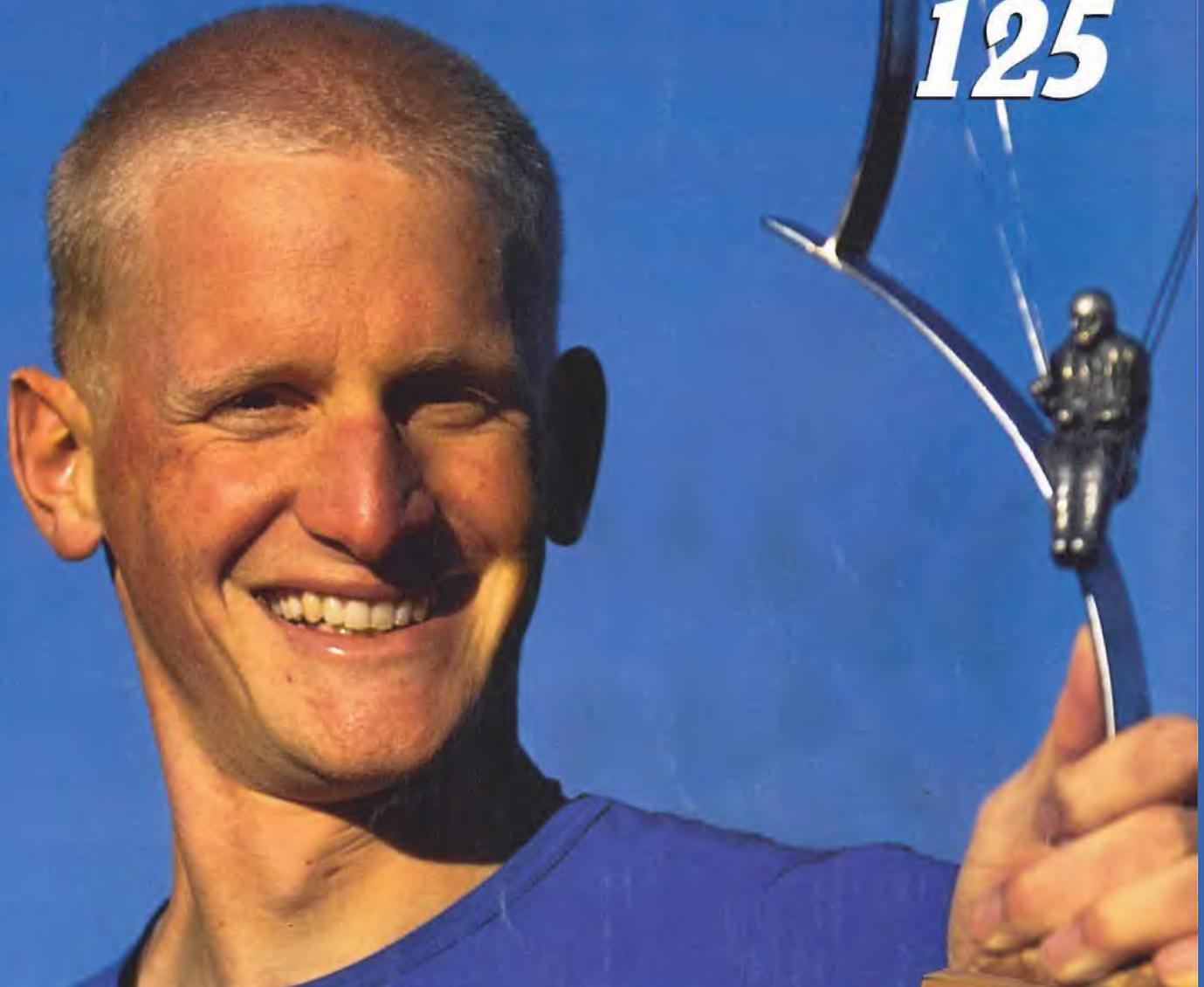


DHV-info

Das Magazin für Drachen- und Gleitschirmflieger

125



Autofahrzeuge

Bundeswehr

DHV Paragliding National Team

banani

PARAGLIDING WORD CUP

- 2003 ACHIM JOOS (D)
- 2002 ALEX HOFER (CH)
- 2001 PATRICK BEROD (F)
- 2000 ANDRIEDIGER (CH)
- 1999 KARI EISENHUT (CH)
- 1998 PETER LUTZ (CH)
- 1997 JIMMY PACHER (A)
- 1996 C. TAMEGGER (A)
- 1995 HANS BOLLINGER (CH)
- 1994 JIMMY PACI4gs>



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 Fluggenuss. Eingangsvoraussetzung ist der Luftfahrerschein oder Sonderpilotenschein. Hier ein Überblick über die DhV-anerkannten Performance Center.

Rhöner Drachen- und Gleitschirmflugschulen

Wasserkuppe

St. Laurentius Straße 7
36163 Poppenhausen
Tel.: 06654/7548
Fax.: 06654/8296
www.wasserkuppe.com
info@wasserkuppe.com



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
www.flugsport.de
claus@flugsport.de

[flugschule Siegen](http://flugschule-siegen.de)

Luftikus Luftsportgeräte GmbH

Eugen Köninger
Hartwaldstraße 65b
70378 Stuttgart
Tel 0711/537928
Fax 0711/537928
www.luftikus-flugschule.de
info@luftikus-flugschule.de

LUFTIKUS

budeen flugschule luoiingen

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 Dürnai
Tel.: 07164/12021
Fax: 07164/12029
www.flugschule-goepingen.de
office@flugschule-goepingen.de

flugschule
goepingen

Sky Team * die Gleitschirmschule

Karlsruher Straße 66 a
76287 Rheinstetten
Tel.: 0721/515363
Fax: 0721/515598
www.sleteam.de
info@sky-team.de

Airpower Gleitschirmschule

Beim Steinernen Kreuz 10
79798 Jestetten
Tel.: 07745/308
Fax: 07745/477
www.air-power.de
Gleitschirmschule*airpower@t-online.de



Flugschule Chiemsee GmbH

Thomas Beyhl
Dreilindenweg 7
83229 Aschau
Tel.: 08052/9494
Fax: 08052/9495
www.flugschule-chiemsee.de
flugschule.chiemsee@t-online.de

FLUGSCHULE

CHIEMSEE

Paragliding Performance Center Chiemsee

Süddeutsche Gleitschirmschule
Martin Ogger & Richard Gallen
Hauptstraße 53
83246 Unterwössen
Tel.: 08641/7575
Fax: 08641/61826
www.einfachfliegen.de
info@ppc-chiemsee.de

fluvellb m 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.adventure-sports.de
info@adventure-sports.de

4dven tue

Paragfiding Tegemsee

Tegemseer Straße 88
83700 Reitrain
Tel.: 08022/2556
Fax: 08022/2584
www.para.pbm.de
Para*Tegemsee@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



Klew—en.älp

tueschute Martin Metgenmater

Waltenerstraße 20
87527 Sonthofen
Tel.: 08321/9970
FM 08321/22970
www.flugschule-mergenthaler.de
flugmergen@aol.com

Gleitschirmschule
MartinMergenthaler

OASE Flugschute Peter Geg

Auwald 1
87538 Obermaiselstein
Tel.: 08326/38036
Fax: 08326/38037
www.oase-paragliding.com
oase_petergeg@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



%gl.nturn Bayernuld

Georg Höcherl
Schwarzer Helm 71
93086 Würth a.d. Donau
Tel.: 09482/959525
Fax: 09482/959527
www.Flugzentrum-bayerwald.de
schorsch.hoecherl@t-online.de



Flugschule Achensee

Eki Maute
Buchau 20
A-6212 Maurach
Tel.: 0043/5243/20134
Fax: 0043/5243/20135
office@skyconnection.at
wtm.sWconnection.at
Der Flugtechnikteil des Performance Trainings findet über Wasser statt



SW Club Austria Walter Schrempf

Moosheim 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 Rehr
Dachstein 52
A-8972 Ramsau
Tel.: 0043/3687/81880 0.82568
Fax: 0043/3687/818804
www.aufwind.at
office@aufwind.at
Der Flugtechnikteil des Performance Trainings findet über Wasser statt

turo-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

entrizoicoi

Papillon

Harald Huber
Rue trägliche
F-68470 Fellerling
Tel.: 0033/38982.7187
Fax: 0033/38982.7187
www.papillon-web.de
hari@papillon-web.de

ku ;oe,
:41,
-ZeA.

INHALT

125

DEZEMBER/JANUAR 2003/2004

- 4** WICHTIG - NEU - KURZ Neuigkeiten und Wissenswertes
- 8** NEU AUF DEM MARKT Neuigkeiten von den Anbietern
- 12** BEWERTUNG DER FLUGSCHULEN Die Befragung der Flugschüler
- 14** FOTOWETTBEWERB Die Sieger
- 18** SPANIEN / COSTA DEL SOL Thermik auch an Weihnachten
- 24** AUSTRALIEN Küstenfluggebiete in Down Under
- 30** RISIKO IM URLAUB Haftpflichtversicherung für Reiseleiter
- 34** WINTERKLEIDUNG Schöne Flüge trotz beißender Kälte
- 39** NFGH Offizielle Nachrichten für Drachen- und Gleitschirmflieger
- 40** AKTIV BEI TURBULENZEN Drachencracks antworten
- 46** SICHERHEITSJOURNAL Sackflugproblematik
- 52** TEST Ergebnisse der neuen Musterprüfungen
- 56** VEREINSNACHRICHTEN Nachrichten der Vereine
- 62** LESERBRIEFE
- 65** FLUGSPORT UND NATUR Naturathlon
- 7** WORLD CUP Achim Joos gewinnt
- 74** TÜRKEI Neues aus Ölü Deniz
- 80** MIT SKI UND GLEITSCHIRM Starten mit Skiern
- 83** GELÄNDE Neues aus den Fluggebieten
- 84** DRACHEN UND GLEITSCHIRM GEMEINSAM Sehen und gesehen werden
- 88** B-GERMAN CUP 2003 Heißes Finale in Garmisch
- 94** NACHLESE DRACHEN WM Dank an die Sponsoren
- 95** WETTBEWERBE Berichte und Termine



-
- 710** DHV-Shop
 - 55** Versicherungsprogramm
 - 66** Gebrauchtmärkte
 - 97** Impressum
-

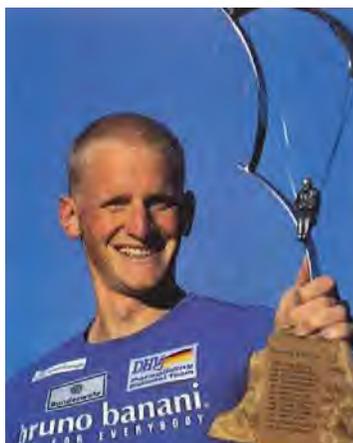


Foto: Stefan Mast
Achim Joos gewinnt World Cup

Informationen zur Scheinverlängerung für Tandempiloten

Seit dem 1. Mai 2003 werden deutsche Passagierberechtigungen ausschließlich durch den Nachweis eines Überprüfungsfluges (Checkflug) verlängert. Der Checkflug wird von der Flugschule im Flugbuch des Piloten bestätigt und verlängert die Lizenz um drei Jahre. Passagierberechtigungen die vor dem 1. Mai 2003 ausgestellt worden sind, sind mit einer Befristung versehen. (Abbildung 1) Diese Befristung ist durch den Eintrag des Checkfluges und der Lizenzverlängerung im Flugbuch des Piloten aufgehoben. Es ist jedoch nicht auszuschließen, dass bei einer Scheinkontrolle, z.B. durch Polizeibeamte, ein abgelaufenes Gültigkeitsdatum der Passagierberechtigung für Irritationen sorgt, auch wenn der Überprüfungsflug ordnungsgemäß im Flugbuch bestätigt ist. Der DHV bietet allen betroffenen Piloten die Ausstellung einer neuen Lizenz ohne Befristungsdatum der Passagierberechtigung an. Die Passagierberechtigung ist in der neuen Lizenz mit einem Ausstellungsdatum (Datum der Erstaussstellung) versehen, aus welchem sich die Fristen für die dreijährige Verlängerung ergeben (Abbildung 2). Es wird eine Gebühr von Euro 10, 51 erhoben, dies entspricht dem bisherigen Preis für die Verlängerung der Passagierberechtigung. Bitte hierzu einen formlosen schriftlichen Antrag mit einer Kopie des Überprüfungsfluges aus dem Flugbuch an das Ausbildungsreferat des DHV senden. Die Zusendung eines Passbildes ist nicht erforderlich, jedoch unbedingt die Angabe des Geburtsortes. Die neue Lizenz beinhaltet sämtliche Berechtigungen des Piloten.

Karl Slezak



Erfolgreicher Relaunch von www.dhv.de

Die intensive Arbeit der letzten Monate hat sich gelohnt. Die Homepage des DHV erscheint im neuen Layout mit optimierter Struktur und umfangreicher Volltextsuche. Dahinter steht typo 3, ein open source Content Management System, das sich als ernsthafte Konkurrenz zu teuren kommerziellen Systemen etabliert hat. Mehr als 500 Webseiten wurden inhaltlich überarbeitet und in das neue System integriert. Das Upgrade des Drachen & Gleitschirmforums und aller Datenbanken auf neue Versionen entspricht dem aktuellen Stand der Technik. Höherer Bedienkomfort zeichnet den neuen Gebrauchtmrkt aus, der direkt mit den Technik-Datenbanken verbunden ist. Die Einführung neuer Redaktionsstrukturen erweitert den Kreis der Online-Redakteure und bringt noch mehr Aktualität und Service für die Mitglieder. Bereits in den ersten Tagen verdoppelten sich die Zugriffe auf 102.000 Hits pro Tag.



Neue Belastung für Passagierflug verhindert

Die Europäische Kommission wollte den Mindestversicherungsschutz für jegliche Art der Beförderung von Flugpassagieren extrem heraufsetzen. Der DHV hatte sich an die deutschen Europa-Parlamentarier gewandt und auf die unzumutbaren Folgen für unseren Sport hingewiesen. Garreit Duin und Ulrich Stockmann hatten dem DHV für das SPD-Europabüro im Juli geantwortet: „In der Tat wäre es so, dass nach dem jetzigen Stand der Dinge Gleitschirm- und Drachenfliegen unter den Geltungsbereich der Verordnung fallen würden. Wir teilen Ihre Sorge, dass die Summe deutlich zu hoch ist. Auch wir sehen hier Nachbesserungsbedarf.“ Im September erhielt der DHV vom stellv. verkehrspolitischen Sprecher der EVD (europäische Union), Dr. Georg Jarzembowski, gute Nachrichten: „Im geänderten Vorschlag der Europäischen Kommission werden in Artikel 2 Abs.2 explizit die Beförderung von Fluggästen, Postsendungen und/oder Güter mit Luftfahrzeugen ohne Motorantrieb und/oder mit ultraleichten Motorflugzeugen aus dem Anwendungsbereich der Verordnung ausgenommen. Für Flüge dieser Art sollen weiterhin die nationalen Unfallversicherungsvorschriften gelten.“

1319V-WETTERNETZ

Geländename	Geländehalter	Telefon
07338 Tauschwitz	Osthüringer Drachen- und Gleitschirmfliegerverein Saalfeld e.V.	0170/7287230
32451 Porta Westfalica	Delta-Club Wiehengebirge e. V.	0571/710227
35088 Eisenberg	DFC Ederbergland e. V.	06452/8585
36136 Wasserkuppe	Rhöner Drachen- und Gleitschirmfliegerverein e.V.	06654/696
38640 Rammelsberg	Harzer Drachen- und Gleitschirm-Verein Goslar e. V.	0170/6728487
52245 Sophnhöhe	Ostwindfreunde e. V.	02274/703649
55585 Duchroth	Pfälzer Gleitschirm-Club eY.	0171/1514273
57562 Sassenroth	Drachen- und Gleitschirmfreunde Hellertal e. V.	02744/930349
58849 Nordhelle	GSC Nordhelle + Flugsport Lennetal	02352/21265
64665 Meibokus	Erster Odenwälder Drachen-Flug-Club e. V.	0160/7841232
72258 Stöckerkopf	Drachen- und Gleitschirmverein Baiersbronn eN	07442/121425
72393 Schneithalde	DFC Starzeh e.V.	0170/4436907
74343 Teufelsberg	Die 1. Hohenhastacher Flieger e.V.	07147/922156
74544 Einkorn	HG-Club Einkorn Schwäbisch Hall e.V.	0791/4992360
74847 Finkenhof	Delta-Club Mosbach e.V.	06261/670638
76332 Althof	Die Althofdrachen e.V.	07083/4567
76597 Teufelsmühle	Drachenflugclub Loffenau e.V.	0160/91802275
76703 Krämer	Gleitschirmclub Kraichtal e. V.	07250/921228
76863 Förlenberg/Trifels	Südpfälzer Gleitschirmflieger Club e.V.	06346/308560
77709 Kirchberg-Spitzfelsen	Drachen- und Gleitschirmflieger Oberes Elztal e.	01834/4594
78148 Hintereck	Gleitsegelclub lenticularis e. V.	07723/5801
79102 Schauinsland	GSC Colibri e.V.	07602/1512
79183 Kandel	DFC Südschwarzwald e. 7.	07681/22058
79215 Gschasi	Drachen- und Gleitschirmflieger Oberes Elztal e.V.	0171/9004833
79410 Hochblauen	Hängegleiter Club Region Blauen e.V.	07632/828088
83436 Predigstuhl	GSC Albatros Bad Reichenhall e. V.	derzeit nicht aktiv
83661 Brauneck	Lenggrieser Gleitschirmflieger	0171/8169210
83700 Wallberg	DGCTegenseer Tal LV,	0160/96643891
87459 Breitenberg	Ostallgäuer Drachen- und Gleitschirmflieger Marktoberdorf	017118120340
93339 Iachenhausen	1. Oberpfälzer Drachenfliegerclub Riedenburg e.	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

16. Stubai Cup 2004

Dieser Wettbewerb für Funflieger und Profiflieger mit einer Open-Air-Veranstaltung der internationalen Hersteller ist aus der Szene nicht mehr weg-

16. Stubai Cup 2004

Jan 10. - 11. Januar
Sportart: Paragliding / Kitesurfing



zudenken. Durch die Unterstützung der Hauptsponsoren Tourismusverband Neustift und Stubai (Fulpmes), sowie der Firma AustriAlpin ist es dieses Jahr zum 16. Mal gelungen, diesen Wettbewerb auszuschreiben! Die vielen Hobby- und Freiflieger haben die Möglichkeit von mehreren Startplätzen aus – Elfer in Neustift und Kreuzjoch in Fulpmes – beim Stubai Cup die neuesten Geräte zu sehen und auch Probe zu fliegen sowie einen Schirm zu gewinnen. Das beachtliche Preisgeld beim K.O. Wettbewerb, Euro 1.000.-, ist für viele Wett-

bewerbspiloten aus nah und fern ein großer Anreiz auch im Winter den Gleitschirmsport auszuüben. Das Stubaital ist ja durch sein Mikroklima bekannt und ermöglicht schon im Januar Thermikflüge von über einer Stunde bei milden + Graden. Speziell das K.O.- Fliegen der Profiklasse lockte Weltmeister, Vizeweltmeister und viele der besten Piloten in das Stubaital. Für den 16. Event kündigten sich schon wiederum die wettbesten Piloten an. Die Flugschule Parafly mit den verschiedenen Paragleitclubs der Umgebung erwarten dieses Jahr mehr als 500 Teilnehmer am FUN Wettbewerb. Die Profiklasse ist mit maximal 60 Teilnehmern fixiert. ACHTUNG: Zimmer bitte rechtzeitig buchen – Hochsaison!

Infos bei: Flugschule Parafly, A-6167 Neustift

Telefon: 0043(0)5226-3344 / Fax: 3371

e-Mail: flugschule@parafly.at / Internet: www.parafly.at

Free Flight 2004 - die Ausstellung des »Freien Fliegens«

02.- 04. April 2004 in Garmisch-Partenkirchen - Olympia Eissport-Zentrum.

Nach sechs sehr erfolgreichen Veranstaltungen hat sich die Free Flight als weltweit größte und wichtigste Veranstaltung im Bereich des Gleitschirm- und Drachenfliegens etabliert. Aussteller aus der ganzen Welt stellen in Garmisch-Partenkirchen ihre Produktneuheiten rund ums Fliegen vor.

Neben den zahlreichen Innovationen aus dem Flugsport sind Angebote aus dem Bereich Reisen, Fashion und Fun Sport zu sehen. Ebenso werden Navigation (GPS), Flugelektronik und Ausbildung Ausstellungsschwerpunkte darstellen. Unterhaltsame Aktionen an den Ständen der Aussteller sowie interessante Vorträge auf der Free Flight Bühne runden das Angebot ab. Im Rahmen des Free Flight Filmfestivals wird bereits zum fünften Mal der Free Flight Film

Preis verliehen. Dotiert mit über 6.000 Euro werden hier Filme von Profis und Amateuren auf der Großleinwand der Halle 1 vorgestellt und prämiert. Ebenso findet die dritte Verleihung des Free Flight Web-Awards statt. Die besten Internetseiten zum Thema Gleitschirm- und Drachenfliegen werden von einer Fachjury bewertet und honoriert.



Laufend aktuelle Beiträge auf
www.dhv.de



Neue Exponate in der Flugwerft Oberschleißheim

Die Besucher der Regionalversammlung Südost am 8.11.03 werden es bemerkt haben: Neue Exponate zu unserem Sport gibt es in der Flugwerft Oberschleißheim zu bestaunen. Günther Wörl, Geschäftsführer der Firma Swing, hat der Zweigstelle des Deutschen Museums einen Gleitschirm, Typ Arcus S, mit Gurtzeug und Overall für die Pilotenpuppe gestiftet. Drei Informationstafeln zu unserem Sport und seiner Geschichte fertigte der DHV für das Museum an. Außerdem wurde der vor zwei Jahren zur Verfügung gestellte Infoterminal des DHV auf den neuesten Stand der Technik gebracht, um eine reibungslose Funktion zu gewährleisten. Im Foyer des Museums liegen zahlreiche Ryer aus. Daraufhin haben schon mehrere Besucher den DHV kontaktiert. Mehr dazu auf www.dhv.de

Erfolgreiches Fachsymposium zur Umsetzung des neuen Bundesnaturschutzgesetzes

„Natursport und das neue Bundesnaturschutzgesetz“ – über dieses Thema diskutierten am 20.11. ca. 130 Vertreter von Bundes- und Landesbehörden, aus Politik sowie Natursport- und Naturschutzverbänden über Möglichkeiten der Umsetzung des Gesetzes auf Bundes- und Landesebene. Bei der eintägigen Veranstaltung des Kuratoriums Sport und Natur im SPD-Fraktionssaal des Berliner Reichstagsgebäudes bestand eine breite Übereinstimmung unter den Teilnehmern bzgl. der Ziele und Grundsätze des neuen Bundesnaturschutzgesetzes, das Anfang April 2002 in Kraft getreten ist. Es sichert ausdrücklich auch den Erholungswert der Natur und rechnet natur- und landschaftsverträgliche sportliche Betätigungen zur Erholung. Damit schützt es die Natur „mit“ und nicht „vor“ dem Menschen und betrachtet Natursportler als Verbündete beim Naturschutz, wie der Erste Vorsitzende des Kuratoriums, Dr. Heiner Geißler, in seiner Begrüßungsansprache nochmals betonte. Unter den Teilnehmern bestand außerdem große Einigkeit über die Wichtigkeit, ja sogar Notwendigkeit, sowohl Sportverbände als auch sonstige von Maßnahmen des Naturschutzes Betroffene frühzeitig in den Informationsaustausch einzubinden und z.B. an Gesetzgebungsverfahren und Verfahren bei der Ausweisung von Schutzgebieten zu beteiligen. Dr. Stefan Lütkes vom BMU machte in seinem Vortrag deutlich, dass die Möglichkeit der Anerkennung von Natursportverbänden durch das Bundesumweltministerium rechtlich grundsätzlich zulässig sei, die zu erfüllenden Voraussetzungen allerdings schwer erreichbar sein würden. Entscheidend sei die Einzelfallprüfung. Winfried Hermann, MdB (Bündnis 90/Grüne) und Zweiter Vorsitzender des Kuratoriums Sport und Natur betonte: „Die Schaffung dieser Anerkennungsmöglichkeit ist politisch gewollt. Verschiedene Positionen wurden bezüglich des gesetzlich verankerten Betretensrechts deutlich, als Vorstandsmitglied Peter Janssen das Forderungspapier des Kuratoriums für die bis zum Frühjahr 2005 notwendige Novellierung der Landesnaturschutzgesetze erläuterte.“

DI V luge beda
bei onsorenni

sich herzlich

Die drei Events *Youth goes Semit*, *Junior Fun Cup* und *lelk&Fly* der DHV-Jugend in diesem Jahr waren allesamt ein voller Erfolg (siehe Fotos, Videos und Berichte auf www.dhv-fugend.de). Möglich gemacht haben diese Events neben dem DHV und dem Free Flight Pool auch die Firmen, die uns mit Geldspenden und Sachpreisen großzügig unterstützt haben und bei denen wir uns an dieser Stelle sehr herzlich bedanken wollen: Ozone, Firebird, Advance, Salewa, Fly&Glide, Wings of Change, Retarus Tobias Schreiner, DHV-Jugend

.34 111-1.05.)

...00-11111it

Immer gute Kehrlebt

4K4legm,ie,



LBA stimmt Änderung der Kunstflugdefinition zu

Das Luftfahrt-Bundesamt hat der vom DHV vorgeschlagenen Änderung der Kunstflug-Definition in der Flugbetriebsordnung zugestimmt.

Ziffer 6 der FBO lautet nun wie folgt: "Flugzustände mit einer Neigung von mehr als 90 ° Grad um die Quer- oder Längsachse sind Kunstflug". Gestrichen wurde die "gegenläufige Flügelanströmung". Im Geltungsbereich des deutschen Luftverkehrsgesetzes war die bisherige Kunstflugdefinition einem Trainieren von Stalls und Trudeln in Sicherheitstrainings entgegengestanden. Diese Manöver sind nun "legal", sie verstoßen nicht mehr gegen das Kunstflugverbot der Luftverkehrsordnung. "Entscheidend", so das LBA in seinen Schreiben an den DHV, sei aber ein "umsichtiger Umgang mit der Problematik Sicherheitstraining". Es ist vom DHV sicherzustellen,



dass diese nur in vom Fachverband anerkannten Flugschulen unter Vorlage von Trainingsplänen stattfinden, die Trainingsinhalte in Abhängigkeit vom Erfahrungs- und Trainingsstand des Piloten vermittelt werden und die Sicherheitstrainings ausschließlich über Wasser stattfinden.

Diese Ausführungen unserer Rechts- und Fachaufsicht entsprechen der bisherigen Praxis des DHV, nur besonders qualifizierte Flugschulen mit der Durchführung von Sicherheitstrainings zu betrauen. Diese "DHV-anerkannten Sicherheitstraining" müssen über besonders qualifiziertes Personal verfügen und einen hohen Sicherheitsstandard in einem Qualitätsmanagement- Handbuch dokumentieren. Ein Audit während eines Trainings durch einen Beauftragten des DHV schließt die Zertifizierung zum DHV-anerkannten Sicherheitstraining ab.

Karl Slezak , Sicherheitsreferent

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.

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.

Sonderkonditionen für DHV-Mitglieder

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

Mail to DHV:

... möchte ich mich doch einmal positiv über Eure Arbeit äußern. Wir haben eben bei Sixt einen LKW gemietet, dieser war mittels DHV Konditionen 80 EUR billiger ... Michael Thomann

Sixt

Unter Angabe der Kundennummer 9904062 werden automatisch die günstigen Tarife des DHV gebucht. Reservierungen telefonisch unter 01805/25255 oder über www.e-sixt.com. Fürs Internet wird ein Passwort benötigt und das heißt natürlich „flieger“.

Renault

DHV-Mitglied Marco Junghans,
Tel. 09561/556632,
e-mail: Mjunghans@t-online.de

IM O e l r -] Saab

DHV-Mitglied Carlo Schott,
Tel, 07159/409566
e-mail carlo.schott@auto-schott.de

Fehlerteufel

Im letzten Info hatten wir auf S.38 über die Karabinerforschung des DHV bei Alu-Karabinern berichtet. Im zweiten Absatz ist der Satz: »...reduziert sich dieser Wert in einzelnen Fällen bis auf 20 N, in einigen Fällen bricht der Karabiner schon nach kurzer Belastungsdauer bei Werten um 45 N.« falsch! Aber am Fazit des Artikels ändert sich dadurch nichts: Die dauerhaft ertragbare Beanspruchung liegt unterhalb der Betriebsbeanspruchung, woraus eine begrenzte Einsatzzeit resultiert. Die Angaben des Herstellers zur Gebrauchsdauer sind unbedingt zu beachten!

Neuer Verein

Herzlich willkommen

Reviewings Haltern am See e.V.
Petere Seifert
Kamblickweg 16, 45307 Essen

DHV-Jugend - wir tun was!
www.dhvjugend.de

Gleitschirmschulung jetzt auch in Hamburg

Die Flugschule GlideZeit hat sich für die Saison 2004 viel vorgenommen und bietet nun auch in Hamburg die komplette Ausbildung zum Gleitschirmpiloten an. Neben der klassischen Ausbildung sind auch Thermik- und Streckenflugseminare, Performance- und Sicherheitstrainings im Programm von GlideZeit Hamburg zu finden. Alles rund ums Gleitschirmfliegen gibt es im neuen Shop, der zu Beginn der Flugsaison seine Pforten öffnen wird. Weitere Infos unter www.glidezeit.de.



Hilde Willmann
www.flyartwh.de

Heimtrampershirt für den Streckenpiloten

Ultimatives Streckenfliegershirt jetzt neu in allen Wunschfarben und Größen lieferbar. Damit die Autofahrer endlich wissen, wofür Du diesen Riesen-Rucksack zum Trampen mitnimmst. Das gehört im nächsten Streckenjahr in jeden Rucksack. Vorderseite Text: Streckenpilot will nach Hause und Rückseite in Spiegelschrift der Gruß für die Autofahrer, die Dich am Straßenrand stehen lassen.

Standard Farben schwarz/rot/blau mit weißem Aufdruck oder einfach Wunsch-Shirtfarbe und Druckfarben angeben. Infos bei: Richys Sportshop, Tel: +49 (0) 8362 / 925262, Fax: +49 (0) 8362 / 925099, e-mail: apcoglidert@t-online.de.

Brandneues Video über argentinisches Segelflugabenteuer

Hier gibt's tolle Bilder zum Träumen eine Reise in die fünfte Dimension des Segelflugs. 45 Minuten Video zeigen das unglaubliche Potential der argentinischen Cordillere für weite Streckenflüge. Klaus Ohlmann teilt die Faszination und Erfahrung von 5 Expeditionen sowie die Begegnung mit einer wunderschönen, wilden und unberührten Natur. Live mit dabei sein bei dem 1000 km-Weltrekord im Nimbus 4 DM I Weitere Info's über www.quovadis.aero oder Tel./Fax: 0033 492671961.



Fluggelände der Alpen

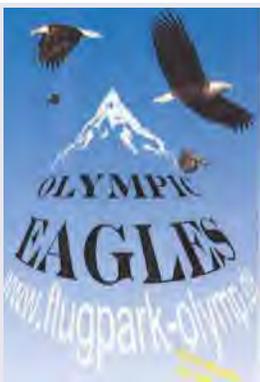
Die reiselustigen Drachen- und Gleitschirmflieger haben auf die neue Fluggebietskarte der Alpen schon lange gewartet. Die schönsten Fluggelände der Alpen sind auf drei speziell für Drachen- und Gleitschirmflieger herausgegebenen Karten im Maßstab 1:400,000 eingetragen. Im Infoteil werden die Gelände mit den wichtigsten Angaben zu den Start- und Landeplätzen näher beschrieben. Die Ostkarte umfasst den östlichen Teil der

Alpen von Slowenien bis ins Pinzgau, die Karte Alpen-Mitte vom Zillertal bis zum Vierwaldstättersee und die Westkarte den restlichen Teil bis Grenoble. Die bewährte praktische Faltung (Deutsche Fluggeländekarte) wurde mit einem aufwendigen Druck weitergeführt. Die Karten sind ideal als Straßenkarte und Fluggebietsführer. Preis pro Karte 12,80 Euro (siehe auch DHV-Shop).

NEU AUF DEM MARKT

Danger

Das ultimative Modell für alle Gleitschirm- und Drachenflieger! Dangerfreak - die neue, aggressiv-kultige Sportbrille. Top Funktionen: integrierter Nasenschutz, silikonisierte Nasen- und Stirnauflagen für perfekte Passform, grosse Scheiben mit indirekter Belüftung für höchste Zugfreiheit, Zeiss Skeyletgläser für beste Kontraste, verglasbar mit individueller Glasstärke. Infos und Bezug über Klaunig Optik, Gmund a. Tegernsee, Tel. 08022 76465, www.klaunig.de, info@klaunig.de



Die Olympic Eagles haben Grund zu feiern. Dieses Jahr haben sie 10 jähriges Jubiläum. Anlässlich hierzu haben sich die Eagles ein neues Logo und auch eine neu gestaltete Homepage gegönnt wo man sich per Mausclick unter: www.flugpark-olymp.de neue und erweiterte Fluggebiete ansehen kann. Einfach mal reinschauen lohnt sich, es gibt jede Menge Neuigkeiten.

Paratech - Neue DVD

Das Flugverhalten der neuesten Paratech Gleitschirme wird in verschiedenen Videoclips ausführlich gezeigt, wobei sowohl Extremflug als auch allgemeines Flugverhalten wie Start, Thermikfliegen, Wing-Over oder Landung dabei sind. Die DVD umfasst 25 Minuten Filmmaterial und 61 Paratech Fotos, präsentiert in einer Diashow! Die Aufnahmen stammen von Paratechs Testgelände im Alpsteingebiet sowie Peru und Hawaii. Einfach zurücklehnen, staunen und genießen!

Preis: 15,00 Euro zu beziehen direkt bei Paratech unter +41 (71) 7873031 oder info@paratech.ch.

www.avena-time-design.de

ANGEBOTS SET - PREIS € 99,- *

SL-Damen € 55,-

SM-Herren € 59,-

Inkl. Geschenk - Etui

EDELSTAHL in PARTNERLOOK

5 A7 A4 - Adim3ral Ass e,129eign Laclarbetreff ndeiee) (7747

AVENA ' Postfach 52 ' 75332 Strauben harde

DRACHEN- UND GLEITSCHIRM

WINIKEN

Auto-Kirchner
Meininger Straße 19
D-98631 Römhild

Telefon: (036948) 83 00
Telefax: (036948) 83 02
E-Mail: autokirchner@gmx.de

L.-uck ,er / Lehrpläne / Vkleos /



Abgehoben - in Tuchföhlung mit den Alpen

En Bildband von Andreas Bussfönger
Traumhafte Farbholder übers
Gleitschirmfliegen auf
120 Seiten.
Preis: 50,10 €



Erste Hilfe Päckchen

Wer im Falle eines Falles nicht mit leeren Händen dastehen will und Erste Hilfe leisten möchte, sollte es dabei haben!
Inhalt: SAM Splint (biegbarer Metallstreifen, der sowohl als Schiene für Arme und Beine wie auch als Halskrause verwendet werden kann), Verbandsmaterial, Rettungsdecke, Trillerpfeife, 1 Paar Schutzhandschuhe, Maße: 20'14'5 cm
Preis: 35,80 €, incl. SAM-Splint 18,40 € ohne SAM-Splint (sonst gleicher Inhalt)

Prüfungsfragen

Für A-Schein
HG, GS
Preis: 12,30 €

Für B-Schein
HG, GS
Preis: 12,30 €

Für Windschlepp
HG, GS
Preis: 10,25 €

Für Flugfunk
Preis: 3,80 €

ICAO-Karten

München
Preis: 9,00 € ie Blatt

Info - Sammelordner

Preis: 0,20 €

Flugbuch für Drachenflieger und Gleitsegler

Rubriken: Flug Nr., Gerätetyp., Datum, Ort, Höhendifferenz, Flugdauer, Weder, Wind, Bemerkungen und Vorkommnisse, Fluglehrerbestätigung, Erste-Hilfe-Anweisungen.
Preis: 4,10 €

Rettungsschnur-Set

Bestehend aus 30m Nylon-Flechtschnur und 30g Bleigewicht.
Preis: 4,10 €



Fluggebiete der Alpen

Auf drei Karten Ost/Mitte/West im Maßstab 1:409.000 sind die schönsten Fluggebiete der Alpen dargestellt und im Inloleil mit den wichtigsten Informationen beschrieben. Die Karten sind als Straßenkarte mit praktischer Faltung und als Fluggebietsführer zu verwenden.
Preis pro Karte: 12,80 €
Sonderpreis für DHV-Mitglieder

Wieder lieferbar ab Frühjahr 2004



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 €



AeroGlider 1.0

Die Version des AeroGlider 1.0 ist ein virtueller 3D-Fluggebietsführer und Flugsimulator, der sich auch als Thermik-, Hangsoaring- und Streckenflugtrainer eignet. Ausführliche Infos, System-anforderungen und kostenlose aktuelle Updates gibt es im Internet unter: www.aeroglider.de.
Preis: 35,50 €



DHV-CD-RO

CD-ROM mit umfassenden Informationen über Drachenfliegen und Gleitschirmfliegen als multimedialen Erlebnis. Hardware-Mindestvoraussetzung: 486er mit Soundkarte und CD-ROM-Laufwerk und Mouse, läuft auf allen Windows und Mac-Versionen.
Preis: 17,80 €



tete

Kunstkalender vom Gleitschirm- und Drachenfliegen

Zeichnungen und Gemälde der Schwarzwälder Künstlerin Hilde Villmann, hochwertig reproduziert und gedruckt in einem einzigartigen Kunstkalender. Format DIN A3.
Preis: 24,80 €



Kalender vom Gleitschirmfliegen

Format 54 x 42 cm, 13 Blätter
Hochglanz. Versand erfolgt über den Thermikverlag Die Versandkosten werden unabhängig von einer DHV-Shop-Bestellung berechnet.
Preis: 25,00 €

Fliegen wo Fontane wanderte

Drachenflugabenteuer in der Mark Brandenburg von Claus Gerhard und Andreas Becker. 220 Seiten mit vielen farbigen Abbildungen.
Preis: 10,50 €



Schlepp-Lehrplan

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



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: 15,25 €



SOLE -74 E -74(i)LE

Vur noch in den angegebenen Cirolien lieferbar

Outdoor Jacke

Multifunktionslacke Oberstoff: Lazzati New Ulk, High Tech Line aus 100% PA mit Beschichtung, Wassersäule 2000mm, atmungsaktiv und winddicht. Futter Pontorto Qualitätsfleece, 100% PL, 160g/qm Farben: schwarz und blau. Größen: S-M-blau, M-schwarz
Preis: **42,60 E**



T-Shirt

Jersey T-Shirt aus 100% gekämmter BW, 180g/qm. Farben: schwarz und blau, Größen: schwarz S, blau S-M
Preis: **7,85**

Polo Shirt

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



Wool-Cap Preis: **6,80 €**

Ds /

/ SK.W ierhei,..

d tet



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.

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 Gleitschirmflieglehrer 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 Gefahrenweisung ein wertvoller Sicherheitsgewinn.

Preis: 35,70 €



Drachenfliegen für Meister

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

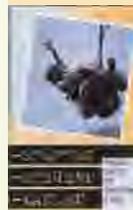
Preis: 24,50 €



Drachenfliegen

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

Preis: 24,50 €



Starten, Steuern, Landen mit dem Gleitschirm

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



Starten, Steuern, Landen mit dem Drachen

DHV-Lehrfilm für Drachenfliegen. Darstellung der richtigen Flugtechnik für den Start, den Flug und die Landung. Herstellung: Ralf Heuber zusammen mit dem DHV-Lehrteam. Filmdauer: 15 Minuten. Zum Verkauf als VHS-Video. Preis: 15,30 €



FREE FLIGHT Film Award

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



Aktiv Gleitschirm fliegen

Der Lehrtfilm 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 Piloten am heimischen Fernseher Lust auf Training und Weiterbildung machen. Herstellung: Charlie Jüst 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 vorgestellt, aber beide Filme werden gemeinsam auf einer einzigen Kassette (60 Mini) ausgeliefert. Das Video ist nicht nur für die Schleppausbildung interessant, sondern bietet auch den erfahrenen Windenfliegern 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 Jüst aus zahlreichen Amateurstreifen. Filmdauer: 25 Minuten Zum Verkauf als VHS-Video. Preis: 20,45 €

Zu bestellen über: Tel.: 08022/9675-0 Fax: 08022/9675-99 e-mail: shop@dhv.de www.dhv.de Alle Preise verstehen sich zuzüglich Portokosten

Die Bewertung der Ft'

Jeder neue A-Schein-Pilot erhält seit 1997, zusammen mit seiner Fluglizenz, vom DHV einen Fragebogen zur Bewertung der Ausbildung in seiner Flugschule. Jedes Jahr werden von diesen Piloten zwischen 500 und 700 Fragebögen an den DHV zurückgeschickt.

In 5 Fragen bewertet der Pilot die Ausbildungsqualität seiner Flugschule(n). Die Bewertungen werden beim DHV in eine Datenbank eingegeben. Für alle Flugschulen, die einen jährlichen Rücklauf von mehr als 20 Fragebögen haben (65 % aller Flugschulen, die 92% aller Fragebögen auf sich vereinen), werden die Ergebnisse ausgewertet und, in anonymisierter Form, in einer Rangliste dargestellt. Bei der Bewertung werden die Prozentanteile der jeweiligen Antworten mit Punkten multipliziert. 1000 ist die höchste erreichbare Punktzahl für jede Frage, wenn alle Antworten „sehr gut“ lauten.

HJPJ11.tie

Für die Flugschulen ist das Feedback ihrer ehemaligen Schüler wichtig. Die Bewertung von außen macht manchen Schwachpunkt deutlich, der innerhalb des Flugschulbetriebs manchmal gar nicht als solcher auffällt.

Der DHV wertet deshalb die Fragebögen in einem aufwändigem Verfahren aus und sendet jeder Flugschule die Ergebnisse in detaillierter Form zu. Die Ergebnisse werden zu allen Fragen in Tabellenform und als Grafik dargestellt. Jede Flugschule kann sehr schnell erkennen, wie sie im Vergleich zu ihren Mitbewerbern bewertet wird. Schwachpunkte sind punktgenau feststellbar und können gezielt verbessert werden. Die Grafiken zeigen die Bewertungen der Flugschüler im Jahresabstand. Dadurch kann der Flugschulleiter positive oder negative Auswirkungen getroffener Veränderungen in der Flugschule erkennen.

Nachfolgend ein Beispiel anhand einer Einzelfrage:

an in moderne Schulungsausrüstung hat sich gelohnt. Die Flugschule wird in dieser Frage besser bewertet als der Durchschnitt aller Flugschulen, der sich jedoch auch ständig steigert. Es bleibt dennoch ein deutlicher Abstand zu der am besten bewerteten Schule. Fluglehrer Düsentrieb kann sich nun überlegen, ob er in diesem Bereich noch Verbesserungen anstreben will oder mit dem recht guten Ergebnis zufrieden ist.

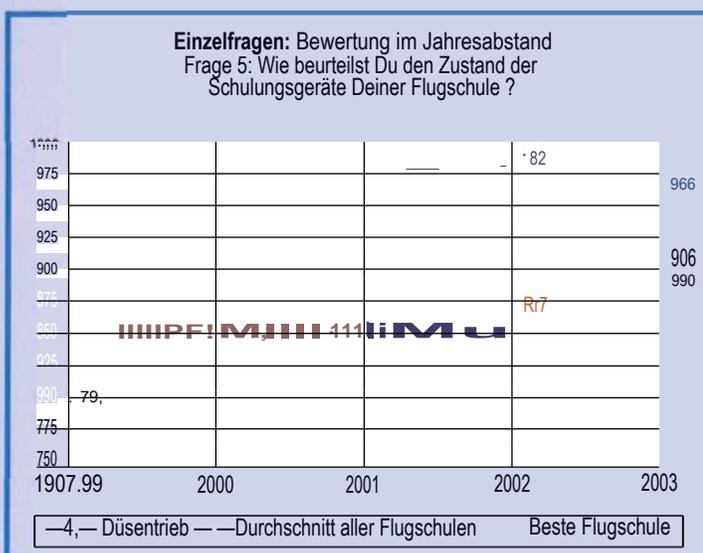
Für den DHV hat die Pilotenumfrage eine wichtige Kontrollfunktion. Die Ergebnisse sind beispielsweise Grundlage für die Arbeit der Ausbildungsaufsicht. Flugschulen, die auffallend schlechte Bewertungen von ihren ehemaligen Flugschülern bekommen, werden bevorzugt kontrolliert. Die Kontrollbesuche finden unangemeldet während der Praxis- oder Theorieausbildung statt.

Auffallend häufig wurde in den Fragebögen die Organisation des Flugschulbetriebs kritisiert. Das ist ein Grund, warum Flugschulen die das verbandsinterne Prädikat „DHV-Performance-Center“ erwerben wollen, ein umfangreiches Qualitätsmanagement-Handbuch erarbeiten, in welchem die Organisation des Betriebs detailliert dargestellt wird. Die Übereinstimmung der Angaben mit der Realität wird durch den DHV in einem „Qualitätsaudit“ vor Ort bei der Flugschule überprüft.

