwirken. Über die Gewichtsverlagerung und über die Steuerleinen. Ersteres kommt meist zu kurz. Oft auch zu beobachten, wenn nach der abgeschlossenen Ausbildung zügig auf ein Liegegurtzeug umgestiegen wird. Zumal heutige Liegegurte häufig stabiler gebaut sind als das früher noch der Fall war. Somit auch nicht gerade zu einer gewichtbetonten Flugtechnik einladen, was das Steuern vermehrt auf die Bremsen verlegt. Tendenzen zu einseitige Strömungsabrissen werden so höher.

Um diesem Trend etwas entgegenzuwirken, hilft die richtige Technik, um das Gewicht effektiv ohne großen Aufwand von einer Seite auf die andere zu „shiften“. Wichtig dabei ist, dass sich vor allem die Hauptkarabiner in der Höhe zueinander verändern. So verkürzen bzw. verlängern sich auch die Tragegurte und die Gewichtsverlagerung kommt oben am Schirm an. Um diese relative Höhe zu verändern, müssen wir das Sitzbrett (falls vorhanden) in seiner seitlichen Kipplage verändern. Und das gelingt über die Hüfte.

Somit ist es nicht nur die Schräglage des Oberkörpers, die entscheidet, wie sehr das Gewicht verlagert wird. Bleibt das Sitzbrett gerade, ist so die Gewichtssteuerung sehr ineffektiv. Zudem wandert meist der Kopf sehr weit nach außen und die Hände verlassen die gewohnte Steuerposition nahe der Tragegurte. Alles nicht optimal zum Fliegen.

Daher weniger mit dem Oberkörper – mehr mit der Hüfte. Für die genaue Ausführung und die Zwischenschritte dahin, checkt gerne das Tutorial aus.

Darüber hinaus lohnt sich auch ein Blick in diesen Fachartikel von Simon Winkler – „Gewicht verlagern“:

3 Kurvenflugtechniken (1/2)

„Innen an der Bremse ziehen und dann geht's ums Eck. Lösen wenn es wieder geradeaus gehen soll“ ...so einfach ist es in unserer Fliegerei leider nicht.

In ruhiger Luft mag man damit noch halbwegs gut zurechtkommen. Aber wann ist die Luft wirklich ruhig. Daher ist es wichtig, sich von Anfang an eine saubere Steuertechnik anzueignen. Entscheidend ist hierbei der Mix aus Gewichtsverlagerung und Bremseninsatz sowie die Bedeutung der Außenbremse.

Thema Gewicht: Für die Kurveneinleitung wird nach dem Blick in die Kurvenrichtung zuerst das Gewicht verlagert – dann kommt das Lösen der Außenbremse bzw. das Ziehen der Innenbremse, falls beide Bremsen vor der Einleitung freigegeben waren. Mit Unterstützung des Gewichts ist der Schirm williger zu drehen und nimmt den Impuls über die Bremse besser an. In umgekehrter Reihenfolge geht bei der Ausleitung das Gewicht als letztes von der Innenseite in die neutrale Stellung. Das verhindert das seitliche Gegenpendel auf die andere Seite während der Kurvenausleitung. Merke: Gewicht ist das Erste, was für die Kurze eingesetzt wird und das letzte, was rausgenommen wird.

Thema Außenbremse: Sie wird benötigt, um eine indirekte Steuerung zu ermöglichen. Heißt: Durch ein Freigeben der Außenbremse



DHV YOUTUBE
TUTORIALS

KURVENTECHNIKEN

www.youtube.com/watch?v=xc_jlak91Gs

erhalte ich ein Gieren des Schirmes, das den Schirm drehen lässt (Außenflügel wird durch Freigabe der Bremse schneller). Somit dreht der Schirm, ohne dass ich die Innenbremse mehr gezogen habe. Das wirkt, in Kombination mit der Gewichtsverlagerung, präventiv gegen den einseitigen Strömungsabriss z.B. beim Thermikfliegen. Während der Kurve und für die Ausleitung ist die Außenbremse dann mein Tool für das Energiemanagement. Um die Schräglage in der Kurve beizubehalten und nicht schneller werden zu lassen, gehe ich nicht mit der Innenseite hoch, sondern gehe auf die Außenbremse drauf. So verlangsame ich wieder den Außenflügel. Das vermindert die Umwandlung der Kurvengeschwindigkeit in Höhenenergie, also das dadurch entstehende Pendel am Ende der Ausleitung.

Wer das verstanden und verinnerlicht hat, ist geschmeidiger, sicherer und effizienter unterwegs. Auch das aktive Fliegen wird durch diese Steuertechniken vereinfacht.

Für die einzelnen Techniken und welche zur Situation und zu euch passt – schaut euch das Video an und erprobt es in der Luft. Viel Spaß!

Weiter geht es im nächsten Magazin mit dem Themenbereich – Landung. ✈️



DER AUTOR

Florian Heuber unterstützt die DHV-Referate Ausbildung sowie Sicherheit und Technik. Als Fluglehrer und Prüfer ist er in der Fluglehrausbildung und Flugschulbetreuung aktiv.

Sicherheitstraining am Idrosee – buche jetzt:

flugschule-freiflug.de



Freiflug
Paragliding
Performance Center



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

All in one! → SHOP

→ AUSBILDUNG

→ WEITERBILDUNG

→ STRECKENFLUGSEMINAR

→ GLEITSCHIRMREISEN

→ CHECKCENTER

→ REPARATUREN & NÄHARBEITEN

BLUE SKY  FLIEGEN MIT FREUDEN

+43 4842 5176
office@bluesky.at

 *scan me*

[@flugschulebluesky](https://www.facebook.com/flugschulebluesky)



DHV Jugend

© JANIS KLINKENBERG (2)



Dünemark – Es ruft nach dir!

TEXT: ANTONIA WILHELM

Es ist Ende August, also Sommerfieberzeit! Auf nach Frankreich an die Dune du Pilat...

Moment mal, die ist wegen Überfüllung und irgendwelcher Regularien gerade nicht wirklich fliegbar. Egal! So leicht lässt sich die DHV-Jugend nicht vom Dünenfliegen abbringen. Statt der 1.000 km Richtung Westen, geht's einfach in den Norden, und wir landen – in Dänemark! 15 FliegerInnen lassen sich vom vermeintlich schlechteren Wetter nicht abschrecken und freuen sich auf eine großartige Zeit an der Düne. Und die haben wir! Dank unserer Spontanität haben wir uns anstelle eines Campingplatzes für eine Ferienwohnung entschieden, die Matze und Jan wirklich sensationell ausgesucht haben. Sie lässt keine Wünsche offen. Schlechtwetterphasen? Kein Problem: Die überbrücken wir mit Billard, Tischtennis, Cornhole, aggressiven und doch freundschaftlichen Volleyballmatches, Schwitzen in der Sauna oder entspanntem Chillen im Hot-Tub. Ach ja, und das Essen ist wirklich schmackofatz!

Doch irgendwann reicht's mit Freizeitbeschäftigungen – wir wollen fliegen! Leider ist es immer noch unfassbar windig. Aber wir sind bestens vorbereitet. Tobi von der Flugschule Luftikus ist nämlich mit dabei und hat Moustaches von Flare im Gepäck. Diese Schirme sind perfekt für starken Wind, weil sie einfach nicht klappen. Nach Tobis Einführung ist schnell klar: 1. Tobi hat alles im Griff, und 2. diese Dinger machen einfach mega Spaß. Moustaches ballern ist der Wahnsinn, und der Wind ist plötzlich kein Problem mehr. Nur gelegentlich schaut sich jemand die Düne von hinten an – im Lee ist's sche, also alles tippi toppi! Egal, ob Groundhandling oder Fliegen, alle sind voll dabei. Wenn der Wind mal auf Ost dreht, fahren wir einfach auf die andere Seite des Landes. Flexibel wie wir sind! Die Fahrzeit nutzen wir, um unser Sommerfieber musikalisch zu verpacken. Das Ergebnis? Nicht nur ein, nicht zwei, sondern drei Songs von unserer grandiosen Zeit hier – und glaubt uns, die schieben anders! Zwischen Fliegen, guter Laune, Baden im Meer und atemberaubenden Sonnenuntergängen vergessen wir fast das Abendessen. Zum Glück warten schon etwa eine Tonne Linsen darauf, vernascht zu werden aber einer fehlt. Jaaaanis!?

Nach ausgiebiger Stärkung sind wir (zumindest zum Teil) wieder bereit für das abendliche Freizeit- und Wellnessprogramm. Selbst das hauseigene Kino wird genutzt. Und welcher Film passt besser zu dieser malerischen Kulisse und den niedlichen Häusern als... „New Kids Turbo“?

Am Ende bleiben, wie immer, drei Fragen offen: 1. Wo ist Angelo? 2. Wer legt sich jetzt einen Moustache zu? und 3. Gibt es etwas Besseres fürs erste Date als Döner?



© JAKOB SCHUBERT

Zwischen Startplatz und Showbühne

TEXT: JAKOB SCHUBERT

Annecy ist ein idealer Ausgangspunkt für lange Streckenflüge in die französischen Alpentäler. Genauso gut eignet es sich, die ambitionierten Streckenflugpläne in sportliche Aktivitäten am Boden umzuwandeln, wenn das Wetter mal wieder nicht mitspielt. Dass vor allem Letzteres auch in diesem Jahr mal wieder der Fall war, hat uns nicht davon abgehalten, voller Vorfreude den langen Weg an den blauen See anzutreten. Wenn der Wind mal wieder perfekt von hinten-rechts kommt, findet man bei der Jugend schließlich immer noch jemanden mit einer Quechua-Hängematte im Gurtzeug oder einem Blumenstrauß lehrreicher Anekdoten. Alternativ helfen wir gerne überforderten Piloten aller Nationen von Dächern in der Nähe des Landeplatzes. Einige nehmen das mittelmäßige Wetter zum Anlass, ihren Waden eine Lektion zu erteilen und die Flugzeit einfach durch ambitionierte Hike&Fly-Aktionen zu maximieren. Vier Gipfelstürme (à 800 Höhenmeter) und vier Abgleiter sind schließlich auch ein ausgefüllter Flugtag. So nutzt jeder das schlechte Wetter auf seine Weise. Und irgendwie kommt es doch immer anders als man denkt. Aus dem Tag mit der schlechtesten Vorhersage der Woche wird im Handumdrehen der schönste Tag von allen. Aus Daumendrehen wird Thermikdrehen und der erhoffte schöne Flugtag in Annecy klappt doch noch. Wie jedes Jahr nehmen alle mit etwas mehr Luft im Kalender anschließend noch Kurs auf den Coupe Icare. Der Regen erlaubt eine ausführliche Vorbereitung im Kostümladen, die sich lohnen wird. Das schlechte Wetter ist auf dem Rückzug... Vor dem Festival noch ein kleiner Ausflug. Gleich hinter dem allerletzten Kamm der Alpen, in der Nähe von Chambéry, lädt ein nach Westen ausgerichteter Startplatz zu Thermikflügen bis in die späten Abendstunden ein. Am Lac d'Aiguebelette kann man im Sommer auch nach Sonnenuntergang noch thermisch fliegen. Die Mischung aus Bergmetropole und Alpengipfeln zur Linken, See und Fels unter den Füßen und weitem, hügeligem Flachland zur Rechten ist kaum zu übertreffen.

Beim Coupe Icare wird die DHV Jugend dann unter anderem mit 4 Pilotinnen vertreten sein, die als ebenso viele Elemente verkleidet sind. Die Atmosphäre vor Ort in St. Hilaire ist wie immer einzigartig und die Stimmung gut, aber davon berichten wir an anderer Stelle!



DHV Jugend



ARMIN KOTTEK



So schön, als wärs ein Ganzes gewesen

TEXT: RAPHAELA WEICHSELGARTNER

Meines Wissens nach hat niemand auch nur ans zuhause bleiben gedacht, obwohl die Bedingungen erstmal nicht zu vielversprechend in Slowenien aussahen. Viel zu groß war die Vorfreude auf gemeinsames Rumbhängen in der Luft sowie auf dem Boden. Und wir sollten nicht enttäuscht werden. Der Großteil trudelt am Dienstagabend im Camp „Lijak“ ein. In den Mittwoch starten wir dann, gestärkt mit Frühstück und Testern von TripleSeven. Die Motivation zum Startplatz zu hiken, ist von Anfang bis Ende bei vielen sehr hoch. Und das, obwohl nach dem ersten Aufstieg allgemeiner Konsens herrscht, dass das die höchsten 590 Höhenmeter der kompletten Alpen sein müssen!

Schon der erste Tag hat von schönen Abgleitern über erste stundenlange Thermikflüge bis hin zu gemütlichem Hin und Her racen alles zu bieten. Die folgenden zwei Tage sehen fliegerisch ähnlich aus und ein ausgesprochen kitschiger Sonnenuntergangs-Massenstart hat zum Glück nicht gefehlt. Der Grill und das Lagerfeuer wurden in der herbstlichen Kälte der Nacht gerne angeheizt, wenn wir nicht gerade von den herzlichen Campingplatzbetreibern mit slowenischem Eintopf bekocht werden.

Freitagabend dürfen wir in entspannter Runde einem Vortrag von Matjaz Klemencic lauschen. Er lässt viel Platz für Fragen, sodass wir alle viel über die Gleitschirmproduktion und die verwendeten Materialien lernen können.



Die Jüngsten der Jugend am Breitenberg

TEXT: PHILIP BIGALKE

Voller Vorfreude sitzen mein Bruder und ich im Auto, auf dem Weg zum Breitenberg. Schon lange im Voraus fragten wir uns, welche Freundschaften wir diesmal schließen würden.

Am Campingplatz angekommen treffen wir schon die ersten Leute und die Zelte werden aufgebaut, die bei den endlich vorherrschenden Temperaturen und der Sonneneinstrahlung fast eher einer Schwitzhütte gleichen. Währenddessen formen sich bereits die ersten Unternehmungsgruppen. Einige entscheiden sich für einen abendlichen Hike & Fly, andere fahren zum Abkühlen an den nahegelegenen Bergsee. Vom Hunger getrieben bestellen wir aus Versehen Pizza für 250 Euro in München, die wir zum Glück noch rechtzeitig canceln können. Döner muss an diesem Abend wohl genügen. Am Samstag geht's aufgrund der Windsituation zum Neunerköpfe. Von dort aus wollen einige von uns ein bisschen auf Strecke gehen. Voller Enthusiasmus fliegen sie los und saufen bei der ersten Talquerung direkt ab. Zur Feier des Tages gibt es Gegrilltes für die ganze Gruppe. Wir sitzen bis in die Nacht am knisternden Lagerfeuer, während wir den Klängen der Gitarre lauschen und dabei den funkelnden Sternenhimmel über uns bestaunen.

Der Sonntag hält für uns nasskaltes Wetter mit reichlich Regen bereit und wir freuen uns alle, als der Montag wieder mit gutem Flugwetter lockt. Diesmal bleiben wir am Breitenberg. Die Feuchtigkeit verzieht sich aber auch erst nach und nach, weshalb uns Zeit bleibt die Kühe mit Tanzeinlagen und rassenschachbezogenen Liedern in den Wahnsinn zu treiben. Nachmittags spicken die bunten Farben unserer Schirme den blauen Himmel über dem Breitenberg. Weil unser letzter gemeinsamer Abend ansteht, wird nochmal in der Gruppe gegrillt.

Am Dienstag bauen wir in der Früh die Zelte ab und fahren nochmal ans Neunerköpfe. Hier lassen wir das Event nach der Landung ausklingen.



Info

Die nächsten Events im Überblick

Zillertal 03. - 06.-07.2025

Sommerfieber 25.07 - 03.08.2025

U23 01. - 04.08.2025

Küstensoaring in Schweden 09. - 15.08.2025

Dünemark 16. - 24.08.2025

Weitere Infos unter

www.dhv-jugend.de/events



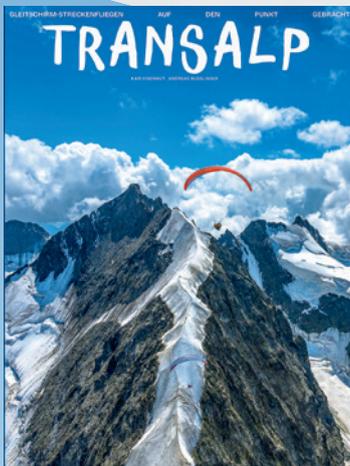
WE LOVE TO FLY

Entdecke jetzt die neuesten Highlights für Piloten



MINI-DHV-WINDSACK

Größe ca. 165 mm
Preis: 5,70 €



TRANSALP

Kari Eisenhut und Andreas Busslinger sind Meister ihres Faches. Eisenhut, ehemaliger Weltcup-sieger und Leiter von Weiterbildungscamps durch die Alpen, und Busslinger, einer der bekanntesten Gleitschirmfotografen und Buchautor, vereinen ihr Fachwissen in einem Band.

Preis: 69,00 €



5-PUNKTE-CHECK-SCHLÜSSELANHÄNGER

inkl. Schlüsselring zur Befestigung, Größe ca. 35*155mm
Preis: 5,70 €



ALPENBOGEN RELIEFKARTE A3

Maßstab 1:2.400.000
ohne Holzrahmen

Preis: 19,95 €

mit Holzrahmen

Preis: 39,95 €



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

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

DHV DHVmagazin

Ab Ende 2025 erscheint das DHVmagazin mit einer neuen Frequenz fünfmal jährlich. Wir passen uns damit bestmöglich der Flugsaison an und reduzieren die Ausgaben in den Monaten September bis Februar von drei auf zwei Hefte. Mit den dadurch frei werdenden Mitteln wird der DHV regelmäßig Online-Seminare anbieten und seine Präsenz in den sozialen Medien verstärken. Der DHV-Vorstand und die Geschäftsführung sehen weiterhin den hohen Stellenwert des DHVmagazins als eine der wichtigsten Informationsquellen für DHV-Mitglieder. Ergänzend will der DHV neue Formen der Medienpräsenz nutzen und seinen Mitgliedern auf möglichst einfachem und direktem Weg zusätzlich Zugang zu für unseren Sport relevanten Informationen ermöglichen.



