

DAV-Info

Das Magazin für Drachen- und Gleitschirmflieger

129



Drachenflug-Weltmeisterin Corinna Schwiegershausen
Damen-Team holt ebenfalls Gold



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 GmbH
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



Luftikus Eugens Flugschule Luftsportgeräte GmbH

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



GlideZeit Flugschule Tübingen

Bahnhofstraße 1/1
72764 Reutlingen
Tel: 07121/370400
Fax: 07121/370454
www.glidezeit.de
info@glidezeit.de
Der Flugtechnikteil des Performance Trainings findet über Wasser statt



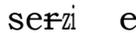
Flugschule Göppingen

Zeppelinstraße 3
73105 Dürnu
Tel: 07164/12021
Fax: 07164/12029
www.flugschule-goeppingen.de
office@flugschule-goeppingen.de



Sky-Team Paragliding

Michael Wagner
Schwarzwaldstraße 30
76593 Gernsbach
Tel: 07224/993365
Fax: 07224/993326
www.sky-team.de
info@slcy-team.de



Airpower Gleitschirmschule ak.

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

Flugschule Ch'emsee GmbH

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



Paragliding Performance Center Chiemsee

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



Rugzentrum 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



Paragliding Tegemsee

Tegemseer Straße 88
83700 Reitrain
Tel: 08022/2556
Fax: 08022/2584
www.paragliding-tegemsee.de
info@paragliding-tegemsee.de



KABIS Flursoorl

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



Firigschule Martin Mergenthaler

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



OASE Flugschule Peter Geg GmbH

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



1. DAeC Gleitschirm-Schule

Heinz Fischer GmbH
Brunnenstraße 35
87669 Rieden am
Forgensee
Tel.: 08362/37038
Fax: 08362/38873
www.gleitschirm-aktuell.de
info@gleitschirreaktuell.de



flugzentrum Bayerwald

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



Flugschule Achensee

Eid Meute GmbH
Talstation Karwendelbahn
A-6213 Pertisau
Tel: 0043/5243/20134
Fax: 0043/5243/20135
office@skyconnection.at
www.skyconnection.at
Der Flugtechnikteil des Performance Trainings findet über Wasser statt



Sky Club Austria Walter Schrempl

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
TO: 0043/3687/81880 o. 82568
Fax: 0043/3687/818804
www.aufwind.at
office@aufwind.at
Der Flugtechnikteil des Performance Trainings findet über Wasser statt



Euro-Flugschule Engelberg

Wasserfallstraße 135
CH-6390 Engelberg
Tel: 0041/41/6370707
Fax: 0041/41/6373407
www.euroflugschule.ch
info@euroflugschule.ch
Der Flugtechnikteil des Performance Trainings findet über Wasser statt



Papillon

Harald Huber
rue de röglise
F-68470 Fellerig
Tel: 0033/38982-7187
Fax: 0033/38982-7187
www.papillon-web.de
hari@papillon-web.de





Spätsommer in Südfrankreich



Endspurt im Online Contest



Volles Programm in Oppenau

- 4 **WICHTIG - NEU - KURZ** Neuigkeiten und Wissenswertes
- 7 **NEU AUF DEM MARKT** Neues von den Anbietern
- 0 **REGIONALVERSAMMLUNGEN** Einladung an alle Mitglieder
- 12 **SOMMER** Endlich Sonne
- 16 **FLIEGEN IN SÜDFRANKREICH** Tipps rund um Laragne
- 20 **DER KLAU GEHT UNI** Wie man seine Flugausrüstung schützt
- 24 **WINDSYSTEME IM GEBIRGE** Der Wind beeinflusst die Flugtaktik
- 28 **„OLDIES BUT GOLDIES“** Alter schützt vor Strecke nicht
- 32 **TOURISMUSFAKTOR GLEITSCHIRMFLIEGEN** Ganz Oppenau geht in die Luft
- 36 **WAS UNSEREN RÜCKEN SCHÜTZT** Protektorprüfung
- 37 **NFGH** Offizielle Nachrichten für Drachen- und Gleitschirmflieger
- 38 **SICHERHEITSJOURNAL** Unfallstatistik Drachen 2003
- 42 **DER TUCK MIT DEM DRACHEN** Teil 2
- 49 **FLUGSPORT UND NATUR** Luftige Begegnungen
- 50 **LUFTRECHT** Streckenfliegen und Lufträume
- 53 **TEST** Ergebnisse der neuen Musterprüfungen
- 63 **VEREINSNACHRICHTEN** Nachrichten der Vereine
- 66 **LESERBRIEFE**
- 69 **GELÄNDE** Neues aus den Fluggeländen
- 70 **MIT DEM ATOS IN NAMIBIA** Flug über die Wüste
- 74 **WELTMEISTERSCHAFT DER DAMEN UND STARRFLÜGLER** Die Goldmädels schlagen wieder zu
- 79 **EUROPAMEISTERSCHAFT IM DRACHENFLIEGEN** Immer wieder Österreich
- 80 **DHV-ONLINE CONTEST** Superbeteiligung trotz verregnetem Auftakt
- 82 **BERCHTESGADEN-OPEN** Anspruchsvolle Tasks bei der Bayerischen Meisterschaft
- 88 **WORLD CUP ANNECY** Oliver Rössel übernimmt die Gesamtführung
- 89 **GRAND PRIX IN INTERLAKEN** Start einer neuen Wettbewerbsserie
- 90 **GERMAN CUP** B-Cup in Hindelang
- 91 **DHV-JUGEND** Fly and Schrei in Kössen
- 92 **ERFOLGREICHE LANDESMEISTERSCHAFTEN** Die Länder fliegen ihre Meister aus

- 14 DHV-Shop
- 46 Gebrauchtmart
- 97 Impressum
- 99 Versicherungsprogramm



Titelfoto:
Andreas Busstinger

WICHTIG NEU KURZ



Der Wolfsburger Nutzfahrzeuge Hersteller rüstet die Gleitschirm Nationalmannschaft auch dieses Jahr wieder mit Teamfahrzeugen aus. Am 27. September macht sich das Deutsche Team auf den Weg zur 8. Europameisterschaft, die von 01.10.-12.10.04 im diesjährigen Olympialand Griechenland stattfindet.



Nilci Lauda und Mike Küng

Erfreulicherweise sponsern immer mehr Topmarken im Gleitschirmsport. Mike Küng, weitbekannter Akropilot und „Gleitschirm beherrschungskünstler“ hat nun unter anderem „Superfund“ auf seinem Segel. Superfund ist eine Fondsfamilie der Quadriga Asset Management, bei der weltweit über 1 Milliarde Euro angelegt sind. Superfund Sticker kleben auf Formel 1 Rennwagen, Niki Lauda ist Werbeträger und jetzt auch Mike Küng!

323 km mit dem Gleitschirm

Der Schweizer Gleitschirmpilot Christian Maurer hat mit seinem Advance Omega Proto am 10. Juni einen neuen Meilenstein im Gleitschirmstreckenflug gesetzt. Erstmals überbot ein Gleitschirmflieger in den Alpen die 300 km Marke. In über 10 Stunden flog er vom Startplatz Niesen im Berner Oberland 323 km weit bis ins österreichische Tösens.

Lufträume ins GPS

Jörg Gregorius und Bertram Willberg vom Drachenflugclub Saar haben sich intensiv mit der Luftraum-Datenaufbereitung für Handheld und GPS-Geräte beschäftigt. Auf www.dfc-saar.de sind die Daten unter GPS > Luftraum für Deutschland und die Alpen zum Herunterladen bereit gestellt. Die Einbauanleitungen für Garmin und MLR Geräte findet man ebenfalls dort.

Neuer Verein

Herzlich willkommen

Schwäbischer Albverein OG Schrozberg
Jürgen Gierke, Krailshausener-Str. 28, 74575 Schrozberg

Hochfenn-Flieger Bergen e.V.
Michael Kastner, Lindenweg 10, 83346 Bergen

Vollmacht

Nur gültig, wenn vollständig ausgefüllt und unterschrieben!

Blankovollmacht und Untervollmacht sind nicht zulässig!

Name des Vollmachtgebers:

Mitglieds-Nr.:

Anschrift:

Ich übertrage mein Stimmrecht bei der DHV-Regionalversammlung 2004 auf den dort anwesenden

(Name des Bevollmächtigten)

Ort, Datum

Unterschrift des Vollmachtgebers

DHV-WETTERNETZ

Geländename	Geländehalter	Telefon
07338 Tauschwitz	11ctthiringor nurhon. unrlmsdiviirmfiiorvoroin C.21A111	01711715171711
27374 Lüdlingen	Gleitsegelclub Weser	0160/91259530
32457 Porta Westfalica	Delta-Club Wiehengehirge	0571/710227
35088 Eisenberg	DFC Ederbergland	06452/8585
36136 Wasserkuppe	Rhöner Drachen- und Gleitschirmfliegerverein	D6654/696
38642 Rammelsberg	Harzer Drachen- und Gleitschirm-Verein Goslar	0170/6728481
52245 Sophienhöhe	Ostwindfreunde	02274/703649
55585 Duchroth	Pfälzer Gleitschirm-Club	0171/1514273
57562 Sassenroth	Drachen- und Gleitschirmfreunde Hellertal	02744/930349
58849 Nordhelle	GSC Nordhelle + Flugsport Lennelai	02352/21265
64665 Melibokus	Erster Odenwälder Drachenflug-Club	06251/983612
69198 Ölberg	Bergsträßler Drachenflieger	0174/1861382
72258 Stätkerkodf	Drachen- und Gleitschirmverein Baiersbronn	07442/121425
72393 Schreilhalde	DFC Starzeh	0170/4436907
73430 Ostalbkispiste Langet DHC Aalen		0160.3282349
14343 Teufelsberg	Die "1. Hohenhastacher Flieger"	01147/922156
74544 Einkorn	HG-Club "Einkorn Schwäbisch Hall"	0791/4992360
74847 Finkenhof	Delta-Club Mosbach	06261/670638
75325 Sommerberg	Enzleflieger Bad Wildbad	07081/380212
76332 Althof	Die Allhofdrachen	070133/4567
76597 Teufelsmühle	Drachenflugclub Loftenu	0174/6188071
76703 Krämer	Gleitschirmclub Kraichtal	072501921228
76863 Förlenberg/Trileis	Südpfälzer Gleitschirmflieger Club	06346/308560
77709 Kirchberg-Spitzfelsen	Drachen- und Gleitschirreger Oberes Eztal	07834/4594
78148 Hintereck	Gleitsegelclub Lenticularis	07723/5801
79102 Schauinsland	GSC Colibri	07602/1512
79183 Kandel	DFC Südschwarzwald	07681/22058
79215 Gschasi	Drachen- und Gleitschirmflieger Oberes Elztal	0171/9004833
79410 Hochblauen	Hängegleiter Club Region Blauer	07632/82808E1
83122 Hochries	Gleitschirmclub Hochries-Samerberg	08032/8885
83436 Predigtstuhl	GSC "Albatros" Bad Reichenhall	derzeit nicht aktiv
83661 Brauneck	Lengrieser Gleitschirmflieger	0171/8169210
83700 Wallberg	DGC Tegernseer Tal	0160/96643891
87459 Breitenberg	Ostallgäuer Drachen- und Gleitschirmflieger Marktobendorf	0171/8120340
93339 achenhausen	1. Oberpfälzer Drachenfliegerclub Riedenurg	0160/7841232
93453 Hoher Bogen	LGleitschirmverein Bayerwald	09947/2452
93462 Osser	Gleitschirrverein Bayerwald	D175/8184772
94541 Büchelsteir	DGC Bayerwald	09908/891191

Rechtsberatung

Für die Rechtsberatung der DHV-Mitglieder steht uns der Rechtsanwalt und Gleitschirmflieger Dr. Eick Busz von der Münchner Kanzlei Harsch-Oberhauser zur Verfügung. Sprechzeit für DHV-Mitglieder ist montags zwischen 10 und 13 Uhr unter Teli 089/514636-35.



Schleppauskünfte

Auskunft zum Schlepp gibt 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.

Kündigungsfrist beachten

Am 31.10.2004 läuft die in der DHV-Satzung festgelegte zweimonatige Kündigungsfrist zum Jahresende 2004 ab. Diese Kündigungsfrist gilt auch für sämtliche Gruppenversicherungsverträge, also auch für die Gerätehaftpflichtversicherung. Wer Mitglied beim DHV bleiben, jedoch seine Versicherung kündigen möchte, kann dies getrennt tun. Umgekehrt erlischt bei einer Kündigung der DHV-Mitgliedschaft automatisch auch die Versicherung zum Jahresende 2004.

Kündigungen sollten per Einschreiben geschickt werden. Erfolgt binnen 2 Wochen nach Kündigung keine Rückbestätigung von Seiten der DHV-Geschäftsstelle, empfiehlt sich eine Rückfrage. Kündigungen, Abmeldungen und Austritte, die verspätet eingehen, werden erst zum Jahresende 2005 wirksam, Dies bedeutet, dass Mitgliedsbeiträge und Versicherungsprämien für das Jahr 2005 in voller Höhe zu bezahlen sind, Dabei bleiben auch die vollen Leistungen des DHV aufrechterhalten.

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

Fahrwerksprüfungen für Tandem-Hängegleiter

Die Kommission des DHV hat beschlossen, in Zukunft bei der Prüfung von doppelsitzigen Hängegleitern und bei der Prüfung von Startwagen einen Belastungstest des Fahrwerkes zu fordern. Die Grenzwerte für diese Prüfung wurden von den Bauvorschriften der Trikes übernommen. Am 14. Juli fanden auf dem DHV-Versuchsgelände in Neubiberg die ersten Versuche statt. Bernd Schmidler berichtet.

"Drei - zwei - eins - AB!" Christof Kratzner zählt den Countdown, bei "AB" löst er die Befestigung des Hängegleiters. Der Gleiter fällt mit einem Bleigewicht, das die stattliche Gesamtmasse von rund 240 kg ergibt. Damit wirklich nur das Fahrgestell und nicht die aerodynamische Bremswirkung des Segels zum Tragen kommt ist der Drachen ausgetucht worden. Die "Landung" ist auch entsprechend hart. Die Reifen deformieren stark. Beinahe berühren die Felgen den Boden. Trotzdem bleibt der Gleiter und das Fahrgestell heil. Der erste Hängegleiter hat den neuen Versuch bestanden (Bild 1 und 2). Etwa eine Stunde später zeigt sich, dass dies nicht immer so sein muss. Der nächste Hängegleiter wird getestet. Was dabei abläuft ist an den Bildern 3 bis 5 zu sehen. Im Ernstfall hätten bei diesem Gerät Pilot und Passagier eine unsanfte Bodenberührung gehabt. "Besser, es passiert hier als bei der Schulung" war der Kommentar des Herstellers.



Bild 1



Bild 2



Bild 3



Bild 4



Bild 5

Passagierhaftpflichtversicherung wird auch in Deutschland Pflicht

Ende Juni 2004 trat das Gesetz zur "Harmonisierung des Haftungsrechts im Luftverkehr" in Kraft, das zu einer Änderung der Haftungsbestimmungen des LuftVG führt. Mit diesem Gesetz werden Anpassungen des nationalen Rechts an das "Montrealer Übereinkommen" und an das EG-Recht vorgenommen.

Dabei kam es zu einer wichtigen Neuerung bei der Haftung von Piloten von doppelsitzigen Gleitschirmen und Drachen gegenüber ihren Passagieren. Bisher waren Piloten von doppelsitzigen Gleitschirmen und Drachen von der Pflicht ausgenommen, für ihre Passagiere eine Passagierhaftpflichtversicherung abzuschließen. Einzige gesetzlich vorgeschriebene Versicherung war die Halterhaftpflichtversicherung. Grundlage hierfür war der § 20 LuftVG, der Luftsportgeräte von der Betriebsgenehmigung als Luftfahrtunternehmen ausnahm.

Die Versicherungspflicht (Passagierhaftpflicht und Passagierunfallversicherung) galt bisher nur für Luftfahrtunternehmen.

Künftig gilt die Pflicht eine Passagierhaftpflichtversicherung abzuschließen auch für Passagierbeförderung, die nicht im Rahmen eines Luftfahrtunternehmens stattfindet. Betroffen sind alle Piloten, die Passagiere auf Grundlage eines Vertrages befördern.

Ein Beförderungsvertrag liegt immer dann vor, wenn Passagierflüge gegen Entgelt, Gegenleistungen jedweder Art oder im Zusammenhang mit Beruf oder Gewerbe durchgeführt werden, aber auch bei unentgeltlichen Flügen, wenn ein entsprechender "Rechtsbindungswille" (= feste Vereinbarung) vorhanden ist.

Ausgenommen von der Versicherungspflicht bleiben reine Gefälligkeitsflüge (keine Leistungspflicht, keine Gegenleistung, keinerlei Entgelt), die nicht auf der Grundlage eines Beförderungsvertrages durchgeführt werden.

Neu ist zudem, dass künftig eine Haftung des "Luftfrachtführers" auch dann besteht, wenn diesen am Schaden des Passagiers keine Schuld trifft.

Bisher hat der Nachweis seiner Schuldlosigkeit den Piloten von der Ersatzpflicht gegenüber dem Passagier befreit. Künftig haftet der Pilot auch



dann, wenn der Schaden nicht durch sein rechtswidriges oder schuldhaftes Verhalten eingetreten ist. Die Haftung ist in diesem Fall auf 100.000 "Rechnungseinheiten" (= ca. 122.000 Euro) begrenzt.

Wer bereits eine Gerling-Passagierhaftpflichtversicherung abgeschlossen hat, ist durch diese uneingeschränkt gemäß der neuen rechtlichen Bestimmungen abgesichert.

Die Informationsseite des DHV für Tandempiloten (www.dhv.de unter Ausbildung) wurde entsprechend überarbeitet und enthält weitere detaillierte Informationen.

DHV-anerkanntes Sicherheitstraining

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

Flugschule Chiemsee GmbH

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

HABIS Flugsport

Marienplatz 20
87509 Immenstadt
Tel.: 08323/8590
Fax: 08323/51390
www.klewenalp.de
mail@klewenalp.de



Kiew—inaip

Flugschule Achensee

Eki Maute
Buchau 20
A-6212 Maurach
Tel.: 0043/5243/20134
Fax: 0043/5243/20135
office@skyconnection.at
www.skyconnection.at

Flugschule
Achensee

Sie 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

GlideZeit Flugschule Tübingen

Bahnhofstraße 1/1
72764 Reutlingen
Tel.: 07121/370400
Fax: 07121/370454
www.glidezeit.de
glidezeit@t-online.de

etiteg

NEU AUF DEM MARKT

Informationen der Anbieter

Neue Helme für den Flugsport

Der 4flight CUT wurde speziell für die Bedürfnisse der Gleitschirmpiloten entwickelt, welche ein hoch geschnittenes Gurtzeug fliegen, wo der aerodynamisch geformte 4flight die Bewegungsfreiheit beeinträchtigen könnte. Aber auch für Drachensportpiloten, die sich an dem spitz zulaufenden Ende des 4flight stören, ist der Helm wie geschaffen. Die "CUT"-Reihe fügt sich nahtlos in die 4flight Helmserie ein und ist jetzt für jeden Piloten geeignet- aerodynamisch oder "Cut" geformt. Das auswechselbare Innenfutter sowie die "aggressive" Optik machen den 4flight zu dem, was er ist: einem unverwechselbarem Blickfang. Nicht zu vergessen ist der hohe Sicherheitslevel der 4flight Serie. Alle Helme entsprechen der EN 966 für den Flugsport und bieten einen breiten und gesichtsnahen Kinnschutz (bei den Integral-Modellen). Die neuen CUT Helme sind erhältlich in den Farben titan- und carbon-optic. Auch die CUT-Reihe verfügt über eine JET-Version, die in der carbon-optic Ausführung zu haben ist. Allerdings werden die Helme im Gegensatz zu den standard 4flight ohne Visier ausgeliefert, welche aber natürlich optional erhältlich und sehr einfach zu montieren sind.

Die neuen Helme sind schon in der Produktion und ab Anfang Juli bei dem ICARO-Händler der Wahl zu beziehen. Infos unter www.icaro-wings.com und www.fly-more.com oder telefonisch unter +49/(0)8035/6189.



Stolen Moments

oder auf Deutsch »gestohlene Momente« ist eine mehr als 150 Bilder umfassende Kollektion von dem bekannten Szene-Fotografen Jérôme Maupoint, die dieses Frühjahr vom Flugmagazin »Cross Country« veröffentlicht wurde. Das Buch zelebriert das Gleitschirmfliegen mit all seinen wunderbaren Momenten, das Privileg, die unbekanntesten Seiten der Welt fliegerisch zu entdecken. Es dokumentiert den wortlosen, aber doch verbundenen Austausch mit Unbekannten in entfernten Ländern, genauso wie das gemeinsame Fliegen mit verwandten Seelen. Das großformatige Buch beinhaltet vier Kapitel, die Jeromes Arbeit bis heute zeigen. Es ist sowohl für die Wenigen gedacht, die die Faszination des freien Fliegens für sich entdeckt haben, aber auch für die Vielen, die neugierig auf Neues sind. »Stolen Moments« kann man für 35 Euro in einigen Buchläden erhalten oder bei der Flying-pages GmbH, Tel: +49 (0)89/69340213, Fax: +49 (0)89/69340214 e-mail: Info@flying-pages.com, homepage: <http://www.flying-pages.com>

Neues Poster von Gradient und schneller Service

Mit einem neuen Poster für die Saison 2004 vom Fotografen Markus Kalberer kann man sich seinen Alltag verschönern. Das Querformat-Poster liegt bei den Flugschulen, welche Gradient im Programm haben, kostenlos aus. Außerdem bietet die Turnpoint Werkstatt für alle DHV zugelassenen Gleitschirme den 2 Jahres-Check innerhalb von 5 Werktagen an. Rettungssysteme lüften und neu packen kann gleichzeitig erledigt werden. Falls es Reparaturen am Gleitsegel oder dem Gurtzeug gibt, sind alle Maschinen und Materialien vorhanden. Die Ausrüstung kann auch über die Flugschule an uns weitergeleitet werden. Bezug: Flugschulen oder www.turnpoint.de

Neues Piloten-Quartier in Bassam, del Grappa

Piloten finden in Bassano jetzt vier komplett neu eingerichtete Zimmer (3 x DZ, 1x für 4 Personen) mit Bad, Kochecke, Essplatz, nur 8 min. vom Landeplatz. Sicherer, abgesperrter Parkplatz! Infos: Harald E. Wolf, Tel: +49/172/8511542; e-mail: wwwcp1eaol.com

Neuartige Aufkleber

Es gibt neue dynamische Sportmotive auf Kontur-Basis als Aufkleber und auf Textilie. In unserer übersättigten Werbewelt haben normale Werbeausagen immer weniger Bedeutung. Man vergisst sie schnell oder nimmt sie kaum wahr. Diese neue Idee der Werbung ist dezent, aber trotzdem auffällig. Leuchtend in Neon oder hochwertig in Gold, Silber, Kupfer. Infos unter: www.glance.de

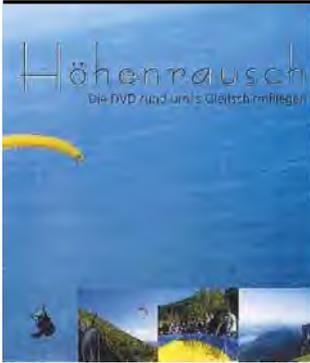
T-Shirt für Fluggeile

Die flugbegeisterte Designagentur HOCH ZWEI entwickelte dieses ausgefallene Shirt für alle, die der großen Faszination der Fliegerei verfallen sind. Zu bestellen gibt es diesen eigensinnigen "Körperschmuck" unter info@werbung-text-design.de oder Tel. 08031/3529274



NEU AUF DEM MARKT

Informationen der Anbieter



DVD der Flugschule skytec

Freiburgs Drachen- und Gleitschirmschule hat in Zusammenarbeit mit dem Filmemacher und Gleitschirmflieger Thomas Latzel eine DVD produziert, die in beeindruckenden Bildern die Faszination des Gleitschirmfliegens vom Fußgänger bis zum Streckenpiloten zeigt. Ihr findet darauf einen guten Überblick über den Ablauf der Ausbildung und be-

kommt viele Fragen, die mit unserem Sport zusammenhängen, beantwortet. Außerdem gibt es noch eine interessante Reportage zu einem Fluggelände in den französischen Alpen (Annecy). Die Gesamtspielzeit beträgt ca. 70 min. Die DVD erhaltet Ihr gegen eine Schutzgebühr von 3,50 Euro inklusive Porto und Verpackung (innerhalb Deutschlands) bei der Flugschule skytec. www.skytec.de, infoeskytec.de, Tel: 0761/4766391.

Doppelsitzerausbildung in der Schweiz

Seit Juni dieses Jahres ist die Flugschule Emmetten am Vierwaldstättersee, im Herzen der Schweiz bei Luzern, auch berechtigt, DHV-Doppelsitzerausbildungen durchzuführen. Die seit 1987 bestehende und seit 2000 DHV-geprüfte Flugschule mit 4 Fluglehrern im schönsten Fluggebiet der Zentralschweiz kann dank der Absolvierung der entsprechenden Prüfung nun auch diese Lücke schließen. Ab sofort können A-, B-Schein oder SOPI-Inhaber in Emmetten Doppelsitzerausbildungen beginnen oder auch nur einzelne Gastflüge unter Aufsicht absolvieren.

Weitere Infos: www.flugschule-emmetten.de

Windrichtungsanzeiger

Aus pulverbeschichtetem Aluminium mit freier Motivwahl fertigt Firma WOB Berkatal Info-Tel: 05651/60772



1 Jahr Montegrappa Airpark

Der Montegrappa Air Park feierte bereits sein 1-jähriges Bestehen. 1-Jähriges feierte auch das weltweit einzigartige "feel the air"-Training von Andreas Brauer. In 21/2 Tagen führt dieses "psycho-didaktische"-Flugtraining zum Erfolg, der Pilot bekommt Vertrauen ins Fluggerät, in sich selbst und in die Luft, das Element, welches er nach dem Training mehr als Freund denn als Gegner erlebt! Das "feel the air"-Training spricht Piloten aller Könnensstufen an, zielt ab auf die "Schwachpunkte" des Piloten, die sowohl flugtechnischer als auch psychologischer Art sein können und lässt den Piloten sein Element ganz neu erleben.

Der Montegrappa Air Park bietet:

1. Servicecenter für Piloten aus aller Welt und Urlauber - Incoming Service, Alternativ-Programm-Gestaltung, organisierte Flugwochen
2. Shuttlebus für Piloten zu den 7 Startplätzen des Montegrappa
3. Test Center für UP, Advance, Skywalk mit Inzahlungnahme von Gebrauchtschirmen
4. Pilot Training Center für "feel the air"-Training, "Cross-Country-Training", "Safety Training", Tagesbetreuung von Piloten,

Info + Reservierung: www.montegrappa-airpark.it

Montegrappa Air Park, Andreas Brauer, Piazza al Paradiso No.7
1-31030 Semonzo del Grappa. 0039/0423/910445,
0039/329/1597944,0172/3400897.

TUBAI



SUPER FLUGGEBIET

Wetter begünstigt, große Start- und Landeplätze.

Fluggebiete ner Lifte/Neustift ideal für Wenigflieger, Anfänger und Profis. Im Umkreis 20 ideale Fluggebiete.

DHV-Flugschule

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



2-Jahrescheck-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 Flugreisen

Gleich anfordern und Sie erhalten einen kleinen gratis Windsack!

Flugschule Parafly Stubaital GmbH • Hans-Peter Elfer
Moos 18 • A-6167 Neustift/Stubaital
Tel. 143-5226 - 3344 • Fax +43 5226 -3372
flugschule@parafly.at • www.parafly.at

M Rran



DHV-zertifiziertes Performance Center
Training, Seminare und Reisen

DHV-zertifizierter Luftfahrttechnischer Betrieb
2-Jahres Check, Rettung packen, Reparaturservice

www.adventure-sports.de
Glingenhöfe 28 • 83661 Lengries • fon 08042-9486



Seedwings und Pause Segel arbeiten zusammen

Auf Grund der enormen Nachfrage nach dem neuen Spyder von Seedwings Europe hatte sich Seedwings Europe Boss Manfred Bangheri entschlossen, einen Teil der Segelproduktion von Pause Segel produzieren zu lassen. So lassen sich die Lieferzeiten auf 4 Wochen verkürzen. Die beiden Firmen werden auch in Zukunft gemeinsam Entwicklung und Produktion bei allen Seedwings Geräten vornehmen.

Manfred Bangheri, Seedwings Europe GmbH, Tel: +43/(0)6507273650, e-mail: seedwings@tirol.com, homepage: www.tirol.com/seedwings.

Software News

Die neueste CompeGPS Version 5.61 kann ab sofort von www.compegps.com heruntergeladen werden. Unter anderem sind Verbesserungen in den GPS Kommunikations-Schnittstellen, 3D Darstellungen (animierte Flüge können als Videos abgespeichert und für Webseiten exportiert werden) und den digitalen Kartendarstellungen vorhanden. CompeGPS Pocket Version 1.06 bringt eine aufgeräumte Oberfläche und neue, effizientere Karten Formate. Beide Upgrades sind kostenlos für die Besitzer aktueller Lizenzen, Palm OS SoaringPilot Version 2.0 Beta 15 von <http://groups.yahoo.com/group/soaringpilot> hat jetzt Luftraum Warnungen eingebaut: Bei Unterschreiten eines Mindestabstands zur Luftraumgrenze löst der Palm Audio- und Anzeigen-Alarm aus. SoaringPilot ist Freeware. Eine kostengünstige PocketPC Software für GPS und Kartendarstellung kann unter www.gpsdash.com heruntergeladen werden. Für Euro 20,- erhält man eine "Movingmap" GPS Software, die beliebige eingescannte- oder digitale Karten in Rasterformat anzeigen kann.

Unter www.teammessage.de/tools/index.html bietet Rainer Thieringer zwei interessante Perl Scripts zum Herunterladen an: `igc2lift.pl` erkennt die Aufwinde in einem igc Tracklog und speichert sie als Waypoints ab, die dann in SeeYou betrachtet oder im eigenen GPS hochgeladen werden können. Wer in einem unbekanntem Gebiet unterwegs ist, braucht (hoffentlich) nur die Waypoints anzufliegen, um die Thermikquellen zu finden. Das zweite Script `cup2wpt.pl` bietet Hilfe bei dem Transfer von SeeYou Waypoints in den Aircotec Top Navigator.

Gleitschirmreisen 2004

31.08. - 07.09. Griechenland
 12.09. - 17.09. Comer See
 26.09. - 01.10. Osttirol
 25.10. - 01.11. Türkei
 10.11. - 30.11. Brasilien

egernse Str.88
 3700 Rottach-Reitrain
 Tel. 08022 **2556e** ->
 info@paragliding-tegernsee.de
 www.paragliding-tegernsee.de

**GEBRAUCHTMARKT,
 INZAHLUNGSAHME,
 SHOP & SERVICE
 FLIEGERCAMPS &
 SICHERHEITS-
 TRAININGS.**

INFORMATIONEN UNTER:
 * 49 (0) 8641 - zsfe
 Office@ppc-chiemsee.de
 www.ointrichtliegen.de

11 PARAGLIDING PERFORMANCE
 SÜDDEUTSCHE GLEITSCHIRMSCHULE
 HAUPTSTRASSE 68
 0-83246 NNTERWOSSEN

Ferien Ausrüstung inklusive

Advance, Swing, Ozone
 Zimmer Freistück 2 - Hotel
 SHV- DHV-Fluglehrer
 Ausbildung / Weiterbildung
 ...variabel 3-14 Tage

5 Tage alles dabei ab C 398.--

engelberg

Gemassigte Verhältnisse
 8 verschiedene Fluggebiete
 bis 2600m Höhendifferenz
 Bahnen ganzjährig in Betrieb
 familienfreundlich

EUROFLUGSCHULEI ENGELBERG
 WASSERFALLSTRASSE 135

390 ENLEIRSERG
 www.eureflugschule.ch

1311V-REGIONALE 9

ir
No
d



Vorträge

News aus dem Di1VMAer. Technikreferat

Hannes Weininger

IXE und Luftraum - dreidimensionale Präsentation

Björn Klaassen

Brennpunkt-Themen der Flugsicherheit

Karl Slezak

Maßnahmen gegen den Tuck

Ehrstoff Kratzner

TV-Rückblick: Die besten Fernsehbeiträge 21304

Charlie Jäst

Region Süd-West (Be.den•Württemberg):

9. Oktober 2004 • Sporthalle Oberacker, Burgberg,
16103 KraichtalOberacker • ca. 43 Delegierte zu wählen

Region Mitte (Hessen, dordrhein•Westialea, Rheinland•Pfalz, Saarland):

10. Oktober 2004 • Haus des Gastes (Kursaal), Burgstraße,
64678 Lindenfels • ca. 44 Delegierte zu wählen

Region Nord (Bremen, Hamburg, Niedersachsen, Schleswin•Holsteink

23. Oktober 2004 • Cafe/Restaurant "Auszeit" (ehemals HV), Bundesstraße 96,
20144 Hamburg • ca. 10 Delegierte zu wählen

Region Ost (Berlin, Brandenburg, Mecklenburg-Vorpommern, Sachsen,

Sachser•An^kall, ihürinneq4

24. Oktober 2004 • Rathaus Charlottenburg (Ratskeller), Otto•Suhr•Allee 102,
10585 Berlin • ca. 10 Delegierte zu wählen

Region Süd•Ost (Bayern):

13. November 2004 • Kneitinger Keller, Galgenbergstraße 18,
93053 Regensburg • ca. 50 Delegierte zu wählen

Vorläufige Tagesordnung

1. Begrüßung und Regularien
2. Genehmigung des Protokolls der Regionalversammlung 2003 (veröffentlicht im DHV-Info 126)
3. Aktuelle Informationen und Kurzvorträge
4. Regionale Themen
5. Wahl der Delegierten für die Jahrestagung am 27. November 2004
6. Wahl des Regionalbeirats in die DFV-Kommission
7. Sonstige Anträge

Tagungsbeginn 14:00 Uhr.

Stimmkartenausgabe von 13:00 Uhr bis 14:00 Uhr.

Vollmacht-Vordruck auf Seite 4 oder als Download unter www.dhv.de.

Antrag auf Satzungsänderung

von Klaus Keller:

"Regionalversammlungen sollten zum nächstmöglichen Zeitpunkt nur noch alle zwei Jahre stattfinden. Die Vertreter werden auf zwei Jahre gewählt. DHVlahreshauptversammlungen finden weiter, wie bisher, jedes Jahr statt.

Begründung:

1. Es würden wesentliche Mittel eingespart, die im aktiven Sportbereich eingesetzt werden könnten.
2. Die gewählten Vertreter wechseln bei der jährlichen Wahl ohnehin kaum.
3. Eine Versammlung, die nur alle zwei Jahre stattfindet, würde dadurch aufgewertet.

Auf diesen Antrag aufbauend möchte ich noch folgenden Vorschlag zur Abstimmung bringen: Die durch diese Satzungsänderung freiwerdenden Mittel werden zur Finanzierung des OLC eingesetzt, um wie bisher, den Teilnehmern einen kostenlosen Zugang zu ermöglichen.

Begründung:

Man sollte sehr positive Entwicklungen in unserem Sport nicht durch Gebühren bremsen, sondern unterstützen, wenn sie durch sinnvolle Einsparungen zu finanzieren sind."

Antrags- und stimmberechtigt sind alle persönlichen Mitglieder, die ihren Wohnsitz in der Region haben. Für den Wohnsitz gilt der dem DHV gemeldete Stand am 11.09.2004. Jeder Stimmberechtigte kann sein Stimmrecht durch schriftliche Vollmacht auf einen anderen Stimmberechtigten in der Region übertragen. Jeder Bevollmächtigte kann höchstens 4 fremde Stimmen vertreten. Zum Zweck der Stimmübertragung bitte nur das Vollmachtsformular benutzen, das vollständig ausgefüllt und unterschrieben sein muss. Weitere Einzelheiten, auch zur DHV-Jahrestagung, ergeben sich aus der Satzung und der Geschäftsordnung für DHV-Versammlungen, die jedes Mitglied bei der Geschäftsstelle anfordern oder auf unserer homepage www.dhv.de downloaden kann. Bitte den DHV-Mitgliedsausweis mitbringen.

DHV-Jahrestagung 2004

27. November 2004
in 87629 Füssen/Allgäu

Beginn Feierstunde 25 Jahre DHV
10:30 Uhr im Rathaus (Fürstensaal)

Sportlerehrung im Kurhaus
13:00 Uhr

Beginn der Delegierten-Versammlung
14:00 Uhr



Stimmberechtigt sind nur die
auf den Regionalversammlungen
gewählten Delegierten.

1. Begrüßung und Regularien
2. Genehmigung des Protokolls der Jahrestagung 2003 (veröffentlicht im DHV-Info 126)
3. Bericht des Vorstandes
4. Bericht der Kassenprüfer
5. Entlastung des Vorstandes
6. Neuwahl des Finanzvorstandes, Sicherheitsvorstandes und Ausbildungsvorstandes
7. Neuwahl der Kassenprüfer
8. Wirtschaftsplan für 2005
9. Sonstige Anträge
10. Ausrichter der Jahrestagung 2005



Fotograf: Tannert Werbung

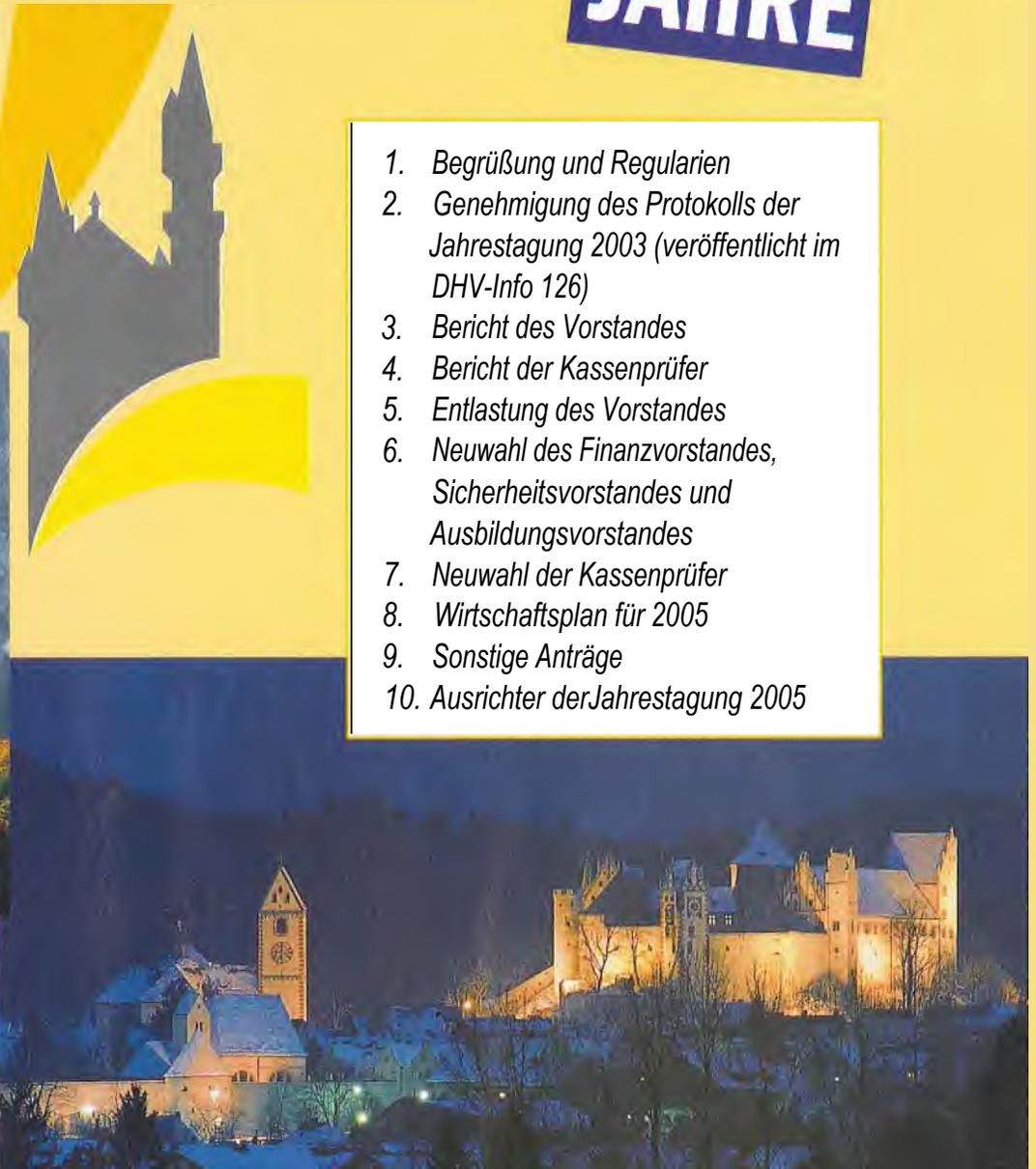
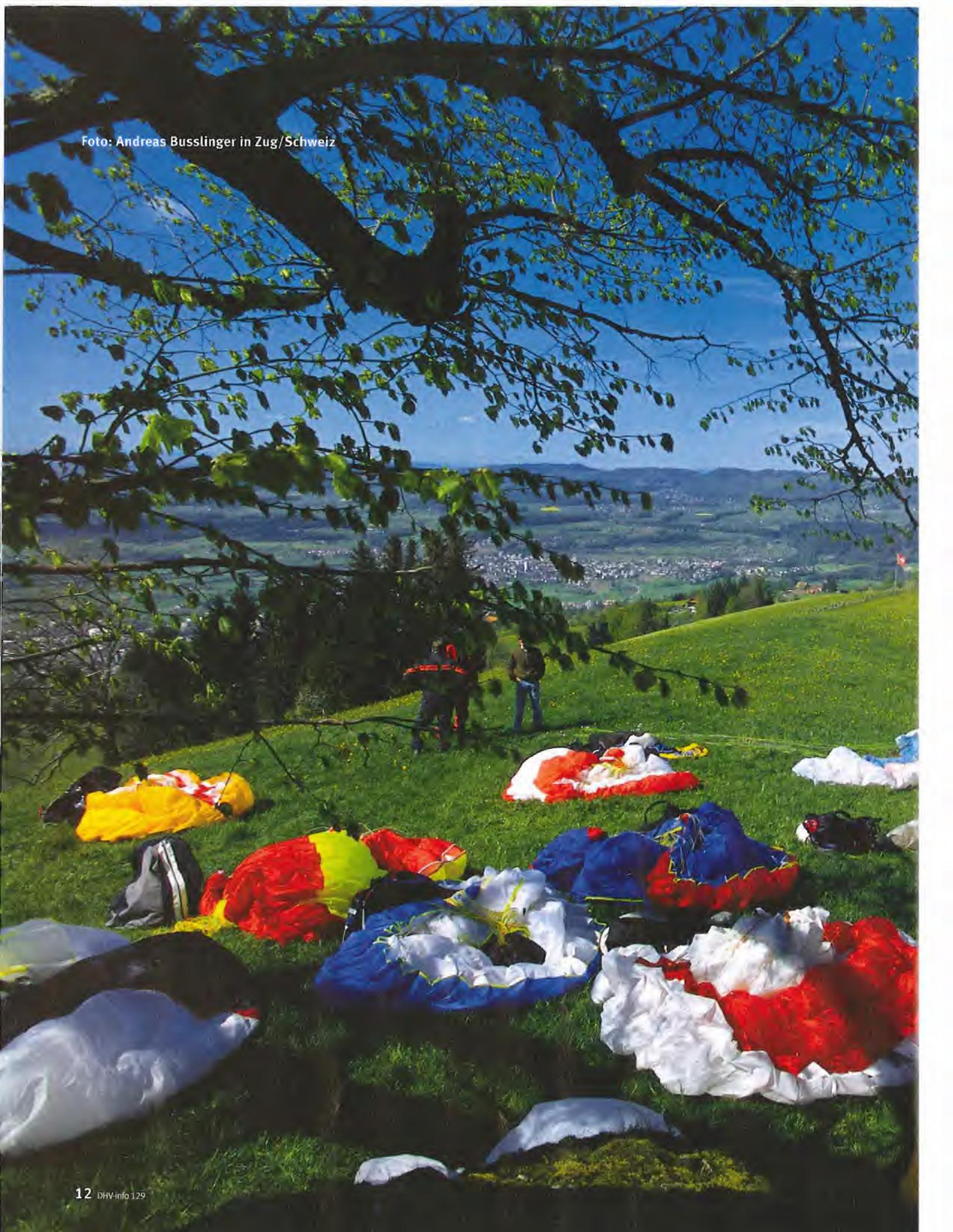


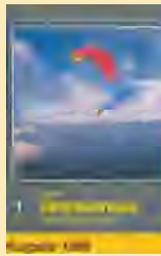
Foto: Andreas Busslinger in Zug/Schweiz







Flugführer Berner Oberland - Jura
Die schönsten Fluggebiete im Gleitschirmparadies Schweiz (Berner Oberland, Berner und Freiburger Voralpen, Jura, Genf) von Urs Löttscher mit Fotos von Andreas Busslinger dargestellt auf 160 Seiten.
Preis: 25,00 €



Flugführer Zentralschweiz
Die schönsten Fluggebiete in der Zentralschweiz von Urs Löttscher mit Fotos von Andreas Busslinger dargestellt auf 160 Seiten.
Preis 25,00



SITZ DI SOLO Fluggeländkarte Italien
Gesamtübersicht der italienischen Fluggebiete.
Maßstab 1:900 000
In Italienisch!
Preis: 7,00 €



Fluggebiete der Alpen
Auf drei Karten Ost/Mitte/West im Maßstab 1:400.000 sind die schönsten Fluggebiete der Alpen dargestellt und im Infoteil 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



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, Maße: 20'14'5 cm Preis: 35,80 f, 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: 10,30 €
- Für Flugfunk Preis: 3,60 €

ICAO-Karten

Manchen
Preis: 9,00€ je Blatt

Info - Sammelordner

Preis: 0,20€

Flugbuch für Drachen- und Gleitschirmflieger

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

Rettungsschnur-Set

Bestehend aus 30er Nylon-Flechtschnur und 33g Bleigewicht;
Preis: 4,10 f

Fragenkatalog GS-Passagier-Theorieprüfung

Theorieprüfungsuntedagen
Gültig ab 14 2004
Preis: 7,00 €



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: 25,09 €



Abgehoben - in Tuchfühlung mit den Alpen

Ein Bildband von Andreas Busslinger übers Gleitschirmfliegen auf 120 Seiten.
Preis: 50,10 €



Deutsche Fluggelände Karte

450 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



Kunstkalender vom Gleitschirm- und Drachenfliegen

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



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, Systemanforderungen und kostenlose aktuelle Updates gibt es im Internet unter www.aeroglider.de.
Preis: 16,90 €

Preisverkung!



Fliegen wo Fontane wanderte

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

7 1LE SADE SADE SADE

Nur noch in den angegebenen Größen lieferbar

Outdoor Jacke

Multifunktionsjacke Oberstoff: Lazzati New Ulk, High Tech Line aus 100% PA mit Beschichtung, Wassersäule 2000mm, atmungsaktiv und winddicht, Futter: Pantarlarlo Qualitätsfleete, 100% PL, 160g/qm Farbe: blau. Größen: nur noch S

Preis: 42,60 €



T-Shirt

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

Preis: 7,85 €

Polo Shirt

Piquet Polo-Shirt mit Dreiknopfverschluss 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 S-M; blau nur noch S

Preis: 10,70 €

DHV-Lehrplan Windschlepp



Ausgabe 2003

Schlepp-Lehrplan

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



Ausgabe 2000

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, 5/W.
Preis: 15,25 €

DHV-SHOP

Das Karten / Sictierh(eit / Unter-haltui 19



Ausgabe 2004

Die schönsten Fluggebiete rund um das Mittelmeer

2. Auflage des Fluggebletsführers von Oliver Guenay mit vielen neuen Tips zu Fluggebleten in Italien, Frankreich, Spanien, Türkei, Griechenland, Kroatien, Portugal und Marokko.

Preis: 39,50 €



Ausgabe 2003

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 €



Ausgabe 2003

Gleitschirmfliegen für Meister - neu aufgelegt

Das Lehrbuch für den Streckenflieger wurde jetzt grundlegend überarbeitet, erweitert und aktualisiert. Neu hinzugekommen ist der Beitrag von Claus Vischer Der Gleitschirmfliehrer und erfolgreiche Streckenflieger im Mittelgebirge und Flachland gibt im Kapitel "Streckenflug Flachland" sein wertvolles Wissen für den Streckenerfolg außerhalb der Alpen weiter. Die beiliegende CD-ROM bietet ein packendes Video über einen Streckenflug des Gleitschirm-piloten 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 €



Ausgabe 2002

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 Unterrichtsbegeleitung als auch für erfahrene Gleitschirmpiloten durch die ausführliche Gefahrenweisung ein wertvoller Sicherheitsgewinn.

Preis: 35,70 €



Ausgabe 1992

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 €



Ausgabe 7998

Drachentlügen

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

Preis: 24,50 €



Starten, Steuern, Landen mit dem Gleitschirm

Der Lehrfilm zeigt die Gleitschirm-Flugtechnik entsprechend dem Lehrplan, über den reinen Lehmützen hinaus ist der Film auch schön anzuschauen. Herstellung: Charlie Jöst zusammen mit dem DHV-Lehrteam. Filmdauer: 20 Minuten. Zum Verkauf als VHS-Video.

Preis: 15,30



Starten, Steuern, Landen mit dem Drachen

DHV-Lehrfilm für Drachensiegen. Darstellung der richtigen Flugtechnik für den Start, den Aug 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: 2545 €



Aktiv Gleitschirm fliegen

Der Lehrfilm stellt sämtliche Inhalte des Performance-Trainings vor und zeigt die entsprechenden Übungen. Des 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.

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

Preis: 2545 €



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 (50 WO ausgeliefert. Das Video ist nicht nur für die Schleppausbildung interessant, sondern bietet auch den erfahreneren Windentliegern einige neue Tipps und Tricks zum Thema Schlepp.

Preis: 20,45 €



Heiter bis wolkig

Heiteres und Lustiges aus den Anfangsjahren des Drachenfliegens. Herstellung: 1985, zusammengestellt von Charlie Ast aus zahlreichen Amateurstreifen. Filmdauer 25 Minuten Zum Verkauf als VHS-Video.

Preis: 20,45 €

Fliegen in Südfrankreich

Geheimtipps rund um Laragne

Ein Beitrag von Karsten Kirchhoff



enn der Lavendel seinen Duft in der noch angenehmen warmen Luft verteilt, ist auch in der Provence der Herbst nah. Hier finden wir allerdings noch im September das vom Sommer gewohnte gute Wetter und können unsere Herbst- und Winterdepressionen um 4 Wochen nach hinten schieben. August und September sind mit Abstand die besten Monate, um die Region der Provence für einen Fliegerurlaub zu besuchen. In den Monaten davor ist das Fliegen hier in den Turbulenzen der starken Thermik nicht unbedingt ein Vergnügen. Jetzt kommen wir allerdings genau richtig zur Thermik-Nachsaison. Langsam nehmen die aufsteigenden Luftmassen beherrschbare Dimensionen für unsere lapprigen Flugzeuge an. Die Drachenflieger können hier ihre Vorteile an Stabilität und Schnelligkeit bestens ausnützen. Doch auch in dieser Jahreszeit kann aus jedem Flug ein kleines Sicherheitstraining werden, wenn man das Wetter unterschätzt. Die Provence hat auch zu dieser Jahreszeit einiges an Überraschungen parat. Von Bise bis Mistral oder heftige Gewitter kann alles dabei sein! Dass der Herbst trotzdem die beste Reisezeit für die Provence ist, erkennt man spätestens am erhöhten Verkehrsaufkommen zum Startplatz. Gut, dass die Startplätze ausreichend groß sind und sich der Stau schnell wieder auflöst, Wer allerdings dem Stau von vornherein entgehen will, sollte die Nebenstrecken zum Fliegen nutzen. Zeit also, mal die Blicke links und rechts von dem wohl bekanntesten Fluggelände der Provence Laragne schweifen zu lassen. Auf der Suche nach anderen Fluggeländen wird man schnell fündig.

St. Geniez Hochplateau mit Dynamik!

Ich gebe zu, die Anfahrt zu den abgelegeneren Geländen ist nicht immer die kürzeste, aber ich habe die Erfahrung gemacht, dass sich eine »kleine Weltreise« fast immer lohnt. Schaut euch einfach mal St. Geniez an und ihr werdet verstehen, was ich meine. Weit oberhalb von Sisteron gelegen, erinnert das Gelände auf den ersten Blick eher an ein Höhenschulungsgelände, doch wenn der Wind hier ansteht, trennt sich schnell die Spreu vom Weizen. Einmal draußen wird jeder ohne Probleme oben bleiben. Die Kunst ist hier zum richtigen Zeitpunkt in die Luft zu kommen und auch wieder runter zu kommen. Wenn man den Wind im Auge hat, kann man hier herrliche Flüge im dynamischen Aufwindband in den Sonnenuntergang genießen.

WINDRICHTUNG: 5, Soaring und Thermik,
EIGNUNG: HG, GS.
HÖHENDIFFERENZ: ca. 200 m.
ANFAHRT: N 85 nach Sisteron. In Sisteron an der ersten Brücke auf die D3 nach St. Geniez.
START: GS + HG, NN 1.363 m. Hinter dem Ort nach dem Landeplatz links abbiegen auf die Schotterstraße. Am Restaurant vorbei zum Startplatz. N 44° 14' 57,2"; E 06° 03' 59,4".
FLUG: Panoramaflug entlang der ausgedehnten Felskante über St. Geniez. Bei guter Thermik Flug über die

Felskante Richtung Laragne möglich. Achtung Lee!
LANDUNG: 1. Toplandung GS, 2. GS + HG NN 1.158 m. Großer Landeplatz an der Straße (Wiese in Felder eingebettet), Hanglandung für HG oder Wiese unterhalb der Straße. N 44° 14' 35,1"; E 06° 03' 55,1".
NOTLANDEPLÄTZE: Felder und Wiesen am Hangfuß.
BESONDERHEITEN: Hochspannungsleitung hinter dem Ort. Hangabstand entsprechend der Turbulenz. Immer Vorwärtsfahrt und Abstiegsmöglichkeit checken. Starker Wind am Landeplatz! Landeplatz abfallend! Hangflugregeln beachten!



Weites Gelände bei Sederon

Mt. Colombis Frühaufsteher oder Langschläfer?

Ein weiterer Geheimtip abseits von Laragne ist der Mt. Colombis, auf dem Weg nach St. Vincent gelegen. Ist man für St. Vincent noch deutlich zu früh dran, lohnt sich der Ausflug zur Antenne allemal. Außerdem hat man vom Startplatz aus einen herrlichen Blick über den Lac de Serre-Poncon bis zum Startplatz von St. Vincent und kann beobachten, wann es dort los geht. Aber auch wenn in St. Vincent mal am späten Nachmittag nichts mehr geht, lädt der Mt. Colombis zu einem gemütlichen Abgleiter mit sanfter Abendthermik ein. Die Auffahrt ist leider etwas beschwerlich. Doch allein das Erlebnis eines provencialisches Sonnenuntergangs lohnt die lange Anreise.

ixt
e-1-00

WINDRICHTUNG: w, SO-13.
EIGNUNG: HG, GS.
HÖHENDIFFERENZ: ca. 1.025 m.
ANFAHRT: A51/N85 Richtung Gap. In Tallard auf die D900B Richtung Barcelonnette. In Remollon abbiegen auf die D53 Richtung Theus und weiter die Bergstraße bis zur Antenne.
START: GS + HG NN 1.684 m. Vor der Antenne parken oder Feldweg bis zum Startplatz weiterfahren.
FLUG: Zunächst am Grat entlang Richtung Tal. Panoramaflug am

Morgen oder Nachmittag.
LANDUNG: 05 + HG NN 656 m. Große Landwiese mit Windsack hinter dem Talort. Von der Hauptstraße rechts in Feldweg abbiegen. N 44° 27' 39,1"; E 06° 13' 05,9".
NOTLANDEPLÄTZE: Am Berg nur kleine Flächen. Am Hangfuß Wiesen und Felder.
BESONDERHEITEN: Gefährlich bei Nordwind! Hochspannungsleitung am Berg. Landeplatz von höheren Feldern gesäumt. Starkes Talwindssystem! LP aus der Luft schwer zu finden.

S6deron-Bergi6s Was für Nord- und Südländler

Zeit, uns mal von Laragne in Richtung Westen abzuwenden. Die Straßenverhältnisse sind auch in dieser Richtung gut. Allerdings hat sich an der Tatsache der langen Anreise nichts geändert. Früh aufstehen ist also auch hier angesagt, damit man das Beste nicht verpasst. Nichtschlimm, wenn man zu früh da ist. Der Nordstartplatz hat meistens am Morgen schon genügend Luft zum Abheben. Ein Trainingsflug hat schließlich noch Niemandem geschadet. Zumal die Auffahrt hier nicht so extrem lang ist. Schnell kann man

wieder startbereit, dann hoffentlich Richtung Süden, am Startplatz stehen. Genau richtig also zur Mittagsthermik.

O ce u. i m	WINDRICHTUNG: NW,W,SO-SW. EIGNUNG: GS+ HG. HÖHENDIFFERENZ: ca. 550 m. ANFAHRT: von Laragne D942 und D542 nach Sederon. Oder von Sisteron die 0946 und D546 bis Sederon. START: GS + HG NN 1.365 m. Vor Sederon weiter der Passtraße D542 Richtung Barret folgen. Vor der Passhöhe rechts in Schotterweg abbiegen und bis zur Antenne fahren. 1. NO, große Wiesenflanke vor dem Parkplatz. 2. 50-5W, kleinere Schotterfläche vor dem Parkplatz. 3. W, Wiesenflächen an der letzten Serpentine. N 44° 12' 13,1"; E 05° 30' 40,3". FLUG: Entlang des gesamten Rückens des Montagne de Bergies.	Streckenflugmöglichkeiten Richtung Buc und Laragne. LANDUNG: 1, Toplandung GS 2. Nord-Landeplatz GS+ HG NN 796 m. Große Wiese in dem Ort Villefranche. Vor dem Ortsschild links abbiegen in den Feldweg. N 44° 13' 14,0"; F 05° 31' 2,9". 3. Süd-Landeplatz GS G NN 823 m N 44°11' 48,77"; E 05° 32' 14,6". Große Wiese vor dem Ort Sederon, links von der Hauptstraße! NOT LANDEPLÄTZE: Auf beiden Seiten am Hangfuß, teilweise schwierig und im Lee! BESONDERHEITEN: starke Thermik am Mittag. Länge des Flugweges zum Landeplatz nicht unterschätzen. Hangflugregeln beachten Hangabstand entsprechend der Turbulenz! Starker Talwind!
-----------------------------	--	---

Buc: Etwas für Lauffaule!

Wenn in Bergis am Nachmittag mal nichts mehr gehen sollte, ist die Zeit gekommen für einen Schwenk nach Buc. In 20 Minuten ist man von Skleron an dem kleinen Übungshang der ortsansässigen Flugschule. Bis zum späten Nachmittag sollte die Sonne den Hang so weit erwärmt haben, dass der Windsack schon am Landeplatz freudig im Wind taumelt. Der Rest ist eigentlich ziemlich einfach und schnell erzählt. 100 m hochlaufen, auslegen, starten, am Hang im Aufwindband bleiben bis zur ersten Kerbe, dort die nächstbeste Ablösung nutzen und weiter im Aufwindband mehrere hundert Meter bis zum Gipfel aufsoaren oder aufdrehen. Man muss nicht immer hoch starten, um weit und hoch zu fliegen. Buc setzt neue Maßstäbe. Das ist die Einfachheit des Fliegens!

WINDRICHTUNG: W, NW Soaring und Thermik. EIGNUNG: HG, GS. Höhendifferenz; ca. 50-650 m. ANFAHRT: Von Sederon weiter die 0546 Richtung St. Aubin. Einige 100 m hinter der Flugschule links in den Feldweg abbiegen. START: 1. GS, auf halber Hanghöhe. 2. GS + HG, die oberen Startplätze sind nur mit	einem Allradfahrzeug erreichbar. Im Aufwindband kann man bis zum Gipfel des Mtgne. du Buc aufsteigen. LANDUNG: GS + HG NN 953 m. An Fuße des Bergrückens. N 44° 13' 28,4"; E 05° 28' 05,1". NOTLANDEPLÄTZE: schräge Flächen am Hang. BESONDERHEITEN: Schulungsbetrieb. Enges Aufwindband. Hangflugregeln beachten.
--	---

Mison Kleiner Abstecher auf dem Heimweg!

Sollte die Sonne auf dem Heimweg gegen Abend noch scheinen, ist der richtige Zeitpunkt gekommen noch einen Blick nach Mison zu werfen. Ein letztes Mal den „act“ mit Auf- und Abbauen durchmachen. Doch es lohnt sich auch hier. Das Gelände befindet sich unweit von Laragne. Der Höhenunterschied ist nicht gerade berauschend, aber die wie ein Brennglas geformte



Wenn der Wind bläst ...

So vielfältig wie die Flugmöglichkeiten kann man leicht auch die Freizeitmöglichkeiten gestalten, wenn wirklich mal der Mistral Orkanstärken erreicht. Wer Shopping und Stadtbummel mag, ist in den schnuckeligen Städtchen Sisteron und Castellan sehr gut aufgehoben. Gerade hier schmeckt ein Gläschen Wein im richtigen Ambiente noch mal so gut. Wer schon in Castellan ist, sollte unbedingt noch ein Stück weiter fahren zum Grand Canyon, der französischen Kopie des amerikanischen Grand Canyon. Die »Freizeitgruppe« kann die atemberaubenden, mehrere hundert Meter tiefen Schluchtformationen von der Bergstraße aus fotografieren, die »Sportgruppe« sollte sich einen Abstieg in die Tiefe gönnen. Hier bestehen hervorragende Möglichkeiten zum Wandern, Canyoning und Klettern. Am Ende der Schlucht lädt der türkisblaue Lac de Ste. Croix zum Baden oder Paddeln ein. Sehenswert hier auch das malerische Städtchen von St. Agnes, das auch ein Fluggelände beherbergt. Wem die Fahrerei nichts ausmacht, der kann einen Tagesausflug nach Grasse machen und sich selbst mit den Düften der Provence in einer der zahlreichen Parfümerien einnebeln lassen. Die Fahrt dorthin sollte über Gordon führen, einem touristischen, aber idyllisch gelegenen Bergdörfchen. Zumal auch hier die Möglichkeit besteht, seinen Textilflügel zwischenzulüften.

Hangkante liefert, gepaart mit einem dynamischen Wind aus dem Tal und einem Westwindeinschlag, auch am Abend noch beachtliche Aufwindkomponenten.