Ergebnis: Mit durchschnittlich 824 Punkten wird die Organisation in den Performance Centern erheblich besser bewertet als die der anderen Flugschulen ohne Performance-Qualifikation (725 Punkte). Und, 7 der 10 hinsichtlich ihrer Organisation am besten bewerteten Flugschulen sind Performance Center.

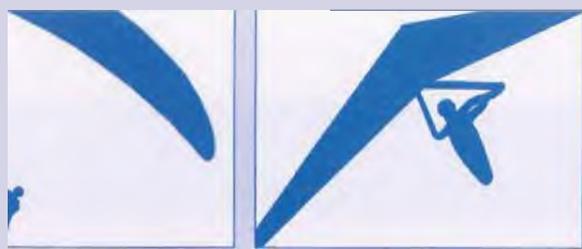
„Ich hätte mir ein Trainieren von Ohrenanlegen und Rückwärtsstart in den A-Schein-Ausbildung gewünscht“, oder, „bei meinen Höhenflügen war immer nur ein Fluglehrer anwesend“. Dies waren von den negativen Statements der Flugschüler auf den Fragebögen mit die häufigsten. Natürlich wissen die Fluglehrer, dass Ohrenanlegen im Lehrplan vorgeschrieben ist und dass Höhenflüge stets mit mindestens 2 Fluglehrern durchgeführt werden müssen. Dem Flugschüler waren Ausbildungsvorschriften und Lehrplan aber oft nicht genau bekannt. Der DHV hat hier Abhilfe geschaffen, indem Ausbildungsinhalte und die Art der Fluglehrerbetreuung nun detailliert im Ausbildungsnachweis beschrieben sind. Damit gibt es keine Unklarheiten mehr, auf welche Ausbildung und Betreuung der Flugschüler Anspruch hat. Auch dieses Beispiel zeigt die Wichtigkeit der Pilotenumfrage. Häufig genannte Kritikpunkte können rasch erkannt und verbessert werden. Die nachfolgenden Grafiken zeigen die Auswertungen der Pilotenumfrage für alle Flugschulen. Es ergibt sich ein Durchschnittswert, dem die Bewertungen aller Flugschulen zugrunde liegen. Interessant ist hierbei, wie sich die allgemeine Qualität der Flugausbildung im Laufe der Jahre entwickelt hat. Der DHV als Auftraggeber des Bundesverkehrsministeriums ist zur Neutralität verpflichtet. Namen von Flugschulen oder die Rangliste der Flugschulen können deshalb nicht veröffentlicht werden. Jeder Interessent kann sich aber, bei den Flugschulen seiner Wahl, nach deren Abschneiden in der DHV-Pilotenumfrage erkundigen. Die besten 10 haben ein Anerkennungsschreiben erhalten, den besten 3 ist eine Urkunde des DHV überreicht worden.

Karl Slezak



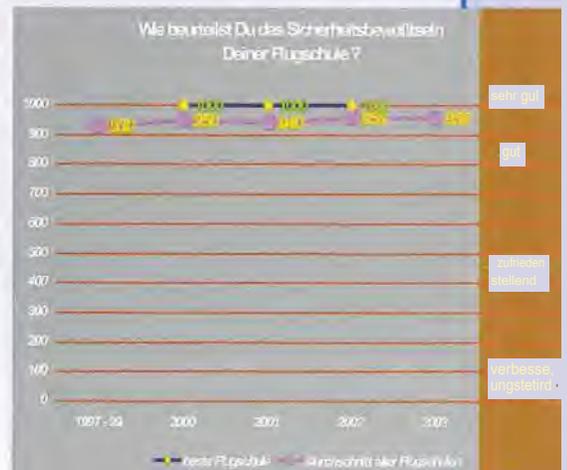
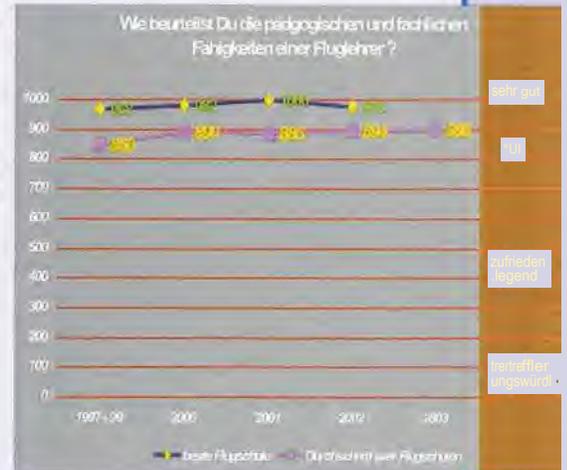
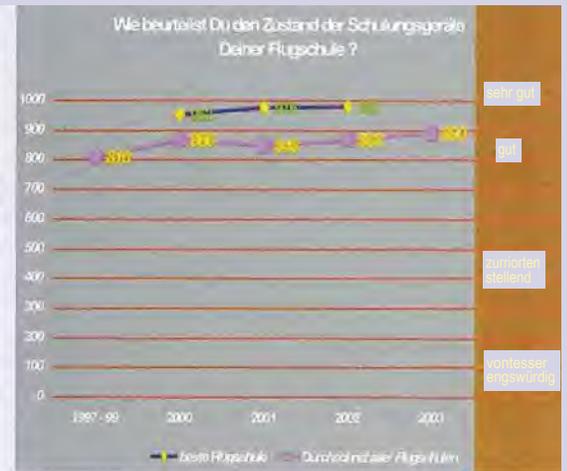
Die Flugschule Düsentrieb wird in dieser Frage von ihren ehemaligen Flugschülern gut bewertet und befindet sich im oberen Drittel der Rangliste. Die Bewertung hat sich im Laufe der Jahre ständig verbessert. Die Investi-

Flugschulen



Auswertung der Pilotenumfrage 2003 in Zahlen

Wie beurteilst Du den theoretischen Unterricht Deiner Flugschule ?					
Zeitraum	sehr gut	gut	zufriedenstellend	verbesserungswürdig	ohne Angabe
Bis 10/2003	59%	35%	5%	1%	0%
Wie beurteilst Du den Zustand der Schulungsgeräte Deiner Flugschule ?					
Bis 10/2001	61%	32%	5%	2%	0%
Wie beurteilst Du die organisatorischen Fähigkeiten Deiner Flugschule ?					
Bis 10/2003	47%	40%	9%	4%	0%
Wie beurteilst Du das Sicherheitsbewusstsein Deiner Flugschule ?					
Bis 10/2003	82%	17%	0%	1%	0%
Wie beurteilst Du die pädagogischen und fachlichen Fähigkeiten Deiner Fluglehrer ?					
Bis 10/2003	63%	32%	2%	3%	0%
Wie beurteilst Du den DHV Prüfer ?					
Seine Entscheidungen waren entsprechend den Prüfkriterien korrekt ?					
Bis 10/2003	Ja: 98,9%			Nein: 1,1%	
Sein Auftreten war freundlich und kompetent ?					
Bis 10/2003	Ja: 97,1%			Nein: 2,9%	



		Alle Fragen kumuliert	
5000			
4900	42		4000 = 4910
4800		4	
4700			
4600			4490
4500			4504
4400			4456
4300	01e		
4200			
4100	1112		
4000			
	1997 - 99	2000	2001
			2002
			2003
	-4- Düsentrieb	Durchschnitt aller Flugschulen	-e- Beste Flugschule

Ausführlicher Bericht siehe www.dhv.de



1. Sieger Gleitschirm Nina Colditz

WETTBEWERB 2003



2. Sieger Gleitschirm Frank Woellny



3. Sieger Gleitschirm Peter Frank



Sieger Schlepp Jörg Fischer



2. Sieger Drachen Uli Frieß



3. Sieger brachen Beate Balke

Sieger Kombi
Sylvia Kessler



WETTBEWERB 2003



1. Sieger brachen Marcus Hoffmann-Guben

El Viva Espana

Die htititcti itt9gcbieic (1/1) dür dül So!



Frostbeulen vermeiden, so lautet das Motto ab November in Deutschland! Im Süden Spaniens ist man in dieser Jahreszeit dieser Gefahr nicht ausgesetzt. Hier lohnt es sich den Resturlaub zu verpressen, um Kräfte und Energie, bei 20-25 ° für die kommenden, tristen Wintermonate zu tanken. Wer es drauf anlegt, kann hier und da sogar ein Flügchen einheimen und die Statistik des leeren Flugbuches gegen Ende oder zu Beginn des

Jahres deutlich aufbessern. Schließlich sind die Monate November bis Februar flugtechnisch gesehen oft noch sehr lohnend in Südspanien. Dass das Wetter aber auch in dieser Zeit interessante Varianten und verblüffende Variationen zu bieten hat, wird einem, vor Ort angekommen, schnell klar. Karsten Kirchoff legt los mit einer kleinen Rundreise durch die schönsten Fluggebiete rund um Malaga.



Almunecar, der ideale Ausgangspunkt

Almunecar ist von Malaga über die Küsten Autobahn Richtung Motril/Almeria in einer guten Stunde erreichbar. Die Autobahn reicht im Moment bis Nerja, aber riesige Erdbewegungen und durchgehend 24 Stunden Bautätigkeit bringen das Autobahnende täglich weiter nach Osten. Aber auch die momentane Landstraße lässt uns von Nerja schnell zum inzwischen zur Großstadt explodierten

Ausgangspunkt kommen. Solche Strandstädte haben wie immer zwei Seiten: Hotelburgen, Supermärkte, sogar ein McDonalds lassen keinen bettlos und verhungern, das Abenteuer beschränkt sich halt mehr auf die Parkplatzsuche. Um die Winterzeit sind die Strände zwar nicht menschenleer, bieten aber genügend Platz. Zimmer gibt es genügend, eine rustikale Innenstadt gibt Gelegenheit zum Bummeln, es ist auch um diese Jahreszeit keine Geisterstadt.



Foto: Rainer Schellaböf

Cenes de la Vega

Cenes ist vom idealen Stützpunkt in Almunecar zwar über 1 Autostunde entfernt, jedoch lohnt die Fahrt dorthin allemal. Akklimatisieren nicht notwendig, sagt ihr, Klimatechnisch gesehen gebe ich jedem recht, allerdings flugtechnisch gesehen schadet eine Auffrischung des Gelernten nicht. Verwunderlicherweise gibt es in Spanien weite Flächen, komischerweise aber nur sehr wenige, und wenn vor allem kleine Landeplätze. Am stressfreisten geht es in Cenes zu. Lasst euch auf der Fahrt bitte nicht vom starken Wind in eurer Entscheidung fliegen zu gehen, negativ beeinflussen. Ihr werdet sehen, eure Entscheidung war richtig.

Hier wären wir auch schon bei einer der angesprochenen, interessanten Varianten des Wetters. Anscheinend liegt Cenes so geschickt, dass es ringsherum fast die Bäume ausreißen kann, aber man trotzdem wie unter einer geschützten Glocke umhersegeln kann. Das St. Vincent des spanischen Südens. Wenn es zum Fliegen geht, sind immer einheimische Piloten da, ansonsten ist meist was faul. Wer sich nicht auskennt, nutzt besser die Hilfe eines ortskundigen Führers. Diese Empfehlung gilt auch für die anderen Gebiete. Schließlich sind Berge nicht gleich Berge. Der Höhenunterschied mag gleich sein wie in den Alpen, die Luftmasse kann sich allerdings komplett anders verhalten als gewohnt. Spanien eben.

Geländebeschreibung:

Windrichtung: SW-NW, Thermik

Eignung: GS, HG

Höhendifferenz: ca. 530 m

Anfahrt: Von Almunecar N 340 Richtung Motril. Hinter Salobrena auf N 323 bis Granada. Vor Granada rechts abbiegen nach Cenes. Von Cenes de la Vega der Straße in die Sierra Nevada folgen. An der Auffahrtstraße rechts der Beschilderung "Camping El Purche" folgen. Die Straße verläuft oberhalb des Steinbruchs. Am Campingplatz der Straße bergab folgen. Hinter dem Steinbruch rechts abbiegen auf einen Feldweg. Vom Parkplatz am Feldweg ca. 50 Höhenmeter zu Fuß.

Start: 1. Cenes, NN 1277 m. N 37° 08' 32,9", W 03° 31' 09,5"

Flug: Panoramaflug, die Berge der Sierra Nevada im direkten Blick.

Landung: GS, NN 746 m. Links der Hauptstraße in die Sierra Nevada.

N 37° 09' 15,3", W 03° 32' 06,8"

Notlandeplätze: Am Hang zwischen Olivenbäumen möglich. Wiesen unterhalb des Landeplatzes.

Besonderheiten: Lokales Windsystem sehr speziell! Gut bei NW-Wind und schwachem Westwind! Gefährlich bei Nordost-Wind.

eyelieep

Otivar / Antenne

Wenn das Wetter mitspielt sind in dem geschützten Thermikkessel bei Otivar noch Weihnachten Steigwerte von 4 m/sek. und Startüberhöhungen von 600 – 800 m drin. Selbst Streckenflüge an den Strand sind bei entsprechendem Pilotenkönnen und vor allem Vorsicht (kaum Zwischenlandemöglichkeiten) möglich,

Es ist schon ein besonderes Erlebnis zur Jahreszeit der Eiszapfen hier einige kräftige Thermikbärte zu zentrieren und etwas später im T-Shirt vor einer Strandkneipe sein „Cerveza“ zu schlürfen. Für Drachenflieger ist Otivar nur dann geeignet, wenn sie auf einem schwierig anzufliegenden, ca. 100 m langen, Landeplatz sicher landen können oder sich absolut sicher sind, nicht abzusaufen, um bis an den ca. 15 km entfernten Strand zu kommen.

Geländebeschreibung:

Windrichtung: S0/S/SW

Höhendifferenz: ca. 350 m bis Landeplatz

Anfahrt: von Almunecar auf der alten Granada Landstraße nach Jete und Otivar. Durch Ditvar auf der Hauptstraße am Landeplatz vorbei (ca. 2 km nach Otivar auf einer kleinen Hochfläche) und nach wieder ca. 3 km passähnlicher Straße bei mehreren Antennen.

Start: Antennen, guter großer Startplatz N 36° 59' 01,6", W003° 42' 07,9".

Flug: Oft gute Thermikbärte, beim Abbruch ca. 100 m vor dem Startplatz. Hat man die Antennenhöhe erreicht, wird das Steigen einfacher!

Landung: Der Landeplatz ist schwierig anzufliegen und muss getroffen werden, sonst wird's materialschädigend! Er ist ca. 100 m lang und 30 m breit und bricht nach drei Seiten ab, Anflug am besten über die Straße. Unbedingt besichtigen und keine Autos in der „Anflugschneise“ parken!

Notlandeplätze: Fast nur mit „Materialeinsatz“

Besonderheiten: Da die Thermik oft die echten Windwerte vertuscht, lohnt sich bei unklarer Wetterlage eine Fahrt bis auf den Pass zum Windcheck. Sehr gefährlich bei Nordwind und stärkerem West! Bei Strandstreckenflügen starken Seewind einkalkulieren, kaum Notlandeplätze. Oft starke Thermik auch im Winter.



Fotos: Karsten Kirchhoff



Knackige
Windbedingun-
gen in Herradura

La Herradura

70 Meter, die es in sich haben, kann ich euch anbieten. Ob "Absacker" oder stundenlanger Soaringflug in den Sonnenuntergang, alles ist drin in La Herradura. Thermisch konnten wir uns nun etwas einfliegen, also wird es wirklich Zeit sich dynamischen Aufwindkomponenten zu widmen. Heute können wir uns ganz aufs Fliegen konzentrieren! Keine langen Anfahrtswege mit dem Auto. Läppische 10 km von Almunecar geht es auf der gut ausgebauten Küstenstraße Richtung Malaga. Die Soaringkante ist leicht zu finden. Einfach zum Strand in La Herradura fahren und schon kann man den Startplatz inmitten der Betonwüste ausfindig machen.

Geländebeschreibung:

Windrichtung: SW-W Soaring

Eignung: GS, HG

Höhendifferenz: ca. 70 m

Anfahrt: Von Almunecar in La Herradura nach erster Tankstelle links abbiegen und durch den Ort zum östlichen Ende des Strandes fahren. Weiter der Straße den Berg hoch folgen. Auf halber Höhe (kleiner Turm) links abbiegen in einen Feldweg. Dort parken und den Rest zu Fuß.

Start: Punta de la Mona, NN 73 m, N 36° 43' 50,8", W 03° 44' 03,9"

Flug: Hangsoaring im laminaren Aufwind entlang der Bucht.

Landung: GS, HG, NN 8 m. Landung am Strand. Schmal aber dafür ewig lang. N 36° 43' 47,3", W 03° 44' 12,4"

Notlandeplätze: keine.

Besonderheiten: Ohne Aufwindkomponente sofort zum LP fliegen. Hangkante bei stärkerem Wind nicht zu weit nach links abfliegen! Keine Landeplätze. Bei zu starkem Wind nicht zu hoch fliegen! Immer Vorwärtsfahrt und Abstiegsmöglichkeit überprüfen! Immer Windsituation auf dem Meer beobachten. Bei Schaumkronen wird für GS der Wind zu stark! Nur 1 Schirm auslegbar! Nicht geeignet bei Windstille!

WING OVER

WING OVER t-shirts and more for pilots

Nerifot3i etrrr ivorn
10043
2 11: 0000



Valle de Abdalajis

Wer kennt nicht den UP Werbefilm? Allein zum Spaziergehen in den Naturschutzgebieten oder zum Kaffeetrinken lohnt der Ausflug ins Valle de Abdalajis. Sack und Pack sollte man allerdings auf keinen Fall zu Hause lassen, denn das Erlebnis an den schroffen Felswänden mit Adlern und Geiern zu kreisen, sollte man sich wirklich nicht entgehen lassen. Traumhafte Landschaft, gepaart mit thermodynamischen Aufwinden! Das ist Abdalajis. Ich garantiere, jeder wird für die lange und beschwerliche Anfahrt entschädigt! Ein Augenmerk ist hier wieder mal auf den Wind zu legen. Als Flieger sollte man wissen, dass die Riesenvögel erst fliegen, wenn der Aufwind ihre schweren Körper trägt. Energiesparmodus! Doch auch lange Zeit nach Ikarus und Lilienthal haben wir Menschen, im Gegensatz zu den Vögeln, nur einen instabilen Textilflügel über uns!

Geländebeschreibung:

Windrichtung: NW, Thermik, Soaring

Eignung: HG, GS

Höhendifferenz: ca. 240 m

Anfahrt: Von Almunecar auf der N340 bis Torre del Mar. Dort auf die A335 und A355 nach Antequara. Von Antequara auf der A353 kommend, vor der Ortschaft Abdalajis, rechts abbiegen. Auf der Straße am Stausee am linken Ufer entlang fahren.

Start: Abdalajis NW, NN 647 m, Etwas in Seemitte links (vor den ersten Häusern) auf die Schotterstraße abbiegen. Der Straße bis zum Ende unterhalb der Steilwand folgen. Wendemöglichkeit! N 36° 57' 15,1", W 04° 45' 51,7"

Flug: Entlang der Felsen. Mit ausreichender Höhe Streckenflüge über den See möglich.

Landung: GS NW, NN 400 m Großer Landeplatz vor dem Seeufer.

N 36° 57' 38,3", W 04° 46' 16,9". Weitere Startplätze auf der Südseite.

Notlandeplätze: Kleine Fläche auf vorgelagertem Bergrücken. Achtung Lee!
Besonderheiten: Spezielles Windsystem? Starke Thermik und Wind auch im Winter! Hochspannungsleitung mit ausreichender Höhe überfliegen. Infos auch über die Flugschule im Ort.

Loma del Gato

Suchet, so werdet ihr finden. So oder ähnlich könnte das Motto lauten, das sowohl für die Anfahrt, den Startplatz und den Landeplatz von Loma del Gato und Alfamar zutrifft. Etwas Übung und flugtechnische Erfahrung darf es in diesem Fluggelände schon sein! Erinnerungen an seine Ausbildung sollten jeden Piloten veranlassen, zuerst eine Landeplatzbesichtigung zu machen, sofern man ihn ohne fremde Hilfe findet!

Geländebeschreibung:

Windrichtung: 5-0, Thermik

Eignung: GS, HG

Höhendifferenz: ca. 430 m

Anfahrt: Am 0-Ende von Almunecar, vor großer Obstfabrik links abbiegen (Schild) und bis zur Sternwarte fahren.

Start: Loma del Gato, NN 440 m. Vom Parkplatz bei der kleinen Sternwarte ca. 10 min. Fußweg. N 36° 45' 56,8", W 03° 39' 29,0"

Flug: Flug mit oft schöner Thermik.

Landung: GS, HG, NN 7 m kleine Bucht unterhalb der neuen Bebauung N 36° 44' 49,1", W 03° 39' 23,8" oder dem Playa de Velilla (für Drachen besser).

Besonderheiten: Länge des Flugweges zum LP nicht unterschätzen! Wind kann am LP aufgrund Lee turbulent sein! Gefährlich bei Winddrehung auf Westkomponente. Außerdem bei Wind aus östlichen und nördlichen Richtungen. Dieses Fluggelände wurde von einer spanischen Flugschule gekauft und kostet nun Startgebühren.

Alfamar

Auf dem gleichen Bergrücken gelegen wartet das Gelände Alfamar mit ähnlichen Schwierigkeiten wie Loma del Gato auf. Bei Westwind ist der Startplatz windtechnisch gesehen etwas besser ausgerichtet. Gelandet werden sollte allerdings, wie an allen Küstengebieten, auch hier unbedingt auf trockenem Boden. Leichter gesagt als getan. Auch hier ist ein gewisses Grundmaß an Erfahrung gefragt. Eine Landeplatzbesichtigung ist unumgänglich. Jeder sollte bedenken, dass die Einheimischen in "ihren" Geländen fast täglich fliegen und die Gegebenheiten in und auswendig kennen. Sein Können objektiv einzuschätzen, hilft schöne Flugerlebnisse zu haben!

Geländebeschreibung:

Windrichtung: SW-W, Thermik

Eignung: GS, HG

Höhendifferenz: ca. 200-500 m

Anfahrt: Auf der N340 Richtung Motril. In Alfamar links abbiegen und durch das Wohngebiet auf den Bergrücken. Am Ende ca. 10 min. zu Fuß

Start: Auf dem Bergrücken NN 500 m

Flug: Schöne Gleitflüge am Vormittag (Vorsicht bei NW).

Landung: Am Strand unterhalb von Alfamar oder am Playa de Velilla.

Notlandeplätze: Nur äußerst kleine Flächen unterhalb des Startplatzes und oberhalb des LP.

Besonderheiten: Siehe Loma del Gato

Im Umkreis von 100 km um Almunecar gibt es noch mindestens ein Dutzend schöner Flugmöglichkeiten. Bei den Kontaktadressen vor Ort erfährt man Facts.

Wenn der Wind bläst:

Der Süden Spaniens bietet vielseitige Möglichkeiten die Zeit rumzubringen, wenn es mal nicht zum Fliegen geht. Von Cenes de la Vega ist es nur ein Katzensprung zur Alhambra, der maurischen Burg in Granada. Ebenso befinden sich westlich von Granada die heißen Quellen von Alhama, die nach einem anstrengenden Flug für die nötige Entspannung sorgen. Wer kulturell und architektonisch interessiert ist oder einfach nur shoppen will, ist in der Innenstadt von Granada bestens aufgehoben. Ein Besuch des arabischen Viertels lohnt allemal. Souvenirs gibt's hier an jeder Ecke. Wer auf den Schnee trotzdem nicht ganz verzichten kann, dem empfehle ich einen Ausflug von Cenes in die nahegelegene Sierra Nevada, Ab Ende Oktober herrscht dort schon reger Skibetrieb. Die Costa del Sol bietet mit ihren zahlreichen Naturschutzgebieten auch den Wander- und Kletterfreunden einiges. Aber auch um Almunecar ist das Freizeit- und Sportangebot umfangreich. Sämtliche Wassersportarten werden angeboten. Die Cuevas de Nerja (Tropfsteinhöhlen westlich von Almunecar) lohnen einen Ausflug allemal.

Karsten Kirchhoff/GS

ALLGEMEINE INFORMATIONEN

- Anreise:** Mit dem Flugzeug von fast allen größeren deutschen Flughäfen. Flüge außerhalb der Saison unter 100.- Euro!
- Einreise:** Personalausweis
- Versicherung:** Unbedingt eine Auslands-Krankenversicherung abschließen. Kostet wenig (ca. 15 Euro/Jahr) bringt aber viel! Flugschein/IPPI-Card.
- Mietwagen:** Am besten bucht man den Mietwagen von Deutschland aus! Auf unbegrenzte Kilometer achten! (Int.) Führerschein nicht vergessen!
- Währung:** Euro, ec-Karte funktioniert überall
- Kleidung:** Sommer- wie »Winter«Bekleidung (zum Thermikfliegen ist angesagt (Schichtenprinzip!). Badehose (für ganz Harte). Ebenso empfiehlt sich eine Wind/Regenjacke.
- Unterkunft:** Für jeden Geschmack und für jeden Geldbeutel gibt es was. Von Hotel (0 ab ca. 35 Euro/Nacht), über Apartment (ab ca. 35.- Euro) bis zum Ferienhaus. In der Hauptsaison kann es allerdings eng werden. Rechtzeitig buchen! Am besten über den Flypark buchen!
App. Capria: N 36° 44' 44,6" W 03° 39' 09,1"
App. Los Pinos: N 36° 44' 12,1" W 03° 40' 29,9"
- Verpflegung:** Supermärkte gibt es an jeder Ecke. In Fliegerkreisen bekannt und beliebt ist das Restaurant Antonio am Playa de Cabria. Gute Küche! Günstig! Super Cappuccino! Vermietet auch Apartments!
- Infomaterial:** Spanisches Fremdenverkehrsamt Kurfürstendamm 180, 10707 Berlin
Tel: 030-8826543, Fax: 030-8826661
- Ansprechpartner:** Fly Park Almunecar, E-18690 Almunecar
Tel: +34-9586-34259, Mobil: +34-666-816381
info@fly-park-almunecar.com
Karsten Kirchhoff Tel./Fax: 07164/903101
e-mail: karsten.kirchhoff@t-online.de
Internet: www.fly-park-almunecar.com
www.autovermietung-almunecar.com/gleitschirm.html
www.inm.es www.wetteronline.de www.wetter.com vwww.wetterzentrale.de
- Wetter:** Reise Know-How, Costa del Sol 1:150.000 ISBN 3-8317-7018-2
- Karte:** Beste Reisezeit zum Fliegen ist ab dem Herbst bis ins Frühjahr.
- Reisezeit:** Rosmarinhonig, Wein, Marzipan
- Souvenirs:**



www.freeX.com
info@freeX.com
Tel.: 08176 930 20

03 wind (opperjacke, fleecepullover, lady's fleeceweste, Querall

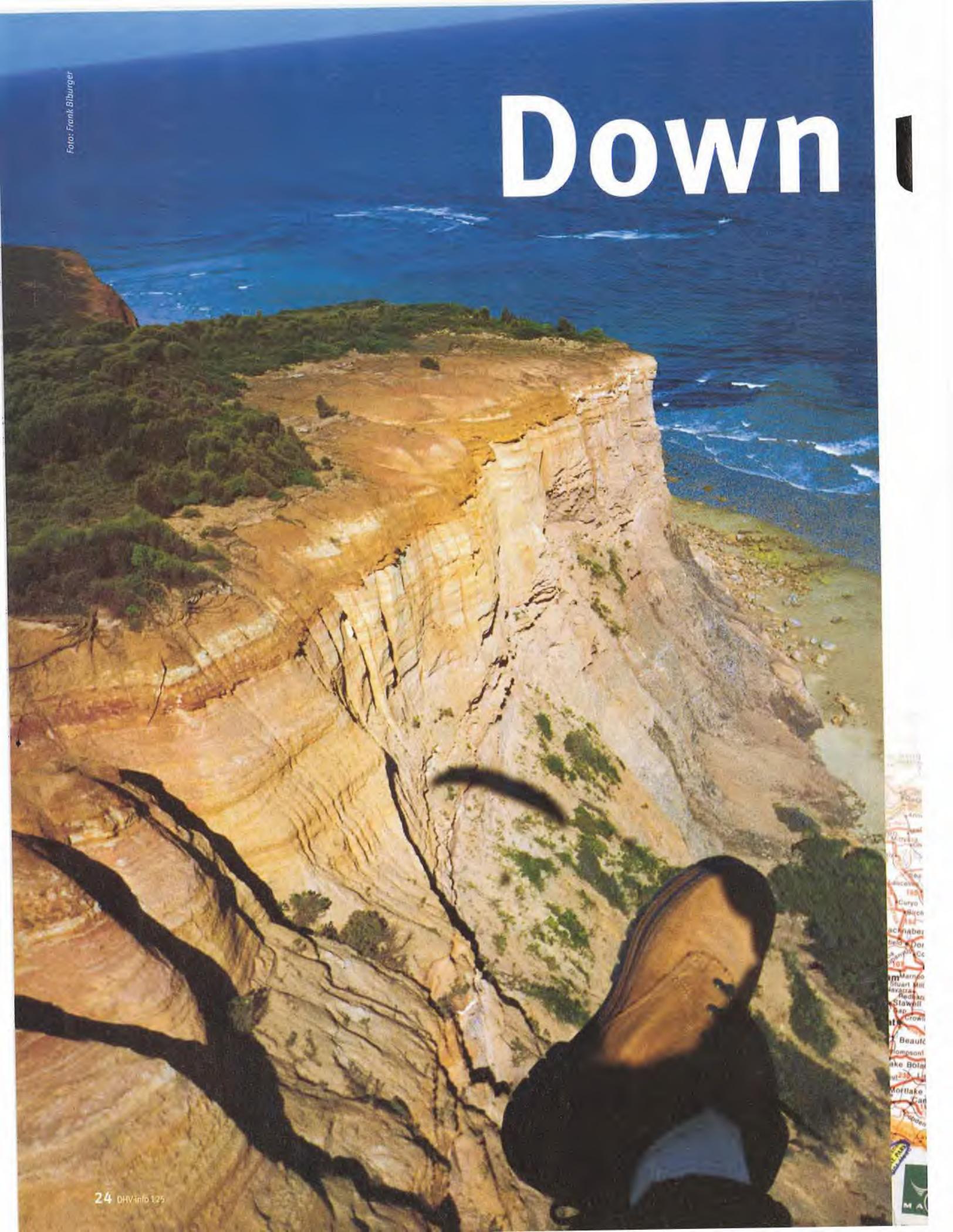
Ah direkt bestellen bei freeX !



Overall 03 (S-XL) orange/marine .blau/marine
Windstopperjacke (S-XL) rot/schw. .schw./rot
Fleece-Pullover (S-XL) rot/schw. . schw./rot
Lady's fleeceweste (S-L) schw.

Foto: Frank Biburger

Down



inder

Weihnachten in Australien – Küstenfluggebiete im Südosten

Mit dem Gleitschirm oder Drachen und Familie unterwegs in Downunder, ein Traum wird wahr! Als Alternative zu den Rennstrecken im Landesinnern sind die Küstenfluggebiete eine lohnende Abwechslung für die ganze Familie. Herrliches Flair, Traumstrände und gute Küche. Soaren ist angesagt. Frank Bibmgrat liefert und liefert Informationen.



"4.9. °. ?; ffr Rainbow
eiel

eint) u
AgatoOcle
Caiu n dla

Lennox
Heads

fy Ne* 4.
444" 444d
aso 4.444d
ale

4. 7.711
474

14' kherr

Stanwell Park

See

Om... faal
eliese nre
>4'9
1.0, 1P.1.7.
ayagoe.
male

Bells Beach

0.9.7f, SOLA Zleree 1.4111

DHV-info 12S 2 5

Adelaide
2607 Albany

D

Thiso durt



Soaren über **Rainbow Beach**

Rainbow Beach - Noosa

Nördlich von Sydney schlagen wir das erste Mal unsere Zelte auf. Es ist Anfang Dezember noch Frühsommer. Deshalb führt uns der Weg zuerst Richtung Norden in wärmere Gefilde: Nach einem Stop-Over in Manilla geht es durch Regenwälder wieder an die Küste und hinauf an der rummeligen Gold Coast entlang bis Brisbane. Noch weiter Richtung Norden verbringen wir Weihnachten im tropisch anmutenden Noosa und in Rainbow Beach. Auf dem Weg nach Noosa (Geheimtip für Kite-Surfer) findet man an der Gold Coast unzählige kleine Soaringfluggebiete. Etwas südlich von Byron Bay, dem Treff für Traveller aus aller Welt, liegt die Küste von Lennox Head. Bei Nordost-Wind ist hier Küstensoaring je nach Windstärke für Gleitschirm und Drachen möglich.

Wir verbringen unsere Weihnachtstage bei ungewohnt hohen Temperaturen an den Stränden von Noosa und Umgebung. Die Sonne brennt unbarmherzig. Hier gibt es zwar kleine Soaring-Spots, aber Soaring pur ist erst in Rainbow Beach, ca. 100 Kilometer Fahrstrecke nördlich von Noosa angesagt. Kilometerweit erstreckt sich die perfekte Dünenkante vom Ort Richtung Süden und sorgt für unvergessliche Flüge. Läuft man vom Start aus ein paar weitere Meter die Düne hinauf, kann man schon vom Boden aus die gigantische Weite von Fraser Island im Norden und den Soaring-Bogen von Rainbow Beach genießen. Super Ausblick! Ein Muss auch für Nichtflieger.

Und wird das Soaren zu langweilig, gibt es genügend Alternativen: Abenteuer pur auf Fraser Is-

fand mit dem 4WD - ein unvergessliches Erlebnis. Mehr als 100 km Strand am Stück, der nur bei Ebbe befahren werden kann, erwarten uns. Hier landen auch die kleinen Motormaschinen, die Tagesgäste einfliegen. Tracks führen von dort ins Inselinnere zu den Schätzen der Insel — zu glasklaren Süßwasserseen oder tropischen Regenwäldern. Gezeltet wird im Busch oder in den Stranddünen. Ein Abenteuer der besonderen Art! Oder man besucht die Unterwasserwelt: Beeindruckende Tauchgänge am Wolfs Rock oder weiter nördlich im Great Barrier Reef. Die Region lässt keine Wünsche offen.

Infobox

Lennox Heads DR/GS:

Einziges NO-Soaringgebiet im Küstenabschnitt südlich Brisbane

Infos bei Byron Airwaves Hang Gliding School:

Brian and Anne

Mobile: 0427 615 950

Rainbow Beach DR/GS:

Startplatz ca. 10 min zu Fuß ab Parkplatz Düne, Startrichtung NO, Landung am Strand, nicht im Badebereich zwischen den Flaggen landen.

Tauchen am „Wolfs Rock“ mit Kevin Phillips:

Haie, Mantas usw...garantiert!

Mobile: 0438 740 811

4W0 Verleih „Aussie Adventure“, zuverlässige Autos zu vernünftigen Preis!

Paul Bergman, 2/5 Karoonda Road, PO Box 243, Rainbow Beach, Q 4581

Tei: 07 5486 3599, Mobile: 0407 311 490



Santa Claus auf Australisch



Stanwell Park

Stanwell Park - Botany Bay

Wieder zurück Richtung Nord erwartet uns der Klassiker Stanwell Park - zwischen Wollongong und Sydney gelegen. Sowohl Start- als auch Landeplatz sind großzügig gestaltet, lediglich die Außenlandemöglichkeiten lassen teilweise zu wünschen übrig. Besser also, man säuft auf dem Weg die Küste entlang lieber nicht ab. Problemlos kann auch topgelandet werden. Wie eigentlich überall an der Küste sind die Drachenflieger auch hier begünstigt. Die Seebrise lässt Flüge mit dem Alu einfach häufiger und länger am Tag zu als mit dem Gleitschirm. Trotzdem gibt es regelmäßig gute Bedingungen für alle.

In jedem Fall darf man sich natürlich die pulsierende Stadt Sydney und die unzähligen Strände im Osten und Norden des Stadtgebietes nicht entgehen lassen. Wer kennt sie nicht — Namen wie Manly oder Bondi. Ist man mit dem Auto unterwegs, kann der Gleitschirm und der Kite im Gepäck nicht schaden. Gerade bei den Northern Beaches gibt es kleinere Küstenfluggebiete und manchmal auch Gelegenheit, den Kite auszu packen und wenigstens am Strand zu üben. In Downtown selbst gibt es viel zu entdecken, Alex besteigt sogar die mächtige Harbour-Bridge. Bridge-Climbing wird in einer dreistündigen geführten Tour angeboten. Sehenswert ist neben der Bridge das zweite Wahrzeichen von Sydney - die Oper sowie beispielsweise die Gegend rund um Darling Harbour. Hier sind eine Vielzahl von Museen angesiedelt und auch der Fischmarkt ist in der Nähe. Frischeste Meeresfrüchte kann man hier nicht nur bestaunen, sondern auch nach Herzenslust schlemmen.

Alles in Allem bietet Sydney und sein Umland alles, was das Flieger- und kulturelle Herz begehrt. Gerade wer im europäischen Winter nur kurze Zeit in Australien weilt, ist hier gut aufgehoben. Und wir treten von hier aus die Heimreise an. Auf bald — Australia.

Koordinaten:

Landeplatz Stanwell Park
S 34°13'43.6" E150°59'22.2"
Startplatz Stanwell Park
S 34°13'26.1" E 150°59'50.2"

Infobox

Stanwell Park DR/GS:

SO, meist frequentiertes Soaringgebiet südlich Sydney, Streckenflüge vor allem nach Süden möglich, nicht immer Außenlandemöglichkeit an der Steilküste.

Infos, auch über die obligatorische Kurzmitgliedschaft beim Club: www.flystanwell.com Passagierflüge und Infos auch bei Tony Armstrong: www.hangglideoz.com.au, mobile: 0417 939 200

oder bei Chris Boyce, Sydney Hanggliding Centre: www.hanggliding.com.au, Tel: 02 / 4294 4294, mobil: 0418 419 914

fun cruiser

SKYWALK

ohne JetFlap
mit JetFlap

taste the future
...test the

M E C-AL

2322:MMIZ Mil.

DHV 1 XS-S-M-L

Weltweit erster Serienschirm mit der innovativen JET FLAP Technologie! DHV 1 der neuen verschärften Generation, sensationelles Thermik- und Steigverhalten

Gleitschirmentwicklung auf neuestem Stand

mehr Info bei

SKYWALK
www.skywalk.org

Bahnhofstraße 110
83224 GRASSAU
GERMANY

Font: +49 (0) 8641 - 69 48 0
info@skywalk.org



Zwölf Apostel

Great Ocean

Zur Sylvesterparty an der Oper und dem Feuerwerk auf der Harbour Bridge rauschen wir in einem Ritt zu einem Kurzaufenthalt zurück nach Sydney. Im neuen Jahr geht's dann erst mal von der Küste weg ins Landesinnere. An die Stippvisite in Canberra – Australiens Hauptstadt – schließt sich die kurvige Fahrt durch die Snowy Mountains an. Im australischen Winter verwandelt sich Threadbo Village in das australische Schi-Eldorado. Ein paar Wochen im Jahr hat es hier rund um den Mt. Kosciusko – mit immerhin 2229 m der höchste Berg Australiens – gute Bedingungen für Wintersportler. Jetzt ist davon nichts zu spüren, nur die Schilder »Ski-Hire« lassen erahnen, dass hier auch mal Schnee liegen kann.

Nach kurzem Aufenthalt in Bright geht es weiter Richtung Melbourne. Erst einmal ein bisschen Kultur zur Abwechslung und Sight-Seeing auf Phillip Island mit Koalas, Pinguinen, Seelöwen – dann beginnt die Tour an der Great Ocean Road entlang. Herrliches Küstensoaring bei Beils Beach ist gleich zu Beginn angesagt. Die freundlichen Life Guards am Nachbarstrand erklären mir, wo ich den Startplatz finde. Einer von Ihnen ist österreichischer Abstammung und freut sich, sein Deutsch üben zu können. Nach wenigen Autominuten entdecke ich einen aufgebauten Dra-

chen in einer gerodeten Schneise. Schnell den Schirm gepackt und auf dem Pfad durch das Buschdickicht zum Start. Der Wind steht ideal an, gerade ist der erste Gleitschirm raus. Sanft trägt ihn die Brise die Küste entlang. Gleich hinterher. Einfacher kann Fliegen nicht sein! In der tief stehenden Nachmittags-Sonne bietet mir die zerklüftete Küste aus der Vogelperspektive ein Erlebnis der besonderen Art. Ich fliege ein paar Kilometer nach Süden und schließlich zurück über den Startpunkt hinaus. Jetzt entdecke ich auch den anderen Startplatz, der mir zuvor beschrieben wurde – direkt neben einem kleinen Parkplatz. Alex und Nina warten dort schon, ich lande

direkt neben ihnen – einfach genial!

Auf dem Weg Richtung Westen gibt es eine Vielzahl von Startplätzen, die jedoch nicht immer ganz einfach zu finden sind. Gut ausgeschildert ist jedoch beispielsweise der Mariner's Lookout bei Apollo Bay, einem Wiesenstartplatz, der (wenn man mal den Blick auf die See außer Acht lässt) eher ans Allgäu anmutet als an Südaustralien. Gelandet werden kann in den Flug-Spots wie fast überall an top oder an den weitläufigen, breiten Stränden.

Koordinaten:

Startplatz Beils Beach Süd
S 38°22'30.0" E 144°16'09.3"

Startplatz Beils Beach Nord
S 38°22'20.0" E 144°16'42.2"

Startplatz »Mariners Lookout« bei Apollo Bay
S 38°44'13.3" E 143°40'03.1"

Infobox

Victoria: Alle Fluggebiete und perfekte Infos der Victorian Hanggliding & Paragliding Association unter: www.vhpa.org.au

Great Ocean Road:

Beils Beach GS: Zwei Startplätze SO, beeindruckender Flug über zerklüftete Steilküste in Richtung SW

Mariners Lookout bei Apollo Bay GS/FIG: SO, Wiesenstartplatz, ca. 10 min zu Fuß vom Parkplatz am Ende der Auffahrtstraße, Landegegebühr ist bei der Farm am Parkplatz zu entrichten.



ALLGEMEINE FLIEGER-INFOS

Erforderlich ist eine Kurzmitgliedschaft (visiting pilot membership, 77 A\$) im Australischen Verband Hang Gliding Federation of Australia aufgrund der Haftpflichtbestimmungen. Diese wird von Flugschulen vor Ort oder Geländebetreibern ausgestellt. Infos zur Mitgliedschaft (beachte Abschnitt „Overseas Pilots“) und über Fluggelände über www.hgfa.asn.au. Daneben ist in den einzelnen Fluggebieten oft eine Mitgliedschaft im örtlichen Club, der **die Gelände betreibt**, vorgeschrieben.



Allgemein:

Die beste Reisezeit für den Südosten von Australien ist die Sommerzeit von Dezember bis März.

Anreise nach Sydney (alternativ auch nach Melbourne oder Brisbane)

Kürzere Ostroute über Asien:

Verschiedene Routen mit Zwischenstops, z. B. in Bangkok, Singapur, Dubai, Hong Kong, Tokio. Preis: ab 750 Euro. Problem: Geringe Gewichtsgrenzen, meist nur 20 (!) kg Freigeäck, teilweise aber auch 30 oder 35 kg. Es gibt in der Regel keine Pauschalgebühr für Sportgeäck wie bei Flügen in Europa. Übergepäck wird dann nach kg abgerechnet und das kann teuer werden! Ggf. Fluggeräte als Fracht aufgeben und gesondert verschicken. Es ist vorteilhaft alle Vereinbarungen schriftlich durch die Fluggesellschaft bestätigen lassen. Oftmals kann eine Anhebung der Freigrenze ohne oder gegen geringe Gebühr ausgehandelt werden.

Westroute über die USA:

Flugrouten über San Francisco oder Los Angeles. Dauert etwas länger, ist meist auch teurer. Vorteil hierbei: Gewichtsgrenzen beim Gepäck wesentlich höher, d. h. das Fluggerät ist zumindest gewichtsmäßig kein Problem. Besser trotzdem Fluggeräte anmelden, insbesondere bzgl. Außenmaße bei Drachen.



Flugpreis abhängig von Jahreszeit, Route und Buchungszeitpunkt stark schwankend. Deshalb rechtzeitig verschiedene Angebote im Reisebüro einholen oder Überblick verschaffen über Preisabfragen im Internet.

Mietwagen oder Wohnmobil:

In Europa buchen, in der Regel günstiger! Ausnahme: Lokale Anbieter, nur vor Ort buchbar, aber oft ist dann nicht zulässig, z. B. die Bundeslandgrenze zu überschreiten! Günstige Kurz- und Langzeittarife bieten Maui / Britz. Teilweise kann man auch bei Avis, Hertz etc. entsprechende Angebote finden.