DHV

Psychologische Erstberatung für DHV-Mitglieder

Flug-Unfälle aber auch stark beängstigende Erlebnisse beim Fliegen können eine traumatische Dimension annehmen. Auch Unfallhelfer oder Augenzeugen können davon betroffen sein. Dieses Angebot einer kostenlosen psychologischen Erstberatung richtet sich an Personen, die das Gefühl haben, dass die Bewältigung des Erlebten ohne professionelle Hilfe schwierig ist. Die Beratung bietet dir eine vertrauliche und wertschätzende Gesprächsatmosphäre. Ziel ist es, erste Hilfestellungen zu geben und dich bei Bedarf an weiterführende Angebote oder Fachstellen zu vermitteln.

Die Beratung führt Yvonne Dathe, Sport- und Gesundheitspsychologin (M.Sc.) sowie Mentaltrainerin und Fluglehrerin, durch.

Kontakt: dhv@winmental.de

DHV Regionalbeiräte > Deine Ansprechpartner vor Ort!

Regionalbeirat Nord

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

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

Regionalbeirat Ost

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

René Altmann
regionalbeirat-ost@dhv.de

Regionalbeirat Mitte

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

Uwe Preukschat
regionalbeirat-mitte@dhv.de

Regionalbeirat Südwest

(Region Baden-Württemberg)

Björn Berle
regionalbeirat-suedwest@dhv.de

Regionalbeirat Südost

(Region Bayern)

Dieter Lische
regionalbeirat-suedost@dhv.de

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

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



GARANTIERT DRACHENFLIEGEN

	<p>Fly Magic M Grenadierstraße 15 13597 Berlin Tel. 0171-4881800 www.flymagic.de</p>		<p>Drachenschule „echtfliegen“ Haldenäcker 28 74423 Obersontheim Tel: 07973/16074 www.echtfliegen.de</p>
	<p>Drachenzentrum Millau Alter Kirchdeich 4 21037 Hamburg Tel. 040-22859142 www.cabrieres.net</p>		<p>Flugschule Althofdrachen Postweg 35 76187 Karlsruhe Tel. 0721-9713370 www.fs-althof.de</p>
	<p>LinkingWings Dirk Soboll Winnertzhof 20 47799 Krefeld Tel. 02151-6444456 www.linkingwings.de</p>		<p>Drachenvogelverein Spaichingen e.V. Silberstraße 20 78549 Spaichingen Tel. 07424-6172 www.drachenvogelverein.de</p>
	<p>Flugschule Rotmilan Mozartstraße 15 53757 Sankt Augustin Tel. 0170-3842280 www.flugschule-rotmilan.de</p>		<p>Drachenschule ZODN-AIR Zugspitzstraße 49 82467 Garmisch-Partenkirchen Tel. 0174-9206011 www.zodn-air.com</p>
	<p>Flugschule Saar-Mosel - Paul Loch Altheck 18 54472 Longkamp Tel. 06531-94677 www.flugschule-saar-mosel.de</p>		<p>Drachenschule Tegernsee Grünboden 1 83727 Schliersee Tel. 0170-5401144 www.drachenschule-tegernsee.de</p>
	<p>Drachenschule Saar Schneiderstraße 19 66687 Wadern-Wadrill Tel. 06871-4859 www.drachenschule-saar.de, www.drachenschule-lernen.de</p>		<p>Flugschule Tegelberg Tim Grabowski Tegelbergstraße 33 87645 Schwangau +49 157-80634369 www.flugschule-tegelberg.de</p>
	<p>Flugschule Bergsträßler Drachenvogel Weinbergstraße 14 68259 Mannheim Tel. 0151-58041305 http://flugschule.bergstraessler-drachenvogel.de</p>		<p>Westallgäuer Flugschule - Gerlinde Hörburger Allmannsried 61 88175 Scheidegg Tel: 08381/6265 www.ich-will-fliegen.de/drachenvogel</p>



Andreas Schöpke



Michael Bender



Seli Müller

DHV-Schleppauskünfte

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

DHV-Rechtsberatung

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



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.

companion

rescue
systems

SQR Light ^{Gen2} Der ultraleichte Retter

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

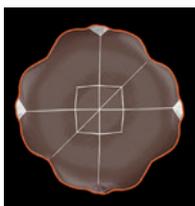


Ab 762 Gramm



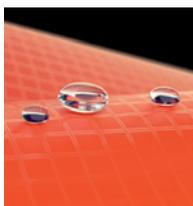
Kompromisslos kompakt und leicht dank optimierter Materialauswahl.

Geringere Sinkrate



Langsameres Sinken durch grössere Fläche, bei geringerem Gewicht.

Neue Materialien



Für maximale Wasserbeständigkeit und Strukturfestigkeit.

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

Companion is a Joint Venture between evotec & ADVANCE

www.companion.aero



Neue Geräte mit DHV-Musterprüfung

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

www.dhv.de/dhv-musterpruefstelle/geraetepreuefung



FOTO HERSTELLER



Skywalk Arak Air 2 +

Der Gleitschirm Skywalk Arak Air 2+ des Herstellers Skywalk GmbH & Co. KG hat die Musterprüfung des DHV mit Klassifizierung B in den Größen 70, 80, 95, 105 und 115 nach LTF NFL HG/GS 2-565-20, EN 926-2:2013+A1:2021, EN 926-1:2015 erfolgreich abgeschlossen.

Produktinformationen des Herstellers unter www.skywalk.org



Skywalk Poison 4

Der Gleitschirm Skywalk Poison 4 des Herstellers Skywalk GmbH & Co. KG hat die Musterprüfung des DHV mit Klassifizierung D in den Größen 95, 105, 115 und 125 nach LTF NFL HG/GS 2-565-20, EN 926-2:2013+A1:2021, EN 926-1:2015 erfolgreich abgeschlossen.

Produktinformationen des Herstellers unter www.skywalk.org



PROFLY Leeloo X

Der Gleitschirm PROFLY Leeloo X des Herstellers Professional Flying Team GmbH hat die Musterprüfung des DHV mit Klassifizierung B, nach den LTF NFL HG/GS 2-565-20, EN 926-2:2013+A1:2021, EN 926-1:2015 in den Größen M und L erfolgreich abgeschlossen.

Produktinformationen des Herstellers unter <http://www.profly.org>



Davinci Mambo

Der Gleitschirm Davinci Mambo des Herstellers Davinci Products INC hat die Musterprüfung des DHV mit Klassifizierung D nach LTF NFL HG/GS 2-565-20, EN 926-2:2013+A1:2021, EN 926-1:2015 in der Größe XS erfolgreich abgeschlossen.

Produktinformationen des Herstellers unter www.flydavinci.com



GIN GTO 3

Der Gleitschirm GIN GTO 3 des Herstellers GIN Gliders Inc. hat die Musterprüfung des DHV mit Klassifizierung D nach LTF NFL HG/GS 2-565-20, EN 926-2:2013+A1:2021, LTF NfL 2024-2-785, EN 926-1:2015 in der Größe XXS erfolgreich abgeschlossen.

Produktinformationen des Herstellers unter www.gingliders.com

Sicherheitsmitteilungen/ -hinweis



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

Sicherheitsmitteilung

Datum: 28.04.2025

Bezug: Finsterwalder Paralock 3

Die Fa. Finsterwalder hat eine weitere Sicherheitsmitteilung in Kombination mit einer angeordneten Nachbesserung zum Gleitschirmkarabiner Paralock 3 veröffentlicht.

Sicherheitsmaßnahme: Nachrüstung des Paralock 3 durch die Fa. Finsterwalder

Gemäß Herstellervorgabe müssen alle Paralock 3 Trennkarabiner mit Leinenabweisern nachgerüstet werden. Ohne diese Nachrüstung verlieren die Karabiner ihre Betriebszulassung. Somit ist eine Verwendung des Karabiners bis zur Nachrüstung zu unterlassen. Die Nachrüstung erfolgt kostenfrei durch den Hersteller. Versandadresse sowie weitere Infos sind der Mitteilung zu entnehmen.

Achtung: Die Sicherheitsmaßnahme vom 05.03.2025 hinsichtlich der Einschränkung der betrieblichen Erlaubnis für Tandemflüge bleibt auch nach erfolgter Nachrüstung uneingeschränkt in Kraft.

Link zur angeordneten Nachrüstanweisung : <https://link.dhv.de/nachruestanweisungfinsterwalderparalock>

Sicherheitshinweis des DHV:

Luftdurchlässigkeit Dominico D 30 Gleitschirm-Tuch



Sicherheitsmitteilung
Papillon Paragliders
<https://link.dhv.de/sicherheitsmitteilungpapillon6>

Das Problem

In den Jahren seit 2021 gab es immer wieder Feststellungen von stark erhöhter Luftdurchlässigkeit (Porosität) auch bei wenig geflogenen Gleitschirmen, deren Obersegel aus dem Dominico D 30 -Gewebe (Hersteller Dominico Textile, South Korea) * gefertigt sind. Betroffen waren die Gleitschirme mehrerer Hersteller. Grund für die stark erhöhte Luftdurchlässigkeit war ein Produktionsfehler bei der Tuchherstellung. Bei den fehlerhaften Tuch-Chargen haben sich die im Neuzustand guten Porositätswerte schon nach kurzem Gebrauch stark verschlechtert. Meist sind nur wenige Bahnen des Obersegels betroffen. Typisch ist, dass diese eine signifikant höhere Luftdurchlässigkeit aufweisen als die restlichen Obersegel-Bahnen. Die meisten Hersteller haben betroffene Geräte im Rahmen der Gewährleistung ausgetauscht oder instandgesetzt oder Inzahlungnahme-Angebote gemacht.

Die Hersteller haben auf das Problem mit teilweise sehr aufwändigen Qualitätssicherungs-Maßnahmen reagiert- oder mit dem Wechsel des Tuch-Produzenten. Trotzdem ist es nicht auszuschließen, dass auch relativ neue Gleitschirme betroffen sind. Auch 2025 gab es einige Feststellungen bei den 2-Jahres-Checks.

Auswirkungen auf die Flugsicherheit

Einen Nachweis, dass ein Sackflug- oder Strömungsabriss-Vorfall oder ein Unfall direkt auf die erhöhte Luftdurchlässigkeit zurückzuführen ist, gibt es bisher nach aktuellem Kenntnisstand des DHV, nicht. Der DHV hat Testflüge mit vier betroffenen Geräten durchgeführt. Ergebnis: Ein signifikanter Zusammenhang zwischen hoher Luftdurchlässigkeit und erhöhter Sackflugtendenz war nicht feststellbar. Allerdings kann grundsätzlich eine erhöhte Luftdurchlässigkeit ein beitragender Faktor für Sackflüge oder verschlechtertem Startverhalten sein, ebenso wie Vertrimmung, nasses Tuch (Fliegen bei Regen), große Kälte, sehr geringe Flächenbelastung.

Was können Piloten tun, deren Gleitschirm aus Dominico D 30 gefertigt ist?

- Jeder Hersteller hat Grenzwerte für die Luftdurchlässigkeit, bei deren Unterschreitung die Lufttüchtigkeit des Gerätes nicht mehr gegeben ist. Diese sind meist in der Betriebsanleitung nachzulesen.
- Wie in einer Empfehlung des britischen Verbandes veröffentlicht, sollten betroffene Gleitschirme regelmäßig zwischen den Check-Intervallen auf die Luftdurchlässigkeit des Obersegels gecheckt werden. **
- Bei auffallend hohen Porositätswerten den Verkäufer, bzw. den Hersteller kontaktieren.
- Auf verändertes Start- und Flugverhalten achten. Verzögertes Startverhalten oder verzögertes Anfahren nach dem Ohrenanlegen oder B-Stall können auf erhöhte Sackflugneigung hinweisen.
- Aus Sicherheitsgründen nicht mehr mit dem betroffenen Schirm fliegen, wenn die Luftdurchlässigkeit den Grenzwert des Herstellers (Betriebsanleitung) unterschreitet.

* Angaben zu den im Gleitschirm verbauten Tüchern sind in der Betriebsanleitung (Stück- oder Materialliste) zu finden.

** Es empfiehlt sich ein Luftdurchlässigkeit-Check vor Ablauf der 24-monatigen Gewährleistung.



Safety advisory BHPA
<https://link.dhv.de/safetyadvisorybhp>



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.

DHV
EMPFOHLENES
SIMULATORTRAINING



Simulator für G-Force-Training,
Steilspirale und Rettungsgeräteauslösung
Flugschule Hochries
www.flugschule-hochries.de/fortbildung/g-force-simulator

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



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



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



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



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



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



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



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



Kampenwandflieger Mentoring an der Kampenwand

Nach dem großartigen Erfolg der Veranstaltung im letzten Jahr mit über 30 Teilnehmern laden die Kampenwand-Flieger am 12. Juli 2025 zum zweiten Mal zu ihrem „Kampenwand-Mentoring“ ein (Ausweichtermin 13.07.2025). Bei dieser Veranstaltung gibt es für Kampenwand-Neulinge eine Einführung in die Besonderheiten des Fluggebiets. Erfahrenere Piloten bekommen Tipps zum Streckenfliegen. Und vor allem: Es soll gemeinsam mit viel Freude geflogen werden! Die Teilnahme ist kostenlos und erfolgt auf eigene Verantwortung.

Anmeldung:

<https://easyverein.com/public/DGFCAK/calendar/26543457>

Infos: www.kampenwand-flieger.de

Aktion: Herzsicherer Verein

Jedes Jahr sterben in Deutschland etwa 65.000 Menschen am plötzlichen Herztod – oft, weil zu spät oder gar nicht geholfen wird. Dabei kann eine einfache Maßnahme Leben retten: die Herzdruckmassage. Genau hier setzt das Projekt „Herzsicherer Verein“ der Björn Steiger Stiftung an.

Das Ziel: Möglichst viele Vereinsmitglieder sollen in der lebensrettenden Herzdruckmas-



BJÖRN STEIGER STIFTUNG

sage geschult werden. Die Teilnahme ist ganz einfach: Nach der Registrierung des Vereins erhält man einen Link zu einem kurzen Online-Kurs. Das Video erklärt anschaulich, wie die Herzdruckmassage funktioniert. Danach gibt es einen kleinen Wissenstest und eine Urkunde.

Wenn mindestens fünf Mitglieder den Kurs absolvieren, bekommt der Verein kostenlos eine Notfallausstattung mit einer Erste-Hilfe-Tasche („Life Bag“) und einem Gerät zur Unterstützung bei der Reanimation („Life Pad“).

Macht mit – für mehr Sicherheit im Verein und im Alltag!

Infos: <https://herzsicherer-verein.de>

SICHERHEIT LEICHT VERPACKT

eternity⁴
(LTF/EN A)

**WE SHARE
THE *passion*
OF FLYING**

IN A LIGHT WAY



ALPIN SUPERLIGHT
FÜR DEINE SICHEREN GLÜCKSMOMENTE

**anna
purna²**
(LTF/EN A)



MIDDLE-B HIGHLIGHT
FÜR DEIN SICHERES WEITERKOMMEN

Lightning²
(LTF/EN B)



www.u-turn.de

TURN
SAFE FUN



Norddeutsche Gleitschirmschule & Drachenflieger-Club Berlin
Windenführer-Theorie

Vereine, aber auch Flugschulen im Flachland sind auf Windenführer angewiesen. Diese schleppen oftmals auch zu besten Thermikzeiten und bei Wind und Wetter die Piloten in die Luft. Im Sommer sitzen sie nicht selten in brütender Hitze und im Winter bei klirrender Kälte auf dem Bock. Auch als Anerkennung ihrer Leistungen bietet die Norddeutsche Gleitschirmschule in Kooperation mit den Drachenflieger-Club Berlin jährlich eine kostenlose Windenführer-Theorie an, zumal Dagmar, die Geschäftsführerin der NDGS auch eine leidenschaftliche Windenführerin ist. Anfang des Monats nahmen über 30 zukünftige Windenführer dieses Angebot an und nahmen an der Schulung teil. Am Freitag, den 21. März 25, konnten sie dann die Gelegenheit nutzen, um diese Theorieeinheit mit einer Fernprüfung abzuschließen. Auch 2026 wird es wieder im zeitigen Frühjahr einen Kurs geben, zu dem dann Neueinsteiger und erfahrene Windenführer wieder herzlich eingeladen sein werden.

Dagmar Wilisch

<https://norddeutsche-gleitschirmschule.de>
www.dcb.org



Gleitschirmclub Hochries
Frauentag

Im März fand in der Flugschule Hochries ein besonderer Fliegerinnen Tag, veranstaltet vom Gleitschirmclub Hochries, statt. Der Tag begann mit einem Frühstück, bei dem die Teilnehmerinnen bei frischen Semmeln und Kaffee neue Kontakte knüpfen konnten. In dieser entspannten Atmosphäre wurden Erfahrungen und Geschichten über die Erlebnisse beim Gleitschirmfliegen erzählt und miteinander geteilt.

Im Anschluss folgte das spannende G-Force Training, bei dem die Fliegerinnen in dem Simulator die Auswirkungen von hohen G-Kräften, die in einer Spirale erreicht werden können, hautnah erlebten. Unter Anleitung von Jessi lernten sie, in solchen Situationen ruhig zu bleiben und ihre Grenzen zu testen.

Insgesamt war der Fliegerinnen Tag ein großer Erfolg, der nicht nur lehrreich, sondern auch inspirierend war. Die Teilnehmerinnen gingen mit neuen Erfahrungen und einer großen Begeisterung für das Fliegen nach Hause. Ein besonderer Dank geht an Jessi und natürlich an die gesamte Flugschule Hochries für das hervorragende Training und die herzliche Gastfreundschaft. Wir freuen uns auf die nächste Veranstaltung!