<p>WINDRICHTUNG: West Soaring und Thermik. EIGNUNG: HG, GS. Höhendifferenz: ca. 80 m. ANFAHRT: D 124 Richtung Mison. START: HG + GS NN 686 m. Feldweg zum Startplatz an der Hangkante. N 44°16' 41,2"; E 05° 50' 13,7".</p>	<p>FLUG: Soaring im dynamischen Aufwind entlang der Hangkante. LANDUNG: 1. Am Fuße der Hangkante Feld mit Windsack, 2. Toplandung auf Feldern hinterm Startplatz möglich. NOTLANDEPLÄTZE: Landung am Flußbett möglich. BESONDERHEITEN: Hangflugregeln beachten.</p>
---	--

NEULICH BEI NOVA:



7
 SO EIN QUATSCH...
 DIESE ANZEIGE!
 WAS ZÄHLT, IST DOCH
 VOR ALLEM DER SPASS
 MIT DEM GERÄT.



MANNES PAPESH, DESIGNER

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

vro-ro108
 DEUTSCHLAND
 Charly Produkte
 D-87637 Seeg
 *449 (0) 8364 - 12 86
 www.charly-produkte.de

SCHWEIZ
 High Adventure
 CH-6383 Dattenwil
 1,41 (0) 41 - 628 01 30
 www.high-adventure.ch



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

NOVA 0
 www.nova-wings.com

Der Klau geht um

Pünktlich zur Flug- und Reisesaison häufen sich die Einbrüche und Diebstähle kompletter Gleitschirmausrüstungen. Mit etwas mehr Vorsorge schläft es sich besser.

Beitrag von Hans G. Isenberg

Manchmal kommt es knüppeldick, so wie bei meinen Fliegerfreunden Michele und Andrea. Die Beiden steigen aus ihrem voll gepackten Daimler, nur, um sich im nächsten Supermarkt ein paar Flaschen Mineralwasser zu kaufen. Zehn Minuten später ist der Kombi weg. Einfach gestohlen, auf Nimmer Wiedersehen verschwunden. Das Paar kann es kaum fassen. Auf den ersten Urlaub mit dem neuem Tandemschirm freuten sie sich schon Wochen vorher. Jetzt ist auch noch der Soloschirm mit den zwei Gurtzeugen, Funkgeräten, Fluginstrumenten und dergesamten Campingausrüstung weg. Das fast schon Tragische an dieser Situation: Michele ist Italiener, er arbeitet seit vielen Jahren bei Daimler in Stuttgart und wurde jetzt in der italienischen Provinz von den eigenen Landsleuten beklaut. Zog das Stuttgarter Kennzeichen etwa die Diebe an? Wer schon länger fliegt, kennt das Risiko bestohlen zu werden. Es ist kein Geheimnis, dass einige besonders attraktive Flugziele Diebe anziehen, die sich mit unserem Equipment auskennen. Hot Spots sind nach den Erfahrungen der Kripo und des Westminster Hotels in Monaco der Parkplatz beim Landeplatz von Roquebrunne und auch oben beim Startplatz. Ebenso beliebt ist in Laragne/Frankreich der Parkplatz gegenüber der Fliegerbar, sowie der Landeplatz beim See in St. Andre. In einigen Lokalitäten von Bassano ließ sich vermutlich schon mancher Ganove einen Grappa munden, während die "Kollegen" einen Fliegerbus ausraubten. Auf den Kanarischen Inseln wurden deutschen Gleitschirmfliegern schon einige Gleitschirme aus den Mietwagen entwendet. Aber nicht nur im Ausland wird aus Wohnmobilen und Kleinbussen alles geklaut, was wertvoll erscheint. So wurden allein in Baden-Württemberg im letzten Jahr 89 Wohnmobile und Kleinlaster von Langfingern heimgesucht. Über 150.000 Personenwagen wurden letztes Jahr in Deutschland aufgebrochen. Sicher nur die Spitze des Eisbergs in einer Statistik der Teilkasko-Versicherungen, aber Grund genug, sich gezielt einmal mit dem Phänomen "Geklaute Fliegerausrüstungen" zu beschäftigen.

Wer sind die Diebe?

Eine günstige Gelegenheit macht Diebe. Kleindealer und Drogenabhängige sind auf einen schnellen Zugriff fixiert. So verschwinden Kameras, Laptops



und immer häufiger auch Navigationshilfen aus nicht 100% verschlossenen Wagen. Kurzer Tankstopp - die Diebe warten schon. Ein voluminöser Gleitschirmsack oder gar ein Drachen auf einem Campmobil setzt aber Energie und "Fachkenntnisse" voraus, über die nur wenige Gelegenheitsdiebe verfügen dürften. Fliegerausrüstungen werden nach den Erfahrungen der Versicherungswirtschaft und der Kriminalpolizei meist von Insidern der Fliegerszene geraubt. Mit dem gleichen Problem schlagen sich auch Segler und Motoryachtbesitzer herum. Bevorzugt geklaut werden neben Außenbordern besonders hochwertige Navigationsinstrumente, die sich am Typ der Antennen leicht von außen identifizieren lassen. Klassische Auftragsdiebstähle im Auftrag von

Hehlern. Ähnlich verhält es sich wohl auch in der Fliegerszene. So wurde bekannten Cracks wie Sepp Gschwendtner und anderen Spitzenpiloten das Wohnmobil aufgebrochen oder auch der Campingbus einer Flugschule mit den neuen Testschirmen leer geräumt. "Der Fachmann erkennt am neuen Gleitschirmsack, was da Schönes drin ist," meint der Leiter einer Schweizer Flugschule, dessen Schulbus um zwölf Gleitschirmausrüstungen erleichtert wurde. Werner Gaiser und Eugen Königer wurden neuwertige Gleitschirme aus dem Mietwagen auf den Kanarischen Inseln und bei San Francisco geklaut. In meinem Bekanntenkreis wurden in den letzten Jahren acht Gleitschirmausrüstungen gestohlen. Am Landeplatz von Aerotec in den Vogesen hatte ich selbst vor zwei Jahren das echte Aha-Erlebnis, als mein fast neuer Gleitschirm von einem Typen weggetragen wurde, während ich mich mit einem anderen Flieger unterhielt. Ich rannte hinterher: "Tut mir leid," sagte dieser Mensch, "ich habe den gleichen Sack wie Du." Mag ja sein, aber sein eigener Gleitschirmsack war nicht in seinem gelben alten VW-Bus! An sich hätte ich den Kerl anzeigen müssen, denn mit dieser Masche hat er früher oder später Erfolg und der Schirm ist weg.

Vorsorge statt Leichtsin!

Obwohl die Boulevardpresse jedes Jahr in der "Sauren-Gurken-Zeit" über kaltblütig überfallene Urlauber und ausgeraubte Ferienkutschen in reißerischen Tönen berichtet, sollte man diese aufgebauchten Schauergeschichten dennoch Ernst nehmen. Hinter jeder Sensationsmeldung steckt meist eine Prise Wahrheit. Deshalb empfiehlt der ADAC während der Hochsaison keine Übernachtungen mit dem Wohnmobil auf Autobahnrastplätzen im südlichen Frankreich oder an der spanischen Mittelmeerküste. Die Gefahr, in der Nacht ausgeraubt zu werden, ist zwischen abgestellten Lastwagen besonders groß, denn Sichtschutz und Geräuschpegel sind hoch. Besser: Autobahn verlassen und einen ruhigen Stellplatz für die Nacht aufsuchen. In einer Gruppe mit anderen Wohnmobilisten ist die Gefahr ausgeraubt zu werden gen Null. Noch sicherer sind natürlich die bewachten Campingplätze. Ob die mitreisende Schwiegermutter mit ihrem leichten Schlaf als

Wachhund taugt, muss bezweifelt werden, Ein echter Hund schreckt aber auf jeden Fall Diebe ab.

Auch am helllichten Tag sind gut gelaunte Urlauber eine leichte Beute für Ganoven. So gehört nach Erfahrungen der Kriminalpolizei der schnelle Griff ins Handschuhfach zur Grundausbildung jedes Ganoven. Vom Moped aus in den Fliegerbus hineingelangt und die Brieftasche aus dem Handschuhfach geklaut, alles reine Routine. Oder die seitliche Schiebetür am VW-Bus aufgerissen und der Oma beim Tankstopp die Handtasche mit 500 Euro gepopst? Ist letztes Jahr meinem Fliegerkumpel Didi in Spanien beim Tankstopp an der Autobahnraststätte passiert. Meine zwei teuren Yaesu-Funkgeräte plus Kamerausrüstung wurden aus dem mitten in Laragne abgestellten Renault gestohlen - alles kein Problem für Profis, die wissen, dass sich das Türschloss eines Megane mittels eines leichten Schlags des passenden Schraubenziehers öffnen lässt. Mit dem gleichen Schraubenziehertrick wurde einem Bekannten der Kofferraum seines Volvo-Kombis in Bassano erfolgreich geknackt, die komplette Gleitschirmausrüstung war verschwunden.

Mehr Sicherheit vom Wohnmobil Händler?

Campingbusse und Wohnmobile sind die bevorzugten Langstreckenfahrzeuge für uns Flieger. Leider steht es mit der Einbruchsicherheit dieser praktischen Fahrzeuge bei Weitem nicht so gut, wie bei der Oberklasse von Mercedes und Co. Die ausstellbaren rahmenlosen Doppelscheiben lassen sich mit einfachsten Mitteln aufstemmen, das schafft selbst der dümmste Kleinganove im ersten Lehrjahr. Halb aufgestellte Dachluken bieten willkommene Einstiegsöffnungen für schlanke Knackies. Die Türschlösser der meisten Wohnmobile lassen sich mit einfachsten Mitteln öffnen, wie jeder Schlüsseldienst im Falle eines Falles demonstrieren kann. Schon deshalb schreiben die meisten Versicherer von Campingfahrzeugen eine vom TÜV anerkannte elektronische Wegfahrsperrung für osteuropäische Reiseländer vor oder verlangen für diese Reiseziele eine saftige Zusatzprämie. Nachrüstbare elektronische Wegfahrsperrungen liefern z.B. Waeco, Bosch, Conrad Elektronik- und der KFZ- oder Wohnmobil-Fachhandel. Neben Kontaktsensoren an Türen und Fenstern reagieren diese Anlagen auch auf Druckveränderungen im Wageninneren. Die neuesten Alarmanlagen lassen sich mit unserem

Handy kombinieren. Bei Anruf: Einbruch! Die gestohlenen Gegenstände können über ein im Gleitschirmsack verstecktes GPS-Modul rund um den Erdball lokalisiert werden. Leider kostet dieses perfekte Alarmsystem bei Conrad Elektronik mindestens 2.500 Euro.

Preiswerter ist eine patente Lenkradsperrung, die zusätzlich die Fahrer- und Beifahrertür blockiert. Campmobil Spezialist Fritz Berger liefert den Womo "Knackerschreck" für den Fiat Ducato, Mercedes Sprinter und die alten und

VORSORGE

- Auch bei kurzen Tank-Stopps immer Türen, Fenster, Schiebe-dächer und Kofferräume schließen. Alarmanlage aktivieren.
- Bargeld, Wertsachen, Schlüssel und Fahrzeugpapiere auch nicht versteckt im Auto lassen. Sonst besteht kein **Versicherungsschutz**.
- Nehmt bei Übernachtungen alles Gepäck aus dem Wagen. Kein durchgehender Versicherungsschutz möglich.
- Bei Gruppenreisen lohnt sich die Anmietung eines Hotelzimmers für die Aufbewahrung unserer Flugausrüstung, wenn gecampert wird.
- Vertraut nicht jedem fremden Flieger blindlings, er könnte der Informant für **die Diebe sein**.

neuen VW-Busse vom Typ T4/T5, Kostet knapp 40 Euro. Mit einem starken Spanngurt, der zwischen Fahrer- und Beifahrertür gespannt wird, erreicht man für billiges Geld eine auf Afrikafahrten schon mehrfach erfolgreich praktizierte Einbruchsicherung. Fahrer- und Beifahrertür sind damit blockiert, selbst wenn der Verschlussriegel hochgezogen wird. Bewährt haben sich auch einfache Bewegungsmelder für 12 Volt Anschluss in Verbindung mit einem starken Halogenscheinwerfer, der auch hinter einer Wagenscheibe montiert sein kann. Der gleiche Bewegungsmelder kann eine Hupe oder selbst ein synthetisches Hundegebell aktivieren. Damit der Dieb nicht aufs Wohnmobildach über die Heckleiter gelangt, bietet die Firma Flamma für etwa 60 Euro die Safe Ladder an. Damit sind die Leitersprossen am Heck blockiert. Nicht zuletzt schreckt eine Druckluftfanfare auf dem Nachttisch Diebe ab, die in der Nacht unser Wohnmobil knacken wollen. Unser Drachen auf dem Dach lässt sich mit einer handlichen, batteriebetriebenen Alarmanlage absichern. Die Abreißsicherung funktioniert einwandfrei und



Möglichst immer einen Aufpasser beim Gepäck lassen



Herrenloses Fluggerät am Startplatz ist leichte Beute

wurde vor nicht all zu langer Zeit sogar von den Versicherungsgesellschaften für Gleitschirmausrüstungen und Drachen vorgeschrieben.

Pech gehabt mit der Versicherung?

Im Ernstfall bezahlen nur ganz wenige Versicherungen den Schaden, der sich aus einem Einbruch in ein Wohnmobil oder einen PKW ergibt. Oft ist es eine Frage der Kulanz. Die Teilkaskoversicherung bezahlt nur den Schaden am Auto, aber nicht den Inhalt, wie unser Sportgepäck. Die jedem geläufige Hausratsversicherung setzt einen ummauerten Raum, wie etwa eine abschließbare Garage für die Deckung voraus. Campingplätze, ein Stellplatz oder Parkplatz an einer Autobahnraststätte sind somit nicht versicherbare Plätze, erst recht nicht der Parkstreifen am Landeplatz. Wozu hat man dann eine Reisegepäckversicherung, fragt sich der gelackmeierte Flieger, dessen Campmobil aufgebrochen wurde? Die meisten Reisegepäckversicherungen lassen ihre "fliegende" Kunden leider im Regen stehen, denn Wertgegenstände und Sportgeräte gelten in fast allen Policen im Gebrauch als nicht versicherbar. Wird zwischen 22 Uhr nachts und sechs Uhr morgens eingebrochen, ist die Reisegepäckversicherung auf jeden Fall aus dem Schneider, es besteht kein Versicherungsschutz. Deshalb sollten wir unsere wertvolle Ausrüstung trotz aller Mühen immer im Hotelzimmer, falls vorhanden, deponieren, wenn wir den Abend unter Freunden noch im Restaurant verbringen möchten. Nun gibt es bei zwei bekannten Versicherungsmaklern und dem ADAC eine sogenannte Reisemobil-Inhaltsversicherung, die Schäden abdeckt, die während der Reise entstehen. So lassen sich fest eingebaute Fernsehgeräte und auch teure Bikes in abschließbaren Wohnmobil-Staukästen versichern. Bei ESV können Foto- und Videokameras bis zu 3.000.- Euro mitversichert werden, beim ADAC sind diese wertvollen Geräte nichtversicherbar. Gleiches gilt für unsere Fahrräder auf dem Gepäckträger. Das abgeschlossene Fahrrad auf dem Gepäckträger ist bei der ADAC-Versicherung nicht versichert. Versicherungsmakler bieten in diesem Punkt eine kundenfreundliche Lösung an, die je nach Wert des Fahrrads ausgehandelt werden muss.

Wie sieht es mit Gleitschirmausrüstungen aus? Leider Fehlannonce. "Sind nichtversicherbar," erklärten uns der Spezialist für Wohnmobilversicherungen, Eberhard Schwenger von ESV und die ADAC-Versicherungsabteilung übereinstimmend. Die kostspielige Ausnahme von der Regel ist die Reisegepäckversicherung der Helvetia. Hier sind Sportgepäck, auch Gleitschirme, mitversichert. Die Jahresprämie beträgt stolze 284,50 Euro für einen angegebenen Zeitwert von 3.500.- Euro. Preiswerter ist die Transportversicherung von Parawing für 50,40 Euro bei gleicher Versicherungssumme. Drachen und UL-Flugzeuge sind unter Auflagen versicherbar. Unsere wert-

vollen Instrumente, wie Barographen, GPS, Funk, Laptops oder Overall nebst Helm lassen sich allerdings nicht in die Versicherungssumme integrieren. Dafür ist das Gurtzeug und der Rettungsschirm auch gegen Beschädigungen im Betrieb oder Unterschlagung mitversichert. Wie bei jeder Spezialversicherung sollte man sich ein konkretes Angebot für seine Ausrüstung geben lassen. Mit dem hohen Wertverlust unserer Schirme müssen sich beide Seiten im Ernstfall auseinandersetzen. Der Kunde bekommt nur 2/3 vom Zeitwert des Schirms und des Gurtzeugs ersetzt und den legen zwei Flugschulen auf Anfrage der Versicherung fest.

VERSICHERUNGEN

Für neue oder neuwertige Gleitschirm- und Drachenausrüstungen kann sich eine Spezialversicherung lohnen. Das "Kleingedruckte" im Vertrag genau lesen. So ändern sich fast jedes Jahr die Versicherungsbedingungen je nach neuester Gesetzeslage und Anbieter. So darf die GS-Ausrüstung im Wageninneren nicht als solche von außen her erkennbar sein. Deshalb ist eine Abdeckung über die GS-Säcke Pflicht. Nach vier Stunden unbeaufsichtigtem Aufenthalt erlischt der Versicherungsschutz am Tag. Bei Nacht sind zwischen 22 Uhr und 6 Uhr morgens nur maximal zwei Stunden unbeaufsichtigter Aufenthalt versichert.

ALLGEMEINES

Adressen: Infobroschüre der Kripo, www.polizei.ropk.de/mediathek/merkblätter

Diebstahlversicherungen:

ADAC-Reisemobil Inhaltsversicherung
Über örtliche Agenturen oder, www.adac.de
ESV-Versicherungsservice für Campingfahrzeuge:
infoesv-schwenger.de, Tel: 0711/4596020
Helvetia-Reisegepäckversicherung: Über örtliche Agenturen
Parawing Versicherungsservice
www.parawing.de, Tel: 0711/732779

Größter Anbieter von Alarmanlagen: Conrad Elektronik Versand
www.conrad.de Tel: 0180/5312111

Spezielle Alarmanlagen für Campingmobile: Fritz Berger
Spezialversandhaus, www.fritz-bergende.de, Tel: 01805/330100

Fachliteratur im Buchhandel: »Alarmanlagen« von Bodo Wolny - 22 Euro

Selbstbau-Roboter: Für Alarm und Sicherheitsaufgaben
von Bodo Hanus, 25,54 Euro

Mit dem opf bei der Arbeit oder beruflich im Abseits?

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



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

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

Fax +49 69 7567-230

Vor- und Zuname

Straße, Hausnummer

Postleitzahl, Ort

Tel./Fax pr, vat

Tel /Fax geschäftlich

Geburtsdatum

Ineruf

selbständig

angestellt

G GERLING

Wir unternehmen Sicherheit.



Im Gegensatz zum Flachland sind die Windsysteme im Gebirge bedeutend komplexer, ihr Verstehen noch bedeutender für sichere Flüge!

Windsystem im Gebirge

Textauszug aus dem Buch Gleitschirmfliegen für Meister

Der thermische Hangaufwind

Jedes Tal hat drei geneigte Flächen: Zwei mehr oder weniger steil abfallende Berghänge und den zur tieferen Ebene abwärts geneigten Talgrund. Das Zusammenspiel dieser Flächen bei Sonneneinstrahlung bewirkt den thermischen Hangaufwind. Stabile Schichtung und der überregionale Wind können den Hangaufwind behindern.

Auslösung durch Sonneneinstrahlung

Mit Beginn der Sonneneinstrahlung erwärmen sich zuerst die gut einstrahlten Hangflächen, deren Bewuchs und Oberflächenbeschaffenheit eine schnelle Erwärmung zulassen. Senkrechte Einstrahlung bei klarer Luft auf trockener Oberfläche bewirkt die stärkste Erwärmung. Die aufgeheizten Hangflächen erwärmen die hangnahe Luft. Warme Luft ist leicht, sie steigt. Anabatischer Wind setzt in einer hangnahen, mehr als 150 m dicken Schicht ein. Messergebnisse aus einem Forschungsprojekt über dem Inntal liefern Anhaltspunkte:

Anabatische Winde an einem 42 Grad steilen Berghang bei Innsbruck

Entfernung in Metern senkrecht zum Hang										
5	10	15	20	25	30	35	45	90	100	
Windgeschwindigkeit in km/h hangaufwärts										
9	11	13	13	15	15	13	13	9	9	
Vertikale Komponente des Windes in m/s										
1,6	2,1	2,5	2,7	2,8	2,7	2,6	2,5	1,8	1,6	

Stabilität

Je stabiler die überregionale Luftmasse geschichtet ist, umso schmaler die Hangaufwindsschicht und umso geringer die Aufwindgeschwindigkeit.

Hangneigung

Flache Hänge begünstigen eine dickere Aufwindsschicht. Steile Hänge begrenzen den Aufwind auf eine schmalere Schicht mit höherer Aufwindge-

schwindigkeit. Im Durchschnitt ist 30 bis 40 m vom Hang entfernt die hangparallele Strömung des anabatischen Windes am stärksten.

Hanghöhe

Führt der Weg des Hangaufwindes eine weite Strecke über erwärmte Hangoberfläche, wird er dort zusätzlich aufgeheizt, er nimmt an Stärke zu und sein Aufwindband wird breiter.

Hangverlauf

Wird die Aufwindsschicht durch Geländestufen, Bewuchs oder Schattengrenzen von der Hangoberfläche kurzzeitig abgelöst, schmiegt sie sich danach wieder an den Hang, sofern der weitere Hangverlauf dies zulässt. Die Aufwindgeschwindigkeit lässt jedoch insgesamt wegen der Wirbelbildung bei der Ablösung und der anschließenden Unterbrechung der Wärmezufuhr nach.

Kein Zurück zum Hang gibt es an größeren waagrechten Absätzen (z.B. Hochebene), an Waldrändern (solange die Waldfläche kalt ist), an der Schneegrenze und am Gletscherrand. Über sehr kalten Flächen herrscht trotz Sonneneinstrahlung immer Abwind (Gletscherwind).

Ablösung am Bergkamm

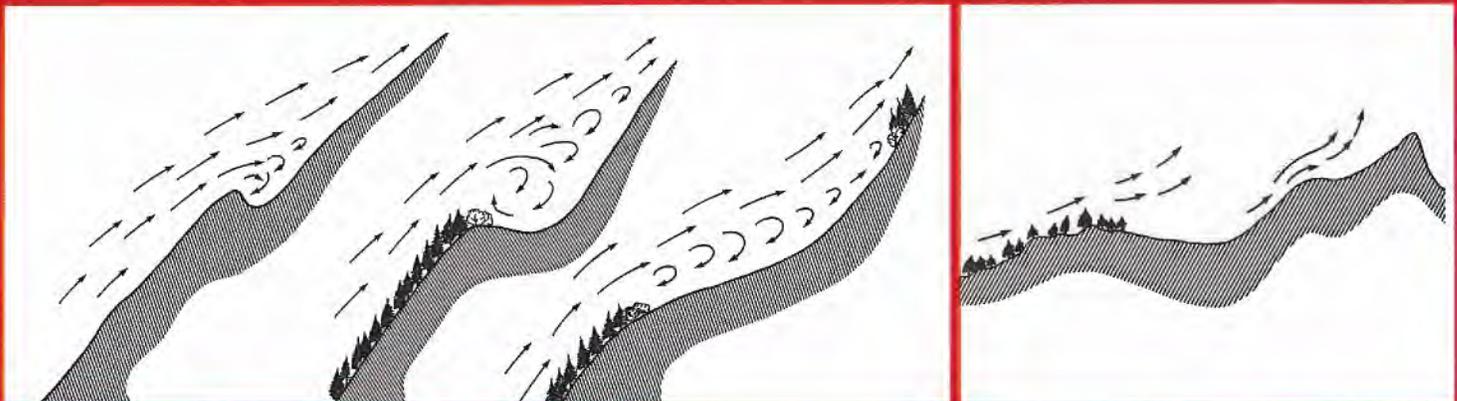
Am Berggrat löst sich der Hangaufwind endgültig ab und vereinigt sich mit den anabatischen Winden der anderen Bergflanken. Der weitere Aufstieg folgt den Gesetzen der Thermik.

Je höher die Kammlage, umso höher steigt theoretisch der Aufwind über den Kamm. Im Hochgebirge wurden in Kammhöhe Aufwindstärken von 10 m/s gemessen.

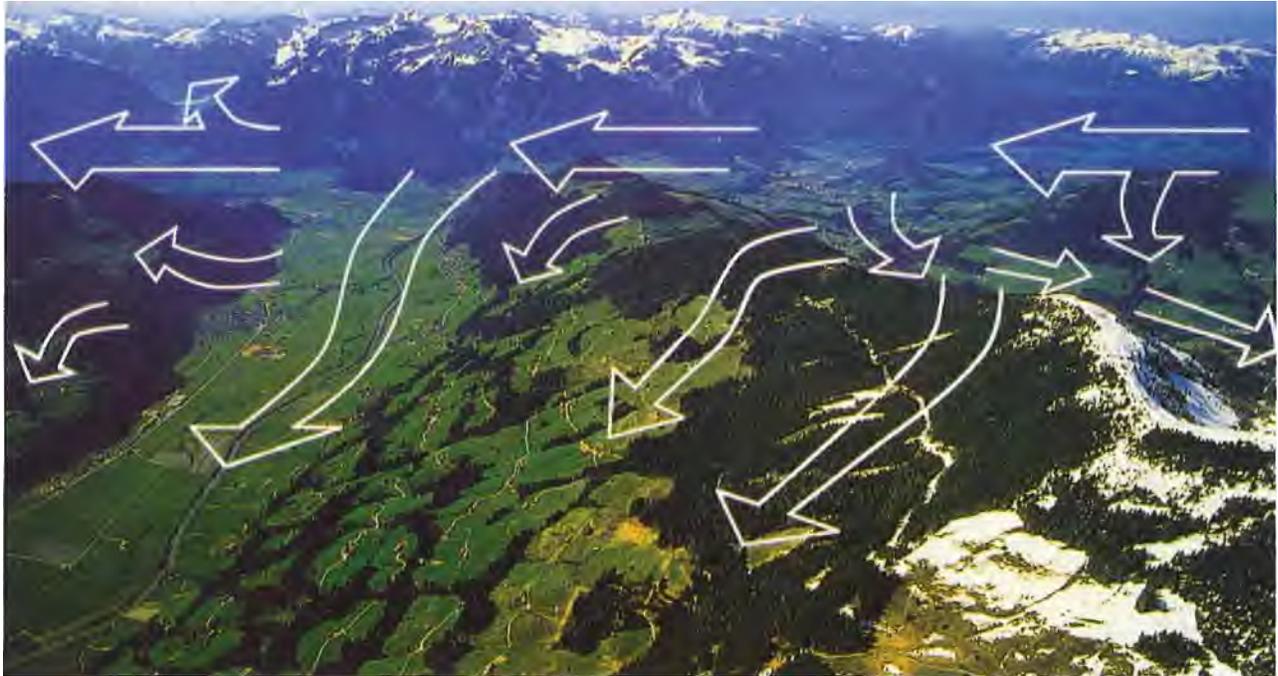
Gebirgswindzirkulation

An einem sonnigen Tag im Gebirge arbeiten zwei Kreisläufe:

- Jedes einzelne Tal entwickelt für sich den anabatischen Wind an beiden Hangflächen, dessen Aufstieg teilweise durch absinkende Luft im mittleren Talbereich ausgeglichen wird.
- Zeitlich verzögert bewirkt die Summe der an den Bergkämmen wegsteigenden Warmluft ein großräumiges Anheben der gesamten Luftmasse über



Beispiel für den
Tatwindverlauf
im Gebiet
Inntal/Zillertal.
Der Talwind des
breiten Inntales
übersteigt die
quer stehende
Bergkette und
fällt in das
Zillertal ein.



der Gebirgsregion. Kühlere Luft aus dem Flachland strömt durch die Täler nach – Talwind weht. Beide Kreisläufe überlagern sich und haben bei ungestörter Hochdrucklage einen 24-Stunden-Rhythmus.

Vormittag

Nach Sonnenaufgang heizen zuerst steile Ost- und Südosthänge auf, am späten Vormittag die Südhänge; jeweils hohe Lagen früher als tiefere.

Mittag

Die höher stehende Sonne erwärmt nun auch die talnahen Hänge und den Talgrund. Der über Nacht entstandene Kaltluftsee im Tal (Talinversion) wird weggeheizt. An allen Hangflächen – ausgenommen reine Nordlagen – weht vom Tal bis zur Kammhöhe anabatischer Hangwind. Die Aufwindstärke hängt ab von der Strahlungsintensität, an unbeschatteten Südhängen ist der Aufwind am stärksten. Die großräumige Gebirgswindzirkulation beginnt und der Talwind setzt ein. Breite und tiefe Täler bilden starken Talwind. Im Taleingang am Anfang des Gebirges und später bei Talverengungen beschleunigt er (Düseneffekt), bei Ausweitungen wird er langsamer. Der stetige Luftstrom durch das Tal stört die Thermikbildung über dem Talgrund und beendet die kurze Dauer des Hangaufwindes im talnahen Bereich. Im unmittelbaren Alpenvorland kann sich schlecht Thermik bilden, weil die Luftvorausreichender Erwärmung ins Gebirge abgesaugt wird.

Nachmittag

Der Wärmeunterschied zwischen den hangnahen Luftschichten und der mittlerweile durchmischten und angewärmten Umgebungsluft nimmt ab, die Aufwinde verlieren mit fortschreitendem Nachmittag an Stärke. Der Talwind strömt mit etwa 20 km/h die Täler entlang hinauf ins Zentralgebirge, an Engstellen kann er über 40 km/h erreichen. Zwischen 200 und 400 m Höhe über dem Talgrund ist er besonders ausgeprägt.

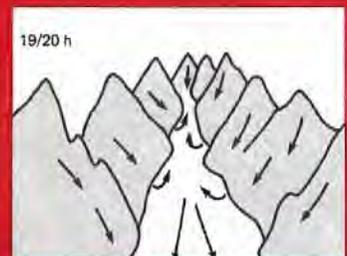
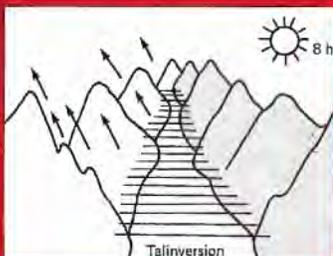
Abend

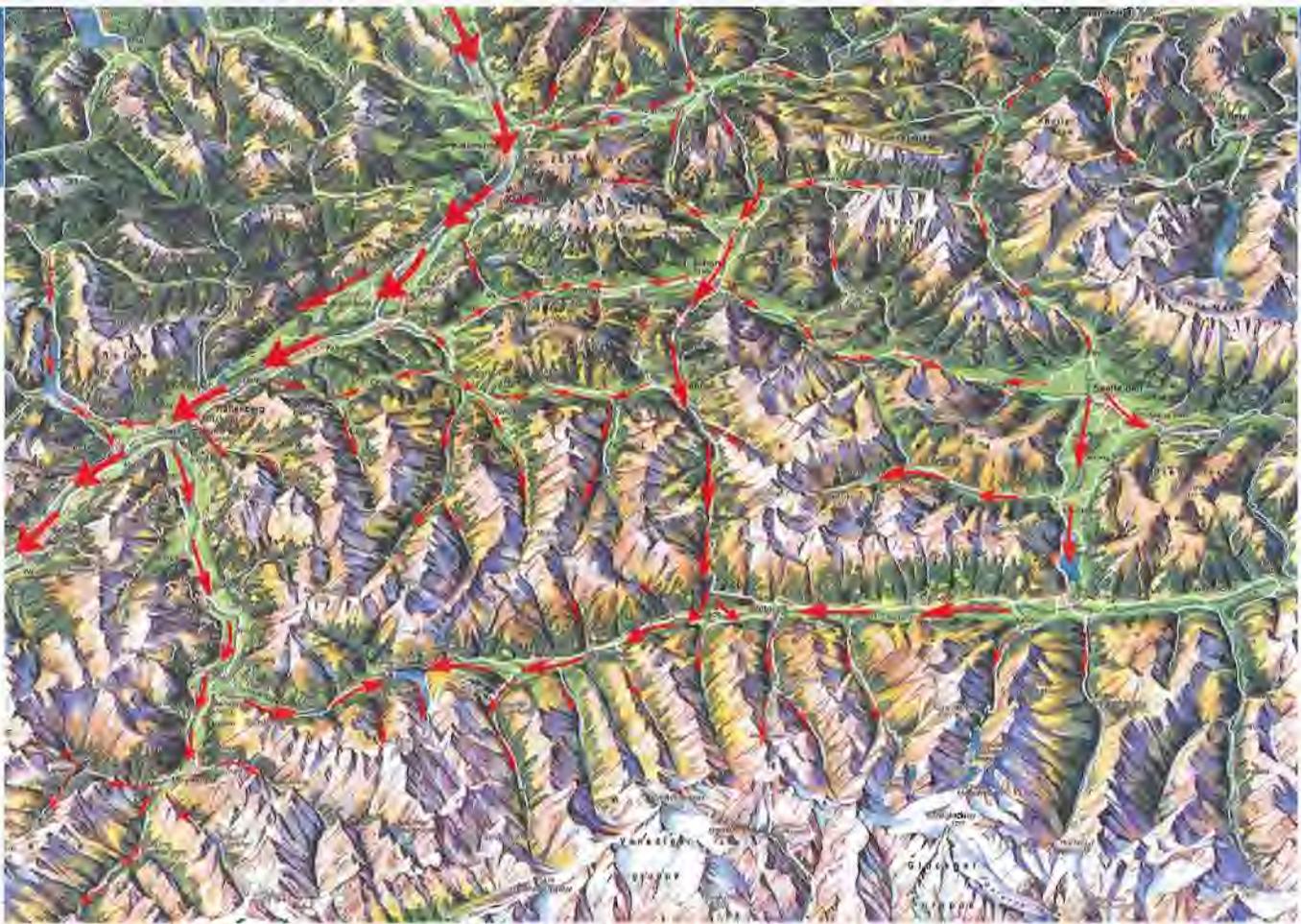
Am frühen Abend kühlen zuerst die Hangflächen aus, die am schwächsten eingestrahlt waren und deren Untergrund wenig Wärme gespeichert hat. Sie werden kälter als der Wärme speichernde Talgrund und kühlen die hangnahe Luftschicht. Kalte Luft ist schwer und sinkt. Es entsteht katabatischer Wind (griechisch absteigend) – Bergwind, in einer hangnahen Schicht von weniger als 150 m Stärke.

Katabatische und anabatische Winde bestehen in der Umschlagszeit nebeneinander. Wenn der kühle Hangabwind bei seinem Abstieg auf Warmluft trifft, kommt es zu thermischen Ablösungen.

Sobald nur noch katabatischer Wind an den Hängen herrscht, dreht sich der Kreislauf um. Über warmen Talflächen steigt Luft auf (Umkehrthermik).

Am späteren Abend hat sich auch der Talgrund abgekühlt, das Temperaturgefälle zwischen Hängen und Tal ist ausgeglichen und die Umkehrthermik endet.





Die Luft über dem gesamten Gebirge sinkt großräumig ab und strömt während der Nacht beständig mit 5 bis 10 km/h durch die Täler hinaus ins Flachland. Dieser Effekt ist in sternenklarer Nacht am stärksten ausgeprägt. Der Talabwind kann in den großen Gebirgstälern bis in die frühen Vormittagsstunden andauern.

Katabatische Winde an einem 42 Grad steilen Berghang bei Innsbruck

Entfernung in Metern senkrecht zum Hang
5 10 15 20 25 30 35 45 90 100

Windgeschwindigkeit in km/h hangabwärts
4 5 7 7 9 10 7 7 1 0

örtlicher Gegebenheit in den verschiedenen Gebirgsabschnitten zu unterschiedlichen Resultaten führen. Auch im Tagesverlauf ändert sich das Resultat, da sich Stärke und Richtung des Talwindes ändern.

◦ Weht der überregionale Wind in gleicher Richtung wie der Talwind, verstärkt dies die Talwindgeschwindigkeit.

• Weht der überregionale Wind quer zum Talverlauf, kann er dennoch, vor allem in breiten Tälern und an der Einmündung von Quertälern, in den Talwind eingreifen.

*An der Scherfläche zwischen überregionalem Wind und Talwind entstehen Scherwind-Turbulenzen.

Talwindkonvergenz

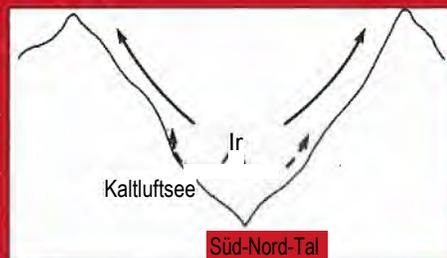
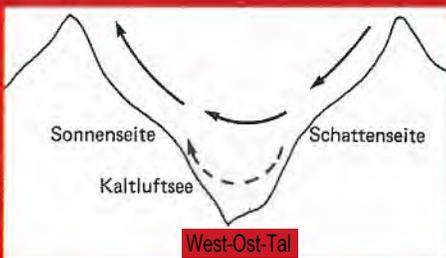
Noch komplexere Windsituationen treten auf, wenn der Talwind auf seinem Weg ins Gebirgszentrum durch miteinander vernetzte Täler strömt, die in verschiedene Richtungen laufen. Dann können umgelenkte Talwinde aufeinander prallen und Talwindkonvergenzen erzeugen. Siehe z.B. Gerlospass oder Gebiet südlich des Achensees, Karte oben.

*Textauszug aus dem Buch »Gleitschirm fliegen für Meister«
Nymphenburger ISBN 3-485-00998-0.*

Talwind und überregionaler Wind

Der normale Tagesgang des Talwindes kann vom überregionalen Wind stark beeinflusst werden, wenn dieser bis ins Tal durchgreift:

◦ der überregionale Wind dem Talwind entgegen, kommt es zu einem Kräftemessen im Tal. Der stärkere Wind setzt sich dort durch. Dies kann je nach



Sondersituation bei anhaltender Talinversion

Der vierte Platz in der Sportklasse im Gleitschirmfliegen bei der Deutschen Streckenflugmeisterschaft 2003 ist ein beachtliches Resultat. Eine Riesenleistung ist diese Platzierung jedoch, wenn man bedenkt, dass dieser Pilot im Juli seinen 70sten Geburtstag feierte. 145 Kilometer groß war das FAI-Dreieck, mit dem sich Götz Balzer in der Gesamtwertung so weit nach vorne schob. Doch vor allem unterm Drachen hängen die „alten Wilden“. 211 Kilometer weit flog Paul Wittmann vor kurzem mit seinem Starren. Paul ist „erst“ 72 und arbeitet an der 300 Kilometer Marke. Wie wird man als Pilot so alt und dabei immer erfolgreicher, wollten wir wissen. Benedikt Liebermeister hat bei den Beiden nachgefragt.



Alter schützt vor »Strecke«

Götz und Paul, stellt euch doch bitte kurz vor!

Götz: Als gebürtiger Westfale habe ich an der TH Aachen das Studium der Elektrotechnik als Dipl.-Ing. und anschließend an der Uni München das betriebswirtschaftliche Studium als Dipl.-Kfm. abgeschlossen. Fasziniert vom kulturellen Leben und von der Bergwelt bin ich dann für immer in München geblieben. Ich bin verheiratet, habe eine Tochter und zwei Enkelkinder, mit denen ich jetzt viele schöne Stunden verbringe. Seit fünf Jahren bin ich im Ruhestand und werde im Juli 70 Jahre alt. Ich bin begeisterter Opern- und Theatergänger und liebe die klassische Musik. Neben der „Droge“ Fliegen

Paul: Ich wohne in Burgheim bei Neuburg-Donau, bin erst 72 Jahre. Seit 52 Jahren bin ich verheiratet, habe 4 Kinder, 5 Enkel und arbeite als selbständiger Großhandelskaufmann im Agrar-Mineralöle-import-Export. Alles Neue wie Computer, das Internet, Handys usw. interessiert mich sehr. Ich spiele gern Klavier und lerne an der VHS Englisch. Daneben spielt der Sport natürlich eine große Rolle, Schwimmen, Radfahren, Ski fahren, Inlineskaten, Reiten und natürlich »Fliegen« in jeder Form.

Die Sehnsucht, sich den Vögeln gleich frei in der Luft zu bewegen, erfüllt ja viele Menschen. Doch nicht jeder will oder kann diesen Traum auch verwirklichen. Was gab den Ausschlag bei euch und wann habt ihr mit dem Fliegen angefangen?

Götz: Nachdem ich 1987 beim Neujahrsspringen in Garmisch zum ersten Mal Gleitschirmflieger in das Skistadion einschweben sah und hörte, dass man mit diesen Geräten oben auf den Bergen starten kann, habe ich mich sofort zu einem Kurs auf der Atlas-Sportalm an der Zillertaler Höhenstraße angemeldet; in Deutschland gab es zu dieser Zeit noch keine Flugschulen. Den mir bei den Bergtouren verhassten Abstieg durch einen schönen Flug ersetzen zu können, war zu verlockend. Im Mai hatte ich dann meinen O-Schein.

Sehr bald fand ich beim Alpenverein gleichgesinnte Bergkameraden, und die nächsten Jahre flogen wir fast ausschließlich in Verbindung mit Bergtouren. Gesucht wurden natürlich Berge mit möglichst großer Höhendifferenz. So frage ich mich heute immer kopfschüttelnd, wenn ich den Stagar im Drautal anfliege, wo wir damals direkt am Gipfel wohl gestartet sein könnten. Bis heute stehen über 150 verschiedene Berge in meinen Flugbüchern.



Paul Wittmann, mit 72 noch hoch motiviert

gehört meine Leidenschaft der Konzertgitarre, so dass ich immer noch regelmäßig Unterricht bei einem sehr guten und bekannten Gitarristen nehme.

nicht

Paul: Als Mike Harker 1973 mit seinem Drachen von der Zugspitze flog, war das damals eine Sensation und für uns Sportbegeisterte eine unheimliche Herausforderung. 1977 fing ich dann selbst zum Drachenfliegen an. Die ersten 20 Jahre hatte ich wenig Zeit, da meine Betriebe mich täglich 12 bis 16 Stunden beanspruchten und nur an Sonntagen ein paar Stunden zur Verfügung standen. Seit meinem 64. Lebensjahr habe ich mich geschäftlich zurückgezogen und nehme seitdem jede Gelegenheit wahr bei schönem Flugwetter zu fliegen. Im Betrieb arbeite ich nur noch bei schlechtem Wetter vormittags ein paar Stunden. Ich fliege hauptsächlich Drachen, etwas Gleitschirm und UL-CT Dreiechser.

Die ersten Geräte waren nur bedingt streckentauglich. Wann habt ihr euch das erste Mal auf den Weg gemacht?

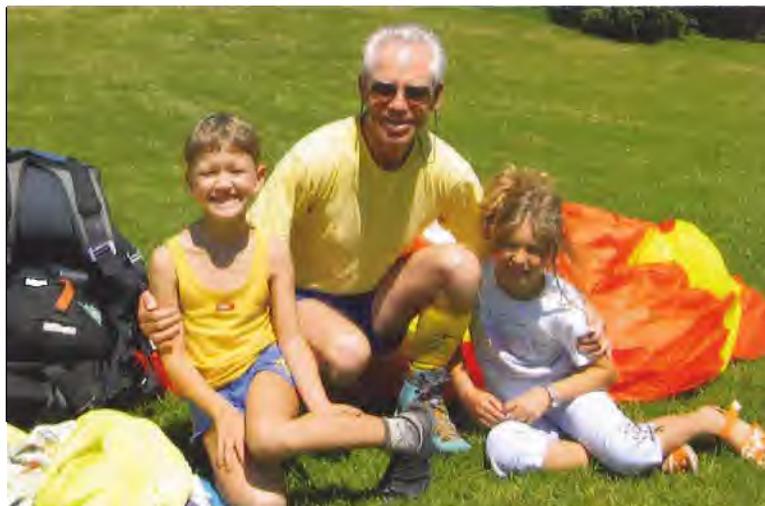
Götz: Soaring und Thermik-Fliegen lernte ich erstmals 1989 in Les Deux Alpes kennen. Ein Jahr später versuchte ich mich in Laragne an ersten kleinen Streckenflügen. Von da an traute ich mich immer öfter vom Startberg wegzufiegen. Größere Strecken gelangen mir dann 1993 von der Emberger Alm und seit 1995 mache ich beim Streckenflug-Pokaf mit.

Paul: Streckenfliegen war für mich schon immer aktuell. Wenn ich genügend Höhe machte, ging ich auf Strecke, auch wenn es am Anfang nur 10 bis 50 km waren. Seit 3 Jahren fliege ich den Star egier ESC von Guggenmoos, ein ideales Gerät für mich, zweiteilig, leicht zu tragen sowie auf- und abzuladen. Außerdem leicht zu starten und zu landen.

Längere Flüge erfordern ein hohes Maß an Konzentration und Kondition. Da stößt mancher schon in meinem Alter (ca. 30 Jahre jünger) schnell an seine Grenzen. Wie habt ihr diese außergewöhnliche Konzentrations-

Fähigkeit und körperliche Fitness erlangt und wie erhaltet ihr sie?

Götz: Schon früher bin ich sehr viel in die Berge gegangen. Hochtouren in den Westalpen waren keine Seltenheit. Auch heute noch hole ich mir die Kondition für die längeren Flüge in erster Linie auf Bergtouren. Dabei setze ich die Stöcke bewusst sehr kräftig ein, um auch etwas für die Oberarme zu tun. So stehen von Anfang September bis Ende April dieses Jahres nur Flüge mit dem Bergsteigerschirm in meinem Flugbuch. Wenn die Witterung Outdoor-Sport nicht zulässt, setze ich mich regelmäßig auf den Home-Trainer und mache zusätzlich leichtes Krafttraining; das gilt auch während der Streckenflug-Saison. Bei der Konzentration profitiere ich sicher auch noch von meiner Wettkampfzeit als Schachspieler; wo ebenfalls hohe Konzentration über längere Zeit gefordert wird. Heute hilft mir sowohl hinsichtlich Motorik als auch Konzentration mein Gitarrenspiel, da ich erst dann zufrieden bin, wenn ich alles auswendig spielen kann. Außerdem helfen mir, so glaube ich, einige intelligente Computerspiele, wie z.B. Minesweeper, bei denen ich immer neue Rekorde aufzustellen versuche.



Götz Balzer, vierter in der Sportklasse 2003

Paul: Ich worin meiner Jugend zwischen 8 und 18 Jahren sportlich voll aktiv - Leichtathletik, Turnen, mit Wettkämpfen bis zur deutschen Meisterschaft sowie Handball - und wurde in meinem Beruf immer voll gefordert. Es gab für mich nichts, was man nicht machen konnte, zumindest es versuchen sollte. Das kommt mir auch heute körperlich noch zu Gute. Flugzeiten von 4-5 Stunden sind zwar anstrengend, aber machen mir noch nichts aus, obwohl ich nur ab und zu Fitness-Übungen mache. Mein Körpergewicht von 78 bis 80 kg halte ich schon über 50 Jahre. Wenn man überzeugt ist, dass das, was man früher konnte, auch heute möglich ist, natürlich mit der Einschränkung, dass es etwas langsamer und gemütlicher geht, lässt man sich nicht hängen und bleibt fit. Wichtig für Ältere ist auch viel Kontakt mit jüngeren Kameraden und Freunden.

Wie beurteilt ihr die Geräteentwicklung der letzten Jahre?

Götz: Vor dem, was die Entwickler von Gleitschirmen in den letzten Jahren herausgebracht haben, kann ich nur ehrerbietig den Hut ziehen; das gilt insbesondere für die Kombination Leistung/Sicherheit. Ich glaube jedoch, dass die Geräte derselben Kategorie in den letzten Jahren anspruchsvoller geworden sind. Ich bin jahrelang 2-3er ohne jede Schwierigkeiten geflo-

gen; bei meinem letzten war ich aber wiederholt überfordert. Ich bin deshalb sehr bald auf einen 2er umgestiegen, mit dem ich größere Strecken als je zuvor und bisher ohne Komplikationen fliege. Ich danke dem DHV dass er die Sport-Klasse eingeführt und mich so vor Überforderung mit evtl. bösen Folgen bewahrt hat.

Paul: Die Drachen sind in den letzten 20 Jahren immer weiterentwickelt worden und wahrscheinlich in der Leistung ziemlich ausgereizt. Der Vorteil der Starren liegt im Gleiten und im Schnellflug, dafür sind sie meist schwerer und wesentlich teurer. Ich fliege einen ESC Guggenmoos, der alle Vorteile, die ich schätze, vereint oder den neukonstruierten Rigid Wings.

Streckenfliegen ist unter Umständen mit einem erheblichen Aufwand verbunden. Worin liegt der besondere Reiz für euch?

Götz: Der besondere Reiz des Streckenfliegens liegt für mich in erster Linie im dauernd wechselnden Panorama und der Möglichkeit, die Landschaft umfassend aus einer Perspektive zu erleben, wie das sonst wohl gar nicht möglich ist. Aber man muss schon mal den Startberg verlassen, um die Wände der Loferer oder Leoganger entlang oder über dem Kaiser fliegen zu können. Außerdem reiztes mich, das zu testen, was ich mir theoretisch über Thermikqueffen, Windeinfluss usw. angelesen habe und neue Erfahrungen auf diesem Gebiet zu sammeln. Bei den dokumentierten Streckenflügen kann ich nicht leugnen, dass auch der Wettbewerbsgedanke und Ehrgeiz im Spiel sind.

Paul: Streckenfliegen reizt mich immer wieder, weil ich testen will, ob ich nicht noch eine weitere Strecke schaffe als das letzte Mal und wie ich mich selbst einzuordnen habe gegenüber meinen jüngeren Flugkameraden. Wenn ich mich im ersten Drittel halten kann, bin ich mit mir voll zufrieden,

Ein Höchstmaß an Toleranz für eure Leidenschaft ist vom familiären Umfeld erforderlich. Wie geht eure Familie mit der „Jagd nach Kilometern“ um?

Götz: Meiner Frau ist es überhaupt nicht recht, dass ich Gleitschirm fliege; sie hat einfach Angst, dass mir etwas passiert. Das ist unabhängig davon, ob ich eine Bergtour mit dem Gleitschirm mache oder „auf Strecke gehe“. Deshalb melde ich mich bei Streckenflügen sofort nach der Landung per SMS bei ihr. Nur wenn ich mit Freunden auf den Brennkopf gehe, ist sie ganz beruhigt. Das ist ja so ein kleiner Berg. Zur Kompensation musste ich jedoch auf alle Skitouren und auch auf Bergtouren in den Westalpen verzichten.

Paul: Ich bin in der glücklichen Lage, dass meine Frau meistens mit dabei ist und mich, egal wo ich lande, zurückholt. Bei meinem letzten Flug über 200 km sind wir erst am nächsten Tag um 8 Uhr früh zurückgekommen, weil ich noch meinen Flugkameraden mit nach Hause holte, der über 370 km geflogen war. Dadurch kamen in einer Nacht 1.000 Straßenkilometer zusammen, das hindert aber von uns Streckenjägern keinen, bei gutem Flugwetter am gleichen Tag wieder zu fliegen.

Immer wieder trifft ihr „auf Strecke“ auf unbekanntes Gelände und **unvorhersehbare** Situationen. Wie geht ihr mit diesem Risiko um?

Götz: Fliegen in unbekanntem Gelände halte ich im Prinzip für keinen Risikofaktor, solange man die Grundregeln der Notlandemöglichkeit beachtet. Zum Risiko macht man es erst selbst, wenn man die speziellen meteorologischen Verhältnisse des Geländes überhaupt nicht abschätzen kann und trotzdem ein fliegt. Mit einer Fehleinschätzung rechne ich in unbekanntem Gelände immer. Wenn ich die Stärke von erwarteten Turbulenzen unterschätzt habe und Angst bei mir aufkommt, drehe ich sofort ab und gehe notfalls landen. Ich halte es für unverantwortlich, dann mit Risiko nach dem

Motto „Vver A sagt, soll auch B sagen“ weiterzu fliegen. Das größte Risiko des Streckenfliegens sollte das Absaufrisiko sein. Unvorhersehbare Situationen sollte es in unserem Sport eigentlich nicht geben. Mit Klappern rechne ich immer und bin bereit, notfalls frühzeitig die Rettung zu werfen, was ich auch schon einmal machen musste. Ich bereite mich zu Hause mental auf schwierige Situationen vor und studiere regelrecht alles, was auf diesem Gebiet veröffentlicht wird, insbesondere das Sicherheitsjournal des DHV

Paul: Das Risiko, auf unbekanntem Gelände zu landen, soll man keinesfalls unterschätzen. Wichtig ist vorausschauend zu fliegen, besonders, wenn man keine große Höhe mehr hat. Man sollte möglichst 2 Landeplätze zur Auswahl haben, sich dann rechtzeitig für einen Landeplatz entscheiden und in der Landevolte mit Gegenanflug-Queranflug und Endanflug landen. Den eingepflanzten Aufsetzpunkt am Anfang des Landeplatzes setzen. Ich selbst lande oft liegend, weil ich Schwierigkeiten mit meinem Fuß habe (Rheuma).

Erzählt uns von eurem schönsten Flug!

Götz: Selbst der erfolgreichste Streckenflug wird nicht zu meinen schönen Flügen zählen, wenn die Jagd nach Punkten das Ziel ist. Da bin ich zu sehr auf den nächsten Streckenabschnitt konzentriert, als dass ich mich an der schönen Landschaft erfreuen könnte. Ich finde es überwältigend im Wallis zu fliegen, wenn man Zeit und Muße hat, die Bergwelt mit ihren vergletscherten Viertausendern zu bewundern oder in den Dolomiten mit einer Zwischenlandung auf der Marmolada. Meine romantischsten Flüge aber habe ich in Annecy gemacht, als man abends mit Null-Schieber mitten über dem See auf und ab fliegen konnte und in Jütland nach einem Start um 21 Uhr bei stressfreiem Soaring im laminaren Seewind kilometerweit die Kante entlang, bis die Sonne im Meer versank.

Paul: Es war nicht mein schönster, aber mein unvergesslichster Flug. Er wird mir unter dem Motto „Oh Himmel, wenn du zur Hölle wirst!“ auf ewig im Gedächtnis bleiben.

Es war Anfang Juli 1996, ich startete in Oberemmendorf gegen 14 Uhr und es ging gleich hoch auf ca 1.800 m über Grund. Es herrschte kräftiger Nordwind. Trotz einer Geschwindigkeit von über 100 km/h Ober Grund im Geradeausflug hatte ich immer noch ein leichtes Steigen von einem halben Meter. Vor lauter Glücksgefühl, im Geradeausflug so schnell vorwärts zu kommen, schaute ich zu spät nach vorne und beobachtete nicht mehr das Wolkenbild. Als das Vario etwas schneller piepste, merkte ich mit Schrecken, dass ich in einer riesigen Glocke war. Der Wolkenrand einen Kilometer vor mir war mindestens 200 m tiefer, als ich flog. Ich befand mich unter einer riesigen Cumulus Nimbus Wolke. Das Vario fing schlagartig schnell zu piepsen an und ich hatte ein Steigen von weit über 10 Meter.

Ich zog den Drachen voll durch, so dass er fast auf dem Kopf stand, was alles nichts mehr nützte. In ein paar Sekunden war ich voll in der Wolke, es wurde alles milchig weiß. Das Vario piepste wie verrückt und ich wollte nach außen fliegen. Mein Kompass drehte sich nur im Kreis, ich war in einem Aufwindkreisel, den ich nicht durchbrechen konnte ich kämpfte bis zur völligen Erschöpfung. Der Höhenmesser stieg immer weiter 2.500, 2.600, 2.700 m. Im Fernen hörte ich noch das Vario und das Getöse von Wind, Eis und Hagel. Ich hatte keine Ahnung mehr, welche Fluglage ich hatte, es drehte sich alles um mich. Im Unterbewusstsein sagte eine Stimme zu mir: »Pauli gib nicht auf, du hast doch noch nie aufgegeben.«

Da kam ich wieder zu mir und als ich auf meinen Höhenmesser schaute, hatte ich schon über 3.000 m und ich stieg immer noch gewaltig weiter nach oben. Ich überlegte, wie kannst du am besten Höhe abbauen? Mit einer Steilspirale! Ich legte meinen linken Arm ums linke Trapez, zog es ganz an



mich und merkte, wie es mich durch die Fliehkraft ins Gurtzeug drückte. Trotzdem stieg ich immer noch weiter - 3.600, 3.700, 3.900, 4.000 m. Die Eiskugeln knallten an meinen Drachen und ich hoffte, dass mein Drachen nicht auseinander bricht. Mein einziger Gedanke war: Du darfst auf keinen Fall den Rettungsschirm ziehen, sonst bist du ganz verloren. Keinen Schirm ziehen! Obwohl ich durch Steilspiralen normalerweise mindestens ein Sinken von 8 - 10 m habe, stieg ich immer noch. Ich war fast bei 4.500 m. Durch die enormen Fliehkräfte, die in der Steilspirale auftreten, wurde meine untere Körperhälfte - Brust, Bauch, Beine - pelzig und taub. Ich biss mich dann noch zusätzlich in den Ärmel um mit den Zähnen meinen Arm noch näher

zum Körper zu ziehen, denn es war ein enorm starker Zug auf meinem Arm und ich dachte, es reißt mir den Arm heraus. Endlich hörte das Vario auf zu piepsen und ich begann langsam zu sinken. Ich hatte jegliches Zeitgefühl verloren und es war für mich eine Ewigkeit, bis ich wieder aus der Wolke kam. Bei Sichtkontakt nach unten meinte ich, ich stehe und die Erde dreht sich unter mir im Kreis. Erst dann wurde mir schwindlig. Ich machte sofort die Augen zu, drehte noch eine Zeitweiliger und löste dann langsam mein Trapez vom Körper. Wieder auf dem Boden auf einer Wiese blieb ich liegen, mein ganzer Körper bebte und ich brauchte mindestens 5 Minuten, bevor ich aufstehen konnte. Ich dankte meinem Gott und Schutzengel, dass ich wieder heil am Boden war und nahm mir fest vor, niemals mehr so nah an die Wolken heran zu fliegen ohne sie genau zu beobachten. Ich habe seitdem einen heiligen Respekt vor stark ziehenden CNs und bleibe lieber ein paar 100 m tiefer.

Unten am Boden war alles so friedlich und still und man konnte sich nicht vorstellen, dass ein paar 1.000 m über dir in einer Cumulus-Nimbuswolke die Hölle los ist.

Nach diesem Schreckenszenario was Heiteres. Götz, jetzt **nur an dich** eine delikate Frage. Du bist ja unter Streckenfliegern kein Unbekannter. Deine Schwäche für knalliges Outfit - vor allem die Socken in leuchtend Gelb - brachten dir den Spitznamen „Gelbsocke“. Hat diese Vorliebe irgendeinen tieferen Grund?

Götz: Ich höre jetzt das erste Mal von meinem Spitznamen und finde das ausgesprochen lustig. Gleitschirme waren für mich schon immer wie Konfetti unter blauem Himmel. Ich liebe intensive Farben und habe nie verstanden, warum die Piloten meistens so trostlos angezogen sind. Anfangs habe ich nur gelbe Schirme geflogen und als ich nach und nach meine Ausrüstung vervollständigte, habe ich sie dieser Schirmfarbe angepasst. Jetzt mit diesem Spitznamen werde ich wohl ewig bei Gelb bleiben müssen.

Wo fliegt ihr am liebsten?

Götz: Besonders gern gehe ich immer wieder auf den Brennkopf. Mit verhältnismäßig geringer Mühe beim Aufstieg erhält man dort eine wunderschöne Rundschau mit Blick auf den Walchsee, ins Inntal und die Bergwelt vom Kaiser direkt gegenüber bis zu den hohen Tauern in der Ferne und dazu zuverlässige Thermik mit vielfältigen Streckenflugmöglichkeiten. Mittlerweile bin ich schon weit über 100 mal am Brennkopf gestartet. Für dokumentierte Streckenflüge in Deutschland bevorzuge ich den Hochfelln, weil von dort geschlossene Aufgaben leichter machbar sind. Ansonsten sind

meine Standard-Streckengebiete die Emberger Alm, der Pinzgau und im August Fiesch. Bergtouren im Herbst gehen überwiegend auf die unzähligen und wenig begangenen Wiesenberge der Kitzbühler Alpen.

Paul: Am liebsten fliege ich bei uns im Altmühltal oder im Flachland. Es hat den Vorteil, dass man in sämtliche Richtungen fliegen kann, soweit keine Kontrollzonen im Wege sind. Ein Dreieck im Flachland zu fliegen ist eine große Herausforderung und verlangt Können und Gespür.

Was sind eure fliegerischen Pläne für die Zukunft?

Götz: Besondere fliegerische Pläne für die Zukunft habe ich nicht. Vielleicht kann ich meine Freunde überreden, im Herbst wieder einmal mit nach Savoyen oder in die Provence zu fahren, wo die wunderschöne Landschaft und die Freundlichkeit seiner Menschen immer einen ganz besonderen Reiz auf mich ausgeübt haben.

Da ich bisweilen Startschwierigkeiten habe, werde ich mich wohl bald zu einem Performancetraining anmelden, und ein Sicherheitstraining ist auch wieder einmal fällig.

Paul: Ich möchte, solange ich gesundheitlich fit bin, es mir Spaß macht und ich mein Gerät alleine auf- und abladen sowie problemlos zum Startplatz tragen kann, schon noch ein paar Jahre fliegen. Ab dem Moment wo ich fremde Hilfe benötige, werde ich das Drachenfliegen aufgeben und lieber zum Golfen gehen. Mein nächstes Ziel ist die 300er Marke oder ein 150 km Dreieck.

Zum Abschluss noch einen Rat an die Jüngeren. Wie wird man als aktiver Streckenpilot so alt und dabei noch so gut?

Götz: Meinen jüngeren Fliegerfreunden kann ich flugtechnisch kaum einen Rat geben; da sind sie meistens sowieso besser als ich. Aber ich rate ihnen, ständig an ihrer Kondition und Konzentrationsfähigkeit zu arbeiten und zwar jetzt. Was sie heute versäumen, können sie später nur schwer wieder aufholen. Ohne hier gute Voraussetzungen zu haben, bleiben weite Streckenflüge wohl mehr oder weniger eine Illusion. Und noch etwas, das immer wieder dringend empfohlen wird und was ich aus eigener Erfahrung nur unterstreichen kann: Fliegt nicht zu schnell Schirme, die euch überfordern können. Beim Streckenfliegen bringt heute nach meiner Schätzung ein Schirm vielleicht 10%, der Pilot aber 90% der Leistung, vorausgesetzt, er muss sich nicht dauernd um die Kontrolle des Schirms machen, sondern kann sich voll auf Gelände und meteorologische Gegebenheiten konzentrieren.

Paul: Meinen jüngeren Fliegerkameraden kann ich nur folgenden Rat geben: Es spielt überhaupt keine Rolle, wie alt man ist, denn man kann alles noch machen, wenn man wirklich will. Vielleicht nicht so schnell oder so gut wie Junge, aber es geht. Wer sich selbst vorsagt oder von anderen sagen lässt, ja das oder jenes kannst du doch nicht mehr machen, gibt sich selbst auf und ist dann auf dem besten Wege wirklich älter zu werden.

Vielen Dank für das geduldige Beantworten der vielen Fragen. Ich wünsche euch noch viel Spaß und viele, viele Streckenkilometer!