Wagenkauf z. B.: www.swiss-am-drive.de. Generell erst ab einer Reisezeit ab ca. 3 Monaten empfohlen, ansonsten sind die Aufwände (Zeit und Geld) für An- und Verkauf, für unerwartete Reparaturen etc. zu groß. Die Preis-Differenz zzgl. der Unterhaltskosten bei Kauf mit Rückkaufgarantie liegt bei einer kürzeren Reisezeit in etwa in Höhe der Mietgebühren.

Übrigens: Überall im Land werden Verkehrs- und Geschwindigkeitskontrollen durchgeführt. Die Strafen sind hoch.

Übernachtung:

Campingplätze und Motels in jedem Ort in unterschiedlichen Kategorien.

Empfehlenswerte Ketten:

„Big4 Holiday Parks“, gehobener Standard, www.big4.com.au, immer sehr gute Ausstattung, neben Standplätzen für Wohnmobile oder Zelte sind auch Cabins oder Villas anzumieten.

„Budget Motel Chain“

www.budgetmotelchain.com.au

new!

DHV 1
Axis 3



Foto by Carsten Ganseth

SWING

XCiting
Technology

Swing Flugsportgeräte GmbH
An der Leiten 4
1322913 Landsberied
Germang
tel.: +49 WO 8141 3277 888
fax.: +49 1131 8141 3277 870
Infer@swing.de

rivnev.swIrig.de

10

Cer-

Die Reiselust steckt wohl in jedem Gleitschirm- und Drachenflieger. In jeder Gruppe gibt es den revrierfahrenen Organisator, der sich um die Flugtickets oder Unterbringung seiner Freunde und Mitreisenden kümmert. Rechtlich gesehen ist dieser Tourenleiter ein Reiseleiter, der im schlimmsten Fall nach einem Unfall vor Gericht gezerrt werden kann. Damit die gerichtliche Auseinandersetzung mit den Angehörigen nicht in einer finanziellen Katastrophe endet, gibt es jetzt eine vom DHV initiierte Reise- und Tourenleiter-Haftpflichtversicherung, die für Flugschulen und eite maßgeschneidert ist.

Reiseleiter-Haftpflichtversicherung für Flugschulen und Fliegerclubs

fliegt



Fliegerurlaub ohne



ne Risiko

ahrelang geht alles bei einer der besten deutschen Flugschule gut, dann passiert es. Bei der letzten Ausfahrt in die Alpen stürzt Hannes P., 33, (Name geändert) nach einem gewagten Flugmanöver über dem Landeplatz ab. Alle sofort eingeleiteten Rettungsmaßnahmen der beiden Fluglehrer können nicht verhindern, dass Hannes wohl zeitlebens schwerbehindert sein wird. Der absolute Super-Gau für jeden Tourenleiter und natürlich auch für die Angehörigen, die nun einen Schuldigen für diesen tragischen Unfall suchen. Trifft hier den begleitenden Fluglehrer nicht eine Schuld an dem eventuell vermeidbaren Unglück? Die Staatsanwaltschaft nimmt die Ermittlungen auf, und damit wird auch der DHV in den Fall involviert. Festzuhalten ist, dass Hannes schon seit einigen Jahren die nötigen Flugscheine besaß und einen Gütesiegel geprüften neuen Schirm am Unglückstag flog. Die Wetter- und Flugbedingungen waren einwandfrei und nicht zuletzt überwachten die beiden Fluglehrer am Start- und am Landeplatz über Funk die Flugmanöver der Gruppe. Besser und sicherer kann ein Fliegerurlaub nicht organisiert sein. Nach wochenlangen zermürbenden Ermittlungen stellt die Staatsanwaltschaft schließlich das Verfahren gegen den Reiseleiter, unseren Fluglehrer, ein. Solch ein traumatisches Erlebnis hinterlässt Spuren bei jedem engagierten Piloten.

Der geschilderte Bericht zeigt aber auch, dass bei Ausfahrten in Deutschland oder im Ausland ein Haftungsproblem für jeden Tourenleiter besteht. Das Gesetz unterscheidet da nicht wesentlich zwischen der kommerziellen Fernreise einer Flugschule oder einer privat organisierten, nichtkommerziellen Vereinsausfahrt mit dem gleichen Reiseziel wie Südafrika, um nur ein Beispiel zu nennen. Entscheidend ist die Organisations-Struktur der Reisegruppe. Einer der Gruppe ist der Tourenleiter und der trägt die Verantwortung trotz aller gut gemeinten Enthaltungserklärungen unter dem Motto: »Ich nehme auf eigene Gefahr und Verantwortung an der Reise teil.« Leider begnügen sich die Angehörigen nicht immer mit dieser an sich empfehlenswerten Enthaltungserklärung, die vor Gericht auch die Position des verantwortlichen Tourenleiters zeigt und damit auch zu seinem Nachteil ausgelegt werden kann. Nicht zuletzt möchten die Unfall- und Lebensversicherungen sowie die Berufsunfähigkeits-Versicherung des Unfallopfers einen Schuldigen sehen, der sich an den oft immensen Kosten beteiligt!

In der Vergangenheit wurden schon einige ehrenamtliche Tourenleiter nach Bergunglücken angeklagt und teilweise auch verurteilt. Gleiches geschah mehrfach nach Rafting-Touren oder Canyoning-Unglücken mit Todesfolgen in der Schweiz und in Österreich. Bei Seegerichts-Verhandlungen werden jedes Jahr die Schiffsführer oder Skipper von vereinseigenen Yachten angeklagt und zu Schadenersatz verur-



teilt. Erst vor einigen Monaten wurde der Startleiter einer Gleitschirmgruppe beim Windschlepp zu einer hohen Geldstrafe verurteilt, nachdem sich ein Teilnehmer bei einem missglückten Start verletzt hatte. Gegen eine andere deutsche Flugschule laufen Ermittlungen der Staatsanwaltschaft mit ungewissem Ausgang. „Der Reiseleiter oder Tourenorganisator kann nach deutschem Recht zur Verantwortung gezogen werden, wenn etwas schief geht-basta“, argumentiert mein Rechtsanwalt so nüchtern, wie Rechtsanwälte eben sein können. Karl Slezak vom DHV- Sicherheitsreferat klärte alle deutschen Fluglehrer in einem e-mail Schreiben auf: „Jede Flugschule, die Reisen anbietet, ist als Pauschalreiseveranstalter für die ordnungsgemäße Durchführung der Reise haftbar. Ebenfalls für Personen- oder Sachschäden, die aufgrund nicht ordnungsgemäßer Durchführung den Reiseteilnehmern entstehen. Bei schuldhaftem Verhalten eines Reisebetreuers, das zu einem Unfall beim Flugsport mit Personenschaden eines Reiseteilnehmers geführt hat, war bisher kein Versicherungsschutz möglich.“

Was ist versichert, was nicht?

Erst aus Schaden wird man klug. Deshalb versichert der Deutsche Alpenverein seine ehrenamtlichen Tourenleiter und Bergführer über eine entsprechende Spezialpolice, die im Ernstfall den Schadenersatz der anspruchsberechtigten Hinterbliebenen und Erben sowie anhängige Sachschäden abdeckt. Für Segler gibt es seit einigen Jahren die Skipper Haftpflichtversicherung, die selbst grob fahrlässiges Verhalten abdeckt (Yacht-Pool Versicherung, 85521 Ottobrunn). Unsere DHV-Fluglehrer sind bei Ausbildungsfahrten über die Fluglehrer-Haftpflichtversicherung gedeckt, gleiches gilt für Vereinsausfahrten, die zur Ausbildung dienen, (DHV-Vereins-Haftpflichtversicherung). Gedeckt sind auch vom DHV anerkannte Performance- Kurse und Sicherheitstrainings. Nicht gedeckt sind, das hat der Fall mit Hannes P. gezeigt, Fernreisen oder Ausflugsfahrten von Flugschulen und Vereinsausfahrten, wie Karl Slezak beim letzten Fluglehrerseminar erläuterte. Das Dilemma: „Alle deutschen Versicherungsgesellschaften lehnten bislang eine Reiseleiter- oder Tourenleiter-Haftpflichtversicherung für Reiseveranstaltungen von Gleitschirm- und Drachenfliegern kategorisch ab,“ sagt auch Klaus Irschik von der Flugschule Göppingen, der über dieses brisante Thema auf dem Fluglehrerseminar referierte. Klaus Irschik wurde schon mehrfach bei Unfällen mit Gleitschirmen und Drachen als Sachverständiger vom Gericht bestimmt.

Damit ist jetzt Schluss. Mit Hilfe des Juristen, Gleitschirmfliegers und Versicherungsexperten Michael Höbel gelang es Karl Slezak, mit der D.A.S und

der Victoria Versicherungsgruppe eine für unsere Flugschulen und Fliegerclubs angepasste Special-Police für eine Luftfahrt Reiseleiter-Haftpflichtversicherung zu entwickeln, die passt. Michael Höbel ist Rechtsschutz-Vertrauensmann des DHV. Hier die wichtigsten Fakten aus dem Vertrag, der über die unten genannte Kontaktadresse abgeschlossen werden kann.

Versichertes Risiko

Versichert ist die gesetzliche Haftpflicht des Versicherungsnehmers aus allen Tätigkeiten, Eigenschaften und Rechtsverhältnissen, die im Zusammenhang mit dem Betrieb eines Reisebüros (Vermittlung) stehen.

Veranstaltungen von Reisen für Drachen- und Gleitschirmflieger mit Sorge für Unterkunft und Verpflegung der Reiseteilnehmer.

Der Versicherer gewährt dem Versicherungsnehmer in seiner Eigenschaft als Reiseveranstalter Versicherungsschutz für den Fall, dass der Versicherungsnehmer von einem Reiseteilnehmer und/ oder deren Rechtsnachfolgern (anspruchsberechtigten Hinterbliebenen und /oder Erben) aufgrund gesetzlicher Haftungsbestimmungen privatrechtlichen Inhalts auf Schadenersatz in Anspruch genommen wird.

Mitversichert ist insoweit die gesetzliche Haftpflicht des Versicherungsnehmers und seiner Betriebsangehörigen durch fehlerhafte Anweisungen an Drachen- und Gleitschirmflieger.

Versicherungssummen

Personenschäden: 2.000.000.- EUR

Höchstleistung je Versicherungsjahr: 4.000.000.- EUR

Sachschäden: 1.000.000.-EUR

Höchstersatzleistung je Versicherungsjahr 2.000.000.- EUR

Schäden durch Umwelteinwirkung: 2.000.000.- EUR

(erweiterte Umwelthaftpflicht-Basisversicherung)

Selbstbeteiligung:

Die Selbstbeteiligung beträgt je Versicherungsfall für Sachschäden aus der Veranstaltung von Reisen: 500.- EUR

Für Versicherungsfälle in den USA/Kanada 5.000.- EUR

Jahresbeitrag ohne Versicherungssteuer

le Reiseteilnehmer 1.50 EUR

Mindestbeitrag: 800.- EUR je Versicherungsjahr



Drei Punkte gilt es zu beachten: Im Absatz 3 des versicherten Risikos steht das Stichwort „fehlerhafte Anweisungen des Reiseleiters“. Wohl bei jeder Ausfahrt fällt der Satz: "jetzt könnt Ihr starten." Vor Gericht bedeutet dieser Spruch nicht zuletzt eine klare Zuweisung auf die Rolle des Touren- oder Reiseleiters. Kommt es zu einem schweren Unfall, wird der Staatsanwalt nicht zögern, gegen den Reiseleiter Ermittlungen aufzunehmen. Vermeidet deshalb jede Art einer Äußerung in dieser Richtung.

Zur Selbstbeteiligung: Wer in der Presse die oft erfolgreichen millionenschweren Schadenersatzklagen amerikanischer Bürger gegen Reiseveranstalter oder auch Automobilfirmen verfolgt hat, wundert sich nicht, dass die obige Versicherung die Selbstbeteiligung für USA/Kanada-Reisen mit 5.000.- EUR entsprechend hoch ansetzt. Bei deutschen Gerichten wurden in den letzten Monaten ganz erheblich höhere Zahlungen erstritten als in der Vergangenheit.

Zum Jahresbeitrag von mindestens 800.- EUR: Entsprechend der Gesetzeslage wird das Haftpflichtrisiko von Reise- oder Tourenleitern als recht hoch eingeschätzt und danach richtet sich der Aufwand und die Prämie der Versicherung für diese Special-Police, die über bekannte Rückversicherer abgesichert ist.

Resümee

Die Mehrzahl der bekannten deutschen Flugschulen bietet Ausflugsfahrten in Europa und Fernreiseziele für Gleitschirm- und Drachenflieger an. Diese Flugschulen sind bei Michael Höbel inzwischen versichert, denn sie kennen die Risiken jeder Ausfahrt, ob in Deutschland oder im „sonnigen Süden“. Die erfolgreichsten Fliegerclubs sind nicht weniger reiselustig als die kommerziellen Anbieter. Für diese Vereine sind 800.- EUR Versicherungs-Beitrag eine harte Nuss, die jedem Kassierer die Röte ins Gesicht treibt. Der 1. Parafly Club Schwaben bekannte sich zur Verantwortung gegenüber seinen 25 ehrenamtlichen Tourenleitern und schloss den Versicherungsvertrag jetzt als erster DHV-Gleitschirmverein ab. Hoffen wir, dass möglichst viele Clubs folgen werden. Dann könnte vielleicht auch der Jahresbeitrag noch etwas günstiger ausfallen. Für die nicht so finanzstarken Vereine bietet sich eine Kooperation mit befreundeten Clubs an, die gemeinsam den Versicherungsvertrag abschließen, damit man nicht mehr das Gefühl hat, mit einem Bein im Gefängnis zu stehen.

Hans G. Isenberg

Kontakt

D.A.S Geschäftsstelle,
Michael Höbel und Robert Wandel
Petelgasse 1, 82362 Weilheim
Tel: 0881-4178071, Fax: 0881-4178072
www.michael.hoebel@das.de,
www.robert.wandel@das.de



NO1

UP - die erste Wahl
bei den Champions

UP cleans up:

1. Platz Weltmeisterschaft
Alex Hofer (UP Targa)
1. Platz Schweizer Meisterschaft
Alex Hofer [UP Targa]
1. Platz Deutsche Meisterschaft
Oliver Rössel (UP Targa)
1. Platz Französische Meisterschaft
Jean Marc, Caron (UP Targa)
1. Platz Französische Flachland Meisterschaft
Damen - Elisa Houdry (UP Summit 2)
1. Platz Austria Cup [Serie + offene Klasse]
Stephan Stieglair [UP Trango R]
1. Platz Belgische Meisterschaft
Philippe Broers (UP Gambit C)
1. Platz Norwegische Meisterschaft
Ronny Helgesen (UP Trango R)
1. Platz Nordische Meisterschaft
Ronny Helgesen [UP Trango R]
1. Platz Schwedische Meisterschaft
Eric Rehnfeldt (UP Trango R)
1. Platz Portugisische Meisterschaft
Gil Navalho [UP Targa]
1. Platz Croatian Open Damen
Sonja Pepes [UP Summit 2]
1. Platz Greek Cup Arta
Thanasis Mpitsikas [UP Trango R]
1. Platz Greek Cup Kreta
Dionisis Vlasopoulos (UP Trango 19)
1. Platz Flussian Open
Stephan Stieglair (UP Trango R)
2. Platz Red Bull Vertigo - Christian Maurer
und Peter Neuenschwander [UP Acro]

4151r#31 **infflab**

feel free - fly UP.

WWW.Lip-e pe.com

SCHÖNE FLUGE TROTZ



EISSSENDEKALE

Winterausrüstung für Glertschirmpiloten

Kein Fliegerlatein: Stundenlanges Fliegen in butterweicher Thermik über schneebedeckte Berge ist durch die deutlich verbesserte Leistung unserer Schirme heute mit jedem Einser-Schirm möglich.

Bericht und Fotos
von Hans G. Isenberg



Nicht jeder Gleitschirmflieger taugt zum fliegenden Eiszapfen. Dennoch gelangen einigen scheinbar kälterresistenten Piloten fünf Stunden lange Flüge über Sillian im März vergangenen Jahres oder auch vier Stunden lange Flüge im Februar über Bezaun, um nur zwei Beispiele zu nennen. Die andere Seite der Medaille: Am sonnenverwöhnten Brunni musste ein Schweizer Arzt zwei holländische Gleitschirmflieger mit relativ schweren Erfrierungen im Gesicht behandeln, weil die beiden Piloten mit offenen Radfahrerhelmen erst nach stundenlangen Flügen bei über 12 Grad Minus landen wollten und kaum mehr ansprechbar waren. Mit der passenden Bekleidung verbessert sich das Vergnügen in der Luft auch für „Weicheier“ wie mich, der sich fast jedes Jahr neue wunderbar wärmende, extrem teure Fliegerhandschuhe zum Geburtstag schenken ließ. Erfahrene Winterflieger ahnen das Testergebnis schon im Voraus: Klamme Fingergewie eh und je. Damit ist jetzt Schluss. Für wenig Geld nähte ich mir einen

Fliegerhandschuh selbst zurecht, der mir ideal erscheint. Davon später. Beginnen wir ganz unten, mit dem passenden Schuhwerk für tief verschneite Starthänge.

Warme Füße gibt's nicht umsonst

Dem Sepp Gschwendtner sagt man nach, dass er nur deshalb ein vollverkleidetes Liegegurtzeug für seine ultralangen Streckenflüge benutzt, weil er sonst über seine kalten freihängenden Füße jammern müsste. Tatsache ist, dass der Sepp vom chemisch aktiven Wärmekissen bis hin zur elektrisch betriebenen Einlegesohle so ziemlich alles ausprobiert hat und dennoch immer wieder, nein, nicht wegen der Konkurrenz, kalte Füße bekommt. Alle bekannten Fliegerstiefel sind für den Winterbetrieb nur bedingt geeignet. Was fehlt, ist der doppelt wärmende, herausnehmbare Innenschuh, mit



dem echte Winterstiefel ausgerüstet sind. Jack Wolfskin bietet für satte 159,95 Euro sein Modell Winterland an. Der herausnehmbare Innenschuh besteht aus einem doppelten Filzmaterial mit dazwischen eingebetteter Aluminiumschicht. Bis 30 Grad Minus sollte dieser Schuh der richtige Partner sein. Als wärmster Winterstiefel gilt der kanadische Kamik Buckland Für 199,95 Euro. Mit 13 mm Dicke isoliert der separate Innenschuh so gut, dass ich bei einer Reportage über die Alaska Pipeline auch bei 54 Grad Minus noch warme Füße hatte. Die Kamik Winterstiefel sind in arktischen Regionen klar die Nummer Eins und werden jetzt auch in Deutschland verkauft.

TIPP

Jeder Stiefel sollte vor dem Flugbetrieb vorgewärmt sein, z.B. an der Autoheizung. Unsere Fliegerstiefel dürfen nicht zu eng sein, sonst baut sich keine wärmende Luftschicht zwischen den Winterstrümpfen und dem Schuh auf. Gamaschen verhindern das Eindringen von Feuchtigkeit, Schnee und Wind und verbessern spürbar das Wärmegefühl unserer Füße im Flugbetrieb. Spikes von Contitech erhöhen die Rutschsicherheit auf vereisten Startplätzen enorm.

Schicht auf Schicht - Von der Unterwäsche bis zum Overall

Wohl jeder Freizeitsportler kennt das leidige Problem. Zuerst schwitzt man, dann friert man selbst mit den feinsten Baumwoll-Klamotten. Die vernünftige Alternative ist Funktions-Unterwäsche aus Kunstfasergewebe von Odlo, Patagonia und anderen Herstellern, die Feuchtigkeit von der Haut schnell abziehen und somit fast keine Verdunstungskälte am Körper entstehen lässt. Die nächste Schicht unseres atmungsaktiven Bekleidungs-systems besteht im Winter aus einer Polartec 200 oder der noch dickeren Polartec 300 Fleece-Hose und einem Fleece-Pullover gleicher Materialstärke, Noch funktioneller sind Polartec 200 Powerstretch Overalls, die figurbetont eng anliegen und daher besser unter unseren hoffentlich auch atmungsaktiven Fliegeroverall passen, der die letzte, winddichte Schicht bildet. Das Zwiebelprinzip funktioniert einwandfrei, solange kein Baumwoll-T-Shirt oder ein Pullover aus Wolle den Feuchtigkeitstransport unterbricht. Wenn Geld keine Rolle spielt, so liegt man mit der neuesten Erfindung der Sportbekleidungsbranche richtig: Der Gore-Tex Multifunktionsjacke mit aufblasbarem Zwischenfutter, sie kostet stolze 659.- Euro, Sicher die teuerste „Luftmatratze“ im Kleinformat, aber funktionell nicht ohne Reiz.

TIPP

In der Taille hochgeschnittene, gefütterte Skihosen und eine gut sitzende, nicht zu kurze Daunenjacke lassen mehr Bewegungsfreiheit gegenüber den einteiligen Fliegeroveralls zu. Diese Kombination ist im Verbund mit Fleece-Unterbekleidung wärmer und meist auch deutlich preiswerter.

Ein kalter Kopf fliegt schlecht

Tränende Augen, eine rote Nase und Ohrwuscheln, die abzufallen drohen - das Bild vom leidenden Gleitschirmflieger ist an jedem winterlichen Landeplatz anzutreffen. Abhilfe schafft Zubehör aus der Motorrad-Ecke. Da wäre zuerst die Grundausstattung, bestehend aus einem Intergralhelm für Gleitschirmflieger mit untergezogener Balaclava-Gesichtsmaske, die im Winter nicht aus Seide, sondern aus Fleece-Material mit eingearbeiteter Windschutzmembrane bestehen sollte. Die eng anliegende Gesichtsmaske sorgt für einen akkuraten Halsabschluss und wirkt isolierend wie ein Schal. Der Nachteil aller Balaclava-Gesichtsmasken: Man hört deutlich schlechter. Deshalb bevorzugen einige Wettbewerbspiloten auch im Winter ihren offenen Jet-Helm,



BEZUGSQUELLEN

Polo Motorradbekleidung Shops in über 90 Städten
10.000 Artikel starker Katalog über www.polo-motorrad.de
oder Bestell-Tel: 0180-52 25 785.
Winterschuhe, Spikes und Schneeketten für Stiefel, Spezial-Handschuhe von Jack Wolfskin, North Face etc. über den örtlichen Sportartikelhandel, gut sortierte Flugschulen oder über den kostenlosen Versandkatalog der Firma Globetrotter, www.globetrotter.de
Tel: 040-679 66 179

Ohne effektiven Gesichtsschutz kann es durchaus Erfrierungen an Nase und Ohren geben. Gore stellt den wohl besten Facewarmer für offene Sturzhelme her, der ursprünglich für Profiradfahrer entwickelt wurde. Unverzichtbar ist ein adäquater Augenschutz, denn wer wegen Tränen in den Augen nicht mehr scharf sieht, kann auch nicht sauber fliegen. Die passende Skibrille ist Kälte resistent und verhindert zuverlässig tränende Augen im Gegensatz zu den modischen Sportbrillen, die fürs Apres-Flying „unverzichtbar“ sind.

TIPP

Im Winter Motorrad fahren, bedeutet der Kälte voll ausgesetzt zu sein. Bekannte OLC Cracks benutzen deshalb seit Jahren Bekleidungs-Zubehör aus der Motorrad-Szene. Beim Motorradausrüster Polo kostet der windundurchlässige ST Wind Race Kinn- und Halsschutz aus Goretex mit Windstopper-Membran und der wirklich perfekt sitzenden Stirnhaube aus Coolmax nur 29,95 Euro. Der nicht weniger empfehlenswerte Nierengurt Windstopper Top Belt 2-1, Preis 39,95 Euro, hilft empfindlichen Fliegern ohne Blasenkrankungen über den Winter zu kommen.

Flugabbruch wegen klammer Finger?

Wegen klammer Finger wurde schon so mancher schöne Flug sang- und klanglos beendet. Genauer nachgefragt sind gefühlstaube Finger die Hauptursache, weshalb nicht wenige Gleitschirmflieger im Winter überhaupt nicht in die Luft wollen. Schade drum, denn selbst ein halbstündiger Gleitflug über die verschneiten Gebirgsdörfer und Almen sind reiner Balsam fürs Gemüt. Was die kalten Finger angeht gibt es zahlreiche Tricks unter den Vielfliegern, die alle warme Pfoten versprechen:

- * Dick gefütterte Motorradhandschuhe
- * Outdoor Expeditionshandschuhe mit Innenhandschuh
- Goretex Fingerhandschuhe mit eingelegtem Wärmekissen
- * High Tech Fingerhandschuhe mit eingebauter Elektroheizung
- Fäustlinge mit Daunen- oder Hollofill-Fütterung

Die immer etwas klobigen schwarzen Winterhandschuhe, sogenannte Lobster aus dem Motorradladen, schrecken nicht nur Fliegerinnen ab, dennoch bekommt man hier ein ausgereiftes Produkt aus weichem Ziegenleder für die Griffe und einem Goretex Textilgewebe, in dem ein zusätzliches Kälteschutzmembran eingearbeitet ist. Die Fütterung besteht aus unterschiedlich starken Polyestermaterialien. Viele mir bekannte Strecken- und Wettbewerbsflieger setzen auf diese rund 65 Euro preiswerten Motorradhandschuhe. Nach meinen eigenen Erfahrungen kommt man damit bei etwa zweistündigen Flügen und Minus fünf bis zehn Grad recht gut über die Runden. Expeditionsbergsteiger vertrauen auf mehrschichtige Handschuhe. Der Überhandschuh ist ein mit Daunen oder Primaloft-Fasern gefüllter Fäustling mit strapazierfähigem Überzug. Der zusätzliche, herausnehmbare und damit trockenbare weiche Innenhandschuh schafft durch das Luftpolster, das zwischen dem Innen- und Aussenhandschuh entsteht, warme Hände selbst unter widrigsten Bedingungen, wie ich bei meiner Reportage über die Alaska Pipeline erleben durfte. Die amerikanische Firma North Face ist auch in Deutschland mit dem etwa 85 Euro teuren Nuptse Mitt-Expeditionsfäustling vertreten.

Ein Gel-Wärmekissen erhöht für relativ kurze Zeit die Temperatur in jedem Handschuh. Nach meinen Erfahrungen sinkt der Wirkungsgrad aber schon nach einer halben Stunde Flugbetrieb rasant ab. Die gleiche Erfahrung machte ich schon mit den Stiefeln. Der Grund dafür ist Luftmangel der Wärmekissen, erklärte mir ein Experte. Gut verarbeitete Fingerhandschuhe aus Goretex mit Windstopper-Membran und Wärmekissen gefallen auch weiblichen Fliegern, aber rein von der Funktion her gesehen besteht hier immer noch Entwicklungsbedarf. Ob sich die neuesten High Tech Winterhandschuhe von Zanier mit eingebauter Fingerheizung durchsetzen werden, ist noch offen. Für stolze 199,95 Euro bekommt man für jeden Finger ein dreistufiges Heizelement spendiert, das über einen Akkupack gespeist wird. Der Akkupack ist an der Handschuhstulpe per Klettverschluss befestigt.

Gutes muss nicht teuer sein. Für nur 15 Euro kaufte ich mir letzten Winter rote Fäustlinge, die mit einer Primaloft-Füllung ausgestattet sind. Die Füllung kommt aus dem Schlafsackbereich und wärmt auch im feuchten Zustand im Gegensatz zu den noch wärmeren Füllungen aus Daunen. An der Handfläche trennte ich den Handschuh auf und vernähte die Ränder wieder, damit die Füllung nicht durch den Schlitz rutschen kann. Klappfäustel wird die Konstruktion genannt, die bei Bergbauern in der Schweiz gang und gäbe ist, siehe Foto. Zweck des Ganzen: Beim Sortieren der Leinen vor dem Start strecke ich die Finger durch den Schlitz heraus und bekomme dadurch direkten Leinen- und Schirmkontakt. Erst einmal abgehoben verschwinden die Finger wieder im warmen Handschuh. Die preiswerten Fäustlinge wärmen so gut, dass ich meine anderen, bis zu 160 Euro teuren Fingerhandschuhe wohl nur noch für Bike-Touren im Winter benutzen werde.

Ganz wichtig ist, dass man vor dem Start durchgewärmt sein muss! Wer bereits durch's Seilbahnfahren oder Startplatzstehen ausgekühlt ist, wird durch's Fliegen sicher nicht warm! Ein Lauf oder Gymnastik wirkt hier Wunder.



261/125

Gleitsegel

MusterprüfNr	Muster Klasse	Inhaber der Musterprüfung Fluggewicht min. max
DHV GS-01-1168-03	Nova Rotor L 1-2 GH	NOVA Vertriebsgesellschaft m.b.H. 95 kg -125 kg
DHV GS-01-1170-03	Nova Rotor S 2 GH	NOVA Vertriebsgesellschaft m.b.H. 75 kg -95 kg
DHV GS-01-1172-03	UP Kantega XS 1-2 GH	UP Europe GmbH 55 kg -75 kg
DHV OS-01-1173e	Independence Akron L 2 GH	Fly market Flugsport-Zubehör GmbH & Co. KG 95 kg - 130 kg
DHV GS-01-1174-03	Independence Akron M 2 GH	Fly market Flugsport-Zubehör GmbH & Co. KG 80 kg - 105 kg
DHV GS-01-1175-03	UP Summit 2X5 2 GH	UP Europe GmbH 55 kg -75 kg

Hängegleitergurtzeuge

MusterprüfNr	Muster	Inhaber der Musterprüfung Anhängelast max.
DHV 03-0118-03	Flex	Fly & more GmbH 100 kg
DHV 03-0119-03	Cosmic	Fly & more GmbH 100 kg

Gleitsegelgurtzeuge

MusterprüfNr	Muster	Inhaber der Musterprüfung Anhängelast max.
DHV GS-03-0285-03	Paratech A6	Paratech AG 100 kg
DHV GS-03-0286-03	Paratech C2	Paratech AG 100 kg
DHV GS-03-0287-03	Velvet Airbag	Woody Valley Model snc (OHG) 100 kg
DHV GS-03-0288-03	Skyline Racer	Skyline Flight Gear GmbH 120 kg

Gleitsegelrettungsgeräte

MusterprüfNr	Muster	Inhaber der Musterprüfung Anhängelast max.
DHV GS-02.0095-03	INCASE L-133	Turnpoint Fastlive GmbH 121 kg
DHV GS-0241098-03	Survive 20 GS	Skyline Flight Gear GmbH 100 kg

262/125

Lufttüchtigkeitsanweisung

Gleitsegel Matrix M DHV GS-01-0738-00

Bei einem Gleitsegelmuster Firebird Matrix M, DHV GS-01-0738-00 wurde ein vom Zulassungsmuster abweichendes Flugverhalten festgestellt. Es handelt sich hierbei um einen stabilen Sackflug.

In Übereinstimmung mit der Fa. Firebird Sky Sports AG, Schäfflerstr. 15, 87629 Füssen hat der DHV vorsorglich folgende Sicherheitsmaßnahme getroffen: Alle Gleitsegelmuster Firebird Matrix M, DHV GS-01-0738-00 deren Seriennummer in einem Intervall von 13 03 100 bis 13 07 800 liegen, müssen vor der nächsten Benutzung überprüft werden.

Die Lufttüchtigkeitsanweisung tritt mit Veröffentlichung in den Nachrichten für Gleitsegel- und Hängegleiterführer (NfGH) in Kraft. Die Sicherheitsmaßnahmen müssen vor der nächsten Benutzung durchgeführt sein.

Die Überprüfung wird von der Firma Firebird Sky Sports AG, Schäfflerstr. 15, 87629 Füssen durchgeführt.

Tel: 049/8362/98320, Fax: 0049/8362/983219,

E-Mail: firebirdag@gmx.net

Gmund, am 18.09.2003

Klaus Tänzler, Geschäftsführer

263/125

Informationen zur Ausbildungs- erlaubnis von Flugschulen

Gemäß LuftVZO § 33 ist die Neuerteilung von Ausbildungserlaubnissen für Flugschulen sowie der Widerruf der Ausbildungserlaubnis von Flugschulen in der Informationsschrift des Beauftragten zu veröffentlichen.

Neu erteilte Ausbildungserlaubnisse

Nachfolgenden Flugschulen wurde eine Ausbildungserlaubnis für Gleitsegel- oder Hängegleiterführer erteilt:

Flugschule MoselGlider, Kapellenweg 25, 54338 Schweich

Flugschule Watzmann, Schänfeldspitzweg 8, 83471 Stangaß

Flugschule Oberaudorf, Tatzelwurmstr, 17, 83080 Oberaudorf

Widerruf von Ausbildungserlaubnissen

Von nachfolgenden Flugschulen wurde die Ausbildungserlaubnis für Gleitsegel- oder Hängegleiterführer widerrufen. Ein Widerruf der Erlaubnis erfolgt, wenn der Inhaber der Erlaubnis der zuständigen Stelle mitteilt, dass die Ausbildung eingestellt wird oder wenn die zuständige Stelle feststellt, dass die Ausbildung nicht sicher oder nicht in Übereinstimmung mit den gesetzlichen Vorschriften erfolgt.

Flugschule Goslar, Beekstr. 26, 38640 Goslar

Rheinland Paragliding, Tilsiter Weg 3, 41564 Kaarst



Flugpraxis-Themen übers Drachenfliegen beschäftigen sich fast ausschließlich und-- -----
Landetechnik oder mit effektivem Kurbeln in der Thermik. Start und Landung lassen sich mit Training optimieren, Thermikfliegen ebenso. Wie aber steht's mit dem Umgang mit turbulenter Luft? Lassen sich turbulenzbedingte Unfälle vermeiden? In wie weit kann ein Drachepilot Überschlagen oder Tucks vorbeugen, beziehungsweise solche Flugzustände verhindern? Ist es möglich, in grenzwertig turbulenter Luft sicher unterwegs zu sein und im Fall des Falles durch richtige Pito-

Turbulenzen *aktiv*

Fragen an die Cracks:

1. Auf wieviele Flugstunden kommst Du jährlich?
2. Wo fliegst Du (Flachland, gemäßigtes Gebirge, Hochgebirge)?
3. In welchem Bedingungsspektrum fliegst Du (Windgeschwindigkeiten, Steiggeschwindigkeiten, Kombination aus Steigen und Wind) und wo liegen Deiner Meinung nach hier die (Deine) Grenzen für sicheres Fliegen?
4. Erhöht das Gerätepotenzial der neuesten Entwicklungen (Geschwindigkeit, Gleitleistung) die Anfälligkeit in Turbulenzen?
5. Sind es Deiner Meinung nach Sicherheitsdefizite moderner Geräte, die auch heute noch Unfälle zulassen, oder liegt es an der Bereitschaft der Piloten zu höherem Risiko?
6. Welchen Einfluss hat „Airtime“ auf Deine Risikobereitschaft?
7. Welchen Einfluss hat Airtime auf Deine persönliche Sicherheit bei grenzwertigen Bedingungen?
8. Was ist für die Sicherheit in Turbulenzen wichtiger: Pilotenkönnen oder das Sicherheits-Potenzial des Fluggerätes?
9. Wie passt Du Deinen Flugstil grenzwertigen Bedingungen an?
10. Hattest Du schon mal einen Überschlag oder einen Tuck? Wenn ja, was hat dieses Ereignis ausgelöst, wie hast Du reagiert und wie ist der Unfall ausgefallen? Wäre das Ereignis eventuell durch eine entsprechende Pilotenreaktion zu vermeiden gewesen?
11. Was sind Deiner Meinung nach die wichtigsten Verhaltensregeln und Pilotenreaktionen in grenzwertigen Bedingungen?
12. Inwieweit wird Drachenfliegen durch einen aktiven Piloten sicherer?
13. Deine Tipps für sicheres, aktives Drachenfliegen?

Auch Gleitschirmpiloten können einiges von den Aussagen dieser Drachencracks lernen!



Christian Cierh

1. Seitdem ich für Icaro 2000 arbeite (September 2001), fliege ich etwa 250 Stunden im Jahr.
2. Meistens bin ich über den Bergen oder im Hochgebirge unterwegs. Manchmal, wie zum Beispiel bei den Florida Wettbewerben, fliege ich aber auch im Flachland.
3. Aufgrund meines Wettbewerbs-Engagements bin ich bei verschiedensten meteorologischen Bedingungen in der Luft. Am wenigsten allerdings bei einer Kombination aus starkem Wind und schwacher Thermik.
4. Die (aerodynamische) Stabilität der neuesten Drachengeneration ist durch die neuen Profile, das Trapez und das Kompensator-System sehr gut. Zusammen mit anderen innovativen Lösungen verfügen wir trotz einer verringerten Schränkung über den richtigen Kompromiss aus Stabilität (Sicherheit) und Leistung. Probleme können sich allerdings aus Veränderungen ergeben, die Piloten vornehmen, um die Leistung dieser Drachen zu erhöhen. Das ist bei der neuesten Generation recht einfach möglich. Wer allerdings Manipulationen vornimmt, bedenkt die Auswirkungen auf die Stabilität der Fläche nicht.
5. Sicherlich liegen die meisten Unfälle, die wir kennen, im Verantwortungsbereich der Piloten. Zu langsames oder zu schnelles Fliegen in rauher

tenreaktionen Unfälle zu vermeiden? Uli Frieß hat Weltmeister Christian Cierh, XC-Pokal Gewinner und Testpilot Adi Maierkord, Mannschaftsweltmeisterin Corinna Schwiengershausen und Streckenflugcrack Toni Raumauf nach ihren Erfahrungen und Einschätzungen befragt. Die Profis geben außerdem nützliche Tipps zum Thema.

begegnen



Winterluft hilft, die Grenzen des Gerätes in ruhiger Luft auszuloten

Luft und Fliegen bei zu starken Turbulenzen sind der Grund vieler Unfälle. Besonders in Bodennähe müssen sich die Piloten darüber im Klaren sein, dass je mehr Leistung ihr Gerät hat, um so mehr Aufmerksamkeit gefragt ist. Manchmal ist auch die Diskrepanz zwischen der Erfahrung der Piloten und der Leistungsfähigkeit der Drachen, die sie fliegen zu groß, und der Grund für Unfälle.

Wenn wir im Drachenbereich immer noch Unfälle durch Überschläge haben, ist das nicht ein Problem der neuesten Drachen-Entwicklungen, sondern ein grundsätzliches Problem der Konstruktion. Solange wir kein wirkliches Leitwerk wie Segelflugzeuge haben oder die Steuerung komplett durch bewegliche Flächen auf dem Flügel übernommen wird, können wir die Überschlagsgefahr nur auf ein Minimum reduzieren, aber nicht komplett eliminieren.

5. Je mehr ich fliege, desto weniger Risiken gehe ich ein. Nur ganz selten, etwa wenn ich an einem Wettbewerb teilnehme, oder durch die menschliche Dummheit, die jeder mehr oder weniger ausgeprägt in sich trägt, gehe ich Risiken ein. Aber ehrlich gesagt fliege ich lieber sicher und die Erfahrung, die ich mache, weil ich fast täglich in der Luft bin, hilft mir sehr dabei.

Ein Unfall kann jedem passieren, aber je mehr Erfahrung man hat und je sicherer der Flugstil wird, desto geringer wird die Wahrscheinlichkeit einen Unfall zu haben. Ein italienisches Sprichwort lautet: "Es gibt keinen alten Piloten, der sorglos ist."

7. Viel Flugerfahrung hat besonders dann Einfluss auf die Sicherheit, wenn wir über Turbulenz in Bodennähe sprechen. In diesem Fall ist es sehr wichtig die Reaktionen seines Geräts sehr genau zu kennen und wer viel fliegt, wird seinen Dra-

chen sehr genau kennenlernen. Seit meinem Überschlag 1998 versuche ich jedenfalls so gut es geht, turbulente Bedingungen zu meiden.

8. Wenn der Pilot nicht ausreichend Erfahrung hat, wird das Sicherheitspotenzial des Gleiters nie ausreichend sein. Das gilt auch für das Gegenteil.

Wenn wir aber den normalen Flugbetrieb mit allen Sicherheitskomponenten, die wir benutzen, betrachten, glaube ich, dass in großer Höhe das Sicherheitspotenzial des Gerätes wichtiger ist als Pilotenerfahrung. In Bodennähe ist Pilotenkönnen und Vorsicht wichtiger.

9. In rauher Luft versuche ich immer mit einer Geschwindigkeit zu fliegen, die mir eine sichere Kontrolle der Fläche erlaubt. Das bedeutet immer so viel Energie zu haben, um die Mindest-Manövergeschwindigkeit turbulenzbedingt nicht zu unterschreiten. Auch darf die Geschwindigkeit nicht zu hoch werden, um hohe Krafteinflüsse auf den Flügel und den Körper zu vermeiden. Auch deswegen kann es schwierig werden, den Drachen zu kontrollieren.

10. 1998 hatte ich während der WM am Monte Cucco einen Überschlag. Er wurde durch den Rest von Dummheit, den ich noch habe, verursacht: Ich änderte die Schränkung meines Geräts und der Drachen war nicht mehr stabil genug. Kurz nach einer starken Abwind-Turbulenz kam ich in weniger rauhe Luft und überschlug mich, glücklicherweise ging das relativ langsam vor sich. Als zu Beginn die Nase abtauchte, nahm ich an, kurz vor dem Einfliegen in eine Thermik zu sein und anstatt die Geschwindigkeit zu erhöhen – ich flog zwischen 45 und 50 km/h – tat ich gar nichts. Als der Drachen dann senkrecht nach unten tauchte, war es zu spät etwas zu unternehmen und nach

einer Weile überschlug er sich. Ich warf den Rettungsschirm und landete sicher in den Bäumen. Wenn ich sofort am Anfang des Abtauchens mehr Geschwindigkeit aufgenommen hätte, wäre der Unfall vielleicht zu verhindern gewesen.

11. Die wichtigsten Verhaltensregeln in rauher Turbulenz: Folge dem Bestreben des Drachens nur dann, wenn er beschleunigen will – mache in allen anderen Fällen das Gegenteil!

Mit der letzten Wettbewerbs-Drachengeneration können wir in starker Turbulenz nicht mit voll gespannter VG fliegen. Durch das Lösen der VG um 30 bis 40 Prozent garantiert das Kompensator-System eine angepasste und sichere Schränkung des Flügels.

12. Aktives Fliegen macht den Sport auf jeden Fall sicherer, denn man lernt dadurch den Drachen besser kennen und wird eins mit der Fläche.

13. Meine Tipps: Je mehr man fliegt, desto mehr will man auch fliegen. Fliegt so viel ihr könnt, bei allen sicheren Bedingungen.

In Wettbewerben lernt man am Besten und sammelt viel Erfahrung. Wenn dort jedoch der Ehrgeiz zu groß wird, steigen die Risiken. Trotz der Handlungsweise anderer Piloten und des Wettbewerbsleiters sollte man seinen eigenen Kopf benutzen. Wenn ein Pilot startet, heißt das nicht, dass die Bedingungen sicher sind und wenn nur ein einziger Pilot nicht startet, kann das bedeuten, dass es gefährlich ist. Lernt aus Fehlern, auch wenn es die Fehler anderer Piloten sind. Aber versucht zu lernen, ohne selbst Fehler zu machen. Das ist sicherer und ihr bekommt keine Angst vorm Fliegen. Angst, ob bewusst oder unbewusst empfunden, ist ein Grund, warum viele Piloten mit dem Fliegen aufhören.



Sichere Landetechnik schützt auch vor turbulenzbedingten Unfällen



Adi Meierkord

1. Ich fliege 200 Stunden pro Jahr.
2. Überwiegend im Hochgebirge.
3. Meine Grenzen für sicheres Fliegen liegen bei Windgeschwindigkeiten bis 40 km/h und Steigwerten bis 10 Meter pro Sekunde. Im Hochgebirge fliege ich bis 25 km/h in 3.000 Meter Höhe, abhängig noch von thermischen Einflüssen.
4. Das Leistungspotenzial der neuesten Entwicklungen erhöht die Anfälligkeit in Turbulenzen nicht. Das Gerätepotenzial kann die Gefahrenmomente verringern helfen, da durch das bessere Gleiten viele Leefallen und Hindernisse um- oder überflogen werden können. Das bessere Handling moderner Geräte (wenn es nicht durch eine höhere Gieranfälligkeit erkaufte wurde) ermöglicht ermüdungsfreieres Fliegen.
5. Moderne Fluggeräte, also turmlose Flexible und Starrflügel, sind nicht unsicherer als ältere Turmgeräte. Das Sicherheitsdefizit liegt in der generellen Konstruktion aller Nurflügel mit locker darunter „baumelnden“ Piloten, welches in Extremfällen zu großen Druckpunktschwankungen, oder bei negativen Lasten zu chaotischen Flugzuständen führen kann. Diese Grundsätzlichkeit unterscheidet Drachen und Gleitschirme erheblich von allen anderen Fluggeräten und gehört von den Piloten akzeptiert. Die Betriebsgrenzen werden viel früher erreicht als zum Beispiel beim Segelflugzeug. Dort be-

wirkt eine harte negative Last schlimmstenfalls Unordnung im Cockpit. Beim Drachen wird der Pilot ins Segel geschleudert und es besteht die Gefahr von Beschädigungen des Fluggeräts. Beim Gleitschirm kann der Pilot sich in den Leinen verhängen oder ins Tuch gewickelt werden. Somit ist auch der Kunstflug mit diesen Geräten als akrobatische Zirkusnummer ohne Sicherheitsnetz einzustufen. Kein Flugzeug-Kunstflugpilot würde es akzeptieren, wenn nach einem missglückten Loop sein Flieger abmontiert und er am Fallschirm absteigen müsste. Darum sehe ich auch die Diskussion über Kunstflug mit Drachen und Gleitschirmen als etwas sehr Gefährliches. Die Bereitschaft der Piloten zu höherem Risiko wächst natürlich, weil sie (eigentlich berechtigterweise) glauben, ein gütegesiegelter moderner Drachen könne nicht mehr tucken!

