

B 5591 F

IMF

Oktober/November 2004

# DHV-info

Das Magazin für Drachen- und Gleitschirmfliegerei

13014





>4-

WWW.NOVA-WINGS.C

HIER HAT SICH EINMAL DIE OBEN ABBEBILDETE NEUE NOVA DVD BEFUNDEN! LEIDER IST SIE OFFENBAR SCHON WEG!

NICHT TRAUIG SEIN: EINE 5C DARS., INZITE IN EIN KUVERT UND AN NOVA, CHAIRLY ODER I, TH ADVENTURE SCHICKEN (KENNWORT: NOVA DYNAIV,, ; DECISIONS), UND ZG KOMMT EINE WEITERE DV- u DIR!

NEIV°A INTERNATIONAL  
BERNHARD HÖFEIL STRASSE  
A-6 2 INN . u--ÜCK  
WWW.N 7: . s-WINGS.COM

CHARLY-PRODUKTE / NCIVA 3ERMANY  
AM UTZIneeza-t 3  
12-87637 SEES  
WWW.CHARLY-PRODUKTE.DE

HIGH ADVENTURE AG  
WIESENBERGSTR. 10  
Mr1-6393 DALLEWIL NW  
WWW.HIGH-ADVENTURE.CH



Fliegen auf Korsika S. 28



Flachland contra Gebirge S. 16



Gütesiegel für Drachen S. 40

- 4 **WICHTIG - NEU - KURZ** Neuigkeiten und Wissenswertes
- 8 **NEU AUF DEM MARKT** Neues von den Anbietern
- 16 **FLACHLAND CONTRA GEBIRGE** Unterschiede im Gleitschirmstreckenfliegen
- 20 **WINDEUCHLEPP** Lust und Frust
- 23 **STRECKENFLIEGEN** Flugplanung im Flachland
- 26 **DHIMIUGEND** Den Himmel berühren
- 27 **NATURATHLON** Gleitschirmfliegen - ein naturverträglicher Sport
- 28 **KORSIKA** Fliegen auf der Ile de Beaudt
- 32 **SÜDAFRIKA** Easy Flying in der Sonne
- 36 **INDIENS FLORIDA** Fliegen in Goa
- 39 **RED BULL GIANTS** Auf nach Rio
- 40 **GÜTESIEGEL FÜR DRACHEN** Sicher unterwegs
- '4 **NFGH** Offizielle Nachrichten für Drachen- und Gleitschirmflieger
- 46 **EFFIZIENT GLEITEN MIT DEM DRACHEN** Schneller geht's weiter
- 50 **SICHERHEITSJOURNAL** Fehlerquelle beim Rückwärtsstart Nebelflug am Babadag
- 53 **DIE ANDERE SPIRALE** Von der Freiheit des Fliegens
- 54 **DER TUCK MIT DEM DRACHEN** Teil 3
- 57 **TEST** Ergebnisse der neuen Musterprüfungen

- 66 **GELÄNDE** Neues aus den Fluggeländen
- 67 **VEREINSNACHRICHTEN** Nachrichten der Vereine
- LESERBRIEFE**
- DHV-ONLINE CONTEST** Zwischenergebnisse
- DEUTSCHE MEISTERSCHAFT GLEITSCHIRM** Anspruchsvolle Tasks in Garmisch
- 88 **DEUTSCHE MEISTERSCHAFT DRACHEN** Spannendes Race im Pinzgau
- 90 **GERMAN CUP** Frauenpower
- 92 **LADIES- UND JUNIOR-CHALLENGE** Tolle Flugtage in Greifenburg
- 94 **WORLD CUP** Deutsche Piloten ganz vorn
- 95 **GRAND PRIX** Großes Zuschauer- und Presseecho
- 96 **WErmEwEPRE** Berichte und Termine

- 12 DHV-Shop
- 85 Versicherungsprogramm
- 97 Impressum



Titelfoto:  
Oliver Barthelmes  
am Chiemsee

## Fluglehrer-Assistentenlehrgang in den Osterferien 2005

Für Lehrer und alle anderen, die auf die Schulferien angewiesen sind, wurde der Termin des Fluglehrer-Assistentenlehrgangs in Tegernsee 2005 in die Osterferien gelegt. Informationen unter Ausbildung auf [www.dhv.de](http://www.dhv.de) oder beim Referat Ausbildung unter Tel: 08022/9675-30.

## Senioren-Europacup

Leider fiel 2004 der Senioren Europacup für Drachenfieger aus organisatorischen Gründen ins Wasser. Zum Leidwesen vieler Senioren-Piloten. Seit 1982 wurde der Europacup von den Piloten in Eigenregie veranstaltet. Nun hat sich eine neue Gruppe gebildet, die 2005 den Wettbewerb wieder durchführen will. Stattfinden soll er vom 23.7. bis 29.7. in Greifenburg/Kärnten. Ansprechpartner ist Hagen Brandenburger, Hellerstraße 108, 44229 Dortmund, Tel: 0231/732954, e-mail: [hagen.brandenburger@on-line.de](mailto:hagen.brandenburger@on-line.de).



## Realtime Webcam auf der Seceda/Dolomiten

Seit einiger Zeit gibt es auf der Seceda in Gröden eine sogenannte »Realtime Livecam«, die auch aktuelle Wetterdaten liefert. Genauer gesagt handelt es sich hierbei um eine Webcam (Kamera, die Fotos und Videos aufnimmt, die nachher im Internet wiedergegeben werden), welche in Echtzeit Panoramafotos und -videos zusammen mit aktuellen Wetterdaten senden kann. Das Besondere ist, dass sich die Kamera auf 2.450 m befindet und dass die Daten »wireless« (über Funk) gesendet werden. Patrick Stuflesser, Mitarbeiter des Tourismusverbandes Gröden, hat eifrig nach einer technischen Unterstützung gesucht und nach genauer Analyse auch gefunden: die Firma GardenaNet. Die Internetadressen: Seceda: <http://www.valgardena.it/deu/page207.html>  
Dantercepies: <http://www.valgardena.it/deu/page237.html>  
Wolkenstein: <http://www.valgardena.it/deu/page236.html>



## Flugschule Oberaudorf im ARD

Der Gewinn des Herzblattpaares Sebi und Constanze war ein Tag in Oberaudorf mit einem Gleitschirmschnupperkurs der Flugschule Oberaudorf. Das Herzblattpärchen und das Herzblatt-Filmteam wurden dafür zum Schulungshang der Flugschule Oberaudorf am Hocheck in Oberaudorf gebracht. Dort wurde das Herzblattpärchen vom Geschäftsführer der Flugschule Markus Gstatter und seinem Schulungsleiter Reinhold Speidel professionell in die Kunst des Fliegens eingewiesen. Zum Abschluss der Schulung durften Sebi und Constanze bei einem Tandemflug mit Markus und Reinhold richtig Höhenluft schnuppern. Nach diesem spannenden und anstrengenden Tag versammelte sich das Herzblatt-Team, das Herzblatt-Pärchen und das Team der Flugschule Oberaudorf, Markus und Reinhold, zu einer gemütlichen Brotzeit beim feurigen Tatzelwurm. Ausgestrahlt wird die Sendung am Freitag, den 22. Oktober 2004, um 18:50 Uhr im Ersten Deutschen Fernsehen (ARD).

## Seilbahn auf den Babadag/Türkei

Nach Auskunft von Kadri Tuglu haben die Auffahrtsprobleme am Babadag bald ein Ende. Bereits ab 1.5.2005 soll eine Seilbahn zu den Startplätzen führen! Infos unter: Kadri Tuglu, Cloud 9 Cafe & Air Sports Org. Öludeniz, Turkey. Tel: +902526170391, Fax: +902526170402, Mobil: +905334373102, [www.babadag.com](http://www.babadag.com), [infoebabadag.com](http://infoebabadag.com), [cloudnine@ttnet.net.tr](mailto:cloudnine@ttnet.net.tr)

## DVDs übers Fliegen

In der Fernsehserie »take off« des Senders n-tv gab es zahlreiche gute Beiträge über das Drachen- und Gleitschirmfliegen. Nun sind sie als DVD erhältlich. Infos unter [www.takeoff-tv.de](http://www.takeoff-tv.de).

## Erste Hilfe neu aufbereitet

Auf [www.dhv.de](http://www.dhv.de) unter Sicherheit/Flugmedizin wurde der Bereich Erste Hilfe überarbeitet. Aktualisiert ist unter anderem das Kapitel Notwasserung. Außerdem ist das Skript von Georg Krauser jetzt als pdf zum Download verfügbar.



## Aktive Drachenflugschulen

PLZ	Ort	Name	Homepage-URL/eMail	Telefon
13347	Berlin	Schleppgemeinschaft Segeletz-Berlin		030/4561902
<b>14552</b>	<b>Saarmund</b>	<b>Fly Ranch Berlin Brandenburg</b>	<b>www.FlyRanch.de</b> <b>LukasBader@aol.com</b>	<b>033200/82424</b>
14913	Niedergörsdorf-Altes Lager	Drachenflugschule "Altes Lager"	www.drachenniegeiern.de andreas@drachenfliegenlernen.de	033741/80551
<b>22607</b>	<b>Hamburg</b>	<b>Vereinsflugschule Hamburger Drachenflieger e.V.</b>		<b>040/784176</b>
33824	Werther	Drachen- und Gleitsegelflugschule Werther	www.flugschule-westfalen.de udn@flugschule-westfalen.de	05202/158282
<b>36163</b>	<b>Poppenhausen/Sieblös</b>	<b>Rhöner Drachen- und Gleitschirmflugschulen Wasserkuppe GmbH</b>	<b>www.wasserkuppe.com/</b> <b>info@wasserkuppe.com</b>	<b>06654-7548</b>
36433	Bad Salzungen	Flugschule fly your way	naus-dieter.hischer@t-online.de	0173/3769006
<b>36433</b>	<b>Bad Salzungen</b>	<b>Fly Magic M</b>	<b>www.fly-magic.de</b>	<b>06672/9292-67</b>
45307	Essen	Revierwings	www.revierwings.de	0201/550272
<b>49324</b>	<b>Meiße</b>	<b>Flugschule Bielefeld</b>	<b>www.flugschule-bielefeld.de</b> <b>flugschule.bielefeld@t-online.de</b>	<b>05422/924814</b>
51674	Wiehl	Drachenflug- und Gleitsegelschule Oberberg	www.flugschule-oberberg.de arno@groebi-airport.de	02262/92430
<b>53757</b>	<b>Sankt Augustin</b>	<b>Delta und Ultraleicht Flugcentrum Westerwald</b>		<b>02241/338314</b>
54472	Lörrkamp	Drachenflugschule Saar-Mosel	flugschule_saar_mosel@treenet.de	06531/94577
<b>68470</b>	<b>Felling</b>	<b>Papillon Harald Huber</b>	<b>www.papillon-web.de</b> <b>hari@papillon-web.de</b>	<b>0033/38982-7187</b>
69489	Weinheim	Flugschule Sunrise	www.fs-sunrise.de info@fs-sunrise.de	06201/373367
<b>78549</b>	<b>Spaichingen</b>	<b>Drachenfliegerverein Spaichingen e.V.</b>	<b>www.drachenflieger-spaichingen.de</b> <b>Norbert.Kotscharnik@t-online.de</b>	<b>07424/6172</b>
79115	Freiburg	Skytec	www.skytec.de skytec@web.de	0761/4766391
<b>82031</b>	<b>Grünwald</b>	<b>Bayerische Drachen- und Gleitschirmschule</b>	<b>www.bay-flugschule.de</b> <b>info@bay-flugschule.de</b>	<b>089/482141</b>
83122	Samerberg	Flugschule Reisebüro Hochries GbR	www.flugschule-le-hochries.de flugschule_hochries@t-online.de	08032/8971
<b>83236</b>	<b>Übersee</b>	<b>Drachenflug-Schule Chiemsee</b>		<b>08642/383</b>
83735	Bayrischzell	Münchener Drachentflugschule	www.muenchner-drachentflugschule.de Willy.Tours@t-online.de	08923/1571
<b>87645</b>	<b>Schwangau</b>	<b>Flugschule Aktiv</b>	<b>www.Flugschule-Aktiv.de</b> <b>flugschule.aktiv@t-online.de</b>	<b>08362/921457</b>
87672	Rofeaupten	Flugschule Tegelberg	www.abschweb.net/schule flugschule.tegelberg@t-online.de	08367/598
<b>88175</b>	<b>Scheidegg</b>	<b>Westallgäuer Flugschule</b>	<b>www.westallgaeuer-flugschule.de</b> <b>westallgaeuer.flugschule@t-online.de</b>	<b>08381/6265</b>
93309	Kelheim	Drachenflugschule Kelheim	www.dfs-kelheim.de rudi@dfs-kelheim.de	09441/99458
<b>98547</b>	<b>Kühndorf</b>	<b>Flugschule Dolmar</b>	<b>flugschule-dolmar@t-online.de</b>	<b>03684/4146102</b>
F-12520	Aguassac-Compeyre	Internationales Drachenflugzentrum Millau	www.cabrieres.net cabrieres@wanadoo.fr	0033/5/6559/8444