Foto: Hans G. Isenberg



Foto: Hans G. Isenberg



Oppenau

Wo bitte liegt Oppenau? Spätestens nach der BaWü 2004 kennt jeder süddeutsche Gleitschirmflieger die idyllisch gelegene Kleinstadt bei Freudenstadt im Schwarzwald. Bei Basishöhen von über 2.000 m hingen mehr als 130 Schirme am Eröffnungstag in der Luft und weitere 50 Flieger und Fliegerinnen bissen sich am weiträumigen Startplatz Rossbühl in den Hintern, weil sie nur als fachkundige Zuschauer ohne Schirm angereist waren. »Was hier organisatorisch und sportlich geboten wird, hat absolut Vorbildcharakter für unseren Sport,« schon verschwindet Charlie Jöst wieder hinter seiner Kamera. »Ist fast a Wunder, und das im Schwobaländle,« meint die schweizer Profifliegerin Karin Appenzeller vom Advance Team. »Absolut fantastique,« erklärt mir ein französischer Pilot, der aus dem nahen Straßburg mit seiner Familie angereist ist. Nach so vielen positiven Kommentaren war es Zeit für eine Bestandsaufnahme, weshalb Oppenaus Bevölkerung vom Fliegerbazillus befallen ist.

In Zeiten, wo wir Flieger immer wieder, besonders auf der Schwäbischen Alb, von ignoranten Landratsfürsten bei der Zulassung eines kleinen Startplatzes ausgebremst werden, wurde in Oppenau nicht gekleckert, sondern geklotzt. Drei geradezu ideal ausgebaute Startplätze bieten sich für Süd-, Südwest- und Ostwinde an. Ein reiner Nordstartplatz wurde auch schon gefunden und ausprobiert. An der Zulassung wird derzeit gearbeitet. Alle drei bestehenden Startplätze, der Rossbühl an der Zuflucht für West- bis Südwestwinde, Sandkopf als Südstartplatz und der neue Ost-Startplatz Schäfersfeld-Ost, sind mit dem Auto leicht erreichbar, so dass auch Drachenflieger in Oppenau Höhenluft wittern dürfen. Im Gegensatz zu manchen anderen Startplätzen in der Region werden hier Gastflieger als Gäste behandelt und nicht als reingeschmeckte Störenfriede. Grund genug, sich mit den Insidern der Oppenauer Flugszene zu unterhalten.

geht in die Luft

Es gibt positive Aspekte bei der Zulassung neuer Startplätze in Deutschland. In Oppenau entstand in den letzten Monaten ein neues Fliegerzentrum, das seine Bewährungsprobe mit Glanz bestanden hat.

„Eine bessere Werbung kann es für unsere Stadt kaum geben“

Bei der Neuzulassung von Fluggeländen beißen die baden-württembergischen Flieger oft auf Granit, ganz besonders auf der Schwäbischen Alb. Viele aus der Fliegergemeinschaft sind schwer frustriert und denken an Amtswillkür. Wo liegen eigentlich die Probleme für eine Stadt und die Region mit der Fliegerszene? Schließlich wird das Gleitschirm- und Drachenfliegen als naturverträgliche Sportart in der Öffentlichkeit meist akzeptiert. Oppenau bei Freudenstadt hat sich in den letzten zwei Jahren zu einem bemerkenswerten Flugzentrum entwickelt, das Vorbildcharakter hat. Wir haben deshalb dem Bürgermeister von Oppenau, Herrn Thomas Grieser, acht Fragen gestellt.

Wir lange sind Sie schon Bürgermeister der Stadt Oppenau?

Seit April 1986, also 18 Jahre. Meine derzeitige Amtszeit geht noch bis 2010.

Hatten Sie schon einmal das Vergnügen, Ihre Stadt von ganz oben aus dem Gurtzeug eines Gleitschirms zu betrachten?

Bislang bin ich zwei Mal am Tandemschirm geflogen, 2003 bei der BaWü mit Herrn Gaiser von den Oppenauer Gleitschirmfliegern und 2004 mit Bent Beilharz von der Flugschule Sky Sports mit unserem neuen Tandemschirm mit dem Oppenauer Logo. Ich habe jede Minute davon wirklich genossen. Es ist ein tolles Gefühl, unseren schönen Schwarzwald und Oppenau von oben zu sehen. Meine beiden Töchter flogen auch schon am Tandem mit und waren ebenso begeistert. Es war mit Sicherheit nicht mein letzter Flug mit einem Gleitschirm. Außerdem hatte ich bei den diesjährigen Meisterschaften die Möglichkeit mit dem Ultraleicht Flugzeug mitzufliegen. Auch das war ein beeindruckendes Erlebnis.

Wie war Ihre erste Reaktion auf das Anliegen der Gleitschirmflieger, neue Startplätze nach dem Orkan Lothar zuzulassen?

Im Gegensatz zu manchen anderen Gemeinden sahen wir die Auswirkungen des Orkans Lothar für unsere Stadt und Region nicht nur als Katastrophe, sondern auch als eine Chance, Neues anzupacken. Deshalb kamen uns die Wünsche der Oppenheimer Gleitschirmflieger nach attraktiven, neuen Startplätzen eigentlich sehr gelegen. In der Standortfrage mussten allerdings Kompromisse von allen Seiten erarbeitet werden.

Gab es Widerstand gegen dieses Anliegen im Gemeinderat, bei der Bevölkerung, den Jägern, den Förstern, beim Landrat usw.?

Widerstand wäre zu viel gesagt. Die Jäger waren zuerst skeptisch eingestellt, konnten letztlich aber durch die Argumente der Fluglehrer und von Werner Gaiser, dem 1. Vorsitzenden der Oppenheimer Gleitschirmflieger, davon überzeugt werden, dass Gleitschirmfliegen ein naturverträglicher Sport ist. Der Umweltschutz muss in unseren Augen bei der Wahl neuer Startplätze sorgfältig abgewogen werden.

Weiche Argumente haben zur Zustimmung geführt?

Nachdem sich der erste Startplatz Roßbühl, wie von den Fliegern vorausgesagt, als ideal für südwestliche Winde erwiesen hatte, konnten der Gemeinderat und ich schnell davon überzeugt werden, dass zu einem echten Fliegerzentrum zusätzliche neue Startplätze für alle vier Himmelsrichtungen nötig sind. Wir wollten nicht, dass die Flieger die Gegend verlassen, weil die Windrichtungen für einen sicheren Start und Flug nicht stimmten. Drei Startplätze sind jetzt offiziell für alle Flieger zugelassen, und damit sind Starts schon heute in fast jede Richtung möglich. (Ein Nord-Startplatz ist in Planung)

Bedeutet die Gleitschirmflieger für Ihr Rathaus

Mehrarbeit, nicht nur bei den Baden-Württembergischen Meisterschaften, wo sich Oppenau stark engagiert? Worin besteht diese Mehrarbeit?

Es bedeutet sicher Mehrarbeit, die wir aber im Interesse des Gleitschirmfliegens gerne leisten. Insbesondere unsere Liegenschaftsverwaltung, der Bauhof, das Verkehrsamt und unsere Revierleiter zusammen mit dem Forstamt sind dabei gefragt. Aber auch ich als Bürgermeister habe mich sehr stark engagiert. Haben Sie Wünsche an uns Flieger? Gab es z.B. Streitereien zwischen Grundstücksbesitzern wegen nicht geplanten Außenlandungen oder Rettungsaktionen durch die örtliche Feuerwehr von Fliegern, die in den Bäumen hängen blieben?

Bislang hat alles bestens geklappt. Im Vorfeld der Zulassung informierten wir die Forstverwaltung und Grundstückseigner der Landeplätze über Außenlandungen im privaten Gelände. Alle fünf bislang registrierten Baumlandungen sind ohne Verletzungen ausgegangen. Die Versicherungen der Flieger beglichen die Kosten für die Bergung und damit ist die Sache vom Tisch.

Das schöne Oppenau lebt nicht zuletzt vom Tourismus. Sind Sie als Bürgermeister, die örtlichen Restaurant- und Hotelbesitzer zufrieden mit der derzeitigen Situation mit den Fliegern und deren Anhang. Oder wurden die Erwartungshaltungen nicht erfüllt?

Absolut, wir sind wirklich zufrieden. Die Flieger fühlen sich bei uns wohl, das beweist am besten die Baden-Württembergische Meisterschaft, die hier schon zum zweiten Mal veranstaltet wird und ein enormes Interesse in den Medien, bei den Zuschauern und Feriengästen findet. Eine bessere Werbung kann es für unsere Stadt kaum geben.

Würden Sie Ihre Erfahrungen in dieser Sportart auch anderen Entscheidungsträgern und Landratsämtern weitergeben?

Wenn Bedarf danach besteht, sehr gerne.

Der DHV bedankt sich für dieses Gespräch und wünscht Ihnen noch viel Erfolg mit dem Flugzentrum Oppenau.





Foto: Oliver Guenay

„Nur mit neuen attraktiven Tourismus-Ideen kann man das Ruder herumreißen“

Interview mit dem Leiter des Tourismus- und Informationsamts der Stadt Oppenau, Herrn Siegfried Wild.

Wie viele Einwohner hat Oppenau?
Derzeit sind es etwa 5.300 Einwohner.

Wovon lebt die Stadt?
Durch ortsansässige mittelständische Betriebe, dem Handwerk, der Land- und Forstwirtschaft und vom Tourismus.

Nach dem furchtbaren Orkan Lothar kamen auf viele Schwarzwaldgemeinden schwere Zeiten zu, weil der Tourismus darunter litt. Was unternahm Oppenau, um das Defizit auszugleichen?

Nicht nur die Folgen des Orkans waren unübersehbar, zudem brachen uns die Übernachtungszahlen ein, weil die wirtschaftliche Situation bei vielen Betrieben und auch bei den Familien im Land kontinuierlich schlechter wurde.

Wie reagierte die Stadt auf diesen Einbruch im Tourismusgeschäft?

Wohl jedem Mitarbeiter im Arbeitskreis Stadtmarketing war klar, dass man nur mit neuen attraktiven Veranstaltungen und Tourismus-Ideen das Ruder herumreißen und neue Gäste gewinnen konnte.

Nennen Sie uns ein paar Beispiele.

Für über 30.000 Euro wurden alle Wanderwege komplett neu beschildert. Jetzt sind die 350 km langen Mountain Bike-Strecken im Renchtal dran. Das zieht mit Sicherheit neue Gäste an. Dann wurde die neue „Günter-Bimmerle Halle“ aus dem Holz des Orkan Lothar gebaut. Die Gleitschirmflieger konnten hier ihr Hauptquartier für die Baden-Württembergischen Meisterschaften beziehen und fühlten sich besonders wohl in dieser großzügigen Halle, die bis zu 700 Gäste aufnehmen kann.

Oppenau ist in Fliegerkreisen jetzt eine Alternative zu den Flugzentren in den Vogesen. Wie ist Ihre Erwartungshaltung für die Zukunft?

Der Aufbau eines attraktiven Flugzentrums für Gleitschirm- und Drachenflieger lässt sich nur über eine Großveranstal-

tung wie die Baden-Württembergi-

schen Meisterschaften in ganz Deutschland vermarkten. Das spricht sich in Fliegerkreisen herum und davon profitiert dann die Stadt und die Region gleichermaßen.

Der bisherige Erfolg gibt Ihnen recht. Sind die Flieger mit Anhang auch ein wirtschaftlicher Faktor in der Gastronomie und bei den Übernachtungen?

Alle Hotels und Pensionen waren bei der BaWü komplett belegt und die Restaurants hatten alle Hände voll zu tun. Die Flieger kommen hoffentlich bei guter Wetterlage regelmäßig wieder nach Oppenau und das zählt langfristig umso mehr.

Über Oppenau sieht man häufig einen weißen Bi-Beta Tandemschirm mit dem Logo der Stadt.

Der Schirm wurde von der Stadt finanziert und wird von der Flugschule Sky Sports von Bent Beilharz für unsere Gäste eingesetzt.

In Ihrem Tourismusbüro kann man ein Schnupper-Wochenende je nach Hotel oder Pension-Kategorie ab 106 Euro buchen, das einen Tandemflug mit Ihrem Schirm inklusive zwei Übernachtungen mit Frühstück und zwei Abendessen beinhaltet. Ein tolles Angebot aus unserer Sicht.

Wir sind hoch zufrieden mit diesem Angebot, das uns neue Gäste mit fliegerischen Ambitionen nach Oppenau bringt. Mit unseren drei neuen Startplätzen kann jetzt bei fast jeder Wetterlage geflogen werden. Bent Beilharz und seine Tandempiloten führen die Flüge durch. Unterlagen bekommt man von uns unter der Tel. 07804/910830 oder e-mail: infoeoppenau.de oder www.oppenau.de oder über die Flugschule Sky Sports 07442/122412 www.Sky-Sports.de.



Foto: Hans G. Isenberg



Mit nur 25 Mitgliedern sind die Oppenauer Gleitschirmflieger ein kleiner Verein. Dennoch gelang ihnen das Kunststück, die Stadt Oppenau und die ganze Region für ein stimmiges Flugzentrum zu begeistern. Fragen an den 1. Vorsitzenden Werner Gaiser:

Jetzt, nachdem bei der BaWil alles wie geschmiert läuft und über 130 Piloten in der Luft sind, fragt man sich als Flieger von der Schwäbischen Alb, warum klappt es im Schwarzwald mit der Neuzulassung von Startplätzen und nicht bei uns?

Als wir 1994 einen ersten Antrag auf eine Zulassung in einer Lichtung stellten, gab es auch einen negativen Bescheid. Wir blieben an der Sache dran, und mit dem Orkan Lothar änderte sich die gesamte Situation für uns und die Stadt. Vor dem Orkan Ende 2000 wurde uns ein erster Startplatz bei Griesbach genehmigt und damitwar das Gleitschirmfliegen schon in der Bevölkerung akzeptiert.

Dennoch musstest du zusammen mit den Mitgliedern des Vereins jede Menge Überzeugungsarbeit für neue Startplätze leisten. Welche Taktik führte zum Erfolg?
Oppenau ist eine Stadt mit angeschlossenen Gemeinden, die alle von unserem Vorhaben überzeugt werden mussten. Wir gingen dabei ganz behutsam vor, damit sich keine Seite überfordert fühlen konnte. Nach vielen Einzelgesprächen kam es dann zur entscheidenden Abstimmung. Bis auf eine Gegenstimme entschieden sich alle vier Stadträte und die vier Ortsräte für eine Zulassung. Das ist in erster Linie Bürgermeister Thomas Grieser zu verdanken.

So ganz reibungslos dürfte der Standort neuer Startplätze auch nicht zu finden gewesen sein?
Es kamen mehrere Startplätze in Frage, die aber von der naturschutzverträglichen Zufahrt her als nicht geeignet erschienen. Die Zufahrt hätte über Waldwege geführt. Deshalb entschied man sich für bislang drei Startplätze, die mit dem Auto leicht erreichbar sind und

die Waldwege schonen. Mit diesem Kompromiss konnten dann auch die Förster und Jäger leben.

Wer sind die Besitzer der Start- und Landeplätze? Gab es hier ernsthafte Probleme mit der Zulassung und Nutzung?

Der Stadt Oppenau gehört die Waldregion, wo unsere Startplätze liegen. Das hat manche Diskussion erleichtert. Wir mussten aber Parkplätze für die Zuschauer einrichten, damit alles seine Ordnung hat. Die Landeplätze sind in privatem Besitz, entsprechende Pachtverträge wurden von uns ausgehandelt.

Die drei Startplätze sind hervorragend präpariert. Wie ging das vonstatten?

Mit viel Arbeit, das kann ich dir sagen. An unserem Weststartplatz mussten wir zum Beispiel 30 LKW-Ladungen Erdbodenhochfahren und verarbeiten, Der Abtransport der umgestürzten Bäume und des Wurzelwerks war harte Schufferei für alle Mitglieder unseres Vereins. Ohne die Unterstützung von privaten Sponsoren und der Stadt hätten wir unsere Ziele nie erreichen können.

Wie sehen eure Einnahmen aus?

Die Stadt unterstützt uns mit einem symbolischen Pachtvertrag. Zudem konnten wir, wie schon erwähnt, einige lokale Sponsoren gewinnen. Alle Gastflieger sind bei uns natürlich herzlich willkommen. Die Tagesmitgliedschaft beträgt drei Euro, oder man löst eine Jahreskarte für 40 Euro. Schon bei Beginn der Flugsaison wurden über 70 Jahreskarten und 400 Tageskarten an Gäste aus Deutschland, dem benachbarten Frankreich und der Schweiz verkauft. Tschechische, polnische und natürlich die holländischen Flieger waren auch schon da. Unser Verein verfügt somit über eine solide finanzielle Basis.

Die Interviews führte im Auftrag des DHV Hans. G. Isenberg

DHV 1-2 **3**
Mistral



5-W/77G



Swing GmbH
An der Leiten 4
132290 Landeleeried
Germany
tel.: +4910J 8141 32776E18
fax.: +49 (I) 17141 3277879
infneswing.tie

1.44

www.:swing.de

Gurtzeugprotektorprüfung des DHV

Beitrag von Reiner Brunn, DHV/OeAeC Technikreferat

An Hand von Unfallforschungen und medizinischen Erkenntnissen über die Belastbarkeit des menschlichen Körpers erstellte das DHV/OeAeC-Technikreferat 1997 die Anforderungen für eine Gurtzeugprotektorprüfung. Seit 1998 müssen bei der Gurtzeugmusterprüfung in Deutschland/Österreich Gleitsegelgurtzeuge mit einem DHV geprüften Gurtzeugprotektor ausgestattet sein. Die Protektoren müssen axiale Stöße auf die Wirbelsäule, z.B. bei einer missglückten Landung, möglichst so dämpfen, dass das Risiko von gefährlichen Wirbelsäulenverletzungen minimiert wird. Die rasche Umsetzung dieser DHV Anforderung bei der Gurtzeugzulassung/Prüfung führte zur schnellen Verbreitung einer neuen und deutlich sichereren Gurtzeuggeneration.

Das Prinzip der Verzögerungsprüfung

Die Dämpfungseigenschaften eines Protektors werden durch eine Verzögerungsprüfung ermittelt. Dabei wird der Protektor unter einem definierten Prüfkörper befestigt, der in Abmessung und Gewicht (50 kg) dem Becken, den angrenzenden Teilen der Oberschenkel und dem Rücken eines im Gurtzeug sitzenden Piloten entspricht. Dieses „Prüfsystem“ wird nun aus einer definierten Höhe senkrecht auf einen ebenen und unelastischen Untergrund fallen gelassen. Der Dummy erfährt durch den Protektor eine Verzögerung, welche gemessen und aufgezeichnet wird. Die Verzögerung wird in g ($1\text{ g} = 9,81\text{ m/s}$) angegeben, d.h. je geringer dieser Wert ist, desto besser sind die Dämpfungseigenschaften des Protektors bei dieser Prüfung.

Die DHV Mess- und Prüfeinrichtung für Protektoren



Die Anforderungen der Verzögerungsprüfung

Der Protektor wird aus einer Höhe von 150 cm senkrecht fallen gelassen. Der Wert der maximalen Verzögerung wird aufgezeichnet und darf 20 g nicht überschreiten. Eine Veränderung oder Zerstörung des Protektors beim Aufschlag ist zulässig, vorausgesetzt, dies ist für den Piloten ohne besondere Hilfsmittel erkennbar. Protektoren, die nach dem Staudrucksystem arbeiten, werden unmittelbar vor der Prüfung mit Luft befüllt. Ein Gebläse sorgt für diese künstliche Befüllung, sie entspricht der anströmenden Luft beim Gleitschirmfliegen.

Der DHV unterscheidet zwei Arten von Protektorprüfungen

1. Der frei kompatible Protektor, d.h., der Protektor ist ohne Gurtzeug geprüft worden. Er muss die Tests dabei mit und ohne einem definierten Sitzbrettdurchlaufen und kann nach bestandener Musterprüfung in jedes Gurtzeug integriert werden, bei dem die Kompatibilität gewährleistet ist. Er hat

eine eigene DHV Gütesiegelnummer und muss mit einer Plakette versehen werden.

2. Der Protektor wird zusammen mit einem einzigen Gurtzeug geprüft und hat auch nur mit diesem die nachgewiesene Schutzwirkung. Diese Protektoren haben kein eigenständiges DHV Gütesiegel, da sie Bestandteil eines Gurtzeuges sind.

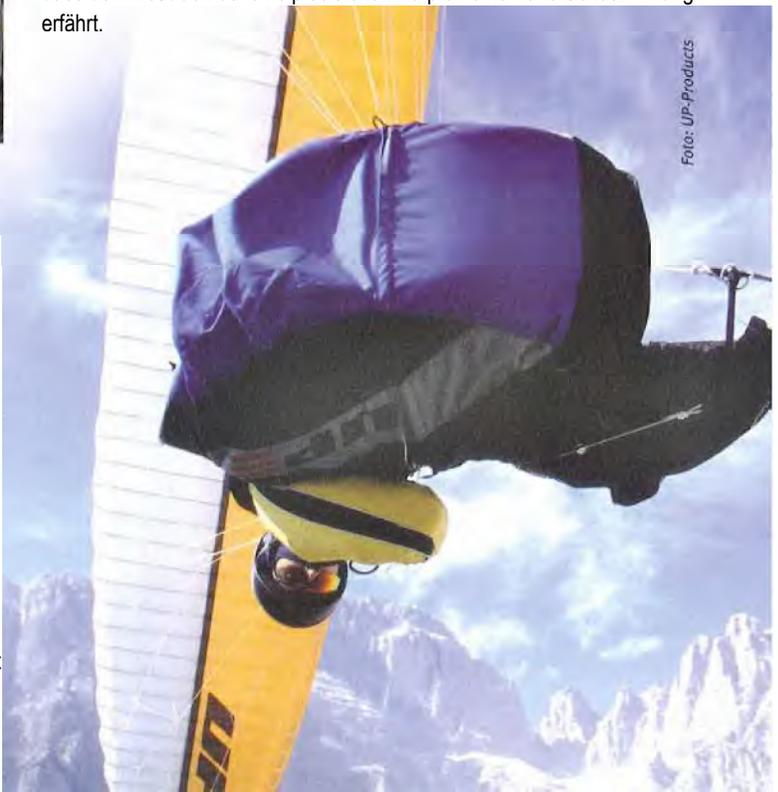
Detailprüfung und Überprüfung der Betriebsanleitung

Die Kombination von Gurtzeug, Gurtzeugprotektor und Rettungsgerät und die vom Hersteller eingereichte Betriebsanleitung wird überprüft.

Die Verzögerungsprüfung GSP kostet 250 Euro, die Detailprüfung GSP kostet 100 Euro.

Ausblick in die Zukunft

Die Bauhöhe und das Volumen der Gurtzeuge sollten sich nicht mehr vergrößern, da dies zu einer Behinderung der Bewegungsfreiheit des Piloten führen würde. Der schützenswerte Bereich sollte vergrößert werden, so dass der Pilot auch bei einer seitlichen Aufprall eine hohe Schutzwirkung erfährt.



274/129

Neue Musterzulassungen

Gleitsegel

MusterprüfNr	Nbster Klasse	Inhaber der Musterprüfung Flu. ewicht min. - max.
DHV GS-01-1226-04	Tequilas 1-2 OH	Skywalk GmbH & Co KG 75 kg - 95 kg
DHV GS-01-1227-04	OZONE Mojo L 1 GH	Aerosport International GmbH 95 kg - 115 kg
DHV GS-01-1228-04	OZONE Mojo 5 1 GH	Aerospart International GmbH 65 kg -85 kg
DHV GS-01-1229-04	Gin Yeti S 1 GH	Gin Gliders Inc. 65 kg -85 kg
DHV GS-01-1230-04	Gin Yeti 51 1 GH	Gin Gliders Ina 80 kg -105 kg
DHV GS-01-1231-04	Gin Yeti L 1 GH	Gin Gliders Inc 95 kg - 120 kg
DHV GS411.1232-04	Gradient Golden 22 1-2 GH	Turnpoint Fastlive GmbH 55 kg -70 kg
DHV GS-01-1233-04	XIX Form 3 M 2 GH	XIX GmbH 85 kg - 105 kg
DHV OS-01-1234-04	NOVA Syntax Easy Walking 1-2 GH	NOVA Vertriebsgesellschaft m.b.H. 85 kg - 110 kg
DHV GS-01-1235-04	NOVA Syntax Easy Walking L 1-2 GH	NOVA Vertriebsgesellschaft m.b.H. 100 kg - 130 kg
DHV GS-01-1236-04	NOVA Syntax Easy Walking 1-2 GH	NOVA Vertriebsgesellschaft m.bil-i. 75- 100 kg
DHV GS-01-1237-04	NOVA Syntax Easy Walking XS 1-2 GH	NOVA Vertriebsgesellschaft m.b.H. 65 kg - 85 kg
DHV GS-01-1239-04	Icaro Cyber 2L 1 GH	Fly 3 more GmbH 110 kg - 125 kg
DHV GS-01-1240-04	PARATECH P80 SM 2 GH	PARATECH AG Service 75 kg - 100 kg
DHV GS-91-1241-04	PARATECH 680 NIL 2 GH	PARATECH AG Service 85 kg-110 kg
DHV GS-01-1242-04	PARATECH P80 L 2 GH	PARATECH AG Service 95 kg -130 kg
DHV GS-91-1243-04	Ainive ² e Sport 2 XL 1-2 OH	Ainwave Vlfinger Gesim.b.H. 110 kg 140 kg
DHV GS-01-1244-04	Swing Mistral 3.30 1-2 GH	Swing Flugsportgeräte GmbH 110 kg -140 kg
DHV GS-01-1245-04	Advance Omega 6/29 2-3 GH	ADVANCE Thun AG 100 kg - 125 kg
DHV GS-01-1246.04	Advance Omega 6/27 2-3 GH	ADVANCE Thun AG 85 kg -105 kg
DHV GS-01-1247.04	Advance Omega 6/25 2-3 GH	ADVANCE Thun AG 70 kg - 90 kg
DHV GS-01-1246-04	Swing Everest 30 1 GH	Swing Flugsportgeräte GmbH 105 kg -140 kg
DHV GS-01-1249.04	Swing Everest 28 1 OH	Swing Flugsportgeräte GmbH 95 kg - 125 kg
DHV GS-01.1250-04	Swing Everest 26 1 GH	Swing Flugsportgeräte GmbH 80 kg-110kg
DHV GS-61-1251-04	Swing Everest 24 1 GH	Swing Flugsportgeräte GmbH 65 kg 99 kg
DHV GS-01-1252-04	Swing Everest 22 1 GH	Swing Flugsportgeräte GmbH 55 kg -80 kg

Hängegleiter

MusterprüfNr	Muster Klasse
DHV 01-0399-04	Spyder 15 2-3

Hängegleiterturzeuge

MusterprüfNr	Muster Anhängeint MaX-	Inhaber dir Musterprüfung
DHV 03-0121-04	Aeros Viper 100 ka	Sunglide Flugsport

Gleitsegelturzeuge

MusterprüfNr	Muster— Anhängelast max.	Inhaber der Musterprüfung
DHV OS-03-0302-04	Mix Airbag 100 kg	Woody Valley Model snc (OHG)

Gleitsegelrettungsgeräte

MusterprüfNr	Muster Anhängelast max	Inhaber der Musterprüfung
DHV GS-02-0108-04	AR 20 100 ko	Blue Sky Flugschule Hochpustedal GmbH

DHV/OeAeC-anerkannte Betriebe für Luftsportgerät

Name, Adresse, Telefon, Fax, e <i>eil</i>
AVA Sport. 3400 Montane Zahari Stojanov Str.44, + 359 96 300 235. + 359 96 300 235. avasport@net-surimet

275/129

Sicherheitsmitteilung

Alle Geräte der Firma UP Europe GmbH

Bei Nachprüfungen und Unfalluntersuchungen wurde festgestellt, dass aufgrund von Alterung die Bruchfestigkeiten von Aramid-Leinen bei den oberen Leinenstockwerken stärker absinken können als bei den Stammleinen.

Es wird deshalb vorsorglich folgende **Sicherheitsmaßnahme** getroffen.

Bei der Nachprüfungen von Gleitsegeln müssen Aramid-Leinen alle Leinenstockwerke einer stichprobenweisen Überprüfung der Bruchfestigkeit unterzogen werden.

Es werden folgende Grenzwerte festgelegt:

Die Summe alter A+B Leinen auf Basis des schlechtesten gemessenen Wertes dürfen das 8 Fache des maximale Startgewichts nicht unterschreiten. Die Summe aller weiteren Leinenebenen dürfen das 6 Fache des maximalen zulässigen Startgewichts nicht unterschreiten. Basis ist der schlechteste gemessene Wert. Zusätzlich wird ein minimaler Grenzwert in N für jeden Leinentyp vom Herstellerfestgelegt.

Die **Sicherheitsmaßnahmen** müssen bei der nächsten Nachprüfung durchgeführt werden.

Kochel am See, 24.05.2004

Christian Rönning, UP Europe GmbH, Altjoch 19a, 82431 Kochet a. See, Tel: 08851/92 92-0, e-mail: info@up-europe.com, www.up-europe.com

Drachen- Unfallstatistik 2003

Ein Beitrag von Karl Slezak

Dieser Bericht ist auf www.dhv.de unter Sicherheit mit zusätzlichen Informationen abrufbar.

Unfallzahlen

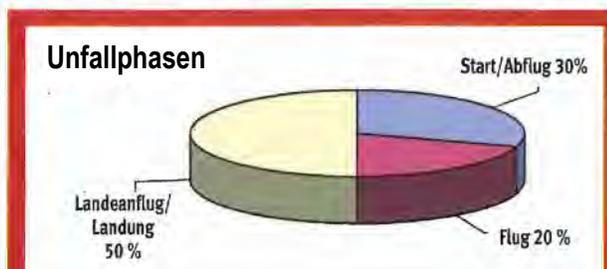
Im Jahre 2003 wurden dem DHV 38 Unfälle mit Hängegleitern von deutschen Piloten im In- und Ausland gemeldet, davon 2 Todesfälle und eine tödliche verletzte Passagierin. Die nachfolgende Tabelle zeigt die Hängegleiter-Unfallzahlen im Jahresvergleich.

Jahr	Unfälle gesamt	Tödliche Unfälle :I
1997	50	5
1998	43	6
1999	33	3
2000	42	5
2001	34	4
2002	32	4
2003	38	2 (und 1 Passagier) 1 Pilot vermisst

Trotz des überragend guten Flugwetters im Jahr 2003 sind die Unfallzahlen nur geringfügig gestiegen, bei den tödlichen Unfällen ist sogar der niedrigste Stand seit Jahren zu verzeichnen.

Flugphase beim Unfall

Im langjährigen Mittel (seit 1997) ergeben sich die in der Grafik dargestellten Unfallanteile der einzelnen Flugphasen. Unfallschwerpunkt sind Lande-einteilung und Landung. Im Laufe der letzten 5 Jahre hat sich der Unfallanteil dieser Flugphase zudem deutlich erhöht, zugunsten eines Rückgangs der Unfälle im Bereich Start und Abflug. Dieser Trend bestätigte sich auch in der vergangenen Saison (Start und Abflug: 33 %, Lande-einteilung und Landung: 44 %, Flug: 23 %).



Unfallursachen

Ursachen	2000	2001	2002	2003
Fehler Lande-einteilung und Landung	34%	27%	43%	26% (10)
Fehler Start und Abflug	16%	22%	12%	24% (9)
Kollision mit Hindernis im Flug	14%	17%	20%	14% (5)
Kollision mit Luftfahrzeug	5%	4%	0%	3% (1)
Gefährliche Flugbedingungen		7%	11%	5% (2)
Medizinischer Ausfall		4%	3%	0% (0)
Technik Ausrüstung	9%	4%	6%	10% (4)
Lockout Winde	5%	7%	0%	5% (2)
Technik Schleppausrüstung	5%	2%	0%	3% (1)
Überschlag	7%	2%	5%	7% (3)
Nicht eingehängt	0%	4%	0%	3% (1)
Sonstiges	5%	0%	0%	0%

Fehler Lande-einteilung und Landung

Die Ursachen für die 10 gemeldeten Landeunfälle sind breit gestreut. Bei Anflügen auf unbekannte Landeplätze (Außenlandungen bei Streckenflügen bzw. im Wettbewerb) kam es in 4 Fällen zur Hindernisberührung. Zwei Piloten kollidierten mit Stromleitungen, die sie erst im letzten Moment wahrgenommen hatten. In beiden Fällen handelte es sich um Leitungen zur Hausversorgung. Ahnungslos, so einer der beiden, sei er in diese Leitung hineingeflogen. Er hatte bereits in der Position genauestens nach Leitungen Ausschau gehalten und war sich sicher, dass es keine gab. Hinterher stellte sich heraus, dass die Ständer, mit welchen die Leitungen von Hausdach zu Hausdach geführt werden, in der gleichen rostrotten Farbe gestrichen waren, wie auch die Dachziegel der Hausdächer und folglich aus größerer Entfernung praktisch nicht auszumachen waren. Zwei weitere Piloten mussten ihre Endanflüge auf winzige Außenlandeplätze so niedrig ansetzen, dass eine ganz kleine Fehleinschätzung des Gleitwinkels jeweils zum Crash mit einem Gebäude führte. Alle vier Piloten wurden schwer verletzt.

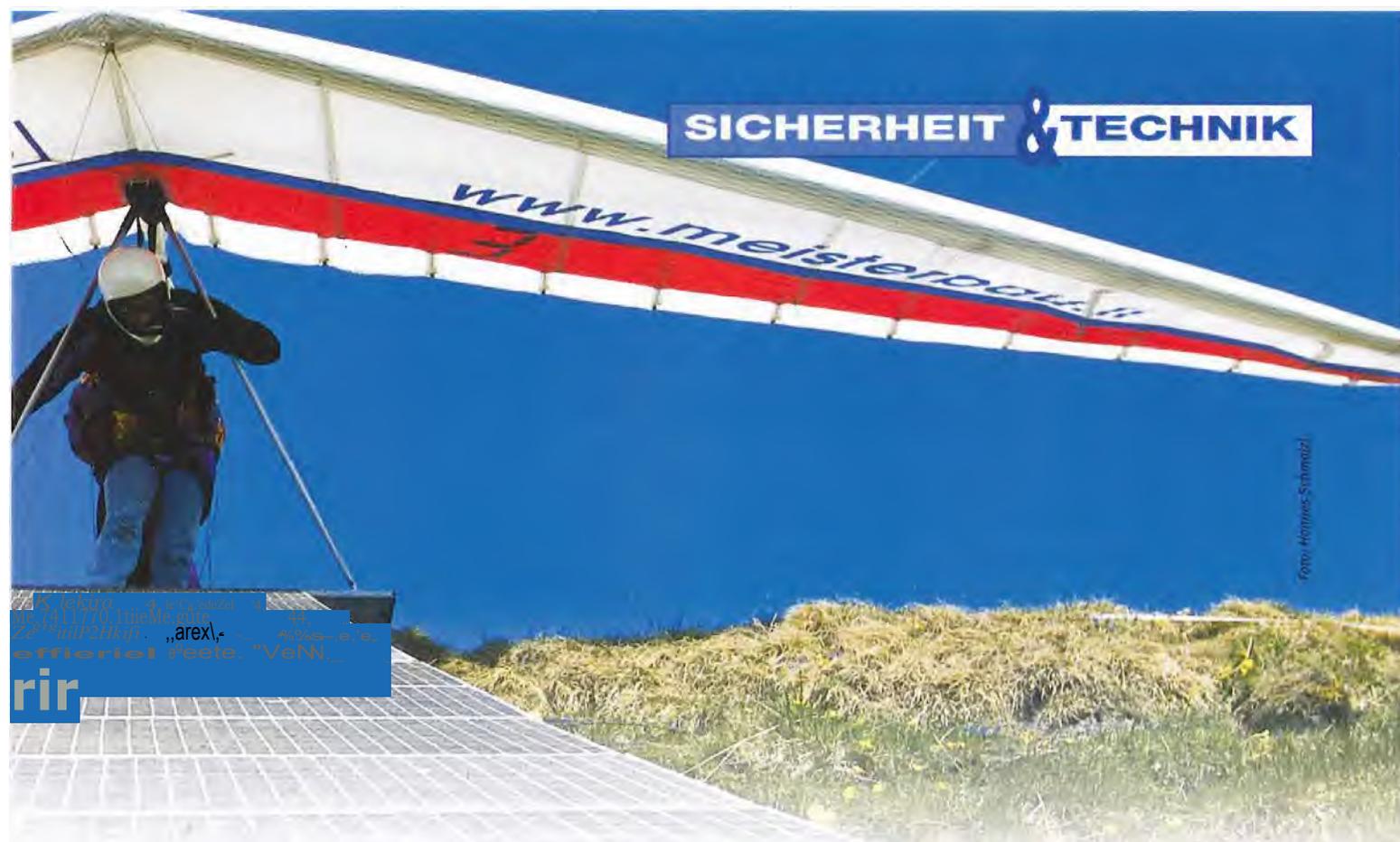


Foto: Hermann Schramel

„Gras frisst Steuerbügel“ war die Ursache für zwei Landeunfälle, bei welchen die Piloten nach einem Riss des Windschleppseils aus geringer Höhe mit Rückenwind einlanden mussten. Das hohe Gras verursacht hierbei eine abrupte Reduzierung der Fluggeschwindigkeit und das Abkippen des Drachens nach vorne auf die Nase. Beide Piloten zogen sich Oberarmbrüche zu.

Probleme mit ihrem Gurtzeug führte bei zwei anderen Piloten zum Landeunfall, Einer der beiden hatte - bei einem UL-Schleppstart mit Startwagen - vergessen, die Beinschlaufen des Gurtzeugs zu schließen. Beim Landeanflug fiel er aus dem Gurtzeug. Zum Glück befand sich der Drachen schon fast am Boden, der Fehler blieb folgenlos. Während der Flugausbildung gelang es einem Flugschüler nicht, die Beine aus dem Gurtzeug zu bringen – und damit in eine hängende Position zu kommen. Mit bereits ausgestoßenem Drachen fiel der Pilot auf den Bauch; auch er brach sich einen Oberarm.

Einseitige Heber beim Landen in thermischen Bedingungen waren der Grund für zwei weitere Unfälle. In beiden Fällen berührte ein Flügel den Boden und verursachte den Absturz aus geringer Höhe aber mit hoher Geschwindigkeit.

Fehler Start und Abflug

Hauptfehler sind hier, wie bereits in den letzten Jahren auch, das Abheben mit zu hohem Anstellwinkel und der Start mit zu geringer Laufgeschwindigkeit. Meist folgt dem Abheben mit zu hohem Anstellwinkel ein seitliches Abschmieren des Flügels bis zum Aufprall im Gelände. Bei geringem Bodenabstand geht das häufig noch glimpflich aus. Bei Rampenstarts kann es aber, wegen der größeren Höhe über Grund in der Abhebe-Phase schnell kritisch werden. Beim Aufprall ist hier bereits erheblich mehr Energie vorhanden. Fünf Unfälle nach Rampenstarts ereigneten sich auf diese Weise in der letzten Flugsaison, vier davon hatten schwere Verletzungen des Piloten zur Folge (Rampe Tegelberg, Rampe Brauneck, Rampe Vogelsang (Bayrischzell), Rampe Hochplatte, Rampe Oberemmdorf).

Auf die Gesamtzahl der Unfälle gerechnet, sind Starts mit zu hohem Anstellwinkel und als Folge seitliches Abschmieren die häufigste Einzelursache.

Starts bei wechselnden Windbedingungen sind mit Starrflüglern unfall-

trächtiger als mit flexiblen Drachen, besonders im -langstartgelände. Starre müssen zum Starten sauberer angeströmt werden, zudem ist ihre Toleranz für einen falsch gewählten Anstellwinkel geringer. Schwacher Wind, besonders Seitenwind, ist speziell problematisch. Wird der Flügel gegen den Wind ausgerichtet, bewirkt die Verschiebung des Trapezes meist ein Aktivieren des Spoilers an dieser Seite. Beim Startlauf, je höher die Geschwindigkeit desto ausgeprägter wird der Flügel dadurch in eine Kurve gezwungen - und zwar entgegen der Richtung aus welcher der Seitenwind kommt. Die Folge ist ein schräger Startlauf mit zunehmender Rückenwindkomponente und hohem Fehlstartpotential.

Zu einem schweren Tandemunfall mit einem doppelsitzigen Starren kam es im Frühjahr am Mittag in den Allgäuer Bergen. Aufgrund der noch hohen Schneelage kamen Pilot und Passagier beim Startlauf ins Stolpern. Die Folge war ein Fehlstart, bei welchem sich der Pilot, ein erfahrener Fluglehrer, schwere Gesichtsverletzungen zuzog.

Am Diedamskopf in Vorarlberg ereignete sich ein tödlicher Startunfall. Trotz Warnungen anderer Flieger am Startplatz war der Pilot in einem Leebereich gestartet. Nach dem Abheben hebelte es den Drachen seitlich stark aus. Der Drachen berührte dabei den Windsack und wurde dadurch noch weiter in die Kurve gezwungen. Schließlich verlor der Pilot die Kontrolle über sein Fluggerät. In einer steilen Kurve stürzte der Hängegleiter direkt in eine Felswand. Bei der ersten Felsberührung verlor der Pilot seinen Helm; eine Befestigungsniere war gebrochen. Ohne Helm hatte er keine Chance, den darauffolgenden Sturz im felsigen Gelände zu überleben.

Hindernisberührung im Flug

Selten sieht man Drachenpiloten so nahe an den Hang fliegen wie ihre Kollegen mit dem Gleitschirm. Bei Böeneinwirkung zum Hang ist die Korrektur der Flugrichtung nicht so schnell durchzuführen wie mit dem Gleitschirm. Das Ausheben des Flügels in Hangrichtung und anschließende Baumlandung bzw. Baumberührung führte zu zwei Unfällen 2003. Ein weiterer Pilot kam dem Berg beim hangnahen Kreisen zu nahe und touchierte mit dem Flügel einen Busch.

Kollision mit Luftfahrzeug

Nur eine Kollision Drachen — Gleitschirm wurde im letzten Jahr gemeldet, aber diese war so spektakulär wie folgenreich. Ein Drachenflieger war bereits mehrfach auffallend nahe an mehrere im Aufwind soarende Gleitschirme herangeflogen. Schließlich leitete er einen steilen Kreis ein und kollidierte, vorhersehbar wie Augenzeugen berichteten, mit einem der Gleitschirmflieger. Die Geräte verhängten sich und stürzten nach unten. Dabei wurde noch ein weiterer, unterhalb fliegender Gleitschirm mitgerissen. Wegen der geringen Höhe über Grund gelang es keinem der Piloten das Rettungsgerät auszulösen, alle drei krachten zwischen Bäumen auf den Boden. Die Folge waren zwei schwerverletzte Piloten. Nur mit viel Glück kam bei diesem Unfall niemand zu Tode. Die Unfalluntersuchung und die Aussagen der zahlreichen Augenzeugen ergaben zweifelsfrei die Schuld des Drachenfliegers an diesem Unfall, der jedoch hartnäckig jede Verantwortung bestritt. Die Angelegenheit sollte schließlich vor Gericht geklärt werden. Dazu kam es aber nicht mehr. Der Drachenflieger nahm sich einen Tag vor der Verhandlung das Leben.

Technische Probleme mit der Flugausrüstung

"Unterverspannung regelmäßig checken", einige Jahre ist es her, dass der DHV diesen Appell an die Piloten richtete. Grund waren mehrere Unfälle, bei welchen es im Flug zu einem Bruch der Unterverspannung gekommen war. Ein solcher Fall ereignete sich auch im vergangenen Jahr. Im Steigflug an der Winde brachen die letzten Litzen der jahrelang nicht überprüften Unterverspannung einer Seite. Das Gerät klappte zusammen und stürzte nach unten. Dem Piloten gelang die Auslösung des Rettungsgerätes rechtzeitig, bei der Landung auf dem Boden zog er sich jedoch eine komplizierte Fraktur eines Beines zu.

Ungewollte Rettungsöffnung

Die Landschaft um Mayerhofen im Zillertal ist gespickt mit Stromleitungen aller Größen, die den durch Wasserkraft in den hochalpinen Stauseen gewonnenen Strom weiterleiten. Geradezu unglaublich mutet das Erlebnis eines Drachenfliegers in dieser Gegend an. In 350 Meter über Grund war ohne Einwirkung des Piloten der Rettungsschirm aus dem Außencontainer herausgefallen und hatte sich geöffnet. Der Abstieg am Rettungsschirm führte geradewegs auf eine riesige 300.000 V-Stromleitung zu. Knapp über dieser Leitung wurde das Drachen-Pilot-Rettungsschirm-Gebilde von einer Luftströmung erfasst und um 180 ° Grad abgetrieben, genau in Richtung einer Stromleitung der nächstkleineren Größe. Hier gelang der "Überflug" gerade so. In gleicher Richtung wartete aber bereits die nächste Stromleitung, diesmal eine niedrige 360 V-Hausversorgung. Diese wurde mit ausreichender Höhe gequert und der Pilot wähnte sich schon in Sicherheit. Nun drehte aber der Wind offensichtlich erneut, so dass das "Gespann" wiederum auf diese Stromleitung zugetrieben wurde. Ganz knapp ging es darüber weg und 20 Meter neben dem Masten erfolgte der Aufprall auf dem Boden. Leiderverletzte sich der Pilot- nach so viel Glück- dabei erheblich am Bein.

Tucks

Vier Überschlüge wurden gemeldet. Zwei ereigneten sich beim Streckenfliegen. Beide Piloten betonten jedoch, dass — bis zum Tucken der Geräte — keine ungewöhnlich starken Turbulenzen herrschten. Der eine Überschlag wurde vermutlich durch die Turbulenzen im Scherungsbereich des starken

Talwindes mit dem überregionalen Wind verursacht. Der Pilot hatte im Talwind bis auf 2.200 m aufgesoart und wollte in gerade gefundener Thermik einkreisen. Der Drachen tuckte ansatzlos und so schnell, dass der Pilot nicht ins Segel fiel. Nach drei Überschlügen gelang es dem Drachenflieger, die Basis wieder zu ergreifen und den schwer beschädigten Flügel unter Kontrolle zu bringen. Dem Piloten gelang die Landung, er blieb unverletzt.

Bei schwacher bis mäßiger (Pilot) bzw. "ganz schön turbulenter" (Zeugen) Thermik überschlug sich ein Drachen im Fluggebiet Neunerköpfl. Der Tuck erfolgte seitlich, der Pilot fiel sofort ins Segel, worauf der Drachen zerbrach. Dem Piloten gelang die Auslösung des Rettungsgerätes. Er hatte jedoch das Pech, auf einem abgesägten Baumstumpf zu landen und zog sich dabei schwere Verletzungen zu.

Der dritte Überschlag wurde durch einen Seilriss beim Windenschlepp verursacht. Der Schleppvorgang erfolgte, nach Aussagen der Pilotin, mit ungewöhnlich starker Zugkraft und entsprechend steiler Flugbahn. Kurz nach dem Umklinken in ca. 60 Meter Höhe erfolgte der Seilriss. Daraufhin rutschte der Drachen nach hinten ab ("Männchen"), um sich anschließend nach vorne zu überschlagen. Die Pilotin fiel ins Segel und löste sofort das Rettungsgerät aus. Trotz der geringen Höhe von nur 40 Meter über Grund öffnete der Rettungsschirm sofort und brachte die Pilotin, dank Schulteraufhängung, verletzungsfrei zu Boden. Ihr Glück war wohl auch, dass der Hängegleiter beim Überschlag nicht zerbrochen war (er befand sich nach der Rettungsschirmauslösung wieder in Normalfluglage) und deshalb keine hohe Sinkgeschwindigkeit aufnahm.

Am Tegelberg ereignete sich ein Überschlag "auf Ansage". Am Startplatz blies der Wind mit 25 re von Süden, als ein bereits längere Zeit vorher gestarteter Pilot mit seinem Uralt-Sierra in der Leethermik vor dem Berg aufdrehte. Zwei am Startplatz anwesende Fluglehrer "mussten fast die Augen zumachen, weil klar war, was passieren würde". Knapp unter Starthöhe wurde der Drachen vom Rotor ergriffen und überschlug sich nach vorne. Der Pilot fiel ins Segel, der Drachen zerbrach und der ausgelöste Rettungsschirm — ähnlich alt wie der Flieger — öffnete nicht. Der Aufprall erfolgte mit hoher Geschwindigkeit im Schrofengelände. Die herbeieilenden Helfer waren sich sicher, einen Toten vorzufinden. Der Pilot hatte jedoch fast unglaubliches Glück gehabt. Außer einem Rippenbruch und ein paar Prellungen war ihm nichts geschehen.

Unfälle beim Schlepp

Windenschlepp

Neben den beiden bereits beschriebenen Unfällen beim Windenschlepp (Riss der Unterverspannung, Tuck nach Seilriss), ereignete sich ein schwerer Unfall, der durch eine Fehl- bzw. Notklinkung verursacht wurde. Nach Zeugenaussagen hatte sich der Drachen durch seitliches Abdriften dem Lockout genähert, worauf der Pilot klinkte. Die Schräglage des Hängegleiters wurde vom Piloten jedoch nicht korrigiert, er flog in einem Bogen bis zur Hindernisberührung mit einem Baum. Der Pilot selbst gab an, dass er durch die tiefstehende Sonne nicht in der Lage war, die Hindernisse rechtzeitig zu erkennen.

UL-Schlepp

Fünf Unfälle beim UL-Schlepp wurden im letzten Jahr gemeldet (Vorjahr 0), davon einer mit tödlichem Ausgang.

Bei einem Tandemschlepp geriet der Doppelsitzerdrachen aus der Schlepprichtung und schließlich in den Lockout. Aus etwa 20 Meter Höhe

stürzte der Drachen ungebremst in einer steilen Kurve zu Boden. Die Passagierin, eine 22-jährige Frau, verletzte sich dabei so schwer, dass sie noch am gleichen Tag starb. Der Pilot, ein Fluglehrer, überlebte schwerverletzt.

Bei der Einweisung zur Startart UL-Schlepp in einer Flugschule kam es zu einem schweren Unfall, ebenfalls nach Lockout. Im Abflug hatte der Drachen hinter dem UL deutlich zu rollen und zu gieren angefangen. Daraufhin klinkte der Pilot in ca. 20 Meter Höhe. Es wird vermutet, dass erst durch das Loslassen des Steuerbügels zum Klinken die bis dahin unkritische Schaukelbewegung des Drachens verstärkt wurde und anschließend zum Wingover führte. Für den Abfangbogen aus diesem Flugzustand reichte die Höhe über Grund nicht aus, der Drachen stürzte mit hoher Geschwindigkeit im stumpfen Winkel auf den Boden. Der Pilot wurde bei diesem Unfall lebensgefährlich verletzt. Das Gerät (Moyes Lightspeed 5) ist bekannt dafür im UL-Schlepp leicht in Roll- und Gierbewegungen zu geraten.

Ein Unfall mit UL-Schleppstart auf Startwagen ist auf einen Pilotenfehler zurückzuführen. Der Pilot hatte beim Anrollen den Anstellwinkel des Drachens so klein gehalten, dass sich am Fluggerät keine Anströmung aufbauen konnte. Der Startwagen wurde vom UL mit immer größerer Geschwindigkeit gezogen, bis er schließlich außer Kontrolle geriet und sich zusammen mit dem Drachen überschlug. Der Pilot hatte die Gefahr noch erkannt und kurz vor dem Überschlag geklinkt. Er zog sich bei diesem Unfall Verletzungen mittlerer Schwere zu.

Nicht eingehängt

Im Herbst des vergangenen Jahres starb ein Pilot im Fluggebiet Rofan/Achensee, weil er nicht eingehängt war. Die Unfalluntersuchung ergab, dass der Drachenflieger zunächst nur sein Fluggerät vom Aufbauplatz zum Rampenbeginn tragen wollte und dabei wahrscheinlich von einer starken Böe in die Luft gerissen wurde. An diesem Tag herrschte starker Föhn am Startplatz oberhalb einer breiten Felsrinne, vermischt mit deutlichen thermischen Ablösungen. Der Pilot konnte sich etwa 1-2 Minuten am Steuerbügel festhalten, er gewann dabei Höhe. Schließlich stürzte er aus etwa 50 Metern Höhe in felsiges Gelände und war auf der Stelle tot.

Unbekannte Ursachen

Seit Anfang August 2003 wird ein deutscher Drachenflieger im Wallis vermisst. Trotz einer großen Suchaktion der Polizei konnte weder der Pilot noch das Fluggerät bis heute gefunden werden. Es wird vermutet, dass es zu einem tödlichen Absturz im hochalpinen Gelände kam.

Medizinischer Ausfall

Im Jahr 2003 wurde kein Hängegleiterunfall durch gesundheitliche Probleme des Piloten (Blackout, Bewusstlosigkeit, Herzversagen, Gehirnschlag) bekannt.

Unfälle in der Ausbildung

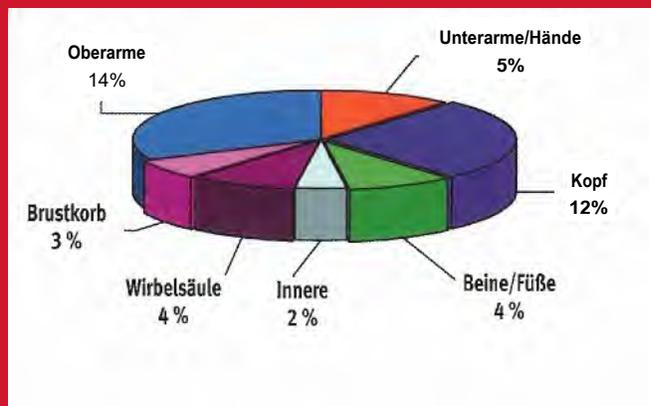
Zu 6 Unfällen (Vorjahr ebenfalls 6) kam es in der Ausbildung bzw. Einweisung in zusätzliche Startarten.

Drei Unfälle, zwei beim Start und einer bei der Landung wurden aus der Grundausbildung (Übungshang) gemeldet. Bei der Einweisung zur Startart UL-Schlepp ereigneten sich zwei Unfälle. Ein Flugschüler verunglückte im Höhenfluggelände, das er mit Flugauftrag (Höhenflugausweis) der Flugschule befliegen hatte.

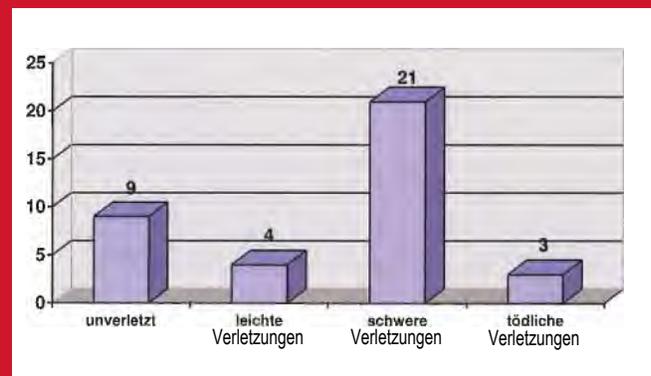
Verletzungen

Bei den tödlichen Unfällen sind es häufig schwerste Kopfverletzungen, die zum Tod des Piloten führen. Dies war bei den beiden tödlichen Unfällen im letzten Jahr der Fall und ist symptomatisch für Sturzflüge (Drachen auf der Nase) aus geringer Höhe. Mehrere Piloten verdanken wohl ihr Leben der Schutzwirkung eines qualitativ hochwertigen Helms. Mehrfach wurde beschrieben, welche starke Beschädigungen am Helm aufgetreten waren. Die bei weitem häufigste schwere Verletzung beim Drachenfliegen ist die Oberarmfraktur. 14 Piloten, fast 40 % aller verletzten Drachenflieger der letzten Saison, brachen sich einen (11) oder beide (3) Oberarme.

Verletzungsprofil



Verletzungsgrad 2003



Verletzungsgrad im Jahresvergleich

Jahr	Unverletzt	Leicht verletzt	Schwer verletzt	Tödlich verletzt
2000	8 = 19%	9 = 21%	20 = 48%	5 = 12%
2001	4 = 12%	6 = 17%	20 = 59%	4 = 12%
2002	6 = 19%	4 = 12,5%	18 = 56%	4 = 12,5%
2003	9 = 24%	4 = 11%	21 = 57%	3 = 8%

Teil 2

Überschlag mit dem Drachen

Der Tuck

Ein Beitrag von Bernd Schmidtler



Die Ausgangslage

Zuerst haben wir die in der ersten Folge geschilderte Ausgangslage mit einem hohen Anstellwinkel (Bild 7). Die Tragfläche bekommt durch den Auftrieb eine rapide Beschleunigung nach vorne, wir haben das verglichen mit einem Schlag des Erzengels Gabriel, mit dem Vorschlaghammer von hinten auf den Kiel. Das Drehmoment (Pitch) der Fläche nutzt uns im Augenblick

noch gar nichts, bei hohem Anstellwinkel haben alle Gleiter ein negatives Drehmoment (Pitchdown), das Moment arbeitet zu diesem Zeitpunkt gegen uns und für den Tuck.

(Anmerkung: Unter "Moment", "Pitch" etc. ist hier und im Folgenden das reine Tragflächenmoment zu verstehen, bezogen in etwa auf die Pilotenaufhängung. Für eine echte Momentenanalyse des Gesamtsystems Fläche + Pilot, bezogen auf den tatsächlichen Schwerpunkt des Gesamtsystems, müsste die Pilotenlage festliegen, was wegen der flexiblen Aufhängung und wegen der "elastischen" Verbindung zwischen den Armen des Piloten und der Trapezbasis bei unseren Gleitern nicht der Fall ist. Typisch erkennbar ist diese Problematik in den Fotos 2a bis 2d im Teil 1). Bedauerlicherweise nur theoretisch lässt sich bereits in der Ausgangssituation nach Bild 7 auf zwei Arten etwas gegen den Tuck unternehmen.

1. Je schwerer die Tragfläche, desto geringer wird die Beschleunigung der Fläche nach vorne sein. Bei 30 kg Tragflächenmasse haben wir eine Beschleunigung von etwa 4 g angenommen. Bei 300 kg wären es (zumindest nach einer ersten Überlegung) nur noch 0,4 g. Vermutlich willst Du aber kaum einen Drachen mit 300 kg durch die Landschaft schleppen. Eine Erhöhung der Tragflächenmasse scheidet damit aus.

2. Eine zweite Möglichkeit wäre es, die Masse des Piloten in eine Höhe mit dem Segel und damit in eine Linie mit dem bösen Auftrieb zu bringen. Die Idee ist nicht neu. Alle herkömmlich gebauten Flugzeuge, Segelflugzeuge usw. machen dies. Leider ist damit nicht nur der Tuck, sondern auch unsere phantastisch einfache Schwerkraftsteuerung wegrationalisiert. Also ist das auch wieder nichts.

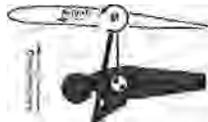


Bild 7

Die Drehbewegung bis zur lotrechten Lage der Fläche

Der Vogel wird aus unserer Ausgangssituation (Bild 7) nach vorne geschleudert. Dabei muss er sich drehen. Irgendwann wird er mit der Nase in etwa "nach unten" zeigen (Bild 8). Die Drehung beträgt bis hierher rund 90°.

Zwei Komponenten wirken zwischen den Momentaufnahmen von Bild 7 und Bild 8 dieser Drehbewegung entgegen, das sogenannte polare Massenträgheitsmoment und die aerodynamische Dämpfung.

Das polare Massenträgheitsmoment ist definiert mit $\int r^2 dm$ (nachdem in früheren Artikeln das Integralzeichen schon zum &, zum § und zum § verhunzt wurden schreib ich jetzt einfach "Integral"). Du brauchst vor der Formel nicht zu erschrecken, das polare Massenträgheitsmoment lässt sich auch ohne Integral recht einfach erklären.

Wenn du mit einer 50-kg-Lady in die Disco gehst, lässt sich der Käfer beim Tanzen problemlos herumwirbeln. Eine Dreizehtnerdame ist wesentlich schwerer in eine Drehbewegung zu bringen. Allerdings, wenn sie mal dreht, dann dreht sie auch weiter. Mit dem polaren Massenträgheitsmoment ist es genau so. Eine Fläche mit einem hohen Massenträgheitsmoment wehrt sich zuerst

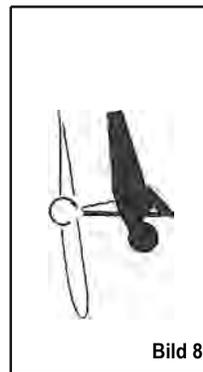


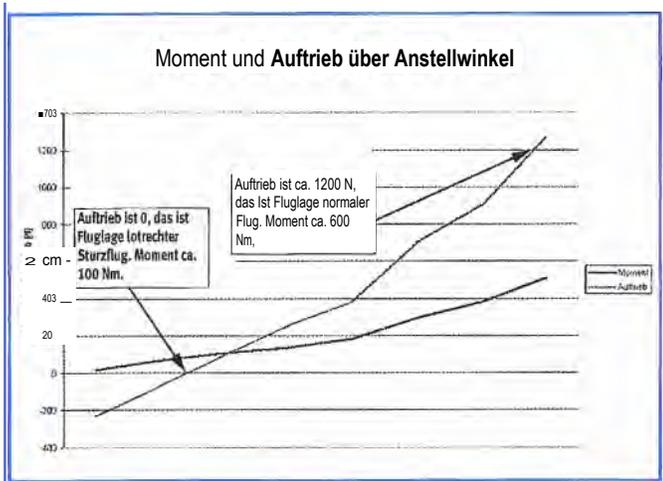
Bild 8

gegen die Drehung. Dreht der Kübel aber erst einmal, dann bleibt er auch dabei. Es braucht kräftige Gegenkomponenten, um die Drehbewegung wieder abzubremsen. Damit ist ein hohes Massenträgheitsmoment nicht die richtige Waffe gegen den Tuck. Wesentlich wirksamer arbeitet die aerodynamische Dämpfung gegen das Drehen. Dafür bekommt sie in Teil 3 auch ein eigenes Kapitel.

Bei unseren Momentaufnahmen nach Bild 8 hat die Tragfläche meistens schon kräftig Fahrt geholt, sie ist schneller unterwegs als der Pilot. Darin liegt die große Gefahr, denn mit diesem Schwung wird sie weiter um den Pi-

Der Bereich der lotrechten Lage der Fläche

Bei unseren Momentaufnahmen nach Bild 8 hat die Tragfläche meistens schon kräftig Fahrt geholt, sie ist schneller unterwegs als der Pilot. Darin liegt die große Gefahr, denn mit diesem Schwung wird sie weiter um den Pi-



loten drehen. Andererseits liegt hierin auch eine Chance. Die Fläche hat jetzt Geschwindigkeit und einen Anstellwinkel im Bereich von etwa 0 Grad. Speed und 0 Grad Anstellwinkel, das ist gleichbedeutend mit hohem positivem Drehmoment. Jetzt zählt jeder Zentimeter in den Pitchleinen, jedes Grad in den Swiveltips. Je höher das positive Drehmoment, desto stärker arbeitet das Pitchup gegen ein weiteres Drehen der Fläche. Natürlich wirkt dieses positive Drehmoment nicht nur bei genau lotrechter Lage, sondern bereits ehe die Nasenplatte in Richtung Erdmittelpunkt zeigt und auch dann noch, wenn der Vogel bereits in einen steilen Rückenflug

übergegangen ist. Das Pitchup in diesem Bereich ist unsere wirkliche Wunderwaffe gegen den Tuck.