- 5.[...]**
7. Das leichte Handling meines Starrflügels lässt mir genügend Konzentration für das Erkennen und Bewältigen grenzwertiger Situationen.
 6. Für die Sicherheit in Turbulenzen ist natürlich das Sicherheitspotenzial des Fluggerätes wichtiger! Das muss das Entwicklungsziel des Fluggeräte-Konstrukteurs sein. Der Pilot macht auch mal längere Flugpausen, hantiert während des Flugs am GPS oder Funkgerät. Ein weniger geübter Pilot sollte auch nicht gefährdeter sein, als ein geübter. Der Pilot muss natürlich die Betriebsgrenzen seines Fluggerätes kennen und akzeptieren.
 9. Bei grenzwertigen Bedingungen trimme ich den Drachen keinesfalls schwanzlastig. Ausgesprochene Leelagen versuche ich sicher zu überfliegen. Startplätze, Flugrouten und Landeplätze wähle ich entsprechend aus, halte mich in Turbulenzen gut fest und beim Erkennen von

STUBAITA



SUPER FLUGGEBIET
Wetter begünstigt, große Start- und Landeplätze.

Fluggebiete I ler Lifts/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 escheck-Test-Zentrum

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



Neuer Terminplaner mit vielen Parafly-Flugreisern

Gleich anfordern und Sie erhalten einen kleinen gratis Windsack!

**PerdrIV
FLUGSCH ULE**

Flugschule Parafly Stubaital GmbH
 Hans-Peter Eller
 Moos i8
 A-6167 Neustift/Stubaital
 Tel. +43 - 5226 - 3344
 Fax +43 - 5226 - 3371
 E-Mail: fJugschuie@parafly.at
 Internet: www.parafly.at

grenzwertigen Bedingungen gehe ich landen.

10. Ich habe schon mal einen Tuck erlebt. Bis dahin glaubte ich, durch meine geübten Reaktionen so etwas verhindern zu können. Ich wurde sehr schnell eines Besseren belehrt. Auslöser waren heftigste Turbulenzen bei starkem Nordwind in Verbindung mit kaminartig aufsteigender Thermik. Meine Erfahrung: Der Tuck läuft derart schnell ab, dass Pilotenreaktionen zu spät kommen. Das Fluggerät fing nach dem Tuck eigenständig ab, und ich konnte meinen Flug fortsetzen beziehungsweise nach Hause fliegen. Ich habe dann mit Hochdruck an den Flugtests des A-I-R Leitwerks gearbeitet. Zum reinen Nurfügel habe ich kein Vertrauen mehr. Auch 25 Jahre Entwicklungsarbeit haben ihn nicht gebracht: den überschlagsicheren Nurfügel.

11. Die wichtigsten Verhaltensregeln in turbulenter Luft sind: Geschwindigkeit erhöhen, in Turbulenzen nicht die "Nase kommen lassen" und zu langsam werden, Leegebiete meiden oder hoch überfliegen, auf Aufwindkammine aufpassen (lange steile Hangrinnen in Einstrahlungsrichtung), hindernisfrei angeströmte Landeplätze vorziehen.

12. Ich halte es für sehr gefährlich den Piloten zu suggerieren, mit einem aktiven Flugstil die Grenzen noch weiter ausloten zu können! Ein aktiver Pilot ist generell beim Fliegen notwendig. Flugplanung, Start und Landung setzen Aktivität voraus. Der Pilot muss die Betriebsgrenzen seines Fluggeräts kennen. Er muss um die Gefahren von negativen Lasten und ihren Auswirkungen beim Drachen- und Gleitschirmfliegen wissen.

13. Meine Tipps für sicheres Drachenfliegen: Regelmäßig fliegen! Keine langen Pausen oder gar Winterpausen machen. Den Körper und die Reaktionen fit halten. Die Geschwindigkeit den Turbulenzen anpassen (erhöhen). Viele Drachenflieger, auch modernerer Flügel, fliegen noch ohne Geschwindigkeitsmesser oder kennen den Stall-speed ihres Gerätes nicht. Fluggerät mit Leitwerk fliegen! Beim DHV Druck machen, dass mehr in die Tuck-Forschung investiert wird.

Meine Ausführungen geben meine persönlichen Erfahrungen und Überzeugungen wieder.



Corinna Schwiegershausen

L Ich fliege jährlich 100 bis 130 Stunden mit dem Drachen und 30 mit dem Gleitschirm.

2. Wettbewerbe und frei und zwar in jedem Gelände.

3. Eine klare Grenze für mich ist starker Wind im Hochgebirge. Ich fliege allgemein sehr ungern bei hohen Windgeschwindigkeiten und lasse in Greifenburg bei mehr als 35 km/h Nordwind die Finger vom Fluggerät. Mit dem Schirm liegt die Grenze natürlich noch viel niedriger.

4. Das Gerätepotenzial moderner Drachen macht die Geräte eher sicherer, stabiler und in Turbulenzen leichter zu korrigieren. Ich habe mich von Jahr zu Jahr sicherer gefühlt, mit dem Drachen wie auch dem Gleitschirm.

5. Es sind meist Pilotenfehler, die Unfälle zulassen. Falsche oder zu späte Reaktionen, zu langsames Fliegen oder falsche Einschätzung des Flugwetters. Wenn ich merke, dass ich mich nicht wohl fühle und die Luft zu bewegt ist, gehe ich landen und fliege nicht noch absichtlich in Leebereiche, aber dafür braucht es wohl einige an (trauriger) Erfahrung...

5. Ich bin nicht risikobereit, ich versuche generell Risiken zu minimieren.

Natürlich ist mein Können mit dem Gleitschirm nicht so groß wie beim Drachen, also setze ich dort noch viel niedrigere „Nichtflug-Grenzen“, um im grünen Bereich zu bleiben. Selbst bei Wettbewerben fliege ich extrem sicherheitsbewusst und bin schon oft gelandet, wenn mir etwas nicht mehr gefallen hat, wie zum Beispiel das Wetter oder unlandbare Gebiete beim Weiterflug. 7 Thema Airtime: Durch meine Flugerfahrung in verschiedensten Gebieten kann ich mögliche Gefahren früher erkennen, vermeiden, und dadurch meine persönliche Sicherheit erhöhen, um gar nicht erst in Grenzsituationen zu kommen.

8. Wenn das Fluggerät ein Gütesiegel hat und ich es beherrsche, ist einzig das Pilotenkönnen gefragt, richtige, schnelle Reaktionen und notfalls eine verantwortungsbewusste Entscheidung, aus Turbulenz abzufliegen oder zu landen. Hier ist übrigens auch stark das Können des Wettbewerbsleiters gefragt, um allen Sicherheit zu gewährleisten.

9. Bei grenzwertigen Bedingungen gehe ich landen oder baue am Start schon ab. Bei „normaler“ Turbulenz fliege ich mit 35 bis 50 Prozent gespannter VG und deutlich erhöhter Sicherheitsgeschwindigkeit, versuche Leesituationen und Windscherungen zu vermeiden, behalte alle anderen Piloten im Auge um die beste Luft zu erwischen und nicht „umgeflogen“ zu werden.

10. Durch eine Kollision in der Luft mit einem anderen Drachen hatte ich einen Überschlag. Ich habe die Rettung ausgelöst und wurde von der Feuerwehr vom Eukalyptusbaum gerettet. Das Gerät war komplett zerstört, ich aber wohlauf. Ich

habe die Pilotin über mir nicht im Blickfeld gehabt und wusste erst gar nicht, dass es sich um eine Kollision gehandelt hat. Wäre zu vermeiden gewesen, wenn wir nicht so eng aufeinander gehangen hätten (wir waren nur zu zweit) und ging Dank schneller Mithilfe meiner Teamkollegin Monique glimpflich aus. Die andere Pilotin konnte unversehrt landen.

11. Die wichtigsten Verhaltensregeln: Nicht zu eng fliegen, jeder kann mal aus der Thermik gekickt werden und einige Meter nach unten taumeln. Genug Geschwindigkeit halten, um nicht zu stallen oder unkontrolliert herumzutaumeln. Auch bei Schwereelosigkeit die Basis ziehen, im „freien Fall“ niemals drücken. So schnell wie möglich aus dem Gefahrenbereich verschwinden, cool bleiben und nach dem bestmöglichen Ausweg für die Gesundheit suchen. Blitzschnell reagieren können - ich muss blind wissen, wo mein Rettungsschirm ist, wie ich ihn auslöse und mich darauf verlassen können, dass er funktioniert.

12. Nur wer aktiv fliegt, kann in schwierigen Situationen richtig und schnell reagieren. Dazu gehört nicht nur die Beherrschung des Fluggeräts und von Start und Landung, sondern auch die Aufmerksamkeit gegenüber anderen Piloten, der Umgebung und Wettereinflüsse.

13. Meine Tipps: Erfahrene Piloten mit Fragen zu Flugtechnik und Fluggeländen löchern (mache auch ich immer noch oft). Soviel in die Luft kommen wie möglich, um Routine zu bekommen und ruhig die richtigen Entscheidungen treffen zu können. Lernen, auch mal "Nein, heute nicht" zu sagen, wenn das Wetter oder das Gefühl im Bauch nicht stimmt.



Toni Raumauf

1. Dieses Jahr habe ich etwa Zoo Stunden in der Luft verbracht.

2. Wenn möglich fliege ich überall, aber überwiegend in den Bergen.

3. Ab Windgeschwindigkeiten von 30 km/h ist es meiner Erfahrung nach nicht mehr spaßig und ich bleibe am Boden (das bezieht sich aufs Fliegen in den Bergen).

4. + 5. Das Gerätepotenzial der neuesten Entwicklungen erhöht die Anfälligkeit in Turbulenzen nicht. Im Gegenteil: Speziell mit dem A-I-R Leit-

werk ist der Flugkomfort in Turbulenzen wesentlich gestiegen. Meiner Meinung sind hier die Belastungen auf den im Gurtzeug liegenden Piloten das Problem.

6. + 7 Thema „Airtime“: Regelmäßiges Fliegen ist meiner Meinung nach wichtig, um in grenzwertigen Bedingungen schnell und richtig reagieren zu können.

8. Für die Sicherheit in Turbulenzen ist das Pilotenkönnen wichtiger als das Sicherheitspotenzial des Flügels, da falsches Reagieren selbst Inter-

mediates zum Überschlag bringen kann.

9. In grenzwertigen Bedingungen halte ich es nach der uralten Grundregel: Geschwindigkeit ist Sicherheit!

10. Einen Tuck hatte ich noch nie.

11. Die wichtigste Verhaltensregel in grenzwertigen Situationen ist kühlen Kopf bewahren. Hier hilft sicher Erfahrung und viel Praxis.

12. Aktives Fliegen macht den Sport sicherer: Man sieht es ja leider immer wieder - Piloten mit wenig Airtime zaubern am Start, in der Luft und

vor allem beim Landen. Aktive Piloten beherrschen diese Basics und es wirkt alles spielerisch einfach und meiner Meinung ist das auch sicherer.

13. Meine Tipps für sicheres, aktives Fliegen: Fliegen, Fliegen, Fliegen. Gutes theoretisches Wissen in Wetterkunde und Aerodynamik. Fliegen in verschiedenen Geländen und Fluggebieten und vor allem die Sinne zu schärfen und lernbereit zu bleiben.

KOMMENTAR

Für Gleitschirmpiloten schon lange kein Diskussionsthema mehr: Aktives Fliegen macht den Sport sicherer, die Geräte in Grenzsituationen weitgehend beherrschbar und ist ein Muss für verantwortungsbewusste Piloten. Drachepiloten hingegen beschäftigen sich mit dem Thema eher wenig: Ein weitgehend stabiles und nur in Grenzen verformbares Gestell suggerieren Sicherheit. Nichts könne "klappen" und das Pitch sei konstruktiv fest eingebaut, ist eine weit verbreitete Meinung unter den Piloten – oder auch Verdrängung der Realität. Auch die Ansicht, man könne mit dem Drachen in turbulenterer Luft sicherer fliegen als mit einem Gleitschirm, ist gang und gäbe. Und doch dringen immer wieder Unfallmeldungen an die Öffentlichkeit, die die Sicherheit des Fluggeräts – trotz Gütesiegel – in Frage stellen: Überschläge, Tucks und Gerätebrüche in turbulenter Luft verunsichern die Piloten. Ist das bewährte Konzept des Hängegleiters, mit dem wir uns seit Jahrzehnten durch die Luft bewegen, so sicher wie wir glauben? So sicher, wie es uns die Zulassungs-Tests suggerieren?

Es stellt sich die Frage nach den systembedingten Unwägbarkeiten unserer Nurflügel. Können wir uns blind auf Testverfahren verlassen, die "nur" die Sicherheit eines begrenzt sicheren Systems garantieren? Sind Betriebsgrenzen Limits, die Unfälle kategorisch ausschließen? Sind Piloten immer sicher unterwegs, die sich innerhalb dieser Grenzen bewegen? Schließt eine gütegesiegelte, also "sichere" Fläche, Unfälle durch Pilotenfehler aus?

Der Hängegleiter hat gegenüber Fluggeräten mit vollständigem Leitwerk und fest integriertem Piloten aerodynamisch systembedingte Nachteile. Die Steuerbarkeit ist nur bei positiven Luftkräften garantiert, das heißt, der Pilot muss mit positiver Gewichtskraft auf den Flügel "einwirken". Ein über drei Achsen gesteuertes Flugzeug kennt diese Problematik nicht. Außerdem ergeben sich durch die Pendelwirkung der Aufhängung Schwerpunktänderungen, die in grenzwertigen Bedingungen äußerst schädlich auf die Stabilität des Gesamtsystems Drachen und Pilot einwirken können. Im Gegensatz zum Dreiaxser, wie beispielsweise einem Segelflugzeug, haben wir es aerodynamisch mit einer Gleichung mit zusätzlichen Variablen zu tun. Einer Fläche und einem Piloten, die als Gesamtsystem zu sehen sind. Diese Tatsache ist bei dreiachs-gesteuerten Flugzeugen nichtgegeben. Aber auch sie lassen sich zum Absturz bringen – allerdings meist nur durch längst bekannte Pilotenfehler und nicht wegen einer ungewollten Einflussnahme des Piloten aufs System.

All diese Punkte sind klar und bekannt. Nur – vergegenwärtigen müssen wir sie uns! Jeder Pilot muss wissen, mit welchem Fluggerät er sich durch die Luft bewegt, und wo die systembedingten Grenzen liegen. Der erste Schritt



in diese Richtung ist sicher das Einhalten der Betriebsgrenzen wie der sicheren Geschwindigkeit, der Vermeidung von Kunstflug und absichtlich herbeigeführten kritischen Flugzuständen in turbulenter Luft. Wie die Interviews mit Top-Piloten aber eindeutig beweisen, ist das nicht alles: Mehr als bei den Kollegen in ihren dreiachsgesteuerten Flugzeugen ist unsere Sicherheit von den meteorologischen Bedingungen, in denen wir uns bewegen, abhängig. Wem macht es schon Spaß, sich am Rande des Überschlags durch heftigste Turbulenzen spülen zu lassen? Fliegen wir deswegen? Niemand braucht diese Erlebnisse zur Selbstbestätigung wirklich.

Fliegen bei grenzwertigem Flugwetter ist keine Mutprobe, sondern schlichtweg Dummheit. Unfälle, die deshalb passieren, schädigen nicht nur den Betroffenen, sie kratzen auch am Ruf einer ganzen Sportart. Und vor allem: Sie sind vermeidbar.

Was ist also aktives Drachenfliegen? Es ist hauptsächlich das Wissen um die aerodynamischen Grenzen unseres Systems, das Einhalten seiner Betriebsgrenzen, genaueste Beobachtung der meteorologischen Bedingungen, richtiges Reagieren, wenn's nötig ist, und ein gesundes Verhältnis zum "Nein sagen". Wenn wir so verantwortungsvoll im Umgang mit uns selbst handeln, werden wir uns mit dem Drachen sehr sicher durch die Luft bewegen.

Man kann es nicht oft genug wiederholen: Wir fliegen, weil wir Spaß haben wollen, nicht um uns nach der Landung sagen zu müssen: Nochmal Glück gehabt!



Foto: Andreas Busslinger

Betrachtungen zum Sackflug

Zu Beginn des Gleitschirmsports — Mitte, Ende der Achtzigerjahre des vergangenen Jahrhunderts, war der Sackflug beim Fliegen ein häufiges Problem; dagegen war seitliches Einklappen als Unfallursache fast unbekannt.

Ich selbst erinnere mich an einen Dauersackflug über 300 Meter bis zum Aufschlag bei einer deutschen Meisterschaft 1988 oder 1989. Er endete auf der Wiese neben dem Landeplatz, ich selbst auf dem vorletzten Rang des Wettbewerbs.

Die Weiterentwicklung der Gleitschirme im letzten Jahrzehnt hat Sackflüge zu einem recht seltenen Phänomen gemacht. Sicherheitsprobleme gibt es eher mit dem diametral entgegengesetzten Schirmverhalten in Extremsituationen. Vorschießen nach Einklappen, Nachdrehen oder stabiles Weiterdrehen bei Steilschleifen, also eine starke Tendenz nach vorne, Richtung kleiner Anstellwinkel und hohe Geschwindigkeit. Trotzdem ist der Sackflug als Unfallproblem nicht ganz ausgestorben und erlebt inzwischen Wiedereine Art kleines, wenn auch wenig begrüßtes „Comeback“.

Erinnern wir uns an die aerodynamischen Grundlagen. Bei einem Sackflug ist die Umströmung des Flügelprofils unterbrochen, die Anströmung erfolgt wie bei einer Rundkappe praktisch ausschließlich von unten. Der Schirm fliegt nicht mehr vorwärts und sinkt mit 4 — 7 m/Sek. senkrecht nach unten. Ein Dauersackflug, also das längere Verharren des Schirmes in diesem Zustand, kann mit heutigen Schirmen nur noch theoretisch über die Bremsen erfolgen werden. Zwischen Minimalgeschwindigkeit und Fullstall liegen nur Millimeter Steuerweg, eine deutliche Sackflugphase ist nur noch für versierte Testpiloten durch feinstes Spiel mit den Steuerleinen erfliegbar.

Trotzdem gibt es Unfälle durch Dauersackflüge. Diese werden nicht durch zu starkes Anbremsen des Schirmes verursacht. Vielmehr können Pilotenfehler, Trimmabweichungen am Gerät oder äußere Faktoren dazu führen, dass der Gleitschirm den kritisch hohen Anstellwinkel überschreitet. Nach-

folgend werden Situationen beschrieben, die in den letzten Jahren zu Sackflug-Unfällen geführt haben.

Fliegen mit nassem Schirm

Wird ein Gleitschirm durch einen Regenschauer stark durchnässt, erhöht sich das Gewicht der Kappe. Da der Gleitschirm nicht über die ganze Fläche gleichförmig belastet wird — 2/3 des Gewichtes trägt der vordere Bereich — verursacht die Gewichtszunahme einen höheren Anstellwinkel. Verstärkt kann dieser Effekt noch dadurch werden, dass sich Wasser, das durch die Eintrittskante ins Kappeninnere eintritt, an der Austrittskante sammelt und diese zusätzlich nach unten zieht. Resultat: Der Schirm fliegt langsamer im Trimmspeed, die Geschwindigkeitsdifferenz zur Stallgeschwindigkeit wird geringer, der verfügbare Steuerweg deutlich kleiner.

Zu Unfällen kann es in solchen Situationen vor allem dann kommen, wenn die Piloten das veränderte Flugverhalten des nassen Schirmes nicht berücksichtigten. Unter www.dh.v.de kann ein Video betrachtet werden, das einen Sackflug mit anschließendem Trudeln zeigt, verursacht durch zu starkes Anbremsen beim Öffnen der angelegten Ohren. Der Pilot war unmittelbar vorher durch einen Regenschauer geflogen.

Sackflüge unmittelbar nach dem Start

Dass ein Gleitschirm unmittelbar nach dem Abheben in den Sackflug übergeht, ist am häufigsten beim Windenschlepp zu beobachten. Die Ursache hierfür liegt fast immer an einem Pilotenfehler. Beim Aufziehen werden die A-Tragegurte nicht so lange genug geführt, um die Kappe vollständig über den Piloten zu bringen, der Schirm bleibt im 70° 80° Grad —Winkel leicht hinter dem Piloten hängen. Der Auftrieb reicht nun zwar zum Abheben aus,

die zusätzliche Anstellwinkelvergrößerung durch den anschließenden Schleppvorgang ist aber zuviel; der Schirm geht am Seil in den Sackflug über. Wohl dem, der jetzt einen erfahrenen Windenfahrer hat, der ihn kontrolliert weiterschleppt und im Sackflug, mehr oder weniger sanft, am Boden „absetzt“.

Inzwischen sind einige Unfälle bzw. Vorfälle bekannt geworden, wo das geschilderte Verhalten auch bei Hangstarts aufgetreten ist. Erst vor wenigen Wochen ereignete sich ein solcher Unfall und letztes Jahr konnte ich einen identischen Vorfall beim Fluglehrer-Eingangstest beobachten. Auch hier war der Schirm in der Aufziehphase jeweils nicht ganz vollständig über den Piloten geführt worden. Das steile Startgelände ermöglichte dennoch ein Abheben. Statt nun in der Abflugphase nach vorne zu nicken um sich die fehlende Geschwindigkeit zu holen, ging der Schirm nach kurzer Flugstrecke, möglicherweise aufgrund eines kleinen Steuerimpulses des Piloten, in einen Dauersackflug über. Der eine Vorfall endete verletzungs-frei im Tiefschnee, der zweite verlief weniger glimpflich. Beim Aufprall in einem Geröllfeld brach sich die Pilotin einen Fußknöchel.

Wie ist nun solches Schirmverhalten zu erklären ?

Zunächst einmal sind von dieser Problematik nur wenige Schirmmodelle und auch hier nur Einzelstücke betroffen. In einem Fall musste ein Hersteller eine Sicherheitsmitteilung erlassen und hat alle Schirme ausgetauscht, deren Piloten von Sackflugproblemen berichtet haben. Mit diesem Modell, ein Schirm für sehr leichte Piloten, war es zu mehreren Sackflug-Vorfällen gekommen, die nicht mit Vertrimmung der Leinengeometrie oder erhöhter Luftdurchlässigkeit des Tuches erklärbar waren, teilweise waren die Geräte neuwertig und wiesen keine messbaren Abweichungen zu fabrikneuen Modellen auf.

Hier zeigt sich ein generelles Problem der kleinen Schirmgrößen für leichte Piloten, Der Formwiderstand der kleinen Fläche ist deutlich geringer als bei den Größen für schwerere Piloten. Der Schirm ist schneller und reagiert dynamischer. Um die Reaktionen des Gerätes im Extremflughverhalten klassentypisch zu gestalten, muss unerwünschte Dynamik durch konstruktive Maßnahmen gedämpft werden. Dabei muss manchmal näher an die Sackfluggrenze herangegangen werden als Hersteller und Piloten lieb ist. Der schließlich fein ausbalancierte Schirm fliegt in weiten Bereichen problemlos, zeigt sich aber, wegen der sehr geringen Abweichungstoleranzen, anfälliger in „sackflugträchtigen“ Situationen.

Hohe Luftdichte - sackflugfördernd

Jedem Flieger ist die Tatsache bekannt, dass bei zunehmender Höhe die Luftdichte abnimmt und die Fluggeschwindigkeit steigt. Bei Starts im Hochgebirge macht sich dies durch eine spürbar längere Startstrecke bemerkbar.

Aber auch die Temperatur verändert die Luftdichte. Kalte Luft hat eine deutlich höhere Dichte als warme Luft. Bei -5 ° Grad Celsius ist die Luft um ca. 15% dichter als bei 20° Grad Celsius. Luftdichte ist eine der Messgrößen für die Berechnung des Widerstandes am Flügel. Erhöht sich die Luftdichte, so steigt der Widerstand. Ansteigender Widerstand hat eine Reduzierung der Fluggeschwindigkeit zur Folge. Der bereits im Trimmflug langsamer fliegende Schirm ist in Flugsituationen mit hohem Anstellwinkel deutlich früher an seiner Sackfluggrenze. Dies kann bedeuten, ähnlich wie beim Flug mit einem durchnässten Schirm, dass gewöhnlich problemlose

Manöver, wie Ohrenanlegen oder die Ausleitung des B-Stalls, mit einem Sackflug enden. Auch der im Abflug ganz leicht hinter dem Piloten hängende Schirm kann bei tiefen Temperaturen bereits dicht an oder schon jenseits der Sackfluggrenze sein.

Fluglehrer, wie z.B. Klaus Irschik von der Flugschule Göppingen, haben von solchen Erfahrungen jedenfalls bereits mehrfach berichtet. Sie verzichten bei Schulungsflügen in kalter Luft auf sackflugkritische Manöver wie Ohrenanlegen oder B-Stall.

Die Erkenntnisse der Zusammenhänge zwischen Lufttemperatur und Sackflughängigkeit sind noch ziemlich neu und nicht fundiert. In jedem Fall scheint gesichert, dass die Neigung zu Sackflügen bei tiefen Temperaturen steigt. Schirme, die von ihrer Konstruktion bereits die Tendenzen zeigen, die Strömung verlangsamt aufzubauen (verzögertes Hochsteigen beim Aufziehen, verzögertes Anfahren aus dem B-Stall, verzögertes Öffnungsverhalten nach frontalen Einklappen) sind offensichtlich deutlicher von der Problematik betroffen.

Bleibt noch anzumerken, dass sich alle Vorfälle mit Sackflügen, mit einer Ausnahme, bei tiefen Temperaturen um oder unter dem Gefrierpunkt ereignet haben.

Falten im Tuch

Vor einiger Zeit musste die Firma Nova einen Teil ihrer verkauften Intermediates Carbon zurückrufen und austauschen. Ein Fehler bei der Herstellung des Tuches hatte zu starker Faltenbildung nach kurzer Gebrauchsdauer geführt. Bemerkbar machte sich dieser Mangel besonders an den verschlechterten Starteigenschaften und stark erhöhter Sackflughängigkeit. Swing-Geschäftsführer Günter Wörl hat ebenfalls Erfahrungen mit der Auswirkung starker Falten im Tuch. Vom Produktionsbetrieb fabrik-neu gelieferte Prototypen, die durch eine Vakuum-Packmethode besonders stark komprimiert waren, wiesen beim ersten Auslegen starke Falten auf. Die Folge: Das Aufziehverhalten beim ersten Start zeigte sich ungewöhnlich starkverzögert, die Kappe blieb deutlich hinter dem Piloten hängen.

Bereits beim zweiten Start verhielten sich die Schirme wieder völlig problemlos. Andreas Kallisch, einem Fluglehrer aus Thüringen, war ein ähnliches Phänomen bereits häufig aufgefallen. Beim Windenschlepp hatte sich gezeigt, dass Schirme, die lange im Packsack verstaubt waren ungewöhnlich oft schlechte Starteigenschaften aufwiesen – und zwar unabhängig von den Startbedingungen. Ein paar faltenglättende Aufziehübungen genühten, um das Startverhalten der Geräte entscheidend zu verbessern.

Hier zeigt sich offensichtlich, dass starke Faltenbildung, ob dauerhaft durch ein fehlerhaftes Tuch oder nur zeitweise, durch starkes Komprimieren oder enges Packen des Gleitschirms, Strömungsprobleme verursachen kann. Der ohnehin schmale Bereich halbwegs laminarer Anströmung im vorderen auftriebsstarken Bereich des Gleitschirms, zeigt sich empfindlich auf strömungshemmende Falten. Auch hier dürfte das im vorherigen Abschnitt Gesagte zutreffen: Schirme, die generell verzögert Strömung aufbauen, sind stärker betroffen.

Zu kurz eingestellte Bremsen

Mancher Pilot fliegt mit einer Bremseneinstellung, die in Extremsituation zu kritischen Reaktionen des Schirmes führen kann. Dann nämlich,

wenn die Bremsen so stark verkürzt worden sind, dass die Hinterkante des Schirmes, auch bei völlig gelösten Bremsen, leicht heruntergezogen ist. Immer dann, wenn der Schirm keinerlei Bremsbetätigung verträgt, in Situationen mit hohem Anstellwinkel wie z.B. Ohrenanlegen, die Aufziehphase beim Start oder auch bei der Ausfeitung eines B-Stalls, ist die Kappe vorgebremst. Damit verstärkt sich die Gefahr eines Sackfluges oder Dauersackfluges deutlich. Vor einigen Jahren ereignete sich ein tödlicher Unfall durch stabiles Trudeln (Negativdrehen) des Schirmes bis zum Aufprall auf den Boden. Die Unfalluntersuchung hat hier ergeben, dass der Schirm tatsächlich stabil trudelte und zwar weil die Bremsen so kurz eingestellt waren, dass die Kappe ständig vorgebremst war.

Trimmungsänderungen

Die Liberalisierung der Nachprüfpflicht hat durchaus auch negative Folgen, Mancher Pilot steht dieser wichtigen Kontrolle nicht mit der gebotenen Ernsthaftigkeit gegenüber. Die genaue Überprüfung der Trimmung des Gleitschirms ist aber für die Flugsicherheit von größter Bedeutung. Bereits kleine Abweichungen können zu stark geänderten Flugverhalten führen. Generell, aufgrund der Lastverteilung an der Kappe, bewegt sich eine Trimmungsänderung im Laufe der Gebrauchsdauer, stets in Richtung höherer Anstellwinkel. Dabei dehnen sich die stärker belasteten vorderen Leinenebenen geringfügig. Die weniger belasteten hinteren Leinenebenen behalten ihre Länge oder sie schrumpfen in geringem Maße. Das führt zu einem insgesamt höheren Anstellwinkel. Weil sich dieser Prozess schleichend vollzieht, fällt den Piloten ein geändertes Flug- und insbesondere Startverhalten oft nicht auf.

Was tun bei einem Sackflug ?

Ein (Dauer)-Sackflug macht sich bemerkbar durch ein vollständiges Nachlassen der Fahrtgeräusche und durch die Sinkbewegung der Kappe senkrecht nach unten. Die Schirmkappe ist ganz gefüllt aber häufig sind deutliche Falten im Untersegel erkennbar. Stellt der Pilot einen Sackflug fest, sollte er zunächst mit völlig gelösten Bremsen einige Sekunden warten. Meist fährt der Schirm wieder von selbst an und geht an die Strömung. Ändert sich nichts an dem Flugzustand, muss der Dauersackflug aktiv ausgeleitet werden. Das beste Mittel hierfür ist das Durchtreten des Fußbeschleunigers. Ist dieser gerade nicht einsatzbereit oder unerreichbar, muss der Pilot die A-Gurte noch vorne drücken oder herunterziehen um die Schirmnase nach unten zu zwingen. Obwohl überraschend wenig Druck auf den A-Gurten ist (ein Einklappen ist nicht zu befürchten) funktioniert diese Methode zur Sackflugausleitung in der Regel gut. Dringend abgeraten werden muss von veralteten Verhaltensanweisungen für die Sackflugausleitung, wie Einleiten einer Steilkurve (führt sicher zum Trudeln) oder beidseitiges starkes Anbremsen (führt sicher zum Fullstall). Der Pilot muss sich stets darüber bewusst sein, dass bereits geringe Bremsbetätigung im Sackflug zum vollständigen Strömungsabriss führen kann.

Passiert's in Bodennähe, so sollte der Pilot keine Ausfeitversuche unternehmen, da diese immer mit einer deutlichen Pendelbewegung verbunden sind sondern sich auf die harte Landung mit erhöhtem Sinken einstellen, Aufrichten, Beine angewinkelt zusammenpressen, Muskeln anspannen, Aufprall durch seitliche Abrollbewegung dämpfen. Einige Piloten haben in

zwischen darüber berichtet, dass sie sich bei einer Landung mit hohem Sinken bewusst für einen Aufprall auf dem Rückenprotektor entschieden haben und dabei unverletzt blieben. Eine allgemeine Empfehlung kann dies jedoch nicht sein, da die DHV-Protektortests lediglich eine Fallhöhe von 1, 5 Meter simulieren. Ein Versagen (z.B. Platzen) des Rückenprotektors wegen Überlastung hätte zur Folge, dass ein großer Teil der Fallenergie unge-dämpft auf die Wirbelsäule einwirken würde. Bei einer Landung im Sackflug bewusst die Bremsen nicht betätigen, da der Schirm sonst abrupt nach hinten wegkippen würde.

Zusammenfassung

Ein vorrangiges Sicherheitsproblem sind Sackflüge nicht, im Jahr 2003 wurden bisher 5 Vorfälle gemeldet. Die Problematik ist keine Generelle. Einige wenige Schirmtypen sind stärker betroffen und können, meist in Verbindung mit ungünstigen äußeren Faktoren, deutliche Sackflugtendenzen zeigen. Mit den zusätzlichen Testflugmanövern der neuen Lufttüchtigkeitsforderungen, Ohrenanlegen und Ohrenanlegen beschleunigt, können die DHV-Testpiloten noch besser als bisher Sackflugtendenzen bei Gleitschirmen im Musterprüfverfahren gezielt erkennen. Trotzdem sollten sich alle Piloten mit dem Problem beschäftigen, damit der theoretische Background für gezieltes Handeln vorhanden ist.

Sicherheitshinweise

- Wenn der Schirm durchnässt worden ist (Regenschauer, nasses Gras am Startplatz), muss der Pilot mit verändertem Flugverhalten rechnen.
- io Der zur Verfügung stehende Steuerweg verkürzt sich deutlich, der Schirm wird generell langsamer fliegen. Manöver wie Ohrenanlegen und B-Stall, aber auch starke Steueraussschläge oder tiefes Anbremsen sind unbedingt zu vermeiden. Der Geschwindigkeitsverlust des Schirmes kann auch durch Fliegen mit dem Beschleunigungssystem teilweise kompensiert werden.
- Bei niedrigen Lufttemperaturen sollten Manöver wie B-Stall oder Ohrenanlegen vermieden werden. Der Pilot sollte sich bewusst sein, dass unter diesen Bedingungen die Sackflugtendenz steigt.
- Häufigste Sackflugursache an der Winde ist das zu frühe Loslassen der A-Tragegurte in der Aufziehphase. Hier sollte der Pilot sicherstellen, dass die Kappe wirklich über ihm steht, bevor das Kommando „Start“ erfolgt. Wenn der Schirm durch langes Verweilen im Packsack oder starkes Komprimieren deutliche Falten zeigt, sollten vor dem ersten Start einige Aufziehhübungen durchgeführt werden.
- „ Moderne Schirme haben eine geringe Toleranz hinsichtlich der Bremseneinstellung. Die früher gültige Ansicht, dass die Bremsleineneule auf die Anatomie des Piloten eingestellt werden muss, trifft nicht mehr zu. Die meisten Hersteller weisen in ihren Betriebshandbüchern darauf hin, dass die werksseitige Einstellung der Bremsen nicht verändert werden darf. In jedem Fall muss immer sichergestellt sein, dass die Schirmkappe bei gelösten Bremsen völlig unangebremst ist. Der DHV empfiehlt, Nachprüfungen regelmäßig und abschließlich beim Fachbetrieb durchführen zu lassen. Bei geänderten Flugverhalten sollte der Schirm umgehend überprüft werden.

Karl Slezak, Sicherheitsreferent



Photo: cs - 2002

Sicherheitsmitteilung

Gleitsegel Advance Bi-Beta 2 DHV GS-01.0774-00

Unter den rund 1000 verkauften Tandemschirmen des Modells BIBETA 2 kam es zu 3 Vorfällen mit Leinenrissen. ADVANCE und der Leinenhersteller LiROS erlassen hiermit einen Aufruf an alle BIBETA 2 Piloten und ersetzen die nachfolgend genannten Leinen gratis. Wir bitten um eure Mithilfe beim Aufruf und Unterstützung der Piloten bei Unklarheiten bezüglich Einbau.

Gemäß eingegangenen Rückmeldungen von drei Piloten, kam es zu Leinenrissen während Flugmanövern mit sehr hoher Belastung (Steilspiralen). Betroffen waren Leinen der mittleren Galerie im äußeren Flügelbereich.

Die ausschliesslich im kommerziellen Einsatz geflogenen Geräte hatten zu diesem Zeitpunkt bereits rund 500 Flüge. Trotz interner Tests durch werkseigene Test-Piloten, Untersuchungen des Leinenherstellers Liros bezüglich der betroffenen Technoraleinen, zahlreicher Diskussionen mit Verantwortlichen des DHV und externen Spezialisten, konnte bis zum heutigen Zeitpunkt noch keine abschließende Erklärung gefunden werden. Betroffen sind alle Schirme des Modelltyps BIBETA 2.

Obschon der genaue Hergang noch nicht geklärt werden konnte, hat sich die Firma ADVANCE nach dem letzten Vorfall entschieden, in Übereinstimmung mit dem DHV, vorsorglich folgende Sicherheitsmassnahmen zu treffen:

1. Aufruf an alle Piloten des Modelltyps BIBETA 2, sich direkt bei ihrem Händler, bei ADVANCE in der Schweiz (+41 33 225 70 10) oder der Handelsvertretung in Deutschland (+49 8663 419 475) zu melden. Außerhalb der Bürozeiten kann auch ein e-Mail an support@advance.ch gesendet werden mit dem Vermerk: BIBETA 2
2. Wir benötigen die Adresse des Piloten, sowie die Seriennummer und die Anzahl Flüge des Schirmes.
3. ADVANCE stellt den betroffenen Piloten umgehend Ersatzleinen kostenlos zu. Ersetzt werden auf den Ebenen A und B pro Seite die 2 mittleren Stammleinen und alle Leinen der mittleren Galerie. Versierte Piloten können diese mit Hilfe des beiliegenden Leinenplanes problemlos selber anbringen.

Wir empfehlen allen BIBETA 2 Piloten diese Leinen unbedingt zu ersetzen und bis zu diesem Zeitpunkt bei stark gebrauchten Schirmen auf Manöver mit hoher Belastung zu verzichten.

Wir rufen alle Piloten dazu auf, den Rhythmus der vorgeschriebenen Jahreskontrollen unbedingt einzuhalten.

Thun, 25. September 2003
ADVANCE Thun SA
Rolf Zehner

Tödlicher Hängegleiterunfall

Am Montag den 21.09.03 verunglückte ein deutscher Drachenflieger im Fluggebiet Rofan/Achensee tödlich. Der erfahrene 54-jährige B-Schein-Pilot wurde – getrennt von seinem Drachen- unterhalb der Startrampe an der Erfurter Hütte tot aufgefunden. Die Gendarmerie ist zur Zeit noch dabei die genaue Unfallursache zu ermitteln. Fest steht, dass Aufhängevorrichtung und Aufhängekarabiner keine Beschädigungen aufweisen. Der ermittelnde Beamte hält es jedoch für nicht wahrscheinlich, dass der Pilot lediglich vergessen hatte sich vor dem Start einzuhängen. Es gibt Hinweise die darauf schließen lassen, dass der Pilot, startfertig mit Gurtzeug und Helm aber nicht eingehängt, zunächst lediglich sein Fluggerät vom Aufbauplatz zur Rampe tragen wollte. Dabei hat eine starke Böe Fluggerät und Pilot in die Luft gerissen. Bereits nach kurzer Flugstrecke verließen den 54-jährigen die Kräfte und er stürzte 50 – 100 Meter in die Tiefe. Der Rettungsschirm war ausgelöst, jedoch nicht tragend offen. Ob der Pilot noch versucht hat, im freien Fall die Rettung zu werfen oder ob sich diese beim Aufprall aus dem Container gelöst hat, konnte bisher nicht geklärt werden.

Zum Unfallzeitpunkt herrschte im Fluggebiet Rofan starker Föhn, am Drachenflieger – Startplatz gingen zusätzlich heftige thermische Ablösungen durch. Stark turbulente Wetterbedingungen wurden von der Helikopterbesatzung, welche die Bergung durchgeführt hat, bestätigt.

Karl Slezak, Sicherheitsreferent

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.

Lass dich
beflügeln!