## DHV-WETTERNETZ

Geländename	Geländehalter	Telefon
01338 Tauschwitz	Ostthüringer Drachen- und Gleitschirmfliegerverein Saalfeld	0170/7287230
27374 Lüttingen	Gleitsegelclub Weser	0160/91259530
32457 Porta Westfalica	Delta-Club Wiehengebirge	0571/110227
35088 Eisenberg	DFC Ederbergland	06452/8585
36136 Wasserkuppe	Rhdner Drachen- und Gleitschirmfliegerverein	06654/696
38640 Rammelsberg	Harzer Drachen- und Gleitschirmverein Gastar	0110/6728487
52245 Sophienhöhe	Ostwindreunde	022741703649
55585 Buchroth	Pfälzer Gleitschirm-Club	0171/1514273
57562 Sassente	Drachen- und Gleitschirmfreunde Hellertal	02744/930349
58849 Nordhelle	GSC Nordhelle e.M. + Flugsport Lennetal	02352/21265
64665 Mettbokus	Erster Odenwälder Drachen-Flug-Club	06251/983612
69198 Ölbberg	Bergsttärer Drachenflieger	0174/1861382
72258 Stäckerkopf	Drachen- und Gleitschirmverein Baiersbronn	07442/121425
72393 Schneithalde	DFC Starzeln	0170/4436907
73430 Ostalbskipiste Langer)	DHC Aalen	0160-3282349
74343 Teufelsberg	Die '1. Hohenastacher Flieger'	07141/922156
74544 Einkorn	HG-Club "Einkorn Schwäbisch Hall"	0791/4992360
74847 Finkenhof	Delta-Club Mosbach	06261/670638
75325 Sommerberg	Enztalflieger Bad Wildbad	07081/380212
76332 Althof	Die Althofdrachen	07083/4567
76597 Teufelsmühle	Drachenflugclub Loffenan	0114/6188071
76703 Krämer	Gleitschirmclub Kraichal	07250/921228
76863 Förtenberg/Trifels	Südpfälzer Gleitschirmflieger Club	06346/308560
77709 Kirchberg-Spitzfelsen	Drachen- und Gleitschirmflieger Oberes Eklat	07834/4594
78148 Hintereck	Gleitsegelclub Lenticularis	07723/5801
19102 Schauinland	GSC	07602/1512
79183 Kandel	DFC Südschwarzwald	07681/22058
79215 Gschasi	Drachen- und Gleitschirmflieger Oberes Eiztal	0171/9004833
79410 Hochblauen	Hängegleiter Club Region Blauen	07632/828088
83122 Hochries	Gleitschirmclub Hochries-Samerberg	08032/8805
83436 Predigtstuhl	GSC "Albatros" Bad Reichenhall	derzeit nicht aktiv
83661 Brauneck	Lenggrieser Gleitschirmflieger	0171/8169210
83700 Wallberg	DGC Tegenseer Tal	0160/96643891
87459 Breitenberg	Ostallgäuer Drachen- und Gleitschirmflieger Marktoberdorf	0171/8120340
93339 Jachenhausen	1. Oberpfälzer Drachenfliegerclub Riedenburg	0160/7841232
93453 Hoher Bogen	1. Gleitschirmverein Bayerwald	09947/2452
93462 Osser	1. Gleitschirmverein Bayerwald	0175/8184772
94541 Büchelstein	DGC Bayerwald	09908/891191

## 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](mailto:dhvschleppbuero@t-online.de).

## Rechtsberatung

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



## Krankenkasse wirbt

Während Finanzminister Hans Eichel überlegte, sogenannte Risikosportarten aus dem Leistungskatalog der Krankenkassen herauszustreichen, war im Magazin der Schwenninger Betriebskrankenkasse der „Traum vom



gen" Titelthema. Eichel wurde inzwischen von Gesundheitsministerin Ulla Schmidt eines Besseren belehrt. Sie verwies darauf, dass es in Volkssportarten wie Fußball die meisten Verletzungen gebe. „Risikosportarten wie etwa Paragliding fielen bei den Kassenausgaben dagegen kaum ins Gewicht.“

Der DHV hatte im Vorfeld der Auseinandersetzungen um die Gesundheitsreform ausführlich gegenüber der Bundesministerin und dem Bundeskanzleramt Stellung bezogen.

## Passagier-Fragenkatalog

Der zum 1. April 04 herausgegebene neue Fragenkatalog zur Gleitschirm-Passagierflug-Theorieprüfung musste im Fach Luftrecht bereits wieder überarbeitet werden. Grund waren die zum 1. Juli geänderten Haftungsbestimmungen im Luftverkehrsgesetz. Die überarbeiteten Fragenkataloge sind ab sofort im DHV-Shop erhältlich. Ab dem 1. Oktober 04 wird der neue Fragenkatalog für die Passagier-Theorieprüfungen verbindlich. Wer sich im Moment in der Passagierflugausbildung befindet und den Fragenkatalog mit Stand 01. April 04 besitzt, kann sich ein Update der neuen Fragen des Fachs Luftrecht auf [www.dhv.cle](http://www.dhv.cle) unter Ausbildung herunterladen.

## Verbesserte Startverhältnisse für Drachenflieger am Tegelberg

Jetzt wurden die Startverhältnisse für Drachenflieger auf den neuen Tegelberggrampen deutlich verbessert. Die Nord-West-Rampe ist verlängert. An



der Ostrampe ist der Neigungswinkel optimiert und die Rampe ebenfalls verlängert. Herzliches Dankeschön an die Tegelbergbahn, dass die Wünsche der Drachenflieger realisiert wurden.

## Wanderfalken / Flugbetrieb

Das DHV Referat Flugbetrieb sucht dringend Erfahrungsberichte mit Wanderfalken in Fluggeländen! Bitte meldet Euch unter [gelaendee@hv.d.e](mailto:gelaendee@hv.d.e).

WICHTIG NEU KURZ

advance.ch

Ausschreibung

# Fotowettbewerb got 2004

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

Schickt uns Eure Impressionen und Schnappschüsse vom Fliegen. Für die besten Gleitschirm- und Drachenbilder, die bis zum **6.11.2004** beim DHV eingegangen sind, erhalten die Einsender folgende Preise:

**Platz Drachen- und 1. Platz Gleitschirm je 150 Euro**  
**2. Platz je 100 Euro**  
**3. Platz je 50 Euro**

Außerdem gibt es je eine Sonderprämie von 100 Euro für das beste Schleppfoto und das beste Kombi-Bild, das Gleitschirm plus Drachen zeigt. Alle Prämien werden zusätzlich zum üblichen Bildhonorar bezahlt, das bei Verwendung eines Bildes im Info fällig wird.

*Bitte beachten: Nur Bilder und Dias, die jeweils einzeln mit dem vollständigen Namen des Fotografen oder der DHV-Mitgliedsnummer versehen sind, kommen in die Wertung.*

*Digitale Bilder ebenfalls mit Namen versehen. Die automatische Nummerngebung der Kamera genügt nicht. Desweiteren müssen digitale Bilder auf 300 dpi Bildgröße umgerechnet und als jpg abgespeichert sein.*

Travel & Training auf [www.dhv.de](http://www.dhv.de)

Über 60 Angebote in 16 Ländern  
mitten auf Dich!  
Klick Dich rein!



# NEU AUF DEM MARKT

Informationen der Anbieter



## Skywalk sucht den ältesten flugtüchtigen Gleitschirm!

Es bietet sich eine einmalige Chance: Skywalk tauscht den ältesten noch auf dem Markt befindlichen Gleitschirm gegen einen nagelneuen Mescal, Tequila oder Cayenne aus.

Voraussetzung: Der alte Schirm muss einen gültigen 2-Jahres Check haben und damit natürlich auch ein gültiges Gütesiegel. Unter dem folgenden Link auf der Skywalk Homepage kann jeder Privat-Pilot bis einschließlich 25.1.2005 teilnehmen: <http://www.slwwalk.info/Promotion/1/>.

Natürlich kann man das Teilnahmeformular auch bei Skywalk direkt anfordern: Tel: 08641/694840, e-mail: [info@skywalk.org](mailto:info@skywalk.org).

Die Bekanntgabe des glücklichen Gewinners erfolgt auf dem Skywalk Stand am Bregenzer Wald-Cup 2005. Viel Glück!

## Zimmer in Bassam/Italien

Die e-mail-Adresse des neuen Piloten-Quartiers in Bassano hat sich geändert: Harald E. Wolf, Tel: +49/172/8511542, e-mail: [info@wcp-crativ.de](mailto:info@wcp-crativ.de).

## speedarms



## Speedarms zum Omega 6

Ab sofort gibt's zu jedem neuen Streckenflügel ein exklusives Team-Lycra im silbernen Omega-Design. „Mit dem neuen Speedarm bist du schneller, schöner, besser, schnittiger und du fliegst höher, länger...“

Für die bereits ausgelieferten Schirme werden die fehlenden Handbücher mit den Speedarms nachgesendet.

## UP BM mit den Champs

UPs auf der Free Flight vorab vorgestellte DVD »Faces« ist nun für alle verfügbar! Auf der DVD sind UPs überragende Champions wie z.B. Alex Hofer (Weltmeister 2003), Oliver Rössel (Deutscher Meister 2003) und Jean-Marc Caron (Französischer Meister 2003) bei einem Ausflug zum Lago di Molveno in Italien zu sehen, Auch Peter Neuenschwander (2. beim Red Bull Vertigo 2003) zeigt einige schöne Acro-Manöver mit dem UP Rock. »Faces« gibt es ab sofort bei Flugschulen für 7,90 Euro (inkl. MwSt).



## Gleitschirm-Kalender 2005

Ab Ende Oktober lieferbar - Der Gleitschirm-Kalender 2005 im Format 54 x 42 cm Preis: 25,00 Euro. Der Thermik-Verlag macht allen Frühbestellern ein Sonderangebot: Bei Bestellungseingang bis zum 15.10.04 gibt es den Kalender zum Sonderpreis von 21,00 Euro plus 6,00 Euro Versandkosten!

Anzeige

**GEBRAUCHTMARKT, INZAHLUNGNAHME, SHOP&SERVICE.**  
FLIEQ ih4PS& SICHEHH, TS- TRAININGS.

INFORMATIONEN UNTER:  
+49 (0) 9841 - 1575  
ofilvvffoo - cifiensen.rfe  
www.eintotodilegen.de

**410** PARAGLIDING PERFORMANCE  
92.22.52ciseemeE  
HAUPTSTRASSE 53  
Q-83249 UNTERWOSSEN

**Ferien Ausrüstung inklusive**

Advance, Swing, Ozone  
Zimmer Frühstück 2' • Hotel  
SHV- DHV-Fluglehrer  
Ausbildung /Weiterbildung  
variabel 3-14 Tage

**5 Tage alles dabei ab C 398.** wo..

**engelberg**  
EURO-FLUGSCHULE  
+41 41 637 07 07

Gemässigte Verhältnisse  
8 verschiedene Fluggebiete  
bis 2600m Höhendifferenz  
Bahnen ganzjährig in Betrieb  
iemDienfreundlich

EUROFLUOSCHULE EMU ELBERG  
WASSERFALLSTRASSE.135

CH-6390 ENGELBERG  
www.euroflugschule.ch

## Eier Traum vom Fliegen

Du willst 2005 im Büro oder auch zu Hause hoch hinaus? Dann wird dich der Paragliding-Kalender 2005 inspirieren. Mit eindrucksvollen Bildern vermittelt Gleitschirm-Hersteller Nova darin den Traum vom Fliegen. Die Fotos nehmen den Betrachter – egal ob selbst Flieger oder nur „Träumer“ – mit auf eine Gleitschirm-Weltreise. Die schönsten Orte der Erde aus der Vogelperspektive. Auch als Laie möchte man beim Anblick dieser Fotos am liebsten sofort abheben...

In bislang einmaliger Zusammenarbeit bringen die Ara Edition und der Gleitschirm-Hersteller Nova einen gemeinsamen Kalender auf den Markt zum attraktiven Preis von nur Euro 9,95. Dafür bietet er unter anderem faszinierende Ausblicke auf sehenswerte Regionen in Chile, Marokko, Griechenland, Italien und Deutschland. Außergewöhnlich sind auch die vielen Bonus-Bilder auf den Rückseiten. Da wird jedes Stück Papier genutzt und inspiriert zu eigenen Höhenflügen.

Der Kalender ist im Buchhandel und bei vielen Flugschulen erhältlich. In Österreich bekommt man ihn auch direkt bei Nova Tel: 0043/512/361340 oder [www.nova-vvings.com](http://www.nova-vvings.com). In Deutschland bei Charly-Produkte Tel: 08364/1286 oder [www.charly-produkte.de](http://www.charly-produkte.de).

## Neue Schleppwinde

Es gibt eine neue Doppeltrommelschleppwinde DTSW BM1 mit Dieselmotor, Wandler und Automatikgetriebe. Nach erfolgreicher Erstprüfung, Erprobungsschlepps und Nachprüfung durch das DHV Schleppbüro Horst Barthelmes, möchte ich die Winde kurz vorstellen. Übersichtlich angeordnete und leichtgängige Bedienelemente sowie eine bequeme Sitzmöglichkeit ermöglichen eine komfortable, sichere und präzise Bedienung. Durch den Dieselmotorantrieb ist die BM1 sehr wirtschaftlich, was vor allem bei großen Schleppzahlen sehr auffällt. Eine wärme- und schalldämmende Teilverkleidung verhindert Wärmeabstrahlung und sorgt für Leiselauf.