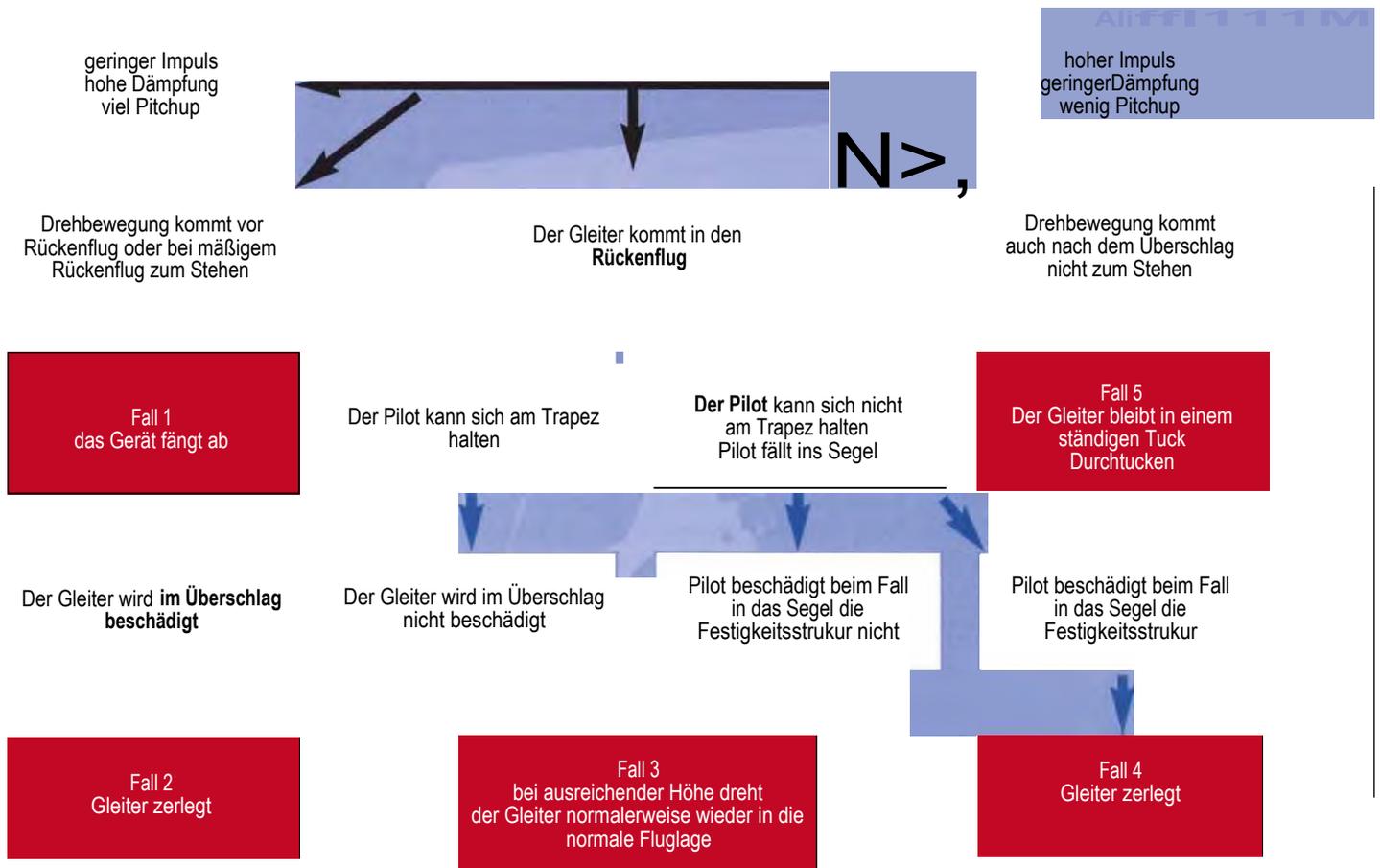
Das hier so unentbehrliche positive Drehmoment ist im normalen Flug nie zu spüren. Selbst beim Speedrun in Kitzbühl kommt kein Hängegleiter in den Anstellwinkelbereich, der jetzt lebenswichtig ist. Ideal für unsere Gleiter ist eine Pitchkurve, die beim normalen Flugbetrieb nur minimale Bügelkräfte bringt, im Bereich des senkrechten Sturzfluges aber mit aller Gewalt die Nase der Fläche nach oben dreht. Solche Flächen gibt es, die geringen Bügelkräfte im normalen Flugbetrieb stehen dem "Gütesiegel" nicht entgegen.

Es gibt allerdings auch Tragflächen, bei denen im normalen Flugbetrieb enorme Bügelkräfte auftreten, beim senkrechten Sturzflug schrumpft das Drehmoment dann auf einen jämmerlichen Rest zusammen. Mit den Herstellern dieser Gurken haben wir bei den flugmechanischen Prüfungen unsere liebe Not. Sie jammern ständig, die in den Bauvorschriften geforderten Momente seien zu hoch. Die nebenstehende Kurve ist hierfür typisch. Die Messung ist noch gar nicht so lange her.

Was nach dem lotrechten Sturzflug kommt

Der weitere Ablauf ist unter anderem abhängig

vom ursprünglichen Impuls (wie kräftig hat der Erzengel Gabriel mit dem Vorschlaghammer zugeschlagen), wie stark war der Widerstand, mit dem sich die aerodynamische Dämpfung der Fläche gegen die Drehbewegung gewehrt hat und





Über einen Wippstall kann ein steiler Rückenflug erreicht werden.

• vor allem, wie stark konnte das Pitchup die Drehbewegung bremsen.

Fall 1: Die Drehbewegung kommt vor dem Rückenflug oder bei mäßigem Rückenflug zum Stehen.

Gottseidank ist dies ein häufiger Fall. Es gibt Filme von Testpiloten, die gezielt über einen sogenannten "Vvipstall" einen beginnenden Tuck herbeiführen und damit in einen steilen Rückenflug gehen. Soweit im Drachen eine Kamera montiert ist, kann der beginnende Rückenflug durch die lose Pilotenaufhängung erkannt werden. Die Bilderfolgen sehen meist gar nicht spektakulär aus, durch die fest im Drachen montierte Kamera ist die Rückenfluglage nicht sofort erkennbar. Erst beim genauen Hinsehen wird an Hand der im Hintergrund sichtbaren Landschaft klar, wie weit sich der Pilot vorgewagt hat.

Die Bilder links zeigen einen solchen Flug. Im 4. Bild von oben ist die lose Pilotenaufhängung zu erkennen. Bei diesen Bildern wird auch deutlich, dass der Pilot bereits in Richtung auf das Segel fällt. Nur durch das Festhalten mit den Händen bleibt sein Oberkörper noch am Trapez. Erst im 2. Bild von unten treten wieder positive Lasten auf, die Pilotenaufhängung wird wieder straff.

Im DHV-Film "Test" ist ein ähnlicher Flug zu sehen.

Fall 2: Der Gleiter kommt in den Rückenflug, der Pilot kann sich am Trapez halten, der Gleiter wird im Rückenflug beschädigt und zerlegt.

Für Trikes ist dies der Normalfall. Zwischen Gondel und Tragfläche besteht eine starre Verbindung. Der Pilot braucht sich nicht am Trapez zu halten, er bleibt durch die starre Verbindung zwangsweise am Trapez. Durch diese Verbindung kann der Pilot einschließlich Gondel nur dann ins Segel fallen, wenn an der Struktur des Trikes Brüche aufgetreten sind. Dies ist leider beinahe der Regelfall. Häufig wird die Trapezbasis an dem Rohr oder Seil zwischen Bugrad und Tragflächen-

befestigung (am sogenannten "Schädelspalter") durchschlagen.

Auch Brüche an beiden Seitenrohren knapp außerhalb dem Ansatz der Querrohre treten auf.

Fall 3: Der Gleiter kommt in den Rückenflug, der Pilot kann sich am Trapez halten, der Gleiter bleibt unbeschädigt oder der Gleiter kommt in den Rückenflug, der Pilot kann sich nicht am Trapez halten, er fällt in das Segel, der Drachen bleibt dabei aber unbeschädigt.

So unwahrscheinlich es klingt, bei Hängegleitern ist dieser Fall nicht selten. Es sind eine ganze Reihe von Überschlägen bekannt, bei denen der Pilot in das Segel gefallen ist, der unbeschädigte Drachen wieder in Normallage

kam und der Pilot anschließend seinen Flug fortgesetzt hat.

Es gibt eben Leute mit sehr guten Nerven.

Fall 4: Der Gleiter kommt in den Rückenflug, der Pilot kann sich nicht am Trapez halten, er fällt in das Segel, der Drachen wird dabei beschädigt.

Leider ist dieser Fall bei Hängegleitern sehr häufig. Dabei treten die folgenden Beschädigungen auf:

- Trapezrohre werden durch den im Rückenflug in das Trapez fallenden Piloten nach außen verbogen oder brechen dabei nach außen
- Segellatten mit Pitchleinen bekommen durch die hohe negative Last beim Fall in das Segel einen starken 5-Schlag (teilweise ist durch die Deformation an den Segellatten erkennbar, wo der Pilot in das Segel gefallen ist).
- Brüche des Kielrohres durch die negative Last beim Fall in das Segel sind häufig.
- bei Geräten mit Swiveltips sind fast immer Deformationen in den Swivelrohren
- fällt der Pilot auf das Querrohr, so sind hier Deformationen bis zum Bruch möglich.

Die Fotos rechts zeigen einige der Beschädigungen, die typisch für den beschriebenen Ablauf sind. In Bild 4a sind die Deformationen der Segellatten, die durch den in das Segel fallenden Piloten verursacht wurden, mit a gekennzeichnet. Die durch die Pitchleinen nach oben gebogenen Segellattenenden sind mit b markiert. In Bild 4b ist die typische Swivelbeschädigung und in Bild 4c ein Kielrohrbruch durch Negativlast gezeigt.

Fall 5: Die Drehbewegung kommt auch nach einem vollen Überschlag nicht zum Stehen. Der Gleiter bleibt in einem ständigen Tuck ("Durchtucken"). In Foto 1 (im Info 128, Teil 1 dieses Beitrags) sind mehrere Bilder von einem Tuckversuch an der Kochertalbrücke mit Durchtucken des Gleiters

zusammenkopiert. Bei den Tuckversuchen an der Kochertalbrücke war Durchtucken fast der Normalfall. In der Praxis tritt es eher selten auf. Ich vermute, dass an der Brücke der eindeutig fixierte Ballast und der damit feste Schwerpunkt das Durchtucken begünstigt. Bei wirklichen Überschlägen zappelt der Pilot im Gerät. Typisch hierfür ist die Fotoserie 2. Die ständige Schwerpunktveränderung wirkt vermutlich dem Ausbilden eines kontinuierlichen Überschlages entgegen. Beim Durchtucken brauchen wir einen Fixpunkt, um den sich das betrübliche Karussell dreht, eine Tragfläche und eine Anströmung. Der Fixpunkt ist in unserem Fall der Schwerpunkt, die Tragfläche ist unser Flügel und die Anströmung entsteht durch die Fallgeschwindigkeit.

Noch ehe Rogallo seinen ersten Flügel konstruierte, haben sich Wissenschaftler intensiv mit dem Durchtucken beschäftigt. Es gibt dutzende von



Doktor- und Diplomarbeiten zu dem Thema. Diese Leute nehmen als Fixpunkt anstelle des Schwerpunktes ein Kugellager, zur Anströmung benutzen sie nicht die Fallgeschwindigkeit, sondern den Wind und sie hängen meistens mehrere Tragflächen in das Ringelspiel (Foto 6 und 7). Das Ganze nennt sich dann Horizontalrotor, dient der Windenergiegewinnung und ist schon seit 1931 durch den Franzosen Darrieus patentiert. (Ob sich der Herr Darrieus oder Darrieux schreibt ist umstritten, im Internet treten beide Schreibweisen auf. Die erste Seite seiner Patentschrift ist zu finden unter www.ifb.uni-stuttgart.de/hoerner/darrieu5.gif, da ist der Name mit "s" geschrieben.) Eine Sonderform des Darrieusrotors ist der H-Rotor (Foto 6), eine Sonderform des H-Rotors ist der einflügelige H-Rotor - das Ding ist vom System her nichts anderes als ein Drachen oder Trike beim Durchtucken.



Bei einer Analyse des Tucks anhand der für den Darrieusrotor bekannten Daten kommt übrigens das raus, was wir im Teil 1 als Hypothese aufgestellt haben, du weißt schon noch, die Sache mit dem bösen Auftrieb, Erzengel Gabriel mit dem Vorschlaghammer und so.

Mach Dir aber keine Hoffnung, mit einem Umschreiben der Berechnungsverfahren für den Darrieusrotor zu einer billigen Doktorarbeit über Hängegleiter zu kommen. Wie immer sind unsere Drachen durch die von den Luftkräften verursachte Deformation viel komplizierter als feste Tragflächen. Von den diversen Berechnungsversuchen zum Tuck halte ich aus diesem Grund nicht viel, nirgends werden die sogar auf Fotos erkennbaren Deformationen auf Grund der Rotationsbewegung berücksichtigt (siehe zum Bei-

spiel Bild 2d im Info 128, Teil 1 dieses Beitrags).

Neben der Erfindung des Herrn Darrieus gibt es noch mindestens 2 weitere Fälle, in denen der Auftrieb als "Vortrieb" genutzt oder gefürchtet wird.

Da ist zum einen der in der letzten Zeit sehr stark aufkommende Tragschrauber. Seine Rotorblätter drehen sich auf Grund des Auftriebes, der hier nicht ausschließlich nach oben, sondern auch in der Drehebene des Blattes wirkt.

Last but not least ist jedem Gleitschirmpiloten das "Schießen" des Schirmes bei großen Anstellwinkeln und hohen g-Werten bekannt. Die Gleitschirme überschlagen sich bisher nur deshalb nicht, weil die Tragflächen normalerweise im Bereich des senkrechten Sturzfluges einklappen und damit keine Tragflächen, sondern nur noch Putzklappen sind. Werden die Flächen nur ausreichend klein (hohe Flächenbelastung) und die Lasten entsprechend hoch (Stichwort Motorisierung), dann könnte zumindest theoretisch irgendwann der Punkt erreicht sein, an dem die Schirme beim Schießen auch im Rückenflug noch kurzzeitig Zug auf den Leinen haben. Ob es dann ganz rum geht oder ob der Pilot im Segel landet, ist (wie beim Drachen) eine Frage des ursprünglichen Impulses.

Wer sich näher mit der Materie befassen will, sollte übrigens Auftrieb und Widerstand mal einige Zeit vergessen und mit der Tangential- und der Normalkraft arbeiten. Da wird das Prinzip des "bösen Auftriebes" wesentlich klarer. Für alle diejenigen, die mit dem Begriff Tangential- und Normalkraft nichts anfangen können: Vergesst diesen Absatz.

In der nächsten Folge zum Thema Tuck geht es um die für viele Piloten dubiose Dämpfung und um die Frage, was der Pilot gegen den Tuck tun kann.

Frühere Beiträge von Prof. Schönherr zur Tuck-Problematik siehe www.dhv.de im Artikelarchiv.

Jetzt testen!

Hefte mit Zugabe für
€ 9,- Sie sparen 35%

JEDEN MONAT NEU: Szene-News • Flugpraxis-Tipps • Fluggebiete-Reportagen • Im Test: Fluggeräte

Unser Dankeschön für Sie...

Die Photonenlampe VB. Die Taschenlampe der Zukunft als praktischer Schlüsselanhänger. Länge ca. 6,5cm.

Gratis

Ich bin dabei!

Bitte senden Sie mir die nächsten drei Ausgaben von Fly and glide direkt ins Haus – und die Photonenlampe zusammen mit der ersten Ausgabe.

Den Betrag von € 9,- zahle ich bequem durch Abbuchung von meinem Konto Per Kreditkarte Gültig bis | 1/1

Konto-Nr. _____ BLZ _____ Geldinstitut _____

Vorname, _____ Name _____

Straße, Nr. _____ Tel.-Nr. _____ "terschrit _____

PLZ _____ Ort _____

Datum _____ Unterschrift _____

Entscheide ich mich nach der 3. Ausgabe zum Weiterlesen, zahle ich für Fly and glide im Jahr (12 Ausgaben) € 52,00 (inkl. Zustellung, Auslandspreise auf Anfrage). Andernfalls schicke ich innerhalb von 7 Tagen nach Erhalt des 3. Heftes eine kurze Absage, und alles ist erledigt. Ich kann ein evtl. Abonnement (das letzte 3. Heft) jederzeit fristlos beenden.

Karten-Nr. _____ i _____ Nummer _____

027M52

Schicken Sie Fly and Ode Jessenstraße bestellen

Fax: 040/ 80 So 22 299

www.fly-and-glide.de

Coupon Hamburg

DHV-Gebrauchtmarkt

Die Fakten: 3.500 Besucher (visits) und 32.000 Hits pro Woche hat der DHV-Onlinegebrauchtmarkt, Tendenz steigend! Das heißt, 3.500 potentielle Käufer informieren sich jede Woche über das laufende Produktangebot. Unter anderem werden im Moment ca. 640 Gleitschirme und 190 Drachen angeboten. Die Anbieter können ihre Anzeigen jederzeit editieren. Aktueller geht's nicht.

Dagegen sieht der traditionelle Info-Gebrauchtmarkt immer älter aus. Anzeigenschluss 6 Wochen vor Erscheinen und keine aktuellen Änderungen möglich. Entsprechend wenig wird er genutzt. Deshalb stellen wir ab Info 130 den Gebrauchtmarkt im Heft ein und bitten euch, den kostenfreien und aktuellen Service auf www.dh.de zu nutzen. Der direkte Link zum Gebrauchtmarkt sitzt auf der Startseite oben zwischen Forum und Travel & Training.

Haftungsausschluß!

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

Drachen

1.2

Perfex Bj. 92, Check 3/05, Chorly-Gurt, Rettung Parosnil VI, Helm, Speedmesser, Kpl. 1.750 €, Tel: 06842/51982

Uno piccolo Bj. 89, 2 Steuerbügel, Kniehänger mit Rettung, 350 E, Check gegen Kostenersatzung, Tel: 0171/6435432

2

Impuls IC Bj. 92, kein Check, 1 Steuerbügel, VB 500 E, Tel: 02232/502951 od. hartmut.seehoff@koeln.de

Speed S Bj. 4/05, weiss/gelb/blau, Check bis 4/05, VB 1.500 €, Tel: 07404/2421 ab 18 Uhr

2.3

Twister Bj. 5/99, OS-weiß, US-grau/neon-gelb/weiß, incl. Räder, Ersatztropez, 1.999 €, Tel: 08861/59572

Vertigo 15 Mylar

Bj. 7/02, US-weiß/dunkelblau, Corbon*Bosis, 3.200 €, Tel: 06664/40165 oder 0160/97456263

3

Viagro 14 Bj. 6/00, grün, gelb, 1.000 €, Tel: 03929/226531

Zephir CX Bj. 93, Check 9/05, 1 Zephir CX, Bj. 91, ohne Check, 4 Räder, Ersatzteile, VB 900 E, Tel: 02065/60533

ESC Bj. 2002, aktuelles Trapez mit integrierten Kufen, Kohlefaser Heckflosse, OS-weiß, US-weiß/magenta, 5.400 €, Tel: 05131/455327

Atos C V-Leitwerk, Bj. 4/03, gelb/weiß, AIR-stream-Kohle-Tropez, VB, Tel: 06703/960070

Litespeed 4 Bj. 02, Segel leicht beschädigt, VB 3.000 €, Tel: 09227/4840

Täglich Schulung Service Shop



Gleitschirme

1

Gradient Bright 26 Bj. 3/02, rot, Gurtzeug SupAir Evolution mit Rettung Charly SC94, Bj. 6/02, Giro-Helm, Check neu, kpl. 1.800 €, Tel: 069/13308664 od. stefonpeukert@yahoo.com

Nova Philou 26 Bj. 99, Komplettusrüstung, Check neu, Gurtzeug Chorly mit Rettung, Seikorobiner, Beschleuniger, VB 1.600 €, Altovorio, Tel: 0221/4692778 od. 0173/5469156

Pulse L Bj. 2001, grün, Check 5/05, Gurtzeug Perche Fly Magic, Bj. 2001, Rettung Perche Annelar, Bj. 2002, Funk, Vorio, Packsack, VB 1.800 €, Tel: 06163/6882

Gradient Bright 28 Bj. 5/02, blau, Check neu, VB 1.650 €, Tel: 0171/2604685

Cyber M Bj. 9/01, rot, Check 10/05, VB 1.100 €, Gurtzeug mit Rettung Supair Moovy, Gr. M, VB 600 E, Helm-Icoro, Gr. S-M, silber, VB 90 €, Vorio Britniger 10-Comfort, OB 190 E, Tel: 08024/3030322 oder 0171/4763745

Block Magic 27 Bj. 90, gelb/schwarz, ohne Check mit Gurtzeug Charly, VB 200 €, Tel: 0172/2573539

PEAK M blau, Check 2/04, VB 1.450 €, Tel: 08024/2422 oder 0171/1704545

Nova Phelix 21 Bi. 4/01, pink, VB 1.500 €, Gurtzeug Woody Volley X-Press mit Beschleuniger, VB 350 E, Rettung Perche Oscar, VB 300 €, Tel: 0711/12037106

Ozone Atom L Bj. 8/01, rot/weiß, 870 E, Tel: 0173/5949967

Nova Philou 26 Bj. 95, kein Check, Skyline Gurtzeug, Helm L/XL, VB 150 E, Tel: 0160/7023474

Ozone Atom S Bj. 7/02, rot/weiß, Check neu, 1.600 €, Tel: 0170/8676091

1.2

Ozone Electron M rot/blau, Check neu, VB 1.390 E, Evolution 249 E, IQ-Basis Varia, 190 E, Tel: 0160/92407128 od. 03641/235382

Gradient Onyx 26 Bj. 8/03, rot, VB 1.500 €, Tel: 08024/473140



Gleitschirm- & Drachen- Beschriftungen

GH Werbebeschriftungen
2+49 (0 051-63676) www.gleitschirmbeschriftung.com

Flugsportladen Siegen.

clAUS Viecher

Probefliegen und Verkauf fast aller aktuellen GS! Wir führen: Gin Gliders, Airwave, Gradient, Independence, Ozone, Pro Design, Skywalk, Swing, SupAir, UP und andere. Neue Gleitschirme ab 1799 Euro, ständig 40 gebrauchte GS vorrätig. Inzahlungnahme, Versand, Fluglehrereinweisung in der Mitte Deutschlands. Ständig 25 verschiedene Gurtzeuge. Herstellerunabhängige Beratung. GS-Motoren: Verkauf, Service und Reparatur für unsere Kunden.

Ausbildung: Alle Stufen an Bergen in Siegen, Eisenach + Südtirol
Flugschule Siegen Claus Vischer, Eisenhütstr. 48, 57080 Siegen,
Tel: 0271/382332 www.flugsport.de claus@flugsport.de

vom Info ins Internet



Arcus M Bj. 7/00, Check 2/05, gelb, Gurtzeug Pro Jam und Rettung, 1.700 €, Tel: 07128/1860 ab 17 Uhr

Firebird Grid M Bj. 6/03, inkl. Gurtzeug u. Rettung RS 2, Varia Comfort, VB 2.300 €, Tel: 0761/281647, email: juergenpaulsen1958@web.de

Nova X-Act-21 Bj. 98, rot, Check 4/06, gurtzeug SupAir Evolution Sp, dunkelgrün, Stahkarabiner, Beschleuniger, Rettung SupAir M, kpl. 1.000, auch einzeln, Tel: 05195/960766

Moon M Bj. 8/01, Check neu, Packsack, VB 999 €, Tel: 0179/5242237

Arcus 5 N. 6/02, blau, Check 3/06, Gurtzeug Perche Magic 2000, Rettung Sup Air M, 1.990 €, Tel: 04833/425533 nach 20 Uhr

Nova Syntax S Bj. 6/04, blau/weiß/rot, VB 2000 €, Tel: 06209/796615

Arcus S Bj. 2000, Gurtzeug M2, Rettung, Helm Gr. S, VB 1.800 €, Tel: 02196/973496

Cyber S Bj. 2001, VB 1.250, Tel: 0174/3284407

Effect 36 Bj. 8/01, gelb, Check 3/05, 950 €, Evolution 150 E, Papillon, 350 Tel: 0173/6725684

Moon L B. 2002, Check neu, gelb, 1.250 €, Tel: 07531/21304

Arcus M B. 1/00, gelb/blau/rot, Gurtzeug SupAir mit Protektor, Rettung Columbus, Helm, Varia, kpl. 1.800 €, Tel: 07021/74837

Taufun M 1 Jahr, rot, 1.400 €, Tel: 08342/2836

Edel Confidence M Bj. 3/00, Gurtzeug Dimensione mit Protektor, Rettung, Vario, Helm, kpl. 1.150 €, Tel: 06157/808655

2

Aspect L Bj. 3/98, Check 3/04, Gurtzeug SupAir, Bj. 97, AV Varia-Basis-SP, Kochklinke, VB 1.200 €, Tel: 0177/6323859

Bandit M Bj. 6/00, Check 8/05, gelb, 600 €, Tel: 08651/767053

Cayenne S Bj. 2003, VB 1.850 €, Tel: 0043/5214/6833

Pro-Design Titan 115 Bj. 10/02, rot/weiß, VB 1.000 €, Tel: 0172/8087862

Promise XL hellblau/weiß, Skyline Gurtzeug, Phase XL, inc. Annular 22, Campingbus Westfolio Nugget 2,5 TDE, Bj. 6/99, 80TKM, 16.700, Tel: 06732/63373 od. larivee@web.de

Hornet L kpl. mit Gurtzeug und Rettung, VB 1.650 €, Tel: 09404/962700 oder 0172/8608720

Cayenne M 1 Jahr, schwarz/rot, VB 1.400 €, Tel: 0163/5976105 od. 0731/88116

Bliss Large Bj. 1993, Gurtzeug Sigma, Rettung Minitex 110, Bj. 94, kpl. 550 €, Tel: 033928/90392

Wings of change Twister M Bj. 4/03, 80-105 kg, OS-weiß, US-rot/schwarz/gelb, VB 1.390 €, Tel: 07171/30207

Biplac,

Galaxy Bj. 97, rot, 800 €, Tel: 0171/5470318

Mistral 2.26 Bj. 4/01, mit Gurtzeug, 1.400 €, Tel: 09225/800323

2

Astrid 2.28 Bj. 06/00, 999 €, Gurtzeug mit Rettungsschirm, 200 €, Tel: 0911/473862

1-2

Advance Epsilon 3/28 Bj. 10/01, Check 10/05, bis 107 kg, VB 1.100 €, Tel: 08342/41531 od. 0175/1213888

2

Advance Sigma 5 28 Bj. 7/02, blau/weiß, VB 1.300 €, Rettung RS2, VB 150 €, Tel: 07121/347676

G5-Gurtzeuge

Fly Magic L schwarz/grau, VB 310 €, Tel: 06022/25138

DER ABSOLUTE HAMMER

VERSTEIGERUNG VON
GLEITSCHIRMEN
GURTE
UND RETTER'
SOWIE ZUBEHÖR

JEDE WOCHE NEUE
ANGEBOTE

www.parashop.at

411 >>> Flugschule Tegelberg
Holdenweg 4 87672 Roßhaupten
Tel: (+49) 8367- 598 --- Fax: •1(1326
Mobil: (+49) 172 9476940

Gleitschirm- und DrachenFlugausbildung
Schnupperkurse / Tondomflüge / Reisen
Verkauf 7 Probefliegen / ...Spass
einroch Intormeriel onfordern

Flugschule.tegelberg@t-online.de /www.abschweb.net

Hal tung sausschl uß!

Jede Haftung des 011V und seiner Mitarbeiter auf Grund der Veröffentlichung des Gebrauchtmrkts ist ausgeschlossen. Für die Klassifizierung der Geräte, ihre Lufttüchtigkeit und die Angaben in den Anzeigen öten Mulmt der DHV keine Gewähr.

SKYLINE PHASE Bj. 5/2002, rot/schwarz, et Speedsystem und Rettungssystem "Revolution II", Bj. 3/2002, VB 650 E, Tel: 08634/5527 od. 0179/1190736

Vonblon 235 Doppelkappe, Innencontainer, 75 E, Tel: 0172/8511542 od. www.cpl@aol.com

MICELIMBZ

Impuls Cumulus Bj. 5/97, Gr. 175, VB 300 E, Metomorfosi-Schirm, Bj. 6/96, VB 200 E, Tel: 02232/502951 od. hartmut.seehoff@koeln.de

Integralgurtzeug Impuls Cumulus mit Rettungsschirm, 175 -182 cm, 400 E, Tel: 08407/930371

Delta Sport Standard Rettung Charly, 2 Jahre alt, HG-Schleppklnke, Charly-Insider-Helme, Gr. S + M, Bücher, Prüfungsfragen für HGA-Schein, Preis VB, auch einzeln, Tel: 0951/41091

High Light Bj. 7/96, lila, VB, Tel: 0821/5678968

Vario Bräuniger 10 Basis mit Neoprenhülle und Drachenhalterung, VB 150 E, Tel: 02232/502951 od. hartmut.seehoff@koeln.de

Funkerät Alnico EC 10, Kenwood Funkey II, Windmoter 2, 2 GS-Packsäcke, Tel: 0170/3266449 od. wolf_onik@t-online.de

Motorschirmausrüstung Bj. 2/04, Silax M, Wingman-Gurtzeug, Simouini 122, E-Starter, Ret-

Richys Sportshop Füssen

Aktion: ReHungschirmpocken
23: Euro inkl. Rückversand
2 Jahres Checks, Gebrauchtsschirme,
Inzahlungnahme von Rettungsgeräten,
Gleitschirmen, Gurtzeugen
Neugeräte der führenden Hersteller.
Overalls, Helme Accosaios.
Sommer und Wintermoden. Fensportloden
Rühe für Vereine

Lassen sie sich Ihr Angebot machen

Richys-Sportshop

Augsburgerstraße 7, 87629 Füssen
Tel. 08362/925262, Fax 08362/925099
e-noil: oproglders@nonline.do
Homepage: www.Richys-sportshop.de



tung Frontcontaine, Funkhelm, 6.600 E, Tel: 0711/9375846 od. efisch@gmx.de

1 Paar Quick-Safe-Rüder für Steuerbügel, Durchmesser 28-31 mm ohne VG-Seildurchführung und 2 Radstopper, VB 20 E, Tel: 0228/623536

Hütte bei Verbier/Wallis ganzjährig Wochen/tageweise von privat zu vermieten, PIX 16 Pers., geeignet für Biken, Paragliding, Hochtouren, Skitouren, 60 pro Nacht, Tel: 0711/421390

Parasail XC 11 für Sammler, Bl. 4/90, Preis VB, Tel: 06831/447212

Stiefel Crispi Gr. 43, 3 x getragen, 10 II, Tel: 0173/1493517

Gesuche

Gleichgesinnte Gleitschirmflieger im Berliner Umland, die auch mal in die Berge zum Fliegen fahren. Tel: 0173/2178695 od. 030/3678487

Foil 139 C und altes Verb, Tel: 0174/6038873

Gebr. Schuwerk-Winde Tel: 0178/7773842

Gebrauchte kostenlose komplette Gleitschirmausrüstung. Als Gegenleistung Unterkunft und Flughafentransfer in der Türkei. Mustafa Kalayci, Pension Harpoon, 136.Sok.No. 1, TR-07980 Remer/Türkei



Infos & Buchungen bei:
IMPRESS TOURS
Feldbergstr. 49
61440 Obarursel
Tel. 06171 - 50 65 BO
wrowlykiewerld.cani

(2)

LYKIOWORLD
ÖLUDEZ/TURKEY
www.lykioworld.com

www.drachenflugtraining.de ettee™
1:35, 7.00
Soaringflugwoche **Herbstflugwoche**
Umbrien Monte Cucco Meduno
05.09.-10.09.04 **24.10.-29.10.04**
je 6 Tage professionelle Fluglehrerbetreuung ideal für Wenigflieger und Wiedereinsteiger. Info: 09131 507251

IETC-REISEN

Club-, Vereins- und Familienreisen

www.travel-12.de

Gleitschirm
I... sten Ziele In die Sonne...
Marokko Im Oktober
Türkei im Oktober
Chl e-Argentinien im November
- Marokko zu.Weitmachten.
407.'':411> "1>-
www.gleitschirmtulau.de • OIiver Ouenny malKegleitschirmurlash.de

EXISTENZGRÜNDUNG

Im HG/GS Sportbereich-Sporttourismus
Geschäftsübernahme einer gutgehenden, eingessenen Firma
auf der Südseite der Alpen
seriöse Interessenten bewerben sich unter Chiffre
- Existenzgründung -
bei der DHV-Geschäftssteile/Anzeigenabteilung

FLUGBASIS
MONTAFON/AUSTRIA
Das Gästehaus direkt am Startplatz
Keine Start- und Landegebühen
Shuttle Transport
www.heliboriding.at
INFO: 0043 699 / 106 300 79



Vö
tudihiro

Luftige Begegnungen

Für Drachen-, Gleitschirm- und Segelflieger sind sie meist Verbündete, für Motorflieger sind sie manchmal eine Gefahr: Greif- und andere Vögel, die bei ihren Flügen Wind und Thermik ausnutzen. Über 150 Piloten aus allen Luftsportarten haben bereits Berichte über ihre Begegnungen mit gefiederten Kollegen während eines Fluges eingesandt. Die weitaus meisten dieser Begegnungen verliefen unproblematisch.

Über die Treffen zwischen Vögeln und Luftsportlern ist bislang wenig bekannt. Deshalb sammelt der DAeC-Umweltreferent Dr. Wolfgang Scholze seit Mai 2003 Berichte über die luftigen Begegnungen. Dafür wurde in Zusammenarbeit mit dem Landesumweltamt Brandenburg und dessen Vogelschutzswarte ein Fragebogen erarbeitet. Er liegt als Download unter www.daec.de/clown/index.php?sparte=150. Teilnehmen kann jeder, der

über seine Begegnung mit Vögeln im Flug berichten und dazu beitragen will, die Diskussion über die Umweltverträglichkeit des Luftsports zu versachlichen. Jede Art von Begegnung ist dabei von Interesse: sowohl der gemeinsame Flug, wie etwa beim Kreisen in der Thermik, als auch Beinahe-Zusammenstöße und Kollisionen. Vor allem interessiert, wie Vögel auf die Begegnungen mit Luftsportlern reagieren. Dabei sollen nicht nur spektakuläre Erlebnisse erfasst und gemeldet werden – auch und gerade die ganz alltäglichen Begegnungen sind für die Auswertung von Interesse. Wenn bei gemeinsamen Flügen dann noch Bilder gemacht werden konnten, sind diese ebenfalls sehr willkommen. Die Erhebung läuft noch bis Ende 2004. Auf der AERO 2005 wird die Auswertung vorgestellt. Bereits 1997 hatte der DAeC-Umweltreferent Dr. Wolfgang Scholze Luftsportler gebeten, ihre Erfahrungen mit den gefiederten Kollegen mitzuteilen. Einige Luftsportler haben ihre Berichte zur Verfügung gestellt. Bei der in Zusammenarbeit mit dem Landesumweltamt Brandenburg und dessen Vogelschutzswarte jetzt laufenden Aktion haben sich bereits über 150 Piloten beteiligt. Die allermeisten dieser Begegnungen verliefen völlig problemlos, wie die Daten erstmals deutlich belegen.

Mitmachen lohnt sich: Jeder 50. Einsender eines Fragebogens oder eines Berichtes erhält das Buch "Mit den wilden Gänsen fliegen" von Christian Moullec. Unter allen Einsendern wird im Frühjahr 2005 ein VIP-Besuch auf der AERO 2005 in Friedrichshafen verlost.

Weitere Informationen: DAeC-Referat Umwelt und Natur, Dr. Wolfgang Scholze, Hermann-Blenk-Straße 28, 38108 Braunschweig, e-mail: w.scholze@daec.de

Gerade Drachen- und Gleitschirmflieger erleben Natur besonders intensiv und können über viele Vogel-Begegnungen berichten und so damit einen wichtigen Beitrag leisten. Meistens existiert eine friedliche Koexistenz zwischen den Drachen- und Gleitschirmfliegern und den Vögeln, z.B. Steinadler und Bussard. Viele Piloten sind schon mit den Vögeln geflogen und gemeinsam in einem Thermikbart gekreist. Daher unser Aufruf an alle Piloten, dieses Projekt zu unterstützen und mitzumachen!

DHV-Referat Flugbetrieb

Anzeige

DRACHEN- UND GLEITSCHIRM **WINDEN**

... 4



Auto-Kirchner
Meiningener Straße 19
D-98631 Römhild

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

www.drachen-gleitschirmwinden.de

Streckenfliegen und Lufträume

Ein Beitrag von Mj. Gerhard Peter (Luftwaffe) und Björn Klassen (DHV Referat Flugbetrieb)

Cross Country über weite Distanzen gehört zum reizvollsten, was das Gleitschirm- und Drachenfliegen zu bieten hat. Das Verlassen des Hausbarts und das Fliegen in unbekanntem Gebieten ist die Herausforderung schlechthin. Noch vor ein paar Jahren wurden XC-Flüge umständlich mit Fotografien dokumentiert. Die Routen konnten damit nur grob und punktuell rekonstruiert werden. Mit Einführung des Online-Contests (OLC) und der exakten GPS-Trackaufzeichnung ist es nun möglich, den Flug bis ins Detail aufzuzeichnen und im Internet darzustellen.



Luftraumfragen rückten in der Streckenflugsaison 2004 immer mehr in den Vordergrund. Mussten sich bisher eher die Flachland- und Mittelgebirgsstreckenjäger aufgrund der Dichte von Flughäfen und Flugbeschränkungsgebieten mit der Thematik auseinandersetzen, wurden aufgrund der OLC Höhenaufzeichnung und einiger Änderungen im österreichischen Luftraum auch Alpinflieger mit den Grenzen in den Lufträumen konfrontiert.

Flugplanung

Streckenflüge setzen eine gewisse Flugplanung voraus. Als Handwerkszeug dient in erster Linie die ICAO-Karte, welche jedes Jahr neu herausgegeben wird. Ein absolutes Muss für jeden Piloten auf Strecke und offizielle Quelle der DFS. Der Maßstab ist mit 1:500.000 zwar etwas grob, bietet jedoch eine hervorragende Information über die wichtigsten Luftraumfragen in der Region. Deutschland ist in 8 Blätter eingeteilt. Die DFS bietet zudem auch einen guten Internetservice. Unter www.dfs-ais.de erhält man eine umfassende Information über die geplante Strecke.

Die Flugberatungsdienste (AIs) der DFS stehen allen Luftfahrern für individuelle Beratungen zur Verfügung, auch für uns Drachen- und Gleitschirmpiloten. Die AIS Zentrale kann telefonisch erreicht werden (siehe Kasten). Ob beispielsweise Flugbeschränkungsgebiete oder HX Kontrollzonen aktiv sind, lässt sich hier erfragen.

Gut brauchbar ist in Deutschland auch die topographische Karte der Fa. Faber-Quintus im Maßstab 1:200.000. Die Luftraumstruktur ist in die Generalkarte eingearbeitet und daher recht genau definiert.

Mit dem geeigneten Kartenmaterial und etwas Basiswissen ist es kein großer Aufwand, eine Flugplanung zu machen, die einen vor Luftraumverletzungen bewahrt. Da die Möglichkeiten für Streckenflüge meist unmittelbar von den Geländegegebenheiten abhängen, ist die geplante Streckenführung für die jeweils herrschende Wind- und Wetterlage recht überschaubar und planbar.

Damit ist es relativ einfach den beabsichtigten Flugweg auf der Karte abzuzeichnen und sich horizontale und vertikale Grenzen von zu vermeidenden

Lufträumen zu kennzeichnen oder einzuprägen. Oft genügt eine grobe Skizze mit gut sichtbaren Referenzpunkten, die bei Bedarf noch zusätzlich mit GPS-Punkten (Längen- und Breitengraden) versehen sind.

Eine Alternative ist die Benutzung von entsprechenden GPS Geräten mit Kartendarstellung. Ein Moving-Map-System stellt in wählbaren Maßstäben die Lage im Luftraum dar. Allerdings sind solche Geräte inkl. Software relativ teuer und helfen dann nicht weiter, wenn die Batterie ausfällt.

Die technischen Möglichkeiten sind vielfältig, entbinden jedoch keinesfalls von einer Flugvorbereitung anhand der Karte. Im Grundsatz ist jeder Pilot selbst für seinen Flug verantwortlich. Daher müssen sich alle Piloten vor dem Flug über aktuelle Beschränkungen (z.B. NOTAM) selbst informieren und auf dem aktuellen Stand halten. Dies ist eine fliegerische Grundregel, die bei jedem Streckenflug einzuhalten ist.

Hier noch einmal eine Übersicht der Luftraumstruktur in Deutschland. Diese Aufteilung entspricht im Wesentlichen dem ICAO Standard und ist mit wenigen Unterschieden so in ganz Europa anzutreffen.

Beschreibung der Lufträume

Luftraum G: Unkontrolliert (kann mit Hängegleitern und Gleitsegeln befliegen werden); Sichtflugregeln (1,5 km Flugsicht, dauernde Erdsicht, Wolken dürfen nicht berührt werden); Der Luftraum G erstreckt sich je nach Beschränkungen bis max. 2.500 ft. GND (760 m).

Luftraum E: Kontrollierter Luftraum (kann mit Hängegleitern und Gleitsegeln befliegen werden); Sichtflugregeln (8 km Flugsicht, Abstand zu Wolken 1.500 m horizontal, 1.000 ft (ca. 300 m) vertikal; keine Staffelung, Hörbereitschaft nicht erforderlich); Der Luftraum E erstreckt sich in der Regel von 2.500 ft. GND (760 m) bis 10.000 ft. MSL (3.050 m), über den Alpen bis 13.000 ft. MSL (3.950 m).

Luftraum F: Unkontrollierter Luftraum mit IFR Sonderregelungen (IFR An- und Abflüge, wenn aktiviert, 5 km min. Flugsicht), Sichtflugregeln wie in Luftraum E, Hörbereitschaft nicht erforderlich.

Luftraum D: (Kontrollzonen CTR): Einflug nur mit Freigabe der Flugsiche-



var

Auf Strecke zwischen
Wallberg und Mal
Flf



A Z

NS Deutsche Fluggesellschaft

Luftstruktur/Sichtflugregeln in der Bundesrepublik Deutschland

Airspace Structure/Visual Flight Rules in the Federal Republic of Germany

Fallbeispiel/ExampH,

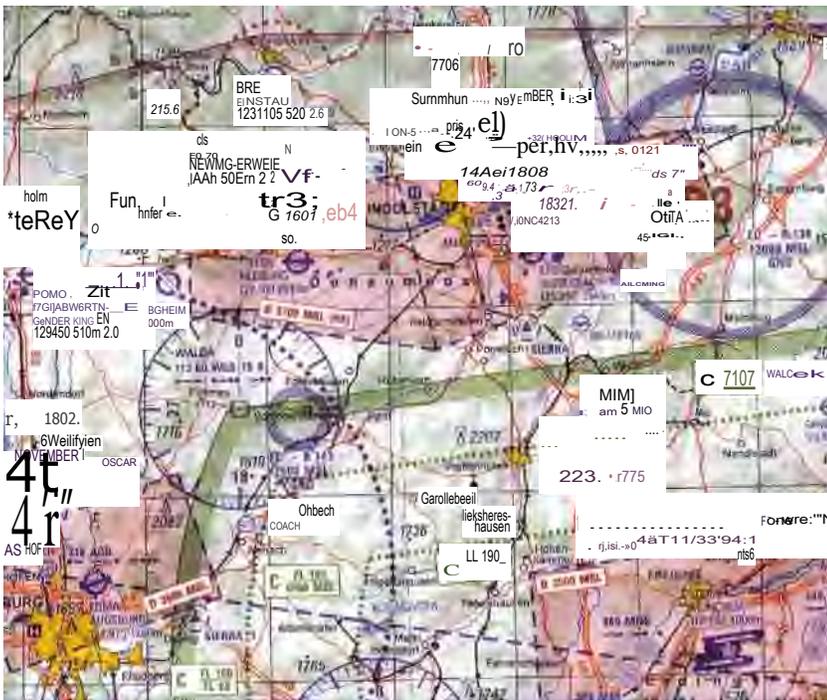
SchemNW 1 rneNg
SenshNflige
A NS 2003

The diagram illustrates the vertical structure of airspace. Key elements include:

- E (Enclassement):** The lowest level of controlled airspace, extending from the surface up to 500 feet AGL.
- T (Trafikbereich):** Traffic area, extending from 500 feet AGL up to 1000 feet AGL.
- C (Kontrollbereich):** Controlled airspace, extending from 1000 feet AGL up to 5000 feet AGL.
- D (Drehbereich):** Obstacle clearance area, extending from 5000 feet AGL up to 10000 feet AGL.
- G (Gleitschirmbereich):** Glider area, extending from the surface up to 10000 feet AGL.

Other labels in the diagram include 'Fallweisselhor C or TNIZ', 'Flug 1-0', 'Reife.us', '0.3-11', 'L1217...', 'Xle', '77...?', 'et', 'en_t', 'FM%', 'TPAZ', 'MondaNr, 2.0', 'OrkIX', and 'NPast'.

Die Lufträume G, E und F dürfen von Drachen- und Gleitschirmfliegern entsprechend der Vorschriften genutzt werden. Ein Einflug in D und C kann nur mit Freigabe erfolgen.



Auf der ICAO-Karte sind die Lufträume in ihren Ausmaßen dargestellt. Die vertikalen Größen der Lufträume sind in Fuß angegeben. Vor dem Flug muss eine entsprechende Flugplanung durchgeführt werden. Beispielsweise darf die links abgebildete ED-R Siegenburg nicht durchflogen werden.

zung; Einflug wird für Hängegleiter und Gleitsegel in der Regel nicht erteilt; Transponder, Funk und Kennzeichen erforderlich. Die Kontrollzonen von Flughäfen gehen in der Regel von Ground bis zu einer definierten Höhe (in der ICAO-Karte ersichtlich).

Luftraum C : Oberhalb Flight Level 100 (10.000 ft.), 130 (13.000 ft.) über den Alpen, und in der Umgebung von Verkehrsflughäfen (CVFR), Einflug nur mit Freigabe der Flugsicherung, Transponder, Funk und Kennzeichen erforderlich, Staffelung VFR vor IFR; Einflug wird für Hängegleiter und Gleitsegel in der Regel nicht erteilt.

Flugbeschränkungsgebiete (ED-R): In den meisten Flugbeschränkungsgebieten (Restricted Areas) werden militärische Übungen, wie z.B. Fallschirmspringen, Flak-Schießen, Übungsflüge, etc. abgehalten. Die Ausdehnung dieser Gebiete richtet sich nach der Art der Nutzung. Daher sind sie sehr un-

ACHTUNG: sehr oft finden dort Abfangübungen statt! Das bedeutet zum Teil unerwartete Flugmanöver seitens der Jets.

Gefahrengebiete (ED•D): Gefahrengebiete (Danger Areas) sind dem Charakter nach einem Gebiet mit Flugbeschränkung ähnlich, Dort finden, wie in den Beschränkungsgebieten, militärische Übungen statt. Hauptsächlich sind dies Schießübungen und Luft-Kampfübungen. Diese Gebiete liegen in Deutschland derzeit ausschließlich über der Nord- und Ostsee und sind somit für uns Tuchflieger nicht relevant. Der Durchflug eines Gefahrengebietes ist ohne Genehmigung auf eigene Gefahr prinzipiell möglich. Allerdings ist der Einflug bei Aktivierung und Betrieb nicht empfehlenswert.

In Österreich, der Schweiz und anderen Ländern haben Beschränkungs- oder Gefahrengebiete vor dem D oder R ein entsprechend anderes Länderprefix wie, z.B. LO-D (Österreich), LF-D (Frankreich) oder LS-R (Schweiz). Segelflugbeschränkungsgebiete (Glider Restriction Area/GRA): Bei entsprechend hohem Verkehrsaufkommen kann in diesen Gebieten der Betrieb von Segelflugzeugen, Hänge- und Paragleitern ganz oder teilweise in einem räumlich und zeitlich begrenzten Umfang untersagt werden. Diese Gebiete sind im Luftfahrthandbuch veröffentlicht und auf der ICAO Karte verzeichnet. Zur Zeit gibt es nur das Segelflugbeschränkungsgebiet Nürnberg.

Segelflugsektoren: Rund um Verkehrsflughäfen (z.B. Stuttgart) existieren teilweise Segelflugsektoren in den Lufträumen C und D. Diese dürfen in der Regel von Hängegleitern und Gleitsegeln mitbenutzt werden, Eine gute Beschreibung mit Karten findet sich auf der Seite des DAeC (www.daec.de/aul/segelflug.htm).

Transponder Mandatory Zone (TMZ): Gebiete mit Transponderzwang. Luftfahrzeuge müssen mit Transponder mit automatischer Höhenübermittlung ausgestattet sein und den Code 0021 unaufgefordert abstrahlen. Ausnahmen können von der zuständigen Flugsicherungskontrollstelle fernmündlich/telefonisch oder über Funk zugelassen werden.

Funk: Generell muss jeder, der am Flugfunk teilnimmt, ein zugelassenes Funkgerät haben und das entsprechende Funksprechzeugnis besitzen (z.B. BZF II).

Im Teil 11 (DHV-Info 130) erläutern wir Flüge in den verschiedenen Lufträumen anhand praktischer Beispiele.

NÜTZLICHE ADRESSEN UND TELEFONNUMMERN

AIS Zentrale Frankfurt (Flugberatung): 069/78072500
 Fa. Eisenschmidt (Luftfahrtbedarf-z.B. ICAO Karten):
www.eisenschmidt.de
 DAeC (Segelflugsektoren): www.daec.de/aul/segelflug.htm
 DFS: www.dfs-ais.de
 Luftrecht: www.luftrecht-online.de

terschiedlich• Die Abgrenzungen finden sich in den ICAO-Karten. Gebiete mit Flugbeschränkung dürfen nur im Rahmen der Beschränkung durchflogen werden. In der Praxis dürfen die meisten Beschränkungsgebiete während der Aktivierung nicht durchflogen werden. Ausnahmen und Aktivitätszeiten stehen im Luftfahrthandbuch Deutschland (AIP). Da am Wochenende viele militärische Aktivitäten ruhen, sind viele Flugbeschränkungsgebiete nur für den Zeitraum von Montag bis Freitag aktiv.

Deutsche Flugbeschränkungsgebiete werden mit ED-R und einer Ziffer bezeichnet (z.B. ED-R 137), in Österreich beispielsweise als LO-R.

Einige der Beschränkungsgebiete haben zusätzlich die Abkürzung TRA (Temporary Reserved Airspace). In diesen Gebieten werden Übungsflüge mit militärischen Jets durchgeführt.

TESTFLÜGE im Info

Das Testberichtschemata für Gleitschirme und Hängegleiter

Die hier veröffentlichten Testberichte stellen Auszüge und Zusammenfassungen der im Rahmen der Musterprüfverfahren ermittelten Testflugprotokolle dar.

Jedes Gerät wird von zwei DHV-Testpiloten geflogen. Gleitsegel-Testflugprogramme werden grundsätzlich an der unteren und an der oberen Gewichtsgrenze geflogen. Da sich daraus oft abweichende Beurteilungen ergeben, veröffentlichen wir die Ergebnisse für die jeweiligen Gewichtsgrenzen und nicht nur eine Zusammenfassung.

Gesamtnoten ergeben sich aus der jeweils ungünstigsten Einzelbeurteilung. Dies gilt sowohl für die Gesamtklassifizierung als auch für die Noten für die einzelnen Manöver.

Geschwindigkeitsangaben werden mit Bräuniger-Flügelradsensoren 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 Trimmmaßnahmen die Flugeigenschaften beeinflussen. Die Testflüge erfolgen mit demselben Gerät und derselben Trimmstellung, mit welchem auch die Flugmechanik-Messfahrt durchgeführt wurde.

Die Erläuterung der Testflugmanöver, deren Durchführung und das Bewertungsschema nach dem die Testflugergebnisse ausgewertet werden, sind in den Lufttüchtigkeitsanforderungen für Hängegleiter und Gleitsegel unter www.dhv.de/typo/fileadmin/user_upload/aktuell_zu_halten/technik/tec_downloads/lbaltf.pdf im Internet einsehbar.

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.
	G	Nur spezielle, namentlich aufgeführte Gurtzeuge sind mit diesem Schirm zugelassen
	GH	Brustgurtzeuge - Alle Gurtzeuge, die der Gurtzeuggruppe GH angehören, sind mit diesem Gleitschirm zugelassen (dieser Gruppe gehören fast alle modernen DHWOeAeC-zugelassenen Gurtzeuge an)
	GX	Gurtzeuge mit festen Kreuzgurten - Alle Gurtzeuge, die der Gurtzeuggruppe GX angehören, sind mit diesem Gleitsegel zugelassen
	Biplace	Der Schirm ist für doppelsitzigen Betrieb zugelassen
	Y	Hängegurtzeug (frühere Konstruktion)
	5	Spezialgurtzeug
Drachen		
		für Piloten, die an einem einfachen Flugverhalten interessiert sind, z.B. weil sie selten fliegen
2		für Piloten, die den Ausbildungsstand Beschränkter Luftfahrerschein (A-Lizenz) haben, und genußvolles Fliegen vorziehen
3		für Piloten, die den Ausbildungsstand Unbeschränkter Luftfahrerschein (B-Lizenz) haben und regelmäßig und in kurzen Zeitabständen fliegen
	E	Spezielle Einweisung erforderlich. z.B. wegen ungewöhnlicher Steuerung
	G	Spezielles Gurtzeug erforderlich
Zwischenwerte 1-2 und 2-3 sind möglich		

DHV G5-01-1226-04



TEQUILA S		
Zertifikatinhaber	Skywalk Gmel & Co. KG	
Hersteller	Stmwalk GmbH & Co. KG	
Klassifizierung	1.3 GH	
W-Schlepp?	Ja	
Anzahl Sitze min 'Anzahl lila mar		
Beschleuniger?	Ja	
TUR???	Hein	
Verhalten bei	fluggewicht(175 Kg)	max. fluggewicht095 Kg
Start	↑	↑
füllverhalten	Abmässig, sofort	gleichmassig, sofort
Aufziehverhalten	kommt solo/ eher Piloten	kommt sofort über Piloten
Abhebebeschwindigkeit	durchschnittlich	dunhuhnrich
Starthandling	ernstet	einfach
Geradeausflug		
Rolldämpfung	durchschnittlich	hoch
Kurrerdadlin.	↓	↓
Trudellendenz	gering	gering
Steuernweg	dunkschnilich	derthschnilich
Wendigkeit	hoch	durchschnittlich
Beidseitiges überziehen	1.2	↑
Sackluggrenze	durchschnittlich 60 cm 75 cm	spät >15 cm
fullstallgrenze	durchschnittlich 65 cm - 80 er	spät 90 cm
Bremskräftenstieg	hoch	durchscheinlich
frontales Einklappen	↑	↑
Vorbeschleunigung	gering	gering
Glimesverhalten	seils edlie schnell	selbständig verzögert
Einselliges Einklappen	↑	↑
Wegdrehen	90-180 Grad	90-180 Grad
Wegdrehen insgesamt	90-100 Grad	93-181 Grad
Drehgeschwindigkeit	gering	duckschnieb& mit Verlangsamung
klar. NI- bim flickwinkel	kleiner .15 Grad	kleiner 65 Grad
Höhenverlust	gering	gering
Stabilisierung	selbständige	selbständig
Öffnungsverhalten	salbstadt	selbständig
Einsirli, es finklappen	Geneuil.	↑
Stabilisierung	einfaches Gegenbremsen	einfaches Gegenbremsen
Steuernweg	durchschnittlich	durchschnittlich
Stieverkräftenstieg	hoch	durchschnittlich
Gegendrehen	einfach, keine faden zqm	einfach, keine lendenz zum
Strömungsabriss	Strömungsabriss	Strömungsabriss
Öllungsverhalten	selbständig veize 'em	selbständig verzögert
Eullstall, qmm. Autliegit		↑
Mein aus fringesehw.		↑
insten aus Ma kureenlu.	↑	↑
Stiegsma	↑	1.2
Einleitung	einfach	einfach
rudellendenz	gering	gering
Ausleitung	Harddrehen 180-360 Grad	Hackdrehen
Sinkgeschwindigkeit nach 120 "m/s	10	10
Einleitung	niniach	einfach
Ausleitung	selbstandre	netstündig
Einleitung	↑	↑
Einleitung	leicht	leich
Ausleitung	selbständig schnell	soloständig schael
nandeverha Ren	einfach	einfach
fraarales Einklappen	↑	↑
Vorbeschleunigung	durchschnittlich	dunhuhnrich
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig schnell
Einselliges Einklappen	↑	↑
Wegdrehen	90-180 Grad	90-180 Grad
Wegdrehen insgesamt	IG 180 Grad	90-180 Grad
Drehgeschwindigkeit	durchschnittlich	derbschnilich
	mit Verlangsamung	mit Verlangsamung
Max. Roll- bzw. Hickwinkel	>15'	>65'
Höhenverlust	gering	gering
Stabilisierung	NM endig	sethstündig
Ohren dille en Bndleunigung	↑	↑
Einleitung	leicht	leicht
Ausleitung	selbständig schnell	selbständig schnell
benamnen anr fu sicherheit		

DHV G5.01-1227-04



DHV G5-01.1228-04



DHV G5.01-1229-04



OZONE N1010 L

Teilbericht		Majol	
Zeitkatinhaber	Aerosperl International GmbH		
Hersteller	O1ONE Gliders Ltd.		
Klassifizierung	1 GH		
W-Schlepp!	Ja		
Anzahl Sitze min 1 Anzahl Sitze man	111		
Beschleuniger!	Ja		
Trimmer?	Nein		

Verhalten bei	min. fluggewicht(195 Kg)	max. Fluggewalt(15 Kg)
---------------	--------------------------	------------------------

Start		
Füllverhalten	gleichmässig, sofort	gleichmässig, söhnt
Aufziehverhalten	kommt sühnrüber Piloten	kennt rufen über Piloten
Abhebeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Starthandlin	einfach	einfach
Geradeausflug		
Rolldämpfung	hoch	hoch

Kurvenhandlung		
Trudellendenz	nicht vorhanden	nicht rohenden
Steuernweg	durchschnittlich	hoch
Wendigkeit	hoch	hoch
Beidseitiges Uteziehen		
Sackfluggrenze	spät > 15 cm	spät > 75 cm
Fullstallgrenze	spar > 80 cm	spät > 80 un
Bremskrahanstieg	durchschnittlich	durchschnittlich

Einklappen		
Vorbeschleunigung	gering	gering
Öffnungsverhalten	selbstbedi	selbständig schnell
Einseitiges Einklappen		
Wegdrehen	< 90 Grad	< 90 Grad
Wegdrehen insgesamt	< 90 Grad	< 90 Grad
Drehgeschwindigkeit	gering	gering
	mit Verlangsamung	mit Verlangsamung
Max. Roll- bzw. Nickwinkel	kleiner 15 Grad	kleiner 15 Grad
Höhenverlust	gering	gering
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öffnungsverhalten	selbständig	selbständig

Einseitiges Einklappen		
Wegdrehen	< 90 Grad	< 90 Grad
Wegdrehen insgesamt	90 - 180 Grad	90 - 180 Grad
Drehgeschwindigkeit	gering	gering
Max. Roll- bzw. Nickwinkel	kleiner 45 Grad	kleiner 45 Grad
Höhenverlust	gering	gering
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öffnungsverhalten	selbständig	selbständig

Öffnungsverhalten		
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Steuernweg	durchschnittlich	durchschnittlich
Steuerkraftanstieg	hoch	hoch
Gegendrehen	einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss	einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig schnell

Öffnungsverhalten		
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Steuernweg	durchschnittlich	durchschnittlich
Steuerkraftanstieg	hoch	hoch
Gegendrehen	einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss	einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig schnell

Öffnungsverhalten		
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Steuernweg	durchschnittlich	durchschnittlich
Steuerkraftanstieg	hoch	hoch
Gegendrehen	einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss	einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig schnell

Öffnungsverhalten		
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Steuernweg	durchschnittlich	durchschnittlich
Steuerkraftanstieg	hoch	hoch
Gegendrehen	einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss	einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig schnell

Öffnungsverhalten		
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Steuernweg	durchschnittlich	durchschnittlich
Steuerkraftanstieg	hoch	hoch
Gegendrehen	einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss	einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig schnell

OZONE N1010 S

Teilbericht		HajoS	
Zeitkatinhaber	Aerosport International GmbH		
Hersteller	GIN Gliden Ltd.		
Klassifizierung	1 GH		
IV-Schlepp!	Ja		
Anzahl Sitze min 1 Anzahl Sitze nmm	111		
Beschleuniger!	Ja		
Trimmer?	Nein		

Verhalten bei	min. Eluggewicht(65 Kg)	max. fluggewicht(85
---------------	-------------------------	---------------------

Start		
Füllverhalten	gleichmässig, sang	gleichmässig, sofort
Aule lehre Malten	kommt säten über Piloten	kommt sofort über Pnielen
Abhebeschwindigkeit	gering	durchschnittlich
Starthandlin	einfach	einfach
Geradeausflug		
Rolldämpfung	hoch	hoch

Kurvenhandlung		
Trudellendenz	nicht vorhanden	nicht vorhanden
Steuernweg	durest hflirlich	durchschnittlich
Wendigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Beidseitiges UÜberziehen		
Sackfluggrenze	spät > 75 cm	sa ⁹ > 15 rin
Fullstallgrenze	spar > 80 cm	spät > 80 cm
Bremskraftanstieg	hoch	hoch

Einklappen		
Vorbeschleunigung	gering	gering
Öffnungsverhalten	selbständig reudeal	selbständig schnell
Einseitiges Einklappen		
Wegdrehen	< 90 Grad	< 90 Grad
Wegdrehen insgesamt	90 - 180 Grad	90 - 180 Grad
Drehgeschwindigkeit	gering	gering
Max. Roll- bzw. Nickwinkel	kleiner 45 Grad	kleiner 45 Grad
Höhenverlust	gering	gering
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öffnungsverhalten	selbständig	selbständig

Öffnungsverhalten		
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Steuernweg	durchschnittlich	durchschnittlich
Steuerkraftanstieg	hoch	hoch
Gegendrehen	einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss	einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig schnell

Öffnungsverhalten		
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Steuernweg	durchschnittlich	durchschnittlich
Steuerkraftanstieg	hoch	hoch
Gegendrehen	einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss	einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig schnell

Öffnungsverhalten		
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Steuernweg	durchschnittlich	durchschnittlich
Steuerkraftanstieg	hoch	hoch
Gegendrehen	einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss	einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig schnell

Öffnungsverhalten		
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Steuernweg	durchschnittlich	durchschnittlich
Steuerkraftanstieg	hoch	hoch
Gegendrehen	einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss	einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig schnell

Öffnungsverhalten		
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Steuernweg	durchschnittlich	durchschnittlich
Steuerkraftanstieg	hoch	hoch
Gegendrehen	einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss	einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig schnell

Öffnungsverhalten		
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Steuernweg	durchschnittlich	durchschnittlich
Steuerkraftanstieg	hoch	hoch
Gegendrehen	einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss	einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig schnell

GIN YEN S

Teilbericht			
legilikatintaber	bin Gliden		
Hersteller	Gin Glidem Inc.		
Klassifizierung	1 GH		
111-Schlepp!	Ja		
Anzahl Sitze min /Anzahl Sitze man	111		
Beschleuniger!	Ja		
Trimmer?			