	MO	DI	MI	DO	FR	SA	MO	D1	M	
JAN				1	2	3	4	5	6	7
FEB						1	2	3	4	
MÄRZ	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
APRIL				1	2	3	4	5	6	7
MAI						1	2	3	4	5
JUNI		1	2	3	4	5	1	7	8	9
JULI			1	2	3		5	6	7	
AUG						1	2	3	4	
SEPT			1	2	3	4	5	6	7	8
OKT				1	2	3	4	5	6	
NOV	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
DEZ			1	2	3	4	5	6	7	8



Flugmine

Wildschönau-Tirol
paragliding .at

DO FR SA MO DI MI DO FR SA MO DI MI DO FR SA MO DI 1111 DO FR SA MO DI

8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	19	20	21	22	23	24	25	26	28	29	30	31						
5	6	7	8	9	10	11	11	11	11	11	11	11	11	11	19	20	21	22	23	24	25	26					
11	11	11	11	11	11	11	11	11	11	11	11	11	11	11	11	11	11	11	11	11	11	11					
9	10	11	11	11	11	11	11	11	11	11	11	11	11	11	11	11	11	11	11	11	11	11					
10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10					
8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31				
5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	
9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31					
7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31			
11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31							
9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31					

VONN ell

MIM

me

30

2- 30 30 31

e

NN



TESTFLÜGE

im Info

Gas 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	Gleitschirme mit einfachem, weitgehend fehlerverzeihendem Flugverhalten.
1-2	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. Nur spezielle, namentlich aufgeführte Gurtzeuge sind mit diesem Schirm zugelassen
GH	Brustgurtzeuge - Alle Gurtzeuge, die der Gurtzeuggruppe G31 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
Biplane	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 (3-Lizenz) haben und regelmäßig und in kurzen Zeitabständen fliegen Spezielle Einweisung erforderlich. z.B. wegen ungewöhnlicher Steuerung
	Spezielles Gurtzeug erforderlich
	Zwischenwerte 1-2 und 2-3 sind möglich



DHV 65-01-1168-03

NOVA ROTOR L		
Testbericht DHV 97		
Zertifikalinhaber	NOVA Vertriebsgesellschaft m.b.H.	
Hersteller	NOVA Vertriebsgesellschaft m.b.H.	
Klassifizierung	1:2 GH	
W-Schlepp?	Ja	
Anzahl Sitze min / Anzahl Sitze max	1 / 1	
Beschleuniger?	Ja	
Trimmer?	Ja	
Verhalten bei	min. Fluggewicht 195 NO	max. Fluggewicht (125K)
Stiel		
für Treifen	gleichmäßig seil	gleichmäßig, seht
Andreh hehe Iten	kommt sofort über	kommt sofort eher Piloten
Abhebegeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Siedhandlung	einlach	einlach
Eraderauslug		
Trimmergeschwindigkeit (kohl)	35	di
Beschleunigte Geschwindigkeit (VVI)	0	50
	dehnehtlieh	dumrschnll e
Trudellendenz	Mehl vorhanden	nicht vorhanden
Steuweg	hoch	hoch
Wendigkeit	dehnschnllch	dumrschnllch
Beißelge überziehen		
Sackluggrenze	901 > 75 cm	spät > 75 cm
Fullsallwenn	spät > 90 cm	421 > 90 cm
Bremakaltansien	hoch	hoch
inuitates Einkla		
Verbeschleuniger/	gering	gering
Ölunungsverhalten	selbständig envigerf	selbständig schnell
froidles Einklappenbereheurt		
Vobeschleunigung		durchschnittlich
dimnensmhallen		selbständig schnell
heiliges en		
Wegdrehen	<90 Grad	93.10
niedriggeschwindigkeit	gering	durchschnittlich
		Verlangsamung
Höhenverlust	gering	gerinn
Stabilisierung	Selbständig	selbständig
Dikungsverhalten	selbständig schnell	selbständig unneil
EinselligEinkla, enüschnelligü		
Wegdrehen		90- lüftend
Drehgeschwindigkeit		durchschnittlich
		mit Verlangsamung
Höhenstierst		gering
Steifshing		selbständig
Dilnwegmerhallen		selbständig schnell
EinEinkla, pen und Gegenst		
Stabilisierung	einlaches Gegenbremsen	einlaches Gegenbremsen
Steuweg	hoch	hoch
Steuereckenstieg	lud	hoch
Gegendrehen	einlach, keine lendenz zum	einfach, keine 1ender rem
	Stremungsaahrim	Siretru ⁹ gsh im
tilnangsrerhallen	selbständig schnell	selbständig schnell
FullsullsymmAtidellung		
		1.
Trudeln aus feine		
Trudeln aus stal. Kunenlug		
Stellspirale		
Einleitung	einlach	einlach
kudellendenz	nicht vorhanden	nicht vorhanden
Austellung	selbständig	reilbständig
Einleitung	einlach	einlach
Aasleitung	salbsbild'	selbständig
imitierverhalten		
	einlach	
Ergänzungen zur Flußicherheit		

DHV GS-01-1173-03

INDEPENDENCE AKRON L		
Testbericht DHV 03		
Zerifikatintaber	fly market f rugsport Zubehär GmbH & Co. KG	
Hersteller	fly market) flugsportzubehär GmbH & Co. KG	
Klassifizierung	2 GH	
W.Schlepp?	Ja	
Anzahl Sitze min/ Anzahl Sitze max	III	
Beschleuniger?	Ja	
Trimmer?	Nein	
Verhalten bei	min fluggewicht (95 Kg)	max. Fluggewicht (113 Kg)
Start		
Killverhalten	gleichmässig, sofort	gleichmässig, sofort
Aufziehverhalten	kommt zutue) über Piloten	kommt solori Ober Pitelen
Abhebebeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Starthandri	durchschnittlich	einfach
Geradeausflieg	1,2	1,2
Rolle	mp	mheillich
Trudellendenz	durchschillieh	dunhuhdich
Steuweg	durchschillia	duaschelle
Wendikeil	d h h ' l'	durthichnillich
Beldseiti es überbeha	1,2	1,2
Sackfluggrenze	durchschnittlich 60 - 75 cm	durchschadri a 65 cm T5 cm
Fulstalgrenze	durchschnittlich 65 cm 85 cm	durchschilla 65 eln - 80 cm
Bremskrallensieg	dunhanillikh	hoch
Widre Hea n	2	2
Vorbeschleunigung	durchsehdlich	durchschnillich
O11en.schehalreo	selbständi verzägrt	selbständi. real ed
Einselliges anklagen	2	2
Wegdrehen	90 -180 Grad	90-180 Grad
Wegdrehen insgesamt	110 - 360 Grad	180-360 Grad
Drehgeschwindigkeit	durchschnittlich	durthanilla
	mit Verlangsamung	mit Verlangsamung
Max. Roll- bzw. hickwinkel	mater 45 Grad	größer 45 Grad
Höhenverlust	durchschöthoh	durchschnillich
Stabilisierung	selbständig	selbstädie
iel		
Stabilisierung	einkes Gegenbremsen	einfaches Gegenbremsen
Steuweg	durchstmitrich	durthschnillich
Sieerkrallensden	durchschntlich	hoch
Gegendrehen	einlach, keine Tendenz zum	eintach, keine Tendenz dm
	Strömungsabriss	SHmengehriss
Öffnen verhalten	etbrandig rede ed	reibslaut raun erf
Trudeln aus Trierngesch	1,2	1,2
Trudeln no Kurenilug	1,2	1,2
Stells.irele	1,2	1,2
Einleitung	durthschntlich	durchschntlich
hudeitendenz	gering	gering
Ausleitung	Nachdrehen < 180 Grad	Nachdrehen < 180 Grad
Sinkeschwindigkeit keil mal	8	
Einleitung	1,2	1,2
Einleitung	einlach	einlach
Aeiehn	lb tief	selbständr.
Oberen anlegen	1,2	1,2
inlelluog	leicht	leicht
Arnieilun	nimm) zögernd fahrt auf < 4 Sek	selbständig schnell
landeverhalten	durchschntlich	einlach
reusks Etkin a beschieen	2	2
Verbesdieunigung	durchubnidlich	durchschntlich
Öffnen ,sverballen	selbständi rede d	selbständi yend erf
Einleilugen Einklagen beschieen t		
Wegdrehen	90-180 Grad	90 -180 Grad
Wegdrehen inuresam	180 - 360 Grad	180 - 360 Grad
Drehgeschwindigkeit	durchschnittlich	durchuhnillich
	mit Verlangsamung	mit Verlangsamung
Max. Roll- bzw. Nickwinkel	gre3er 45 Grad	größer 45 Grad
Höhenverlust	durthschnillich	durchschntlich
Stabilisierung	selbständig	selbständig
O11rel.sverhallen	seld im 'anir	seihsmode MIO.'
Öhms (ale en, beschleunig)	1,2	1,2
Einleitung	leicht	leicht
Ausleitung	nimm md Fand enf < 4 Sek	selbständig schnell
morgen zur flugsicherheit		

DHV GS-01.1174-03

INDEPENDENCE AKRON		
Testbericht DHV 91		
Zerifikatintaber	fly market flugsport-Lbehrg GmbH & Co KG	
Hersteller	fly market Flugsport-Zubehär GmbH & Co. KG	
Klassifizierung	2 GH	
IN-Schlepp?	Ja	
Anzahl Sitze min /Anzahl Sitze max	111	
Beschleuniger?	Ja	
Trimmer?	Hein	
Verhalts bei	min Fluggewicht(80 Kg)	mar. Fluggewicht(105 K
Start	2	2
feilverhalten	gleichmässig, solori	gleichmässig, siert
Au Mehrverhalten	überschiesst. muss angebrems	iberschiesst muss aceehren
Abhetregeschwindigkeit	gering	gering
Starthandling	durchsthüllich	dueshschnillich
Geradeausflie	2	2
lanmeeschwindigkeit » bi	36	31
Beschleunigte Geschwindigkeit lomh)		50
Rolltanuluno	en	erlag
Trudellendert	durchulmlithch	durthschelilich
Steuweg	gering	gering
Wendikeil	durchsehndlich	durchuhnillich
anspruchsvolles lbenziehen		
Sackfluggrenze	früh < 60 cm	früh < 60,
feilsiallmute	früh < 65 an	fröh < 65 cm
Bremskrallmte	nenn	nenn
anspruchsvolles Gegenbremsen		
Vorbeschleunigung	durchsdritlich	durchschntlich
Öffnen.sverhallen	selbständ sen' d	selbständ' utze
anspruchsvolles (beschleunig)		
Vorbeschleunigung		hoch
O11oun perhallo		selbstpedle nm' erf
Einselliges Einklappen	2	2
Wegdrehen	>360 Grad	>360 Grad
Drehgeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnillich
Höhenverlust	durchschntlich	durchschntlich
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öffnen.verhalten	selbständi WE' el	seksmul ven' rt
Wegdrehen		>360 Grad
Drehgeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschntlich
Hobenraun	durchschntlich	durchschntlich
Stabilisierung	selbständig	selbständig
O11an dsellirzmmilmmwi		elbständi vrb
Stabilisierung	anspruchsvolles Gegenbrers	anspruchsvolles Gegenbremsen
Steuweg	gering	gering
Steuerkrallandieg	durchschnittlich	durchschntlich
Gegendrehen	einfach, keine Tendenz zum	einlach, keine Senden mm
	Strömungsabriss	Strömungsabriss
O11en ennen	selbständig veri en	selbständi
anspruchsvolles (beschleunig)	2	2
Trudeln aus Trimm eschne	2	2
Trudeln aus sel Kurrenflug		
Wie	2	2
Einleitung	durchschntlich	durchschntlich
Ittellenden	durchschnittlich	durchschntlich
Ausleitung	Nachdrehen 180 - 360 Grad	Nachdrehen 180 - 360 Grad
Einleitung	2	2
Einleitung	einlach	einfach
Ausleitung	nimmt anreed Fabel auf	Sek nimmt ud Bfd fahrt auf <4 Sek
Einleitung	2	2
landeverhalten	durchschnittlich	durtheniitlich
Nennegen lut F icheielt		

DHV GS-01 -1175.03

INDEPENDENCE AKRON		
Testbericht DHV 03		
Zerifikatintaber	HP furcoe GmbH	
Hersteller	UP Europe GmbH	
Klassifizierung	2 GH	
WSchlepp?	Ja	
Anzahl Sitze min Anzahl Sitze max	111	
Beschleuniger?	Ja	
Trimmer?	Hein	
Verhalten bei	min. fl ugeewicht (55 Kg)	mar.Fluggewich1175 Kg)
Start	1,2	1
feilverhalten	gleichmässig, solori	gleichmässig, solori
Aufziehverhalten	hemmt sofort über Pitzee	kommt seleri über Holen
Abhebebeschwindigkeit	gering	gering
Starkandlin	durchschntlich	durchschntlich
Geradeausflieg	1,2	1,2
Rollt	durchschnittlich	duninchnillich
Kupreahandling		
trudeltendenz	durchschntlich	durthuhnillich
Steuweg	gering	gering
Wendikeil	dorthschnellich	durchschntlich
anspruchsvolles Ohergehen	2	2
Sackfluggrenze	Inch <60 cm	lieh < 60 UI
Fulstalgrenze	lruh<65 cm	hüh < 65 cm
Brenskrallandi	duelschnillich	durchschmalich
anspruchsvolles (Beschleunigen)	11	11
Voneschleunigung	dueli'pholl'ich	dochschnillich
Öffnen.nenalten	selbs	selhsinich nur
Einreuliges Einklappen	11	11
Wegdrehen	90 - 180 Grad	90 - 180 Grad
Wegdrehen insgesamt	180 - 360 Grad	180 - 360 Grad
Drehgeschwindigkeit	gering	durchschnittlich
		mit Verlangsamung
Mar. Roll- bzw. Nickwinkel	kleiner 45 Grad	grein 45 Und
frehenerlust	dochnbalich	durchschalich
SWnerna	gelbsang	selbständig
änge hransiliss		selbstän
Stabilisierung	einfaches Gegenbremsen	einfaches Gegenbremsen
Steuweg	gering	gering
Sieueikrallinilng	hoch	durchschntlich
Gegendrehen	einlach, keine Tendenz zum	einlach, keine Tendenz zum
	Strömungsabriss	Strömungsabriss
Öffnen.verhalten	selbständi. variiert	selbständi. nerd erf
Tuldtalk (ale Ausleitung)		
Trudeln aus Trimmgesch	2	2
Trudeln aus stal. Annenflug	1,2	1
Steile irele	2	2
Einleitung	einlach	delach
Wellenden/	durchschntlich	durchschntlich
Ausleitung	Nachdrehen 100 360 Grad	Nachdrehen 180.360Grad
Sink eschwiedel keil m's	IS	16
Einleiluvie	einlach	eimech
Ausleilun	nimmt in rd Ah	selhsinai
Öffnen (auf -en)	11	11
Einleitung		leicht
Ausleilun	selbstnll schnell	sel bständig schnell
Landeverballen	einkch	einlach
anspruchsvolles (beschieen')	2	2
Vorbeschleunigung	durchschnittlich	durchschnittlich
O11nunueerhallen	di	Affindi reif n
Wegdrehen	180.360 Grad	180-181 Grad
Wegdrehen insgesamt	180 - 360 Grad	180 - 360 Grad
Drehgeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
	mit Verlangsamung	mit Verlangsamung
Max. Roll- bzw. Nickwinkel	größer 45 Grad	grüner 45 Grad
Höhenverlust	durchschallich	durchschntlich
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Ökungsverhallen	selbständi. schnell	selbständig scheif
Öhren anlegen, beschleuni.	1,2	1,2
Einleitung	leicht	leicht
Ausleitung	selbständig schnell	selbständig schnell
anspruchsvolles (Beschleunigen)		

Das DHV-Versicherungsprogramm

für Hängegleiter und Gleitsegel

(für UL im Internet www.dhv.de oder bei der DHV-Geschäftsstelle)

Stand: 1.1.2003, 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: Haiterschaft für a1e Hängegleiter und Gleitsegel des Mitglieds inkl. deren Benutzung durch berechnigte Dritte und inkl. zugelassenem Schleppbetrieb. Keine Gerätezeichnung. Keine Geräteanmeldung. Für Versicherungsfälle in Dänemark vorgeschriebene Deckung ohne Mehrprämie.

M 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

er Bergungskosten

Deckungssumme: 2.500,- €
Umfang: Suche, Rettung, Krankenhaustransport, notwendiger Rücktransport. Ohne Mehrkosten für Bergung des Fluggeräts. (fn ursächlichem Zusammenhang mit dem Betrieb eines Luftsportgerätes)

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 Luffahrschein 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 Krankenhaustagegeld und 3,00 € Entschädigungsgeld je Krankenhaustag. Vervielfachung 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 Krankenhaustagegeld und 3,00 € Entschädigungsgeld je Krankenhaustag. Vervielfachung zusammen mit Unfalldeckungssumme.

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,- €

Jahresprämie inkl. Vers.-Steuer
16,50 €

ED Flug-Unfall Passagier

Deckungssumme: 2.500,- € bei Tod, 5.000,- € bei Invalidität. Umfang: Verzehnfachung möglich

Jahresprämie inkl. Vers.-Steuer
13,30 €

mm,c Flug-Unfall Passagier nur in Österreich

Deckungssumme: 40.000,- € bei Tod und Invalidität.

Für alle Mitgliedsvereine kostenlos

M 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 Mitgliedsvereins 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

mim 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

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 Mitgliedsvereine und Boden-Unfall für Veranstalter.

Deckung. weltweit **ei** Europa **er** Deutschland Österreich



15. Pokalfliegen in Hütten

Bei herrlichem Wetter richtete die Flugschule Ulm Ernst Unfried gemeinsam mit dem neu gegründeten Verein Gleitschirmflieger Urenschwang am Übungshang in Hütten ihr 15. Pokalfliegen aus. Ein Zielabwerfen eines Tennisballes und eine Punktlandung im Zielkreis waren die Aufgaben. Mit viel Spaß und guter Laune stellten sich 29 Pilotinnen und Piloten dieser Aufgabe. 6 Pokale, Urkunden, T-Shirts und Sachpreise gab es zugewinnen. Mit einer sehr guten Leistung und 2 zielsicheren Landungen belegte Peter Schrade den 1. Platz, gefolgt von Rolf Mangold, 2. Platz und Thomas Neuer auf dem dritten Platz. Auch eine Pilotin war sehr erfolgreich, Gabi Wolff kam auf den vierten Platz und konnte sich somit den Wanderpokal der Damen sichern. Den 5. Platz belegte Thomas Gantert und Detlef Preuss den 6. Platz. Die Pokale und Preise wurden bei der würdigen Preisverleihung von Fluglehrer Ernst Unfried und Vorstand Manfred Schwarz überreicht. Bei einem gemütlichen Beisammensein klang ein wunderschöner Tag aus und wir freuen uns alle auf unser 16. Pokalfliegen im September 2004.

Gleitschirmflieger Urenschwang, Gabi Schwarz

Satt zu Besuch bei den Rhöner Drachen- und Gleitschirmflugschulen

Im Rahmen der Sat1- Sommertour 2003 traten in diesem Sommer jede Woche zwei Kandidaten in unterschiedlichen Disziplinen gegeneinander an, ohne vorher zu wissen, was da auf sie zukommen würde. Am Morgen des 13.8. trafen das Moderatoren-Team Barbara Radl und Thorsten Arnold mit ihrer Filmcrew und den Kandidatinnen Sandra und Silke auf der Wasserkuppe ein, um die Gewinnerin einer Luxus-Mallorca-Reise zu ermitteln. Beide hatten noch nie mit dem Gleitschirm abgehoben und waren entsprechend aufgeregt.

Nach einer theoretischen Einweisung ging's dann auch schon bald an den traditionsreichen Südwest-Hang der Wasserkuppe, wo die Mädels unter Aufsicht der Fluglehrer und immer begleitet vom Kamera-Team ihre ersten Aufziehübungen absolvierten. Flugschulleiter Andreas Schubert und Assistent Boris halfen etwas mit, so dass es beiden bald gelang, den Schirm über sich zu halten und auch schon zum ersten Mal abzuheben. Die erste Aufgabe bestand darin, am Übungshang möglichst weit abzugleiten. Hier hatte Silke die Nase vorn: Während sie fast den ganzen Übungshang schaffte, landete Sandra schon deutlich früher als ihre Kontrahentin. Befragt von den Moderatoren berichteten beide, den Flug trotz der Aufregung sehr genießen zu haben. Da der Wind inzwischen zugenommen hatte, bestand die zweite Aufgabe darin, den Schirm möglichst lange über sich zu halten, was Sandra besser gelang. Die Entscheidung fiel dann schließlich bei der letzten Aufgabe: den Schirm zusammenlegen und im Packsack verstauen. Angefeuert von den Kombikursteilnehmern der Woche konnte Sandra auch hier punkten und gewann somit die Reise. Auf Nachfrage der Moderatorin Barbara sagten beide, dass sie das Erlebnis des ersten Abhebens sehr genossen hatten und dass sie gerne "richtig" Riegen lernen wollten. Daraufhin lud Boris beide zu einem Schnupperkurs auf der Wasserkuppe ein. Zu sehen war der Wettkampf dann eine Woche später auf Satt.

Marc Niedermeier

GCO-Vereinswettbewerb am Hochgrat

Der Gleitschirmclub Ochsenhausen hatte zum Vereinswettbewerb am Hochgrat geladen. Um nicht dem Anreise-Stress zu verfallen oder gar zu verschlafen sind einige Fliegerkameraden schon am Vortag ange-reist. Denn den Wettkampf möchte keiner verpassen, da es bei diesem nicht nur auf fliegerisches Können ankommt, sondern auch auf Geschicklichkeit! So musste als 1. Hürde auf einer Lichtung ein Klötzchen in einem 50-Meter-Kreis so nahe wie möglich ins Zentrum geworfen werden. Nach der Landung, nahe einer 100-Meter-Linie folgten die nächsten Hürden in Punkto Geschicklichkeit. Mit weitem Zwetschgensteinspucken und Medizinballwerfen konnte manch einer noch eine gute Position erringen. Den 1. Platz hat in diesem Jahr unser Helmut Seeburger aus Bronnen erreicht. Den 2. Platz Hubert Schmid aus Biberach und den 3. Platz Manfred Plösch aus Oberdischingen. Bedanken möchten wir uns herzlich bei Bräuninger, Firebird, Paratec und Swing, die uns Sachpreise sponserten. Gute Besserung wünschen wir auf diesem Wege noch unserem Fliegerkameraden Reinhold Lachenmaier.

Gleitschirmclub Ochsenhausen, Renate Baier





Superparty und Fun ny-Flight-Contest

Über 100 Besucher, von denen 70 am Funny-Flight-Contest teilnahmen, nutzten die traumhaften Wetterbedingungen, um an der Hörnerbahn nahe Sonthofen mit Gleichgesinnten zu fliegen und zu feiern. Das Team der Flugschule Mergenthaler organisierte ein Rahmenprogramm, das sich sehen lassen kann: Während des ganzen Tages wurden die Besucher am Landeplatz mit Getränken und Gegrilltem versorgt (spezieller Dank an Papa Scheltdorf), am Abend gab es „Kässpatzen satt“ für alle. Der Höhepunkt des Tages war aber sicher der Funny-Flight-Contest, bei dem

es Punkte für einen Zielabwurf gab, eine Punktlandung sowie die Sicherheit beim Landen. Jeder Teilnehmer bekam nicht nur eine Urkunde mit einem Foto seiner Landung, die Flugschule Mergenthaler hatte sogar Preise für alle Teilnehmer organisiert. In der Einzelwertung gewann überlegen Susanne Arendt, die sich mit einer perfekten Landung den Hauptpreis sicherte, ein Gurtzeug SUCCESS, gesponsort von der Firma ADVANCE Paragliders. Auf den Plätzen folgten Jürgen Forster und Bertram Vogel, die ein Vario und einen Overall gewannen. In der Tandemwertung gewann Uwe Fähdt mit seinem Töchterchen Tabea, die mit 4 Jahren als jüngste Teilnehmerin den besten Zielwurf des Tages hinlegte.

Uwe Laurischat

Reiseprogramm 2003

Dolomiten - Bassano - Andelsbuch - Greifenburg - Lac d'Annecy
Balaton (Ungarn) - Ölüdeniz (Türkei) - Sahara (Tunesien)

fly with the best
@ Mike Küng - Toni Bender - Michi Nessler - Charles Kunow

Flugsportzentrum für:

- + Paragliding
- + Motorschirm
- + Reisen

Harzer **GLEITSCHIRM**
Schule & Shop
Knut Jäger

www.paracenter.com

AIRTIME

Overalls and more

Euro1 55 —
nin⁹TA Nummer

Farben: E..178.—
blau/beige nimbu> all wavyr
schwarz/rat
'grau/gelb

Größen: S bis XXL
Sondergrößen
ohne Aufpreis!

www.BLUE SKY .at
20 Simian 82 - 1e1 (43 104842 51 /6 41



Petrus die Füße küssen

Persönliche Bestleistungen erarbeitet man sich in hartem Training – oder man küsst Petrus die Füße für das gute Wetter und schüttelt seine persönliche Bestleistung aus dem Ärmel. So geschehen in der letzten Augustwoche 2003 in Saalbach (Österreich), Kaum aus dem Auto, hing das runde Dutzend Flieger der 17köpfigen Saalbachgruppe vom GSC-Weser „Thermikmöwen“ schon in den Hausbärten, und als erster verbesserte sich Heinz auf 3 Stunden und 45

Minuten. Doch die anderen Thermikmöwen folgten auf dem Fuße. Ulli flog das erste Mal Thermik, Paul kreuzte x-mal durch das Tal, als sei Sinken kein Thema für ihn, Michael erwischte den Bart im Landeanflug und schaffte von seiner niedrigsten Höhe aus Startüberhöhung, Vera kratzte als Thermikneuling unter der Basis und blickte gnädig auf die alten Hasen herab. Kurz, jeder war über sich selbst bass erstaunt. Auch mit Vorurteilen wurde aufgeräumt. „Werde ich gesehen, bin ich wirklich der Größte?“, fragte sich Helmut mit Schweißperlen auf der Stirn, als ein Segelflieger unter (!) ihm im Bart kreiste. „Mein Schirm ist ein Trecker, der klappt nie“, „Wenn's unten windet, dann kachelts oben“; „Der Bart steht immer über der Hütte“, „Aus dem Kessel kommst Du immer raus“ und „Das Landefeld ist riesig“ (auch bei starken Aufwinden???) Jetzt wissen wir es besser und haben wieder Respekt vor der Natur. Saalbach ist übrigens vom Saighof her sehr übersichtlich. So hatten die Nichtflieger per Funk alles im Griff. Da nur wir Bremer Fischköpfe flogen, abgesehen von 2 einheimischen Tandems und natürlich unserem unentbehrlichen Fliegerfreund, -berater und Wirt Hannes, war jeder Schirm im Nu zu identifizieren. Und so kam es denn auch zu Kommentaren wie: „Rolf, nicht mehr eindrehen, wir essen zeitig.“ Nur ein grüner Schirm erreichte eine persönliche Bestleistung im Versteckspiel: Wir wissen bis heute nicht sicher, wem der gehörte. Bestleistungen haben auch die Nichtflieger vollbracht, sie haben nämlich tolle Fotos von uns geschossen. Nächstes Jahr sind die GSC Weser-Flieger zum 10. Mal in Saalbach. Aber ob sie im Jubiläumsjahr ihre Bestleistung von 2003 tapfen können, liegt in Petrus' Hand. Er kann ja schon mal die Schuhe ausziehen zum Füße Küssen.

Kontakt: www.gsc-weser.info.

Gleitsegelclub GSC-Weser, Vera Kahnert



Gleitschirm aus Blumen

Wir hatten uns beim letzten Erntedank-Umzug in Sasbachwalden (Oktober 2003) mit einem Festwagen betei-



ligt. Es wurde mit Rollrasen, Gestrüpp, kleinen Häuschen (von den Pfadfindern), Sendeturm und Windrädern aus Holz auf einem Zweiachser-Hänger eine Landschaft gestaltet. Darüber haben wir einen "Gleitschirm" aus drei Edelstahl-Stangen und Styropor "gehängt". Es waren um die 3.000 Dahlienblüten, die ein farbenfrohes Bild ergaben. Gezogen wurde der Wagen von einem Einzylinder-Lanz-Bulldog. (Der rüttelte, dass wir Sorgen hatten, der Gleitschirm mit den vielen Blumen kommt oben runter).

Eugen Oberle

Siegerehrung

Nachdem sich die Mehrheit der Clubmitglieder diesmal für die Austragung der Vereinsmeisterschaft nicht in einem heimatischen Vereinsgelände ausgesprochen hatte, wurde der Sportwart Hans Urban mit der Durchführung beauf-



v.l. Zweiter Hans Urban, Vereinsmeister 2003 Ferdi Watter, dritter Hans Hoffmann

tragt. Der vorgesehene Termin 14. September konnte auch wettermäßig in Westendorf/ Tirol realisiert werden. Bis zum briefing konnten 13 aktive Teilnehmer gezählt werden. Nur das meteorologisch angekündigte Hoch hatte sich noch nicht bis zum Gipfel der Choralpe durchgesetzt. Eine dicke, langsam verziehende Gipfelwolke und starker Ostwind verzögerten den Wettbewerbsbeginn. Zielabwurf auf ein 2,5 m großes Folienkreuz und eine Ziellandung mit einer ordentlichen Landevolte waren die Wettbewerbsaufgaben. Danach war auch noch das fliegerische theoretische Wissen gefragt, mit dem der eine oder andere seine sportlichen Ergebnisse durch zusätzliche Fehlerpunkte verschlechterte. Gegen 13:30 Uhr öffnete sich das Abflugfenster und der Wettbewerb ging Flug auf Flug glatt von statten. Der Großteil der Piloten, die nicht mit der Organisation beauftragt waren, konnten noch ein paar wunderschöne Flüge machen. Hans Urban, der Titelverteidiger von 2002, wurde Zweiter, Sieger und Vereinsmeister 2003 wurde Ferdi Watter und Dritter Hans Hoffmann.

GSC-Ratisbona, Hans Urban



21 Schirme an der 157 m hohen Schneithalde - Rekord!!

Am Samstag, den 13.9.2003, fanden an der Schneithalde in Burladingen-Starzeln die gemeinsamen Vereinmeisterschaften des DGFC Starzeln-Zollernalb und des 1. Parafly Club Schwaben statt, da die Meisterschaften des 1. PCS an diesem Tage aus Wettergründen nicht wie geplant im Elsaß ausgetragen werden konnten. Bei perfektem Flugwetter traten über 50 Wettbewerbspiloten zum Ziellandwettbewerb und folgender hochnotpeinlicher Befragung an. In zwei Wettbewerbsdurchgängen wurden dabei die Vereinsmeister beider Vereine sowie der Empfänger des vereinsunabhängigen Schneithaldencups ermittelt. Gestartet wurde entweder am Hang oder von einer von zwei anwesenden Schleppwinden (hier auch nochmal Dank an die Engstinger Kollegen, die eine zweite Winde zur Verfügung gestellt haben!), von der hinter dem Hangstartplatz "Startüberhöhung getankt" werden konnte. Dieser gleichzeitige Startbetrieb verlief absolut rei-

bungslos und unfallfrei. Die anschließend getrennte Wertung beider Vereine ermittelte Reiner Weible als Clubmeister des 1. PCS, gefolgt von Peter Körber und Ralf Göhringer. Als beste Fliegerin kam Traude Werner auf Platz 8 in der 1.PCS Wertung. Beim DGFC Starzeln-Zollernalb erfolgte Uwe Sommer sowohl den Titel des Vereinsmeisters als auch den Schneithaldencup. "Silber" ging an Michael Eitrich, und "Bronze" an Peter Flad. Die beste Dame Chiara Gucker erreichte den 4. Platz, Aufgrund der hervorragenden Wetterbedingungen kamen auch die Freiflieger auf ihre Kosten, denen an diesem Tag sowohl schönes Hangsoaring als auch weite Streckenflüge ermöglicht wurden. Abgerundet wurde der Flugtag durch ein Blues Lifestandkonzert. Alle Teilnehmer waren sich einig, dass der kombinierte Wettbewerb (natürlich nicht unwesentlich durch die Hilfe der Wettergötter) ein voller Erfolg war und die Vereinsfreundschaft zwischen dem DGFC und dem 1. PCS vertieft hat. Anwesend waren auch Vereinsfreunde der benachbarten Vereine Flugsportverein Engstingen, DGVSüdwestwürttemberg-Hohenzollern, Delta- und Gleitschirmverein Weilheim und anderen, so dass das Vereinsfest eine Art Albflyhappening wurde. Zu wünschen wäre, dass diese Art der Vereinzusammenarbeit und -freundschaft nicht nur auf der Schwäbischen Alb Schule macht. Wie immer kann die Hilfe der vielen Vereinskameraden nicht groß genug gewürdigt werden, die durch ihren Einsatz bei Auf- und Abbau, Bewirtung und Wettbewerbsdurchführung hervorragende Flugmöglichkeiten nicht wahrnehmen konnten, aber dazu beigetragen haben, dass der Tag allen Beteiligten in schöner Erinnerung bleiben wird.

Rüdiger Asche, DGFC Starzeln-Zollernalb / Ralf Göhringer, 1. Paraflyclub Schwaben

www.jenair.de

FLY NOW

PAY LATER

NEU!
Online Shop
Wir sind umgezogen in die
Saalbahnhofstr. 10

UND TOUREN
VERSAND

jenaireenaincie

01 07243 JENA, TELEFON 036 41 82 58 00
MOBIL 01 72 / 3 80 96 29

Megasport Flugsafaris

entlang der Lykischen Kiiste, Südtürkei.
Täglich andere Fluggebiete, Flughöhen-
differenz 1000 bis 2170 Meter, Strand-
landung. Flugbetreuung, Bergtransfer,
Kreuzfahrt, jeglicher Wassersport
möglich. Doppelkabine, DU/WC, VP
eine Woche pro Person ab **699,-** ^{EUR} **tnl**



**Gleitschirm- und Drachenflug
-safari mit dem deutschen
Luxus-Tauchkreuzfahrtschiff**

UT/ä äharazan

Katalog und Infos unter:
www.sharazan.de

Mega Sport Dive & Fly Tel. 02864 / 882314 Fax 882315
E-mail: megasport.sharazan@t-online.de

Das fliegende Klassenzimmer

Wir, die Klasse 10b von der Reuchlin Realschule Bad Liebenzell, sind nach der erfolgreichen Prüfung einen Tag später, am 28. 05. 2003, zu unserer Abschlussfahrt nach Freiburg aufgebrochen, um dort das Gleitschirmfliegen zu erlernen.

Doch wie kommt eine Klasse auf so eine ungewöhnliche Unternehmung? Unser Lehrer, Herr Schmidt, stellte uns neben einem Segeltörn und einer Woche Erlebnispädagogik auch einen Gleitschirmkurs zur Auswahl. Wir entschieden uns für Letzteres, da wir in den anderen beiden Dingen schon Erfahrungen gesammelt haben. So beschlossen wir fast einstimmig, einen Gleitschirmgrundkurs bei der Flugschule „Dreyeckland“ in Freiburg zu absolvieren. Mit gemischten Gefühlen, aber auch mit großer Spannung auf das Kommende, traten wir unsere Reise an. Auch uns faszinierte der „Traum vom Fliegen“. Doch keiner konnte sich richtig vorstellen, nur von einem Stück Stoff, das erst in einen flugfähigen Zustand gebracht werden muss und ein paar Leinen, durch die Luft getragen zu werden. Nachdem wir uns in der Jugendherberge eingerichtet und die Gegend erkundet hatten, kam es zu der ersten Begegnung mit unseren beiden Fluglehrern. Arne Mandl und Thomas Ehret. Sie erklärten uns den Ablauf der kommenden Woche und waren uns sofort sympathisch, was zu einem entspannten und harmonischen Klima führte. Am nächsten Morgen fuhren wir zum Fluggelände im Wittental und bekamen unsere Schirme zugeteilt. Durch die Sicherheitshinweise unserer Ausbilder wuchs unser Respekt vor dem Fluggerät, da wir uns beim Fliegen dem Schirm voll und ganz anvertrauen mussten. Nachdem wir mit viel Elan den Hügel bestiegen hatten, begann unsere erste Lehrinheit: Die Gerätekunde. Thomas und Arne teilten uns in zwei Gruppen auf und erklärten uns am Flugobjekt die einzelnen Teile und ihre Funktionen. Außerdem zeigten sie an sich selbst die korrekte Handhabung des Gurtzeuges, das mit dem Gleitschirm verbunden werden musste.

Nachdem wir danach etwas vertrauter mit dem Schirm waren, begannen wir mit den Aufzieh- und Laufübungen, die später für den perfekten Start eine unerlässliche Voraussetzung sind. An diesem Tag herrschten ca. 35° C, wodurch das Hinauflaufen zu einer großen Anstrengung wurde. Diese hohe körperliche Belastung ließ die Vorfreude auf den zweiten Flugtag etwas abklingen, jedoch bemerkten wir auch eine ungeheure Spannung auf unseren ersten richtigen Flug. Hierbei erfuhren wir jedoch unbekannte Gefühle. Ungewissheit, Spannung, Freude und Angstvermischten sich, doch auf irgendeine Weise fühlten wir uns für die körperlichen Strapazen belohnt und wir stellten fest, dass wir uns frei fühlten und dennoch andere Gesetze herrschten, die man befolgen musste, um sicher zu landen. Das Ziel unseres Kurses war, den L- bzw. Grundschein zu erhalten, für den man 20 Flüge absolvieren musste. Doch daraus wurde leider nichts, weil

das Wetter sich schlagartig änderte – die Temperaturen sanken um 10° C, ein starker Wind wehte und es regnete fast ununterbrochen. Da unter solchen Bedingungen das Gleitschirmfliegen nicht möglich ist, füllten wir die Vormittage mit dem sowieso nötigen Theorieunterricht. Doch da auf einer Abschlussfahrt wenig geschlafen wird, war es für alle sehr anstrengend, die Augen während des Unterrichtes offen zu halten. Freundlicherweise erklärten sich unsere Fluglehrer bereit, unsere Nachmittage zu gestalten. Wir besuchten den Steinwasen Park, den Schauinsland, verbrachten einen Abend im „Fiesta“, einem kleinen Lokal und machten eine Stadttour durch Freiburg, wobei wir das Münster besichtigten. Wir möchten uns bei Arne und Thomas noch einmal für ihr freiwilliges Engagement bedanken.

Auch wenn wir das Kursziel nicht erreicht haben, ist unsere Gemeinschaft untereinander um ein großes Stück gewachsen, was wir nicht zuletzt der Flugschule „Dreyeckland“ zu verdanken haben, die diese Woche zu einem unvergesslichen Erlebnis gemacht hat. Viele sind entschlossen, die restlichen Flüge noch zu absolvieren und damit den L-Schein zu erwerben. Darüber hinaus spielen einige mit dem Gedanken, an weiteren Kursen teilzunehmen. Wir möchten unseren Bericht mit einem großen Dank an die Flugschule „Dreyeckland“ beenden und können eine Teilnahme an einem ihrer Kurse nur empfehlen.

Julia Württemberger & Tanja Greiner

Anzeige

<ItY Min>

Flugsportbekleidung & Zubehör



Red Bull X-Amis Teamjacke
Team ITA
Andy Frotscher

nur bei Fly-Mike

Wollt Ihr mehr sehen?
Jetzt **Prospekt** anfordern
infoenjoy.make.de

NEU: Crispi-Schuhe Händleranfragen erwünscht



NEU IM INTERNET

3 D Computergrafik

unter <http://www.king-artdesign.de/clrachen> gibt es am Computer entstandene Drachenbilder zu sehen.



Vereinsmeisterschaft Himmelsstürmer Lahn

Bei tollen Wetterbedingungen und super Beteiligung fand zum ersten Mal in der Vereinsgeschichte der Himmelsstürmer eine Vereinsmeisterschaft auf dem Schleppgelände in Hof bei Bad Marienberg im Westwald statt. Die Sieger waren: 1. Platz: Heiko Nikleniewicz; 2. Platz: Norbert Adami; 3. Platz: Rüdiger Sorg. Die Veranstaltung konnte, Dank einer annähernd perfekten Organisation durch den Vorstand, reibungslos, zügig und vor allem unfallfrei durchgeführt werden. Einen besonderen Dank an die tolle Unterstützung der Sponsoren Aerosport, DHV Paratech, Sporthaus Kaps, Swing, und XIX, die mit ihren Sachpreisen die Meisterschaftswürdig abrundeten.

Himmelsstürmer Lahn, Michael Friedchen

Warum soll's beim Fliegen anders sein?

Als langjährige TennisspielerIn musste ich leider immer wieder die gleiche Beobachtung machen: lief es mal im Match nicht so super (vielleicht einfach, weil der Gegner besser war) so hatten die männlichen Geschöpfe, egal welchen Alters, immer die passenden Erklärungen dafür: schlechte Saiten, falsche Bespannung, kopflastiger Schläger, zu weicher Boden, schieß Bälle...und woran haperts bei uns Frauen? Schlechte Beinarbeit, Rückenlage, kein Ballgefühl...

Ganz gleich, welchen Lebensbereich wir unter die Lupe nehmen, gibt es für die meisten Männer nur einen Schuldigen - das Material; bei uns Frauen - ganz einfach - mangelnde Fähigkeiten. Nun wagte ich es als weibliches Geschöpf, meine neue Flugausrüstung für diverse Unstimmigkeiten verantwortlich zu machen. Thema Gurtzeug: „unmöglich, das liegt nicht am Gurtzeug, da muss man sich eben bissle mit Schwung reinsitzen.“ „So leicht geht das bei mir auch nicht, ich nehme eben die Hände zu Hilfe!“...

Thema Schirm: „Was soll bei deinen Bremsen nicht o.k. sein? Die dürfen erst nach 10-15 cm Zug ansprechen!“ „Du bremsst viel zu stark an, lass dein Gerät laufen!“ „Du gibst die A-Gurte viel zu früh frei!“ „Beim Windschlepp anzubremsen ist tödlich!“ „So ein Quatsch, dein Schirm ist doch nicht langsam, du hast eben keinen Hochleister!“...

Oh, jeh, was musste ich mir nicht alles sagen lassen...

Und nun, man sollte es nicht für möglich halten, alles läuft wie geschmiert- nicht die Frau, das Material war's!!!

Lore Neckermann

reichlich Inform o ismaterial

1. Jaidenweg 4
87672 Roßhaupten: 72-----
08367-598
Fax -1026

www.a1schweb.net/aktuell

V1714/1.4' Chweb.nellschirle

Flugschule 1 .erg

Ferien Ausrüstung inklusive

- Ailvanee / Swing, Ozon
- Hotel Zimmer / Frühstück
- S IV 131-IV Fleiglebrer-Beireuung
- variabel 3-14 Tage
- für Scheininbabe
- 5 Teige alles dabei 91'

f 398.--

Engelberger-Tal

- gernässige Verhältnisse
- s*ndieelene Vintgebicbe
- bis 26110 en 111JheridrezenZ
- bbnen ganzjährig in Betrieb
- faandientüendlich

Jdmassessuli

adventure
SPORTS
Gletschirm-Flugschule

Gründ- und Höhenflugschulung
Schnupperkurse und Tantiemflüge
Performance-ter (DHV), Seminare
und Weiterbildung
Reisen in Europa und weltweit
Shop, Testcenter, Service, Gebrauchtgeräte...
Infos unter www.adventure-sports.de
oder den kostenlosen Prospekt eilt

AdventureSports
ist toi
fit 366nenggries
orrotio42/9486

Info 124**Ergänzungen zu Bericht Vereine**

FRAGEN AN DEN VORSITZENDEN HANS CHRISTOPH BUDDEE

Altes Lager

In 2003 haben 34 Piloten bereits mehr als 7.800 km Strecke geflogen; das gemeinsam gesteckte Ziel, in diesem Jahr die 200 km zu knacken, gelang bisher nicht.

2. Sonderlandeplatz »Altes Lager«

Nach »Gäste zahlen Schleppgebühren« (neue Regelung) 8,00 Euro pro Schlepp, nach zwei Schleppts besteht die Möglichkeit für 20,00 Euro eine Tageskarte für dann beliebig viele Schleppts zu erwerben.

Seit Oktober 2002 ist unser Platz als Sonderlandeplatz »Altes Lager« auch für Ultraleichtflugzeuge zugelassen. Der Platz ist derzeit teilabgenommen. Die UL-Piste »West« konnte in Betrieb genommen werden.

Dementsprechend wird seit Mai dieses Jahres an Wochenenden regelmäßig auch F-Schlepp für Hängegleiter angeboten.

In welchem Punkt besteht Nachholbedarf?

Was uns bisher fehlte, waren Drachen- und Gleitschirmfluglehrer im Verein. Seit kurzem haben wir

— jedoch zwei Drachenfluglehrer im Verein und sind im Begriff, eine Vereinsflugschule für Hängegleiter beim DHV anzumelden; vorgesehen ist die UL-startartbezogene Ausbildung mit einem Doppelsitzer hinter einem UL sowie Fußstartausbildung am Übungshang sowie Windenstartausbildung mit Hängegleitern. Seit Juli dieses Jahres steht auch ein Schlepptrike auf unserem Platz, mit dem an Wochenenden regelmäßig Hängegleiterpiloten in die Luft gebracht werden. Nach wie vor fehlt uns jedoch ein Gleitschirmfluglehrer. An diesem Aufgabenfeld wird gearbeitet, aber das scheint noch ein längerer Weg zu sein.

Hans-Christoph Buddee

**Info 122/S. 46****Unfallstatistik 2002 Gleitschirm**

Gut zusammengefasst und verständlich aufbereitet sind die Informationen und die Statistiken. Trotzdem bin ich über etwas gestolpert. Und dieses darüber Stolpern passiert mir relativ häufig zum gleichen Thema bei anderen Gelegenheiten.

Deshalb habe ich mich aufgegriffen und schreibe nun meinen Kommentar dazu.

Der Stolperstein ist folgende Formulierung auf Seite 47: „Bei einem Kollisionsunfall dervergangenen Saison war das anders. Ein Pilot hatte eklatant die Vorflugregeln missachtet...“

Dieser Ausdruck „Vorflugregeln“ – er zeichnet ein falsches Bild in unseren Köpfen !!

Der richtige Ausdruck, der die Gefährlichkeit, wenn wir uns in der Luft mit anderen Fliegern aufhalten und deshalb wohlweislich auch in den entsprechenden Regelungen verwendet wird, heißt: **Ausweichpflicht!!**

Nix Vorflug-Recht oder so ähnliches!

Jeder Luftverkehrsteilnehmer hat die Pflicht regelgerecht auszuweichen, den Anderen nicht zu gefährden, Rücksicht aktiv zu üben. Das gefährliche Gegenteil ist, sein Vorflugrecht einzufordern oder gar durchzusetzen.

Mit der Begriffswahl „Ausweichpflicht“ wird deutlich gemacht, dass wir als Luftverkehrsteilnehmer in allerstärkstem Maße zu gegenseitiger Rücksicht und Vorsicht dem anderen gegenüber verpflichtet sind. Ein Recht des Vorfluges aus der Pflicht des Ausweichers für einen Verkehrsteilnehmer daraus abzuleiten, ist nicht angesagt! Die erforderliche und gebotene Rücksicht unter den Luftraumnutzern geht bei dieser Umdrehung der Begriffe verloren, wird zumindest unschärfer!

„Das kommt aber aufs Gleiche raus“, werdet ihr sagen.

Wenn alles gut geht und sich ein jeder regelgerecht verhält, dann ist das bestimmt so. Es gibt halt manchmal nur einen kleinen Unterschied, ob man mit der Ausweichpflicht im Kopf von der sicheren, Rücksicht zu nehmenden Seite auf den Anderen zufliegt, oder ob der Andere denkt, ich habe ja ein Vorflugrecht...

Es beginnt ja s000 vieles im Kopf...

Leider zieht sich die Begriffsdrehung durch viele andere Artikel, durch Schulungsunterlagen und selbst Prüfungsfragen sind hier nicht gut genug formuliert. Vielleicht macht es ja mein Job bei der DFS, dass ich hier sehr sensibel bin. Wenn ich aber da oben einem anderen Piloten begegne, dann erwarte ich von ihm, dass er weiß, wozu er verpflichtet ist. Darauf verlasse ich mich sogar!

Die Formulierung in dem Bericht könnte also besser lauten:

„Bei einem Kollisionsunfall der vergangenen Saison war das anders. Ein Pilot hatte eklatant seine Ausweichpflicht verletzt...“

Ich meine, es wird so rum einfach deutlicher!

Karlheinz Teichmann

**Anzeige**

GREECHENLAND

DAS CAMP FÜR DRACHEN- UND GLEITSCHIRMFLIEGER

SONINIERFLUGGEBIETE

Olymp - Meteora-Klöster - Ossagebirge

WINTERFLUGGEBIETE

Süd-Griechenland - Peloponnes

Info & Prospekt anfordern! Video € 9,

Deutschland: Tel. 00 49/8 21/2 62 95 51, Fax 2 62 95 50
Schweiz: Tel./Fax 00 41/71/9 23 88 51
Griechenland: Tel. 0030/972453495, Tel./Fax 352044464
e-mail: eagles-club@kat.forthnet.gr
www.olympic-eagles.de



★ Das DHV-Team wünscht Allen ein frohes Weihnachtsfest und gute Flüge und Landungen im Jahre 2004



Wenn ein Schirm zu erzählen anfängt....