Katja Rümmele

www.gsc-hochries.de



Anzeigen Hotline

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



v.l.n.r. Jeannette Wolter (Bergdohlen),
Barbara Weidenthaler (Tafel Brannenburg),
Reinhold Speidel (Vorstand Bergdohlen),
Alois Weiß (Tafel),
Martina Rohde (Tafel)
Foto: Günther Graf

Bergdohlen Brannenburg
Bergdohlen fliegen für die Tafel

Leise und geschmeidig unter einem Gleitschirm durch die Luft wie ein Vogel zu fliegen, ist ein absolutes Privileg. Der Gleitschirmverein Bergdohlen Brannenburg e.V. gibt jede Saison ein paar Cent pro geflogenen Streckenflug-Kilometer an die Piloten aus. Da viele motivierte Bergdohlen in der vergangenen Saison lang und weit geflogen sind und ihr KM-Geld dann in den Topf für wohltätige Zwecke gespendet haben, konnten wir insgesamt 300 € sammeln. Vor Kurzem haben wir diese Summe an die Tafel Brannenburg übergeben und freuen uns, so einen kleinen Beitrag für Bedürftige zu leisten, die nicht so privilegiert sind.

Julia Kückler
<https://bergdohlen.de>

Marco Cipolla (ganz links, Sicherheit & Technik), Christian Demmert (rechts von Marco, 2. Vorstandsvorsitzender), Christiane Kern (rechts von Christian, 1. Vorstandsvorsitzende), Alois Frietsch (ganz rechts, Finanzen, Mitgliederverwaltung), Dana Schwerbrock (vorne, Öffentlichkeitsarbeit)



Gleitschirmverein Baden
Unser neuer Vorstand

Mit Beginn des Jahres wurde bei der Jahreshauptversammlung der Vorstand des Gleitschirmvereins Baden e.V. neu gewählt. Das neue Team ist altersmäßig gut durchmischt und motiviert, mit neuem Schwung die nächsten Schritte der Schwarzwaldgeier zu gestalten.

Dana Schwerbrock
www.schwarzwaldgeier.de

ANZEIGEN

Motorschirm Kurse

Gleitschirm Drachen Flugreisen Fortbildungen Tandemausbildung Groundhandling

www.ich-will-fliegen.de

Gleitschirm Werkstatt

Checks - Reparaturen - Retter packen - Verkauf - Tandemflüge

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

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

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



vlnr: Die Gewinner des Althof-Vielfliegerpokals: 2. Platz Richard Glass, 1. Platz Philipp Weisenburger, 3. Platz Holger Röhms

Althofdrachen Jahreshauptversammlung

Die diesjährige Jahreshauptversammlung fand am 15.03. im Anschluss an das Rettungsgerätepacken statt. Philipp berichtete über die Vorstandsarbeit und das Flugjahr. Erneut sorgten viele Nord und Ost Lagen für wenige fliegbare Tage in Althof. Im Jahr 2024 wurden an 29 Flugtagen 92 Flüge von 17 Piloten durchgeführt. Im dritten Jahr in Folge verteidigt Philipp die Führung im Althof-Vielfliegerpokal, der zweite Platz ging, ebenfalls zum dritten Mal in Folge, an Richi. Den letzten Podestplatz sicherte sich Holger in einem knappen Rennen. Christoph wurde in der Rolle als Kassier von der Versammlung im Amt bestätigt. Ralph berichtete von den Arbeitsdiensten im vergangenen Jahr. Unter anderem wurde über mehrere Tage und mit Unterstützung des Ortschaftsrates der Bärenklau am Startplatz ausgebaggert und fachgerecht entsorgt. Von verschiedener Seite wurde attestiert, dass das Gelände durch den Einsatz der vielen Helfer in einem ausgezeichneten Zustand sei. In diesem Jahr soll wieder ein Clubausflug stattfinden. Der Ort wird wetterabhängig zeitnah bekannt gegeben.

Philipp Weisenburger
<https://althofdrachen.de>



Der Vorsitzende Ingo Dahlenkamp und Kassiererin Susanne Baumgartner erläutern die Finanzlage des DGC Siebengebirge. Foto: Markus Scheid

GC Siebengebirge Gleitschirmflieger stellen Weichen für die Zukunft

Die Piloten des Drachen- und Gleitschirmfliegerclubs (DGC) Siebengebirge trafen sich zu ihrer Mitgliederversammlung im Restaurant „Waldau“ in Bonn. Der Verein, der Fluggelände an der Wied im Kreis Neuwied und an der Ahr im Kreis Bad Neuenahr/Ahrweiler unterhält, hat rund 330 Mitglieder. 59 von ihnen waren der Einladung des Vorsitzenden Ingo Dahlenkamp zur Versammlung gefolgt. Neben den üblichen Regularien sprachen die Anwesenden auch über neue Projekte. So bemüht sich der Verein nicht nur, bestehende Gelände zu pflegen und deren Sicherheit zu verbessern, sondern auch neue Flugmöglichkeiten zu erschließen und zuzulassen. Die Belange der Gleitschirmflieger in Einklang mit denen des Naturschutzes, der Landwirtschaft und des Jagdwesens zu bringen, ist dabei eine große Herausforderung. Dennoch ist der Vorstand optimistisch, in der Zukunft weitere Erfolge vermelden zu können. Da keine Vorstandswahlen anstanden, blieb am Abend noch Zeit für einen Vortrag von Lucian Haas. Er referierte über lokale Wettereinflüsse in den Geländen des DGC Siebengebirge. Dabei konnte er den Piloten interessante Details näherbringen.

Markus Scheid
<https://dgc-siebengebirge.de>

ANZEIGEN

MoselGliders.de
On Tour

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

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

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

Alle Preise inkl. Rückversand

GLEITSCHIRMSERVICE ROTH

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



DGFC Südschwarzwald
Kandel-Flieger in 50-jährigem Jubiläumsjahr

Im März 2025 fand die Jahreshauptversammlung des DGFC Südschwarzwald in Waldkirch statt. Durch die tatkräftige Mitarbeit der Mitglieder und des Vorstands konnten einige Entwicklungen im vergangenen Jahr realisiert werden. Die Drachenrampe auf dem Startplatz West neben dem Kandelrasthaus wurde erneuert und ausgebaut. Weiterhin wurde ein zweiter Südstartplatz unterhalb der Gummenhütte durch Forstarbeiten in Abstimmung mit dem Naturschutz wieder nutzbar gemacht. Neu in den Vorstand gewählt wurden Melanie Wehrle als erste Vorsitzende, als zweiter Vorsitzender Florian Wieland, Sven Hünninger als Geländebeauftragter, Steffen Winter als Finanzvorstand, Sven Rademacher als Schriftführer und Ulf Brech als Vorstand für Digitales. Die Vorstandsmitglieder des letzten Jahres wurden geehrt, darunter insbesondere Franz Gremmelspacher, Markus Arnold und Rolf Strittmatter, die nicht noch einmal zur Wahl standen. Sportlich ist der Verein ebenfalls gut vertreten. In der deutschen Bundesliga sowie der Vereinswertung der Drachenflieger erreichte der DGFC den dritten Platz. Ein herausragender Flug gelang Roland Wöhrle über 225 km mit Start und Landung am Kandel. Die diesjährige Vereinsmeisterschaft gewannen Daniel Römer, Andrea Veit und Roland Wöhrle in den Wertungsklassen Gleitschirm-Gesamt, Gleitschirm-Damen und Drachen. Die Arbeitsgruppe zur Planung des 50-jährigen Vereins Jubiläums hat die nächsten Veranstaltungen vorgestellt, darunter die Teilnahme am Stadtfest Waldkirch vom 27. Juni - 29. Juni und der Tag der offenen Tür am 30. August am Startplatz West am Kandel.

Therese Deistler
<https://www.dgfc-suedschwarzwald.de>



DC Hohenneuffen
Never change a winning team

Die Hauptversammlung des Drachen- und Gleitschirmfliegerclubs Hohenneuffen hielt sich an diese Devise und entlastete den Vorstand um Martin Heber, Wolfgang Hecht und Rolf Steinmeier ohne Gegenstimme mit Applaus. In der Zwischenzeit hat der Verein 341 Mitglieder. Zusammen mit den Weilheimern und Bissingern sind über 600 Piloten am Hohenneuffen aktiv. Dazu kommen über 1000 registrierte Gastflieger, was an manchen Tagen, sie häufen sich, das Gelände an die Belastungsgrenze bringt. An den Startplätzen kommt es zu Wartezeiten, in der Luft zu unerfreulichem Gedränge. Verschiedene Überlegungen wurden angestellt, Vorschläge gemacht, eine Lösung wurde nicht gefunden. Geduld, Rücksicht, Hilfsbereitschaft sind gefordert, soziale Kompetenz eben. Nach der Ehrung von Jörg Nuber für den weitesten Flug 2024, er landete nach mehr als 7 Stunden im Dreiländereck, konnte Heber noch 2 Termine ankündigen. Am 07.07. treffen sich Piloten und Ehemalige für eine Woche in Kärnten zum gemeinsamen Fliegen, am 19.07. zum Sommerfest am Landeplatz West.

Dieter Rebstock
www.dc-hohenneuffen.de

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



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



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



Sicherheitstraining, Streckentraining, Technik, Refresher Kurse, Motorkurse

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

Aktion bis 31.08.2025



Einzigartige Kunst für die Lüfte!

Du suchst ein besonderes Geschenk für einen Gleitschirm- oder Hängegleiterpiloten? Ich kreierte individuelle Illustrationen, inspiriert von der Freiheit des Fliegens – persönlich, detailverliebt und mit Herz. Ob als Erinnerung an unvergessliche Flüge, als Blickfang für dein Zuhause oder als liebevolles Geschenk – lass uns gemeinsam dein Wunschmotiv gestalten! **Kontaktiere mich – ich freue mich auf deine Ideen!** post@bewow-grafikdesign.de

Mixed Media-Bildkunst von Petty Heisler (Original)
 Format: 50 x 50 cm oder 50 x 70 cm

370,00 € inkl. 7% MWST
 zuzüglich Versand, ohne Rahmen

www.bewow-grafikdesign.com
 pettyheisler

Regionalversammlungen

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

Vorläufige Tagesordnung

1. Begrüßung und Regularien
2. Genehmigung des Protokolls der Regionalversammlungen 2024 (veröffentlicht im DHVmagazin 251)
3. Aktuelle Informationen und Kurzvorträge
4. Regionale Themen
5. Wahl der Delegierten für die Jahrestagung am 22. November 2025
6. Wahl des Regionalbeirats in die DHV-Kommission in den Regionen Südost, Südwest und Nord
7. Antrag auf Änderung der Satzung
8. Weitere Anträge

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

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



Termine und Orte Regionalversammlungen 2025

Regionalversammlung Ost - (Berlin, Brandenburg, Mecklenburg-Vorpommern, Sachsen, Sachsen-Anhalt, Thüringen)
Sonntag, 05. Oktober 2025
Alte Mühle, Große Bahnhofstraße 10, 99885 Ohrdruf
Ausrichter: Luftsportverein Crawinkel e.V.
ca. 15 Delegierte zu wählen



Regionalversammlung Nord - (Bremen, Hamburg, Niedersachsen, Schleswig-Holstein)
Samstag, 11. Oktober 2025
Hochschule Bremen, Zentrum für Median- und Informationstechnologie, Raum 409, Flughafental 10, 28199 Bremen
Ausrichter: GSC Weser und DFC Weser e.V.
ca. 13 Delegierte zu wählen



Regionalversammlung Mitte - (Hessen, Nordrhein-Westfalen, Rheinland-Pfalz, Saarland)
Sonntag, 12. Oktober 2025
Hubertushalle Andreasberg, Dorfstraße 45, 59909 Bestwig-Andreasberg
Ausrichter: Sauerlandair e.V.
ca. 51 Delegierte zu wählen



Regionalversammlung Südwest - (Baden-Württemberg)
Samstag, 18. Oktober 2025
Pfarrheim St. Bernhard (St. Peter und Paul), Wilhelmstraße 10, 77740 Bad Peterstal
Ausrichter: Oppenauer Gleitschirmflieger e.V.
ca. 50 Delegierte zu wählen



Regionalversammlung Südost - (Bayern)
Sonntag, 19. Oktober 2025
Restaurant Alpenrose, Rohrmooser Straße 1, 87561 Oberstdorf-Tiefenbach
Ausrichter: Oberstdorfer Drachen- und Gleitschirmflieger e.V.
ca. 67 Delegierte zu wählen



DHV-Jahrestagung für Delegierte

Samstag, 22.11.2025

Schlossbrauhaus Schwangau, Gipsmühlweg 5, 87645 Schwangau

Beginn der Delegierten-Versammlung: 13:00 Uhr

Vorläufige Tagesordnung:

1. Begrüßung und Regularien
2. Genehmigung des Protokolls der JHV 2024
(veröffentlicht im DHVmagazin 251)
3. Bericht des Vorstands
4. Bericht der Kassenprüfer
5. Entlastung des Vorstands
6. Wahl der Vorstände Finanzen, Sicherheit und Ausbildung
7. Wahl der Kassenprüfer
8. Antrag auf Änderung der Satzung
9. Weitere Anträge
10. Wirtschaftsplan für 2026

SPORTLERTAG

SONNTAG, 23.11.2025

Schlossbrauhaus Schwangau,
Gipsmühlweg 5, 87645 Schwangau

Beginn 10:00 Uhr

Stimmberechtigt sind nur die gewählten Delegierten.

TIM GRABOWSKI



Vollmacht

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

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

Nur gültig, wenn vollständig ausgefüllt und unterschrieben!

Blankovollmacht und Untervollmacht sind nicht zulässig!

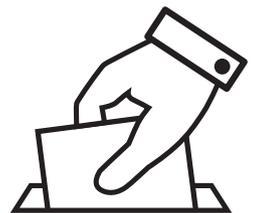
Name des Vollmachtgebers:

Mitglieds-Nr.:

Anschrift:

Ort, Datum

Unterschrift des Vollmachtgebers





Mit dem Gleitschirm in den Dolomiten - Plan A: jetzt zum Landeplatz, Plan B: weiter soaren und toplanden

Gleitschirmfliegen im fortgeschrittenen Alter

Norbert, 81 Jahre, ist nicht unbedingt ein Sportler-Typ, aber schon immer ein fleißiger Wanderer mit einer Vorliebe für alpine Touren. Er mag es, die Welt von oben zu beschauen, und er liebt das In-der-Luft-Schweben in seinen verschiedenen Formen (Segelflug, Motorflug, Helikopter, Gyrocopter, Fallschirm, Bodyflying), wenngleich in all den früheren Jahren immer nur als Passagier oder in einer Art Copiloten-Rolle. Mit dem Gleitschirmfliegen hat er vor 4 Jahren angefangen – mehr aus einer spontanen Situation heraus. Im Jahr darauf hat er die Lizenz erworben und ist seitdem mit Begeisterung immer wieder zum Gleitschirmfliegen unterwegs. Hier im Interview gibt er Einblick in seinen nicht alltäglichen Werdegang als Gleitschirmflieger mit Schlussfolgerungen aus seiner eigenen, ganz subjektiven Sicht.

TEXT UND FOTOS: NORBERT FLICKINGER

■ Norbert, wie kamst du zum Gleitschirmfliegen? Warum überhaupt und warum erst in so späten Jahren?

Ich liebe es, die Welt von oben zu betrachten, von hohen Gebäuden, Türmen, Gipfeln, aus dem Flugzeug. Besonders das Fliegen in den verschiedenen Formen fasziniert mich schon immer. Als Kind habe ich den Flugzeugen am Himmel nachgeschaut und davon geträumt, dort mit dabei sein zu können. Nahe meinem früheren Hei-

matort befand sich ein Flugplatz; dort habe ich oft auf einem Aussichtspunkt gestanden, um den startenden und landenden Fliegern zuzusehen. Ich bilde mir gern ein, in der Familie, der ich entstamme, sei ein Flieger-Gen vorhanden. Mein Familienname leitet sich ursprünglich von dem Begriff „flügge“ ab, hat somit etwas mit „flugfähig“, „flugtüchtig“ zu tun. Ein Wunsch, mehr als nur passiv zu fliegen, war schon immer da, doch Beruf und familiäres Umfeld gaben

Prioritäten vor, die mit derartigen Betätigungen wenig kompatibel waren. So hatte ich mich ohne Weiteres damit abgefunden, dass das Selberfliegen ein unerfüllbarer Traum sein wird. Im Leben gibt es schließlich viele Wünsche, die nicht zu verwirklichen sind.

■ Und wie bist du dann doch zum Gleitschirmfliegen gekommen?

Das hat eine schmerzliche Vorgeschichte. Vor fünf Jahren erlebte ich einen persönlichen Verlust, nach welchem ich mich in meinem Leben und seiner Gestaltung neu zu orientieren hatte. Von da an hatte ich nur noch für mich allein die Verantwortung zu tragen und über alles allein zu entscheiden, etwa ob ich Dinge und vielleicht Wagnisse unternehme, die ich zuvor nie in Betracht gezogen habe.

Ich hatte mich zu einem Fallschirmkurs angemeldet, aber Corona ließ diesen zunächst nicht zu. Ich war dann zum Wandern in den Dolomiten. Während einer Tour traf ich auf Gleitschirmflieger an einem Startplatz. Was da zu sehen war, hat mich elektrisiert. Ich hörte mich um, ob es möglich sei, einmal mitzufliegen. Am Tag darauf war ich zusammen mit einem Tandem-Piloten in der Luft. Was ich erlebte, übertraf alle meine Erwartungen: dieses Fliegen mit geringstem Aufwand, wie ein Vogel von der Luft getragen zu werden, dabei schauen und genießen! Da wusste ich: das will ich auch machen.

