

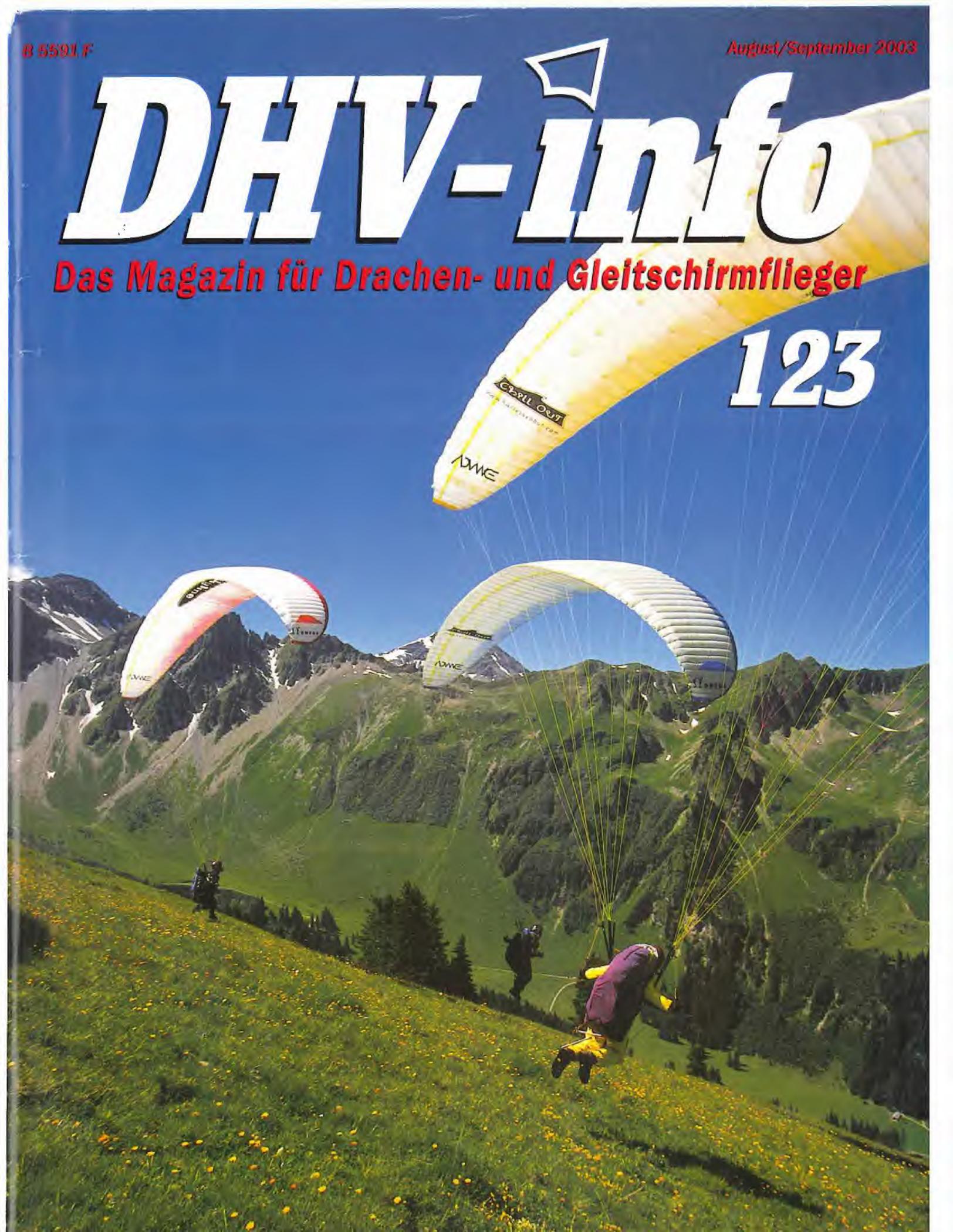
B 5591 F

August/September 2003

# DHV-info

Das Magazin für Drachen- und Gleitschirmflieger

123





# Performance Center

Mit professionellem Training zu mehr Flugspaß und mehr Sicherheit - das ist die Philosophie des Performance Trainings. Das Performance-Training Teil 1 umfaßt ein Start/Lande-Training am Übungshang mit Video-Analyse, Teil 2 ist das Rettungsgeräte-Training in der Turnhalle, Teil 3 trainiert das aktive Fliegen, die wichtigste Grundlage für den absoluten Fliegenuss. Eingangsvoraussetzung ist der Luftfahrerschein oder Sonderpilotenschein. Hier ein Überblick über die DHV-erkannten Performance Center.

## Papillon Drachen- und Gleitschirmflugschule

Wasserkuppe • Rhön

St Laurentius Straße 7  
36163 Poppenhausen

Tel.: 06654/7548

Fax.: 06654/8296

wm.gleitschirm-flugschule.de

FSPapillon@gleitschirm-flugschule.de



## Harzer Gleitschirmschule

Amsbergstraße 10  
38667 Bad Harzburg

Tel.: 05322/1415

Fax: 05322/2001

www.harzergss.de

info@harzergss.de



## Flugschule Siegen

Claus Vischer  
Eisenhutstraße 48

57080 Siegen

Tel.: 0271/382332

Fax: 0271/381506

claus@flugsport.de

www.flugsport.de

[kigschule.Siegen](http://kigschule.Siegen)

## Luftikus Luftsportgeräte GmbH

Eugen Königer  
Hartwaldstraße 65b

70378 Stuttgart

Tel 0711/537928

Fax 0711/537928

info@luftikus-flugschule.de

www.luftikus-flugschule.de

## GlideZeit Flugschule Tübingen

Bahnhofstraße 1/1  
72764 Reutlingen

Tel.: 07121/370400

Fax: 07121/370454

www.glidezeit.de

glidezeit@t-online.de

Der Flugtechnikteil des Performance

Trainings findet über Wasser statt



## Flugschule Göppingen

Zeppelinstraße 3

73105 Dürnau

Tel.: 07164/12021

Fax: 07164/12029

www.flugschule-goeppingen.de

office@flugschule-goeppingen.de

[flugschule  
goeppingen](http://flugschule.goeppingen.de)

## Sky Team - die Gleitschirmschule

Karlsruher Straße 66 a  
76287 Rheinstetten

Tel.: 0721/515363

Fax: 0721/515598

www.sky-team.de

info@sky-team.de



## Rpower Gleitschirmschule

Beim Steinernen Kreuz 10  
79798 Netten

Tel.: 07745/308

Fax: 07745/477

www.air-power.de

Gleitschirmschule+airpower@t-online.de

## Flugschule Chiemsee GmbH

Thomas Beyhl

Dreilindenweg 7 **FLUGSCHULE**

83229 Aschau

Tel.: 08052/9494

Fax: 08052/9495

wm.flugschule-chiemsee.de

flugschule.chiemsee@t-online.de

**ruEftiSEE**

## Paragliding Performance Center Chiemsee

Süddeutsche Gleitschirmschule  
Martin Ogger & Richard Gallon

Hauptstraße 53

83246 Unterwössen

Tel.: 08641/7575

Fax: 08641/61826

www.einfachfliegen.de

info@ppc-chiemsee.de



## Flugzentrum Ruhpolding

Holzner GmbH

Gstatter Au 5

83324 Ruhpolding

Tel.: 08663/668

Fax: 08663/776

www.Flugzentrum+Ruhpolding.de

office@flugzentrum+ruhpolding



## Adventure Sports Gleitschirm-Schule

Talstation

83661 Lenggries

Tel.: 08042/9486

Fax: 08042/4831

www.adyenture-sports.de

info@adyenture-sports.de

**edven ture**

## Paragliding Tegernsee

Tegernseer Straße 88  
83700 Reitrain

Tel.: 08022/2556

Fax: 08022/2584

vAmpara.pbm.de

Para-Tegernsee@t-online.de



## HABIS Flugsport

Marienplatz 20

87509 Immenstadt

Tel.: 08323/8590

Fax: 08323/51390

www.klewenalp.de

mail@klewenalp.de

Der Flugtechnikteil des Performance

Trainings findet über Wasser statt



## Flugschule Martin Mergenthaler

Waltenerstraße 20

87527 Sonthofen

Tel.: 08321/9970

Fax: 08321/22970

www.flugschule-mergenthaler.de

flugmergen@aol.com

Gleitschirmschule  
MartinMergenthaler

## OASE Flugschule Peter Geg

Auwald 1

87538 Obermais elstein

Tel.: 08326/38036

Fax: 08326/38037

www.oase-paragliding.com

oase\_peter.geg@t-online.de

## 1. DAeC Gleitschirm-Schule

Heinz Fischer GmbH

Brunnenstraße 35

87669 Rieden am

Forgensee

Tel.: 08362/37038

Fax: 08362/38873

www.erste-daec-gleitschirm-schule.de

info@erste-daec-gleitschirm-schule.de



## Flugzentrum Bayernwald

Georg Höcherl

Schwarzer Helm 71

93086 Wörth a.d. Donau

Tel.: 09482/959525

Fax: 09482/959527

www.Flugzentrum-bayerwald.de

schorsch.hoecherl@t-online.de

[elt.pentr22](http://elt.pentr22)

## Flugschule Achensee

Eki Maute

Buchau 20

A-6212 Maurach

Tel.: 0043/5243/20134

Fax: 0043/5243/20135

office@skyconnection.at

www.skyconnection.at

Der Flugtechnikteil des Performance

Trainings findet über Wasser statt



## Sky Club Austria Walter Schrempf

Maosheim 113

A-8962 Gröbming

Tel.: 0043/3685/22333

Fax: 0043/3685/23610

www.skyclub-austria.com

office@skyclub-austria.com

Der Flugtechnikteil des Performance

Trainings findet über Wasser statt



## Flugschule Aufwind

Franz Hehr(

Dachstein 52

A-8972 Ramsau

Tel.: 0043/3687/81880 o. 82568

Fax: 0043/3687/818804

www.aufwind.at

office@aufwind.at

Der Flugtechnikteil des Performance

Trainings findet über Wasser statt



## Euro-Flugschule Engelberg

Wasserfallstraße 135

CH-6390 Engelberg

Tel.: 0041/41/6370707

Fax: 0041/41/6373407

www.euroflugschule.ch

info@euroflugschule.ch

Der Flugtechnikteil des Performance Trainings findet über Wasser statt

www.euroflugschule.ch



## Papillon

Harald Huber

Rue Aglise

F-68470 Fellingier

hari@papillon-web.de

wympapillon-web.de

Te.: 0033/38982-7187

Fax: 0033/38982-7187



# INHALT

# 123

AUGUST/SEPTEMBER 2003

- 4** **WICHTIG - NEU - KURZ** Neuigkeiten und Wissenswertes
- 8** **NEU AUF DEM MARKT**  
Neuigkeiten von den Anbietern
- 12** **REGIONALVERSAMMLUNGEN** Einladung an alle Mitglieder
- 16** **DIE SCHÖNSTEN FLUGGEBIETE IN SAVOIE**  
Für jeden Geschmack etwas dabei
- 22** **GLEITSCHIRMFLEIEN ALS TOURISTENATTRAKTION**  
Drei neue Flugberge im Schwarzwald
- 28** **FLIEGEN AN DER AHR** Sonne, Wein und Landschaft tanken
- 3e.** **BLITZKURS FÜR GLEITSCHIMFLIEGER** Innerhalb einer Woche zum Drachenflieger
- 34** **MILLAU-CLASSIC 2003** Generalprobe für die Drachenflug-EM in Südfrankreich
- 3'** **LANGE WEG ZURÜCK** Tipps für den Drachenrücktransport  
**NFGH** Offizielle Nachrichten für Drachen- und Gleitschirmflieger
- 44** **SICHERHEITSJOURNAL**  
Unfallstatistik 2002 Drachen
- 53** **GELÄNDE**  
Neues aus den Fluggebieten
- 56** **TEST** Ergebnisse der neuen Musterprüfungen
- 66** **DHV ONLINE CONTEST** 220 km mit dem Gleitschirm
- 72** **VEREINSNACHRICHTEN**  
Nachrichten der Vereine
- 79** **DHV-JUGEND**  
Paragleiten als Belohnung fürs Ehrenamt
- 83** **SZENE G**  
Neues und Hintergründiges aus der Szene  
**AUF DEM WEG ZUM FLUGLEHRER**  
Assistentenlehrgang 2003 in Tegernsee
- 86** **GERMAN CUP**  
Geduldsspiel am Wallberg
- 88** **WORLD CUP**  
Achim Joos auf Platz zwei
- 98** **WETTBEWERBE** Landesmeisterschaften und Termine



- 
- (-64** **DHV-Shop**
  - 50** **Gebrauchtmarkt**
  - 97** **Impressum**
  - 99** **Versicherungsprogramm**
- 



Foto:  
Andreas Busstinger

## Nothing is impossible - Mit dem Gleitschirm über den Ärmelkanal

**U** Im grauen Dunst am Horizont lässt sich die Steilküste von England nur erahnen. Die weißen Kreidefelsen von Dover sind das Ziel, auf das Mad Mike Küng gleich zufliegen wird. „Ready to go?“ fragt der Pilot, als sich der Helicopter, unter dem Mike mit seinem gepackten Gleitschirm hängt, die Absetzhöhe von 5.300 Metern über der französischen Küste erreicht hat. Höher können die Hubschrauber nicht, die Motoren drohen in der dünnen Luft zu überhitzen. „Yes, ready to go!“ funkt Mike zurück, zieht an den Trennkarabinern und fällt in die Tiefe. Mit seinem Körpergewicht zieht er den Gleitschirm aus dem Packsack und in Bruchteilen von Sekunden ist der Schirm komplett geöffnet über Mike. Bei anfangs minus 15 Grad Celsius gleitet Mike über den 35 Kilometer breiten Ärmelkanal. Als

erster Pilot mit einem Paragleiter ohne Motor will er von Frankreich nach England fliegen. Die Windrichtung ist nicht ganz optimal, Mike muss ein wenig vorhalten. Sein Gleitwinkel verschlechtert sich. Doch nach vierzig Minuten Flugzeit über der schwarzblauen See erreicht Mad Mike das britische Festland und landet glücklich grinsend in einem Cricketfeld. Ein langjähriger Traum ist in Erfüllung gegangen. Und er hat ein Stückchen Geschichte geschrieben...

## Riesenflüge im deutschen Flachland

In der Flugsaison 2003 purzeln die Kilometerrekorde vor allem der Flachlandflieger. Nach dem 321 km Drachenflug am 7.4.03 von Bernd Otterpohl (siehe Info 122) setzte Gerd Langwald am 24.6.03 mit seinem Starrflügler Atos noch eins drauf, 386,42 km ebenfalls von Bahrenborstel aus. Nichtviel kürzer flog Reinhard Pöpl, ebenfalls Atos, von Forst, in der Nähe von Ingolstadt, am 8.7.03, 352 km.

Bei den Gleitschirmfliegern explodieren die Flachlandkilometerleistungen ebenso. Am 21.6.03 flog Andreas Koelz, Gradient Aspen, von der Winde in Höhenpözl aus 219,93 km. Dietmar Then, Advance Sigma 5, überbot am 19.7.03 ebenfalls von Höhenpözl aus die 200km Marke. Alle Flüge findet man auf [www.dh.de](http://www.dh.de) unter Sport/DHV-Online-Contest.

## Rechtsberatung

Für die Rechtsberatung der DHV-Mitglieder steht der Rechtsanwalt Alfred Kreuzberg zur Verfügung. Sprechzeit für DHV-Mitglieder ist montags zwischen 15 bis 19 Uhr. Tel: 02224/6690. Rechtsfragen werden auch im Internet-Forum ([www.dhv.de](http://www.dhv.de)) beantwortet, unter der Rubrik »Frage an den DHV«.



## Tolle Bilder aus Australien

Auf der Seite [www.bluelobster.de](http://www.bluelobster.de) hat Jogi Fessler Bilder aus verschiedenen Fluggebieten Australiens zusammengestellt. Er war mit dem Moped und Anhänger, in dem sich der Gleitschirm befand, unterwegs.

## Kündigungsfrist beachten

Am 31.10.2003 läuft die in der DHV-Satzung festgelegte zweimonatige Kündigungsfrist zum Jahresende 2003 ab. Diese Kündigungsfrist gilt auch für sämtliche Gruppenversicherungsverträge, also auch für die Gerätehaftpflichtversicherung. Wer Mitglied beim DHV bleiben, jedoch seine Versicherung kündigen möchte, kann dies getrennt tun. Umgekehrt erlischt bei einer Kündigung der DHV-Mitgliedschaft automatisch auch die Versicherung zum Jahresende 2003.

Kündigungen sollten per Einschreiben geschickt werden. Erfolgt binnen 2 Wochen nach Kündigung keine Rückbestätigung von Seiten der DHV-Geschäftsstelle, empfiehlt sich eine Rückfrage. Kündigungen, Abmeldungen und Austritte, die verspätet eingehen, werden erst zum Jahresende 2004 wirksam. Dies bedeutet, dass Mitgliedsbeiträge und Versicherungsprämien für das Jahr 2004 in voller Höhe zu bezahlen sind; dabei bleiben auch die vollen Leistungen des DHV aufrechterhalten.

Die Kündigungsfrist zum 31.10. gilt auch für die Abmeldung von Mitgliedern durch die DHV-Mitgliedsvereine.

## Bayern im Luftbild

Einen Super-Service bietet [www.bayern.de](http://www.bayern.de) unter der Rubrik Bayern im Luftbild. Sämtliche Fluggelände in Bayern kann man nicht nur in genauen Landkarten mit Höhenlinien betrachten sondern auch im Luftbild-Zoom. Wer Fluggelände finden will, kann den Ort eingeben und die Gegend auf einer genauen Landkarte mit Höhenlinien betrachten. Wer z.B. Grainbach eingibt, dann Luftbild =  wählt, heranzoomt, sieht den Landplatz Hochries mit zahlreichen Drachen.

## DHV-Jugend plant Wallc&Fly von 10.-12. Oktober

Getreu dem Motto: "So wie früher" - schulert die DHV Jugend von 10.-12. Oktober die Packsäcke und macht sich auf, von Liezen im Ennstal aus die Startplätze per pedes zu erklimmen. Das Angebot zur Teilnahme richtet sich an alle jungen Pilotinnen bis 28. Weitere Infos und die Anmeldung gibt's wie gewohnt auf der DHV-Jugend Webseite [www.dhv-jugend.de](http://www.dhv-jugend.de)

OHK JUFENDFÖRDERUNB

D

0-1 - 1vgar.37 n,c7lon  
07\_>pw...derehnq  
5,7,logh-v C4lonia  
77eniald

08 17um  
0,Ornel 1+  
00,1771ter  
00- rin



Slepun nm werer. C20NH  
urd Lea Ne.menw,ankew.eal  
yasu peu tem zuloire. Ifflen.  
20E113 Hmider\*\* fa 171 ent17m  
Wdt,verjol bel,h,elnktra gel ahMen  
777,7,0,713vds,a71671ullen79...71.1eer

## Windenfürer

Mit Änderung des Luftrechts sind Windenfürer seit dem 1. Mai 2003 keine Luftfahrer mehr. Für sie gelten ab sofort die Windenfürer-Bestimmungen, die als download unter [www.dhv.de](http://www.dhv.de) zu Verfügung stehen,

### Verlängerung der WF-Berechtigung

Verlängerungsanträge für bisherige gültige Windenfürer-Berechtigungen werden wie Anträge auf Neuerteilung behandelt. Der Windenfürer erhält einen neuen „Windenfürer-Ausweis“ mit seinem „alten“ Eintrag von der Geschäftsstelle zugeschickt, der unbefristet bis auf Widerruf gültig ist. Die einmaligen Kosten belaufen sich, wie die bisherigen Verlängerungsgebühren, auf 5,50 Euro.

### Abgelaufene WF-Berechtigung

Windenfürer, deren Berechtigung abgelaufen ist, erhalten auf Antrag einen neuen Windenfürer-Ausweis von der DHV-Geschäftsstelle, wenn sie mindestens 5 Windenschlepps nachweisen können (gemäß Windenfürer-Bestimmungen: Inübunghaltung). Die Windenschlepps können von einer Flugschule für Windenschlepp oder einem Einweisungsberechtigten Windenfürer (EWF) bestätigt werden. Die Erteilungsgebühren für diesen unbefristeten, bis auf Widerruf gültigen Ausweis, betragen einmalig 35 Euro. Diese Gebühren entstehen ebenfalls bei der Erteilung neuer Windenfürer-Ausweise.

## Schleppauskünfte

Auskunft über Fragen und Probleme zum Schlepp erteilt der Schleppfachmann Horst Barthelmes im DHV-Informationsbüro für Schlepp regelmäßig Montag bis Freitag jeweils von 10:00 bis 12:00 Uhr, telefonisch unter 06654/353, per Fax unter 06654/7771, per e-mail: [dhvschleppbuero@t-online.de](mailto:dhvschleppbuero@t-online.de).

## Tandempilot vor Amtsrichter

Ein Doppelsitzerpilot musste sich unlängst vor dem Amtsrichter verantworten. Bei einem Vereinsflugtag im heimischen Schwarzwald kam das Gespann im Landeanflug unvermittelt in starkes Sinken. Bei der Notlandung streifte der Pilot einen Baum. Die zahlende Mitfliegerin zog sich schwere Verletzungen an den Lendenwirbeln zu. Der Staatsanwalt brachte vor, dass der Pilot fahrlässig und gefährlich gehandelt hätte. Zudem hätte er waghalsige Flugmanöver ausgeführt. Ein Vereinskollege belastete den Tandempiloten, während andere Piloten aus dem Verein den Unfall relativierten. Zeugen berichteten, dass an dem Unfalltag schwierige Bedingungen herrschten und der Wind ständig wechselte. Der Amtsrichter konnte schlussendlich bei dem Piloten kein Fehlverhalten feststellen.

### Anmerkung des DHV:

Doppelsitzerflüge müssen besonders gut geplant werden. Bei fraglichen Bedingungen sollte der Flug besser vertagt werden. Das Beispiel zeigt, dass sich nach einem Unfall der Tandempilot schnell vor dem Richter wieder findet. Bei entgeltlichen Tandemflügen liegt die Beweislast beim Piloten, dass er den Flug sorgfältig geplant und durchgeführt hat. Alle Tandempiloten müssen auf dem aktuellen Wissensstand sein, bevor sie Passagiere befördern. Der neue DHV-Lehrplan »Passagierfliegen« fasst alles Wissenswerte zusammen und sei allen Gleitschirmpiloten ans Herz gelegt.

## Neuer Lehrplan Passagierfliegen

Dieser Lehrplan dient als Grundlage für die Ausbildung zur Passagierberechtigung für Gleitschirmfliegen. Aber auch für die vielen Piloten, die eine Tandemberechtigung bereits besitzen, ist er eine Informationsquelle über den aktuellen Stand des Luftrechtes, Haftungs- und Versicherungsfragen, die optimale Ausrüstung und die aktuelle Flugtechnik. Der Lehrplan ist so aufgebaut, dass die einzelnen Abschnitte in sich geschlossen sind und eine möglichst umfassende Information über diese Themen geben. 80 Seiten, 66 farbige Abbildungen. Preis: 19,90 Euro



# DHV-WETTER NETZ

Geländename	Geländehalter	Telefon
07338 Tauschwitz	Osthüringer Drachen- und Gleitschirmfliegerverein Saalfeld e.V.	0170/7287230
32457 Porta Westfalica	Delta-Club Wiehengebirge e. V.	0571/710227
35088 Eisenberg	DFC Ederbergland e. V.	06452/8585
36136 Wasserkuppe	Rhöner Drachen- und Gleitschirmfliegerverein eN.	06654/696
38640 Rammelsberg	Harzer Drachen- und Gleitschirm-Verein Goslar e. V.	0170/6728487
52245 Sophienhinke	Ostwindfreunde e. V., Imi	02274/703649
55585 Duchroth	Pfälzer Gleitschirm-Club e.V.	0171/1514273
57562 Sasserroth	Drachen- und Gleitschirmfreunde Hellertal e. V.	02744/930349
58849 Nordhelle	GSC Nordhelle e31, + Flugsport Lennetal e.V.	02352/21265
64665 Mellbokus	Erster Odenwälder Drachen+Etug-Club e.V.	06251/983612
72258 Stöckerkopf	Drachen- und Gleitschirmverein Baiersbronn eV	07442/121425
72393 Schneithalde	DEC Starzeln	0170/4436907
74343 Teufelsberg	"Die "1. Hohenhaslacher Flieger" eV."	07147/922156
74544 Einkorn	"HG-Club ""Einkorn Schwäbisch Hall"" e31."	0781/4992360
74847 Finkenhof	Delta-Club Mosbach e.V.	06261/670638
76332 Althol	Die Allholdrachen eV.	07083/4567
76597 Teufelsmühle	Drachenflugclub Loffenau e.V.	0160/91802275
76703 Krämer	Gleitschirmclub Kraichtal e.V.	07250/921228
76863 Förleberg/Trifels	Südpfälzer Gleitschirmflieger Club eV.	06346/308560
77109 Kirchberg-Spitzfelsen	Dracken+ und Gleitschirmflieger Oberes Elztal e. V.	07834/4594
78148 Hintereck	Gleitsegelclub Lenticularis e.V.	07723/5801
79102 Schalrinstand	GSC Colibri	07602/1512
79183 Kandel	DFC Südschwarzwald e. V.	07681/22058
79215 Gschasi	Drachen- und Gleitschirmflieger Oberes Elztal e. V.	0171/9004833
79410 Hochblauen	Hängegleiter Club Region Blauen eV.	01632/828088
83122 Hochries	Gleitschirmclub Hachries+Samerberg e.	derzeit nicht aktiv
83436 Predigstuhl	"GSC -Albatros" Bad Reichenhalle. V."	derzeit nicht aktiv
83661 Brauneck	Lenggrieser Gleitschirmflieger	0111/8169210
83700 Wallberg	DGC Tegernseer Tat e.V.	08022/95137
87459 Breiter Berg	Ostallgäuer Drachen- und Gleitschirmflieger Marktberdorf	0171/8120340
93339 Iachenhausen	1. Oberpfälzer Drachenfliegerclub Riedenburg e.1).	09442/3295
93453 Hoher Bogen	1. Gleitschirmverein Bayerwald e. V.	09947/2452
93462 Osser	1. Gleitschirmverein Bayerwald e. V.	0175/8184772
94541 Büchelstein	DGC Bayerwald e. V	09908/891191

## Ölüdeniz Air Games 2003

Von 22. bis 26. Oktober geht's wieder rund am Babadag. Zum vierten Mal organisiert Kadri Tuglu vom Kult-Cafe Cloud Nine den türkischen Megaevent. Ölüdeniz am schönsten Sandstrand der Türkei bietet Ende Oktober den idealen Saisonausklang. Fliegen, Baden oder einfach nur Faulenzen und die Seele baumeln lassen, bevor einen die Realität zurückholt. „Fun in the Sun“ ist das Motto der Games. Tagsüber am Strand und nachts in den Bars und Restaurants ist für jede Menge Action und Spaß gesorgt.  
 Infos: Tel: ++90/533/437/3102,  
 e-mail: info@babadag.com,www.babadag.com



## 30ster Coupe Icare - St. Hilaire du Touvet

Vom 18. bis 21. September ist St. Hilaire du Touvet wieder der Nabel der Gleitschirmwelt. Das traditionelle Fluggebiet ca. 25 km nördlich von Grenoble feiert zum 30sten Mal den legendären Coupe Icare, Das hochkarätige Filmfest, die Herstellermesse, die atemberaubenden Flugvorführungen oder einfach die super Stimmung, die diesen Event begleitet, sind eine Reise wert. Nicht zuletzt ist das Fluggebiet in jeder Hinsicht gigantisch und lädt zum Sightseeing-Flug ein.  
 Infos: Tel: 0033/(0)476/083399, Fax: 0033/(0)476/972056,  
 e-mail: info@coupe-icare.org



## Änderungen der Lufttüchtigkeitsforderungen für HG und GS

In den NFL (Nachrichten für Luftfahrer) Nr. II 35/03 wurden am 3.4.03 die gesetzlichen Lufttüchtigkeitsforderungen für Hängegleiter und Gleitsegel in ihrer neu überarbeiteten Fassung veröffentlicht. Die Änderungen, die sich hierbei ergeben haben, können detailliert bei [www.dhv.de](http://www.dhv.de) unter Sicherheitsjournal nachgelesen werden. Hier einige Beispiele:

- Für Hängegleiter wurde die zulässige Höchstgeschwindigkeit von 80 km/h auf 90 km/h erhöht,
- Für den Schleppbetrieb gilt nun unter anderem: Abstands- und Gabelseil sind so auszuführen, dass die Sollbruchstelle nicht zum Piloten zurückschnellen kann. Eine Schleppwinde muss nun 800 N messbare Zugkraft erbringen und eine gelbe Rundumleuchte aufweisen,

Für Gleitsegel wurden die Testforderungen für die Steilspirale verschärft. Früher versuchte der Testpilot durch seine Haltung des Körpers senkrecht zur Sitzbrettebene den Einfluss des Piloten so gering wie möglich zu halten. Nach der neuen Regelung folgt der Pilot der Schwerkraft. Dies simuliert das Verhalten des unerfahrenen Piloten. Zusätzlich wird der Wert der Sinkgeschwindigkeit nach zwei Umdrehungen ermittelt. Dies lässt Rückschlüsse auf die Dynamik des Gerätes zu. Das Nachdrehen und die stabile Spirale werden bei einer Sinkgeschwindigkeit von 14 m/s bewertet, wobei die Tendenz des Aufrichtens für die Bewertung entscheidend ist. Verzögertes Füllen und deutliches hinten Hängenbleiben beim Start werden nicht mehr mit 1-2 sondern mit 2 bewertet. Stallgeschwindigkeit größer als 30 km/h wird mit 2 bewertet.

Beim einseitigen Einklappen gelten neuen Bewertungskriterien. Die Wegdrehgrade und Nick-/Rollwinkel, hauptsächlich in den Klassen 1 und 1-2 relevant, lassen exaktere Aussagen über die Dynamik der Geräte zu. Zudem wurde eine Definition und Bewertung des Gegenklappers eingefügt.





## Fotowettbewerb 2003 Ausschreibung

Auch in diesem Jahr wollen wir im Rahmen unseres Fotowettbewerbs wieder Eure schönsten im Bild festgehaltenen Augenblicke beim Fliegen veröffentlichen und prämiieren.

Schickt uns Eure Impressionen und Schnappschüsse vom Fliegen. Für die besten *Gleitschirm-* und *brachenbilder*, die bis zum **1.10.2003** beim DHV eingegangen sind, erhalten die Einsender folgende Preise:

**Für das beste Drachen- und das beste Gleitschirmbild je 150 Euro  
für das zweitbeste je 100 Euro  
für das drittbeste je 50 Euro**

Außerdem gibt es je eine Sonderprämie von 100 Euro für das beste Schleppfoto und das beste Kombi-Bild, das Gleitschirm plus brachen zeigt.

Alle Prämien werden zusätzlich zum üblichen Bildhonorar bezahlt, das bei Verwendung eines Bildes im Info fällig wird.

Nur Bilder, die jeweils einzeln mit dem vollständigen Namen des Fotografen oder der b1-1V-Mitgliedsnummer versehen sind, kommen in die Wertung.

# Neu!

## Vorteile für DHV-Mitglieder

Hier nennen wir Anbieter, die allen DHV-Mitgliedern Sonderkonditionen bieten. Vielleicht lässt sich das Programm bald auch für andere Bereiche ausweiten.

### Sonderkonditionen bei der Autovermietung Sixt



Im Info 122 haben wir über die Sonderkonditionen, die DHV-Mitglieder bei Sixt erhalten, berichtet. Unter Angabe der Kundennummer 9904062 werden automatisch die günstigen Tarife des DHV gebucht. Die Reservierungen können telefonisch unter 01805/25255 oder über [www.e-sixt.com](http://www.e-sixt.com) vorgenommen werden. Fürs Internet benötigt Ihr ein Passwort und das heißt natürlich „flieger“.

### Renault

Das Renault Autohaus Grosch in Coburg gewährt allen DHV-Mitgliedern einen garantierten Nachlass in Höhe von 12% auf die unverbindliche Preisempfehlung für Renault Neufahrzeuge. Auf dieser Basis können auch Darlehens- oder Leasingverträge abgeschlossen werden. Ansprechpartner DHV-Mitglied Marco Junghans  
Tel. 09561/ 556632, e-mail: [Mjunghans@t-online.de](mailto:Mjunghans@t-online.de).

Das Autohaus Schott in Magstadt bietet allen DHV-Mitgliedern einen garantierten Nachlass in Höhe von 11% auf die unverbindliche Preisempfehlung für die Opel Neufahrzeuge Corsa, Astra, Vectra, Zafira und Signum, 8,5% für Agila und Meriva. Zusätzlich sind Sonderzinsen, spezielle Leasingvergünstigungen und ähnliches möglich. Für Firmen-Fahrzeuge 4 Monate nach Erstzulassung und wenig Kilometer, die auch mit individueller Ausstattung bestellt werden können, werden 23% gewährt.

Ansprechpartner DHV-Mitglied Carlo Schott, Le1.07159/409566,  
e-mail [earlo.schott@auto-schott.de](mailto:earlo.schott@auto-schott.de)

### Saab

Das Autohaus Schott in Magstadt bietet allen DHV-Mitgliedern einen garantierten Nachlass in Höhe von 14% auf die unverbindliche Preisempfehlung für Saab Neufahrzeuge. Zusätzlich sind Sonderzinsen, spezielle Leasingvergünstigungen und ähnliches möglich. Für Firmen-Fahrzeuge 4 Monate nach Erstzulassung und wenig Kilometer, die auch mit individueller Ausstattung bestellt werden können, werden 23% gewährt.

Ansprechpartner DHV-Mitglied Carlo Schott, Te1.07159/409566,  
e-mail [carlo.schott@auto-schott.de](mailto:carlo.schott@auto-schott.de)

## SKYWALK mit „Neuer Homepage“

In neuem Design und mit sehrviel Inhalt präsentiert sich die frisch gestaltete skywalk homepage unter: [www.skywalk.info](http://www.skywalk.info)  
Neben zahlreichen innovativen Features wie z.B. einem „Schirmfinder“ präsentiert die Seite auch die skywalk Partnerschulen.  
Skywalks Teampiloten stellen sich auf der neuen Seite ebenfalls vor und natürlich wird über aktuelle Termine und Events informiert.  
Dass die Skywalker regelmäßig über den Stand ihrer Neuentwicklungen berichten, wird außerdem alle Technikbegeisterten interessieren.  
Homepage: [www.skywalk.info](http://www.skywalk.info)/e-mail: [info@skywalk.org](mailto:info@skywalk.org)

## Update für Tandempiloten

Von 12. bis 14. Sept. 2003 veranstaltet die FS Sky Club Austria ein Auffrischungsseminar für lizenzierte Tandempiloten. Lehrinhalt ist professioneller Passagierflug mit Videoanalyse. Im Fachgespräch werden Flugpraxis, Gerätekunde, Verhalten in Not-situationen, aktuelle Rechtsfragen, Versicherungsfragen, aber auch Gerichtsurteile und Besonderheiten zum gewerblichen Passagierflug erläutert. Bei gutem Flugwetter findet auch ein Flugtechniktraining über dem Hallstättersee statt, wo auch Rettungsgeräteauslösungen mit dem Tandem demonstriert werden, bzw. die Teilnehmer selbst ihr Rettungsgerät auslösen können. Seminarleiter ist Walter Schrempf. Info: Sky Club Austria, Tel.: 0043(0)3685/22/333. e-Mail: [office@skyclub-austria.com](mailto:office@skyclub-austria.com)



## Trampen leichter gemacht

Das easy home-travelset ist in erster Linie für Piloten gedacht, die gerne mal die eine oder andere Strecke fliegen und dann (wie ich auch) wohl oder übel wieder zurück trampeln müssen. Da nach meiner Erfahrung die meisten Autofahrer nicht wissen, was wir da eigentlich für einen riesigen Rucksack mit uns umherschleppen, sind sie eher abgeschreckt und halten folglich nicht an um einen mitzunehmen. Um die "Kommunikation" zwischen Trampfer (Pilot) und Autofahrer zu verbessern, habe ich diesen praktischen Überzug für den Gleitschirmpacksack entworfen. Das easy home-travelset kann dank seiner geringen Maße (ca. 20x20x5 cm) und des geringen Gewichtes von ca. 200 g leicht überall verstaut werden. Durch einen rundum verlaufenden Gummizug ist es innerhalb weniger Sekunden an nahezu allen Packsäcken (egal welcher Größe) angebracht. Die Aufschrift »Gleit-schirmpilot möchte nach:« wird durch eine wiederbeschreibbare Folie, die mittels Klett befestigt wird, ergänzt und kann durch den Piloten mit einem wasserlöslichen Stift (im Set enthalten) individuell beschriftet werden. Der Überzug kann bei Bedarf nach Entfernen der Folie bei 30 Grad in der Maschine gewaschen werden. Das Set ist in den Farben blau oder rot zu einem Preis von Euro 26.- pro Set bei: [www.easy-glider.de](http://www.easy-glider.de) oder telefonisch unter 09164/1327 erhältlich.



## Gleitschirmfliegen für Meister - neu aufgelegt

Das Lehrbuch für den Streckenflieger wurde jetzt grundlegend überarbeitet, erweitert und aktualisiert. Neu hinzugekommen ist der Beitrag von Claus Vischer. Der Gleitschirmfliehrer und erfolgreiche Streckenflieger im Mittelgebirge und Flachland gibt im Kapitel 'Streckenflug Flachland' sein wertvolles Wissen für den Streckenerfolg außerhalb der Alpen weiter. Die beiliegende CD-ROM bietet ein packendes Video über einen Streckenflug des Gleitschirmpiloten Toni Bender über die Alpen. Des Weiteren enthält sie aufschlussreiche Videos, die Wetterphänomene erläutern. Zudem werden die Lieblingsrouten der Streckenflieger grafisch dargestellt, insbesondere jene Zonen, die aufgrund ihrer Thermik einen erfolgreichen Streckenflug ermöglichen. Preis: 39,90 Euro



Toni Bender 1 Peter lausen 1 Klaus Tauzier

für Meister



Ausschnitt aus dem Kapitel Wetterkunde: Taiwindsysteme und Konvergenzen

## Gleitschirmschule Oberaudorf unter neuer Führung

Die Flugschule Reinhold Speidel hat einen Nachfolger! Markus Gstatter, Fluglehrer-Assistent für Gleitschirme aus Oberaudorf hat die Geschäfte der Flugschule Reinhold Speidel übernommen. Ein bewährtes Schulungs- und Verkaufskonzept, mit dem seit 27 Jahren Drachenpiloten und seit 16 Jahren Gleitschirmpiloten ausgebildet und beraten wurden, wird nun weiter geführt. Reinhold Speidel setzt sich nicht zur Ruhe, sondern arbeitet in der Flugschule Oberaudorf weiterhin aktiv als Schulungsleiter und Berater mit. Die Flugschule Oberaudorf bietet neben einer fundierten Gleitschirmausbildung ein aktives Outdoor-Programm an, z.B. Mountainbiken, Walken, Rafting, Wasserski, Klettern etc.. Ein neuer Prospekt liegt für Sie zum Versand bereit! Wir freuen uns auf Ihre Anfrage. Flugschule Oberaudorf, Markus Gstatter, Tatzelwurmstraße 17, 83080 Oberaudorf, Tel: 08033/303704 oder 0179/9426045, [www.Flugschule-Oberaudorf.de](http://www.Flugschule-Oberaudorf.de).



## 10 % für Vereins- und Clubmitglieder

Ab sofort gibt es bei Richys Sportshop in Rieden am Förgensee Ermäßigungen für deutsche und österreichische Vereins- oder Clubpiloten. (Mitgliedsausweis erforderlich). So erhalten alle

in deutschen oder österreichischen Vereinen oder Clubs organisierten Piloten ab sofort 10 % Vereinsrabatt auf alle Artikel, die im Shop angeboten werden (ausgenommen ist bereits reduzierte Ware oder Dienstleistung). Dies gilt sowohl für alle Gleitschirme, Gurtzeuge und Rettungsggeräte als auch für die gesamte Sommer und Winterkollektion wie z.B. Trekking- und Freizeitschuhe, Helme, Overalls, Sommermoden, Badebekleidung, T-Shirts, Jacken, Funsportartikel, Ski, Snowboards und vieles mehr. Gratis Testflugmöglichkeit der aktuellen Schirme - nach vorheriger Absprache. (5 Fluggebiete im Umkreis von 25 Autominuten), Check- und Packservice nach Absprache auch Samstag möglich.

Richard Roth, LBA anerkannter Luftfahrttechnischer Betrieb  
[www.Richys-Sportshop.de](http://www.Richys-Sportshop.de)



## Neue T-Shirts - je verfügbar

Gerade noch rechtzeitig zur Sommerhitze sind ab sofort UPs neue T-Shirts „UP Stone“ und „UP Vertical“ verfügbar. Nun gibt es keine Entschuldigung mehr, kein UP T-Shirt zu tragen! Alle T-Shirts sind aus hochwertiger, fester Baumwolle gefertigt. Das „UP Stone“ hat einen modernen engeren Schnitt, das „UP

Vertical“ kommt in einem etwas lässigeren Schnitt. Infos bei UP Europe GmbH – Ultralite Products, Tel: 08851/9292-0, Fax: 08851/9292-60,

e-mail: [stefan.mayrhofer@up-europe.com](mailto:stefan.mayrhofer@up-europe.com),  
[www.up-europe.com](http://www.up-europe.com)



## Kenia mit der WBS - Ein Angebot das seinesgleichen sucht

Die WDS bietet ab 2004 einen ganz besonderen Leckerbissen für Gleitschirm- und Hängegleiter- Piloten an: Kenia „RiftValley“ – die gesamte Wintersaison und nach individuellen Ansprüchen buchbar.

In einem der „weltweit besten Fluggebiete“ (lt. Larry Tudor – Inhaber mehrer Weltrekorde) und in einer faszinierenden Landschaft erhält der Pilot ab Ankunft in Eldoret eine professionelle Flugberatung, dt., engl- und franz.-sprachiger Organisationsbetreuung, ein europäisch geführtes Hotel. inkl. HP (Startplatz direkt vor Ort), diverse Ausflugsmöglichkeiten/Safaris etc.

Was macht dieses Gebiet so einzigartig? Die Gegend um das kenianische „Rift Valley“ gilt als einer der letzten geschlossenen Lebensräume für unzählige Pflanzen und Tiere. So ist es hier alltäglich Nashörner an der Wasserstelle zu beobachten oder auch Zebras, Pelikane, Marabous und Flamingos hautnah zu erleben. Die Nord-Süd Ausrichtung des Grabens (ca. 2.700 m Höhe/ Höhendifferenz im Schnitt 1.700m), die Nutzbarkeit der Westseite (Osthang) zum Starten und Landen, der beständige Ostwind (im Mittel 10 km/h) bieten optimale Bedingungen. Stundenlange Flüge im dynamischen Aufwind sowie Thermikflüge bis über 5.000 m sind hier normal. Die in Hotelnähe gelegenen Startplätze sind durch die „ideale Neigung“, Weitläufigkeit und die Bedeckung mit butterweichem Elefantengras extrem sicher und bequem.

WDS bietet ab 2004 Piloten und Flugschulen die Möglichkeit, dieses unglaubliche Gebiet den ganzen Winter über zu nutzen. Jeder Pilot kann selbst entscheiden, zu welchem Zeitpunkt er dieses einmalige Angebot nutzen möchte – um ein Leben lang davon zu schwärmen.

Weitere Infos erhalten Sie unter: WDS Air Flugsport GmbH

Tel: +49 2983/ 21795/Fax: +49 2983/ 908291

E-Mail: [info@wdsair.com](mailto:info@wdsair.com), Internet: [www.wdsair.com](http://www.wdsair.com)

## Camping-Bad an der Gerlitzten

Am Westufer des Ossiacher Sees liegt der sehr familienfreundliche Campingplatz mit Kinderspielfeld, Nichtschwimmerbecken usw.

Für Flieger befindet sich die Gerlitztenbahn in unmittelbarer Nähe. Infos unter: Camping-Bad Ossiacher See, A-9520 Annenheim/Kärnten, Tel: 0043/4248/2757, Fax: 0043/4248/3606, e-mail: [cbos@utanet.at](mailto:cbos@utanet.at), homepage: [www.tiscover.at/camping.ossiachersee](http://www.tiscover.at/camping.ossiachersee), geöffnet von Mitte Mai bis Mitte September.

## Schwerelos.de hat umgebaut

Das beliebte Fliegerportal ist ab sofort interaktiver denn je! Wir laden Flieger und (noch)Fußgänger herzlich ein, sich von den vielfältigen Möglichkeiten begeistern zu lassen. Schwerelos.de bietet: Neues, intuitives Layout, Kommentarmöglichkeiten zu Beiträgen aller Art, Bildergalerie mit Upload-Funktion, Downloadbereich, Forum, Newsfunktionen (mit Schreibrechten), Berichterstattung, PDA-freundliche Version, Testberichte (mit Schreibrechten), Webring, Kleinanzeigen, FAQ, TopSitez, Statistiken, und vieles, vieles mehr...

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

## Varia und GPS nur mit Sonnenenergie

Gute Nachrichten aus dem Hause Renschler. Die neuen SOL15E und SOL17E Fluginstrumente mit integriertem GPS sind ab sofort lieferbar. Das SOL15E bietet dem Einsteiger sicherheitsrelevante Informationen, wie Groundspeed, Flugrichtung, Windstärke, bzw Windrichtung an. Im SOL17E ist für OLC-Piloten ein 3D-Logger mit über 49000 Tracklogpunkten allzeit bereit. Durch Einsatz eines speziellen GPS Modules in Kombination mit unserer bewährten Solarstromversorgung (die Solarzelle liefert bis zu 5 Mal mehr Strom, als das GPS aufnimmt) funktionieren die Sol-Instrumente immer! Ein interner Lithium-Ionen Pufferakku wird über die Solarzellen automatisch geladen. Vielflieger und vergessliche Zeitgenossen schätzen dieses Konzept sowie die einfache Bedienung der SOL-Serie schon lange. Sowohl alle SOL15 bzw SOL17 als auch alle älteren SOLs können nachgerüstet werden.

Weitere Infos: [www.renschler.de](http://www.renschler.de) oder Renschler Instruments, Kirchtalstr. 30, 70435 Stuttgart.  
Tel: 0711 / 879 462.



## Künstlerische Präsentation von FlyART

Klaus Schwarzer's Flugschule firmiert seit über 10 Jahren mit dem Namen FlyART. Jetzt hat die Internetseite eine neues Gesicht. Ina Fischer, Grafikerin und Homepageentwicklerin, hat die FlyART Seiten grundlegend überarbeitet. Dabei entwarf sie ein sehr künstlerisches Design. Die Struktur der Seiten wurde gestrafft und damit wesentlich übersichtlicher für den Betrachter. Surfer finden in den Rubriken »wir über uns«, »Gleitschirmschulung«, »Fortbildung« alles Wesentliche über unser Ausbildungskonzept. »Reisen«, »Reiseberichte«, »Preislisten«, »Aktuelles« informiert über alle interessanten Nebenaspekte des Gleitschirmsports. Auf der Seite »Passagierflüge« kann man sich informieren und anmelden. Apropos Anmeldung: Über ein online Formular können sich Kunden jetzt direkt zu einem Kurs bei FlyART melden.  
Flugschule Flyart/Klaus Schwarzer/[www.flyart.de](http://www.flyart.de)

## Fly Guide Rhön erschienen

Der Rhöner Fly Guide zeigt auf 24 Seiten in Hochglanzdruck, wie Fliegen und Naturschutz in einem Biosphärenreservat naturfachlich miteinander vereinbar sind. 16 Fluggebiete werden länderübergreifend in der hessischen, bayerischen und thüringischen Rhön vorgestellt, die Daten

werden von insgesamt drei Vereinen und zwei Flugschulen gepflegt. Piloten, die zum ersten Mal in die Rhön kommen, erhalten den Fly Guide bei den Flug- und Startleitern auf der Wasserkuppe und im Shop der Rhöner Flugschulen Wasserkuppe GmbH. Man kann sich den Flug-Führer auch gegen Zusendung eines ausreichend frankierten DIN-A5-Umschlages einfach schicken lassen. Im Internet gibt es ebenfalls alle notwendigen Infos unter [www.rdg-ev.de](http://www.rdg-ev.de) und unter [www.wasserkuppe.com](http://www.wasserkuppe.com). Bemerkenswert ist, dass auf allen Geländen auch Gäste willkommen sind! Adresse: Rhöner Drachen- und Gleitschirm-Flugschulen Wasserkuppe GmbH, Stichwort: Fly Guide Rhön, Wasserkuppe 46, 36129 Gersfeld.



## Gebrauchtmarkt bei www.skytec.de

Seit kurzem hat Freiburgs Drachen- und Gleitschirmschule skytec einen Gebrauchtmarkt auf ihrer Homepage [www.skytec.de](http://www.skytec.de). Auf dieser ständig aktualisierten Seite findet ihr günstige gebrauchte Gleitschirme - vom Einsteigermodell bis zum Hochleister - und Drachen.

## Anzeige

**AiRTME**

Overalls and more

Euro 155.-  
nimbus summer

Farben: Euro 178.-  
blau/beige nimbus all season\*  
schwarz/rot  
\*grau/gelb

Größen: S bis XXL  
Sondergrößen  
ohne Aufpreis!

[www.BLUE SKY.at](http://www.BLUE SKY.at)  
A-9920 Silran 82 - Tel. (43) 04842 5176

## Mit dem Kopf bei der Arbeit oder beruflich im Abseits?

Gerling EGO. Die Berufsunfähigkeitsversicherung  
ohne Verweisklausel für DHV-Mitglieder.



Eine aufstrebende Karriere kann durch einen Unfall oder eine Krankheit schnell beendet sein. Wenn Sie Ihren Beruf nicht mehr ausüben können, müssen Sie mit finanziellen Einbußen rechnen. Gerade die unter 40-Jährigen sind von den Einschränkungen der gesetzlichen Rentenleistungen besonders betroffen. Gerling EGO sichert Ihr Einkommen bereits bei Eintritt einer Berufsunfähigkeit von 50 % - ohne Sie auf eine andere Tätigkeit zu verweisen. DHV-Mitglieder profitieren dabei von speziellen Konditionen.

Weitere Informationen unter Gerling Firmen- und Privat-Service AG, Theodor-Heuss-Allee 108, 60486 Frankfurt, Michaela Schäfer, Tel. +49 69 7567-395 oder michaela.schaefer1@gerling.de. Sie können uns auch einfach *den* nebenstehenden Coupon faxen.

Fax +49 69 7567-230

\_\_\_\_\_  
Vor- und Zuname.

'Straße, Hausnummer

'Postleitzahl, Ort

ITel./Fax privat

'Geburtsdatum

1:1 selbständig

1-Fellfax geschäftlich

leerst

angestellt

**G GERLING**

Wir unternehmen Sicherheit.

# DHV REGIONAL

## VERSÄUMLINSE%

### Vorträge



#### PREMIERE

DHV-Wetterkunde-Film



**Andreas Rieck beantwortet Fragen**

Die besten Flüge der Region

Sicherheitsreferent Karl Slezak zu Brennpunktthemen



Ausschnitte aus den besten TV-Beiträgen über das Gleitschirm- und Drachenfliegen



### Region Nord

**Region Nord** (Bremen, Hamburg, Niedersachsen, Schleswig-Holstein):

19. Oktober 2003 - CafalRestaurant „Auszeit“ (ehemals ETV),

ca. 10 Delegierte zu wählen

### Region Mitte

**Region KVV** (Hessen, Nordrhein-Westfalen, Rheinland-Pfalz, Saarland):

18. Oktober 2003 • Bellevue Rheinhof - Rheinallee 41 - 56154 Boppard

ca. 43 Delegierte zu wählen

**P.:** (Berlin, Brandenburg, Heckenburg-Vorpommern, Sachsen, Sachsen-Anhalt, Thüringen):

4. Oktober 2003 • Gasthof „Zur Scheune“.

07338 Altenbeuthen/Saalfeld

Beginn: 13:00 Uhr

ca. 11 Delegierte zu wählen

### Vorläufige Tagesordnung

Begrüßung und Regularien

Genehmigung des Protokolls der Regionalversammlung 2002 (veröffentlicht im DHV-Info 118)

Aktuelle Informationen und Kurzvorträge

Regionale Themen

Wahl der Delegierten für die Jahrestagung am 29. November 2003

Wahl des Regionalbeirats in die DHV-Kommission

**Sonstige Anträge**

### Region Süd-West

**Region Süd-West** (Baden-Württemberg):

11. Oktober 2003 - Kultur & Bürgerhaus • Stuttgarter Str. 30 79211 Denzlingen

ca. 44 Delegierte zu wählen

### Region Süd-Ost

**Region Südost** (Bayern)

8. November 2003 - Flugwerft Schleißheim - Effnerstraße 18 - 85164 Oberschleißheim

ca. 51 Delegierte zu wählen

Die Delegiertenzahlen sind die des Standes vom Juli 2003. Änderungen bis zum satzungsmäßigen Stichtag 6.9.2003 sind möglich.



# DHV/ *Jahrestagung*

## ?I November 2003

in der Stadthalle (Rosens in 90762 Fürth

Beginn 11:00 Uhr mit Feierstunde Sportlerehrung

13:00 Uhr Delegierten-Versammlung

Antrags- und stimmberechtigt sind alle persönlichen Mitglieder, die ihren Wohnsitz in der Region haben. Für den Wohnsitz gilt der dem DHV gemeldete Stand am 06.09.2003. Jeder Stimmberechtigte kann sein Stimmrecht durch schriftliche Vollmacht auf einen anderen Stimmberechtigten in der Region übertragen. Jeder Bevollmächtigte kann höchstens 4 fremde Stimmen vertreten. Zum Zweck der Stimmübertragung bitte nur das Vollmachtsformular benutzen, das vollständig ausgefüllt und unterschrieben sein muss. Weitere Einzelheiten, auch zur DHV-Jahrestagung, ergeben sich aus der Satzung und der Geschäftsordnung für DHV-Versammlungen, die jedes Mitglied bei der Geschäftsstelle anfordern oder auf unserer homepage [www.dhv.de](http://www.dhv.de) downloaden kann. Bitte den DHV-Mitgliedsausweis mitbringen.

**Stimmkartenausgabe  
von 13:00 Uhr bis  
14:00 Uhr.  
Versammlungsbeginn  
14:00 Uhr.  
Ausnahme Region Ost  
Beginn 13:00 Uhr  
Vollmacht-Vordruck auf  
Seite 75 sowie als Download  
unter [www.dhv.de](http://www.dhv.de).**

### Feierstunde

Sportlerehrung Beginn 11:00 Uhr

Delegierten Versammlung Beginn 13:00 Uhr

### Vorläufige Tagesordnung:

Begrüßung und Regularien

Genehmigung des Protokolls der Jahrestagung  
2002 (veröffentlicht im DHV-Info 120)

Bericht des Vorstandes

Bericht der Kassenprüfer

Entlastung des Vorstandes

Neuwahl des 1. Vorsitzenden und des  
Sportvorstandes

Neuwahl der Kassenprüfer

Wirtschaftsplan für 2004

Sonstige Anträge

Ausrichter der Jahrestagung 2004

Stimmberechtigt sind nur die auf den Regionalversammlungen  
gewählten Delegierten.





# SOMMIER

Foto: Oliver Barthelmes

Foto: Hannes Schmalz



# Markttag in Savoien

Die schönsten Fluggebiete in Savoien

Bericht von Karsten Kirchhoff

Die Region Savoien in den französischen Alpen ist ein wahrer Marktplatz für Flieger. Für jeden Geschmack gibt es ein reichhaltiges Angebot an Flugmöglichkeiten und das, wie es sich für Frankreich gehört, in entsprechender Vielfalt und Qualität. Die Auswahl reicht von schmalen oder breiten Landeplätzen, runden oder eher eckigen Startplätzen, bis hin zu Geländen mit großen oder geringen Höhenunterschieden. Die Region läßt jedes Fliegerherz höher schlagen. Und das Schöne dazu: Fliegen kostet hier nichts! Keine Lande- oder Startgebühr! Vol libre! Dazu noch nette Leute und freundliche, hilfsbereite einheimische Piloten. Zeit also mit unserem kleinen Marktbesuch zu beginnen.

### **MONTLAMBERT**

Wer morgens früh aufsteht, hat die größte, reichhaltigste Auswahl, und findet die beste Qualität vor. Also raus aus den Federn, der französischen Gemütlichkeit trotzen. Kurz nur einen Kaffee und eine Zigarette zum Frühstück einwerfen, und sich aufmachen zum Montlambert, einem Fluggelände, das einen gemütlichen Flug am Morgen fast immer garantiert.

#### **Geländebeschreibung**

Windrichtung: **50**

Eignung: GS, HG

Höhendifferenz: ca. 600 m

Anfahrt: von Chambéry auf der N 90 oder D 201 Richtung Albertville. Der LP liegt vor St. Jean de la Porte hinter dem kleinem See, die Auffahrt zum Startplatz hinter dem Ort la Baraterie.

Start: GS + HG, NN 878 m.

Autos am Weg hinter den letzten Häusern parken.

Von dort 5 min, zu Fuß.

N 45° 33' 27,2"

E 06° 06' 17,6"

Flug: Bei guter Thermik Streckenflüge Richtung Albertville möglich, evtl. sogar Talquerung nach Chamoux.

Landung: GS+HG, NN 276 m

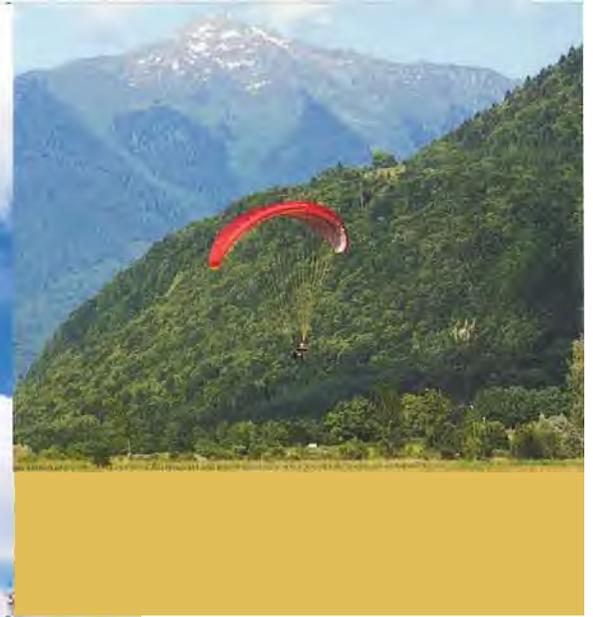
N 45° 32' 18,8",

E 06° 07' 22,5"

Notlandeplätze: kleine Wiesen um den Ort.

Besonderheiten: Länge des Flugweges zum LP nicht unterschätzen!

Nach dem Start erst mit ausreichender Höhe rechts in die Kuhle fliegen. Startplatz in Rinne, daher oft thermisch turbulent.



## LE REVARD

Für vormittags empfehle ich eine Vitaminspritze, die das Adrenalin wieder so richtig in Wallung bringt. Die Auswahl auf dem Markt wird langsam etwas geringer, ist aber trotzdem noch reichlich. Zum Mittagsbuffet mit Panoramablick über Chambéry lädt der Revard ein. Wer sich am tollen Ausblick satt gesehen hat, sollte sich nicht zu spät auf den Weg machen, um für die Schnäppchenjagd am Abend bereit zu sein. Also auf geht's! 1.000 m Höhenunterschied mit Thermikgarantie.