Oh je, jetzt muss ich wieder in den viel zu engen Packsack rein, was aber dann auch wieder heißt, über kurz oder lang darf ich wieder Höhenluft schnupfern, sammeln, aufsaugen, reinsaugen. Es sollte eine Vereinigung geben für uns Gleitschirme - „Mehr Platz im Packsack e.V.“- oder so ähnlich, aber statt dessen wird auf mir gekniet u. mit vollem Körpereinsatz meiner Besitzerin werden dann die Reißverschlüsse geschlossen, um dann „endlich“ gemeinsam mit Gurtzeug, Rettungsschirm, Helm u. Handschuhen sich als sog „Presssack“ zu fühlen. Aujaaaa, der Karabiner drückt auf mein Obersegel und meine Eintrittskante wird brutal vom Sitzbrett gequetscht. Wie gutes doch der kleine Plüschgeier hat, der außerhalb am Packsack hängen darf Der „muss“ immer dabei sein, was für ein Geschiss doch gemacht wird wegen so ein bisschen Plüsch. Fliegen kann sie mit dem ja eh nicht - dazu braucht sie mich ! Jetzt wird's Zeit, dass ich mich auch mal vorstelle: GESTATTEN mein Name ist: Mc Alu- ähhhh Makalu, ich bin ein gelb/weißer von „Jupiii“. Bei einem bin ich mir total sicher: Meine Pilotin mag mich total gerne! • Woher ich das weiß ? Tja, erstens habe ich ihr noch nie einen Anlass gegeben sauer auf mich zu sein, zweitens hatte sie mit mir nach nie Panik gehabt und drittens redet sie sehr oft mit mir, wenn wir gemeinsam himmelwärts - oder auch nicht - unterwegs sind. Ich durfte schon in vielen verschiedenen Lufträumen meine Kammern füllen. Nach einer mehr oderweniger langen Autofahrt - Das Auto habe ich ihr auch noch nie voligek...- geht es dann per Gondel oder Lift hinauf, auf Bergen in den verschiedensten Ländern: „Bayern“!!!, Ösiland und Südtirol. Zu Fuß hat sie mich auch schon auf die Berge getragen. Aber da hat sie auch jedes Mal über den Packsack gejamert, der Rücken hat ihr weh getan-Pahhhh was soll ich denn da sagen, ich bin zusammengedrückt und der Sitzgurt macht es sich auf mir bequem. Ich will jetzt endlich rauuuus ! Ahaaaaa endlich geht der Reißverschluss auf Sonne pur, blauer Himmel u. ein paar Cumuli habe ich auch erspäht. Jetzt darf ich mich in meiner vollen Länge u. Größe zeigen, Ich mag es total gerne, wenn sie mich so liebevoll hinlegt, nach dem Geknechte im Packsack tut das einfach gut, Balsam für die Schirm-Seele. Meine Leinen werden akribisch genau sortiert und gestreichelt, noch einmal geht sie ganz um mich rum um nur nichts zu übersehen. Jetzt wird es dann gleich los gehen, juuuu! Overall an, Helm auf, Handschuhe u. Gurtzeug an, jetzt komme ich dran-ich werde eingehängt. Dann folgt noch der „5-Punkte-Check“ eigentlich müsste es „6-Punkte-Check“ heißen, denn ich habe es schon so oft beobachtet, dass sehr viele Piloten u. Innen vorher noch ein bestimmtes Ört-

chen aufsuchen, also Punkt Nr. 6, somit wird der Staudruck den man zwar gerne im Schirm hat - aber absolut nicht in der Blase- entleert. „Wind von der Seite“ höre ich sie murmeln, dass heisstalso erst mal warten. Dann Wind von hinten. Dazu sage ich nur, Wind von hint, dann lauf geschwind „hi hi- also wieder warten. Fliegen kann eine Geduldssportart sein. Ich bin schon total hippelig und kann und will einfach nicht mehr liegen. Jetzt klappe ich schon mal meine Eintrittskante ein... „oh je“ kommt von vorne, „muss das sein ?“ Nur gut das immer nette, freundliche u. hilfsbereite Piloten da sind und mir dann meine Eintrittskante wieder in Startposition bringen - wie gesagt Geduldssportart ! Jaaaaa jetzt kann es sich nur noch um Sekunden handeln. Jedes Mal wenn meine Pilotin noch mal kräftigst durchschnauft- dann geht es los und so ist es jetzt auch. Sie läuft an, ich werde mit Hilfe der A-Gurte aufgezoogen, wenn ich über ihr bin, dann bremst sie mich an und sieht noch mal kritisch zu mir hoch, ob auch alles paletti ist- Kontrollblick heißt das wohl. So ich habe jetzt endlich Höhenluft in mir und fülle mich in meiner vollen Pracht. Als Dank dafür hebe ich sie nach 2-3 m vom Boden ab. Was für ein Gefühl... Ganz ruhig gleite ich durch die Luft, sie lenkt mich zu einem Felsvorsprung hin, was jetzt kommt, weiß ich nurzu gut. Da zupft es an der linken Seite nach oben und dann lässt sie mich eine Kurve fliegen, ich schieße vor und zurück, werde wie ein Pferd im Zaum gehalten und schon wiederzupft es. So lange ich nicht von der aufsteigenden warmen Luft eine geschossen bekomme, gethes ja und wenn es dann doch passiert „klappert“ der Puls von meiner Pilotin auch in Basishöhe. Nach einiger Zeit werde ich wieder zu Boden gebremst, pianomäßig falle ich auf frischgemähte Wiesen und prompt hüpf, fliegt u. kraucht die ganze Bandbreite der krabbelnden Viecher auf mir rum. Bevor ich wieder auf Schuhschachtelgröße -- so kommt es mir zumindest immer vor -zusammengelegt werde, werden die lästigen Krabbelviecher runtergescheucht und wenn das nicht „fruchtet“ dann werden sie per Fingerkick runtergeschossen, nach dem Motto: „ Wer nicht hören will,“ Diese Viecher lieben die Farbe der Sonne und eben auch meine Farbe - GELB, sie haben grundsätzlich alle ein Stell-dich-ein auf allen gelben Schirmen. Jetzt muss ich wieder mit Gurtzeug & Co den engsten Raum der Packsackwelt teilen, kann nur hoffen, dass das Wetter bald wieder flugtauglich wird dann heißt es hoffentlich bald wieder

ABHEBEN - SCHWEBEN - GENIEßEN

Marlies Bader

Gleitschirmfliegen im Nationalpark Berchtesgaden über dem Königsee



Es ist noch gar nicht so lange her, dass sich Natursportler und Naturschützer mehrheitlich unversöhnlich gegenüber standen. Langsam verbessert sich das Verhältnis. Kooperation statt Konfrontation ist inzwischen das Motto und zeigt deutlich, dass Naturschutz nicht ohne den Menschen gemacht werden kann. Bewegung in der Natur schafft eben auch Naturverständnis und nicht zuletzt darf Naturschutz auch Spass machen. Der Naturathlon ist eine **gute Gelegenheit auch das lautlose Drachen- und Gleitschirmfliegen zu präsentieren.** Zur Auftaktveranstaltung sind Flüge mit dem Gleitschirm im Nationalpark Berchtesgaden geplant.

Björn Klaassen, DHV Referat Flugbetrieb

■ Naturathlon 2004

Unter dem Motto „Natur bewegt“ Findet vom **16. September bis zum 3. Oktober 2004** der Naturathlon 2004 statt.

Der Name Naturathlon drückt die Kombination von Naturerleben und Natursport aus. Der Naturathlon will dazu beitragen, größeres Verständnis für Naturschutz und und naturverträglichen Sport zu wecken. Der Naturathlon startet im Nationalpark Berchtesgaden (Flüge mit Gleitschirmen sind geplant), führt dann durch zahlreiche Naturparke, Biosphärenreservate, Nationalparks und weite schöne Landschaften und endet nach 18 Tagen auf Rügen (Mecklenburg / Vorpommern). Ab Januar 2004 können sich alle Natur- und Sportbegeisterten für den Naturathlon 2004 bewerben.

Veranstaltet wird der Naturathlon durch das Bundesamt für Naturschutz (BfN) in Zusammenarbeit mit der Deutschen Sporthochschule Köln, Deutscher Sportbund und dem Verband der Naturparke. Von den Teilnehmern werden neben sportlichen Fähigkeiten und Ausdauer in verschiedenen Natursportarten vor allem Teamwork und auch Wissen über Natur erwartet. Die 2.700 km lange Strecke wird in den unterschiedlichen Natursportdisziplinen, wie z.B. Kanufahren, Mountainbiken, Fliegen, zurückgelegt. Auf die Teilnehmer in fünf Teams warten erlebnisreiche Aktionen und Aufgaben auf dem Weg zum Gesamtziel. Die Begeisterung und das Engagement für naturverträglichen Sport werden die Naturathleten mit den Zuschauern an der Strecke und im Fernsehen teilen können.

Ab Jan. 2004 sind alle naturbegeisterten Sportlerinnen und Sportler aufgerufen, sich zu bewerben. Max. 100 Sportler aller Altersstufen ab 18 Jahre werden zu einem Casting Ende März 2004 an die Deutsche Sporthochschule nach Köln eingeladen. Hier entscheidet sich, wer den Sprung in eines der fünf Teams schafft. Bewerbungsunterlagen und Infos sind ab Jan. 2004 unter www.naturathlon.de abrufbar. Bewerbungsschluss ist am 20. Feb. 2004.

Bundesamt für Naturschutz (BfN)
www.bfn.de



x_iÄ Bundesamt
für Naturschutz

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.

ANZEIGENSCHLUSS Gebrauchtmarkt

07.1. - Info Nr. 126

**Später eingehende Anzeigen
werden automatisch ins nächst-
folgende Info aufgenommen**

Anzeigen bitte nur schriftlich mit dem Anzeigenauftrag an Faxnr. 08022/9675-99!

Kürzungen vorbehalten

Haftungsausschluß!

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

Gleitschirme

1

Airwave Logic 5, Bj. 2001, VB 1.400 €, Tel.: 08342/42138

Bolero XL, weiß/rot, Check neu, 100-130 kg, VB 1.190, Tel.: 0171/8703229

Funiac M, 70-105 kg, Bj. 6/97, Check 4/01, VB 290 €, Tel.: 02196/95350

Funiac M, Bj. 98, Gurtzeug Perchö Fly Magic u. Rettung Oscar, Check bis 7/2004, u. Varia wg. Aufgabe des Flugsports zu verkaufen, zusammen 790 €, Tel.: 0711/6572710

Nova Phelix 23, Bj.01, Pucksack u. Beschleuniger, Gurtzeug SupAir M, Bj. 00, Seitencontainer, Rettung SupAir M, Bl. 01, VB 2.100 €, auch einzeln, Tel.: 07623/20304 od. 0160/8709688

Nova Phelix 27, Bj. 8/2000, royalblau, Startgewicht 95-125 kg, Gurtzeug mit Beschleuniger, Perche m. Rettung incl. Protectors, Packsack: Young Pirates Varia Fly Tec 2005, Schleppklinke, Overall, Helm, kompl. 1.680 €, Tel.: 0175/5834521 od. s.stehlel@web.de

Nova Phorus XS, blau, Bi. 09/02, 55-80 kg Startgewicht, wg. Sportaufgabe zu verkaufen, VB 1.750 €, Tel.: 07164/13893

Ozone Atom M, Bj. 7/01, 80-100 kg, rot/weiß, Check neu, VB 1.000 €, Tel.: 08382/942581 od. rarsten-redlich@gmx.de od. 0174/9721096

@L, 2Jahres TÜV neu, 90-120 kg, Festpreis 850 €, Tel.: 02683/31655

@M, 75-95 kg, Bi. 1/2001, lila/orange, Gurtzeug Skyline Project M, schwarz/blau/grau, Rettung Skyline Summe bis 125 kg, Helm Charly Insider L, blau, Packsack Firebird, schwarz/grau, 1.950 €, Tel.: 089/7595536 (abends) od. hwg@gmx.de

Advance Epsilon 2/25, 65-80 kg, Bl. 4/97, Check 8/04, royal(blau/gelb), 600 €, Tel.: 089/69989889

Arcus L, Gurtzeug Pro Design, incl. Rettung, Kauftag 9.10.02, 2.750 €, kompl. mit Integralhelm, Tel.: 09544/1415 od. Fax 09544/9845844

Arcus L, blau/weiß mit rotem Swingzeichen, Bj. 8/01, Rettung Check 03/03, Gurtzeug AVA Sport L, schwarz, Schleppklinke, Helm Charly Insider weiß, Packsack, NP 3.500 €, für 2.200 €, auch einzeln, Tel.: 0177/2675757 od. ipsnet@nexgo.de

Atlas M, gelb/pink, Bj. 6/98, Gurtzeug Edel Balance u. Rettung Edel RS 2, Charly-Insider Helm XL, Brilluniger Vario, Schleppklinke, Gore GS-Handschuhe, GS-Check 12/02, kompl. für 1.990 €, Tel.: 09071/71231

Atlas M, gelb, Bj. 98, Gurtzeug u. Airbag u. Protektor, Rettung steuerbar, Integralhelm, Vario, komplett 1.600 €, Tel.: 07133/21962 od. 0178/4930997

Boogie M, Bj. 97, 55-80 kg, magenta, mit Gurtzeug UP »Sport« und R-Gerät Profil 20, VB 500 €, Tel.: 0781/9195603

Edel Confidence L, Bj. 3/00, Gurtzeug Dimensione mit Protektor, Rettung, Varia u. Helm, kompl. 1.900 €, Tel.: 06157/808655

Firebird Grid L, 100-130 kg, Bj. 05/03, 2.190 €, Tel.: 0171/8703229

Flair M, 80-110 kg, lila/weiß, Check neu, 500 €, Tel.: 0171/8703229

Ignition I., 75-95 kg, blau/weiß, Bj. 8/98, Check 4/04, 500 €, Gurtzeug Fly Magic L, 150 €, Rettung Annular 22, bis 120 kg, 150 €, Helm Charly Insider XL, 60 €, Tel.: 05361/31436

Ignition M, Bj. 00, 65-85 kg, Check, Gur, R, Packsack, I-Helm Gr. 56, VB 1.500 €, Tel.: 0170/3266449

Ignition XL, 90-120 kg, rot, Check neu, VB 750 €, Tel.: 0171/8703229

Independence Avalon M, Bj. 3/2003, Gurtzeug Fly Magic mit Protektor und Beschleuniger, Rettung Annular 20, Vario inclusive, komplett 2.500 €, Tel.: 09131/530813

Makalu M, Bj. 06/01, 80-105 kg, rot/weiß mit Packsack u. Beschleuniger, Gurtzeug UP incl. Rettung, 1.700 €, Tel.: 01601/291167

Matrix M, 75-95 kg, Bj. 5/00, nagelneuer Check nach Lufttüchtigkeitsanw., gelb, VB 950 €, Tel.: 07271/52502

Mistral 2.22, 60-80 kg, rot/weiß, Bj. 6/2001, 1.300 €, Tel.: 08052/909434

Nova Philau 29, u. Gurtzeug Pro Design, Bj. 98, Helm u. Headset, Kennwood UBZ LF 68, Schleppklinke, Schnellpacksack, Übungsgurtzeug, Windmesser, VB 2.000 €, Tel.: 0172/3116811

Reisebüro **Alle Kurse**

SKYSPORT

Flugschule Hochries

Hochriesstr.80
Tel. 08032/8971 Fax 089/32, 0-83122 Samerberg

www.flugschule-hoahries.de
Mail: Flugschule_Hochrieset-online.de

Flugsafaris **Shop**

Flugsportladen Siegen

Claus 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. GS-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

Nova Philou 29, u. Gurtzeug Pro Design, Bj. 98, Helm u. Headset, Kennwood UBZ LF 68, Schleppklinke, Schnellpocksock, Übungsgurtzeug, Windmesser, VB 2.000 €, Tel.: 0172/3116811

Nova Philou 29, Bi. 96, Index Chance L, blau, Bi. 01, Rettung SC 118, Check 7/03 bei DAec Flugschule Fischer, Helm, Tel.: 02233/65842 od. 0170/9372686

Nova Philou 29, rot/weiß, Gurtzeug Charly Easy, Rettung Second Chance 118, Helm Charly Insider XXL, Bi. 8/99, Check 08/04, Startgew. 100-130 kg, 1.600 €, Tel.: 05741/7450

Nova Philou 29, Bi. 12/1999, rot, VB 500 €, Tel.: 09153/7390

Nova X-Act-25, mit Gurtzeug Supair und Rettung Edel RS 2, Tel.: 08022/74569

Pure L, Bi. 06/01, rot, incl. Gurt Free X Control Millenium, incl. Rettung UP Profile 22, incl. Charly Helm mit Headset, incl. Overall Winter, VB 1.500 €, Tel.: 0171/7827748 od. Fax 07031/720494

Session M, mit Gurtzeug, Rettung und Packsack, letzter Check Herbst 02, VB 1.650 €, Tel.: 0160/7204144

Sinus M, 80-105 kg, Check 01/05, mit Gurtzeug, Reserve und Helm, 1.100 €, Tel.: 0171/8703229

Swing Arcus 3.26, Bj. 4/03, blau, 1.799 €, Tel./Fox 06232/40623 od. 0173/8663089 tags. 0621/740-3135, e-mail: info@maehringer.net

U-Turn Infinity S, Bj. 4/03, 60-90 kg, blau/gelb, VB 1.800 €, Tel.: 0173/5908832

UP Kantega M, Bj. 03, Check neu, orange/grau, 2.750 €, Tel.: 0170/3277696 od. Fax 08821/81715

Vision Classic L, Bj. 98, grün/weiß, bis 130 kg, ohne Check, 1.000 €, Gleitschirmgurt Perche Fly Magic, 200 €, Packsack UP 50 €, Tel.: 07081/79868 od. 0173/7648069

Vision Classic M, EZ 1998, grün/weiß, Check 2004, incl. Gurtzeug Woody Volley Wind und Rettung Turmpoint Esprit Light III, Vb 1.400 €, Tel.: 07156/18617 od. Fax 436316

Iplace

Arcus-XL-Twin, Bj. 4/2001, Gurtzeug, Rettung, Helm, Vario, Funk, Preis VB, Tel.: 0179/9476866

Advance Sigma 5 26, weiß/schwarz/rot, Bj. 6/2002, 2.200 €, Gurt-Woody-Volley Eher 2 mit Rücken- und Seitenprotectoren, Cockpit- und Stahlkarabiner, 650 €, Rettungsschirm Ksylene Survive 34, 13j. Okt./2001, 320 €, Tel.: 08641/3386

Advance Sigma 5 26, Gurtzeug Woody Volley X-Over II, beides Bi. 06/02, Rettungsgerät-Skyline Survive 34, Bi. 10/01, helm Lazer, Leichtgurt Thin Red Line Alpine 600, Bi. 00, Verirr Cumulus, GPS 12 Gormin, Preise ouf Anfrage, Tel.: 08641/3386

Advance Sigma 5 28, Bj. 05/02, Check, 85-107 kg, 2.150 €, Testflug evtl. möglich, para.ditoZgmx.de od. Tel.: 0170/7656460 od. 08158/905934

Haftungsausschluß!

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

Apco Keara M, SCHNÄPPCHEN, blau/weiß, Bj. 04/03, wg. Zeitmangel zu verkaufen, Tel.: 08323/51360

Bandit L, Bi. 3/00, 100-120 kg, purple, VB 1.555 €, Tel.: 0171/8703229

Compact 31, (60-80 kg), Bj. 10/98, blau, Check 04/04, Rettung Pro Design xs360help, Gurtzeug Pro Design JAM blau (Protector, Beschleuniger), Packsack, 1.650 €, Tel.: 09132/736192 od. 0172/8649426 od. touchlife@herzomedia.net

Cruisair 26, Bi. 1984, 1 Gurtzeug, 1 Vario Bräuniger Basis, 1 Rettungsgerät, VB 450 €, Tel.: 07233/3682

Mehr und aktuellere Angebote unter www.dhv.de, Gebrauchtmrkts

gebraucht aufrag

markt ostentlos

info 125

Bei Drachen, Gleitschirmen, Gurtzeugen und Rettungsgeräten nicht vergessen: Gerätenamen mit Größe, Hersteller, DHV-Klasse, Baujahr, Gütesiegelnummer (MZL) 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 84V 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.

Flame L, Bj. 98, rot/weiß, 80-100 kg, ohne Check, VB 400 €, Tel.: 08193/7573

Flame M, Bj. 98, rot/weiß, 80-100 kg, ohne Check, VB 400 €, Tel.: 08193/7573 od. hellroerl01@gmx.de

Nova Aeron M, Bj. 5/03, rot, 90-110 kg, 1.800 €, Tel.: 08022/9675-62 od. 0171/2429973 oc1.ben@dhv.de

Nova Radon M, 90-110 kg, hj. 5/03, 1.850 €, Tel.: 07333/947330 od. Fax - 21361

Ozone Octane L, 95-115 kg, blau/rot, Bj. 6/2000, nächster Check 2005, 990 €, Tel.: 08631/8877 od. 0177/2674691

P 40/26, Bj. 92, 80-109 kg Startgewicht, Check 6/2003, auch neu möglich, Gurtzeug Moyes ZZ-Top, Gr. L, Rettung Charly, VB 300 €, Tel.: 0841/62790 od. Fax 0841/87645

Synto 27, Bj. 10/96, blau/weiß, 65-100 kg, mit Speedsystem, VB 150 €, Tel.: 03535/22103

Cirrus 2.27, Bj. 7/00, rot/weiß, 95-125 kg, Check neu, VB 990 €, Tel.: 0172/5675195 od. 05534/2414

Drachen

Mars 170, Bj. 2001, Integralhelm, Speedbar, 1.500 €, Tel.: 0173/6815880 od. checkerwally@gmx.de

Supersport 163, regenbogenfarben, 1.500 €, Bi. 96, v. Fluglehrer geflogen, Tel.: 02692/8288

Supersport 163, Bj. 1994, weiß/rot/gelb/rot, Check neu (09/05), wg. Aufgabe, mit Ersatztrapezrohr und Räder, VB 1.700 €, Tel.: 08036/305841

DER ABSOLUTE HAMMER

VERSTEIGERUNG VON
GLEITSCHIRMEN
GURTE
UND RETTER'
SOWIE ZUBEHÖR

JEDE WOCHE NEUE ANGEBOTE

www.parashop.at



Richys Sportshop/Rieden bei Füssen

Aktion: Rettungsschirmpocken
23: Euro inkl. UI versond

2 Jahres Checks, Gebrauchtchirme,
Inzahlungnahme von Rettungsgeräten,
GLEITSCHIRMEN, Gurtzeugen
Neugeräte der führenden Hersteller.
Overalls Helme Accessoires.
Sommer und Wintermoden. Funsportladen
Robatte für Vereine

Lassen sie sich Ihr Angebot machen

Richard Roth Brunnenstraße 15,
87469 Rieden am Foggensee
Tel 08362-925262, Fax 08362-925099
opcoglidlers@t-online.de
Homepage: www.Richys-sportshop.de

feinbau, Doppelschleppklinke Koch, Drachenträger Toli, Kniehängegurt, Calypso 165 (def.) zum Ausschachten, alle Preise VB, Tel.: 09134/4669

3

Brazil 155, Icon, Bj. 9/93, gelb/lila, Check abgelaufen 5/03, VB, Tel.: 0821/5678968

Fusion 150, von Fluglehrer geflogen, 2.200 €, Tel.: 02692/8288

Sensor 610 E 144, Bj. 95, grün/weiß, Check fällig, 2 Ersatzsteuerbügel, 700 €, Tel.: 06221/863108

Twister, Bi. 1/02, OS weiß, AS blau, US gelb, Federsegellatten, incl. 2 Steuerbügel, VB 3.400 €, Tel.: 09267/318 od. 8114 abends, Fax - 416

3

Laminar 13 MRX, Bi. 3/02, Fläche 13,7 m², 65-80 kg, OS ws, AK ws, US grou/sw/gelb, VB 4.250 €, Tel.: 08724/1035

Laminar 14 / ST, Bl. 11/97, Check 6/04, weiß/blau, FP 1.500 €, Tel.: 0179/4803985 od. 0179/6945836

Litespeed 4, Modell 2002, weiß/weiß/rat, 4.000 €, Tel.: 0043/664/1610946

Stealth Combat 14, Bj. 1703, blau/Matrix, Zubehör, VB 3.480 €, Tel.: 02903/7627

Viagro 14 Race, Aluholm, Bj. 10/00, orange/weiß, VBb 1.600 €, Tel.: 0228/678228

Xtralite 147, Gurtzeug Charly, mit Rettung, Varia, 1.300 €, Tel.: 06621/3148 od. Fax - 3651

Zephyr CX, Bj. 91, Keller-Kurt, Charly-Schirm, Wasmer Vario, 980 €, Tel.: 07681/2607

GS-Gurtzeuge

Charly Index, blau/schwarz, Größe S, 150-110 cm, Rettung Charly SC 86, VB 675 €, Tel.: 07164/13893

Dimensione Volo Jam Pro, mit Prot. SupAir, 17 cm, 250 €, Tel.: 02371/44104

SUCCESS, 500 €, e-mail: Pablo.Holler@siemens.com

Tangra Cygnus, Aquasport mit Frontcon-

AEROS DISCUS

Combat ab 5290.-
biscus ab 4290.-
Star ab 7990.
Gurtzeuge ab 790.-

Jetzt alles noch zum Toppreis 2003!

Noch 2003 bestellen!

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



2

Impuls IC, Bj. 1993, neuer Check Dez. 2002, VB 1.200 €, Tel.: 09421/547969

Laminar 14 Easy, Bj. 99, weiß/violett, mit Rädern, Tel.: 0172/8143059

Ultra Sport 147, Bj. 3/99, HG-Gurt N12 CX, 3/99, rot, mit Rettung, Vario Bräuniger IC) Basis mit Fahrsensor und HG-Halterung, Integralhelm Uvex Kevlar L, mit Funkheadse-

tainer und Airbag, rot/schwarz, 399 €, Rettung Vonbold Champion, bis 125 kg, Bj. 12/99, 199 €, Paktepreis 550 €, Tel.: 07022/9470-0 od. Fax - 99

Tigra, mit Rückenprotector u. Rettung »Oscar 18«, Bj. 1996, VB 300 €, Tel.: 07222/69820 od. la.hoefele@web.de



High Light, Charly, Bj. 7/96, 185 cm, li-la, VB, Tel.: 0821/5678968



RS 2, NP 500 €, nur 375 €, Tel.: 0172/8511542 od. www.cpl@aol.com



Revolution 2 HG, Charly, Bj. 5/99, VB, Tel.: 0821/5678968



2 Stck. Alinco DJ 180 E, und Ladegeräte, Bj. 11/92, 100 €, Alte Varia P2, Bj. 5/92, 50 €, Tel.: 06103/49028

Bräuniger AV Competition, u. Kabel u. software, VB 180 €, Tel.: 07222/69820 od. la.hoefele@vweb.de

DHV-Magazine, Ausgabe 83-123, Fly and Gilde Magazin April 95 - Oktober 97, Für je Serie 20 € Abholung, oder Versand nach Absprache, Tel.: 08036/305841

Drachenfliermagazine, Jahrg. 1975 (mit Erstausgabe) bis 1991, DHV-Info, Exemplare Nr. 1-48, Preis nach Vereinb., Tel.: 08665/929192

Fliegerstiefel Hanwag, Fly 2000, Gr. 43, 49 €, Handschuhe Chiba Sky Diver, gefüttert, mit Wärmepads 25 €, Liqipak, 2 Liter, 9 €, Tel.: 07022/9470-0 od Fax - 99

Fliegerstiefel Hanwag, Super Fly GTX, Größe 9 1/2, 100 €, Tel.: 030/30315395

Gleitschirmpacksäcke, 2 Stck., Bein-strecker, Brummelhaken, Karabiner usw. (div. Kleinzeug), incl. Versand, kompl. 80 €, Tel.: 07161/13819

Großer Nova Gleitschirmpacksack, dunkelgrün/schwarz/gelb, Vb 45 €, Tel.: 03535/22103

Helm Charly Insider, royalblau, Gr. M-58, 120 €, Tel.: 07962/1478

Packsack, von Pro Design, groß, 65 €, Tel.: 06028/994554

Roqueshrone/Monaco, App. bis 4 Personen von März bis April wochenweise zu vermieten, 3 min. zum Landeplatz/Strand, Tel. abends ob 19.00 Uhr 0711/832107 od. scharbuero@t-online.de

Schnellpacksack, für Gleitschirm, 40 e, Tel.: 07762/70487

Schwarze Minimum, Solo 17 PS, Bj. 12/93 mit Saphir 17, Bj. 86, Rettung, Bj. 4/2000, 1.600 €, Tel.: 07731/71830

Gesuche

Assistent o. Fluglehrer (HG + GS), gesucht, Tel.: 0172/7863075

Günstiger Anfänger-Drachen, mit Check und Gurtzeug (bin 186) gesucht, wenn möglich mit Foto, Angebote an m.hassberger@t-online.de

Junge Frau sucht Gleitschirm, und Gurtzeug für Aufziehhübungen, möglichst kostenlos (50 kg), Tel.: 035938/51008

Klassik 13, wenig gebraucht oder defekt aber gut erhaltenes Segel, Tel.: 08571/5662

Pilotin, seit kurzem im Besitz des Pilotenscheins, sucht Anschluß-Fliegen, Bodenhandlung, extreme.13@gmx.net od. 0160/91911955

Suche das Buch, »Die schönsten Fluggebiete - rund um das Mittelmeer«, Tel.: 035938/51008

Suche für meinen Sohn (16), alteres GS mit Gurt für Aufziehhübungen. Muß nicht mehr fliegen, sollte sich aber sauber aufstellen lassen, bitte nur günstig anbieten, Tel.: 0214/68836 od. Juergen.Kuettner@lci.com

Gestohlene Geräte

Blauer Force Schirm der Marke lora, Am Samstag den 30.08.2003 wurde mir in der Wildschönau meine Gleitschirmausrüstung gestohlen. Es ist ein neuer blauer Force Schirm der Marke lora mit großer Aufschrift »FORCE« in schwarz. Der Schirm hat die Gütesiegelnummer GS-01-0957-02 und die Seriennummer 0206M151. Mit dabei war ein orangefarbenes Sub Air Moovy Gurtzeug mit Sub Air Rettung. Dazu ein goldfarbener Helm und ein Flytec Volt in einem dunkelgrünen Nova Packsack. Wer Hinweise zum Diebstahl oder zur Wiederfindung der Ausrüstung weiß, wendet sich an Markus Gstatter, Tel.: 08033/303704 od. 0179/9426045. Es ist eine BELOHNUNG von 500 € ausgeschrieben.



Fliegen in Thüringen

**Ganzjährig Kurse
alle Ausbildungsstufen
Windenausbildung
Flugsafaris • Shop
UL-Ausbildung: Motorschirm**

Prospekt anfordern!

Rosenthaler Str. 25 • 07338 Leutenberg

OSTTHÜRINGER GLEITSCHIRMSCHULE

Tel.: 03 37 34/3 03 57 • 1-tantlyr 01 71/5 14 27 82 • entaih 05.1111itilesetgleikthirmschuffli-online.(le

Gleitschirm- & Drachenschriftungen 1%,
GH Werbebestellung |
fi +49 (0)8051-63676 • www.gleitschirmsbeschriftung.co

Drachen- und Gleitschirm- Reisen 2003 / 2004
LANZAROTE
Flug
- Apparat
- Mietwagen
- Bereuung
14 Tage ab
669,- Euro
www.sail-fly.de
e-mail: raiken@sail-fly.de
Tel: 0421 63 67 358 Fax: 63 67 549
SAIL & FLY TOURS

Ausbildungszentrum
inkl. 1. Nettergarantiet
Prüfzentrum A + D
Online Shop •
2-Jahres-Check
Andalusien
La Palm
Nose
GleerfrandY
Wen
5(ovenien
Comer See
13sttirol/Kä err.,
Cetild«lo
UoroiniterV.
Bmsitleft
www.BLUE SKY.at
A - 9920 Sillian 83 - Tel. (43) 04842 5176

Achim gew



Der Sieger der Paragliding World Cup Tour 2003 heißt Achim Joos. Der 26-jährige Sportsoldat aus Kempten setzte sich in einem extrem **spannenden Finale auf der französischen Insel La Reunion im vorletzten Lauf** an die Spitze und entriss am Ende dem amtierenden Weltmeister **Alex Hofer aus der Schweiz den sicher geglaubten World Cup Titel.**

Elf Jahre mussten die deutschen Piloten auf diesen Moment warten. Als 1992 die erste Paragliding World Cup Serie ins Leben gerufen wurde, konnte der deutsche Profi Uli Wiesmeier den Sieg für sich entscheiden. Nach Wiesmeiers Sieg waren es vor allem Schweizer und Franzosen, die den Titel jährlich nach Hause flogen. Und auch in diesem Jahr sah es danach aus, als ob der Titel wieder von den Eidgenossen gewonnen würde. Doch auf der französischen Insel La Reunion flog Achim Joos aus Kempten das World Cup Finale seines Lebens und siegte am Ende knapp aber völlig verdient vor den beiden Schweizer Piloten Stephan Morgenthaler und dem amtierenden Welt- und Europameister Alex Hofer.

Nach den World Cups in Japan, der Schweiz, Frankreich und Griechenland war Achim Joos als Zweiplatzierter nach La Reunion gereist. Der Vorsprung des Führenden Alex Hofer war zu diesem Zeitpunkt so groß, dass es nach einem weiteren Titelgewinn für den amtierenden World Cup Sieger aussah. In dem taktisch sehr schwierigen Gelände fand Hofer aber zu keinem Zeitpunkt zu seiner Form, während Joos von Beginn an klug agierte und Tag für Tag eine konstante Leistung zeigte. Mit jedem Durchgang holte er Punkte auf den führenden Schweizer auf und zwei Tage vor Schluss gelang ihm die Sensation: Mit gerade einmal 19 Punkten Differenz schob er sich an dem Weltmeister vorbei und übernahm die Führung.

Es folgte ein dramatisches Finale am letzten Wettbewerbstag. Eine knapp 40 Kilometer lange Aufgabe führte die Piloten über fünf Bojen auf der Nordwestseite der Insel entlang. Joos erwischte einen schlechten Start, wobei der deutsche Nationalmannschaftspilot kurz vor dem Boden die rettende Thermik fand und wieder Höhe gewann. In einer beispiellosen Aufholjagd fand Joos wieder Anschluss an Hofer und überflog sechs Sekunden vor dem Schweizer die Ziellinie.

Auf La Reunion flogen die deutschen World Cup Profis so erfolgreich wie noch nie. Die hochfavorisierten Franzosen hatten auf ihrer „Heimatinsel“ den fliegerisch geschickt agierenden Deutschen nur wenig entgegengesetzt. Vier der insgesamt sechs Durchgänge wurden von deutschen Piloten gewonnen, wobei Norman Lausch aus Jena gleich drei Tagessiege für sich verbuchte und nur knapp hinter dem Italiener Jimmy Pacher in der World Cup Wertung von La Reunion auf Platz zwei flog. Neben Norman Lausch konnte Torsten Siegel seinen ersten Lauf siegen feiern. Der Tettlinger flog ähnlich wie Joos sehr konstant und belegte am Ende einen hervorragenden fünften Platz. Damit sicherten sich die beiden Piloten auch einen Platz in den Top Ten der World Cup Overallwertung. Norman Lausch belegte Platz vier, Torsten Siegel Platz zehn.

Etwas unglücklich verlief der World Cup für den Oberstdorfer Oliver Rössel. Nach einer Woche Training war er mit der Umgebung bestens vertraut und flog zu Beginn zwei sehr erfolgreiche Durchgänge. Doch dann musste er seinem angriffslustigen Flugstil Tribut zollen und landete zweimal sehr früh nach dem Start. Dadurch rutschte Rössel fünf Plätze nach hinten, belegte am Ende aber immerhin noch den elften Platz im World Cup.

Die Formkurve des Münsteraners Andres Malecki zeigte in La Reunion

den Paragliding World Cup 2003



Die strahlenden Sieger: Stefan Morgenthaler, Achim Joos, Alex Hofer

steil nach oben und nach mehreren erfolgreichen Durchgängen konnte sich Malecki auf Platz 22 im Gesamtweltcup verbessern.

Die französische Insel La Reunion im Indischen Ozean bietet im November normalerweise perfekte Bedingungen für Gleitschirmflieger und Wettbewerbe. Mit dem 3.070 Meter hohen Piton des Neiges besitzt die Insel einen alpinen Charakter. Während der World Cup Woche vom 09. bis 15. November mussten sich die Piloten jedoch mit unerwartet niedrigen Flughöhen zufrieden geben, die das Taktieren in den flach auslaufenden Berghängen relativ schwierig gestalteten. Zudem sorgten großflächige Wolkenfelder für wenig Thermik, die zudem vom Wind öfter starkversetzt wurde.

Die Paragliding World Cup Tour startete Anfang des Jahres in Japan. Es folgten weitere Wettbewerbe in der Schweiz, in Frankreich und Griechenland. Auf La Reunion fand der fünfte und letzte Event statt und bildet damit gleichzeitig das Finale der Saison 2003. Insgesamt absolvierten die Piloten dabei 15 Durchgänge und flogen Strecken zwischen 30 und 100 Kilometern. Nach der Winterpause startet die World Cup Saison 2004 im italienischen Bassano. Danach folgen die World Cups in Österreich, Frankreich und der Türkei, bevor das Finale im mexikanischen Tapalpa stattfindet. Und auch 2004 gehören die deutschen Piloten wieder zu den Titelanwärtern.



Norman Lausch, Jimmy Pacher, Bruce Goldsmith



E. Rauschenberger, Petra Krausova, Caroline Brille

Ergebnisse

(alle Ergebnisse unter: <http://www.paraglidingworldcup.org>)

World Cup Overall (nach Japan, Schweiz, Griechenland Frankreich und La Reunion)

Platz	Name	Nation	Gerät	Punkte
1.	Achim Joos		Avax	8720
2.	Stefan Morgenthaler	CH	Boomerang 3	8617
3.	Alex Hofer	CH	Targa	8588
4.	Norman Lausch		Boomerang 3	8338
10.	Torsten Siegel		Targa	7895
11.	Oliver Rössel		Targa	7620
22.	Andreas Malecki		Targa	6699

Damen

Platz	Name	Nation	Gerät	Punkte
1.	Petra Krausova	CZ	Magus	6165
2.	E. Rauschenberger	CH	Boomerang 3	5773
3.	Caroline Brille	CH	Omega 5	4750

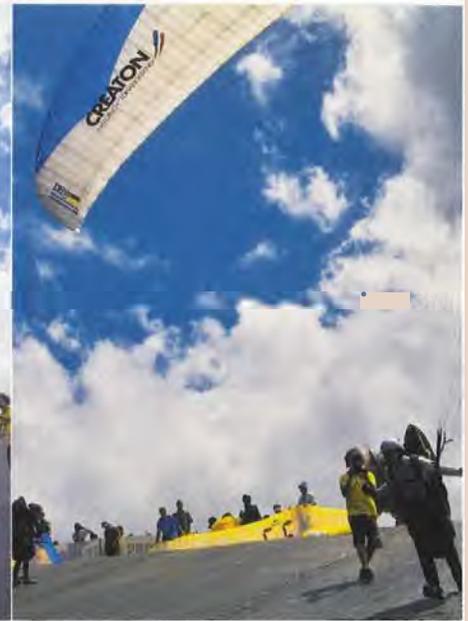
Nationenwertung

Platz	Nation	Punkte
1.	Schweiz	38417
2.	Deutschland	33763
3.	Frankreich	32943

World Cup La Reunion

Platz	Name	Nation	Gerät	Punkte
1.	Jimmy Pacher		Boomerang 3	4633
2.	Norman Lausch	D	Boomerang 3	4230
3.	Bruce Goldsmith	GB	Airwave	3885
4.	Toni CanWia	CH	Boomerang 3	3791
5.	Torsten Siegel	D	Targa	3771





Oben von links: Achim Joos, Oliver Rössel, Norman Lausch
Links: Torsten Siegel

World Cup Sieger Achim Joos im Gespräch mit Benedikt Liebermeister

Benedikt: Achim, ich gratuliere Dir zu Deinem herausragenden Erfolg. Was bedeutet der Sieg für Dich?

Achim: Für einen Sportler ist der Gesamtsieg des World Cups die größte Herausforderung. In verschiedenen Ländern bei völlig unterschiedlichen Flugbedingungen eine konstant gute Leistung zu bringen, ist unwahrscheinlich schwer. Vor allem bei der derzeitigen Leistungsdichte. Dieser Sieg ist das Größte, was ich je erreicht habe. Seit sieben Jahren fliege ich im Weltcup-Zirkus mit und schon oft hieß es, ich wäre ein potentieller Kandidat für den Sieg. Jetzt hat es endlich geklappt. Ein Wahnsinns-Gefühl, wenn Dir die komplette Welttelte gratuliert und sagt: „Du hast es wirklich verdient. Du bist jetzt die Nummer Eins!“ Momentan ist das Ganze noch ein bisschen unwirklich, ich checke das noch gar nicht.

Benedikt: Der World Cup 2003 ging ja über fünf Stationen, Japan, Schweiz, Griechenland, Frankreich und schließlich La Reunion. Was war für Dich fliegerisch am interessantesten und was am frustrierendsten?

Achim: Wenn ich von der Situation ausgehe, war Reunion am interessantesten. Als Zweitplatzierter anzureisen und dann jeden Tag dem Führenden Alex Hafer ein Stück näher zu

rücken, bis ich ihn schließlich einholte, war eine extreme nervliche Anspannung. Als Fluggebiet war es reizvoll. Doch für das Finale eines World Cups ist eine Insel nicht gerade geeignet. Dazu sind die Flugbedingungen zu wechselhaft. Am eindruckvollsten waren die Flüge in der Schweiz im Angesicht des Matterhorns. Frustrierend, ja das war in jedem Fall der Zweikampf mit Alex Hofer während der WM in Portugal. Bis zum vorletzten Durchgang lag ich auf dem zweiten Rang und hab' dann im letzten Moment den Treppchenplatz verloren. So oft stand ich schon vor einem großen Erfolg und hatte ich mir gedacht, jetzt müsste es doch endlich mal klappen.

Benedikt: In den letzten Jahren warst Du immer ganz vorn dabei. Der endgültige Erfolg blieb jedoch aus. Was hat sich geändert, wie so hast Du jetzt gerade jetzt gewonnen?

Achim: Mental bin ich natürlich durch die Erfahrungen der letzten Jahre stärker geworden. Deshalb habe ich auch im letzten entscheidenden Task die Nerven und dann auch die Führung behalten. Meine Kondition baue ich beim Mountainbiken auf. Die Fitness ist überhaupt die Stärke des gesamten deutschen Teams. Auch nach mehreren Durchgängen, wie z.B. in Reunion, sind wir immer noch in der Lage voll konzentriert zu fliegen. Eine Se-

kunde Unaufmerksamkeit und Du standest im Finale am Boden. Natürlich gehört auch Glück dazu. Viele Weltklassepiloten habe das Zeug zum Titel. Dieses Mal war's mir vergönnt und deshalb bin ich auch überglücklich.

Benedikt: Der Erfolg ist natürlich kaum zu überbieten. Was hast Du für Ziele im nächsten Jahr?

Achim: Ich möchte mich neu orientieren, aber genau weiß ich es noch nicht. In der Zukunft würde ich gern mein Wissen und meine Erfahrung an junge Piloten weitergeben. Natürlich fliege ich weiter Wettbewerbe. Das Team und unser Teamchef Stefan Mast haben mich sehr gut unterstützt und ich bleibe ihnen auch erhalten. Vor allem menschlich ist es das beste Team, das ich mir vorstellen kann. Ich werde auch beim Grand Prix mitfliegen. Die Idee ist toll, damit wird eine neue Wettbewerbsform geschaffen. Zu hoffen ist, dass sich viele Hersteller, Verbände und Flugschulen beteiligen. Hier sehe ich eine große Chance, für unseren Sport zu werben. Natürlich stellt der Grand Prix eine Konkurrenz zum World Cup dar, doch Konkurrenz belebt das Geschäft. Am besten wäre, wenn beide Wettbewerbsformen ineinander verschmelzen.

FREE LIGHT 2004

www.free-flight.de

GLEITSCHIRM 41sew
DRACHEN
KITE

2.-4. April 2004

GARMISCH-PARTENKIRCHEN*

OLYMPIA-EISSPORT-ZENTRUM

(FPF(DEMÜ)1:

GARMISCH
PARTENKIRCHEN

rT11 1-1

communicate

take)ff

FLIEGEN AUF N-TV



FU *in the sun*

Neues in Ölü Deniz war vom 22. —26. Oktober wieder das Motto der Air-Games. Zwei Wochen später als im letzten Jahr waren die luftigen Spiele im Türkischen Fliegermekka heuer mehr oder weniger vom Winde verweht...

**Text und Fotos:
Jürgen Polifke**



Der »Director« der Games, Semih Sahir, musste wegen zu starkem Wind schon mal Startverbot erteilen, laut Games Organisator Kadri Tuglu konnte trotzdem an 3 Tagen geflogen werden. Mit rund 260 Piloten hatten sich diesmal fast 100 Teilnehmer mehr angemeldet als im letztem Jahr. Zu sehen gab's deshalb für die Zuschauer am Strand »nur« Basejumps aus den Microlights, Flugvorführungen mit Motorgleitschirmen und Mike Kungs bewährte Acro Show. Ziemliches Glück hatte ein tschechischer Fallschirmspringer im Wingsuit, sein Schirm öffnete nur wenige Meter übereiner öffentlichen Bedürfnisanstalt an der Strandpromenade. In den Monaten zuvor war für die vielen Gastpiloten in Ölü Deniz wirklich Fun in the Sun angesagt.