Eines war mir klar: Es ist eigentlich unvernünftig, in meinem fortgeschrittenen Alter ein solches Projekt angehen zu wollen. Dennoch informierte ich mich im Internet über das Was, Wie, Wo einer Gleitschirm-Ausbildung. Ich recherchierte Angebote, entschied mich für eine Gleitschirmschule im Allgäu, gab meine Daten in das elektronische Anfrageformular ein und sendete es ab. Wenige Minuten später klingelte das Telefon: „Hallo Norbert, hier ist Tina (in Wirklichkeit heißt sie anders) von der Flugschule ... sag mal, stimmt denn die Jahreszahl, die du bei deinem Geburtsdatum angegeben hast?“ Ich bemühte mich darzulegen, dass ich mich von meiner Fitness her den Anforderungen (wie ich sie einschätzte) gewachsen fühle, und vor allem, dass ich den unbedingten Willen habe, das Gleitschirmfliegen zu lernen. Wir verblieben so, dass man mir die Chance geben wird, aber das letzte Wort habe der Fluglehrer vor Ort, er wird entscheiden, ob und wie es tatsächlich weitergeht.

■ Du wusstest wohl wenig darüber, was auf dich zukommen wird. Mit welchen Gefühlen hast du deine Ausbildung begonnen?

Ich hatte stille Zweifel, ob mein Plan gelingen könnte, doch ein versiertes, engagiertes Fluglehrerteam half mir, das mir fast unerreichbar erscheinende möglich zu machen.

Aus den Informationen, die ich eingeholt hatte, wusste ich bereits, dass ein Flugschüler natürlich ganz „sachte“ anfängt und zu Beginn nur von einem bescheidenen Hügel herabsegeln darf. Ich



Am Breitenberg (Allgäu) das warme Spätsommerlicht genießen

ging die Sache an mit dem Gedanken und der Hoffnung, „wenigstens einmal fliegen, sei der Flug auch noch so kurz“. Sollte dies schon alles sein, hätte ich dennoch ein Ziel erreicht. Bereits am ersten Kurstag konnte ich zwei Flüge machen, zwei Hüpfen nur von gefühlt einer Minute Dauer über wenige hundert Meter Strecke. Aber immerhin! Und es war das, was ich mir erträumt hatte! Der Grundkurs ging über 5 Tage, die Flüge wurden sicherer, auch länger und summierten sich. Der Kurs war zu Ende, ich hatte mehr erreicht als gehofft – ginge da vielleicht noch mehr?

■ Fühltest du dich bis dahin konditionell und mental den Anforderungen gewachsen?

Zugegeben, es war anstrengend, mit der gesamten Ausrüstung bis zu 10-mal pro Tag den steilen Hang des Starthügels auf einem Trampelpfad hinaufzukeuchen. Es war heiß, so etwa 30 Grad, und der Durst war groß. Dies galt für alle gleichermaßen, mir war mein Wandertraining hilfreich.

Und mental: Ja, von oben sehen 40 bis 50 Meter Höhendistanz beeindruckender aus als von unten, jedoch ich bin ja berggewohnt. Aber dann doch: Am letzten Tag waren wir Schüler so weit fortgeschritten, dass der erste Höhenflug anstand. Es ging zum Buchenberg; dort beträgt die Höhendistanz 340 Meter. Beim Blick von oben hatte ich das Gefühl, an einer Kante zu stehen, dahinter Leere und erst weit unten, weit weg ist das Dorf, ist wieder fester Boden. Die Vorstellung, nun ins scheinbar Bodenlose hinaus zu starten und dann wirklich viel Luft unter dem Sitzbrett zu haben, machte mir etwas Bauchgrummeln. Wie auch immer, wir konnten nicht starten, weil der Wind nicht passte. Und so fuhren wir nach langer Wartezeit mit dem Lift wieder nach unten. Ich muss gestehen, ich war erleichtert, hier nicht runterfliegen zu „müssen“. Gleichzeitig jedoch nagte die Enttäuschung über den entgangenen Höhenflug in mir, so dass ich mich umgehend für den nächsten Kurs anmeldete, bei welchem ich den Buchenberg – und damit auch mich – dann „bezwungen“ habe.

■ Gab es irgendwann eine Phase, wo du meinstest, es sei genug und du solltest dich nicht weiter verausgaben?



Schirm und Pilot im Einklang, beide wollen fliegen, fliegen, fliegen

Die körperlichen Anforderungen waren überschaubar und ich hatte, wie bereits erwähnt, keine hochgesteckten Ziele. Dass ich ein gutes Pensum an Flügen im Grundkurs erreichte und später auch, beginnend mit dem Buchenberg, eine reichliche Zahl an Höhenflügen ansammelte, war deshalb mehr, als ich vorher erwartet hatte. „Ziel erreicht“, so sagte ich mir beispielsweise nach meinem ersten Flug über Schloss Neuschwanstein hinweg, aber ich habe die menschliche Natur falsch eingeschätzt: Jedes erreichte Ziel weckt den Wunsch nach weiteren Erfüllungen. Eine A-Lizenz hatte ich nicht unbedingt angestrebt. Hin und wieder genüsslich unter Betreuung fliegen zu können, hätte mich zufriedengestellt – dachte ich. Aber bald hatte ich so viele Flüge angesammelt und mich mit Theoriekenntnissen gerüstet, dass ich die Prüfung zur Lizenz sozusagen mitnehmen konnte. Der B-Schein war dann bald ebenfalls in Greifweite, also auch diesen noch einsammeln – einfach, weil da ein erreichbares Ziel vor meinen Augen lag. Und auch damit bin ich nicht am Ende meiner Wünsche.

■ Hast du auch kritische Situationen erlebt und, wenn ja, wie gehst du damit um?

Durchaus, wenngleich ich diese nicht mit meinem Lebensalter in Verbindung bringe.

Ich erinnere mich beispielsweise an einen Start während der Ausbildung, bei dem ich nachlässig und unkonzentriert war. Der Schirm wollte nicht sauber steigen, dennoch wollte ich keinen Startabbruch, sondern das Ding „irgendwie“ durchziehen – ich gebe nicht gern auf, das ist einer meiner Fehler. Ich geriet beim Abflug beinahe in die Baumreihe links, lenkte hektisch nach rechts und wäre fast in

die rechte Baumreihe gesegelt, bevor ich dann den Kurs unter Kontrolle bekam. Meinem Fluglehrer haben sich die Haare gestraubt, als er das mitansehen musste. Mir ist es seitdem eine Lehre. Einen Baumkontakt hatte ich längere Zeit später dann tatsächlich doch, glücklicherweise ging er aber ohne Personenschaden ab. Wichtig war mir die anschließende Fehleranalyse; auch dies soll mir nicht nochmals passieren.

Was hier auch dazugehört: Fliegen sollte man am besten in einer Gemeinschaft. Das hat Sicherheitsvorteile, man kann sich gegenseitig behilflich sein, aufeinander aufpassen, von Erfahrungen anderer profitieren, und vor allem macht es Freude, am Ende des Tages Erlebnisse austauschen und Manöverkritik betreiben zu können. Das wurde mir bewusst, als ich mit meiner frisch erworbenen A-Lizenz in der Tasche allein (und mit noch wenig Praxiserfahrung) in die Dolomiten aufgebrochen war, allein am Startplatz meines Tandemflugs stand und dann abgeflogen bin. So erhaben ich mich meines Erfolgs wegen fühlte, ich kam mir auch etwas verloren und ein Stück weit unsicher vor.

■ Hast du dich dann Deiner Einsicht entsprechend verhalten und weitere Alleingänge beim Fliegen vermieden?

Nun, an den Flugbergen, die ich von meiner Ausbildung her kenne und die ich gern besuche, ist man nie allein. Man trifft auch oft auf Bekannte von früher, und Gemeinschaften bilden sich dort sozusagen spontan. Darüber hinaus schließe ich mich regelmäßig Flugreisen an, die von meiner ehemaligen Flugschule organisiert und geleitet werden. Das beschert mir immer wieder neue Erlebnisse in Revieren unterschiedlichen Charakters (in Italien, Österreich,

Frankreich, Slowenien) und nebenbei nützliche Fortbildung; besonders förderlich war für mich das ausgiebige Thermikfliegen-Üben mit fachkundiger Assistenz, was mir als Einzelgänger kaum so gelänge.

■ Siehst du für dich in diesem Sport Besonderheiten oder Folgerungen, die mit deinem Alter in Zusammenhang stehen können?

Ich gehöre nun mal nicht mehr zu den „jungen Wilden“, und ich weiß um die Grenzen, die mir das Alter setzt. Mein Schirm ist so gutmütig und fehlerverzeihend wie nur irgend möglich. Ich stelle mich gern neuen Herausforderungen und Lernanreizen, habe aber keine Ambitionen, was Wettbewerbe, Rekorde, Sensationen, Extreme und Abenteuer anbelangt – Gleitschirmfliegen an sich ist schon abenteuerlich genug, zumindest meint das wohl die Mehrzahl der „normalen“ Menschen. Ich bin auch etwas bequem, bevorzuge also Startplätze, die man mit einer Bahn oder per Shuttledienst erreicht. Den (löblichen) Ehrgeiz, das Flugerlebnis mit einer längeren Bergbesteigung zu beginnen mitsamt der Ausrüstung auf dem Rücken, habe ich nicht. Ich will einfach nur fliegen, das Fliegen genießen und mir dabei weder Hals noch Haxen brechen.

■ Wie schätzt du die speziellen Risiken für Gleitschirmflieger deiner Altersgruppe ein, was die gesundheitlichen Voraussetzungen und/oder möglichen Auswirkungen anbelangt?

Aufgrund der Erfahrungen, die ich gemacht habe, sehe ich es so: Für sich allein ist ein höheres Lebensalter kein Ausschlusskriterium für das Gleitschirmfliegen und -fliegen. Voraussetzungen sind der entsprechende feste Wille, eine hinreichende physische und kognitive Verfassung sowie eine gewisse mentale Stärke. Das gilt meiner Meinung nach für alt gewordene „alte Hasen“ ebenso wie für Leute wie mich mit noch kurzer Fliegerkarriere.

Nicht jedem ist es gegeben, im fortgeschrittenen Alter über eine gute Kondition, eine stabile Gesundheit zu verfügen. Körperkraft, Koordinationsfähigkeit, Funktion und Stabilität der Gelenke, die Leistung der Sinne (Sehen, Hören) und dergleichen lassen nach. Das ist unbestreitbar und unvermeidbar. Ein Teil davon kann durch Training, Erfahrung, Risikobewusstsein und entsprechende Vorsicht ausgeglichen werden.

Ich denke, es ist gerade für Ältere wichtig, die eigene körperliche Verfassung unter medizinischer Kontrolle zu haben. Dies einerseits, weil sich etwaige Schwächen oder Defizite auf die Sicherheit beim Fliegen auswirken, andererseits weil ein gealterter Körper ganz generell nicht mehr so robust ist wie ein junger. Ein erhöhtes Verletzungsrisiko, etwa bei einer harten Landung, bleibt, und Unfallfolgen sind bei Älteren oft gravierender.

Dieser Richtschnur folge ich auch selbst. Mein Arzt resümierte bei der letzten Besprechung, „machen Sie mit dem Gleitschirmfliegen gern weiter, lassen Sie sich das von niemand ausreden“. Das ist ein gutes Gefühl. Gleichwohl ist mir bewusst, dass mir nicht sehr viele künftige Jahre des Gleitschirmfliegens vergönnt sein werden. Schon die Tatsache, dass ich dies jetzt überhaupt kann und darf, ist etwas Außergewöhnliches und lässt mich staunen. Deshalb ist jeder neue Flug für mich ein Geschenk. Irgendwann werde ich damit aufhören müssen. Dann bleiben die Befriedigung, etwas für mich Besonderes erreicht zu haben, Dankbarkeit und viele, viele schöne Erinnerungen. ▽



DER AUTOR

Norbert Flickinger hat 2020 seine Liebe zum Gleitschirmfliegen entdeckt, 2021 die Ausbildung begonnen und 2022 die Lizenz erhalten. Er betrachtet sich als Genussflieger, mag gleichwohl auch Herausforderungen und neue Ziele.



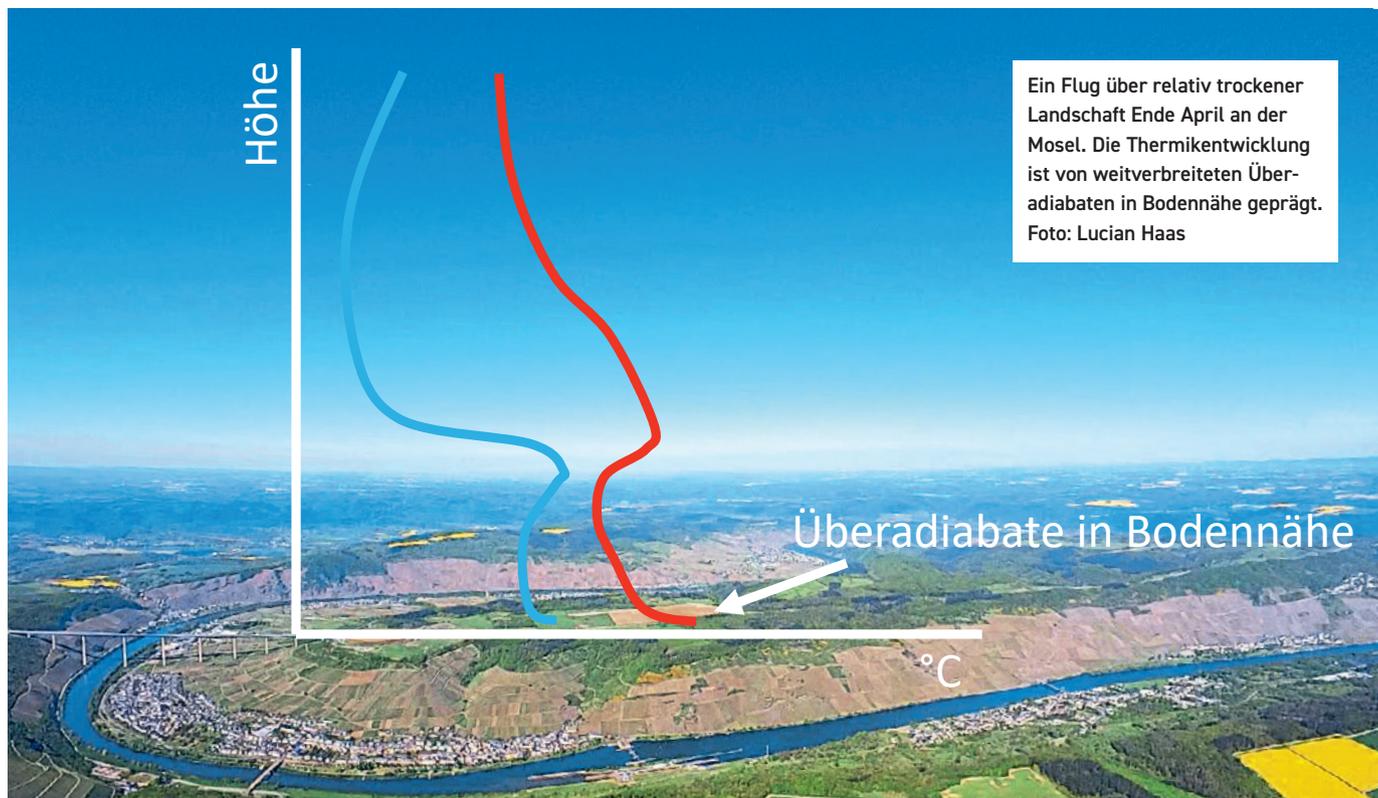
FORTBILDUNG ZUM XC Piloten

B-SCHEIN FORTBILDUNG
MEHR LERNEN - SICHERER FLIEGEN

**FLUGSCHULE
SKY CLUB AUSTRIA**



TERMINE
2025/26 ↗



Tückische Überadiabaten

Ungewöhnliche Trockenheit und turbulente Thermik: Was steckt hinter den extremen Wetterphänomenen im Frühjahr 2025?

TEXT UND FOTOS: LUCIAN HAAS

Im Frühjahr 2025 hat es in vielen Regionen Deutschlands außergewöhnlich wenig geregnet. Dadurch trocknete der Oberboden weit stärker aus als üblich.

Der sogenannte Dürremonitor des Helmholtz Zentrums für Umweltforschung (UFZ) zeigte in großen Teilen des Landes eine extreme bis außergewöhnliche Dürre im Oberboden (bis 25 cm Tiefe).

Das bedeutete freilich nicht, dass dort schon Wüstenverhältnisse herrschten. Die wissenschaftliche Definition von „Dürre“, die dem Dürremonitor zugrunde liegt, ist ein relatives Maß und bezieht sich auf ein langjähriges Mittel. Eine außergewöhnliche Dürre beschreibt extrem seltene Verhältnisse. Anders gesagt: So trocken wie in diesem Frühjahr war der Oberboden zu dieser Jahreszeit kaum je zuvor.

Gleitschirm- und Drachensportler haben das zu spüren bekommen. So starke und oft

turbulente Thermiken schon im März und April sind selten. Sie traten sogar an Tagen auf, an denen die Temperaturschichtung in der freien Atmosphäre laut Gradientanalysen nicht außergewöhnlich war. Aber warum? Das lässt sich erklären:

Eine Gradientanalyse betrachtet die Temperaturschichtung der Atmosphäre, wie man sie aus sogenannten Temps oder Emagrammen herauslesen kann. Interessant ist dabei vor allem, wie schnell die Temperatur mit der Höhe abnimmt. Herrschen beispielsweise auf 500 Meter 15°C und auf 1.500 m nur noch 5°C, ergibt sich ein thermischer Gradient von -1°C pro 100 Meter. In diesem Bereich können Thermiken ungehindert aufsteigen. Typischerweise entstehen schon ab einem Gradienten von -0,7°C/100 m gut nutzbare Thermiken! Ein Gradient von mehr als -1°C/100 m, eine sogenannte Überadiabate, kommt in der

freien Atmosphäre praktisch nicht vor. Solche Verhältnisse wären so instabil, dass sich die Luft auch ohne den Boden als Heizfläche konvektiv durchmischen würde. Das heißt: Überadiabaten lösen automatisch Prozesse aus, die den thermischen Gradienten wieder auf -1°C/100 m bringen.