Verhalten bei	min. Fluggewicht(165 Kg)	max. Fluggewicht(85 g)
---------------	--------------------------	------------------------

Start		
Füllverhalten	igledussig, sofort	gleichmässig, rotöd
Aufziehverhalten	kommt solo ⁹ über Holen	kommt sofort über Pnielen
Abhebeschwindigkeit	durchschnittlich	gering
Starthandlin	einfach	einfach
Geradeausflug		
Rolldämpfung	hoch	hoch

Kurvenhandlung		
Trudellendenz	gering	nicht vorhanden
Steuernweg	hoch	hoch
Wendigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Beidseitiges Überziehen		
Sackfluggrenze	spät > 75 cm	spät > 75 cm
Fullstallgrenze	spät > 90 cm	spät > 90 ein
Bremskraftanstieg	hoch	hoch

Einklappen		
Vorbeschleunigung	gering	gering
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig schnell
Einseitiges Einklappen		
Wegdrehen	< 90 Grad	< 90 Grad
Wegdrehen insgesamt	< 90 Grad	< 90 Grad
Drehgeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Max. Roll- bzw. Nickwinkel	kleiner 15 Grad	kleiner 45 Grad
Höhenverlust	gering	gering
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öffnungsverhalten	selbständig	selbständig

Öffnungsverhalten		
Stabilisierung	einfaches Gegenbrennen	selbständig
Steuernweg	hoch	hoch
Steuerkraftanstieg	hoch	hoch
Gegendrehen	einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss	einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig schnell

Öffnungsverhalten		
Stabilisierung	einfaches Gegenbrennen	selbständig
Steuernweg	hoch	hoch
Steuerkraftanstieg	hoch	hoch
Gegendrehen	einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss	einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig schnell

Öffnungsverhalten		
Stabilisierung	einfaches Gegenbrennen	selbständig
Steuernweg	hoch	hoch
Steuerkraftanstieg	hoch	hoch
Gegendrehen	einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss	einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig schnell

Öffnungsverhalten		
Stabilisierung	einfaches Gegenbrennen	selbständig
Steuernweg	hoch	hoch
Steuerkraftanstieg	hoch	hoch
Gegendrehen	einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss	einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig schnell

Öffnungsverhalten		
Stabilisierung	einfaches Gegenbrennen	selbständig
Steuernweg	hoch	hoch
Steuerkraftanstieg	hoch	hoch
Gegendrehen	einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss	einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig schnell

Öffnungsverhalten		
Stabilisierung	einfaches Gegenbrennen	selbständig
Steuernweg	hoch	hoch
Steuerkraftanstieg	hoch	hoch
Gegendrehen	einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss	einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig schnell

DHV MV -1230-04

Zertifikalhaber	Gin Gliders Inc.	
Hersteller	Gilders Inc.	
Klassifizierung	I GH	
W-Schlepp?	Ja	
Anzahl Sitze min Anzahl Sitze max	1 1	
Beschleuniger?	Ja	
Trimmer?	Nein	
Verhalten bei	min. Fluggewicht(80 Kg)	max. Fluggewicht(105 Kg)
Start		
füllverhalten	gleichmäßig, solol	gleichmäßig, solol
Aufzieherhalten	band solol über Piloten	kommt solol über Piloten
Abhegeschwindigkeit	gering	gering
WAding	einfach	einfach
Geradausflug		
Rolldämpfung	hoch	hoch
Kurvenhandling		
Trudellendenz	nicht vorhanden	nicht vorhanden
Steuereag	hoch	hoch
Wendigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Beidseitiges Ulierziehen		
Sackfluggrenze	spät > 75 cm	spät > 75 cm
Füllstalgrenze	spät > 90 cm	spät > 90 cm
Bremskrallansien	hoch	hoch
Fronlaks Einklappen		
Vorbeschleunigeg	gering	gering
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig schnell
Einsied es Einklappen		
Wegdrehen	< 90 Grad	< 90 Grad
Wegdrehen insgesamt	< 90 Grad	< 90 Grad
Drehgeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Max. Roll bzw. Nickwinkel	kleiner 45 Grad	kleiner 45 Grad
Nähenverlust	gering	gering
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig schnell
Einsieiliges Einride und Gegenst.		
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Steuereag	hoch	hoch
Steuereag	hoch	hoch
Gegendrehen	einfach, keine Tendenz zum	einfach, keine Tendenz zum
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig schnell
symm. Auslei		
fiedele aus trimmgeschw.		
trudeln aus slal. Krzrenflug		
Stels		
Einleitung	einfach	einfach
Nudellendenz	nicht vorhanden	Mehl vorhanden
Ausleitung	Nachdrehen < 180 Grad	Nachdrehen < 180 Grad
Sinkgeschwindigkeit nach 770 fms	8	8
ff fielt		
Einleitung	einfach	einfach
Ausleitung	selbständig	selbständig
Ohren anl.		
Einleitung	leicht	leicht
Ausleitung	selbständig schnell	selbständig schnell
landung		
Landeverhalten	einfach	einfach
Frontales Einklappen (besiclleueig)		
Vorbeschleunigung	gering	gering
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig schnell
Einsieiliges Einklappen Nsciteuneige		
Wegdrehen	< 90 Grad	< 90 Grad
Wegdrehen insgesamt	90 - 180 Grad	90 - 180 Grad
Drehgeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Max. Roll bzw. Nickwinkel	kleiner 45 Grad	kleiner 45 Grad
Nähenverlust	gering	gering
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öffnungsverhalten	selbständig	selbständig
Öhren Wegen, beschleunig		
Einleitung	leicht	leicht
Ausleitung	selbständig schnell	selbständig schnell
Einrennen ZUF Flugsicherheit		

DHV GS.01.1231-04

Zertifikalhaber	Gin Gliders Inc.	
Hersteller	Gin Gliders Inc.	
Klassifizierung	1 GN	
W-Schlepp?	Ja	
Anzahl Sitze min Anzahl Sitze max	1 1	
Beschleuniger?	Ja	
Trimmer?	Nein	
Verhalten bei	min. Fluggewicht(95 Kg)	mar. Fluggewicht(120 Kg)
Start		
füllverhalten	gleichmäßig, solol	gleichmäßig, sofort
Aufzieherhalten	kern solol über Piloten	kommt sofort uher Piloten
Abhegeschwindigkeit	durchschnittlich	dunnschnilich
Starthandling	einfach	einfach
Geradenullt		
Rolldämpfung	hoch	hoch
Kurvenhandling		
Trudellendenz	nicht vorhanden	Mehl vorhanden
Steuereag	hoch	hoch
Wendigkeit	dunnschnilich	durchschnittlich
Beidseitiges überieken		
Sackfluggrenze	spät > /5 cm	101> 75min
Füllstalgrenze	spät > 90 cm	spei> 90cm
Bremskrallanstieg	hoch	hoch
Vorbeschleunigung	gering	gering
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig schnell
Einseil' Einklappen		
Wegdrehen insgesamt	90 - 180 Grad	90 - 180 Grad
Wegdrehen insgesamt	90 - 180 Grad	90 - 180 Grad
Drehgeschwindigkeit	gering	gering
Max. Roll bzw. Nickwinkel	kleiner 45 Grad	kleiner 45 Grad
Nähenverlust	gering	gering
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öffnungsverhalten	selbständig	selbständig
insied es Einklappen und Cremst.		
Stabilisierung	einfaches Gegenbremsen	einfaches Gegenbremsen
Steuereag	hoch	hoch
Steuereag	hoch	hoch
Gegendrehen	einfach, keine Tendenz zum	einfach, keine Tendenz zum
Öffnungsverhalten	selbständig	selbständig
Fullslal, symm. Ausleitung		
Trudeln aus himmgesthw.		
frudeln aus sich Kurunulu		
Stiert tate		
Einleitung	einfach	einfach
Trudellendenz	nicht vorhanden	nicht vorhanden
Ausleitung	Nachdrehen < 180 Grad	Nachdrehen < 180 Grad
Sinkgeschwindigkeit nach 1709m s1	8	8
B-Stall		
Einleitung	einfach	einfach
Ausleitung	selbständig	selbständig
Ohren anl. en		
Einleitung	leicht	leicht
Ausleitung	selbständig schnell	selbständig schnell
landung		
Landeverhalten	einfach	einfach
Frontales Einklo		
Vorbeschleunigung	gering	gering
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig schnell
Einsieiliges Einklappen		
Wegdrehen	90 - 180 Grad	90 - 180 Grad
Wegdrehen insgesamt	90 - 180 Gmd	90 - 180 Grad
Drehgeschwindigkeit	gering	gering
Max. Roll bzw. Nickwinkel	kleiner 45 Grad	kleiner 45 Grad
Nähenverlust	gering	gering
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öffnungsverhalten	selbständig	selbständig
Ohren an, beschleunig		
Einleitung	leicht	leicht
Ausleitung	selbständig schnell	selbständig schnell
Ergänzungen im		

DHV 6S+01-1232-04

GRADIENT GOLDEN 22		
Zertifikalhaber	Tumpoint Fasline GmbH	
Hersteller	Gradient s co.	
Klassifizierung	1-2 GH	
W-Schlepp?	Ja	
Anzahl Sitze min Anzahl Sitze max	1 1	
Beschleuniger?	Ja	
Trimmer?	Nein	
Verhalten bei	min. Fluggewicht(55 Kg)	man, fluggewicht(10
Start		
füllverhalten	gleichmäßig, seht	gleichmäßig, sohit
Aufzieherhalten	kommt solod über Piloten	kommt seht über Piloten
Abhegeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Starthandling	einfach	einfach
GeradeimBu.	1.2	1.1
Rolldämpfung	durchschnittlich	durchschnittlich
Kurvenhendl'	1.2	
Trudellendenz	gering	nicht vorhanden
Steuereag	durchschnittlich	hoch
Wendigkeit	hoch	hoch
Secklinggrenze	1.4	1.2
Sackfluggrenze	inhschnilich 60 - 75 cm	durchschnittliche 60 tm + 75 cm
Füllstalgrenze	durchschnittlich 65 cm + 80 cm	durchschnittlich 65 cm + 80 cm
Bremskrallansien	hoch	hoch
Fratiales Einklappen	1.4	
Vorbeschleunigung	durchschnittlich	durchschnittlich
Öffnungsverhalten	selbständig retrögeN	selbständig schnell
Einseil. es	1.2	1.2
Wegdrehen	90 - 180 Grad	90 - 180 Grad
Wegdrehen insgesamt	90 - 180 Grad	90 - 180 Grad
Drehgeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Max. Roll bzw. Nickwinkel	kleiner 45 Grad	kleiner 45 Grad
Nähenverlust	gering	durchschnittlich
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig
Einseil es Einklo und Ge, en⁹		
Stabilisierung	einfaches Gegenbremsen	einfaches Gegenbremsen
Steuereag	durchschnittlich	hoch
Steuereag	hoch	hoch
Gegendrehen	einfach, keine Tendenz zum	einfach, keine Tendenz zum
Öffnungsverhalten	selbständig reuegeil	selbständig verzögert
Trudeln aus frimmgeschl	1.2	1.2
trudeln aus Pah Kurcent.	1.2	1.2
Siehe hie		
Einleitung	einfach	einfach
Nudellendenz	nicht vorhanden	nicht vorhanden
Ausleitung	selbständig	Nachdrehen < 180 Grad
Sinkgeschwindigkeit nach 7201mst	9	9
B-Stall		
Einleitung	einfach	einfach
Ausleitung	selbständig	selbständig
Ohren anlegen	1.4	
Einleitung	leicht	leicht
Ausleitung	selbständig schnell	nicht selbständig
Landeverhalten	einfach	einfach
Frontales Einklappen	1.2	
Vorbeschleunigung	durchschnittlich	durchschnittlich
Öffnungsverhalten	selbständig ueergerl	selbständig varcagert
Einsieiliges		
Wegdrehen	90 - 180 Grad	90 - 180 Grad
Wegdrehen insgesamt	90 - 180 Grad	90 - 180 Grad
Drehgeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Max. Roll bzw. Nickwinkel	kleiner 45 Grad	kleiner 45 Grad
Nähenverlust	durchschnittlich	durchschnittlich
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öffnungsverhalten	selbständig	selbständig
Ohren anlegen,	1.2	
Einleitung	leicht	leicht
Ausleitung	selbständig schnull	nicht selbständig
anzungen zur Flugsicherheit		

XIX FORM 3

turberic61000 03.4%forin

Sealkalinhaber	XIX GmbH
Hersteller	XIX GmbH
Klassifizierung	2 GH
W-Schlepp?	Ja
Anzahl Sitze min 1 Anzahl Sitze max	111
Beschleuniger?	Ja
Trimmer?	Nein

Verhalten bei	min. Fluggewicht (85 Kg)	max. Fluggewicht (105 Kg)
Start		
Füllverhalten	gleichmässig, Wort	gleichmässig, sehr
Aufziehverhalten	kommt seien Tiber	kommen sofort über Piloten
Abhebegeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Starthandling	einfach	einfach
Geradeauert		
Rolldämpfung	durchschnittlich	durchschnittlich
Kurvenhandlung	01, Feh	01, fe)
Trudellendenz	gering	gering
Steuernweg	durchschnittlich	durchschnittlich
Wendigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Sackfluggrenze	hüh < 60 cm	hüh < 50 cm
Füllstallgrenze	hüh < 65 in	hüh < 15cm
Bremskrallanslieg	durchschnittlich	durchschnittlich
Vorbeschleunigung	durchschnittlich	durchschnittlich
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig reinigen
Einseitiges		
Wegdrehen	110 - 360 Grad	189 160 Grad
Wegdrehen insgesamt	180 - 360 Grad	180 - 360 Grad
Drehgeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Max. Roll-bzw. Nickwinkel	größer 45 Grad	größer 45 Grad
Höhenverlust	durchschnittlich	durchschnittlich
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig schnell
Stabilisierung	einfaches Gegenbremsen	einfaches Gegenbremsen
Steuernweg	durchschnittlich	durchschnittlich
Steuerskrallanslieg	Ankaninhä	durchschnittlich
Gegendrehen	einfach, keine ledent zum	einfach, keine Tendenz zum
Stromungsabriss	selbständig schnell	selbständig schnell
Öffnungsverhalten		
Füllstall		
Trudeln		
Trudeln		
Einleitung	durchschnittlich	durchschnittlich
Trudellendenz	gering	gering
Ausleitung	Nachdrehen < 180 Grad	Nachdrehen < 180 Grad
Sinkgeschwindigkeit nach 7211"IM il	8	8
Einleitung	einfach	einfach
Ausleitung	selbständig	selbständig
Einleitung		
Ausleitung	selbständig schnell	selbständig schnell
Landeverhalten		
Landeverhalten		
Vorbeschleunigung	durchschnittlich	durchschnittlich
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig verzögert
Wegdrehen	110 - 360rad	180 - 360 Grad
Wegdrehen insgesamt	180 - 960 Grad	189 - 360 Grad
Drehgeschwindigkeit	hoch	hoch
Max. Roll- bzw. Nickwinkel	größer 45 Grad	größer 45 Grad
Höhenverlust	durchschnittlich	durchschnittlich
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig schnell
Einleitung	leicht	leicht
Ausleitung	selbständig schnell	selbständig schnell

NOVA SYNTAX EASY WALKING M

lesibericht 031105 A Sinnes fasy Walking

Sealkalinhaber	NOVA Vertriebsgesellschaft m.b.H.
Hersteller	NOVA Vertriebsgesellschaft m.b.H.
Klassifizierung	1-2 GH
W-Schlepp?	Ja
Anzahl Sitze min 1 Anzahl Sitze max	111
Beschleuniger?	Ja
Trimmer?	Nein

Verhalten bei	min. fluggewicht (85 Kg)	max. Fluggewicht (110 K)
Start		
Füllverhalten	gleichmässig, Salon	gleichmässig, sehr
Aufziehverhalten	kommt sofort über Piloten	kommt' soted eher Piloten
Abhebegeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Starthandling	einfach	einfach
Rolldämpfung	hoch	durchschnittlich
Trudellenden'	nicht vorhanden	gering
Steuernweg	durchschnittlich	durchschnittlich
Wendigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Beidseitiges überziehen		
Sackfluggrenze	spät > TS cm	durchschnittlich NO cm 75 an
Füllstallgrenze	7p2 > 90 ms	durchschnittlich 15 cm - 80 cm
Bremskrallmullieg	durchschnittlich	durchschnittlich
Vorbeschleunigung	gering	gering
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig schnell
Einklappen		
Wegdrehen	93 180 Grad	90 180 Grad
Wegdrehen insgesamt	90 -180 Grad	90 180 Grad
Drehgeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Max. Roll- bzw. Nickwinkel	kleiner 05 Grad	kleiner AS Grad
Höhenverlust	gering	gering
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öffnungsverhalten	selbständig	selbständig
Einseitiges Einklappen und		
Stabilisierung	einfaches Gegenbremsen	einfaches Gegenbremsen
Steuernweg	durchschnittlich	durchschnittlich
Steuerskrallanslieg	durchschnittlich	durchschnittlich
Gegendrehen	einfach, keine Tendenz zum	einfach, keine Tendenz zum
Stromungsabriss	selbständig schnell	selbständig schnell
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig verzögert
Einleitung	entac	einfach
Trudellenden'	gering	gering
Ausleitung	selbständig	selbständig
Sinkgeschwindigkeit nach 720"fl.s1	6	6
Einleitung	einfach	einfach
Ausleitung	selbständig	selbständig
Einleitung	einfach	einfach
Ausleitung	selbständig	selbständig
Einleitung	einfach	einfach
Ausleitung	selbständig schnell	selbständig schnell
Landeverhalten	einfach	einfach
Landeverhalten		
Vorbeschleunigung	durchschnittlich	durchschnittlich
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig verzögert
Wegdrehen	90 180 Grad	90 189 Grad
Wegdrehen insgesamt	90 180 Grad	90 180 Grad
Drehgeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Max. Roll- bzw. Nickwinkel	kleiner 45 Grad	kleiner 45 Grad
Höhenverlust	gering	gering
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öffnungsverhalten	selbständig	selbständig
Einleitung	leicht	leicht
Ausleitung	selbständig schnell	selbständig schnell

NOVA SYNTAX EASY WALKING L

Tesevichtl NW Synlair Ealy Ydalking l

Sealkalinhaber	NOVA Vertriebsgesellschaft m.b.H.
Hersteller	NOVA Vertriebsgesellschaft m.b.H.
Klassifizierung	1-2 GH
W-Schlepp?	Ja
Anzahl Sitze min 1 Anzahl Sitze max	111
Beschleuniger?	Ja
Trimmer?	Nein

Verhalten bei	min. Fluggewicht (100 Kg)	max. Fluggewicht (130 Kg)
Start		
Füllverhalten	gleichmässig, sofed	gleichmässig, sofed
Aufziehverhalten	kommt sofort über Piloten	kommt sofort über Piloten
Abhebegeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Starthandling	einfach	einfach
Rolldämpfung		durchschnittlich
Trudellenden'		gering
Steuernweg		hoch
Wendigkeit		durchschnittlich
Sackfluggrenze	spät > 75 nm	spät > 93 cm
Füllstallgrenze		spät > 93 cm
Bremskrallanslieg		hoch
Vorbeschleunigung		gering
Öffnungsverhalten		selbständig schnell
Einklappen		
Wegdrehen	90-189 Grad	90-189 Grad
Wegdrehen insgesamt	90 100 Grad	90 100 Grad
Drehgeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Max. Roll bzw. Nickwinkel	kleiner 45 Grad	kleiner 45 Grad
Höhenverlust	gering	gering
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öffnungsverhalten	selbständig	selbständig
Stabilisierung	einfaches Gegenbremsen	einfaches Gegenbremsen
Steuernweg	durchschnittlich	hoch
Steuerskrallanslieg	durchschnittlich	keck
Gegendrehen	einfach, keine Tendenz zum	einfach, keine Tendenz zum
Stromungsabriss	selbständig schnell	selbständig schnell
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig verzögert
Einleitung	einfach	einfach
Trudellenden'	gering	gering
Ausleitung	selbständig	selbständig
Sinkgeschwindigkeit nach 120"ms]		
Einleitung	einfach	einfach
Ausleitung	selbständig	selbständig
Einleitung	einfach	einfach
Ausleitung	selbständig schnell	selbständig schnell
Landeverhalten	einfach	einfach
Landeverhalten		
Vorbeschleunigung	durchschnittlich	durchschnittlich
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig verzögert
Wegdrehen	90 180 Grad	90 180 Grad
Wegdrehen insgesamt	90 180 Grad	90 183 Grad
Drehgeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Max. Roll- bzw. Nickwinkel	kleiner 45 Grad	kleiner 45 Grad
Höhenverlust	gering	gering
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öffnungsverhalten	selbständig	selbständig
Einleitung	leicht	leicht
Ausleitung	selbständig schnell	selbständig schnell

DHV GS-01-1236.04



NOVA SYNTAX EASY WALKING		
le ⁹ berthl OHO 03 NOVA Sie lasy 1 8Aking		
Zertifizierer	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?	Nein	
Verhalten bei	min. Fluggewicht (115 Kg)	max. Fluggewicht (100 Kg)
Füllverhalten	gleichmäßig, zert	gleichmäßig, seif
Aufziehverhalten	kommt eiter über Piloten	kommt sofort über Piloten
Abhebeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Starthandlung	einfach	einfach
Geniere	-2	1,2
Rolldämpfung	durchschnittlich	durchschnittlich
Kevenhandl		1,2
Trudeltendenz	gering	gering
Steuweg	durchschnittlich	durchschnittlich
Wendigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Beidseitiges Ueberziehen	1,2	
Sackfluggrenze	durchschnittlich NO cm- 25 cm	durchschnittlich NO cm- 15 cm
Füllstaltgrenze	durchschnittlich 65 tm - 80 cm	durchschnittlich 65 cm - 80 cm
Bremskrallanstieg	durchschnittlich	durchschnittlich
frontaler Einklei		
Vorbeschleunigung	gering	gering
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig schnell
Einte		1,1
Wegdrehen	90 -180 Grad	90-180 Grad
Wegdrehen insgesamt	90 -180 Grad	90 -180 Grad
Drehgeschwindigkeit	gering	durchschnittlich
Max. Roll- bzw. Nickwinkel	kleiner 45 Grad	kleiner 45 Grad
Höhenverlust	gering	gering
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öffnungsverhalten	selbständig	selbständig
Ernsiediger Einklan, en Und Gererst	1-2	1,2
Stabilisierung	einfaches Gegenbremsen	einfaches Gegenbremsen
Steuweg	durchschnittlich	durchschnittlich
Steuerkraftanstieg	durchschnittlich	durchschnittlich
Gegendrehen	einfach, keine Tendenz zum	einfach, keine Tendenz zum
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig verzögert
fallsstall, summ. Aufsteilung	1,2	1,2
huden	1,2	1,2
Trudeln	1,2	1,2
trate	1,2	
Einleitung	einfach	einfach
Trudeltendenz	gering	gering
Ausleitung	selbständig	selbständig
Sinkgeschwindigkeit nach 120m/sl		
Einleitung	einfach	einfach
Ausleitung	selbständig	selbständig
Ohren anlegen		
Einleitung	leicht	leicht
Ausleitung	selbständig schnell	selbständig schnell
Landa		
Landeverhalten	einfach	einfach
frontales NA la gen Obesehleutgt	1,2	
Vorbeschleunigung	durchschnittlich	durchschnittlich
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig verb-peil
Einseitiges Fmkle+ (beschleunigt)	1-2	1,2
Wegdrehen	90 189 Grad	90 -180 Grad
Wegdrehen insgesamt	90 -189 Grad	90 -180 Grad
Drehgeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Max. Roll- bzw. Nickwinkel	kleiner 45 Grad	kleiner 45 Grad
Höhenverlust	gering	gering
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öffnungsverhalten	selbständig	selbständig
Obren aale en, beszol en⁹ir		
Einleitung	leicht	leicht
Ausleitung	selbständig schnell	selbständig schnell
Ergänzungen zur Eisigsicherheit		

DHV GS-01 -1237-04



NOVA SYNTAX EASY WALKING XS		
lenkbernted 011V 03 NOVA Synlair Easy Weihung IS		
Zertifizierer	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?	Nein	
Verhalten bei	min. Fluggewicht (115 Kg)	max. Fluggewicht (100 Kg)
Füllverhalten	gleichmäßig, sehn	gleichmäßig, zert
Aufziehverhalten	kommt zert über Piloten	kommt Wert über Piloten
Abhebeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Starthandlung	einfach	einfach
Geniere		1,2
Rolldämpfung		1,2
Kevenhandl		1,2
Trudeltendenz	gering	gering
Steuweg	durchschnittlich	durchschnittlich
Wendigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Beidseitiges Ueberziehen	1,2	
Sackfluggrenze	durchschnittlich 60 cm -15 cm	spät 75 cm
Füllstaltgrenze	durchschnittlich 65 cm 80 cm	spät > 95 cm
Bremskrallanstieg	durchschnittlich	durchschnittlich
frontales Weihen		
Vorbeschleunigung	gering	gering
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig schnell
Einseitiges Einklappen		
Wegdrehen	90 Grad	90 Grad
Wegdrehen insgesamt	90 -180 Grad	90 -180 Grad
Drehgeschwindigkeit	gering	gering
Max. Roll- bzw. Nickwinkel	kleiner 45 Grad	kleiner 45 Grad
Höhenverlust	gering	gering
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öffnungsverhalten	selbständig	selbständig
Einseitiges Einklappen und Gegenf.		
Stabilisierung	einfaches Gegenbremsen	einfaches Gegenbremsen
Steuweg	durchschnittlich	durchschnittlich
Steuerkraftanstieg	durchschnittlich	durchschnittlich
Gegendrehen	einfach, keine Tendenz zum	einfach, keine Tendenz zum
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig verzögert
fallsstall, summ. Aufsteilung	1,2	1,2
Trudeln	1,2	1,2
Trudeln	1,2	1,2
Sreibdralle		
Einleitung	einfach	einfach
Trudeltendenz	gering	gering
Auslegung	selbständig	selbständig
Sinkgeschwindigkeit nach 120m/sl	6	6
Einleitung	einfach	einfach
Ausleitung	selbständig	selbständig
Ohren anlegen		
Einleitung	leicht	leicht
Auslegung	selbständig schnell	selbständig schnell
Lindma		
Landeverhalten	einfach	einfach
frontales Eialula gen Otesehleutgt		
Vorbeschleunigung	durchschnittlich	durchschnittlich
Öffnungsverhalten	selbständig impulsiv	selbständig impulsiv
Einseitiges Einkla (he⁹t)	1-2	1,2
Wegdrehen	90 189 Grad	90-180 Grad
Wegdrehen insgesamt	90-101 Grad	90 -180 Grad
Drehgeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Max. Roll- bzw. Nickwinkel	kleiner 15 Grad	kleiner 45 Grad
Höhenverlust	gering	gering
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öffnungsverhalten	selbständig	selbständig
Ohren anlegen, beschleunigt		
Einleitung	leicht	leicht
Ausleitung	selbständig schnell	selbständig schnell
Ergänzungen zur Flugsicherheit		

DHV 65.01.1239.04

ICARO CYBER 2L		
Tedberthl 11011 03 kam Cyber 2l		
Zertifizierer	fly 8 more GmbH	
Hersteller	fly 8 more GmbH	
Klassifizierung	1 GH	
W-Schlepp?	Ja	
Anzahl Sitze min/Anzahl Sitze mau	1/1	
Beschleuniger?	Ja	
Trimmer?	Nein	
Verhalten bei	min. Fluggewicht (100 Kg)	max. Fluggewicht (115 Kg)
Füllverhalten	gleichmäßig, seif	gleichmäßig, seif
Aufziehverhalten	kommt sofort über Piloten	kommt sofort über Piloten
Abhebeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Starthandlung	einfach	einfach
Geniere		1,2
Rolldämpfung	Lech	hoch
Kurvenhandlung		
Trudeltendenz	nicht vorhanden	nicht vorhanden
Steuweg	hoch	hoch
Wendigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Beidseitiges Ueberziehen		
Sackfluggrenze	spät > 75 tm	spät > 75 an
Füllstaltgrenze	spät > 90 cm	spät > 90 cm
Bremskrallanstieg	hoch	hoch
frontales Eind		
Vorbeschleunigung	gering	gering
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig schnell
NINA hin peu		
Wegdrehen	90 180 Grad	90 180 Grad
Wegdrehen insgesamt	90 -180 Grad	92 180 Grad
Drehgeschwindigkeit	gering	gering
Max. Roll- bzw. Nickwinkel	kleiner 45 Grad	kleiner 45 Grad
Höhenverlust	gering	gering
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öffnungsverhalten		
Einseitiges Einklappen und Gegenf.		
Stabilisierung	einfaches Gegenbremsen	einfaches Gegenbremsen
Steuweg	hoch	hoch
Steuerkraftanstieg	hoch	hoch
Gegendrehen	einfach, keine Zenden/ IM	hoch, keine hindern rein
Öffnungsverhalten	Sommingsabriss	Sommingsabriss
fallsstall, Ausleitung		
Trudeln		
Trudeln		
Stellschlepp		
Einleitung	einfach	einfach
Trudeltendenz	nicht vorhanden	nicht vorhanden
Ausleitung	Nachdrehen < 180 Grad	Nachdrehen < 180 Grad
Sinkgeschwindigkeit nach 720m/s		
B Stal		
Einleitung	einfach	einfach
Ausleitung	selbständig	selbständig
Ohren anlegen		
Einleitung	leicht	leicht
Ausleitung	selbständig schnell	selbständig schnell
Landa		
Landeverhalten	einfach	einfach
frontales (bodenein)		
Vorbeschleunigung	gering	gering
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig schnell
Einseitiges Einklappen (beschleunigt)		
Wegdrehen	90 180 Grad	90-180 Grad
Wegdrehen insgesamt	90 -180 Grad	90-180 Grad
Drehgeschwindigkeit	gering	gering
Max. Roll- bzw. Nickwinkel	kleiner 45 Grad	kleiner 45 Grad
Höhenverlust	gering	gering
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öffnungsverhalten		
Ohren anlegen, beschleunigt		
Einleitung	leicht	leicht
Ausleitung	selbständig schnell	selbständig schnell
Eignungen für Beiecherbeil		

PARATECH P80 SM		
teilerel PARATER		
Zertifikatinhaber	PARATECH AG Service	
Hersteller	PARATECH AG Service	
Klassifizierung	2 GH	
IN-Schlepp?	Ja	
Anzahl Sitze min / Anzahl Sitze max	1/1	
Beschleuniger?	Ja	
Trimmer?	Nein	
Verhalten bei	min. Fluggewicht (15 Kg)	max. fluggewicht(100 Kg)
Start		
Füllverhalten	gleichmäßig, sofort	gleichmäßig, sofort
Aufziehverhalten	kommt roten über Piloten	kommt sofort über Piloten
Abhebegeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Starthandling	einfach	inläch
Rolidämpfung		
Kurvenhandl	2	2
Trudelfaden	gering	gering
Steuweg	durchschnittlich	durchschnittlich
Wendigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Beidseitiges Überziehen		
Sackfluggrenze	durchschnittlich 60 cm + 15 cm	durchschnittlich 60 cm + 75 cm
Füllsallgrenze	durchschnittlich 65 cm + 80 cm	durchschnittlich 65 cm + 80 cm
Bremskräftanstieg	hoch	hoch
frontales Einkl		
Vorbeschleunigung	gering	gering
Öffnungsverhalten	selbständig verlerl	selbständig schnell
Einseitiges Einklappen		
Wegdrehen	< 90 Grad	< 90 Grad
Wegdrehen insgesamt	90 180 Grad	90 180 Grad
Drehgeschwindigkeit	gering	gering
Max. Roll- bzw. Nickwinkel	kleiner 15 Grad	reiner 15 Grad
Höhenverlust	gering	gering
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öffnungsverhalten	selbständig	selbständig
Einseitiges Einklappen und		
Stabilisierung	einfaches Gegenbremsen	anspruchsvolles Gegenbremsen
Steuweg	durchschnittlich	gering
Steuerkraftanstieg	hoch	durchschnittlich
Gegendrehen	einfach, keine Tendenz zum	anspruchsvoll, landen zum
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig verzögert
Füllsall, hol duileitu^g		
Trudeln Trimmgeschw.	2	2
Trudeln stet	2	2
Stellschle		
Einleitung	einfach	einfach
Trudelfaden	gering	gering
Ausleitung	selbständig	selbständig
Sinkgeschwindigkeit nach 120°/m.31	11	15
Einleitung		
Einleitung	einfach	einfach
Ausleitung	selbständig	selbständig
Ohren anlegen		
Einleitung	lechl	nicht
Ausleitung	selbständig schnell	selbständig schnell
Landung		
Landeverhalten	einfach	einfach
frontales Einklappen (nesthleuni.)		
Vorbeschleunigung	dort hschnillich	gering
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig schnell
Einseitiges Einklappen		
Wegdrehen	90 -180 Grad	90 -180 Grad
Wegdrehen insgesamt	180 360 Grad	90 180 Grad
Drehgeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Max. Roll- bzw. Nickwinkel	kleiner 45 Grad	kleiner 45 Grad
Höhenverlust	durchschnittlich	gering
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öffnungsverhalten	selbständig	selbständig
Ohne anlegen, beschleunigt		
Einleitung	leicht	leicht
Ausleitung	selbständig schnell	nicht selbständig
zur flustehen		

PARATECH P80 ML		
TUMIIFT111111.111111,1iid		
Zertifikatinhaber	PARATECH AG Service	
Hersteller	PARATECH AG Service	
Klassifizierung	2 GH	
IN-Schlepp?	Ja	
Anzahl Sitze min /Anzahl/ Sitze max	1/1	
Beschleuniger?	Ja	
Trimmer?	Nein	
Verhalten bei	min. Fluggewicht (85 Kg)	max. fluggewicht(100 Kg)
Start		
Füllverhalten	gleichmäßig, sofort	gleichmäßig, sofort
Aufziehverhalten	kommt sofort über Piloten	kommt sofort über Piloten
Abhebegeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Starthandling	einfach	inläch
Rolidämpfung		
Kurvenhandl	2	2
Trudelfaden	gering	gering
Steuweg	durchschnittlich	durchschnittlich
Wendigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Beidseitiges überziehen		
Sackfluggrenze	durchschnittlich 60 - 75 cm	durchschnittlich 60 cm -15 an
Füllsallgrenze	durchschnittlich 65 cm + 80 cm	durchschnittlich 65 cm + 80 cm
Bremskräftanstieg	hoch	hoch
Frontales Einklappen		
Vorbeschleunigung	gering	gering
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig schnell
Einseitiges Einkl.		
Wegdrehen	90- 180 Grad	90 180 Grad
Wegdrehen insgesamt	< 90 Grad	< 90 Grad
Drehgeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Max. Roll- bzw. Nickwinkel	kleiner 15 Grad	kleiner 15 Grad
Höhenverlust	gering	gering
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig schnell
Einseitiges Einklappen und Gegenl.		
Stabilisierung	einfaches Gegenbremsen	einfaches Gegenbremsen
Steuweg	durchschnittlich	durchschnittlich
Steuerkraftanstieg	hoch	hoch
Gegendrehen	einfach, keine Tendenz um	einfach, keine Tendenz zum
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig schnell
Füllsall, mm. Ausleitun-		
Trudeln Trimmgeschw.	2	2
Trudeln aus Mal. Kufenflu	1	1
Stellschle		
Einleitung	einfach	einfach
Trudelfaden	gering	gering
Ausleitung	selbständig	selbständig
Sinkgeschwindigkeit nach 110°/m.s	12	14
1321		
Einleitung	einfach	einfach
Ausleitung	selbständig	selbständig
Ohren anlu		
Einleitung	leicht	leicht
Ausleitung	nimmt zögernd Tabu auf <4 Sek	nimmt zögernd Fand auf <4 Sek
Landung		
Landeverhalten	einfach	einfach
Frontales Einklappen (beschleunigt)		
Vorbeschleunigung	gering	gering
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig schnell
Einseitiges Einklappen		
Wegdrehen	90 -180 Grad	90 -100 Grad
Wegdrehen insgesamt	90 -180 Grad	90 -180 Grad
Drehgeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Max. Roll- bzw. Nickwinkel	kleiner 45 Grad	kleiner 45 Grad
Höhenverlust	gering	gering
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig schnell
Ohren anlegen, beschleunigt		
Einleitung	leicht	leicht
Ausleitung	nimmt zögernd Fahrt auf <4 Sek	nicht selbständig
Erneuzugun zur		

PARATECH P80		
PARAIKH		
Zertifikatinhaber	PARATECH AG Service	
Hersteller	PARATECH AG Service	
Klassifizierung	2 GH	
IN-Schlepp?	Ja	
Anzahl Sitze min / Anzahl Sitze max	1/1	
Beschleuniger?	Ja	
Trimmer?	Nein	
Verhalten bei	Fluggewicht (95 Kg)	max. Fluggewicht (130 K)
Start		
Füllverhalten	gleichmäßig, sofort	gleichmäßig, sofort
Aufziehverhalten	kommt sofort über Piloten	kommt sofort über Piloten
Abhebegeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Starthandling	einfach	inläch
Rolidämpfung		
Kurvenhandl	2	2
Trudelfaden	gering	gering
Steuweg	durchschnittlich	durchschnittlich
Wendigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Beidseitiges überziehen		
Sackfluggrenze	durchschnittlich 60 cm + 75 cm	durchschnittlich 60 cm - 75 cm
Füllsallgrenze	durchschnittlich 65 cm 80 cm	durchschnittlich 65 cm + 80 cm
Bremskräftanstieg	hoch	hoch
Frontales Einklappen		
Vorbeschleunigung	gering	gering
Öffnungsverhalten	selbständig reugen	selbständig schnell
Einseitiges Einklappen und Gegenl.		
Wegdrehen	< 90 Grad	< 90 Grad
Wegdrehen insgesamt	90 -180 Grad	90 180 Grad
Drehgeschwindigkeit	gering	gering
Max. Roll- bzw. Nickwinkel	kleiner 45 Grad	kleiner 15 Grad
Höhenverlust	durchschnittlich	gering
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öffnungsverhalten	selbständig	selbständig
Einseitiges Einklappen und Gegenl.		
Stabilisierung	anspruchsvolles Gegenbremsen	anspruchsvolles Gegenbremsen
Steuweg	gering	gering
Steuerkraftanstieg	durchschnittlich	durchschnittlich
Gegendrehen	einfach, keine indenz zum	einfach, keine reden zum
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig verzögert
Füllsall, mm. Ausleitun-		
Trudeln Trimmgeschw.	2	2
Trudeln aus Kursenn	1	2
Stellschle		
Einleitung	einfach	einfach
Trudelfaden	gering	gering
Ausleitung	selbständig	selbständig
Sinkgeschwindigkeit nach 120°/m.s	IS	15
111111		
Einleitung	einfach	einfach
Ausleitung	selbständig	selbständig
Ohren anlegen		
Einleitung	leicht	leicht
Ausleitung	selbständig schnell	selbständig schnell
Landung		
Landeverhalten	einfach	einfach
Frontales Einklappen (beschleunigt)		
Vorbeschleunigung	gering	gering
Öffnungsverhalten	selbständig reueger	selbständig schnell
Einseitiges Einklappen		
Wegdrehen	90 -180 Grad	90 180 Grad
Wegdrehen insgesamt	90 -180 Grad	90 180 Grad
Drehgeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Max. Roll bzw. Nickwinkel	großer 45 Grad	kleiner 95 Grad
Höhenverlust	durchschnittlich	gering
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öffnungsverhalten	selbständig	selbständig
Ohren anlegen, beschleunigt		
Einleitung	leicht	leicht
Ausleitung	nicht selbständig	nicht selbständig
zur flugsicherheit		

DHV GS-01-1243-04

AIRWAVE SPORT 2 XL

Testbericht

Zertifizierender Hersteller	Airwave Villinger Ges.m.b.H.
Klassifizierung	1-2 GH
W-Schlepp?	Ja
Anzahl Sitze min Anzahl Sitze max	1 11
Beschleuniger?	Ja
Trimmer?	Nein

Verhalten bei min. Fluggewicht (110 Kg) max. Fluggewicht (1140 Kg)

Sied		
Füllverhalten	gleichmäßig, soton	gleichmäßig, raten
Aufziehverhalten	komm solori über Pillen	kamm solori über Piloten
Abhebegeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Starthandlung	eielach	eilmach
Geradeausflug	1,2	
Rolldämpfung	durchschnittlich	durchschnittlich
Kurvenhandlung		
Trudeltendenz	gering	gering
Steuerverhalten	hoch	hoch
Wendigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Beidseitiges		
Sackfluggrenze	durchschnittlich 60 cm - 15 cm	durchschnittlich 60 cm 75 cm
Füllsallgrenze	deschschnittlich 65 cm + 80 cm	durchschnittlich 65 ein-BO cm
Bremskraftanstieg	hoch	hoch
frontales Einklappen	1	1
Vorbeschleunigung	gering	gering
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig schnell
Einsseitiges Einklappen		
Wegdrehen	90 - 110 Grad	90 - 180 Grad
Wegdrehen insgesamt	90 - 180 Gmd	90 - 180 Grad
Drehgeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Max. Roll- bzw. Nickwinkel	kleiner 45 Grad	kleiner 45 Grad
Höhenverlust	gering	gering
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig schnell
Einsseitiges Einklappen und		
Stabilisierung	einfaches Gegenbremsen	einfaches Gegenbremsen
Steuerverhalten	durchschnittlich	durchschnittlich
Steuerkraftanstieg	hoch	hoch
Gegendrehen	einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss	einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss
Ölter ungsved allen	selbständig schnell	selbständig schnell
füllsall,		
Trudeln aus Trimmgeschw.	1	1
Trudeln aus Ital.	1	1
Steilschleife	1,2	
Einleitung	einfach	einfach
Trudeltendenz	gering	gering
Ausleitung	Nachdrehen < 180 Grad	Nachdrehen < 180 Grad
Sinkgeschwindigkeit nach 720 S]	13	13
0-11alt	1	1
Einleitung	einfach	einfach
Ausleitung	selbständig	selbständig
Ohren an	1	1
Einleitung	Mal	leicht
Ausleitung	selbständig schnell	selbständig schnell
Landung	1	1
Landeverhalten	einfach	einfach
frontales Einklappen	0	
Vorbeschleunigung	gering	gering
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig schnell
Einklappen ein		
Wegdrehen	90 - 180 Grad	90 - 180 Grad
Wegdrehen insgesamt	90 - 180 Grad	90 - 180 Grad
Drehgeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Max. Roll- bzw. Nickwinkel	kleiner 45 Grad	kleiner 45 Grad
Höhenverlust	gering	gering
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig schnell
Ohren anlegen, beschleunigt		
Einleitung	leicht	leicht
Ausleitung	selbständig schnell	selbständig schnell
Ergänzungen zur		

DHV GS-01.1244.04

SWING MISTRAL 3,30

DHV

Zertifizierender Hersteller	Swing flugsportgeräte GmbH
Klassifizierung	1-2 GH
W-Schlepp?	Ja
Anzahl Sitze min Anzahl Sitze max	1 11
Beschleuniger?	Ja
Trimmer?	Nein

Verhalten bei min. Fluggewicht (110 Kg) max. Fluggewicht (1140 Kg)

Sied		
Füllverhalten	gleichmäßig, seien	gleichmäßig, solori
Aufziehverhalten	komm solori eher Pikten	kanunl solori der Piloten
Abhebegeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Starthandlung	einfach	einfach
Geradeausflug	1,2	
Rolldämpfung	durchschnittlich	durchschnittlich
Kurvenhandlung	0,2	1,2
Trudeltendenz	gering	gering
Steuerverhalten	durchschnittlich	durchschnittlich
Wendigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Beidseitiges Überziehen		
Sackfluggrenze	durchschnittlich 60 cm 75 cm	durchschnittlich 60 cm, 75 cm
Füllsallgrenze	durchschnittlich 65 cm - 80 mm	durchschnittlich 65 cm 80 cm
Bremskraftanstieg	hoch	hoch
frontales Einklappen		
Vorbeschleunigung	gering	gering
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig verzögert
Einsseitiges Einklappen		
Wegdrehen	90 - 180 Grad	90 - 180 Grad
Wegdrehen insgesamt	90 - 180 Grad	90 - 180 Grad
Drehgeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Max. Roll- bzw. Nickwinkel	kleiner 45 Grad	kleiner 15 Grad
Höhenverlust	gering	gering
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öffnungsverhalten	selbständig	selbständig
ein und Gegend.		
Stabilisierung	einfaches Gegenbremsen	einfaches Gegenbremsen
Steuerverhalten	hoch	hoch
Steuerkraftanstieg	hoch	hoch
Gegendrehen	einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss	einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss
Öffnungsverhalten	selbständig reuigel	selbständig verzögert
füllsall, symm. Aasleitung		
Trudeln aus Trimmgeschw.	1,2	
Trudeln aus Ital.	1	
Steilschleife	1,2	1,2
Einleitung	einfach	einfach
Trudeltendenz	gering	gering
Ausleitung	Nachdrehen < 180 Grad	Nachdrehen < 180 Grad
Sinkgeschwindigkeit nach 720 (ini)	13	13
Einleitung	einfach	einfach
Ausleitung	selbständig	selbständig
Ohren an	1	1
Einleitung	leicht	leicht
Ausleitung	selbständig schnell	selbständig schnell
Landung	1,2	
Landeverhalten	einfach	einfach
frontales Einklappen beschleunigt		
Vorbeschleunigung	durchschnittlich	durchschnittlich
Öffnungsverhalten	einfach verzögert	selbständig verzögert
Einsseitiges Einklappen		
Wegdrehen	90 - 180 Grad	90 - 180 Grad
Wegdrehen insgesamt	90 - 180 Grad	90 - 180 Grad
Drehgeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Max. Roll- bzw. Nickwinkel	kleiner 45 Grad	kleiner 45 Grad
Höhenverlust	gering	gering
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öffnungsverhalten	selbständig	selbständig
Ohren anlegen, beschleunigt		
Einleitung	leicht	leicht
Ausleitung	selbständig schnell	selbständig schnell
Ergänzungen zur		

DHV GS-01-1245-04

ADVANCE OMEGA 6/29

Zertifizierender Hersteller	ADVANCE Thun AG
Klassifizierung	2,3 GH
W-Schlepp?	Ja
Anzahl Sitze min Anzahl Sitze max	1 11
Beschleuniger?	Ja
Trimmer?	Nein

Verhalten bei min. Fluggewicht (100 Kg) max. Fluggewicht (125 Kg)

Fiert		
Füllverhalten	ungleichmäßig, verzögert	ungleichmäßig, verzogen
Aufziehverhalten	hand 90/erget über Holen	komm weniger über Piloten
Abhebegeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Starthandlung	durchschnittlich	durchschnittlich
Geradeausflug	1,2	1,2
Rolldämpfung	durchschnittlich	durchschnittlich
Kurvenhandlung	2,3	
Trudeltendenz	durchschnittlich	durchschnittlich
Steuerverhalten	gering	gering
Wendigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Beidseitiges		
Sackfluggrenze	lieh < 60 an	lieh < 60 cm
Füllsallgrenze	Geh < 65 an	Häh < 65 cm
Bremskraftanstieg	hoch	hoch
frontales Einklappen	2	
Vorbeschleunigung	durchschnittlich	gering
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig verzögert
Einsseitiges Einklappen		
Wegdrehen	90 - 180 Grad	90 - 180 Grad
Wegdrehen insgesamt	90 - 180 Grad	90 - 180 Grad
Drehgeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Max. Roll- bzw. Nickwinkel	gerder 45 Grad	kleiner 45 Grad
Höhenverlust	durchschnittlich	durchschnittlich
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öffnungsverhalten	selbständig impulsiv	selbständig impulsiv
Einsseitiges Einklappen und		
Stabilisierung	anspruchsvolles Gegenbremsen	anspruchsvolles Gegenbremsen
Steuerverhalten	gering	gering
Steuerkraftanstieg	hoch	durchschnittlich
Gegendrehen	anspruchsvoll, Tendenz zum Strömungsabriss	anspruchsvoll, Tendenz zum Strömungsabriss
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig verzögert
füllsall, symm. Aasleitung		
Trudeln aus Trimmgeschw.	2	2
Trudeln aus Ital.	2	2
Steilschleife	1,2	1,2
Einleitung	durchschnittlich	durchschnittlich
Trudeltendenz	gering	durchschnittlich
Ausleitung	selbständig	selbständig
Sinkgeschwindigkeit nach 720 S st	14	1
11.Stall		
Einleitung	Mehl möglich	oich)
Ausleitung		
Ohren an	1,2	2
Einleitung	leicht	leicht
Ausleitung	nicht selbständig	nicht selbständig
Landung		
Landeverhalten	durchschnittlich	durchschnittlich
frontales Einklappen beschleunigt	2,3	
Vorbeschleunigung	gering	gering
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig verzögert
Einsseitiges Einklappen (beschleunigt)		
Wegdrehen	>360 Grad	90 - 180 Grad
Wegdrehen insgesamt	>360 Grad	90 - 180 Grad
Drehgeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Max. Roll- bzw. Nickwinkel	kleiner 45 Grad	gerder 45 Grad
Höhenverlust	durchschnittlich	durchschnittlich
Stabilisierung	anspruchsvolles Gegenbremsen	selbständig
Öffnungsverhalten	nicht selbständig	selbständig impulsiv
Ohren anlegen, beschleunigt		
Einleitung	leicht	anspruchsvoll
Ausleitung	nicht selbständig	nicht selbständig
Ergänzungen zur		



ADVANCE OMEGA 6/27		
Hersteller 03 AA ante Omega 6/11		
7. erfillkathaber	ADVANCE Thun AG	
Hersteller	ADVANCE Thun AG	
Klassifizierung	2-3 GH	
26Schlepp?	Ja	
Anzahl Sitze min / Anzahl Sitze max	1/1	
Beschleuniger?	Ja	
Trimmer?	Nein	
Verhalten bei	min. Fluggewicht 185 Kg	max. fluggewicht (105 Kg)
Start	2	2
Füllerhalten	ungleichmässig verzogen	ungleichmässig verzogen
Auszieherhalten	kommt verzogen aber Piloten	kommt verfügen über Piloten
Abhebegeschwindigkeit	dunhschnillich	dimissantillich
Starthandlung	du nhschnillich	dahschnillich
Geradeausflug	12	1,2
Roldämpfung	durchschnittlich	duraschnidach
Kurvenhandlung	2,3	2
Trudellendenz	durchschnittlich	durchschnittlich
Steuweg	gering	gering
Wendigkeit	durchschnittlich	dunhschnillich
Beidseitiges Oberziehen	2	2
Sacklingrenze	früh < 60 cm	hüh < 60 cm
ulista "grenze	lieh 65 cm	Puh < 65 cm
Bremskraftanstieg	hoch	hoch
frontales Einklappen	2	2
Vorbeschleunigung	durchschnittlich	gering
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig verzogen
Einsseitiges Einklappen	2	2
Wegdrehen	90-180 Grad	90-180 Grad
Wegdrehen insgesamt	90-180 Grad	90-180 Grad
Drehgeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Max. Roll- bzw. Nickwinkel	größer 45 Grad	kleiner 45 Grad
Höhenverlust	dunhdunillich	durchschnittlich
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öffnungsverhalten		
Stabilisierung	anspruchsvolles Gegenbremse	anspruchsvolles Gegenbremsen
Steuweg	gering	gering
Steuerkraftanstieg	hoch	hab
Gegendrehen	anspruchsvoll, Tendenz z.	dAspruchsvoll, Indem f.
Öffnungsverhalten	selbständig reize ert	Stiftungsabriss
Stiftungsabriss	selbständig verzogen	Stiftungsabriss
Öffnungsverhalten	selbständig	selbständig
hudein aus Irinngeschw.	2,3	2,3
Trudeln aus steh Kurmenllu	2	2
Stein Trak	1,2	2
Einleitung	durchranntia	durchschollich
Trudellendenz	gering	durchschollich
Ausleitung	selbständig	selbständig
Stügeschwindigkeit nach 720°/m.sl	14	15
B-Stall		
Einleitung	nicht möglich	nicht möglich
Ausleitung		
Ohren anlegen	1,2	
Einlenze	leicht	leicht
Ausleitung	nicht selbständig	nicht selbständig
Landung	1,2	1,2
Landeverhalten	durchschnittlich	durchschnittlich
frontales Einklappen (bestbleuni. 1)	2,3	2,3
Vorbeschleunigung	gering	gering
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig wogen
Einsseitiges Einklappen (beschleun. 1)	2,3	2,3
Wegdrehen	>360 Grad	90-180 Grad
Wegdrehen insgesamt	>360 Grad	90-180 Grad
Drehgeschwindigkeit	durchschnittlich	dunhschnillich
Max. Roll- bzw. Nickwinkel	kleiner 45 Grad	kleiner 45 Grad
Höhenverlust	dunhdunillich	dunhdunillich
Stabilisierung	anspruchsvolles Gegenbremsen	selbständig
Öffnungsverhalten	nicht selbständig	selbständig verzogen
Ohren anlegen		
Einleitung	leicht	anspruchsvoll
Ausleitung	Mal selbständig	nicht selbständig
anwendung nur El	licheheit	

ADVANCE OMEGA 6/25		
Zertifikalhaber	ADVANCE Thun AG	
Hersteller	ADVANCE Thun AG	
Klassifizierung	2-3 GH	
W-Schlepp?	Ja	
Anzahl Sitze min / Anzahl Sitze max	1/1	
Beschleuniger?	Ja	
Trimmer?	Nein	
Verhalten bei	min. Fluggewicht 170 Kg	max. Fluggewicht 190 Kg
Start	2	2
Füllerhalten	ungleichmässig verzogen	ungleichmässig verzogen
Aufzieherhalten	kommt verzogen über Puder	Mami reizen über Piloten
Ah he hegesh windig keil	durchschnittlich	durehsehnlich
Starthandlung	dunhschnillich	dunhschnillich
Effeaust	1,2	1,2
Roldämpfung	dunhschnillich	dunhschnillich
kumuttandlung	2,3	2
Trudellendenz	dunhschnillich	dunhschnillich
Steuweg	gering	gering
Wendigkeit	dunhschnillich	dunhschnillich
Beidseitiges Oberziehen	2	2
Saddluggrenze	tra < 60 cm	früh < 60 cm
Fullstallgrenze	hüh < 65 nm	huh < 65 cm
Bremskrallausstieg	hoch	hoch
frontales Einklo	2	2
Vorbeschleunigung	dunhschnillich	dunhschnillich
Öffnungsverhalten	selbständig verzogen	selbständig verzogen
Einklo	2	2
Wegdrehen	90-180 Grad	90-180 Grad
Wegdrehen insgesamt	90-180 Grad	90-180 Grad
Drehgeschwindigkeit	dunhdunillich	dunhschnillich
Max. Roll bzw. Nickwinkel	größer 45 Grad	kleiner 45 Grad
Höhenverlust	dunhdunillich	dunhdunillich
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öffnungsverhalten	selbständig impulsiv	selbständig impulsiv
Einsseitiges Einhla, ein und	2,3	1,3
Stabilisierung	anspruchsvolles Gegenbremsen	anspruchsvolles Gegenbremsen
Steuweg	gering	gering
Steuerkraftanstieg	hoch	hoch
Gegendrehen	anspruchsvoll, Tendenz z.	anspruchsvoll, leadennl.
Öffnungsverhalten	selbständig verzogen	selbständig verzogen
Fullstall, symm. Aastekuni	2	2
Trudeln aus kimggerchn.	2	2,3
hudein aus slal. Kurmenllu	2	2
Skills kalt	1,2	1,2
Einleitung	dunhschnillich	dunhschnillich
%dellen denn	gering	gering
Ausleitung	selbständig	selbständig
Sinkgeschwindigkeit nach 120°/m.sl	14	15
Einleitung	nicht möglich	nicht möglich
Ausleitung		
Ohren ante en	1,1	1,2
Einleitung	leas	leas
Ausleitung	nicht selbständig	nicht selbständig
Landeverhalten	dunhschnillich	dunhschnillich
frontales Einklappen (bestbleuni. 0)	2,3	2,3
Vorbeschleunigung	gering	gering
Öffnungsverhalten	selbständig verzogen	selbständig verzogen
Öffnungsverhalten	selbständig	selbständig
Wegdrehen	>360 Grad	180-360 Grad
Wegdrehen insgesamt	>360 Grad	90-180 Grad
Drehgeschwindigkeit	dunhschnillich	dunhschnillich
Max. Roll bzw. Nickwinkel	kleiner 45 Grad	kleiner 45 Grad
Höhenverlust	dunhdunillich	dunhdunillich
Stabilisierung	anspruchsvolles Gegenbremsen	selbständig
Öffnungsverhalten	nicht selbständig	selbständig verzogen
Ohren ante beschleun. 1	1,2	
Einleitung	leicht	anspruchsvoll
Ausleitung	nicht selbständig	nicht selbständig
anwendung nur Ein sitherheit		

SWING EVEREST 30		
Hersteller DHV 03 Swing Everest 30		
Zertifikalhaber	Swing Flugsportgeräte GmbH	
Hersteller	Swing Flugsportgeräte GmbH	
Klassifizierung	1 GH	
V-Schlepp?	Ja	
Anzahl Sitze min / Anzahl Sitze max	1/1	
Beschleuniger?	Ja	
Trimmer?	Reis	
Verhalten bei	min. Fluggewicht 1105 Kg	max. Fluggewicht 1100 Kg
Start		
Füllerhalten	gleichmässig, sola	gleichmässig, sofort
Aufzieherhalten	korai seien über Piloten	komml soal Ober Hab
Abhebegeschwindigkeit	dunhschnillich	dunhschnillich
Starthandlung	einfach	einfach
Geradeausflug	1	1
Roldämpfung	dunhschnillich	dunhschnillich
Kurvenhandlung	1	1
Trudellendenz	mal vorhanden	nicht vorhanden
Steuweg	hoch	hoch
Wendigkeit	dunhschnillich	dunhschnillich
Beidseitiges Ikenkhan		
Sackfluggrenze	spül > 15 cm	spät > 75 cm
Fullstallgrenze	spül > 90 cm	spät > 90 cm
Bremskrallausstieg	hoch	hoch
frontales Einklappen		
Vorbeschleunigung	gering	gering
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig schnell
Einsleit.	en	1
Wegdrehen	90-100 Grad	< 90 Grad
Wegdrehen insgesamt	90-180 Grad	< 90 Grad
Drehgeschwindigkeit	gering	gering
Max. Roll- bzw. Nickwinkel	kleiner 05 Grad	kleiner 45 Grad
Höhenverlust	gering	gering
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öffnungsverhalten	selbständig	selbständig
Einsseitiges Fmkappen und Gegenf.		
Stabilisierung	einfaches Gegenbremsen	einfaches Gegenbremsen
Steuweg	hoch	hoch
Steuerkraftanstieg	hoch	hoch
Gegendrehen	anspruchsvoll, Tendenz z.	anspruchsvoll, Tendenz z.
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig schnell
Fullstall, Ausleitung		
Trudeln aus Trinnogstker		
Trudeln aus stal. Kurnull		
Steile hak		
Einleitung	einfach	einfach
Trudellendenz	nicht vorhanden	nicht vorhanden
Ausleitung	Nachdrehen < 180 Grad	Nachdrehen < 110 Grad
Sinkgeschwindigkeit nach 720°/m.sl	8	8
Einleeren	einfach	einfach
Ausleitung	selbständig	selbständig
Obren anlegen		
Einleitung	leicht	leicht
Ausleitung	selbständig schnell	selbständig schnell
Landung		
Underverhalten	einfach	einfach
frontales Einklappen (beschleun. 1)		
Vorbeschleunigung	gering	gering
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig schnell
Einsleit. (Einklappen (beschleun. 1))		
Wegdrehen	90-180 Grad	< 90 Grad
Wegdrehen insgesamt	90-180 Grad	< 90 Grad
Ordneschwindigkeit	gering	gering
Max. Roll- bzw. Nickwinkel	kleiner 05 Grad	kleiner 45 Grad
Höhenverlust	gering	gering
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öffnungsverhalten	selbständig	selbständig
Ohren ante en, beschleun. 1		
Einleitung	leicht	leicht
Ausleitung	selbständig schnell	selbständig schnell
Ergänzungen zum Flugsicherheit		



SWING EVEREST 28		
Testbericht OW 015wieg bereit 13		
Zertifikathaber	Swing Flugsportgeräte GmbH	
Hersteller	Swing Flugsportgeräte GmbH	
Klassifizierung	1 Gl	
W Schleppl	ja	
Anzahl Size min / Anzahl Size max	11	
Beschleuniger?	ja	
Trimmed	Nein	
Verhalten bei Start	Fluggewicht 95 kg	max fluggewicht 1115 kg
Geradausflug	gleichmäßig, sofort kommt seler über Hiden	gleichmäßig, seid kommt seler über Noten
bildemaive	durch schnittlich	durch schnittlich
Kurvenhandlung	einfach	einfach
Trudeltendenz	nicht vorhanden	nicht vorhanden
Steuerung	hoch	hoch
Wendigkeit	durchschnittlich	ichschn lösch
Beidseitiges Überziehen	nicht vorhanden	nicht vorhanden
Sackfluggrenze	spät > 75 cm	spät > 75 cm
Füllstallgrenze	cas > 90 un	spät 99cm
Bremskraftanstieg	heft	hoch
Frontales Einklappen	gering	gering
Einseitiges Einklappen	selbständig schnell	selbständig schnell
Wegdrehen	90 Grad	< 911 Grad
Wegdrehen insgesamt	< 90 Grad	< 90 Grad
Drehgeschwindigkeit	gering	gering
Max. Roll- bzw. Nickwinkel	kleiner 45 Grad	kleiner 15 Grad
Höhenverlust	gering	gering
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Üffnungsverhalten	selbständig	selbständig
Einseitiges Einklappen und Ge enal.	einfaches Gegenbremsen	einfaches Gegenbremsen
hoch	hoch	hoch
hoch	hoch	hoch
einfach, keine lendenz lern	einfach, keine Tendenz zum	Stömungsabriss
Stömungsabriss	selbständig schnell	selbständig schnell
Hislall, qmm. dusleitung		
Trudeln ans Trimmgetllw.		
Trudeln als Kurvenflug		
Stellschnecke		
B-Stall		
Einführung	einfach	einfach
Ausleitung	selbständig	selbständig
Ohren enle	leicht	leicht
selbständig schnell	selbständig schnell	
Tandem		
Landeevnen	einfach	einfach
frontales Einklappen (beschleunigt)		
Vorbereitung	gering	gering
Üffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig schnell
Einseitiges Einklappen (tsableum)		
Wegdrehen	< 99 Grad	< 90 Grad
Wegdrehen insgesamt	< 90 Grad	< 90 Grad
Drehgeschwindigkeit	gering	gering
Max. Roll- bzw. Nickwinkel	kleiner 45 Grad	kleiner 45 Grad
Höhenverlust	gering	gering
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Üffnungsverhalten	selbständig	selbständig
Ohren anlegen, beschleunigt		
Einführung	leicht	leicht
Ausleitung	selbständig schnell	selbständig schnell
ergänzungen alt Ehr sicherhell		

SWING EVEREST 26		
Testbericht OW 015wieg bereit 13		
Zertifikathaber	Swing Flugsportgeräte GmbH	
Hersteller	Swing Flugsportgeräte GmbH	
Klassifizierung	1 Gl	
W Schleppl	ja	
Anzahl Size min / Anzahl Size max	11	
Beschleuniger?	ja	
Trimmed	Nein	
Verhalten bei Start	Fluggewicht 95 kg	max fluggewicht 1115 kg
Geradausflug	gleichmäßig, sofort kommt salon kor Pikten	gleichmäßig, sofort hemm solot über ?Roten
bildemaive	durch schnittlich	durch schnittlich
Kurvenhandlung	einfach	einfach
Trudeltendenz	nicht vorhanden	nicht vorhanden
Steuerung	hoch	hoch
Wendigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Beidseitiges Überziehen	nicht vorhanden	nicht vorhanden
Sackfluggrenze	spät > 75 cm	spät > 75 um
Füllstallgrenze	spät > 90 cm	spät > 90cm
Bremskraftanstieg	durchschnittlich	Luchtbeständig
Frontales Einklappen	gering	gering
Vorbereitung	selbständig verzögert	selbständig verzögert
Einseitiges Einklappen		
Wegdrehen	< 90 Grad	< 90 Grad
Wegdrehen insgesamt	< 90 Grad	< 90 Grad
Drehgeschwindigkeit	gering	gering
Max. Roll- bzw. Nickwinkel	kleiner 45 Grad	kleiner 45 Grad
Höhenverlust	gering	gering
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Üffnungsverhalten	selbständig	selbständig
Einseitiges Einklappen und Ge enal.	einfaches Gegenbremsen	einfaches Gegenbremsen
durchschmale	durchschmale	hoch
hoch	hoch	hoch
einfach, keine Tendenz MI	einfach, keine Tendenz zum	Saumengelmas
Stömungsabriss	selbständig schnell	selbständig schnell
F 191111, syme, dasleid		
Trudeln aus lrr mingschw.		
Trudeln aus sieh. Kgrientlug		
Stall Haie		
Benn		
Einführung	einfach	einfach
Ausleitung	selbständig	selbständig
Ohren anlegen	leicht	leicht
selbständig schnell	selbständig schnell	
Tandem		
Landeevnen	einfach	einfach
frontales Einklappen (beschleunigt)		
Vorbereitung	gering	gering
Üffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig verzögert
Einseitiges Einklappen (tsableum)		
Wegdrehen	< 90 Grad	< 90 Grad
Wegdrehen insgesamt	< 90 Grad	< 94 Grad
Drehgeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Max. Roll- bzw. Nickwinkel	kleiner 45 Grad	kleiner 45 Grad
Höhenverlust	gering	gering
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Üffnungsverhalten	selbständig	selbständig
Ohren anlegen, beschleunigt		
Einführung	leicht	leicht
Ausleitung	selbständig schnell	selbständig schnell
ergänzungen alt Flugsportgerä		



MAC PARA TECHNOLOGY



Petra Krausová - Monjus 22 - PWC GeSchriftgeg
 2002/2003 World Champion 2003 • Hanskeirn Intor
 25 - 2nd OLC 2003 - Thomas Friedrich, Intox Xalps X
 Alps 2003/4th • Thomas Braeener, F W C 1911 WM 12th
 Xceura 2003 2nd • Martin Ort* Magus . US
 Paragliding londs 1 st. to becontinued.

aktuelle Gleitachime

Muse DAVI

Edenli DINIFI-2 turo vorsions

Intox DIIV 2 + turre vorsions

Pusher Dffiri-2 Tandem

Mountum Afnor Aftmdord

Magus Compotirion

ars-werbung.de

slighnia

WWW.Sklaille-flightgear."