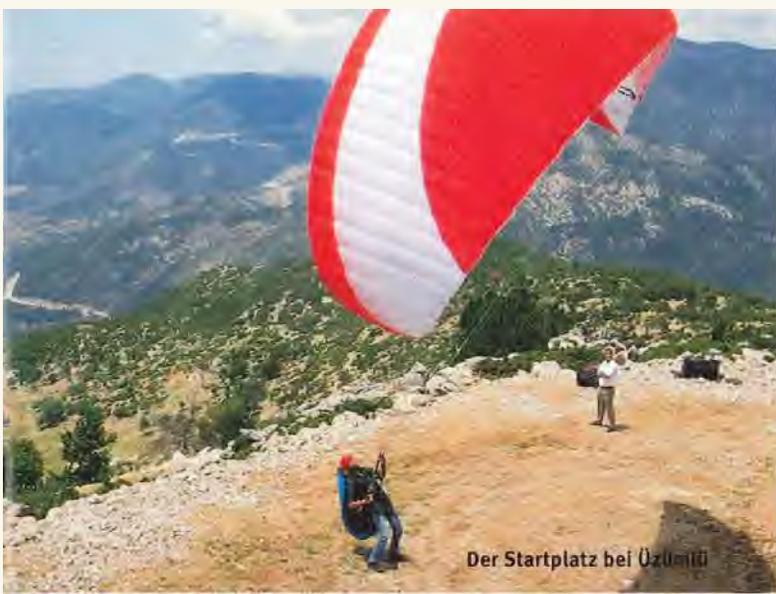
Bis Mitte September gab's genügend Platz bergauf in einem Truck der vielen Tandemflug Anbieter und auch auf den Startplätzen herrschte noch kein Gedränge. Ab Anfang Oktober änderte sich das Bild, immer mehr Flugschulen, inzwischen auch aus Osteuropa, haben Ölü Deniz für sich entdeckt. Geschult wird fast bei jeden Bedingungen, an »lustigen« Starts und Landungen mit mehr oder weniger lädierten »Piloten« mangelt es darum nie in der allabendlichen Video Stunt Show im Fliegertreff Cloud 9. Aufgrund der vielen, auch tödlichen Unfälle (Anfang Oktober starb ein schwedischer Pilot im Krankenhaus, er hatte sich ins Meer abspiralt), haben sich im März dieses Jahres 44 türkische Piloten in der »Ölü Deniz Paragliding Development Association« zusammen-

geschlossen. Ziel der Organisation soll, nach der offiziellen Anerkennung durch den Türkischen Luftsportverband, eine Verbesserung der Flugsicherheit am »Baba Dag« sein. Erreicht werden soll dies, laut dem ersten Vorsitzenden Murat Tuzer, durch die Einrichtung von 3 Landeplätzen an der Strandpromenade (zur Sicherheit der Badegäste), einem Startleiter an den Startplätzen, der bei widrigen Bedingungen Startverbot erteilen kann und einer Überprüfung der Schirme und Ausrüstungen der inzwischen 11 gewerblichen Tandemanbieter. Deren Ausrüstung ist oft wenig »gütesiegelkonform«. Mit Isoliertape geflickte Tandemschirme sind bei manchen Anbietern immernoch keine Seltenheit. Neu ist auch der Startplatz auf 900 m, der den Klippenstart über Lykia



Unten: Die Buchten von Kabak (links) und Butterfly Valley.
Ganz unten: Flug auf die Lagune zu
Rechts: Startplatz Babadag mit dem üblichen Gedränge





Der Startplatz bei Üzümlü

World entschärft. (In der Nähe des Startplatzes soll demnächst, Gerüchten zufolge, ein Sporthotel für Flieger entstehen). Desweiteren will sich die Organisation für die Einführung einer einmaligen Benutzungsgebühr für die Forststraße pro Tag und Pilot einsetzen. Muss doch seit Jahren jeder Pilot seinen Obulus von zur Zeit umgerechnet ca. 6 Euro pro Auffahrt blechen... sehr zum »Unmut« der Flieger. Ob sich in Zukunft etwas an der Forstmaut ändern wird, wird sich zeigen, scheint doch jeder von den Beteiligten gut daran zu verdienen, auch der freundliche Herr in Grün, der die Piloten auf den Trucks gern dreimal zählt, aber auch mal ein Auge zu drückt, wenn das Bakschisch der Fahrer stimmt! (hab's mit eigenen Augen gesehen!) Bleibt zu hoffen, dass sich die Ideen der neugegründeten Organisation um Murat Tuzer durchsetzen können damit Fliegen in Ölü Deniz in Zukunft wirklich nur »Fun in the Sun« ist.

Tipps für's Fliegen:

Wem das Fliegen rund um den „Baba Dag“ inzwischen zu langweilig ist und wer gerne mal auf Strecke gehen will, kann das mit Semih Sahir tun. Der türkische Pilot bietet erfahrenen Fliegern Tagesfahrten zu neu erschlossenen Startplätzen (3) bei Üzümlü an (ca. 35 km entfernt von Ölü Deniz). Beste geflogene Strecke bisher über 130 km! Preis ab 6 Personen pro Pilot 50 Euro (Pick up Service, Funk, Landkarten inklusive).

Kontakt: Semih Sahir Tel: (Handy) 0090 / 5323566888
e-mail: theedge@superonline.com

Ein Flug nach Butterfly Valley, dem Schmetterlingstal inmitten senkrechter Felswände, ist ein Highlight. Nach der Landung am Strand gehts zum Baden im türkisblauen Meer oder man gönnt sich gemütlich ein Landebier in der schattigen Taverne. Zurück geht's per Shuttleboot um 9:00 und 17 Uhr. Preis für die einfache Fahrt 3 Euro. Aufpassen, denn die Jungs an Bord berechnen gerne Hin- und Rückfahrt! Wer's nicht ganz so eilig hat, in den Trübel nach Ölüdeniz zurückzukommen, der sollte in Butterfly Valley bleiben, so manche Nacht im „Rock-Cafe“ ist unvergesslich geblieben (Tipp für Junge und Junggebliebene) Abendessen und Frühstück ist möglich; Preis auf Anfrage. Ein Stück weiter zu fliegen ist der Strand von Kabak, Voraussetzung ist eine entsprechende Startüberhöhung am Baba Dag und eine gekonnte Landeinteilung (Vorsicht: kleinerer Strand als in Butterfly Valley1). Belohnt wird man mit Robinsonfeeling und fast keinen Touristen. Übernachtungsmöglichkeiten bestehen, ansonsten ca. 40 minütiger Marsch



Foto: Semih Sahir

Vielversprechend, das neue Gelände bei Üzümlü

Landung am Strand von Kabak

bergauf zur Bushaltestelle. Abfahrten 3 mal täglich um 8:30/12:30 und 18:00 Uhr. (Preis ca. 1,30 Euro).

Wer's bequemer haben will, mietet sich ein Shuttleboot, z.B. beim „Reaction Team“ und lässt sich abholen. Preis auf Anfrage!

Kontakt: Reaction Tel: 0090 252 617 0501 oder www.reactionparagliding.com

Allgemein

Konnte man früher mit Nur-Flug und Unterkunftssuche vor Ort noch günstig in Ölüdeniz Fliegerurlaub machen, sind inzwischen die entsprechenden Pauschalangebote der großen Reiseveranstalter oft genauso „günstig“ und weniger stressig!

Wer mit Öger-Tours bucht, kann in den Genuss kommen mit Pegasus Air zu fliegen! Der Flugspaß beginnt beim Einchecken, wenn man erst mal 35 Euro!!! extra für seiner Gleitschirm bezahlt!

Empfehlenswert sind z.B. Flüge mit Air Berlin, Gleitschirme sind Sportgepäck und werden umsonst befördert! Ein waches Auge sollte man nach der Landung auf seine Flugausrüstung werfen... Kann es doch sein, dass z.B. der eine oder andere Helm, den sein Besitzer »vergessen« hat, später als günstiges Schnäppchen zum Kauf angeboten wird!

Infos zum Fliegen am Baba Dag und Liveübertragung vom Berg (während der Flugsaison) gibt's unter info@babaciag.com und www.babadag.com oder bei Cloud-9-Chef Kadri Tuglu Tel: 0090 / 252 617 03 91.

Nützen Sie ihr außerordentliches
Kündigungsrecht bei Beitragserhöhung.

Jetzt sind Sie am Drücker!

Vergleichen mit der D.A.S. Autoversicherung ...

und überprüfen Sie, ob Ihre
Autoversicherung auch den großen
Leistungsreife des D.A.S. Pakets
erreicht. Wenn Sie die Karte vollständig
ausfüllen und an die D.A.S.
schicken, erhalten sie ein
individuelles Angebot

Unsere Leistungen

- Autoschutzbrief
- InterAss-Leistungen
- 24 Stunden Notruf
- Individueller Tarif
- Mallorca-Police
- Marderbiss-Versicherung
- Beratung
- Service

Bitte faxen oder schicken
Sie diese Seite ausgefüllt an:

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

Peeigasse 1
82362 Weilheim

Tel.: 08 81 / 4 17 80 71
Fax: 08 81 / 4 17 80 72



Europas Nr. 1 im Rechtsschutz.

Meine Fahrzeugdaten:

Hersteller Schlüssel-Nr. (lt. Kfz-Schein Ziffer 2)
Typ Schlüssel-Nr. (lt. Kfz-Schein Ziffer 3)
kW oder PS Tag d. ersten Zulassung Tag d. Zulassung auf Sie
Vollständiges amt. Kennzeichen (falls neu, bitte nur Anfangsbuchstaben) Bei Saisonkennzeichen Beginmonat: Endmonat:
Ihre jährliche Fahrleistung ca. km

Meine Versicherungsdaten:

Beitragssatz g.
Haftpflicht g.
SF-Klasse Haftpflicht SF
Anzahl der Schäden in den letzten 2 Jahren Haftpflicht Vollkasko Teilkasko
Derzeitiger Versicherer
Zahlungsweise derzeitiger Beitrag
Bin bereits D.A.S. Kunde ja nein

Absender:

Vollkasko Vorname, Zuname Geb.-Datum
Vollkasko SF Vorname, Zuname (Ehe-)Partner Geb.-Datum
Kind* Geb.-Datum Kinde Geb.-Datum
Kind* Geb.-Datum Kind* Geb.-Datum
Straße und Haus-Nr.
PLZ/Wohnort
Berufliche Tätigkeit Offentl. Dienst
Tel.-Nr. dienstlich*. Tel.-Nr. privat (für Rückfragen)**
E-Mail**

Mein Versicherungswunsch:

Wie wird das Fahrzeug genutzt?
ausschließlich privat überwiegend privat
(aanschl. Fahrten zur Arbeitsstätte) überwiegend berufl./geschäftl.
Wo steht das Fahrzeug nachts überwiegend?
in einer abschließbaren Einzel-/Doppelgarage
auf abschließbarem Einzelstellplatz in einer Sammelgarage
sonstiger Stellplatz
Ich bewohne mein eigenes Ein-, Zwei-, Dreifamilienhaus
Kfz-Haftpflicht x50 Mio. EUR Pauschaldeckung
Vollkasko mit Selbstbeteiligung (SB)
1e 500,- EUR 300,- EUR 150,- EUR
Teilkasko mit Selbstbeteiligung (SB)
500,- EUR 150,- EUR ohne SB
Insassen-Unfallversicherung
ja, 60 000,- EUR Invalidität und 20000,- EUR Tad nein

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.:	Geh. 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 Vertrags-Nr. ist oder war Antragsteller/Partner rechtsschutzversichert?	Wurde der Rechtsschutzvertrag von der Gesellschaft gekündigt? <input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein

13 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. /6% Vers.-St.
ohne Selbstbeteiligung mit Selbstbeteiligung (150 EUR)

Privat- und Berufs-Rechtsschutz für Nichtselbstständige (5 25 ARB 2002)

Privat-, Berufs- und Verkehrs-Rechtsschutz für Nichtselbstständige I§ 26 ARB 2002 „Ideal“

Verkehrs-Rechtsschutz (§ 21 Abs. 2 ARB 2002)

mit Fahrer- und Fußgänger-Rechtsschutz für meinen Pkw/Kombi amtl. Kennz./je Fahrzeug

Verkehrs-Rechtsschutz 1* für Nichtselbstständige (5 21 Abs. 11 ARB 2002)

für alle auf den Antragsteller, Lebenspartner, minderjährige Kinder zugelassenen Motorfahrzeuge zu Lande sowie Anhänger

141,90* 102,90*

232,90* 180,900*

je Fahrzeug 79,90* je Fahrzeug 59,90*

pauschal 122,30* pauschal 92,80*

Wohnungs- und Grundstücks-Rechtsschutz (als Ergänzung) für das selbst bewohnte Objekt mit Anschrift wie oben

Eigentümer L.1 Mieter Li einer Wohnung eines Einfamilienhauses

L 51,90* 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 %

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 am: _____ 0 Uhr, frühestens am Tag nach Eingang bei der D.A.S. Vertragsdauer: _____ Jahre Zahlungsweise: jährlich 1/4-jährlich 1/2-jährlich Beitrag lt. Zahlungsweise EUR

<input type="checkbox"/> D.A.S. Sicherheitsbrief für den Versicherungsnehmer	<input type="checkbox"/> D.A.S. Familien-Sicherheitsbrief	<input type="checkbox"/> Ausschluss des Krankenversicherungsschutzes im Ausland
<input type="checkbox"/> Ausschluss von Leistungen, die bereits im Rahmen einer Kraftfahrtversicherung mit Schutzbrief abgedeckt sind	Name und Sitz des Versicherten	Vertrags-Nr.
mit 1: 10 EUR Nachlass für das Fahrzeug	amtliche Kennzeichen	und <input type="checkbox"/> 10 EUR Nachlass für ein 2. Fahrzeug (nur im Familien-Sicherheitsbrief)
	amtliche Kennzeichen	

Weltweite Sicherheit rund um die Uhr

für **56,80 EUR im Jahr**
D.A.S. Sicherheitsbrief

für **74,10 EUR im Jahr**
D.A.S. Familien-Sicherheitsbrief

DHV-Mitglieder zahlen bei Neuabschluss 15 % weniger

Wenn eine Selbstbeteiligung von 150 EUR vereinbart ist, zahlt der Versicherungsnehmer diese in jedem Rechtschutzfall 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 (00 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* 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 300000,- EUR je Rechtsschutzfall zuzüglich Strafkautions bis 100000, 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

Ski & Fly

Gleitschirmfliegen ist eine der ganz wenigen Outdoor-sportarten, die sich das ganze Jahr über ausüben lässt. Und der Gleitschirm ist das einzige Fluggerät, das sich – mehr oder weniger einfach - mit einer ganzen Menge anderer Aktivitäten verbinden lässt.

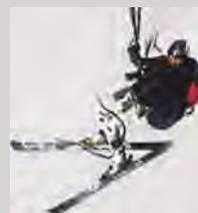
Der Schirm kann problemlos mit in den Familienurlaub fahren, kann auf dem Motorrad mitgenommen werden, zum Bergwandern, man kann mit dem Radl zum Flugberg fahren, sogar Rollerskater mit Packsack wurden schon gesehen. Ganz sicher gehört auch das Skifahren dazu.

Hier wie bei den anderen „Verbindungen“ ist ein kleines Packmaß und geringes Gewicht von Vorteil, aber das trifft – zumindest im Vergleich zu allen anderen Fluggeräten – beim Gleitschirm ja genau zu.

Speziell die Verbindung „ski & fly“ eröffnet bei genauer Betrachtungsweise eine Menge interessanter Möglichkeiten auch – oder gerade – in der thermikarmen Zeit in die Luft zu kommen. In fast allen Skigebieten der Alpen darf unter Berücksichtigung einiger Regeln geflogen werden.

Wer Spaß daran hat, mit der Familie in Skiurlaub zu gehen und seinen Schirm dennoch nicht zu Hause lassen will, dem eröffnen sich mit etwas Kreativität Möglichkeiten ohne Ende. Klar, frühmorgens zieht man an der Talstation des Lifts als gleitschirmfliegender Familienvater manch mitleidigen Blick auf sich. 2 Paar Kinderski am Arm, dazu die eigenen „Latten“, die Skistöcke, oft noch zwei Skihelme und einen Kinderrucksack und dann noch den riesigen Packsack am Buckel. Aber gute Organisation reduziert nicht nur hier den Aufwand erheblich. Einmal unterwegs nach oben hat sich alles auch schon wieder beruhigt.

Meist reicht es aus, den Schirm an der richtigen Bergstation zu deponieren. Ein freundliches Wort und fast jeder Seilbahnmitarbeiter findet ein geschütztes Plätzchen, wo der Sack tagsüber gut aufgehoben warten kann. Ob man sich dann während der Mittagspause für eine Stunde aus- bzw. einklinkt, oder abends, wenn die Oberschenkel langsam erlahmen sich zum Flug ins Tal aufmacht, das bleibt jedem selbst überlassen. Viel Zeit für die mitfahrende Familie kann in jedem Fall eingeplant werden.



Die Startmöglichkeiten

Dass bei Starts ein Mindestabstand von 50 m zu Seilbahnen einzuhalten ist, ist nicht nur gesetzlich vorgeschrieben, sondern logisch. Dass ausgelegte Schirme auch nicht mitten auf die Piste gehören, ebenfalls. Nicht nur für die Skifahrer wäre es störend oder sogar gefährlich, auch Schirm und Leinen sind keine Fans von scharfen Skistahlkanten. Nicht immer kann man auf einem Gipfel oder Grat starten. In Hanglagen ist jedoch an ruhigen Wintertagen meist bodennah abfließende Kaltluft die Regel. Auch wenn's draußen noch so schön ruhig oder gar thermisch ist. Wer mal versucht hat, hier zu Fuß zu starten, der weiß was gemeint ist. Solche Starts am Hang mit bodennah abfließender Kaltluft sind mit Ski aber kein Problem. Bitte verurteilt mich jetzt nicht ich würde Rückenwindstarts propagieren! Wir gehen hier von im Winterhalbjahr häufig anzutreffenden stabilen Hochdrucklagen aus ohne überregionalen Wind einfluss an unserem Berg. Auch sind die thermischen Verhältnisse und damit auch die Ausgleichswinde im Winter entsprechend gering, was durchaus von Vorteil sein kann. Wobei gerade in schneearmen Wintern in einigen Gebieten Flugzeiten von mehreren Stunden gar nicht so selten sind.

Richtig schön sind im Winter Rückenwindlandungen. Auch wenn der Lehrplan — und meist die eigene Erfahrung- uns eigentlich anderes vermittelt. Mit 20 km/h Rückenwind und damit gut 50 km/h über Grund auf einem ausreichend großen Feld jumbomäßig einzulanden — das hat was. Sturzfrei versteht sich! Wer's dann noch schafft, nicht über seinen eigenen Schirm zu fahren, der hat im wahrsten Sinne des Wortes „den Bogen raus“. Ausreichend Platz und keine anderen Piloten im Landeanflug vorausgesetzt. Als Landeplätze dürfen oft mit Schnee bedeckte Wiesen verwendet werden, auch wenn ein offizieller Landeplatz vorhanden ist. Eine freundliche Nachfrage bei den Locals ist hier angebracht und in der Regel hilfreich. Die Flugzeiten sind im Winter bei unseren Spielereien meist nicht lange, aber selbst bis zu einer Stunde ist's in 'nem vernünftigen Gurtzeug auch mit Ski an den Beinen auszuhalten. Was die Bekleidung betrifft, sind normale Skiklamotten völlig ausreichend (siehe Flugzeit). Und nach der Landung ist der nächste Lift oder die nächste bewirtschaftete Hütte sicher nicht weit weg. Auch sind Startplatzänderungen meist im Bereich weniger Skiminuten möglich. Eine Option, von der man im Sommer— selbst am gleichen Berg - oft nur träumen kann. Sogar der nächste oder übernächste Berg ist im Skigebiet recht schnell erreicht. Nach einem guten Skitag mit Freunden oder der Familie sich die letzte Abfahrt zu „sparen“ — oder besser noch mit dem letzten Lift nochmals raufzufahren — das gehört zu den unvergleichlichen Privilegien des ski & fly. Und das Schlimmste, was dir abends um fünf an der Bergstation geschehen kann, ist, dass du mit dem Packsack am Rücken runterfahren mußt. Anstrengend, zugegeben, aber nix im Vergleich zur gleichen Situation im Sommer...

Voraussetzung hierfür ist natürlich ein wenig „skispezifisches“ Know-how. Wer ein wenig skifahren kann und in der Lage ist, Schleplifte auch mit Packsack sturzfrei zu meistern, der sollte beim Skistart wenig Schwierigkeiten haben.

Die Wahl des Pistengerätes bleibt selbstverständlich euren eigenen Vorlieben überlassen. Ob „2 m Latten“, Carver, Bigfoots oder kurze Funcarver — es geht mit allen. Sprung- oder Langlaufski sind allerdings weniger geeignet...

Ähnlich sieht es mit dem Snowboard aus. Geht auch, aber bedingt durch die seitliche Stellung beim Abfahren bedarf es deutlich mehr Übung zum Starten.

Die meisten Skifahrer besitzen Skistöcke. Die sind in der normalen Version mehr als hinderlich in der Luft.

4 Lösungsmöglichkeiten:

„Parken“ an der Bergstation und morgen früh wieder mitnehmen

3 den Begleiter(inne)n mitgeben

ohne Stöcke fahren — als Carver sowieso

3 Teleskopstöcke verwenden!

Zumindest die dreiteiligen lassen sich meist im Gurtzeug verstauen. Notfalls mal in den



Bei der Verwendung eines Lawenpiepser wärmstens empfohlen! Und selbstverständlich neben der morgendlichen Flugwetterkarte auch das Studium des Lawenlageberichtes!

Der Startvorgang:

Bei konventioneller Starttechnik, so wie wir's alle gelernt haben, gib'ts oft einige „Hürden“ zu überwinden.

Folgende Fragen stellen sich meist gleich zu Beginn:

- Wie steigt man in die Ski?
- 3 Wann steigt man in die Ski ohne gleich loszufahren?
- 3 Ist eine Plattform zu graben, oder
- Wie dreht man gegebenenfalls die Ski in Startrichtung?
- Ist Rutschen oder Springen besser zum Drehen der Ski in Startrichtung?

Die große Herausforderung bei der Aufziehphase ist, dass man auf Ski sehr schlecht „anziehen“ – sprich, mit etwas Kräfteinsatz den Schirm hochführen kann. Und das ist in der Aufziehphase meist sehr von Nöten. Es gelingt schlicht nicht, auf „normalem“ Startgelände den nötigen Zug auf die Beine zu bringen. Zumindest nicht, solange es nicht steil genug ist. Wenn es aber steil genug ist, so rutscht meist der Schirm...

Nach dem Leinensortieren werden die Leinen nicht am normalen „Startpunkt“ – nennen wir ihn mal so – (im 1. Bild stecken do die Ski) abgelegt, sondern kräftig asymmetrisch nahe der Hinterkante.

Dass sich Leinen und Skikanten nicht vertragen, ist wohl selbstverständlich. Und zwar am geschicktesten eine Leinenseite von oben und eine von unten. Nun die Ski quer zum Hang

dazwischen gestellt (Bild 2). Nach dem Einstieg in die Bindung nun ganz normal einhängen. Wenn man nun im Bogen losfährt (Bild 3), beginnen sich die Leinen im „Startpunkt“ symmetrisch zu straffen. In diesem Augenblick hat der Pilot bereits etwas Bewegungsenergie „getankt“. Ähnliches kennt man unter dem Begriff „Reinlaufen“ bei startunwilligen Schirmen. In dem Augenblick des Straffens ist kräftige Vorlage gefragt, sonst sitzt man hinten auf den Skiern. Der Impuls sollte reichen, um den Schirm zu füllen und ihn nach oben steigen zu lassen. Nun folgt eine ganz normale Kontrollphase. Die kann im Gegensatz zum Sommer fast endlos lange ausgedehnt werden. Hektik ist hier nicht notwendig. Denn aufs Laufen muss sich keiner konzentrieren. Sollte die Kappe etwas schief kommen, wird „selbständig“ unterlaufen, da einen die niedrigere Kappenseite - bzw der schräg hochkommende Schirm - fast automatisch in die zu unterlaufende Richtung zieht. Nach dem Korrigieren kann man nun solange bergabfährt fahren und beschleunigen, bis einen der Schirm raus hebt. Ein „Reinsetzen“ kommt dabei kaum vor, denn welcher Skifahrer setzt sich gerne während der Fahrt hin? Die Landung ist ebenso „normal“ wie einfach. Wer will kann sogar ganz aufs Durchbremsen vor'm Boden verzichten und nur mit leichtem Anbremsen full speed reinflaren. Aufrichten trotz allem nichtvergessen!

Noch ein Tipp zum Schluss: vergewissert euch vor dem Start, ob unten am Landeplatz auch tatsächlich noch Schnee liegt.

Sonst wird's deutlich anspruchsvoller...

Helmut Achatz



1

2

3

Packsack und den am Rücken über's Gurtzeug. Aber Vorsicht mit der Rettung! Bei meinem Gurtzeug mit Frontcontainer lassen sich die Teleskopstöcke z.B perfekt verstauen in den seitlich am Rückenteil entlanglaufenden unbenutzen Kanälen für eine integrierte Reserve. Wer Touch & go's im freien Gelände oder auch nur Starts und Landungen abseits in Betracht zieht, dem



Fotos: Björn Klaassen



Vorerst kein Start in Heidelberg möglich!

Heidelberger Ostgelände

Was lange sehr gut aussah, ging leider den Bach runter. Seit über drei Jahren kämpfte der Kurpfälzer Gleitschirmfliegerverein e.V. mit Peter Hellwig an der Spitze zusammen mit dem DHV um die Zulassung eines sehr vielversprechenden Ostgeländes. Viele Hürden wurden überwunden, unter anderem wurde ein FFH Gutachten erstellt und die Obere Naturschutzbehörde fachlich überzeugt. Letztendlich scheiterte das Projekt nicht an Sachargumenten. Der Heidelberger Stadtrat (Die Stadt ist Grundeigentümer der Flächen) lehnte den Startplatz dennoch aus verschiedensten Gründen ab. Der Stimmung im Stadtrat war surreal: Wir haben eine Ablehnung erhalten und sind gleichzeitig enorm ermuntert worden, weiter zu machen, beschreibt Peter Hellwig die groteske Situation. Ein Alternativgelände steht bereits in Aussicht. Der Kurpfälzer Gleitschirmfliegerverein kämpft weiter!

Björn Klaassen, DHV Flugbetrieb



Fliegerisch interessant-Kalihalde bei Celle



Kalihalde bei Celle

Flachlandfliegen am Berg geht nicht, wenn keine Berge vorhanden sind. Mitten im platten Land südlich der Lüneburger Heide befindet sich bei Celle eine gigantische Kalihalde. Aufgeschüttet wurde der Berg über Jahrzehnte hinweg mit salzhaltigem Gestein aus den Tiefen der Erde. Im Sommer leuchtet der 100 m hohe Berg schneeweiss im grün der Landschaft. Noch darf der Berg nicht betreten werden. Die Gemeinde Wathlingen hat zusammen mit Gleitschirmfliegern der Region die Not zur Tugend gemacht. Die bald stillgelegte Halde soll als touristischer Magnet die Gegend beleben. Geplant sind ein Startplatz und ein Berghütte, die durch einen Österreicher betrieben werden soll. Am 7. November fand eine Besprechung mit Bürgermeister Harms, vielen Piloten und dem DHV statt. Weitere Infos bei den Organisatoren Silke Fritsche und Michael Haehnel im Internet unter www.flugberg.de

Björn Klaassen, DHV Flugbetrieb



Fliegen mitten in Dresden

Die Flugschule Topgliders konnte nun mitten in Dresden einen spitzen Übungshang zulassen. Der 40 m hohe Schuttberg eignet sich hervorragend für Groundhandling und Ausbildungsübungen. Flugschulleiter Andi Breuer konnte in positiven Verhandlungen mit der Stadt das Zulassungsziel erreichen. Letztendlich stimmte auch das Luftamt Sachsen zu, da sich der Hügel in der Kontrollzone befindet. Der DHV konnte nun die Erlaubnis nach § 25 LuftVG erteilen. Piloten müssen sich vor dem Fliegen bei der Flugschule melden. Infos unter www.topgliders.de.

Björn Klaassen, DHV Referat Flugbetrieb

Gemeinsome Sache

In Thermikbärten und Aufwindbändern, aber auch über dem Landplatt liegen die fliegerischen Ballungsräume der Luftsportler. Insbesondere zur Rush-Hour, wenn es thermisch richtig gut geht oder alle auf einmal zur Landung einschweben, wird es kritisch. Um diese Reibungspunkte zu entschärfen, gibt Drachen- und Gleitschirmlehrer Klaus Irschik Tipps zum sicheren gemeinsamen Fliegen:

Eigentlich scheint alles bestens geregelt. Warum kommt es trotzdem immer wieder zu „Beinahe-Kollisionen“ und gefährlichen Begegnungen? Liegt es an den Unschärfen des Gesetzes, am Nichtwissen der Piloten oder eher an der Auslegung von Abstandsregeln? Einige Piloten sehen das Problem auch in den unterschiedlichen Charakteristiken der Fluggeräte Drachen und Gleitschirm.

Zwischen dem Straßenverkehr und dem Verkehr in der Luft gibt es den großen Unterschied, dass der nicht Vorfahrtberechtigte in der Luft nicht so einfach bremsen und anhalten kann. Zum Ausweichen mit angemessener Geschwindigkeit braucht es außerdem genügend Platz, da sonst leicht die Strömung abreißen kann. Dieser Platz entsteht in manchen Situationen (z.B. am Hang) nur dadurch, dass der eigentlich Vorflugberechtigte mitdenkt und seinerseits uneigennützig ausweicht. Eins ist klar: Ein Zusammenstoß in der Luft - seit Jahren übrigens ein bedeutender Faktor in der Unfallstatistik - muss in jedem Fall vermieden werden. Fliegen erst mal zwei Fluggeräte frontal aufeinander zu, so verdoppelt sich die Aufprallgeschwindigkeit! Damit wird klar, warum Gleitschirme oder Drachen bei einer Kollision oftmals total zerfetzt oder Piloten gar ohnmächtig geschlagen werden. Eine Kollision mit Segelfliegern oder sonstigen Fluggeräten ist bislang meines Wissens zum Glück noch nicht vorgekommen! Aber schon bei einer Konfrontation mit einem Drachen können schnell 100 km/h erreicht werden!

Tipps zum gemeinsamen Kurbeln

Grundsätzlich empfiehlt es sich, einen Bart auszusuchen, der das eigene Können psychisch und flugtechnisch nicht überfordert. Wenn der Aufwind zu turbulent wird, der Bart zu nah am Hang steht oder gar zu viel Stoff und Aluminium um einen herum schwirrt, dann sollte der ersehnte Lift wohl besser an einem anderen Ort gesucht werden.

Es sollte klar sein, dass ein Pilot, der sein Gerät in turbulenten Luftmassen nicht zu beherrschen vermag, in einem Aufwindbart eigentlich nichts verloren hat. Alte Hasen wissen, dass ein kräftiger Bart mitunter die Ausmaße von Föhnturbulenzen annehmen kann! „Erst schauen, dann kurven“ hört sich zwar lächerlich an, ist oft jedoch ein elementares Versäumnis des unerfahrenen Luftsportlers. Dies bedeutet, dass prinzipiell alle Teilnehmer sich ständig im Auge behalten sollten. Bei einer auffälligen Segelfarbe wie gelb oder rot fällt das natürlich bedeutend leichter. Drachenflieger haben alleine schon aufgrund des optisch schlankeren Profils, der höheren Geschwindigkeit und der wesentlich geringeren Segelfläche eine gute Chance, schlichtweg übersehen zu werden. Zu allem Übel ist seit langem bekannt, daß das weiße Segel – wie auch bei den Segelfliegern – am haltbarsten ist und darüber hinaus ein zeitloses Design bietet. Sicherheitsbewusste Drachenflieger verpassen ihrem besten Stück wenigstens ein knallrotes Näschen in Form einer auffallend andersfarbigen Nasenverkleidung und liefern damit einen passiven Beitrag zur Sicherheit! „Sehen und gesehen werden“ absolviert der Profi so instinktiv wie das Kurbeln selbst und zudem erkennt er bereits nach den ersten zwei Kreisen, auf wen er

sich im gemeinsamen Bart einlässt. Eine verkrampfte Sitzposition und Beinhaltung, aber auch die Form und Lage der Kreise verraten schnell, ob man es eher mit einem ausgebufften Crack oder einem Einsteiger zu tun hat. Ich finde es auch mehr als eine nur nette Geste, wenn sich die Augen in Augen kreisenden Piloten ein kurzes Handzeichen geben: Frei übersetzt könnte dies bedeuten:

Ich hab Dich gesehen

*Ich respektiere Deine Absichten
wollen nur das Eine)*

Und wichtigstens: Wir machen jetzt gemeinsame Sache!

Jedem Tierchen sein Pläsierchen...

Missverständnisse zwischen Drachen- und Gleitschirmpiloten entstehen meist aufgrund von Vorurteilen und mangelndem Wissen über die spartenspezifischen flugtechnischen Besonderheiten. Andererseits: Drachenfliegende Gleitschirmpiloten und gleitschirmfliegende Drachenflieger sind beim gemeinsam Kurbeln wesentlich relaxter und deutlich angenehmere Partner, weil sie genau mit allen Vor- und Nachteilen der Fluggeräte vertraut sind und sich einfach besser in den Mitstreiter hineinversetzen können.

Die Knochenlosen lassen sich einfach genial langsam mit sehr engem Radius drehen. Direkt im Herz des Aufwindes kann dies mit verblüffendem, oft unerwartet starkem Steigen verbunden sein. Genau so schnell, wie es hochgehen kann, kann das Gleitsegel bei einem Einklapper schlagartig Höhe vernichten. Wenn's ganz dumm läuft, sogar mit ordentlicher Rotationsenergie. Fazit: Gleitschirme sind bei heftiger Thermik im Sink- und Steigverhalten schwierig zu kalkulieren und ein deutlicher Abstand von mindestens 50 Metern ist durchaus angesagt!

Stiernacken gefragt!

Der Drachen, und im speziellen die starren Kollegen, verhalten sich schon fast wie Segelflugzeuge. Die höhere Vorwärtsgeschwindigkeit macht sie deutlich kalkulierbarer und Einklapper sind ja normalerweise auch nicht zu erwarten.

Problematisch ist allerdings die Sichtbehinderung des Drachenfliegers nach oben und hinten. Im Gegensatz dazu hat die weiche Fraktion fast schon einen thronartigen Rundumblick. Der Drachepilot klebt einfach zu nah an seiner Fläche. Surfer haben dieses Problem durch transparente Segel gelöst. Diese in den Anfangszeiten der

GRAUE THEORIE

- *Luftrechtliche Regeln*
- *Der erste Pilot im Bart gibt die Drehrichtung an.*
- *Dem schneller steigenden Piloten ist auszuweichen.*
- *Bei einer Begegnung an einem Hindernis – sprich beim Hangsegeln – muss das Fluggerät dem anderen ausweichen, auf dessen linker Seite sich das Hindernis befindet.*
- *Unmittelbar vor dem Einleiten einer Kurve muss sich der Pilot davon überzeugen, daß der Luftraum im geplanten Flugweg frei ist und keine Kollisionsgefahr besteht!*
- *Segelflieger, Drachenflieger und Gleitsegel sind einander gleichgestellt. (Ausnahme: In Österreich müssen Segelflugzeuge den Gleitsegeln und Hängegleitern prinzipiell ausweichen!*
- *im freien Luftraum: rechts vor links*
- *Im Gegenflug weichen beide nach rechts aus.*
- *Überholt wird immerNchts.*

Der Abstand zum Hang ist eine sehr subjektive Angelegenheit. Für den Profi sind 5 Meter Abstand zur Klippe oder zu den Bäumen kein Problem. Der weniger **Geübte** hat da schon wesentlich mehr Respekt und hält gerne mal 50 bis 100 Meter ein. Am Hang fliegen heißt also auch wirklich am Hang zu bleiben.

Drachenfliegerei übliche transparente Segelausführung ist neuerdings wohl der Leistungsoptimierung zum Opfer gefallen.

So schön die vogelähnliche Lage des Hänggleiters auch ist, das permanente Nach-

Oben-Schauen kann beim Thermik-fliegen doch ganz schön ins Genick gehen.

In der Praxis sehe ich das Drachen-Gleit-schirmproblem aber nicht ganz so tragisch. Ehrlich gesagt: Wenn man als Drachenflieger mit den Gleitschirmpiloten in der Thermik mithalten will, muss man schon mit einem deutlich höheren Trainingszustand aufwarten. Mit den Starren hat man dank entsprechender Leistung auch als „normaler“ Drachenflieger wieder etwas bessere Chancen. Die hohe Drehgeschwindigkeit bringt jedoch automatisch einen größeren

Kreisradius mit sich und im Zentrum des Aufwinds geht's nun mal am besten hoch! „Superexaktes“ Kreisen mit der passenden

Geschwindigkeit und Schräglage ist mit den schnellen Hochleistern ganz schön anspruchsvoll. Drachen-Einfachsegler haben es da schon bedeutend einfacher: Sie können – zwar aerodynamisch nicht ganz einwandfrei - problemlos in der Thermik um die Ecke gewürgt werden. Ein harmonisches gemeinsames Hochdrehen mit der Gleitfraktion ist also theoretisch Null Problem. Noch ein kleiner Tipp: Das flotte Unter-dem-Gleitschirm-Hindurchtauchen demonstriert zwar in beeindruckender Weise den atemberaubenden Geschwindigkeitsbereich eines Drachens, ist aber genauso schwachsinnig und gefährlich wie das Abspiralen eines Gleitschirms bis zum Queranflug!

Immer an der Wand lang...

Frontalkollisionen kennt man ja vor allem beim Hangsegeln - jedoch nicht immer durch das Missachten von Ausweichregeln. „Derjenige, der den Hang auf der rechten Seite hat, darf seinen Flugweg beibehalten.“ Das hört sich easy an. In der Praxis gibt es trotzdem große Probleme, weil offensichtlich der Abstand zum Hang eine sehr subjektive Angelegenheit ist. Für den Profi sind 5 Meter Abstand zur Klippe oder zu den Bäumen kein Problem. Der weniger Geübte hat da schon wesentlich mehr Respekt und hält gerne mal 50 bis 100 Meter ein. Am Hang fliegen heißt also auch wirk-

lich am Hang zu bleiben. Dies ist beim Hangsegeln auch wesentlich unproblematischer möglich, da normalerweise der Wind dort deutlich laminarer ansteht.

Nebenbei ist es ja bewiesen, dass aufgrund der Reibungsschicht der beste Aufwind nicht unmittelbar am Hang zu finden ist!

Zugegeben, wenn erst einmal mehr als 10 Fluggeräte auf engem Raum soaren, dann funktioniert dies wirklich nur mit Profis. Anfänger, die die notwendige Umsicht, Erfahrung und das vorausschauende Mitdenken noch nicht besitzen, sollten sich dann eher Richtung Landeplatz orientieren. Wie im Bart gilt auch an der Kante: Erst schauen, dann kurven. Zudem ist ein Vorausschauen und Voraus-Mit-Denken unumgänglich für stressfreies Soaring. Nur so ist es möglich, daß mitfliegende Kollegen ausreichend Platz zum Drehen haben und nicht am Hang „eingeklemmt“ werden!

Stress am Landeplatz...

...kann bekanntlich schon auf dem Weg zum Landeplatz reduziert werden. Durch aufmerksames Beobachten des höhengleichen Luftraums sollte schon in 200-300 Metern über dem Landeplatz eine Höhenstaffelung vorgenommen werden. Am besten geschieht dies beispielsweise durch Ohrenanlegen mit dem Gleitschirm oder durch den Schnellflug bzw. enges Kreisen mit dem Drachen. Ein Vertikalabstand

MITEINANDER

Das das Fliegen mit hundert Anderen möglich ist, beweisen Fluggebiete wie z.B. Bassano. Unfallfrei kann es aber nur bleiben, wenn jeder auf den anderen Rücksicht nimmt und bereit ist, auch mal auszuweichen wenn man sich im Recht fühlt..

Auch ist zu bedenken, dass nicht in allen Fluggebieten weltweit gleiche Regeln gelten und vor allem nicht überall die Bereitschaft Regeln einzuhalten besteht. Da aber Thermik nicht nur im Bereich des „Hausbartes“, sondern nahezu fast immer auch im Umgebungsbereich des Fluggeländes gibt, kann man sich sein Flugvergnügen oft stressloser suchen.



So schön die vogelähnliche Lage des Hängegleiters auch ist, das permanente Nach-Oben-Schauen kann beim Thermikfliegen doch ganz schön ins Genick gehen.

von mindestens 50 Höhenmetern wäre wünschenswert. Ziel ist es, den gleichzeitigen Landeanflug möglichst zu vermeiden. Auch hier gilt: Mitdenken und sich in die Lage des anderen hineinzuversetzen, löst viele Probleme, bevor sie entstehen. Es sollte sich auch unter den Gleitschirmfliegern herumgesprochen haben, dass der Drachen bezüglich der Landung äußerst anspruchsvoll zu handeln ist. Im Klartext: Gleichzeitiger Quer- oder Endanflug bedeutet Megastress für den Drachenflieger. Ein Bodenhandlungsseminar auf der gemeinsam genutzten Landefläche lässt dem Drachenflieger oft nur noch die Außenlandung als einzige Option! Die unter Gleitschirmfliegern beliebte Unsitte, die Fläche obenzulassen und dann noch quer über die Landefläche zu stolzieren, zeigt zwar perfektes Bodenhandlung, bringt aber jeden Drachenflieger zur Weißglut! Lässt sich ein gemeinsamer Landeanflug nicht vermeiden, so sollte der Gleitschirm eine kleinere, innere Volte, der Drachen eine größere und weitere Volte fliegen. Damit wird auch den unterschiedlicheren Fluggeschwindigkeiten Rechnung getragen. Das sofortige Herunterziehen des Segels nach der Landung, am besten über die hinteren Tragegurte, in Kombination mit dem fluchtartigen Verlassen des Landeplatzes versteht sich eigentlich von selbst! In turbulenten Windverhältnissen haben Drachenflieger im Endanflug oft alle Hände voll zu tun, um Turbulenzen auszugleichen. Das Umkurven beweglicher und unkalkulierbarer Ziele macht aus der kontrollierten Landung eine Farce. Gleitschirmflieger sollten zudem die oft beachtlichen Ausgleit-

strecken der Drachenflieger berücksichtigen. Den Schirm legt man natürlich nicht im Landebereich zusammen. Getrennte Anflugstrecken für Drachen und Gleitschirm sind natürlich die sichersten Lösungen für stressfreies Landen. Am schwäbischen Gelände Messelberg findet man erfreulicherweise ein Beispiel, dass mit ein wenig gutem Willen und Verständnis das gemeinsame Fliegen für zusätzlichen Spaß sorgen und obendrein noch das Vereinsleben beflügeln kann.

Wenn's zu spät ist...

Wenn es fast zu spät ist, hilft häufig noch ein von Leibeskräften kommender Schrei. Auch für die am Boden wirkt oft ein beherztes "Weg da!" Für die Landung in Monaco mit dem Drachen habe ich immer eine Pfeife griffbereit, um die mitten auf dem Landeplatz zusammenlegenden Kollegen ins Abseits zu pfeifen. Sinnvollerweise sollte sich jeder verantwortungsbewusste Pilot mit der Situation der Kollision beschäftigen und mehrere Handlungsalternativen wenigstens schon einmal theoretisch durchgespielt haben. Natürlich gibt es kein Patentrezept. Beim Verhaken der Fluggeräte ist es in fast allen Fällen sinnvoll, wenn beide Parteien schleunigst zum Rettungsgerät greifen. Bei weniger als 200 m Höhe ist die Zeit zur Entscheidung im Allgemeinen ziemlich kurz. Zur praxisgerechten Simulation eignen sich die von fast jeder Schule im Winter angebotenen Seminare zum Rettungswerfen!



GERMAN CUP

2003



Heißes Finale bei B-German Cup in Garmisch – Partenkirchen

hikv, Werek

NeVA



sponsored by



Der Sommer 2003 war vom Wetter her betrachtet ein außergewöhnlich guter, über den vor allem wir Flieger uns freuen durften. So war auch wettertechnisch beim B-German Cup-Finale in Garmisch vom 2. und 3. August nichts auszusetzen (außer, dass es uns wirklich warm wurde). Selbst bei 800 Meter Startüberhöhung am Wank (1.760 m) war es nur leicht kühler als am Landeplatz. Welch ein Glück, dass die Garmischer Clubmitglieder Uli und Alex uns am Landeplatz mit gekühlten Getränken und Grillgut verwöhnten, wir wären vertrocknet wie Dörrobst.

Für die Teilnehmer, die bereits am Freitag im Garmischer Valley waren, gab es die Möglichkeit die GPS Daten schon abends zu erhalten. Für die Frühaufsteher ging's am Samstag ab 8 Uhr los, um 9:30 Uhr war Briefing angesagt und um 11:30 Uhr trafen wir uns auf dem Startberg. Da an diesem Tag der überregionale

Wind, d.h. Nordwind, vorherrschte, kam nur der Osterfelderkopf als Startberg in Betracht. Meines Wissens ist noch kein Wettbewerb von dort gestartet worden, aber seit Jahren bewährt sich dieser Berg als guter Ausgangspunkt für Streckenflüge.