Durch den Aufbau auf ein Hängerfahrgestell oder einen Transporter ist sie sehr beweglich. Die Winde ist für den HG, GS Einzel- als auch Doppelschlepp ausgelegt. Der Grundpreis beträgt 10.500 Euro. Nähere Infos unter Mohaupt-Wärmedienst und Montageservice, Welschhufner Straße 49, 01728 Bannewitz, Teli 0172/6699534 oder [Mohaupt-Waermedienstweb.de](http://www.mohaupt-waermedienstweb.de).



DHV-zertifiziertes Performance Center  
Training, Seminare und Reisen

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

[www.adventure-sports.de](http://www.adventure-sports.de)  
Gilgenhöfe 28 • 83661 Lenggries • fon 08042-9486

TOP Qualität & Preis

[www.avena-time-design.de](http://www.avena-time-design.de)

AVENA - UHREN  
Ralph Trenkle  
Postfach 52  
135.982 Straubenhardt

TL - € 69 - TITAN  
AS - € 75 - Edelstahl  
TLC - € 79 - TITAN-CARBON

TEL 07082 414 700  
FAX 07082 414 709

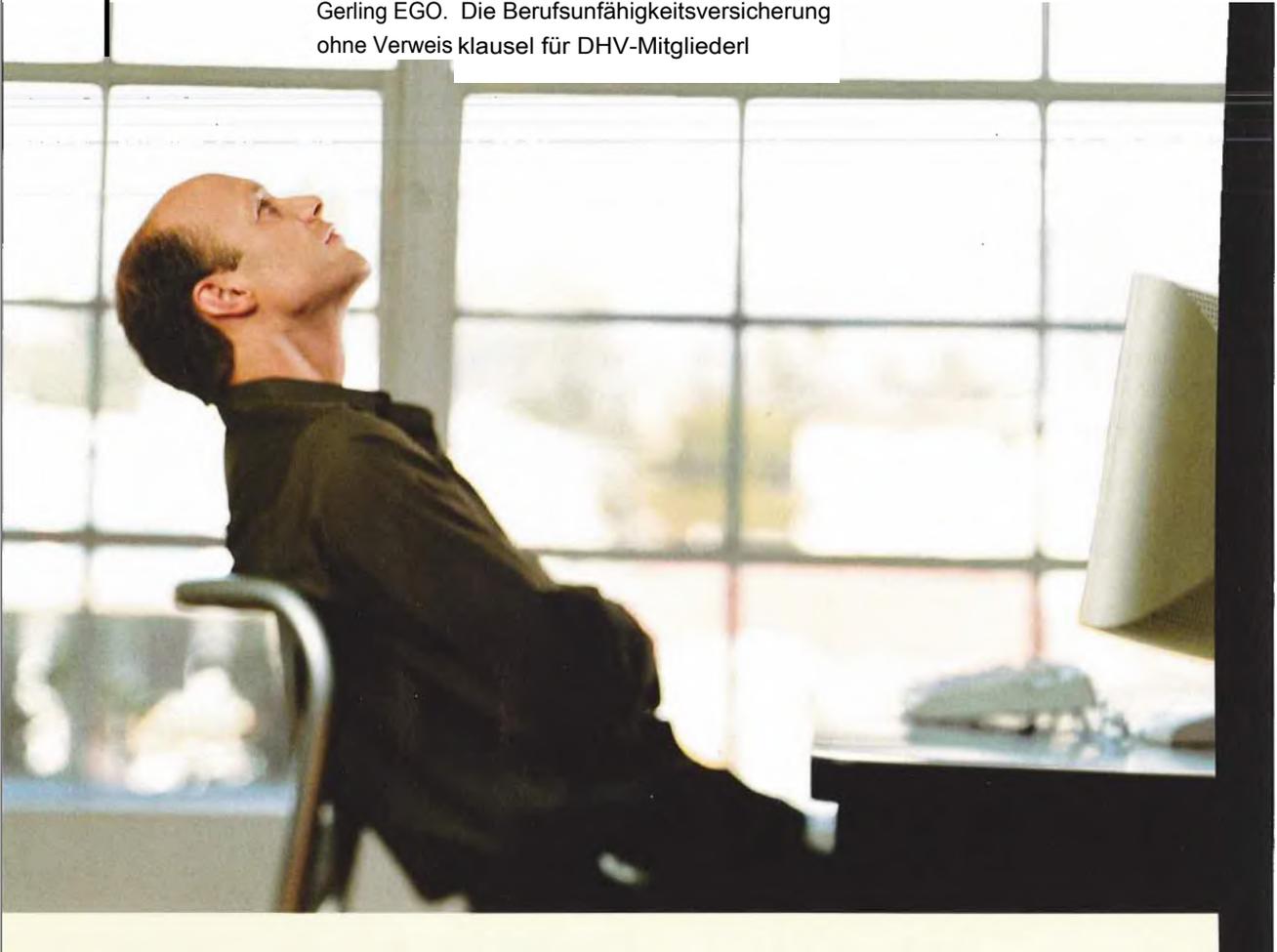
**THERMIK-MESSE**

KITE  
DRACHEN  
GLEITSCHIRM — 4.12.04  
10 bis 18 Uhr  
Sportanlage Böblingen

[www.thermik-messe.de](http://www.thermik-messe.de)

## Mit dem >pf bei der Arbeit oder beruflich im Abseits?

Gerling EGO. Die Berufsunfähigkeitsversicherung  
ohne Verweis klausel für DHV-Mitglieder!



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

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

Fax +49 69 7567-230

I/Vat und Zuname _____	
'Straße, Hausnummer _____	
'Postleitzahl, Ort _____	
_____ privat	_____ Tel./Fax geschäftlich
'Geburtsdatum _____	ITTeruf _____
111 selbständig _____	<input type="checkbox"/> angestellt _____

**G GERLING**  
Wir unternehmen Sicherheit.

# The Making of »Dynamic Decisionsee«



Ein Beitrag von Till Gottbrath

Kameramann Chris ist Engländer und lebt in Tirol. Und er ist selbst ein begeisterter Gleitschirmflieger. Chris war sofort Feuer und Flamme für die Idee von Wolfgang Lechner zu diesem Film. Die Piloten standen dagegen von vorne herein fest: Mit Toni Bender, Walter Holzmüller und Mario Eder hat Nova drei fest angestellte Testpiloten, die in jeder Beziehung ein eingespieltes Team sind.

Schließlich stand das Rohkonzept: Entgegen der ursprünglichen »Drei-Tages-Variante« entschloss sich das Team, einen Film zu machen, der neben der Darstellung der Testmanöver auch das Schöne am Fliegen zeigt. Dazu waren natürlich mehr Flugtage nötig, aber durch die Fähigkeiten und das Engagement von Chris — Kamera, Regie, Ton, Schnitt und Musik — konnte eben ein komplettes Film-Team durch nur einen Mann ersetzt werden. Hannes Papesh sagt: »Wir haben Chris sehr viel zu verdanken. Nur Dank ihm konnte Dynamic Decisions so gut werden. Mit ihm zu arbeiten war super, weil er eben ein guter

Flieger und ein guter Kameramann ist. Nicht jeder lässt sich in einem Tandemschirm mit schwerer Kamera auf 3.600 Meter hoch fliegen. So konnten wir die Kosten niedrig halten und hatten viel größere Möglichkeiten.« Das ergab den Spielraum, während des Drehs immer wieder neue Ideen einzubauen. Hannes: »Wir verbrachten einen ganzen Tag damit, die Steilspirale möglichst gut zu veranschaulichen.« Auch sonst wurde harte Arbeit geleistet. Um eine möglichst gute Kamera-Position zu erreichen, musste die ganze Kameraausrüstung mehrmals durch den schweren und tiefen Frühlings Schnee auf den Gipfel des Stubai Kreuzjochs geschleppt werden.

Die Mühe hat sich gelohnt. Toni Bender, Mario Eder und Walter Holzmüller griffen heftig in die Leinen. Eindrücklich zeigen sie das unterschiedliche Schirmverhalten in den Gütesiegelklassen 1-2 »neu« (Syntax), 1-2 »alt« (Artax) und 2 (Aeron) bei den gefährlichsten Manövern: einseitiger Klapper, Frontstall und Steilspirale. Denn laut DHV Unfallstatistik geschehen genau bei diesen Manövern die meisten Unfälle! Dynamic Decision geht aber noch einen Schritt weiter und zeigt jeweils, wie sich die drei Schirme gänzlich ohne Eingreifen des Piloten verhalten, was passiert, wenn der Pilot falsch reagiert, und was geschieht, wenn er das Richtige tut. Um den Höhenverlust bei den einzelnen Manövern zu veranschaulichen, war es nötig, die Aktionen ganz genau auf die Kamera und den Hintergrund ausgerichtet zu fliegen. Diese Präzision in drei Dimensionen war nur mittels ständigem Funkkontakt



möglich. Manchmal bauten alle Beteiligten mit den Handys eine Konferenzschaltung auf, damit jeder mithören konnte, was gerade passierte.

Als Co-Kommentator tritt DHV-Sicherheitsreferent Karl Slezak auf. Schließlich gibt es niemanden, der so viele Jahre Erfahrung mit kritischen Flugzuständen hat, wie Karl von seinen Sicherheitstrainings. Zuerst war Karl etwas zurückhaltend, schließlich gehört es sich eigentlich nicht für einen DHV-Mitarbeiter, dass er sich vor den Karren eines Herstellers spannen lässt. Aber dann überzeugten ihn der Anspruch des Films, die Idee und auch die Seriosität aller Beteiligten. Schon am Anfang

hat es den Entschluss gegeben, den ganzen Film im spontanen Interview-Stil aufzubauen. Durch die geforderte Zweisprachigkeit wurde also jede Interviewszene doppelt gedreht! Chris Boyes bekam also noch einen weiteren Job aufgebürdet. Als gebürtiger Engländer musste er,

so Hannes Papesh, »unser oft recht schiefes Englisch zurecht biegen«.

Wenn man jenen Piloten glauben schenken darf, die Dynamic Decisions bei diversen Events schon vorab sahen, haben die Nova-ianer gute Arbeit geleistet. So Mancher soll sich nach dem Film überlegt haben, ob er wirklich unter dem richtigen Schirm hängt. Keine Frage, Dynamic Decisions ist ein toppaktueller und wirklich lehrreicher Film: Ob Anfänger oder routinierter Pilot — man erfährt Neues, man lernt wirklich etwas. Auch die Faszination der Gleitschirmfliegerei kommt nicht zu kurz. Von der Schönheit der Flugaufnahmen her ist es ein »Lustmacher-Film«. Die Flugaufnahmen sind schlicht und einfach super! Man sollte unbedingt wieder mal ins Stubaital oder ins Rofan zum Fliegen gehen... Aber auch der Spaß kommt nicht zu kurz. Dynamic Decisions ist zeitweise richtig witzig und Dank einer Reihe überraschender Gags keiner dieser typisch-langweiligen »Zeigefinger-hoch-Lehrfilme«.

Besonders beim Abspann des Films kann man sehen: Die Nova-ianer haben echt Spaß bei der Arbeit. Stellvertretend für das ganze Team erklärt Hannes Papesh: »Wir haben allesamt sehr viel durch dieses Projekt gelernt. Und wir hatten alle viel Spaß dabei. Jetzt wünschen wir uns, dass das für alle, die Dynamic Decisions anschauen, auch der Fall sein wird. Es wird nicht unser letzter Film bleiben...«

Fotos: Nova

# Bücher / Lehrpläne 1 Videos /



Ausgabe 2004

**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 €



Ausgabe 2002

**Fluggeländkarte Italien**  
Gesamtübersicht der italienischen Fluggebiete. Maßstab 1:900 000 In Itgienischl  
Preis: 7,00 €



Ausgabe 2003

**Fluggebiete der Alpen**  
Auf drei Karten Ost/Mitte/Niest 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)



## Abgehoben - in Tuchfühlung mit den Alpen

Ein Bildband von Andreas Bussfinger  
Traumhafte Farbbilder übers Gleitschirmfliegen auf 120 Seiten.  
Preis 50,10 €



Ausgabe 2005

## Kalender vom Gleitschirmfliegen

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



## 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 €



## Erste Hilfe Päckchen

Wer im Faire 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 kam). Verbandsmaterial. Rettungsdecke, Trillerpeife, Maße: 2014'5 cm Preis: 35,80€ incl. SAM-Splint 113,4111, ohne SAM-Splint (sonst gleicher Inhalt)

## Prüfungsfragen

- Für A-Schein HG, GS Preis: 12,30 €
- Für 8-Schein HG GS Preis: 10,30 €
- Für Flugfunk Preis: 3,60 €



Ausgabe 2001

## Flugführer Berner Oberland - Jura

Die schönsten Fluggebiete im Gleitschirmparadies Schweiz (Berner Oberland, Berner und Freiburger Voralpen, Jura, Genß von Urs Lötcher mit Fotos von Andreas Bussfinger dargestellt auf 160 Seiten.  
Preis: 25,00 €



Ausgabe 1998

## Flugführer Zentralschweiz

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



Ausgabe 2002

## Fliegen wo Fontane wanderte

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



Ausgabe 2003

## DHV-Lehrplan Windschlepp

## Schlepp-Lehrplan

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

## ICAO-Karten

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

## Fragenkatalog GS-Passagier-Theorieprüfung

Theorieprüfungsunterlagen  
Gültig ab 1.4.2004  
Preis: 7,00 €



## AeroGlider 1.0

Die Version des AeroGlider 1.0 ist ein virtueller 3D-Fluggebietsführer und Flugsimulator, der sich auch als Thermik-, Hengsoaring- und Streckenflugtrainer eignet. Ausführliche Infos, Systemanforderungen und kostenlose aktuelle Updates gibt es im Internet unter: www.aeroglider.de.  
Preis: 16A0 €

## Pressenkun



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. 32 Seiten, 48 Skizzen, s/w.  
Preis: 15,25 €

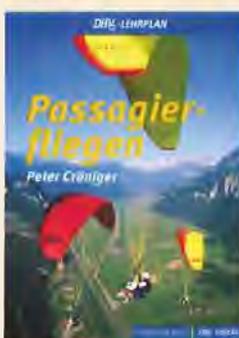


Ausgabe 2004

### Die schönsten Fluggebiete rund um das Mittelmeer

2. Auflage des Fluggebietsführers von Oliver Guenay mit vielen neuen Tips zu Fluggebieten 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 Gleitschirmflieher und erfolgreiche Streckenflieger im Mittelgebirge und Flachland gibt im Kapitel "Streckenflug Flachland" sein wertvolles Wissen für den Streckenerfolg außerhalb der Alpen weiter. Die beiliegende CD-ROM bietet ein packendes Video über einen Streckenflug des Gleitschirmpiloten Toni Bender über die Alpen. Des Weiteren enthält sie aufschlussreiche Videos, die Wetterphänomene erläutern. Zudem werden die Lieblingsrouten der Streckenflieger grafisch dargestellt, insbesondere jene Zonen, die aufgrund ihrer Thermik einen erfolgreichen Streckenflug ermöglichen.