Überhitzte Luft am Boden

Nur in Bodennähe ist das anders! Direkt über dem Boden, der als Heizplatte wirkt, kann sich die Luft so schnell so stark aufheizen, dass eine überadiabatische Schichtung entsteht und bestehen bleibt. Die bodennahe Luft weist dann einen Gradienten von deutlich über -1°C auf.

Das ist letztendlich sogar notwendig, damit sich Thermiken überhaupt vom Boden lösen können. Denn Luft haftet wie zäher Honig am Untergrund. Erst eine Überadiabate ermöglicht es einer Thermikblase, sich

vom Boden loszureißen (es gibt weitere Mechanismen, die Thermiken abreißen lassen, aber sie spielen hier keine Rolle).

Bringen wir nun die enorme Trockenheit des Oberbodens ins Spiel. Selbst in vielen Wäldern, die normalerweise länger feucht bleiben, waren die Böden in diesem Frühjahr oberflächlich regelrecht ausgedörrt. Jeder Sonnenstrahl konnte somit ungehindert eine starke Heizwirkung entfalten.

In normalen Jahren wirkt Wasser im Oberboden als Puffer. Ein Teil der Sonnenenergie erwärmt zunächst das Bodenwasser, nicht die Luft. Diese Energie steht der Luft dann nur verzögert oder gar nicht zur Verfügung.

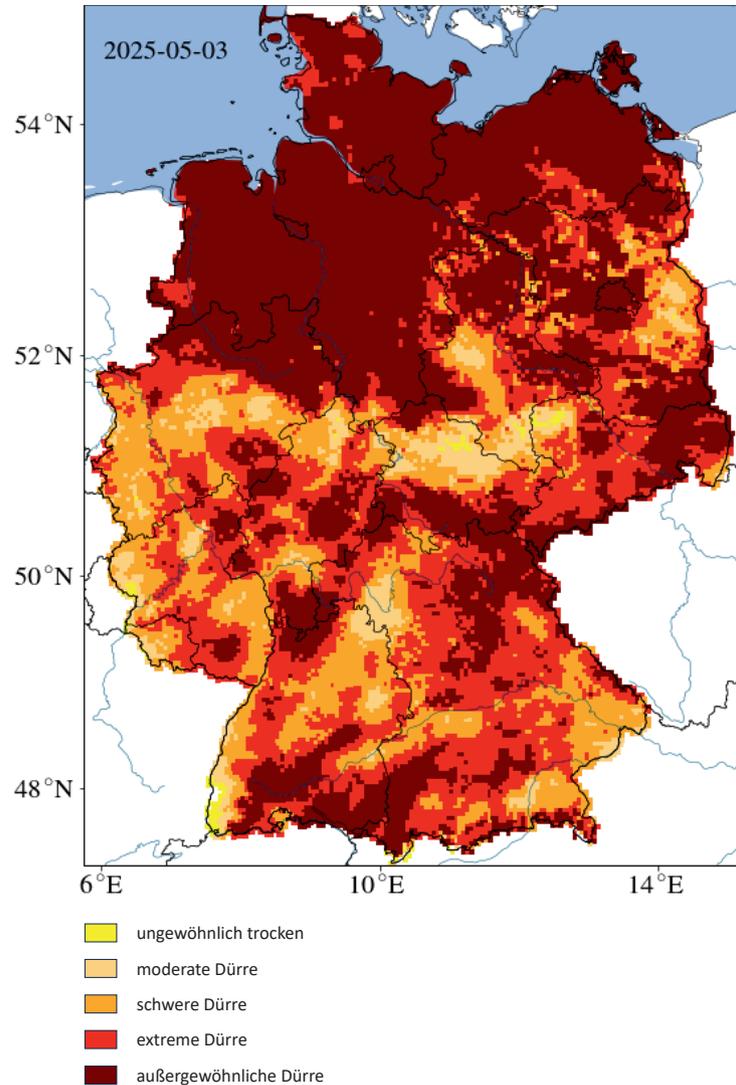
Bei Dürre fehlt dieser Puffer. Die Sonne heizt den Boden auf, der die Wärme fast vollständig an die Luft abgibt – und das auch noch flächendeckend.

In feuchteren Jahren besteht die Landschaft aus einem Patchwork von Flächen mit unterschiedlicher Heizwirkung. Da liegt beispielsweise ein trockenes Feld neben einem feuchteren kühleren Wald. Steigt über dem Feld eine Thermikblase auf, strömt am Boden die kühlere Luft aus dem benachbarten Waldstück nach. Diese muss sich ihrerseits erst aufheizen, bevor die nächste Thermikblase zündet. So können sich keine großflächigen Überadiabaten entwickeln. Der Mischeffekt des Landschafts-Patchworks dämpft die Thermik.

In trockenen Zeiten wie dem Frühjahr 2025 ist das anders. Da liegt neben einem trockenen Feld ein am Boden ähnlicher trockener Wald. Die Folge: Die bodennahe Luft wird überall ähnlich stark überhitzt und damit überadiabatisch. Thermikblasen können aus jeder Ecke aufsteigen – auch dort, wo man sie sonst nicht erwartet. Dadurch werden die Verhältnisse besonders turbulent.

In der Turbulenzküche

Eine weitere Zutat kann diese „Turbulenzküche“ noch verstärken. Aufsteigende Thermikblasen erzeugen in ihrem Umfeld immer auch Abwinde. Diese sinkenden Luftmassen erwärmen sich wiederum trockenadiabatisch mit $+1^\circ\text{C}/100\text{ m}$. In einer größeren Abwindzone stellt sich daher immer ein starker Temperaturgradient ein. Eine überhitzte Thermikblase, die in diese Schichtung aufsteigt, beschleunigt entsprechend stark.



In normalen Jahren mit einem Patchwork aus feuchteren und trockeneren Flächen in der Landschaft kommt das selten vor. Dort steigen Luftmassen typischerweise über trockenen Feldern auf und sinken über kühleren Wäldern ab. Die geringe Heizwirkung des in der Regel feuchteren Waldbodens reicht nicht aus, um Thermiken auszulösen, die die Absinkbewegung durchbrechen.

Bei Dürre ist das anders. Überall finden sich gute Heizflächen. Selbst dort, wo absinkende Luftmassen das Aufsteigen von Thermikblasen zeitweilig unterdrücken,

heizt sich bodennahe Luft unter diesem „Deckel“ stärker auf, um wenig später auch als Thermik aufzuschließen.

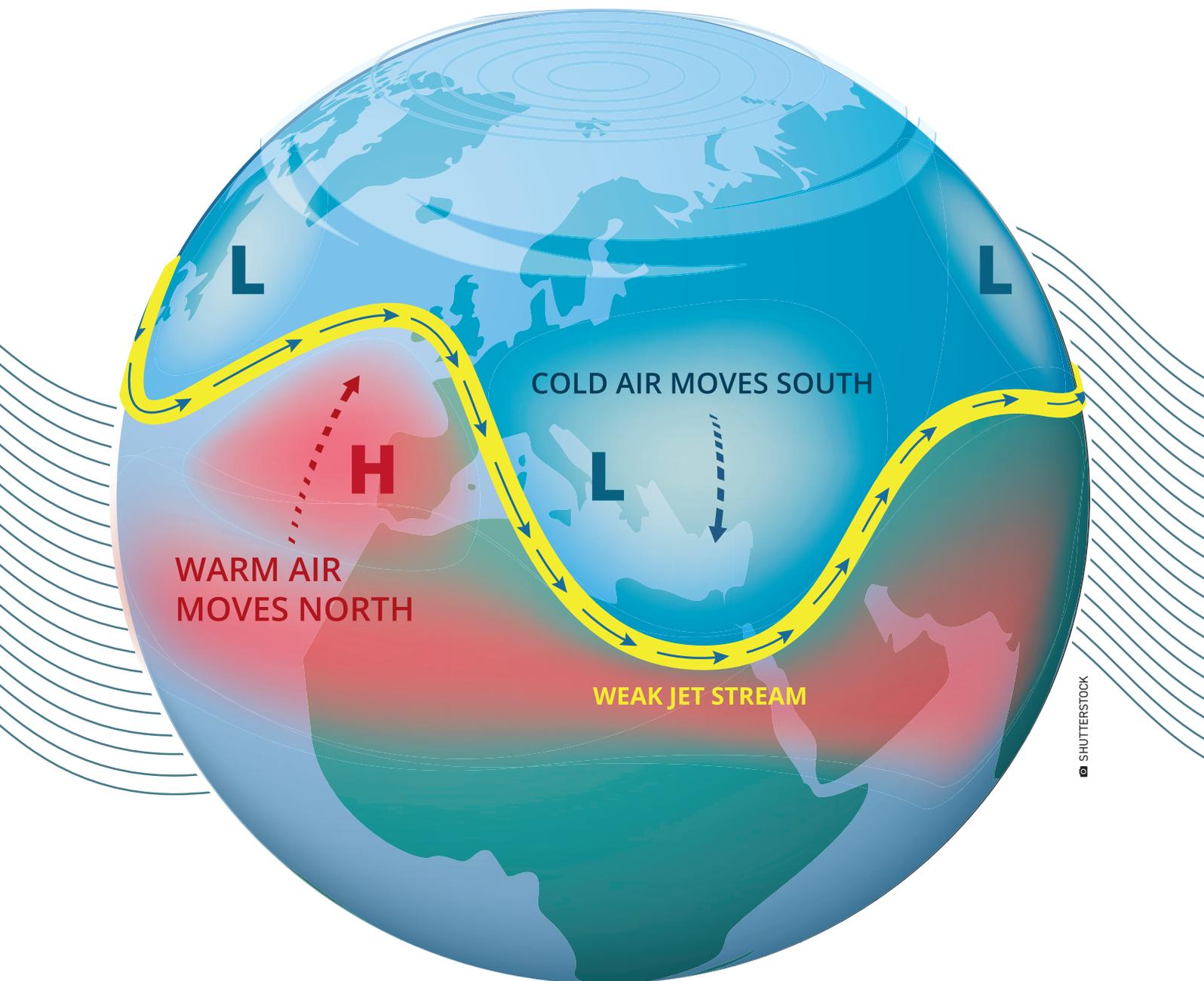
So ein System kann sich regelrecht aufschaukeln. An einer Stelle steigt die Thermik auf und erzeugt daneben Abwinde, die die Warmluftpakete am Boden halten. So heizt sich dort die Luft noch stärker auf, um nochmals kräftiger aufzusteigen, was weitere Abwinde erzeugt. Dieser Kreislauf setzt sich fort.

Kein Wunder also, dass solche Bedingungen zu besonders starken Thermiken mit teils unberechenbaren Turbulenzen führen. ▽



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.



SHUTTERSTOCK

Flugklima im Wandel

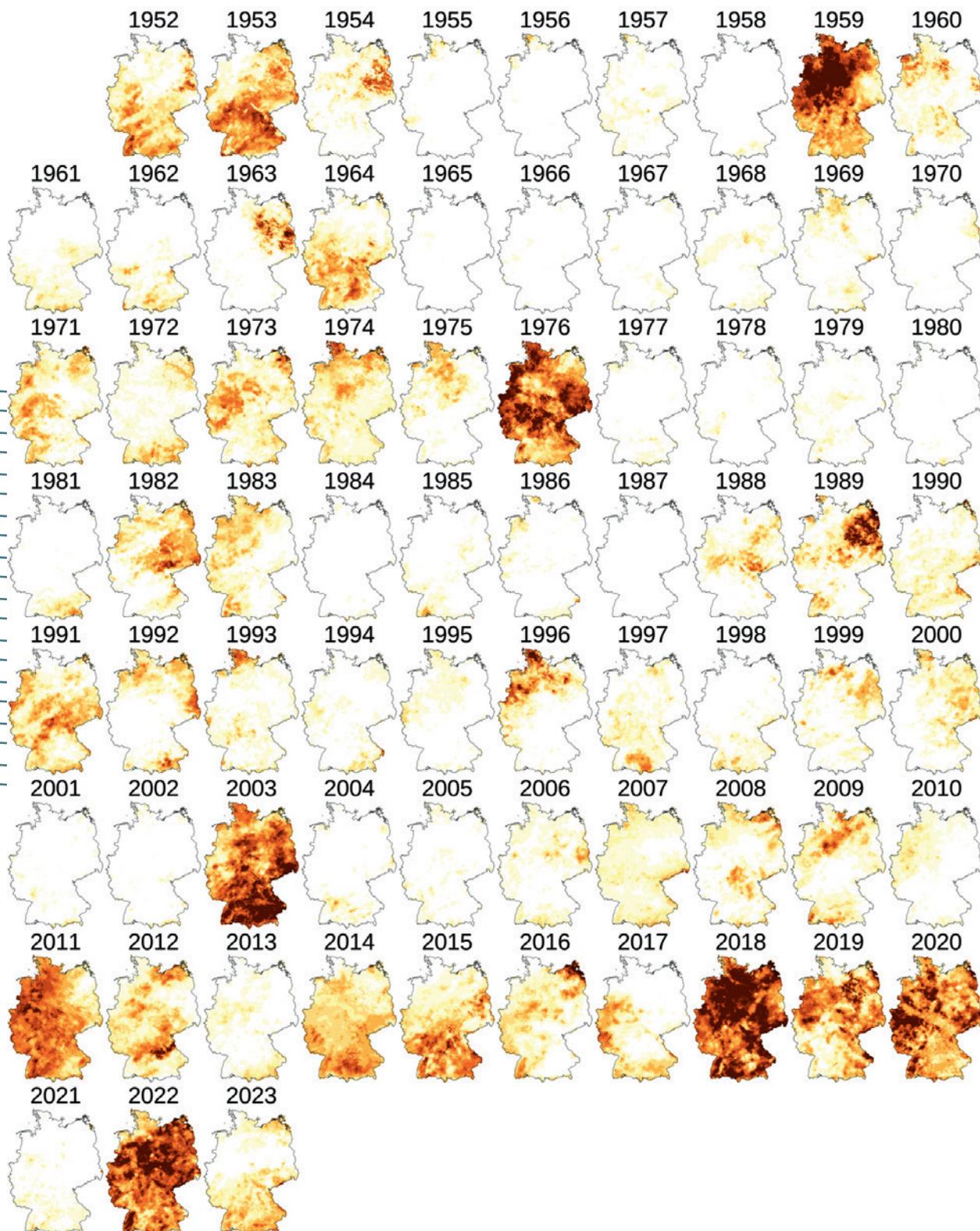
Trockenheit, der Turbulenz-Turbo

TEXT UND GRAFIKEN: VOLKER SCHWANIZ

Auf der Suche nach guten Bedingungen für die Drachen- und Gleitschirmfliegerei stehen Hochdrucklagen meist ganz vorn. Dass dabei nicht immer nur Freude aufkommt, haben in den letzten Jahren die gehäuften Unfallmeldungen bei anhaltenden Hochdrucklagen gezeigt

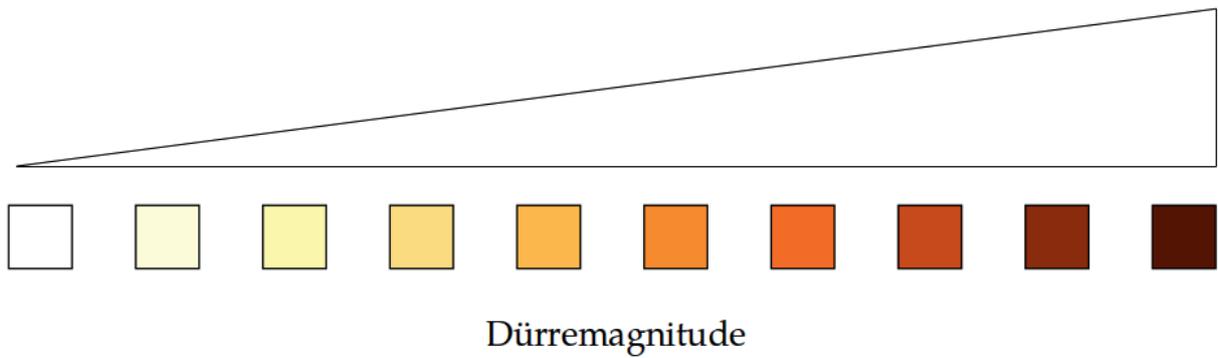
Mit dem deutlichen Anstieg der Deutschland-Mitteltemperatur im Sommerhalbjahr (seit 1980 knapp 2 Grad) und den häufigeren sowie längeren Hochdrucklagen geht eine Häufung von Dürrejahren in der letzten Dekade einher.