Geländebeschreibung:

Windrichtung: S-SW-W, 0-NO

Eignung: GS+HG

Höhendifferenz: ca. 1.150 m

Anfahrt: von Chambéry nach Aix-les-Bains. Dortauf die D913 auf den Mont Revard.

Start: 1. GS + FIG SW, NN 1.511,1 m

Startplatz erreichbar über la Feclac nach le Sire. Vorn Parkplatz bei kleiner Häusergruppe ca. 10 min. Fussweg. Durchfahrt nur für Fahrzeuge mit HG!  
N 45° 37' 51,4"

E 05° 57' 57,9"

Weiterer HG Startplatz Richtung W hinter Restaurant (ehemalige Seilbahn- Bergstation).

N 45° 40' 42,7"

E 05° 58' 47,0"

Weiterer Startplatz GS am Hang zwischen Restaurant und 5W-Start.

Auch Startplatz Richtung 0-NO vor dem Restaurant.

Flug: Flug am späten Vormittag oder späten Nachmittag entlang der gesamten Hangkante des Revard.

Landung: GS+HG, NN 342,8 m

kleiner Landeplatz an Crossbahn bei Mery.

Für HG Wiesen vor dem GS Landeplatz.

N 45° 38' 45,3"

E 05° 55' 42,4"

Notlandeplätze: Wiesen ab dem Hangfuss.

Besonderheiten: Länge des Flugweges zum LP nicht unterschätzen! Wind kann am LP aufgrund Lee turbulent sein! Starkes Talwindssystem! Höhenbegrenzung auf Flugweg zum LP, Einflugschneise Flughafen Chambéry! Regler Segelflugbetrieb!

## INFORMATIONEN

Anreise: Von Deutschland am besten über Zürich und Bern nach Genf. Von Genf über Cruseilles (A41) nach Chambéry.

Einreise: Personalausweis

Währung: Euro, et-Karte funktioniert überall

**Kleidung:** Sommer- wie "Winter"bekleidung (zum Thermikfliegen ist angesagt (Schichtenprinzip!)). Badehose. Ebenso empfiehlt sich eine Wind/Regenjacke.

**Unterkunft:** Für jeden Geschmack und für jeden Geldbeutel gibt es was. Von Hotel bis Apartment. Zahlreiche Campingplätze bieten eine günstige Alternative.

**Verpflegung:** Supermärkte gibt es an jeder Ecke. Die Meisten haben auch am Wochenende geöffnet.

**Ansprechpartner:**

Pegase & Particule Chamoux Route de Bourgneuf

F-73390 Chamoux-sur-Gelon

Tel.: ++33/476450779

e-mail: [contact@pegase-particule.com](mailto:contact@pegase-particule.com)

Internet: [www.pegase-particule.com](http://www.pegase-particule.com)

Karsten Kirchoff

Tel.: 07164/903101

e-mail: [karsten.kirchoff@t-online.de](mailto:karsten.kirchoff@t-online.de)

Wetter: Funk: 143,9875 MHz

[www.meteo.fr](http://www.meteo.fr)

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

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

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

Karte: Michelin-Karten

Verband: Federation Francaise de Vol Libre

4, rue de Suisse

F-06000 Nice

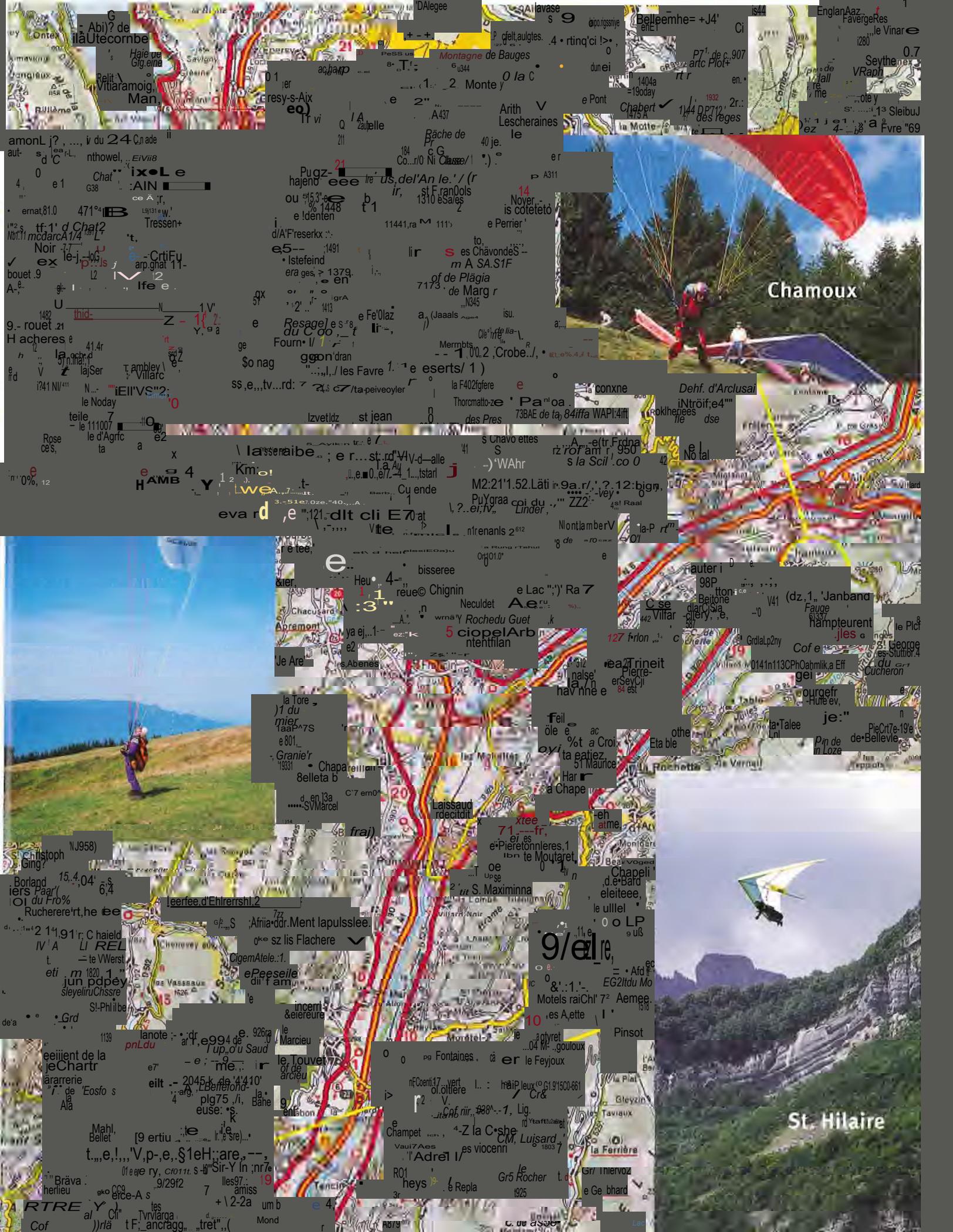
Tel.: ++33/4/97038282

Fax: ++33/4/97038283

[www.ffvl.fr](http://www.ffvl.fr)

**Reisezeit:** Beste Reisezeit zum Fliegen ist ab dem späten Frühjahr bis in den Herbst.

**Souvenirs:** Käse, Wein



## ST. HILAIRE

Der Markttag geht hier erst richtig los. Interessant wird es, wenn die Marktbieter in Ihren traditionellen Uniformen zum Fliegen gehn. Einmal im Jahr, meistens an dem vorletzten Septemberwoche findet in St. Hilaire der Coup Icare statt, der Fliegertreff mit Messe in Frankreich. Verkleidet Fliegen ist angesagt. Aber auch das Zuschauen lohnt sich! Wer selbst einmal in St. Hilaire fliegen möchte, sollte das Gelände möglichst an einem Wochentag aufsuchen. Da hält sich der Trubel wenigstens etwas in Grenzen. Einen Blick auf die Drachenrampe empfehle ich jedem Gleitschirmpiloten!

### Geländebeschreibung:

Windrichtung: 5, SO

Eignung: HG, GS

Höhendifferenz: ca. 750 m

Anfahrt: N90 oder A41 von Chambéry nach Grenoble. Ausfahrt 23 Le Touvet. LP in Lumbin an der N90. Zum Startplatz über la Terrasse oder mit dem Schrägaufzug nach St. Hilaire.

Start: 1. GS, NN 950 m  
N 45° 18' 42,2"  
E 05° 54' 38,0"

2. HG Richtung NO Drachenrampe. In der Ortschaft an den Tennisplätzen links abbiegen und dem Feldweg folgen. Am Waldrand parken. Weitere Startplätze am Dent de Cmolles.

Flug: Flug entlang der felsigen Hangkante. Mit ausreichender Höhe kann ein Sprung zu den Flanken des Bellefond gewagt werden.

Landung: 1. GS, NN 220 m, Landeplatz neben Kreisverkehr direkt am Ortsausgang an der N90.  
N 45° 18' 14,3"  
E 05° 54' 37,8"  
2. HG Große Landewiese einige Meter weiter.

Notlandeplätze: Kleine Wiesen vor dem Landeplatz!

Besonderheiten: Am Startplatz müssen alle Windanzeiger Gegenwind anzeigen. Nur mit stabilisierter Kappe starten! Felsabbruch direkt hinter der Mattenfläche. Schulungsbetrieb.



## COL DE SAPENET UND CHAMOUX

Hoffentlich habt Ihr die Zeit am Revard nicht zu sehr verplempert, denn gegen Nachmittag steigt bekanntlich das Angebot auf dem Markt noch Mal. Jetzt kommt die Chance der Spätaufsteher und Schnäppchenjäger. Alles muss raus! Spätestens jetzt ist es vorbei mit der Ruhe, denn langsam wachen auch die Franzosen auf! Zum Glück verteilt und verfliegt sich der Trubel auf den doch teilweise kleinen Startplätzen relativ schnell. Dafür ist für erhöhtes Menschenaufkommen in der Luft gesorgt. Also Augen auf, damit Ihr die Flasche "Roten" am Landeplatz um so mehr genießen könnt. Wer allerdings am Abend zu tief in die Flasche schaut, der verpasst wahrscheinlich am nächsten Tag einiges.

### Geländebeschreibung Col de Sapenet:

Windrichtung: SW, W, NW

Eignung: GS+HG

Höhendifferenz: ca. 650 m

Anfahrt: von Aix-les-Bains D991 (rechte Seestraße) am Lac du Bourget bis Chindrieux In Chindrieux rechts abbiegen auf die D54 zum Col du Sapenet.

Start: In Chindrieux rechts abbiegen auf die D54 zum Col du Sapenet.

1. GS, NN 880 m Waldschneise mit Matten.

N 45° 49' 19,7"

E 05° 52' 32,4"

2. HG Rampe am kleinen Restaurant, Flug am nachmittag entlang der ausgedehnten Hangkante. Panoramaflug mit Blick auf den Lac du Bourget.

Landung: GS+HG, NN 242,6 m. Großer Landeplatz für HG+GS. In Praz links abbiegen. Nach der Kreuzung liegt der LP links an der D57.

N 45° 49' 43,6"

E 05° 49' 44,5"

Notlandeplätze: Kleine Wiesen entlang der Ortschaft. Große Wiese vor Hauptlandeplatz.

Besonderheiten: Länge des Flugweges zum LP nicht unterschätzen. Oft starker Talwind. Höhenbeschränkung beachten!

### Geländebeschreibung Chamoux:

Windrichtung: S-SW-W

Eignung: GS+HG

Höhendifferenz: ca. 950 m

Anfahrt: N90 oder E70 von Chambéry nach Albertville. Ausfahrt Chateauneuf oder Chamouset. Landstraße nach Chamoux.

Start: GS+HG, NN 1.269,1 m Auffahrt D26 bis zum Parkplatz. Weniger Meter zu Fuß bis zum Startplatz.

N 45° 31' 44,5"

E 06° 15' 19,6"

Flug: Flug am Nachmittag.

Landung: GS+HG, NN 291,4 m Großer Landeplatz links neben der Landstraße vor dem Ort.

N 45° 32' 26,7"

E 06° 12' 50,0"

Notlandeplätze: Erst am Hangfuss neben dem Ort größere Wiesen.

Besonderheiten: Nach dem Start am Hang halten, nicht in Talmitte fliegen! Länge des Flugweges bis zum Tal nicht unterschätzen. Starker Talwind trotz der großen Breite des Tales. Schulungsbetrieb.

### Wenn der Wind bläst:

Auch in dieser Region kann es vorkommen, dass die Windbedingungen oder das Wetter trotz der Startmöglichkeiten in fast jede erdenkliche Himmelsrichtung einen Flug nicht erlauben. Doch trotzdem ist keine Langeweile angesagt. Ob beim Baden an einem der zahlreichen Seen, oder beim Shoppen in Annecy, die Zeit kann immer sinnvoll genutzt werden. Auch Kulinarikern ist einiges geboten. Wein und v.a. Käse in verschiedensten Variationen werden fast überall angeboten. Die Boule-Kugeln sollten als Standardausrüstung im Gepäck auf keinen Fall fehlen. Auch der Mt. Blanc liegt nicht in unerreichbarer Ferne.

you'll have a  
**blast**

DER NEUE SICHERHEITS-INTERMEDIATE

nach den neuen, verschärften Richtlinien cf. ...

freex.com  
**freex.com**  
www.freex.com

info@freex.com n 049 (0)44N;64e2t92.0

joker DHV 1  
blast DHV 1-2  
moon DHV 1-2  
blade DHV 2  
gemini DHV 1-2 bip

# SINNESWANDEL-

## Gleitschirmfliegen als Touristenattraktion

*Drei neu Flugberge im Schwarzwald  
vorgestellt von Hans G. Isenberg*

**Statt Konfrontation Kooperation. Innerhalb weniger Monate konnten jetzt im Nordschwarzwald drei neue Flugberge der Extraklasse vom DHV zugelassen werden, die allen Gastfliegern offen stehen und den Tourismus fördern sollen. Hans G. Isenberg recherierte vor Ort, wie der Sinneswandel bei den Gemeinden und Naturschützern zu verstehen ist.**

**H**immliche Mächte waren hier wohl mit im Spiel. Mit dem Baden-Badener Gleitschirmverein „Die Schwarzwaldgeier“ hat es der Herrgott besonders gut gemeint. Am 2. Weihnachtsfeiertag 1999 bescherte er ihnen den Orkan Lothar, der für einen tollen Startplatz am Aussichtsberg Merkur sorgte, und um die Angelegenheit perfekt zu machen, kam ein riesiger Landeplatz mit kirchlichem Segen gleich hinzu. Die brachiale Gewalt dieses Jahrhundert-Orkans wird noch Jahrzehnte lang im Schwarzwald sichtbar sein, denn fast alle hohen Bäume wurden in Gipfelnähe umgerissen. Am Gipfel des Merkur standen nach dem Orkan nur noch sieben Tannen und Fichten.

Ein trostloser Anblick auf den ersten Blick. Einen zweiten, ganz langen Blick riskierte Johannes Lauinger (66) von den „Schwarzwaldgeiern“ am Morgen nach dem Unwetter. Vor über 50 Jahren ließ er vom Merkur aus seine Modellflugzeuge in die Thermik starten, und, seit 12 Jahren selbst mit dem Gleitschirm unterwegs, träumte er immer wieder von einem Gleitflug vom Merkur herab auf die große Wiese, die direkt vor der Haustür seiner Eltern liegt: „Als ich die umgeknickten Tannen auf dem Gipfel sah, wusste ich sofort, hier tut sich eine wahrscheinlich einmalige Chance auf, den Merkur als Flugberg zuzulassen, bevor die Städtische Forstverwaltung die Wiederaufforstung beschließen würde.“ Im Rahmen einer typisch schwäbischen „Ge-



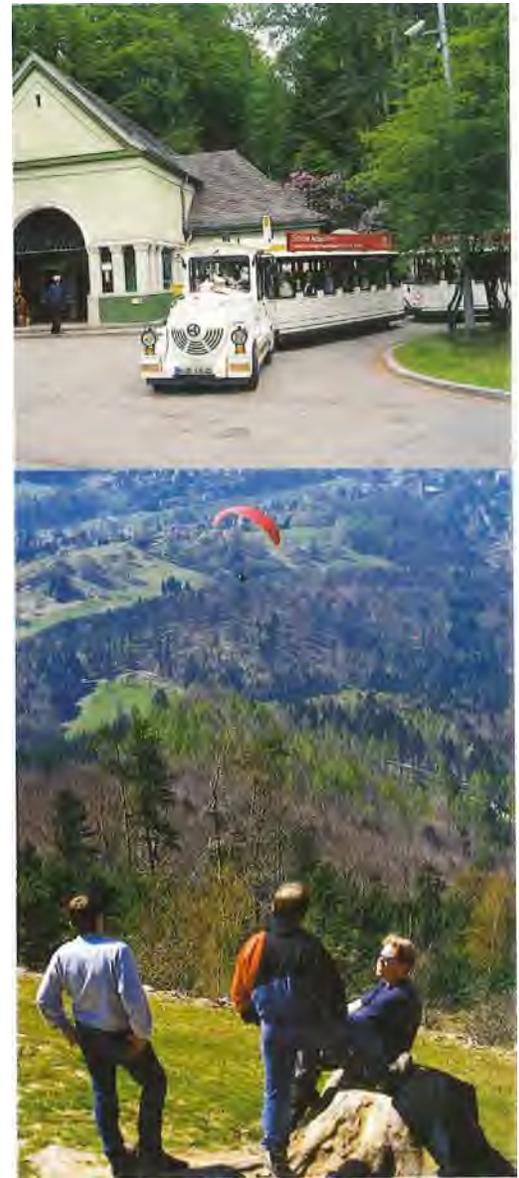
heimdiplomatie" wurde in den nächsten Monaten intensive Aufklärungsarbeit mit der Stadtverwaltung, dem zuständigen Forstamt, den Grundstückseignern der Merkur-Bahn und den Besitzern des Landeplatzgeländes betrieben. Björn Klaassen vom DHV fütterte als Beauftragter des Bundesministeriums für Verkehr alle Beteiligten mit den notwendigen Fachinformationen zum Umweltschutz, die für eine Zulassung notwendig sind. Als wichtigste Informationsquelle wurde der 13-minütige DHV-Lehrfilm über das Thema Geländezulassung empfunden." Die meisten Teilnehmer stiegen nach dem Film sofort intensiv in eine fachliche Diskussion ein und hielten sich nicht mit den üblichen Pauschalierungen auf, wie es sonst bei Geländezulassungen in der Vergangenheit oft der Fall war," erzählte uns ein Teilnehmer der Runde. Nach dem ersten Round the table- Gespräch im Oktober 2000 signalisierte die Oberbürgermeisterin von Baden Baden, Frau Sigrun Lang, ein positives Interesse an einer zusätzlichen Attraktion für ihre Stadt und die städtische Merkur-Bergbahn. Wider Erwarten mancher Teilnehmer an dieser Runde bekannte sich auch der leitende Forstamtsdirektor Dr. Hammer als Befürworter des Projekts. (Interview siehe Kästen). Jetzt musste noch die oft kritisch eingestellte Jägerschaft und der Besitzer des Landeplatzes für den Flugbetrieb gewonnen werden. Martin Lohse, der neue Vorsitzende der

„Schwarzwaldgeier" konnte in einem vierAugen-Gespräch den etwas skeptisch eingestellten Jagdpächter auf „neutral" einstimmen. Als weitere Hürde erschienen den „Schwarzwaldgeiern" die Besitzverhältnisse am 270 Ar großen Landeplatz. Johannes Lauinger hatte herausgefunden, dass der Orden der „Schwestern vom Heiligen Grab" Eigentümer des Geländes ist: „Mir war klar, dass hier der übliche „Dienstweg" zu nichts führen würde. Also fuhr ich nach Freiburg zu Oberschwester Cäcilie, die mit ihren 83 Jahren das Ruder immer noch fest in Händen hält. Dort angekommen erklärte ich ihr in den schönsten Worten, wie wunderbar ein Flug mit dem Gleitschirm vom Merkur aus sein könnte, wenn sie uns den Landeplatz verpachten würde. Machen wir es kurz, mein „Gebet" wurde erhört, schon bald darauf fanden wir den Vertrag über die nächsten zehn Jahre im Briefkasten. Keinen Pachtvertrag, der jedes Jahr gekündigt werden kann, sondern ein Gestattungsvertrag, der für zehn Jahre gilt und dem Verein das Hausrecht für den Flugbetrieb einräumt. Der DHVversorgte uns mit einem Vertragsentwurf, der von allen Beteiligten akzeptiert wurde."

### Am Merkur geht die Post ab

Nach einigen erfolgreiche Probeflügen am Vatertag im Mai 2002 erfolgte am 10. Oktober 2002

die offizielle Zulassung des Merkur als erstem Baden-Badener Flugberg. Die vor 110 Jahren eingeweihte Standseilbahn befördert an fliegbaren Tagen fleißig Gleitschirmpiloten auf den 668 m hohen Aussichtsberg und noch mehr interessierte Zuschauer, die im Gipfelrestaurant bei einer Schwarzwälder Kirschtorte genüsslich die Flugkünste der Gastflieger und Clubmitglieder betrachten können. Die Anfahrt zum Merkur ist umweltschutzgerecht sogar über öffentliche Verkehrsmittel möglich: Ab dem Hauptbahnhof Baden-Baden mit dem städtischem Bus direkt zur Standseilbahn des Merkur. Welches Potenzial dieser Berg hat, sei hier kurz zitiert. Am 23. März 2003 flog ein Clubmitglied in 2.273 m Höhe über Baden-Baden, am 4. Mai 03 düste ein „Local" übers Rheintal 28 km weit bis nach Ettlingen/Karlsruhe. Der ideal ausgerichtete, steile Starthang verführte leider manche spontan angereiste Gastflieger zu Starts bei widrigen Windverhältnissen, was letztlich den Club dazu zwang, dass jeder Gastflieger vor seinem ersten Start eine Einweisung am Start- oder Landeplatz von einem Clubmitglied erhalten muss. Drachenfliegern bleibt der Merkur leider verwehrt, weil die Standseilbahn für den Transport von Drachen nicht eingerichtet ist. In welchem Licht sieht die Oberbürgermeisterin Frau Sigrun Lang den Flugbetrieb an ihrem Hausberg? „Das Gleitschirmfliegen ist eine zusätzliche Attraktion für unsere



Stadt. Es macht Spaß den Piloten zuzuschauen, und deshalb fahren auch vermehrt Gäste mit unserer Merkur-Bergbahn. Baden-Baden war schon immer eine „sportliche“ Stadt, immerhin konnten wir mit dem ersten Tennisclub und dem ersten Golfclub Deutschlands aufwarten. Das Gleitschirmfliegen rundet unser vielseitiges Sportangebot weiter ab.“

### Die Oppenauer Fliegerszene

Etwa 30 Kilometer südlich von Baden-Baden liegt die schicke Kleinstadt Oppenau. Hier ist „die Welt noch in Ordnung“. Vernünftige Preise in den gemütlichen Gasthäusern, die Übernachtung ist kaum halb so teuer als im noblen Baden-Baden, das selbst in den USA und seit alten Zeiten auch in Russland als Kurstadt bekannt ist. Hier in Oppenau grüßen sich die Wanderer noch auf den Höhenwegen, und plötzlich taucht ein roter Gleitschirm über den Tannen auf. „Was für ein schönes Bild, wo mag der abgesprungen sein?“ meint eine ältere Da-



Start am Merkur immer mit viel Publikum

me. Gleitschirmfliegen in Oppenau? Selbst Insider der süddeutschen Gleitschirmszene sind verblüfft, denn soweit das Auge reicht, kann man zu Recht sagen „Ich glaub, ich steh im Wald“, und im Wald ist noch keiner gestartet. Also, als Flieger würde man Oppenau im Nordschwarzwald gleich aus dem Gedächtnis streichen, wenn da nicht Werner Gaiser und seine knapp 20 Mann starke Oppenauer Gleitschirmflieger-Truppe wären. Sie erkannten nach dem Chaos, das der Orkan Lothar angerichtet hatte, mindestens vier mögliche Startplätze für alle vorherrschenden Windrichtungen.

**„Wenn die Braut nicht tanzen will, ist alles Fiedeln umsonst“**

Träume darf man schon haben, aber ohne ein vorzeigbares Vereinsvermögen auf der hohen Kante, wie es die 170 Baden-Badener „Schwarzwaldgeier“ besitzen, sind die Träume von einem hauseigenen Fluggelände nur Schäume. In Op-

penau würde das bedeuten: 20 Meter hohe Bäume fällen, riesige Wurzelballen mit schwerem Gerät aus dem Boden hebeln, das Startgelände planieren, neu festigen und einsäen. „Dies alles kostet neben den wie üblich schwierigen Zulassungsbedingungen eine Menge Geld und Arbeit, die ein 20-köpfiger Verein nur schwer aufbringen kann,“ meint Björn Klaassen als Experte. „Schließlich muss die Truppe auch in der Lage sein, das Gelände nach der Zulassung arbeitstechnisch zu unterhalten, daran scheiterte in den letzten Jahren so manches engagiert gestartete Projekt.“ An sich trübe Aussichten für die hochfliegenden Träume der Oppenauer Gleitschirmflieger.

Oppenaus Bürgermeister schob den Karren an. Aber nicht nur in Baden-Baden geschehen kleine Wunder. „Von unserem Bürgermeister Thomas Grieser bekamen wir massiv Unterstützung in jeder Beziehung. In einer Kleinstadt wie Oppenau, die primär auf einen naturbezogenen Tourismus ausgerichtet ist, wird von der Mehrzahl der Stadträte das Gleitschirmfliegen inzwischen als echte

Bereicherung angesehen, die den Tourismus fördern wird,“ erzählt uns Werner Gaiser, der 1. Vorsitzende der Oppenheimer Gleitschirmflieger. Tatsächlich verlangt die Zulassung neuer Startplätze einen emotionalen Kontakt aller Beteiligten zum „freien Fliegen“. Innerhalb weniger Monate wurde das Zulassungsverfahren für die Oppenauer Gleitschirmflieger mit Hilfe

## KONTAKTE

Flugberg Merkur Baden-Baden:  
Einweisung durch Clubmitglieder am Startplatz.  
A-Schein genügt. Versicherungsnachweis erforderlich.  
Beste Startbedingungen bei Südwest bis West. (220°-300 Grad)  
Kontakte über [www.schwarzwaldgeier.de](http://www.schwarzwaldgeier.de)

Flugberge bei Oppenau  
Großzügiger Süd-Startplatz Oppenau-Roßbühl beim Aussichtspunkt Zuflucht.  
Nord-West-Startplatz Sandkopf bei Bad Peterstals.  
Kontakte über [Werner.Gaiser-oppenau@t-online.de](mailto:Werner.Gaiser-oppenau@t-online.de)  
Oder: Tel: 07804-2125

## Weltmeister mit UP Targa



Wir von UP gratulieren Alex Hofer zum Weltmeistertitel !

**Erie** firri?  
feel free fly UP.

[www.up-europe.com](http://www.up-europe.com)

WWW 2003



des DHV auch hier wieder erfolgreich durchgezogen. Wie stark sich die Stadt Oppenau und ihr Bürgermeister für das Gleitschirmfliegen einsetzt, wurde bei der Baden-Württembergischen Landesmeisterschaft Mitte Mai 03 sichtbar unter Beweis gestellt. Die beiden neuen Startplätze Oppenau-Roßbühl und Sandkopf waren mit Hilfe eines örtlichen Bauunternehmers erstklassig präpariert. Ein dritter Startplatz ist gerade im Zulassungsverfahren.

Aus Platzgründen können wir in diesem Heft nicht alle neuen Fluggebiete im Nordschwarzwald beschreiben, die kurz vor der endgültigen Zulassung stehen. Wir bleiben dran. Tatsache ist, dass immer mehr Gemeinderäte sich an die Gleitschirmclubs im Schwarzwald wenden, weil sie erkennen, dass Gleitschirmflieger neuen Schwung in die Region bringen und auch für Nichtflieger eine attraktive Bereicherung sind. Von dieser positiven Einstellung dürfen sich einige Gemeinden auf der Schwäbischen Alb gerne ein großes Stück vom Kuchen einverleiben, denn hier verlaufen die meisten Zulassungsverfahren so zäh wie in der Steinzeit des „Freien Fliegens“.



## „Das Gleitschirmfliegen ist eine touristische Bereicherung aus unserer Sicht“

Fragen an den leitenden Forstdirektor Dr. Hammer vom Städtischen Forstamt Baden-Baden:

**Wurden Sie als Leiter** des zuständigen Forstamts über die Belange des Gleitschirmfliegens vor der Zulassung am Merkur umfassend vom DHV durch Björn Klaassen mit Informationsmaterial versorgt und informiert?

Dr. Hammer: Wir wurden zu einem relativ frühen Zeitpunkt sowohl vom DHV wie auch von Mitgliedern des örtlichen Gleitschirmvereins mit ausreichendem Informationsmaterial versorgt und auch mündlich aufgeklärt.

Welche fachlichen Bedenken hatten Sie vor den ersten Besprechungen mit dem beteiligten Club und dem DHV-Beauftragten?

Dr. Hammer: Es gibt verschiedene Gruppierungen, die alle Ansprüche an die freie Landschaft, besonders an den Wald stellen. Unser Bestreben muss es sein, die Ansprüche so aufeinander abzustimmen, dass es zu keinen Konflikten kommt.

Worin liegt das größte Konfliktpotential?

Es besteht in der Befahrung gesperrter Wegen durch Dritte. Grundsätzlich vertreten wir die Auffassung, dass alles, was über das Betretungsrecht des Waldes zum Zwecke der Erholung, wie es im Bundeswaldgesetz festgelegt ist, hinausgeht, einer vertraglichen Vereinbarung bedarf, die auch zu einem Gestattungsentgelt am Ende für den Waldbesitzer führen muss.

Besteht ein Haftungsproblem?

Sehr wohl, deshalb sind Vereinbarungen notwendig. Viele Gruppierungen, die Ansprüche auf den Wald stellen, sind sich dessen nicht bewusst, und es bedarf oft einer langen Überzeugungsarbeit, dass der Wald nicht für alle Nutzungen unentgeltlich zur Verfügung steht. Nicht zuletzt muss der Waldbesitzer-egal ob es sich um einen Privatmann, die Ge-

meinde oder eventuell auch den Staat handelt - für die Infrastruktur im Wald, die Wege, die Verkehrssicherheit und den sicheren Waldzustand finanziell gesehen aufkommen, was heute durch die Holzproduktion allein nicht mehr möglich ist. Es ist uns gelungen, in relativ kurzer Zeit den Gleitschirmfliegerverein mit diesen Gedankengängen vertraut zu machen.

Gab es **bei der Zulassung fachliche Bedenken durch die Jägerschaft oder andere Institutionen?**

Ja, die Bedenken konnten aber durch entsprechende Regelungen in dem Gestattungsvertrag ausgeräumt bzw. abgemindert werden.

Betrachten Sie das Gleitschirmfliegen am Merkur als touristische Bereicherung im Einklang mit der Natur?

Das Gleitschirmfliegen ist eine touristische Bereicherung aus unserer Sicht. Es ist sicher auch dem Oberbegriff „sanfter Tourismus“ zuzuordnen. Punktuell kann es zu Konflikten mit Naturschutzüberlegungen kommen.

In welchen Belangen müssten die heimischen und die zahlreichen Gastflieger aus Ihrer Sicht noch generell dazulernen?

Die Belange der Sicherheit haben vorderste Priorität und müssen strikt eingehalten werden. Jeder durch Leichtsinns verursachte Unfall beinhaltet eine Negativ-Propaganda.

Könnten Sie sich noch weitere Fluggebiete in der näheren Umgebung von Baden-Baden vorstellen?

Zunächst einmal sind weitere Erfahrungen mit dem Fluggebiet am Merkur zu sammeln, bevor über neue Fluggebiete nachgedacht werden sollte. Es dürfte auch schwierig sein, einen so günstigen Ort zu finden wie den Merkur, wo die Aufstiegshilfe über die Bergbahn ideal gelöst ist.

# NEUN TIPPS FÜR DIE GELÄNDEZULASSUNG

Seit 1993 ist der DHV im Auftrag des Bundesministerium für Verkehr für die Zulassung und Überprüfung von Fluggeländen nach §25 der LuftVG zuständig. Björn Klaassen (38) leitet seit 1998 das Referat Flugbetrieb beim DHV. Als Forstingenieur kennt er die Sorgen der Waldbesitzer und Naturschützer und kann zwischen den einzelnen Interessengruppen fachlich vermitteln. Björn ist Fluglehrer für Drachen und Gleitschirm und drei Achser UL-Pilot. Bislang wurden über 800 Fluggelände durch den DHV zugelassen, die von Kiel bis Berchtesgaden reichen. Etwa 30 neue Gebiete werden derzeit pro Jahr zugelassen. In einzelnen Regionen wie der Schwäbischen Alb gestalten sich Zulassungsverfahren besonders arbeitsaufwendig. Die nachfolgenden Tipps sind ein Auszug aus dem Fahrplan des DHV, der beim Referat Flugbetrieb angefordert werden kann. Tel: 08022-9675-10 oder [gelaende@dhv.de](mailto:gelaende@dhv.de)

## 1. SCHRIFTLICHER ANTRAG

Ein Erlaubnisverfahren kann nur eingeleitet werden, wenn zuvor ein schriftlicher Antrag an die Geschäftsstelle eingereicht wurde. Formulare sind beim Referat Flugbetrieb oder beim Mitgliederservice des DHV erhältlich.

## 2. EIGENTÜMEREINWILLIGUNG

Bevor eine Erlaubnis beantragt wird, sollte als erstes geklärt werden, ob die Grundstückseigner der ins Auge gefassten Flächen dem beabsichtigten Flugbetrieb zustimmen. Fehlt diese zivilrechtliche Zustimmung, kann man sich weitere Bemühungen ersparen.

## NATURSCHUTZ

Erfahrungsgemäß sind es hauptsächlich Einwendungen der Naturschutzbehörden, die einer Erlaubnis entgegenstehen. Durch den DHV erfolgt eine schriftliche Beteiligung der Unteren Naturschutzbehörde aufgrund des §16 Abs.III a LuftVO. In vielen Fällen hat es sich als hilfreich erwiesen, mit allen Beteiligten einen Ortstermin durchzuführen bei dem die aufgeworfenen Probleme besprochen und, sofern möglich, gelöst werden können. Bei der Anlage von Schneisen im Wald sind z.B. erweiterte Planunterlagen erforderlich.

## 4. GUTACHTERBESTELLUNG

Jedem Antrag auf Erlaubnis einer Außenstart- und Landefläche ist das Gutachten eines vom DHV anerkannten Geländesachverständigen beizufügen. Der Gutachter muss von den Antragsstellern selbst beauftragt und bezahlt werden. Die Kosten belaufen sich in der Regel zwischen 150 und 300 Euro je nach Aufwand. Eine Liste der vom DHV anerkannten Gutachtersachverständigen gibt es beim DHV-Referat Flugbetrieb.

## 5. BETEILIGUNG DES LUFTRAFIKAMTS

Bei Ausklinkhöhen in Schleppegeländen von über 150 m GND ist es erforderlich, dass das Luftwaffenamt in Köln die Zustimmung dafür gibt. Stichwort Tieffluggebiete, Ein- und Abflugbereich von Militärmaschinen etc.

## 6. GEMEINDEN

Die Gemeinden werden vom DHV in Kenntnis gesetzt, wenn die Start- und Landeflächen sich auf gemeindeeigenem Gebiet befinden. Darüber hinaus bedarf es auch einer Zustimmung der Gemeinde, wenn die Zufahrt zu dem Schleppegelände nur über gemeindeeigene, nicht öf-

fentliche Wege erfolgen kann. Die zivilrechtliche Eigentümer-Zustimmung sollte von den Antragsstellern schon im Vorfeld der beabsichtigten Geländezulassung hinterfragt werden,

## 7. TRÄGER ÖFFENTLICHER BELANGE

Anderweitige Träger öffentlicher Belange sind im Regelfall an dem Erlaubnisverfahren nicht zu beteiligen. Stellt sich im Verlauf des Verfahrens heraus, dass dies sinnvoll oder gar erforderlich wird, so erfolgt eine derartige Beteiligung. Dies soll helfen, bereits im Vorfeld Schwierigkeiten auszuräumen, die andernfalls nach erfolgter Erlaubniserteilung zu deren Widerruf führen können,

## 8. JÄGERSCHAFT

Bei vielen Erlaubnisverfahren hat sich gezeigt, dass besonders die Jäger ihre Probleme mit dem Flugbetrieb von Hängegleitern und Gleitschirmen haben. Zwar werden diese nicht offiziell an dem Verfahren beteiligt, sie sind aber in der Regel von den Gemeinden über das Vorhaben informiert. Frühzeitige Gespräche mit den Jägern sind deshalb wichtig und erleichtern die Arbeit ungemein, denn der Eindruck, bei der Geländezulassung übergangen worden zu sein, schadet unserem Sport und dem Zulassungsverfahren. Man sollte in diesem Zusammenhang nicht unterschätzen, dass besonders die Jagdpächter aufgrund ihrer oftmals hohen Jagdpachten einen großen Einfluss auf die Gemeinden nehmen können. Auch hier gilt: Kooperation führt weiter als Konfrontation.

## 9. KOSTEN DES ZULASSUNGSVERFAHRENS

Die Höhe der Erlaubnisgebühr richtet sich nach dem Status des Fliegervereins. Für DHV-Mitgliedsvereine beträgt die Erlaubnisgebühr derzeit 165 Euro, sofern auf dem Fluggelände auch Gastflieger willkommen sind. Ohne DHV-Mitgliedschaft werden bis zu 274 Euro in Rechnung gestellt. Die vollständige Gebührenordnung wird auf Anfrage gerne zugesandt. Prinzipiell gilt folgende Regelung: Die Erlaubniserteilung für Fluggelände, sowie die Möglichkeit der Nutzung durch Gäste, wird vom Verband aus den Mitgliedsbeiträgen subventioniert, Hinzu kommen noch die für den Geländesachverständigen anfallenden Kosten, die im Punkt 4 beschrieben sind. Ist ein Ortstermin vom DHV-Referat Geländezulassung erforderlich, werden für DHV Mitgliedsvereine keine Kosten erhoben.

# Fliegen an derAhr Sonne, Wein

## und Landschaft tanken

**E**in prächtiger Tag, die Sonne steht schon tief, jetzt, Ende September, und doch verspricht der Segelflugwetterbericht mäßige bis gute Blauthermik bei 10 km Wind aus nordöstlichen Richtungen. Ein klarer Fall für das Ahrtal, dort gibt es einen Nord- und einen Oststartplatz.

Schnell waren wir am Krausberg, einem Dorado der Wanderer mit wunderbaren Wäldern. Die Skifahrer haben eine Wiese nach Norden hinaus gerodet, die wir Flieger als Startrampe nutzen können. Ein schöner Startplatz, doch der Wind kam an diesem Tag zu sehr aus Ost, das verzeiht die Waldschneise nicht.

Auch kein Drama, dann fahren wir eben nach Hönningen, gerade mal 15 Kilometer weiter aufwärts derAhr. In Hönningen an derAhr ist in den letzten Jahren eine hervorragende Infrastruktur für Gleitschirmflieger entstanden. Es gibt einen thermisch guten Startplatz für Wind aus östlichen Richtungen (Hönningen Ost) und einen Anfänger-tauglichen Startplatz für Wind aus Süd (Hönningen Süd-alter Startplatz). In diesem Winter haben die Flieger vom DGC Siebengebirge außerdem an der thermisch besten Stelle einen neuen Südstartplatz gerodet (Hönningen Süd), der sich bei südlichen Winden auch hervorragend zum Soaren eignet.

Doch zurück zu jenem wunderbaren Tag im September. Als wir wieder auf der Hauptstraße waren, die sich landschaftlich so wunderbar durch das Tal schlängelt, wurde uns klar, dass es mit dem Fliegen noch etwas dauern würde. Es ging nur schrittweise vorwärts. Als hätten die Einwohner von ganz Köln und Bonn sich in dieses Tal ergossen, um die Farbenpracht der herbstlichen Weingärten zu genießen und - zu zeigen, was Gärage und Kleiderschrank zu bieten haben.

### Sehen und gesehen werden

Da tuckerten Oldtimer frisch gewienert neben sündhaft teuren Mountain-Bikes über das schmale Sträßchen. Da glitten Edellimousinen lautlos mit offenem Dach bei perfekt sitzender Frisur der deutlich jüngeren Begleiterin. Immer wieder wurde der zähe Konvoi gestoppt von Geschwadern zünftiger Wanderer, die die Straße völlig anarchisch in beide Richtungen querten. Es war kein Vorwärtskommen. Nach einer halben



### GEBIETSINFOS

Für Familien hat die Region einiges zu bieten: Im benachbarten Brohltal fährt der Vulkan-Express, eine dampfgetriebene Schmalspurbahn, die sich schnaufend im Schnecken tempo talaufwärts kämpft. Baden kann man im Laacher See, in mehreren Hallen- und Freibädern und auch in der Ahr, die aber zum Schwimmen zu seicht ist.

Bei Brühl gibt es das berühmte Phantasialand, in dem Kinder für rund 20 Euro einen ganzen Tag lang mit den verschiedensten Achterbahnen fahren können, solange, bis sie grün im Gesicht sind.

In der näheren Umgebung gibt es den Drachenfels bei Bonn mit seiner Drachenburg und der Drachenhöhle. Dieser unscheinbare Hügel war lange Zeit der meistbestiegene Berg Europas - dank der niederländischen Touristen, die sich nach 200 Höhenmetern alpinistisches Gipfelglück und einen grandiosen Blick über das Rheintal verschafften.

Sei Rolandseck am Rhein gibt es einen wunderbaren Tierpark, wo man die Tiere sogar füttern darf.

Und dann natürlich die Kulturstädte Köln und Bonn, die vor allem im Karneval eine derartige Lebensfreude entfalten, dass es selbst Verehrern des rheinischen Frohsinns zu viel wird und sie die innenstädte weiträumig meiden.

Fahrradfahrer finden schöne, leider nicht immer ganz autofreie Routen.

Besonders für Wanderer hat das Ahrtal viel zu bieten. Berühmt ist der Rotweinwanderweg, aber auch sonst gibt es viele kurzweilige Touren.

Im Ahrtal gibt es mehrere Campingplätze, allesamt eher einfach. In der Saison, sollte man vorbuchen, weil die meisten Stellplätze von Dauercampers belegt sind. Infos über Radwege, Wanderwege und Unterkünfte gibt es beim Touristik-Service in Bad Neuenahr-Ahrweiler, Tel. 02641 9773-0.

Stunde Stop and Go haben wir aufgeben. Wir sind dann ebenfalls zum gemütlicheren Teil übergegangen und haben das Fliegen für diesen Tag an den Nagel gehängt. Im Ahrtal kann man es sich auch am Boden sehr gut gehen lassen.

### Touristische Hochkultur

An Herbsttagen wie diesem erblüht das Ahrtal zu altem touristischen Stolz. Da brummt es wieder in den fachwerk-verzierten Weinschenken. Ganz so, als hätte es den Pauschalismus nie gegeben, der die Deutschen in Scharen für wenig Geld

# FLUGINFOS

## Hönningen

Alle Startplätze müssen zu Fuß erwandert werden. Das ist die Voraussetzung für die gute Nachbarschaft mit den Jagdpächtern und den Anwohnern, die uns ansonsten als Flieger gerne dulden. Wer mit dem Auto zum Startplatz fährt, gefährdet dieses schöne Fluggebiet und muss mit einem vorübergehenden oder dauerhaften Flugverbot in Hönningen rechnen.

## Hönningen Ost

**Startrichtung:** Ost (verträgt nur wenig Süd-Anteil, dafür bis NO). Der Startplatz ist thermisch gut, für Hangsegeln aber nicht besonders geeignet (Geländestruktur!)  
**Höhenunterschied** 165 m.  
**Anfahrt und Parken:** Aus Ahrbrück kommend in Hönningen/Ahr direkt nach der Kirche über die breite Brücke auf den Wanderparkplatz (Glaskontainer).  
**Weg zum Oststartplatz:** Zu Fuß Richtung Süden die Ahr entlang ins Neubaugebiet. Dort der Hauptstraße folgen bis zu den letzten Häusern. Teerstraße geht hier in Schotterweg über. In der ersten Kehre des Schotterwegs rechts ab in einen Waldweg bis zu einer kleinen Steinpyramide am linken Wegrand (nach etwa 400 m). Bei der Pyramide links steil durch den Wald hoch. Gelbe Flatterhänder an den Bäumen markieren den Weg. Oben am Weg rechts. Nach wenigen Metern leicht bergauf sieht man in einer Linkskurve des Weges linker Hand eine große, steile, gerodete Fläche: das ist der Fuß des Startplatzes. Dort weglos steil bergauf gehen bis zum Windsack. Dauer des Aufstiegs vom Parkplatz zum Startplatz: ca. 25 Minuten,

## Hönningen Süd

**Startrichtung:** Süd (Waldschneise). Thermisch und dynamisch sehr gut. Höhenunterschied: 200 m.  
**Wegbeschreibung:** Vom Wanderparkplatz über die breite Brücke halbrechts den leicht ansteigenden Weg Richtung Norden gehen. Vorbei am alten Südstartplatz (der Weg geht mitten durch den Startplatz) und weiter bis zur Wegkreuzung. Dort im spitzen Winkel links leicht bergan bis zum Startplatz. Gehzeit vom Wanderparkplatz: ca. 25 Minuten.  
**Bequeme Variante:** Wer den Aufstieg zu Fuß nicht bewältigen kann oder mag, fährt in Ahrbrück unter der Eisenbahn durch bis zum Örtchen Lind. Von dort geht es gemächlich leicht bergab zu den Startplätzen. Geparkt wird am Ortsausgang von Lind, Richtung Sportplatz. Von dort zu Fuß weiter, an der Weggabelung 100 Meter vor dem Sportplatz halbrechts. Dem Weg etwa 1,5 km folgen, bis man auf einen breiten Querweg stößt. Nach links gehend ist man bereits nach 200 Metern am Südstartplatz. Nach rechts kommt man nach etwa 800 Metern zum Oststartplatz.  
**Landung:** Der Landeplatz liegt beim Sportheim direkt an der Ahr. Er ist unproblematisch. Er kann mit dem Auto angefahren werden: Aus Ahrbrück kommend in Hönningen/Ahr direkt nach der Kirche in sehr spitzem Winkel rechts über die neue, schmale Brücke. Dem Weg folgen bis zu einem flachen Gebäude (Sportheim). Dort sieht man bereits den Windsack. Hier kann man das Auto auch stehen lassen.  
**Der alte Südstartplatz:** Der Startplatz Hönningen Süd alt (Wegbeschreibung wie Süd neu) ist thermisch meist uninteressant, weil die Thermik oberhalb abreißt. Weil der Startplatz aber einfach ist, eignet er sich gut für erste Erfahrungen mit dem Ahrtal.  
Koordinaten Hönningen  
Oststart: 50N28,22 und 6E56,54.  
Südstart: 50N28,72 und 6E56,87  
Landeplatz: 50N28,42 und 6E56,90

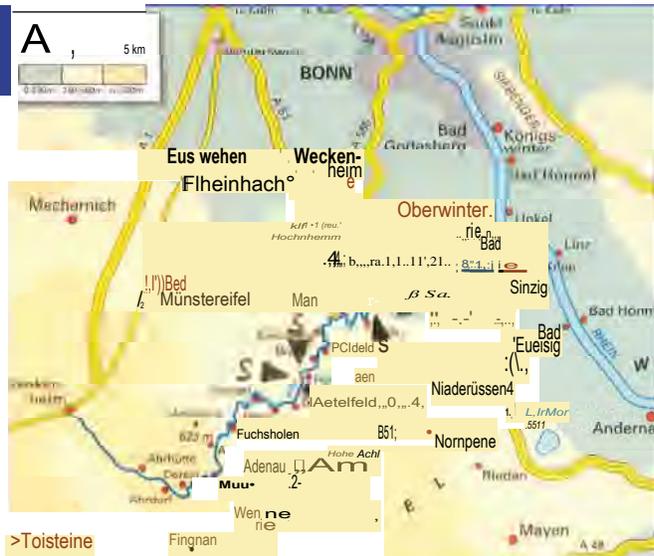
an sonnige Strände verfrachtet. Dabei hat diese Region so viel zu bieten: Rotweine von erlesener Qualität wachsen hier im nördlichsten Anbaubereich Deutschlands. Und Geschichte gibt es, von den Germanen über die Römer und Franken bis zu den Franzosen. Sie alle haben ihre Spuren hinterlassen in Gebäuden, Kochrezepten, Ortsnamen und im Weinbau. Und dann diese wunderbare Landschaft mit dem lieblichen Flüsschen, das sich durch Weinberge, schroffe Felsen und schmucke Dörfer schlängelt. Kein Wunder, dass das Ahrtal im 19. Jahrhundert romantisch gestimmte Dichter und Maler magnetisch anzog.

## Thermikofen erster Güte

Ein Blick in die Thermikkarten der Segelflieger zeigt, warum es auch Drachen- und Gleitschirm-piloten ins Ahrtal zieht: alles ist „grün“ an der Ahr, will heißen: thermisch gut. Die ersten Drachen sind in den 80er Jahren bei Insul, unweit von Hönningen gestartet. Bis es zu einem tragischen Unfall kam, bei dem ein Drachenflieger vor den Augen der Zuschauer – sie erkannten die Gefahr nicht – in der nur knietiefen Ahr ertrunken ist. Seitdem fliegen in Insul nur noch Modell-Segler. Im benachbarten Hönningen aber sieht man

an guten Tagen unzählige bunte Tupfer am Himmel. Und das, obwohl in Hönningen alle Startplätze nur zu Fuß zu erreichen sind. Die beste Zeit für das Ahrtal ist der Frühling und der Sommer. Auch der Herbst ist fliegerisch sehr ergiebig, dank der Weinberge, die ihre gespeicherte Wärme nicht nur an die Reben abgeben. Allerdings sollte man im Herbst die Wochenenden meiden. Sonst wird man unverhofft Teil des herbstlichen Sehens-und-Gesehen-Werdens – an Fliegen ist dann nicht mehr zu denken.

Hartmut Schlegel



## Krausberg bei Dernau

**Startrichtung:** Nord. Waldschneise, Leerotoren bei abweichenden Winden. Höhenunterschied: 200 m. B-Scheinpflichtig wegen schwieriger Landung.  
**Auffahrt:** In der Ortsmitte von Dernau über die Bahn und über die Ahrbrücke. Der Straße bergan folgen. Nach gut hundert Metern sieht man links unterhalb den Fußballplatz – das ist der Landeplatz. Der Straße bis zum Ende folgen (Parkplatz unterhalb des Aussichtsturms). Wer auf den Turm steigt, hat keine Zweifel mehr über die Hauptwindrichtung, Vorm Parkplatz ca. 50 m auf der Straße zurück bis zur Skripiste auf der linken Seite. Das ist der Startplatz.  
**Landeplatz:** Gelandet wird auf dem Fußballplatz am Fuß des Krausbergs. Wenn ein Fußballspiel statt findet, ist Fliegen verboten. Der Platz ist an thermischen Tagen außerordentlich anspruchsvoll.  
**Notlandeplatz:** Etwa 450 m östlich des Fußballplatzes auf der anderen Seite der Ahr bei der Bahn, Kleine Wiese inmitten von Weinfeldern,  
Koordinaten Krausberg  
Startplatz: 50N33,70 und 7E03,16  
Landeplatz: 50N31 und 7E02,95  
Notlandeplatz: 50N32,03 und 7E03,32  
Ansprechpartner für die Gelände im Ahrtal ist Dirk Pauly, Tel. 02643 5267 oder 0171 7477640.  
Infos über das Fliegen in der Region Ahr/Bonn/Wied gibt es beim Drachen- und Gleitschirmfliegerclub Siebengebirge: [www.dgc-siebengebirge.com](http://www.dgc-siebengebirge.com)

# Blitzkurs für Gleitschirmflieger

**4**  
„HG-Conversion Experiment“ die mutige Ankündigung eines interessanten Versuchs: Vier Gleitschirmfliegern sollte auf der neuen, im Sommer 2002 gegründeten Flyranch „Aerotow.com“ in Zentralspanien, innerhalb einer Woche nicht nur Drachenfliegen, sondern auch der UI-Schlepp beigebracht werden. Ein ehrgeiziges Vorhaben der britischen Betreiber um Flightpark-Gründer Mark Taggart, Uli Frieß war dabei.

Im Lexikon, findet man für „Conversion“ die deutschen Begriffe Umwandlung, Verformung, Bekehrung, Übertritt ... Es gäbe einen treffenderen Begriff: Weiterbildung! Deretwas aggressivere Ausdruck wurde sicherlich nicht unabsichtlich gewählt, denn schließlich sollte die Veranstaltung auch PR-Aktion für den Flightpark sein. Die Aerotow.com-Manager haben sich viel einfallen lassen, um ihre Institution ins Gespräch zu bringen. So luden sie für ihr Vorhaben vom 4. bis 11. Mai neben prominenten Schülern auch prominente Ausbilder ein. Zu den „umzuschulenden“ Gleitschirmfliegern gehörte der Brite Bob Drury, der mit seinen Gleitschirmabenteuern im Himalaja auch im deutschsprachigen Raum hinlänglichen Bekanntheitsgrad erlangt hat, und der spanische Weltklasse-Gleitschirm pilot Daniel





Crespo. Außerdem zwei für einen annähernd aussagekräftigen „Feldversuch“ nötige „Otto-Normal-Piloten“: Simone Simpson und Graham Brading aus Großbritannien. Unter den Ausbildern fanden sich Drachen Ex-Weltmeisterin Judy Leden, ihr Mann Chris Dawes, Mark Dole - Technik-Referent des Britischen Verbands BHPA- und der Technikvorstand des DHV, Jürgen Rüdinger. Er war ursprünglich angereist, um den Dragonfly vorzustellen und als Schlepp-Pilot zu agieren. Jürgen fand sich jedoch sehr schnell in einer Doppelrolle: Einerseits brachte er Piloten mit dem Dragonfly in die Luft, andererseits übernahm er als Fachlehrer doppelsitzige Schlepp-Ausbildungsflüge mit dem Laminar Bip.

Die Veranstalter setzten allerdings noch einen drauf: Die vier Probanden sollten nicht nur Dra-

chenfliegen lernen, am Ende der Woche sollten sie auch mit Starflügel zu recht kommen. A.I.R.-Boss Felix Rühle reiste deshalb mit insgesamt sieben AtoSan, darunter der brandneue „VX“, die doppelsitzige Weiterentwicklung seines Erfolgs-Geräts.

## Flightpark Fliegen

Das Gelände des Flightpark „Aerotow.com“ ist für die Ausbildung per UI-Schlepp prädestiniert. Der riesige Platz bietet zwei lange Start- und Landebahnen, Hangars, in denen die Geräte über Nacht aufgebaut untergestellt werden können und Apartments für die Gäste sowie ein Clubhaus mit Bistro und Bar auf dem Gelände. Die Infrastruktur bietet alles, was für einen reibungslosen Ausbildungs- und auch normalen Schleppbetrieb nötig

ist. Die Lage - der Park liegt etwa fünf Kilometer von den Bergen der Sierra de Gredos entfernt - lässt Flüge in der Konvergenzlinie überm Tal, wie auch über den hohen Bergen der Sierra zu. Regelmäßig standen während des Ausbildungsbetriebs mindestens zwei Schlepp-U-Us zur Verfügung. Vorallem die frühen Morgenstunden und der späte Nachmittag lassen sich sehr gut zur Schulung nutzen, um die Mittagszeit wird die Thermik dafür schon mal zu stark - schön für XC-ambitionierte Piloten. Im nahegelegenen Avila findet sich spanisches Flair in einer mittelalterlichen Stadt, eingerahmt von einer sehenswerten Stadtmauer. Bergstartfans und Gleitschirmpiloten finden im 50 Kilometer entfernten Piedrahita einen weiteren Ausgangspunkt für weite und lange Flüge.



# Blitzkurs für Himmelflieger

## Neuland

Was in Deutschland seit einigen Jahren innerhalb eines Erprobungsprogramms durchgeführt wird und seit diesem Jahr auch im Luftrecht verankert ist, die Drachenausbildung per UI-Schlepp, ist für die Briten noch absolutes Neuland. So kann man den Event durchaus auch als Experiment für den Britischen Verband und deren Ausbilder sehen. Der Ablauf des „Experiments“ ging folgendermaßen vor sich: Ähnlich dem deutschen Vorbild waren zu Beginn der praktischen Ausbildung UI-Schlepps im flexiblen Tandem mit Schüler und Lehrer vorgesehen. Bei diesen Flügen sollten die Schüler das neue Fluggefühl kennen lernen, Steuerung und Starts- beziehungsweise Landungen verinnerlichen. Kamen sie im Dosi mit Lehrer zurecht, folgte der erste Soloflug — unterm Tandem mit Ballast statt Fluglehrer. Nachdem die Schülerbewiesen hatten, dass sie das Fluggerät beherrschen, folgten die ersten Soloflüge mit einem normalen Einsteiger-Flexwing. Der finale Schritt sollte die Einweisung auf den Atos sein — und die Durchführung von Thermik-beziehungsweise Strecken-

flügen mit dem Starrflügel. Der ganze Ablauf war natürlich mit den nötigen theoretischen Kenntnissen zu umranden und sollte konform den Ausbildungsrichtlinien der BHPA (British Hanggliding and Paragliding Association) ablaufen. Erleichtert hat die schwierige Aufgabe sicher die Tatsache, dass alle Kandidaten über Gleitschirm-Flugerfahrung verfügten. So war eine Gewöhnung an die Höhe nicht mehr nötig, ebenfalls grundsätzliche Kenntnisse der Aerodynamik von motorlosen Fluggeräten mussten nicht mehr vermittelt werden. Die Gleitschirmpiloten hatten — vereinfacht gesagt — „nur“ noch die spezielle Steuerungstechnik von Drachen zu erlernen und sich an deren Flugeigenschaften gewöhnen. Auch die Gleit-



[www.aerotow.com](http://www.aerotow.com),  
Telefon: +144 7973 594141  
Avila: [www.avita.net/](http://www.avita.net/)  
Ausbildung:

Die Ausbildung im **FHgiltpark** Aerotow.com findet nach den Richtlinien der BHPA (British Hanggliding and Paragliding Association) statt und wird nicht pauschal vom DHV anerkannt. Interessenten sollten sich im Vorfeld beim DHV informieren und auf eine genaue Dokumentation der Ausbildung achten.

schirmpiloten **oftmals** nichtso essentiell erscheinende Notwendigkeit einer vernünftigen Lande-einteilung war Gegenstand der Ausbildung, um der höheren Geschwindigkeit und der besseren Gleitleistung Rechnung zu tragen.

## Ausbildung

Die Woche begann enttäuschend: Ein Wettersturz brachte Regen, Kälte und nachts sogar Schneefall. Konnten am

Sonntag und Montag noch erste Tandemflüge stattfinden, so waren den folgenden drei Tagen an einen Flugbetrieb nicht zu denken. Die Zeit wurde mit Theorieunterricht, Laufübungen fürs Groundhandling, Vorträgen und Videovorführungen genutzt. Charly Jöst, der für ein Filmprojekt angereizt war, sorgte mit reichlich Videomaterial für kurzweilige Nachmittage.

Erst der Donnerstag ließ wieder Starts zu, das Wetter sollte sich in der Folge markant verbessern. In Anbetracht der verbleibenden drei Tage glaubten jedoch nur noch Optimisten an einen erfolgreichen Abschluss des Experiments.