Skyline Flight Gear GmbH

Weidach 1

D-83236 Übersee

TeL +49 (0) 8642-5979-0

Fax +49 (0) 8642-5979-29

Info@skyline-flightgear.de



DHV GS-01-1251-04

SWING EVEREST 24

Testbericht

Zerfallkathaber	Swing Flugsportgeräte GmbH
Hersteller	Swing Flugsportgeräte GmbH
Klassifizierung	1 GH
IN-Schlepp?	Ja
Anzahl Sitze min Anzahl Sitze was	1 1
Beschleuniger?	Ja
Trimmer?	Nein

Verhalten bei	min. fluggewicht (65 Kg)	max. Fluggewicht (90 Kg)
---------------	--------------------------	--------------------------

Füllverhalten	gleichmäßig, sofort	gleichmäßig, sofort
Aufziehverhalten	kommt sofort über Piloten	kommt Salon über Piloten
Abhebeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Sarhandling	einfach	einfach
Geradeausflug	↑	↑
Kurvenflughandlung	hoch	durchschnittlich
Trudeln denn	nicht vorhanden	nicht vorhanden
Steuerverhalten	hoch	durchschnittlich
Wendigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Beidseitiges NÖerziehen	↑	↑
Sackfluggrenze	spät > 15 cm	spät > 75 cm
Füllstallgrenze	spei > 90 cm	spät > 90 cm
Bremskräftenstiege	durchschnittlich	durchschnittlich
frontales Einklappen	↑	↑
Vorbeschleunigung	gering	gering
Öffnungsverhalten	↑	↑
Einsseitiges Einklappen	↑	↑
Wegdrehen	<90 Grad	< 90 Grad
Wegdrehen insgesamt	90 - 180 Grad	90 - 180 Grad
Drehgeschwindigkeit	gering	gering
Max. Roll- bzw. Nickwinkel	kleiner 45 Grad	kleiner 45 Grad
Höhenverlust	gering	gering
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öffnungsverhalten	selbständig	selbständig
Einsseitiges Einklappen und	↑	↑
Stabilisierung	einfaches Gegenbremsen	einfaches Gegenbremsen
Steuerverhalten	durchschnittlich	durchschnittlich
Steuerverhalten	hoch	hoch
Gegendrehen	einfach, keine Tendenz zum	einfach, keine Tendenz zum
Stromungsabriss	selbständig schnell	selbständig schnell
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig schnell
Füllstall, min. Auslei	↑	↑
Trudeln ans Trimmgeschw.	↑	↑
Trudeln ans Trimmgeschw.	↑	↑
Trudeln ans Trimmgeschw.	↑	↑

Stellverhalten	einfach	einfach
Einleitung	einfach	einfach
Trudellendenz	nicht vorhanden	nicht vorhanden
Ausleitung	selbständig	selbständig
Sinkgeschwindigkeit	8	8
B-Stall	↑	↑
Einleitung	einfach	einfach
Ausleitung	selbständig	selbständig
Ohren anlegen	↑	↑
Einleitung	leicht	leicht
Ausleitung	selbständig schnell	selbständig schnell

Landungsverhalten	einfach	einfach
Frontales Einklappen (herdieuil)	↑	↑
Vorbeschleunigung	gering	gering
Öffnungsverhalten	selbständig, verzögert	selbständig
Einsseitiges Einklappen (beschleunigt)	↑	↑
Wegdrehen	< 917 Grad	< 90 Grad
Wegdrehen insgesamt	90 - 180 Grad	90 - 180 Grad
Drehgeschwindigkeit	gering	gering
Max. Roll- bzw. Nickwinkel	kleiner 45 Grad	kleiner 45 Grad
Höhenverlust	gering	gering
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öffnungsverhalten	selbständig	selbständig
Ohren anlegen, beschleunigt	↑	↑
Einleitung	leicht	leicht
Ausleitung	selbständig schnell	selbständig schnell

Ergänzungen zur Flugsicherheit

DHV GS-01.1252-04

SWING EVEREST 22

/ernkalinhaber	Swing Flugsportgeräte GmbH
Hersteller	Swing Flugsportgeräte GmbH
Klassifizierung	1 GH
VI-Schlepp?	Ja
Anzahl Sitze min Anzahl Sitze was	1 1
Beschleuniger?	Ja
Trimmer?	Nein

Verhalten bei	min. Fluggewicht (55 Kg)	max. Fluggewicht (80 Kg)
---------------	--------------------------	--------------------------

Füllverhalten	gleichmäßig, sofort	gleichmäßig, sofort
Aufziehverhalten	kommt sofort über Piloten	kommt sofort über Piloten
Abhebeschwindigkeit	gering	gering
Sarhandling	einfach	einfach
Geradeast	↑	↑
Rolldämpfung	hoch	hoch
Kurvenhandlung	↑	↑
Trudellendenz	nicht vorhanden	nicht vorhanden
Steuerverhalten	hoch	durchschnittlich
Wendigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Beidseitiges NÖerziehen	↑	↑
Sackfluggrenze	spät > 75 cm	spät > 15 cm
Füllstallgrenze	spei > 90 cm	spät > 90 cm
Bremskräftenstiege	hoch	hoch
frontales Einklappen	↑	↑
Vorbeschleunigung	gering	gering
Öffnungsverhalten	selbständig	selbständig
Wegdrehen	<90 Grad	<90 Grad
Wegdrehen insgesamt	<90 Grad	< 90 Grad
Drehgeschwindigkeit	gering	gering
Max. Roll- bzw. Nickwinkel	kleiner 45 Grad	kleiner 45 Grad
Höhenverlust	gering	gering
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öffnungsverhalten	selbständig	selbständig
Einsseitiges Einklappen und	↑	↑
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Steuerverhalten	hoch	durchschnittlich
Steuerverhalten	hoch	hoch
Gegendrehen	einfach, keine Tendenz zum	einfach, keine Tendenz zum
Stromungsabriss	selbständig schnell	selbständig schnell
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig schnell
Trudeln ans	↑	↑
Trudeln ans	↑	↑
Trudeln ans	↑	↑

Stellverhalten	einfach	einfach
Einleitung	einfach	einfach
Trudellendenz	nicht vorhanden	nicht vorhanden
Ausleitung	selbständig	selbständig
Sinkgeschwindigkeit	9	9
B-Stall	↑	↑
Einleitung	einfach	einfach
Ausleitung	selbständig	selbständig
Ohren anlegen	↑	↑
Einleitung	leicht	leicht
Ausleitung	selbständig schnell	selbständig schnell

Landungsverhalten	einfach	einfach
Vorbeschleunigung	gering	gering
Öffnungsverhalten	selbständig	selbständig
Einsseitiges Einklappen	↑	↑
Wegdrehen	90 - 180 Grad	90 - 180 Grad
Wegdrehen insgesamt	90 - 180 Grad	90 - 180 Grad
Drehgeschwindigkeit	gering	gering
Max. Roll- bzw. Nickwinkel	kleiner 45 Grad	kleiner 45 Grad
Höhenverlust	gering	gering
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öffnungsverhalten	selbständig	selbständig
Ohren anlegen, beschleunigt	↑	↑
Einleitung	leicht	leicht
Ausleitung	selbständig schnell	selbständig schnell

Ergänzungen zur Flugsicherheit

DHV 01.0399-04



SPYDER 15

Hängegleiter

Hersteller	flugsport Seedwings GmbH
Inhaber der deutschen Musterprüfung	Flugsport Seedwings GmbH
Klassifizierung	2.3
Fluggewicht	NO Kg 140 Kg
Sitzaahl	1
Höchstzulässige Fluggeschwindigkeit	90 kWh
Winder schlepp	Ja
Ugchlepp	Ja

EEGMISCHE MERKMALE

Trimmvorrichtungen	VG
Art des Steuerbügels	pro'lierl
Steuerbügelsbasis	Speedbar
Besonderheiten Turmgerül, 2 Schronkun sanschläge pro Seite	
BODENHANDLING (nach SIARI)	VG 33%
Statische Lastigkeit	leicht hechtstrial
Aerodynamische Lastigkeit	neutral
Abhebeschwindigkeit	dombschnittlich

GERADEAUSFLUG VG 0% VG 100%

V min (hüh)	10	30
mau (krach)	>90	>90
Bügeldruck bei 60 kneh	gering	gering
Bügeldruck bei 80 knnh	geredurchschnittlich	gering, durchschnittlich
Richtungsstabilität (Gieren)	kein Gieren	kein Eler en

KURVENHANDLUNG

Kraftaufwand Dir Anleiten	gering	hoch
Kraftaufwand für Ausleiten	gering	hoch
Rotheil hin Einleiten	durchschnittlich	lang
Rollzeit Tür Anleiten	durthschnittlich	lang
Schräglege bei V min.sink	neutral	zunehmend

VERHALTEN BEIM STROMUNGSABRISS

Geradeausflug Bügel langsam vor	problemlos	problemlos
Geradeausflug Bügel schnell vor	problemlos	nicht deutlich ab
Kurvenflug - Bügel langsam vor	problemlos	Abtauchen in Kurvenrichtung
Kurvenflug - Bügel schnell vor	problemlos	Abtauchen in Kurvenrichtung
Provozierles hudein	nicht Knlich	nicht möglich

LANDUNG VG 0%

Ausschwebeshecke	lang
heul des Stehlens	einfach zu lindern
V-Bereich des Stalles	durchschnittlich
Kraftaufwand beim Staller	durchschnittlich

ERGÄNZUNGEN ZUR FLUGSICHERHEIT

Stellverhalten	einfach	einfach
Einleitung	einfach	einfach
Trudellendenz	nicht vorhanden	nicht vorhanden
Ausleitung	selbständig	selbständig
Sinkgeschwindigkeit	9	9
B-Stall	↑	↑
Einleitung	einfach	einfach
Ausleitung	selbständig	selbständig
Ohren anlegen	↑	↑
Einleitung	leicht	leicht
Ausleitung	selbständig schnell	selbständig schnell
Landungsverhalten	einfach	einfach
Vorbeschleunigung	gering	gering
Öffnungsverhalten	selbständig	selbständig
Einsseitiges Einklappen	↑	↑
Wegdrehen	90 - 180 Grad	90 - 180 Grad
Wegdrehen insgesamt	90 - 180 Grad	90 - 180 Grad
Drehgeschwindigkeit	gering	gering
Max. Roll- bzw. Nickwinkel	kleiner 45 Grad	kleiner 45 Grad
Höhenverlust	gering	gering
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öffnungsverhalten	selbständig	selbständig
Ohren anlegen, beschleunigt	↑	↑
Einleitung	leicht	leicht
Ausleitung	selbständig schnell	selbständig schnell

Thermik im November kommst du mit?

Stell dir vor, du stehst bei strahlendem Sonnenschein am Meer, blickst in die endlose Weite bis zum Horizont, wo sich Himmel und Meer berühren, im Vordergrund tummeln sich auf den Brandungswellen Windsurfer und eine leichte angenehme Brise bläst dir ins Gesicht! Und wenn du dich umdrehst und eine etwa 1.000 Meter hohe Bergkette siehst, an der die Thermik vom Meerwind hoch gedrückt wird und siehst, wie sich Gleitschirmflieger als kleine Punkte stundenlang über den Gipfeln tummeln, dann schlägt vermutlich auch dein Fliegerherz etwas schneller – oder? Zur Abwechslung besteht die Möglichkeit für den ein oder anderen 12 kilometerlangen Gleitflug aus einer Höhe von etwa 2.300 Meter, über eine faszinierende Landschaft, vor der das Meer liegt, mit Landung neben oder auf dem schwarzen Sandstrand in unmittelbarer Nähe der tosenden Brandung! Wie fast überall, entsteht die Thermik erst am späten Vormittag, vorher besteht jedoch die Möglichkeit etwas für die Fitness zu tun, z.B. Joggen am Sandstrand und Schwimmen im Meer oder im 2.000 qm großen Pool! Am Abend wird es auch nicht langweilig, zunächst wird geschlemmt, meist im Freien, mit Musik, je nach Wunsch in einem der vielen preisgünstigen Restaurants. Wer danach noch Lust aufs Nachtleben hat, braucht nur wenige Minuten zu gehen! Appetit bekommen auf ein paar Tage Urlaub im Paradies? Wir sind seit 1990 jeweils im November auf der Insel des ewigen Frühlings, mit Kakteenlandschaften wie in Arizona, mit Lavabergen und Lavaströmen wie auf Sizilien, die grünen Berge des Nordens erinnern an Hawaii und die zerklüfteten Schluchten, Barrancos genannt, hinterlassen einmalige Eindrücke, wenn man sie überfliegt oder durchwandert. Die Insel heißt Teneriffa, erreichbar in 4 1/2 Flugstunden, wir der 1. Parafly-Club-Schwaben nehmen jedes Jahr einige Gäste mit – zum Kennenlernen der Insel und des Fluggeländes und zum Kennenlernen des 1. PCS.

Termin: 12.11. – 19.11.04 (Verlängerungswoche ist möglich)

Partner: Nicht fliegende Partner sind herzlich willkommen.

Anmeldeschluss: 31.8.04 – danach müssen wir die reservierten Plätze freigeben. Mehr Infos erwünscht? Dann wende dich bitte an:

j.h.rungeet-online.de oder Fax: 07121/585434 oder.

Tel: 07121/585295.

1. PCS

Achim Runge

Fliegerfest in Gröden

Nach dem Erfolg des Flugfestes 2002 organisiert der Parapendio-Club Gröden heuer wiederum ein zweitägiges Flugfest vom 20. bis zum 22. August 2004 auf der Bugon-Wiese in St. Christina, Gröden. Wie vor zwei Jahren, beim letzten Flugfest, erwarten wir auch heuer zahlreiche Drachen- und Gleitschirmflieger, Ultralights, Motorsegelflugzeuge, verschiedene Hubschrauber, Fallschirmspringer und Modellflugzeugbegeisterte. An den jeweiligen Tagen finden zahlreiche Flugvorführungen statt und für die Neugierigsten bieten wir Tandemflüge mit dem Gleitschirm und Passagierflüge mit dem Helikopter an. Das ganze Fest wird von einem großen Zeltfest mit ganztägigem D.J. umrahmt. Infos vom Parapendio Club Gherdeina unter www.ara-endio-ardena.com.

Heinz Senoner

Tolle Flüge am Ossiacher See

Kein Vergnügen war die Anreise zur diesjährigen Vereinsfahrt des HDGV. Nach bis zu 11 Stunden Fahrt und viel zu vielen Staus wurde das diesjährige Ziel, die Gerlitzen (siehe DHV Info 127) bei Villach in Kärnten, dann endlich am Samstagmorgen erreicht. Nach einigen Stunden Schlaf konnte noch ein Abgleiter erfolgen und Bekanntschaft mit der herrlichen Berglandschaft gemacht werden. Der Sonntag und Montag boten dann Flugbedingungen vom Feinsten. Beide Tage lang jagte ein Event den anderen: kleine Streckenflüge über den Ossiacher See zur Burg Landskron und zurück, Steilspiralentraining über dem See, Toplandungen und stundenlanges Soaren in sanfter Thermik über dem Gerlitzen-Gipfel. Das Panorama war mit guter Sicht und noch schneebedeckten Gipfeln atemberaubend. Abends war in der gemütlichen Unterkunft immer Fachsimpelei auf dem Balkon mit Blick auf den See angesagt. Mit viel Wein und lustigen Geschichten kam der Spaß dabei wirklich nicht zu kurz. Die nächsten Tage war dann sehr launiges Wetter angesagt. Dies gab (leider) reichlich Gelegenheit, die Gegend auf die weiteren Freizeitmöglichkeiten zu testen. Man ging also baden, radfahren und vor allem nahegelegene Fluggebiete erkunden. Der geplante Bassano-Trip fiel leider auch dem Wettergott zum Opfer. Einige Unentwegte schafften es jedoch immer wieder, doch noch einen Flug am Tag hinzubekommen, und anschließend auch schon mal den Schirm wieder zu trocknen. Trotz bescheidener Flugwetter-Ausbeute war die Fahrt ein voller Erfolg. Das universelle Fluggebiet gestattet Einsteigern wie Profis alle Möglichkeiten zu erlebnisreichen Flügen. Auch das gesamte Drumherum ist erstklassig in Kärnten und wärmstens zu empfehlen – halt „Urlaub bei Freunden“. Ein ausführlicher Bericht mit Bildern ist unter www.hdgv.de zu finden.

Harzer Drachen- und Gleitschirmverein

Thoralf Nerling

Seltene Vogelarten vor dem Aussterben bewahren

In einer kooperativen Zusammenarbeit mit den Naturschutzverbänden und –behörden ist es uns mit Hilfe des DHV gelungen, trotz des Festsetzungsverfahrens eines Naturschutzgebietes, unser Fluggelände weiterhin zu erhalten. Eine nun festgeschriebene Unberührtheitsklausel in der Schutzgebietsverordnung sichert den Fortbestand im bisherigen Genehmigungsumfang für die Zukunft. Sinn und Zweck der Unterschutzstellung des vornehmlich durch Wiesen und Weiden geprägten Landschaftsraumes, ist der überwiegende Erhalt und die Förderung von starkgefährdeten Vogelarten. Und das ist auch gut so

Wir, die Windengemeinschaft Sky rider e.V., freuen uns über ein gelungenes Miteinander von Naturschutz und Flugsport, begrüßen daher auch weiterhin die rege Nutzung unseres einmalig schönen Fluggeländes im Münsterland in familiärer Atmosphäre. Gastpiloten und Interessierte aus Nah und Fern sind selbstverständlich weiterhin gerne herzlich willkommen. Nähere Infos und eine Wegbeschreibung auf unserer Homepage: www.skyrider.de.cx.

Erhard Ziller

Windengemeinschaft Sky rider e.V.

Septemberfest der Messelbergflieger

Der Drachen- und Gleitschirmflieger Club Staufen Donzdorf (Messelbergflieger) plant einen Wettbewerb für Drachenflieger und Gleitschirmpiloten. Termin: 18. und 19. September (Ausweichtermin 1 Woche später). Gestartet wird am Messelberg (Flugplatz) per Trike-F-Schlepp (für HG) und auf der Kuchalb mit der Winde (GS). Gelandet wird auf der Kuchalb. Die jeweiligen Flug-Aufgaben werden im morgendlichen briefing auf dem Flugplatz Messelberg an der Fliegerhütte besprochen.

Eine Einladung zur Teilnahme erfolgt an alle umliegenden Vereine sowie alle interessierten Flieger. Anmeldeunterlagen /Anmeldung /Startberechtigung bei uns per Brief oder e-mail anfordern: Im Internet nachsehen unter <http://www.messelbergflieger.de>

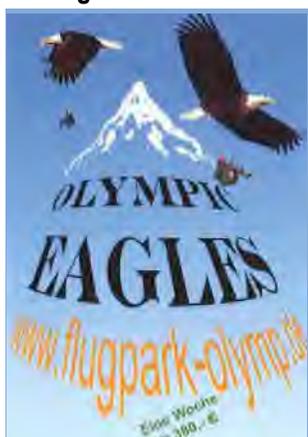
Teilnahmegebühr wird 30,- Euro sein - dabei sind Schleppgebühren enthalten. Die Teilnehmerzahl ist limitiert, Registrierung der Teilnehmer nach Eingangsdatum der Anmeldungen. Der Flugbetrieb an der Rampe wird während der Veranstaltung geschlossen bleiben. Ein Festzelt mit Bewirtung und Unterhaltung wird's auch geben. Parkmöglichkeiten – auch für ein paar Wohnmobile ebenfalls. Also: am 18./19. September zum Messelberg kommen ! homepage: www.messelbergflieger.de e-mail: verein@messelberaflieger.de

Drachen- und Gleitschirmflieger Club Staufen Donzdorf
Klaus Illig

1. Gleitschirm-Tandemflug am Hainberg in Stadtsteinach

Besonders bei Gleitschirmfliegern wird der Hainberg in Stadtsteinach als Naturstartplatz immer beliebter. Nun fand der erste Gleitschirm-Tandemflug am Hainberg seit der Geländezulassung statt. Wolfgang Huberth aus der Fränkischen Schweiz als Pilot und Norbert Schmielt aus Kronach als Passagier freuten sich über einen 10-minütigen Flug bei strahlendem Wetter. Zugelassen ist der Flugberg für Gleitschirm und Hänggleiter. Geländehalter ist der Verein der Nordbayrischen Drachenflieger, der außer den Hainberg auch die Radspitze bei Kronach, den Inalberla bei Forchheim sowie ein Windenschleppgelände bei Siegritz in der Fränkischen Schweiz unterhält. Ebenso gibt es für Drachenflieger den UL-Schleppstart am Flugplatz Kulmbach. Alle Gleitschirm- und Drachenflieger sind herzlich eingeladen, ebenso auch Gäste, die an einem schönen Wochenendtag bei Westwindlage am Hainberg dem bunten lautlosen Treiben zusehen möchten. Eine Tagesmitgliedschaft für 2,50 Euro sowie eine Urlaubsmitgliedschaft für 5,00 Euro für 6 Wochen kann der Pilot beim Campingplatz in Stadtsteinach oder bei dem Platzwart erhalten. Mehrinformation über den Hainberg findet man im Internet unter www.Flugberg-Hainberg.de

Anzeige



10 Jahre Fliegerservice in Griechenland
Unter deutscher Leitung Tal 0040 700-00324537
E-Mail: ail@flugpark-olymp.de
Web: www.flugpark-olymp.de

Nordbayrische Drachenflieger
Samuel Müller

Gleitschirmflieger für Naturschutz

Zur Zeit gibt es keinen Windenschleppbetrieb der Gleitschirm Freunde Hochwald, die Winde hat Untermieter. Als wir am vergangenen Samstag unsere Winde ins Schleppgebiet ziehen wollten, stellten wir fest, dass ein Amselpärchen sein Nest auf derselben gebaut hat. Da die Vögel schon kräftig am Brüten sind, haben wir kurzer Hand beschlossen, die Winde so lange stehen zu lassen, bis die jungen Vögelin ausgeschlüpft und flügge sind. Wir sind uns darüber im Klaren, dass wir in dieser Zeit einige super Thermiktage verpassen werden, aber wir denken, dass auch unsere Natur und Tierwelt ein Recht auf Leben haben. Wir können das verschmerzen und uns andere Fluggebiete mit Hangstart aussuchen, das Amselpärchen ist aber auf sein gebautes Nest angewiesen.



Gleitschirm Freunde Hochwald
Ernst Heuser

Wiesental Open 2004,

Bei strahlendem Sonnenschein startete der Wettbewerb mit einem gemischten Teilnehmerfeld von 24 Piloten auch aus den umliegenden Vereinen. Vor dem Start wurden alle Teilnehmer mit einem T-Shirt der Elektrizitätswerke Schönau ausgestattet, das uns als Hauptsponsor unterstützte. Der Start erfolgte vom Köpfler in Wäg Ehrsbarg, wobei es hier galt, mit einem kurzen Touch & Go und anschließendem Weiterflug an der Gemeindehalle Fröhnd mit einer Punktlandung zu glänzen. Beim zweiten Durchgang galt es, die geschätzte Flugdauer so genau wie möglich mit einer Punktlandung abzuschließen. Die zahlreichen Besucher des parallel stattfindenden Vatertagshock des Musikvereins Fröhnd dankten dies durch kräftigen Applaus und Beifallrufe. Bei der abschließenden Siegerehrung fand unser Wettbewerb wie auch bereits in den Vorjahren einen fröhlichen und geselligen Ausklang. Der Hauptpreis, welcher vom Autohaus Gottstein gesponsert wurde (ein Wochenende im BMW Z4 Roadster) ging an den Sieger der Wiesental Open und Vereinsmeister des Gleitschirmclubs Wiesental 2004 Andreas Möglich. Viele der zahlreichen Ausflügler staunten über die Leichtigkeit und Schönheit unseres Sports. Um noch mehr Präsenz und Nähe zu der umliegenden Bevölkerung zu erreichen, ist am Samstag, den 14.08.2004, ein Infotag durch den Gleitschirmclub Wiesental geplant. Hier werden wir viele Informationen zum Thema Gleitschirm fliegen mit Videos und kostenlosen Tandemflügen anbieten. Abschließend möchten wir uns bei den Gemeinden im Wiesental bedanken, die es uns ermöglichen, unseren wunderbaren Sport in einer solch schönen Landschaft ausüben zu dürfen.

Gleitschirmclub Wiesental e.V.
Andreas Ziegler

Ostwindfreunde mit »frischem Wind«

Nach acht Jahren engagierter und hervorragender Vereinsarbeit beschloss unsere erste Vorsitzende Monika Mostert-Ostermann ihren Posten aus privaten Gründen zur Neubesetzung freizugeben. Ebenfalls verlässt unsere ehemalige Schriftführerin Claudia Beyer den Vorstand, um sich vermehrt ihrer Familie und der beruflichen Selbständigkeit zuzuwenden. Auch an dieser Stelle sei nochmals ein großer Dank seitens der Mitglieder und des Vorstandes der Ostwindfreunde ausgesprochen, für die vielen großen und kleinen Errungenschaften sowie die viele, investierte Zeit, die unseren Verein maßgeblich in seiner heutigen Erscheinung beeinflusste. Durch die Mitglieder wurde für die Position des ersten Vorsitzenden Christian Hofmann auserkoren. In ihren Aufgaben bestätigt wurde unser zweiter Vorsitzender Jürgen Biehnüls sowie unser Kassenwart Frank Adler. Ferner wurde Goran Mihelcic als neuer Schriftführer gewählt. Desweiteren verbleiben in ihren Ämtern Bruno Hohmann als Geländewart „Sophienhöhe“, Achim Krick als Geländewart „Dreiser Weiher“, unser Umweltbeauftragter Gerd Palmen sowie Johannes Hohmann als Sportwart.

Der Vereinsstammtisch findet von nun an jeden ersten Freitag im Monat in den „Arnoldus-Stuben“ in Elsdorf statt. Dieses bereits zur Institution gewordene Treffen ist beliebter Sammelpunkt für Flieger sowie Nichtflieger. Schon für so manchen „Fußgänger“ waren die Besuche am Stammtisch ein „Sprungbrett“ für eine Karriere als Gleitschirm- oder Drachenflieger. Nähere Informationen hierzu sowie eine ausführliche Beschreibung unseres Vereins und unserer Fluggelände erhält ihr übrigens unter www.ostwindfreunde.de. Zur Zeit befassen wir uns neben dem Ausbau und der Sicherung unserer bereits zugelassenen Gelände intensiv mit dem Versuch, ein ehemaliges Tagebauloch als offizielles Fluggelände zu erhalten. Leider scheitern aktuelle Bestrebungen an der fehlenden Bereitschaft der betreibenden Bergbaufirma zu Verhandlungen mit uns. Wenn ihr ähnliche Erfahrungen gemacht habt oder eventuell kreative Ideen habt, so freuen wir uns über jede Mail zu diesem Thema.

Die aktive Vereinsarbeit der letzten Jahre drückt sich nicht zuletzt in unserer stetig wachsenden Mitgliederzahl auf nunmehr 186 Flieger aus, wodurch wir mit Stolz als einer der größten Gleitschirmvereine in unserer Region bezeichnet werden können. Wir würden uns freuen, wenn auch ihr einmal den Weg zu uns finden würdet – auch das Flachland hat fliegerisch so Einiges zu bieten. Vielleicht dürfen wir euch ja in diesem Jahr auf unserer Feier anlässlich unseres 10-jährigen Bestehens begrüßen – Gastflieger sind bei uns jederzeit herzlich willkommen!

Ostwindfreunde Gleitschirm- und Drachenfliegerclub
Goran Mihelcic

Fliegerfest im Westerwald

Zum wiederholten Male findet in diesem Jahr am 29. August in unserem wunderschönen Westerwald ein Fliegerfest statt. Hierzu sind alle Gleitschirmfliegerinnen und -flieger, wie auch alle Freunde des Flugsports nach Kölbingen zu unserem Fluggelände am Sportplatz eingeladen. Nähere Infos unter Tel: 0170/4378228.

Skyline Westerwald
Horst Ditthardt



Alle geehrten Teilnehmer, im Vordergrund links Torsten Hahne, rechts Stefan Bocks.

Rekordflüge beim Wallberg Cross Country

Trotz des verregneten Sommers setzten die Gleitschirmflieger neue Maßstäbe im Streckenflug. Gleich mehrmals wurde beim Wallberg Cross Country die 100 Kilometer Marke überflogen. Der Nussdorfer Stefan Bocks siegte in der offenen Klasse vor Ulrich Probst aus Böblingen und Stefan Riedl (München). In der Sportklasse gewann Torsten Hahne aus Siegsdorf, die Gaißacher Burkhard Martens und Benedikt Liebermeister belegten die Plätze Zwei und Drei. Stefan Bocks flog 167 km vom Wallberg nach Bayrischzell, über das Inntal quer durch Tirol bis nach Schladming im Salzburger Land. Mit einem FAI-Dreieck über 130 km machte er den Sieg perfekt. Die klassische Route über Rofan und Zillertal ins Pinzgau wählte Torsten Hahne und landete in Radstadt nach 174 km.

Organisiert wird der Wallberg Cross Country vom Drachen- und Gleitschirmfliegerclub Tegernseer Tal (DGCTT). Seit Jahren erfreut sich dieser Wettbewerb großer Beliebtheit und ist bekannt für seine großzügigen Preise. Insgesamt wurden 6.300 Euro ausgeschüttet. Ohne die Unterstützung der Firmen Renschler und Finsterwalder-Charly wäre eine Veranstaltung dieser Größenordnung nicht durchführbar. Traditionell erfolgte die Siegerehrung im Rahmen des Rottacher Seefestes. Dabei wurden auch die Clubmeister 2004 geehrt. Familie Schmid – Noldi Schmid Platz eins und Kristina Roedel-Schmid zwei – räumte ab. Platz Drei ging an Benedikt Liebermeister. Ein besonders Schmankerl war für viele Piloten der Flug vom Wallberg mit anschließender Landung auf der Point in Tegernsee, der mit einer kostenlosen Brotzeit honoriert wurde.

Der Wallberg hat als Ausgangspunkt großer Streckenflüge Geschichte geschrieben. Deutsche Rekorde, Weltbestleistungen und sogar ein Weltrekord wurden von hier erflogen. Die Flüge werden anhand von GPS-Aufzeichnungen dokumentiert und oft am selben Abend über das Internet eingegeben. Unter www.dhv.de können die Flüge im 3 D-Format von jedermann nachvollzogen werden.

Drachen- und Gleitschirmfliegerclub Tegernseer Tal
Benedikt Liebermeister

Info 128 /Seite 48

Unfallstatistik

In dem Artikel "Gleitschirm Unfallstatistik 2003" schreibt Karl Slezak: "Überhaupt scheint Vorsicht angebracht, wenn man sich zusammen mit osteuropäischen Piloten in der Luft befindet. Besonders russische und ungarische Piloten, so wird berichtet, haben häufig keinerlei Kenntnisse der Ausweichregeln". Pauschalisierungen wie diese erhöhen nicht die Sicherheit in der Luft, sondern verstärken nur die Vorurteile gegenüber Piloten aus anderen Ländern.

Woher weiß der Autor, dass russische und ungarische Piloten häufig keinerlei Kenntnisse der Ausweichregeln haben? Hat er eine Umfrage durchgeführt oder hat er diese Informationen aus den jeweiligen Heimatverbänden? Er schreibt lediglich "so wird berichtet", woraus man schließen kann, dass er ausgehend von einzelnen Berichten solche schwerwiegenden Schlussfolgerungen zieht. Ich möchte hier nicht wiedergeben, was ich manchmal in ausländischen Fluggebieten über deutsche Piloten zu hören bekomme. Mich machen solche, meist unbegründete Äußerungen immer sehr wütend, genauso wie die von dem Autor dieses Artikels. Solche Behauptungen schüren Angst vor allen ausländischen Piloten, denn niemand kennt die Nationalität der Piloten, die sich am Startplatz oder in der Luft befinden und ich hoffe, dass niemand auf die Idee kommt, eine Passkontrolle vor dem Flug einzuführen. Wenn wirklich Probleme mit den unterschiedlichen Ausweichregelungen festgestellt werden sollten, dann sollte man sich auf internationaler Ebene einigen. Lieber Karl, ich kann mir vorstellen, dass deine Sätze nicht so gemeint waren. Trotzdem bin ich der Meinung, dass solche Behauptungen nicht in eine Verbandszeitschrift gehören, die ich als sehr offen und sachlich schätze.

Giuseppe Guglielmi

Antwort des Autors:

Hallo Giuseppe,
nach dem gestrigen EM-Spiel Italien/Bulgarien müsste man noch hinzufügen, dass die russischen Schiedsrichter keine Ahnung haben, wann ein Elfer zu pfeifen ist und wann nicht. Oder! Aber das wäre wirklich ein Pauschalurteil, denn es war nur 1 Schiri und noch dazu ein Weißrusse. **O** Der italienische Verband hat uns über diese Probleme berichtet. In den von Russen und Ungarn vielbeflogenen Fluggebieten, z.B. Bassano, Feltré oder Meduno haben sich die Vorfälle gehäuft. Die Italiener haben hier wirklich von massiven Problemen gesprochen. Ich halte es für wichtig, dies auch unseren Piloten bekanntzugeben, die ja in großer Zahl in den genannten Gebieten fliegen.

Ich bin nicht deiner Meinung. Pauschalisierung, in diesem Fall: „In Russland gibt es keine geregelte Gleitschirmausbildung, ich gehe lieber mal davon aus, dass es bei russischen Piloten mit den Kenntnissen der Ausweichregeln nicht weit her ist“, erhöht eben doch die Sicherheit. Wenn du mit „Vorurteile schüren“ meinst, dass man besser ein bisschen aufpasst wenn man sich mit Piloten aus diesen Nationen in der Luft befindet, dann war es das, was ich erreichen wollte. Zumal du jedwede Form von Versicherungsleistung ziemlich sicher vergessen kannst, wenn es zu einem Unfall bspw. mit einem Russen kommt.

"Political Correctness" kann man auch übertreiben. Ich habe ja nicht gesagt, dass Ungarn und Russen schlechte Menschen sind.

Die EHPU lädt jedes Jahr alle europäischen Verbände zu einem Treffen der Ausbildungs- und Sicherheitsleute ein. Im vorletzten Jahr haben wir hier die wichtigsten Ausweichregeln, die in allen beteiligten Ländern gleich sind, jeweils in den Verbandsorganen veröffentlicht. Russen, Ungarn Tschechen und Polen sind der Einladung nicht gefolgt. Es wäre wünschenswert, wenn die osteuropäischen Länder sich hier mehr beteiligen würden.

Beste Grüße

Karl Slezak, DHV-Sicherheit

Der schwäbische Albtraum

Angesichts der schlechten Situation für Drachen- aber hauptsächlich für Gleitschirm fliegen an der Schwäbischen Alb habe ich das Gefühl, dieses Land erstickt irgendwann an seiner Bürokratie und seinen Vorschriften. Wenn man die Entwicklung der Wirtschaftslage ansieht, dann werden sich in naher Zukunft Viele die Fahrt in entferntere Fluggebiete nicht mehr leisten können. Abgesehen von den etwas Wohlhabenderen oder auch denjenigen, die den letzten Cent für ihr so schönes Hobby ausgeben, glaube ich, dass auch die Schwarzfliegerei mehr und mehr zunimmt. Auch wenn der Trend zum Motor weiter starkzunimmt und Jeder fast überall, wann und wo er will, fliegen und landen kann, hat der Naturschutz eher das Gegenteil erreicht. Es wäre besser gewesen, man hätte uns ein paar gut geeignete Fluggelände in verschiedenen Windrichtungen zu Verfügung gestellt.

Ich selber respektiere die Natur, Gesetze und Vorschriften sehr. Doch die Haltung mancher Mitmenschen kann ich nicht mehr nachvollziehen. Ich frage mich, warum gerade wir, die lautlosen Sportler; die auch meist sehr naturbewusst/verbunden sind, nicht unterstützt werden, sondern so einfach auszugrenzen sind und das mit so haarsträubenden Argumenten.

Leider ist es wohl einfacher, uns keine Erlaubnis zu geben, als den wirklichen Naturbanausen jeglicher Art hinterherzulaufen.

Als ich im letzten Herbst mit meiner Familie beim Wandern war an einem ehemaligen seitlangem nicht genutzten Segelflugplatz, der aber jetzt unter Naturschutz steht und schon lange von mehreren Vereinen als sehr gut mögliches Schleppland erfolglos hart umkämpft wurde, traute ich meinen Augen nicht, als ein Doppeldecker 2x daherflog und sein wirklich atemberaubendes Kunstflugprogramm in sehr niedriger Höhe ca. 25 Min. lang vorführte. Da kommt man sich als lautloser Gleitschirmflieger auf Grund der hier gegebenen Situation sehr hilflos ausgegrenzt vor. Wenn man dann Beruf, Familie und Wetterlagen berücksichtigen muss dann gibt es für einen Durchschnittspiloten nicht oft die Möglichkeit diesen herrlichen Sport auszuüben und so wäre er in unserer Region sicherlich in Zukunft nur noch Wenigen vorbehalten und somit immer schwieriger, ihn auch an unsere Kinder weiterzugeben. Vielen Dank an diejenigen, die hier wirklich die Hoffnung noch nicht aufgegeben haben und unerbittlich weiter kämpfen. Vielleicht bekommen wir ja doch noch irgendwann die eine oder andere Möglichkeit, an diesem so schönen nahen Albtraum unseren so ruhigen und erholsamen Sport auszuüben.

Thomas John.

Info 128/Seite 22

Schöne Flugberge für Einsteiger

Im umfangreichen Bericht hatten sich einige Fehler eingeschlichen, außerdem erreichten uns mehrere nützliche Zusatzinfos:

Fluggebiet Nedere/Andelsbuch — Nedere/Bezau

Vielen Dank für den echt gut geschriebenen Artikel „Schöne Flugberge für Einsteiger“ /Nedere/Andelsbuch in Vorarlberg bzw. Nedere/Bezau in Vorarlberg! Leider war aber eine völlig falsche Telefonnummer angegeben!! Bitte seid doch so nett und korrigiert dies in eurer nächsten Ausgabe wie folgt: Flugschule Bregenzerwald, Jodok Moosbrugger
Tel: +43(0)55143177, www.gleitschirmschule.at,
info@gleitschirmschule.at

Gitti

Fluggebiet Brünni und Führenalp

Unter weitere Fluggebiete in Österreich werden Engelberg und Brunnen aufgeführt... OK, no problem, das hat jeder gemerkt, aber in Brunnen gibt es keine Flugschule Get High, sondern nur die Flugschule Touch & Go (www.paraglidina.ch). Und die aufgeführte Nummer stammt auch nicht von der Flugschule, sondern von der Luftseilbahn.
Im weiteren eignet sich der Niederbauen bei Emmetten als ideales Gebiet für Einsteiger. Dieser liegt vis a vis von Brunnen auf der anderen Seeseite, ca. 30 min. Fahrzeit von Brunnen entfernt. Dankseiner Nordhanglage ist dieses Gebiet sehr ruhig und am Nachmittag dennoch thermisch interessant. Infos unter www.fluoschule-emmetten.ch oder +41/6201212.

Christian Markoff

Fluggebiet Kössen

Vorerst aber unser Dank, dass wir in den Beitrag aufgenommen wurden. Kössen würde sicher als eine der Top-Destinationen für Einsteiger und Anfänger in den Alpen seit frühen Pioniertagen in einer diesbezüglichen Berichterstattung fehlen.
Zum Bericht selbst: Richtig ist, dass es immer wieder auch schwere Unfälle - wie eben in vielen anderen Fluggebieten auch - gegeben hat, jedoch sicher nicht unmittelbar Gelände bezogen. Wie eben üblich waren es immer Pilotenfehler und gesundheitliche Probleme der Flugsportler. Richtig ist, dass wir seit Jahrzehnten um die Sicherheit der Flugsportler in Kössen überaus bemüht sind und dazu - wie im Bericht richtig erwähnt - ein eigenes "Kössener Fliegerinfo" an der Bergbahn und an unserer "Fliegerbar" aushändigen. Wohlgemerkt - seit 1976 zeichnet die Flugschule Kössen GmbH verantwortlich für die Sicherheit der HG/PG in Kössen und auch für die Ausgabe der Fliegerinfos.
Wichtig auch: Es gibt ständig profunde und aktuelle Wetterinformationen des Flugwetterdienstes an der Fliegerbar und via Live Kamera am Startplatz und Kabelfernsehen werden ständig Wind- und Wetterdaten zum Landeplatz und an die Hotels und Pensionen übermittelt. Die Flugschule Kössen betreut zudem alle Freiflieger durch ständiges Monitoring der Wetterlage und mit aktuellen Gefahrenhinweisen und diesbezüglichen Anordnungen über die Lautsprecheranlage der Bergbahnen. Unsere Fluglehrer stehen für viele Hilfestellungen und Beratungen der Kössener Fliegerszene ständig und kostenlos zur Verfügung. Hingegen falsch ist, dass es wie im gegenständlichen Bericht erwähnten

- einen Startplatz Mittelstation/Scheibwald gibt. Seit ca 10 Jahren - seit dem Bau der Gondelbahn auf den Unterberg - gibt es diesen nicht mehr, womitsich hier diese direkte Empfehlung erübrigt, ja eher zur Verwirrung beiträgt. Die Flugschule Kössen GmbH ist das einzige legitimierte Ausbildungsunternehmen in Kössen und am Unterberg. Sehrwohl gibt es aber seit Jahren eine gedeihliche und gut funktionierende Kooperation mit der Süddeutschen Gleitschirmschule, aber auch mit anderen deutschen Flugschulen. e-mail: flugschule.gv-koessen.at
homepage: www.fly-koessen.at

Sepp Himberger

Info 127/S. 24

Luftraum Navigation mit PDAs

Gratuliere zu dem tollen Artikel. Gibt aber noch einige Anmerkungen.

Ich verwende den T-Mobile MDA mit externem Akku (aus dem Modellbau). Damit sind Laufzeiten um die 50 Stunden möglich. Akku und Kabel lassen sich locker im Gurtzeug verstauen. (Siehe Foto)

Als Software kommt GPSDash zum Einsatz (www.gpsdash.shows.it). Damit lassen sich nicht nur aktuelle Daten wie Geschwindigkeit, Richtung etc. abfragen, sondern auch beliebige Karten benutzen. Die Karten werden als *.jpg eingescannt und dann anhand von zwei Referenzpunkten geeicht. Danach sieht man immer genau, wo man grad rum fliegt.

Ist mit knapp 30 Euro eine sehr kostengünstige Alternative.



Markus Gurnig

Anm. der Redaktion: Zum MDA gibt es auch von T-Mobile einen Zusatzakku, der die Laufzeit deutlich erhöht.



Fliegen in Thüringen

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

UI-Ausbildung: Motorschirm

Prospekt anfordern!

Rosenthaler Str. 25 • 07338 Leutenbeim

OSTTHÜRINGER GLEITSCHIRMSCHULE

Tel.: 03 67 34/3 03 57 . Kane; 01 71/5 14 27 82 • r-mail:13:11hürlogergleitschirmschuleet-onlineale



8ge-fallen!

Uuups! Sie haben unsere Anzeige ja gefunden!
Dann wissen Sie jetzt wenigstens, dass wir erfolgreich (auch für Sie) werben können! :-)

Büroservices, Büroorganisation, Messe- & Eventorganisation, Beschriftungen, Webdesign, Layout & Design, Multimedia und vieles mehr!

iTrenkle Büro- & Werbeservice
Gartenstraße 5 · 7701 r, P.-hl T.J. · f 77 23 - 7 52 91

Ausbildungszentrum
inkl. Wettergarantie.
Prüfzentrum A + D
Online Shop
2-Jahres-Check

Andalusien
taPalma
Tompá
/ Nord Iel/
Gri4erifandi
Wen
SWerden
ComerSee
Osttiroi/Kä en

iten/
Brasilien

kalender
2004
kostenlos!

www.BLUE SKY.at
A-9920 Sillian 83 - Tel. (43) 04842 5176

Checks Edel / Firebird Gleitschirme und Rettungsgeräte

Ab sofort neue Anschrift

Edel GmbH
Hitzleriederstr. 15
87637 Seeg

Tel: 0172/8160102 Herr Lenzenhuber
oder Tel: 08364/984782
Fax: 08364/984783

email: ego@profileconsultde

Weiß der Geier!

Wieder kann ich mir in diesem Jahr nicht Reunion oder Namibia zum Fliegen leisten und so habe ich mich ein weiteres Mal zu unserem guten alten Freiburger Schatzkästlein und Hausberg aufgemacht, dem Schauinsland, berühmt für die Schönheit seiner Bäume und die Landungen in ihnen. Endlich in der Luft, habe ich es dann auch wieder über die Mittelstation geschafft, oder eben nur bis dahin, und innerlich läuft schon das Landeprogramm ab. Plötzlich sehe ich vor mir zwei Geier kreisen. In Wirklichkeit sind es natürlich Falken oder Bussarde oder Habichte – oder weiß der Kuckuck, der aber sowieso nichts weiß, nicht einmal von der Brutpflege und von der Thermik auch nicht. Jedenfalls kreisen da zwei Geier, die vielleicht nicht nur im Schwarzwald durchgehend so heißen, einfach weil kaum jemand sagen kann, was für Vögel das jeweils sind. Es ist später Nachmittag im Sommer, gerade am Schauinsland eigentlich gute Bedingungen, um Thermik zu finden. Nur ist oben seit Tagen der Deckel drauf und unter der Inversion bleibt die kochende Brühe in jeder Schichtung gleich heiß. Tatsächlich machen die beiden Geier Höhe, langsam, aber immerhin. Schon bin ich bei ihnen und, rücksichtsvoll wie es meine Art ist, steige ich in ihre Drehrichtung ein, obwohl die mir nicht so liegt. Dann drehen wir wirklich gemeinsam. Ich glotze dabei zu ihnen und sie glotzen zu mir. So schön geht es plötzlich hoch, so frei fühle ich mich – sogar noch freier als die Geier, wenn ich sehe, wie ihre Hände in den Flügeln versteckt sind und ich die meinen für alles Mögliche zur Verfügung habe, etwa zum Fotografieren, das können sie bestimmt nicht. Was mir bei diesem Blickkontakt der anderen Art so alles durch den Kopf geht! Danke, ihr Brüder, denke ich, dass ihr mir den Einstieg gezeigt habt. Dafür würde ich euch gern eine leckere Maus zuwerfen, aber ich habe gerade keine dabei. Und wie es so langsam aufwärts geht, fange ich plötzlich zu philosophieren an, während ich sehe, wie die Geier unter mir zurückbleiben: Wie haben wir Menschen es doch so herrlich weit gebracht! Nur unserem Verstand haben wir es zu verdanken, dass ich hier mit euch Geiern zusammen kreisen kann und, ja, euch sogar übertreffe! Obwohl wir von der Natur nicht entsprechend ausgestattet sind, erobern wir uns doch die Orte, die sie uns nicht zugewiesen hat! Mich zieht es in einen regelrechten Strudel hinein, zusammen mit meinem thermischen Kreisen auch in euphorische gedankliche Bahnen über die rational bedingte Überlegenheit des Menschen, über seine begriffliche Freiheit, die ihm mittels Erkenntnisprozessen sogar die Freiheit des Fliegens verschafft hat. Wie da jeder Instinkt wahrlich zurückbleiben muss! Und in welche Höhen habe ich mich gerade geschwungen, nicht nur gedanklich! An dieser Stelle frage ich mich dann, wo eigentlich meine hilfreichen Einstiegshilfen geblieben sind. Ich schaue nach unten und finde sie nicht. Wie ich so suche, falle ich aus dem Bart – oder hat den plötzlich jemand abgeschnitten? Noch fünf Minuten kreise ich umher und suche und sinke und sinke und suche. Als ich dann doch landen muss, schaue ich noch einmal in den Himmel, ob nicht andere Flieger Höhe gemacht haben – da sehe ich, wie über mir meine beiden Geier als winzige Punkte umeinander drehen. So voller Demut wie an diesem Tag bin ich noch nie gelandet.

Andreas Venzke



UL-Schleppgelände Hoppensen in Südniedersachsen

Wohin zum Drachenfliegen am Wochenende? Das Wetter ist gut, jedoch die Windrichtung passt nicht. Oder der passende Berg liegt 2-3 Autostunden entfernt. Gerade Piloten aus dem Norden kennen dieses Problem.

Ich möchte hier unbedingt Drachepiloten aus Südniedersachsen auf eine gute Alternative aufmerksam machen. Ohne Autobahnstau und Windrichtungsfrust.

Beinahe in Vergessenheit geraten ist das Fluggelände der UL Flugschule des DFS-Solling in Hoppensen. Laut Aussage von Vito Bäumer, einem von 4(!) UL Piloten am Ort, nehmen nur noch wenige Drachenflieger die Möglichkeit wahr, sich hier in

die Luft schleppen zu lassen. Dabei sind die Bedingungen eigentlich ideal. Eine große Startwiese erlaubt Starts bei jeder Windrichtung und mit den erfahrenen Schlepppiloten kommt man sicher unter die nächste Thermikwolke. Sollten noch keine UL Schlepp-Erfahrungen bestehen, bietet die UL Schule Schleppkurse bzw. Einweisungen an.

Hoppensen liegt nur wenige Minuten südwestlich von Einbeck direkt an der Nordkante des Solling und ist von der A7 Abfahrt Northheim Westin 15 min schnell zu erreichen. Wir wollen den UL Schleppbetrieb in Hoppensen wieder aufleben lassen.

Also Drachenflieger! Falls der Wind an eurem Hausberg nicht passt, schaut mal vorbei. Gastpiloten sind

willkommen und gemeinsames Fliegen macht einfach mehr Spaß!

Achtung Vormerken: Am letzten Augustwochenende (28./29.08.2004) ist am Flugplatz Hoppensen das diesjährige Flugplatzfest geplant.

Weitere Informationen findet Ihr unter www.dfs-solling.de.

Steffen Ebel, e-mail: SteffEbel@aol.com



Blanlcenhain/Sachsen

Schon mal was von Blankenhain bei Crimmitschau in Sachsen gehört? Bestimmt, denn dort befindet sich das bekannte Agrar- und Freilichtmuseum mit Schloss und vielen anderen historischen Schauplätzen. Nun gut, wirst du sagen, was interessiert's mich als Flieger? Doch aufgepasst, dieses Fleckchen Erde ist seit Mai 2004 um eine Attraktion reicher. Es gibt eine zugelassene Schleppstrecke für Drachen- und Gleitschirme. Wenn's bunt wird am Blankenhainer Himmel, weiß mittlerweile jeder im Ort, dass "Schöni" wieder seine lautlosen Bahnen am Himmel zieht. Das Gebiet scheint für Thermik-Flüge um die Mittagszeit besonders gut geeignet zu sein. Sollten die Flugbedingungen einmal nicht so optimal sein, kannst du dich auch im Sommerbad im benachbarten Mannichswalde oder an der Koberbachtalsperre bei Wertlau vergnügen.

Kontakt: Jens Schönfelder, Tel: 036608/90861

e-mail: schoeniblankenhain@sreenet.de

Boppard / Rhein

Mit einigen Schwierigkeiten konnte vor einigen Jahren das Fluggelände Boppard mit vielen Auflagen zugelassen werden. Durch verschiedene Vorkommnisse in jüngerer Zeit, wie unkontrollierte Außenlandungen und Baumlandungen, ist der weitere Bestand des Geländes gefährdet. Deshalb möchte der Verein alle Fliegerkollegen dringend um Mithilfe durch Beachtung folgender Regeln bitten:

- Die Startgenehmigung gilt nur für Vereinsmitglieder. Tagesmitgliedschaften sind leider nicht möglich.
- In Sichtweite des Startplatzes ist ein weiteres Gelände im Moment im Genehmigungsverfahren. Illegales Fliegen in Boppard gefährdet die Zulassung. Das Gelände wird regelmäßig von Mitarbeitern der Naturschutzbehörde beobachtet.
- Erforderlich ist der unbeschränkte Luftfahrerschein und eine Einweisung.
- Bei mehr als 30 m Höhenverlust ist unmittelbar der Notlandeplatz auf der anderen Rheinseite anzufliegen. Landungen auf den Weinbergswegen sind strengstens verboten! Da die Winzer über einen erheblichen Einfluss verfügen, droht auch hier Flugverbot!

Wir bitten alle Flieger herzlich, die unabänderlichen Regeln zu respektieren, um das Gelände nicht weiter zu gefährden. Der Verein ist gezwungen, gegen Verstöße vorzugehen. In unseren übrigen, nicht durch Auflagen beschränkten Geländen sind Gäste nach wie vor herzlich willkommen.

Volkmar Baaden, Ronald Herchen

Rhein-Mosel-Lahn e.V.

Flug über die Wü

Mit dem Atos in Namibia

,verag

Fliegerurlaub in Namibia im Februar 2004

Ein Beitrag von Dr. Thomas Sterzing

Du musst mir nur sagen, wo du bist, ich finde dich überall in Namibia, sagt mir Uwe, der Farmer und einer der besten Tourguides aus Namibia, der das Land wie seine Westentasche kennt. Und Ede, der deutsche Besitzer der Farm, der als begeisterter Autofahrer und Afrikakenner schon die Sahara durchquert hat, denkt sogar noch weiter: »Wie bringe ich dich aus Botswana oder Südafrika wieder zurück über die Grenze?« Solch engagierte Rückholer sind für unbeschwerte Streckenflüge in Namibia sehr wertvoll.

Angefangen hat alles in Kärnten, als mir Eddi, der Schwiegersohn von Ede, begeistert von der Fliegerei in Namibia erzählte, und inzwischen auf der Farm Burgsdorf eine stationäre Koch-Doppeltrommel-Winde als auch eine Abrollwinde sowie mehrere Drachen, Windsäcke u.s.w. für einen perfekten Flugbetrieb stationiert hat. Für den Transport des Atos bedurfte es Einiges an Durchsetzungsvermögen, um die LTU für den Transport eines 6 m langen und (wegen der Verpackung) ca. 80 kg schweren Hängegleiters zu überreden, dafür ging es dann mit der LTU-Card reibungslos und zu einem äußerst günstigen Preis. Nach der Ankunft in Windhoek, der Hauptstadt und einzi-

gen größeren Stadt in Namibia, die mit vielen deutschen Namen an die ehemalige deutsche Kolonialzeit (ca. 1884-1915) erinnert, konnten wir direkt, nach freundlicher Anfrage beim Verlademeister, beim Ausladen der Drachen aus dem Airbus mit Hand anlegen, um irgendwelche Beschädigungen zu verhindern. Mit Edes Landrover fuhren wir über die unendlichen, Dank Regenzeit (Oktober bis April) z. T. grünen, aber überwiegend braun ausgetrockneten weiten Savannen- und Wüstenlandschaften über ca. 400 km nach Burgsdorf bei Maltahöhe im Süden Namibias. Zwischen Mariental und Maltahöhe auf einer Strecke von über 100 km begegnen wir ca. 10 Autos, soviel Verkehr hätte er auf dieser Strecke noch nie erlebt, meint Ede. Angekommen in Burgsdorf, fühlen wir uns wie in einer Oase in den weiten vertrockneten Ebenen und finden alles, was das Herz begehrt: Eine komfortable Unterkunft mit fließend Wasser, Strom, Vollpension, Swimming-Pool, Open-Air Bar und eine herzliche Gastfreundschaft von Uwe und Gwen bei Temperaturen um 35° C und herrlichen Cumulanten am Himmel soweit das Auge reicht. Am nächsten Tag geht's bei kräftigen westlichen Winden auf dem eigens dafür geschaffenen steinigen, nur mit Allradfahrzeug befahrba-

ste –

rem Weg hinauf zum Startplatz am Schwarzrandplateau. Der Schwarzrand ist eine der Schwäbischen Alb ähnliche Anhebung mit steilen Westhängen von ca. 150-300 m Höhendifferenz, die sich über ca. 200 km in Nord-Süd-Richtung erstreckt und gute Soaringmöglichkeiten bietet. Nach dem Start bei ca. 30 km/h Gegenwind (sichere Starkwindstarter sind hier gefragt) zeigt sich die Thermik Namibias von ihrer besten Seite: große, relativ ruhige Bärte mit starkem Steigen und Basishöhen über 4.500 m mit herrlichen und zuverlässigen Cumulanten. Die Luft ist enorm klar und die Sichtweite entsprechend groß. Das also ist Fliegen in Afrika! Doch während des Fluges spüre ich leichte Schwindelgefühle, wie ich sie seit 30 Jahren intensiver Drachenfliegerei noch nie erlebt habe! Nicht die Höhe, sondern Flüssigkeitsmangel ist die Ursache; man sollte insbesondere während der schweißtreibenden Startvorbereitungen bei Temperaturen zwischen 35 u. 40° C sehr viel trinken! Während der Flüge hatte ich immer 3-4 l Wasser dabei!

An den folgenden Tagen mussten wir wegen nord- bis östlichen Windrichtungen auf Windenbetrieb umstellen. Das rie-

sige, z.T. topfebene, Farmgelände bietet hier gute Möglichkeiten in verschiedene Richtungen und Uwe hat uns kurzerhand eine halbwegs zugewachsene Windstrecke vom Buschwerk befreit. »Das ist ja wie auf dem Flugplatz in Deutschland« kommentiert Gregor den zunehmenden Seitenwind, weswegen wir auch einmal die aufgebauten Drachen in voller Montur bei Rückenwind und ca. 35° C etwa 1 km auf die andere Windstrecke schleppen und nach kurzem Flug im Regen abbauen müssen! Auch das ist Afrika!