Oft hört man, dass der im Zuge der Erderwärmung erlahmende Jet-Stream (Starkwindband in 10 km Höhe) die Schuld an den sehr orts-



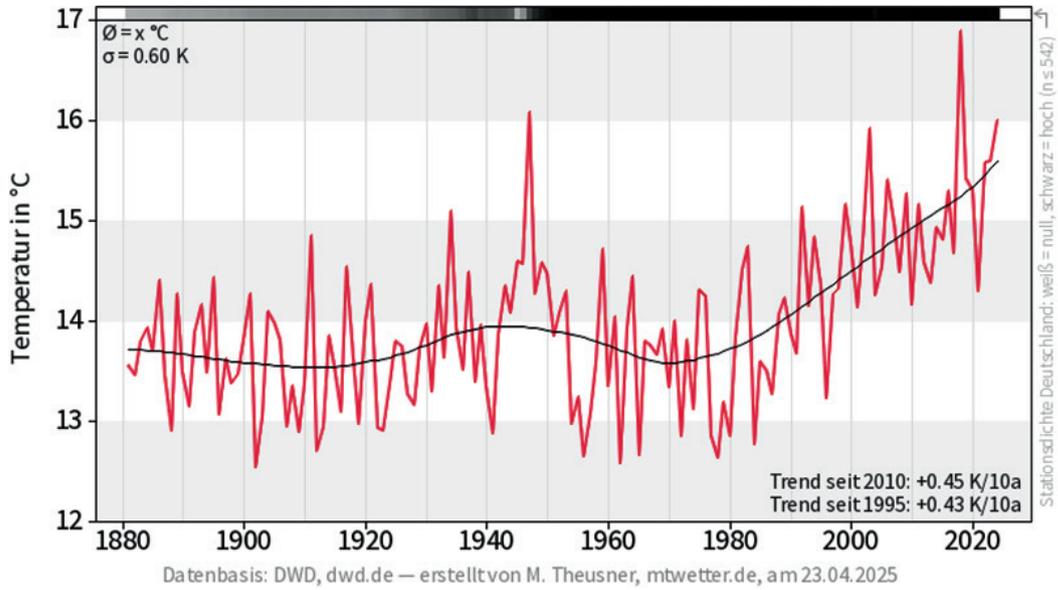
© UFZ-Dürremonitor/ Helmholtz-Zentrum für Umweltforschung, Friedrich Boeing

festen Hochdruckgebieten mit Hitzewellen und Dürren ist. Der aktuelle Stand der Wissenschaft stützt diese These aber nicht. Auch wenn die exakten Hintergründe noch unklar sind, hört man unter alten Fliegerhasen die fast einhellige Meinung, dass die Flugbedingungen über die Jahre hin anspruchsvoller geworden sind. Dabei sind die Verschärfungen im Mittelgebirge/Flachland während dürerer Hochdrucklagen besonders auffallend. In den Alpen sind sie zwar auch spürbar, aber hier wirken eine erhöhte Talwindzirkulation und die klar definierten Thermik-Abrisskanten etwas moderierend.



Jährliche Dürreintensität in der Vegetationsperiode (April bis Oktober) für den Oberboden (0 bis 25 cm), ab 1953
 Quelle: www.UFZ.de =>Dürremonitor

Mittel der Temperatur im Sommerhalbjahr
 Deutschland



Auffallender Anstieg der Deutschland-temperaturen in den letzten 20 Jahren.
 Quelle: www.mtwetter.de

Erfahrungen aus 2018

Auch wenn nicht jede längere Hochdruckphase mit dem Extremsommer 2018 gleichzusetzen ist, zeigte der Sommer 2018 doch die Probleme bei extremer Trockenheit markant auf. Und je nach Dürregrad und Vegetationsstand können die damals gemachten Erfahrungen helfen, die Bedingungen in kommenden Dürreperioden besser einzuschätzen.

- Mit der großflächig dünnen, braunen Landschaft konnte sich im Sommer 2018 der Boden extrem stark erwärmen und damit in kurzer Folge sehr harte, kleinräumige Thermiken ablösen.
- Diese harten Thermiken gingen mit außergewöhnlich starker Turbulenz und Böigkeit bodennah sowie im unteren Thermikbereich einher.
- Oft schon ab dem frühen Vormittag „fackelten“ starke Böen über die Start-/Landeplätze. Diese Bedingungen hielten oft bis in den Abend hinein an, ohne sich wie üblich vormittags moderat aufzubauen und ab dem Spätnachmittag abzuschwächen.
- Allgemein lagen die prognostizierten Windwerte deutlich unter den real aufgetretenen. Auch die punktuell krachend, starken Steigwerte wurden von den Thermikberichten und Thermik-Apps nicht ausreichend stark vorhergesagt. Mit den Vorhersagen gelang es meist nicht, die sehr anspruchsvollen Bedingungen im Vorfeld zu erkennen!
- Sehr häufig bildeten sich Dust-Devils, wobei auch die Gefahr (teils Lebensgefahr) nicht nur im unteren Thermikbereich bestand, sondern auch für die Piloten, die schon bzw. noch am Boden eingehängt standen!

Die Ölsimulation von Konvektion (Thermik) verdeutlicht den Einfluss von starker Bodenerwärmung auf die Thermikstruktur und Thermikabfolge:



Mit moderater Bodenerwärmung bilden sich in deutlichen Zeitabständen gut strukturierte Thermikschläuche.



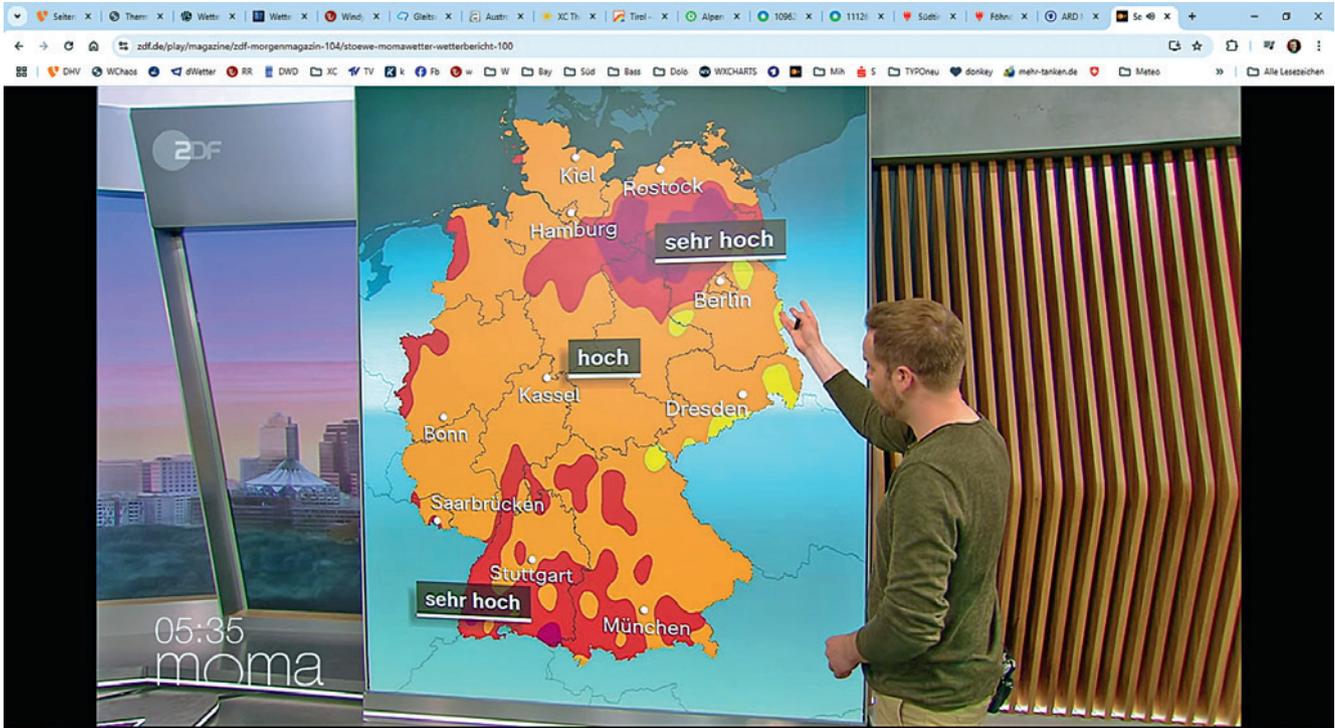
Mit starker Bodenerwärmung bilden sich schnell aufeinander folgende, schnell steigende und zerrissene Thermiken

Quelle: "An Album of Fluid Motion", assembled by Milton van Dyke, Stanford - Calif.: The Parabolic Press, 1982

Augen auf!

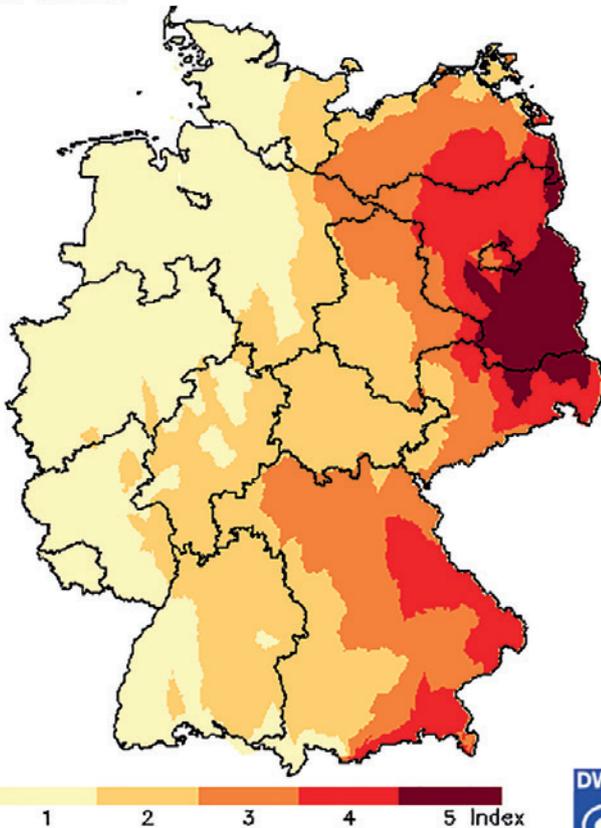
Generell fördern Hitze, starke Sonneneinstrahlung, lange Tage, trockene Luftmasse und Wind das Austrocknen der Böden stark. Teils schon binnen 3 Tagen sind nicht bewachsene Oberböden ausgetrocknet. Dies macht sich teils schon im frühen Frühjahr, kurz vor dem Ergrünen der Vegetation bemerkbar, wo die schon kräftige Aprilsonne die braunen Böden deutlich schneller austrocknet als im satt grünen Mai/Juni. Grob kann man sagen, dass von Mitte April bis Mitte September (je nach regionaler Vegetationsstärke) sehr trockene Böden einen deutlich verschärfenden Einfluss auf die Bedingungen haben.

Bei der Einschätzung von Flugbedingungen sollte man daher die Witterung der letzten 5-7 Tage kennen und auch ein Augenmerk auf die Feuchte der Oberböden (bis in 5-10 cm Tiefe) sowie den Zustand der Vegetation legen.



Quelle: ZDF-Wetter, Karte mit Wandbrandgefahr

Waldbrandgefahrenindex (WBI)
Do 17.04.25



Quelle: www.wettergefahren.de (DWD)

Deutscher Wetterdienst (erstellt 17.4.2025 4:14 UTC)
Geobasisdaten © Bundesamt für Kartographie und Geodäsie (www.bkg.bund.de)



Warnungen

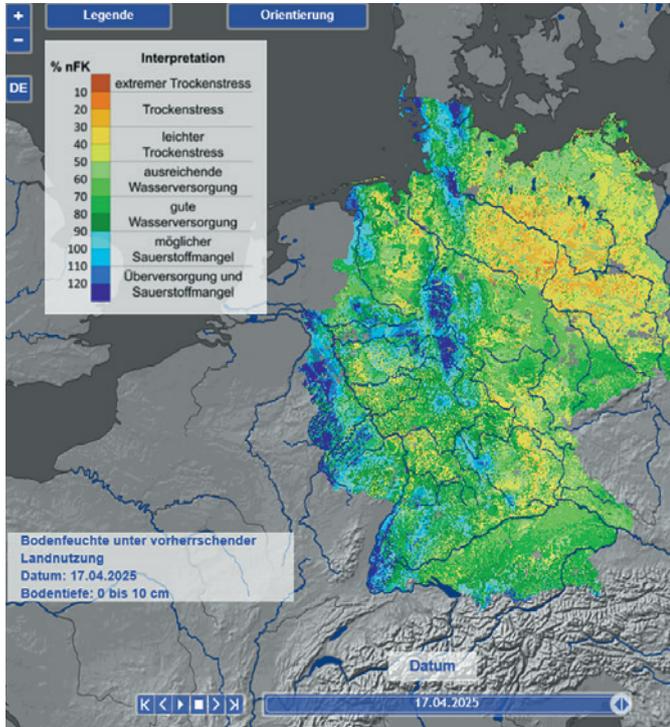
Punkt- und zeitgenaue Thermikturbulenz-Warnungen sind natürlich nicht möglich, im DHV-Deutschland-Wetterbericht wird aber auf ggf. verschärfte Bedingungen durch Trockenheit und die erhöhte Neigung zu Dust-Devils hingewiesen.

Ebenfalls hilfreich sind die üblichen TV-Wetterberichte, bei denen man hellhörig werden muss, wenn von erhöhter Waldbrandgefahr gesprochen wird. Die Bodenbedingungen, die die Waldbrandgefahr erhöhen und diejenigen, die die fliegerischen Dürre-Turbulenzen hervorgerufen, sind identisch.

Alternativ bietet sich die DWD-Internetseite mit dem Waldbrand-Gefahrenindex (WBI) an, der sogar für die nächsten 4 Tage erstellt wird. Der WBI wird über die Lufttemperatur, relative Luftfeuchte, Windgeschwindigkeit und Niederschlagssumme der örtlichen Wetterstationen berechnet und ist somit regional besonders gut aufgeschlüsselt.



www.wettergefahren.de/warnungen/indizes/waldbrand.html



Quelle: www.dwd.de

www.dwd.de/DE/fachnutzer/landwirtschaft/5_bofeuvew/_node.html

DWD-Bodenfeuchteviewer

Wer ganz tief in die Thematik der Bodenfeuchte einsteigen will, der kann im „Bodenfeuchteviewer“ vom DWD die Feuchte in den verschiedenen Tiefen und für verschiedene Bodenarten sowie ein örtliches Feuchteprofil abrufen.

Beobachten und Einschätzen

Die Einschätzung der Flugbedingungen vor Ort ist immer eine sehr komplexe Sache, die eine gute Prognosebasis, Ortskenntnis und viel Erfahrung erfordert. Generell sind stark thermische Tage für unerfahrene Flieger problematisch – Traummwetter hin oder her! Unerfahrene Flieger sollten sich daher immer ausgiebig mit erfahrenen, ortskundigen Fliegern austauschen und dabei beachten, dass je „außergewöhnlicher“ die Wetterlage ist (z.B. durch starke Dürre), desto weniger aussagekräftig sind Aussagen wie: „Normalerweise ist hier ...“

In Sachen Hochdrucklagen und Trockenheit bedeutet dies, dass man die mit Dürrelagen zunehmend einhergehende Verschärfung der Bedingungen mit in die Tageseinschätzung einfließen lassen muss. Dies gilt auch, wenn die Bedingungen durch eine Absinkinversion in der Höhe gebremst werden und die Thermikvorhersagen somit nicht sonderlich stark ausfallen, da die starken Turbulenzen großteils durch die stark überhitzte bodennahe Schicht ausgelöst werden und eher den unteren Thermikbereich betreffen. ▽



DER AUTOR

Volker Schwanitz ist der Wetterexperte des DHV, er schreibt regelmäßig Meteo-Artikel für das DHV-Magazin, erstellt den täglichen DHV-Wetterbericht und verfasst die Flugwetteranalysen in den DHV-Unfallberichten.

FLYMASTER
LIVE DS
www.flymaster.de



PARA-SERVICE

2-Jahres-Checks

Reparaturen

Retter packen

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



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

WOLFGANG MARXT
Aiblinger Straße 52
83075 Bad Feilnbach



Gute Blauthermik, die von einer kräftigen Inversion begrenzt wird. Erkennbar ist die starke Inversion an den sich direkt unter ihr ansammelnden Schmutzpartikeln (Dunstschleier). Der zum Foto gehörende Temp (s. im Folgenden) zeigt die an dem Tag gute Blauthermik, die abrupt an der Inversion gestoppt wurde. Nicht auf dem Foto ist die kleine Stunt-Show, die einer der beiden Piloten im Bild kurz darauf darbot.

Turbulenzen an der Sperrschicht

TEXT & FOTOS: VOLKER SCHWANIZ

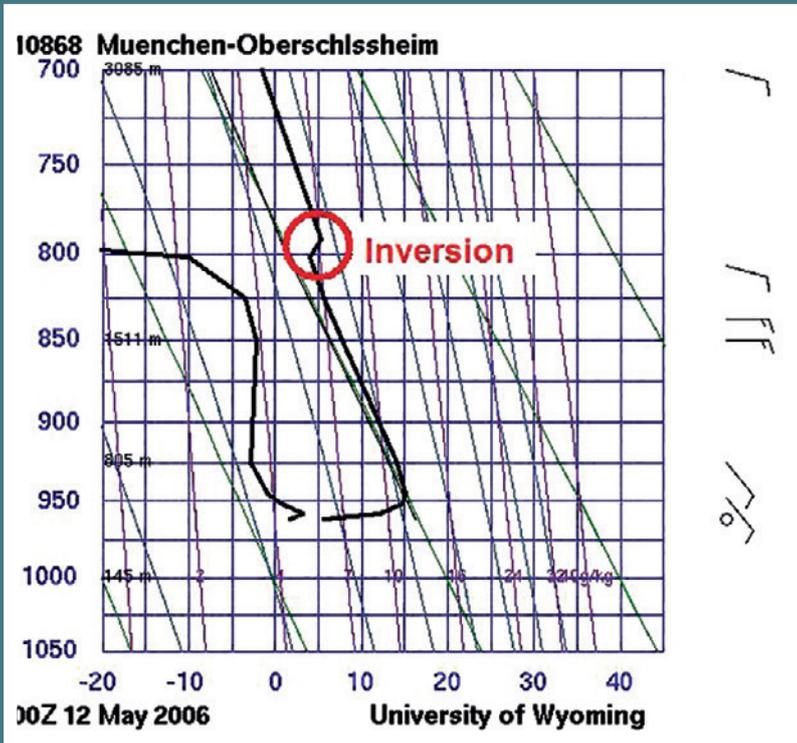
Sicher nicht zu Unrecht schätzen viele der weniger ambitionierten Flieger den Spätsommer/Herbst wegen seiner nicht mehr so harten und damit weniger turbulenten Thermik. Trotzdem sollte man sich auch in dieser Jahreszeit bewusst sein, dass man am oberen Ende der Blauthermik etwas unsanft aus den Träumen von „sanft auslaufender, butterweicher Spätsommer-Thermik“ geholt werden kann.