Dass der Versuch dennoch ein Erfolg wurde, war vor allem dem intensiven Training zu verdanken. So standen zeitweise vier Fluglehrer zur Verfügung, um vier Flugschüler zu betreuen. Auch bewiesen die Kandidaten viel Gefühl fürs neue Fluggerät. Bob Drury und Daniel Crespo absolvierten nach bereits drei Tagen Dosi-Ausbildung den ersten Soloflug mit einem flexiblen Drachen. Simone Simpson und Graham Brading brauchten dafür etwas länger, die beiden hatten allerdings insgesamt wesentlich weniger Flugervorzuweisen. Die ersten Eindrücke unterm Drachen beschrieben alle vier beinahe gleich: Erstaunen über die Möglichkeit, sehr schnell sehr viel Fahrt aufnehmen zu können und das gegenüber dem Gleitschirm erhöhte Gleiten. Als unangenehm empfanden sie zu Beginn die Arbeit, die hinterm Ulzu verrichten war, um den flexiblen Tandem sauber auf Kurs zu halten. Graham Brading, der seit 1993 Gleitschirm fliegt und über durchschnittliche Flu-



gerfahrung verfügt: „Schleppen wurde mir wie dreidimensionales Wasserskifahren beschrieben, und ich empfand es auch so. Ich war sehr froh, bei den ersten Schlepps einen Fluglehrer neben mir zu haben. Nach dem Klinken war ich allerdings erstaunt darüber, wie einfach das Gerät zu steuern war und wie schnell ich Fortschritte machte!" Am dritten Ausbildungstag waren Daniel und Bob reif für ihre ersten Solos mit dem flexiblen Drachen. Daniel Crespo absolvierte in der ruhigen Abendluft sogar den ersten Schlepp mit dem Atos und war erstaunt, wie ruhig der Schleppvorgang im Vergleich zu einer flexiblen Fläche ist. Der vierte Tag brachte weitere Soloflüge mit dem Flexiblen: Graham und Simone feierten ihr Debut. Nachdem auch die Landungen und Landeeinteilungen sicherer geworden sind, flog auch Bob Drury den Atos. Graham und Simone hätten für diesen Schritt allerdings noch etwas Zeit gebraucht. Wenn das Wetter in der ersten Woche mitgespielt hätte, wären aber auch sie sicher mit dem Starrflügel geflogen.

## Resümee

Drachefliegen lernen in fünf Tagen? Sicherlich ein ehrgeiziges und auch umstrittenes Projekt. Dass Starten, Landen und Steuern grundsätzlich für Gleitschirmpiloten in so kurzer Zeit erlernbar ist, hat das „Conversion-Experiment“ gezeigt. Man darf jedoch die Tatsache nicht vergessen, dass ein derart intensives Training mit äußerst hohem Aufwand in der Ausbildungspraxis schon aus Kosten-

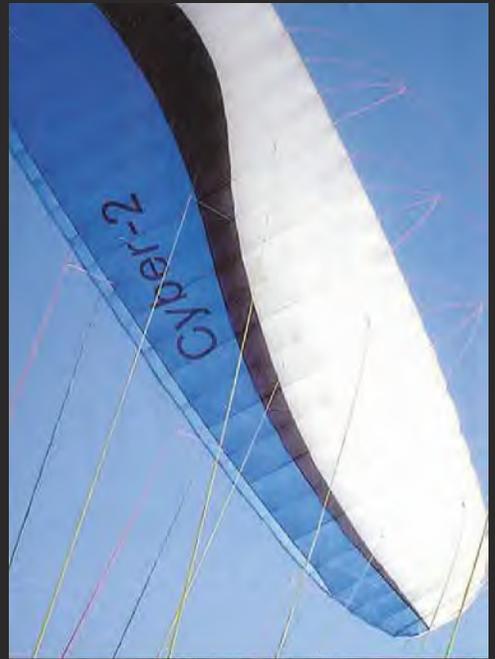
gründen kaum möglich ist. Und: Wie nicht nur Fluglehrer wissen, beginnt die eigentliche Ausbildung zum sicheren Piloten erst anschließend - durch Fliegen, Fliegen, Fliegen.

Einig waren sich die Teilnehmer am Ende, dass es durchaus möglich sein muss, Piloten direkt auf Starrflügeln auszubilden – auch Fußgänger. Jürgen Rüdinger testete den Tandem-Atos VX zusammen mit Judy Leden, die sich vom Gerät und seinen Flugeigenschaften sehr angetan zeigte. Felix Rühle freute sich, nach sehr kurzer Ausbildungszeit Piloten mit dem Atos stehend landen zu sehen. Die Tatsache, dass die Schüler im Schlepp mit dem Gerät besser zurecht kommen als mit einem Flexiblen, war allerdings schon vorher zu erwarten. Wenn der VX die Zulassung hat, erhofft sich Rühle, dass das Tandemfliegen einen Aufschwungerhält. Die Testflüge in Spanien haben gezeigt, dass der Atos VX zu zweit genauso entspannt geflogen werden kann wie der Solo-Atos und auch die gleiche Leistung hat.

Fliegen lernen in einem Flightpark ist eine Alternative – auch wenn die Ausbildung auf Schleppstarts beschränkt bleibt. Und alle dies schon können, werden die Bequemlichkeit schätzen, die eine Institution wie Aerotow.com bieten kann. Die „Umschüler“ waren sich jedenfalls einig: Sie alle würden das Experiment sofort nochmal wagen.

## CYBER2

"Das Bessere ist der Feind des Guten"...  
Cyber 2 fliegen heißt besser zu sein!  
... der NEUE Einsteiger (DHV I) von Icaro 2000.



**AICAR41 := 3**

[www.icaro2000.com](http://www.icaro2000.com)

**fly**

**1711:11-H**  
*Jiangglijing paragliding*

[www.fly-more.core](http://www.fly-more.core) - E-Mail: [office@fly-more.oam](mailto:office@fly-more.oam)  
Tel. +49 (0) 8035 6189 - Fax +49 (0) 8035 8481



**FORCE**

der DHV 1-2er von ICARO 2000 ..  
für Innovation, Dynamik und Sportlichkeit in  
Kombination mit neuester Technologie und  
höchster Verarbeitungsqualität

# eLALIZLASSif 20133

## Vor-EM Drachen

Millau liegt in Südfrankreich, etwa 1,5 Autostunden von der Mittelmeerküste entfernt. Wir fahren von Montpellier auf der Autobahn über eine riesige Hochebene, die an den wilden Westen erinnert und sehen von einem Aussichtspunkt Millau in einer Senke liegen. Schmale Täler, Canyons und der schöne Fluß Tarn bescheren uns eine tolle Aussicht. Die Berge sind hier nicht höher als 850 m und die Täler liegen um die 400 m über dem Meeresspiegel. Ein Bericht von Regina Glas.

**F**ast die ganze Weltelite ist für die für die Vor-EM 2003 in Millau/Frankreich gemeldet, genau 110 Piloten. Auch Piloten aus Brasilien,\*Japan, Israel und Columbien wollen hier für die Weltmeisterschaft trainieren, die im August in Brasilia ausgetragen wird. Viele nutzen diesen hochkarätigen Wettbewerb um nochmals Vergleiche zu ziehen und um die Ausrüstung der Konkurrenz zu beäugen! So manche Starrflügel-Piloten haben mal wieder den Drachen ausgepackt, wie der EX-Weltmeister Alessandro Planer (ITA), der amtierende Weltmeister Christian Ciech (ITA) Diego Bussinger (CHE)...Auch die deutschen Piloten sind mit acht Leuten vertreten, leider ohne Bob Baier und Gui-

do Gehrmann, die beruflich verhindert sind. Insgesamt sind auch 7 Frauen gemeldet. Am Tag der Einschreibung zeigt sich Millau noch stark bewölkt und mit angenehmen Temperaturen, das sollte während des Wettbewerbes anders werden. Pünktlich zum ersten Briefing am Freitag 19. Juni um 10 Uhr am Headquarter scheidet die Sonne. Das HQ befindet sich direkt im Camp am Hauptlandeplatz beim Fluß Tarn. Richard Walbec begrüßt die Teilnehmer und pünktlich um 11 Uhr geht's rauf nach Brunas (720 m), dem besten Nordstartplatz in dieser Gegend, etwa 10 min. vom HQ entfernt. Dort oben erwartet uns kräftiger Wind und viele Piloten sind erst mal skeptisch, ob dies gute Verhältnisse für einen Durch-

gang sind. Die Aufgabe ist ein Zick-Zack-Kurs über 88 km mit Ziel auf dem Hochplateau Richtung Süden auf der Sarah Farm, Erst nachdem Manfred Ruhmer als erster im Starkwind soarte, startete langsam das restliche Teilnehmerfeld. Langsam hob sich die Basis und die ersten Pulks flogen los. Die erste Wende war der Knackpunkt für die meisten, es war ziemlich viel Gegenwind und man musste hochbleiben und um die erste Ridge, die starke Leewalzen erzeugt hat, herumfliegen, damit man wieder mit dem starken Nordostwind aufsoaren konnte. Dies hatten ziemlich wenige geschafft, also fanden sich fast zwei Drittel der Piloten auf dem Hauptlandeplatz am Camp ein ohne die Mindeststrecke bewältigt zu



und Bethino Schmitz (Moyes Litespeed) aus Brasilien. Bester Deutscher war wiederum Lukas Bader mit seinem Aeros auf dem 7. Platz. Von den Österreichern waren gleich 4 Piloten unter den ersten 10. Die Gesamtwertung übernahm wie schon so oft Manfred Ruhmer! Bei den Damen kam Sybille Baeumer auf den 34. Platz.

Am 3. Tag wurde der Task auf dem La Puncho gecancelt, da es nicht möglich war alle Piloten sicher in die Luft zu bringen. Zu viel Seitenwind am Startplatz machte ein faires, sicheres Rennen unmöglich. Die Piloten die bereits in der Luft waren oder doch noch zum starten kamen, hatten wohl einen unvergesslichen Flug. 011i Barthelmes berichtete von einer Basishöhe von 4.700 m und Primoz Gricar aus Slowenien versuchte den ursprünglichen Task und erzählte von seinem Endanflug mit seinem Seedwings-Vertigo nach Millau über 42 km ohne einen Kreis und er kam noch mit 1.000 m über dem Puncho an. Etliche Teilnehmer landeten erst um 8 Uhr abends am Hauptlandeplatz, sie hatten Mühe ihre Höhe zu vernichten, um endlich Baden zu gehen.

Der 4. Tag ergab einen Task über 120,6 km mit einer Wende im Nordwesten von Millau und das Ziel war in Severac etwa 20 km von Millau entfernt. Basishöhen über 3.900 m brachten 23 Piloten ins Goal, das bei dem extremen Gegenwind nicht einfach zu erreichen war. Schnellster war diesmal der Brasilianer Alvaro Sandoli auf Wills Wing Talon in 2 Std. 27 min., gefolgt von dem Franzosen Mario Alonzi (Aeros) und dem Italiener Alex Ploner (Icaro Laminar). Manfred Ruhmer wurde elfter und bester Deutscher war diesmal Hans Kiefinger (Aeros) auf dem 16. Platz. Die Teamwertung haben die Österreicher total in der Hand. Die Gesamtwertung hat Alex Ploner übernommen. Der 26jährige lustige Bursche aus Südtirol fliegt spitzennmäßig ob mit Starrflügler oder mit dem Drachen. Hätte er an diesem Tag nicht einen Kilometer zu früh den Startsektor verlassen, was ihn 30 min. kostete, hätte er diesen Tag gewonnen. In der Damenwertung flog Kathleen

haben. 21 Drachen waren im Ziel. Die schnellste Zeit flog der Österreicher Tom Weissenberger mit einem Schnitt von 43,69 km/h vor Alex Ploner aus Italien, Primoz Gricar aus Slowenien und dem Weltmeister Manfred Ruhmer. Auf Platz 3 schob sich allerdings Amir Shalom aus Israel, der sich durch seinen frühen Start „Early Bird“ Punkte sicherte. Bester Deutsch erwar Lukas Bader auf dem 13. Platz, Beste Pilotin war Kathleen Rigg (GBR) auf dem 34. Platz.

Am 2. Tag fahren wir mit den vielen gut organisierten Shuttles auf den La Puncho D'Agast (840 m), den Startplatz, der oberhalb unseres Camps liegt. Dieses kleine Felsmassiv wird übrigens in der Nacht beleuchtet und sieht super aus. Diesmal wird's ein Dreieck über 62,3 km übers flache Hochplateau zum Zielpunkt Belmont Rance, einem Segelflugplatz. Der Spanier Marc Utrillo Gihert mit seinem La Mouette Topless war am schnellsten vor Manfred Ruhmer (Icaro Laminar)

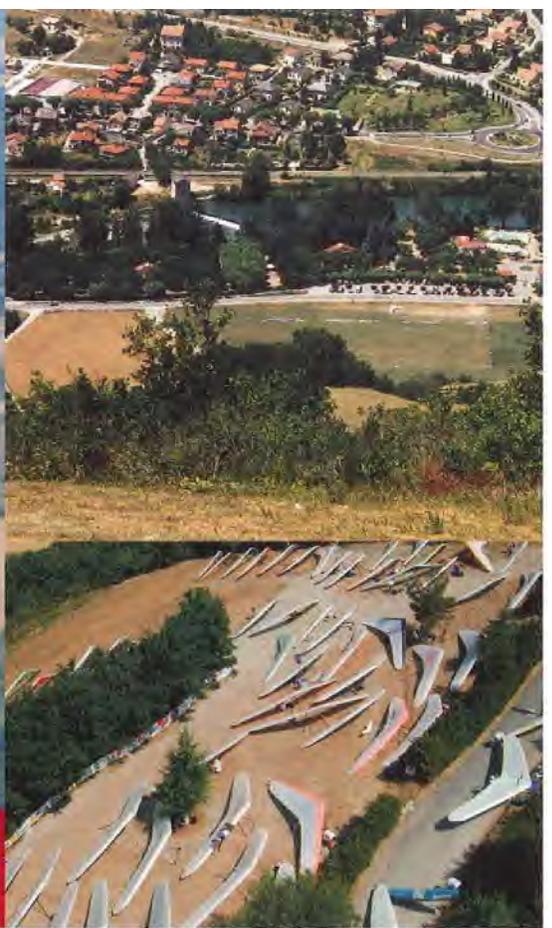
Fotos: Regino Glas



Briefing



Der Favorit Manfred Ruhmer und Alex Ploner



Startplatz von oben gesehen.

Foto: Oliver Barthelmes

Rigg mit ihrem Litespeed auf Platz 40 und baute ihre Führung damit aus.

Am 23. Juni, dem 5. Wettbewerbstag, war bereits um 9 Uhr das Briefing im HQ angesagt. Grund war der starke Südwind. Der heutige Startplatz war diesmal 2 Autostunden entfernt. Es ging zum La Seranne im Osten von Millau. Die Aufgabe war ein Zickzack-Kurs über 103,7 km ins Coupiac Goal. Es war wohl eine totale Tieffliegerei, mit 1.000 m war man hoch, aber auch mit 100 m über Grund konnte man sich locker wieder ausgraben. So kamen 38 Piloten ins Ziel, allen voran Manfred Ruhmervor Oleg Bondarchuk und Mario Alonzi, gefolgt von den 2 Brasilianern Alvaro Sandoli und Bethino Schmitz. Bester Deutscher war wieder mal Lukas Bader auf dem 13. Platz und Thomas Rauch auf dem 16. Platz. Auch Sybille Baeumer flog ins Ziel auf Platz 34 und übernahm die Gesamtführung bei den Damen vor Kathleen Rigg.

24. Juni! Stark bewölkt! Wir fahren zum Lec Pic D'Andan (840 m). Dieser Startplatz liegt westlich von Millau. Bereits ab der Hälfte vom Berg lassen uns die Fahrer aussteigen, weil der Weg so steil nach oben führt und die Busse

mit ihrer schweren Last nicht mehr vom Fleck kommen würden. Einigen fußfaulen Fliegern ist das gar nicht so recht, aber schließlich und endlich kommen alle zum wunderbaren riesigen Südost-Startplatz. Stürmischer Wind empfängt uns. Manche bauen nur zur Hälfte auf, da es nicht nach einem Task aussieht. Aber es wird eine Aufgabe über 46 km festgelegt. Ein paar Vorflieger

starten und niemand kommt höher als 150 m über den Platz. Laute Diskussionen beginnen über Sicherheit, Lees, riesige Startpulks und und und. Schließlich und endlich wird nach 10 min. das Startfenster wieder geschlossen und der Tag gecancel.

Der 7. Wettkampftag führte uns auf den La Puncto zum Südstartplatz. Ein Dreieck Richtung Nordenwesten zur Buzein

Church und Masegros Villag und zurück zum Hauptlandeplatz in Millau über 71,4 km. Der erste Schenkel war zäh, Cirren schirmten die Sonne ab, also war der erste Bart wichtig um richtig Höhe zu machen. Später wurde es besser und es kamen die ersten Cumulus. Schnellster war diesmal der Österreicher Gerolf Heinrichs auf seinem Litespeed vor Manfred Ruhmer und Oleg Bondarchuk. Alex Plover wurde 4., bester Deutscher war Oliver Barthelmes (Litespeed) auf Platz 12 und Lukas Bader auf Platz 13. Insgesamt segelten 29 Piloten ins Ziel. Kathleen Rigg übernahm mit Platz 36 wie-

## STARTPLÄTZE

(alle einfach mit dem Auto zu erreichen)  
Einzelheiten unter [www.millauclassiciree.fr](http://www.millauclassiciree.fr)



**BRUNAS** (720 m) Startrichtung Nord bis Nordwest  
Höhenunterschied zum Landeplatz 220 m, Toplanden gut möglich  
Landeplatz liegt auf dem Weg zum Startplatz, Hanglage, GS und HG

**LA PUNCHO D'AGAST** (840 m) Startrichtung Süd/Südwest/West/Nordwest/Nord  
Höhenunterschied zum Hauptlandeplatz 500 m, keine Toplandungen  
Landeplatz am Fuß vom Berg, parallel zum Fluß Tarn  
Mehrere Campingplätze sind direkt am Landeplatz, GS und HG möglich

**LE PIC D'ANDAN** (840 m) Startrichtung Süd/Südost  
Höhenunterschied zum Notlandeplatz 250 m (schwierig, da Hanglage), zum Hauptlandeplatz am Fluß Tarn 500 m, keine Toplandungen möglich  
GS und HG möglich

### ZUSÄTZLICHE STARTPLÄTZE, ETWA 90 AUTOMINUTEN ENTFERNT:

**LA SERANNE** (Süd/Südost)  
**DOUELLE-CAHORS** (Nord/West)

## Der Start und Landeplatz auf einen Blick

kleinste Cumulus lassen auf bessere Thermik hoffen. Der Task führt über 5 Zickzack-Wenden und dann Richtung Süden übers Hochplateau zur Sarah Farm – insgesamt 101,3 km. Der Weltmeister fliegt mal wieder Allen in 2 Std. 3 min. mit einem 46,31 km/h Schnitt auf und davon. Eine Minute länger benötigen der junge Franzose Antoine Boisselier und Oleg Bondarchuk zum Ziel. Alex Ploner gleich dahinter, dann Tom Weissenberger (AUT), Alvaro Sandoli (BRA) und Lukas Bader. 29 Piloten erreichen in kurzen Abständen das Ziel. Manfred baut seine Führung aus vor Alex Ploner und Oleg Bondarchuk. Bei den Damen war die EX-Weltmeisterin Francoise Dieuzeide-Banet mit 85,7 km die beste Pilotin und ist damit auf Platz 2 der Damenwertung.

Samstag, 28. Juni, letzter Wettbewerbstag. Es ist sonnig und schwacher Südwestwind angesagt. Also noch mal rauf auf den La Puncho. Es sieht stabil aus und die ersten Gleitschirmflieger kommen über Startplatzhöhe nicht hinaus. Ich mache mich starkklar, denn heute werde ich als Winddummy benutzt. Der Wind kommt momentan aus Süden, also wechsele ich nochmals den Startplatz und schon bin ich in der Luft. Nur schwaches Steigen finde ich am Eck der Antenne, aber es bringt mich auf 1.600 m, die ich aber schon bald wieder verliere. Schließlich gebe ich der schwachen Thermik nach und gehe Landen. Der Fluss ruft. Das gesamte Wettbewerbsfeld steht noch am Startplatz. Nach einer weiteren Stunde drehen die Schirme auf und los geht's für den Endspurt. Ein Race über 108,8 km (Viereck) mit Ziel am Hauptlandeplatz ist die Final-Aufgabe. Erster im Ziel ist Mario Alonzi, vor Manfred Ruhmer und Bethino Schmitz. Alex Ploner ist auf Rang 4 und Oleg Bondarchuk auf Rang 5. Lukas Bader fliegt beständig und landet auf Platz 12. Kathleen Rigg fliegt als 29. und Francoise Dieuzeide-Banet als 39. ins Ziel. Insgesamt fliegen an diesem Tag 47 Piloten ins Ziel.

Manfred Ruhmer gewinnt die Millau-Classic 2003 vor Alex Ploner und Oleg Bondarchuk. Bester Deutscher wird mit Platz 6 Lukas Bader. Die Teamwertung geht an Österreich und die Damenwertung gewinnt Kathleen Rigg.

Der Wettbewerb war wirklich super organisiert, nur auf die Tagesergebnisse wartete man teilweise ziemlich lange. Die Start- Aufbauplätze sind riesig, einfach, und für alle Windrichtungen geeignet. Außenlandungen sind nicht immer unkritisch, da es sehr hügelig und oftmals starkwindig ist. Auf dem Hochplateau dagegen gibt's viele Landemöglichkeiten.

der die Damenführung. Bei den Herren kämpfen Manfred, Alex und Oleg um die ersten drei Plätze. Der 8. Tag wurde bereits am Morgen wegen Gewittergefahr gecancel. Ein Gewitter hätte sich wohl jeder gewünscht, damit es mal wieder abgekühlt hätte. Aber leider war ein Tag heißer als der andere und damit war der Swimming Pool und die berühmten Tarnschluchten wohl der beliebteste Aufenthaltsort für die Piloten an diesem Tag. Nur einige wenige fluggeile Deltaflieger schwärmten am Abend von einem schönen, ruhigen Thermikflug und einem wohl möglichen Task. Eine kleine Gruppe von Piloten war in den

### Gesamtwertung

Platz	Name	Gerät	Punkte
1.	Manfred Ruhmer (AUT)	Icaro Laminar	5891
2.	Max Ploner (IM)	Icaro Laminar	5799
3.	Oleg Bondarchuk (IM)	Aeros Iornhal	5686
4.	Maria Alonzi (FRA)	Aeros Cornhal	5598
5.	Alvaro Sandoli (BRA)	WillsVANGTalon	5258

### Damenwertung

Platz	Name	Gerät	Punkte
1.	Kathleen Rigg (GK)	Moyes Litespeed	2899

### Teamwertung

Platz	Nation	Punkte
1.	Österreich	11212
2.	Italien	15996
3.	Frankreich	15897
4.	Brasilien	13274
5.	Deutschland	12247

berühmten Käsehöhlen von Roquefort, dort soll es sogar richtig kalt gewesen sein.

27. Juni. 9. und vorletzter Tag! Die Sonne ist noch nicht zu sehen, aber wir fahren um 11 Uhr Richtung Brunas, da Nordwind angesagt ist. Es sieht im ersten Moment nur nach Soaring aus und riesige bunte Pulks fliegen tief über dem Startplatz. Es sieht fast zum Fürchten aus und manche Piloten warten noch mit dem Start. Aber langsam reißt es auf, der Himmel wird immer blauer und

# "STIMAITAL



## SUPER FLUGGEBIET

Wetter begünstigt, große Start- und Landeplätze.

**Fluggebiete** 11er Lift/Neustift ideal für Wenigflieger und Anfänger sowie für Profis. Im Umkreis 20 ideale Fluggebiete.

## DHV-Flugschule

DHV-Prüfungsflüge täglich, Auffrischkurse, Anfängerkurse, Sonderpiloten / A-Scheine auch im Winter.



## 2-Jahreseck-Test-Zentrum

Gratis Testmöglichkeit der neuesten Schirme verschiedener Hersteller während des 2-Jahresecks. Bei Checks erhält jeder Kunde einen Guthaben für eine Tageskarte am Elfer.



## Neuer Terminplaner mit vielen Parafly-Flugreisen!

Gleich anfordern und Sie erhalten einen kleinen gratis Windsack!

## 2 PhratIV FLUGSCHULE

Flugschule Parafly Stubaital GmbH  
Hans-Peter Eller

Moos 18

A-6167 Neustift/Stubaital

Tel. +43 - 5226-3344

Fax +43 - 5226 - 3371

E-Mail: flugschule@parafly.at

Internet: www.parafly.at

# le I- lange

Weite Streckenflüge enden logischerweise auch weit vom Ausgangspunkt das "Zurückkommen". Mit dem Drachen ist es noch schwieriger als 11



Den Drachen hochbinden, damit er nicht stört

Von Bahrenborstel und der Porta Westfalica aus gelingt uns mit Drachen und Starrflügler immer größere Streckenflüge. Meist enden diese als Flüge in eine Richtung weit entfernt vom Startplatz, da geeignete Flugbedingungen für geschlossene Aufgaben in der norddeutschen Tiefebene sehr selten sind. In der ersten Zeit waren die wunderschönen Flugerlebnisse oft getrübt durch langwierige, aufwändige und chaotische Rückholaktionen. Ewige Warterei auf den Rückholer oder um 5 Uhr morgens zurück sein nach einem 80 km- Flug waren an der Tages- und Nachtordnung. Bald änderten wir die Strategie, dachten "Wie komme ich am besten nach Hause?" anstatt "Wer kann mich abholen?" und fanden viele neue Möglichkeiten und Tricks zur Lösung des

Problems. Gerd Langwald optimierte insbesondere die Methoden für schnellstes Zurückkommen, während z.B. für mich niedrige Kosten und Umweltschonung im Vordergrund standen. Aus dem Rückholproblem wurde ein spannender zweiter Teil des Fluges mit vielen unvergesslichen Erlebnissen und Begegnungen: das "Abenteuer Zurückkommen".

## Verschiedene Methoden

**Wo liegen die klassischen Probleme des Rückholens?**

- Es vergehen Ewigkeiten, bis der Rückholer die Strecke gefahren ist und den Landeort gefunden hat (auch mit Handy und GPS). Besonders wenn

mehrere Flieger abzuholen sind, wird's richtig spät.

- Auf Dauer finden sich nur Rückholer auf Honorarbasis, was insbesondere für einzelne Piloten teuer wird.
- Häufig steht gar kein Rückholer zur Verfügung. Daher haben wir gelernt, einen Teil oder das ganze Zurückkommen an Ort und Stelle zu organisieren.

**Typische Lösungen, wenn ein Rückholer zur Verfügung steht:**

- Die "Gerd Langwald- Methode": Finde am Landeplatz jemanden, der Dich mitsamt Gerät auf dem Autodach in Richtung Heimat fährt. Von Zuhause aus startet gleichzeitig ein Rückholer, in der Mitte lädt man an einem markanten Treff-

## Weniger ist mehr. Nicht nur derteorher ist das Weniger, sondern auch dem Gleitschirm, Streckenjäger Bernd Otterpohl gibt's.

punkt um. Vorteil: sehr schnelles Zurückkommen, kein Suchen, keiner muss die ganze Strecke zweimal fahren.

- Ähnlich geht die "Zubringer- Methode", wenn z.B. 3 Piloten größere Strecken geflogen sind: Wer am weitesten geflogen ist, sucht einen Fahrer, der ihn zum Treffpunkt mit dem Rückholer beim Erstgestrandeten bringt. Unterwegs kann er noch den mittleren Flieger aufsammeln oder dieser kommt auch selbstständig zum Treff..

### Typische Lösungen ohne Rückholer:

- Finde einen netten Menschen, der Dich mitsamt Fliegezeug ganz zurückbringt. Für lange Strecken braucht's dazu schon sehr viel Überredungskunst (so wie sie Gerd letztes Jahr hatte, als er nahe der dänischen Grenze jemanden fand, der um 8 Uhr abends noch bereit war, spontan 700 km zu fahren). Diese Methode wähle ich lieber für kleine Strecken, wenn ich mich an einem ordentlichen Frugtag z.B. nach 20km versenkt habe, um noch mal fliegen zu können. (Wenn ich nicht mehr fliegen möchte, leihe ich lieber ein Fahrrad, mache eine schöne Radtour zurück und hole den Drachen selbst ab.)

- Mit der Bahn zurück: Lasse Dich mit Drachen zum Bahnhof fahren. Mit dem Zug geht's zurück, die letzten Meter vom Heimatbahnhof lässt Du Dich abholen oder fährst mit dem Taxi. Für Drachen besser geeignet als für Starrflügler. Funktioniert für mich sehr gut bei 100 - bis 180 km- Flügen je nach Flugrichtung und Landezeit, bei längeren Strecken braucht's meist eine Übernachtung, morgens gibt's dafür schon sehr früh geeignete Züge.

- Taxis nehme ich nur ausnahmsweise für kurze Entfernungen, die schon teuer gen sind. Es gelang mir noch nie, für weite Strecken einen günstigeren Kilometerpreis auszuhandeln.

- Trampen mit dem Drachen: Man lasse sich zu einem günstigen Startort bringen: Autobahnraststätte, Bundesstrassen mit guter Haltemöglichkeit o.ä. Den Drachen etl. lieber erst mal verstecken. Wenn jemand hält, frage ich die Insassen zuerst, ob ihr Zier geeignet ist und ob sie Zeit für eine kleine Verzögerung haben. Wer Anhalter

mitnimmt, ist normalerweise "gut drauf", daher hat man gute Karten, den Flieger aufs Dach binden zu dürfen. Dann geht es immer von einem guten Zwischenstopplatz zum nächsten. Beim letzten Lift kann man sich häufig bis zum Ziel bringen lassen, wenn man nett nach dem entsprechenden Umweg gegen Entgelt bittet. Bisher bin ich nur 5x mit dem Drachen getrampt, die Erfahrungen waren teils gut, teils schlecht wegen stundenlanger Stehzeit.

- Für richtig lange Strecken wäre auch ein Leihwagen sehr geeignet, da dieser Zuhause abgegeben werden kann. Leider bekommt man einen solchen zu später Stunde nur an Flughäfen, und die liegen ja wegen ihrer Lufträume nicht so nah am Landeort.

### Nach der Landung

Sehr wichtig ist es also, am Landeort jemanden zu finden, der uns mitsamt Drachen fährt. Dazu einige Tipps:

- der Landeplatz liegt besser an einer Ortschaft als an einem einsamen Gehöft. Auch eine mäßig befahrene Strasse, an der interessierte Autofahrer leicht halten können, ist günstig.

- Nicht sofort abbauen, sondern erst Kontakte knüpfen: glücklicherweise sehen unsere Fluggerät sehr attraktiv aus und sind von weitem zu erkennen. Meist kommen aus Interesse Leute, die in der Nachbarschaft wohnen, oder Spazier-



Landung am Postsee bei Prienz

gänger oder Autofahrer halten an und fragen, ob ich abgestürzt sei und wie ich wieder nach Hause komme. Oder ich gehe zu Leuten in der Nähe, erzähle von meiner Landung, bitte um ein Telefonat oder ein Glas Wasser.

Dann geht es darum, nicht gleich mit der Tür ins Haus zu fallen: ich erkundige mich erst mal, ob ein Auto vorhanden ist und mich jemand z.B. zum nächsten Bahnhof bringen kann. Den Drachentransport erwähne ich dabei noch nicht, sondern unterhalte mich lieber über andere interessante Dinge. Mit dem Drachen aufladen warte ich dann bis ganz zuletzt, denn dann sind die Kontakte schon gefestigt und die Leute auf die Fahrt schon innerlich eingestimmt. Tipp: niemals fragen, ob ein Dachgepäckträger zur Verfügung steht! Meistens gibt's ja keinen, und danach sind die potentiellen Rückbringer verunsichert, wenn man ohne diesen aufliegen will.

Wenn es doch einen Träger gibt, holt der Fahrer ihn sowieso heraus, so wie der nette Niederländer, der mit seinem Mittelklassewagen uns 3 Piloten samt Drachen und Gurtzeugen sowie noch zwei halbwüchsige Nachbarsjungen mitnahm!

Eine schöne Alternative: Freunde- oder Verwandte, die in der passenden Gegend wohnen,



Ein guter alter Freund holt mich aus Salzwedel ab und bringt mich mit seinem Spider zum Bahnhof Wunstorf

fahren uns, dann kann man ein angenehmes Wiedersehen mit dem Nützlichen verbinden.

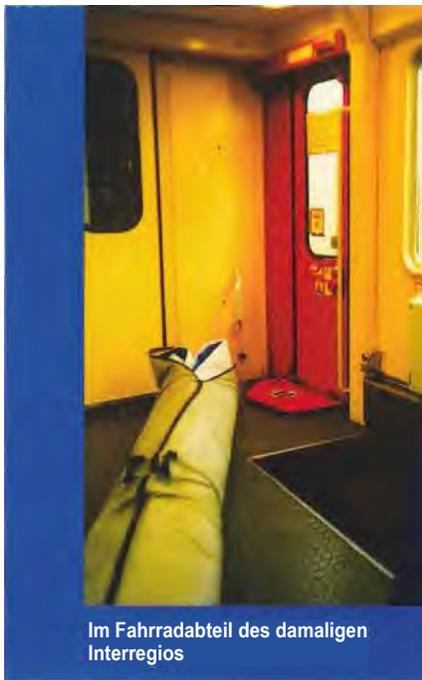
## Befestigung auf dem Autodach

Meistens laden wir direkt aufs Dach auf. Das ist bei den heutigen dünnen Blechen natürlich ein heikles Unterfangen, das mit großer Sorgfalt erfolgen muss, um Dellen und Kratzer sicher zu vermeiden. Denn für mögliche teure Schäden käme der Pilot selbst auf. Zuerst kontrolliere ich das Dach auf eventuelle Vorschäden (sehr wichtig, um Streiffälle zu vermeiden!) und taste den späteren Auflagebereich am Drachen ab, um sicher zu gehen, dass am Packsack alles glatt ist und keine harten Druckstellen darin verborgen sind. Dann kommen Polster auf das Dach. Dabei ist unbedingt zu beachten, dass das Blech nur direkt an den Rundungen zur Front- und Heckscheibe genügend Festigkeit hat, nicht aber im gering gewölbten Bereich dazwischen. Als Polsterung nehme ich meist meine aufgerollten Pullover; auch Sitzpolster, Decken, Kissen, usw. sind geeignet. Der Drachen wird dann genau passend aufgelegt, ohne weiteres Zurechtrücken und mit dem Schwerpunkt mittig zwischen den Auflagepolstern.

Zum Festzurren habe ich immer 4 Gurtbänder dabei: diese kommen um die Scharniere der Motorhaube und der Heckklappe und auf der anderen Seite um den Drachen. Beim Kombi werden die hinteren Gurte vorm Auflegen des Flügels um die Scharniere gezogen, da ja die Klappen dazu geöffnet werden müssen. Die Bänder müssen so fest angezogen werden, dass eine Bewegung der Dachlast sicher vermieden wird. Vorne muss noch ein Seil zur Abschleppöse, um Pendelbewegungen zu vermeiden, bei denen sich die Polster verschieben. Eine Sicherung gegen nach vorne Durchrutschen bei Bremsmanövern schließt die Befestigung ab. Nach dem Abladen vergesse man nicht, gemeinsam das Dach inspizieren!

Noch einfacher geht's mit einer Dachreling: da kann man den Drachen vorne und hinten mit je einem Gurt direkt an die eine Reling anbinden und die Enden zur anderen hinüberziehen, um ein Hinüberkippen nach außen zu verhindern. Eine andere Möglichkeit: zwei Hölzer quer über die Reling binden, dann ergibt sich der uns gewohnte Gepäckträger.

Als Fahrzeuge nutzten wir schon so ziemlich alles vom Trabi bis zum Bulli. Das lange, gerade Dach eines Kombis ist natürlich wesentlich geeigneter als das kurze, besonders dünne und stark gerundete Dach eines Kleinwagens. Bei letzterem muss absolut perfekt geladen werden, um Schäden zu vermeiden!



Im Fahrradabteil des damaligen Interregios

## Weitere Transportmöglichkeiten

Mehrmals holte ein Rückbringer auch unerwartet einen LKW oder einen Anhänger hervor.

Einmal bot ein Mopedfahrer seine Fahrdienste zum 2km entfernten Bahnhof an: er balancierte dann das Gurtzeug quer über dem Tank liegend, während ich mit dem Drachen auf der Schulter auf dem Sozius saß. Diese Aktion war aber nicht gerade unkritisch und sei nicht zur Nachahmung empfohlen.

Lieferwagen eignen sich gut für kleinere Strecken, da kann man den Flügel schnell innen hineinlegen und mit offener Heckklappe fahren. Mehrmals schon holte ein Rückbringer auch unerwartet einen großen LKW hervor.

Kurios sah letztes Jahr folgender Transport aus: mit der Bahn war ich als Kurzpackmuffel nicht ganz nach Hause gekommen und musste die letzten 12 km mit dem Taxi fahren. Der Fahrer war absolut nicht dazu zu überreden, das Dach zu nehmen (obwohl es idealerweise ein Daimler Kombi mit Reling war!), aber sehr überzeugt davon, von hinten auf der Beifahrerseite mit umgelegten Sitzen durchzuladen. Der Schwerpunkt liegt bei meinem Gerät sehr weit vorne und kam dadurch noch soeben in den Wagen hinein, dann konnte ich es an den Heckklappenscharnieren hochbinden. Mit dem 3m nach hinten oben herausschauendem Flieger sah das Gefährt aus wie ein Kranwagen. Nachdem ich einen saftigen Zuschlag für die Belegung von drei Sitzen bezahlt hatte, ahnte ich, warum der Fahrer lieber innen laden wollte.

Bei meinen Inselflügen kamen noch Handkarren, Seenotrettungskreuzer (Transport als "Übung") und Fähre hinzu, außerdem erlebte ich dabei meinen bisher exotischsten Transport: auf einem kleinen offenen Anhänger sitzend, den Drachen

wieder auf der Schulter, vom Polizeiwagen gezogen! Mit eingeschalteter Warnblinkanlage ging es dann zügig vom Polizeirevier bis zum Hafen.

## Bahnfahren mit dem Drachen

Für diese umweltschonende und kostengünstige Methode empfehle ich für die Flexiblen, für die Starren sollte es bei optimalen Bedingungen aber auch gehen. Das Hauptproblem ist natürlich, die Ausrüstung in den Waggon hineinzukommen. Die offizielle Höchstlänge für Gepäckstücke in der Bahn liegt irgendwo bei 2,5 m, daher können wir nur auf die Duldung durch das Personal bauen, solange wir die Abfahrt nicht nennenswert verzögern.

Es gibt eine große Anzahl verschiedener Zugarten, außerdem sind gleichartige Züge im Detail auch immer wieder anders aufgebaut, so dass ich hier keine allgemeingültige Anleitung geben kann. Kurzpacken sei empfohlen, dann hat man recht hohe Chancen, das Gerät in den Zug hineinzubekommen. Mit einiger Erfahrung geht's aber auch langgepackt, ich selbst habe seit 1999 nicht mehr kurzgepackt und dadurch nur einmal einen Zug nicht bekommen (s.o.).

Man wähle möglichst einen Bahnhof in einer größeren Stadt, in der die Züge einen längeren Aufenthalt haben oder neu eingesetzt werden: dort kann man in Ruhe alle Einstiege abklappern und hat Zeit zum Probieren. An kleineren Stationen halten die Züge nur kurz, alles muss schnell gehen: ich suche mir einen Helfer, der ein Ende des Drachens trägt. Das Gurtzeug und das andere Ende des Drachens nehme ich.

Wenn der Zug einfährt, haben wir das Gerät schon auf der Schulter und laufen dann zu einer geeigneten Einstiegsstelle. Beim Einfädeln ist dann Vorsicht mit dem Flügel angesagt, denn wenn es zu eng wird, sind viele geneigt, mit Kraft nachzuhelfen. Beim Einstieg durch die Tür muss der Drachen häufig auf einer Seite möglichst hoch und auf der anderen ganz tief gehalten werden, damit er um die Ecke kommt.

• Doppelstöcker: diese RE's sind meine Lieblingszüge, bei den meisten kann man ohne großes Suchen langgepackt direkt durch die Tür in die untere Ebene hineinkommen. Wenn beim Aussteigen die Bahnsteigseite wechselt, muss man am anderen Ende des Abteils heraus, die Türenanordnung ist dort andersherum.

o Älterer Nahverkehrsbus oder Regionalexpress: in die langen Abteile in Waggonmitte kommt der Drachen im Langpack durch's richtige Schiebefenster, dort passt er schön in die Gepäckablage. Leider gib's die gleichen Waggons auch mit Klappfenstern, die nur im Kurzpack durch die

# Der lange 17 0 zurück

große Tür zu erreichen sind. Meist sind diese Wagen aber gemischt mit den "guten", dann muss man ggf. schnell am Zug entlang laufen.

Moderne Nahverkehrszüge (z.B. "Talent"): wegen der Klimatisierung dieser Züge lassen sich die Fenster leider nicht öffnen. Die Einstiegstüren sind zwar breit, aber meist mit Windabweiser-scheiben verbaut, das geht höchstens im Kurz-pack. Es gibt jedoch meistens einen Einstieg, an dem man lange Gegenstände um die Ecke bekommt. Das kann, muss aber nicht das Fahrrad-abteil sein. Die Schwierigkeit ist, diesen Einstieg zu finden, wenn's schnell gehen muss.

Bei schnelleren Zügen (IC's und frühere Interregios) geht, wenn überhaupt, nur das Fahrradabteil im Kurzpack, der ICE ist gänzlich ungeeignet. Früher würgten wir mal einen Sensor durchs Schiebefenster auf den Gang eines Interregios. Leider war der Ausstieg dann auf der anderen Seite, da wurde mein Gesicht etwas länger. Glücklicherweise hatte der Zug einen längeren Halt. Der Schaffner hatte bereits den Bundesgrenzschutz zur Hilfe gerufen, dann ließ sich der Drachen aber irgendwie in den nächsten Waggon

fädeln, der den Gang auf der anderen Seite hatte. Die Reaktion der Schaffner auf den ungewohnten Transport ist sehr unterschiedlich: viele sind sehr interessiert und hilfsbereit, die meisten nehmen es mit Humor, manchmal gibt es aber auch negative Reaktionen, z.B. wenn das Gerät die Plätze versperrt. Daher lege ich das Gerät gleich in die Gepäckablage oder binde es mit Gurten darunter hoch, wenn der Zug voll ist.

## Weitere Tipps

Wie beim Fliegen auch sind bei diesen Rückkehraktionen das Erkennen der besten Möglichkeiten, Kreativität und positives Denken gefragt. Zudem übt man sich in Sachen Kontaktfreudigkeit, Spontaneität und Überredungskunst.

Einer, der sich riesig über einen 80 km- Flug freut, ein halbwegs ordentliches Äußeres hat und erst mal freundlich Kontakt zu potentiellen Helfern aufbaut wird viel leichter zurückkommen als jemand, der sich in der gleichen Situation nur ärgert, weil ein anderer weiter geflogen ist, und völlig durchgeschwitz im T-Shirt nach Fahrmöglich-

keiten herumfragt. Wenn es sich einfädeln lässt, frage man bei Eheleuten zuerst die Frau: die bitet dann häufig ihren Mann, die Fahrt zu machen, und dieser macht das dann gerne, auch um ihr einen Gefallen zu tun. Fragt man den Mann zuerst, denkt er oft, seine Frau habe etwas dagegen, wenn er sich von Zuhause entfernt und sagt lieber nein. Manchmal kommen aber auch beide mit und freuen sich über den kleinen Ausflug in die Stadt, wenn der Pilot außer den reell kalkulierten Fahrtkosten noch Geld für's Eisessen gehen gibt.

Für die Hilfe revangieren kann man sich auch mit einem Luftbild des Wohnorts, das man schnell noch vor der Landung macht (Adresse notieren nicht vergessen).

Achtet man auf den gesunden Ausgleich für die Helfer, bleiben viele schöne Erinnerungen an interessante Begegnungen mit netten Menschen, und man erfährt viel über die Gegend, in der man gelandet ist, so dass aus dem Streckenflug eine richtige kleine Reise wird.

## Anzeige



DEN WIND KANN MAN SICH NICHT AUSSUCHEN.  
Den Gleitschirm schon.

### BERSICHT

PHORUS (DHV 1 /Afnor Standard)  
PHERON (DHV 1 /Afnor Standard)  
ARTAX (DHV 1-2/Afnor Standard)  
AERON (DHV 2 /Afnor Performance)  
RADON (DHV 2-3 /Afnor Performance)  
PHOR2 (DHV 1-2 /Afnor Biplece)  
ROTOR (Motorschirm)

### ERTRIEB

DEUTSCHLAND  
Charly Produkte  
0-87637 Seeg  
.49 (0) 8364 - 12 86  
www.charly-produkte.de



A-6020 Innsbruck, Austria  
Bernhard-Höfel-Straße 14  
Tel. ++43 (0) 512 - 36 13 40  
info@nova-wings.com

~ **eva**  
www.nova-wings.com



## 250/123

### Lufttüchtigkeitsanweisung

#### **Gurtzeug für Gleitsegel, Gurtzeugkarabiner Parafly Automatic von AustriAlpin**

Ein Aluminium Gurtzeugkarabiner Parafly Automatic von AustriAlpin ist während eines Startvorgangs beim Gleitschirmfliegen in Tschechien gebrochen. Dieser Karabiner war nach Angabe des tschechischen LAA ca. zwei Jahre im Gleitsegelflugbetrieb. Eine Materialuntersuchung in Tschechien ist bereits eingeleitet, das Ergebnis wird für Anfang Juni 2003 erwartet. Der DHV hat vorsorglich folgende **Sicherheitsmaßnahmen** getroffen:

Alle Aluminium Gurtzeugkarabiner Parafly Automatic von AustriAlpin, unabhängig von deren Oberflächenveredelung dürfen nicht mehr verwendet werden bis das Ergebnis der Materialuntersuchung feststeht.

Diese Lufttüchtigkeitsanweisung tritt mit Veröffentlichung in den Nachrichten für Gleitsegel- und Hängegleiterführer (NfGH) in Kraft.

Gmund, den 21.05.2003

Klaus Tänzler

DHV-Geschäftsführer

## 251/123

### Lufttüchtigkeitsanweisung

#### **Gurtzeug für Gleitsegel, Gurtzeugkarabiner Parafly Automatic von AustriAlpin**

Die Materialuntersuchung in Tschechien ist abgeschlossen. Materialfehler oder Herstellungsfehler wurden nicht festgestellt. Es wird von einem Gewaltbruch bei geöffnetem Schnapper ausgegangen.

Die Lufttüchtigkeitsanweisung vom 21.05.2003 bezüglich der Gurtzeugkarabiner Parafly Automatic von AustriAlpin wird hiermit aufgehoben.

Gmund, den 10.06.2003

Klaus Tänzler

DHV-Geschäftsführer

## 252/123

### Sicherheitsmitteilung

#### **Gleitsegel Ozone Atom M DHV GS-01-0844-01, Ozone Atom L DHV GS-01-0847-01, Ozone Atom S DHV GS-01-0848-01, Ozone Atom XS DHV GS-01-0928-01, Seriennummern zwischen A[Grösse]-D-12-101 und A[Grösse]-D-46-126**

Während der turnusmässigen jährlichen Nachprüfung von im Schulungsbetrieb stark gebrauchten Gleitsegeln des Typs Ozone Atom in Frankreich, wurden bei mehreren Gleitsegeln Restfestigkeiten der Stammleinen festgestellt, die unterhalb der normalerweise zu erwartenden Werte lagen. Die Restfestigkeit der Stammleinen lag zwar noch nicht im kritischen Bereich und es sind auch keine Leinenrisse im Flug bekannt geworden.

Ozone Gliders Ltd. hat aber trotzdem beschlossen folgende **Sicherheitsmitteilung** herauszugeben:

Alle Ozone Atom XS, S, M und L mit Seriennummern zwischen A[Grösse]-D-

12-101 und A[Grösse]-D-46-126 müssen spätestens ein Jahr nach dem Datum der Stückprüfung mit neuen Stammleinen ausgerüstet werden.

Die Ersatzleinenätze sind kostenlos bei Ozone Gliders oder dem jeweiligen Importeur zu beziehen und können vom Besitzer des Gleitsegels selbst eingebaut werden. Ein Leinenplan und Anweisungen zum Einbau werden mitgeliefert.

Aerosport International GmbH bietet allen Besitzern von betroffenen Atoms in Deutschland und Österreich an, den Austausch der Stammleinen zusammen mit einer vorgezogenen 2-Jahresnachprüfung für 50% der normalen Kosten einer 2-Jahresnachprüfung durchzuführen.

27.05.03

Ozone Gliders Ltd., 1258 Route de Grasse, F-06620 Le Bar Sur Loup

Tel +33 492 60 44 00, Fax +33 492 60 44 61

Team@flyozone.com, Dr. David Pilkington, Production manager

Aerosport International GmbH, Grafenstrasse 26, D-83098 Brannenburg

Tel +49 8034 1034, Fax +49 8034 3384

Info@aerosport.de, Hans Bausenwein/Geschäftsführer

## 253/123

### Sicherheitsmitteilung

#### **Gleitsegel Stereo DHV GS-01-0648-99, Mission M DHV GS-01-0714-99, Mission L DHV GS-01-0756-00**

Aufgrund der Sicherheitsmitteilung vom 08.08.01 und der Warnung vom 25.10.02 bezüglich fehlerhafter Leinen des Typs Eulit 0,9 mm in Gleitschirmen der Fa. FreeX Airsports GmbH, wurde ein Großteil der betroffenen Geräte mit neuen Leinen ausgerüstet.

Wegen der möglichen Sicherheitsgefährdung durch solche Geräte, die noch nicht auf die neuen Galerieleinen umgerüstet sind, erlässt die Fa. FreeX Airsports GmbH für alle Geräte der Muster Mission M MZL GS-01-714-99, Mission L MZL GS-01-756-00, Stereo MZL GS-01-648-99, die innerhalb der Werk-

Nummern die Ziffernkombination CO1 bis C 13 aufweisen folgende Sicherheitsmitteilung: Die genannten Geräte dürfen nicht mehr geflogen werden, sofern sie in der Galerieleinen- Ebene noch mit den Originalleinen Eulit 0,9 mm (Bild) ausgerüstet sind unabhängig davon, ob die Leinen die in der Warnung vom 25.10.02 dargestellten sichtbaren Mängel aufweisen oder nicht. Dies gilt auch für Geräte, die aufgrund der Sicherheitsmitteilung vom 08.08.01 bereits bei Fa. FreeX Airsports GmbH zum Leinencheck waren ohne dass hierbei die Galerieleinen ausgetauscht wurden. Der Leinenaustausch wird von der Fa. FreeX Airsports GmbH vorgenommen. Die Sicherheitsmitteilung vom 08.08.01 bleibt für die anderen dort benannten Geräte (Sun S, M, L, Oxygen M, L, Pure S, M, L, Flair S, M, L) in vollem Umfang bestehen.

24.06.2003

freeX air sports GmbH, Harmating 2, D-82544 Egling,

Tel. 08176-93020, Fax 08176-930244,

e-mail: info@freex.com

## 254/123

### Warnung

### Hängegleiter

Dem DHV-Schleppbüro wurden mehrere Seilrisse von roten UL-Schleppseilen gemeldet, die von der Firma Sunglide (Sybille Bäumer-Fischer), Schilchernhof, 87463 Dietmannsried bezogen wurden. Ein Pilot wurde dabei im Gesicht verletzt. Nachforschungen ergaben, dass das verwendete Seilmaterial nur eine maximale Bruchlast von 140 daN aufweist, anstelle der vorgesehenen 200 daN Mindestbruchlast. Die scharfkantigen Schäkkel und die Knoten können unter Belastung zusätzlich das Schleppseil beschädigen oder zu einer deutlich geringeren als der angegebenen Bruchlast führen. (siehe Bild).

IAREL IOMW

Der DHV warnt deshalb alle Hängegleiterpiloten davor mit diesem Schleppseil weitere Schlepps durchzuführen.

Gmund, am 24.06.2003

Klaus Tänzler

DHV-Geschäftsführer

## 255/123

### Gleitsegel

MusterprüfNr	Muster	Inhaber der Musterprüfung Fluggewicht min. - max.	Klasse
DHV GS-01-1132-03	Gin Bolero Plus M	Aerosport International GmbH 80 kg - 105 kg	1 GH
DHV GS-01-1133-03	Gin Bolero Plus L	Aerosport International GmbH 95 kg - 120 kg	1 GH
DHV GS-01-1134-03	wings of change Twister S	wings of change 65 kg - 90 kg	2 GH
DHV 3S-01-1135-03	Gin Gangster M	Aerosport International GmbH 85 kg - 105 kg	2 GH
DHV GS-01-1136-03	Gin Gangster S	Aerosport International GmbH 75 kg - 95 kg	2 GH
DHV GS-01-1137-03	Nova Radon M	NOVA Vertriebsgesellschaft m.b.H. 90 kg - 110 kg	2 GH
DHV GS-01-1138-03	Advance Alpha 3 24	ADVANCE Thun AG 58 kg - 75 kg	1 GH
DHV GS-01-1139-03	Advance Alpha 3 30	ADVANCE Thun AG 103 kg - 127 kg	1 GH
DHV GS-01-1140-03	Pro-Design Titan II S	PRO-DESIGN Graf, Hofbauer Ges.m.b.H. 60 kg - 85 kg	2 GH
DHV GS-01-1141-03	Pro-Design Titan II M	PRO-DESIGN Graf, Hofbauer Ges.m.b.H. 80 kg - 100 kg	2 GH
DHV GS-01-1142-03	Pro-Design Titan II L	PRO-DESIGN Graf, Hofbauer Ges.m.b.H. 95 kg - 125 kg	2 GH
DHV GS-01-1143-03	XIX Smile M	XIX GmbH 80kg - 100 kg	1 GH
DHV GS-01-1144-03	XIX Smile L	XIX GmbH 95 kg - 120 kg	1 GH

### Hängegleiter

MusterprüfNr	Muster	Inhaber der Musterprüfung Fluggewicht min. - max.	Klasse
DHV 01-0387-03	Vertigo 13 Dacron	Flugsport Seedwings-Europe OHG 90 kg - 125 kg	2-3
DHV 01-0388-03	Vertigo 13 Mylar	Flugsport Seedwings-Europe OHG 30 kg - 125 kg	2-3
DHV 01-0389-03	Venigo 15 Dacron	Flugsport Seedwings-Europe OHG 110 kg - 128 kg	2.3
DHV 01-0390-03	Vertigo 15 Mylar	Flugsport Seedwings-Europe OHG 110 kg - 128 kg	2.3
DHV 01-0391-03	Litesport 4 Dacron	Skyline Flight Gear GmbH 110 kg - 127 kg	3
DHV 01-0392-03	Litesport 4 Mylar	Skyline Füge Dem GmbH 110 kg - 127 kg	3
DHV 01-0393-03	Discus 14	Baumer-Fischer Ursula-Sybille-(Sunglide) 100 kg - 133 kg	2
DHV 01-0394-03	Atos CS	A.1.R, Aeronautic Innovation Rühle & Co. GmbH 83 kg - 122 kg	3 E

### Gleitsegelgurtzeuge

MusterprüfNr	Muster	Inhaber der Musterprüfung	Anhängelast Max.
DHV GS-03-0274-03	Ava Sport Cruiser	Blue Sky Flugschule Hochpustetat GmbH	120 kg
DHV GS-03-0275-03	Ava Sport Variant	Blue Sky Flugschule Hochpustetal GmbH	120 kg
DHV GS-03-0276-03	Ava Sport Sprinter	Blue Sky Flugschule Hochpustental GmbH	120 kg
DHV GS-03-0277-03	Ava Sport Scandal	Blue Sky Flugschule Hochpustental GmbH	120 kg
OHO GS-03-0278-03	SUPAIR Randonneuse XC	Aerosport International GmbH	100 kg
DHV GS-03-0279-03	COBRA	Firebird Sky Sport AG	120 kg
DHV GS-03-0280-03	VIPER	Firebird Sky Sport AG	120 kg
OHO GS-03-0281-03	RHINO	Firebird Sky Sport AG	120 kg
DHV GS-03-0282-03	ENTRUST	Firebird Sky Sport AG	120 kg
De G5413-0283-03	Gene-X0	Woody Volley Model snc (OHG)	100 kg
DHV GS-03-0284-03	Eagle	freeX air Sports GmbH	100 kg

### Hängegleiterrettungsgeräte

MusterprüfNr	Muster	Inhaber der Musterprüfung	Anhängelast max.
DHV 02-0053-03	Survive 30 HG	Skyline Flight Gear GmbH	200 kg

### Gleitsegelrettungsgeräte

MusterprüfNr	Muster	Inhaber der Musterprüfung	Anhängelast max.
DHV GS-02-0090-03	Survive 18 GS	Skyline Flight Gear GmbH	84 kg
DHV GS-02-0091-03	Survive 26 GS	Skyline Flight Gear GmbH	160 kg
DHV GS-02-0092-03	Summe 30 GS	Skyline Flight Gear GmbH	200 kg

### Gleitsegel-Gurtzeugprotektoren (1)

MusterprüfNr	Muster	Inhaber der Musterprüfung	Anhängelast max.
DHV GSP-0018-03	SP01	freeX air Sports GmbH	Schaumstoff Luft 150cm - 20g

5

Herausgeber: Deutscher Hängegleiterverband e. V. (DHV) im DAeC, Postfach 88, 83701 Gmund am Tegernsee  
Erscheinungsweise: Regelmäßig im DHV-Info, im Bedarfsfall Vorab-Veröffentlichung als Sonderausgabe an Direktbezieher.  
Abonnement: 33,23 Euro pro Jahr für Direktbezug (einschl. Sonderausgaben, ohne DHV-Info).

# Unfallstatistik 2002

## Drachen

### Unfallzahlen

Im Jahre 2002 wurden dem DHV 32 Unfälle mit Hängegleitern von deutschen Piloten im In- und Ausland gemeldet, davon 4 Todesfälle. Die nachfolgende Tabelle zeigt die Hängegleiter-Unfallzahlen im Jahresvergleich.

Jahr	Unfälle gesamt	Tödliche Unfälle
1997	50	5
1998	43	6
1999	33	3
2000	42	5
2001	34	4
2002	32	4

### Unfallquote

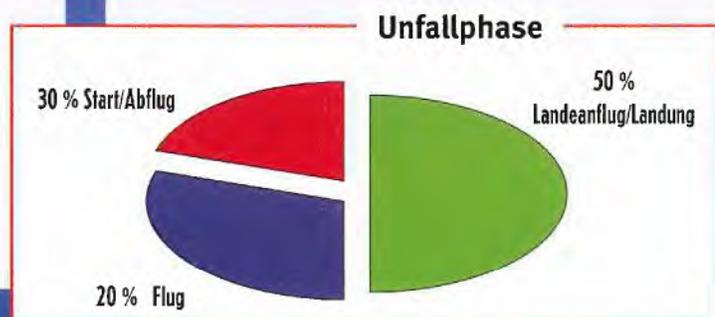
Die Unfallquote, also das Verhältnis zwischen der Zahl der aktiven Piloten und der Anzahl der Unfälle, wäre ein besonders interessanter statistischer Wert. Sie gäbe, mehr als jede andere Zahl, Aufschluss über das generelle Unfallrisiko einer Sportart. Aussagen hierzu sind aber für den Drachensport wenig sinnvoll. Ein hoher Anteil der Inhaber von Hängegleiterlizenzen - wahrscheinlich weit über 50 % - übt den Sport nicht mehr aktiv aus, genaue Zahlen sind aber nicht bekannt. Aktuell gibt es keine Möglichkeit

die tatsächliche Anzahl der „Aktiven“ auch nur annähernd genau festzustellen. Das wird sich in den nächsten Jahren ändern, weil durch die Scheinverlängerung per Checkflug, die meisten aktiven Piloten erfasst werden.