Nach einer Einweisung in den Startberg und einem ausführlichen Briefing starteten wir dann die Aufgabe, denn je früher gestartet wird, desto weniger Talwind verbläst die Thermik. Den schwierigen Teil, nämlich die 7 Kilometer lange Talquerung an den Anfang der Aufgabe zu legen, fiel mir nicht leicht, aber es war eine gute Möglichkeit, um durchs Estergebirge auf Kilometerjagd zu gehen. Diesen Teil der Aufgabe meisterten auch gut 2/3 der Teilnehmer. Den Piloten, die an diesem Punkt schon landen mussten, hier ein kleiner Trost: An dieser Stelle wurden viele Piloten bei ihren mühsamen, teilweise vergeblichen Kreisen

beobachtet, selbst Weltklassepiloten scheiterten an dieser Talquerung. Wer den Wendepunkt Steppbergalm sicher im GPS gespeichert hat, durfte sich auf den landschaftlich schönsten Teil der Aufgabe freuen: hinüber zur Labersudseite. Das Fußballfeld in Graswang war der nächste Wendepunkt, von dort aus ging es wieder zurück ins Garmischer Tal, an die Wende Hausberg Talstation. Nun war Talwindsoaring angesagt, rüber zum Skistadion und von dort dann zum Landeplatz am Osterfelder. Insgesamt 13 Piloten schafften die Aufgabe. Birgit Hannotte flog die drittschnellste Zeit. Sie zog sich bei der Landung leider schwere Verletzungen zu, an dieser Stelle senden wir ihr nochmals unsere Genesungswünsche. Zweiter wurde Manfred Zenker und Schnellster war Holger Vier. Alle anderen Piloten sammelten Kilometerpunkte. Ein ausführliches Piloten Debriefing mit Stefan Hüglin, der die Aufgabe mitflog, stand am Samstagabend noch auf dem Programm und so ließen wir den lauen Abend bei einem Glas Bier am Grill gemütlich ausklingen. Der Sonntag ließ uns auf den Wank fahren, um von dort zu starten. Die

flog wieder Holger Vier, Manfred Zenker erneut Zweiter, Dietmar Siglbauer dritter gefolgt von Dominik Binner und Rolf Linde!

Somit war klar, wer Sieger in Garmisch war: Holger Vier auf Gin Gliders Nomad, gefolgt mit einer konstanten Leistung von Manfred Zenker auf Swing Ventus und von Dietmar Siglbauer (Advance Sigma) auf dem dritten Platz. Beste Dame in Garmisch wurde Ursula Schmitt auf Nova X-Ray.

Die beiden Tagesaufgaben waren garmischer Klassiker, die sehr einfach gehalten wurden, um den Piloten zu zeigen, wie schön es sein kann, in einer Gruppe eine Strecke zurückzulegen und dann abends an einer Rangliste über die geflogenen Routen, Punkte und Platzierungen zu fachsimpeln.

Die Taskbriefing wurden von uns ausführlich abgehalten, um möglichst viele Informationen über das Garmischer Gelände weiterzugeben. Glückliche Gesichter am Landeplatz sind mein Ziel, damit nicht nur die Piloten, sondern auch unser Umfeld etwas abbekommt. Die Faszination des Gleit-



Aufgabe war wieder Einzelzeitnahme nach Airstart am Gschwandtner Bauer, zurück über die Esterbergalm zum Geroldsee, erneut zum Wank, weiter zum Weilheimer Haus am Krottenkopf. Es ging noch einmal zum Hausberg Landeplatz und von dort die bekannte Soaringstrecke Skistadion und Osterfelder Landeplatz. Die schnellste Zeit

Ranglisten

B-German Cup Garmisch und Gesamtwertung
B German Cup 2003 Overall

Damen

Platz	Name	Gerät
1.	Ursula Schmitt	Nova X-Ray
2.	Birgit Hannotte	Gin Gliders Oasis
3.	Cosima Hertling	Nova X-Ray

Herren

Platz	Name	Gerät
1.	Holger Vier	Gin Gliders Nomad
2.	Manfred Zenker	Swing Ventus
3.	Dietmar Siglbauer	Advance Sigma IV

schirmsports sollte immer auch nach außen transportiert werden.

Die Gesamtsieger des B-German Cups 2003 stehen hiermit ebenso fest. Es sind die gleichen wie in der Garmisch Overall Rangliste, eine Aufgabe aus dem Ruhpolding Wettbewerb kommt zur Garmischer Wertung dazu. Somit gibt es eine offizielle Wertung des B-German Cups 2003: Gratulation an die erste Dame Ursula Schmitt. Erster bei den Herren Holger Vier, Zweiter Manfred Zenker und Dritter Dietmar Siglbauer.

Für mich als Wettbewerbsleiter, der heuer eine komplette Saison des German A und B Cup betreute, war dies eine sehr lehrreiche Aufgabe. Es hat mir riesig Spaß gemacht, zu sehen wie die engagierten Pilotinnen und Piloten die Aufgaben bewältigten. Die Resonanz, die ich sowohl von den Teilnehmern als auch von den Zuschauern bekam, lassen mich hoffen, dass wir so etwas auch im nächsten Jahr wiederholen können.

Harry Buntz

DHV Junior & Ladies Challenge 20133

Talentschmiede Deluxe

Am 2. August war es endlich wieder soweit, es startete die DHV Junior & Ladies Challenge 2003 mit 65 Teilnehmern davon alleine 25 Ladies. Der wohl interessanteste Event des Jahres für Nachwuchspiloten/innen, was den Funfaktor betrifft, aber vor allem durch die super Betreuung und der Aussicht jede Menge von unseren Cracks zu lernen, besticht die DHV-Challenge auch in diesem Jahr aufs Neue. Teamchef Stefan Mast und die Nationalmannschaftspiloten Achim Joos, Norman Lausch und Oliver Rössel sorgen für das nötige Know-how. Sie sind aber auch als "Talentscouts" für den DHV auf Nachwuchssuche für die Nationalmannschaft, so werden z.B. jedes Jahr die begabtesten "Überflieger" und "Ladies" für die Liga ausgesucht. Die Fun-Fraktion, die DHV-Jugend um Tobias Schreiner, organisierte dieses Jahr am Vorabend des 1. Flugtages eine Klasse Wilkommens- und Kennenlernparty. Am ersten Tag blickte man dann in erwartungsvolle und motivierte Gesichter, als Stefan beim ersten Briefing verkündete, dass es wegen dem Super Wetter eine große Aufgabe geben wird. Gesagt getan, am Startplatz folgte dann eine ausführliche GPS und Task Einweisung für die 67,6 km lange Aufgabe (die bis jetzt längste am ersten Tag). Am Abend nach dem Streckenflug, der für viele einen neuen persönlichen Kilometerrekord darstellte, wurde im Debriefing auf die einzelnen Piloten eingegangen und Allgemeines besprochen. Die Philosophie der Challenge: Kilometer sind nur eine Zahl, jeder gibt einfach sein Bestes. Die "Profis" gaben wertvolle "Tipps", es wurde am Flugstil der Teilnehmer gefeilt und neben der allgemeinen Förderung die Grundlage zukünftiger Erfolge der Nationalmannschaft geschaffen. Das gemeinsame Miteinander, in der Luft und am Boden, die geniale Stimmung unter den Leuten und Fun ohne Ende charakterisiert die Challenge jedes Jahr aufs Neue. Nach drei Tagen gigantischen Wetters, tollen Aufgaben und spannenden Endanflügen unter den Ziel-Piloten wurde das Wetter leider schlechter. Durch zunehmenden Nordwind und Überentwicklungen kam leider kein Task mehr zustande. Es herrschte trotzdem beste Stimmung unter den Teilnehmern, dafür sorgte auch die eine oder andere Grillparty, das Highlight waren sicher die 20 kg "original Thüringer Bratwürste" aus Normans Heimat, die er mit seinen Eltern grillte und persönlich servierte. Außerdem der Videoabend mit Charlie löst und der viel besuchte Erste Hilfe Kurs von unserem Verbands Doc Ecki Schröter! Am Samstagmittag standen dann die Gewinner fest, Marco Hierling gewann vor Jan Scholz und Stefan Franke. Bei den Damen flog Renate Griebel den Sieg vor Christine Miller und Anja Blum nach Hause, Im Rahmen der Siegerehrung wurden tolle Sachpreise vergeben und man konnte sehen, dass es Allen riesig Spaß gemacht hat. Abschließend kann ich denen, die dieses Jahr noch nicht dabei waren, nur raten sich nächstes Jahr anzumelden, denn wer dieses DHV Angebot mit erstklassigen Betreuung und "Party pur" verpasst, verpasst wirklich was! So see you next year!
Marco Hierling



Sieger Junioren: Jan Scholz, Marco Hierling, Stefan Franke



Das Betreuerenteam: Oliver Rössel, Norman Lausch, Achim Joos



The Ladies: Sylvie Velbinger, Christine Miller, Renate Griebel, Anja Blum



Die glücklichen
Drachensieger



Von links oben: Rosi Brahms, Corinna Schwiegershausen, Monique Werner, Bärbel Elsner, Andrea Hetzet, Sybille Baeumer, Monika Schönsteiner

Wie in den vergangenen Jahren trafen sich auch 2003 der Drachenfliergernachwuchs und die Damen wieder in Greifenburg, um erste Wettbewerbserfahrungen zu sammeln sowie sich im sportlichen Wettkampf zu messen. Insgesamt 25 Pilotinnen und Piloten (14 Junioren und 11 Damen) nahmen an der diesjährigen Nachwuchsförderung des DHV teil.

Integriert in die Challenge erstmals war ein Jugendlager der DHV-Jugend unter der Leitung von Tobias Schreiner. Der Leiter, der im letzten Jahr gegründeten DHV-Jugend, war am Rande der Challenge verantwortlich für die Betreuung der Pilotinnen und Piloten, die erstmalig den Einstieg in die Strecken- und Wettbewerbsfliegerei suchten. Zusammen mit den Gleitschirmfliegern erfuhren die Wettbewerbsneulinge hier die Grundkenntnisse für eine erfolgreiche Wettbewerbssteilnahme und Durchführung von Streckenflügen. Daneben zeigte die DHV-Jugend sich verantwortlich für das Rahmenprogramm wie etwa Welcomeparty und Grillabend. Wenn auch die Drachenflieger hier eindeutig in der Minderheit waren, so gab es auch für sie einiges zu erlernen und erleben. Tobias würde sich für die Zukunft wünschen, dass der Drachennachwuchs sich in der DHV-Jugend mehr engagiert, damit ihre Wünsche bei der zukünftigen Eventplanung mehr berücksichtigt werden können. Zum allgemeinen Rahmenprogramm gehörten selbstverständlich wieder der schon traditionelle Filmabend des DHV-Vorstands Charlie löst sowie ein interessanter und lehrreicher Vortrag des medizinischen Beraters des DHV und Nationalmannschaftsarzt Ecki Schröter über alle Facetten der Medizin im Zusammenhang mit unserem Flugsport. Die Wettbewerbsleitung bei den Drachenfliegern übernahm der Ligapilot und „Dragonrider“ Steffen Hertling in bewährter Manier. Nach ausgiebigen

sponsored by

311LEW11 AD\ANĀ
PAR.F11.1*KRS K.TH5

FREE FLIGHT
POOL EV.

Fi;XEEI/g9i2



zc2;15) OIRETR1111ü
Immer gute II,chriften

-41 V4

Wetteranalysen, Aufgabenbreefings war er selbst stets in der Luft dabei, um hier und dort die günstigste Route zu markieren sowie direkt vor Ort über den Durchgangsabbruch aus Witterungsgründen zu entscheiden. Die Wettbewerbswoche begann vielversprechend, Traumwetter mit guten Steigwerten und hoher Basis ermöglichten die Ausschreibung von doch recht anspruchsvollen Tasks von bis zu 112 km Streckenlänge. Der erste Durchgang mit insgesamt 72 km führte über drei Wendepunkte nach Greifenburg zum Landeplatz. 8 Teilnehmer erreichten das Ziel. Zeitschnellster war Claudio Endrizzi mit 01:42 Std. vor Rosi Brams und der Starrflügelpilotin Andrea Hetzel!

Der zweite Tag ermöglichte die längste, bisher bei einer Juniorchallenge gestellten Aufgabe. Sie führte über insgesamt 112 km mit den Wendepunkten: Anna Schutzhaus, Goldeck, Unteraimhütte zum Landeplatz in Greifenburg. Nach 2:40 Std. tauchte die Silhouette des Atos von Hermann Eitter, einem österreichischen Nachwuchspiloten, als Erste in Sichtweite des Landeplatzes auf, dicht gefolgt von der deutschen Meisterin Rosi Brams, Claudio Endrizzi, Johannes Straub, Wolfgang Aumer, Christian Zehetmaier, Florian Kotscharnik, Andrea Hetzel und weiteren 5 Piloten(linien). Die Hälfte aller gestarteten Teilnehmer erreichten freudestrahlend das Ziel dieser anspruchsvollen Aufgabe. Nicht minder anspruchsvoll war die Aufgabe des 3. Wettbewerbstages : 94 km über den Gailbergsattel sowie die Windische

GS-Junior- Challenge

Platz	Name	Gerät	Punkte
1.	Marco Hierling	Swing Stratos 4	2981
2.	Jan Scholz	Fire Bird Tribute	2902
3.	Stefan Franke	Mac Magus	2842
4.	Daniel Hierling	Swing Stratos 4	2826
5.	Michael Köninger	Gradient AVAX RS	2497

GS-Ladies Challenge

Platz	Name	Gerät	Punkte
1.	Renate Griebel	Gin-Gliders Nomad	2152
2.	Renate Miller	Ozone Octane	2102
3.	Anja Blum	Apco Bagheera	2008
4.	Silvia Vellbinger	Nova Atax	1874
5.	Andrea Brüggemann	Swing Mistral	1824

Höhe wiederum nach Greifenburg zum Landeplatz. Auch hier gelangen 10 Piloten die Bewältigung der Aufgabe. Schnellste an diesem Tag war Rosi Brams vor ihrer Nationalmannschaftskollegin Corinna Schwiengershausen, sowie Claudio Endrizzi, Hermann Eitter, Sybille Baeumer-Fischer, Andreas Hetzel, Florian Kotscharnik, Johannes Straub, Wolfgang Aumer und Achim Vollmer.

Leider konnten an den folgenden Tagen witterungsbedingt keine weiteren Durchgänge geflogen werden. Aber auch die Eindrücke und Erfahrungen aus diesen 3 Tasks waren für die Teilnehmer sehr wertvoll. Für die fast komplett versammelte Damennationalmannschaft war es eine gelungene Generalprobe im Veranstaltungsgelände der Weltmeisterschaft für das kommende Jahr und ein erster Trainingsevent Richtung Titelverteidigung 2004.

Bei den Junioren war es für die einen ein Einstieg in die Wettbewerbsfliegerei, für die Besten unter ihnen war es die Qualifikation für die Liga 2004, in der sie dann beweisen können, ob die Juniorchallenge auch weiterhin die Talentschmiede und Basisplattform des DHV für ambitionierte junge Wettbewerbspiloten bleibt. Planungen seitens des DHV für das kommende Jahr laufen Die Nachwuchspiloten des DHV treffen sich

im August zur Junior- & Ladiesch allenge 2004 wieder in Greifenburg,

Rudi Bürger

HG-Junioren

Platz	Name	Gerät	Punkte
1.	Claudio Endrizzi	Icaro Laminar MR	2455
2.	Florian Kotscharnik	Icaro Laminar MR	2055
3.	Johannes Straub	Icaro Laminar Esay	1977
4.	Hermann Eitter (Aut)	A.I.R. Atos	1727
5.	Wolfgang Aumer	kam Laminar ST	1524

HG-Damen

Platz	Name	Gerät	Punkte
1.	Rosi Brams	Moyes Litespeed	2540
2.	S. Baeumer-Fischer	Aeros Combat	2051
3.	Andrea Hetzel	Atos	1863
4.	C. Schwiengershausen	Moyes Litespeed	1840
5.	Bärbel Elsner	Seedwings Vertigo	1477



back it's best, check the res



4 Fight "shaped by the wind"



www.icaro2000.com



www.fly-more.net

|| ■ MIIMMI ■ 11111111 ■ •mmumme

Mit dem Kopf bei der Arbeit oder beruflich im Abseits?

Gerling EGO. Die Berufsunfähigkeitsversicherung
ohne Verweis klausel 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 7557-395 oder mrchaela.schaeferl@gerling.de. Sie können uns auch einfach den nebenstehenden Coupon fasert,

Fax +49 69 7567-230

[Vor. und Zunarre

(Straße, Hausnummer

|Postlertzahl, Ort

|Ter./Fax privat

Tel./fax geschäftlich

|Geburtsdatum

beruf

selbständig

111 angestellt



GERLING

Wir unternehmen Sicherheit.

Nachlese Drachen WM

Lukas Etz (Teamchef)

Zum Resultat unseres Teams: Unseren angepeilten Platz auf dem Treppchen konnten wir leider nicht erreichen. Dennoch bin ich mir sicher, dass das Potenzial dazu vorhanden ist. Alle 6 Piloten haben hier wichtige Punkte für die Teamwertung beisteuern können. Leider fehlte bei einigen das konstante Punkte-Einfliegen. Unserer Ausnahmetalent ist nach wie vor Guido. Eines liegt mir noch auf der Seele: - das Engagement der Piloten ist ganz außerordentlich. Die Jungens hier investieren nicht nur einen Haufen Geld und Zeit. Einige verbringen hier fast ihren Jahresurlaub, andere nehmen Schwierigkeiten mit Familie oder Freundin in Kauf oder verzichten sogar auf berufliche Chancen oder »normale Karrieren«. Alles in allem finde ich dieses Engagement supergut, förderungswürdig und die Unterstützung durch DHV und Sponsoren absolut gerechtfertigt. Die finanzielle Belastung für die Piloten wird mit jeder WM höher, während die bereitstehenden Mittel immer weiter sinken. Ich hoffe dieses Missverhältnis wird sich in Zukunft wieder entschärfen, sonst sehe ich düstere Perspektiven. Zum Schluss möchte ich mich -im Namen des ganzen Teams- nochmal bei allen Sponsoren und bei allen DHV Mitgliedern herzlich bedanken. Auch für die netten e-mail-Kommentare von Eurer Seite und das heftige Daumendrücken. Wir hatten hier einen hochklassigen Wettkampf und auch viel Freude.

Lukas Bader

Sportlich war die Brasilien WM Drachenflugsport auf höchstem Niveau. 10 anspruchsvolle Flugaufgaben in einem hochkarätigen Teilnehmerfeld mit einer Leistungsdichte wie ich sie vorher noch nie erlebt habe. Mit dem deutschen Team haben wir uns weiter in der Weltspitze etabliert, die Position in der Weltrangliste ist aussichtreich. Menschlich hatten wir ein Team mit Charakter bestehend aus sportlich orientierten Individualisten. Persönlich hatte ich mir nach den guten Ergebnissen vor der WM ein besseres Ergebnis vorgestellt, ich hab zu lange gebraucht um auf Touren zu kommen, am Schluß lief es perfekt. Ich freu mich auf mehr so tollen Flugsport.

Roland Währte

Die WM in Brasilien war für mich der bisher schärfste internationale Wettbewerb! Bedingungen, Aufgaben und vor allem die Zieleinflüge mitten in das Leben der Metropole werden für kommende WM-Veranstalter schwer zu toppen sein. Leider habe ich mich im siebten Dg. dermaßen früh in Brasiliens rote Erde und gleichzeitig ins Mittelfeld der Rangliste versenkt. Wir hatten eine prima Stimmung im Team, die Betreuung durch Teamchef Lukas, Doc Ecki, und Driver Konrad war einmalig! Ich bin hochmotiviert und möchte im Januar 2005 in Hay/Australien sehr gerne wieder dabei sein.

Jörg ilajewski

Es hat diese Saison schon Nerven gekostet, um ins Nationalteam zu rutschen. Mein 1. WM-Start, Hurra! Und gleich ein zweiter Wunsch erfüllte sich; einmal mit Bob - meinem großen Vorbild - gemeinsam für den Bundesadler zu starten. Und dann lief die WM für mich noch besser als erwartet - mit der Erkenntnis im Gepäck, auch in die Top Twenty fliegen zu können. Teammedaille war zwar (leider) nicht drin, Team D mischt jedoch in der Fliegerweltelite ganz kräftig mit.



011i Barthelmes, Lukas Bader, Jörg Bajewski, Roland Währte, Guido Gehrmann, Bob Baier, Lukas Etz

Außerdem waren wir besser als die Briten (EM-Revanche) :-). Gefallen hat mir das »olympische Dorf« inmitten der Metropole, was den Kontakt zu allen Fliegernationen 1A ermöglichte. Es war eine klasse Zeit! Muito Obrigado Brasil !

Bob Baier

Unsere Erwartungen für Brasilien waren hoch, doch schon nach ein paar Tagen wurde klar, dass geduldiges Pulkfliegen am Ende mehr einbrachte, als der eine oder andere Alleingang. Das Ergebnis zeigte leider nicht, was das Team drauf hatte, bis auf Guido(sau stark)! Die Eindrücke, die sich beim Anflug auf die City boten waren super, was man von der WM-Organisation nicht gerade sagen konnte.

011i Barthelmes

Auch meine dritte Teilnahme an einer Drachenflug-WM war wieder ein Höhepunkt in meinem Leben. In Brasilien, in einem Land, in dem ich noch nie war und schon immer hin wollte. Dank der Unterstützung des DHV und unseren unten aufgeführten Sponsoren wurde mein Traum wahr. Wir erlebten einen gut organisierten, sehr sportlichen Wettbewerb mit super Wetter und aufregenden Endanflügen direkt in die Mitte der Hauptstadt Brasilia. Mit großer Medienpräsenz und unzähligen Zuschauern war die WM ein gutes Beispiel für publikumswirksame Drachenflugveranstaltungen. Wir haben als Team klasse zusammen gepasst und haben das Potential auch in Zukunft ganz vorne mitzumischen.

Guido Gehrmann

Diese war meine 4. WM und wenn ich meine erste (WM 98 in Australien) nicht gewonnen hätte, würde ich sicherlich sagen, dass Brasilien die schönste war. Ich liebe für einen Wettbewerb das Flachlandfliegen über alles, da die Bedingungen niemals so brutal und gefährlich wie in den Bergen werden können. Obwohl ich am letzten Tag meinen 3. Platz abgegeben habe, bin ich auch noch superzufrieden mit meiner Leistung und auch mit der Leistung des Teams. Ich empfand das Team und Lukas Etz vorne dran als ausgesprochen harmonisch und freundschaftlich, wo Spass und Freundschaft vor Erfolg steht und ich glaube nur so kommt man im Teamresultat auch mal weiter vor. Ich bin dankbar, dass ich bei dieser WM soviel Freude mit so vielen Piloten teilen konnte.

sponsored by



degussa.

Röhrl Plexiglas

'4111. _.

WERHEWLH 1 414 nWARsi EIN



Senioren-Europacup 2003 Pive crAlpago Monte Dolada

Seit langer Zeit war für die Senioren mal wieder Italien angesagt – und es war ein voller Erfolg, trotz gesunkener Teilnehmerzahl und Regentagen.

Das Gebiet am Monte Dolada zählt wohl zu den schönsten, aber auch anspruchsvollen Fluggebieten und der einheimische Deltaclub Monte Dolada (Felice Boccanegra) sorgte – in Abstimmung mit Europacup-Organisator Uwe Eichhorn – für tadellose Durchführung und Stimmung. An 3 Tagen konnte



Siegritz-Cup 2003

In Siegritz, dem Winden- und UL-Schleppgelände der Nordbayerischen Drachenflieger, fand am 6. und 7. September 2003 der "SIEGRITZ-CLIP 2003" statt. Teilnehmer waren die "Nordbayerischen Drachenflieger" und die "Drachenflieger Göräuer Anger". Dieser Winden-Wettbewerb wechselt sich traditionell mit dem "Lopp-Cup" der Drachenflieger Göräuer Anger ab und findet somit jedes zweite

Jahr statt. Alle Textildisziplinen sind zugelassen - Drachen, Starrflügler und Gleitschirme. Die Gleitschirme wurden separat gewertet, die Drachen und Starren mittels der üblichen Wertungsfaktoren gemeinsam. Aufgaben waren alternativ "langes Obenbleiben" (begrenzt auf 1 Stunde) oder auch Streckenflug nach OLC-Regeln. Besonderen Wert legte Veranstalter Ernst Lehmann auf sichere Landungen; es konnten sowohl für eine saubere Landevolte als auch für ein crashfreies Aufsetzen gute Extrapunkte dazugewonnen werden. Ein Landekreis wurde bewusst weggelassen, weil dies erfahrungsgemäß ehr-geiz- und stressbedingt immer mal wieder einen verbogenen Steuerbügel kostet. Gelandet konnte somit auf dem gesamten Areal werden und dies umfasste mehrere Hektar Größe - und tatsächlich ging kein einziger Bügel zu Bruch. Das Wetter war leider reichlich wolkig und Thermik zu erwischen war auch etwas vom Zufall abhängig.

Die ersten thermischen Flüge konnten deshalb erst nach 15 Uhr erfolgen, wobei die längste Flugzeit über 90 min betrug (60 min Wettbewerb + 30 min reines Vergnügen bei herrlicher Sicht über das spätsommerliche Oberfranken). Die Thermik war butterweich und brachte die Piloten bis auf 1.000 m über Siegritz, was erstaunlicherweise auch noch nach 18 Uhr gelang. Nach insgesamt 2 Durchgängen wurden die Sieger ermittelt:

Die Mannschaftswertung gewannen in diesem

Jahr die Nordbayerischen Drachenflieger. Beim Grillfest am Samstag wurden dann ausgiebig die Flugtaktiken bei schwachen Thermikbedingungen diskutiert und - wie sollte es auch anders sein - wurden mit jedem Bier die Bärte des vergangenen Tages stärker und stärker und stärker...

Unser besonderer Dank gilt allen Helfern bei Wettbewerb und Griffest. Ernst Lehmann



Ergebnisse flexible Flügel

	Gerät	Nation	Punkte
1.	Rova, Ugo	Moyes Litespeed	ITA 836
2.	Santero, Giuseppe	Laminar ST	ITA 732
3.	Dvoroznak, Emil	Laminar ST 13	CZE 522
4.	Weinzierl, Georg	Laminar Icara	DEU 519
5.	Bloder, Karl	Bautek Sunrise	AUT 426
6.	Schnell, Norbert	Laminar MR 2000	DEU 389

Ergebnisse Starrflügler

	Gerät	Nation	Punkte
1.	Niedermann, Helmut	Icaro Atos	DEU 932
2.	Stellenbauer, Josef	Axxtasy	DEU 485
3.	Schulze, Hans-Joachim	Axxtasy	DEU 342
4.	Rebstock, Dieter	Reflex C	DEU 318
5.	Wittmann, Paul	Guggenmoos RCS	DEU 222
6.	Müller, Ulrich	Atos	DEU 92

gefliegen werden, wobei jeweils etwa ein Drittel der Piloten die Tagesstrecke schafften (am 1. Tag 67,5 km, am 2. Tag 79,5 km zuletzt ein Speedrun mit noch immerhin einem Höhenpunkt). Vorne lagen am Ende Ugo Rova und Giuseppe Santero – zwei Italiener mit Heimvorteil – vor Emil Dvoroznak, der schon die Anreise von Greifenburg (Österreich) nach Pieve d'Alpago (120 km) mit dem Drachen hinter sich hatte.

Georg Weinzierl, der leistungsmäßig auch zu dieser „Viererbande“ zählte, verdankte den undankbaren 4. Platz nur dem Ungehorsam seines GPS. Auch der Familiencharakter der alten Truppe zeigte sich wieder mal durch das zahlreiche Erscheinen der Senioren, wenn auch viele den Wettkampf nicht mitflogen (Zeit zum Umdenken?). Das sollte jedoch im nächsten Jahr in Greifenburg wieder besser werden!

Der Termin in Greifenburg : Vom 19. - 26. Juni 2004.
www.senioren-europacup.de

Hagen Brandenburger

Gleitschirmwertung

Platz	Pilot	Punkte
1.	Hannes Rottmann	2975
2.	Wolfgang Huberth	1950
3.	Georg Grimm	1190

Drachwertung

Platz	Pilot	Punkte
1.	Karlheinz Vogel	5025
2.	Ernst Lehmann	4730
3.	Udo Görzen	4335
4.	Markus Dütsch	3895
5.	Joachim Geiger	1990



XC-Cup 2003 — Moselfalken

Der diesjährige Wettbewerb endete am 30. September.

Von anfänglich vier Vereinen im Jahr 1999 hat sich die Anzahl der teilnehmenden Clubs auf 10 erhöht. Damit haben fast 800 Mitglieder die Möglichkeit am XC-Cup teilzunehmen. Es können alle Vereine teilnehmen, die Gelände in Rheinland-Pfalz unterhalten. In diesem Jahr haben die folgenden Vereine am XC-Cup teilgenommen: Die Moselfalken, Rhein-Mosel-Lahn, DFC Saar, 1. Pfälzer DFC, DGC Nahetal, DGF Hellertal, Ostwindfreunde, Gleitschirmfreunde Hochwald, DFC Vulkaneifel, Nix wie nuff Offenbach. Die Ergebnisse der Saison 2003 Aus 114 eingereichten Flügen konnten insgesamt 7.341 km erflogen werden - ein Durchschnitt von ca. 65 km pro Flug. 37 Teilnehmer aus 11 Teams konnten in die Wertung aufgenommen werden. 10 Piloten von Starrflüglern haben 50 Flüge eingereicht mit über 4.600 km - also 460 km Strecke pro Pilot oder über 90 km pro Flug. Die 21 Gleitschirmpiloten konnten 51 Flüge in die Wertung bringen mit 2137 km - über 100 km pro Pilot oder 42 km pro Flug. 35 der Flüge konnten als geschlossene Aufgaben gewertet werden. Also Dreieck oder FAI Dreieck - allerdings sind von den 35 Flügen nur 2 mit Gleitschirmen erflogen worden.

Die Flüge 2003

Erster Flug des Wettbewerbs - bei 40 km/h Ostwind fliegt Lothar Braun aus der Offenbacher Winde am 15.03. nach Frankreich.
Der weiteste Flug des Wettbewerbs von OliverSchmidt am 06.04. endet nach 258,6 km ebenfalls irgendwo weit weg in Frankreich.
Christoph König fliegt spazieren übers Saarland, die Pfalz bis nach Trier und wieder zurück -die höchste Punktzahl des Wettbewerbs durch ein FAI-Dreieck von 146,5 km am 08.08.

Die weitesten Flüge nach Geräteklassen:

Gleitschirm Sportklasse	ThomasWillems	03.08. - 61,9 km
Gleitschirm Offene Klasse	Martin Pieper	13.04. - 94,7 km
Gleitschirm Tandem	Thorsten Braun	13.04. - 40 km
Hängegleiter	Claudia Franken	06.04. - 76 km
Starrflügler	Oliver Schmidt	06.04. - 258,6 km

Die Sponsoren des XC-Cup 2003

Besonderer Dank an die Sponsoren der XC-Cup-T-Shirts Independence und Moselglider.de und an die D.I.O.S. Software GmbH, hier ganz besonders an Jörg Gregorius, für die Unterstützung bei der Erstellung und der Unterhaltung von www.xccup.net. Des Weiteren an FreeX - Flight-Tools - Swing - Flight Design - Henry Hauck - SeeYou - Fly and Glide - DHV - Fly More - GC Hochwald - Bräuniger - Skywalk - Aircotec, die uns Sachpreise zur Verfügung gestellt haben.

Die Sieger

Neben den offiziellen Wertungen für Teams und Piloten, bei denen es auch Preisgelder zu gewinnen gibt, wird auch eine Auswertung nach Vereinen erstellt:

1. Platz DFC Saar- also die beiden SaarTeams - Saalothris und Saarflex
2. Platz Moselfalken - der Verein mit der höchsten Anzahl Piloten in der Wertung
3. Platz 1. Pfälzer DFC - die Pfälzer Überflieger haben hier gut gepunktet

Die Teamwertung

1. Platz - Saarlothris: Christoph König - Fredi Huber - Jürgen Bummer-Karl Mailinzer - Robert Dawo
2. Platz - Pfälzer Überflieger: Oliver Schmidt - Thomas Luczynski - Stefan Lerner - Manuela Braun - Lothar Braun
3. Platz - Dream Team: Wolf Löhr - Wolfi Marx - Stefan Thieser - Herman Justen - Bettina Marx

Die Einzelwertung

1. Platz mit 825 Punkten Oliver Schmidt
2. Platz mit 771 Punkten Christoph König
3. Platz mit 766 Punkten Jürgen Bummer

An die Erstplatzierten der Team- und Einzelwertung wurden für den 1. Platz je 225,- Euro, den 2. Platz je 130,- Euro und den 3. Platz je 90,- Euro vergeben.

Die Siegerehrung

Vor der Regionalversammlung des DHV am 18.10. in Boppard wurde die Siegerehrung durchgeführt. Oliver Schmidt und Christoph König konnten die Preise in Empfang nehmen, Jürgen Bummer war leider verhindert. Bei der Ehrung der erfolgreichen Teams konnten wieder Oliver und Christoph und zusätzlich Wolf Löhr die Urkunden in Empfang nehmen.

Im Rahmen der Siegerehrung wurden ebenfalls die Sachpreise, die von den Sponsoren des XC-Cup gestellt wurden, unter den anwesenden Teilnehmern des XC-Cups verlost.

Thomas Willems

Hohentohepolcalfiegen

Lokalmatador Rainer Rössler aus Mulfingen wurde am Gaisberg überragender Sieger beim Hohenlohepokalfiegen der Drachenflugfreunde Hohenlohe Mulfingen.

Die Piloten trafen sich bei herrlichem Sonnenschein. Die Hauptwindrichtung war Nordost, dies bedeutete für die Flieger in Mulfingen Rückenwind. Jedoch kamen immer wieder kurze Phasen, in denen der Wind den Gais-

berg herauf kam, sodass ein Wertungsflug geflogen werden konnte. Es sollte in diesem Wertungsflug eine möglichst lange Flugzeit erfolgen, sowie eine punktgenaue Landung erreicht werden. Da an diesem Tage die Windverhältnisse immer schlechter wurden, konnte man keinen weiteren



Durchgang fliegen. Am Sonntagmorgen waren die Windverhältnisse ähnlich, Es wurde ein weiterer Wertungsflug durchgeführt. Der Wind wurde besser, jedoch fehlte die Thermik. An diesem Tag wurden 3 Wertungsflüge durchgeführt. Ewald Haag war ei-

ner der letzten Piloten, der vor Wettbewerbsende startete. Er hatte als Einziger das Glück und konnte in der Thermik eine Höhe von ca. 700 Meter über Grund erreichen. In die Wertung kamen die besten 3 Wertungsflüge. Mit überragenden 1226 Punkten wurde Rainer Rössler Pokalsieger, Ewald Haag aus Wertheim wurde Zweiter mit 876 Punkt, dicht gefolgt von Martin Gronbach aus Schwäbisch Hall. Die Pokale wurden von Bürgermeister Hermann Limbacher und Vereinsvorstand Walter Hofmann überreicht. Thomas Schneider

Angerer Open 2004

Einladung zum 9. Gleitwinkelwettbewerb an der Fürmannalm

Wer einmal dabei war, weiß, die Erde ist eine Scheibe und deshalb ideal zum Gleitwinkelfliegen! Der DC Bavaria Ruhpolding veranstaltet zum 9. Mal sein traditionelles Saisonauftakts-Gleitwinkelfliegen für flexible Drachen und Starrflügler am Samstag, 03. Januar 2004. Alle Piloten, die nach Weihnachtsgans und Silvesterkater wieder Wind unter den Flügeln brauchen, sind herzlich willkommen!

Es gilt, die Vorjahresmarken zu knacken, die bei teils kräftigem Nordostwind und Eiseskälte bei den Turmdrachen von Thomas Unterreiner mit 46,8 km/h, in der Klasse Turmlos von dem Österreicher Tom Weissenberger mit 64,4 km/h und von Günther Tschumig, A mit seinem Starrflügler bei 81,3 km/h gesetzt wurden. Nach Anger kommt ihr über die Autobahn A 8 zwischen den Ausfahrten Neukirchen und Piding / Bad Reichenhall. Treffpunkt am Landeplatz Prasting ab 9:30 Uhr, Shuttle-Dienst zum Startplatz Fürmannalm,

Startgeld: 5 Euro. Checkflüge für Flüge in Österreich können auch heuer wieder abgenommen werden. Und fürs leibliche Wohl auch bei Tiefsttemperaturen ist natürlich wie immer gesorgt. Ausweichtermine bei schlechtem Wetter am gleichen Wochenende von 04. bis 06. Januar.

Kontakt: 08656/7216 (Hias Mayer) und 08654/7267 (Dieter Kamml)

DC Bavaria Ruhpolding, Gabi Demberger

(1)

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.dliv.de>

e-mail DHV:

dhv@dhv.de

Telefon-Nummern

Info-Fon: 08022/9675-55

Fax 08022/9675-99

Mitgliederservice/Versicherung

08022/9675-0

e-mail: mitgliederservice@dhv.de

Ausbildung

08022/9675-30

e-mail: ausbildung@dhv.de

Sport

08022/9675-50

e-mail: sport@dhv.de

Betrieb/Gelände

08022/9675-10

e-mail: gelaende@dhv.de

Technik

08022/9675-40

e-mail: technik@dhv.de

Öffentlichkeitsarbeit

08022/9675-62

e-mail: pr@dhv.de

Sicherheit

08022/9675-32

e-mail: sicherheit@dhv.de

Redaktion:

Klaus Tänzler (verantwortlich)

Sepp Gschwendtner, Benedikt Liebermeister

Gestaltung und Anzeigen

Renate Miller (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: 34.000

Titel: Stefan Mast

fiC

BMW

eterefflif

**T E R M I N E
VERANSTALTUNGEN.**
Gleitschirm
International

Bewerb	Termin	Ort	Kontakt
World Cup Italien	04.04.-10.04.04	Bassano	
World Cup Österreich	02.05.-08.05.04	Abtenau	
AUT-Staatsmeisterschaft	20.05.-23.05.04	Andelsbuch	
Berchtesgaden Open	24.05.-31.05.04	Berchtesgaden	
1st Asien Championship	14.05.-26.05.04	Korea	http://eyents.fal.or.eearaglidingidetails.asp?id=1855
World Cup Frankreich	20.06.-26.06.04	Grand Bornand	
Europameisterschaft	30.06.-11.07.04	GriechenlancliKalayrita	http://eyents.fai.org/paraglidingidetails.asp?id=2319
German Open (Fenster)	24.07.-07.08.04	Garmisch-Partenkirchen	
World Cup Türkei	29.08.-04.09.04	Kayseri	
World Cup Mexico	24.10.-30.10.04	Tapalpa	
FAI-Wettbewerbskalender			http://eyents.fai.org/paraglidingicatendar.asp
Touchdown Paraglide Match	07.02.2004	Wildkogel	www.wildkogelfalken.at

Deutsche Meisterschaft

Bewerb	Termin	Ort
German Open (Fenster)	24.07.-07.08.04	Garmisch-Partenkirchen

Liga

Bewerb	Termin	Ort
Berchtesgaden Open	24.05.-31.05.04	Berchtesgaden
German Open (Fenster)	24.07.-07.08.04	Garmisch-Partenkirchen

Junior- & Ladies Challenge

Bewerb	Termin	Ort
Junior- & Ladies Challenge	08.08.-15.08.04	Greifenburg

Landesmeisterschaften

Bewerb	Termin	Ort
BaUffü	19.05.-23.05.04	Oppenau
Bayern	24.05.-31.05.04	Berchtesgaden

Drachen
International

Bewerb	Termin	Ort	Kontakt
Australien Nationals	28.12.-04.01.04	Deniliquin	http://events.fai.org/hgpg/details.asp?id=2678
Pre-Worldst-lay	08.01.-21.01.04	Hay	http://events.fai.org/hgpgicetails.asp?id=2680
Bogong Cup	24.01.-31.01.04	Mt. Beauty	http://Heyents.fai.org/hgpg/details.asp?id=2679
AUT-Staatsmeisterschaft	06.05.-09.05.04	Greifenburg	
Alpen Open	29.05.-31.05.04	Gnadenwald	
Weltmeisterschaft Damen	05.06.-18.06.04	Greifenburg	http://events.fai.org/hgpg/details.asp?id=2097
Weltmeisterschaft FAI 2+5	05.06.-18.06.04	Greifenburg	http://Heyents.fai.org/hgpg/details.asp?id=2314
Europameisterschaft	21.06.-03.07.04	Millau/Frankreich	http://events.fai.org/hgpg/details.asp?id=1854
FAI-Wettbewerbskalender	http://events.fai.org/hgpg/civil-calendar.asp		

Junior- & Ladies Challenge

Bewerb	Termin	Ort
Junior- & Ladies Challenge	08.08.-15.08.04	Greifenburg

Landesmeisterschaften

Bewerb	Termin	Ort
Hessen	16.05.-23.05.04	Greifenburg
Bayern	20.05.-23.05.04	Ruhpolding



U-Turn GmbH
Esslinger Strasse 23
D-78054 Villingen-Schwenningen

Fon: 0049/(0)7720/807111
Fax: 0049/(0)7720/807112
Internet: www.u-turn.de
email: info@u-turn.de



UNSERE SCHIRME SIND BIEERBOTTEN

SCHÖN!

Mit dem U-Turn "Infinity" machst Du immer eine gute Figur.
Kaum ein anderer Schirm zieht so viel bewundernde Blicke auf sich.
Und das bei optimaler Sicherheit und
außergewöhnlicher Leistung (DHV 1-2 52 km/h).
Werde eitel.



Schönheit ist finanzierbar

Den INFINITY gibt es tut
monatlich nur
bei 339% effektivem Jahreszins
und 24 Monaten Laufzeit.

Kompetenz Center Deutschland:

adventr.(pe)
Adventure-Sports GbR
Glögenhöfe 9
D-83661 Lengries
Fon: 0049/(0)8042/9486
Fax: 0049/(0)8042/4831
Internet: www.adventure-sports.de
email: info@adventure-sports.de



Gleitschirm Flugschule
Peter Geg GmbH
Am Auwald 1
D-87538 Obermaiselstein
Fon: 0049/(0)8326/38036
Fax: 0049/(0)8326/38037
Internet: www.oase-paragliding.com
email: oase_petergeg@t-online.de



LUFTIKUS
Eugens Flugschule Luftsportgeräte GmbH
Hainwaldstraße 65b
70378 Stuttgart
Tel/Fax 0049/(0)711/537928
E-Mail: info@luftikus-flugschule.de
Internet: www.luftikus-flugschule.de



Ostthüringer Gleitschirmschule
Rosenthalerstrasse 25
D-07338 Leutenberg
Fon: 0049/(0)36734/30357
Fax: 0049/(0)36734/23256
Internet: www.olgs.de
email: flugschule@otgs.de

ge414
Fon: (06654) 75 48
www.wasserkuppe_con.

Röhner Drachen- und
Gleitschirmflugschulen
Wasserkuppe 46
D-36129 Gersfeld
Fon: 0049/(0)6654/7548
Fax: 00491/(0)6554/18296
Internet: www.flugschule-wasserkuppe.de
email: info@flugschule-wasserkuppe.de



PPC Chiemsee
Paragliding Perrontau Center Chiemsee
Süddeutsche Gleitschirmschule
0-83246 Lmtenessen
Fon: 0049/(0)8641/7575
Fax: 0049/(0)8641/61826
Mobil: 0172/9283563
Internet: www.einfachfliegen.de
email: office@ppc-chiemsee.de

Kompetenz Center Österreich: 11111 OPfr-

BLUE SKY
Flugschule Hochpustertal GmbH
A-9920 Sillian
Fon: 0043/(0)4842/5176
Fax: 0043/(0)4842/20176
Mobil: 0043/(0)664/3428484
Internet: www.bluesky.at
email: blue-sky@magnetat



FLY Hohe Wand Flugschule GmbH
Postlistrasse 77
A-2724 Hohe Wand
Fon: 0043/(0)650/3000584
Fax: 0043/(0)2235/44247
Internet: www.fly-hohewand.at
email (Schule): flugschule@fly-hohewand.at
email (persönlich): walfgangely-hohewand.at



Flugschule Wildschönau
A-6314 Niederau Nr. 217
Fon: 0043/(0)66412622646
0043/(0)5339/8024
Fax: 0043/(0)5339/8668
Internet: www.paragliding.at
email: info@paragliding.at

Farbauswahl:



Artwork by amotion / contact + 49(0)7720/807111

OZONE

Merry

-mas



FUTURE STYLE DVD available now

Bezahlung von Euro 9,- ist erst nach Erhalt und nur bei Gefallen zu überweisen.

erhältlich bei: **ri "P r, Int. GmbH TeI +49(0)81234-1034**
r_ "Jinh J1_ J.de info@aerosport.cle www.aerosport.de



noemenelwegrime. ...Rvenewr...memcom