Turbulenzen sind für uns Flieger – egal ob

Drachen oder Gleitschirm – eine unangenehme Erscheinung. Ihre Vorhersage von einzelnen Turbulenzen ist nur sehr grob möglich, da sie meist sehr kleinräumig und kurzlebig sind. Es bleibt also nur der grobe Rahmen, um die Wahrscheinlichkeit von zu erwartenden Turbulenzen abzuschätzen. Neben den bekannten Turbulenzverursachern wie starke Thermik, Lee, Föhn, Windscherungen, Verwirbelungen (Wirbelschleppen) trifft man sie aber auch oft an unerwarteter Stelle: nämlich am oberen

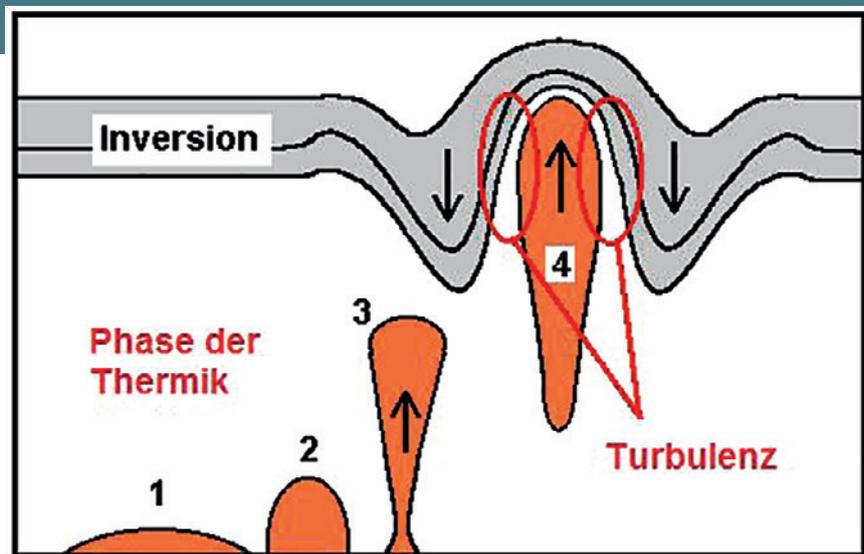
Ende einer schönen Blauthermik, die in eine satte Inversion (Sperrschicht) hineinfließt.

Sperrschichten sind in der Meteorologie Inversionen, die so stark ausgeprägt sind, dass an ihnen jede Wetteraktivität gestoppt wird. Dies betrifft alle aufsteigenden Warmluftpakete, wie hochquellende Cu-Wolken (die trotz der freiwerdenden Kondensationswärme dadurch am Überentwickeln gehindert werden), genauso wie auch aufsteigende Blauthermik-Blasen.



Temp mit starker Blauthermik, die oben an einer starken Inversion (Sperrschicht) abrupt und turbulent gestoppt wird.

Schema der Turbulenzentstehung an der Sperrschicht



Besonders an Tagen, an denen unter einer kräftig ausgeprägten Höheninversion (Sperrschicht) sich noch ordentliche Blauthermik entwickelt, kann man erleben, was mit Turbulenzen an der Sperrschicht gemeint ist. Vermehrt im Spätsommer/Herbst, wenn die jahreszeitlich typische Höhenwarmluft zusammen mit der schon etwas schwächeren Thermik eine sehr stabile Höheninversion erzeugt, kann man solche Flugwetterbedingungen antreffen. Deutlich verschärft wird die Turbulenzgefahr, wenn sich oberhalb der Inversion noch zusätzlich eine auflebende Höhenströmung etabliert hat!

Aber auch im Frühjahr (wie der Beispiel-Temp und das dazugehörige Foto vom Gaisberg bei Salzburg zeigen) kann es bei Blauthermik oben unerwartet heftig „rumpeln.“

Fazit: An Tagen mit kräftiger Blauthermik unter einer markanten Inversion/Sperrschicht ist am oberen Ende des Bartes mit teils deutlicher Turbulenz zu rechnen. An solchen Tagen sollte man etwas unter der maximal erreichbaren Höhe besonders aufmerksam fliegen, evtl. sogar den Bart nicht ganz auskurbeln. ☞



DER AUTOR

Volker Schwanitz ist der Wetterexperte des DHV, er schreibt regelmäßig Meteo-Artikel für das DHV-Magazin, erstellt den täglichen DHV-Wetterbericht und verfasst die Flugwetteranalysen in den DHV-Unfallberichten.



Auftakt in die Drachen-Wettbewerbssaison 2025

Deutsche Meisterschaft der Flexiblen Drachen beim Aeros Winter Race

TEXT UND FOTOS: MARCO GRÖBNER



Primoz Gricar holt sich den Gesamtsieg und wird Deutscher Meister 2025

Drei spannende Tage, schnelles Ridge-Racing und selektive Schlüsselstellen – das Aeros Winter Race am Kovk im Vipavatal Slowenien, bot einen spektakulären Auftakt in die neue Wettbewerbssaison. Mit 70 Piloten aus 11 Nationen war das Teilnehmerfeld hochkarätig besetzt. Primoz Gricar, der das Gebiet wie seine Westentasche kennt, ließ keinen Zweifel an seiner Dominanz aufkommen, gewann alle drei Durchgänge und sicherte sich sowohl den Gesamtsieg als auch den Titel des Deutschen Meisters 2025.

Rekordanmeldungen und hochkarätiges Teilnehmerfeld

Innerhalb weniger Stunden war das Aeros Winter Race ausgebucht – ein klares Zeichen für die Beliebtheit dieses Wettbewerbs. 70 Piloten aus 11 Nationen reisten an, um sich in Sloweniens legendärem Fluggebiet Kovk zu messen. Besonders für die Piloten der flexiblen Klasse 1 hatte der Wettkampf eine besondere Bedeutung: Er wurde gleichzeitig als Deutsche Meisterschaft gewertet.

Task 1: Ein selektiver Auftakt

Der erste Tag versprach laut Vorhersage die besten Bedingungen des Wettbewerbs. Die Tasksetter setzten eine anspruchsvolle 105-km-Aufgabe an. Bis zur ersten Wende bei Lijak blieb das Feld eng zusammen, doch dann folgte die erste Schlüsselstelle im Flach-

land. Hier trennten sich die Wege: Einige Piloten fanden eine gute Spur, während andere entweder wertvolle Zeit verloren oder direkt am Boden standen.

Die zweite Schlüsselstelle war die vorletzte Wende – nicht weit vom Landeplatz, aber ebenfalls tief im Flachen gelegen. Marco Gröbner lag in Führung, doch es fehlten ihm 100 Höhenmeter, um sicher ins Ziel zu gleiten. Erst nach 20 Minuten mühsamen Aufsoarens am Hang konnte er weiter, doch Primoz, der eine spätere Startzeit gewählt hatte, segelte an allen vorbei und gewann mit zwei Minuten Vorsprung. In der flexiblen Klasse 1 schafften es nur die beiden ins Ziel. Auch in der Starrflügel-Klasse zeigte sich die Härte der Bedingungen: Nur vier Piloten erreichten das Ziel, darunter Norbert Kirchner, der sich auf Rang 2 platzierte.

Task 2: Ritsch-Ratsch-Rennen entlang der Kante

Am zweiten Tag war starker Westwind und niedrige Basishöhe vorhergesagt – die Organisatoren entschieden sich daher für eine kompakte 55-km-Aufgabe entlang der Ridge. Hier waren die schnellen und schwereren Piloten klar im Vorteil – wer bremste oder zu viele Kreise drehte, verlor sofort an Boden.

Besondere Spannung bot der Zieleinflug: Primoz Gricar erreichte den Zielzylinder mit gerade einmal 10 Metern – ein denkbar knapper Anflug. Er holte sich den zweiten Tagessieg vor Joost Eertmann



Internationale Wertung



Deutsche Meisterschaft

aus den Niederlanden. Bei den Starren war Markus Baisch der beste Deutsche des Tages.

Task 3: Taktische Fehler und ein dramatisches Finale

Am dritten Tag zog eine Wetterfront heran, sodass die Tasksetter die Aufgabe kurzfristig anpassten und die Wendekreise vergrößerten – eine Änderung, die vielen Piloten zum Verhängnis wurde.

Ergebnisse

Internationale Wertung:

1. Primoz Gricar (GER)
2. Matjaz Klemencic (SLO)
3. Peter Neuenschwander (SUI)

Deutsche Meisterschaft:

1. Primoz Gricar (GER)
2. Marco Gröbner (GER)
3. Oliver Salewski (GER)
7. Corinna Schwiegershausen

Starrflügel-Wertung:

1. Christopher Friedl (AUT)
2. Claudio Deflorian (ITA)
3. Daniel Zahradka (CZE)
4. Norbert Kirchner (GER)

Das deutsche Team besprach die neue Route nicht noch einmal, was sich als fataler Fehler herausstellte. Marco Gröbner und Gerd Donhöber führten das Feld an und jagten mit 80 km/h im laminaren Wind die Kante entlang. Wende 1, Wende 2 – bis zum großen Schreckmoment: Mitten bei der Talquerung zeigte das GPS plötzlich 50 Grad in die falsche Richtung! Gerd und Marco hatten die Wende bzw. die neue Routenführung schlicht vergessen. Joost Eertmann aus Holland folgte ihnen im Vertrauen auf ihren „Plan“, ebenso wie Franz Hermann aus der Schweiz – der gesamte Führungspulk versenkte sich an dieser Stelle.

Marco und Gerd verschenkten damit ihre gute Position im Gesamtklassement. Der Tag zeigte einmal mehr, wie gnadenlos taktische Fehler bestraft werden.

Primoz hatte die bessere Strategie, kam wenige Sekunden vor dem Tschechen Petr Polach ins Ziel und sicherte sich Tagessieg Nummer drei. Damit war er unangefochtener Gewinner des Aeros Winter Race 2025. Der slowenische Lokalmatador Matjaz Klemencic feierte ein beeindruckendes Comeback und sicherte sich Platz 2 vor dem Schweizer Peter Neuenschwander. In der deutschen Meisterschaft landete Marco Gröbner auf Rang zwei vor Oliver Salewski. Deutsche Meisterin wurde Corinna Schwiegershausen.

Bei den Starrflüglern verpasste das deutsche Team das internationale Podium knapp – bester Deutscher wurde Norbert Kirchner auf Rang 4.

Das Aeros Winter Race 2025 bewies einmal mehr, warum es zu den beliebtesten Events der Szene gehört: Spannende Wettkämpfe, herausfordernde Bedingungen und ein würdiger Sieger zum Saisonauftakt. ▾

ANZEIGE



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



Crex 3 14.5.m2, einziger Hängegleiter der DHV-Klasse 1 mit Doppelsegel, 23kg, Teleskopsystem 5.5/3.3m V-max. 80 km/h, Zuladung max. 98 kg





5 Jahre Black Forest X Trophy

oder wie sich aus einer spontanen Laune ein Hike&Fly Event im Schwarzwald etablierte

TEXT & FOTOS: CHRISTOPH HERTERICH

Kennst du den „Rollibock“ in Fiesch? Nein? Wir auch nicht, bis wir uns im Herbst 2019 mit Freunden im Wallis trafen und als Teilnehmer eingeschrieben haben. Das Konzept fanden wir großartig. Drei unterschiedliche Hike&Fly Routen auf die Hausberge von Fiesch, freie Auswahl wie viele Touren bzw. Höhenmeter man im Zeitfenster absolvieren möchte. Der Gewinner des „Rollibock“ wurde die Person, die mit ihrer Zeit am nächsten an der Durchschnittszeit aller Teilnehmer lag. Das machte den „Rollibock“ zu einem sportlichen Event, jedoch nicht zu einem verbissenen Wettkampf. Auch wenn Chrigel Maurer mit am Start war, hatte dieser zugleich überhaupt keine Chance, den „Rollibock“ zu gewinnen.

Der erste „Coronawinter“ war vorüber, als bei uns die Idee aufkam, ob man so ein Rollibock-Konzept nicht auch an unserem

Hausberg, dem Kandel, austragen könnte. Die Voraussetzungen dafür schienen günstig. Wir identifizierten schöne Aufstiegsrouten zu unseren Startplätzen und mit dem DGFC-Südschwarzwald standen helfende Hände und potentielle Teilnehmer parat. Mit dem OK des Vereins machten wir uns an die Planung. Es war klar, dass die Veranstaltung vor allem Freunden des Hike&Fly und der Verbindung der regionalen Vereine untereinander dienen sollte und nicht der Gewinnmaximierung. Die Homepage blackforextrophy.de wurde ins Leben gerufen und Sponsoren für eine Siegerehrung mit schönen Sachpreisen gefunden. Spannender waren andere Punkte z.B., wie die Teilnehmer die richtigen Routen auf den Berg finden sollten. Die erste Frage lösten wir über das Aufzeichnen von GPS-Tracks, die wir bei Komoot hinterlegten und die somit für die Teilnehmer leicht und kostenfrei zur Navigation nutzbar waren. Schnell po-



tenzierten sich Ideen, was in unserem Fall dazu führte, dass die Tracks auch für das Erstellen von Hike&Fly Infotafeln dienten. Auf diesen bildeten wir Informationen zum Fluggebiet, eine Karte mit den Routen und eine Beschreibung dieser ab. Die Tafeln sollten an den Start- und Landeplätzen positioniert werden und auch jenseits unserer Veranstaltung Gastpiloten eine Orientierung bieten und das Hike&Fly im Schwarzwald fördern. Am 11. Oktober 2020 war es soweit und die erste *Black Forest X Trophy* startete mit 60 Teilnehmern am Kandel. „Das war schon sehr cool“, erinnert sich Franz, einer der drei Organisatoren. „Wir hatten Eventshirts, als Hygienekonzept be-



kam jeder ein Buff vom Montafon, ein Foodtruck brachte Burger&Pommes und ein Haufen entspannter Teilnehmer wollte auch einfach nur einen schönen Tag Hike&Fly erleben. Das lösten wir mit den Routen auch ein. Zwar gab es oben noch einen kurzen Schneeschauer, aber dann riss zum Glück die Wolkendecke auf und die Teilnehmer konnten zum Landeplatz fliegen. Das war großartig und wir als Veranstalter waren glücklich, dass unser Debüt so gut geklappt hat.“ Daher wurde die XTrophy auch in den folgenden Jahren weiterhin ausgerichtet. „Wir dachten, dass es eine schöne Sache wäre, das Event zukünftig in Kooperation mit den umliegenden Vereinen an deren Hausberg auszurichten und auch die Idee mit den Hike&Fly Infotafeln beizubehalten.“

Das X Trophy Team bringt somit den Organisationsprozess ein und pflegt den Kontakt zu den Teilnehmern und den Sponsoren. Für die Ausrichtung vor Ort und die Abwicklung der Finanzen braucht es jedoch einen Verein, denn das XTrophy Team besteht im Prinzip aus drei Privatpersonen, die das Event gerne mitorganisieren, aber letztendlich ist der Verein des Fluggebiets der Ausrichter der Veranstaltung. Das hat sich bisher auch bewährt.

Inzwischen war die XTrophy zu Gast bei den Lenticularis am Tafelbühl (2021), den Elztafliegern am Gschasi (2022), beim HCRB am Hochblauen (2023) und bei den Colibris am Schauinsland (2024). Es ist schön zu sehen, dass sich das Event inzwischen etabliert hat und wie viele schöne Hike and Fly Touren es im Schwarzwald gibt. Die meisten Teilnehmer bleiben uns treu und es gibt auch immer wieder Leute,



Links oben: Start am Schauinsland

Rechts oben: Das Orga Team: Jürgen, Franz und Christoph
Links: Hike&Fly Tafel am Tafelbühl.

die für die XTrophy recht weit anreisen, z.B. aus Goslar oder Genf. Zudem gibt es neben den „normalen Kandidaten“ auch wirklich schnelle Läufer. Die schnellste Zeit läuft traditionell Jeremy Paxson und auch er wird die XTrophy somit nie gewinnen. Nachdem wir inzwischen alle naheliegenden Vereine besucht haben, freuen wir uns, dass am 27.09.2025 die Borkis aus Sasbachwalden die nächste XTrophy mit uns an der

Hornisgrinde ausrichten werden. Die Vögel wären für die Zukunft natürlich auch ein toller Austragungsort, aber hier fehlen uns bisher die Kontakte.

An dieser Stelle wollen wir uns zudem ganz herzlich bei allen Sponsoren bedanken, die uns über die ganzen Jahre immer mit sehr schönen Sachpreisen unterstützt haben!

Infos: www.blackforestxtrophy.de



Link zur XTrophy Homepage
www.blackforestxtrophy.de



DER AUTOR

Steigt gerne auf Berge und fliegt lieber runter, als zu laufen.

ANZEIGE

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



KONTEST
 GLEITSCHIRMSERVICE



zu jedem Check gibt es ein Gratis T-Shirt!

Transalp

Ein Crossover aus Bildband und Lehrbuch zeigt die Faszination und wichtige Entscheidungsmuster des alpinen Streckenfliegens

TEXT: LUCIAN HAAS

Dieses Buch kommt gewichtig daher – in mehrfacher Hinsicht. 191 dicke Seiten im Hardcover-Einband liegen mit 1,2 Kilogramm per se schon schwer in der Hand.

Dann die Autoren – Kari Eisenhut und Andreas Busslinger. Der erste einer der erfahrensten Gleitschirmpiloten: unter anderem Europameister, Schweizermeister, Gesamtweltcupsieger, langjähriger Leiter des Advance-Entwicklungsteams, Gründer der Flugschule Chill Out Paragliding. Der zweite einer der renommiertesten Gleitschirmfotografen, dessen Werke international in Paragliding Magazinen erscheinen.