Preis: 39,90 €



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 Unterrichtsbegleitung als auch für erfahrene Gleitschirmpiloten durch die ausführliche Gefahrenreineinweisung ein wertvoller Sicherheitsgewinn.

Preis: 35,70 €



Ausgabe 1993

### 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 1998

### Drachenfliegen

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 Lehitlim zeigt die Gleitschirm-Flugtechnik entsprechend dem Lehrplan. Über den reinen Lehrnutzen hinaus ist der Film auch schön anzuschauen. Herstellung: CherrieJöst 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 Drachenfliegen. Darstellung der richtigen Flugtechnik für den Start, den Flug und die Landung. Herstellung: Ralf Heuber zusammen mit dem DHV-Lehrteam. Filmdauer: 15 Minuten. Zum Verkauf als VHS-Video.

Preis: 15,30 €



### FREE FLIGHT Film Award

Die besten Filme der Jahre 2000 und 2001. Lautzeit 37 min.

Preis: 20,45

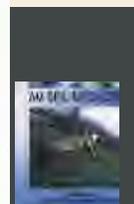


### Aktiv Gleitschirm fliegen

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

Herstellung: Charlie X1st zusammen mit dem DHV-Lehrteam. Filmdauer: 42 Minuten. Zum Verkauf als VHS-Video.

Preis: 20,45 €



### Am Seil nach oben

Windenschlepp für Drachen- und Gleitschirmflieger. Der neue Lehr- und Informationsfilm des Deutschen Hängegleiterverbandes zeigt alles Wissensweda zum Thema Windschiebe. Gleitschirm- und Drachenschlepp werden getrennt vorgestellt, aber beide Filme werden gemeinsam auf einer einzigen Kassette (60 Min.) ausgeliefert. Das Video ist nicht nur für die Schleppausbildung Interessant, sondern

bietet auch den erfahrenen VVindenfliegern einige neue Tippe und Tricks zum Thema Schlepp.

Preis: 20,45 €



### Heiter bis wolkig

Heiteres und Lustiges aus den Anfangstagen des Drachenfliegens.

Herstellung: 1985, zusammengestellt von Charlie Jrist aus zahlreichen Amateurstreifen. Filmdauer: 25 Minuten. Zum Verkauf als VHS-Video.

Preis: 20,45 €





Foto: Steffen Harting über dem deutschen Flachland

»In der Arktis (60°N) fliegen!«  
 »Drinnen in der Antarktis (60°S) hinhinblowen!«  
 So einfach ist es nicht, mal hierhin und mal dorthin zu fliegen. Das  
 ist je nach Standort und Wetterlage unterschiedlich. Dass  
 dennoch das Streifenflugzeug mit seinen 1000 Kilogramm und Gebirge  
 einige Unterschiede hat, ist selbstverständlich.

# Flachland contra

Wer mal einen Blick in die Listen des Segelflug-Online-Contest wirft, wird schnell feststellen, dass ein Großteil der weiten Segelflüge im Flachland stattfinden. Bei Drachen und Starrflüglern wurden die Piloten in den letzten Jahren auch schon ausschließlich durch Flachlandflüge Deutsche Meister. Auch beim Gleitschirmfliegen gab es in den letzten Jahren in Deutschland schon sehr viele hundert Kilometer-Flüge und sogar einige Zweihunderter. Trotzdem hinkt die Anzahl an Streckenflügen mit dem Gleitschirm im Flachland weit hinter denen der Alpenflüge hinterher, warum – ist es soviel schwieriger?

Ich bin der Ansicht, dass sich Flugleistungen in verschiedenen Gebieten an unterschiedlichen Tagen, zu verschiedenen Jahres- und sogar Uhrzeiten grundsätzlich nicht vergleichen lassen. An einem windschwachen Tag mit hoher Basis und viel Thermik ist für einen geübten Piloten ein 100-Zielrücken einer Kette entlang wie im Pinzgau (wenn halt der Pass Thurn nicht wäre...) keine außergewöhnliche Herausforderung. Andererseits kann an einem windigen, zähen Tag ein Wallberg-Bayrischzell und zurück so schwierig sein, dass, obwohl nur 30 km, der sportliche Wert viel höher ist. Das trifft natürlich ebenso im Flachland zu, auch hier können zwanzig Kilometer schwieriger sein als hundert. Außerdem muss man bei Vergleichen der Fluggebiete auf dem Boden der Tatsachen bleiben. Natürlich ist das deutsche Flachland nicht Fiesch ebenbürtig, das Brauneck aber genauso wenig. Ein Thermikparadies wie Fiesch muss man halt eher mit einem Owens Valley vergleichen. Logischerweise wird die Thermik des Altmühltals nicht die gleichen Strecken wie in Südafrika ermöglichen, ein Tegelberg aber auch nicht die eines Pinzgaus. Aber das ist doch auch ein Teil der sportlichen Herausforderung!

Ich möchte mich nun nicht um die Ausgangsfrage herumdrücken, Fakt

bleibt, der Großteil der Streckenflüge findet noch im Gebirge statt. Vielleicht sind halt, ganz einfach gesagt, die Piloten dort viel besser? Das wäre doch eine ganz simple Erklärung, nur glaube ich sie nicht, dazu kenne ich zu viele gute Flachlandpiloten, außerdem zahlt wohl zudem auch fast jeder Alpenflieger erstmals im Flachland Lehrgeld. Was aber sicher stimmt ist, dass eine viel größere Zahl von Fliegern ihre Streckenflüge nur im Gebirge unternimmt. So wird z.B. vom Wallberg schon seit 1988 mit dem Gleitschirm auf Strecke gegangen, an Toptagen fliegen locker mal mehr als 50 Piloten in eine Richtung. Kein Wunder, dass alle Schlüsselstellen, Absauffallen und Rettungspunkte im Umkreis von 100 km bestens bekannt sind. Beim Fliegen hat man genügend »Dummies«, und wenn man mal absäuft, zeigt einem, wenn man frustriert am Boden sitzt, bald darauf einer hoch drüber segelnd, was man falsch gemacht hat.

Wie schaut es dagegen im Flachland aus? Ich hatte bei allen meinen Flachlandflügen noch nie das Glück, mit anderen unterwegs zu sein. So schießt man halt seine Eigentore, sammelt seine Erfahrungen mühsam, säuft ab und weiß nicht, was man hätte besser machen sollen. Mir ist schon klar, dass das hauptsächlich an der schwierigen Startsituation liegt, die kaum Pulkbildung ermöglicht. Ich bin aber davon überzeugt, dass, wenn wir es schaffen würden, auch im Flachland bei jedem Streckenwetter ein Dutzend hochmotivierter Piloten gemeinsam auf »die Reise« zu bringen, nach kurzer Zeit Flugstrecken genauso wie in den Bergen »enträtselt« werden würden. Ich habe im folgenden Teil die, nach meiner Ansicht, Hauptunterschiede beim Fliegen Flachland vs. Gebirge zusammengestellt und gebe ein paar Tipps. Ich möchte betonen, dass diese Ansichten sehr subjektiv sind, da ich bei fast jedem Flug, sowohl in Gebirge, noch viel mehr im Flachland, dazu lerne und auch manchmal eigene Merksätze verfluchte.

# ebirge



Foto: Hendrig Langhammer

## Wetterinfo-Tipps für bayrische Flachlandflieger

Den Segelflugwetterbericht bekommt man kostenlos beim Bayerischen Fernsehen Teletext Seite 622, außerdem aus dem Internet bei [www.wetter.com](http://www.wetter.com) unter Freizeit+Sport+Golf.

Eine verblüffenderweise fast immer richtige Vorausschau für gute Streckenflugtage bietet Max Altmannshofer unter [www.dgfc.de/dgfc/](http://www.dgfc.de/dgfc/).

Windwerte Jachenhausen/Altmühltal Tel: 0160/7841232

Windewerte Bichlstein/Bayrischer Wald Tel: 09908/891191  
Gute Webcams können, wenn die Alpen im Nordstau liegen, manchmal überraschen:

Fürs Altmühltal: [www.altmuehlnet.de](http://www.altmuehlnet.de) unter webcam Eichstätt 1

Für den Bayerischen Wald: [www.deg-cam.corn/webcam.php](http://www.deg-cam.corn/webcam.php)

Für Franken: [www.aeroclub-](http://www.aeroclub-)

[bannberg.de/acb/webcam/vorfeld.htm](http://bannberg.de/acb/webcam/vorfeld.htm)



Wetterinfos für alle Regionen findet ihr auf [www.dhv.de](http://www.dhv.de) unter Wetter



Foto: Hennes Schmalz

### Flachland Plus

Gute Wetterberichte (anscheinend ist es einfacher fürs Flachland gute Wetterberichte zu machen – der bayr. Segelflugwetterbericht stimmt fürs Flachland fast immer, für die Berge nahezu nie.

- Beim Fliegen gibt es kein Lee (außer evt. noch nach dem Hangstart, bzw. beim Landen, z.B. hinter Baumreihen)
- Meist weniger turbulent
- Große Landeplätze
- Meist fehlerverzeihendes Gelände bei z.B. Landefehlern (auf Äckern angenehmer wie in einem Schuttkar)
- Kein Verkehr in der Luft
- Gerade Linien, keine Umwege
- Bei viel mehr Höhenwind fliegbar, da keine Turbulenzen durch Berge
- Bei gewittrigen Lagen (nicht Frontgewitter) kann die Wetterentwicklung besser beobachtet werden
- Ausfließende Luft fließt eher weg und nicht an den Bergen wieder hoch
- Man kann im Notfall fast überall landen.
- Beim Zentrieren ist kein Hang im Weg!

### Flachland Minus

Großes Absaufrisiko beim Start, da nur geringe Ausgangshöhe am Hang oder Winde

Fehlentscheidungen bei den anzufliegenden Thermikquellen oder Wolken werden durch Absaufen bestraft, man hat mit dem Gleitschirm oft nur eine Chance. In den Bergen kann man sich oft durch Aufsoaren im Talwind wieder retten

Thermik ist in den Bergen meist stärker und berechenbarer.

Man kann im Gebirge viel besser geschlossene Aufgaben fliegen, da die Berge den Hauptwind abschirmen, Talwinde oft gegensätzlich blasen.

Man hat meist keine »Thermikanzeiger« (andere Piloten), wie in den Alpenfluggebieten, wo oft Dutzende anderer Piloten unterwegs sind  
Oft bei bestem Flugwetter keine Hangstartmöglichkeit, da die Windrichtung nicht passt oder kein Schleppteam zur Verfügung steht.