Derzeit müssen wir von einer ständig sinkenden Zahl aktiver Drachensportler ausgehen, die auch durch die etwa 150 – 200 Piloten die jährlich neu hinzukommen nicht ganz kompensiert wird.

### Flughase beim Unfall

Im langjährigen Mittel (seit 1997) ergeben sich die in der Grafik dargestellten Unfallanteile der einzelnen Flugphasen. Unfallschwerpunkt und am unfallträchtigsten sind Landeeinteilung und Landung. Im Laufe der letzten 5 Jahre hat sich der Unfallanteil dieser Flugphase zudem deutlich, von knapp über 40% auf 55% erhöht, zugunsten eines Rückgangs der Un



## Das DHV- Unfalltelefon

Unfallverhütung setzt Unfallforschung voraus. Wer selbst verunglückt, wer über einen anderen Unfall Kenntnis hat oder wer über einen Beinahe-Unfall etwas weiß, informiert bitte kurz die DHV-Geschäftsstelle, Tel: 08022/9675-0, und hinterläßt dort seine Telefonnummer. Der DHV-Sicherheitsreferent Karl Slezak nimmt dann Kontakt auf. Die Unfallmeldepflicht des Piloten bzw. Gerätehalters nach § 5 Luftverkehrsordnung bleibt unberührt.

fälle im Bereich Start und Abflug. Landeeinteilung und Landung mit dem Drachen erweisen sich im Vergleich zur Gleitschirmlandung als gnadenlos anspruchsvoll. Die enorme Leistungssteigerung bei den Hochleistungsdrachen fordert weit vorausschauende Flugplanung und präzise Abfolge der Steuermanöver. Ein gut trainierter und hochkonzentrierter Pilot ist Voraussetzung. Dieses Manko (das viele Piloten von der positiven Seite lediglich als besondere Heraus-

forderung betrachten) des ansonsten sehr einfachen Fluggerätes, hat die Drachenflieger scharenweise ins Gleitschirmlager oder, schlimmer noch, ins fliegerische Nichtstun getrieben. Der Drachensport hat ein Lehrstück darüber geschrieben, wie man, mit konsequentem Ignorieren der Pilotenbedürfnisse, ein Fluggerät entwickeln hat, das nur noch von Wenigen beherrscht werden kann.

Eine Neubelebung erlebt der Drachensport seit einiger Zeit im Flachland, vorwiegend mit der Startart UL-Schlepp. Hier entfällt der schwierige Transport des Fluggerätes zum Startplatz, das UL bringt den Flieger direkt in die Thermik und – wohl der Hauptgrund für die zunehmende Beliebtheit – das Landen im Flachland ist entschieden weniger stressig als im Gebirge.

## Unfallursachen

Bei etwa jedem zweiten Hängegleiterunfall sind ungünstige oder falsch eingeschätzte Wind- und Wettereinflüsse eine der – meist mehreren – Unfallursachen. Dabei sind es keineswegs immer offensichtlich gefährliche Wetterbedingungen, die schließlich zu einem Unfall führen (3 Unfälle). Besonders häufig wird der Einfluss des Windes oder der Thermik auf das beflogene Gelände falsch eingeschätzt. Durchsacken am Hang in einem nicht erkannten Lee, Baum- oder Bodenberührung beim Kreisen am Hang bei Starkwind und falsch eingeschätzter Hangabstand, zu niedrige Landeanflüge bei starkem Talwind oder Unterschätzen der Auswirkungen eines Leebereiches, besonders im Landeanflug, führen weit häufiger zu Unfällen (14).

## Start und Abflug

Der typische Unfall beim Drachenstart resultiert aus einem zu hohen Anstellwinkel im Startlauf mit anschließendem Durchsacken oder seitlichem Abschmieren wegen zu geringer Fluggeschwindigkeit und darauffolgendem Crash (3 Unfälle 2002). An zweiter Stelle folgt Durchsacken und Hindernisberührung nach dem Abheben, weil die Anlaufgeschwindigkeit zu gering war (2 Unfälle 2002). Unfälle durch Lockout am Seil, beim Winden- und UL-

Schlepp, wurden im Jahr 2002 nicht gemeldet (Vorjahr 2 Unfälle), auch Unfälle von Piloten, die sich nicht eingehängt hatten, wurden nicht bekannt (Vorjahr 2 Unfälle).

## Kollision mit Hindernis

7 Unfälle durch Hindernisberührung wurden gemeldet, davon 3 mit tödlichem Ausgang. In einem Fall übersah der Pilot das dünne Versorgungsseil einer Großkabinenseilbahn. Beim knappen Flug über die Seilbahntrasse, hatte er sich vermutlich auf die dicken, gut sichtbaren Tragseile konzentriert und das darüber verlaufenden dünne sogenannte „Versorgungsseil“ übersehen. Nach der Kollision mit dem Seil in ca. 70 Metern Höhe ging der Drachen sofort auf die Nase in den Sturzflug. Der kurz darauf ausgelöste Rettungsschirm öffnete nicht mehrtragend, der Pilot starb beim ungebremsten Aufprall.

Der zweite tödliche Unfall nach Hindernisberührung ereignete sich während der Schulung an einem weiten flachen Übungshang, Nach dem Start kommt der Flugschüler leicht aus der Flugrichtung ab und korrigiert, trotz mehrmaliger Funkanweisung durch den Fluglehrer, seinen Drachen nicht genügend. In 5 Meter Höhe streift das Gerät mit einer Flügelseite einen Baum, gerät dadurch in eine Drehbewegung und schlägt auf dem Boden auf. Dabei zieht sich der Pilot tödliche Verletzungen im Bereich des Kopfes und des Brustkorbes zu. Ungeklärt bleibt, wieso die Funkanweisungen des Fluglehrers, die so deutlich waren, dass das Funkgerät des Flugschülers für die am Boden stehenden Augenzeugen zu hören war, über längere Zeit unbeachtet blieben. Nicht auszuschließen ist eine mögliche gesundheitliche Beeinträchtigung des Piloten oder ein medizinischer Ausfall (Blackout, Herzversagen). Im Vorjahr waren zwei der vier tödlichen Hängegleiterunfälle mit an Sicherheit grenzender Wahrscheinlichkeit auf einen Herzanfall der Piloten zurückzuführen.

Bei einem weiteren tödlichen Unfall nach Hindernisberührung wurde das Fliegen mit regennasser Fläche dem sehr erfahrenen Piloten zum Verhängnis. Wegen des überraschend großen Höhenverlustes in der Kurve zum Endanflug konnte er den Landeplatz nicht mehr erreichen und kollidierte in 4 Metern Höhe mit einem Baum. Der Drachen stürzte daraufhin mit großer Wucht zu Boden, wobei sich der Pilot so schwere Kopfverletzungen zuzog, dass er wenige Tage später verstarb. Über diesen Unfall wurde ausführlich im Info Nr. 116 berichtet.

Eine Baumberührung im Landeanflug führte zu einem schweren Unfall mit lebensgefährlich verletztem Piloten, Auch hier hatte die Baumberührung mit einer Flügelseite im Landeanflug zum Absturz des Drachens geführt.

2 Piloten kollidierten im Landeanflug mit einer Strom- bzw. Telefonleitung und zogen sich schwere Verletzungen beim anschließenden Absturz auf den Boden zu. In einem Fall war der Pilot durch mehrere, im Landeanflug befindliche Drachen und Gleitschirme stark abgelenkt und bemerkte die Leitung erst, als eine Kollision nicht mehr zu verhindern war.

Ursache	2000	2001	2002
<b>Fehler Landeeinteilung</b>			
Landung	34%	27%	43%
<b>Fehler Start</b>			
Abflug	16%	22%	12%
Kollision			
Hindernis	14%	17%	20%
Kollision			
Luftfahrzeug	5%	4%	0%
Gefährliche Flugbedingungen	nicht erhoben	7%	11%
Medizinischer Ausfall	nicht erhoben	4%	3%
Technik Ausrüstung	9%	4%	6%
Lockout Winde	5%	7%	0%
Technik Schlepp-ausrüstung	5%	2%	0%
Überschlag	7%	2%	5%
Nicht eingehängt	0%	4%	0%
Sonstiges	5%	0%	0%

## Fehler bei Landeanflug und der Landung

Hier lassen sich zwei deutliche Unfallschwerpunkte festhalten. Der Einfluss von Thermik oder Turbulenz in der letzten Phase des Endanfluges, bereits nach dem Umgreifen, führte zu 4 Unfällen. Bei drei dieser Unfälle stieg das Fluggerät durch einen Heber noch einmal und schmierte dann über die Fläche ab, in einem Fall zwang eine harte Turbulenz den Drachen in starke Schräglage mit Bodenberührung des Flügelendes.

Drei Schwerverletzte verursachte das gefürchtete „Grasfressen“ des Steuerbügels, was stets ein abruptes Abbremsen der Geschwindigkeit und eine harte Landung auf der Nase des Drachens zur Folge hat. Alle drei Unfälle ereigneten sich übrigens bei Außenlandungen nach einem Streckenflug in unbekanntem Landegebiet mit hohem Grasbewuchs.

Beim ersten Probeflug mit einem neuen Drachen verunglückte ein Pilot schwer. Er hatte das Gerät aus unbekanntem Gründen kurz vor der Landung überzogen und ins Trudeln gebracht.

Zwei Unfälle mit Schwerverletzten wurden durch Landungen mit zu hoher Fluggeschwindigkeit bzw. ungenügendem Ausstoßen des Drachens verursacht. Ein Pilot brach sich einen Daumen, weil er diesen, vom Steuerbügel nach unten abgespreizt hielt und beim Ausschweben damit den Boden touchierte.

## Kollision Luftfahrzeug

Im Jahr 2002 wurde kein Kollisionsunfall von Drachenfliegern in der Luft gemeldet, allerdings 2 Unfälle bei welchen landende Piloten mit am Boden abgestelltem Hängegleiter bzw. UL kollidierten.

## Technische Probleme Flugausrüstung

Lediglich eine Unfallmeldung des Jahres 2002 betraf eine Fehlfunktion der Flugausrüstung. Der Rettungsschirm hatte sich aus unbekanntem Gründen während des Fluges aus dem Außencontainer gelöst und geöffnet. Drachen und Rettungsschirm blieben in einem Baum hängen, der Pilot konnte unverletzt von der Bergrettung geborgen werden.

## Oberschlag

Der Drachen eines Piloten rückte an einem stark thermischen Flugtag in Greifenburg. Der Überschlag ereignete sich beim Herausfliegen aus einem starken Thermikbart. Nach fünfmaligem Überschlag zerbrach das Gerät und der Pilot fiel ins Segel. Glücklicherweise konnte er sofort sein Rettungsgerät auslösen; keine Sekunde zu früh, denn unmittelbar darauf blieb der Rettungsschirm an einer hohen Fichte hängen. Der Pilot überstand den Absturz unverletzt.

## Unfälle beim Schlepp

Im Schleppbetrieb mit Winde und UL, wurde kein Unfall gemeldet.



Foto: Ulli Friß

## Unfälle mit Starrflüglern

Tödlich verletzt wurde ein Atos-Pilot, der den Starren beim Kurbeln zu langsam flog und ins Trudeln brachte. Die geringe Höhe (ca. 60 Meter) reichte nicht aus, um das Gerät abzufangen. Die technische Untersuchung des Gerätes zeigte keine Beanstandungen.

## Unfälle in der Ausbildung

6 Unfälle in der Hängegleiterschulung, 4 während des Grundkurses und einer bei der A-Schein-Schulung wurden in der letzten Saison gemeldet. Drei Flugschüler verunglückten bei einer verpatzten Landung, einer sackte, wegen zu geringer Abhebegeschwindigkeit, nach dem Start durch und ein weiterer hatte eine Baumberührung in der Flugphase. Hinzu kommt der oben beschriebene tödliche Ausbildungsunfall am Übungshang nach Baumberührung.

## Verletzungen

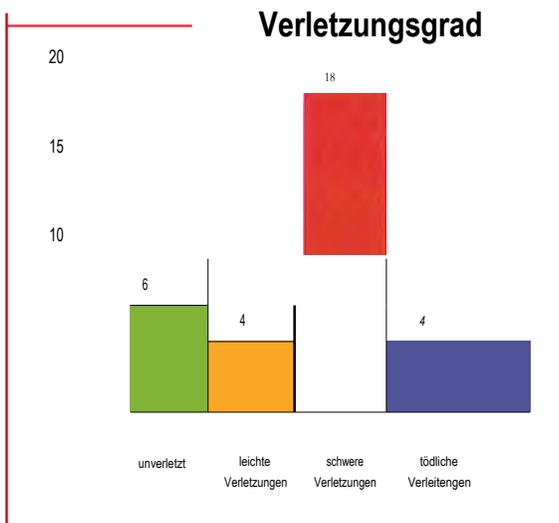
Bei den tödlichen Unfällen sind es häufig schwerste Kopfverletzungen, die zum Tod des Piloten führen. Dies war bei 2 der 4 tödlichen Unfälle im letzten Jahr der Fall und ist symptomatisch für Sturzflüge (Drachen auf der Nase) aus geringer Höhe.

Die bei weitem häufigste schwere Verletzung beim Drachenfliegen ist die Oberarmfraktur. 10 Piloten, mehr als ein Drittel aller verletzten Drachenflieger der letzten Saison, brachen sich einen (7) oder beide (3) Oberarme. Ohne Ausnahme war es stets der gleiche Unfallablauf, der zu dieser Art von



Verletzungen geführt hat; Endanflug mit zu hoher Geschwindigkeit, aus der Kurve oder abrupt gestoppt durch „grasfressenden Steuerbügel“, Drachen kippt, noch immer schnell, auf die Nase, Pilot schlägt beim Durchpendeln mit den Oberarmen ans Trapez, Oberarm(e) brechen, Bleibt die Frage, ob die Oberarme des Piloten tatsächlich die richtige Sollbruchstelle bei Unfällen dieser Art sind, oder ob möglicherweise eine technische Lösung für dieses Problem geben könnte.

## Verletzungsgrad im Jahresvergleich



Jahr	Unverletzt	Leicht verletzt	Schwer verletzt	Tödlich verletzt
2000	8 = 19%	9 = 21%	20 = 48%	5 = 12%
2001	4 = 12%	6 = 11%	20 = 59%	4 = 12%
2002	6 = 19%	4 = 17,5%	18 = 56%	4 = 12,5%

Lässt man die, einer hohen Dunkelziffer unterliegenden, Unfälle außer acht, bei welchen die Piloten nicht, oder nur leicht verletzt wurden, ergibt sich für die letzten Jahre ein relativ einheitliches Bild hinsichtlich schwerer und schwerster Drachenunfälle.

## Unfallverteilung nach Geschlechtern

1 Frau, 31 Männer

## Unfallverteilung nach Lizenzen

Nicht immer war die Art der Lizenz ermittelbar. Nach den vorliegenden Angaben verunglückten 5 Flugschüler, 6 A-Schein-Piloten und 17 B-Schein-Piloten.

Karl Slezak, Sicherheitsreferent

## Rettungsschlinge zum Selbstsichern bei Baumlandungen

Anlass für die Entwicklung dieser Rettungsschlinge waren zwei Baumlandungen von Gastpiloten im Fluggebiet Nordhelle und ein Schulungsabend mit der Feuerwehr, bei der es um geeignete Maßnahmen zum Sichern und Bergen von verunfallten Piloten ging. In einem Fall hing der Pilot so hoch im Baum, dass die Feuerwehr mit ihren „nur“ 14 m langen Leitern nicht an ihn herankam. Nach kurzer Zeit erlahmten die Kräfte des Betroffenen und er drohte aus 18 m Höhe herabzustürzen.

Da kaum ein Pilot geeignetes Material zum Selbstsichern im Gurtzeug mitführt, haben wir eine einfache wirkungsvolle Rettungsschlinge entwickelt, die jedem Vereinsmitglied des GSC Nordhelle kostenlos ausgehändigt wurde. (1) Pilot hängt nicht sicher im Baum und könnte



herabfallen. (2) Rettungsschlinge, Nutzlänge ca 1,5 m lang, Festigkeit ca 3000 Kp. (3) Ein Ende der Schlinge wird um den Baum geschlungen und durch das andere Ende geführt. (4) Schlingenende in einen bzw. beide Gurtzeugkarabiner einhängen. (5) Unter Spannung zieht sich die Schlinge um den Baum/Ast fest, der Pilot ist gesichert und kann in Ruhe auf Hilfe warten.

### Bezugsquelle:

Deutschland: Flugschule Oberberg, 51674 Wiehl, Tel. 0049-2262-92430, Österreich: Fa Seedwings, A-Schlitters Tel. 0043-5288-72730  
Preis: Euro 15,- zzgl. Versandkosten. Idee u. Entwicklung: Flugschule Oberberg, Arno u. Marco Gröbner

**adventure**  
**SPORTS**  
Gleitschirm-Flugschule

Grund- und Höhenflugschulung  
SchnupPeriturse und Tandenniftige  
Performancee:enter (DHV), Seminare'  
und Weitelitilung 33111e  
4e en In EurOpa.und weltweit  
'Shop, Testcenter, Service, Gebrauchtgeräte...  
.Infos unter [www.u.adventure-sports.de](http://www.u.adventure-sports.de)  
oder entosen Prospekt anford

AemetureciSports  
T: IstOon  
366 \*Lenggries  
r)FOTI 08042/9486

## Rechtliche Grundlagen und Hinweise zum Kauf eines Luftsportgerätes

Der DHV erhält von Piloten immer wieder Beschwerden, dass bei der Auslieferung der Geräte in Deutschland und Österreich die gesetzlich Vorgaben von verschiedenen Herstellern nicht eingehalten werden. Wir haben für Euch deshalb Informationsmaterial zusammengestellt das rechtliche Grundlagen und Hinweise zum Kauf eines Luftsportgerätes enthält.

Unsere Luftsportgeräte sind Gleitsegel, Hängegleiter, sowie die dazu gehörigen Gurtzeuge, Rettungsgeräte, Winden und Klinken.



Vor Gebrauch Betriebsanweisung lesen?

### Was muss bei allen unseren Luftsportgeräten zum Fluggerät vom Verkäufer mitgeliefert werden?

Die Betriebsanweisung

Die Nachprüfanweisung

Das Gerät muss sichtbar und dauerhaft gekennzeichnet sein

#### Im Einzelnen:

Das Fluggerät muss mustergeprüft und stückgeprüft sein. Der Hersteller muss vor Auslieferung an den Kunden ein Muster in einer anerkannten Prüfstelle (DHV) auf Einhaltung der Lufttüchtigkeitsforderungen prüfen lassen = Musterprüfung (Musterprüfbescheinigung und Luftsportgeräte-Kennblatt).

Anschließend wird vom Hersteller vor Auslieferung an den Kunden jedes einzelnen Gerätes die Übereinstimmung mit dem vom DHV geprüften Muster überprüft und bescheinigt. Dabei wird auch überprüft, ob die letztgültigen und geprüften Anweisungen für den Betrieb und die Nachprüfung dem Gerät beiliegen. Für Euch sichtbar ist dies durch das dauerhafte Anbringen der Gütesiegelplakette durch den Hersteller = Stückprüfung,

Die Betriebsanweisung muss bestimmte Angaben enthalten, die bei der Musterprüfung vom DHV überprüft werden. Diese Angaben in der Betriebsanweisung sind für alle Geräte in den Lufttüchtigkeitsforderungen festgelegt.

Die Nachprüfanweisung regelt die Verfahren für regelmäßige Nachprüfungen, die Dokumentation der Nachprüfung und legt die Zeitabstände fest, in denen die Nachprüfung regelmäßig wiederholt werden muss. Hierfür haben die Hersteller in Zusammenarbeit mit dem DHV eine Musternachprüfanweisung entwickelt, Sie enthält Vorschläge, welche Vorgaben in der Nachprüfanweisung geregelt werden sollen.

Die **Kennzeichnung der Geräte** ist verpflichtend vorgeschrieben, die Angaben auf dem Gerät sind in den Lufttüchtigkeitsforderungen festgelegt. Die Hersteller mit einer Musterprüfung durch den DHV haben sich vertraglich dazu verpflichtet zur Kennzeichnung die DHV-Gütesiegelplakette zu verwenden.

Zur weiteren Information haben wir die entsprechenden Gesetzestexte als Quellen übersichtlich zusammengestellt.

Diese sind zusammen mit Musternachprüfanweisung, Angaben in der Betriebsanweisung und auf dem Gerät in der DHV-Homepage zu finden.

## Tod beim SAT

Am 12. Juli 03 verunglückte ein 40-jähriger A-Schein-Pilot beim Versuch einen SAT zu fliegen in Castelluccio tödlich. Nach Zeugenaussagen war der Schirm (DHV 1-2) beim Versuch der Ausleitung des Flugmanövers in eine stabile Steilschleife übergegangen, die vom Piloten nicht mehr gestoppt werden konnte. Noch vor dem Aufprall auf dem Boden wurde der Pilot im Spiralsturz mit großer Wucht gegen eine Felswand geschleudert und stürzte anschließend auf eine Straße. Er war sofort tot.

Der 40-jährige war mit einer Gruppe von Fliegerfreunden in dem italienischen Fluggebiet. Einer deutschen Fluglehrerin und einem italienischen Fluglehrer war er wegen undisziplinierten Fliegens, teilweise bei kritischen Bedingungen und mehreren fehlerhaften Spiralversuchen aufgefallen. Am Tag vor dem Unfall war er bei der praktischen B-Schein-Prüfung durchgefallen. Die Anleitung für das Manöver SAT hatte er sich aus dem Internet heruntergeladen. Diesen, seinen ersten, SAT-Versuch hatte er seinen Freunden angekündigt, die ihm noch dringend davon abgeraten haben.

### Kommentar des DHV-Sicherheitsreferenten

Was treibt einen A-Schein-Piloten mit 2 Jahren Flugenerfahrung und unzureichender Flugtechnik dazu, um jeden Preis waghalsige Acro-Stunts fliegen zu wollen? Nachdenken sollten jene, die Acro als die „Königsklasse“ des Gleitschirmsportes propagieren und damit den Kunstflug, trotz seiner großen Risiken, zu etwas höchst Erstrebenswerten - mit entsprechend hohem Nachahmungsfaktor - machen wollen. Die Protagonisten des Gleitschirm-Kunstfluges erzählen von der Freude am Beherrschen schwieriger und dynamischer Flugsituationen. Aber geht es nicht meist um Selbstdarstellung? Warum sonst SATet, tumbelt und ashchoppert kein Acro-Held in der relativen Sicherheit großer Flughöhe, sondern stets so niedrig über dem Landeplatz, dass auch wirklich alle hinschauen?

Dass der Drang zur Nachahmung nun schon Neueinsteiger und Gelegenheitsflieger ereilt, ist mehr als bedenklich.

Karl Slezak

## Besorgniserregende Unfallzahlen beim Gleitschirm-Passagierfliegen

**Bis Mitte Juli wurden dem DHV bereits fünf Unfälle beim Passagierfliegen, mit jeweils schwerverletzten Passagieren gemeldet.**

Alle Unfälle ereigneten sich während des Starts. Die Passagiere waren jedes Mal entweder ins Stolpern geraten oder hatten sich zu früh ins Gurtzeug gesetzt. Die Piloten kamen dadurch ebenfalls zu Fall, die Schirme gerieten außer Kontrolle.

Bei vier Unfällen herrschte am Startplatz ausgesprochen schwacher Wind bzw. Windstille. Die Fehlstarts ereigneten sich hier bei hoher Laufgeschwindigkeit des Tandemgespanns, mit entsprechenden, in einem Fall, lebensgefährlichen Verletzungsfolgen für den Passagier. Bei drei dieser Unfälle wurde zudem ein Startplatz gewählt, der bei den herrschenden Startbedingungen keinen Startabbruch zuließ. Im Info 120 wurde bereits von der überdurchschnittlich hohen Unfallgefahr bei Nullwind-Starts mit dem Tandem berichtet. Kommen zur Windsituation noch andere ungünstige Parameter hinzu, z.B. Passagier schwerer als Pilot, schlechte Startabbruchmöglichkeiten, flacher Startplatz, ungünstiger Untergrund (Steine, nicht trittfester Boden, Mulden und Löcher), muss auf den Start verzichtet werden, weil das Fehlstartrisiko dramatisch steigt.

Es ist davon auszugehen, dass einem Tandempiloten vor Gericht schuldhaftes Verhalten unterstellt wird, wenn er in einer solchen Situation trotzdem startet und einen Unfall verursacht.

Ein Pilot berief sich darauf, nicht er, sondern sein Passagier habe den Fehler begangen, weil er sich zu früh ins Gurtzeug gesetzt hat. So geht's natürlich nicht. Richtig ist vielmehr, dass der Pilot jederzeit damit zu rechnen hat, dass der Passagier einen Fehler macht. Nur wenn trotzdem ein sicherer Start möglich ist, darf auch gestartet werden.

Ein Unfall wurde durch einen gravierenden Pilotenfehler verursacht. Der Tandem war beim Aufziehen so weit überschossen, dass der Passagier nach vorne auf den Boden fiel. Der Pilot kam daraufhin ins Straucheln und das Gespann rutschte den steinigen Hang hinunter. Obwohl ausreichend Zeit war, leitete der Pilot keinen Startabbruch ein, der Fehlstart endete zwischen

abgesägten Baumstümpfen und mit schweren Verletzungen des Passagiers.

Der DHV hat bei zwei der betroffenen Tandempiloten das „Ruhe“ der Passagierfluglizenz angeordnet. Zeugenaussagen hatten hier auf deutliche Mängel des praktischen Könnens der Piloten hingewiesen. Diese Tandempiloten müssen sich nun erfolgreich einer praktischen und theoretischen Überprüfung durch den DHV unterziehen, sonst wird ihre Lizenz endgültig widerrufen. Bei zwei weiteren Piloten war zum Zeitpunkt des Unfalls die Tandemlizenz abgelaufen und damit ungültig. Diese Tandemflieger müssen mit einem LBA-Bußgeld von mehreren hundert Euro rechnen, weil sie Tandemflüge ohne gültige Lizenz durchgeführt haben.

Der DHV hat kürzlich Flugschulen und Vereine dazu aufgefordert, verstärkt Lizenzkontrollen bei Tandempiloten durchzuführen. Dies ist im Interesse der Passagiere erforderlich, da bei einem Unfall mit einem Tandempiloten ohne gültige Lizenz kein Versicherungsschutz besteht.

Karl Slezak, Sicherheitreferent



### Fliegen in Thüringen

**Ganzjährig Kurse  
alle Ausbildungsstufen  
Windenausbildung  
Flugsafaris • Shop**

**UL-Ausbildung: Motorschirm**

**Prospekt anfordern!**

Rosen: hdierr Str. 25 • 07338 Leutenberg

**OSTTHÜRINGER GLEITSCHIRMSCHULE**

Tel.: 03 67 34/3 01 57 • Hantly: 01 71/5 14 27 52

birombulet4-lidne.:1.

Jedes DHV-Mitglied ohne gewerbliche Tätigkeit als Hersteller, Händler oder Flugschule hat die kostenlose Möglichkeit, unter dieser Rubrik gebrauchte Fluggeräte und Zubehör zum Verkauf anzubieten. Anzeigen für Hängegleiter, Gleitsegel, Gurtzeuge, Rettungs- und Schleppgeräte werden nur abgedruckt, wenn das angebotene Produkt das DHV-Gütesiegel besitzt. Wir bitten daher um Verständnis, wenn wir gewerbliche Anzeigen und Anzeigen für Produkte ohne Gütesiegel nicht aufgenommen haben. Um die Suche nach einem passenden Gerät zu erleichtern, sind alle Hängegleiter und Gleitsegel nach DHV-Klassen sortiert.

**Anzeigen bitte nur schriftlich mit dem Anzeigenauftrag!**

## ANZEIGENSCHLUSS GEBRAUCHTMARKT 02.09. - Info Nr. 124

**Später eingehende Anzeigen werden automatisch ins nächstfolgende Info aufgenommen**

### Kürzungen vorbehalten

#### Haftungsausschluß!

Jede Haftung des DHV und seiner Mitarbeiter auf Grund der Veröffentlichung des Gebrauchtmärkte ist ausgeschlossen. Für die Klassifizierung der Geräte, ihre Lufttüchtigkeit und die Angaben in den Anzeigen übernimmt der DHV keine Gewähr.

14-14 N

**Bolero XL**, weiß/rot, Bj. 9/99, Check 1/04, 100-130 kg, VB 1.250 €, Tel: 0171/8703229, Edel Control L, 95-125 kg, Bj. 99, Check neu (Juni 2003), blau-gelber Streifen, 1.190 Euro, Tel: 06131/9713888 od. 0173/6550016, kriskunst@gmx.de

**Nova Phelix 21**, Bj. 4/01, 55-88 kg, VB 1.700 Euro, Gurtzeug Woody Volley X-Press, VB 450 Euro, Rettungsgerät Oscar 16, VB 400 Euro, Gesamtpreis VB 2.280 Euro, Tel: 0711/338350

**Nova Pheron M**, Bj. 4/02, blau, 85-105 kg, Gurtzeug SupAir Moovy L, Rettung SC 118, Helm Charly Insider XS, kompl. 2.800 Euro, auch einzeln möglich, Tel: 0228/9629060

**Nova Philou 23**, Bj. 96, Woody-Valley-Express-Gurtzeug, Bj. 2000, Skyline Survive-Rettung 34, Bj. 2000, auch einzeln, VB 1.090 Euro, Tel: 07244/122414

**Ozone Atom S**, Bj. 8/01, rot, und Atom M, blau, Gurtzeuge Randomeuse von SupAir, blau, Frontcontainer Neopren von SupAir, Rettungsgerät Firebird RS2 bis 120 kg, Bi. 8/01, je Ausrüstung VB 2.500 Euro, beide Ausrüstungen zusammen gibt es für 4.888 Euro, Tel: 0171/6318970 od. ing.hensel@web.de,

**Ozone Atom 5**, Bj. 6/02, rot/weiß, Gurtzeug Moory von Supair 5, schwarz-rot mit Rettung M zusammen für VB 2.400 Euro, Tel: 09099/920652 od. Marguardt-Heike@web.de

**Advance Epsilon 3/24**, Bj. 2000, rot, 1.150 Euro, Tel/Fax: 089/7901497

**Arcus L**, rot, Bj. 4/00, Check 12/02, 1.400 Euro, NP 2.950 Euro, Gurtzeug SupAir mit Rettung Firebird, 650 Euro, NP 1.100 Euro, Tel: 0172/5974625 od. Fax: 02131/6650361

**Arcus L**, Bj. 4/99, blau, Check bis 9/04, Gurtzeug AVA Sport Tangra Integral, Rettung Airwave, VB 1.800 Euro, Tel: 0172/8688501

Arcus M, Bj. 99, Check neu, Gurtzeug SupAir, Rettung SupAir, Bräuniger Vario Basic, Overall Maya X-Wing, Gr. 48, Helm Kiwi, Gr. 60, 2.200 Euro, Tel: 02751/51961  
Arcus M, bi. 99, Gurtzeug u. Rettung, VB 1.100 Euro, Tel: 07144/889379

**Atlas M**, 75-95 kg, Bj. 5/98, Check 5/2004, Burtzeug UP Mann mit Protektor und integrierter Rettung Maday plus und Beschleuniger, Helm, Wasmer Varia memory, kompl. Preis VB, Tel: 05331/46485 p. od. 05361/15059 d. (Hr. Stützer-Rogge)  
Atlas M, gebll/pink, Bj. 6/98, Gurtzeug Edel Balance u. Rettung Edel RS 2, Charly Insider Helm, Gr. XL, Bräuniger Varia, Schleppklinge, Gore GS-Handschuhe, GS-Check 12/02, kompl. für 1.990 Euro, Tel: 09071/71231

**Boogie L**, Bj. 97, grün, Beschleuniger, UP Rucksack, Gurtzeug Edel Hero, Rettung Profil 22, 120 kg, nur 300 Euro, Tel: 0851/9346498

**Boogie L**, wg. Krankheit preisgünstig zu verkaufen, orange, Bj. 1998, dazu Gurtzeug von Edel mit Rettung Firebird, Integralhelm Charly Insider, Gr. M (metallisch-blau) und als Bonbon noch einen Overall, Gr. XL Fly-Mike (blau-schwarz), Gesamtpreis VB 600 Euro, wolfgang\_uhlig@freenet.de

**Discus 1000/80**, 65-90 kg, rot, ohne Check, Bj. 95, 300 Euro, Tel: 06346/301144 od. 06345/407804

**Effect 34**, Bj. 7/02, rot/weiß, Hersteller-garantie, VB 1.800 Euro, Tel: 09131/626548 od. oeieae@web.de

**Flair M**, rot/weiß, Bj. 05/99, Check 02/04, VB 890 Euro, Tel: 0171/8703229

**Flair M**, 80-110 kg, lila/weiß, Check 11/03, VB 750 Euro, Tel: 0171/8703229

**Independence Avalon 5**, Bj. 8/02, 1.900 Euro, Tel: 0160/93471720

**Matrix M**, Bj. 5/00, 75-95 kg, gelb, Check bis 8/04, VB 1.100 Euro, Tel: 07271/52502

**Mistral 2.22**, 60-80 kg, rot, Bj. 6/2001, Check neu, 1.300 Euro, Tel: 08052/908434

**Nova X-Act-25**, Bj. 2001, gelb, VB 1.300 Euro, Tel.: 040/5626194

Reisebüro Alle Kurse



**SKYSPORT**  
Flugschule Hochries  
Hochriesstr.80  
D-83122 Samerberg  
Tel: 08032/8971 Fax 08032/8901  
www.flugschule-hochries.de  
Mail: Flugschule\_Hochries@t-online.de

Flugsafaris Shop

  
Daus Vischer

Probefliegen + Verkauf fast aller aktuellen GS! Wir führen: Advance, Airea, Apco, Edel, Fresh Breeze, Firebird, Gin Gliders, nova, Ozone, Perche, Pilots, Pro Design, Swing, SupAir, UP, Windtech.  
Neue Gleitschirme ab 1.899 €, ständig 40 gebrauchte GS vorrätig.  
Inzahlungnahme, Fluglehrereinweisung am Hang oder Winde, ständig 25 verschiedene Gurtzeuge. Herstellerunabhängige Beratung. GO-Motoren: Verkauf, Service + Reparatur.  
Ausbildung: alle Stufen, in Siegen, Eisenach + Südtirol, Hang + Winde  
Flugschule Siegen Claus Vischer, Eisenhutstr. 48, 57080 Siegen, Tel. 0271/382332  
claus@flugsport.de www.flugsport.de

Richys Sportshop/Rieden bei Füssen

Aktion: Rettungsschirmpocken  
23.- Euro inkl. Rückversand

2 Jahres Checks, Gebrouchtschinne,  
Inzahlungnahme von Rettungsgeräten,  
Gleitschirmen, Gurtzeugen

Neugeräte der führenden Hersteller.

Overulls Helme Accessoires.  
Sommer und Wintermoden. Funsportladen  
Robotte für Vereine

Lassen sie sich Ihr Angebot machen

Richard Roth Brunnenstraße 15,  
87669 Rieden am Forggensee

Tel 08362-925262, Fax 08362925099

e-mail: apcoglidern@fonline.de

Homepage: www.Richys-sportshop.de

**Ozone Vibe L**, B. 7/02, rot/weiß, 80-100 kg, 1.800 Euro, Tel: 0179/9064318  
od. barbara.kindermann@web.de

**Pure L**, 6/01, rot, 90/130 kg, incl. Gurt FreeX Control Millenium, incl. Rettung UP Profile 22, Vb 1.600 Euro, Tel: 0171/7827748 od. hunger.frank@t-online.de

**Session 5**, Bj. 99, rot, Check neu bei Verkauf, Gurtzeug Magic, schwarz, incl. Airbag, Rettung Annular 20, Helm Integral, NP 3.630 Euro, VB 1.490 Euro, Tel: 0179/5245982 od. mer-e-n@gmx.de

**Sinus M**, 80-105 kg, Check 1/05, mit Gurt WV Wind, Rettung und Helm, Vb 1.800 Euro, Tel: 0171/8703229

**Vector M**, blau/gelb, Bi 7/99, Rettung, Gurtzeug, Helm, incl. Briuniger Competition u. Alinco EC 10, nur VB 1.600 Euro, Tel: 0163/2637371

**Vision Classic L**, min. Startgewicht 100 kg, Bi. 6/97, kompl. mit Gurtzeug und Reserve, ohne 2-Jahres Check, Vb 1.000 Euro, Tel: 0175/5690005 oder bebenhoech@t-online.de

**Vision Classic L**, Bj. 98, grün/weiß, bis 120 kg, incl. Gurtzeug Perche, Retter, Helm, Vorio, für 1.500 Euro, auch einzeln, Tel: 07081/79868

## 7iplace

**Cosmic Rider**, Bj. 01, 1,900 Euro, Ozone Vibe MS, Bi. 05/02, 1.500 Euro, felixwoelk@hotmail.com

**Fat Willie**, B. 8/97, 690 Euro, Tel: 08021/507740

**Independence Speed**, Bj. 2002, blau/weiß, 2.150 Euro, Tel: 07805/919051

**UP Pickup 47** Bi. 97, 140-200 kg, mit biplace Gurtzeug UP, incl. biplace Rettung, 600 Euro, Tel: 08224/8162

## 2

**Advance Sigma 4/27**, VB 600 Euro, Tel: 08322/95092

**Hornet SP M**, Bi. 4/03, schwarz/weiß/rat, 1.999 Euro, Gurtzeug Viper M, Bi. 4/03, 370 Euro, Tel: 07306/ 2618 od. Fax 07306/9241045

### Haftungsausschluß!

Jede Haftung des DHV und seiner Mitarbeiter auf Grund der Veröffentlichung des Gebrauchtmarkts ist ausgeschlossen. Für die Klassifizierung der Geräte, ihre lufttuchtigkeit und die Angaben in den Anzeigen übernimmt der DHV keine Gewähr

**Ozone Octane M**, Bj. 4/01, rot/weiß, Check neu, 970 Euro, Tel: 08856/7943

**Synto 27**, Bi. 10/96, blau/weiß, 65-100kg, check 1/03 abgelaufen, mit Speedsystem, VB 200 Euro, Tel: 03535/22103

## Biplace

**P 40 Biplace**, Bj. 93, weiß/orange, mit Gurtzeug und Rettung, Check bis 09/04, 750 Euro, Tel: 06183/1254 od. 0171/2072064

Mehr und aktuellere Angebote unter [www.dhv.de](http://www.dhv.de) , Gebrauchtmart

# ugekrultegh

# arkt enlos

## info 124

**Bei Drachen, Gleitschirmen, Gurtzeugen und Rettungsgeräten nicht vergessen: Geräte name mit Größe, Hersteller, DHV-Klasse, Baujahr, Gütesiegelnummer (MZI..)**  
**Alle Angaben stehen auf der Musterzulassungsplakette!**  
**Ohne vollständige Angabe keine Veröffentlichung!**

**Anzeigentext** (Bitte möglichst kurz)

Drachenausrüstung  Gleitschirmausrüstung  Instrumente  Gurtzeug  Rettung  Sonstiges

Kürzungen vorbehalten

**Erklärung: »Ich bin Mitglied im DHV und im Gleitschirm- oder Drachensport nicht gewerblich tätig.«**

Name

Telefon

Fax

Anschrift

Unterschrift

## Haftungsausschluß!

Jede Haftung des DHV und seiner Mitarbeiter auf Grund der Veröffentlichung des Gebrauchtmarkts ist ausgeschlossen. Für die Klassifizierung der Geräte, ihre Lufttüchtigkeit und die Angaben in den Anzeigen übernimmt der DHV keine Gewähr.

**P 40 Biplace**, weiß/orange, 145-200 kg, Bj. 93, Tandem Gurtzeug u. Rettung Ailes de K Astair 62, Check bis 9/04, 1.250 Euro, Tel: 0171/2072064

## Drachen,

# 2

**Impuls**, Bj. 94, ohne Check, Charly-Gurt 185 cm, Rettung, Klinke, Helm, nur kompl. 1.000 Euro, Tel: 0211/343637,

**Impuls IC**, Bj. 94, Check neu 1/2003, HG-Gurtzeug Pinguin 188/L mit Charlyrettungsschirm Clou SAS, Bj. 12/02, Varia OP III S/N, kompl. 2.800 Euro, Tel: 02174/62833

**Laminar 14 Easy**, Bj. 3/2003, Preis VB, Tel: 07183/8302,

**Atos s**, Bj. 1/01, weiß/gelb, Check 2/03, 5.200 Euro, Tel: 0173/5139522 od. Fax 02832/80847

**Laminar 14 MR**, Bj. 5/99, gelb/b1. Streifen, VB 1.850 Euro, Gurtzeug Dimensione volo, Kegr. 1,69 cm, 250 Euro, Bräuniger Vati® u. Höhenmesser, Alto Varia 100 Euro, Tel: 034461/54537

**Laminar 14 ST Mylar**, Bj. 5/97, VB 1.990 Euro, Tel: 0171/9598984 od. 07971/260502

**Viagro 14 Race**, GS 10/2000, Alu-Holm, VB 1.900 Euro, Tel: 0228/678228

**Zephir CX**, ohne Check, Ersatzteile, XC 155 ohne Check und Gurtzeug alles billig abzugeben, für beide D. neue Packtaschen günstig abzugeben, Tel: 0173/8249801

## p;rlille'

**Exxtacy** Bi, fe! 0177/4628022

## GS-Gurtzeuge

**Lady**, Bj. 95, Körpergröße bis 180 cm, mit Rückenprotector, Tel: 06222/770 od. [straub@boiertaler.de](mailto:straub@boiertaler.de),

**X-Press 2**, Gr. L, schwarz/blau, Seitencontainer, VB 280 Euro, Tel: 07635/826668 od. [schoester@t-online.de](mailto:schoester@t-online.de)

## Zubehör/Sonstiges,

**Bräuniger IQ-Competition**, NP 479 Euro, VB 350 Euro, Tel: 08322/666737 od. -606738 Fax,

**Fliegerstiefel** tdeindl Airactive, Gr. 41/42, 50 Euro, Tel: 07146/810532 od. -810531 Fax

**Flugfunk** ICOM ICA3E, Bj. Apr. 96, 400 Euro, Tel: 0041-1-8561518 od. 06244/231, [leka.michael@mails.ch](mailto:leka.michael@mails.ch)

**Garmin** GPS Map76, Bj. Sept./02 mit Kabel und CD Garmin Worldmop sowie 2 Halterungen (Auto und D/GS) 490 Euro, Tel: 0041-1-8561518 od. 06244/231, [leka.michael@mails.ch](mailto:leka.michael@mails.ch)

**Gleitschirmtrike** Rüter MR 4, m. Pagolet, 160 kg Rettung, Arcus L m. Kombigurte f. Alpin u. Motorflug, f. 5.800 Euro, Tel: 02762/5386 od. 0170/8688589

**Helm** mit Kinnschutz und Head-Set Kiwi, Gr. 62, 90 Euro, Charly, Gr. 58, 120 Euro, Packsäcke verschiedene Größen, Tel: 07161/13819

**Schleppwinde** Koch IV, Drachen u. Gleitschirm, auch Tandem geeignet, Abdeckplane, viel Zubehör, 2.650 Euro, Tel: 03685/400232 od. [info@bike-mike-sports.de](mailto:info@bike-mike-sports.de)

**Umgebautes Wasserrohr**, zum Transport/Lagerung kurzgepackter Flugdrachen, 4 m, 30 cm Durchmesser, robust, abschließbar, wassergeschützt, Standort Ingolstadt, Fotos per e-mail möglich, VB 50 Euro, Tel: 0841/9315362

**Wasmer Varia** memory, viele Funktionen, 110 Euro, Tel: 05331/46485 p. od. 05361/15059 d. (Hr. Stützer-Rogge)

## Gesuche

**Gebrauchten Tandemschirm**, max. 2-3 J. alt, Tel: 07553/60440,

**GS-Rettung**, bis 120 kg und Helm Charly Insider, Gr. 58, Tel: 02632/6310

**Flugfunkgerät ICOM IC-A22E**, (kann auch ohne Zubehähr sein) und Drachen oder Gleitschirm Vorio, Tel: 07453/7214



## DER ABSOLUTE HAMMER

VERSTEIGERUNG VON  
GLEITSCHIRMEN  
GURTE  
UND RETTER'  
SOWIE ZUBEHÖR

JEDE WOCHE NEUE  
ANGEBOTE

[www.parashop.at](http://www.parashop.at)

**Ferien Ausrüstung inklusive!**

- Advance / Swing / Zimmer / Frühstück
- 91-IV DHV Fluglehrer-Betreuung
- variabel 3-14 Tage
- 11w Scheininhaber
- 5 Tage alles dabei alb

**398.--**

**Engelberger-Tal**

- HCM: i55 gte 4'erhül Misse
- tt verschiedene Nuggetriebe
- bis 2000 es Bühendit TercuZ
- Bahnen ganzjährig in Betrieb
- rainititirfreundlich

www.jenair.de

# FLY NOW PAY LATER

**FINANZIERUNG OHNE ANZAHLUNG!**  
NULL PROZENT EFF. JAHRESZINS SEI 12 MONATEN LAUFZEIT

0 077416 1644 TELFON 0 36 41 88 58 00  
MOBIL 07 72 3 65 96 29

GLEITSCHIRM- UND -FOURER  
FLUGGERÄTE  
ONLINE-VERSAND

J ENIAIR

jenairenaide www.jenair.de



## Alpines Gleitschirmfliegen

Bergsteigen und Fliegen begeistert wieder mehr Gleitschirmpiloten. Sepp Schwitzer, selbst begeisterter Alpinist und Flieger hat eine homepage speziell für Paraalpinisten eingerichtet. Hier findet sich eine Sammlung von verschiedenen Zielen im Alpenraum. Einfach mal reinschauen: [www.ParaAlpin.de](http://www.ParaAlpin.de)

## Fluggelände Nordhelle

Aufgrund mehrerer Unfälle von Gastpiloten bittet der GSC Nordhelle dringend um Einhaltung der neuen Geländeordnung. Für Gäste ist eine Geländeeinweisung erforderlich. Die Sicherheitsabstände und Vorflugregeln sind zwingend einzuhalten. Alle Auflagen hängen an der DRK - Hütte aus. Kontakt unter: [GSC-Nordhelle@gmx.de](mailto:GSC-Nordhelle@gmx.de).

Sandra Irmer, GSC Nordhelle

## Edelweiss / Unterfranken

Gleitschirmflieger suchen seit Jahren nach einem vernünftigen Flugberg im Unteren Maintal. Die interessanten Flanken sind fast ausnahmslos auch für den Naturschutz von besonderer Bedeutung, weshalb Schwierigkeiten vorprogrammiert sind. Immerhin befliegen die Drachenflieger das Edelweiss schon seit über 20 Jahren und das auf eigenem Grundstück. Gleitschirmflieger haben an diesem Berg die Erweiterung der Erlaubnis und die Erprobung (Überflug über den Main erforderlich) beantragt. Zudem wurde der benachbarte Thiertalberg durch den Hammelburger Gleitschirmverein erneut beantragt. Demnächst wird eine Besprechung mit allen Beteiligten beim RP Unterfranken stattfinden.

Björn Klaassen, DHV Referat Flugbetrieb



## Haltern am See

Der Verein Revierwings e.V. hat eine harte Nuss zu knacken. Die Eckdaten sind eigentlich günstig. Aus einem Maisacker in Intensivlandwirtschaft wird eine Wiese, das Gelände liegt unweit einer Bundesstraße in einem sowieso frequentierten Bereich und zugunsten des Naturschutzes sollen Krafthilfsfahrzeuge der Piloten auf einem nahe gelegenen Bauernhof abgestellt werden. Keine Probleme? Leider weit gefehlt. Das Baurechtsamt der Stadt war felsenfest davon überzeugt, dass sie die zuständige Behörde für eine Genehmigung sei. Mit einer Rechtsexpertise des DHV Verbansjustitiars Kreutzberg und einem Ortstermin des DHV Referats Flugbetrieb konnte das Bauamt im Grunde überzeugt werden. Dennoch wiehert der Amtsschimmel: Wenn schon nicht für die Fluggenehmigung zuständig, dann für die Autos der Piloten. Denn diese dürfen bei Schleppbetrieb nicht auf betonierten Hofflächen des Landwirts abgestellt werden, ohne vorher eine Umwidmung der Flächen beim Bauamt beantragt zu haben. Unabhängig davon bleibt derzeit immer noch die Frage des Naturschutzes zu klären. Biotop- und FFH-Gebiete grenzen an. Weitere Infos bei Peter Seifert unter: [Seifert-Peter@t-online.de](mailto:Seifert-Peter@t-online.de)

Björn Klaassen, DHV Referat Flugbetrieb

### Megasport Flugsafaris

Gleitschirm- und Drachenflugsafari mit dem deutschen Luxus-Tauchkreuzfahrtschiff

**"MS Sharazan",**  
entlang der Lykischen Küste, Südtrurkei  
Täglich andere Fluggebiete,  
Flughöhendifferenz 1000 bis 2170  
Meter, Strandlandung, Flugbetreuung,  
Bergtransfers, Kreuzfahrt, jeglicher  
Wassersport möglich. Doppelkabine,  
**DU C P**



siehe DHV Bericht Febr. 03

http://www.sharazan.de

Tel. 02864 / 882311  
Megasport Sharazan  
6 82  
Fp' N  
G

**Jeep-Landsafari  
in 5 verschiedenen Fluggebieten  
mit zwei vershd. Hotelaufenthalten**

Nnews

Janina, 6 Jahre, zum Thema Gerechtigkeit:

**„gerecht ist, wenn auch mein Bruder  
mal unseren Hund ausführen muss.“**

Manchmal ist das Leben gerecht. Manchmal  
aber auch nicht. Und manchmal ist alles ganz einfach.  
D.A.S. Rechtsschutz.  
Wir wollen, dass Sie Ihr Recht bekommen!



Europas Nr. 1 im Rechtsschutz.

**NEU!**  
25% Rabatt

**für DHV-Mitglieder bei Neuabschluss**



Die D.A.S. Ein Unternehmen der  
ERGO Versicherungsgruppe.

**D.A.S. Rechtsschutzversicherung  
mit Rechtsschutz-Expert und  
D.A.S. Anwalts-Notruf**

entweder per Fax oder per Post an:

**Vertrauensleute des DHV  
Ass. Michael Höbel und Robert Wandel  
D.A.S. Geschäftsstelle Weilheim**

Petelgasse 1  
82362 Weilheim

Tel.: 08 81 / 4 17 80 71  
Fax: 08 81 / 4 17 80 72  
michael.hoebel@das.de  
robert.wandel@das.de

**Antragsteller:**

Name, Vorname:	
Straße, Nr.:	
PLZ Wohnort	
Tel.:	Geb.-Datum.
Konto- Nummer:	Bankleit- zahl:
Geldinstitut:	
Zahlungsweise: <input type="checkbox"/> jährlich <input type="checkbox"/> 1/2-jährlich mit 3% Zuschlag <input type="checkbox"/> 1/4-jährlich mit 5% Zuschlag	
Vertragsbeginn: ab dem _____ 0 Uhr (frühestens am Tag nach Eingang bei der D.A.S.)	
Bei welcher anderen Gesellschaft ist oder war Antragsteller/Partner rechtsschutzversichert?	Vertrags-Nr. _____ Wurde der Rechtsschutzvertrag von der Gesellschaft gekündigt? <input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein

**Antrag auf  
Rechtsschutzversicherung**

Ich beantrage eine Rechtsschutzversicherung gemäß den Allgemeinen Bedingungen für die Rechtsschutzversicherung (ARB 2002) im Rahmen des Vertrages zwischen dem DHV und der D.A.S. Deutscher Automobil Schutz Allgemeine Rechtsschutz-Versicherungs-AG, Thomas-Dehler-Straße 2, 81737 München

Jahresbeiträge inkl. 16% Vers.-St.

	ohne Selbstbeteiligung	mit Selbstbeteiligung 1150 EUR
Privat- und Berufs-Rechtsschutz für Nichtselbstständige (5 25 ARB 2002)	<input type="checkbox"/> 141,90*	<input type="checkbox"/> 102,90*
Privat-, Berufs- und Verkehrs-Rechtsschutz für Nichtselbstständige (5 26 ARB 2002) „Ideal 2:Z=fts.hun“	<input type="checkbox"/> 232,90*	<input type="checkbox"/> 180,900*
Verkehrs-Rechtsschutz (5 21 Abs. 2 ARB 2002) mit Fahrer- und Fußgänger-Rechtsschutz für meinen Pkw/Kombi amtl. Kennz./je Fahrzeug	<input type="checkbox"/> je Fahrzeug 79,90*	<input type="checkbox"/> je Fahrzeug 59,90*
Verkehrs-Rechtsschutz 1 <sup>1</sup> für Nichtselbstständige (5 21 Abs. 11 ARB 2002) für alle auf den Antragsteller, Lebenspartner, minderjährige Kinder zugelassenen Motorfahrzeuge zu Lande sowie Anhänger	<input type="checkbox"/> pauschal 122,30*	<input type="checkbox"/> pauschal 92,80.
<b>Wohnungs- und Grundstücks-Rechtsschutz</b> (als Ergänzung) für das selbst bewohnte Objekt mit Anschrift wie oben <input type="checkbox"/> Eigentümer <input type="checkbox"/> Mieter <input type="checkbox"/> einer Wohnung <input type="checkbox"/> eines Einfamilienhauses	<input type="checkbox"/> 51,90*	<input type="checkbox"/> 37,90*

**Rechtsschutz für Selbstständige und Vermieter auf Anfrage bei den Vertrauensleuten**

Name des Lebenspartners' \_\_\_\_\_

\* Diese Preise sind Normaltarife in EUR – für DHV-Mitglieder gilt: abzüglich 25 %

**Ein Antrag auf D.A.S. Sicherheitsbrief**

mit Weltgeltung gemäß den Allgemeinen Bedingungen (AB Schutzbrief 97 mit den D.A.S. Zusatzleistungen 7/98)

Deutscher Automobil Schutz  
Versicherungs-AG

Vertragsbeginn en, _____ 0 Uhr, früheste am Tag nach Eingang bei der D.A.S.	Vertragsdauer: _____ Jahre	Zahlungsweise <input type="checkbox"/> jährlich <input type="checkbox"/> 1/2-jährlich	Beitrag lt. Zahlungsweise _____ EUR
<input type="checkbox"/> <b>D.A.S. Sicherheitsbrief</b> für den Versicherungsnehmer 171 Ausschluss von Leistungen, die bereits im Rahmen einer Kraftfahrtversicherung mit Schutzbrief abgedeckt sind		<input type="checkbox"/> D.A.S. Familien-Sicherheitsbrief	
Name und Sirz des Versicherers _____		<input type="checkbox"/> Ausschluss des Krankenversicherungsschutzes im Ausland	
mit <input type="checkbox"/> 10 EUR Nachlass für das Fahrzeug amtl. Kennzeichen		und <input type="checkbox"/> 19 EUR Nachlass für ein 2. Fahrzeug amtl. Kennzeichen (nur im Familien-Sicherheitsbrief)	
<b>Weltweite Sicherheit rund um die Uhr!</b>		<b>DHV-Mitglieder zahlen bei Neuabschluss 15 % weniger</b>	
für <b>56,80 EUR</b> im Jahr D.A.S. Sicherheitsbrief		für <b>74,70 EUR</b> im Jahr D.A.S. Familien-Sicherheitsbrief	

Wenn eine Selbstbeteiligung von 150 EUR vereinbart ist, zahlt der Versicherungsnehmer diese in jedem Rechtsschutzfall selbst.  
Beim Schadenersatz-, Disziplinar- und Standes-, Straf-, Ordnungswidrigkeiten- sowie Beratungs-Rechtsschutz im Familien- und Erbrecht beginnt der Versicherungsschutz sofort. In allen anderen Fällen gilt eine Wartezeit von 3 Monaten. Für Schadensfälle, die vor Versicherungsbeginn oder in der Wartezeit eingetreten sind, besteht kein Versicherungsschutz. Maßgebend ist nicht der Zeitpunkt der Meldung, sondern der Zeitpunkt der Entstehung des Streits.  
Der Vertrag hat eine Laufzeit von 1 Jahr. Er verlängert sich stillschweigend jeweils um ein Jahr, wenn nicht spätestens 3 Monate vor Ablauf des jeweiligen Versicherungsjahres eine Kündigung zugegangen ist.  
Der Privat-, Berufs- mit oder ohne Verkehrs-Rechtsschutz für Nichtselbstständige 100 25, 26 ARB) kann abgeschlossen werden, wenn der Versicherungsnehmer und/oder dessen Ehepartner/mitversicherter Lebenspartner keine selbstständige Tätigkeit mit einem Gesamtumsatz von mehr als 10.000 EUR – bezogen auf das letzte Kalenderjahr – ausüben. Für Auseinandersetzungen im Zusammenhang mit einer selbstständigen Tätigkeit besteht unabhängig von der Umsatzhöhe in keinem Fall Versicherungsschutz.  
Verkehrs-Rechtsschutz 1<sup>1</sup> für Nichtselbstständige kann abgeschlossen werden, wenn die oben genannten Personen keine selbstständige Tätigkeit mit einem Gesamtumsatz von mehr als 10.000,- EUR – bezogen auf das letzte Kalenderjahr – ausüben. Für Auseinandersetzungen im Zusammenhang mit einer selbstständigen Tätigkeit über 10.000,- EUR Gesamtumsatz besteht kein Versicherungsschutz.  
Hiermit ermächtige ich bis auf Widerruf die D.A.S. Gesellschaften, meine Beiträge für alle bei diesen

laufenden Verträge im Lastschriftverfahren einzuziehen und verzichte für diese Fälle auf gesonderte Rechnungen.  
Die Versicherungssumme beträgt 300 MO – EUR je Rechtsschutzfall zuzüglich Strafkautions bis 160000,- EUR. Die Hinweise für Rechtsschutz-Verträge, insbesondere zur Einwilligung nach dem Bundesdatenschutzgesetz, sind Vertragsbestandteil. Jede Vereinbarung bedarf der Schriftform. Die ARB 2002, die Verbraucherinformation und das Merkblatt zur Datenverarbeitung erhalte ich mit der Police.  
Einwilligungserklärung nach dem Bundesdatenschutzgesetz:  
Ich willige ein, dass der Versicherer im erforderlichen Umfang Daten, die sich aus den Antragsunterlagen oder der Vertragsdurchführung (Beiträge, Versicherungsfälle, Risiko-/Vertragsänderungen) ergeben, an Rückversicherer zur Beurteilung des Risikos und zur Abwicklung der Rückversicherung sowie zur Beurteilung des Risikos und der Ansprüche an andere Versicherer und/oder an den Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft zur Weitergabe dieser Daten an andere Versicherer übermittelt. Diese Einwilligung gilt auch unabhängig vom Zustandekommen des Vertrages sowie für entsprechende Prüfungen bei anderweitig beantragten (Versicherungs-)Verträgen und bei künftigen Anträgen.