Gemeinsam haben sie über Jahre hinweg Streckenflugcamps organisiert bzw. begleitet. Das Ziel: In mehreren Etappen den Alpenbogen entlang zu fliegen und dabei die Grundlagen für erfolgreiches XC-Fliegen in Form von Themen wie u.a. Wettereinschätzung, Streckenplanung, Selbstwahrnehmung und Flugtaktik zu vermitteln. All das fotografisch professionell dokumentiert. Viele der dabei gemachten Erfahrungen und Bilder sind in dieses Buch „Transalp“ eingeflossen.

Das Ergebnis ist ein interessantes Crossover. Zum einen ein Bildband mit wirklich imposanten Gebirgslandschaftsaufnahmen, in denen irgendwo meistens auch noch ein Gleitschirm zu sehen ist. Andreas Busslinger hat ein Auge für außergewöhnliche Perspektiven. So will man die Berge im Flug auch sehen und erleben dürfen! Die Bilder sind Leckerbissen, um den eigenen Hunger aufs alpine Streckenfliegen zu wecken.

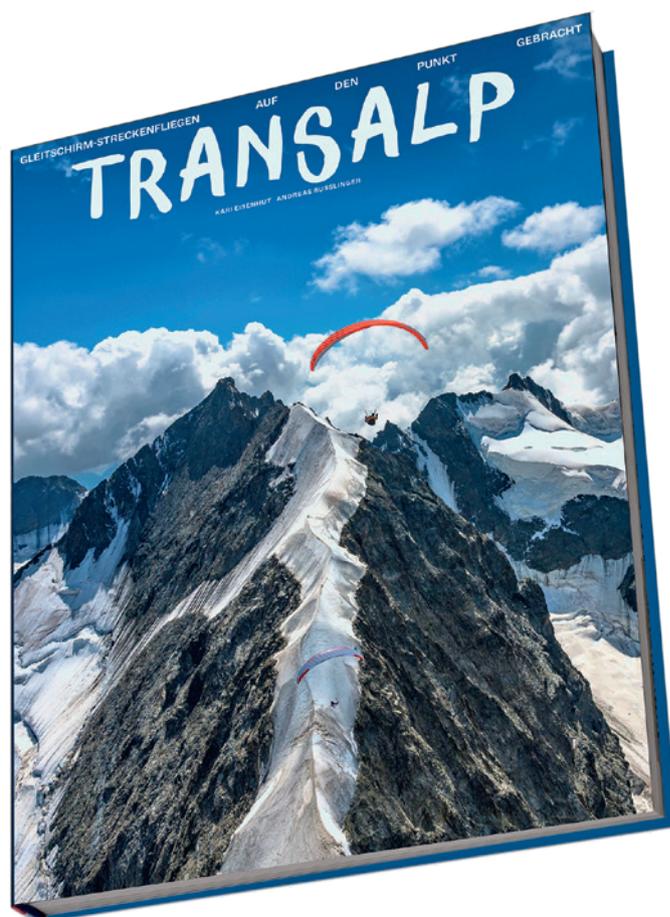
Zum anderen ist Transalp eine Art Lehrbuch. Der Untertitel lautet: „Gleitschirm-Streckenfliegen auf den Punkt gebracht.“ Im Text und einigen Grafiken hat Kari Eisenhut die Quintessenz dessen zusammengetragen (bzw. „auf das Wichtigste reduziert“, wie er schreibt), was man braucht, um das Abenteuer Streckenfliegen sicher zu bestehen und darin wachsen zu können.

Eins ist dieses Buch sicher nicht: ein schon für XC-Einsteiger geeignetes Basis-Lehrbuch wie z.B. das „Streckenflugbuch“ von Burkhard Martens. Denn Kari Eisenhut setzt in „Transalp“ viele Kenntnisse über die Grundlagen der alpinen Meteorologie, den Umgang mit der Technik, Lufträumen, Software zur Flugplanung etc. einfach voraus.

Er konzentriert sich vielmehr auf die schon etwas fortgeschrittenen Piloten. Ihnen will er mit dem Buch vor allem Denkanstöße geben, wie sie in der Luft als der größten Wildnis besser bestehen können. Sein Rezept: In einfachen Kategorien denken, möglichst lange an einem Tag in der Luft bleiben, dann kommt man auch weit.

Einer der wichtigsten Sätze des Buches steht auf Seite 88: „Sobald ich keinen Boden mehr unter den Füßen habe, sinkt meine Denkfähigkeit um mindestens 50%“. Aus dieser Erfahrung heraus setzt Kari auf das Prinzip „Keep it simple“.

Beim Blick ins Wetter zur Streckenflugvorbereitung zum Beispiel empfiehlt er das „Be-La-Wi-Ra-ster“. Das Kürzel steht für den Fokus auf Bewölkung, Labilität und Wind. Wer die Entwicklung und





Autoren:

Kari Eisenhut, Andreas Busslinger

192 Seiten, über 70 großformatige
Bilder, Hardcover, 21x28 cm

Preis: 69 Euro, im DHV-Shop erhältlich

ISBN: 978-3-033-11054-0

Einflüsse dieser drei Faktoren im Blick hat, kann seine Tagesziele daran ausrichten, wird sicherer fliegen und weniger Enttäuschungen erleben.

Genauso bedeutsam ist die Anwendung eines simplen Ampelsystems mit den Stufen rot, gelb und grün. Egal ob beim Wetter oder dem eigenen Gemütszustand – eine Einteilung in diese drei Stufen hilft dabei zu erkennen, auf welchem Level des Risikos oder der eigenen Anspannung und Anstrengung man gerade unterwegs ist. Rot heißt Stop, der Pilot sollte jetzt besser am Boden sein. Gelb bedeutet Achtung, hier ist es anspruchsvoll und energieraubend. Grün steht für Enjoy. Diesen Zustand gilt es anzustreben, denn er ermöglicht lange Flüge.

Weitere Themen im Buch sind unter anderem das Mindset (z.B. der Umgang mit der inneren Stimme als ständiger Begleiter), die Effizienz (u.a. wann wieviel Beschleunigen?), Tipps bei der Wahl der Flugausrüstung oder das Verständnis der Windsysteme und verschiedener Charaktere von Lee.

Die Erklärungen zu all dem sind „auf das Wichtigste reduziert“ (s.o.). Der Textteil des Buches lässt sich, trotz der Themenbreite, in ein bis zwei Stunden durcharbeiten. Vieles davon ist also tatsächlich vor allem ein Anstoß zum Weiterdenken. Dieser Ansatz wird am ehesten bei jenen fruchten, die schon erste Erfahrungen mit dem Streckenfliegen gesammelt haben. Für sie liefert „Transalp“ das Gerüst, wie sie mit etwas Systematik bei den Entscheidungen mehr positive Erlebnisse sammeln und so Fortschritte machen können.

Sympathisch ist dabei, dass es nirgendwo im Buch die Jagd auf Kilometer oder Punkte als Ziel definiert wird. Kari Eisenhut gibt eine andere Definition fürs Streckenfliegen. Es geht darum, „so lange in der Luft bleiben, wie es die Bedingungen zulassen.“ Wie man bei diesem Abenteuer bestehen kann, dafür liefert dieses Buch so einige Anregungen. ▽

SCHAUFENSTER

INFORMATIONEN DER ANBIETER



Advance

5 Panel Cap

Die coole neue ADVANCE 5 Panel Cap in zwei Farben überzeugt durch ihr stylisches Design und ihre Vielseitigkeit. Ob beim Hike & Fly oder an der Fliegerbar - am besten hast du sie immer dabei. Ab sofort bei deinem ADVANCE Händler erhältlich. Farben: Mint green/Azur blue, Größe: One Size mit Clip zum Verstellen
Infos: www.advance.swiss



Kontest

Übernahme von urinalkondom

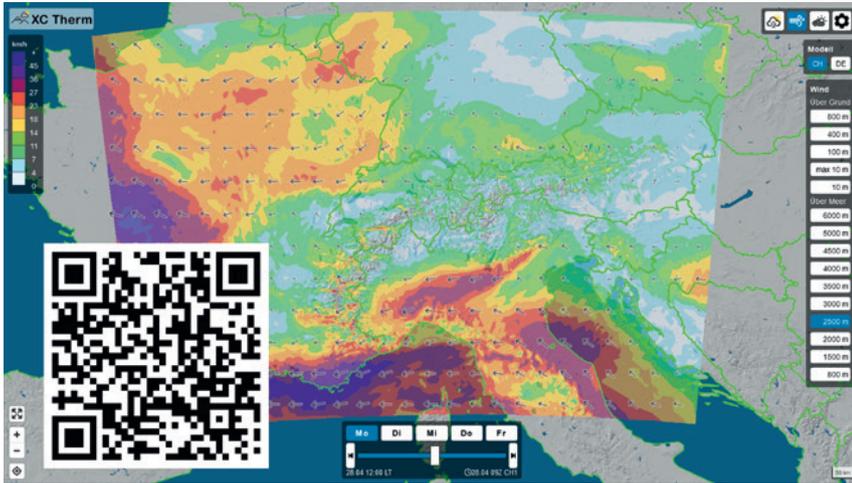
Kontest Gleitschirmservice (www.kontest.eu) hat nun nach über 18 Jahren den Shop urinalkondom.de von Christel Schadt aus dem Allgäu übernommen und ihn in den Kontest Online Shop integriert. Neben Urinalkondomen und Zubehör gibt es noch Taschentoiiletten und Trinksysteme sowie Systeme, die auch für Frauen geeignet sind.
Infos: www.kontest-shop.de



NEO

Rucksack: HIKE

NEO hat mit dem HIKE einen weiteren Funktionsrucksack auf den Markt gebracht, der speziell fürs Wandern oder Trekken gedacht ist. Erhältlich in 3 Größen: 20, 30 und 45 Liter. Zu 100 % in Frankreich hergestellt, vereint er Hightech-Materialien mit einem durchdachten Design für maximale Performance. Mit einem Startgewicht von nur 895 g (20 Liter) und lebenslanger Garantie bietet der NEO HIKE ein hervorragendes Verhältnis von Leichtigkeit und Langlebigkeit auf dem Markt.
Infos: <https://neotelier.fr>



XC Therm

XC Therm

1 km Windprognosen für die Alpen

XC Therm bietet neu hochauflösende Prognosen auf Basis der ICON-CH1 und ICON-CH2 Modelle an. Damit können komplexe Prozesse wie Föhn, Talwinde, Cumuluswolken und Gewitter genauer vorhergesagt werden. Mit einer Auflösung von 1 km (Tag 1-2) und 2 km (Tag 3-5) und mit Windvorhersagen in 14 verschiedenen Höhen wird es möglich sein, das Wetter in den Alpen detaillierter als je zuvor abzuschätzen. Dank dieser Kombination bietet XC Therm nun sehr genaueste Wind- und Wettervorhersagen für die Alpen an.

Infos: <https://xctherm.com/de/fragen#faq-windweather>

ANZEIGEN



Feelink
Isidora Romanj
T-shirts and more
for original pilots

groundhendl

SCAN ME

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




BAUAIR

- Gleitschirmcheck
- Reparaturen
- Näharbeiten
- Retter packen

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

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

IMPRESSUM

Herausgeber:

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

DHV homepage: www.dhv.de

E-Mail DHV: info@dhvmail.de

Kontakt:

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

Geschäftsführung: Björn Klaassen 08022/9675-0
geschaeftsfuehrung@dhvmail.de

Redaktion:

Benedikt Liebermeister (verantwortlich) 08022/9675-0

Nina Klemisch (Redaktionsassistentin) 08022/9675-63

E-Mail: pr@dhvmail.de

Gestaltung: Renate Miller, 08022-857730

E-Mail: renate@miller-grafik.de

Schlusskorrektur: Stefan Gutmann

Mitgliederservice/Versicherung: 08022/9675-0

E-Mail: info@dhvmail.de

Ausbildung: 08022/9675-30,

E-Mail: ausbildung@dhvmail.de

Sport/Wettbewerb: 08022/9675-0

E-Mail: sport@dhvmail.de

Jugend: www.dhv-jugend.de

Flugbetrieb/Gelände: 08022/9675-10

E-Mail: flugbetrieb@dhvmail.de

DHV-Shop: 08022/9675-0

E-Mail: shop@dhvmail.de

Musterprüfstelle: 08022/9675-40

E-Mail: musterpruefstelle@dhvmail.de

Öffentlichkeitsarbeit: 08022/9675-0

E-Mail: pr@dhvmail.de

Sicherheit: 08022/9675-32

E-Mail: sicherheit@dhvmail.de

Anzeigen: Gerhard Peter

Mobil: 0173-2866494

E-Mail: anzeigen@dhvmail.de

Bedingungen und Anzeigenpreise:

Bei der DHV-Geschäftsstelle erhältlich oder unter
www.dhv.de/mitgliedschaft/dhvmagazin

Redaktionsschluss für die nächsten Ausgaben:

Ausgabe 255 | September | Termin 2. Juli 2025

Ausgabe 256 | Dezember | Termin 18. August 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 und Druck:

Mayr Miesbach GmbH, Am Windfeld 15, 83714 Miesbach

Auflage: 36.600

Cover: Eki Maute

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

- > Einkommensschutz
- > Berufsunfähigkeitsversicherung

HDI

Exklusiv
für DHV-
Mitglieder

Für einen
sicheren Halt.

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

HDI Vertriebs AG
Thomas Ingerl,
Can Tanju

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



DHV-VERSICHERUNGSPROGRAMM

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

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

Versicherungsbedingungen findest du auf www.dhv.de oder auf Anfrage beim DHV-Mitgliederservice unter info@dhvmail.de oder 08022 9675-0.



Versicherungsangebote



Versicherungen für
DHV-Mitglieder

Deckungs-
gebiet

Gesetzlich verpflichtende Halter-Haftpflichtversicherung für DHV-Mitglieder

Halter-Haftpflicht **PREMIUM**

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



Halter-Haftpflicht **PREMIUM**

Deckungssumme 3 Mio. € für Personen- und Sachschäden inkl. 20.000 € Bergungskosten-
versicherung (personenbezogen), Kosten für Schirm-/Hängegleiterbergung bis 500 €
je Bergung, mitversicherte Vermögensschäden bis zu 50.000 €



74,50 € / Jahr ohne SB



Halter-Haftpflicht **PLUS**

Deckungssumme 2 Mio. € für Personen- und Sachschäden inkl. 10.000 € Bergungs-
kostenversicherung (personenbezogen), mitversicherte Vermögensschäden bis zu 15.000 €



48,10 € / Jahr mit SB 250 €
54,40 € / Jahr ohne SB



Halter-Haftpflicht **PLUS**

Deckungssumme 2 Mio. € für Personen- und Sachschäden inkl. 10.000 € Bergungs-
kostenversicherung (personenbezogen), mitversicherte Vermögensschäden bis zu 15.000 €



51,30 € / Jahr mit SB 250 €
60,70 € / Jahr ohne SB



Halter-Haftpflicht **BASIC**

Deckungssumme 1,6 Mio. € für Personen- und Sachschäden
inkl. 2.500 € Bergungskostenversicherung (personenbezogen)



33,70 € / Jahr mit SB 250 €
39,40 € / Jahr ohne SB



Halter-Haftpflicht **BASIC**

Deckungssumme 1,6 Mio. € für Personen- und Sachschäden
inkl. 2.500 € Bergungskostenversicherung (personenbezogen)



36,60 € / Jahr mit SB 250 €
45,20 € / Jahr ohne SB



In deiner DHV-Mitgliedschaft enthalten

Gelände-Haftpflicht

Deckungssumme 1 Mio. €



inklusive



Schleppwinden-Haftpflicht | Für Halter und Bediener der Startwinden

inkl. der Seilrückholfahrzeuge, ohne Deckung von Personenschäden im geschleppten
Luftfahrzeug Deckungssumme 1 Mio. €



inklusive



Schirmpacker-Haftpflicht | Voraussetzung Fachkunde

Deckungssumme 1 Mio. €



inklusive



Startleiter-Haftpflicht

Deckungssumme 1 Mio. €



inklusive



Startleiter-Boden-Unfall-VS | vom Verein beauftragt

Deckungssumme 2.500 € bei Tod, 5.000 € bei Invalidität



inklusive



Optionale Versicherungen für DHV Mitglieder

Zusatzdeckung Schleppwinden-Haftpflicht

inkl. Personenschäden im geschleppten Luftfahrzeug



34,00 €/Jahr | Deckung 500.000 €
42,00 €/Jahr | Deckung 1 Mio. €



Progressive Unfallversicherung

7.500 € bei Tod / 25.000 € bei Invalidität / 125.000 € bei Vollinvalidität
7.500 € bei Tod / 50.000 € bei Invalidität / 250.000 € bei Vollinvalidität



167,20 € / Jahr
307,00 € / Jahr



= Deutschland



= Europa



= weltweit



Legende: SB = Selbstbeteiligung

DHV-Mitgliedsantrag



Versicherungen für DHV-Mitglieder





„Ich habe bereits vor 16 Jahren damit begonnen, 2-Leiner zu testen. Diese ersten Prototypen mit hoher Streckung waren sehr anspruchsvoll zu fliegen. Jetzt haben wir das gleiche Leistungslevel, aber mit einer extremen Verbesserung der Sicherheit und deutlich leichterem Umgang. Dieses pure Flugvergnügen ist ein absoluter Traum!



Der Delta 5 bietet das Beste aus beiden Welten:

die solide Kompaktheit eines Designs mit geringer Streckung und die direkte Kontrolle des Anstellwinkels, wie sie nur mit einem 2-Leiner möglich ist“.

Russel Ogden, R&D, Test Pilot

DELTA

PERFORMANCE

Wir haben den Delta 5 für Intermediate Piloten und Piloten mit fortgeschrittenen Kenntnissen entwickelt.

Dieser Schirm ist das ideale Sprungbrett in die 2-Leiner Technologie.

Er ist für diejenigen geeignet, die von einem hohen B-klassifizierten Schirm kommen, und für Piloten mit mehr Erfahrung, die sich einen 2-Leiner mit Kontrolle und Leistung, mit geringer Streckung und sehr einfacher Handhabung wünschen.