Für Streckenflüge sollte man an den größeren Straßen entlang fliegen, da dort immer wieder Farmen in Abständen von ca. 15-20 km liegen, bei denen man notfalls landen, sich telefonisch zurückmelden (wenn das Telefon funktioniert) und gegebenenfalls auch übernachten kann. Das Handy nützt nichts, es gibt nur in größeren Städten (also ganz selten) ein funktionierendes Netz! Leider gibt es in Namibia auch keinen zuverlässigen Wetterbericht, so dass wir unsere GPS mit Koordinaten von verschiedenen



Zielen in mehrere Flugrichtungen gespeist haben, um kurzfristig, je nach Windrichtung, manchmal auch erst im Flug, eine Option zu wählen und diese per Funk den Rückholern mitzuteilen. So gab ich per Funk »Richtung Helmeringhausen« als Ziel durch, das nächste Dorf gute 100 km südlich von Burgsdorf! Bei Basishöhen von ca. 4.000 m und allerdings nur mäßiger und oft etwas zerrissener Thermik mit deutlich geringeren Steigwerten als am ersten Tag war es nicht allzu schwierig, entlang der C 14 und dem Schwarzrand dorthin zu fliegen, wobei mir mein GPS beim Auffinden der 7 oder 8 Häuser mit ihren ca. 30 Einwohnern sehr hilfreich war und mir auch die Sicherheit gab, dass ich richtig war. Die Wolken über und vor allem hinter mir wurden immer dunkler und feuchter, so dass wegen der zunehmenden sich entwickelnden Regenschauer ein Rückflug unmöglich wurde. Nach einem ca. 20 km langem Weiterflug Richtung der Tiras-Berge im Südwesten habe ich mich entschlossen wieder umzudrehen, um bei fast stürmischen Nordwestwinden nahe der drohenden Schauer ca. 1,8 km von Helmeringhausen entfernt sicher zu landen. Kein Mensch, kein Handykontakt, kein Regen, nur weite Savanne, warmer Wind, Tiere, eine Straße ohne Autos, einfach Afrika! Als ich zu Fuß das sehr gute Hotel Helmeringhausen im Ort finde, bin ich völlig überrascht, weil ich dort schon erwartet werde. Uwe hatte nämlich, weil es inzwischen in Burgsdorf schon mächtig geregnet hatte, den Hotelbesitzer angerufen und ihm erklärt, dass da möglicherweise ein Mann mit einem Drachen (»Kite«) landet und ins Hotel kommt, was ihm der Hotelbesitzer aber nicht glauben konnte. Umso überraschter war dieser dann, als ich plötzlich ziemlich verschwitzt mit meinem Gurtzeug im Rucksack vor ihm stand! Die Leute waren sehr freundlich und hilfsbereit. Uwe, Ede und Jasmin konnten mich wegen der starken abend- und nächtlichen Regenschauer erst am nächsten Morgen bei wieder herrlichem Sonnenschein abholen. Der »Ausflug« Richtung Tiras-Berge hatte mich neugierig gemacht, weil sich hier eine Möglichkeit zum Weiterfliegen über eine fantastische Berg- und Wüstenlandschaft in Richtung dem nächsten Dorf namens »Aus« ergab, das ca. 200 km südlich von Burgsdorf am Rande der Namibwüste liegt. Als mir dann Ede noch sagte, dass er gerne dorthin fahren würde, weil er noch nie dort war und der Wind in den nächsten Tagen weiter mäßig aus nordöstlichen Richtungen wehte, war der nächste Zielflugversuch nach »Aus« schon vorprogrammiert. Nachdem uns Eddi als Windenfahrer sehr zuverlässig die Thermik ankündigte, war ich schon vor 12 Uhr an der Basis auf gut 3.500 m, um wieder bei ebenfalls nur zweitklassiger Thermik Richtung Helmeringhausen loszufliegen. Trotz des schräg von hinten-links kommenden Windes konnte ich Helmeringhausen mit nur einem »Hänger« unterwegs bald links liegenlassen, um weiter Richtung Tiras-Berge zu gleiten. Unaufhaltsam fliege ich auf einen 50 km breiten Wüstenstreifen zu, an dessen Ende sich am Horizont kleine Berge erheben; dort müßte laut GPS mein Ziel, das Dorf »Aus« liegen! Gleichzeitig nehmen die dunklen Wolken mit einzelnen Schauern rechts und hinter mir ständig zu! Als ich die letzten Berge verlasse und in die offene Wüste fliege, entdecke ich plötzlich ca. knapp 10 km links vor mir eine letzte Farm mit grünen Bäumen nahe der unbefahrenen Straße, so dass ich erleichtert weiterfliegen kann. Mit nur 3.300 m NN schiebe ich mich bei konstanten ca. 15-20 km/h Rückenwind langsam in die riesige Wüste hinein und rechne mir aus, daß ich bei reinem Gleitflug im schlechtesten Fall ca. 5-8 km vor »Aus« landen müsste. Ohne zurückzuschauen entschieße ich mich zum Weiterflug und finde nach nur wenigen Kilometern am Wolkenrand eine sehr starke Thermik, aus der ich dann in 4.200 m rasch aussteigen muss, weil die Wolken hinter mir immer bedrohlicher werden (aber keine Anzeichen eines Gewitters!) und die Höhe zum Flug nach »Aus« sicher ausreicht. im Schnellflug heize ich Richtung »Aus«, dessen Häuser



Hotel Helmeringhausen im Süden Namibias



Nach der Landung bei einer nahegelegenen Farm kamen alle schnell her und ließen sich stolz fotografieren.

REISE-INFO

Farm Burgsdorf: www.burgsdorf.com,
 e-mail: info@burgsdorf.com;
 Erhard Reifer (Eddi), Breite Str. 20,
 59514 Welper-Klotingen, Tel/Fax: 02384/1898
 e-mail: Ereifer@t-online.de;
 Dr. Thomas Sterzing (Arzt für Allgemeinmedizin),
 seit 1974 Drachenflieger, Mitglied in den
 Drachenfliegervereinen Spaichingen und Böisingen,
 e-mail: Dr.Thomas.Sterzing@onlinemed.de,
 St. Biasienstraße 21, 78628 Rottweil,
 Tel: 0741/21871, Fax: 0741/1757614.



ich erst kurz davor mit bloßem Auge erkennen kann. Weil ich hinter dem Dorf an der weiterführenden Straße noch Farmen entdecke, überfliege ich kurzentschlossen das Dorf, um weiter von den Schauern entfernt ca. 6,5 km südlich von »Aus« auf der breiten Schotterstraße bei schönem Gegenwind nahe einer Farm sicher zu landen. Doch auch hier fängt es bald an leicht zu regnen, so dass ich mutterseelenalleine in Windeseile den Drachen abbauen muss. Ich habe Glück, denn der befürchtete massive Regen bleibt aus und ich kann den Drachen inklusive Gurtzeug rasch in

einem großen überdachten Vorhof an der nahen, aber leider verlassenen Farm trocken unterbringen! Mit Minimalausrüstung mache ich mich zu Fuß auf den Weg zurück nach »Aus« und habe Glück, weil der Regen aufhört und ich bald von einem weißen Namibier im Auto mitgenommen werde, so dass ich mich vom Bahnhofshotel bei allerdings oft unterbrochener Telefonverbindung

zurückmelden kann. Alle sind froh über den tollen Flug mit sicherer Landung und Uwe ist als Farmer besonders froh über den Regen! Vom Hotelbesitzer erfahre ich, dass es hier seit 13 Monaten keinen Tropfen Regen mehr gegeben hat! Am nächsten Tag werde ich von den anderen abgeholt und wir fahren gleich weiter über die Namibwüste an die kühlere, trockene Atlantikküste nach Lüderitz.

Trotz der auch für die Regenzeit in Namibia ungewöhnlich ergiebigen Niederschläge der letzten Tage beginnen unsere letzten Urlaubstage immer total blau, mittags herrliche Cumulanten und gegen abend Überentwicklungen mit ganz vereinzelt Schauern. Weil der Wind schräg zu den beiden Windenstrecken bläst, fahren wir mit der Abrollwinde am Auto auf ein

Straßenstück, wo der Wind passt und probieren hier die für uns neue Schlepptechnik nach entsprechender Instruktion durch Eddi, der darin schon Erfahrung hat, erfolgreich aus.

Zum Schluss noch einige allgemeine Informationen über die Fliegerei in Namibia: Durch das trocken-warme Klima ist dort das ganze Jahr über Flugwetter, die stärkste Thermik mit Basisshöhen von oftmals über 5.500 m gibt es im Dezember und Januar, allerdings ist es um diese Zeit sehr heiß! Wer zum Fliegen nach Namibia kommen möchte, ist auf der Farm Burgsdorf herzlich willkommen und kann nach Rücksprache mit Eddi die dortige Ausrüstung nützen. Allerdings sollten nur erfahrene und geübte Piloten (und Windenfahrer) kommen und bedenken, dass man einige Tage braucht, um sich an die klimatischen Verhältnisse anzupassen, dass grundsätzlich 3-4 l Wasser mitgenommen werden sollten und dass man bei Außenlandungen im Falle eines Unfalls völlig alleine ist und weder mit schneller noch mit medizinischer Hilfe rechnen kann! Oft sind jedoch durch eindeutige und kräftige Winde nur freie Streckenflüge möglich. Wer dies in Kauf nimmt und den Urlaub sorgfältig plant, kann hier, wie auch ich, zu unvergesslichen Flugerlebnissen kommen, die in Europa so kaum möglich sind!



Flug- in Spaß

male by skywalk

taste the future, test the...

1%/1 E S CAL

DHV1 XS-S - M - L

jet flap-fun cruiser

TL L

irre..e.anLauleme._

jet flap -freerider

CAN-ENNE

üzEwanizomm

sportster



www.skywalk.info

Bahnhof strak 110
83224 GRASSAU
GERMANY

Fon: +49 (0) 8641- 69 48 40
info@skywalk.info



**Weltmeisterschaft der Damen und Starrflügler
in Greifenburg vom 6.-18. Juni 2004**

Corinna Schwiegershausen wird Weltmeisterin im Drachenfliegen

Gold für das Damen-Team

Mit zwei Weltmeistertiteln, einer Silbermedaille und zwei Bronzemedallien für Deutschland endete die Weltmeisterschaft der Frauen in der Klasse 1 und der Starrflügler Klasse 2 und 5. **Corinna Schwiegershausen wird zum 2. Mal Weltmeisterin im Drachenfliegen nach 1998 in Ungarn. Das Team wird zum 5. Mal in Folge Mannschaftsweltmeister. Das Team der Klasse 2 wird Vizeweltmeister, Rosi Brams und Bob Baier holen je eine Bronzemedaille in der Einzelwertung.**

Teamleader Rudi Bürger und Teamarzt Eck' Schröter sind mit einem großen Team nach Greifenburg gereist: Das amtierende Weltmeisterteam mit Corinna Schwiegershausen, Rosi Brams, Sybille Baeumer-Fischer, Regina Glas und Monique Werner. 7 Piloten für die FAI-Klasse 5 (Starrflügler) mit Ralf Miederhoff, Jürgen Bummer, Fredi Huber, Kurt Schumann, Oliver Schmidt, Jethro Gerstner und Dieter Mücklich. In der Klasse 2 (Swift) startet der 10-fache Deutsche Meister im Drachenfliegen Bob Baier, neben Andrea Hetzet und NNeumarm.

Viele Wettbewerbe haben in Greifenburg schon stattgefunden, nationale und internationale und für die OLC-Flieger ist die Emberger Alm ein bekanntes Gebiet für weite Flüge, wunderschönes Panorama, super Flugerlebnisse und einer guten Infrastruktur. Am Sonntag Abend findet das erste Briefing für alle Piloten im Fliegercamp mit dem Meetdirektor Wolfgang Sattlegger statt, anschließend beginnt die Eröffnungsfeier im Nachbarort Berg mit dem

Einzug derverschiedenen Nationen. Nach vielen Ansprachen heizt eine afrikanische Trommel- und Bauchtanzgruppe kräftig die Stimmung an, Höhepunkt ist aber ein 18-jähriges Mädchen aus Spittal, sie präsentiert das eigens für die WM komponierte Lied "Abheben und Schweben". Die Party dauert nur für die Einheimischen und die vielen Fans etwas länger, die Piloten und Pilotinnen gehen bereits sehr zeitig ins Bett, da für den ersten Wettbewerbstag Hammerwetter angesagt ist.

So trifft es für die nächsten drei Tage auch ein. Die Aufgaben bei den Damen gehen bis zu 130 km, bei den Starren gibt's Strecken über 200 km. Wegen Gewittergefahr wird der 2. Durchgang kurz vor Zieleinflug einiger Pilotinnen und Piloten gestoppt und nicht gewertet. Nur die Swifts werden gewertet, da Manfred Ruhmer bereits im Ziel ist. Bitter für uns deutsche Mädels, da vier von uns mit guter Zeit im Ziel waren und nichts von einem Gewitter gesehen haben. Dies betraf mehr die Wendepunkte der Starrflüglerpiloten. In der Einzelwertung führt bei den Damen Kari Castle vor Rosi und Corinna, bei den Herren ist Christian Ciech (ITA) auf Platz 1 vor Alex Ploner (ITA) und Primoz Gricar (SLO). Manfred Ruhmer ist der überragende Pilot in der Swiftklasse vor Bob Baier und Brian Porter (USA).

Am 4. Wettbewerbstag lacht ebenfalls die Sonne, die Auffahrt zum Startplatz macht Spaß, denn es erwartet uns sicher ein schöner Flugtag und eine große Flugaufgabe. Die Stimmung unter allen Mädels ist super und es wird



Die Starren am Start

**Corinna Schwiegerhausen,
Weltmeisterin im
Drachenfliegen 2004**



Foto: Oliver Barthelmeis

viel gelacht. Rosi, Helferin Karin und Charlie, unser Filmemacher und DHV-Vorstand erzählen Witze, während wir auf das Briefing warten. Ein 95 km Race ist heute zu bewältigen. Zwickenberg, Spitzegel im Gailtal, Brücke Lindh im Osten des Oberdrautales, nach Westen zum Schloß Stein und ab ins Ziel. Schöne Thermikbärte erwarten uns über dem Startplatz, relativ wenig Wind und unser Team fliegt gemeinsam auf einer Basishöhe von 3.600 m Richtung Startpunkt. Ziemlich schnell ist die erste Wende gemacht und die meisten queren gleich das Tal bei Zwickenberg, Corinna und Tove sind vorne weg, gefolgt von Kari, Natalia, Françoise und Sybille. Ich fliege mit Uschi vom österreichischen Team unter der Wolke auf 3.500 m, als ich

plötzlich sehe, wie sich Uschi mehrere Male überschlägt, ihr hat es durch Turbulenzen die Basis aus der Hand geschlagen und sie konnte sie nicht mehr fangen. Sofort kommt der Rettungsschirm und der lange Weg nach unten beginnt. Erschrocken sehe ich, wie sie sich mehr und mehr auf einen Graben in Richtung Norden bewegt. Sie landet irgendwo in der Ochsen-schlucht in der Nähe des Reiskofels und ich kann nicht erkennen, ob sich was bewegt. Über Funk gebe ich die Position an Rudl durch, der gleich die Rettung alarmiert. Über 2.000 m habe ich nun verloren und meine Hände zittern. Im ersten Moment weiß ich nicht, ob ich weiterfliegen soll und kann. Aber nachdem ich unten auch nicht viel helfen kann, beschließe ich weiter-

Sponsored by





...Alle ar

Die Goldmädels, Teamweltmeister 2004

zufliegen, sofern ich mit meiner Höhe überhaupt noch eine Chance habe. Kurz vordem Weissensee ziehe ich aus niedrigster Höhe einen Minibart heraus, der mich langsam wieder an die Basis bringt. Ich kann die 2. Wende am Spitzegel ziemlich schnell umfliegen und treffe prompt auf einen Pulk, der tief unterm Grad im Schatten festhängt. Ich freue mich wirklich, denn ich bin wieder mit im Rennen. Über Funk sagt mir Rudi, dass Uschi unverletzt ist und darüber bin ich total froh, Dann höre ich plötzlich, dass es Kari auch überschlagen hat und sie ebenso mit der Rettung zu Boden ist. Gleich darauf der Funkspruch, dass der Tag gecancelt wurde. Fast alle deutschen Mädels landen kurz darauf am Landeplatz in Greifenburg. Kari ist unverletzt, das ist die gute Meldung, die gleich an uns übermittelt wird - Gott sei Dank! Warum gerade an diesem Tag soviel passiert ist, können viele nicht verstehen, da gerade heute sehr wenig Nordwind in der Höhe war. Die Turbulenzen entstanden einfach durch die starken Steig- und Sinkwerte.

Bei den Starren wird der Durchgang gewertet. Das 155 km Race gewinnt wieder Christian Ciech. Jethro fliegt mit einem 55 km/h Schnitt als 10. und bester Deutscher ins Ziel,

Die nächsten 3 Tage streift eine Kaltfront das Wettbewerbsgebiet und wir haben Zeit uns auszuruhen und uns von unserem Physiotherapeuten Maik wieder fitmachen zu lassen.

Frisch und motiviert starten wir am Montag den nächsten Task über 83 km. Es wird eine Bastelei bei ziemlich bewölkten Himmel und Corinna schafft es mit dem Tagessieg bis auf 35 Punkte auf Kari aufzuschließen und schiebt sich auf Rang 2 vor Rosi. Bei den Starren schafft niemand die 119 km und Dieter Müglich erreicht mit 69 km den 4. Platz in der Tageswertung. Manfred Ruhmer fliegt seinen Swift ins Goal und baut seine Führungsposition aus.

Der Dienstag sieht wieder besser aus, also nichts wie so früh wie möglich rauf zum Startplatz, einen vorderen Aufbauplatz ergattern, um vor dem Start noch ein bisschen relaxen zu können. Unsere Helfer Dieter, Karin, Theo sowie Ecki, Maik und natürlich unser Teamchef Rudl trugen ihr bestes dazu bei, um uns täglich auf den Wettbewerb vorzubereiten. Wolfgang Sattlegger erklärt uns die Aufgabe des Tages, 127 km mit der ersten Wende in St. Johann im Walde, dann zum Goldeck und ins Goal nach Greifenburg. Knackpunkt ist wieder einmal das Anna Schutzhaus, das bei den Fliegern weniger liebevoll "Kärntner Arschloch" genannt wird und die Querung zum Zettersfeld. Sybille und ich queren als erste und haben die erste Wende früh in der Tasche. Über Funk versuchen wir Informationen über Thermikquellen an den Rest des deutschen Teams weiterzugeben. Den Tag gewinnt die Französin Francoise Dieuzeide-Banet vor Corinna und Sybille, die als einzige das



Andrea Hetzet, einzige Frau bei den Starrflüglern neben der japanischen Swiftpilotin Junko Nakamura



Bester Deutscher der Klasse 5, Ralf Miederhoff

Ziel erreichen. Corinna übernimmt souverän die Gesamtführung vor Francoise und Rosi.

Bei den Starren gewinnt die 208 km Aufgabe Alex Ploner und Manfred Ruhmer wie immer bei den Swifts. Die Wetterprognose, die wir am Frühstückstisch aus dem Internet holen, sieht nicht so gut aus, möglicherweise wird dieser Tag der letzte Durchgangstag werden. Corinna ist voll motiviert, sie will heute gewinnen und den Punktevorsprung noch ausbauen. Beim Briefing gibt es für uns Mädels eine 90 km Aufgabe. Die erste Wende ist die Kirche in Irtschen, die zweite Wende Radlberger Alm, dann die Brücke am Weissensee und weiter zur Windischen Höhe und wieder ins Ziel nach Greifenburg. Gerade startbereit, hören wir den Aufschlag der japanischen Swiftpilotin Junko Jakamura nach einem Fehlstart. Jetzt ist erst mal das Fenstergeschlossen, die Pilotin wird geborgen und mit dem Hubschrauber ins Krankenhaus gebracht. Es ist ziemlich schwer sich nochmals zu motivieren und nur noch ans Fliegen zu denken, nachdem man noch nicht weiß, wie es Junko geht. Aber es geht weiter, alle deutschen Pilotinnen erwischen den Start gut und wir fliegen Richtung Startsektor. Wieder einmal fliegt Corinna im Spitzen-



Bob Baier, Dritter bei den Swifts

Ergebnisse

Klasse 1 Damen

Platz	Name	Nat.	Gerät	Punkte
1	Corinna Schwiegershausen	DEU	Moyes Litespeed S 3	3809
2	Francoise Dieuzeide-Banel	FRA	Icaro Laniinar Zero 7	3571
3	Rosi Bons	DEU	Moyes Litespeed	3311
4	Kari Castle	USA	Icaro Zero 1	3237
5	Sybille Baeumer-Fischer	DEU	Aeros Combat	3100
9	Monique Werner	DEU	Aeros Combat 13	2686
12	Regina Glas	DEU	Seedwings Vertigo 15 Race	1920

Teamwertung

Platz	Nation
1.	Deutschland
2.	Russland
3.	Niederlande

Klasse 5 Starrflügler

Platz	Name	Nat.	Gerät	Punkte
1	Christian Ciech	ITA	Icaro Stratos	5200
2	Alessandro Pioner	FRA	AIR Atos VK	5076
3	David Chaumet FRA	Heilite	Tsunami	4620
4	Anton Raumauf	HUT	AIR Atos	4167
5	Primoz Gricar	SUN	Aeros Phantom	4059
7	Ralf Miederholf	DEU	AIR Atos	3911
16	Jethro Gerstner	DEU	AIR Atos	3306
21	Jürgen Bummer	DEU	AIR Atos	3018
24	Oliver Schmidt	DEU	AIR Atos	2892
27	Kurt Schumann	DEU	Guggenmos ESC	2833
32	Fredi Huber	DEU	AIR Atos V	2490
35	Dieter Möglich	DEU	AIR Apos	2387

Teamwertung

Platz	Nation
1.	Italien
2.	Österreich
3.	Frankreich

Klasse 2 Swift

Platz	Name	Nat.	Gerät	Punkte
1	Manfred Ruhmer	AUT	Swift	3611
2	Brian Porter	USA	Swift	4744
3	Bob Baier	DEU	Swift	3913
4	Arnold Nactinger	AUT	AIR Atos 3	3797
5	Ulf Neumann	DEU	AIR Atos B	3326
8	Andrea Hetzel	DEU	AIR Atos	2759

Teamwertung

1.	Österreich
2.	Deutschland
3.	USA

Das Heimspiel

Was sind jetzt also die Geheimnisse, wie kann eine kleine Person wie ich bei soich gewaltigen Bedingungen in Greifenburg trotz hochrangiger internationaler Konkurrenz den Titel heimfliegen? Neun Flüge in zwölf Tagen, davon fünf gewertete, zwei neutralisierte und zwei abgesagte Aufgaben, das erfordert Ausdauer, Kraft, Konzentration und Motivation.

Die Vorbereitung hat, abgesehen von 11 Hessenmeisterschaften, zwei German Open und variablen Junior Challenges in Greifenburg, schon viel früher angefangen. Bereits im März habe ich bei stark thermischen Bedingungen in Argentinien und Mexiko die Flügel aus der Winterpause geholt. Im April ging es zum QuestAir-Wettbewerb nach Florida - zehn Aufgaben in zehn Wettbewerbstagen, gnadenlos, ohne Ruhetag, Strecken bis 200 km. Danach war ich gut trainiert für die österreichische Staatsmeisterschaft und die Hessische, beides ebenfalls in Greifenburg, dann zwei Wochen Ruhe und es wurde ernst.

Bei bisherigen Weltmeisterschaften hat mich mehr die Vorgeschichte als das eigentliche Fliegen gestresst. Lange Anreisen, anstrengender Drachentransport, unbekannt, meist zu kleine Unterkünfte, zusammengewürfelte Mitbewohner. Diesmal war alles anders. Völlig entspannt, denn es ist schon fast wie ein nach Hause kommen. Seit 11 Jahren bin ich mindestens einmal pro Jahr zur Hessenmeisterschaft in meinem Lieblingsfluggelände.

In ruhiger Unterkunft in Weisach konnten Regina und ich nach den Flugtagen ideal entspannen. Und selber kochen - die richtige Ernährung während eines Wettbewerbes wird meist unterschätzt, ist aber besonders für Leichtgewichte wie mich enorm wichtig. Und mit der eigenen Landebahn vor der Haustür wurde es nicht mal zu spät abends, um noch unseren Physiotherapeuten Mitte aufzusuchen. Absolute Erholung für die Muskeln, guter Schlaf und entspanntes Fliegen während des Tages haben zu unserer starken Leistung extrem beigetragen.

Es war ein Zusammenspiel von exzellenter Betreuung durch Teamleader, Arzt, Physio und meinem persönlichen Support-Team Eitern, Dr. Moyes-Gerolf und Freunde, von gutem Teamwork und von vielen positiven Daumendruckern rund um den Globus.

Außerdem war die finanzielle Seite diesmal völlig abgedeckt, dank großartiger Sponsoren wie DAS, Timezone, Adidas, Red Bull und Skyline hatte ich die beste Ausstattung für die große Meisterschaft.

Mit den Turbulenzen bin ich gut zurecht gekommen, denn ich habe völliges Vertrauen in meinen Moyes Litespeed 3.5 5. Traumhaftes Handling bei großartiger Leistung und außerdem hat er alle Pitchtests im Mölltal und Gailtal positiv gemeistert. Schließlich war es für mich schon immer ein großer Spaß, wenn ich gemerkt habe, dass die Luft lebt und gerade in Greifenburg kenne ich die Ecken, die man besser hoch überfliegt, um größeren Unannehmlichkeiten aus dem Weg zu gehen.

Nervenstärke konnte ich am letzten Tag beweisen, als Rudl mich eigentlich lieber hinter Francoise ins Ziel kommen sehen wollte, denn ich hatte einen großen Vorsprung auf sie. Aber nein, ich musste einfach vorausfliegen, konnte nicht einbremsen, musste dem Ruf der Wolken folgen und schloß die WM mit satten 1.000 Punkte ab.

Danke für all die Unterstützung von so vielen Seiten, für all die lieben Glückwünsche, es freut mich riesig, dass so viele an meinem Glück Anteil nehmen und auch Spaß an unserem Erfolg haben.

Corinna Schwiegershausen



Foto: Ulf Freiß

Rudi Bürger zur Damenweltmeisterschaft

Das gesamte Abschneiden der deutschen Mannschaft in Greifenburg war ein Meilenstein für den deutschen Drachenflugsport. In einem inoffiziellen Medaillenspiegel läge Deutschland mit 2 Goldmedaillen 1 Silbermedaille und 2 Bronzemedailles vor Österreich und Italien auf dem 1. Platz. Ein sensationelles Traumergebnis.



Die Leistungen unserer Piloten verdienen Anerkennung:

Die Mannschaft der Starrflügler verpasste nur knapp den Sprung aufs Stockerl, die Einzelpatzierungen von Ralf Miederhoff als 7. und Jethro Gerstner als 16. Innerhalb der Weltelite sind respektabel. Bob Baier fühlte sich in seinem neuen Element, dem Swift, sichtlich wohl. Wenige Tage vor der WM machte er seinen ersten Fußstart mit diesem Gerät und flog auf Anhieb dann gleich auf den dritten Platz.

Andrea Hetzet, leider ohne weibliche Konkurrenz, behauptete sich sensationell in der Männerwelt und fast jeder Task gestaltete sich zu einem persönlichen Rekordflug.

Ihre Wettkampfraxis hatte sie lediglich aus Liga und German Open 2003, sie hat hier sehr viel gelernt und hatte sichtlich viel Spaß. Hoffentlich kann ich sie überreden, für 2006 ins Damenteam der flexiblen Drachen zu wechseln.

„Zusammen sind wir stark“, der tägliche Wahlspruch des Damenteam hatte symbolischen Charakter. Noch nie wurde das Mannschaftsgold so überlegen gewonnen. Die Mädels flogen und kämpften miteinander, dies war die Grundlage des Erfolges. Das Team war als Gemeinschaft unschlagbar. Es war für mich eine Riesenfreude, mit ihnen gemeinsam diesen Erfolg zu erringen. Selbst solche Rückschläge, wie nicht gewertete Durchgänge oder Unfälle in der Konkurrenz, wurden weggesteckt und es wurde am folgenden Tag um so konzentrierter geflogen.

Der Gewinn dieser Mannschaftsgoldmedaille ist verdient, denn die deutsche Mannschaft war nach insgesamt 7 Durchgängen und 650 km erfolgreich gegenüber der komplett vertretenen Weltelite in einem Wettbewerb auf sehr hohem sportlichen Niveau.

Ein Wehrmutstropfen bleibt, denn mit Rosi Brams und Sybille Baeumer-Fischer beenden 2 äußerst erfolgreiche Pilotinnen ihre internationale Wettbewerbskarriere. Ich bin mir jedoch sicher, dass das seit Jahren erfolgreiche Konzept des DHV greift und wir bald wieder in der Ladies-Challenge neue Talente entdecken.

Der Sieg und Gewinn der Goldmedaille durch Corinna Schwiegershausen freut mich besonders. Mit ihr war in diesem Jahr zu rechnen, sie hat sich zielgerichtet und intensiv auf diese Weltmeisterschaft vorbereitet. Eine stetige Leistungssteigerung, beginnend in Florida mit vielen internationalen Wettbewerbsteilnahmen bis zur WM, brachte dann als Krönung den Weltmeistertitel.

Corinna brachte in den 14 Tagen in Greifenburg eine überzeugende Leistung und hat aufgrund ihrer kontinuierlichen Leistungssteigerung völlig verdient gewonnen. Sie hat so viel Freude am Fliegen und ich bin überzeugt, dass dies nicht ihr letzter Titel gewesen ist.

Mein Dank gilt allen, die als Helfer oder Sponsor zu diesem überaus erfolgreichen Abschneiden der deutschen Mannschaft beigetragen haben.

Rudi Bürger
Teamchef

pulk mit und gewinnt die Aufgabe in einer Zeit von 2 Stunden und 12 Minuten vor Kari und Natalia Petrova (RUS), Rosi fliegt als 5. ins Ziel, Sybille als 9., Monique als 10. und Regina als 11. Alle deutschen Mädels im Ziel, Rudl kanns gar nicht fassen und strahlt vor Glück, so wie wir alle. Die Starrflügler hatten heute einen Task über 164 km zur Windischen Höhe, Gailbergsattel und die Lammersdorfer Hütte. Im Goal sind wieder als Erste die zwei Italiener Christian und Alex, dann der Franzose David Chaumet. Ralf kommt als 13. über die Ziellinie und kurz darauf Jürgen Bummer, Manfred segelt mit seinem Swift vor Bob und Brian Porter ins Ziel. Bob rückt mit dieser guten Leistung wieder auf Platz 3 vor.

Wie wir bereits geahnt haben, sieht das Wetter für den letzten Wettkampftag nicht besonders gut aus. Wir fahren zwar zum Startplatz und bauen unsere Drachen auf, aber es macht immer mehr zu und der Wind in der Höhe ist auch zu stark. Robert der Meteorologe, ruft uns zum Wetterbriefing. Was er nicht weiß, alle Piloten haben eine Wasserflasche dabei und wir warten nur auf das magische Wort "Regen" um ihn "einzuwässern". Nach 5 Minuten endlich das Kommando, alle stürmen auf den armen Robert zu und überschütten ihn mit Wasser. Der letzte Tag wird nun offiziell von Wolfgang Sattlegger gecancelt und wer Lust hat, kann seinen Drachen zum Landeplatz hinunter fliegen, denn dort gibt's noch 100 Euro für die beste Punktlandung zu gewinnen.

Natürlich stoßen wir am Landeplatz mit Sekt auf unsere Erfolge mit Rudi, Charlie und allen Helfern an. Dann aber warten wir auf die Siegerehrung, für die bereits alle Vorbereitungen im Fliegercamp getroffen werden. Viele Zuschauer aus dem Ort und der Umgebung und eine Menge Freiflieger sind eingetroffen. Die örtliche Musikkapelle spielt auf und Wolfgang Sattlegger ruft zuerst die Siegermannschaften auf. Bei den Damen gewinnt das Deutsche Team Gold, Silber geht an Russland und Bronze an die Niederlande. Bei der Klasse 5 Starrflügler gewinnt Italien vor Österreich und Frankreich und in der Klasse 2 (Swift) gewinnt Österreich vor Deutschland und den USA.

In der Einzelwertung der Damen wird Corinna Schwiegershausen Weltmeisterin vor Francoise Dieuzeide-Banet (FRA) und Rosi Brams. Bei den Starren gewinnt Christian Ciech vor Alex Ploner (beide ITA) vor David Chaumet (FRA); bester Deutscher wird Ralf Miederhoff auf dem 7. Platz. Bei den Klasse 2 Piloten gewinnt Manfred Ruhmer (AUT) überlegen vor Brian Porter (USA) und Bob Baier. Die Feier dauert noch bis in die Morgenstunden und wir werden alle noch lange an die schönen Tage zurückdenken.

Es war eine sehr gut organisierte und gelungene WM, von der Eröffnungsfeier bis zur Siegerehrung. Wolfgang Sattlegger und seine Crew waren immer zur Stelle, die Stimmung unter den Pilotinnen und Piloten war einmalig und natürlich hoffen wir, dass es wieder einmal eine Weltmeisterschaft in dieser Gegend gibt. Unser Dank geht hier an den DHV und an D.A.S., die uns finanziell unterstützt haben, sowie an Optik Klauinig und Firma Levior, die uns Mädels mit super Sonnenbrillen bzw. mit Flugoveralls ausgestattet haben. Ebenso nochmals ein Dankeschön an Charlie, der Nächte beim Filmschneiden verbracht hat, an alle unsere Helfer und die vielen Fans, die uns immer die Daumen gedrückt haben.

Regina Glas

Siehe auch

F Videoreportagen im ³ Pf
www.dhv.de



Europameisterschaft der Drachenflieger inedit

004

Immer wieder Österreich!

Die französische Stadt Millau, Ausrichter der diesjährigen Europameisterschaft im Drachenfliegen, liegt in einer traumhaften Gegend, die neben dem Fliegen zu vielen Outdooraktivitäten einlädt. Die vielen Schluchten, der Fluß Tam, die Hochplateaus und die vielen uralten Ruinen und Häuser setzen der Freizeitgestaltung keine Grenzen. Riesige Startplätze stellten für die 120 Piloten aus aller Welt kein Platzproblem dar. Toppiloten aus Brasilien, Israel, Argentinien und sogar aus Australien sind ange-reist. Die Flugaufgaben bewegten sich zwischen 86 und 133 km. Gestartet wurde auf drei verschiedenen Startplätzen rund um Millau am Puncho, Brunas und Picoue. Wie bereits im Vorjahr bei der Vor-Europameisterschaft hat Manfred Ruhmer mit seinem Europameistertitel wieder einmal eindeutig

seine Ausnahmestellung im Drachenfliegen unter Beweis gestellt. Er kontrollierte das Teilnehmerfeld vom Beginn des 1. Wettkampftages. Es ist einfach ein Genuß ihm beim Fliegen zuzuschauen. Auf Platz 2 folgt Alex Ploner aus Italien, der nun Vizeweltmeister bei den Starrflüglern der Klasse 5 und Vizeeuropameister im Drachenfliegen ist, Platz 3 für Mario Alonzi aus Frankreich. In der Mannschaftswertung setzten sich nach heißem Kampf letztendlich doch die Titelverteidiger aus Österreich vor den gastgebenden Franzosen und den Italienern durch. Nach den Briten folgt die deutsche Mannschaft auf Platz 5. Ohne die beiden deutschen Toppiloten Guido Gehrman und Bob Bayer waren die Erwartungen gedämpft. Trotz allem gingen die deutschen Piloten mit Oliver Barthelmes, Lukas Bader, Roland Wöhrle, Hans Kiefinger, Jörg Bajewski und Gerald Woll mit Teamchef Rudl Bürger und Physiotherapeut Maik Mayer hochmotiviert und bestens vorbereitet in diese Meisterschaft. Teilweise blieben sie dann aber unter ihren selbst gesteckten Erwartungen. Einzig Oliver Barthelmes kratzte mit seinem 11. Gesamtplatz die Top-Ten. Nach einem Patzer im 1. Durchgang flog er jeden Tag besser und arbeitete sich konstant nach vorne. Hans Kiefinger und Lukas Bader steigerten sich ebenso und flogen auch am letzten Tag bei widrigen Windverhältnissen ins Ziel. Roland Wöhrle war nach guten 4 Durchgängen noch bester Deutscher, verlor aber im 5. Wettbewerbstag mit einem Absauser die Chance auf einen vorderen Platz. Gerald Woll hatte sich nach guten Platzierungen am ersten und zweiten Tag bei einer harten Landung

an der Ferse verletzt und musste mit einem Ersatzdrachen weiterfliegen. Jörg Bajewski fehlte ein paar Mal das Quentchen Glück und er musste nach einem guten Flug leider kurz vor dem Ziel landen. Insgesamt herrschte aber super Stimmung im deutschen Team und die Motivation jedes einzelnen Piloten lässt für die kommende Weltmeisterschaft in Australien hoffen. Ein großes Dankeschön geht an die Sponsoren "Timezone", "Schwenker und "Ansmann Energy", die das Team großzügig unterstützt haben.



Alex Ploner, Manfred Ruhmer, Mario Alonzi



o.l.: Gerald Woll, Roland Wöhrle, Jörg Bajewski, u.l.: Oliver Barthelmes, Regina Glas, Lukas Bader, Hans Kiefinger, Rudl Bürger

Der Veranstalter um den Meedirektor Richard Walbec sorgte für eine gute Organisation. Die Eignung als Austragungsort für eine Europameisterschaft muß allerdings eher in Frage gestellt werden. Obwohl für alle Windrichtungen perfekte Startplätze vorhanden sind, stellte der hier oft vorherrschende starke Wind Organisatoren und Piloten vor große Probleme. 7 Durchgänge wurden trotz allem geflogen. Leider wurden an zwei Tagen die Sicherheitslimits überschritten und Tasks bei zweifelhaften Bedingungen angesetzt, was zu einer sehr verletzungsreichen Meisterschaft mit einem Toten - Ljubomir Tomaskovic aus Kroatien – und zu viel Materialverschleiß geführt hat. Hier sollte zum Schutz der Piloten etwas getan werden, sie müssen sich auf das Verantwortungsbewußtsein der Organisatoren verlassen können. Bei der Siegerehrung trugen einige Piloten ein selbstentworfenes T-Shirt mit dem Aufdruck. "I survived Wau"! Die nächste Europameisterschaft findet 2006 in Kroatien/Istrien statt. Ein Teil des deutschen Teams hat dieses Jahr bereits an der Croatian Open sehr erfolgreich teilgenommen und alle Piloten waren begeistert von dem Gelände und der Organisation.

Regina Glas

Wertung

	Name, Natum	
1.	Manfred Ruhmer, AUT	Icaro Laminar
2.	Alex Ploner, ITA	Icaro Laminar
3.	Mario Alonzi, FRA	Aeros
4.	Jean-Francoise Gerard, FRAU	Aeros
5.	Tom Weissenberger, AUT	Moyes
6.	Gerolf Heinrichs, AUT	Moyes
7.	Antoine Boisseler, FRAU	Moyes
8.	Oleg Bondarchuk, UK	Aeros
9.	Primoz Gricar, SLO	Aeros
10.	Filipo Oppici, ITA	Moyes
11.	Oli Barthelmes DEU	Moyes
31.	Lukas Bader DEU	Moyes
32.	Hans Kiefinger DEU	Aeros
36.	Roland Wähne DEU	Moyes
49.	Jörg Bajewski DEU	Moyes
53.	Gerald Woll DEU	Aeros

Sponsored by



SCHWENKEI
sprint

Zwischenergebnisse Deutsche Str. kenflu • -Meisterschaft

Foto: Andreas Busslinger



Platz	Pilot	Gerät	Punkte
1.	Erz Lukas	Airborne Climax	1073,48
2.	Schreier Georg	Aeros Combat 14 L	1049,45
3.	Schumacher Georg	Aoors Combat 2	940,34
4.	Weinzierl Georg	Laminar MRX 14	923,92
5.	Schmidt Michael	Moyes Litespeed 5	911,06
6.	Altmannshofer Max	Laminar 13 Zero 7	805,39
7.	Rauscher Georg	Moyes Litespeed 4	800,99
8.	Marani Andre	Aeros Combat 3	756,20
9.	Ebenfeld Markus	Litespeed 4	742,01
10.	Otterpohl Bernd	Aeros Combat 2	720,01

Zwischenergebnisse Internationale Wertung

Stand 8. Juli 2004

International Gleitschirm

Platz	Pilot	Land	Gerät	Punkte
1.	Wagner Christof	CH	Advance Omega	1171,90
2.	Eder Kurt	IT	UP Targa	1387,85
3.	Studer Alfred*	CH	Swing Status 5.22	1226,84
4.	Bocks Stefan	DE	GIN Boomerang	1206,85
5.	Mlaier Miha	SI	Fraunk UP	1202,71
6.	Bussmann Andre	CH	Swing Status 5.22	1194,11
7.	Blatterlhornas	CH	XIX Sens C3	1190,57
8.	Fanzoy Ernst	AT	UP Targa	1188,53
9.	Obwegger Günther	AT	UP Targa M	1187,15
10.	Froetscher Andy	DE	GIN Boomerang III	1117,89

Gleitschirm offene Klasse

Platz	Pilot	Gerät	Punkte
1.	Bocks Stefan	GIN Boomerang	980,66
2.	Traut Stefan	Swing Stratus 5	807,36
3.	Hartmann Michael	Swing Stratus	712,81
4.	Probst Ulrich	Advance Omega 5	640,05
5.	Schloeffel Ralph	Swing Stratus 5 RC	621,23
6.	Gschwendtner Sepp	GIN Boomerang 3	542,15
7.	Wagner Rolf	GIN Boomerang	539,20
8.	Lausch Norman	GIN Boomerang 3 ML	536,92
9.	Teschert Jürgen	WOC Nemeton	535,56
10.	Riedl Stefan	Swing Stratus 5	524,85

Gleitschirm Apertklasse

Platz	Pilot	Gerät	Punkte
1.	Henne Ersten	010/nom Ni	693,22
2.	Strasser Ulrich	Icaro Ice	618,79
3.	Teubert Oliver	Skywalk Cayenne	568,99
4.	Schuetz Werner	GIN Zoom	547,78
5.	Martens Burkhard	GIN Zoom	531,56
6.	Schreiner Tobias	Ozone Vulcan	503,01
7.	Faulhaber Roland	Advance Sigma 5	495,43
8.	Zitzmann Jörg	Skywalk Cayenne	483,05
9.	Liebermeister Benedikt	Nova Aeron	481,52
10.	Balzer Götz	Ozone Vulcan	480,49

International Drachen

Platz	Pilot	Land	Gerät	Punkte
1.	Artlitz Wolfgang	AT	Icaro Laminar	1920,03
2.	Bott Jacques	FR	Icaro Laminar 13 MAX	1741,88
3.	F-eichtinger Kurt	AT	Moyes Litespeed 5	1719,83
4.	Erz Lukas	DE	Airborne Climex C2	1661,18
5.	Wiesinger Thomas	AT	Icaro Laminar MR0	1610,01
6.	Kaiser Raimund	AT	Icaro Laminar MR 700	1512,69
7.	Schweiger Georg	DE	Aeros Combat 14 L	1463,94
8.	Alehinger Georg	DE	Moyes Litespeed 4	1446,57
9.	Rauscher Georg	DE	Moyes Litespeed 4	1415,73
10.	Straub Davis	US	Moyes Litespeed	1406,11

International Starrflügler

Platz	Pilot	Land	Gerät	Punkte
1.	Veppi Herflar Ott	ITL	A105 VA	2480,60
2.	Tschurnig Günther	AT	Atos	2461,13
3.	Meierkord Adi	DE	Atos	2291,52
4.	Friedrich Kerol Sialii	ITL	Atos C	2244,40
5.	Raumauf Toni	AT	Atos C	2151,34
6.	Trimme Manfred	AT	Atos	2041,62
7.	Schmirit Oliver	DE	Atos V	1984,74
8.	Fritz Lorenz	DE	Atos V	1970,64
9.	Spann Rüdiger	AT	Atos	1924,19
10.	Götz Alfred	DE	Atos	1924,19

1.	Poppi Keinnaro	Albs VA	1061,00
2.	Meierkord Adi	Atos	1402,02
3.	Bummer Jürgen	Aeros Steller	1188,88
4.	Dom Alfons	Atos	1143,18
5.	Götz Alfred	Atos	1116,85
6.	Fritz Lorenz	Atos V	1107,35
7.	Schmidt Oliver	Atos V	1103,13
8.	Huher Frei	Atos	973,73
9.	Ripkens Dirk	Aas	928,81
10.	Gerstner Jethro	Atos	907,82

Gleitschirm Damen

Platz	Pilot	Gerät	Punkte
1.	Cieslewicz Ewa	Advance Omega 6	508,36

Drachen Damen

Platz	Pilot	Gerät	Punkte
1.	Hetzel Andrea	Atos C	690,40



De ONLINE CONTEST

Aktuell siehe vniev.dhvd.de
Sport/DHV 13171117e Gantest

ONLINE CONTEST

Liebe Streckenflieger,

obwohl das Flugwetter heuer nur wenig gut nutzbare Tage brachte, gab es leider vermehrt Probleme mit Luftraumverletzungen, im Flachland wie auch im Alpenraum. Um es noch einmal zu betonen: Die Verantwortung für Luftraumverletzungen und eventuell daraus folgende Konsequenzen trägt ausschließlich der Pilot!

Bitte seid euch darüber klar, dass jeder beim OLC eingereichte Flug bezüglich Flugweg und Höhe von jedermann einsehbar ist, es liegt deshalb in eurem eigenen Interesse, keine Flüge zu veröffentlichen, die sichtbare Luftraumverletzungen beinhalten. Auch weiterhin werden Proteste gegen mögliche Luftraumverletzungen vom DHV als Veranstalter nicht behandelt. Die Zuständigkeit zur Ahndung von Luftraumverletzungen liegt ausschließlich in der Verantwortung der Luftaufsichtsbehörden und das ist nicht der DHV!

Um aber unseren Anspruch auf das Streckenfliegen mit Drachen und Gleitschirm einerseits und ganz konkret die freie Fliegerei in bestimmten Fluggebieten andererseits nicht zu gefährden, wurde folgende Einschränkung beschlossen:

Bei eklatanten Luftraumverletzungen können Flüge vom Auswerter aus der Wertung genommen werden. Eklatante Luftraumverletzungen sind z.B. Einflüge in CTRs von Großflughäfen oder Nichteinhalten von Flughöhen z.B. in der SRA II des Innsbrucker Flughafens oder in anderen sensiblen Gebieten. Aus gegebenem Anlass weisen wir auch darauf hin, dass für den OLC ein Trackintervall von mindestens 60 Sekunden verbindlich vorgeschrieben ist, wobei Flüge mit ein bis zwei GPS-Ausfällen bis zu 15 Minuten gewertet werden können, ein Anspruch auf Wertung besteht nicht. Diese "erlaubte" Lücke war dazu gedacht, dass Flüge trotz kurzem GPS-Ausfalls, Batteriewechsel o.ä. trotzdem gewertet werden können und nicht dazu, mögliche Luftraumverletzungen oder Zwischenlandungen durch gezieltes Löschen von Trackpunkten zu kaschieren. Bitte beachtet im Interesse eines fairen Wettbewerbes diese Regel. Wir sehen das nicht als Einschränkung des "Vol Libre", sondern als Muss für die Erhaltung unseres schönen Flugsports, bei einer guten Flugplanung auch nicht als Problem.

Gute und erfolgreiche Streckenflieger besitzen nicht nur eine gute Gerätebeherrschung und Thermikkenntnisse, sie sollten sich auch durch faires und sportliches Verhalten auszeichnen. Dazu gehören auch solche wie der Verzicht auf Zwischenlandungen oder nicht in Wolken zu fliegen.

Bei dieser Gelegenheit möchten wir auch das OLC-Team vorstellen:

Rudi Bürger	Wettbewerbsleiter/OLC-Auswerter
Max Altmannshofer	Pilotenvertreter Drachen
Sepp Gschwendtner	Pilotenvertreter Gleitschirm
Tobias Schreiner	OLC Auswerter
Ralph Schlöffel	OLC Auswerter
Bernd Hübner	OLC Auswerter
Thomas Gietl	OLC Auswerter
Andreas Rieck	OLC Techn. Administrator

Spansereil by

NAVIGATIONSSYSTEME

Traumsaison für Regenwürmer

Dem, dass das Wetter heuer absolut fliegerfeindlich ist, wird wohl kaum einer widersprechen. Träumten wir wohl alle nach der Traumsaison 2003 von Basishöhen bei 5.000 m, müssen wir uns heuer damit abfinden, überhaupt eine Regenpause für einen Flug zu nutzen. Die Teilnehmer am DHV-OLC lassen sich jedoch nicht abschrecken. In allen Klassen sind bereits die Teilnehmerzahlen von 2003 erreicht, auch die Topleistungen stehen der Hammersaison nicht nach. Einige Flüge der Deutschen Meisterschaft möchte ich herausheben: Bereits am 12.4.04 der erste "Knaller" durch Gleitschirmflieger Norman Lausch (Boomerang), 209,69 km von Altenbeuthen übers Flachland bis Schwäbisch Hall. Dass Drachen und Starre noch viel weiter fliegen können -wen wunderts - bewiesen u.a. Max Altmannshofer (Laminar 13), 293,72 km vom UL-Schlepp-Gelände bei Forst bis Nähe Pirmansens und Reinhard Pöpl (Atos), 372,06 km bis kurz vor Ungarn oder Lukas Etz (Airborne Climax), 352,51 km vom Melibokus in den Bayrischen Wald. Trotz der heuer heftigen Windlagen konnten auch die bisher von Deutschland aus größten Dreiecke mit dem Schirm geflogen werden. Stefan Bocks (Boomerang) flog ein 193,77 km FA1-Dreieck von seinem Hausberg Flochfelln, Stefan Traut (Stratus 5) vom Hausberg Nebelhorn noch ein bisschen mehr 194,10 km. Besonders erwähnenswert ist auch der Tandemflug über 127,74 km von Robert Staudacher mit Passagierin vom Hochfelln aus. Wer das Tandemfliegen mit dem Gleitschirm kennt, weiß, da braucht man ganz nette "Muckis"! Da wir das Wetter nicht ändern können - auch noch eine Vielzahl anderer Spitzenflüge beweisen, "a bissl was get allweil"- lassen wir uns von so ein bisschen Regen nicht entmutigen und träumen weiter vom Hammertag!

Schöne Flüge

CHARLY,
rw



ØIBRÄLNIGER



Sponsored by Zürich Versicherung



Fotos: Stefan Mast

3.Int. Berchtesgaden Open 209

Bayerischer Landestneisterschirmfliegen

Bei der 3. internationalen Berchtesgaden Open steht erstmals ein schweizer Pilot auf dem Siegerpodest. Bruno Arnold konnte während des letzten Wertungsflugs Andreas Malecki aus Deutschland noch einholen und ihm den Gesamtsieg streitig machen. Dritter wurde Oliver Rössel aus Oberstdorf, der mit diesem Ergebnis erfolgreich seinen bayrischen Landesmeister-Titel verteidigen konnte.

Bei der 3. Berchtesgaden Open im Gleitschirmfliegen, die vom 25.05. bis 31.05. ausgetragen wurde, konnten die 67 teilnehmenden Piloten dank der sehr guten Wetterbedingungen weite Flüge im Berchtesgadener Land unternemen. Gleich am ersten Tag des Wettbewerbs wurde die längste Strecke mit über 100 Kilometern geflogen. Nach dem Start am Jenner führte die Flugroute über das Kehlsteinhaus und von dort weiter nach Kössen, bevor die Piloten den Rückflug nach Berchtesgaden antreten konnten. Als erster Pilot erreichte an diesem Tag der Münchner Marco Hierling nach drei Stunden und 45 Minuten das Ziel.

Am zweiten Wettbewerbstag galt es 58 Kilometer rund um den Watzmann zu bewältigen. Mit einer taktischen Glanzleistung konnte sich Andreas Malecki am Ende des Rennens von seinen Verfolgern absetzen und mit dem Tagessieg gleichzeitig auch die Führung vor Marco Hierling im Gesamtklassement übernehmen. An dieser Reihenfolge änderte sich auch in den fol-

genden drei Tagen nichts, da ein Tiefausläufer Regen und Wind in das Berchtesgadener Land schickte.

Gutes Flugwetter stellte sich dann wieder für die letzten zwei Tage des Wettbewerbs ein. Ein Flug zu den Loferer Steinbergen bildete mit 83 Kilometern die zweitgrößte Tagesaufgabe. Innerhalb von drei Minuten flogen sechs Piloten über die Ziellinie. Allen voran der World Cup Sieger Achim Joos aus Kempten, der nach einem verpatzten zweiten Durchgang wieder Punkte auf die führenden Piloten gutmachen konnte. Der schweizer Pilot Bruno Arnold schloss mit einem zweiten Platz dicht auf den noch führenden Andreas Malecki auf.

Auch am letzten Wettbewerbstag konnte noch ein kurzes Rennen gestartet werden, welches vom Landeplatz in Schönau bestens zu beobachten war. Am Startpunkt Kehlsteinhaus bildete sich gleich nach Rennbeginn eine Gruppe mit den führenden Piloten. Ausreißer wurden während der 30 Kilometer langen Aufgabe immer wieder eingeholt und so fiel erst im Endanflug auf den Landeplatz in Schönau die Entscheidung. Gegen den starken Talwind konnte Bruno Arnold wichtige Sekunden gegenüber Andreas Malecki aufholen und ihm damit den Gesamtsieg noch kurz vor dem Ziel streitig machen. Tagessieger Oliver Rössel konnte durch eine fulminante Aufholjagd in der Bayerischen Meisterschaft, die zeitgleich mit der Berchtesgaden Open ausgetragen wurde, den bis dahin führenden Marco Hierling noch abfan-



Achim Joos



Oliver Rüssel:
"Die Bayerische Meisterschaft in Berchtesgaden war einer der **selektivsten Wettkämpfe** dieser Saison. Ich bin sehr zufrieden, meinen Titel als Bayerischer **Meister erfolgreich verteidigt zu haben. Mit diesem Sieg konnte ich sowohl unserem Teamchef wie auch meinem Hauptsponsor RE/MAX Bayern meine Topform unter Beweis stellen."**



Andreas Malecki:
"Es war wieder ein Wettkampf, der perfekt durchgeführt wurde und auf dem sich die Piloten sehr wohl gefühlt haben! Einziges Manko an diesem phantastischen Gebiet ist der zu kleine Startplatz, der eine noch bessere internationale Anerkennung verhindert."

Marco Hierling:
"Durch den Laufsieg im 100km Race war ich hoch motiviert und machte in den folgenden Tagen weiter Jagd auf den Bayerischen **Meistertitel. Nach 4 Durchgängen konnte mich der Titelverteidiger Oliver Rüssel in einem letzten schnellen Rennen auf den 2. Platz verweisen."**



Ct.9
Sieger der 3. internationalen BGD-Open

gen und somit seinen Titel erfolgreich verteidigen. Bei den Damen sorgte Ewa Cieslewicz für eine Überraschung. Die aus Polen stammende Pilotin fliegt seit diesem Jahr für Deutschland und konnte in ihrem zweiten größeren Wettbewerb die Favoriten Elisabeth Rauschenberger aus der Schweiz hinter sich lassen. Bayerische Meisterin wurde Dorothea Stichlmair aus München. Die internationale Berchtesgaden Open wurde vor drei Jahren ins Leben gerufen und zählt seitdem in Deutschland zu den wichtigsten Gleitschirm-Events. Mit 67 Teilnehmern aus vier Nationen war die Beteiligung etwas geringer als



Shootingstar bei den Damen Ewa Cieslewicz

im Vorjahr, aber in Anbetracht der diesjährigen Rekordwerte bei den Flugstrecken hofft Veranstalter Peter Beiert auf eine positive Resonanz bei den Piloten. Denn im nächsten Jahr soif der Wettbewerb in die vierte Runde gehen, wobei die Unterstützung der örtlichen Tourismusbetriebe und des Naturschutzverbands schon sicher ist.

Torsten Siegel

Bayerische Meisterschaft

Platz	Name	Gerät	Punkte
1.	Oliver Rüssel	Targa	3395
2.	Marco Hierling	Stralus 5	3346
3.	Achim_Rios	Avax RSE	3235

Damen

Platz Name	Name	Gerät	Punkte
1.	Dorothea Stichlmair	Nomad	1080
2.	Renate Gdebl	Boomerang	752
3.	Andrea Brüggemann	Mistral2	743

3. Internationale Berchtesgaden Open

Platz Name	Nation	Gerät	Punkte	
1.	Bruno Arnold	CH	Boomerang 3	3443
2.	Andreas Malecki	Targa	3440	
3.	Oliver Rüssel	Targa	3395	
4.	Daniel Hierling	D	Stratus 5	3352
5.	Marco Hierling	Stratus 5	3346	
6.	Torsten Siegel	Targa	3308	
7.	Mads Syndergeard	DNK	Targa	3265
8.	Achim Jens	Avax RSE	3235	
9.	Jens Kierdorf	Omega 6	3026	
10.	Klemen Peljhan	SVN	Boomerang 3	3010

Damen

Platz Name	Nation	Gerät	Punkte	
1.	Ewa Cieslewicz	D	Omega 6	2498

Fliegenfit den Adlern

Die Thermik mit einem Adler teilen – nur wenige Fluggebiete in Deutschland können ein solches Erlebnis bieten, Dank der guten Zusammenarbeit zwischen Naturschützern und Flugsportlern herrscht in Berchtesgaden kein striktes Flugverbot in den sensiblen Zonen der Greifvögel. Vielmehr wird auf eine friedliche Co-Existenz gesetzt, die sich bis heute bewährt hat. Dadurch stehen die Chancen nicht schlecht, im Berchtesgadener Land einmal mit dem "König der Lüfte" zu kreisen.

Zugegeben, die lennerbahn wirkt mit ihren Doppelsitzergondeln, in denen man quer zur Fahrtrichtung sitzt, etwas antiquiert. Was für Gleitschirmpiloten kein Problem darstellt, kann Drachenbesitzern dagegen den Schweiß auf die Stirn treiben. Zumindest war Toni Bender sichtlich überrascht, als er nach langer Zeit seinen Delta mal wieder "kurzpacken" durfte. Denn die einzige Freiluftgondel erlaubt nur ein geringes Packmaß des Drachens. Als Entschädigung gibt es aber direkt an der Bergstation eine ideale Rampe, während die Gleitschirmflieger noch ein paar Höhenmeter zum Startplatz hinunterlaufen müssen. Der teilt sich an einem Grat in Ost- und Weststartplatz auf. Während nach Osten eine riesige Wiese genügend Platz und Anlaufmöglichkeiten bietet, ist der Start Richtung Westen etwas kniffliger: Zwei bis drei Schirme passen auf den mit Matten bedeckten Startplatz, der von niedrigen, windschiefen Latschen umgeben ist. Zum Glück sorgt die Thermik meist für den notwendigen Aufwind und dann steht einem Rundflug im "Kessel" nichts mehr im Weg.

Der "Kessel"

Das Fluggebiet in Berchtesgaden gleicht einem großen Kessel, wobei der Grenzverlauf zu Österreich ziemlich exakt den äußeren Rand bildet: Im Osten ragt das Hagengebirge empor, im Süden bildet das Steinerne Meer ein



Barriere, der Westen wird von der Reiteralpe eingegrenzt und das Lattengebirge sowie der Untersberg sorgen im Norden für eine natürliche Grenze. Der Vorteil dieser "Kessellage" liegt auf der Hand: Auch bei stärkerem Höhenwind und wechselhaften Bedingungen kann in dem Gebiet meist noch geflogen werden. Kein Wunder also, dass sich hier auch die deutschen Ligapiloten bereits dreimal zur Berchtesgaden Open getroffen haben. Die geographische Lage bietet Zuschauern ideale Bedingungen, um den Rennverlauf zwischen Kehlstein und Watzmann optimal zu verfolgen und wer seinen Partner bei den ersten Streckenflügen beobachten möchte, ist hier genau richtig.

Ideal für Anfänger – ein Flug zum Kehlsteinhaus

Berchtesgaden ist ideal für Piloten, die ihre erste Streckenfliegerfahrung sammeln möchten. Für wen bisher die Verbindung zwischen Start- und Landeplatz nur eine Gerade darstellte, der sollte auf alle Fälle versuchen, einen Abstecher zum Kehlstein-

Fluggebiet Flugschule und sonstige Aktivitäten im Internet

Informationen über die Anfahrt in das Fluggebiet, Start- und Landeplätze, Streckenmöglichkeiten, Verbotszonen, GPS-Daten und vieles mehr findet man auf der Seite der Berchtesgadener Gleitschirmflieger: www.berchtesgadener-gleitschirmflieger.de Falls das Wetter keine Flüge erlaubt, kann man sich auf www.deutschlandtourismus.de/d/5688.html über die Highlights im Berchtesgadener Land informieren. Neben dem Kehlsteinhaus, Obersalzberg und Königssee lohnt sich auf alle Fälle auch ein Besuch in der Watzmann Therme. Weitere Internetseiten: www.flugschule-watzmann.de, www.bgd-open.cle, www.parataxi.de

haus zu unternehmen. An thermischen Tagen sind die 3,5 Kilometer einfach mit zwei Bärten zu bewältigen. Nach dem Startbart an der Brettgabel führt der Flug an den Dürreckberg, dort kann man leicht wieder Aufdrehen und weiter zum "Eagles Nest" fliegen. Das Relikt aus der Nazizeit erfreut sich bei Touristen immer noch großer Beliebtheit. Viel imposanter ist es aber, an der felsigen Südseite einzusteigen und die steile Felswand nach oben zu schießen. Die Thermik ist meist stark ausgeprägt und Steigwerte über fünf Meter pro Sekunde sind keine Seltenheit. Anfänger sollten daher die Kante mit ausreichend Höhe anfliegen, um die Turbulenzen im Kamm-bereich zu vermeiden.

Wenn der Watzmann ruft

Sobald der Talwind seine Dienste tut, ist ein Sprung vom Kehlsteinhaus oder Jenner an den Grünstein ein Kinderspiel. Als Prallhang par excellence sorgt er für den notwendigen Auftrieb und es ist erstaunlich, wie niedrig man an guten Tagen hier wieder aufsoaren kann. Ab der Bergkante wird aus dem Soaren dann meist ein Drehen, wobei der stärkere Bart oft aus der Süd- und Südwestseite des Grünsteins zieht. Leider ist diese Thermikquelle nicht immer verlässlich, aber mit etwas Geduld und Suchen sollte man den Bart finden und die notwendige Abflughöhe für einen Sprung zum Watzmannhaus erreichen. Wervon hier weiter nach Westen fliegen möchte, sollte einen Blick auf die Internet-Seite der Berchtesgadener Gleitschirm-

Steinadler-Projekt

Das SteinadlerProjekt im Nationalpark Berchtesgaden ist ein Projekt der Allianz Stiftung zum Schutz der Umwelt. Es soll nicht nur dem langfristigen Schutz des Steinadlers und seines Lebensraumes dienen, sondern Wege aufzeigen, wie sich Konflikte zwischen Mensch und Natur vermeiden lassen. Drachen- und Gleitschirmpiloten müssen die unter www.adler-info.de angegebenen (roten) Bereiche in einem Abstand von mindestens 500 m meiden.

Mehr Informationen unter:
www.nationalpark-berchtesgaden.de, www.adler-info.de

flieger werfen. Dort findet man nützliche Informationen über weitere Thermikquellen, Strecken und Verbotszonen. Der 100 Kilometer Flug (hin und zurück) nach Kössen über den "Highway" Loferer-Steinplatte gehört ohnehin zu den schönsten Flügen, die man vom Jenner aus unternehmen kann. Einige der Flugtracks kann man sich auf der DHV-Homepage anschauen – zum Nachfliegen ideal. Wenn man dann noch einen Bart mit einem Steinadler geteilt hat, wird der Flug mit Sicherheit zu einem einmaligen Erlebnis, wovon letztendlich alle profitieren: der Flugsport, der Naturschutz und auch der Steinadler.

Torsten Siegel

"Es beisst immer
Köpfchen daheim
entscheidet aer litntern."

Achim Joos, Weltcup-Gesamtsieger.

Achim *fliegt* →



Noch Fragen? → turnpoint.de

Janina, 6 Jahre, zum Thema Gerechtigkeit

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

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



Europas Nr. 1 im Rechtsschutz.