Datum/Unterschrift \_\_\_\_\_

hier bitte abtrennen

# TESTFLÜGE

## 177 Info

### Das Testberichtschemata für Gleitschirme und Hängegleiter

Die hier veröffentlichten Testberichte stellen Auszüge und Zusammenfassungen der im Rahmen der Musterprüfverfahren ermittelten Testflugprotokolle dar. Jedes Gerät wird von zwei DHV-Testpiloten geflogen. Gleitsegel-Testflugprogramme werden grundsätzlich an der unteren und an der oberen Gewichtsgrenze geflogen. Da sich daraus oft abweichende Beurteilungen ergeben, veröffentlichen wir die Ergebnisse für die jeweiligen Gewichtsgrenzen und nicht nur eine Zusammenfassung. Gesamtnoten ergeben sich aus der jeweils ungünstigsten Einzelbeurteilung. Dies gilt sowohl für die Gesamtklassifizierung als auch für die Noten für die einzelnen Manöver. Geschwindigkeitsangaben werden mit Bräuniger-Flügelradensoren ermittelt, die werksseitig speziell geeicht wurden. Die Ergebnisse sind trotzdem mit den zwangsläufigen Unsicherheiten behaftet und daher nur als Richtwerte zu verstehen. Bei Hängegleitertests besteht das generelle Problem, dass Trimmaßnahmen die Flugeigenschaften beeinflussen. Die Testflüge erfolgen mit demselben Gerät und derselben Trimmeinstellung, mit welchem auch die Flugmechanik-Messfahrt durchgeführt wurde.

KLASSIFIZIERUNG ZUSATZ BESCHREIBUNG	
Gleitschirme	
1-2	Gleitschirme mit einfachem, weitgehend fehlerverzeihendem Flugverhalten. Gleitschirme mit gutmütigem Flugverhalten.
2	Gleitschirme mit anspruchsvollem Flugverhalten und dynamischen Reaktionen auf Störungen und Pilotenfehler. Für Piloten mit regelmäßiger Flugpraxis.
2-3	Gleitschirme mit sehr anspruchsvollem Flugverhalten und heftigen Reaktionen auf Störungen und geringem Spielraum für Pilotenfehler. Für Piloten mit umfassender Flugerfahrung und regelmäßiger Flugpraxis.
3	Gleitschirme mit sehr anspruchsvollem Flugverhalten und sehr heftigen Reaktionen auf Störungen und geringem Spielraum für Pilotenfehler. Für Piloten mit überdurchschnittlich hohem Pilotenkönnen.
G	Nur spezielle, namentlich aufgeführte Gurtzeuge sind mit diesem Schirm zugelassen
GH	Brustgurtzeuge - Alle Gurtzeuge, die der Gurtzeuggruppe GH angehören, sind mit diesem Gleitschirm zugelassen (dieser Gruppe gehören fast alle modernen DHV/OeAeC-zugelassenen Gurtzeuge an)
GX	Gurtzeuge mit festen Kreuzgurten - Alle Gurtzeuge, die der Gurtzeuggruppe GX angehören, sind mit diesem Gleitsegel zugelassen
Biplace	Der Schirm ist für doppelsitzigen Betrieb zugelassen
Y	Hängegurtzeug (frühere Konstruktion)
5	Spezialgurtzeug
Drachen	
	für Piloten, die an einem einfachen Flugverhalten Interessiert sind, z.B. weil sie selten fliegen
2	für Piloten, die den Ausbildungsstand Beschränkter Luftfahrerschein (A-Lizenz) haben, und genußvolles Fliegen vorziehen
3	für Piloten, die den Ausbildungsstand Unbeschränkter Luftfahrerschein (B-Lizenz) haben und regelmäßig und in kurzen Zeitabständen fliegen
E	Spezielle Einweisung erforderlich. z.B. wegen ungewöhnlicher Steuerung
G	Spezielles Gurtzeug erforderlich
	Zwischenwerte 1-2 und 2-3 sind möglich



DHV GS-01-1132-03

#### GIN BOLERO PLUS M

brühkalinhahn Aerespürt International GrbH  
 Heuteller Gin Gräm  
 Klassifizierung 1 GH  
 W-Schlepp: Ja  
 Anzahl Sitze min / Anzahl Sitze max: 1  
 Beschleuniger, Ja  
 trimmen Nein

Genhalten hei min. Fluggeswicht(1180 Kg) man, fluggeswicht1105 K

Statt		
Fülverhalten	gleichmässig, seht	gleichmassig, solort
dgzielverhalten	kommt sofort über Piloten	Isommi sofort über Piloten
Abhebegeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Starthandlung	einlach	ein ich

Geradausflu		
frimingsgeschwindigkeit Ihrehl	38	31
Beschleunigte Geschwindigkeit (Beb)	0	41
Relldempfung	durchschnittlich	hoch
Kunenhandlia		
Trudellend8PI	nicht erabendn	nicht vorhanden
Steuernweg	durchschnittlich	hoch
Wendigkeit	hoch	hoch

Sarkllgrenza		
füllstallgrePie	spät> 15 cm	spät > IS cm
	durchschnittlich 6S cm + 80 cm	spät > 90 nm
Bremskrallanslieg	darschmittllich	herb

Vozbeschleunigung		
011noperhalten	gering	durchschnittlich
	seihstardu schnell	seilwendig schnell

Vor beschleunigung		
Öklungsverhalten		gering
		selbständig schnell

Wegdrehen		
BrehgeschwMdgikeil	90 180 Grad	< 90 Gmd
	gering	gering
		mit Verlangsamung
Höhenverlust	gering	gering
Stabilisierung	selbständig	selbständig
elnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig schnell

Wegdrehen		
Drehgeschwindigkeit		<90 Grad
		gering
		mit Verlangsamung
Höhenertust	gering	gering
Stabilisierung		selbständig
011seresseshalles		selbständig schnell

Stabilisierung		
Steuernweg	selbständig	einfaches Gegenbremsen
Steuernweg	durchschnittlich	durchschnittlich
Steuernkrallanslieg	durchschnittlich	hoch
Gegendrehen	einlach, keine lendenr zum Strömungsabriss	einlach, keine Tendenz zur Strömungshiss
INhunverhalten	selbständig schnell	selbständig schnell

Fullstall, - mm. Ausleilung		
		aterm. Ausleilung

Inudefnadfinungesthw,		
Eiedung	einfach	einte
hudeitentenz	nicht vorhanden	nicht vorhanden
Auslegung	selbondin	seilandu]

B:Stall		
Einteilung	einfach	einlach
tetsiedung	selbständig	selbständig
landung		
tandeverhalten	eitle	einfach

DHV GS-01 -1133-03

**GIN BOLERO PLUS L**

Zertifikatgeber: Aerosport International GmbH  
 Hersteller: Gin Gliders  
 Klassifizierung: 1 GH  
 W-Schlepp: Je  
 Anzahl Sitze min | Anzahl Sitze max: 1  
 Beschleuniger: Je  
 Trimmer: Nein

Verhalten bei	min. fluggewicht(95 Kg)	max. fluggewicht(120 Kg)
Ihrn	1	1
Füllverhalten	gleichmässig, seien	gleichmässig, sofort
Aufziehverhalten	kommt sofort ohne Piloten	kommt solo über Piloten
Abhebegeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Starthandlung	einfach	einfach
Gendendli	1	1
Trimmgeschwindigkeit (Kruft)	34	18
Beschleunigte Kaschwindigkeit (km/h)	0	0
Rollendung	durchschnittlich	durchschnittlich
Kurrentranellin!	1	1
Trudellendn	nicht vorhanden	nicht vorhanden
Steuernweg	durchschnittlich	herb
Wendigkeit	hoch	durchschnittlich
Basel	Unerleben	
Sackfluggrenze	spar > 75 cm	sp61 > 76 cm
Füllsialgrenze	durchschnittlich 65 cm - 80 cm	> 90 cm
Bremskrallensieg	durchschnittlich	durchschnittlich
fi <sup>9</sup> naler Einklappen		
Vorbeschleunigung	gering	gering
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig schnell
Frontaler Einklappen (bestbleunall)		1
Vorbeschleunigung	gering	gering
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig schnell
Ensaige Einklappen		
Wegdrehen	90 - 110 Grad	90 - 1313 Grad
Drehgeschwindigkeit	gering	gering
Höhenverlust	gering	gering
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Übungsverhalten	selbständig erlerigere	selbständig verzögern
Einsalm Einklappen (beschleunigt)		
Wegdrehen	90, 180 Grad	
Drehgeschwindigkeit	gering	
Höhenverlust	gering	
Stabilität	erdellandie	
Öffnungsverhalten	salbelenee schnell	
foselli es Wag en und Gegenst		
Stabilität	selbständig	selbständig
Steuernweg	durchschnittlich	hoch
Steuerrastansien	durchschnittlich	durchschnittlich
Gegendrehen	einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss	einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig schnell
mm. Ausleitung		
asemm. Ausleitung		
Trudeln aus trimmgeschw.		
Trudeln aus sel. Kurvenring		
Stellschleife		
Einteilung	einfach	einfach
Trudellendean	nicht vorhanden	nicht vorhanden
Aeeleibe	selbständig	selbständig
Einteilung	einfach	einfach
Ausleitung	selbständig	selbständig
Landung		
Landavorbereiten	einfach	einfach
Ergaben gen nur Flugsicherheit		

DHV GS-01.1134-03

**WINGS OF CHANGE MISTER S**

Zertifikatgeber: Wings of Change  
 Hersteller: Wings of Change  
 Klassifizierung: 2 GH  
 W-Schlepp: Ja  
 Anzahl Sitze min | Anzahl Sitze max: 1-2  
 Beschleuniger: Je  
 Trimmer: Nein

Verhalten bei	min. Fluggewicht(65 Kg)	max. Fluggewicht(90 Kg)
Ihrn	1,2	1,2
Füllverhalten	gleichmässig, sofort	gleichmässig, schnell
Aufziehverhalten	kommt sofort aber Piloten	kommt sofort über Piloten
Abhebegeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Starthandlung	einfach	einfach
Krudeautflug	1,2	1,2
Trimmgeschwindigkeit (km/h)	35	31
Beschleunigte Geschwindigkeit (km/h)	0	50
Rollendung	durchschnittlich	durchschnittlich
Kurrentranellin!		
Trudellendn	gering	gering
Steuernweg	durchschnittlich	durchschnittlich
Wendigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Basel	überziehen	1,2
Sackfluggrenze	durchschnittlich 60 cm - 75 cm	durchschnittlich 69 cm - 75 cm
Füllsialgrenze	durchschnittlich 65 cm - 80 cm	durchschnittlich 55 cm - 80 cm
Bremskrallensieg	durchschnittlich	durchschnittlich
Wales finhla	2	2
Vorbeschleunigung	gering	gering
Öffnungsverhalten	selbständig verzögern	selbständig verzögern
Finkes Einklappen (beschleunigt)		2
Vorbeschleunigung	gering	gering
Öffnungsverhalten	selbständig verzögern	selbständig verzögern
Ehesaige Einklappen	7	2
Wegdrehen	90 - 180 Grad	90 - 180 Grad
Drehgeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Höhenverlust	durchschnittlich	durchschnittlich
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Übungsverhalten	selbständig verzögern	selbständig verzögern
Ehesaige Einklappen (beschleunigt)		2
Wegdrehen	91 - 180 Grad	
Drehgeschwindigkeit	durchschnittlich	
Höhenverlust	durchschnittlich	
Stabilisierung	selbständig	
Übungsverhalten	selbständig verzögern	
kein es Einklappen und Gegenst		
Stabilität	Öl anhesigenbrisen	Waches Gegenbremsen
Steuernweg	durchschnittlich	durchschnittlich
Steuerrastansien	durchschnittlich	durchschnittlich
Gegendrehen	einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss	einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss
Öffnungsverhalten	selbständig verzögern	selbständig verzögern
Alltraum rthalleg		
Fallstall, s. mm. Ausleitung		
Fallstall, as. m. Wer lung	1,2	1,2
Trudeln aus krim <sup>9</sup> eichet	2	2
Trudeln aus dar. Kurvenring	1,2	1,2
Stellschleife	2	
Einteilung	einfach	einfach
Trudellendean	gering	gering
Ausleitung	selbständig	selbständig
11111		1,2
Einteilung	einfach	einfach
Ausleitung	selbständig	selbständig
Landung	1,2	1,2
Landavorbereiten	einfach	einfach
ant en tur flugsicherheit		

DHV GS-01.1135-03

**GIN GANGSTER M**

Zertifikatgeber: Aerosport International GmbH  
 Hersteller: Gin Gliders  
 Klassifizierung: 2 GH  
 W-Schlepp: Ja  
 Anzahl Sitze min | Anzahl Sitze max: 1  
 Beschleuniger: Je  
 Trimmer: Nein

Verhalten bei	min. Fluggewicht(85 Kg)	max. Fluggewicht(105-110 Kg)
Ihrn	1	1
Füllverhalten	gleichmässig, zert	gleichmässig
Aufziehverhalten	kommt dort oben	kommt sofort über Piloten
Abhebegeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Starthandlung	einfach	einfach
Krudeautflug	1,2	1,1
Trimmgeschwindigkeit (km/h)	35	31
Beschleunigte Geschwindigkeit (km/h)	0	48
Rollendung	durchschnittlich	durchschnittlich
Kurrentranellin!		
Trudellendn	nicht vorhanden	nicht vorhanden
Steuernweg	durchschnittlich	durchschnittlich
Wendigkeit	hoch	hoch
Basel	1,2	1,2
Sackfluggrenze	durchschnittlich 63 cm - 80 cm	durchschnittlich 50 cm - 80 cm
Füllsialgrenze	durchschnittlich 65 cm - 80 cm	durchschnittlich 55 cm - 80 cm
Bremskrallensieg	hoch	hoch
huntalet		
Vorbeschleunigung	durchschnittlich	durchschnittlich
Öffnungsverhalten	selbständig verzögern	selbständig verzögern
hantales Hülappen (beschleunigt)		2
Vorbeschleunigung	durchschnittlich	durchschnittlich
Öffnungsverhalten	selbständig verzögern	selbständig verzögern
Unsaige Einklappen		
Wegdrehen	90 - 180 Grad	90 - 180 Grad
Drehgeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Höhenverlust	durchschnittlich	durchschnittlich
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Übungsverhalten	selbständig verzögern	selbständig verzögern
Ehte <sup>9</sup> in BMW es fteseteul		2
Wegdrehen	90 - 180 Grad	
Drehgeschwindigkeit	durchschnittlich	
Höhenverlust	durchschnittlich	
Stabilisierung	selbständig	
Öffnungsverhalten	selbständig verzögern	
Elnuelli en find pen und Ge ensl.	1,2	1,2
Stabilität	einfaches Gegenbremsen	einfaches Gegenbremsen
Steuernweg	durchschnittlich	durchschnittlich
Steuerrastansien	hoch	hoch
Gegendrehen	einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss	einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss
Öffnungsverhalten	selbständig verzögern	selbständig verzögern
Fallstall, spinn. Ausleitung	1,2	2
ei mm. Ausleitung	1,2	2
Mein aus hintuf eschle.	12	2
Trudeln aus Ital. Keellug	11	1,2
Stellschleife		
Einteilung	einfach	einfach
Trudellendean	nicht vorhanden	nicht vorhanden
Ausleitung	selbständig	selbständig
E-rall		
Einteilung	einfach	einfach
Ausleitung	selbständig	selbständig
Landung		
Landavorbereiten	einfach	einfach
ant en tur flugsicherheit		

DHV GS-01-1136-03



**GIN GANGSTER S**

hat/belhaber: Aerosport International GmbH  
 Hersteller: Gin adere  
 Klassifizierung: 2 GH  
 IN-Schlepp: 1a  
 Anzahl Sitze min / Anzahl Sitze max: 1  
 Beschleuniger: Ja  
 Trimmer: Nein

Verhalten bei	min. fluggewicht(15 Kg)	man. fluggewicht(95 Kg)
<b>Start</b>		<b>9</b>
Füherhalten	gleichmäßig, sofort	gleichmäßig, sofort
Aufzieherhalten	keul sofort über Piloten	uhene(jessi, muss angebrems
Abhegegwindigkeit	durchschnittlich	gering
Starthandling	einfach	durchschnittlich
<b>Geräteaustausch</b>	1.2	1.2
Trimmgeschwindigkeit keil	35	36
Beschleunigte Geschwindigkeit [km/h]	0	48
Rollerdämpfung	durchschnittlich	durchschnittlich
<b>Kurenhandling</b>	2	1.2
Trudeltan/	nicht vorhanden	gering
Steuerweg	gering	durchschnittlich
Wendigkeit	hoch	hoch
<b>Beidseitiges Überziehen</b>	2	
Schfluggrenze	durchschnittlich 60 cm - 75 cm	durchschnittlich 60 cm - 75 cm
Füllstallgrenze	durchschnittlich 65 cm - 80 cm	durchschnittlich 65 cm - 80 cm
Bremskrallanstieg	hoch	durchschnittlich
<b>Einklappen</b>	1.2	1.2
Verbeeinträchtigung	durchschnittlich	durchschnittlich
Öffnungsverhalten	selbständig reinerger	selbständig schnell
<b>Eronales</b>	beichleunigt	
Vereschleunigung		durchschnittlich
Öffnungsverhalten		selbständig schnell
<b>Einsellir</b>	Einicb per	1.2
Wegdrehen	90 - 180 Grad	90, 180 Grad
Drehgeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Höhenverlust	durchschnittlich	gering
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öffnungsverhalten	selbständig rangigel	selbständig verzögert
<b>Elmeitiges Eintappen</b>		
Wegdrehen		90 - 189 Grad
Drehgeschwindigkeit		hoch
Höhenverlust		durchschnittlich
Stabilisierung		selbständig
Öffnungsverhalten		selbständig schnell
<b>Einsellir es Einklappen und Gegend.</b>		
Stabilisierung	einfaches Gegenbremsen	ein lachen Gegenbremsen
Steuerweg	durchschnittlich	hoch
Steuerkrallanstieg	bah	hoch
Gegendrehen	einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss	einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss
Öffnungsverhalten	selbständig herzögen	selbständig schnell
<b>Füllstall, summe Ausleitung</b>		1.2
<b>Füllstall, asamm. Ausleitung</b>		1.2
<b>Trudeln aus stet. Kurven'</b>		2
<b>Trudeln aus stet. Kurven'</b>		1.2
Einteilung	einfach	einfach
Trudellendenz	nicht vorhanden	gering
Ausleitung	selbständig	selbständig
<b>B-Stall</b>	1	1.2
Einteilung	einfach	einfach
Ausleitung	selbständig	selbständig
<b>Landune</b>	1	1.2
Landverhalten	einfach	einfach
<b>Errinzungen zur Flugladerheil</b>		

DHV GS-01-1137-03



**NOVA RADON M**

Zertifikat/Inhaber: NOVA Vertriebsgesellschaft m.b.H.  
 Hersteller: NOVA Vertriebsgesellschaft m.b.H.  
 Klassifizierung: 2 GH  
 MSeleust: Ja  
 Anzahl Sitze min /Anzahl Sitze rund  
 Beschleuniger: Ja  
 Trimmer: Nein

Verhalten bei	min. fluggewicht(90 Kg)	man. fluggewicht(110 Kg)
<b>Stall</b>		
Füherhalten	gleichmäßig, sofort	gleichmäßig, sofort
Aufzieherhalten	bowl seleil über Piloten	kommt sofort aber Piloten
Abhegegwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Starthandling	einfach	einfach
<b>Getadetsflug</b>	1.2	2
Trimmgeschwindigkeit (km/h)	36	31
Beschleunigte Geschwindigkeit (km/h)	0	55
Rollerdämpfung	durchschnittlich	durchschnittlich
<b>Trudellendenz</b>	gering	durchschnittlich
Steuerweg	durchschnittlich	durchschnittlich
Wendigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
<b>Beidseitiges Überziehen</b>	2	
Sachfluggrenze	durchschnittlich 60 cm - 75 cm	durchschnittlich 60 cm - 75 cm
Füllstallgrenze	durchschnittlich 65 cm - 80 cm	durchschnittlich 65 - 80 cm
Bremskrallanstieg	hoch	hoch
<b>Frontales Einklappen</b>		
Vorberechnigung	durchschnittlich	durchschnittlich
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig schnell
Vorberechnigung		hoch
Öffnungsverhalten		selbständig impulsiv
<b>Einklappen</b>	2	7
Wegdrehen	180 - 360 Grad	180 - 360 Grad
Drehgeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Höhenverlust	durchschnittlich	durchschnittlich
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig schnell
<b>Einsellir es Einklappen und Gegen</b>	1.2	
Stabilisierung	einfaches Gegenbremsen	einfaches Gegenbremsen
Steuerweg	durchschnittlich	durchschnittlich
Steuerkrallanstieg	hoch	hoch
Gegendrehen	einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss	einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig schnell
<b>Füllstall, Ausleitung</b>		1.2
<b>Trudeln aus</b>		1.2
<b>Trudeln aus Aal. Kurrentflug</b>		1.2
<b>Trudeln aus Aal. Kurrentflug</b>		2
Einteilung	einfach	einfach
Trudellendenz	gering	dort hier heimlich
Ausleitung	selbständig	selbständig
<b>B-Stall</b>	1.2	1.2
Einteilung	einfach	einfach
Ausleitung	selbständig	selbständig
<b>Tandu</b>		2
Landverhalten	einfach	durchschnittlich
<b>Ergänzungen zur Flugsicherheit</b>		

DHV GS.011138-03

**ADVANCE ALPHA 3 24**

Zertifikat/Inhaber: ANANU Thun AG  
 Hersteller: ADVANCE Thun SA  
 Klassifizierung: 1 GH  
 W-Schlepp: Je  
 Anzahl Sitze min /Anzahl Sitze max: 1  
 Beschleuniger: Ja  
 Trimmer: Nein

Verhalten bei	min. fluggewicht(58 Kg)	man. fluggewicht(75 Kg)
<b>Stall</b>	1	
Füherhalten	gleichmäßig, sofort	gleichmäßig, sofort
Aufzieherhalten	kommt seid eher Piloten	kommt seid Ober Piloten
Abhegegwindigkeit	gering	gering
Starthandling	einfach	einfach
<b>Gendemull</b>	1	
Trimmgeschwindigkeit (km/h)	36	37
Beschleunigte Geschwindigkeit (km/h)	0	
Rollerdämpfung	durchschnittlich	hoch
<b>Trudellendenz</b>	nicht vorhanden	nicht vorhanden
Steuerweg	durchschnittlich	hoch
Wendigkeit	durchschnittlich	hoch
<b>Beidseitiges Überziehen</b>	1	
Sackfluggrenze	spät > 1S cm	durchschnittlich 60-75 cm
Füllstallgrenze	spät > 90 cm	durchschnittlich 65 - 80 cm
Bremskrallanstieg	hoch	hoch
<b>Frontales Einklappen</b>		
Vorberechnigung	gering	gering
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig atzepert
<b>kontales</b>	leunig)	
Vorberechnigung		gering
Öffnungsverhalten		selbständig schnell
<b>Einsellir es Einklappen</b>		
Wegdrehen	< 90 Grad	< 90 Grad
Drehgeschwindigkeit	gering	gering
Höhenverlust	gering	durchschnittlich
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öffnungsverhalten	selbständig 1fhnell	selbständig schnell
<b>Einsellir es Einklappen und Gegen</b>		
Wegdrehen		90 - 180 Grad
Drehgeschwindigkeit		gering
Höhenverlust		mit Verlangsamung
Stabilisierung		gering
Öffnungsverhalten		selbständig schnell
<b>Gmehi</b>	en und Gegen	
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Steuerweg	durchschnittlich	durchschnittlich
Steuerkrallanstieg	hoch	hoch
Gegendrehen	einfach, kein leiden	einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig schnell
<b>Füllstall, Ausleitung</b>		1
<b>Füllstall, Ausleitung</b>		1
<b>Füllstall, Ausleitung</b>		1
<b>Trudeln aus stet. Kurrentflug</b>		1
<b>Stellspirale</b>		
Einteilung	einfach	einfach
Trudellendenz	gering	gering
Ausleitung	selbständig	selbständig
Einteilung	einfach	einfach
Ausleitung	selbständig	selbständig
<b>Landverhalten</b>	einfach	einfach
<b>Ergänzungen zur Flugsicherheit</b>		

DHV GS-01-1139-03



ADVANCE ALPHA 3 30

ZertifikatInhaber: ADVANCE Thun AG  
 Hersteller: ADVANCE Thun SO  
 Klassifizierung: 1 GH  
 W-Schlepp: Ja  
 Anzahl Sitze min / Anzahl Sitze max: 1  
 Beschleunigen Ja  
 Trimmer: Nein

Verhalten bei min. fluggewicht(103 Kg) max. fluggewicht(127 Kg)

Start

Füllverhalten gleichmäßig, Wert  
 Aufziehverhalten kommt sofort über Piloten  
 Abhebebeschleunigung durchschnitlich  
 Starthandlung einfach

Geräteausflug

himmgeschwindigkeit [VM] 36 38  
 Beschleunigte Geschwindigkeit [m] 0 44  
 Rolldämpfung hoch hoch

Kurvenverhalten

Trudeln nicht vorhanden gering  
 Steuerweg hoch hoch  
 Wendigkeit durchschnitlich hoch

Brüchiges Überziehen

Sackflugreue durchschnitlich 60 - 75 cm durchschnitlich 60 cm • 75 cm  
 Fundallenge durchschnitlich SO ein -80 cm durchschnitlich 65 cm • 80 cm  
 Bremskaltanflug hoch

Frontales Einklappen

Vor beschleunigen gering gering  
 Öffnungsverhalten selbständig schnell selbständig schnell

Frontales Einklappen (beschleunigt)

Vorbeschleunigung min  
 Öffnungsverhalten selbständig schnell

Einseitiges Einklappen

Wegdrehen <SO Grad <90 Grad  
 Drehgeschwindigkeit durchschnitlich gering  
 Höhenverlust mit Verlangsamung mit Verlangsamung gering  
 Stabilität gering  
 Öffnungsverhalten selbständig selbständig schnell

Einseitiges Einklappen (beschleunigt)

Wegdrehen < 90 Grad  
 Drehgeschwindigkeit gering  
 Höhenverlust mit Verlangsamung gering  
 Stabilität selbständig  
 Öffnungsverhalten selbständig schnell

Einseitiges Einklappen und Gegen

Stabilisierung einfaches Gegenbremsen einfaches Gegenbremsen  
 Steuerweg hoch deuhrenhillich  
 Stenarkraftanflug hoch hoch  
 Gegendrehen einlach, keine Indem einfach, keine Indem  
 zum Strömungsabriss 7:2 Strömungsabriss  
 Öffnungsverhalten selbständig schnell selbständig schnell

Öffnungsverhalten

Fullstall, sum. Ausleitung  
 Eufthall, man. Ausleilms  
 Trudeln aus dimmggeschw.

Trudeln aus NI. Nunepflug

Stehspirale  
 Einleitung einlach einlach  
 Nudellendenz gering gering  
 Ausleitung selbständig selbständig

Ein-Stia

Einleitung einlach einlach  
 Ausleitung selhgan selbständig

Landungsverhalten

Landungsverhalten einlach einlach

Landungsverhalten

Landungsverhalten einlach einlach

DHV GS-01.1140-03

PRO-DESIGN TITAN II S

ZertifikatInhaber: PRO-DESIGN Graf, Holbauer Ges.m.b.H.  
 Hersteller: PRO-DESIGN Graf, Holbauer Ges.m.b.H.  
 Klassifizierung: 2 GH  
 W-Schlepp: Ja  
 Anzahl Sitze min / Anzahl Sitze max: 1  
 Beschleunigen Ja  
 Trimmer: Nein

Verhalten bei min. fluggewicht(60 Kg) max. fluggewicht(90 Kg)

Start

Füllverhalten gleichmäßig, Alen gleichmäßig, so-fan  
 Aufziehverhalten hemmt Yemogert Ober Pitote komleer gerger aber Polen  
 Abhebebeschleunigung durchschnitlich durchschnitlich  
 Starthandlung durchschnitlich durchschnitlich

Geräteausflug

ferneschwindigkeit [km/h] 36 36  
 Beschleunigte Geschwindigkeit [m] St  
 Rolldämpfung durchsehlich durchsehlich  
 Kurvenhandlung 11

Nudellendenz

Stenerweg Wog gering  
 Wendigkeit durchschnitlich durchschnitlich  
 Wendigkeit durchschnitlich durchschnitlich

Büchsiges Überziehen

Saddleggenre durchschnitlich 69 cm • 15 cm durchschnitlich 60 cm • 75 cm  
 Fundallenge durchsehlich 65 cm • 80 cm durchschnitlich 65 cm • 80 m  
 Bremskaltanflug hoch hoch

Frontales Einklappen

Vor beschleunigung gering gering  
 Öffnungsverhalten selbständig schnell selbständig verzögen

frontaler Einklappen (beschleunigt)

Vorbeschleunigung gering  
 Öffnungsverhalten selbständig verzögen

Wegdrehen

Wegdrehen 180 - 360 Grad 180 • 303 esed  
 Drehgeschwindigkeit durchschnitlich IMRTschleilich  
 Höhenverlust durchschnitlich durchschnitlich  
 Stabilität selbständig selbständig  
 Öffnungsverhalten selbständig selbständig

Einseitiges Einklappen (beschleunigt)

Wegdrehen 180 - 360 Grad  
 Drehgeschwindigkeit durchschnitlich durchschnitlich  
 Höhenverlust durchschnitlich durchschnitlich  
 Stabilität selbständig selbständig  
 Öffnungsverhalten selbständig selbständig

Einseitiges Einklappen und Gegen

Stabilisierung einlach es Gegenbremsen öle lachen Gegenbremsen  
 Steuerweg durchsehlich durchsehlich  
 Steuerkaltanflug hoch hoch  
 Gegendrehen einlach, keine Tendenz un einlach, keinelndem  
 zum Strömungsabriss zum Strömungsabriss  
 Öffnungsverhalten selbständig selbständig

Öffnungsverhalten

Fullstall, sum. Ausleitung  
 Eufthall, man. Ausleilms  
 Trudeln aus dimmggeschw.

Trudeln aus NI. Nunepflug

Stehspirale  
 Einleitung einlach einlach  
 Nudellendenz gering gering  
 Ausleitung selbständig selbständig

Ein-Stia

Einleitung einlach einlach  
 Ausleitung selhgan selbständig

Landungsverhalten

Landungsverhalten einlach einlach

Landungsverhalten

Landungsverhalten einlach einlach

DHV GS-01.1141.03

PRO-DESIGN TITAN II M

ZertifikatInhaber: PRO-DESIGN Graf, Holbauer Ges.m.b.H.  
 Hersteller: PRO-DESIGN Graf, Holbauer Ges.m.b.H.  
 Klassifizierung: 2 GH  
 W-Schlepp: Ja  
 Anzahl Sitze min / Anzahl Sitze max: 1  
 Beschleunigen Ja  
 Trimmer: Nein

Verhalten bei min. fluggewicht(80 Kg) max. fluggewicht(100 Kg)

Start

Füllverhalten gleichmäßig, sefor gleichmessig, solon  
 Aufziehverhalten kommt sofort über Piloten kommt sofort Skr filmen  
 Abhebebeschleunigung durchschnitlich durchschnitlich  
 Starthandlung einfach einfach

Geräteausflug

himmgeschwindigkeit [km/h] 36 38  
 Beschleunigte Geschwindigkeit [m] 51  
 Rolldämpfung durchsehlich durchsehlich  
 Kurvenhandlung 12 11

Nudellendenz

Stenerweg durchsehlich durchsehlich  
 Wendigkeit durchschnitlich durchschnitlich

Büchsiges Überziehen

Sackflugreue durchschnitlich 60 um - 14 cm durchschnitlich 60 um • 75 cm  
 Fundallenge durchschnitlich 65 cm • 80 cm durchschnitlich 55 tm 80 en  
 Bremskaltanflug hoch hoch

Frontales Einklappen

Vor beschleunigung gering gering  
 Öffnungsverhalten selbständig schnell selbständig verzögen

Frontales Einklappen (beschleunigt)

Vorbeschleunigung gering  
 Öffnungsverhalten selbständig verzögen

Wegdrehen

Wegdrehen 180 • 360 Oral 90-180 Gmd  
 Drehgeschwindigkeit durchschnitlich durchschnitlich  
 Höhenverlust durchschnitlich durchschnitlich  
 Stabilität selbständig selbständig  
 Öffnungsverhalten selbständig selbständig

Einseitiges Einklappen (beschleunigt)

Wegdrehen 90 180 Grad  
 Drehgeschwindigkeit durchschnitlich durchschnitlich  
 Höhenverlust durchschnitlich durchschnitlich  
 Stabilität selbständig selbständig

Einseitiges Einklappen und Gegen

Stabilisierung einfaches Gegenbremsen einfaches Gegenbremsen  
 Steuerweg durchschnitlich durchschnitlich  
 Steuerkaltanflug hoch hoch  
 Gegendrehen einlach, keine Tendenz un einlach, keine Tendenz  
 zum Strömungsabriss zum Strömungsabriss  
 Öffnungsverhalten selbständig selbständig

Öffnungsverhalten

Fullstall, sum. Ausleitung  
 Eufthall, man. Ausleilms  
 Trudeln aus dimmggeschw.

Trudeln aus NI. Nunepflug

Stehspirale  
 Einleitung einlach einlach  
 Nudellendenz durchsehlich durchsehlich  
 Ausleitung selbständig selbständig

Ein-Stia

Einleitung einlach einlach  
 Ausleitung selhgan selbständig

Landungsverhalten

Landungsverhalten einlach einlach

Landungsverhalten

Landungsverhalten einlach einlach



DHV 01-0387-03



**VERTIGO 13 DACRON**

Hersteller: flugsport Seedwings-Europe 096  
 Inhaber der deutschen Musterprüfung: flugsport Seedwings-Europe OHG  
 Klassifizierung: 2-3  
 Fluggewicht: 90 Kg-125 Kg  
 Sitzzahl: 1  
 Höchstzulässige Fluggeschwindigkeit: 80 km/h  
 Windschlepp: Ja  
 U-Schlepp

Trimmvorrichtungen VG  
 Art des Steuerbügels  
 Steuerbügelbasis Speedbar  
 Besonderheiten formlos, 2 Schrünkungsanschlüge pro Seite

**BODENHANDLING STARS**

Statische Lastigkeit leicht hecklastig  
 Aerodynamische Lastigkeit neutral  
 Abhebegeschwindigkeit durchschnittlich

**GERADE AUSFLUG 060% VG 100% 2-3**

V min l/kehrl man (herh) >80 >60  
 Bügeldruck bei 69 kmh gering gering  
 Bügeldruck bei 89 kat durchschnittlich gering, durchschnittlich  
 (Gieren) kein Gieren kein Gieren

**KURVENHANDLING 2-3**

Krakenwand für Einleiten gering-durchschnittlich durchschnittlich-hoch  
 Krakenwand für Ausleiten gering-durchschnittlich durchschnittlich-hoch  
 Rollzeit für Einleiten kurz-durchschnittlich durchschnittlich-lang  
 Rollzeit für Ausleiten kurz-durchschnittlich durchschnittlich-lang  
 Schräglage bei V min sink neutral neutral

**VERHAUEN BEIM SINNUNGSABRISS 2**

Geradeausflug Bügel langsam vor problemlos ombrenles, wenig  
 Begehrdruckwarnung  
 Geradeausflug • Bügel schnell vor weiches Abnicken weiches Abnicken  
 Kurvenflug • Bügel langsam vor Kurvensackflug Abtauchen über den Innenflügel  
 Kurvenflug • Bügel schnell vor nicht senk ab, nicht in Kurve Kurvensackflug  
 Provoziertes Trudeln nicht [arid] mar. 1 Umdrehung möglich

**LANDUNG 2**

Ausschwehrecke durchschnittlich  
 Moment des Stallens mittelschwer an lindee  
 Y-Bereich des Stallens durchschnittlich  
 Krallenwand beim Stallen durchschnittlich

**ERGÄNZENDEN IBERNGSICHERHEIT**

DHV 01-0388-03



**VERTIGO 13 MYLAii**

Hersteller: flugsport Seedwings-Europe OHG  
 Inhaber der deutschen Musterprüfung: flugsport Seedwings-Lumpe OHG  
 Klassifizierung: 2.3  
 fluggewicht: 90 Kg-125 Kg  
 Sitzzahl: 1  
 Höchstzulässige Fluggeschwindigkeit: 80 km/h  
 Windschlepp: Ja  
 U-Schlepp: 1d

**TECHNISCHE MERKMALE**

Trimmvorrichtungen VG  
 Art des Steuerbügels profiliert  
 Steuerbügelbasis Speedbar  
 Besonderheiten formlos, 2 Schrünkungsanschlüge pro Seite

**BODENHANDLING UND START 06**

Statische Lastigkeit leicht hecklastig  
 Aerodynamische Lastigkeit neutral  
 Abhebegeschwindigkeit durchschnittlich

**GERADE AUSFLUG VG 0% VG**

**2-3**  
 V min (km/h) 34 32  
 V max (kinik) >80 >80  
 Bügeldruck bei 60 km/h gering gering  
 Bügeldruck bei 80 km/h durchschnittlich gering-durchschnittlich  
 Richtungsstabilität (Gieren) kein Gieren kein Gieren

**KURVENHANDLING**

Krakenwand für Einleiten gering-durchschnittlich durchschnittlich-hoch  
 Krakenwand für Ausleiten gering-durchschnittlich durchschnittlich-hoch  
 Rollzeit für Einleiten kurz-durchschnittlich durchschnittlich-lang  
 Rollzeit für Ausleiten kurz-durchschnittlich durchschnittlich-lang  
 Schräglage bei V min sink neutral neutral

**MAUEN 8084 SILINUNGSABRISS**

Geradeausflug • Bügel langsam vor problemlos De:91K wenig  
 Bür druckwarnung  
 Geradeausflug Bügel schnell vor weiches Abnicken Eiches Abnicken  
 Kurvenflug Bügel langsam vor Kurvensackflug Abtauchen über den Innenflügel  
 Kurvenflug Bügel schnell vor nicht senk ab, nicht in Kenne  
 Kurvensackflug  
 Provoziertes Trudeln nicht möglich ar.1 Umdrehung möglich

**LANDUNG VG**

Ausschwehbecke durchschnittlich  
 Moment des Stallens mittelschwer zu linden  
 V-Bereich des Stallens durchschnittlich  
 Krallenwand beim Stallen durchschnittlich

**ERGÄNZENDEN ZUR FLUGSICHERHEIT**

DHV 01.0389-03



**VERTIGO 15 DACRON**

Hersteller: Flugsport Seedwings-Europe 0116  
 Inhaber der deutschen Musterprüfung: Flugsport Seedwings-Europe OHG  
 Klassifizierung: 2-3  
 fluggewicht: 110 Kg-128Kg  
 Sitzzahl  
 Höchstzulässige Fluggeschwindigkeit: 80 km/h  
 Windschlepp: Ja  
 U-Schlepp: Ja

**TECHNISCHE MERKMALE**

Trimmvorrichtungen VG  
 Art des Steuerbügels profiliert  
 Steuerbügelbasis Speedbar  
 Besonderheiten formlos, 2 Schrünkungsanschlüge pro Seite

**BODENHANDLING UND STARS VG 2**

Statische Lastigkeit leicht hecklastig  
 Aerodynamische Lastigkeit neutral  
 Abhebegeschwindigkeit durchschnittlich

**GERADE AUSFLUG VG VG 100%**

min (kraft) 32 31  
 man (keit) >80 >80  
 Bügeldruck bei 60 km.1 gering gering  
 Bügeldruck bei 80 km.1 gerin durchschnittlich  
 Richtungsstabilität (Gieren) kein Gieren kein Gieren

**KURVENHANDLING**

Krallenwand für Einleiten durchschnittlich hoch  
 Krallenwand für Ausleiten durchschnittlich hoch  
 Rollzeit für Einleiten durchschnittlich lang  
 Rollzeit für Ausleiten durchschnittlich lang  
 Schräglage bei V min sink reimt neutral

**VERHAUEN BEIM SINNUNGSABRISS**

Geradeausflug • Bügel langsam vor problemlos problemlos, wenig  
 Bügeldruckwarnung  
 Geradeausflug • Bügel schnell vor weiches Abnicken weiches Wichen  
 Kurvenflug • Bügel langsam vor Kurvensackflug Abtauchen über den Innenflügel  
 Kurvenflug • Bügel schnell vor nicht senk ab, Kurvensackflug nicht in Kurve  
 Provoziertes Trudeln nicht möglich mar. 1 Umdrehung möglich

**LANDUNG 06 33% 2**

Ausschwehbecke durchschnittlich  
 Moment des Stallens mittelschwer zu linden  
 V-Bereich des Stallens durchschnittlich  
 Krallenwand beim Stallen durchschnittlich

**ERGÄNZENDEN ZUR FLUGSICHERHEIT <<**

DHV 01.0390.03



VERTIGO 15 MYLAR			
Hersteller: Flugsport Seedwings-Europe OHG			
Inhaber der deutschen Musterprüfung: Flugsport Seedwings-Europe OHG			
Klassifizierung: 2-3			
Fluggewicht: 110 Kg • 128 Kg			
Sitzzahl: 1			
Höchstzulässige Fluggeschwindigkeit: 80 km/h			
Windschlepp: Ja			
ÜbSchlepp: Ja			
TECHNISCHE MERKMALE			
Trimmvorrichtungen	VG		
Art des Steuerbügels	profilierter		
Steuerbügelbasis	Speedbar		
Besonderheiten	reimlos 2 Schränkenanschlüsse pro Seite		
OBENHANDLUNG UND START			
VG 0% 2			
Stallreife basigkeit	leicht hecklastig		
Aerodynamische Lastigkeit	neutral		
Abhebegeschwindigkeit	durchschnittlich		
GERADEAUSFLUG			
VG 0% 06 ION 2-3			
V min (km/h)	32	31	
man (km/h)	>00	>80	
Bügeldruck bei 60 km/h	gering	gering	
Bügeldruck bei 80 km/h	durchschnittlich	gering	
Richtungsstabilität (Gieren)	kein Gieren	kein Gieren	
KURVENHANDLUNG			
2-3			
Kraulaufwand ins Einleiten	durchschnittlich	hoch	
Kraulaufwand ins Ausleiten	durchschnittlich	hoch	
Rolleit ins Einleiten	durchschnittlich	lang	
Rolleit für bestellen	durchschnittlich	lang	
Schräglage bei V min sink	neutral	neutral	
VERHAUEN BEI STRÖMUNGSABRISS			
Geradeausflug - Bügel langsam vor	problemlos	problemlos wenig ehgedreckwarnung	
Geradeausflug - Bügel schnell vor	weiches Abnicken	weiches Abnicken	
Kurvenflug - Bügel langsam vor	Kurvensackflug	Ahtender über den Innenflügel	
Kurvenflug - Bügel schnell vor	nickt soll ab, Kurvensackflug	nicht in Kurve	
Provoziertes hudein	nicht möglich	man. 1 Umdrehung möglich	
LANDUNG			
VG 0% 2			
Ausschwebestrecke	durchsch *	lieh	
Moment des Stollens	mittelschwer so lindn		
V-Bereich des Stollens	durchschnittlich		
Kraulaufwand beim Stollen	durchschnittlich		
ERGÄNZUNGEN ZUR FINGSICHERHEIT			

DHV 01-0391-03



LITESPORT 4 DACRON			
Hersteller: Moyes Delta Gliders			
Inhaber der deutschen Musterprüfung: Skyline Flight Gear GmbH			
Klassifizierung: 3			
Fluggewicht: 110 Kg-121 Kg			
SWZahl: 1			
Hachsinnlässige fluggeschwindigkeit: 80 km/h			
Windschlepp: Je			
ÜbSchlepp: Je			
TECHNISCHE MERKMALE			
Trimmvorrichtungen	VG		
Art des Steuerbügels	profilierter		
Steuerbügelbasis	Speedbar		
Besonderheiten			
OBENHANDLUNG UND START			
VG 0% 2			
Statische lastigkeit	leicht hecklastig		
Aerodynamische lastigkeit	neutral		
Abhebegeschwindigkeit	durchschnittlich		
GERADEAUSFLUG			
VG 0% 3			
min (km/h)	30	29	
man lieht	>80	>00	
Bügeldruck bei 60 km/h	gering	gering	
Bügeldruck bei 80 km/h	durchschnittlich	gering	
Richtungsstabilität (Gieren)	kein timen	kein Gieren	
KURVENHANDLUNG			
2-3			
Kraulaufwand ins Einleiten	gering	durchschnittlich hoch	
Kraulaufwand ins Ausleiten	gering	durchschnittlich hoch	
Rolleit für Einleiten	kurauchschnittlich	durchschnittlich lang	
Rolleit für Ausleiten	kin odurchschnittlich	dem handlich lang	
Schräglage bei V min sink	leicht tunehmnd	zunehmnd	
VERHAUEN BEI STRÖMUNGSABRISS			
3			
Geradeausflug - Bügel langsam vor	problemlos	anspruchsvoll	
Geradeausflug - Bügel schnell vor	weiches Abnicken	nickt deutlich ab	
Kurvenflug - Bügel langsam vor	nickt sanft ab,	Trudeln in Kurvenrichtung	
Kurvenflug - Bügel schnell vor	Kurvensackflug	nickt in Kurve Trudeln in Kurvenrichtung	
Provoziertes Trudeln	nicht möglich	beliebig lange möglich	
LANDUNG			
VG 0% 2			
Ausschwebestrecke	durchschnittlich	denchschnittlich	
Moment des Stollens	in * leichtschwer so lindn		
V-Bereich des Stollens	fitdenatt *		
Kraulaufwand beim Stollen	QM		
ERGÄNZUNGEN ZUR FINGSICHERHEIT			

DHV 01-0392-03



LITESPORT 4 MYLAR			
Hersteller: Moyes Delta Gliders			
Inhaber der deutschen Musterprüfung: Skyline Flight Gear GmbH			
Musterprüfnummer			
Klassifizierung: 3			
Fluggewicht: 110 Kg - 127 Kg			
Sitzzahl: 1			
Büchslässige fluggeschwindigkeit: 80 km/h			
Windschlepp: lo			
Üb-Schieße: Ja			
TECHNISCHE MERKMALE			
Trimmvorrichtungen	VG		
Art des Steuerbügels	profilierter		
Steuerbügelbasis	Speedbar		
Besonderheiten			
OBENHANDLUNG UND START			
VG 0% 2			
Statische Lastigkeit	leicht hecklastig		
Aerodynamische lastigkeit	neutral		
Abhebegeschwindigkeit	durchschnittlich		
GERADEAUSFLUG			
VG 0% 3			
min (km/h)	30	29	
mal flieht	>80	>80	
Bügeldruck bei 60 km/h	gering	gering	
Bügeldruck bei 80 km/h	durchschnittlich hoch	gering	
Richtungsstabilität (Gieren)	kein Gieren	kein Gieren	
KURVENHANDLUNG			
Kraulaufwand ins Einleiten	gering-durchschnittlich	hoch	
Kraulaufwand ins Ausleiten	gering-durchschnittlich	hoch	
Rolleit für Einleiten	kurz-durchschnittlich	lang	
Rolleit für Ausleiten	kurz-durchschnittlich	lang	
Schräglage bei V min sink	leicht zunehmend	zunehmnd	
VERHAUEN BEI STRÖMUNGSABRISS			
Geradeausflug - Bügel langsam vor	problemlos	anspruchsvoll	
Geradeausflug - Bügel schnell vor	weiches Abnicken	nickt deutlich ab	
Kurvenflug - Bügel langsam vor	nickt sanft ab,	Trudeln in Kurvenrichtung	
Kurvenflug - Bügel schnell vor	Kurvensackflug	nickt in Kurve Trudeln in Kurvenrichtung	
Provoziertes Trudeln	nicht möglich	beliebig lang möglich	
LANDUNG			
VG 0% 2			
Ausschwebestrecke	durchschnittlich	mittelschwer so lindn	
Moment des Stollens	mittelschwer so lindn		
V-Bereich des Stollens	durchschnittlich		
Kraulaufwand beim Stollen	gering		
ERGÄNZUNGEN ZUR FINGSICHERHEIT			

DHV 01-0393-03



**DISCUS 14**

Hersteller AEROS Ltd.  
 Inhaber der deutschen Musterprüfung Baumer-Fischer Ursula-Sybille (Sunglide)  
 Klassifizierung 2  
 Fluggewicht 100 Kg -133 Kg  
 Sitzzahl: 1  
 Höchstzulässige Fluggeschwindigkeit 80 km/h  
 Windschlepp : Ja  
 UL-Schlepp Ja

**TKHOCK METIKIME**

Trimmvorrichtungen	UG
Art des Steuerbügels	profiliert
Steuerbügelbasis	Speedbar
Besonderheiten	

**BÜGELHANDLUNG UND WIRKUNG**

Statische Lastigkeit	hecklastig
Aerodynamische Lagigkeit	neutral
Abhebegeschwindigkeit	durchschnittlich

**ONIKUJUSTIIG**

V min Ekl	30	29
V mai ikrolg		>80
Bügeldruck bei 60 krah	durchschulig	gering
Bügeldruck bei 80 km/h	hach	durchschnittlich
Richtungsslabilität (Gieren)	kein Gi ran	kein Gieren

**KURVENANWANDUNG**

Krallaulwand ler Einlegen	gergdurchschnittlich	Juleissehnhä
Krallaulwand ler Ausleien	guleaurtschnillich	durchschnittlich
Rollzeit ler Einlegen	kurbdurkschnillich	durchschnittlich
Rollzeit ler Ausleien	kurz-durchschnittlich	durchschnittlich
Schräglage bei / minsink	neutral	leid <sup>9</sup> zunehmend

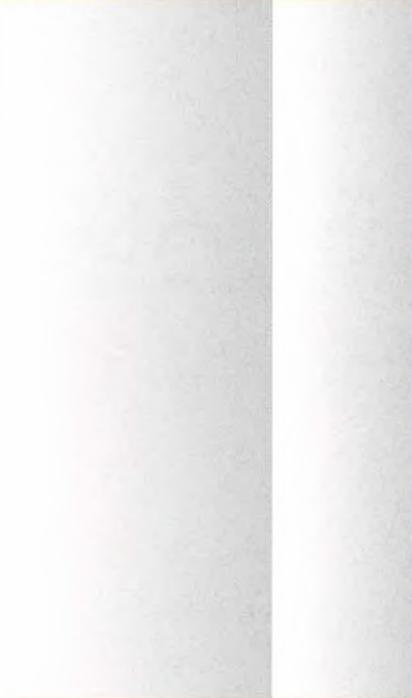
**VERMITIN BEIM STONUNSORISS**

Geradenuslug - Bügel langsam vor	problemlos	Kehl schwach ah
Geradeausleg • Bügel schnell vor	problemlos	Wichs deelich ab
Kurvenlug • Bügel langsam los	problemlos	Kurrensacklig
Kurvenlug • Bügel schnell vor	problemlos	Kurrensacklig
Provozieres Trudeln	nicht möglich	Wichs nmöglich

**WHO**

Ausschwebegrecke	durchschnittlich
Moment des Siegens	milleschwer zu linden
V-Bereich des Siegens	derruhnisEith
Kohlhaulwand beim Stallen	darduhirn»

**ERKUNGEN AIR WIGSICHERHEIT**



DHV 01-0394-03



**ATOS CS**

Hersteller Am<sup>2</sup>auk Innovation Rühle & Co. GmbH  
 Inhaber der deutschen Musterprüfung A.I.R. Aeronautic Innovation Rühle & Co. GmbH  
 Klassifizierung 3 E  
 Fluggewicht: 83 Kg -122 Kg  
 Sitzzahl : 1  
 Höchstzulässige Fluggeschwindigkeit 96 km/h  
 Windschlepp : Ja  
 UL-Schlepp : Ja

**EMU WHINAI**

Trimmvorrichtungen	Yöbklappen
Art des Steuerbügels	prelliert
Steuerbügelbasis	Speedbar
Besonderheiten "Starrflügel in	rauweise; Klapprippen; Wölbklappe 12,5°-10°

Spoilersteuerung über be egl. Trapez angelenkt."

**BÜGELHANDLUNG UND WIRKUNG**

Statische Lastigkeit	kieft herklelig
Aerodynamische Lastigkeit	neutral
Abhebegeschwindigkeit	dubschrittlide

**GERADMERUO**

min (km/h)	39	31
Y mar (Inh)	>80	>80
Bügeldruck bei 60 km/h	gering	gering
Bügeldruck bei 80 km/h	gering	durchschnittlich
Richtungsslabilität (Giere)	kein Gieren	kein Gieren

**DOENHOKING**

Krallaulwand ler Einlegen	gering	gering
Krallaulwand Fes Auslegen	gering	gering
Ihallee <sup>9</sup> ler Einlegen	durchschnittlich	durchschnittlich
Rollnil für Ausleien	durchschnittlich	durchschnittlich
Schräglage bei	neutral	floral

**YONKITH 6118 DOMIWEABRISS**

Geradeauslug • Bügel langsam vor	labilen Saektag	inslabiler Sackflug
Geradem <sup>9</sup> en • Bügel schnell vor	weiches AhMcken	weiches Abnicken
Kurvenflug Bügel langsam vor	nickt salt	Kurveorcirgug
Kurvenflug • Bügel schnell vor	Kurrensackflug	
	Ablauchen in	Ablauchen über den
	Kuivenrichtung	Innenflügel
Provozieres Trudeln	nal möglich	keine Hudelneigne

**1.8WDK6**

Ausschwebegrecke	Wölbklappe 11 Grad	kurz
Moment des Stallens	einlach so linden	
4-Bereich des Stagens	durthAniflich	
Krallaulwand beim Stallen	durchschnittlich	

**DIG081UIK131 JUR TIOSSICKROT**

Trudeln LA sich bei 70° Wölbklappenstellung provozieren und ist unbedingt zu unterlassen.  
 Einweisung bzgl. Aulhan und Flug isr ederdlich



wir  
 hohen ihn  
 gefunden!  
 e line 4,i;

411110%



**www.skyline-flightgeande**

Skyline Flight Gear GmbH  
 Weidach 1  
 D-83236 Ubersee  
 Tel, +49(0)8642-267  
 Fax +49(0)8642-765  
 info@skyline-flightgear.de

# Bücher / Lehrpläne / Videos /



## Abgehoben - in Tuchfühlung mit den Alpen

Ein Bildband von Andreas Busslinger  
Traumhafte Farbbilder übers  
Gleitschirmfliegen auf 129  
Seiten.  
Preis: 50,11 €



## Erste Hilfe Päckchen

Wer im Falle eines Falles nicht mit leeren Händen dastehen will und Erste Hilfe leisten möchte, sollte es daheim haben!  
Inhalt: SAM Spiel (biegbarer Metallstreifen, der sowohl als Schiene für Arme und Beine wie auch als Halskrause verwendet werden kann), Verbandsmaterial, Rettungsdecke, Trillerpfeife, 1 Paar Schutzhandschuhe. Mal>

20'14'5 cm  
Preis: 35,79 €, incl. SAM-Splint  
18,41 €, ohne SAM-Splint innst gleicher Inhalt)

## Rettungsschnur-Set

Bestehend aus 36m Nylon-Flechtschnur und 30g Bleigewicht:  
Preis: 4,09 €

## Prüfungsfragen

- Für Befähigungsnachweise A Hängegleiten, A Gleitsegeln, Preis: 12,27 €
- Für 8 Hängegleisen, B Gleitsegeln, GS-Windenschlepp, HG-Windenschlepp, Windenlehrer Preis: 10,23 €
- Für Flugfunk, Preis: 3,59 €

## Icao-Karten

München  
Preis: 9,00 € je Blatt

## Flugbuch für Drachenflieger und Gleitsegler

Rubriken: Flug Nr., Gerätetyp, Datum, Ort, Höhendifferenz, Flugdauer, Wetter, Wind, Bemerkungen und Vorkommnisse, Fluglehrerbestätigung, Erste-Hilfe-Anweisungen\_  
Preis: 4,09 €

## Info - Sammelordner

Preis: 0,26 €



## Landing frei für Albatrosse

Der Film zum Videoclip der Jahrestagung 2002, siehe DHV-TV auf [www.dhv.de](http://www.dhv.de).  
Filmdauer: 45 Minuten.  
Zum Verkauf als VHS-Video.  
Preis: 28,00 €

## DHV-Lehrplan Windenschlepp



## Schlepp-Lehrplan

Neue Lehrpläne zum Thema Windenschlepp und UL-Schlepp.  
Windenschlepp 85 Seiten  
Preis: 16,90 €  
UL-Schlepp 60 Seiten  
Preis: 12,50 €



## Deutsche Fluggelände Karte

400 Fluggelände für Gleitschirme und Drachen sind in dieser Karte mit den wichtigsten Informationen beschrieben. Der Clou: Die Karte ist als normale Straßenkarte mit praktischer Faltung und als Fluggebietsführer zu verwenden.  
Preis: 9,20 €



## Windsysteme und Thermik im Gebirge

Das Buch richtet sich an Alle, die ihr meteorologisches Wissen über thermische Windsysteme verbessern wollen. Von Martin Dinges.  
62 Seiten, 48 Skizzen, s/w.  
Preis: 15,24 €



## AeroGlider 1.0

Die Version des AeroGlider 1.0 ist ein virtueller 30-Fluggebietsführer und Flugsimulator, der sich auch als Thermik-, Hangseering- und Streckenflugtrainer eignet. Ausführliche Infos, Systemanforderungen und kostenlose aktuelle Updates gibt es im Internet unter: [www.aeroglider](http://www.aeroglider)  
Preis: 35,53 €



## DHV-CD-ROM

25 Video-Hits, 97 Fotos von den besten Filmemachern und Fotografen der Szene und eine exzellente Grafik machen die CD-ROM mit umfassenden Informationen über Drachenfliegen und Gleitschirmfliegen zum multimedialen Erlebnis. Hardware-Mindestvoraussetzung: 48fiter mit Soundkarte und CD-ROM-Lautwerk und Mouse, läuft auf allen Windows und Mac-Versionen.  
Preis: 17,79 €

# ALE %74t.,E

Nur noch in den angegebenen Größen lieferbar



## Outdoor Jacke

Multifunktionsjacke Oberstoff: Lazzati New Ulk, High Tech Line aus 100% PA mit Beschichtung, Wassersäule 2000mm, atmungsaktiv und winddicht. Futter: Pontortoro Gualitätsfleece, 100% PL.160g/qm  
Farben: schwarz und blau  
Größen: S-M-L blau, M-L schwarz

Preis: 42,60 €



## T-Shirt

Jersey T-Shirt aus 150% gekämmter BW, 180g/qm.  
Farben: schwarz und blau, Größen: schwarz 8, blau S-M

Preis: 7,85 €



## Polo Shirt

Piquet Polo-Shirt mit Dreiknopfleiste aus 100% gekämmter Baumwolle, 190g/qm.  
Farben: schwarz und blau  
Größen: S-M-L

Preis: 8,95 €



## V-Neck

Piquet S-Shirt mit V-Kragen, 100% gekämmte Baumwolle. 260g/qm  
Farben: schwarz und blau, Größen: S-M-L

Preis: 10,70 €

## W001-Cap

Preis: 6,80 €

# DHV-SHOP

## MLi lt Ld ▶ whaltung



### Lehrplan-Passagierfliegen

Dieser Lehrplan dient als Grundlage für die Ausbildung zur Passagierberechtigung für Gleitschirmfliegen. Aber auch für die vielen Piloten, die eine Tandemberechtigung bereits besitzen, ist er eine Informationsquelle über den aktuellen Stand des Luftrechtes, Hartungs- und Versicherungsfragen, die optimale Ausrüstung und die aktuelle Flugtechnik. Der Lehrplan ist so aufgebaut, dass die einzelnen Abschnitte in sich geschlossen sind und eine möglichst umfassende Information über diese Themen geben.