Es gibt im deutschen Flachland deutlich mehr Luftraumbeschränkungen als im Gebirge

Erzwungene Richtungsänderungen, weg von Wolkenstraßen und Windrichtung, sind schwierig

## Einige Tipps fürs Flachlandfliegen

- Ein Nullschieber ist bereits so viel wie Steigen (wenn man im Flachland bei einem 30er Höhenwind kreist und sich perfekt mitversetzen lässt, fliegt man immerhin mit 30 km/h vorwärts)!
- Bärte immer so hoch ausdrehen wie möglich, verlorene Bärte wieder suchen (gute Thermikquellen sind seltener, also muss man sie bis zum Ende (Basis) nutzen). Je mehr Ausgangshöhe man sich erarbeitet hat, desto größere Chancen hat man, eine neue Thermikquelle zu finden.
- Optimale Thermik entsteht, nach meiner Ansicht, aus braunen trockenen Äckern, die geschützt im Lee von Wäldern liegen. Außerdem aus Ortschaften und Städten, oft aus Mulden, trockenen Waldlichtungen, Fabriken, geteerten Parkplätzen und Steinbrüchen. Auch dreschende Ackerschlepper bieten häufig die letzte Rettung.
- Abrisskanten sind nach solchen idealen »Thermikquellen« fast immer zur Windrichtung quer stehende große Stromleitungen, große Straßen, Eisenbahnen, Flüsse und Waldkanten. An Hügeln reißt die vom Tal kommende Thermik auch oft ab, Hügel selbst sind, da die aufheizende Fläche meist zu gering ist, nicht unbedingt die besten Thermikquellen, aber oft Abrisskanten. Im von der Sonne beschienenen Lee von Hügeln kann sich, da oft windstill, gute Thermik bilden, diese löst aber erst an der nächsten Abrisskante ab!
- Wenn man starkes Sinken hat (deutlich mehr als das Grundsinken des Schirms), ist man in der Umgebung einer Thermik, da die Luft neben der steigenden Luft stark absinkt! Hier gibt es in der Nähe einen Bart! Bei den ersten Zeichen eines Steigens oder auch nur einer »Flügelruhe« in den möglichen Richtungen den Bart suchen, nicht einfach weitergleiten und auf einen anderen Bart hoffen. Bei starken Sinkwerten wird auch bei Rückenwind das Gleiten unserer Schirme besch
- Die Flachlandthermik entwickelt sich fast immer mindestens 1 Stunde, oft auch 2 Stunden später als im Gebirge. Sollte man also schon sehr früh vom Hang oder der Winde hochkommen, ist manchmal »Parken« besser und warten, bis sich das Wolkenbild in Flugrichtung optimal entwickelt.
- An einem Tag mit Wolken thermik nie in »blaue Löcher fliegen«, große Abschattungen sind auch gerne ein Absaufgrund. Der Hauptabsaufgrund bei mir ist jedoch meist, weil ich den Bart verloren habe und nicht lange genug gesucht oder bei zu schwachen Steigwerten die Geduld verloren und eine vermeintlich bessere Stelle angefliegen habe.
- Bei Streckenflügen mit dem Gleitschirm sind tolle Erlebnisse, aus sportlicher Leistung oder tiefer Frustration durch Absaufen recht nahe beisammen. Gerade bei Flachlandflügen darf man sich da nicht beeinflussen lassen.
- Während sich im Gebirgsflug durch gute Gerätebeherrschung, Flugtaktik und Flugplanung das Absaufen häufig vermeiden lässt, muss man bei Flachlandflügen keine Komplexe bekommen, wenn man schon nach ein paar Kilometern steht oder gar nicht hochkommt. Hier ist das »Glück des richtigen Zeitpunktes« ein deutlich größerer Faktor als im Gebirge. Das geht schon beim Schleppstart los, wenn man immer nur dann drankommt, wenn Abschattung ist!

## Voraussetzungen

Dass es fürs Streckenfliegen im Flachland viele Voraussetzungen gibt, ist selbstverständlich. Natürlich braucht man eine sichere Beherrschung des Fluggerätes, muss seine Flugstrecke schon wegen der Lufträume vorausplanen und natürlich auch eine Ahnung von Meteorologie und Thermikentwicklung haben. Die Geräteleistung selbst ist jedoch für weite Flüge noch viel unbedeutender als in den Bergen, da man meist mit Rückenwind fliegt. Deshalb hält sich der Gleitunterschied selbst zwischen Wettbewerbsschirmen und Sportklassenschirmen in engen Grenzen. Nie zu unterschätzen ist körperliche und geistige Fitness, nach ein paar Flugstunden trennt sich da immer die Spreu vom Weizen. Auf die wichtigste Voraussetzung überhaupt, nämlich die nötige Motivation, sich auf das Abenteuer Streckenflug mit allen Konsequenzen, auch auf die oft frustrierende Heimreise, einzulassen, brauche ich ja nicht näher eingehen. Für mich ist jedenfalls eines sicher: Im Erlebniswert steht das Flachlandfliegen dem Gebirgsfliegen in keiner Weise nach. Es ist traumhaft über den Kletterfelsen des Wilden Kaisers aufzudrehen – nicht weniger eindrucksvoll aber über den Fachwerkhäusern einer historischen Altstadt wie Dinkelsbühl. Freilich ist der Blick auf den Aletschgletscher einzigartig – das Aufdrehen ein paar hundert Meter über den Biertischen von Kloster Weltenburg aber auch. Dass der Blick auf die Steintürme der Dolomiten jedes Fliegerherz höher schlagen lassen ist klar – aber das Hochdrehen vom Ufer eines Badesees aus 20 m Höhe hat für mich mindestens denselben Erlebniswert. Fliegen ist einfach genial!



FI  
**Spaß**  
made by skywalk

taste the future, test the...

**MESCAL**  
DHV1 XS - S-M-L  
jet flap-fun cruiser

**TECILILA**  
HV1-2 XS - S - M-L  
flap-freerider

**CAVE N NE**  
sportster

SKYWALK

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

Bahnhofstraße 110  
83224 GRASSAU  
GERMANY

Fon: +49 (0) 8641- 69 48 40  
[info@skywalkinfo](mailto:info@skywalkinfo)

# Lust und Frust des Windenfliegers

## oder »Warum Windenfliegen den Charakter stärkt.«

Vom Schleppgelände Hohenpözl wurden die letzten Jahre regelmäßig große Streckenflüge im Flachland gestartet, erwähnt seien nur die 200 km-Flüge von Andreas Kölz und Dietmar Then 2003 und in diesem Jahr von Roland Börschel. Doch dabei wird oft vergessen, dass gerade beim Windenfliegen Lust und Frust sehr nahe beieinander liegen und mitunter höchste Anforderungen an die Frustrationstoleranz des Piloten gestellt werden. Oft ist es nur das Quäntchen Glück, das fehlt, um aus dem Frusttag einen Lusttag zu machen. Beispielhaft aufgezeigt am Tagebuch einer Schleppwoche im August 2004. Endlich Ferien und damit die Möglichkeit, auch während der Woche zu schleppen. Eigentlich ist die erste Augustwoche standardmäßig mit einem Ausflug ins Wallis besetzt, aber die Wetterkarte zeigt eine beständige Ostlage mit einem Hoch über Skandinavien. Erfahrungsgemäß haben wir bei solchen Wetterlagen im Wallis immer die Möglichkeit, intensiv an unserer Kondition auf dem Mountainbike zu arbeiten und bringen deutlich mehr Rad- als Streckenflugkilometer mit nach Hause. Im Flachland dagegen sind beste Voraussetzungen für weite Flüge gegeben.

### Montag, 2.8.

Nachdem am Vorabend noch geklärt wurde, dass Schleppbetrieb stattfindet, bin ich bereits gegen elf in Hohenpözl. Uli und Ralph sind auch schon da. Die ersten Cummulanten schmücken den Himmel, eigentlich etwas früh, Also an die Arbeit: Schleppauto aus der Garage holen, Winde startklar machen. Gestartet wird in der Reihenfolge der Ankunft im Schleppgelände. Wer später kommt, muss zuerst auf die Winde. Leichter Nordostwind, inzwischen stehen schon ordentliche Wolkenstraßen. Gleich die ersten beiden Schleppts sind Treffer. Uli und Stephan steigen Richtung Basis und sind bald nicht mehr zu sehen. Meiner erster Schlepp endet ohne einen Piepser des Varios nach dem Ausklinken wieder am Startplatz. Da sich immer mehr Wolken entwickeln, wird die Zeit der Abschattungen im Schleppgelände immer länger. Auch beim zweiten Schlepp stehe ich bald wieder am Boden. Der Blutdruck steigt. Da ich erst in etwa einer Stunde mit meinem nächsten Schlepp rechnen kann, ist der Tag gelaufen. Sich noch für ein paar Schleppts auf die Winde setzen, mit den anderen Übriggebliebenen über die Ungerechtigkeit des Schicksals beim Windenschlepp lamentieren, noch etwas ärgern und der „Flugtag“ ist zu Ende. Morgen ist wieder Ostwind.

### Dienstag, 3.8.

Bereits auf der Fahrt ins Schleppgelände zeigen sich über dem Fränkischen Jura die ersten Wölkchen. Das heißt: Möglichst bald starten, bevor die Abschattungen wieder die Hohenpözl Mittagspause einläuten. Der Wind bläst ungefähr im 45 Grad Winkel über die Schleppstrecke. Beim zweiten Schlepp verliere ich die Ablösung, kann aber dann in ca. 70 Metern über einem Mähdrescher die Höhe etwas haften. Doch ich bin schon zu tief. Vom Boden aus kann ich Stephan und Martin sehen, die in meinem Bart aufdre-

hen. Stephan war vor mir gestartet und konnte nur wenig Höhe machen, Martin nach mir. Nur ich bin zu blöd. Bis ich wieder am Startplatz bin, ist es fast 15 Uhr. Der Streckenflugtag ist gelaufen. So langsam kommen mir die ersten Zweifel, ob es nicht doch besser gewesen wäre nach Fiesch zu fahren. Ein paar Flugstunden, schöne Mountainbiketouren, alles besser als am Schleppgelände zu hocken und den Anderen hinterher zu schauen. Windenfliegen ist das Letzte. Der einzige Trost: Mit 53 km Zielrück ist Dietmar heute die beste Strecke gelungen. Das geht ja gerade noch. Morgen gehe ich nicht zum Schleppen.

### Mittwoch, 4.8.

Heute wird nicht geschleppt. Etlliche Zirrenschleier fassen einen stabilen Warmiufftag vermuten. Gut! Doch nachmittags am Baggersee sind Schwärme von Segelfliegern unter den Wolken zu sehen. Es kribbelt schon wieder. Morgen wird geschleppt.

### Donnerstag, 5.8

Der Segelflugwetterbericht meldet gute Thermik, aber auch einen 30er Wind in 1.000 m Höhe. Im Schleppgelände biegen sich die Bäume in den Böen. Heute drängelt Keiner am Start. Ich bin der Erste in der Liste. Also gut. Sofort nach dem Abheben trifft mich der Hammer. Schräg nach hinten oben schießt es mich in die Luft. Jetzt nur nicht steuern, so lange der Schirm so weit hinten hängt. Gott sei Dank sitzt mit Micha ein erfahrener Windenfahrer auf dem Auto. Er lässt sofort den Zug nach, damit ich die Richtung korrigieren kann. Die Schlepphöhe ist beachtlich, der Wind auch. In 300 Meter über Grund mache ich noch 12 km/h Vorwärtsfahrt. Ich komme der Ablösung nicht hinterher. Wieder am Boden, ist erst mal Keiner recht wild auf den nächsten Start. Später lässt der Wind etwas nach. Einige drehen auf. Ich verliere beim zweiten Versuch in 500 Meter über Grund einen sicher geglaubten Bart. Warum bin ich so blöd? Abends im Biergarten müssen wir uns noch die Geschichten von Dietmar, der 131 km geflogen ist, anhören. Windenfliegen ist wirklich das Allerletzte.

### Freitag, 6.8

Heute wird nicht geschleppt.

### Samstag, 7.8.

Eigentlich habe ich keine Zeit. Ich muss meine Tochter vom Zeltlager abholen. Zur Not könnte das auch eine Freundin übernehmen. Um elf Uhr ein Blick aus dem Fenster. Wieder Zirrenschleier, keine Cum uli, das wird nichts. Ich gehe nicht zum Schleppen. Pauline wird sich freuen. 13 Uhr: Es haben sich doch noch einige Thermikwolken entwickelt. Um 14 Uhr klingelt das Telefon. Martin sitzt kurz nach Hassfurt, 53 km. Das ist in Ordnung. Mehr ist heute eh nicht drin. Da ich noch eine Stunde Zeit habe, hole ich ihn ab. Auf der Rückfahrt sehen wir, wie die Bedingungen von Osten her immer besser werden. Martin start nach oben, wo drei Gleitschirme an der Basis kleben. Dietmar fliegt 113 km, Peter 108 km, Micha 90 km und Andi 37 km. Warum



Foto: Hendrig Langhammer

tue ich mir das an? Vielleicht ist es vernünftiger nur noch am Hang zu starten oder sich gleich ein anderes Hobby zu suchen. Morgen soll trockene Festlandsluft einfließen. Einmal wird noch geschleppt.