NEU!
25% Rabatt

für DHV-Mitglieder bei Neuabschluss



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

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

entweder per Fax oder per Post an:

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

Petelgasse 1
82362 Weilheim

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

Antragsteller:

Name, Vorname:	
Straße, Nr.:	
PLZ, Wohnort	
Tel.:	Geb.-Datum,
Konto-Nummer: <input type="checkbox"/>	Bankleitzahl: <input type="checkbox"/>
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 beider D.A.S.)	
Bei welcher Gesellschaft ist oder war Antragsteller/Partner rechts-Schlitz.r.sichert?	Vertrags-Nr.: _____ Wurde der Rechtsschutzvertrag von der Gesellschaft gekündigt? <input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein

Antrag auf Rechtsschutzversicherung

Ich beantrage eine Rechtsschutzversicherung gemäß den Allgemeinen Bedingungen für die Rechtsschutzversicherung (ARB 2003) im Rahmen des Vertrages zwischen dem DHV und der D.A.S. Deutscher Automobil Schutz Allgemeine Rechtsschutz-Versicherungs-AG, Thomas-Dehler-Straße 2, 81737 München

Jahresbeiträge inkl. 16% Vers.St.

ohne Selbstbeteiligung mit Selbstbeteiligung (150 EUR)

Privat- und Berufs-Rechtsschutz für Nichtselbstständige (5 25 ARB 2003)

149,90* 108,10*

Privat-, Berufs- und Verkehrs-Rechtsschutz für Nichtselbstständige (5 26 ARB 2003) „Ideal“ Gnu/nd/vst/ah/ank/essc-hutschdschutz

250,40* 194,50*

Verkehrs-Rechtsschutz (5 21 Abs. 2 ARB 2003) mit Fahrer- und Fußgänger-Rechtsschutz für meinen Pkw/Kombi aml. Kennz./je Fahrzeug

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

Verkehrs-Rechtsschutz 1+ für Nichtselbstständige (6 21 Abs. 11 ARB 2003) für ade auf den Antragsteller, Lebenspartner, minderjährige Kinder zugelassenen Motorfahrzeuge zu Lande sowie Anhänger

pauschal 122,30* pauschal 92,80*

Wohnungs- und Grundstücks-Rechtsschutz (als Ergänzung) für das selbst bewohnte Objekt mit Anschrift wie oben
LT Eigentümer Mieter einer Wohnung eines Einfamilienhauses

54,50* 39,80*

Rechtsschutz für Selbstständige und Vermieter auf Anfrage bei den Vertrauensleuten

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

Name des Lebenspartners- _____

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: _____ Uhr, frühestens am Tag nach Eingang bei dar D.A.S.	Vertragsdauer: _____ Jahre	Zahlungsweise <input type="checkbox"/> jährlich <input type="checkbox"/> 1/2-jährlich	Beitrag h. Zahlungsweise	EUR
171 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 Schtd2brif abgedeckt sind	Name und Sitz des Versicherten	Vertrags-Nr.:		
mit <input type="checkbox"/> 10 EUR Nachlass für das Fahrzeug	aml. Kennzeichen _____	und <input type="checkbox"/> 10 EUR Nachfass für ein 2. Fahrzeug (nur im Familien-Sicherheitsbrief)	aml. Kennzeichen _____	
Weltweite Sicherheit rund um die Uhr!	für 56,80 EUR im Jahr D.A.S. Sicherheitsbrief	für 74,70 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 Rechtsschutzfall selbst.
Beim Schadenersatz-, Disziplinar- und Standes-, Straf-, Ordnungswidrigkeiten- und Beratungs-Flechtschutz im Familien- und Erbrecht sowie beim Rechtsschutz für Opfer von Gewaltstraftaten 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 (5 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 2003, die Verbraucherinformation und das Merkblatt zur Datenverarbeitung erhalte ich mit der Police.
Einwilligungserklärung nach dem Bundesdatenschutzgesetz:
Ich willige ein, dass der Versicherer im erforderlichen Umfang Daten, die sich aus den Antragsunterlagen oder der Vertragsdurchführung (Beiträge, Versicherungsfälle, Risiko-Vertragsänderungen) ergeben, an Rückversicherer zur Beurteilung des Risikos und zur Abwicklung der Rückversicherung sowie zur Beurteilung des Risikos und der Ansprüche an andere Versicherer und/oder an den Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft zur Weitergabe dieser Daten an andere Versicherer übermittelt. Diese Einwilligung gilt auch unabhängig vom Zustandekommen des Vertrages sowie für entsprechende Prüfungen bei anderweitig beantragten (Versicherungs-)Verträgen und bei künftigen Anträgen.

Datum/Unterschrift

hier bitte abtrennen



Paragliding World Cup

Oliver Rössel übernimmt World Cup Führung

Nach dem dritten von insgesamt fünf World Cup Events übernimmt Oliver Rössel aus Oberstdorf die Führung im Gesamtweltcup. Im französischen Talloires konnte der 35-jährige Profi durch eine herausragende Leistung die Konkurrenz in Schach halten. Christian Tamegger aus Österreich wiederholte in Frankreich seinen Erfolg beim World Cup in Österreich und flog erneut einen Toursieg heraus.

In einem der schönsten und taktisch anspruchsvollsten Fluggebiete Frankreichs trafen sich vom 20. bis 26. Juni 120 Piloten zum dritten Paragliding World Cup Event der Saison. Höhepunkt war ein Flug an den Lac de Lessy sowie die Landung der World Cup Piloten an der Uferpromenade in Annecy, wo Hunderte von Zuschauern die knappen Endanflüge der Profis bestaunten. Nachdem Oliver Rössel am zweiten Wettbewerbstag die Führung im Einzel- sowie im Gesamtklassement übernehmen konnte, zwang ihn eine Abschattung am letzten Wettbewerbstag zur frühzeitigen Landung. Dadurch büßte der Oberstdorfer den Gesamtsieg in Frankreich ein, konnte aber dennoch die Führung im Gesamtweltcup verteidigen.

Nach dem eher verhaltenen Saisonauftakt in Italien und Österreich fanden die Piloten in Frankreich bessere Flugbedingungen vor. Gleich am ersten Tag konnte eine 62 Kilometer lange Aufgabe gestartet werden, die aber auf Grund einsetzender Regenschauer wenig später abgebrochen wurde. Es folgte am zweiten Tag bei besseren Wetterbedingungen eine Flugstrecke von 74 Kilometer. Die drei besten deutschen Piloten, Oliver Rössel, Michael Köninger und Torsten Siegel erreichten kurz nach dem Tagessieger Martin Orlik aus Tschechien das Ziel.

Zwei Tage später konnte erneut ein Durchgang gestartet werden. Böiger

Wind und zerrissene Thermik verleitete die meisten Piloten dazu, erst gegen 17.00 Uhr die 62 Kilometer lange Aufgabe zu starten. Doch das Warten sollte sich, vor allem für die deut-



Klaus-Günter Eberle
"Der World-Cup in Frankreich war wieder sehr tricky. Im dritten Task machte sich meine Taktik bezahlt, mit meinem ersten World-Cup Laufsieg bin ich natürlich sehr zufrieden."

schen Piloten, auszahlen. Mit Oliver Rössel auf Platz zwei und Achim Joos und Andreas Malecki in den Top Ten punktete das Team kräftig. Fast alle Piloten des deutschen Kaders erreichten das Ziel und die Uferpromenade in Annecy bildete für die einschwebenden Piloten eine perfekte Kulisse. Die längste Aufgabe der Woche führte die Piloten weit nach Norden bis zum Lac de Lessy. Nach einer sehr schwierigen Passage bei Thorense ging es weiter nach Annecy und von dort zur Südseite des Sees. Klaus-Günter Eberle konnte seine Erfahrung nutzen, die er bereits in dem Fluggebiet gesammelt hat-



Oliver Rössel
"Die Bedingungen in Frankreich waren sehr wechselhaft und schwer einzuschätzen."

te. Und sein "Heimvorteil" machte sich bezahlt: Er erreichte als erster Pilot das Ziel. Durch den ersten World Cup-Laufsieg in seiner Fliegerkarriere etablierte sich Klaus-Günter Eberle in den Top 20. Die deutschen Piloten verpassten in Frankreich

zwar den Sprung auf das Siegerpodest, in der Gesamtwertung des World Cups liegen sie aber weiter vorne, was Teamchef Stefan Mast zuversichtlich stimmt: "Mit der Führung in der World-Cup Overall Wertung unterstreicht Oliver Rössel seine derzeitige Leistung. Kein Wunder, dass selbst die Konkurrenz Respekt hat. Frank Brown aus Brasilien sagte über unsere Nummer Eins: "011y is flying like a bird". Ich bin zufrieden mit den Leistungen unserer Piloten. Auch die weiteren Platzierungen in der World-Cup Overall Wertung sind respektabel: 6. Achim Joos, 16. Klaus-Günter Eberle, 18. Norman Lausch und 21. Torsten Siegel. In der Nationenwertung liegt Deutschland

weiter auf Platz 2. Ich bin sicher, dass sich die Jungs bei den letzten beiden World Cups noch steigern können". Ende August fliegen die World Cup Piloten dann wieder in der Türkei. Beim vorletzten Event in Kayseri erwartet sie fliegerisches Neuland: In dem hochalpinen Gebiet fand bisher noch kein World Cup statt. Im Internet stehen wie immer ausführliche Tagesberichte vom Wettbewerb und Fotos zur Verfügung auf www.dhv.de unter Sport.

World Cup Overall

Platz	Name	Nation	Gerät	Punkte
1.	Oliver Rössel	D	Targa	4778
2.	Christian Tamegger	A	Boomerang 3	4772
3.	Paulo Zammarchi	I	Boomerang 3	4718
4.	Frank Brown	BRA	Boomerang 3	4663
5.	Bruce Goldsmith	GB	Magic FR	4593
3.	Achim Joos	D	Avax	4569
16.	Klaus-Günter Eberle	D	Sens C4	4317
18.	Norman Lausch	D	Boomerang 3	4298
21.	Torsten Siegel	D	Taiga	4253
37.	Mattrias Raab	D	Sens C4	4005

World Cup Frankreich

Platz	Name	Nation	Gerät	Punkte
1.	Christian Tamegger	A	Boomerang 3	3731
2.	Frank Brown	BRA	Boomerang 3	3144
3.	Andreas Bitenstill	CH	Omega	3522
4.	Paolo Zammarchi	I	Boomerang 3	3491
5.	Martin Orlik	C2	Magus	3443



Przirk2R6L0 (NE) GRAND PRIX

Beitrag von Oliver Scholl

Die Formel Eins am Himmel

**Das Gleitschirmfliegen steigt in die Königsklasse auf:
Überwältigender Sieg für Advance und die schweizer Piloten**

Perfekte konnte die Kulisse nicht sein: Schneebedeckte Alpengipfel, tiefblaue Berge und am Himmel kämpft die Weltelite der Gleitschirmpiloten um den Sieg. In der schweizerischen Interlaken hat die Flieger-Szene ihren Aufstieg in die sportliche Königsklasse perfekt gemacht. Mit einer neuen Disziplin: dem Paragliding Grand Prix?

In spektakulären Sprint-Rennen und Team-Races lieferten sich dabei die Piloten gnadenlose Duelle und Aufholjagden. Immer vor den Augen eines begeisterten Publikums. Denn das war neu: Statt wie bei langen Streckenflügen konn-

ten tausende Zuschauer die Grand Prix Rennen vom Start bis zur Landung mit bloßem Auge verfolgen. Damit ist in Interlaken der Szene auf jeden Fall der Einstieg in einen medien- und publikumswirksamen Contest gelungen. Mit einem überwältigendem Sieg der schweizer Piloten und der Thunder Gleitschirmschmiede "Advance"!

Aber ganz von vorn: Tiefdunkle Wolken verdüsterten nicht nur bei den Organisatoren am Tag vor dem Event die Laune. Grand Prix Chef und Initiator Volker Nies (37) musste beim Briefing im VIP Zelt an der Höhematte in Interlaken des öfteren das Mikro beiseite legen - so übel hatte es sich eingeregnet. Doch der Wettergott hatte ein Einsehen: Während die Hersteller noch ihre Präsentations-Zelte aufstellten, riss der Himmel auf und und bei relativ hoher Basis waren die ersten Starts gewährleistet. Hersteller aus der ganzen Welt hatten ihre besten Piloten geschickt. Und selbst Hobbypiloten schlug das Herz höher: Endlich mal ein Contest, bei dem der Schirm, den ich im Laden kaufe, im Wettkampf zeigen muss, was er kann. Vom Startplatz Amisbüel auf dem Beatenberg starteten die Piloten im 5-Minuten-Takt. Je vier Piloten pro Klasse. Auf einen Kurs, der vorher per Laptop aufs GPS "upgeloaded" wurde. Schirm an Schirm ging es Richtunghingfrau-Massiv- hoch über der Stadt zwi-

schen Thunder und Briener See. Mindestens eine Boje (Durchmesser ca. 100 Meter) musste umflogen werden - schnippen verboten. Dabei lieferten sich Steve Cox (Advance "Epsilon 4" und Flieger-Legende Toni Bender (Nova "Artax") in der DHV 1-2 Klasse ein gnadenloses Rennen. Immer gehetzt vom X-Alps Sieger Kaspar Henny (Gradient "Golden"), Die Finish-Line war quer vor dem altherwürdigen Grand Hotel Victoria Jungfrau-sie musste in mindestens 80 Metern Höhe überflogen werden (Video-Beweis). Noch während der Schweizer Steve Cox seinen Sieg feierte, jagte die nächste Staffel heran: Die DHV 2-3er. Und wieder setzte sich ein Schweizer durch. Kari Eisenhut (Advance "Omega 6") verwies Walter Holzmueller (Nova "Radon") und Stephan Stiegler (UP "Tango") auf die Plätze. In der open dass blieb es am Sonntag bis zuletzt spannend. Chrigel Maurer aus Interlaken vom schweizer Team Advance hatte mit seinem Schirm (Omega Proto) die Nase buchstäblich um wenige Sekunden vorn. Nur mit seiner ganzen Flugerfahrung konnte er beim Touch&Go-Feld auf der Schnyige Platte (1.542 m) als Erster die geforderte, kurze spektakuläre Bodenberührung abfliegen. Beim Aufdrehen am bekannten Harder Kulm machte der 21-Jährige Schweizer alles klar, ging als erster auf die Zielgerade. Getragen von einer fantastischen Thermik und vom Jubel tausender Zuschauer querte Chrigel Maurer die Ziellinie vor dem Grand Hotel Victoria Jungfrau. Er verwies den Italiener Maurizio Bottegal (Team Swing) und den Deutschen Achim Joos (Team Gradient) auf die Plätze.

Damit gelang dem schweizer Hersteller Advance ein lupenreiner Hattrick, den es nun im österreichischen Villach (Kärnten) zu verteidigen gilt. Dort startet am 7.18. August das nächste große Grand Prix Rennen.



Fotos: Martin Schell



v. t. Kari Eisenhut, Chriget Maurer, Steve Cox

INFO plus:

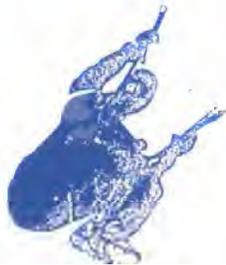
Wie sind die Teams aufgestellt?

Organisiert sind die Teams wie bei der Formel 1. Hersteller aus Frankreich, Deutschland, Tschechien, der Schweiz, Österreich und Korea suchen ihre Piloten nicht nach der Nationalität, sondern nach Leistung aus. Die Zahl der gemeldeten Piloten ist auf 24 beschränkt.

Was gibt es für Rennen?

In Sprint-Rennen starten je vier Gleitschirm-Piloten parallel in drei unterschiedlichen Klassen (abhängig von der Leistungsfähigkeit der Schirme). Abgeflogen wird eine feste Strecke, bei der eine durch GPS festgelegte "Boje", ähnlich wie im Segelsport, umflogen werden muss. Dann kommt der Zielflug. Es gilt das Ko-Prinzip - nur die zwei besten kommen in die Finals. Im abschließenden Race wird in entsprechender Startaufstellung gestartet. Das Team, welches aus den Sprint-Rennen die meisten Punkte herausholen konnte, startet in der Pole Position. Der Gewinner dieses Rennens ist der Gewinner des Grand Prix.

GERMAN CUP 2004



1. German B-Cup in Hindelang

Langsam wie eine bunte Raupe schlängelt sich eine Kette rucksackbepackter Gleitschirmflieger in Richtung Startplatz. Nach ca. 20 Minuten erreichen sie den Traumstartplatz Spieser, eine große Wiesenkupe, die jedem Textilflieger das Herz höher schlagen lässt. Einzig und allein der Nordwind macht der Organisation Kopfzerbrechen. Zwar erlaubt der Startplatz den Start in alle Richtungen, dennoch ist klar, dass Eile geboten ist, da sich mit dem aufkommenden bayerischen Wind die Anschlussmöglichkeiten deutlich verschlechtern. Dank der hervorragenden Organisation der Ostrachtaler Gleitschirmfliegerclubs, der uns nicht nur das Gelände

bald zur Sache. Das Startfenster wird geöffnet. Zuerst heißt es, die Wolkenbasis zu erklimmen, was gar nicht so leicht ist, denn die Südseite vom Spieser liegt leicht im Lee und wird zeitweise abgeschattet. Aufgrund dessen pulsiert die Thermik. So ist jeder gut beraten, sich den richtigen Startzeitpunkt zu wählen. Ein kleiner Talkessel wie Hindelang bietet allerdings vielerlei Möglichkeiten, den heißersehnten Bart zu finden. Wer es schafft, das Imbergerhorn zu überhohen, hat gute Chancen, die erste Wende, die Seealpe in Oberstdorf, zu erreichen (Mittelstation Nebelhornbahn), denn da schiebt der Nordwind kräftig an. Der Rückweg ist schon etwas sportlicher. Derjenige, der beim Briefing gut aufgepasst hat, geht ihn hoch an und weicht so dem recht knackigen Lee vom Gaisalphorn aus und ist dann in der Lage, die zweite Wende, den Altstätter Hof, anzusteuern. Bei dem Flug über die Sonnenköpfe ist es wichtig, auf die Abschattungen zu achten. Nach der zweiten Wende können sich Mann oder Frau wieder Richtung Seealpe pusten lassen. Problematisch ist dann eher der Rückweg Richtung Hindelang, da der Talwind mittlerweile zugenommen hat. Jeder ist glücklich, endlich die Westseite vom Rubihorn hinter sich zu lassen, denn wie gewohnt, wartet auf der Nordseite ein schicker 4-5 m Bart. Wer ihn bis zur Basis ausdreht, dem steht der Rückweg nach Hindelang offen. Zwar gegen den Wind, dennoch gut machbar. Natürlich ist es von Vorteil, einen schnellen Schirm zu fliegen oder zumindest seinen Schirm bis an die obere Belastungsgrenze aufgeladen zu haben. Ohne Beschleuniger geht hier nichtviel. Der Gewinner des ersten Tasks heißt Philippe Jean-Pierre. Zweiter ist Trui Wolfgang, Platz 3 belegt Rihs Cristoph. Beste Dame wird Urban Gabi, die immerhin Platz 6 in der Gesamtwertung erfliegt. Beim folgenden Tag verlässt uns das Wetterglück, so ziehen wir die Siegerehrung vor. Anschließend gibt 011y Rössel ein ausführliches Briefing, indem er noch einmal auf das Gelände und die Flugtaktik eingeht. Jeder Pilot und jede Pilotin hat die Möglichkeit, noch das zu fragen, was ihn brennend interessiert. Es war sehr erfreulich, dass das Briefing so gut besucht war und interessante Fragen gestellt wurden.

Viel Erfolg bei euren kommenden Flügen.

011y Rössel



Gute Miene zum Regenwetter



Startplatz Spieser

zur Verfügung stellte, sondern auch für den zügigen kostenfreien Transport zum Startplatz sorgte, treffen wir noch rechtzeitig am Startplatz ein. Nach kurzem hin und her des Tasksettingkomitees, das bei der Aufgabenstellung mit den etwas schwierigen Bedingungen zu kämpfen hat (Nordwind und Abschattungen), entschließt man sich für ein 41,2 km Airstarted Race. Das ist dann um 13:30 Uhr scharf. Nach dem Briefing am Startplatz, bei dem die Wettbewerbsleiter Harry Buntz und Oliver Rössel eine ausführliche Geländeeinweisung gaben und über das Wetter informierten, geht es dann recht

DHV-Jugend

Grand Schrei in Kössen



Platz ist auf dem kleinsten Auto



Daniel beim Erklären der Lektion "Schirmdynamik"



Eric auf 3.000 m vor dem Alpenhauptkamm



Gespannt lauschen die Teilnehmer den Ausführungen von Verbandsarzt Erb Schröter



Tägliches Highlight: die gemeinsamen Mahlzeiten!

Vom 20. bis 25. Mai traf sich die DHV-Jugend in Kössen **um gemeinsam zu fliegen, Erfahrungen auszutauschen und um viel Spaß zu haben.**

Nach Bezau im letzten Jahr ging es 2004 nach Kössen in Österreich nahe der bayerischen Grenze. Offizieller Start des DHV-Jugend Events war zwar erst Donnerstag, doch die meisten jungen Gleitschirm- und Drachenflieger kamen schon am Mittwoch Abend. So konnte man sich beim Zeltaufbau schon einmal etwas kennenlernen und Pläne für den nächsten Tag schmieden, der ein vielversprechendes Wetter bieten sollte.

Die Prognosen für das Wetter an diesem verlängerten Wochenende waren, bis auf den Hammertag Donnerstag, nicht so toll. Trotzdem waren wir am Donnerstag Morgen 39 voll motivierte Drachen- und Gleitschirmpiloten und -pilotinnen, die am Startplatz des Unternberghornes Stefan Hörmanns ausführlicher Wetterprognose für den Tag lauschten. Und was er zu erzählen hatte, klang nach einem tollen Tag.

Da dies für einige Piloten einer der ersten Flüge im Jahr werden sollte und ein paar Flachlandflieger diese Saison noch keine Alpenerfahrung sammeln konnten, betreuten Tobias Schreiner und Rolf Wagner die Starter. Daniel Graser half in der Luft den weniger erfahrenen Piloten in die Thermik, während die Cracks in Richtung Pinzgau abflogen.

Abends trafen wir uns dann wieder auf dem Zeltplatz. Aus den vielen strahlenden Gesichtern und Geschichten konnte man die Begeisterung über diesen Tag ablesen. Viele konnten ihre persönlichen "Langzeit-Flugleistungen" brechen, unser "Nesthäkchen" Eric, A-Schein-Aspirant und mit Flugauftrag unterwegs, war gar 4,5 Stunden in der Luft. Nach ein, zwei Bierchen an der Fliegerbar in Kössen ging es dann auch eher früh ins Bett, da die Wetterprognose für den kommenden Tag ein frühes Aufstehen befahl. So reichte es aber dennoch, um ein bisschen an der Westkante des Unternbergs zu soaren, bis am späten Nachmittag der Regen begann, der die restliche Zeit andauern sollte. Am Abend besuchte uns Eckki Schröter, der Verbandsarzt des

DHV, der in einem super Vortrag unsere Erste-Hilfe Kenntnisse auffrischte und uns für die speziellen Gefahren des Fliegens sensibilisierte. Zwar regnete es am Samstag in Strömen, doch langweilig wurde uns nicht so schnell, denn Tobi organisierte ein abwechslungsreiches Alternativprogramm. So konnte man sich von Rolf den Beschleuniger perfekt einstellen lassen oder sich zwischendurch in der Sauna des Campingplatzes aufwärmen. Stefan Hörmann erklärte uns, wie man Wetterprognosen anhand von Vorhersagekarten aus dem Internet erstellt, was zwar das Wetter nicht unbedingt schöner machte, uns jetzt aber frühzeitig erkennen lässt, wann es sich lohnt zum Startplatz zu fahren. Später dann konnte ein Teil der Leute mit Rolf zur Flugschule Chiemsee nach Aschau fahren, um mal live dabei zu sein, wie ein Gleitschirm gecheckt wird. Währenddessen weihte Tobi uns in die Geheimnisse des Online Contests und verschiedener Auswerteprogramme ein. Am Abend wurde wieder gegrillt und am improvisierten Lagerfeuer konnten wir Gleitschirmvideos über den Beamer anschauen. Neben zwei tollen Flugtagen und einem interessanten Schlechtwetterprogramm hatten alle Teilnehmer die Gelegenheit, gegenseitig Erfahrungen auszutauschen und speziell die, die weniger zum Fliegen kommen, konnten viel von den "Profis" lernen. Darüber hinaus konnte man gleichaltrige Flieger kennen lernen und so Mancher hat auch schon Pläne für kommende gemeinsame Flugtage geschmiedet.

Vielen Dank an das DHV-Jugend Team —Tobias Schreiner, Rolf Wagner, Daniel Graser, Stefan Hörmann, Thomas Fischer und Eckki Schröter für das tolle Wochenende, Das nächste Event des DHV-Jugend-Teams wird die Junior Challenge und der FunCup vom 8. - bis 15. August in Greifenburg sein.

Thomas Fischer

Vier Landesmeisterschaften und Gleitschirm BaWü-Open in Oppenau im Nordschwarzwald



In Oppenau herrscht seit einiger Zeit so etwas wie Aufbruchstimmung, Flieger und Gemeinde wollen den Sport gemeinsam voranbringen. Im Mai fanden dort zum zweiten Mal die BaWü-Open statt, ein Wettbewerb der alles bisher da gewesene in den Schatten stellte.

Es ist der erste Wettkampftag und wir sind in Oppenau, um unsere Berichterstattung zu machen. Der erste Durchgang wurde gerade ausgeschrieben und die Piloten programmieren die Wendepunkte in ihre GPS-Empfänger ein. Aber ich bin nicht am Startplatz, um das Geschehen zu verfolgen. Stattdessen sitze ich mit Olaf, meinem Piloten, in einer Wiese. Wir essen Wurstsemmeln und zeichnen den Durchgang, den wir uns per Telefon erfragt haben, in unsere Karte ein. Dabei überlegen wir uns, wie die verschiedenen Taktiken wohl aussehen könnten. Dann tankt Olaf noch mal, während ich frische Filme in die Kameras lege und sie mit Sicherungsschnüren anbinde.

Ein paar Minuten später heben wir von der UL-Piste ab, die eigens für diesen Event zugelassen wurde. Für das Fernsehen, die Presse und die Shows von Mad Mike Küng stehen mehrere Uls zur Verfügung. Dafür wurde ein Bach zugemacht, eine Telefonleitung abgehängt und ein Weg eingeebnet. Olaf und ich fliegen in weitem Bogen Richtung Startplatz und schneiden dabei einige kräftige Bärte. Am Startplatz angekommen, sind schon einige

Festival-Teilnehmer in der Luft, denn während der BaWü kann Jeder Schirme testen und bequem mit dem Shuttleservice zurück zum Start. Über Funk erfahren wir, wann das Startfenster öffnet. Es bleibt uns noch einige Zeit und so beschließen wir, erst mal die Gegend zu erkunden. Wir steigen mit unseren 100 Pferdestärken ein paar hundert Meter über den Start, um uns etwas Überblick zu verschaffen. Dabei tut sich eine wundervolle Landschaft unter uns auf: Die von Hochmooren bedeckten Berge zeigen sich von oben in rot-braun-grünen Tönen. In engen, verwinkelten Tälern entdecken wir die schönsten Lagen zu wohnen und sehen den Bauern bei ihrer schweren Arbeit zu. Und noch immer sieht man die Narben, die der Sturm Lothar in der Landschaft hinterlassen hat.

Unser Ausflug führt uns bis an die Hornisgrinde, wo wir wenden. Das allerdings nicht, ohne über dem Mummelsee noch vier Meter integriert zu kurbeln, den Motor auf leichtes Sinken gedrosselt, der Tag scheint richtig gut, also nichts wie zurück Richtung Oppenau. Dort angekommen kurbelt bereits ein Pulk Richtung Basis, und die ist heute gar nicht niedrig. Am Startplatz sehen wir indes

eine gewaltige Menge Menschen, Die kommen in Reisebussen aus dem Ort herauf, um sich den Gleitschirmwettkampf anzusehen bei einem eigens für den Event von Sponsor Alpirsbacher Klosterbräu abgefüllten, kühlen Landebier »Cloud 7« und Verpflegung durch die Oppenauer Feuerwehr. Zunächst ist es noch ein wenig schwer für uns, den Überblick zu bekommen, weil die Wettkämpfer erst zwei Mal die Ridge hoch und runter müssen. Doch als sie Richtung Bad Griesbach queren, erkennen Olaf und ich, was hier gespielt wird und es wird richtig spannend, von unserem Logenplatz aus zuzusehen, Achim Joos der Vorjahressieger im PWC und der Schweizer Chri-

Landesmeisterschaft Ost

Platz	Name	Gerät	Punkte
1.	Thomas Stöwe	Swing-Cirrus	387
2.	Frank-Felix Glaser	UP-Trango	263
3.	alle anderen Teilnehmer 231		
Beste Damen			
	Bettina Ebeling, Snezana Kocijancic		

Landesmeisterschaft Nordrheinwestfalen

Platz	Name	Gerät	Punkte
1.	Andreas Malecki	UP-Targa	713
2.	Rüdiger Gördes	Gin Glider-Boomerang	3 680
3.	Jens Kierdorf	Advance - Omega 6	520
4.	Roland Hochhaus	Ozone - Octan	457
5.	Oliver Blonske	UP-Targa	349
Beste Dame:			
	Karen Herrmann	UP-Trango	327

Landesmeisterschaft Rheinlandpfalz

Platz	Name	Gerät	Punkte
1.	Achim Tom	UP-Targa	633
2.	Hans-Peter Dahlhof	Gradient - Aspen 28	274
3.	Bernd Weitrel	Swing - Stratos 4RC	256
4.	Ewa Cieslewicz	Advance Omega 6	254
5.	Martina Ehrstein	Swing- Mistral	231

Landesmeisterschaft Baden-Württemberg

Platz	Name	Gerät	Punkte
1.	Torsten Siegel	UP - Proto	718
2.	Daniel Hierling	Swing - Stratos 5	700
3.	Klaus-Günter Ebene	XIX- Sens 4C	692
4.	Hartmut Rocker	UP Trango	655
5.	Nero Daschler	Swing Stratos 4	635
Beste Dame:			
	Chiara Gucker	Mac Para - Magus 3	619

ein Riesenfest



Die Sieger der offenen Klasse, Gesamtwertung BaWii-Open: Andreas Malecki, Karin Appenzeller als beste Dame, Torsten Siegel und Daniel Hierling (v.l.)

gel Maurer vom Schlechtflieger Magazin Racingteam fliegen in sensationellem Tempo vorneweg, uneinholbar für die andern. Doch im Endanflug kommen sie in böses Sinken und so stehen sie einen Kilometer vor dem Ziel in der Wiese. Wir schieben das Gas wieder rein und schauen, was nachkommt. Doch die anderen Piloten sind weit hinterher und uns scheint, als fliegen sie bewusst mehr auf sicheres Ankommen, denn auf Geschwindigkeit. Damit sind sie damit nicht schlecht beraten, denn zwischen Bad Griesbach und dem Ziel in Freudstadt müssen sie über eine Hochebene auf der man in den nächsten Stunden immer wieder Schirme landen sehen wird. Zwei verschiedene Linien bilden sich heraus und wir jagen mit 110 Sachen zwischen den Pulks herum. Am Ende sind es fünf Piloten, die ganz vorne mit dabei sind im Kampf um den ersten Platz. Im Endanflug fliegen sie so schnell, dass wir im UL mit Minimalspeed auf gleicher Höhe neben-

her fliegen können. So macht ein Gleitschirmwettkampf für uns als Zuschauer richtig Spaß und ist dazu noch außerordentlich spannend. Am Ende ist es mal wieder Torsten Siegel, der alte Routinier, der die weiße Linie als erster überfliegt. Olaf und ich sehen uns noch an, wer die nächsten Plätze belegt, dann machen wir uns auf den Heimweg.

Dort erwartet uns einiges an Rahmenprogramm: Mad Mike Küng präsentiert erstmals in Deutschland Absprünge von einem UL-Trike, und der ganze Ort blickt dabei an den Himmel denn zuvor hat ein Pick Up die Show im ganzen Ort mit Lautsprechern verkündet. Am Abend gibt es dann den ersten Beitrag in der Landesschau und einen Vortrag von Hans Keim, danach eine X-Alps Filmmacht. Doch das sollte nur ein Vorgeschmack sein, wenngleich auch an diesem Abend schon ein kleines Volksfest vor der Günter-Bimmerle-Halle stattfand. Am nächsten Tag konnte dann zwar wegen schlechten Wetters nicht geflogen werden, am Abend stieg dafür die SWR3 Dance Night allein im Vorverkauf waren schon 1.100 Karten verkauft worden. Eine solche Party hat noch kein Gleitschirmwettkampf gesehen und Organisator Matthias Bäuerle fielen viele Steine vom Herzen, als die Halle sich füllte und füllte. Der Wettbewerb selbst hatte seinen sportlichen Höhepunkt mit dem ersten Tag hinter sich, es konnte nur noch ein kleiner Durchgang geflogen werden.

Doch den 130 Teilnehmern konnte das die Laune nicht im geringsten mehr verderben: Denn was in Oppenau geboten war, hatte man bislang noch nirgends gesehen. Gleichzeitig wurden

vier Landesmeisterschaften ausgetragen, nämlich die Ostdeutsche, die Rheinlandpfälzische, die Nordrheinwestfälische und die Baden-Württembergische. Dazu waren viele Weltklassepiloten angereist und mit der Koordination durch Reiner Blaich und Harry Buntz ergab diese Mischung einen Wettbewerb von hohem sportlichem Wert, der in seiner Größe einem World Cup in nichts nachstand. Und neben dem erstklassigen Rahmenprogramm hatten die Organisatoren auch an all die vielen, kleinen Bedürfnisse der Flieger gedacht, wie etwa Campingmöglichkeiten und einen Internetpool. Auch der DHV-Vorsitzende Charlie Jöst war beeindruckt und stellte den Organisatoren die Ausrichtung einer Deutschen Meisterschaft in Aussicht. Angemessen wäre der Wettbewerb dem Potenzial, das Oppenau zeigte, mit Sicherheit. Aber vielleicht wird es nächstes Jahr ja noch eine Nummer größer...

Andreas Kohn

Gesamtwertung Bawü-Open

Platz	Name	Gerät	Punkte
1	Torsten Siegel	UP - Proto	718
2	Andreas Malecki	UP - Targa	713
3	Daniel 1-Lerling	Swing - Stratos 5	700
4	Matthias Raab	XIX - Sens 4C	699
5	Klaus-Günter Eberle	XIX - Sens 4C	692
Seele Dame:			
	Kuren Appenzeller	Advance - Omega 6	623

5. Ostdeutsche Landesmeisterschaft im Gleitschirmfliegen 2004

Dass in Ostdeutschland auch die großen Strecken geflogen werden, hat gerade wieder Norman Lausch mit seinem 210 Kilometer Flug von Thüringen aus bewiesen. Und doch hat es uns dieses Jahr mit unserer Ostdeutschen LM in den Schwarzwald gezogen. Nach der Einladung durch die Veranstalter der BaWü-Open haben wir uns für Oppenau entschieden und es hat sich gelohnt - mit den anderen LMs zusammen hatten wir ein gigantisches Teilnehmerfeld von 130 Piloten. In einem großen Pulk aufzudrehen, ist etwas völlig anderes als im Flachland (meistens) allein auf Strecke zu gehen. Mit 40, 50 Schirmen im gleichen Bart zu drehen, daran mussten sich viele erstmal gewöhnen, doch dann lief es wie gewohnt. Bei starkem Wind und niedriger Basis waren wir nicht allzuviel in der Luft, hatten aber trotzdem unseren Spaß, ein fettes Rahmenprogramm und die perfekte und engagierte Organisation haben einen großen Teil dazu beigetragen. Nach 2 Wertungsdurchgängen konnten wir unserem alten und neuen Meister Thomas Stöwe zu seinem verdienten Sieg gratulieren. 2ter wurde Felix Glaser, den 3ten Platz konnten wir uns, dank unseres harmonischen Flugstiles, zu zehnt teilen.

Berthold Fuchs

Bawü

Bawü Drachenfliegen Meisterschaft

Am Fronleichnam-Wochenende stand das Elztal Kopf. Die diesjährige Baden-Württembergische Meisterschaft im Drachenfliegen war sowohl für die Organisatoren als auch für zahlreiche Zuschauer ein großer Erfolg. Die Veranstalter vom DFC Südschwarzwald und Cheforganisator Klaus Willmann, "Willi", hatten sich vielvorgenommen; ein Event der ganz besonderen Art sollte es werden. Mit 15 Drachenpiloten, wie sie im letzten Jahr an den Start gingen, wollte sich diesmal niemand zufrieden geben. Und es wurde ein außergewöhnliches Ereignis! Über 50 begeisterte Piloten aus dem gesamten Ländle hatten sich angemeldet, um dieses Jahr ihr Können unter Beweis zu stellen. Alles sollte größer, schöner und auch publikumswirksamer werden. So war für jeden etwas dabei: Die Minis waren auf der Kinderhüpfburg beschäftigt und für die etwas mutigeren Zuschauer standen UL-Trikes bereit, mit denen sie sich das Geschehen aus der Luft ansehen konnten. Der Wettkampf wurde als Arena-Fliegen durchgeführt, so dass die Drachen während des gesamten Tasks von der Landwiese aus zu beobachten waren. Um den Event auch professionell und medienwirksam zu vermarkten,



A

41111

Baden-Württembergische Drachenflugmeisterschaft

Platz	Name	Gerät	Punkte
1	Roland Wöhrle	Moyes-Litespeed	783
2	Andre Djamarani	Aeros Combat	680
3	Reben Engesser	Aeros Combat	643
4	Bernd Weist	Aeros Combat	636
5	Frank Pfänder	Icaro Stratos	590

unterstützte den Verein eine Projektgruppe der FH Furtwangen. Vom DHV beauftragt, das Drachenfliegen auch für Fußgänger populärer zu machen, kreierten sie die neue Marke "DeltaGlider". Für die Veranstaltung in Waldkirch-Bleibach entwarfen sie Plakat und Werbematerial. Außerdem wurde ein Kino-Trailer produziert und im www steht die Seite

deltaglider.de. Maßgeblich an der Organisation beteiligt, knüpften sie Pressekontakte und betreuten die Redakteure während der Veranstaltung. So waren nicht nur die lokale Presse, sondern auch Radioredakteure und das Fernsehen vor Ort. Besonders freuten sich die Studenten über einen TV-Beitrag des SWR, in dem ihre Arbeit vorgestellt wurde. "Die bisherige Resonanz auf unsere Arbeit am Projekt "DeltaGlider" ist sehr erfolgversprechend!" so der betreuende Professor Christian Fries, "bei dem nun folgenden zweiten Teil unseres Projektes werden wir ähnliche Veranstaltungen

gen bundesweit an verschiedensten Standorten durchführen." Mit "DeltaGlider" werden die Studenten Fußgänger in ganz Deutschland ansprechen und hoffentlich viel Interesse am faszinierenden Luftsport Drachenfliegen wecken. Hierfür ist es entscheidend, dass alle Flugbegeisterten mit "DeltaGlider" zusammenarbeiten, um so eine optimale Öffentlichkeitsarbeit sicherzustellen. Für die Studenten ist jedenfalls jetzt schon klar: Sie werden einen Drachengrundkurs belegen! Über die erfolgreiche studentische Arbeit konnte sich auch der alte – und neue Landesmeister Roland Wöhrle freuen. Er hat dank der Sponsorenarbeit der Studenten als Hauptpreis ein Luxusradio mit Navigationssystem von der Firma Becker überreicht bekommen.

Jloionthit4izerrer

111:23e il

1)211!

Flugsportzentrum für:
 + Paragliding
 + Motorschirm
 + Reisen



wwltevaratentereom



German Flatlands 2004

Ideale Voraussetzungen für die Durchführung der nunmehr zum zweiten Mal stattgefundenen German Flatlands, der gemeinsamen Nord- und Ostdeutschen Landesmeisterschaften für Drachen, auf dem Gelände des Drachenfliegerclubs Berlin in Altes Lager bei Jüterbog, ca. 70 km südlich von Berlin. Dieses thermisch hochergiebiges Gelände am und um den ehemaligen russischen Jagdflugplatz darf sich nun »Schleppzentrum Ost« nennen und hat kürzlich auch die § 6-Zulassung erhalten. Die Infrastruktur dieses Geländes ist mit dem - zwar noch nicht gänzlich abgeschlossenen Ausbau des - Vereinsgebäudes vorbildlich, um nicht zu sagen 3-Sterne verdächtig. Über 50 Piloten konnten sich bei der Wettbewerbseröffnung davon überzeugen, dass auch in Altes Lager gelegentlich einmal für Wettbewerbe ungeeignete Wetterbedingungen vorliegen können. Als Trost für den entgangenen Wettbewerbstag gab es dann für jeden Piloten und Helfer ein T-Shirt mit German Flatlands-Aufdruck einschließlich Drachenflieger-Logo. Die qualitativ hochwertigen T-Shirts erfüllten angesichts der während des gesamten Wettbewerbs vorherrschenden mäßigen Lufttemperaturen einen zusätzlichen praktischen Zweck. Einige der Wettbewerbs-Piloten nutzten den abgesagten ersten Wettbewerbstag für Startübungen an den zwei Doppelwinden, bzw. hinter den drei zur Verfügung gestandenen Trikes. Euphorie kam auf am zweiten Wettbewerbstag, als unser Chef-Auswerter Dietrich »Maxpunkte« Münchmeyer die aktuellen Wetterbedingungen und Voraussagen für den ersten Durchgang erläuterte. Der kräftige Wind aus West führte als Tagesaufgabe ins 93 km entfernte Cottbus auf das erst am 1. Mai 2004 neu zugelassene Schleppgelände Cottbus Nord des 1. Cottbuser Drachen- und Gleitschirmclubs. Insgesamt 23 Piloten wurden begeistert von den cottbuser Fliegerfreunden im Ziel empfangen, darunter Andreas Becker vor Lukas Bader, Konrad Lüders und Christoph Trömer mit seinem Starrflügler-Eigenbau Impact. Einigen Teilnehmern kam die wetterbedingte Absage des 3. Wettbewerbstages gelegen; mussten doch die fliegerischen Erfolge des Vortages ausgiebig bei Wein und Bier diskutiert werden. Andere nutzten den flugfreien Tag, um entweder ihre Kegeltechnik zu verbessern oder aber ein lebenslanges kostenfreies Landen auf dem DCB-Vereinsgelände dadurch zu erwirken, indem sie den Damen-Duschraum im Vereinsgebäude des DCB komplett mit Fliesen fachgerecht beklebten. Dann endlich am 4. Wettbewerbstag einmal wieder Wettbewerbsbedingungen. Der Wind blies kräftiger als beim 1. Durchgang; deshalb hieß die Tagesaufgabe für den 2.



Durchgang Alteno Flugplatz in 56 km Entfernung vom Startplatz. Der viele verblasende Wind war sicher schuld daran, dass nur 6 Piloten das Ziel erreichten. Dass sich Ralph Dehlitsch mit seinem Airwave Klassic-Turmdrachen vor Lukas Bader und Martin Ackermann den Tagessieg erlangte, wurde am selben Abend besonders lange diskutiert und gefeiert, ist er doch seit ca. 10 Jahren permanenter Teilnehmer der Ostdeutschen Meisterschaften und stand bisher noch auf keinem der Siegerpodeste. Für den fünften und letzten Wettbewerbstag kündigte sich ein Wetter an, das allenfalls für Siegerehrungen geeignet ist. Die 11 teilnehmenden Starrflügler-Piloten wurden mit dem Handicap-Faktor 1,15 in die gemeinsame Wertung einbezogen. Dank dem großzügigen Sponsoring der Firmen Bräuniger, Finsterwalder & Charly, Oppelt Werben & Beschriften, Flugschule Drachenfliegenlernen und UL Flugservice, die mit dazu beigetragen haben, dass die German Flatlands 2004 wieder eine attraktive Veranstaltung wurde. Weitere Informationen zu den German Flatlands gibt es auf der von Andreas (Fritze) Becker eingerichteten und aktualisierten, Homepage: www.germanflatlands.de.

Gesamtwertung

Platz	Name	Gerät	Re·lon	Punkte
1	Bader Lukas	Moyes Litespeed S4	Ost	1546
2	Ackermann Martin	Moyesülespeed 4	Ost	1411
3	Oehlitsvh Ralph	Airwave Klassic	Ost	1337
4	Gerhard Claus	Hieilt Design bodasy	Ost	1225
5	Lüders Konrad	Aeros Combat 2	Ost	1215

Siegfried Prietz

29. Hessenmeisterschaft Drachen und 12. Hessenmeisterschaft Gleitschirm

16. - 22. Mai in Greifenburg/ Österreich

Die Hessenmeisterschaft wurde in diesem Jahr wieder vom Hessischen Luftsportbund (HLB) in Greifenburg ausgerichtet. 55 Drachen und 51 Gleitschirmflieger waren vom 16. bis 22. Mai im Fliegercamp an der Drau im österreichischen Kärnten versammelt. Durch die nachfolgende Drachen Weltmeisterschaft der Frauen und der Starrflügler in Greifenburg, herrschte Weltklasseniveau auf der Drachen-Hessenmeisterschaft, da die Piloten und Pilotinnen die Hessenmeisterschaft als willkommenes Training sahen. Golden Girl, Corinna Schwiegershausen, wurde Hessenmeisterin und jetzt auch noch Weltmeisterin! Phantastisch! Jethro Gerstner wurde Hessenmeister der Starrflügler. Der mehrfache Hessenmeister, Oliver Barthelms, wurde leider krank und es kam zu einem spannenden Titelkampf, den Lukas Etz, der Streckenflug-König aus dem Odenwald vom 1. Odenwälder Drachenflug Club, als bester Hesse mit Platz 3 in der Gesamtwertung und Sieger bei den flexiblen Drachen (FAI 1) gewann. Gejubelt wird auch wieder bei den Wasserkupplern: Jethro Gerstner, Dieter Möglich und Stefan Boiler

Hessenmeister	HM der Drachenflieger	HM der Gleitschirmflieger
Lukas Etz, 1. ODC	Lukas Etz, 1. ODC	Andreas Schubert, RDG
Corinna Schwiegershausen 1. CDC	Corinna Schwiegershausen 1. CDC	Sylvia Vellbinger, R01 (Overall Platt 21)
1. Drachenflugclub Wasserkuppe (1.DFC Wake)	1. Drachenflugclub Wasserkuppe (1.DFC Wake)	Rhöner Drachen und Gleifschiznzezein (RDG)
Overall Wertung	HM der Drachenflieger	HM der Gleitschirmflieger
Platz	HM der Drachenflieger	HM der Gleitschirmflieger
1. Platz	Jörgen Dummer, Saarland	HESSENMEISTER Andreas Schubert, RIO
2. Platz	Raff Miederhoff, NRW	2. Platz offene Klasse Stefan Franke, REIS
3. Platz	HESSENMEISTER und 1. Platz Drachen (FAI 1) Lukas E, 1. ODC und punktgleich: Johann Posch, Österreich	Rainer Bürger, Rheinland Pfalz, Tandem
4. Platz	—	3. Platz arme Klasse Ghenadie Dicke, Hessen
5. Platz	2. Platz Drachen Jörg Bajewski, DGC Battenberg	HESSENMEISTER SPORTBLASSE Harald Both, RDG
6. Platz	HESSENMEISTER Starrflügler (FM V) Jethro Gerstner, 1.DFC Waku	2. Platz Sportklasse Jörg Christoph Storch, RDG
TPiaU	Dieter Möglich, 1. DFC Wake	4. Platz offene Klasse Reinhard May, PC Lindewerra
B.Platz	HESSENMEISTERIN und 3. Platz Drachen Codana Schwiegershausen	eher Franke, Hessen
9.Platz		3. Platz Sportklasse Jürgen Bienhills, NRW
17.Platz	HESSENMEISTER Turmdrachen Dirk Haenner	
36.Platz		HESSENMEISTER Tandem Pursten Braun



**Gesamtsieger
Jürgen Bummer**

sicherten dem 1. Drachenflugclub Wasserkuppe den Vereinsmeistertitel. Den gleichen Erfolg erzielten die Gleitschirm-Kollegen von der Wasserkuppe, der Rhöner Drachen- und Gleitschirmverein wurde ebenfalls wieder Vereinsmeister.



Hessenmeister Lukas Etz

Bei den Gleitschirmfliegern waren dieses Jahr wieder die Prototypen im Breiterprobungsprogramm zugelassen, so dass die Konkurrenz an der Spitze hart war. Der Titelverteidiger und auch diesjähriger Hessenmeister, Andreas Schubert vom Rhöner Drachen- und Gleitschirmverein (RDG), trat gegen Uli Dajek, die Franke-Brüder, Stefan und Volker und gegen Reinhard May an. Ein Newcomer, Ghenadie Dichii aus Darmstadt, machte den Wettkampf der Gleitschirmflieger zusätzlich spannend. Ghenadie wurde Dritter in der offenen Klasse, obwohl er zuvor noch nie Wettkampf und noch nie Strecken geflogen war. Es gab noch weitere Sensationen: Da alle Klassen der Geitschirmflieger, offene Klasse, Sportklasse (nur Schirme mit DHV-Klassifizierung 1 bis 1-2) und Tandem, die gleiche Aufgabe flogen, gab es auch eine Overall-Wertung zusammen mit den Tandem-Piloten. In dieser Gesamtwertung wurde Rainer Bürger mit dem Tandem Dritter: Ich finde eine total verblüffende und phantastische Leistung.

Sylvia Vellbinger, RDG, wird in diesem Jahr wieder Hessenmeisterin. Wieder eine super Leistung und einen 12. Platz in der offenen Klasse, auch wenn sie ohne weibliche Konkurrenz flog.

In der Sportklasse können nur Piloten mitfliegen, die einen Einstiger-Schirm fliegen (DHV-Klassifizierung 1 bis 1-2). Hier wurde am Dienstag eine Aufgabe zum Warmwerden gestellt: 48 km mit 4 Wenden. Das Wetter war nicht einfach: Die Nordströmung in der Höhe brach an manchen Stellen durch, so dass ein paar von unangenehmen Erlebnissen berichteten. Es war kein einfaches Vorankommen, um so beeindruckender die Leistung von Matthias Rüppel. Er flog mit einem Pulse, einem totalen Einsteigerschirm, „Fallschirm“ oder „Sinktüte“, die ganze Aufgabe und kam schneller als einige Piloten der offenen Klasse nach 3:18 Std. ins Ziel.

Am Mittwoch wurde bei den Drachenfliegern ein neues System der Aufgabenstellung ausprobiert. Das System kommt von den Segelfliegern und wird dort „assigned area task“ genannt. Da sich bei uns noch kein Name etabliert hat, nenne ich es hier beim Spitznamen: Bei der „Gummi Aufga-

be" werden riesige Wendesektoren festgelegt. Der Pilot konnte selbst entscheiden, ob er wendet, wenn er den 20km Radius um die Hochsteinhütte im Westen erreicht hatte und den 18km Radius um die Windische Höhe im Osten. Es konnten somit kleine oder auch große Aufgaben geflogen werden. Die maximalen Streckenpunkte waren 750. Wer ins Ziel kam, konnte maximal zusätzlich 250 Zeitpunkte bekommen, wenn er die höchste Durchschnittsgeschwindigkeit hatte. Im Nachhinein stellte sich heraus, dass der Tag für dieses Experiment schlecht war. Die Gummi-Aufgabe soll das Standardverfahren nicht ablösen, sondern ist nur eine gelegentliche Alternative, bei wenig Wind und allgemein idealen Flugbedingungen. Dann können die Cracks die Maximalstrecke fliegen und versuchen die beste Zeit zu erreichen, während das Mittelfeld seine persönlichen Grenzen erfliegen kann und dennoch die Chance hat ins Ziel zu kommen. Dieter Möglich, 1.DFC Wasserkuppe, entschied sich für eine kürzere, schnelle Strecke, da es ihm zu turbulent war, und bekam die maximalen Zeitpunkte. Die Meinungen über die Gummi Aufgabe waren gespalten: Richtig schlecht fanden die Aufgabe nur zwei Spitzenpiloten. Am Donnerstag wurden die Piloten für die Strapazen des Vortags entlohnt. Laut Dieter Möglich, der mit 1:48Std und einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 59 kmh ins Ziel kam, war es gigantisch ruhig, super gute, großflächige Thermik; so wie man es sich immer wünscht.

Für die Drachen ging es zum Anna Schutzhaus, zum Goldeck und zurück zu Irschen Kirche. Laut Heinz Mantaj, 1.DFCWaku, war es schwer am Goldeck hochzukommen. „Ich war mit 2,300 m gequert. Das war zu wenig. Dennoch war es ein super Tag.“ Norbert Kirchner, RDG, berichtete: „Die erste Stunde war hart und ruppig, bockig. Später wurde es dann ruhig und schön. Einige Piloten gingen nach erfüllter Aufgabe noch auf einen Spazierflug.“ Insgesamt sind die Veranstalter des Hessischen Luftsportbundes, Sportfachgruppe Hängegleiten/Gleitsegeln, Thomas Deible, Klaus Staubach und Annette Carstensen sehr zufrieden über das gute Gelingen der diesjährigen Hessenmeisterschaft. Die Siegerehrung und anschließende Feier dehnte sich bis lange in die Nacht aus.

Annette Carstensen

Anzeige



safety guarantee-

EINZIGARTIG. NOVA PROTECT.

WIR REPARIEREN IHREN NOVA BLFITSCHIRM IM FALLE EINES FLUGUNFALLES INNERHALB DES ERSTEN JAHRES AEI DEM KAUFDATUM KOSTENLOS.

EHR. NORBERT KIRCHNER SEI IHRER FLURSCHULE UNO AUF
WWW.NOVA-WINGS.COM

A-6020 Innsbruck, Austria
Bernhard-Höfel-Stre0e / 4
Tel. ++43 (0) 5/2 - 36 13 40
info@nove-wings.com www.nova-wings.com

M

D

w

iX

M

Herausgeber:

Deutscher Hängegleiterverband e.V. (DHV) im DAeC,
Fachverband der Drachenflieger und Gleitsegler in der
Bundesrepublik Deutschland
Postfach 88, 83701 Grund am Tegernsee

DHV homepage:

<http://www.dhv.de>

e-mail DHV:

dhv@dhv.de

Telefon-Nummern

Zentrale: 08022/9675-0

Fax 08022/9675-99

Mitgliederservice/Versicherung

08022/9675-0

e-mail: mitgliederservice@dhv.de

Ausbildung

e-mail: ausbildungedhv.de

Sport

08022/9675-50

Info-fon: 08022/9675-55

e-mail: soort@dhv.de

Betrieb/Gelände

08022/9675-10

gelaende@dhv.de

Technik

08022/9675-40

technik@dhv.de

Öffentlichkeitsarbeit

08022/9675-62

e-mail: pr@dhv.de

Sicherheit

08022/9675-32

e-mail: sicherheit@dhv.de

Redaktion:

Klaus Tanzler (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: 32,000

Titel: Andreas Busslinger

Prämien für Kilometer

Swing bietet 2004 einen neuen Anreiz, um den Spaß am Wettkampf- und Streckenfliegen zu fördern und zu unterstützen: Jeder Pilot, der mit einem Schirm von Swing am Ende der Saison im internationalen OLC insgesamt mehr als 500 Punkte erreicht hat, erhält eine Prämie von Swing. Gewertet werden die sechs besten Flüge. Für jeden Punkt über 300 erhalten diese Swing Piloten 25 Cent in Form eines Gutscheins. Dieser kann für Waren oder Serviceleistungen, wie z.B. einen Overall oder einen Zweijahrescheck bei Swing eingelöst werden.

Die Formel lautet: $(\text{OLC Punktzahl} - 300) \times 0,25 = \text{Prämie in Euro}$
 Außerdem gibt es attraktive Sachpreise für die Sieger in der internationalen Wertung des OLC 2004, vorausgesetzt, die Piloten haben die Erfolge mit einem Swing Schirm erzielt.

Sachpreise für die drei Erstplatzierten im Internationalen OLC

1. Platz: Swing Gleitschirm nach Wahl
2. Platz: Swing Gurtzeug
3. Platz: OLC: Swing Overall

Abweichend vom Reglement des internationalen OLC belohnt Swing auch die drei besten Piloten der Sportklasse. Voraussetzung bei dieser Wertung ist, dass alle sechs Flüge mit einem Schirm der Sportklasse gemacht wurden.

Sachpreise für die drei Erstplatzierten (bis DHV Einstufung 2) im Internationalen OLC

1. Platz: Swing Gleitschirm nach Wahl
2. Platz: Swing Gurtzeug
3. Platz: OLC: Swing Overall

Am Ende der Streckenflugsaison findet eine Abschlussveranstaltung mit anschließender Swing OLC Party und Preisverleihung statt. Für alle gemeldeten Swing OLC Piloten ist der Eintritt frei. Nähere Informationen zur Party werden per Newsletter und auf der Swing Homepage später bekannt gegeben.

Infos bei Swing: e-mail: info@swing.de, homepage: www.swing.de

Bärenpokal

Vom Freitag, den 20.08., bis Sonntag, den 22.08.2004, findet der 21. Bärenpokal der Althofdrachen in Bad Herrenalb-Bernbach statt. Wie immer steht unser Festzelt direkt am Landeplatz. Am Freitag- und Samstagabend ist für beste Unterhaltung mit Livemusik und Barbetrieb gesorgt. Ein umfangreiches Kinderprogramm bietet am Samstag und Sonntag unseren Kleinen Kurzweil. Die Flugaufgaben am Samstag und Sonntag werden Streckenflüge, Speedruns und Zeitflüge sein. Der Pilot kann die Aufgabe während des Fluges selbst wählen. Je nach Windrichtung wird vom Berg oder von der Winde gestartet (Schleppklinge und GPS nicht vergessen). Das Briefing findet um 10:30 Uhr am Landeplatz in Althof statt. Anmeldung an Werner Fleck, Wettbewerbsleiter, Tet: 07053/967610, e-mail: p.w.fleck@t-online.de

Weitere Infos unter www.althofdrachen.de

Althofdrachen
 Werner Fleck

WETTBEWERBSKALENDER

Gleitschirm

Wettbewerb	Termin	Ort Kontakt
Grand Prix Österreich	07.08-08.08.04	Villach http://www.pggp.org/
World Cup Türkei	29.08.-04.09.04	Kayseri http://www.paraglidingworldcup.org/
Europameisterschaft	01.10:12.10.04	Griechenland http://events.fai.org/paragliding/details.asp?id=2319
World Cup Mexico	24.10:30,10.04	Tapalpa http://www.paraglidingworldcup.org
FAI-Wettbewerbskalender		http://events.fahorg/paraglidingcalendar.asp

German Cup

Wettbewerb	Termin	AWT	Ort Kontakt
8-German Cup3	21.08.-22.08.04	03.09.-05.09.04	Garmisch mailto:sport@dhy.de
A-German Cup3	27.08.-29.08.04		Garmisch mailto:sport@dhv.de

Sonstige Wettbewerbe

Wettbewerb	Termin	AWT	Ort Kontakt
Junior- & Ladies Challenge	08.08.-15.08.04		Greifenburg mailto:sport@dhy.de

Drachen

Internationale Wettbewerbe

FAI-Wettbewerbskalender	http://events.fai.org/hgpgicivil-calendar.asp
-------------------------	---

FLY NOW PAY LATER

www.jenair.de

JETZT GRATIS
 Shopkatalog mit 666,- Euro (Wert)
 Gewinnspiel anfordern

GLEITSCHIRMKURSE
 UNO-TOUREN
 FLIEGERSHOP
 ONLINE-VERSAND

JEN AIR
 jenair@jenair.de PARAGLIDING

07053 967610 TELEFON 0 36 47 92 98 00
 MOBIL 01 72 / 3 80 98 23

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: 1.500.500,- € pauschal für Personen- und Sachschäden. Okay auch in Österreich,

Umfang: Halterschaft für alle 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.

E Kombinierte Halter-Haftpflicht und Passagier-Haftpflicht (CSLI)
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

E Bergungskosten
Deckungssumme: 2.500,- €
Umfang: Suche, Rettung, Krankentransport, notwendiger Rücktransport. Ohne Mehrkosten für Bergung des Fluggerätes.
(In ursächlichem Zusammenhang mit dem Betrieb eines Luftsportgerätes)

S Schirmpacker-Haftpflicht
Deckungssumme: 500.000,- € pauschal für Personen- und Sachschäden.
Umfang: Packer von Rettungsgeräten für Dritte. Fachkunde ist Voraussetzung.

S Startleiter-Haftpflicht
Deckungssumme: 500.000,- € pauschal für Personen- und Sachschäden,
Umfang: Startleiter mit Luftfahrerschein sowie Beauftragte für Luftaufsicht

F Flug-Unfall
Tod und Invalidität
Deckungssumme: 2.500,- € bei Tod, 5.000,- € bei Invalidität.
Umfang, Verdreifachung möglich. Mitversichert: 24-Stunden-Risiko gemäß AUB inkl. anderer Sportarten, Straßenverkehr, Arbeitsplatz.

Jahresprämie inkl. Vers.-Steuer
23,10 €

Zusätzlich mit 3,00 € Krankenhaus-Tagegeld und 3,00 € Genesungsgeld je Krankenhaustag. Vervielfachung zusammen mit Unfalldeckungssumme.

Jahresprämie inkl. Vers.-Steuer
33,20 €

F Flug-Unfall nur invalidität
Deckungssumme: €
Umfang: Verdreifachung möglich, Mitversichert: 24-Stunden-Risiko gemäß AUB inkl. anderen Sportarten, Straßenverkehr, Arbeitsplatz.

Jahresprämie inkl. Vers.-Steuer
6,60 €

Zusätzlich mit 3,00 € Krankenhaus-Tagegeld und 3,00 € Genesungsgeld je Krankenhaustag. Vervielfachung zusammen mit Unfalldeckungssumme.

Jahresprämie inkl. Vers.-Steuer
16,50 €

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 **EID** Europa **=** Deutschland **;** , Österreich

Für alle Mitgliedsvereine **11** kostenlos

Vereins-Haftpflicht

Deckungssumme: 500.000,- € pauschal für Personen- und Sachschäden.

Umfang: Tätigkeit des Mitgliedsvereins, des Vorsitzenden, der Gruppenleiter, etc.

* Veranstalter-Haftpflicht

Deckungssumme: 500.000,- € pauschal für Personen- und Sachschäden.

Umfang: Alle Hängegleiter- und Gleitsegelveranstaltungen des 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

¹¹¹ 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 €



yeti

YETI ultra-light not only for the mountain:::

Für Fahrrad-, Motorrad-, Cabrio-Fahrer/innen, Familienurlauber...

GIN hat seit mehreren Jahren schon das Gewicht der gesamten Modellpalette immer weiter reduziert. Das GIN-Team und die GIN X-Alps Piloten Will Gadd und Stefan Bocks waren an der Entwicklung des Yeti beteiligt. Den Yeti bauen wir Für uns selbst und Für GIN Piloten, die Bergsteigen oder einfach die kleine, leichte und unkomplizierteste Art zu Fliegen lieben...

Einzelwelierarbeit:::

Verbessern und perfektionieren. Konzentration auf kleinste Details, die Suche nach neuen Materialien, Entwicklung neuer Verarbeitungstechniken für die Leinen und die Tuchbahnen. Verstärkungen und Tragegurte. Festigkeitstests für jedes Material und jedes Verarbeitungsdetail. Hunderte von Testflügen und tausend Belastungstests. der Praxis-Test beim Red Bull X-Alps... kurt ein echtes Stück Kunsthandwerk um ein Spielzeug mit nur 3,7 kg IBrösse XSi zu erhalten, Eier Yeti ist hand trade. von Anfang bis Ende von ein und derselben Fachkraft gefertigt.

DV 1 in 4 Grüssen

Aerosport International
::: +49 8034 1034
infogaerosport.de
www.aerosport.de



www.gingliders.coni

N