Preis: 19,90 €



### Gleitschirmfliegen für Meister - neu aufgelegt

Das Lehrbuch für den Streckenflieger wurde jetzt grundlegend überarbeitet, erweitert und aktualisiert. Neu hinzugekommen ist der Beitrag von Claus Vischer, Der Gleitschirmfluglehrer und erfolgreiche Streckenflieger im Mittelgebirge und Flachland gibt im Kapitel 'Streckenflug Flachland' sein wertvolles Wissen für den Streckenerfolg außerhalb der Alpen weiter. Die beiliegende CD-ROM bietet ein packendes Video über einen Streckenflug des Gleitschirmpiloten Toni Bender über die Alpen. Des Weiteren enthält sie aufschlussreiche Videos, die Wetterphänomene erläutern. Zudem werden die Lieblingsrouten der Streckenflieger grafisch dargestellt, insbesondere jene Zonen, die aufgrund ihrer Thermik einen erfolgreichen Streckenflug ermöglichen.

Preis: 39,90 €



### Gleitschirmfliegen

Das klassische Buch des Gleitschirmsports jetzt grundlegend überarbeitet, erweitert und aktualisiert von Peter Janssen, Karl Slezak und Klaus Tänzler nach offiziellem Lehrplan. Mit einer beiliegenden CD-Rom mit Videos zum Buch und über 100 brillanten Farbfotos. Sowohl für Flugschüler zur Unterrichtsbegleitung als auch für erfahrene Gleitschirmpiloten durch die ausführliche Gefahrenhinweisung ein wertvoller Sicherheitsgewinn.

Preis: 35,74 €



### Drachenfliegen für Meister

Herausgegeben von Peter Janssen und Klaus Tänzler; weitere Autoren Helmut Denz, Dr. Victor Henle und Peter Cröniger; zahlreiche Abbildungen.

Preis: 24,54 €



### Drachenfliegen

Lehrbuch für Anfänger und Fortgeschrittene von Peter Janssen und Klaus Tänzler, weitere Autoren Peter Cröniger und Knut v. Hentig.

Preis: 24,54 €



### Starten, Steuern, Landen mit dem Gleitschirm

Der Lehrfilm zeigt die Gleitschirm-Flugtechnik entsprechend dem Lehrplan. Über der reinen Lehrnutzen hinaus ist der Film auch schön anzuschauen. Herstellung: Charlie Jöst zusammen mit dem DHV-Lehrern. Filmdauer: 20 Minuten. Zum Verkauf als VHS-Video. Preis: 15,34 €



### Starten, Steuern, Landen mit dem Drachen

DHV-Lehrfilm für Drachenliegen. Darstellung der richtigen Flugtechnik für den Start den Flug und die Landung. Herstellung: Raff Heuber zusammen mit dem DHV-Lehrern. Filmdauer: 15 Minuten. Zum Verkauf als VHS-Video. Preis: 15,34 €



### FREE FLIGHT Film Award

Die besten Filme der Jahre 2000 und 2001. Laufzeit 37 min. Preis: 20,45 €



### Aktiv Gleitschirm fliegen

Der Lehrfilm stellt sämtliche Inhalte des Performance-Trainings vor und zeigt die entsprechenden Übungen. Das Video ist in erster Linie für die engagierte Fort- und Weiterbildung in Schulen und Vereinen geeignet. es soll aber auch der interessierten Pilotin, dem interessierten Firmen am heimischen Fernseher Lust auf Training und Weiterbildung machen.

Herstellung: Charlie Jöst zusammen mit dem DHV-Lehrteam. Filmdauer: 42 Minuten, Zum Verkauf als VHS-Video.

Preis: 20,45 €



### Am Seil nach oben

Windenschlepp für Drachen- und Gleitschirmflieger. Der neue Lehr- und Informationsfilm des Deutschen Hängegleiterverbandes zeigt alles Wissenswerte zum Thema Windenschlepp. Gleitschirm- und Drachenschlepp werden getrennt umgestellt, aber beide Filme werden gemeinsam auf einer einzigen Kassette (60 Min.) ausgeliefert. Das Video ist nicht nur für die Schleppausbildung interessant, sondern bietet auch den erfahreneren Windediegern einige neue Tipps und Tricks zum Thema Schlepp.

Preis: 20,45 €



### Heiter bis wolkig

Heiteres und Lustiges aus den Anfangstagen des Drachenfliegens.

Herstellung: 1985. zusammengestellt von Charlie Jöst aus zahlreichen Amateursfilmen. Filmdauer: 25 Minuten, Zum Verkauf als VHS-Video. Preis: 20,45 €



# 220 km mit dem Gle

**I**urch die gute Leistung moderner Gleitschirme und die zunehmende Erfahrung der Piloten sind große Flüge im Flachland keine Seltenheit mehr. Der weiteste Flug mit einem Gleitschirm mit Startplatz in Deutschland wurde am 21.6.2003 in Hohenpözl, dem Windenschleppgelände des 1. Bamberger Gleitschirmclubs gestartet. Andreas Kölz flog in gut 6 Stunden knapp 220 Kilometer in südöstlicher Richtung bis ins tschechische Volyne südlich von Pilzen. Er berichtet:

Die Vorbereitung: Am Abend des Vortages (20.6.2003) bin ich eigentlich fest entschlossen zum Fliegen in die Berge zu fahren. Ein letzter Blick in die Tiroler und Salzburger Flugwettervorhersage sowie den bayrischen Segelflugwetterbericht lässt mich aber an meinem Plan zweifeln: Im Gebirge ist recht starker Nordwestwind und morgendliche Bewölkung angesagt. Fürs oberfränkische Flachland hingegen sieht's recht gut aus: Gute Wolken thermik mit anfangs eher niedriger, später bis auf 2,400 m ansteigender Basis, gegen später eventuell Wolkenausbreitung. Bei den vorhergesagten Windgeschwindigkeiten von 20-40km/h in Flughöhe ist der Plan für den kommenden Tag eigentlich klar: Morgen geht's in unser Windenschleppgelände Hohenpözl. Schnell schicke ich noch eine Rundmail an die Vereins-

kameraden vom 1. Bamberger Gleitschirmclub, wäre ja schade, wenn morgen nicht genügend Piloten für einen reibungslosen Schleppbetrieb im Gelände wären. In Anbetracht der vorhergesagten kräftigen Nordwestströmung verbringe ich den Rest des Abends über der ICAO Karte und vor dem Rechner um mir mögliche Flugrouten und gesperrte Lufträume einzuprägen. Insbesondere die auch am Wochenende aktive Kontrollzone des amerikanischen Militärflugplatzes Grafenwähr könnte problematisch werden. Die nächsten störenden Lufträume sind erst weit in Tschechien zu erwarten, eigentlich jenseits von Gut und Böse. In einem Anfall von Größenwahn gebe ich die Koordinaten der Kontrollzone Pilzen trotzdem ins GPS ein, als weitere mögliche Zielpunkte Furth im bayrischen Wald und Linz in Österreich, man weiß ja nie...

## Der Flugtag

Als ich gegen 8 Uhr aus dem Fenster schaue sehe ich zu meinem Erstaunen recht kompakte Bewölkung, nichts desto Trotz versuche ich die Vereinskameraden nochmals mit einer Massen - SMS zum Windenschlepp zu motivieren. Ich komme kurz flach 11 in Hohenpözl als zweiter Pilot an. Das Wolkenbild sieht schon sehr viel versprechend aus, wenn auch der starke, durch thermische Ablösungen recht böige Westwind keine

einfachen Startverhältnisse erwarten lässt. Unsere mobile Abrollwinde ist gemeinsam mit Lothar schnell aufgebaut, in der Zwischenzeit sind auch Martin und Roland erschienen.

Kurz nach 12 stehe ich als erster Pilot am Start. Mit Martin und Roland sitzt ein erfahrenes Team auf dem Windenauto, so dass ich trotz des böigen Winds am Boden und am Schleppseil sicher meine Ausklinkhöhe von ca. 370m über Grund erreiche.

Da ich mitten in einer kräftigen Ablösung geklinkt habe, erübrigt sich die oftmals so mühsame Suche des ersten Bartes. Mit viel Schräglage schraube ich mich zügig nach oben, sorgsam darauf achtend den anfangs zerrissenen Bart nicht zu verlieren. Als das Piepsen des Varios auf 1.440 Meter schwächer wird, kommt bei mir in Anbetracht des starken Windversatzes ein leicht mulmiges Gefühl auf. Ob ich bei diesen Verhältnissen weit kommen werde? Das Zentrieren, besonders in niedriger Höhe, wird heute wohl kein Zuckerschlecken werden.

## Auf Strecke

Meine weitere Flugroute führt mich nördlich an Plankenfels vorbei. Nach nur 18 Kilometer Flugstrecke komme ich vor einem kleinen Waldhügel vor Wohnsgehaig sehr tief. Während ich leicht genervt und wenig erfolgreich im turbulenten Auf



# tschirm im Flachland

und Ab den rettenden Bart suche, zeigt mir ein 200 Meter entfernt aufdrehenden Greifvogel, wo der Hammer hängt. Ich wähle eine alt bewährte und meist erfolgreiche Streckenflugstrategie: Hirn ausschalten und dem besseren Piloten einfach hinterher fliegen. Bald befinde ich mich südlich von Bayreuth wieder in sicherer Höhe. Nun gilt es den nördlichen Eckpunkt der Kontrollzone Grafenwöhr genau im Auge zu behalten, um sich

bei unseren amerikanischen Freunden nicht durch eine Luftraumverletzung unbeliebt zu machen.

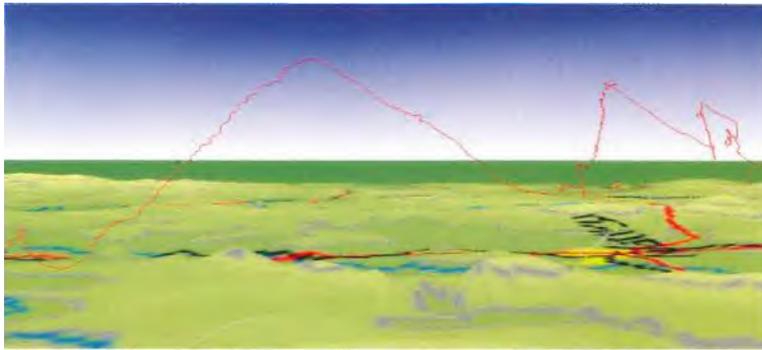
Die folgenden 40 Kilometer bis Weiden geht's zügig voran, in ausreichenden, wenn auch nicht sehr komfortablen Höhen zwischen 1.150 und 1.800 Metern. In dem Wissen, dass der kräftige Wind mir gut zuarbeitet, nehme ich auch schwaches Steigen mit. Die Wahl der Flugroute richtet sich nicht nur nach den sehr schön stehenden Wolken, sondern auch nach der Geländebeschaffenheit. Ich fliege vorzugsweise Waldstücke mit luvsseitig vorgelagerten hellen freien Flächen an, in der meist berechtigten Hoffnung, dass die Thermik an der Waldkante ablöst. Nachdem ich in diesem Flugstil die Kontrollzone nördlich passiert habe, gebe ich als nächsten Wendepunkt Furth im Wald ins GPS ein. Bald schon muss ich feststellen, dass ich dieses Ziel heute nicht erreichen kann, da die Nordkomponente weniger stark als erwartet ist. Ein gerade für die Flachlandflieger sehr großer Vorteil des Online Contest ist es, dass man die Routenwahl während des Fluges ständig an die aktuellen Gegebenheiten anpassen kann. So mache ich

mir wenig Gedanken um das ursprünglich angepeilte Ziel und halte unbeirrt in Windrichtung vor. Direkt nördlich von Weiden in der Oberpfalz kann ich das erste Mal die 2.000 Meter Marke knacken, wenn auch die noch höher liegende Basis unerreichbar bleibt. Die verbleibenden knapp 25 Kilometer bis zur tschechischen Grenze bügeln sich in guter Höhe und mit Grundgeschwindigkeiten von teilweise deutlich über 60km/h in nur einer halben Stunde runter,

## Was nun?

Nach ca. 3 Stunden Flugzeit und 100 Streckenkilometern stellt sich die Frage: Was nun? Der ursprünglich geplante Kurs Richtung Furth, komplett über deutsches Gebiet führend, ist nicht machbar. Soll ich wieder an der tschechischen Grenze landen, wie schon im letzten Jahr in Selb, oder doch ins ziemlich dünn besiedelte Tschechien einfliegen? Jetzt bin ich auch noch recht tief gekommen und direkt in Flugrichtung liegen größere Waldgebiete. Andererseits, der Tag ist noch jung, das Wolkenbild wie gemalt und wenn's ganz dicke kommt bleibt für die Heimreise ja noch der Rest des Wochenendes! So betrachtet wäre alles andere als Weiterfliegen der pure Blödsinn, besonders vor dem Hintergrund, dass die nächsten gesperrten Lufträume sicher umflogen werden können, da die Koordinaten im GPS





nur auf Abruf warten. Außerdem fliege ich heute einen Leihschirm eines tschechischen Herstellers, der wird sich in seiner Heimat schon auskennen und mich sicher an den noch unbekanntesten Ort meiner heutigen Bestimmung führen.

### Auf nach Tschechien

Mit größter Sorgfalt zentriere ich die windversetzten, teilweise zerrissenen Bärte, so dass ich nach einer dreiviertel Stunde wieder bei 1,800 Meter angekommen bin, dabei aber nur knapp 20 Streckenkilometer zurücklegt habe. Zum richtigen Zeitpunkt das Tempo zu drosseln, einen Gang zurückzuschalten und ausschließlich am oben Bleiben zu arbeiten: Diese Lektion habe ich, wie so manch anderer Flachlandflieger, durch unnötig frühe Absaufer schmerzlich erlernen müssen. Die Freude über die mühsam gewonnene Höhe währt nicht allzu lange: Bei dem kleinen Städtchen Horsovsky-Tyn sinke ich auf unter 800 m ab und zu allem Unglück werden die Wolken zunehmend weniger und die Windgeschwindigkeit nimmt eher zu. Ein großes freies Feld auf wahrscheinlich sandigem, hell durchschimmerndem Untergrund liegt viel versprechend am Ortsrand, und tatsächlich, ich kann den kräftigen, anfangs aber sehr zerrissenen und stark windversetzten Bart mit Mühe zentrieren. Um den Schirm einigermaßen am Ort seiner eigentlichen Bestimmung zu halten (nämlich nicht mehr als 45° vor, hinter oder neben mir) erweisen sich deftige ein- und zweiseitige Steueraussschläge als durchaus probates Mittel.

Wieder in sicherer Höhe schweift mein Blick auf GPS Display und ich kann erkennen, dass ich die Kontrollzone von Pilzen südlich passiert habe. Ich wähle zur Peilung der verbleibenden Flugroute Linz in Österreich als nächsten Wendepunkt aus, im sichern Wissen, dass ich dort zwar nie ankommen werde, aber in Kursrichtung fürs Nächste keine weiteren Hindernisse zu erwarten sind. Die nun folgenden 25 Kilometer bis Klatovy erweisen sich als nicht gerade nervenschonend: Im

Tiefflug geht es dahin, meist zwischen 900 und 1200 Meter, nur einmal komme ich deutlich höher. Nordöstlich von Klatovy sticht mir sofort der Flugplatz ins Auge, Die dortigen Luftsportkameraden sind zwar eifrig mit dem F-Schlepp beschäftigt, aber kein Segelflieger will sich zu mir gesellen um mir den Hausbart zu zeigen. Es ist schon halb sechs und ich bin nun schon fast fünfhalb Stunden unterwegs. Kurz spiele ich mit dem Gedanken auf dem Flugplatz zu landen,vielleicht kann ich ja einen Motorflieger dazu überreden, mich zurück nach Bamberg zu fliegen. Während ich so grübelnd mit wenig Höhe vom



Rückenwind direkt über das Stadtzentrum geschoben werde, befördert mich ein zaghaftes Piepsen des Varios zurück in die Realität. Ein sehr rund zu fliegender Bart befördert mich innerhalb kurzer Zeit zurück auf fast 2.100 Meter. Mir ist nun klar, dass ich heute die 200 Kilometer Marke knacken kann, sollte ich nicht noch einen groben Fehler begehen.

### 200 km in Reichweite

Die verbleibenden gut 45 Kilometer bis zur Landung sind das Sahnehäubchen auf dem bis dahin nicht ganz einfachen Flug: Mit einem immer breiter werdenden Grinsen und einer Durchschnittsgeschwindigkeit von fast 50 km/h fliege ich die nur noch vereinzelt dastehenden Wolken an. Bei dem kleinen Örtchen Volyne komme ich langsam tiefer und erkenne einen kleinen Bahn-

hof, der auf eine zügige Rückreise in die nächste größere Stadt hoffen lässt. In Kursrichtung sind keine Wolken und auch keine größeren Häusergruppen zu erkennen, deshalb entscheide ich mich zur Landung. Der Wind an meinem Landefeld direkt an einer kleinen Straße ist mit ca. 30 km/h immer noch recht kräftig, stellt aber kein Problem dar. Nach knapp 220 Kilometer Flugstrecke und einer Flugzeit von gut sechs Stunden nimmt mich Mutter Erde um halbsieben wieder in ihrem Schoß auf.

### Die Heimreise

Kaum dass ich wieder festen Boden unter den Füßen habe, klingelt auch schon das Telefon. Die Vereinskameraden machen sich langsam Sorgen, da ich mich nicht gemeldet habe, seit ich vor über sechs Stunden am Horizont verschwunden bin. Mein derzeitiger Aufenthaltsort wird mit ungläubiger Skepsis zur Kenntnis genommen, nichts desto Trotz erklären sich Peter und Ralph spontan dazu bereit, mich wo auch immer, abzuholen.

Für mich beginnt nun die erste Etappe der Heimreise: Ab an den Straßenrand und Daumen raus! Heut ist wirklich mein Glückstag, gleich das erste Auto hält an. Ich versuche mich durch wildes Gestikulieren verständlich zu machen, da die verbale Kommunikation mangels gemeinsamer Basis leider entfallen muss. Irgendwie gelingt es mir schließlich dem älteren Ehepaar klarzumachen, dass ein Bahnhof das Ziel meiner Wünsche ist. Und tatsächlich, nach kurzer Zeit stehe ich am Bahnhof von Strakonice und besteige den Zug ins knapp 80 Kilometer entfernte Pilzen. In der Zwischenzeit hat mein Rückholer-Team den schattigen Bierkeller im fernen Oberfranken verlassen und sich auf den Weg nach Pilzen gemacht. Um 10 Uhr gibt es ein großes Hallo auf dem Bahnhofsvorplatz in Pilzen und die letzte Etappe der Rückreise wird in Angriff genommen. Um ein Uhr nachts sind wir schließlich zurück im Schleppgelände Hohenpözl, dem Ausgangspunkt dieses kleinen Abenteuers.

### Dank

An dieser Stelle möchte ich mich recht herzlich bei allen Beteiligten bedanken, insbesondere bei Peter und Ralph, meinen beiden Rückholern, und dem 1. Bamberger Gleitschirmclub als solchem. Neben vielen anderen schönen Flügen wurde auch dieser besondere Flug erst durch das hervorragende Vereinsgelände Hohenpözl und durch den bestens organisierten Schlepptrieb ermöglicht.

# ONLINE CONTEST

De ONLINE CONTEST

Mittersill

Gerlospass

## Thermikbärte aus dem Internet

Der DHV Online Contest bietet, wie schon mehrfach beschrieben, außer dem sportlichen Wettstreit recht viele Informationen. So ist es z.B. möglich, durch Übereinanderlegen verschiedener Tracks mit einem entsprechenden Programm (z.B. CompuGPS) Gebiete herauszuarbeiten, in denen häufig Steig- oder auch Sinkwerte anzutreffen sind. So würde sich der Wunschtraum mancher Piloten verwirklichen lassen: Positionen von Thermikbärten ins GPS eingeben, diese Stellen anfliegen und der weite Streckenflug ist geschafft. In der Praxis spricht hier allerdings die Natur ein gewaltiges Wort mit, so gleicht durch Windeinfluss, Luftschichtung, die Jahreszeit usw. kein Flugtag dem anderen. Wir haben hier als Beispiel die „Rennstrecke“ von der Schmittenhöhe zum Kreuzjoch analysiert, bitten aber auch um die Beachtung folgender Tipps:

Es ist günstig, zuerst von Ost nach West zu fliegen und dann von West nach Ost zurück. Tageszeitlich bedingt werden ja zuerst Ost, am Nachmittag Westflanken besser aufgeheizt. Sowohl die Richtung des Höhenwindes, des Talwindes, wie auch die Labilität verändern die Thermikablösepunkte und haben dadurch auch Einfluss auf den sinnvollen Flugweg. Ein Praxisbeispiel: Bei Nordströmung schatten die Südhänge durch die verschobenen Cumuluswolken ab, der Flugweg ist durch weiter im Tal liegende Abrisskanten völlig anders als z.B.

bei einer Südströmung mit nach Norden versetzten Wolken.

Der Pass Thurn bildet an vielen Tagen eine Schlüsselstelle, Nordwindlagen verschärfen dies. So kann bei Nordlagen der Pass Thurn aber auch der Wildkogel schon so von Norden überströmt sein, dass nur noch Monstersinken wartet, die Flucht auf die Südseite des Pinzgaus kann eine Rettung sein. Bei Tagen mit Cumulus Bewölkung zeigt ein großes blaues Loch um den Pass Thurn an – The wind is on!

An windschwachen Tagen ist normalerweise um ca. 15:00 Uhr die Talseite zu wechseln, jetzt werden die Westhänge der Pinzgau Südseite angestrahlt. Bei Nordwind ist wie gesagt früher zu wechseln, bei Südwind eventuell gar nicht. Aufmerksames Beachten des Wolkenbildes zeigt den richtigen Zeitpunkt. Dabei ist aber zu beachten, dass das nicht mit den Wolken aus den Südhängen der Pinzgau Südseite verwechselt wird, diese sind schlecht erreichbar.

Wie hier nur an einigen Beispielen beschrieben, brauchen Puristen keine Angst haben, dass, wie z.B. in der Formel I das Lesen von Datenblättern über „Sieg“ oder „Niederlage“ entscheidet. Aber es hilft und verbessert die Chancen! Sollte allerdings alles nichts nützen, weder Theorie noch Praxis die vorzeitige Landung verhindern, im Pinzgau gibt es nicht nur alle paar km nette Badeseen, sondern auch Bus und Bahn!

Sepp Gschwendtner



**g BRÄUNIGER**

**GPS 12, /, /,  
NAVIGATIONSSYSTEME**

by  
ti  
con  
5  
ti  
i i

# ONLINE CONTEST

Zwischenergebnisse Deutsche Meisterschaft  
Stand 22. Juli 2003



## Drachen

Platz	Pilot	Gerät	Punkte
1	Becher Tom	Moyes Litespeed	1186,53
2	Waldmann Peter	Moyes Litespeed	1112,43
3	Otterpohl Bernd	Aeros Combat	929,22
4	Liebig Rich	Moyes Litespeed	912,96
5	Etz Lukas	Airborne Climax	902,07
6	Rauscher Georg	Moyes Litespeed	899,16
7	Ebenfeld Markus	Moyes Litespeed	871,93
8	Altmannshofer Max	Laminar 13 MRX 700	870,20
9	Widler Robert	UP Speed TL	807,09
10	Repp Peter	Moyes Litespeed	791,76

## Gleitschirm Offene Klasse

Platz	Pilot	Gerät	Punkte
1	Gschwendtner Sepp	Gin Boomerang	828,59
2	Traut Stefan	Swing Stratus 4	817,16
3	Bocks Stefan	Gin Boomerang	739,70
4	Eisfeld Jochen	Swing Stratus 4	701,84
5	Mittner Börny	Advance Omega 4	684,95
6	Hartmann Michael	Swing Stratus 4	678,27
7	Bauer Karl	Gin Boomerang	623,72
8	Göhl Josef	Independence Raptor	590,93
9	Kirsch Christoph	Gin Boomerang	589,10
10	Mayr Uli	Swing Cirrus 3	570,89

Bei den Damen führt Babsi Lacrouts, Advance Sigma 5, mit 500,28 Punkten.

## Gleitschirm Sportklasse

Platz	Pilot	Gerät	Punkte
1	Hahne Torsten	Nova Aeron	831,84
2	Keim Hans	Mac Para Intox	795,23
3	Goltermann Rüdiger	Nova Aeron	748,34
4	Koelz Andreas	Nova Radon	687,51
5	Martens Burkhard	OzoneVulcan	657,28
6	Warbruck Achim	Skywalk Cayenne/Astral3	639,14
7	Schreiner Tobias	OzoneVulcan	586,52
8	Dajek Ulrich	Windtech Quarz	563,35
9	Bausenwein Hans	OzoneVulcan/Gin Oasis	556,70
10	Binner Dominik	Firebird Hornet SP	545,75

## Starrflügler

Platz	Pilot	Gerät	Punkte
1	Pöpl Reinhard	AirAtos	1425,46
2	Langwald Gerd	AirAtos	1420,48
3	Meierkord Adi	AirAtos	1326,80
4	Götz Alfred	AirAtos	1198,11
5	Dorn Alfons	AirAtos	1120,43
6	Zeyher Jochen	AirAtos	1009,24
7	Miederhoff Ralf	Air Atos	1002,40
8	Schmidt Oliver	Air Atos	987,76
9	Ludwig Gerhard	AirAtos	985,36
10	Gerhard Claus	Exstasy	968,48



Sponsored by

# Zwischenergebnisse Internationale Meisterschaft Stand 22. Juli 2003

## International Gleitschirm

Platz	Pilot	Land	Gerät	Punkte
1	Susa Primoz	SI	Gradient AvaxRs	2091,27
2	Studer Alfredo	CH	Swing Stratus 4	1957,61
3	Valic Aljaz	SI	Gradient AvaxRs	1653,25
4	Valic Urban	SI	Gradient AvaxRs	1610,79
5	Peruzzi Alessandro	IT	Gradient AvaxRs	1560,98
6	Molekjoze	SI	Gradient AvaxRs	1559,82
7	Gschwendtner Sepp	DE	Gin Boomerang	1550,48
8	Hahne Torsten	DE	Nova Aeron	1464,66
9	Bussmann Andre	CH	Advance Omega 3	1382,71
10	Keim Hans	DE	Mac Para Intox	1381,94

## International Drachen

Platz	Pilot	Land	Gerät	Punkte
1	Dertnig Wolfgang	AT	ICARO Laminar MRX-700	2265,84
2	Orgler Andreas	AT	Moyes Litespeed 4	2047,62
3	Becher Tom	DE	Moyes Litespeed 5	1995,87
4	Wiesinger Thomas	AT	Moyes Litespeed	1912,10
5	Sigl Peter	AT	ICARO Laminar MRX14	1756,99
6	Aichinger Andreas	AT	ICARO Laminar MR-700	1738,83
7	Peschi Friedt	AT	ICARO Laminar MR-700	1702,99
8	Spengler Beat	CH	ICARO Laminar MRX	1695,23
9	Nembrini Lauro	CH	ICARO Laminar MR 700	1597,74
10	Waldmann Peter	DE	Moyes Litespeed 5	1583,03

## International Starrflügler

Platz	Pilot	Land	Gerät	Punkte
1	Meierkord Adi	DE	AIR Atos	2627,97
2	Raumauf Toni	AT	AIR Atos	2619,28
3	Tschurnig Günther	AT	AIR Atos	2611,32
4	Pöppt Reinhard	DE	AIR Atos	2536,68
5	Langwald Gerd	DE	AIR Atos	2421,45
6	Spann Rüdiger	AT	AIR Atos	2239,66
7	Götz Alfred	DE	AIR Atos	2073,28
8	Geppert Walter	AT	AIR Atos	2053,71
9	Dorn Alfons	DE	AIR Atos	1994,57
10	Schmidt Oliver	DE	AIR Atos	1781,57

Foto: flyzone

+ Faszination  
+ Windkraft  
+ Idealismus  
+ High-Tech  
+ Begeisterung  
+ Fliegen  
+ Leidenschaft  
= **SI/NVI»**

**taste the future**  
...test the

**-31 Y 1-# E!**

\* range - intermediate

**hIV 1-2 S-M-L**

**CAVE N N E**

**DHV 2 XS-S · M-L**

**SVNINAIK**

Birkenweg 3  
D-83224 Grassau Fon: +49 (0) 8641 - 695 755  
Germany info@skywalk.org

neu neu neu: [www.skywalk.info](http://www.skywalk.info)

## DGFC Rottal-Inn in neue Höhen

Was tun Piloten, wenn sie im bayerischen Voralpenland zu Hause sind? Ganz einfach – sie lassen sich von einer mobilen oder stationären Winde an einem Schleppseil so weit als möglich in die Lüfte ziehen. Und der lokale Verein, der Drachen- und Gleitschirmfliegerclub (DGFC) Rottal – Inn e.V., tut dies seit mehreren Jahren unter anderem vom Flugplatz Pfarrkirchen / Postmünster aus.

Der äußerst rührige Verein hat bisher allein in 2003 schon 9 neue Mitglieder aus dem Großraum Ostbayern gewinnen können, die neben dem herkömmlichen Bergstart den Start von der Schleppwinde im Flachland nutzen wollen.

Der Windenschlepp im Flachland erfreut sich zunehmender Beliebtheit. Denn es können mehrere Starts und Landungen in relativ kurzer Zeit gemacht werden, sollte der

Anschluß an die Wolken thermik nicht gleich gelingen. Die „Droge“ Fliegen kann so auch noch spätnachmittags wegen der kurzen Anfahrtswegs bei passender Wetterlage verabreicht werden. Die Mitglieder des DGFC, derzeit 66, konsumieren diese „Droge“ regelmäßig. Einzige bekannte Nebenwirkung der „Droge“: Sie lässt einem nicht mehr los und macht flugsüchtig!

Am Osterwochenende fand deshalb als erforderliche Zusatzausbildung ein Windenschleppkurs für Gleitschirmpiloten am Flugplatz in Pfarrkirchen statt. 12 potentielle Windenschlepp - Piloten stellten sich an 3 Tagen der theoretischen und praktischen Ausbildung, die von Hakan Emci von der Flugschule Jenair / Thüringen geleitet wurde. Der DGFC machte sich dabei auch eine Änderung des Luftrechts zu Nutze, die als Erleichterung für die Teilnehmer Ausbildung und Prüfung durch eine Flugschule zulässt. Bisher erfolgte die Prüfung immer durch einen Verbandsprüfer. Hakan Emci, der Ausbilder in allen Schleppbelangen für den DGFC, hat bisher schon an die 40 Mitglieder bestens geschult. So war es nicht verwunderlich, dass er in der praktischen Ausbildung auch wieder einige neue Tipps, auch für erfahrene Flughasen, parat hatte.

Ja, und nach bestandener Prüfung zogen bereits alle 12 Windenschlepp – Frischlinge ihre Kreise in der ostbayerischen Flachlandthermik.

Der DGFC Rottal – Inn e.V. ist ein überschaubarer (un)komplizierter Verein flugbegeisterter Individualisten. Über allem herrscht im Verein das Credo Sicherheit beim Fliegen und viel, viel Spaß am Boden im Fliegerfreundeskreis.

Potentielle Nachwuchsflyer bis 20 Jahre werden im Zuge der Jugendförderung nur mit dem halben Vereinsbeitrag belastet. So können sich auch Jugendliche, Azubis etc. dieses schöne Hobby leisten.

Im August ist ein weiterer Ausbildungskurs für die Windenschleppbe-



rechtigung und für Windenführer geplant. Des Weiteren sind nach Absprache /Anmeldung bei passender Wetterlage

Tandem – Gleitschirm – Windenschlepps und Passagierflüge mit einem Ultraleicht – Hängegleiter (Trike) zum vorsichtigen Beschnuppen der „Droge“ Fliegen möglich.

MaxAltmannshofer bei den Drachenfliegern und Friedrich Wuitz bei den Gleitschirmfliegern sind die Vereinsmeister 2003, die Vorjahressieger wurden jeweils auf den 2. Platz verwiesen.

Nicht für alle 36 Teilnehmer lief es am Fulseck im Salzburger Land wie erhofft, aber wie jedes Jahr hieß die sportliche Devise „Dabeisein ist alles“. Denkbar knapp war die Entscheidung bei den Stangl-Dino's – letztendlich entschieden ganze 2 Sekunden über den Sieg. Damit war die fachliche Diskussion für den Rest der Nacht gerettet. Letztendlich konnte bis heute nicht geklärt werden, wo diese 2 Sekunden herauszuholen gewesen wären.... Eine zünftige und feuchte Fliegerparty bis in die frühen Morgenstunden auf dem Landeplatzgelände der befreundeten örtlichen Gasteiner Thermikgeier beendete wie jedes Jahr dieses von Sportwart Rainer Färber hervorragend organisierte Event.

Gesamtergebnis Drachenflieger: 1. und Vereinsmeister 2003 Max Altmannshofer; Zeit 1 Stunde, 2 Minuten, 33 Sekunden, 2. Platz Ludwig Stinglhammer; Zeit 1 Stunde, 2 Minuten, 35 Sekunden, 3. Platz Ferdinand Spindler; Zeit 1 Stunde, 5 Minuten, 50 Sekunden, 4. Platz Rudi Richter; Zeit 1 Stunde, 15 Minuten, 30 Sekunden.

Die ersten 4 Platzierungen haben die Aufgabe komplett erfüllt.

Gesamtergebnis Gleitschirmflieger: 1. und Vereinsmeister 2003 Friedrich Wuitz; Streckenflugaufgabe erfüllt; 2. Platz Christopher David, Zeitflug; 3. Platz Rainer Färber, Zeitflug.

Weitere informative Details unter [www.dgfc.de](http://www.dgfc.de).

DGFC Rottal – Inn, Friedrich Wuitz

## Bürgermeister im Drachen

Beim Stadtfest wurde unter anderem eine Große Infotafel über die geschichtliche Entwicklung der Drachen- und Gleitschirmfliegerei aufgestellt. Infos über unseren Club – das Fluggelände – dem Gleitschirm- und Drachenfliegen – bis zum Tandemfliegen; die Homepage des DHV und unseres Clubs konnte oft weitergereicht werden; Videos über Schulung/Ausbildung und eigenen Erlebnissen bei Starts- und Überlandflügen; weiterhin wurden das Infomaterial des DHV angeboten, welches z.T. gut angenommen wurde; auffälligster Anziehungspunkt bleibt natürlich der aufgebaute Drachen, in dem sich Interessierte gern einhingen. „Erwischt“ hat es auch den Bürgermeister von Everswinkel Herr Ludger Banken. Er genoss es sichtlich, eine Liegeprobe durchzuführen und hat sich umfangreich über unseren Sport informieren lassen.

Windengemeinschaft Skyrider, Erhard Ziller

### Gedanken einer Fliegerfrau

Augen...  
Du kamst zu mir mit leuchtenden  
sagtest, du möchtest <sup>mit</sup> liegen...  
mir blieb nur die <sup>Angst</sup> zu fliegen...  
in Gedanken flieg ich mit dir mit...  
bitte den <sup>Wind</sup>  
Freund, bringe ihn mir zurück...  
und du kommst...  
mit leuchtenden Augen!

Eva Maria Ring



Ungläubige Gesichter beim Besprechen der Aufgabe.

### Streckenflugtag Emberger Alm

## Wie Achim Joos ein Gleitschirmgeschwader dirigiert

„Das geht schon“, meint Achim Joos zuversichtlich, als einer der Teilnehmer ihn fragt, wie er 25 Piloten mit unterschiedlichem Ausbildungsstand gleichzeitig auf Strecke schicken will. „Zuerst weise ich per Funk diejenigen in die Thermik ein, die noch wenig Erfahrung mit dem Thermikfliegen haben. Dann starte ich selbst und nehme die mit, die schon Thermik fliegen können. Und dann fliegen wir zusammen los.“ Achim Joos, Spitzenpilot der deutschen Liga und Sportsoldat aus Kempton im Allgäu erteilte ungläubige Blicke.

Dann kommt der Ernstfall: ein kurzes Briefing am Startplatz und der Tanz beginnt. Einige Piloten haben Startprobleme. Doch Achim bleibt geduldig. Über Funk schickt er einen nach dem anderen in den Bart. Es wird immer kunststoffhaltiger über dem Startplatz. Schließlich ist er selbst in der Luft und führt das Geschwader Richtung Knotenberg. Ein beeindruckendes Schauspiel. Immer wieder sieht man Achim einige Kreise präzise abspiralen, um ein nachhinkendes Schäfchen wieder aufzusammeln. Es gelingt. Vom Knoten geht es zurück über den Startplatz hinüber zum Gaugen. Das Geschwader folgt.

Abends beim Debriefing ist die Skepsis der Begeisterung gewichen. Einige hatten ihren ersten Thermikflug gemacht, einige sind zum ersten Mal über eine Stunde geflogen und viele sind zuvor noch nie auf Strecke gegangen. Jetzt waren sie alle angesteckt vom Streckenvirus.

Das Konzept des DGC-Siebengebirge, den Vereinsausflug mit einer Fortbildungsveranstaltung zu kombinieren, ist aufgegangen.

DGC Siebengebirge, Hartmut Schlegel  
www.dgc-siebengebirge.com

## Neue Homepage

Der Verein „1. Hohenhaslacher Flieger“ hat seit kurzer Zeit eine sehenswerte Homepage. Anzusehen entweder unter [www.hohenhaslacherflieger.de](http://www.hohenhaslacherflieger.de) oder [www.teufelsberg.net](http://www.teufelsberg.net).

Hohenhaslacher Flieger, Bernhard Schreiber



## safety guarantee-

DAS ÜBERLEGENE FLUGGEFÜHL UNSERER SCHIRME WISSEN NOVA-PILOTEN SEIT LANGEM ZU SCHÄTZEN. JETZT DÜRFEN SIE SICH AUCH NOCH OBER EIN EINZIGARTIGES SERVICE FREUEN!

\*Neben unserer dreijährigen Baranke reparieren wir Ihren F OVA Gleitschirm im Falle eines Flugunfalls innerhalb des ersten Jahres ab dem Kaufdatum kostenlos. (Ihnen) Information bei Ihrer Flugschule und auf unserer Homepage: [www.nova-wings.com](http://www.nova-wings.com)

# Nova

A-6020 Innsbruck, Austria  
Bernhard-Häfel-Stralle 14  
Tel. +43 (0)512 - 36 13 40  
[info@nova-wings.com](mailto:info@nova-wings.com) [www.nova-wings.com](http://www.nova-wings.com)

## Gleitschirmfliegen in Griechenland

# OLYMPIC WINGS

Gleitschirmzentrum  
Griechische Ägäis und Olympmassiv

- > Gleitschirmlauf & Flugsafaris
- > Kurse:
  - Anfänger
  - Thermik & X-Country
  - Performance
- > Familienurlaub



## Reiseprogramm 2003

Dolomiten Bassano Andeisbuch Greifenburg Lac d'Annecy  
Balaton (Ungarn) Öludeniz (Türkei) Sahara (Tunesien)

in ...

@ Mike Küng - Toni Bender - Michi Nessler - Charles Kunow Zt:

Flugsportzentrum für: CNA

+Paragliding

+ Motorschirm

+ Reisen

Harzer ...

# GLEITSCHIRM

Schule & Shop  
Knut Jäger

## Ikarus vom Lautertal

Die Ausstellung „Ikarus vom Lautertal“, in der einige der schönsten Fluggeräte und Flugfahrräder des Gustav Mesmer ausgestellt werden, ist im Landheim Buttenhausen bis Ende August an Sonn- und Feiertagen von 11:00 Uhr bis 17:00 Uhr geöffnet. Samstags 12:00 - 17:00 Uhr! Gruppen können sich auch unter der Woche unter der Telefon-Nr. 07121-96070 anmelden. Die sehr hörenswerte CD über die Geschichte Gustav Mesmers kann unter dieser Telefon-Nr. angefordert werden. Der DGV- Drachen und Gleitschirmfliegerverein Südwürttemberg Hohenzollern begleitet die Ausstellung an den Wochenenden mit fantasievollen Gleitschirmgeräten und Flügen am clubeigenen und zugelassenen Hang in Buttenhausen oberhalb des Sportplatzes! Startplatz beim Glückshof (Tagesgebühr 3 Euro) Der DGV lädt die Mitglieder anderer Vereine aus Nah- und Fern zur Ausstellung und zum Fliegen ein. In Wohnmobilen kann an dem landschaftlich schön gelegenen Badeplatz an der blauen Lauter übernachtet werden. (neben dem Landeplatz und Sportplatz). Zelten ist auf dem Glückshof neben dem Vereinscontainer möglich! Ein Mitglied besitzt noch einen Super 8 Film, auf dem die Flugversuche des Gustav Mesmers mit Fahrrad und Fluggerät auf Zelloid gebannt. Der Verein versucht, diese Aufnahmen zuzüglich herrlicher Bilder der einzelnen Fluggeräte auf DVD zu brennen und dies mit Flügen der heutigen Zeit mit Phantasiegleitschirmen (Drachen, Blumen, Tiere oder sonstigen witzigen Figuren) in Buttenhausen zu kombinieren. Die Termine dieser Veranstaltungen sind über die Hotline des DGV abrufbar! Hotline: 07478 / 913480. Die tollen Jahresprogramme des DGV mit seinen Veranstaltungen können gegen Einsendung von 5 Euro beim Vorstand Klaus Beck, 72762 Reutlingen, Wilhelm-Grimm-Weg 1, angefordert werden.



Drachen und Gleitschirmflieger Südwürttemberg-Hohenzollern  
Klaus Beck, Dr. Michael Fejtli, Martin Nedele

## Jugendförderung wird bei uns Groß geschrieben!!!

Fliegen gehört nicht zu den günstigen Sportarten. Dies erfahren vor allem Jugendliche, die Interesse an unserer Sportart haben. Wir, die Drachen- und Gleitschirmflieger Bad Laasphe e.V. haben daher, in Zusammenarbeit mit einer Flugschule ein Förderprogramm aufgestellt. Vereinsmitglieder können die komplette Ausbildung, bis hin zum eigenständigen Fliegen, für die Hälfte der normalen Kursgebühren absolvieren. Weiterhin sind wir in Verhandlung mit Gleitschirmherstellern, um diesen Piloten eine komplette Anfängerausrüstung auf Leasingbasis zur Verfügung zu stellen. Interessenten aus unserer Region können sich unter [entenberg@freenet.de](mailto:entenberg@freenet.de) oder unter Rufnummer 02752/507770 mit dem Vorstand in Verbindung setzen. Hersteller, die Neuanfänger diesbezüglich unterstützen können, sollten sich ebenfalls unter der, obigen Kontaktadresse melden.

Drachen- und Gleitschirmflieger Bad Laasphe, Jürgen Thomas

## Jugendliche beim Streckenflugtraining



Das Papillon-Streckenflug-Seminar war ein voller Erfolg. Südtirolmeister Andreas Frötscher konnte den Nachwuchspiloten vieles mit auf den Weg geben. Acht Jugendliche im Alter von 16 bis 25 Jahren und weitere zehn Seniorpiloten fanden sich zum XC Training ein. Übertrendend pilotierte der junge Jens Reinhard mit seinen 16 Jahren seinen neuen FB Z-One. Über 20 km Strecke kamen am Samstagnachmittag nach einer markanten Kaltfrontpassage zusammen. Am Folgetag erledigte er das Lüsener Dreieck ebenfalls souverän. Frötscher zeigte, was alles möglich ist: Bei wolkenlosem Himmel, eher schwachen Steigwerten und einer maximalen Flughöhe von nur 2600m umrundete er zum wiederholten Male den das Lüsener Tal krönenden Peitlerkofel. Bekannte Piloten aus der Papillon Nachwuchsförderung sind beispielsweise auch die Ligapiloten Jan Scholz und Odin Keiper. Nach den anstehenden Wettbewerben der Rhön Open und Hessenmeisterschaften geht es mit einem Jugendtrainingslager der Flugschule Papillon im September vom 14.9. - 21.9.2003 weiter. Hiermit möchten wir uns ganz herzlich bei der Flugschule Papillon und bei Andreas Frötscher bedanken, der uns mit seiner ruhigen und kompetenten Art viele nützliche Tipps rund ums Streckenfliegen und der GPS-Navigation gab. Vielen Dank auch an Andreas Schubert, der es uns ermöglichte, kostenlos vier Tage lang unter Betreuung von Profis sicher zu fliegen. Wir freuen uns schon jetzt auf das nächste Streckenflugseminar der Flugschule Papillon mit der beispielhaften Betreuung von Andreas Schubert, dem amtierenden Südtirolmeister Andreas Frötscher und Norbert Fleisch.

Jens Reinhard

## Schönbuchflyers online vertreten

Die Schönbuchflyers haben seit kurzem die Domain [www.schoenbuchflyers.de](http://www.schoenbuchflyers.de) registriert. Der Internetauftritt ist übersichtlich, informativ und ohne den sonstigen Werbemüll gestaltet. Die Schönbuchflyers freuen sich, mit mkdesign einen Webhoster zu haben, der in der Gleitschirmszene bereits viele Hersteller, Vereine und Schulen betreut.

Peter Liebezeit

## ! GLEITSCHIRMURLAUB?

....dorthin, wo sich nicht Alle auf die Füße treten

Dolomiten 20.-28.9.

Marokko 22.10. - 4. 11.

Chile 15.11. - 30. 11

Brasilien 5.2. - 18.2. uvm.

Bücher - Ausrüstung - XC und Thermikkurse (auch Einzeltrainings)

[www.gleitschirmudaub.de](http://www.gleitschirmudaub.de) - email: [olisqueskve@yahoo.de](mailto:olisqueskve@yahoo.de)

Oliver Guenay -Tel. 0162 - 71 0;11 77

## Alpspitztrophy - längster Flug



In der vergangenen Woche hat die Bayerische Zugspitzbahn Bergbahn AG die Gewinner der Alpspitztrophy 2002 prämiert. Der Gewinner heißt einmal mehr Heribert Stadler (1. Platz 1999+2000), zweiter wurde Stefan Sedlmaier (1. Platz 2001) und Christian Wallner belegte den dritten Platz. Der weiteste Flug führte vom Osterfelderkopf über den Wettersteingrat nach Mittenwald ins Karwendel, über Pleissenspitze, Birkarspitze zum Achensee, über den See zum Ebnerjoch. Anschließend über das Inntal ins Zillertal. Von dort weiter über die Gerlosplatte ins Pinzgau bis kurz vor Zelt am See. Dieser 6-stündige Flug über 135 km hat Heribert Stadler den Sieg gebracht. „Die gute Platzierung freut mich natürlich, aber das Grandiose an diesem Flug war der atemberaubende Ausblick über die Landschaft“, stellt der glückliche Sieger fest. Auch für das laufende Jahr wünscht die Bayerische Zugspitzbahn Bergbahn AG allen Gleitschirmfliegern viel Spaß am Fliegen und freut sich über eine zahlreiche Teilnahme an der Alpspitztrophy 2003!

Drachen- und Gleitschirmflieger Werdenfels, Heribert Stadler



Von links Thomas Hengge, Kassier; Skadi Neff, Schriftführer; Roland Rosenbaum, Sportwart; Heribert Stadler Vorsitzender; Alexander Ziegler, 2er Vorsitzender; Peter Geigt Drachenvertreter.

## Neuer Vorstand

Bei der Jahreshauptversammlung des DGFW e.V. 2003 wurde ein neuer Vorstand gewählt.

Drachen- und Gleitschirmflieger Werdenfels, Alexander Ziegler

## Neues an der Saar

Die Generalversammlung des Drachenflugclub Saar e.V. wählte Ende März einen neuen Vorstand. In ihren Ämtern wurden Robert Dawo (1. Vorsitzender), Eduard Helten (Kassenwart), Karl Hecht (1. Beisitzer) und Michael Birkenfeld (2. Beisitzer) bestätigt. Neue Vorstandsmitglieder sind Ralf Wollitz (2. Vorsitzender), Olaf de Sacco (Schriftführer) und Udo Eckard (3. Beisitzer).

Zur Förderung des Freien Fliegens und des Sportes entschied die Mitgliederversammlung auf Antrag von Helmut Bonertz (Drachenflugschule Saar), keinen Aufnahmebeitrag für Jugendliche unter 25 Jahren zu erheben. Zusätzlich wurde auch der Mitgliedsbeitrag für Jugendliche in Anlehnung an die Entscheidung bei der DHV-Jahrestagung auf 14 Euro halbiert.

Um die sportlichen Aktivitäten des DFC Saar weiter auszubauen, haben die anwesenden Mitglieder die Teilnahme am Rheinland-Pfalz XCCup 2003 ([www.xccup.net](http://www.xccup.net)) auch für dieses Jahr wieder bestätigt.

In den vergangenen Monaten gab es leider einige Schwierigkeiten im Fluggebiet „Ockfen-Bockstein“ ([www.ockfen-home.de](http://www.ockfen-home.de)). Der Eigentümer des Startplatzes hatte gewechselt und leider wurde die weitere Nutzung untersagt. Zu unserem Glück gibt es sehr viele Ockfener Bürger, die „auf der Seite der Drachenflieger“ stehen. Herzlichsten Dank dafür! Es konnte sehr schnell ein neuer Startplatz direkt neben dem bisher genutzten Bockstein-Gelände gefunden werden. Herr Schuster aus Ockfen stellt uns sein Grundstück zur Verfügung. Fotos der Arbeitseinsätze sind auf der DFC Saar – Homepage zu sehen ([www.dfc-saar.de](http://www.dfc-saar.de)). Somit bildet die Wiederherstellung und Erhaltung des Fluggeländes „Ockfen-Bockstein“ den Hauptschwerpunkt der Bemühungen in diesem Jahr.

Drachenflugclub Saar, Jörg Gregorius

Hier abtrennen und dem Bevollmächtigten aushändigen!

Siehe Seite 12 DHV-Regionalversammlungen

## VOLLMACHT

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

Name des Vollmachtgebers

Mitglieds-Nr.

Anschrift

Ich übertrage mein Stimmrecht bei der DHV-Regionalversammlung 2002 auf den dort anwesenden

(Name des Bevollmächtigten)

Ort, Datum

Unterschrift des Vollmachtgebers

**www.fly-mike.de**  
info@fly-mike.de

**FLY MIKE > e**

Flugsportbekleidung & Zubehör

**Red Bull X-Alps Teamjacke**  
Team ITA  
**Andy Frötscher**

**nur bei Fly-Mike**

**wollt ihr mehr sehen ?**  
Jetzt **Prospekt** anfordern !  
info@fly-mike.de

th NEU: Crispi-Schuhe Händteranfragen erwünscht

Sportmandel Hätner, Paul Keller Str.6, 96317 Kronach, Tel: 09261-960065 Fax: 09261-961

## Fliegen in Bot / Kroatien

Hier kurz meine Erfahrungen am Flugberg, dem Vidoba Gora in Bol / Insel Brac / Kroatien. Ich hatte diesen Ort für meinen Urlaub auf Grund der Beschreibung im Buch von O. Guenay ausgewählt. Ich mußte feststellen, daß sich die Verhältnisse für das Gleitschirmfliegen in der Zwischenzeit eher zum Negativen verändert haben. So ist der nahegelegene Flugplatz inzwischen zum internationalen Flughafen avanciert und der Vidoba Gora liegt in der Flugplatzzone. Im Hotel sagte man mir, daß Gleitschirmfliegen am Vidoba Gora grundsätzlich verboten wäre, wußten aber nicht durch wen. Ich habe am Flughafen angerufen, die sagten mir, es wäre zwar nicht erlaubt, aber wenn ich durchaus möchte, würde das schon mal gehen. Ich bin dann auf den Berg gestiegen und habe mir den Startplatz angesehen, der für meine Begriffe winzig ist und im Prinzip nur aus einer Drachenrampe besteht. Windfähnchen oder ähnliches fehlten völlig, ich hatte den Eindruck, dass dort schon lange nicht mehr geflogen wurde. Oben war alles menschenleer, wenn wirklich etwas passiert, hast Du schlechte Chancen herunterzukommen, das nächste Krankenhaus liegt auf dem Festland in Split. Die Windverhältnisse waren so, wie in dem Buch beschrieben, d.h. innerhalb von Minuten konnte am Landeplatz extremer Starkwind aufkommen. Da die Auffahrt ca 30 min dauert ist die Chance groß, dass Du oben bist und nicht mehr landen kannst. Da ich der einzige Gleitschirmflieger war, habe ich letztendlich auf einen Start verzichtet und würde es auch niemandem empfehlen dort zu fliegen. Für einen schönen Urlaub und alle Arten von Wassersport ist der Ort allerdings ideal.

Klaus-P. Thomas

# AEROS **Atz** DISCUS

Die neue Drachengeneration in der Sportklasse:

- Tophandling siehe Tests
- Topverarbeitung Aerosstandard
- Topleistung siehe Testbericht
- Topgewicht 31 kg
- Toppreis 4290,-€

Jetzt probefliegen !

www.sunslide.de  
sunslide@t-online.de  
Tel. 08374-588895  
Fax 08374-588894

df:frdt

,er-

## LSG Egge im Schleppzentrum

Das Schleppzentrum des DHV in Bad Sazungen war das Ziel der Luftsportgemeinschaft Egge aus Willebadessen. Der 3. Anlauf (wer kommt mit? - passt das Wetter? - ist die Winde o.k.?) klappte dann endlich: Freizeit, geeignetes Wetter, gute Laune und vor allem hochmotivierte Flieger, denen zum Fliegerglück nur noch die Schleppberechtigung fehlte. Organisiert hat diese Vereinfreizeit zwecks Ausbildung der stets hilfsbereite und gut aufgelegte Horst Barthelmes. Die Ausbildung selbst übernahm der Fluglehrer Peter Seifert mit seinem Windenführer Helmut Rottler. Die beiden hielten die lernbegierige Truppe aus dem Kreis Höxter auch ganz schön auf Trapp. Erfolg: 6 Schleppberechtigungen, 3 Windenführerberechtigungen und 1 Windenführer mit Einweisungsberechtigung. Ein toller Erfolg für die fleißige Truppe und natürlich auch deren Ausbilder. So eine Vereinfreizeit im Schleppzentrum Bad Sazungen ist eine wirklich tolle Sache. Horst an dieser Stelle noch einmal unseren herzlichen Dank. In Willebadessen ging es dann nahtlos weiter: Der „Jungfern“ Start auf dem Schleppgelände „Auf dem alten Felde“ wurde freigegeben. Alle Starts erfolgten reibungslos und die „Neulinge“ an und auf der Winde konnten zeigen, was sie bei Peter und Helmut gelernt hatten. Beim gemeinsamen Grillen am späten Abend waren sich alle einig: Wir sind eine prima Gemeinschaft und das erste harte und aufreibende Jahr mit Gründung, mühseliger Geländezulassung, Windenkauf und -„restaurierung“ hat sich gelohnt.

LSG Egge, Petra Flemming-Schmidt

## DHV-Info 121

## Fliegen in Südtirol

Mein Name ist Christian Messmer und ich bin der Präsident des Gleitschirmclub Vinschgau. Einer unserer Mitglieder aus Deutschland hat mir kürzlich den Teil eines Artikels aus dem DHV-info betreffend einen Flug vom Stilfserjoch gemailt. Ich denke auch, dass es für den Autor ein sehr schönes Erlebnis war. Leider war dieser nicht in der richtigen Begleitung, sonst wäre er gebeten worden, nichts darüber je zu veröffentlichen. Und das hat folgende Gründe:

- 1) Das Stilfserjoch liegt inmitten des gleichnamigen Nationalparks. Das Fliegen ist zwar auf der italienischen Seite des Nationalparks nicht verboten. Es wird geduldet. Derzeit wird der Parkplan überarbeitet. Deshalb ist es ein Bestreben unseres Clubs, dass die Gleitschirmflieger in diesem Gebiet so wenig wie möglich auffallen, um zu verhindern, dass entsprechende Abänderungen der derzeitigen Vorschriften bzw. Verbote in den normativen Teil des Planes einfließen.
- 2) Man kann am Stilfserjoch von keinem Startplatz sprechen. Einige wenige sehr geübte Piloten, welche sich mit den örtlichen Gegebenheiten gut auskennen und entsprechende meteorologische Kenntnisse haben, nutzen dort ein kleines "Fleckerl" über steilem Abgrund zum Starten. Dies befindet sich, wie im Artikel richtig beschrieben, auf ca. 2.850 m Höhe. Die Startbedingungen sind meistens äußerst anspruchsvoll. Der Wind ist oft seitlich. Man muss direkt in Ablösungen hineinstarten, welche hier oft sehr stark sind. Das Stilfserjoch ist also kein Tummelplatz für die Masse.
- 3) Es gibt im Nationalpark einen für die breite Masse nutzbaren Startplatz und zwar in Suld. Dort kann man mit dem sogenannten "Kan-



Foto: Oliver Gedenig

zellift" bis auf ca. 2.400 m. Dieses Gebiet ist touristisch erschlossen mit Skiliften und Wanderwegen. Hier ist so schnell eine Sperrung des Gebietes nicht zu befürchten, obwohl es in unmittelbarer Nähe von Ortler, Königsspitze und Zebbru liegt. Es ist im Parkplanentwurf als touristisches Entwicklungsgebiet ausgewiesen. Auch hier kann man an guten Tagen bis auf über 4.000 m fliegen. Zudem ist Salden ein sehr gutes Nordwindgebiet. 4) Wir befürchten also, dass die Veröffentlichung des genannten Artikels im DHV-info leider zur Folge haben wird, dass nun eine mehr oder minder große Anzahl von guten oder auch weniger guten Piloten das Stilfserjoch zu stürmen versucht. Und es werden einige darunter sein, die mit den hoch-

alpinen Bedingungen überfordert sein werden. Es hat bereits in unseren Reihen Zwischenfälle und auch einen Unfall gegeben. Es ist also zu befürchten, dass nun noch mehr passieren wird. Ich möchte Sie also darum bitten, in einem der nächsten Nummern eine Gegendarstellung oder auch dieses Man - auch auszugsweise - zu veröffentlichen. Auf jeden Fall sollte auf die Gefahren hingewiesen werden. Ich hoffe, dass Sie für unsere Bedenken Verständnis zeigen. Denn was nützt ein so schönes Fluggebiet, wenn man nicht mehr fliegen dürfte. Grüße aus dem Vinschgau,

Christian Messmer

Anmerkung der Redaktion:

in dem Artikel wurde das Stilfserjoch ausdrücklich als „sehr anspruchsvoll“ beschrieben. Wir bitten dies, sowie das Schreiben Christian Messmers, zu beachten!



## DHV-Info 122

## Magic Spiral

Euer Bericht zum zur Zeit so heiß umstrittenen Thema Steilspirale hat mir ausnehmend gut gefallen. Ein durchwegs sachlicher und informativer Bericht. Weiter so! Mit seinem Informationsgehalt steht dieser Bericht in erfrischendem Gegensatz zu dem emotionsgeladenen, aber leider völlig unkonstruktiven Bericht aus DHV-Info 119. Aber nicht nur ein Bericht, der Fakten zur Flugfigur Spirale liefert, sondern endlich auch einmal ein Bericht, der den 'Sicherheitsfaktor Steilspirale' herausstellt:

Oft genug sind am Himmel Piloten zu beobachten, die 1/2 bis 3/4 Stunde verzweifelt mit angelegten Ohren versuchen den Landeplatz zu erreichen. Wäre da eine kontrollierte und gekonnte Steilspirale nichtsicherer? Schlimmer noch, wenn die Spirale nicht absichtlich eingeleitet wird, sondern als Folge eines Einklappers oder Verhängers erfolgt. Ich hatte als Folge eines Anfängerfehlers selbst schon mal das zweifelhafte Vergnügen und möchte nicht in der Haut des Piloten stecken, dem das passiert und der noch nie eine Steilspirale geflogen ist. Wer nicht in der Lage ist das 'Sicherheitsnetz Steilspirale' zu erlernen, sollte doch einmal ernsthaft überprüfen, ob das Gleitschirmfliegen wirklich die richtige Sportart für ihn/sie ist.