**Sonntag, 8.8.**

Eigentlich sieht es auf der Fahrt ins Schleppegelände gut aus, erst ganz vereinzelte Wölkchen, der Wind genau aus Ost und nicht zu stark. Aber so wie mich in dieser Woche das Glückverfolgt, wird das eh wieder nichts. Egal! Da ich erst der Fünfte in der Startreihe bin, sitze ich zuerst auf der Winde. Die ersten beiden Schleppts sind Nieten. Inzwischen entwickelt sich ein schönes Wolkenbild. Während ich mich fertig mache, sehe ich Hans schon nach dem Ausklinken wegsteigen. Als nächster bin ich an der Reihe. Vom Ende der Schleppestrecke kommt eine Abschattung auf mich zu. Na prima. Als ich fertig am Start stehe, ist sie auch schon hier. Seitenwind. Aber neben der

Schleppestrecke steigen noch zwei Bussarde. Also gebe ich das Kommando „Fertig“. In der Mitte der Schleppestrecke werde ich durch eine Ablösung gezogen. Das Steigen wird schwächer. Per Funk gebe ich das Kommando „Halt Stop“. Ausklinken. Die Ablösung ist durch. Also schnell hinterher. Über der Ortschaft habe ich sie wieder eingeholt. Jetzt bloß keinen Fehler machen, ganz vorsichtig zentrieren. Ich kann bis etwa 1.200 m NN Höhe machen, dann ist die Blase weg. Nicht zu tief wegfliegen, das geht selten gut. Über der Schleppestrecke kreist Andi. Rein in den Beschleuniger und gegen den Wind zurück. Tatsächlich hat er einen besseren Bart ausgegraben und ist bald zu mir hochgestiegen. An der Basis erst mal durchatmen. In Richtung Westen sieht es gut aus und zu Zweit steigen die Chancen oben zu bleiben deutlich. Bis an Bamberg vorbei geht es problemlos, da Andis Stratus im Trimm deutlicher schneller geht als mein Radon, ist er immer vor mir an der

*wings for dreams*



Cyber 2 DHV1

Ice DHV2

FORCE

Force DHV1.2

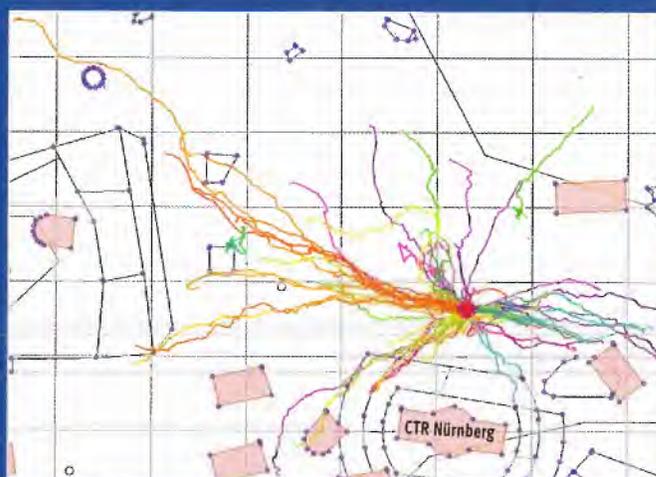


**ICARO**

[www.icaro-wings.de](http://www.icaro-wings.de) [office@icarnimings.de](mailto:office@icarnimings.de)



Foto: Steffen Hentling



### Computerdarstellung der bisher von Höhenpözl aus geflogenen Strecken

nächsten Wolke. Ich komme hinterher, gemeinsam suchen wir das stärkste Steigen. So könnte es noch einige Stunden weitergehen. Am Beginn der Hassberge drehen wir wieder gemeinsam bis an die Basis. Eine gut entwickelte Wolke liegt genau auf Kurs. Kurz vor dem Abflug aus den ersten Wolkenschleiern verliere ich Andy aus den Augen. Auf der Gleitstrecke versuche ich ihn wieder zu entdecken, kann ihn aber nicht finden. Was soll das? Die wunderschöne Wolke beginnt sich aufzulösen und keine Alternative im Gleitwinkelbereich. Unter den letzten Wolkenfetzen angekommen, meldet sich noch einmal kurz das Vario, dann ist Feierabend. Also nach links abbiegen, die Südhänge des Maintals bei Ebelsbach sind die letzte Hoffnung. Dort finde ich auch Andy wieder. Er hatte die gleiche Idee und steht bereits am Boden. Laut fluchend gleite ich weiter. „Das darf nicht wahr sein, ringsum beste Verhältnisse und wir versenken uns im einzigen blauen Loch im Umkreis von zig Kilometern.“ Noch eine allerletzte Verzweilungstat. Mitten im Maintal steht ein riesiges Fabrikgebäude mit einem schwarzen Flachdach. Das fliege ich mit knapp 100 Metern über Grund an. Ein leichtes Rütteln an der Kappe, das Vario beginnt zaghaft zu piepsen. Luft anhalten und eng ums Eck. Bereits der erste Kreis liegt mit mehr als der Hälfte im Steigen. Etwas in Windrichtung verlagern. Der dritte Kreis liegt bereits satt im Steigen. Jetzt bloß nicht aus dem Bart fallen. Kontinuierlich wird Andy am Boden kleiner, der Aufwind zieht durch bis an die Basis. Durchatmen. Ich muss an einen Tag im letzten Jahr denken. Nach bereits fünf Kilometern stand ich am Boden. Andy drehte über mir an die Basis und flog noch fast 220 km bis weit nach Tschechien. Aber jetzt möchte ich ihn nicht fluchen hören.

Der Weg Richtung Rhön sieht gut aus. So langsam hebt sich die Basis auf 2.000 Meter und auch die Steigwerte werden besser. Südlich von Bad Neustadt/Saale versuche ich mit einem etwas nördlicheren Kurs, genau in die Rhön zu fliegen. Im letzten Jahr stand ich westlich der Rhön in einem blauen Loch, während Dietmar direkt über die Wasserkuppe in die Rhön und mehr als 200 km bis kurz vor Kassel flog. Hier vor der Rhön finde ich die knackigste Thermik des Tages. Eine kurze Turbulenz luvseitig der Wolke, schon fängt das Vario an zu schreien und es geht mit über 6 Metern pro Sekunde Richtung Basis. So langsam fange ich an einen 100er zu denken. „Wenn ich jetzt noch über die Rhön komme, sind es sicher über 100 km.“ Zuvor geht es noch mal an die Basis und dann liegt die „E-DR 134 Wildflecken“ genau auf Kurs. Zum Glück ist das Sperrgebiet am Wochenende nicht aktiv. Ich bin schon relativ tief über Grund und kann genau über der Kaserne des Truppenübungsplatzes schwaches Steigen zentrieren. Mit deutlichem Windversatz treibt es mich über die Hochfläche. Erst an den

Westflanken der Rhön komme ich wieder an die Basis. Die A7 und Fulda sind in Sicht. Ich schalte mein MLR auf die Plotterseite. Gestern habe ich mir noch die Grenzen der Nahverkehrsbereiche des Flughafens Frankfurt auf das GPS geladen. (Unter <http://www.dracheflugclub-saar.de/> kann man sich Anleitungen und Dateien zur Anzeige aller relevanten Lufträume downloaden. Spitzenarbeit! Danke!)

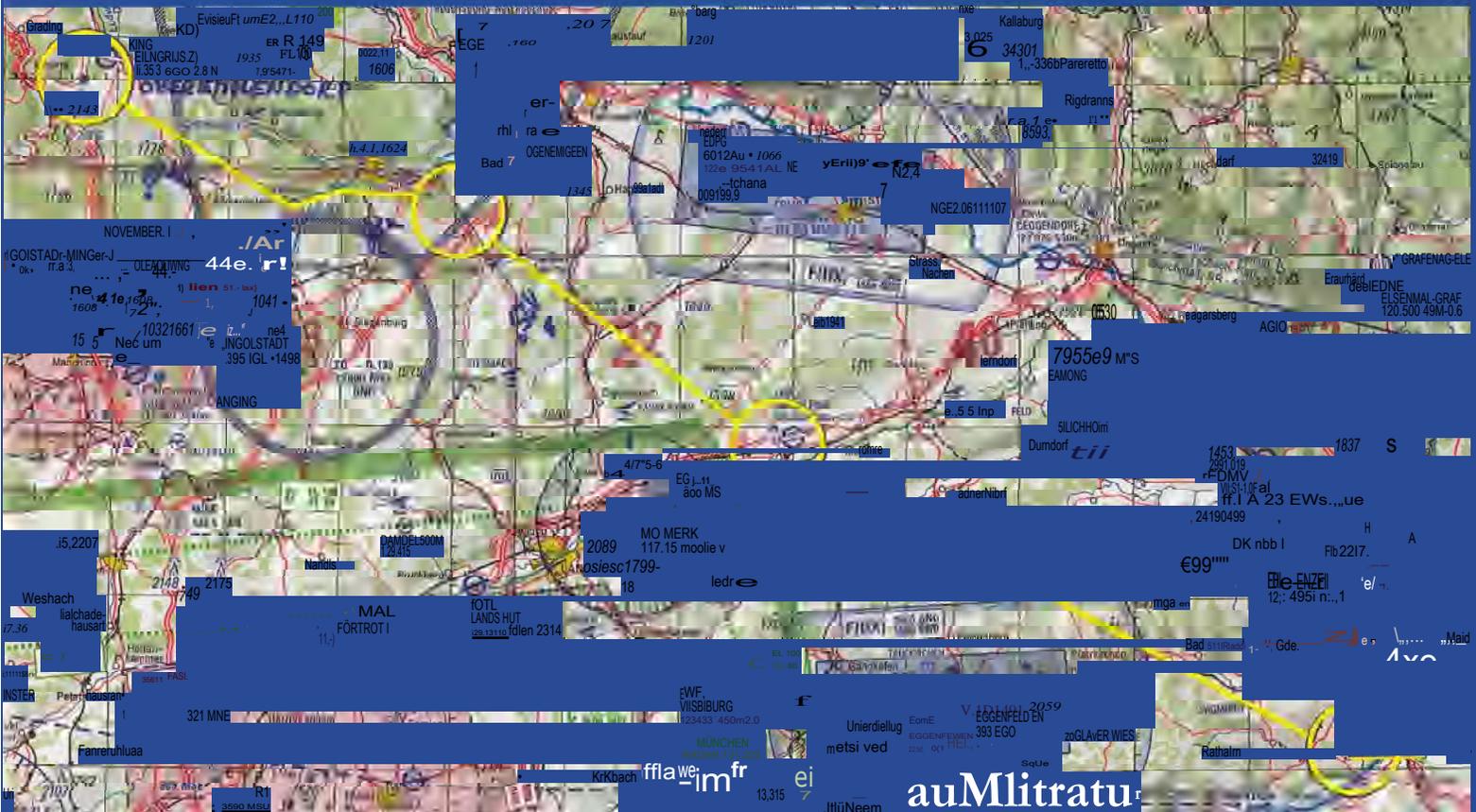
Ich sehe, dass ich problemlos an Frankfurt vorbeikomme, versuche mich aber trotzdem etwas nördlicher Richtung Fulda zu halten. Der Ostwind schiebt mich westlich an Fulda vorbei, so dass mein ursprünglicher Plan entlang der Autobahn Richtung Kassel zu fliegen nicht aufgeht. Westlich von Fulda öffnen sich in meiner geographischen Grundbildung große Lücken. Da ich jedoch eine befahrene Straße und eine Eisenbahnlinie entdecken kann, zudem noch schöne Wolken auf Kurs stehen, entscheide ich mich nach Nordwesten zu fliegen. Es ist jetzt schon nach 16 Uhr und die abgemerteten Getreidefelder tragen gut. Wieder an der Basis schalte ich das GPS auf goto Hohenpözl: Eine Entfernung von 140 km wird angezeigt. Das sieht gut aus. Mit Rückenwind dürften bei reinem Abgleiten schon fast 160 drin sein. Auf der Gleitstrecke grübele ich darüber nach, welche Lufträume auf Kurs liegen könnten. Das nächste, was mir einfällt, dürften die Flughäfen im Rhein-Ruhrgebiet sein. Aber was ist mit militärischen Gebieten? Keine Ahnung! Aber da ich immer wieder Segelflieger auf meiner Strecke kurbeln sehe, muss wohl alles im grünen Bereich sein. Der Ostwind schiebt. Die Abendthermik ist großflächig, einzelne Wolken stehen noch in Flugrichtung, so langsam mache ich mir über die 200 Kilometer Gedanken. Es sind bereits 180 Kilometer bis nach Hohenpözl und ich drehe gemütlich auf 2.000 m Höhe. Gegen die tiefstehende Sonne und im Dunst kann ich erst sehr spät eine größere Stadt einige Kilometer südlich ausmachen. Direkt unter mir erkenne ich einen Segelflugplatz. Aber bevor die Heimreise organisiert wird, muss erst der 200er voll gemacht werden. Gebannt starre ich auf mein GPS. Endlich zeigt sich eine 2 als erste Ziffer. Entspannt drehe ich um und visiere den Flugplatz an, neben den Hangar ist reichlich Platz zum Landen. Freundlich werde ich von den Segelfliegern begrüßt. Ich erfahre, dass ich in Marburg-Schönstatt gelandet bin. Gleich findet sich jemand, der mich zum Bahnhof nach Marburg fährt. Im Zug habe ich viel Zeit zum Nachdenken. „Windenfliegen ist wunderbar! Zumindest bis zum nächsten Frusttag.“

Fortsetzung

# Streckenfliegen und Lufträume

Ein Beitrag von Gerhard Peter

Nach der allgemeinen Darstellung von Lufträumen im letzten Heft nun ein praktisches Beispiel von Flugplanung im Flachland



Flugroute auf der ICAO-Karte

Als Ausgangspunkt wählen wir den Startplatz Oberem mendorf, nahe Beilngries, im Altmühltal. Dieses unscheinbare Fluggelände kann an guten Tagen der Grundstein für anspruchsvolle, reizvolle und interessante Flüge im bayrischen Flachland sein. Die auf den Piloten zukommenden Herausforderungen beschränken sich jedoch nicht nur auf flugtechnische Aspekte, sondern vor allem auch auf eine fundierte Flugplanung und deren Umsetzung zur Vermeidung von möglichen Luftraumverletzungen. Anders als im Voralpenland, das mit Verkehrsflugplätzen recht dünn besiedelt ist, gibt es entlang der Städte Nürnberg, Ingolstadt, Regensburg, Passau und vor allem München eine Unzahl kleinerer und auch größerer Flugplätze mit entsprechender Luftraumstruktur. Es ist daher unumgänglich ein genaues Kartenstudium für die geplante Streckenführung durchzuführen.

Nicht nur sollen damit Luftraumverletzungen vermieden werden, sondern auch das Potential für gefährliche Begegnungen im Luftraum minimiert werden. Aus langjähriger Berufserfahrung in Luftfahrzeugen mit IFR-Zulassung (Instrument Flight Rules) konnte ich persönlich erfahren, dass viele Luftfahrzeugführer, die sich unter Instrumentenflugregeln im Luftraum bewegen, aufgrund der vermeintlichen Sicherheit vor einer Kollision (die Staffe- lung wird durch Fluglotsen gewährleistet), das sogenannte »visual clear- ing« (Ausschau nach anderen Luftfahrzeugen) stark vernachlässigen. Im Regelfall ist das an sich noch kein Problem, befindet sich jedoch ein Gleit- schirm oder Drachen in diesem entsprechendem Luftraum, für den er keine Freigabe hat, so kann sehr schnell eine gefährliche, ja sogar katastrophale Situation eintreten.

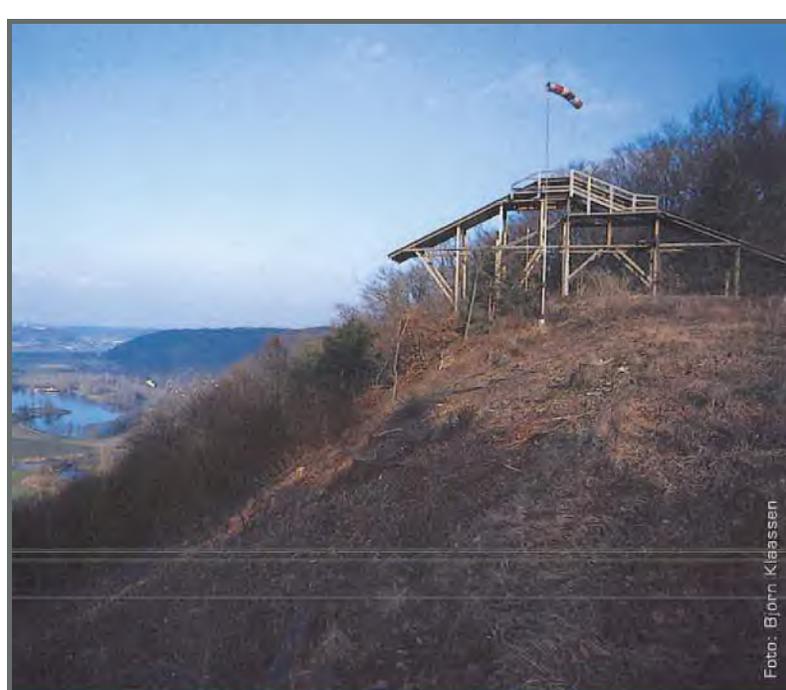


Foto: Björn Klässen

Oben; Startplatz in Oberemmendorf  
Unten: Kloster Weltenburg an der Donau



Foto: Gerhard Peter

Bei NNW – NO Wind empfiehlt sich Oberemmendorf als Startplatz. Als Beispiel für unsere Zwecke haben wir einen Flug vom 10.07.2003 aus dem OLC gewählt, der bei NNW Wind durchgeführt wurde. Das gibt eine Flugroute vor, die generell in eine Richtung von ca. 100-150° ausgerichtet sein wird. Grundlage für die Flugvorbereitung sollte nun eine aktuelle ICAO Karte (erscheint jedes Jahr neu) im Maßstab 1 : 500 000 sein, in diesem Fall empfiehlt sich das Blatt München (NO 47/10). Auf dieser Karte geht man jetzt die geplante Strecke entlang und arbeitet die verschiedenen Lufträume ab. Am Anfang gilt es in Oberemmendorf Höhe zu machen und bis an die Basis aufzudrehen, wir sind hier im unkontrollierten Luftraum G (1,5 km Flugsicht, frei von Wolken) und über die Ebene ist das Segelfluggelände Hienheim zu erreichen. Kurz vor Hienheim fliegen wir in den kontrollierten Luftraum E (es erhöht sich die geforderte Flugsicht auf 8 km, der Wolkenabstand auf 1.500

m horizontal und 1.000 ft vertikal). Wir unterfliegen die ED-R 144, d.h. wir müssen unter FL 75 (Flugfläche 75 ist ca. 2.250 m) bleiben und befinden uns nur knapp nördlich der ED-R 138 (Siegenburg Range ist ein Bombenabwurfplatz für Kampfflugzeuge). Etwas weiter südlich liegt auch die Kontrollzone (Luftraum D) von Ingolstadt.

Die beiden ED-Rs sind genau wie Ingolstadt militärisch genutzt und damit in der Regel an den Wochenenden nicht aktiv, während der Woche ist Ingolstadt grundsätzlich im Rahmen der Platzöffnungszeiten aktiv, kann aber immer überflogen werden, wenn man über 3.700 ft MSL bleiben kann. Die ED-Rs werden nur bei Bedarf während der Woche aktiviert, ihren Status kann man über Telefon bei der DFS München oder direkt bei der Bundeswehr in Ingolstadt oder aber per FunkVHF 125.250 MHz bei Ingo Radar erfragen. Für alle auf der Karte eingezeichneten Flugbeschränkungsgebiete gilt jedoch: »Ist es nicht möglich eine verbindliche Auskunft über den Status zur erlangen, so sind diese Gebiete als aktiv zu betrachten und es müssen alle Beschränkungen befolgt werden«

Weiter in unserem Flug geht es ein kurzes Stück zum wunderschönen Kloster Weltenburg, wo es manchmal direkt über dem Kloster einen Bart gibt. An dem zweiten kulturellen Highlight auf unserer Route, der Befreiungshalle in Kehlheim, fliegt man deutlich südlich vorbei, auf einen großen Steinbruch in etwa 8 km Entfernung zu.

Nach diesen zwei prägnanten Bauwerken verlassen wir den landschaftlich schönsten Teil der Donau und auch den Luftraum E um in südwestlicher Richtung über die Achse Schierling – Maltersdorf das BMW Werk in Dingolfing anzusteuern. Auf dem Weg dorthin lassen wir den Luftraum F(HX) von Straubing zu unserer Linken.

F(HX) Lufträume wurden in jüngster Zeit eingerichtet um dem immer stärker werdenden Flugaufkommen an gut ausgebauten Regionalflugplätzen gerecht zu werden und auch das bereits angesprochene Gefährdungspotential bei VFR – IFR Mischverkehr zu minimieren. Diese Lufträume werden nur aktiviert bei tatsächlich stattfindenden IFR An- oder Abflügen.

Da es im Flug vom Gleitschirm oder Drachen aus eher umständlich oder unmöglich ist per Funk den aktuellen Status zu erfragen, empfiehlt es sich den Luftraum als aktiv zu betrachten. Es besteht weder Einflugverbot noch Funkbereitschaft, lediglich die Flugsicht muss mindestens 5 km betragen und der Wolkenabstand darf 1.500 m horizontal und 1.000 ft vertikal betragen. Hinweis: F(HX) Lufträume werden an Plätzen eingerichtet, die eine wesentlich erhöhte Flugverkehrsdichte aufweisen. Eine verstärkte Ausschau nach motorisierten Luftfahrzeugen ist empfehlenswert.

Endlich haben wir Dingolfing erreicht und können nun über dem BMW Werk aufdrehen. Man kann es nicht verfehlen und es geht immer was, sollte das mal nicht zutreffen, landet man zumindest in einer interessanten Umgebung mit guter Verkehrsanbindung. Mit einer hoffentlich guten Ausgangshöhe über Dingolfing fliegen wir weiter in südöstlicher Richtung über das Vilstal auf Pfarrkirchen zu. Rechts von uns ist die CVFR von München (Luftraum C), mit ihren Unter- und Obergrenzen in Grün auf der Karte eingezeichnet. Theoretisch kann man diese Lufträume unterfliegen und dabei völlig legal bleiben, der gesunde Fliegerverstand sollte jedoch jeden Führer eines nichtmotorisierten Luftfahrzeugs ohne Funkverbindung soweit wie möglich von diesen Gebieten fern halten. Das kommerzielle Flugaufkommen rund um München ist eines der höchsten in ganz Deutschland und man findet sich bei starker Thermik oder drehenden Winden sehr schnell inmitten von Großraumverkehrsflugzeugen wieder, über deren Verhalten bezüglich »visual clearing« oben schon berichtet wurde. Ungefähr 12 km nordwestlich von Pfarrkirchen kreuzen wir den Luftraum F(HX) von Eggen-

felden an der nordöstlichen Ecke. Dieser Luftraum entspricht dem oben erklärtem Luftraum von Straubing. Auch hier sei nochmals auf die stark frequentierten Plätze von Eggenfelden und Pfarrkirchen hingewiesen. Unser Flug endet im etwa 20 km entfernten Bad Füssing nach 156 km Flugweg ohne Luftraumverletzung und wirklich schönen und interessanten Eindrücken. Bei günstigeren Bedingungen sind aber Flüge, die noch weiter südlich in die Gegend von Salzburg oder mehr östlich Richtung Linz führen, bestimmt möglich. Diese Varianten werfen dann erneut planungstechnische Aspekte bezüglich der Lufträume auf. Im Prinzip sind sie aber genau wie oben beschrieben zu bewältigen, da auch im Ausland, bis auf wenige nationale Besonderheiten ICAO Standard\_Regeln\_gelten.\_

Der Flug ist abgeschlossen, das GPS hat funktioniert, jetzt muss er nur noch mit gutem Gewissen in den OLC eingestellt werden. Bei den meisten Auswerteprogrammen kann man vor dem Einstellen die Funktion Luftraumverletzung anwählen um den Flug nochmals zu verifizieren. Diese Funktion sollte jedoch nur als Bestätigung einer korrekten Planung dienen, die im Vorfeld stattfinden muss. Der DHV hat in einem Vorstandsbeschluss vom 16. Juni 2004 zur Thematik Luftraumverletzung Stellung genommen:

»Die Verantwortung für Luftraumverletzungen und eventuell daraus folgenden Konsequenzen trägt ausschließlich der Pilot. Proteste gegen mögliche Luftraumverletzungen werden vom DHV als Veranstalter des OLC nicht behandelt. Die Zuständigkeit dafür liegt ausschließlich bei der Luftaufsichtsbehörde. Bei eklatanten Luftraumverletzungen (z.B. Einflüge in CTRs von Großraumflughäfen oder Nichteinhalten von Mindestflughöhen wie der SRA II Innsbruck) können Flüge vom Auswerter aus der Wertung genommen werden.« Detailliertere Information dazu siehe DHV Info 129 August/September 2004, Seite 81.

Alle Flüge sind im OLC jederzeit einsehbar und damit für die Luftaufsichtsbehörde auch nachvollziehbar. In der Praxis werden z.B. Luftraumverletzungen der CTR München unmittelbar durch die Polizei (evtl. mit Hubschrauber) oder die Bundeswehr (verantwortlich für die Lufthoheit über Deutschland) bei einer gefährlichen Begegnung verfolgt.

Am 12.08.2004 wurde eine private Cessna ca. 10 Minuten nach einem unerlaubten Einflug in die CTR München, wo sie einem Airbus zu nahe kam, noch im Flug abgefangen und nach einer Identifizierung zur Verantwortung gezogen. Der Pilot trägt in der Regel die Kosten für den Abfangeneinsatz und muss mit einer hohen Geldstrafe rechnen. Laut § 62 LuftVG ist eine Luftraumverletzung eine Straftat und wird schon bei Fahrlässigkeit mit Freiheitsstrafe bis zu 6 Monaten oder Geldstrafe von bis zu 180 Tagessätzen geahndet. Bei grober Fahrlässigkeit oder Vorsatz sieht das Gesetz eine Würdigung von bis zu 2 Jahren Freiheitsstrafe oder Geldstrafe vor. Diese Umstände stehen bei eingehender Betrachtung der Folgen in keinem Verhältnis zu einer angemessenen Flugvorbereitung und den minimalen Ausgaben für geeignetes Kartenmaterial oder anderer technischer Hilfsmittel (GPS o.ä.)

In einer der nächsten Ausgaben des DHV Info werden wir noch einmal, zur Vervollständigung dieser Thematik, verschiedene Varianten einer Inntalquerung und Fliegen im österreichischen Luftraum behandeln. Zum Schluss noch ein Tipp aus langjähriger Berufsflyerpraxis; bei der DFS gibt es einen Führer durch die Luftraumstruktur im Kreditkartenformat, den man immer zur Hand haben kann. Erhältlich bei: DFS Deutsche Flugsicherung GmbH, Kaiserleistraße 29-35, 63067 Offenbach am Main, Tel: 069/80 54-4114, e-mail: [info@dfs.de](mailto:info@dfs.de), Internet: <http://www.dfs.de>.



12000 Me-31,  
GND



Der Ausdruck des OLC-Files zeigt den Flugweg und gleichzeitig die relevanten Flugbeschränkungsgebiete. Beim Durchflug von Luftraum E gibt es keine Beschränkungen außer einer Erhöhung der erforderlichen Flugsicht von 1,5 km auf 8 km.



Die Befreiungshalle in Kehlheim dient nach Kloster Weltenburg als zweite große Navigationshilfe zur Vermeidung von Siegenburg. Der ideale Flugweg führt ca. 2 km südlich vorbei.

Foto: Gerhard Peter

# DHV-Jugend - wir tun was

Ein Pastor, evangelische Jugendarbeit und Gleitschirmfliegen? Dass diese Mischung hervorragend zusammen passt und daraus tolle Projekte entstehen, haben Thomas Müller und seine Helfer bewiesen. Mit riesigem Engagement stellten sie ihr Projekt „FlyZeit“ auf die Beine, bei dem neben der Fliegerei auch thematische Abende, fetzige Andachten und gemeinsames Feiern auf dem Programm standen.