Uschi Schmitt

**Anmerkung der Redaktion:** Den Begriff „Sicherheitsnetz Steilspirale“ können wir nicht unterstützen. Zum „Sicherheitsnetz“ gehört die Entscheidung nur bei Verhältnissen zu fliegen, die dem eigenen Können und vor allem den Wetterbedingungen angepasst sind.



# Sicherheitstraining für Drachenflieger

• a genau, das gibt es. Aber wozu? Ein Drachen hat keine Einklapper. Ein B-Leinenstall ist nicht möglich und unkontrollierbare Fluglagen treten bei „normalen“ Geräten nicht auf. Was ist also beim Drachenfliegen sicherheitsrelevant? Genau: der Start und die Landung. Außerdem wäre da noch der Rettungsschirm, den wohl hoffentlich bisher nur die wenigsten von uns „live“ ausprobiert haben. Wie kommt es jetzt, daß ich mich entschieden habe, so ein Sicherheitstraining mitzumachen?

Ich bin Otto-Normalverbraucher-Drachenflieger, oder besser, ich war es mal. Bis vor etwa fünf Jahren, danach wurden andere Dinge in meinem Leben wichtiger, ich flog nicht mehr. Erst letztes Jahr im Herbst habe ich mich entschlossen, wieder einzusteigen. Entgegen dem Trend kam Gleitschirmfliegen für mich nicht in Frage, schließlich habe ich das Drachenfliegen gelernt und durchwegs gute Erinnerungen. Mein alter Sport 167, mit dem ich viele schöne Flüge hatte, hat längst keinen Check mehr, verwahrlost lag er jetzt jahrelang in dem kleinen Speicher auf unserer Garage (kurzgepackt!). Beim Anschauen: ein Bild des Jammers. Also gab's zu Weihnachten einen neuen gebrauchten Drachen, etwas für Genussflieger (so heißt das wohl jetzt). Und da ich nun lange nicht geflogen war, hab' ich mich vom Berg nicht getraut. Ich bin statt dessen bei uns auf den Schlittenhügel, ein etwas kleinerer Übihang, wo es mich auch prompt ziemlich hingelegt hat, Oberschenkelzerrung. Vier Wochen gehumpelt. Zum Glück gibt's den Willy (= Münchner Drachenflugschule) aber noch, der bietet jedes Jahr zum Saisonbeginn ein Start-Lande-Sicherheitstraining an. Hier war also meine Motivation. Am Samstag trafen wir uns, etwa zwölf Drachenflieger und ein Gleitschirmer, um 11:00 Uhr (recht pünktlich übrigens) in der Turnhalle der Schliersee Volksschule, alle mit Gurtzeug und Helm bewaffnet. Voll ausgestattet wurde jeder mehrmals in einen Ring (die hängen in der Turnhalle von der Decke und sind seeeeehr beweglich) eingeklinkt und angeschoben. Dessen nicht genug, gab's auch noch einen ordentlichen Drehimpuls, bis man die Orientierung nahezu vollständig verlor. Der Markus hatte da echt eine superSchiebe-Dreh-Technik drauf, zum Glück mußte sich keiner übergeben.

Auf Kommando sollte man dann den Rettungsschirm ziehen und werfen. Aber leichter gesagt, als getan. Ich habe beim ersten Mal beide Hände und etliche Zeit gebraucht um den Schirm aus dem Gurtzeug zu bekommen. Anschließend habe ich mir die Leine auch noch um den Hals gewickelt. Glücklicherweise nur in der Turnhalle. Wenn Ihr nun denkt, den anderen (geübte Piloten, so wie Ihr) wäre es ganz locker von der Hand gegangen, täuscht Ihr Euch gewaltig. Fast jeder hatte die Leine mal um den Hals, oder hat den Griff für das Rettungssystem nicht auf Anhieb erwischt. Vielleicht war auch nur das Wegschleudern schwieriger als gedacht. Ich denke, jedervon uns hatte seine ganz persönliche Einsicht. Man sah aber auch, dass bei Piloten, die schon öfters teilgenommen hatten, deutlich

weniger Probleme auftraten. Jedervon uns kam ausgiebig zum Üben, wir hatten die Rettungsschirme zwischenzeitlich gesichert, damit der Innencontainer nicht aufging. Am Ende hat der Noldi alle unsere Schirme wieder neu gepackt, was man ja sowieso öfters tun sollte.

Für mich war's also was Neues und auch recht Lustiges, denn das Schaukeln hat natürlich auch Spaß gemacht.

Dieses war der erste Teil und der zweite folgte gleich am Sonntag, 10:00 Uhr aufgebaut am Übungshang. Die Bedingungen waren echt Hardcore: Flacher Start und tendenziell null Wind. Ums vorweg zu nehmen: so richtig harte Startfehler hat keinervon uns gemacht. Trotzdem gab's die „Ich werf' mich ins Gurtzeug und an die Basis-Technik“ oder auch den „Roll-Bruch-Start“. Es war halt auch wirklich schwierig. Kaum einer von uns hätte an einem steileren Start mit etwas Wind von vorne Probleme gehabt. Aber um Fehler aufzuzeigen waren die Verhältnisse ideal. Da wir auch die Landung genauer betrachten wollten, sind wir nach den ersten zwei, drei Starts eine Stufe höher gegangen. Auf diese Weise hatten wir einen richtigen Endanflug. Es gab viele Lauflandungen, häufig ein zu niedriges Abfangen und damit zu wenig Höhe zum Ausstoßen oder auch zu langsame Endanflüge. Manchmal auch ein richtiges „Bumm“. Wer's nicht glaubt, die Beweise sind alle von Willy auf Video festgehalten. Wir haben das nach dem Mittagessen ausgiebig analysiert und Ursachenforschung betrieben. Verletzt hat sich niemand und das ist gut so.

Am Abend gab's dann mein persönliches Highlight: Es gab noch Gelegenheit, alles umzusetzen. Das Ausrichten der Fläche (bei meinem neuen Gerät ist die Unterverspannung beim Start lose), das höhere Abfangen, das deutliche Rausdrücken. Da gab's dann schon ein Lob vom Fluglehrer. Verschwitzt und mit zufriedenen Gesichtern ging der Sonntag zu Ende. Für die meisten von uns war's ein deutlicher Sicherheitsgewinn. Und schließlich trainieren andere Sportler ja auch und bereiten sich auf die Saison vor.

#### Ein Wort noch zum Schluß:

Eine harte Landung, auf dem Bauch oder der Nase des Drachens, nach einem langen Flugtag mag dem einzelnen Piloten vielleicht gar nicht so viel ausmachen. Aber es ist für unseren Sport halt auch nicht besonders werbewirksam. Nicht zuletzt deshalb meine Aufforderung: Gönn' Euch auch so etwas Gutes. Und viele schöne und lange Flüge.

Thomas Mair

## Paragleiten als Belohnung fürs Ehrenamt

**O**ie DHV-Jugend organisiert für 15 Betreuer des Kreisjugendrings einen Gratis-Schnuppertag bei der Flugschule Chiemsee

Acht Uhr, Landratsamt Bad Reichenhall. Der Kreisjugendring-Bus steht zur Abfahrt bereit. Doch diesmal scharten sich nicht Kinder um den Bus, sondern ausschließlich Betreuer. Eine ungewohnte Situation, denn diesmal waren es nicht sie, die etwas für andere organisierten, sondern es wurde etwas für sie organisiert: Ein Paragleit-Schnupperkurs in der Flugschule Chiemsee.

„Es ist eine Belohnung für das jahrelange ehrenamtliche Engagement dieser jungen Leute“, sagt der zweifache Gewinner der Juniorenwertung im Gleitschirm-Streckenfliegen Tobias Schreiner, der diesen Tag organisiert hat. Er ist selbst erfahrener Betreuer beim Kreisjugendring BGL und gleichzeitig Mitarbeiter der DHV-Jugend. „Was liegt da näher, als beides zusammenzubringen?“, fragt er. Und weiter: „Thomas Beyh I, Leiter der Flugschule Chiemsee, war sofort begeistert von meiner Idee und hat uns einen Super-Preis gemacht. Doch erst durch die Unterstützung der Sparkasse BGL und des Vorstandes des Kreisjugendrings konnten wir diesen Schnuppertag für die Betreuer realisieren.“ Am Übungsplatz angekommen piff den 15 Jugendleitern der Wind nur so um die Ohren. „Zuviel Wind“, winkte Fluglehrer Stefan Metzgen roth ab und schaute skeptisch in die Runde. „Und wir sollen da nur mit einem Stoffetzen und ein paar Leinen dran fliegen?“, meinte einer der Betreuer. Doch davor war Theorie angesagt. Was ist die Eintrittskante, wieso hab ich so viele bunte Leinen in der Hand, etc., etc. Nach dieser Einführung vom Fluglehrer standen Trockenübungen auf der Wiese hinter dem Übungsplatz auf dem Plan. Und dann ging das Gepurzel los. Die Jugendleiter legten das Gurtzeug an, das wie ein Klettergurt mit verstärktem Rückenschutz aussieht, und mit Karabinern an den Tragegurten des Schirms befestigt wird. „Mensch, tu doch mal deinen Fetzen da weg! Achtung, aus dem Weeeeeeg!!!“ Da war das Geschrei von 15 Betreuern lauter als das von 50 Kin-

dem. Aber immerhin gelang es Einigen den Schirmsauber aufzuziehen und ein paar Meter damit zu laufen.

So vorbereitet nahmen die Betreuer den Übungshang im Beschlag, sobald der Wind etwas nachgelassen hatte. „Das sind jetzt ideale Bedingungen für einen Anfänger-Kurs!“, freute sich Stefan. Genau prüften er und sein Assistent Rolf Wagner, ob die Schirme richtig ausgelegt sind und kein

waren, demonstrierte Stefan einen Startabbruch.

Und dann wurde wieder gelaufen, geflogen und geschleppt, was nur ging. Doch irgendwann ließ die Kraft nach. „Ihr wart eine super Gruppe“, lobte der Fluglehrer. „Jeder von euch ist geflogen. Und außerdem hatten wir wirklich schon mehr Chaos bei einem Schnuppertag“, fügte er grinsend hinzu. Eine der Teilnehmerinnen war sogar



Erschöpft aber happy: Die Betreuer des Kreisjugendrings



Knoten in den Leinen und das Gurtzeug richtig angelegt war. Und dann hieß es „Lauf, lauf, lauf!“ Doch schon nach einigen Versuchen war das Kommando „Lauf!“ fast überflüssig. Als der Erste ein paar Meter abhob, schürte das den Ehrgeiz der bisher am Boden Gebliebenen. Das war Zeit für ein Zwischen-Briefing von Fluglehrer Stefan. „Der Hang ist thermisch“, warnte er und bestimmte eine Linie, oberhalb der keiner starten sollte. Dann zeigte er seinen Schäfchen, dass man den Schirm nach dem Aufziehen abbremsen muss. Und weil Manche gefährlich nahe am Wald entlang gelaufen



Aller Anfang ist schwer...

so begeistert, dass sie sich gleich für einen Kompaktkurs bis zum A-Schein anmeldete. Der Flugschulen-Tradition entsprechend belohnten sich dann alle talentierten Piloten oder Bruchpiloten in der Eisdielen in Aschau. „Ich spür’ jetzt noch immer, wie sich das Abheben anfühlt“, meinte Katrin. Und das wird sie vermutlich auch so schnell nicht mehrvergessen...

Andrea Rexer



Fotos: Konrad Lüders

# "Englischer Monat" der Drachenflieger

Beitrag von Konrad Lüders

**G**leich drei Treffen der B-Liga sollte es im April geben, so hatten wir es im vergangenen Jahr beschlossen. Möglichst viel von der üppigen Frühjahrsthermik wollten wir fürweite und schnelle Flüge nutzen. Kurz vor dem ersten Termin endete jedoch das ungewöhnlich sonnige Märzwetter und machte einer ausgeprägten Nordlage Platz, Die Alpen im Regen, nur im Flachland zeigten sich auf den Prognosekarten Sonnenflecken. Mit straffem Wind war ab Samstag zu rechnen. Die A-Liga sagte ihre Durchgänge gänzlich ab. Deshalb war das Erstaunen nicht gering, als Kai uns doch zusammentrommelte: ab Freitag, 4. April 2003, Flachlandfliegen von der Wasserkuppe! Die Skepsis war da, aber wenn überhaupt fliegen, dann wohl nur dort. Bei vielen B-Ligisten mischten sich Erwartung, Hoffnung und Neugier, denn die meisten waren noch nie von der Wiege des Segelflugs aus in die Luft

gestartet. So fanden sich auch fast alle gemeldeten Piloten ein. Nach einer Rundfahrt zur Besichtigung der Landeplätze wurde verkündet, dass wir auf den Pferdskopf gehen.

## Auf dem Pferdskopf mit wehender Mähne

Mit tatkräftiger Unterstützung durch den Drachenflugclub Wasserkuppe waren wir bald auf dem kleinen Buckel, gut 200m über der Landewiese. Ein paar zusätzliche Höhenmeter legten wir noch zu Fuß drauf. Rasch waren die Drachen im Schnee aufgebaut und warteten auf die Entscheidung der Tasksetter. Da wurde nicht lange diskutiert: 40km mit dem Wind zum Flugplatz Bad Königshofen.

Der Wind stand zwar gut an, trotzdem wagte sich erst niemand raus. Ein paar Schirme waren zwar

schon in der Luft, hatten aber Mühe die Höhe zu halten. Dann drang ein wenig mehr Sonne auf die feuchten Wiesen und die ersten Piloten starteten. Wie immer war Uli Schorer einer der Early Birds. Gewöhnlich war er damit gut gefahren, diesmal konnte er sich leider nur nach unten kämpfen. Andere hatten nicht nur Mut zum Kratzen knapp über den Baumwipfeln, sondern auch das notwendige Glück, oben zu bleiben und Höhe zu gewinnen. Weiter oben ging es dann zügig aufwärts. Am Start wartete man wieder länger auf gute Startphasen. Der Wind nahm zu und die Thermik ab. Auf dem Landeplatz trösteten sich immer mehr abgeseffene Piloten damit, dass die noch zwischen einzelnen Thermikbläschen Soarenden auch bald eintreffen werden.

Doch dann gab es wirklich die ersten Landemeldungen aus dem Ziel. Letztendlich hatten es doch 12 Piloten geschafft. Fast alle, die früh ge-

startet waren und aufdrehen konnten, kamen auch ins Ziel. Uwe Zapf war der Schnellste. Ohne sich unterwegs groß mit Kurbeln aufzuhalten, stellte er durch dosiertes Ziehen an der Basis einen gerade noch erträglichen Windchill ein und flog schnörkellos ins Ziel. Frank Frankus hielt es vergleichsweise gemütlicher, genoss die Landschaft und dachte daran, dass am Abend noch Kai mit dem Laptop auf seine tätige Mitarbeit bei der Auswertung warten wird. Auszuwerten waren dann nicht nur die Tracks sondern auch die Rückholaktionen, was den Schluss zuließ, dass die ordnende Hand des Meisters Kai noch nicht den nötigen Durchgriff hatte.

Wie zu erwarten war, blies es am nächsten Tag so stark und böig, dass an Drachenfliegen nicht ernsthaft zu denken war. Wir bewunderten die Steuerkünste der Modellflieger und besuchten das Segelflugmuseum.

## Warten auf das Mosel-Wunder

Wieder hatte sich gerade eine vielversprechende Wetterlage verabschiedet (Bernd Otterpohl flog über 300 Flexi-km), als der nächste B-Ligatermin heranrückte. Den Alpen drohte Schnee und Regen dem übrigen Deutschland. Um dem aus Nordosten (!) herannahenden Tief auszuweichen, beorderte der Teamchef uns ab Karfreitag an die Mosel. Petrus hielt sich zunächst an die Prognosen seiner Jünger und blies mit vollen Backen aus NO. Erfolgreich stemmte sich das Steilufer der Mosel bei Neumagen gegen Wind aus dieser Richtung und ließ die Luftmassen den Hang emporklettern. Dabei wurden gleich noch Thermikblasen aus dem flachen Vorland mitgeliefert, wodurch der Aufwind die richtig turbulierende Würze erhielt. Somit gute Bedingungen für aufregende Luftreisen. Einmal richtig aufgedreht würde einen der Wind ruck-zuck an die Lux-Grenze befördern, wo auf der ICAO-Karte dunkelrote Flächen vor unbefugtem Eindringen in wohlgehütete Lufträume warnen. Da punktreiche Wertungen lange Flugstrecken und Siegerzeiten voraussetzen, war der Ideenreichtum der Tasksetter gefordert: Ein Zielflug über 35km als letzten Schenkel. Davor galt es aber noch, seinen Tracklog gleich 6mal um zwei etwa 3km voneinander entfernte Moselbrücken zu wickeln. Offensichtlich auch eine mathematisch nicht ganz anspruchslose Aufgabe, denn es wurden gleich sichere Zählvarianten diskutiert. Auf der Rampe gegenüber von Neumagen stand der Wind gut an, Jürgen Rüdinger war ein zuverlässiger Starthelfer und zügig starteten die Piloten. In der Luft ging es dann oft eng zu, weil die thermischen Ablösungen natürlich besonders gefragt waren. Sollte man erst ganz hoch

aufdrehen oder vorwiegend dynamisch das Moselufer zwischen beiden Brücken abfliegen? Die zweite Variante erwies sich als nicht realisierbar. Der Hangaufwind war nämlich wie eine launische Diva, drehte urplötzlich und beförderte schockweise den Hangbeflug auf den Landeplatz. Erholt vom ersten Schockwurde rasch abgebaut, wieder hoch gefahren und ein zweiter Versuch unternommen. Also ganz hoch aufdrehen! Wer Glück hatte, kam bis auf fast 2000 Höhenmeter. Inzwischen gab es von Gerhard Ludwig bereits eine Landemeldung aus dem Ziel. Also geht es doch! Probleme bereitete meist die Brücke bei Piesport, wer dort tief ankam, war im Lee des Moselhanges und wurde durchgeschüttelt. Immerhin standen

Wettbewerber nach kurzer Luftreise wieder am Landeplatz ein. Mit zunehmender Tageszeit befand sich dann auch der Hang im Schatten. Dies gab Raum für andersgearteten Kurzweil, wie Ziel landungen unter Videoaufsicht von Kai. Dabei hatte Gerhard Ludwig noch einmal Pech und erzeugte eine Menge Kleinkohle. Die ganz späten Starter wurden dann auch wirklich des Moselwunders teilhaftig. Plötzlich ging es nach dem Start nicht mehr nach unten, sondern das Vario piepste zaghaft aber anhaltend. Ein knappes Dutzend Piloten drehten in der Abendthermik hoch auf oder flogen das großflächige Steigen gemütlich aus um erst kurz vor Ende Büchsenlicht zu landen.



dann doch 8 Piloten ins Ziel. In der Tageswertung bekam Gerhard Ludwig aber nur 35km angerechnet. Sein Tracklog hatte eine Schlaufe um die Brücken zu wenig... Tagessieger wurde Uli Eysel mit einem flotten Ritt.

Der Samstag war Ruhetag, nicht ein Fetzen blauer Himmel zeigte sich, dafür gab es viel Wind, wenig Temperaturgrade und mitunter Regen. Nach Durchzug der Front war für die Osterfeiertage aber wieder gutes Wetter angesagt, also munter am Sonntag die Drachen auf den Aufbauplatz gestellt und darauf gewartet, dass sich die Bewölkung verzieht. Das tat sie auch in widerstrebendem Gehorsam und ließ zum Nachmittag die Sonne auf das schöne Moseltal zu unseren Füßen fluten. Irgendwie war die Thermik aber faul, wahrscheinlich drückte ihr die eingeflossene Warmluft aufs Gemüt. Jedenfalls fanden sich alle Vorflieger, Einheimische und auch mutige

Der Ostermontag versprach noch mehr Sonne und das schon vom frühen Morgen an. Trotz zweifelhafter Windsituation wurde wieder der Startplatz Neumagen gewählt. Gegen Mittag standen die Drachen fix und fertig aufgebaut und liebäugelten mit den knackigen Cumuli auf hoher Basis. Wie (wegen der auffälligen Abwesenheit einheimischer Piloten) zu befürchten war - der Wind kam aus der hier falschen Richtung. Da half auch nicht eine ausgeklügelte Streckenvariante über die Vulkaneifel wegen der dort zu erwartenden kurzen Reihung der Thermikschläuche. Der Rampenwind kam meist von hinten. Jede trotzdem genutzte startbare Phase beförderte den mutigen Piloten mit einer fraprierenden Sinkgeschwindigkeit an den Landeplatz. Helmut Lutz und Tina Trost schlugen zum Vergleich ein paar Golfbälle hinterher, der Unterschied war marginal. Ringsum mutierten mittlerweile die Cumuli zu Conge-

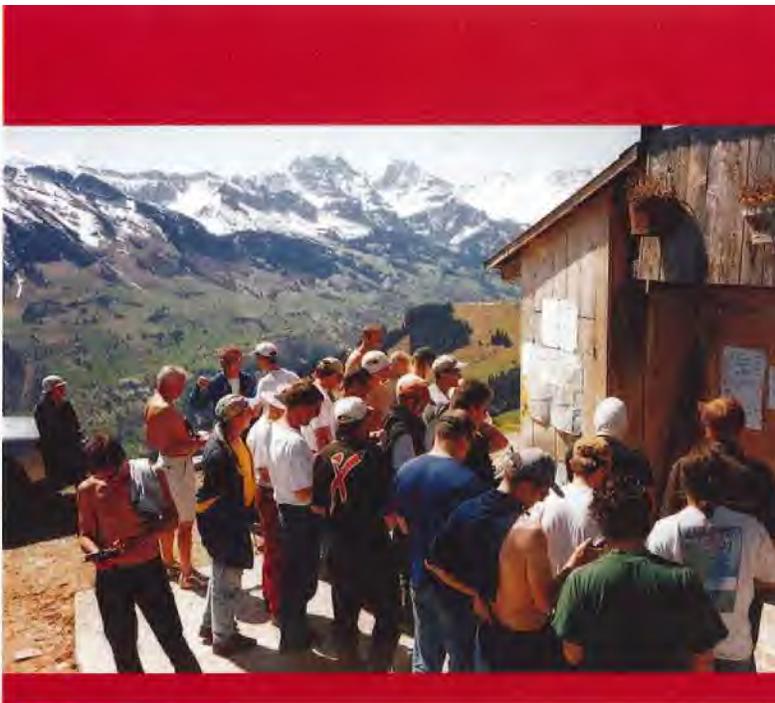
sti. Jedenfalls ließ sich das Moselwunder nicht noch einmal beschwören und Kai mußte schweren Herzens die Abbruchpfeife ertönen lassen. Auf der Heimfahrt Richtung Nordosten konnte man dann die kurze Reihung von Gewitterwolken genießen.

## Im Zick-Zack um den Löwenzahn

Eigentlich wollten wir die 1.Mai-Demo mit unseren bunten Drachen am Himmel über den Alpen feiern. Petrus hatte aber bereits überaus feuchte

Luftmassen dorthin in Marsch gesetzt und wir verzichteten auf ein allzu keckes Kräftemessen. Cooles Abwägen einschlägiger Prognosekarten bewog unseren Teamchef, uns in den westlichen Teil der Alpen zu beordern. Eine Kaltfront sollte dort am Freitag durchziehen, also ab Samstag war mit gutem Flugwetter zu rechnen. Der Verein Freier Flieger von Frutigen war bereit, gegen mageres Salär von 20 Fränkli je Tag und Pilot nicht nur diesen sondern auch seinen Drachen nebst Ausrüstung auf den Berg zu schaffen. Inbegriffen war die Erlaubnis zur Benutzung des durch wirklich üppigen Bewuchs mit Löwenzahn weithin gelb leuchtenden Landplatzes. Angenehm die rasche Auffahrt mit Kleinbussen des Vereins FFF auf 900 Höhenmeter, nur eine kurze Tragestrecke, ein großer Aufbauplatz mit Blick auf die benachbarten Viertausender des Berner Oberlandes. Beim Aufbauen tauchten wir mit den Köpfen anfangs noch in die Wolkenbasis ein, gegen Mittag hatte diese sich aber schon fast auf Grathöhe angehoben. Petrus blies warme Luft drüber und diese ließ die Cumuli dahinschmelzen. Die Sonne gab ihr Bestes, die Feuchtigkeit des nächtlichen Regengusses zu verdampfen, trotzdem war klar, dass wir erst spät starten können und die Arbeitshöhe bescheiden bleiben wird.

Damit waren die Tasksetter vor ein Problem gestellt: Das Kandertal ist recht kurz, im Südteil ohne Landemöglichkeit und im Norden tabu durch Naturschutzgebiete und Flugplatzzonen. Also wurde wieder eine lange Wendepunktliste notwendig. Zunächst sollten 30km im ping-pong-Stil zwischen drei Wendepunkten in der Nähe des Startplatzes zurückgelegt werden. Weitere 30km zwischen 5 Wendepunkten warteten dann nach einer Querung auf die Ostseite des Tals auf die bis dahin erfolgreichen Piloten. Startzeiten soll-



ten individuell gewertet werden. Deshalb, und weil ein paar Tütenflieger verführerisch aufdrehten, wurde zügig gestartet. Allerdings war der Einstieg schwierig, weil die Thermikablösungen sich sowohl in Häufigkeit als auch in der Stärke sehr zurückhaltend zeigten. Man musste geduldig mitunter längere Zeit knapp über den Baumwipfeln kreisen und auch Glück haben. Etliche Piloten fanden sich nach unverhofft kurzer Luftreise wieder am Landeplatz ein, andere kämpften längere Zeit mit Thermikzipfeln, mussten dann doch aufgeben und das Löwenzahnfeld ansteuern. Wegen des starken und turbulenten Talwindes gab es endlich noch aufregende Sekunden, bis man den Pollenstaub von den Hosen klopfen konnte. Wieder einmal war es Gerhard Ludwig, der wohlbehalten unter seinem völlig platten Atos hervorkrabbelte, froh darüber, dass A.I.R. so lange Lieferzeiten für Kohlefaserbasen hat. So ging nur die nach dem Mosel-Crash geflickte Basis wieder kaputt und keine neue. Niemand schaffte heute die ganze Strecke, dabei setzte sich aber Stefan Boller mit 60km noch deutlich von den Platzierten ab.

Am Sonntag schien die Sonne ungebremst und kämpfte tapfer darum, der Bodenluft einen Temperaturvorsprung gegenüber den sehr warmen aus Süden in der Höhe eingeflossenen Luftmassen einzuhauchen. Fand man nicht rechtzeitig wieder einen der dünn gesäten Aufwindschläuche, musste man noch vor dem WP wieder abdrehen, um sicher zum Löwenzahn zu gelangen. Dort war man in zahlreicher Gesellschaft und tröstete sich mit dem Gedanken, dass es mit der Heimfahrt nun doch nicht so spät wird wie vorher befürchtet. Hans Georg Hames kam mit 36km am weitesten und flog wenigstens die Zacken an der Westseite des Tales aus. Die Verfolger konnten nur etwa 20km abrechnen. Da weniger als die

Hälfte der gestarteten Teilnehmer mehr als die Mindeststrecke schafften, gab es nur eine ganz kleine Wertung. Zu unserer großen Bestürzung erfuhren wir von einem Unfall. Frank Frankus war beim Endanflug zur Außenlandung auf eine augenscheinlich große Wiese mit einer Stromleitung kollidiert, die zwischen zwei Häusern gespannt für den Piloten nicht sichtbar war. Verletzungen der Wirbelsäule wurden im Krankenhaus festgestellt, zum Glück mit einer guten Heilungsprognose. Frank ist

ein sehr erfahrener und umsichtiger Pilot. Der Vorfall zeigt wieder, dass unser Sport doch stets mit einem Restrisiko verbunden ist. Hoffen wir darauf, dass Frank bald wieder mit uns fliegen kann.

## Fazit

Von 12 möglichen Durchgängen in der Frühjahrsaison konnten 4 Wertbare erfolgen werden. Eine weitere Wertung wurde an der Mosel wegen falscher Wahl des Startplatzes vertan. Das ist in Anbetracht der zu den geplanten Terminen herrschenden Wetterbedingungen ein jedoch gutes Ergebnis. Die Punktausbeute ist aber insgesamt recht niedrig. Das liegt an der stets geringen Tagesqualität durch viele Absauer, wenige oder gar keine Piloten im Ziel. Die gestellten Tagesaufgaben erwiesen sich im Nachhinein als oft zu weit gesteckt. Natürlich möchte wohl jeder gern weite Strecken fliegen. Im Wettbewerb muss man da aber Abstriche machen, sollen auch viele Piloten wirklich im Ziel ankommen. Vielleicht hilft uns besseres Wetter dabei, wenn wir uns im Juli gleich für 2 Wochen wiedertreffen. Die Betreuung durch Kai Ehrenfried erfolgte professionell. Die Unterstützung durch die örtlichen Vereine war durch ihn gut organisiert und klappte reibungslos. Alle Piloten fanden optimale Wettbewerbsbedingungen vor und hatten auch viel Spaß beim Fliegen und den erdgebundenen Aktivitäten. Problematisch ist, dass ohne finanzielle Unterstützung durch den DHV der zukünftige Bestand der B-Liga fraglich wird. Die Auswahl und Qualifizierung des Nachwuchses für den Wettbewerb lässt sich langfristig nicht auf der Grundlage einer Finanzierung wie bei einer geführten Reise verwirklichen.



**B**ekannterweise bin ich ein großer Fan von Alice Schwarzer, hat sie doch den Frauen so bahnbrechende Gleichberechtigung gebracht, z.B. auch auf der Straße rauchen zu dürfen wie die Männer. Ich glaube nur nicht, dass Emanzipation ein Männer-Frauen Thema ist, dazu kenne ich zu wenig emanzipierte Männer. Nun aber tun sich Entwicklungen auf, bei denen ich ja direkt froh bin, schon alt zu sein. Wie sollen sich junge Männer profilieren, bei dem, was ihnen der DHV da antut? Da hilft weder Waschbrettbauch noch tägliches Muskeltraining, wie soll man da noch die Damenwelt beeindrucken? Für alle, die es noch nicht wissen. Die letzte Bastion stolzer Männer ist gefallen, der DHV hat eine weibliche Testpilotin! Konnte man früher abends in der Disco die Mädels noch mit Schilderungen seiner aufregenden Test- oder Werkspilotenerlebnisse beeindrucken, manch schmachtenden Blick ernten, kann dir jetzt passieren, dass du als Antwort bekommst: „Das macht meine Freundin Ines auch, ist wohl ein schöner Beruf, da ist man immer an der frischen Luft und kann manchmal während der Arbeitszeit baden!“

**L**ogischerweise orientiert man sich im Sport an Leistungen anderer. Wir Flieger haben es da einfach, fliegt ein anderer weiter, hat er einen besseren Gleitschirm. Schwierig wird es dann, wenn man mit dem neu gekauften Gerät noch früher steht als früher oder sogar echte „Sicherheitsprobleme“ bekommt. Es ist nun sicher nicht falsch, sportliche Vorbilder zu haben, trotzdem muss man denen nicht alles nachmachen. Ich suche mir z.B. auch keine neue Freundin, nur weil Oliver Kahn das macht. Um nun nicht vom Thema abzukommen, eine Erklärung in eigener Sache: Ich fliege kein Liegegurtzeug! Das mag zwar durch die Vollverkleidung so ausschauen, ich sitze aber drin wie auf Opas Lieblingssessel. Ich halte die Liegeposition beim Gleitschirmfliegen für saugefährlich! Das betrifft nicht nur wirk>he Liegegurtzeuge, sondern auch normale Gleitschirmsitze, die so eingestellt sind, dass die Füße deutlich höher sind als der Hintern oder der Rückenteil stark geneigt ist. Ich kann das auch begründen.

Erstens: Wer seine Sitzposition so eingestellt hat, dass ihm beim Einfliegen in Thermik der Oberkörper nach hinten kippt, dass bei einem

Klapper die Haxn nach oben kommen, hält sich an seinen Bremsen fest und kann überhaupt kein Gefühl mehr für den richti-

gen und nötigen Bremsdruck aufbringen. Die leider häufige Unfallursache Strömungsabriss ist da kaum zu vermeiden.

Zweitens: Der Körper ist liegend äußerst träge. Bei einem Klapper dreht die Kappe viel schneller weg als der Pilot, Eintwisten ist die Folge. Drittens: Sicherlich zentrieren viele Toppiloten, obwohl sie liegen wie ein Brett, genial. Wer aber genau schaut und sieht, wie bei ihnen die Achse Körper-Schirm auseinander klafft, ist überzeugt, dass sie sitzend noch deutlich besser steigen würden.

**U**m es nun auf den Punkt zu bringen: Sicherlich bringen Gurtverkleidungen bessere Gleitzahlen. Bessere Flugleistungen bei akzeptabler Sicherheit bringen solche Gurte nach meiner Ansicht nur, wenn sie Sitzen ermöglichen. (> chen.

Dazu zwei Tipps aus der Praxis: Beim Gleiten, beschleunigt oder unbeschleunigt, vor allem immer, wenn man „Liegeposition“ einnimmt, lasse ich logischerweise die Bremsen nicht aus, führe aber die Tragegurte noch zwischen Daumen und die Finger. So kann ich dem Eintwisten entgegenwirken. Und vor allem bei Turbulenzen oder bei Klappern sofort aufrichten und Haxn nach unten!

**H**euer erspar ich es mir und dem Leser, über das Wetter zu jammern, das wäre auch wirklich ungerecht. Zumindest Badewetter ist so häufig wie selten zuvor, zum Fliegen wäre allerdings oft ein Blitzableiter anzuraten. Wenn die Wetterberichte aber so humorvoll übergebracht werden wie von Austrocontrol z.B. am 27.05. haben wir wenigstens etwas zum Lachen. „Der Isobaren fauler Sumpf macht uns die ganze Thermik stumpf. Am Nachmittag gprittet es, den Segler, den verbittert es!“ und am 24.06. „Flieger sollten sich heute das Liebesspiel der Igel zum Vorbild nehmen und sehr vorsichtig in ihrer Planung sein“.

tr-e





**Auf dem Weg zum**

# Asseenten-Lergang 20()

**ernset'**

**Text und Fotos: Benedikt Liebermeister**

**D**ie Gruppe sitzt im Halbkreis. Nur Rainer steht davor. Alle Augen sind erwartungsvoll auf ihn gerichtet. Unsicher verlagert er das Gewicht von einem Bein auf das andere. Wippt den Körper hin und her. Verlegen senkt er den Blick. Kramt umständlich in seiner Hosentasche und murmelt: „Äh, unser heutiges Thema im Theorieunterricht ist... äh, wo habe ich's denn.“ Endlich wird er fündig und zieht einen zusammengeknüllten Zettel raus. Erleichtert liest er vor: „Ah ja, das Luftrecht!“

Die „Schüler“ können sich nicht mehr beherrschen und brechen in lautes Lachen aus. Rainers Vorstellung war perfekt. Kein Wunder. Ist er doch Schauspieler von Beruf. Seine Aufgabe war, einen total unsicheren, schüchternen Fluglehrer zu mimen.

Dieses Rollenspiel nennt sich Microteaching und ist ein wichtiger Teil der Pädagogikausbildung. Jeder Teilnehmer spielte einmal den energischen, autoritären Fluglehrer und anschließend das genaue Gegenteil. Über das Feedback der Gruppe und das eigene Empfinden lässt sich feststellen, zu welchem Lehr-Typus der Einzelne tendiert. Der autoritäre Typ sollte sich in Zukunft lieber etwas zurücknehmen, der schüchternere darf ruhig ein bisschen Gas geben.

17 engagierte Gleitschirmflieger hatten sich für zwei Wochen in Tegernsee versammelt. Nach bestandenem praktischem und theore-

tischem Auswahltest ließen sie sich im Assistentenlehrgang zum Fluglehrer ausbilden.

## Am Anfang stand die Theorie

Meteorologie, Aerodynamik und eine doppelte Portion Luftrecht mit Navigation brachten die Köpfe der Teilnehmer zum Heißlaufen. Diplom-Meteorologe Hannes Schmalz, Aerodynamiker Alfons Rieger und Luftrechtsspezialist Cornelius Hübner gingen bis ins letzte Detail. Der Drachen- und Gleitschirmfluglehrer ist eine staatlich anerkannte Berufsausbildung und dafür sind solide theoretische Grundlagen die Voraussetzung. Außerdem trägt ein Fluglehrer— überspitzt ausgedrückt — die Verantwortung über Leben und Tod mit allen haftungsrechtlichen Konsequenzen.

Fluggeschichte und Wettkampfsport lockerten die Stimmung wieder etwas auf. Es ist erstaunlich, wie weit die Wurzeln des lautlosen Gleitens reichen. Wahrscheinlich ist der Schneider von Ulm 1811 der erste erfolgreiche Pionier mit einem Fluggerät „schwerer als Luft“. Vorher hoben nur Heiß- und Gasballone ab.

Ein ernstes und wichtiges Thema ist die Flugmedizin. Auch wenn jährlich tausende Flüge unfallfrei durchgeführt werden, muss vor allem ein Fluglehrer auf den Ernstfall vorbereitet sein. Ein ständiges Update



**Wetterkunde mit Hannes Schmalz - viel Interessantes und Neues**

der Sofortmaßnahmen am Unfallort gehört zum Pflichtprogramm.

## Trockentraining

Der Pilot wird mit viel Schwung wie auf einer Riesenschaukel hin- und her geschleudert. Hat er die höchste Geschwindigkeit erreicht, wird er mit voller Wucht um die eigene Achse gedreht. Das Gefühl ist erschreckend. Pa-

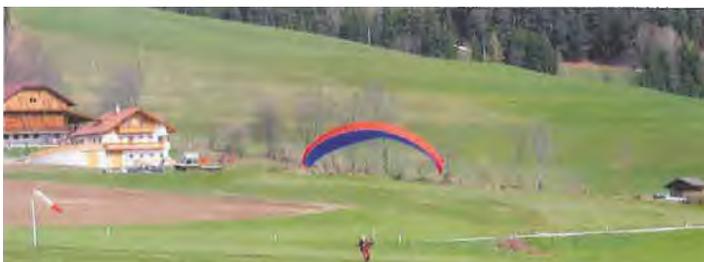
nik und Orientierungsverlust stellen sich ein. Jetzt blitzschnell die Hand an den Rettungsriff und das Paket in den freien Luftraum schleudern. Keine leichte Aufgabe, kommt der Realität aber erschreckend nahe. Rettungsgeräteecken in der Turnhalle - ein hervorragendes Training. Klaus Irschik demonstrierte, wie es die Assistenten später in ihren Flugschulen professionell durchführen können.

Second Chance, der Rettungsschirm. Im Ernstfall hängt das Leben dran, im Normalfall für viele nur ein lästiges Paket, bei dem man ständig die empfohlenen Packintervalle versäumt.

Kompatibilität – ein sperriges Wort. Aber lebenswichtig. Sagt es doch aus, ob Gurtzeug und Rettungsschirm aufeinander abgestimmt sind. Ob sich das

Rettungsgerät **im** Ernstfall überhaupt auslösen lässt. Der Händler, bzw. die Flugschule, ist für die Kompatibilität **des** verkauften Gurtzeuges verantwortlich. Deshalb wurden die angehenden Fluglehrer nach eingehen. der Gerätekunde zu Kompatibilitätsprüfungen ausgebildet und machten die Probe aufs Exempel beim Retterwerfen in der Turnhalle.

Gerätekunde, eine Einführung in Naturschutz und Geländezulassung sowie die



**Nicht immer gelangen die Landungen, wie es sich für einen Lehrer gehört**

den ersten Vollkreis einleiten, in etwa analog zur Steilschleife, nach ca. 270° den Schirm kurz abfangen und gleich wieder gehen lassen. Das Gewicht kommt jetzt schon auf die Kurvenaußenseite, die Bremse folgt zur Einleitung des zweiten Vollkreises. Nach 270° kurz abfangen, gehen lassen und die Acht ohne Pendler auf der Achse ausleiten,

Das Erstaunliche: Es funktioniert in der Luft. Manche hatten seit dem B-Schein keine Acht mehr geflogen. Hielten sie sich genau an diese Anleitung, waren die Fortschritte beachtlich. Neben perfektem Start, Landung und anderen Flugfiguren ist die schnelle Acht ohne Pendelbewegung der Knackpunkt bei der praktischen Prüfung zum Fluglehrer.

Karl und Peter filmten alle Starts, Landungen und Flugfiguren der Teilnehmer. Die Fleißigsten schafften bis zu fünf Flügen pro Tag. Am Abend folgte die Einzelanalyse. Jeder Start, jede Landung, jede einzelne Flugfigur wurde im Detail diskutiert. Lehrer/Schüler Situationen simuliert. Wie vermittele ich einem Schüler seine Fehler ohne ihm die Motivation zu nehmen. Dann erneut Rollenspiele in der Praxis. Jeder musste als Lehrer seinen Kollegen als Schüler über den gesamten Flug mit allen Manövern am Funk begleiten. Nicht einfach, den Kollegen bei der Landung auf den Punkt zu bringen. Sein blaues Wunder erlebte, wer Peter Cröniger als Schüler hatte.

War das Wetter zu schlecht für Flugpraxis, reiste Hannes Schmalz an und vertiefte die Meteorologie. Zeigte sich ein Sonnenstrahl, ging's wieder raus zum Fliegen, natürlich mit Videobegleitung. Eines ist sicher. Langweilig wurde es niemand in diesen fünf Tagen.

Am letzten Tag hielt jeder Teilnehmer eine Lehrprobe. Die Themen waren zu Beginn des Kurses verlost worden. Trotz Zeitdruck waren die angehenden Lehrer gut vorbereitet. Kompetent und interessant vermittelten sie den Lehrstoff.

Eigentlich plante Rainer die Ausbildung zum Fluglehrer nur als zusätzliche Qualifikation in seinem Job bei einem Gleitschirmhersteller. Doch der Lehrgang hat ihn so motiviert, dass er in Zukunft hauptberuflich als Fluglehrer arbeiten will.

Karl Slezak und Peter Cröniger nahmen sich der Aufgabe an. Mit fünf Tagen war das auch der dickste Block in der 15-tägigen Assistentenausbildung. Besonders faszinierend waren die Trockenvorfürungen von Peter Cröniger. Exakt demonstrierte er die Bewegungsabläufe, zum Beispiel die Acht unter 20 Sekunden: Bei Ausgangsposition sind die Hände in Schulterhöhe – der Gleitschirm ungebremst – mit deutlicher Gewichtsverlagerung



**Karl Slezak filmte jeden Piloten, anschließend wurde der Flug analysiert**

## I F O

Fluglefiten-Lehrgang des DHV  
von 29.03.03 – 13.04.03 in Tegernsee

Fach	Referent
Meteorologie	Hannes Schmalz*
Aerodynamik	Alfons Rieger
Luftrecht/Navigation	Cornelius Hübner
Fluggeschichte/Wettkampfsport	Charlie Jöst
Pädagogik	Klaus Tänzler
Pädagogik/Gerätekunde Rettungsschirm	Klaus Irschik
Flugpraxis Theorie und Praxis	Karl Slezak
Flugpraxis Theorie und Praxis	Peter Cröniger
Abnahme der Lehrproben	Waldemar Obergrell
Gelände	Björn Klaassen
Musterprüfverfahren	Hannes Weininger
Gerätekunde	Konny Konrad
Flugmedizin	Eckhart Schröter

Musterprüfverfahren schoben sich noch in den randvollen Stundenplan. Die interessante Materie und die packende Art der Darstellung halfen den Teilnehmern über so manches Konzentrationstief.

## Endlich Praxis

Was sollte ein Fluglehrer vor allem können? Lehrbuchmäßig fliegen! Dass sie fliegen können, hatten sie bereits im Eingangstest bewiesen. Aber vorbildlich starten, punktblenden und die vorgeschriebenen Flugfiguren zu absolvieren bedarf doch eingehender Übung und vor allem einer professionellen Einweisung.

# GERMAN CUP 2003



## Zweiter German Cup 2003

### Christian Blum gewinnt überlegen das Geduldsspiel am Wallberg

„Morgen beschert uns ein Hochdruckkeil prächtiges Feiertagswetter und damit sehr gute Luftsportbedingungen. Vorschau: Freitag quert eine Kaltfront das Vorhersagegebiet, ehe uns am Wochenende wieder sommerliches Badewetter erwartet.“

So lautete die Wettervorhersage einen Tag vor dem zweiten German Cup 2003 am Wallberg. Nachdem es im Mai beim ersten German Cup des Jahres in Greifenburg wegen zu viel Regen und/oder zu viel Wind leider nur für einen Task gereicht hatte, waren wir zuversichtlich, diesmal mindestens zwei, vielleicht sogar drei schöne Aufgaben fliegen zu können. Das „prächtige Feiertagswetter“ präsentierte sich den 47 angereisten Pilotinnen jedoch eher von seiner feuchten Seite: Tiefe Nebelschwaden hingen in den Bergwänden, immer wieder einsetzender Nieselregen und kräftiger Westwind ließen die Hoffnungen auf einen Task am Fronleichnam-Donnerstag schnell geringer werden. Es begann das altbekannte Spiel: Briefing verschoben von elf auf halb eins, auf zwei, auf drei, um schließlich doch den Tag abzusagen. Richtig hingegen lag der Wetterfrosch mit der Kaltfront, die uns am Freitag voll erwischte und mit ergiebigem Regen dafür sorgte, dass überhaupt kein Gedanke ans Fliegen aufkam. „Fürs Wochenende sieht's besser aus.“, vertröstete Wettbewerbsleiter Harry Buntz zusammen mit Stephan „Staps“ Hüglin die Pilotenschar. „Nur der starke Wind macht uns noch ein bisschen Sorgen...“. Tatsächlich setzte sich tags darauf von Westen her Hochdruckeinfluss mit viel Sonne durch und selbst die ersten Windwerte, die von den bayerischen Wetterstationen abruf-

bar waren, lagen noch deutlich im fliegbaren Bereich. Umso ernüchternder verlief dann das Telefonat mit dem Flugwetterdienst: „Stürmische Nordwestströmung in der Höhe, die im Tagesverlauf bis in die Täler reichen kann.“

Sich bei 40 km/h Wind in der Gegend herumblasen zu lassen, macht bei einem Wettkampf im Gebirge wenig Sinn. Dementsprechend traf die Wettbewerbsleitung auch die richtige Entscheidung, den dritten Tag ebenfalls zu canceln. Einige Piloten nutzten den Tag für einen Abstecher an die Alpensüdseite und wurden dort mit prächtigen Steigwerten und einer Basis, die die 4.000m-Marke nur knapp verfehlte, belohnt.

Diejenigen Piloten, die am Wallberg ausharrten, wurden am Samstag aber schließlich doch noch für ihre Geduld belohnt. Wegen der Sonnwendfeier fuhr die Bahn bis weit nach Mitternacht, so dass etliche die Gelegenheit nutzten, spät abends, als der Wind endlich nachgelassen hatte, noch einen „Sunset Flight“ zu machen und das traumhafte Panorama über dem Tegernsee in der untergehenden Sonne zu genießen. Erst nach halb zehn entschlossen sich die letzten Piloten zur Landung.

Der Sonntag sollte nun endlich den langersehnte Durchgang bringen. Der Wind hatte deutlich nachgelassen, dafür hatte es in der Höhe warme Luft zu uns geschoben: Wegen der erwarteten schwachen Steigwerte in der stumpfen Warmluft fiel die Aufgabe mit 35,4km eher klein aus. Sie führte uns vom Wallberg an die Jägerbauern-Alm, zurück zum Setzberg-Gipfel, nochmal Richtung Osten zur Brecherspitz und über das Schloss Ringberg schließlich ins Goal. „Eigentlich eine leichte Sache, schnell abzufliegen“, waren die Kommentare am Startplatz schon zu hören.

st/Net/NT\*

N-N/A



...;27-2,25ne,z\_gz;

75,4-44



Sponsored by

Start am Startplatz  
Atm am Wallberg



Fotos: Harry Buntz

Nach der Fensteröffnung um halb zwölf wurde jedoch schnell klar, dass heute ein Tag war, an dem jeder Meter Steigen zählt und jede Strecke mit dem bestmöglichen Gleiten zurückzulegen war. Etliche Piloten mussten wegen fehlender Thermik bereits am Wallberg und an der Bodenschneid landen und den anderen erging es bei Arbeitshöhen von maximal 1.750 m nicht viel besser. Für die acht Kilometer zur ersten Wende brauchten wir schon ca. zwei Stunden und nach 10 km war dann mangels Thermik und Talwind das Rennen auf der Südseite des Schliersees für alle beendet. Für alle? Nein, einer kam wieder hoch und flog weiter. Christian Blum bewies, dass er das Gebiet wirklich hervorragend kennt und schaffte als einziger Pilot den Weg zurück zum Wallberg, um dann nach 22 km und fünf Stunden Flugzeit (!) landen zu gehen — mit der Gewissheit, dass kein Konkurrent mehr im Rennen war. Entsprechend sah dann auch das Ergebnis aus: Christian bekam als überlegener Sieger immerhin 22 Punkte (von bei guten Verhältnissen 1000 möglichen) und durfte sich über den vom Verein gestifteten Gutschein für einen neuen Charly-Rettungsschirm freuen. Martin Bayer, Axel Baudendistel und Stefan Schüller teilen sich mit 16 Punkten den zweiten Platz, der Rest des Feldes findet sich ex equo dank der Rundungstoleranz mit 15 Punkten auf dem fünften Platz wieder. In der Gesamtwertung des German Cup ändert sich wegen der geringen Punktausbeute dieses Durchgangs nichts, hier führt weiterhin Tobias Schreiner vor Peter Keller und Renate Griebel.

Wir hoffen jetzt natürlich alle auf den letzten German Cup im August in Garmisch, wo es neben der rein sportlichen Komponente auch ein kleines Rahmenprogramm geben wird, das die Veranstaltung noch weiter aufwerten wird. Vielleicht ist uns der Wettergott dann gnädig und lässt uns noch schöne Aufgaben fliegen, damit wir am Ende einen würdigen Sieger aus diesem leistungsstarken Feld von Serienklasse-Piloten küren können.

Tobias Schreiner

## U-German Cup in Ruhpolding

Ein Wochenende zum Wettbewerbschnuppern, das mit einem Pokalgewinn endet, ist ein Wochenende, das sich erfreulich von den übrigen Wochenenden im Jahr abhebt. Doch bevor man seinen Pokal des German Cups einstecken kann, muss man schon was an flugtechnischer Erfahrung und Umsetzungsvermögen vorweisen.

In der Ausschreibung lautet der Zweck des Wettbewerbes folgendermaßen: Die Breitensportwettbewerbsserie German Cup hat die sportliche Förderung von Piloten der Serienklasse zur Zielsetzung. Die German-Cup Piloten sollen systematisch an das Leistungsniveau der Liga herangeführt werden. Der B-German-Cup wird mit Lehrgangscharakter die Nachwuchspiloten auf das Leistungsniveau des German-Cup vorbereiten.

Für mich persönlich als Wettbewerbsleiter heißt das Folgendes: Wettbewerbseinsteigern den Spaß am Wettbewerb vermitteln, wobei mir der praktische Teil am wichtigsten erscheint. Fliegen, wenn's zum Fliegen geht, reden, wenn man dann Zeit hat und es nötig und sinnvoll erscheint. Theorie kann man in Deutschland viele Tage büffeln, doch wenn wir fliegbare Bedingungen haben, dann sollten wir Kreisen üben bis wir unser Ziel erreicht haben.

Die Piloten des German-B-Wettbewerbs trafen sich dieses Jahr wetterbe-

dingt das erste Mal am 14. Mai im bayerischen Ruhpolding. Schon am Vorabend konnten die Teilnehmer ihre GPS laden. Diejenigen, die nichts gegen früh aufstehen hatten, bekamen die Wendepunkte auch am nächsten Morgen ab 8 Uhr vor dem ersten Briefing aufgespielt. Bei einer längeren Anreise ins tiefste Bayern empfiehlt es sich, bereits am Vorabend einen gemütlichen Schlafplatz zu suchen, um sich am nächsten Morgen mit voller Energie auf seinen Flug freuen zu können.

Die Windvorhersage ließ uns am Samstag an den Rauschberg fahren. Die Aufgabe für diesen Tag sollte sich dann doch schwieriger gestalten, als es von den Wolken und der Windprognose angekündigt wurde. Ein Zielflüg von gut 38 Kilometer Länge mit zwei weiteren Wenden verlangte von den Piloten einiges an technischem Geschick, denn die Thermik und der Talwind waren nicht sehr stark, meist eher zögerlich und ab und zu sogar gar nicht vorhanden. Kurbeln war im Gelände rund um den Rauschberg angesagt, die Teilnehmer mussten entweder viele Kreise drehen oder sich im heißen stählernen Blau eine schön Landewiese aussuchen, um dann das Ziel, Bärenschwende, auf verschiedenen Wegen zu erreichen.

Dass unsere Aufgabe dann doch zu meistern war, bewiesen 2 Piloten, die ins Ziel kamen: Manfred Zenker (Swing Ventus), der mit 2 Stunden 41 Minuten die längste Zeit ins Ziel flog und Lokalmatador Hias Haßelberger (Gin Oasis), der mit gut 2 Stunden die Tages- und somit auch die Gesamtwertung gewann. Dietmar Siglbauer (Advance Sigma) erreichte immerhin noch gute 36 Kilometer und Birgit Hannotte, auf Gin Oasis, wurde beste Dame auf Rang 21. Der Damenanteil lag bei erfreulichen 20 Prozent, somit wird um diesen Pokal sportlich gekurbelt. Obwohl zwei Tage zur Verfügung standen, war dies wetterbedingt dann nur am 14.06.2003 möglich.

Am Sonntag war viel Zeit für ein ausführliches Debriefing. Besprochen wurden die Flüge mit Stefan Hüglin (langjähriges Nationalmannschaftsmitglied und Testpilot), der die Teilnehmer den ganzen Flug über aus der Luft beobachtete.

Ein kleiner Tipp für alle, die das Ziel mit dem Gleitschirm nicht erreichten: Es war an diesem Tag nicht einfach oben zu bleiben, aber alle Piloten, die sich früh an die Aufgabe getraut hatten, konnten stetig ihre Kreise ziehen. Und dieses Kreisen und Thermiksuchen lässt sich durchaus üben, indem man sich selbst immer wieder vor solche Aufgaben stellt.

Kurz vor Fensteröffnung sahen wir sogar noch den OLC Crack Torsten Hahne über uns hinwegschweben, der an diesem Tag ein Stück weiter kam als wir, aber er ist mit dem Wind geflogen und ihr hattet schon ein paar Gegenwindshenkel in der Aufgabe. Aber diese Cracks fliegen diese Strecken nicht immer zum ersten Mal, sondern haben die Routen schon überfahren hinweg immer wieder geübt. Fragt einfach mal einen Sepp Gschwendtner oder Stefan Traut, wie lange sie schon einzelne Teilstrecken fliegen, die sie an guten Tagen zusammenfügen und wir dann nur noch über die Kilometer staunen können.

Herzlichen Dank an die örtliche Flugschule, Gebhart Holzner und die Clubs, die uns Ihr Gelände genießen ließen.

Wir freuen uns schon auf unseren nächsten Termin in Garmisch, um dort ein paar schöne Flüge zu machen und den einen oder anderen Tipp zu erhalten.

Harry Buntz





## Geglückte Generalprobe vor der WM



Beim vierten Paragliding World Cup in Frankreich flogen die deutschen Gleitschirmprofis auf die Podiumsplätze. Achim Joos aus Kempten erkämpfte nach drei taktisch sehr schwierigen Flügen Platz zwei hinter dem amtierenden Europameister Alex Hofer aus der Schweiz. Im

World Cup Gesamtklassement der Teamwertung hat sich Deutschland ebenfalls auf Platz zwei hinter den Eidgenossen etabliert und ist damit bestens gerüstet für die Weltmeisterschaft in Portugal.

Nach dem stürmischen World Cup in Griechenland bei dem die Piloten eine Woche lang vergeblich auf fliegbare Bedingungen warten mussten, waren die Flugbedingungen zwei Wochen später während des World Cups in Frankreich wesentlich besser. Nach drei gewerteten Durchgängen, bei denen die 118 Piloten zweimal den Lac de Annecy überquerten und insgesamt 200,8 Kilometer im „Part Naturel du Haut-Jura“ zurücklegten, ist die Bilanz aus deutscher Sicht durchweg positiv. Achim Joos

konnte in dem taktisch sehr schwierigen Rennen mit unterschiedlichen Flugrouten glänzen und seine ganze Erfahrung als langjähriger Flugprofi perfekt umsetzen. Bereits nach dem zweiten Durchgang lag er auf Platz drei und verbesserte sich im entscheidenden letzten und mit 86,5 Kilometern längsten Lauf nochmals um einen Platz. Letztendlich musste sich der Sportsoldat nur dem Schweizer Alex Hofer geschlagen geben. Hofer, der im letzten Jahr den World Cup Gesamtsieg für sich entschied, dominiert zur Zeit die Fliegerszene und konnte mit zwei Laufsiegen in Frankreich einen weiteren eindrucksvollen Sieg feiern.

Neben Achim Joos zeigten Oliver Rössel aus Oberstdorf und Torsten Siegel aus Tettngang eine fliegerisch starke Leistung und agierten in dem schwierigen Gelände taktisch klug. Beide Piloten konnten jeweils einen sehr guten Lauf absolvieren, wobei Rössel mit einem vierten und Siegel mit einem siebten Platz glänzte. Am Ende verpassten die beiden Profis in dem durch Wind und Wetterkapriolen geprägten World Cup nur knapp eine noch bessere Platzierung, landeten aber immerhin auf einem sehr guten achten und elften Platz.

Norman Lausch aus Jena hatte nach seinem hervorragenden dritten Platz beim World Cup in



### Sieger World Cup La Clusaz

von links:

2. Achim Joos D
1. Alex Hofer CH
3. Christian Maurer CH

der Schweiz nicht ganz so viel Glück, geriet beim zweiten Durchgang in eine großflächige Abschattung und haderte auch bei den anderen

Durchgängen mit den Unwägbarkeiten des Wetters. Dennoch liegt Lausch im Gesamtweltcup auf einem guten elften Platz. Erfreulich ist auch die Leistung von Rüdiger Gördes, der bei seinem vierten World Cup einen respektablen 30. Platz belegte.

Teamchef Stefan Mast ist zuversichtlich für die kommende Weltmeisterschaft: „Unsere vier Top-Piloten aus der Nationalmannschaft haben in Frankreich eindrucksvoll gezeigt, welches Potential das gesamte Team besitzt. Bei der Weltmeisterschaft in Portugal werden wir wahrscheinlich ähnliche Bedingungen mit viel Wind und stellenweise sehr schwacher Thermik vorfinden. Wir fahren jetzt mit viel Selbstbewusstsein zur WM und mit etwas Glück können wir dort ein sehr gutes Ergebnis erzielen.“

### World Cup Frankreich

Platz	Name	Gerät	Punkte
1.	Alex Hofer CH	Targa	2761
2.	Achim Joos D	Avax	2610
3.	Christian Maurer CH	Targa	2407
4.	Hans Bollinger CH	Boomerang 3	2345
	Frank Brown BRA	Boomerang 3	2331



Big Bird Achim Joos auf Erfolgskurs

### World Cup Overall

(nach Japan Schweiz Griechenland und Frankreich)

Platz	Name	Gerät	Punkte
1.	Alex Hofer CH	Targa	5658
2.	Achim Joos D	Avax	5189
3.	Stephan Morgenthaler CH	Boomerang 3	5018
4.	Helmut Eichholzer AUT	Boomerang 3	5952
5.	Scotty Marion USA	Boomerang 3	5833
9.	Oliver Rössel D	Targa	5716
11.	Norman Lausch D	Boomerang 3	5555
16.	Torsten Siegel D	Targa	5334
31.	Andreas Malecki	Targa D	4339
34.	Rüdiger Gördes D	Boomerang 3	4226

### Nationenwertung

Platz	Nation	Punkte
1.	Schweiz	27135
2.	Deutschland	23468
3.	Österreich	22680

## German Flatlands 2003

Nur selten gab es bisher im deutschen Flachland von der Teilnehmeranzahl her Hängegleiter-Veranstaltungen, die mit Bergstartveranstaltungen mithalten konnten. Also wurde auf dem Rhein, dem Vater vieler Ereignisse, von einigen Delegierten der DHV – Jahreshauptversammlung in Boppard 2001 aus den Regionen Nord und Ost über eine gemeinsame Großveranstaltung diskutiert. In Anlehnung an die in Australien stattfindenden Flatlands war für die geplante gemeinsame Nord- und Ostdeutsche Drachenflug-Landesmeisterschaft der Name für eine solche Veranstaltung auch bald festgelegt: German Flatlands 2003. Im Oktober 2002 bei den DHV-Regionalversammlungen wurde den Nord- und Ostdeutschen Versammlungsteilnehmern das German Flatlands – Konzept vorgestellt und mit eindeutiger Zustimmung angenommen. Ein wesentlicher Grund hierfür war die Bereitschaft des Drachenflieger Clubs Berlin (DCB), für solche Zwecke hervorragendes Gelände in Altes Lager (eine Autostunde südlich von Berlin) zur Verfügung zu stellen.

### Nun zum eigentlichen Wettbewerb.

Nahezu 50 Wettbewerbsteilnehmer, davon 60% aus der Region Ost und 40% aus der Region Nord, sowie insgesamt 2 Damen (eine separate Damenwertung kommt leider erst mit 3 Pilotinnen zustande), wollten das ideale Flugrevier Altes Lager erstmals oder aber wiederholt genießen und natürlich auch Wettbewerbspunkte sammeln.

Zur Schleppauswahl standen zunächst 2, später auch 3 Trikes und 2 Doppelwinden, mit denen es (fast immer) möglich war, die Piloten ohne große Wartezeiten auf 500 Meter Ausklinkhöhe zu schleppen.

Wenn allerdings, wie am ersten Wettbewerbstag geschehen, ein Trike wegen Motorschaden ausfällt, war zeitweise sowohl bei den täglich ca. 30 mit den Trikes zu schleppenden Wettbewerbspiloten als auch beim Organisationsteam Stress angesagt. Dieser war zum Glück schnell vergessen, als sich Henry Maek (dreifacher Ostdeutscher Meister) noch am selben Abend bereit erklärte, mit dem Segeletzer Vereinstrike anzureisen und am zweiten Wettbewerbstag zu schleppen.

Das erste Briefing wurde, wie immer bei den Meisterschaften in Altes Lager, durch ein Violinenkonzertchen vom teilnehmenden Jungvater Konrad Lüders eröffnet. Damit den Piloten am 1. Wettbewerbsdurchgang genügend (Entscheidungs-) Freiraum zum Erkunden des thermisch und landschaftlich herrlichen Flämings bleiben sollte, wurde freies Fliegen ohne Wendepunkte nach OLC vereinbart. Um die Rückholung jedoch nicht aus-

fern zu lassen, beschränkte man sich auf eine Flugzeit von 2 Stunden nach letztem Verlassen des Startzylinders.

Die Norddeutschen Piloten, die das erste Mal in diesem Gelände flogen, waren dann auch so beeindruckt von Landschaft und Thermik, dass gleich 5 von ihnen die ersten 5 Plätze in der Tageswertung belegten.

Dabei wurde eine gemeinsame Wertung von Turmdrachen, Turmlosen und Starrflüglern durchgeführt mit Handicapfaktoren von 0,9 für die mit Turm und 1,18 für die mit Klappen.

Für den 2. Durchgang wurde ein Zielflug nach Burg über 82 km festgelegt. Ins Ziel, den dortigen Segelflugplatz, flogen 14 Piloten, von denen je zur Hälfte aus der Region Nord und Ost stammen.

Berauscht von dem an den Vortagen erfliegen Strecken ging es am 3. Wettbewerbstag nach Köthen über Zerbst (Zielflug auf geknickter Bahn). Das Ziel in 92 km Entfernung erreichten an diesem Tag, an dem kein Wölkchen das strahlende Blau und die Inversion auf 1.300m

unterbrach, aber nur noch die zwei Piloten, die auch den 2. Durchgang siegreich beendeten konnten: Lukas Bader mit einem Flexi und Ralf Miederhoff auf einem Rigid.

An den Abenden wurden dann die Einzelheiten des Tages am legendären Lagerfeuer bei Grillwurst und Getränken ausgiebig besprochen, mancher brauchte aufgrund der Dämmerung keine Taschenlampe um den Weg zum Schlafplatz zu finden.

Die Siegerehrung, bei der, Dank der großzügigen Unterstützung der Firma Bräuniger Flugelectronic, hochwertige Gutscheine für Varios überreicht werden konnten, fand am 4. Wettbewerbstag, am frühen Nachmittag bei einem Wetter statt, das wir in Altes Lager bei Drachen – Wettbewerben noch nie gesehen haben – einer geschlossenen Wolkendecke.

Es gibt viele Stimmen, die meinen, eine solche Veranstaltung könnte und sollte man wieder planen und durchführen. Also, packen wir's an.

Siegfried Prietz und Andreas Becker



### Wertung German Flatlands Nord

Platz	Name	Gerät	Punkte
1	Miederhoff, Ralf	Air - ATOS	1801
2	Meier, Detlef	Aeros - Combat	1606
3	Kenst, Johann	Aeros - Star	1482
4	Wilms, Helmut	Flight Design - Ghostbuster	1466
5	Sporleder, Klaus	Aeros - Stealth KPL	1444

### Wertung German Flatlands Ost

Platz	Name	Gerät	Punkte
1.	Bader, Lukas	Aeros - Combat	1805
2	Weber, Georg	ca 10 - Brasil	1384
3	Sommermeier, D.	kam - Laminar	1340
4	Gerhard, Claus	Flight Design - Exstasy	1272
5	Becker, Andreas	learo - Laminar	1241
10.	Merkel, Ulrike	Thalhofer - Reflex	976

### Wertung German Flatlands all

Platz	Name	Gerät	Punkte
1	Bader, Lukas	Aeros - Combat	1805
2	Miederhoff, Ralf	Air - MOS	1801
3	Meier, Detlef	Aeros - Combat	1606
4	Kenst, Johann	Aeros - Star	1482
5	Wilms, Helmut	Flight Design - Ghostbuster	1466
19.	Merkel, Ulrike	Thalhofer - Reflex	976



## Bayrische Meisterschaft für Drachen und Starrflügler

Dank unseres neuen Startplatzes hatten wir die Möglichkeit dieses Jahr die Bayrische für Drachen und Starrflügler ausrichten zu können. Leider waren nur 22 Piloten am Start, 12 Turmlose, 6 Starre und sogar 4 Drachen mit Turm. Der Drachentransport erfolgte durch die Gemeinde Rottach-Egern, welche die Drachen mit dem LKW direkt zum Startplatz transportierte. Das lästige Kurzpacken der Drachen, das Schleppen rauf zum Gipfel und das Aufbauen zwischen den Felsen, all dies blieb uns erspart.

Nachdem die Drachen alle aufgebaut waren, setzten sich Richi, Rosi, Noldi und ich zusammen um eine Aufgabe festzusetzen. Der anfängliche Südwind ließ einen Start vor 14:00 Uhr nicht zu. Deshalb entschieden wir uns für eine kleine Aufgabe vom Wallberg zur Nagelspitz, zurück zum Ringberg Schloss und ins Ziel am Cafe Kreuz (24 km). Leider stieg die Basis nur auf knapp 1.800 m und der Ostwind frischte bald so auf, dass ein Überfliegen der Bodenschneid nicht möglich war. Somit ist jeder zumindest zum Fliegen gekommen und alle waren am Abend noch sehr optimistisch; wir hatten ja noch 3 Tage Zeit.

Die Wettervorhersage am nächsten Tag war ähnlich. Tiefe Basis, am Nachmittag Wind aus Ost, am Abend Gewitter. Wir beschlossen daher die Piloten mit der ersten Wende ans Ringberg Schloss, dann an der Bergkette entlang nach Kurzenberg Richtung Flachland und zurück ans Cafe Kreuz (41 km) zu schicken. Kaum drehte der Wind auf Nord, kam aber auch schon der erste Schauer und alle Piloten flüchteten sich unter die Drachen. Es klarte später zwar nochmal auf, für einen fairen Durchgang reichte es aber nicht mehr und so ließen wir die Drachen gleich oben in der Bergstation. Nach den ersten 2 Tagen ging schon das Gerücht um „wer schlechtes Wetter braucht soll doch eine bayrische Meisterschaft ausrichten“.

Am Abend im Bräustüberl ließ der Wetterbericht für den nächsten Tag dann auch nichts Gutes erwarten. Er sprach von aufflammenden Gewittern und mehr oder weniger Weltuntergang ab 13:00 Uhr. Somit schmeckte wenigstens das Bier, ohne dass man ein schlechtes Gewissen haben musste. Anschließend fanden wir dann auch noch eine Bar mit Live-Musik; zwischen 03:00 und 05:00 Uhr morgens hat sich die Sache dann aufgelöst.

Der nächste Morgen brachte dann bei einigen Piloten Kopfweh und leichte Orientierungsschwierigkeiten, aber das Wetter war wider Erwarten gut! Der Wind kam ab 11:00 aus Nord, nur am Abend waren wieder Gewitter angesagt. Um die Gewitter im Bergland zu umgehen, flogen wir nach der 1. Wende



de am Wendelstein raus ins Flachland zum Kloster Reutberg und zurück zum Landeplatz Cafe Kreuz (62 km). Das Startfenster war ab 11:30 geöffnet, die Zeit lief ab 12:00 Uhr. Alle Piloten waren bald in der Luft und pünktlich um 12:02 flog die erste Gruppe ab zur Bodenschneid die auch keine Schwierigkeiten bereitete. Die Wendelstein-Station erreichten auch 16 der 22 Piloten. Pech hatte Ernst Lehmann, der 74 Meter vor Erreichen des Wendesektors abflog. Er kam noch fast bis zur zweiten Wende, wurde aber nur bis zum Wendelstein gewertet (anstelle von 40 km nur 14 km). Somit ging der Tagessieg an Oliver Straten und Markus Ebenfeld, die nach 38 km landen mussten. Dritter wurde Richi Liebig und Karl Schuhmann mit 37 km, bester Starrer wurde Gerhard Ludwig (23 km).

Am Abend gab's dann Grillfleisch und Freibier, das jedoch bei den meisten Piloten nicht mehr so viel Anklang fand wie am Abend vorher.

Der Sonntag brachte nochmal sehr gutes Flugwetter und so war es kein Problem den geforderten 2. Durchgang unter Dach und Fach zu bringen. Wir entschieden uns für ein Race vom Wallberg zum Landeplatz in Bayrischzell, zurück zum Ringberg Schloss und ins Ziel am Cafe Kreuz (41 km). Regina

startete als Erste und war dann 20 Minuten verschwunden. Als sie plötzlich gute 100 Meter über dem Gipfel auf der Südostseite des Wallbergs auftauchte gab's auch für die restlichen Piloten kein Halten mehr. Es drehten mehr oder weniger alle Piloten recht flott auf und pünktlich um 12:15 ging's wieder ab zur Bodenschneid. Nach nicht mal 1 Stunde kamen die Ersten dann schon zurück. 15 Piloten flogen ins Ziel. Richi Liebig war der schnellste mit einem Schnitt von 43 km/h, gefolgt von Gerhard Ludwig Ernst Lehmann, Hans Kiefinger und Rosi Brams.

Verdienter Bayrischer Meister 2003 wurde mit gehörigem Abstand Richi Liebig. Sehr knapp war das Rennen um den zweiten Platz. Mit 8 Punkten Vorsprung wurde Oliver Straten vom ausrichtenden Club Zweiter, vor Hans Kiefinger. Beste Dame auf Rang 5 wurde Rosi Brams, bester Starrflügler wurde Gerhard Ludwig auf dem 6. Platz.

Vielen Dank nochmal an die Gemeinde Rottach-Eltern für den guten Drachentransport zum Startplatz sowie der Wallbergbahn, den Firmen Rentschler, Bräuniger, GPS24, Charly, der Sparkasse und Oakley.

Hermann Ulbricht

### Drachen Bayrische Meisterschaft

Platz	Name	Gerät	Total
1.	Liebig Rich	Litespeed	7760
2.	Straten Oliver	Litespeed	5990
3.	Kiefinger Hans	Combat	5910
4.	Schuhmann Karl	Laminar ST	5780
5.	Brams Rosi	Litespeed	5440



# &Standesmeisterschaft Baden-Württemberg 20113

Zum ersten Mal im Ländle

Am Donnerstag um 09:00 ging es mit dem ersten Briefing und den Eröffnungsreden richtig los. Die gesamte regionale politische Prominenz war zu gegen und keiner der Redner versäumte es herauszustellen, welche Bedeutung der Gleitschirmsport im Touristikkonzept für die Gemeinden und für

die Region Nordschwarzwald hat. An dieser Stelle geht natürlich der ganz besondere Dank von uns Piloten an die Politiker zurück. Dass unter den Organisatoren wohl auch ein Medienprofi sein muss, war schnell sichtbar. Bei den Vorbereitungen zum Task war ein Kamerateam des Südwestfunks allgegenwärtig und das Wetterbriefing wurde höchstpersönlich und live von



"Benn Wettervogel" (SWR3) am Startplatz durchgeführt. Das Taskkomitee mit Harry Buntz Reiner Blaich und Johannes Schüttke legte eine 26 km lange Aufgabe fest.

Auch der 2. Tag hatte es in sich, die Wettkampfleitung war wirklich nicht zu beneiden. Die Wettervorhersagen sprachen von aus Südost auf West drehendem Wind und so standen wir bis um 12:30 am Weststartplatz in Oppenau und hofften darauf, dass die Wetterfrösche Recht haben würden. Doch auch diesmal lagen sie falsch. Das hieß dann für die 50 Piloten rein in die Busse und ab zum Oststartplatz nach Baiersbronn. Jeder, der den Stöckelkopf kennt, wusste, was uns erwarten würde. Alle anderen waren doch etwas amüsiert. 200 Meter Höhendifferenz und ein Landeplatz, der 'irgendwo da' um die Ecke liegt. Eine Startwiese, die immerhin vier Piloten gleichzeitig das Auslegen ermöglicht. 50 Piloten am Start und hier soll es auch noch einen zuverlässigen Hausbart geben?

Um 15:00 Uhr hieß es: The window is open! 14 2 km ab zum Landeplatz nach Oppenau lautete die kleine zu bewältigen Aufgabe.

Die nächsten beiden Tage brachten dann leider den versprochenen Regen. Doch letztendlich hatten wir es geschafft. Bei der 1. BAWÜ, die auch im eigenen Ländle stattfand, haben wir allen Spöttern zum Trotz mit zwei Durchgängen eine offizielle Wertung.

Die Gemeinden Oppenau, Freudenstadt, Baiersbronn und Griesbach füllten die Geldtöpfe für die Siegrämien - insgesamt 2.300 Euro! Weiter ging es mit Mammut, Fall Räven, Vaude, PUR AQA, Xenofit, DJH, Nova, Advance, Charly, Skyline, Aerosport, UP, Hanwag, Bräuniger, Menom Multimedia-Lösungen, Gradient, Skywalk, Woddy Valley, Volksbank Baiersbronn und dem Alpirsbacher Klosterbräu.

Mit Bent Beilharz von der Flugschule Sky-Sports in Baiersbronn und Matthias Bäuerle von MB OutdoorSports in Freudenstadt waren schnell zwei Leute gefunden, die die rechtliche Rolle des Veranstalters für die Vereine übernahmen. Großen Anteil am Erfolg hatte auch Rainer Blaich.

Für eine hervorragende Bewirtung sorgte Klaus-Peter Letsch von der Flößer Schänke aus Baiersbronn und die Wettbewerbsleitung übernahm Harry Buntz vom DHV. "DJ Fly" der fliegende Diskjockey Uwe Birkenmaier wurde

für die gute Stimmung am Abend organisiert. Seine rollende Disco heizte den Piloten und Gästen jeden Abend richtig ein.

Baden-Württembergische Meister gibt es aufgrund der exakt gleichen Punktzahl dieses Jahr gleich drei: Sommer Uwe - Airwave Ten, Kutz Remo - Ozone Vulcan, Schünke Henning- XIX Sense. Baden-Württembergische Meisterin wurde Julia Reiss - Swing Mistral 2.

Gewinner der Gütesiegelklasse in Baden Württemberg: 1. Remo Kutz - Ozone Vulkan, 2. Hardy Rocker - UP Trango, 3. Rolf Rinklin - Skywalk Cayenne.

## HG-Landesmeisterschaft Baden» Württemberg 23133

Bei guten bis labilsten Wetterbedingungen fanden vom 29.5. bis 1.6. die Baden-Württembergischen Meisterschaften im Drachenfliegen am Kandel/Waldkirch statt. Der DFC-Südschwarzwald als Ausrichter konnte leider nur 16 Piloten begrüßen, darunter Lokalmatador und Nationalmannschaftsmitglied Roland Wöhrle aus Gutach, Monique Werner, mehrfache Deutsche Meisterin und Mannschafts-Weltmeisterin außerdem Vorjahressieger und A-Liga-Pilot Andre Djamarani. An allen vier angesetzten Tagen wurden Durchgänge geflogen. Der erste auf Grund einer Ostlage im benachbarten Elsass am Drumont. Hier konnte keiner die 103 km-Aufgabe auf Westkurs ins stabilere Flachland vollenden; am weitesten kamen der Gundelfinger Jochen Zeyher und Roland Wöhrle sowie einige französische Piloten. Die weiteren 3 Durchgänge fanden dann am heimischen Kandel statt. Am Freitag-Nachmittag wurde aufgrund labiler Wetterverhältnisse ein 54 km-Flug insvorgelagerte hügelige Rheintal gestartet. Niemand konnte die Strecke vollständig bewältigen. Bei stabiler werdendem Wetter wurde den Teilnehmern am Samstag eine Aufgabe von 41,7 km gesetzt. Frank Pfander aus Gundelfingen kam in diesem Durchgang als erster mit einer Flugzeit von 1:35 St. ins Ziel. Beim 4. Durchgang waren die günstigsten Wetterbedingungen. Eine Strecke von 70,1 km wurde ausgeschrieben, welche vom Kandel zur Schondelhöhe im Gutachtal, zurück zur

berühmten Schwarzwaldklinik im Glottertal, danach zum Hörnleberg und schließlich zum Landeplatz Waldkirch/Heimeck führte. Diesen Durchgang konnte der Starrflügler Jochen Zeyher aus Gundelfingen in 1:58 Std. für sich verbuchen.

Sieger der Baden-Württembergischen Meisterschaften 2003 wurde somit Roland vor Andre, den 3. Platz erkämpfte sich Frank Pfander, ebenfalls vom DFC Südschwarzwald. Monique Werner als einzige Pilotin zeigte ihr fliegerisches Können mit einem hervorragenden 6. Platz.

Die vorbildliche Organisation von Dominik Rothmeier und Frank Frankus wurde mit 4 Durchgängen an vier Tagen belohnt. Das ist historisch einmalig in den letzten Jahren der Bawü und trug natürlich wesentlich zur guten Stimmung bei. Enttäuschend war nur die geringe Beteiligung. Den Zuhausegebliebenen ist eine gelungene Landesmeisterschaft entgangen.

Mit Roland Wöhrle hat der DFC den Meistertitel "nach Hause" geholt!

André Djamarani

### Ergebnis Ba-Wü Meisterschaften Drachenfliegen

Platz	Name	Flu •• erät	Gesamt
1.	Wöhrle Roland	Moyes-Litespeed 4	2583
2.	Djamarani Andre	Moyes-Litespeed 5	2472
3.	Pfander Frank	Icaro-Stratos	2215
4.	Zeyher Jochen	Air-Atos C	2152
5.	Rothmeier Dominik	Moyes-Litespeed 5	1806

## 28. Hessenmeisterschaft der Drachen und 11. Hessenmeisterschaft der Gleitschirmflieger 2003

Die Hessenmeisterschaft, ausgerichtet vom Hessischen Luftsportbund, war wieder so beliebt wie eh und je. 50 Drachen und 52 Gleitschirmflieger traten an und konnten gleich am ersten Wettkampftag mit einem super Durchgang im österreichischen Drautal (Greifenburg) beginnen. Die folgenden Tage waren labil und die Gewitterneigung zwang teils zu kurzen Aufgaben oder zu ausgedehnten Spaziergängen.

Vier Durchgänge bei den Drachen und fünf bei den Gleitschirmfliegern wurden an den sieben Wettkampftagen vom 25.05. bis 31.05.03 geflogen. Am Mittwoch war die Wetterlage grenzwertig und Oliver Barthelmes konnte sich an die Spitze der Gesamtwertung bei den Drachenfliegern setzen, nachdem er und Walter Schurr als Einzige ins Ziel kamen. Am Freitag konnten wieder über 100 km geflogen werden. Oliver und Dieter Mücklich brauchten weniger als zwei Stunden für diese Strecke.

Stolze Sieger der Drachenflieger waren wie im Vorjahr Oliver Barthelmes Main Taunusflieger, Corinna Schwiegershausen 1.ODC als beste Frau und Arne Krämer 1.ODC als Juniorenmeister. Den zweiten Platz belegte Dieter Mücklich 1.DFC Waku und auf dem dritten Platz lag Walter Schurr 1.ODC. Mit Jörg Bajewski auf dem 4. Platz drängelten sich wieder dieselben Top-Piloten auf den ersten Plätzen. Leider konnte Thomas Rauch die Spitze nicht aufmischen, da sein Drachen vor der ersten Auffahrt zum Start von einem Autofahrer beschädigt wurde und er nicht mehr am Wettkampf teilnahm. Das gleiche Schicksal widerfuhr Karlheinz Weiß vor dem dritten Durchgang.

Bei den Frauen war das Feld im diesem Jahr sehr dünn. Während Corinna im letzten Jahr noch ihre Kolleginnen aus dem Nationalteam als Konkurrenz hatte, war in diesem Jahr nur noch eine weitere Frau am Start: Annette Carstensen mit ihren 2 Jahren Flugerfahrung und blutige Streckenfluganfängerin stellte noch keine Konkurrenz dar.

Annette konnte sich aber mit ihren Vereinskollegen des 1. Drachenflugclubs Wasserkuppe über den Vereinspokal freuen, den Dieter Mücklich, Jethro Gerstner und Stefan Boiler nach Hause flogen.

Am Samstag wurden die Sieger geehrt und eine wahre Saalschlacht mit Pokalen veranstaltet. Die Flieger waren sich einig: Es war wieder ein toller Wettkampf und Klaus Staubach, Sportreferent des HLB und aktiver Flieger des 1.DFCs Wasserkuppe, hatte die HM zusammen mit Thomas Deibel mal wieder super organisiert und geleitet. Gefallen haben uns auch die T-Shirts unseres Sponsors Firma Holzbau Hartmann aus Lauterbach und unser dudelsackspielender Startleiter Wolfgang Ponzel, der Lukas zum Geburtstag ein Ständchen spielte.

Die Rhöner Drachenflieger konnten sich auch mit ihren



### Drachen - Hessische Meisterschaft

Platz	Name	Gerät	Punkte
1	Barthelmes Oliver	Moyes - Lite Speed	2502
2	Mücklich Dieter	Air - Atos	2402
3	Schurr Walter	Moyes - Lite Speed	2147
4	Bajewski Jörg	Aeros - Combat 2	2079
5	Gerstner Jethro	Air - Atos	1928
14	Schwiegershausen C.	Moyes-Lite Speed	1625

### Gleitschirm - Hessische Meisterschaft offene Klasse

Platz	Name	Gerät	Punkte
1	Schubert Andreas	JP - Trango Race	3377
2	Knur Maurice	JP - Targa	3474
3	Kutz Remo	Ozone - Vulkan	2719
4	Willmoth David	Firebird - Hornet SP	2476
5	Lübbe Marcel	Advance Sigma 5	2042
15	Vellbinger Sylvie	Firebird - Hornet S	1472

### Gleitschirm - Hessische Meisterschaft Sportklasse

Platz	Name	Gerät	Punkte
1	Storch Jörg-Christoph	Independens-Dragon	2474
2	Dajek Andreas	Apco - Allegra	2386
3	Stephan Hubert	Swing - Mistral 2.26	2199
4	Wirth Felix	Gin - Glider - Oasis	1703
5	Bienhüls Jürgen	Gin - Glider - Oasis	1652
14	Hauck Lisa	JP - Kantega	1217

### Gleitschirm - Hessische Meisterschaft Tandem

Platz	Name	Gerät	Punkte
1	Thieser St. Palm N.	Independens-Speed	2925
2	Dajek U. Ridkyl.	Edel - Prime	2634
3	Fritz P. Fritz A.	Airwave - Scenic	2194
4	Bürger R. Bürger M.	Paratech - Bi 4	2124
	Lumme A. Gerhard S.	Advance - Bi - beta	1479

Gleitschirm-Fliegerkollegen von der Wasserkuppe freuen. Der RDG Rhöner Drachen- und Gleitschirm Verein brachte die Titel in allen Klassen mit nach Hause. Andreas Schubert, der erste Vorsitzende des Vereins, wurde Hessenmeister, gefolgt von Maurice Knur PC Lindewerra und Remo Kutz PC Marburg.

Für die Frauen muss wohl auch bei den Gleitschirmfliegern mehr getan werden, damit sich die Teilnehmerinnenzahl erhöht. Hessenmeisterin wurde Sylvie Vellbinger RDG mit einer super Leistung, aber ohne Konkurrenz.

Leider haben sich die Bemühungen der Veranstalter, die Sicherheit der Meisterschaft weiter zu erhöhen, nicht ganz erfüllt. Bei den Gleitschirmfliegern wurde versucht, die Piloten dazu zu bewegen, ihre Rennmaschinen zuhause zu lassen und mit Seriengeräten zu fliegen. Dies hat zwar zu viel Ärger und Streit geführt, aber Unfälle konnten dennoch nicht vermieden werden. Als Erfolg kann aber das Fliegen in zwei Klassen einmalig bei einer Landesmeisterschaft gewertet werden. Alternativ zur offenen Klasse können die

# DRACHEN- UND GLEITSCHIRM WINDEN



Auto-Kirchner  
Metninger Straße 19  
D-98631 Röhild

Telefon: (0369481) 83 00  
Telefax: (036948) 83 02  
E-Mail: autokirchner@gmx.de

[www.drachen-gleitschirmwinden.de](http://www.drachen-gleitschirmwinden.de)



Gleitschirmflieger sich in der Sportklasse messen, wenn sie einen Einsteigerschirm fliegen und keine Ligaqualifikation anstreben. Hessenmeister der Sportklasse, Christoph Storch RDG, sagte: "Viele erfahrene Piloten nutzten die Möglichkeit des direkten Leistungsvergleichs mit den sicheren Schirmen. Es erforderte schon viel Erfahrung den Titel wieder zu verteidigen." Christoph und sein Vereinskollegen Andreas Dajek hatten einen sehenswerten Wettstreit um die Spitzenposition. Auch die Frauen scheinen die Sportklasse zu bevorzugen. Hessenmeisterin wurde Lisa Hauck, gefolgt von Katrin Hau und Conny Dechert alle Pilotinnen des RDG Wasserkuppe.

Einmalig für eine Landesmeisterschaft ist auch der Tandemwettbewerb. In dieser Gleitschirm-Klasse traten 9 Piloten aus mehreren Bundesländern mit ihren Passagieren an. Mit immerhin zwei Tagessiegen wurden der zweitplacierte Uli Dajek Streckenflugrekordler aus der Rhön und seine Freundin Uli Siegert als bestes Gespann aus Hessen zum Landesmeisterpärchen gekürt. Sieger in der Overall-Wertung wurde Stefan Thieser von den Moselfalken aus Rheinlandpfalz mit seinem Passagier Norbert Palm.  
Annette Carstensen

**TURNPOINT**  
STATION PARAGLIDING  
**SCHWENKEL**  
sprint  
**DHV**  
Paragliding  
National Team  
FREE FLIGHT  
POOL E.V.

**Turnpoint GmbH**  
Edlingerstrasse 68  
D-83071 Stephanslairchen1  
Baierbach  
tel' +49 8036 90882-61  
fax: +49 8036 90882-60  
[www.turrepoint.de](http://www.turrepoint.de)  
[tumpointet-online.de](http://tumpointet-online.de)

**AIRTIME**

Overalls  
and more

Euro 155,-  
rimbus summer

Farben: Euro 178,-  
lmbeie nmslm.s all se, smn \*  
schumfurot  
"gradgelb

Größen: S bis XXL  
Sondergrößen  
ohne Aufpreis!

[www.BLUE SKY.at](http://www.BLUE SKY.at)  
Erhältlich bei A-9920 Sillian 82 - Tel. (43) 04847 5176

## 65: Beeteeden Open 2003 und &SZantimmeisterschaften Bayern

### Deutsche Piloten überzeugen bei der 2. int. Berchtesgadener Open

Mit einem Flug über den Watzmann und das Berchtesgadener Land endete für die 97 teilnehmenden Piloten die 2. internationale Berchtesgadener Open. Die Piloten der Deutschen Nationalmannschaft wurden dabei ihrer Favoritenrolle gerecht und erzielten sehr gute Ergebnisse. Allen voran Oliver Rössel, der mit einem Sieg seine herausragende fliegerische Leistung erneut unter Beweis stellte.

Kurz vor der Weltmeisterschaft in Portugal sind die Piloten der Deutschen Nationalmannschaft in Topform. Bei der 2. internationalen Berchtesgadener Open Deutschlands hochkarätigstem und bestdotiertem Gleitschirmwettbewerb zeigte das Kernteam um Oliver Rössel, Achim Joos, Norman Lausch und Torsten Siegel eine sehr gute Leistung. In einem spannenden und dramatischen Finale flogen die vier Piloten nacheinander in kurzen Abständen über die Ziellinie und machten den Sieg unter sich aus. Oliver Rössel konnte dabei seinen Vorsprung aus dem ersten Rennen verteidigen und siegte in der Gesamtwertung knapp vor Michael Hartmann und Teamkollegen Torsten Siegel.

Von Beginn an positionierten sich die deutschen Piloten sehr gut, bildeten stets den Spitzenpulk und diktierten die Rennen. Lediglich der Schweizer Bruno Arnold und die tschechische Ausnahmepilotin Petra Krausova konnten dem hohen Tempo folgen und im ersten Race ein Laufergebnis unter den Top Ten verbuchen. Profitieren konnte das deutsche Team auch von seiner Erfahrung, welche es in dem Fluggebiet rund um den Jenner innerhalb der letzten Jahre gesammelt hatte. Die guten Thermikquellen waren den Cracks genauso bekannt wie die schnellsten Routen, die vom Startpunkt Jenner und Kehlsteinhaus Richtung Westen führten. Am Ende machte sich diese Erfahrung und das gute Training der Piloten bezahlt. Mit zehn Piloten unter den Top Ten zeigte das Deutsche Team eine sehr gute Leistung. Die internationale Berchtesgadener Open wurde letztes Jahr ins Leben gerufen und konnte innerhalb kürzester Zeit zum Top Gleitschirm-Event in Deutschland avancieren. Neben der hervorragenden organisatorischen Arbeit zieht vor allem das hohe Preisgeld und das sehr gute Fluggebiet Piloten aus aller Welt an. Insgesamt 97 Piloten aus 9 Nationen flogen vom 25. bis 31.05.2003 über dem Himmel von Berchtesgadener und kämpften dort um den Gesamtsieg der 2. internationalen Berchtesgadener Open. Mit Wendepunkten am Kehlsteinhaus, Watzmann, Blaueshütte und Jenner hatten die Piloten Flugstrecken von 45 Kilometern zu bewältigen. Geplant waren eigentlich



**BGD Open von links: 3. Torsten Siegel, 1. Dame Petra Krausova, 1. Oliver Rössel, 2. Michael Hartmann**



**Bayerische Meister von links: Johanna Bohne, Renate Griebel, Oliver Rössel, Michael Hartmann, Dorothea Stichlmair, Achim Joos**

### 2. INTERNATIONALE BERCHTESGADENER OPEN

Platz	Name	Gerät
1	Oliver Rössel, D	JP Targa
2	Michael Hartmann, D	Swing Stratus 4 RC
3	Torsten Siegel, D	JP Targa
4	Marco Hierling, D	Swing Stratus 4 RC
5	Achim Joos, D	Gradient Avax RSE

### DAMEN

Platz	Name	Gerät
1.	Petra Krausova, CZ	MAC Magus
2.	Dorothea Stichlmair, D	Gin-Gliders Nomad
3.	Chiara Gucker, D	MAC Magus

### BAYRISCHE MEISTERSCHAFT

Platz	Name	Gerät
1	Oliver Rössel	JP Targa
2	Michael Hartmann	Swing Stratus 4 RC
3	Achim Joos	Gradient Avax RSE
4	Mathias Raab	XIX Sens C3
5	Harry Buntz	Gradient Avax RSE

### DAMEN

Platz	Name	Gerät
1.	Dorothea Stichlmair	Gin-Gliders Nomad
2.	Renate Griebel	Gin-Gliders Nomad
3.	Johanna Bohne	Gin-Gliders Oasis

auch lange Aufgaben über 90 und 100 Kilometer, die nach Kössen und ins Pinzgau führen sollten doch die hohe Gewittertätigkeit während des Wettbewerbs ließ keine längeren Strecken zu.

Die Initiatoren der Berchtesgadener Open, Peter Beierl und Stefan Mast, teilten sich die Aufgabenbereiche. Peter Beierl aus Berchtesgadener übernahm die Gesamtorganisation und DHV-Teamchef Stefan Mast aus Gmund am Tegernsee war als Wettbewerbsleiter für den sportlichen Teil des Events zuständig. Beide zogen am Ende des Wettbewerbs eine positive Bilanz: "Die 2. internationalen Berchtesgadener Open hat gezeigt, dass wir auch in Deutschland hochkarätige Gleitschirmwettbewerbe durchführen können. In

Zusammenarbeit mit den offiziellen Stellen, dem Naturschutzbund, dem Steinadlerschutzprojekt und den örtlichen Tourismusbetrieben sowie dem Engagement zahlreicher Mitglieder des ortsansässigen Gleitschirmvereins gleicht der Wettbewerb jetzt immer mehr einem Event, der viel Potential besitzt und in Berchtesgadener eine gute Zukunft hat."



Von links: 1. Rainer Gördes, 1. Dame Christine Miller, 2. Jens Kierdorf, 5. Nicole Elsenbach, 3. Reinhard May

## GS4Vardrheinwestfälische Meisterschaft

In diesem Jahr konnten wir erstmalig eine eigene Landesmeisterschaft initiieren. Dank dem Ausrichter der BGD Open war es möglich, diese im Rahmen eines so hochkarätigen und gut organisierten Wettbewerbes auszufliegen. Die mittlerweile auch in der Liga zahlreichen Vertreter aus NRW brachten noch Verstärkung aus dem Sauerland, der Mosel und natürlich von den Löchern mit an den Start. Im Rahmen der Flüge konnten sie dann ihre Konkurrenzfähigkeit unter Beweis stellen und die Ziellinie jeweils kurz hinter der Nationalmannschaft überfliegen.

### NORDRHEINWESTFÄLISCHE MEISTERSCHAFT

Platz	Name	Gerät
1.	Rüdiger Gördes	Gin-Gliders Boomerang 3
2.	Jens Kierdorf	Advance Omega 6
3.	Reinhard May	Nova Krypton
4.	Christine Miller	Ozone Octan
5.	Nicole Elsenbach	Advance Omega 5

### DAMEN

Platz	Name	Gerät
1.	Christine Miller	Ozone Octan
2.	Nicole Elsenbach	Advance Omega 5

## 11-Schlepprmeisterchaft in Baden-Württemberg

Jürgen Groß, Polizeibeamter aus Gschwend, hat die UL-Schlepp-Meisterschaften in Baden-Württemberg nach 3 Wettkampftagen gewonnen.

Groß führte die Tabelle bereits nach 2 Durchgängen vor Rainer Rössler (Mulfingen/Hohelohe), Bernhard Hornung (Schwäbisch Hall), und Martin Stengelin (Oberrot) an und konnte auch im 3. und letzten Durchgang nicht mehr geschlagen werden. Im Gesamtklassement dominierten die Piloten des Vereins "Schleppteam Schwäbisch Hall". Die Ultraleicht-Flieger vom Flugplatz SHA-Weckrieden stellten für die Verbandsmeisterschaft zwei Schlepp-Trikes zur Verfügung. Geflogen wurde vom Ultraleicht-Flugplatz in Dörzbach-

Hohebach. Der Wettbewerb lief mit verschiedenen Flugaufgaben (Dreiecke sowie Ziel- Rückflüge) über die Pfingst-Feiertage ab. Im Detail wurden die Flüge von den Piloten mit Hilfe von GPS-Daten oder Fotodokumentation aufgezeichnet. Ein spezieller Empfänger registrierte die Information des satellitengestützten Global Positioning Systems (GPS) und speicherte diese zusammen mit einem Barogramm ab.

Da jeder Pilot mit seinem eigenen Gerät antrat, wurden die verschiedenen Drachentypen (Flexible Flügel mit und ohne Turm bzw. Starrflügel) je nach Gleitleistung mit einem Leistungsfaktor belegt.

Jürgen Groß



### Gesamtergebnis

Platz	Name	Punkte
1	Jürgen Groß	1527
2	Rainer Rössler	1445
3	Bernhard Hornung	1166
4.	Martin Stengelin	1109
5.	Werner Hägele	942

**Swing Flugsportgeräte** 61771511  
**An der Letten 4**  
**132250 Landsberied**  
**Germany**  
**tel.: #49 (13) 8141 3277 WM**  
**fax.: #49 (EI) 111141 3277 E1713**  
**Info@swing.de**

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

## HG-Landesmeisterschaft Rheinland-Pfalz Drachen

Nach der endgültigen Zulassung des UL-Schleppgeländes Hinterweiler als UL-Flugplatz erklärte sich der DFC-Vulkaneifel dazu bereit die diesjährige Landesmeisterschaft dort auszurichten. Da der Wetterbericht gutes Wetter versprach, fanden sich 17 Pilotinnen und Piloten vom Streckenfluganfänger bis hin zum Fastprofi am Samstag in der Eifel ein.

Nach Einschreibung und Briefing wurde ein erster Durchgang angesetzt. Es handelte sich

um ein 74 km Dreieck mit den Wendepunkten Wershofen und Kronenburger See. Schon während der Startvorbereitungen mehrten sich vielversprechende Cumuli am Himmel und so wurde nach



dem Briefing nicht viel Zeit vergeudet. Bald verschwanden die ersten Piloten Richtung Wershofen. Leider lebte der schwach gemeldete Westwind auf und so wurde die Aufgabe auf dem zweiten Gegenwindschenkel richtig interessant. Am weitesten konnte Dirk Schlünsen mit seinen Atos gleiten,

dicht gefolgt von Oliver Schmidt, dem Vorjahressieger.

Am Abend fanden sich dann alle Pilotinnen und Piloten wohlbehalten wieder zum gemütlichen Grillen in Hinterweiler ein. Am nächsten Tag kündigte der Wetterbericht im Tagesverlauf eine Gewitterfront vom Westen her an. Deshalb wurde schon

früh ein erstes Treffen vereinbart. Als sich aber bereits um 11 Uhr die ersten Wolken verdächtig hoch aufzürmten, wurde der Durchgang abgesagt zu Recht, wie die sehenswerten Unwetter am Nachmittag zeigten.

Der zweite Durchgang sollte dann die Entscheidung bringen. Ein 73 km Zielflug zum Flugplatz nach Dierdorf im Westerwald machte eine anspruchsvolle, aber auch landschaftlich einmalige Rheinquerung notwendig. Trotz technischer Probleme eines der Schlepptrikes konnte das Teilnehmerfeld rechtzeitig in die Luft gebracht werden. Mit einer sensationellen Zeit von gerade einmal 2 Stunden konnte Jürgen Bummer als Erster seinen Atos am Hangar abstellen und gewann damit die Landesmeisterschaft vor Dirk Schlünsen und Fredi Huber, die ebenfalls das Ziel erreichten. Nach Rückholaktion und Auswertung konnte bei Autoscheinwerferlicht noch die Siegerehrung stattfinden.

Ein herzlicher Dank gilt den zahlreichen Helfern, ohne die ein derart aufwendiger Wettbewerb nicht hätte stattfinden können.

Klaus Eschweiler

## Neue Rekorde im XC-Cup Rheinland-Pfalz

10 Vereine haben sich zum Wettbewerb angemeldet, fast 800 Mitglieder sind dadurch zur Teilnahme berechtigt (Vorjahr 6). 13 Teams mit je 5 Piloten haben sich bisher gebildet und angemeldet (Vorjahr gesamt 6). 14 Sponsoren aus dem Bereich Flugsport unterstützen den XC-Cup 2003 (Vorjahr gesamt 7). Der erste Flug des Wettbewerbs gelang Lothar Braun, der am 15.03. mit seinem Exxtacy über 75 km fliegen konnte. Der bisher weiteste Flug und neuer Rekordflug innerhalb des XC-Cups ist Oliver Schmidt am 6.04. gelungen. Er konnte über 258 km mit seinem Athos erreichen. Insgesamt war der 6.04. ein Rekordtag für die Starrflüglerpiloten unserer Region, Fredi Huber erreichte über 190 km. Die Tageswertung des DHV-OLC weist an diesem Tag für die Starren 705 geflogene Kilometer aus, davon wurden 689 km in unserer Region durch XC-Cup Teilnehmer erreicht! Einen weiteren Rekordtag gab es am 13. April, an dem auch die Gleitschirmflieger sehr gute Ergebnisse erzielen konnten. An diesem Tag wurden 864 km eingereicht, von denen 365 mit Gleitschirmen und 499 mit Hängegleitern erfolgen wurden. Wieder gelang Oliver Schmidt ein weiterer Flug von über 180 km und Martin Pieper konnte 95 km mit dem Gleitschirm erreichen. Bis heute sind gesamt 32 Flüge eingereicht, der Durchschnitt liegt bei über 73 km. Den aktuellen Stand und alle Infos zum XC-Cup gibt es im Internet unter [www.xccup.net](http://www.xccup.net) - die meisten der Flüge sind mit GPS dokumentiert worden, die Auswertungen der Flüge sind im Bereich Flugberichte einzusehen. Desweiteren sind einige interessante Textberichte von Piloten zu ihren Flügen vorhanden, wie z.B. dervon Ronald Herchen unter <http://www.xccup.net/flugberichte2003/ronaldherchen1304.htm>

Thomas Willems

### Ergebnis

Platz	Name	Geräte	Punk-
1.	Jürgen Bummer	AIR Atos	1172
2.	Dirk Schlünsen	AIR Atos	1053
3.	Fredi Huber	AIR Atos	938
4.	Oliver Schmidt	AIR Atos	888
5.	Klaus Eschweiler	Seedwings Viagro	71

## 65-Nationalmannschaft 20133 sponsored by



## Sepp BAI Gedächtnisfliegen

Wir, der Drachen- und Gleitschirmflieger Club Inzell, haben 1993 unseren Clubvorstand Sepp Babl bei einem Gleitschirmunfall verloren. Seit 1995 veranstalten wir zum Gedenken an den Babl Sepp ein Gedächtnisfliegen mit anschließendem gemütlichem Beisammensein am Inzeller Landeplatz. Da sich diese Veranstaltung in unserer Region schon fest etabliert hat, möchten wir gerne auch ortsfremde Piloten einladen an diesem Fliegen teilzunehmen. Drachenflieger starten vom Rauschberg in Ruhpolding, Gleitschirmflieger je nach Witterung auch am Rauschberg oder am Garnsknogl. Sinn ist das gemeinsame freie Fliegen und anschließend der gemütliche Erfahrungsaustausch am Lagerfeuer mit Grillfleisch und Getränken. Termin ist heuer der 9. August (Ausweichtermin 23.08.). Auskunft beim DGC Inzell Tel: 08665/1806 oder 08665/1208.  
DGC Inzell

## Dreikampf „Grazien 2003“ heuer am 23.08.2003

Der Staffeltwettkampf „Grazi-Man“ des Gleitschirmclubs Albatros mit den Disziplinen Mountainbike, Berglaufen und Gleitschirmfliegen findet in Bad Reichenhall statt. Der bereits überregional bekannte Wettkampf soll wie auch schon im letzten Jahr wieder ein 3-Tages-Event für Teilnehmer und Zuschauer werden. Als Veranstaltungsgelände dient wieder der Bolzplatz hinter dem Offizierskasino, dort wird auf dem Parkplatz ein Bierzelt errichtet, das von Freitag, dem 22.08., bis Sonntag, dem 24.08.03, Gäste bewirten und ein schönes Rahmenprogramm bieten wird. Allen gleitschirminteressierten Nichtfliegern werden Tandemflüge zu besonders günstigen Konditionen angeboten. Durchgeführt werden diese Flüge von lizenzierten Tandem-Gleitschirmpiloten des Gleitschirmclubs Albatros, Informationen zum Grazi-Man sind ab sofort bei Riap Sport unter Tel: +49-8651-8428 oder demnächst auch auf der Internetseite des Gleitschirmclubs [www.gleitschirmclub-albatros.de](http://www.gleitschirmclub-albatros.de) erhältlich.

Ursula Pötsch

## 1.000 Euro für den weitesten Flug

1.000 Euro für weitesten Flug beim Streckenflugwettbewerb der Rhöner Drachen- und Gleitschirmflugschulen Wasserkuppe.

Andreas Schubert überreicht Uli Dajek den Siegerscheck für seinen 184 km Flug am 23.04.2003 vom Kreuzberg / Rhön bis nach Aalen.



ts

### Herausgeber:

Deutscher Hängegleiterverband e.V. (DHV) im DAeC.  
Fachverband der Drachenflieger und Gleitsegler in der Bundesrepublik Deutschland  
Postfach 88 83701 Gmund am Tegernsee

### DHV homepage:

<http://www.dhv.de>

### e-mail DHV:

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

### Telefon-Nummern

Info-For: 0802219675-55

### Mitgliederservice/Versicherung

08022/9675-0

e-mail: [mitgliederservice@dhv.de](mailto:mitgliederservice@dhv.de)

### Ausbildung

08022/9675-30

e-mail: [ausbildung@dhv.de](mailto:ausbildung@dhv.de)

i2-

### Sport

08022/9675-50

e-mail: [sport@dhv.de](mailto:sport@dhv.de)

### Betrieb/Gelände

08022/9675-70

e-mail: [gelaende@dhv.cie](mailto:gelaende@dhv.cie)

NZ

### Technik

08022/9675-40

e-mail: [technik@dhv.de](mailto:technik@dhv.de)

BMW

### Öffentlichkeitsarbeit

08022/9675-62

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

### Sicherheit

08022/9675-32

e-mail: [sicherheit@dhv.de](mailto:sicherheit@dhv.de)

Fax 08022/9675-99

### Redaktion:

Klaus Tänzler (verantwortlich)

Sepp Gschwendtner, Benedikt Liebermeister

### Gestaltung und Anzeigen

Renate Miller ([renate@budererhof.de](mailto:renate@budererhof.de))

### Erscheinungsweise:

6 Ausgaben pro Jahr

**Preis:** Im Mitgliedsbeitrag des DHV enthalten.

**Anzeigen:** Bedingungen und Anzeigenpreise bei der DHV-Geschäftsstelle erhältlich.

**Haftung:** Die Redaktion behält sich die Kürzung von Leserbriefen und Beiträgen sowie die redaktionelle Überarbeitung vor. Für unverlangt eingesandte Manuskripte und Bilder 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.

### DHV:

vertreten durch Charlie löst -1, Vorsitzender

Vereinsregister-Nummer: AG München Vereinsregister 9767

Umsatzsteueridentifikationsnummer: DE 131 206 095

### Druck und Repro:

Mayr Miesbach, Am Windfeld 15, 83714 Miesbach

**Papier:** chlorfrei

**Auflage:** 32.000

Titel: Andreas Busslinger

## Gleitschirm

### Deutsche Gleitschirm Liga 2003

Bewerb	Termin	Ausweichtermin	Wettbewerbsort
int. German Open (CIVL Kat.2)	12.08. - 19.08.03	kein Ausweichtermin	Oberstdorf

### Aortmen Anan\* 1 A nelacmceictorerhdtan

Bewerb	Termin	Ausweichtermin	Wettbewerbsort
int. German Open (CIVL Kat.2)	12.08. - 19.08.03	kein Ausweichtermin	Oberstdorf

### tlarman func und ariac nullanan

		Ausweichtermin	Wettbewerbsort
German Cup Finale	22.08. - 24.08.03	kein Ausweichtermin	vorr. Garmisch

### Wettbewerbe mit Teilnahme - offizielles DHV - Team

Bewerb	Termin	Ausweichtermin	Wettbewerbsort
World Cup Finale			
World Cup La Reunion Islands	09.11. 15.11.03	kein Ausweichtermin	

### Sonstige Wettbewerbe

Bewerb	Termin	Kontakt
Wettbewerbe CIVL Kat.2	alle	<a href="http://events.fai.org/paragliding/calendar.asp">http://events.fai.org/paragliding/calendar.asp</a>

### Organisatoren GS

Liga u. German Open	Stefan Mast, tel. 0171/3543772, SMast@dvh.de
LM Bayern, NRW, RLP	Stefan Mast, tel. 0171/3543772, SMast@dvh.de
HLB-Hessische	Klaus Staubach, <a href="http://www.hlb-gleitfliegende/">www.hlb-gleitfliegende/</a> , tel: 0661 / 601173
LM - Ost	Wilfried Kuck, tel. 030/39104907
German-Cup	Stefan Mast, tel. 0171/3543772, SMast@dvh.de
Ladies- & Junior Challenge	DHV, tel. 08022/9675-50, SMast@dvh.de



## Drachen

### Wettbewerbe mit Teilnahme offizielles DHV - Team

Bewerb	Termin	Ausweichtermin	Wettbewerbsort
Weltmeisterschaft	17.08. - 30.08.03	kein Ausweichtermin	Brasilia/Brasil

### Sonstige Wettbewerbe

Bewerb	Termin	Kontakt	Wettbewerbsort
Wettbewerbe CIVL Kat. 2	alle	<a href="http://events.fai.org/hgpg/civil-calendar.asp">http://events.fai.org/hgpg/civil-calendar.asp</a>	
Senioren Europa Cup	offen	<a href="http://www.senioren-europacup.de/">www.senioren-europacup.de/</a>	Monte Dolada

### Organisatoren HG

Liga - A	Lukas Etz -tel. 06251/586436 Lukas.Etz@gmx.de
German Open	Lukas Etz - tel. 06251/586436 Lukas.Etz@gmx.de

## Was machen Sie im Winter?

...wir fliegen nach **La Reunion** mit französischer Betreuung!  
Die Erweckung unserer Sinne...  
Ein bisschen Maloya, etwas Vanille, eine überwältigende Natur, und...  
...ganz nebenbei französisch lernen.

## La Reunion

Weil Sie es verdient haben!  
[www.letraitdunion.de](http://www.letraitdunion.de)

Schulung  
inkl. Wettergarantie  
Performance  
Online Shop  
2-Jahres-Check

Andai sc... **Kflehder**

La Nima  
2-903  
er4taWn  
Kristenlos  
Aden  
Slovenien  
/OstdokKär  
Castelliticio  
Dolomiten  
%dere"  
Böen

WWW.rüü  
A-992  
ESKY  
lian 82 -Tel.(43 N842 51) 4

*komm mal vorbei  
bei uns gibt's außer  
dem optimalen Buckel  
individuelle Beratung  
eine gute Tasse Kaffee  
und alles zum Fliegen*

reichlich Informationsmaterial

Haldenweg 4  
7672 Floßhaupten  
08367-598  
Fax -1026 /



[www.abcshweb.net/schule](http://www.abcshweb.net/schule)  
**Flugschule Tegelberg**

# Das DHV-Versicherungsprogramm

## für Hängegleiter und Gleitsegel

(für UL im Internet [www.dhv.de](http://www.dhv.de) oder bei der DHV-Geschäftsstelle)

Stand: 1.12.2003, Versicherer Gerling Köln

### Halterhaftpflicht

- für nichtgewerblich genutzte Hängegleiter und Gleitsegel
- für Mitgliedsvereine
- für Flugschulen/Fluglehrer
- für Hersteller/Händler
- für Gerätevermietung



Jahresprämie inkl. Versicherungssteuer

Hängegleiter Gleitsegel:

28,- € bei 250,- € Selbstbeteiligung (SB), 35,60 € ohne SB

Nur Gleitsegel:

25,40 € bei 250,- € SB, 30,50 € ohne SB

Deckungssumme: 1.500.000,- € pauschal für Personen- und Sachschäden. Okay auch in Österreich.

Umfang: Halterschaft für alle Hängegleiter und Gleitsegel des Mitglieds inkl. deren Benutzung durch berechtigte Dritte und inkl. zugelassenem Schleppbetrieb. Keine Gerätekenzeichnung. Keine Geräteanmeldung. Für Versicherungsfälle in Dänemark vorgeschriebene Deckung ohne Mehrprämie.

Für alle Mitgliedsvereine  
kostenlos

### Vereins-Haftpflicht

Deckungssumme: 500.000,- € pauschal für Personen- und Sachschäden.

Umfang: Tätigkeit des Mitgliedsvereins, des Vorsitzenden, der Gruppenleiter, etc.

### Veranstalter-Haftpflicht

Deckungssumme: 500.000,- € pauschal für Personen- und Sachschäden.

Umfang: Alle Hängegleiter- und Gleitsegelveranstaltungen des Mitgliedvereins im Versicherungsjahr.

### Boden-Unfall für Startleiter

Deckungssumme:

2.500,- € bei Tod

5.000,- € bei Invalidität.

Umfang: Tätigkeit als vom Mitgliedsverein beauftragter Startleiter.

Für alle Mitglieder und  
Mitgliedsvereine kostenlos

### Gelände-Haftpflicht

Deckungssumme: 500.000,- € pauschal für Personen- und Sachschäden,

Umfang: Halter von Hängegleiter- und Gleitsegelgeländen.

### Startwinden-Haftpflicht

Deckungssumme: 500.000,- € pauschal für Personen- und Sachschäden.

Umfang: Halter und Bediener der Startwinden inkl. der Seilrückholfahrzeuge beim Schleppbetrieb und inkl. der Schleppautos ohne Verkehrszulassung. Ohne Personenschäden im geschleppten Luftfahrzeug.

### Startwinden-Haftpflicht

Zusatzdeckung inkl. Personenschäden im geschleppten Luftfahrzeug.

Jahresprämie inkl. Vers.-Steuer  
33,20 €

### Kombinierte Halter-Haftpflicht und Passagier-Haftpflicht (CSL)

Deckungssumme: 4.000.000,- € pauschal für Personen- und Sachschäden. Okay auch in Österreich.

Umfang Halter-Haftpflicht: wie oben Halter-Haftpflicht ohne Selbstbeteiligung.

Umfang Passagier-Haftpflicht: Luftfrachtführer, Halter und berechtigter Benutzer.

Jahresprämie inkl. Vers.-Steuer  
560,- €

### Für alle Mitglieder kostenlos

### Bergungskosten

Deckungssumme: 2.500,- €

Umfang: Suche, Rettung, Krankentransport, notwendiger Rücktransport. Ohne Mehrkosten für Bergung des Fluggeräts.

### Schirmpacker-Haftpflicht

Deckungssumme: 500.000,- € pauschal für Personen- und Sachschäden.

Umfang: Packer von Rettungsgeräten für Dritte. Fachkunde ist Voraussetzung.

### Startleiter-Haftpflicht

Deckungssumme: 500.000,- € pauschal für Personen- und Sachschäden.

Umfang: Startleiter mit Luftfahrerschein sowie Beauftragte für Luftaufsicht.

### Flug-Unfall

Tod und Invalidität

Deckungssumme: 2.500,- € bei Tod, 5.000,- € bei Invalidität.

Umfang: Verdreifachung möglich. Mitversichert: 24-Stunden-Risiko gemäß AUB inkl. anderer Sportarten, Straßenverkehr, Arbeitsplatz.

Jahresprämie inkl. Vers.-Steuer  
23,10 €

Zusätzlich mit 3,00 € Krankenhaus-Tagegeld und 3,00 € Genesungsgeld je Krankenhaustag. Vielfachung zusammen mit Unfalldeckungssumme.

Jahresprämie inkl. Vers.-Steuer  
33,20 €

### Flug-Unfall nur Invalidität

Deckungssumme: 5.000,- €

Umfang: Verdreifachung möglich. Mitversichert: 24-Stunden-Risiko gemäß AUB inkl. anderen Sportarten, Straßenverkehr, Arbeitsplatz.

Jahresprämie inkl. Vers.-Steuer  
6,60 €

Zusätzlich mit 3,00 € Krankenhaus-Tagegeld und 3,00 € Genesungsgeld je Krankenhaustag. Vielfachung zusammen mit Unfalldeckungssumme.

Jahresprämie inkl. Vers.-Steuer  
16,50 €



### Flug-Unfall Tod und

Invalidität 500% Progression

Mitversichert: 24-Stunden-Risiko gemäß AUB inkl. anderer Sportarten, Straßenverkehr, Arbeitsplatz.

Deckungssumme: 2.500,- € bei Tod, 25.000,- € bei Invalidität, 125.000,- € bei Vollinvalidität.

Jahresprämie inkl. Vers.-Steuer  
76,- €

Deckungssumme: 2.500,- € bei Tod, 50.000,- € bei Invalidität, 250.000,- € bei Vollinvalidität.

Jahresprämie inkl. Vers.-Steuer  
136,- €

### Flug-Unfall Passagier

Deckungssumme: 2.500,- € bei Tod, 5.000,- € bei Invalidität.

Umfang: Verzehnfachung möglich

Jahresprämie inkl. Vers.-Steuer  
13,30 €

### Flug-Unfall Passagier nur in Österreich

Deckungssumme: 40.000,- € bei Tod und Invalidität

Jahresprämie inkl. Vers.-Steuer  
47,80 €

Bei Versicherungsabschluß während des Jahres beträgt die Prämie bis zum Jahresende pro Monat 1/12 der Jahresprämie. Versicherungsanträge bei der DHV-Geschäftsstelle anfordern. Weitere Versicherungen auf Antrag: Fluglehrerhaftpflicht, Boden-Unfall für Mitgliedervereine und Boden-Unfall für Veranstalter.

Deckung: weltweit — Europa Deutschland Österreich

# Vulcan

**FIRE YOUR DESIRE**

even more fun than the Octane

WWW.FLYOZONE.COM



\*\*\*  
**DHV 2 in 5 Grössen**  
\*\*\*

情熱を注げ

VASE



DHV 1-2 in 5 Grössen

McDADDY



DHV 1-2 Tandem in 2 Grössen

# OZONE