Für die DHV-Jugend haben sie einige Eindrücke festgehalten:

## Den Himmel berühren

Mit der Evangelischen Jugend auf der FtyZeit 2004 im Berner Obertand

hameln +++ 1. tag +++ 21 Uhr +++ abfahrtstag

„Ich habe übrigens noch eine schlechte Nachricht!“ Anne, unsere Köchin, informiert uns kurz vor Abfahrt, dass sie aus persönlichen Gründen doch nicht mitfahren kann. Schweigen, ungläubige Blicke, trotzdem Reisesegen (Gottes sind Berge und Wind, Segel aber und Steuer - sind Euer!) und los.

hameln +++ 1. tag +++ nach 3 kilometern

„Das kann's nicht sein!“, stellt Micha fest. Kurze Lagebesprechung auf dem Seitenstreifen, 3 Freizeitleiter, 3 Handys und 30 kurze Telefonate - dann ist alles perfekt. „Ich brauche noch 20 Minuten zum Packen,“ 011i ist dabei und übernimmt den Job.

meiringen +++ ch +++ 2. tag +++ morgens +++ beim vermierter

„Dass eure Bullis so groß sind, haben wir nicht erwartet! Damit kommt ihr nie hoch!“ Natürlich versuchen wir es trotzdem - geschafft!!

seemad/hasliberg +++ 2. tag +++ mittags +++ beginn der schulung

„Nicht wir, ihr redet komisch!“ kommentiert Matze mit schwäbischem Slang seine Geräteeinweisung. Der Grundkurs beginnt. Den ersten Aufziehhübungen folgen kleine Hüpfen. Es klappt hervorragend. Die Jugendlichen und jungen Erwachsenen helfen einander und werden ein Team. Der Tag endet mit 16 glücklichen Gesichtern.

hameln +44 35 tage vorher +++ vorbereitung im Leitungsteam

Maik: „Erlebnispädagogik, Spiritualität, Themensprache - unser ganzes Programm ziehen wir doch wieder voll durch?“

Micha: „Klar - ich habe schon coole Überschriften für Themenabende im Internet gefunden.“

m: „Ich habe mal nach Liedern für die Andachten gesucht. ‚Up where we belong!‘ von Joe Cocker, - verbindet Fliegen und Glauben gut. Für die anderen Abende finde ich bestimmt noch mehr Lieder.“

mägisalb/hasliberg +++ 5. tag +++ ein stück steiler übungshang

„Ich habe solche Angst!“ Betty zittert und Tränen rollen ihr über die Wangen. Sie steht nun schon zum zweiten Mal in einem steilen Hangabschnitt und bereitet sich auf den Start vor. Um die Angst zu überwinden, quält sie sich. Nach den zwei guten, aber angstvollen Starts und Gesprächen mit den Leitern und in der Gruppe wird ihr klar, dass es beim Fliegen - wie auch sonst - nicht nötig ist, jede Angst bewältigen zu

seemad/hasliberg +++ 8. tag. +++ abends +++ fliegertaufe nach der 1-scheinprüfung

„Von nun an sollst du in Fliegerkreisen genannt werden: ‚Startet wie eine Elfe!‘“ Tom gießt ihr (früher: Kathrin) eine Kanne eiskaltes Quellwasser über den Kopf, Schulungsleiter Hermann Brodbeck überreicht den DHV-Ausbildungsnachweis, in dem mit Stempel und Siegel ihr neuer Name eingetragen ist. „Bei der nur der Schirm nicht zickt!“ (früher: Lara), „Startet auf einem Huf!“ (früher: Thomas) und, alle anderen freuen sich diebisch über Kathrins Gänsehaut.

planplatten/hasliberg +++ 9. tag +++ mittags +++ höhenflüge als zugabe

„... das, das ist absolut super, (asst Euch das nicht entgehen!“ funkt Thomas nach seinem ersten Höhenflug. Die anderen stehen am Startplatz. Der Wechsel vom Übungshang ins Höhenfluggelände mit einer Höhendifferenz von 480 m macht die Leute unsicher. Nach der Landung sind sie glücklich. Aber manche entscheiden sich, diesmal nicht zu starten. „Charakter ist, auch mal nicht zu fliegen!“ betont Fluglehrer Hermann Brodbeck.

berner oberland +++ ch +++ alle tage und davor ...

Vier Feste, drei Themenabende und acht rockige Andachten geben allen die Möglichkeit, miteinander zu reden, „Freundschaft auf Zeit“ zu bilden und über Spiritualität und Leben weiter zu denken.

„Was habt ihr vor? Das hört sich spannend an!“ Toms Telefonate haben Erfolg! Die Firmen Bräuniger, FreeX, Firebird, Nova, Autovermietung Dreyer und die Flugschule Brodbeck unterstützen uns mit Sach- und Geldspenden, Der DHV gibt finanzielle, Zuwendungen und \* besonders wichtig \* Tobias Schreiner vom DHV-Jugendreferat coacht das Projekt von der ersten Minute an. So kann die aufwändige FlyZeit finanziert und organisiert werden und wird für die Jugendlichen überhaupt erst erschwinglich.

Maik George (Kirchenkreisjugendkonvents-Vorstand), Tom Müller (Pastor), Micha Frey (Diakon)



Trockenübungen im Regen



„Die Ihre Angst überwindet“ (früher: Betty)

Ich mache keinen Kontrollblick, weil ich dem Schirm mein Gesicht nicht zumuten will



Geräteeinweisung: Nicht wir - ihr redet komisch!

Sponsored by



NOVA





Naturathlon 2004

# Naturathlon Natur bewegt!

Unter dem Motto »Natur bewegt« startete am 16. September der Naturathlon in Berchtesgaden. Initiiert wurde diese außergewöhnliche Veranstaltung vom Bundesamt für Naturschutz (BfN), den Naturparks und der Deutschen Sporthochschule. Fünf ausgewählte Sportlerteams bewältigten eine Strecke von 2.800 km durch ganz Deutschland in den verschiedensten Natursportdisziplinen wie Mountainbiken, Tauchen, Schwimmen, Kanufahren. Mit dabei auch das Gleitschirm- und Drachenfliegen zur Auftaktveranstaltung am Watzmann und auf den Zwischenetappen in Eichstätt und Leipzig.

»Mit diesem Natursportabenteuer wollen wir deutlich machen, dass Sport in der Natur und Naturschutz beim Einhalten von Regeln miteinander vereinbar sind«, so Bundesumweltminister Jürgen Trittin zum Naturathlon. Die zentrale Botschaft: Naturverträgliche Sportausübung und nachhaltige Naturnutzung stellen keine unversöhnlichen Gegensätze dar, sondern können sich unter bestimmten Voraussetzungen sogar ergänzen.

Mit großem Medienaufgebot wurde die erste Etappe in Berchtesgaden eröffnet. Begleitet vom Bayerischen Fernsehen sollte der Event mit einem Gleitschirmflug der Teams im Nationalpark Berchtesgaden spektakulär beginnen. Der stundenlange heftige Regen machte dies leider zunichte. Das anrückende Hochdruckgebiet erlaubte erst abends um 19.00 Uhr einen Flug vom Kehlsteinhaus, als die Kameras schon längst eingepackt waren. Die Firma Parataxi chauffierte dennoch die begeisterten Naturathleten hinunter nach Berchtesgaden. Die Gelegenheit zu einem Doppelsitzerflug nutzte auch Michael Pütsch vom Bundesamt für Naturschutz (BfN). Fasziniert genoss der Referent für Naturschutz und Sport die eindrucksvolle Landschaft aus der Vogelperspektive.

Deutlich mehr Wetterglück hatte der Gleitschirmclub Donau-Altühltal. Mitten in Eichstätt führte der Verein zusammen mit der Flugschule Flyart mehr als 80 Flüge per Windschlepp durch. Die Faszination Gleitschirmfliegen ging direkt auf Besucher und Naturathleten über. »Die Zeit und Energie für die Veranstaltung hat sich ausgezahlt«, so Roland Heider vom Altühltaler Verein. ARD, ZDF und SWR 3 berichteten über das Fliegen in Eichstätt.



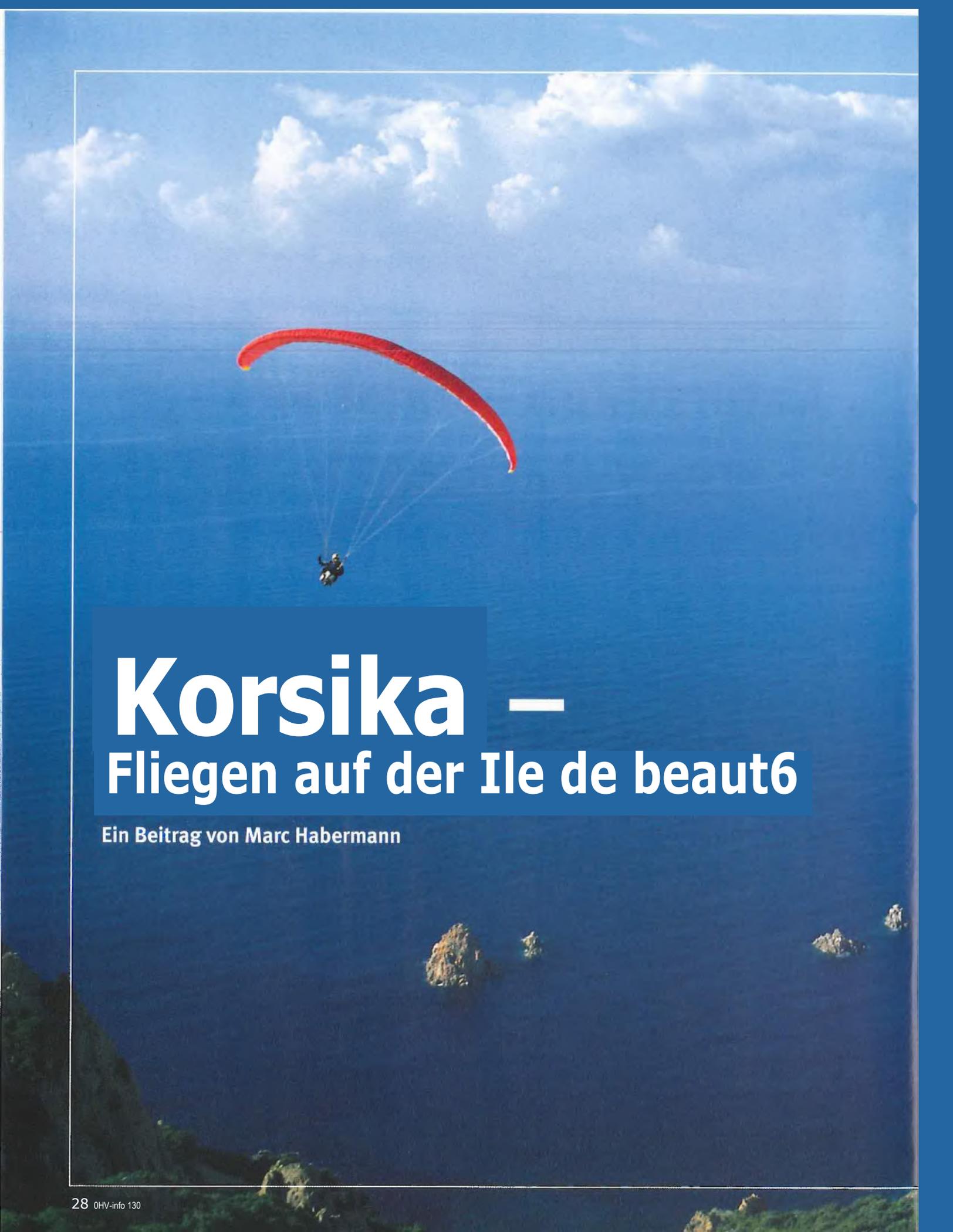
Von Berchtesgaden bis nach Rügen führte der Naturathlon 2004



Letzte Luftsportveranstaltung war dann am 21.09. im Luftsportzentrum Laucha. Segelfliegen und Gleitschirmfliegen standen hier auf dem Programm. Die Gleitschirm- und Drachenabteilung des Luftsportverein Laucha organisierte die Winde, die Flugschule Jenair das Equipment für die

Teilnehmer. Die Aufgabe für die Sportler war nicht ganz einfach. Nach einer Einweisung mussten die Teams eine Pilotin im »Handschlepp« so lange wie möglich mit Muskelkraft in der Luft halten. Die Begeisterung stand den Sportlern im Gesicht geschrieben. Immerhin schafften die Gewinner eine Maximalzeit von über 2 Minuten, obwohl es fast pausenlos regnete. Resümee: Zweifellos ist man mit der Idee im Naturschutz die Sportler mit einzubeziehen auf dem richtigen Weg. Das Miteinander von Sport und Naturschutz bietet tatsächlich neue Allianzen für den Schutz von Lebensräumen. Die Ziele sind gar nicht soweit voneinander entfernt, denn auch der Sportler will seinen Sport in intakter Natur ausüben. Der Naturathlon ist ein Schritt in die richtige Richtung.

Björn Klaassen, Referat Flugbetrieb

A person is paragliding with a bright red canopy over the deep blue sea of Corsica. The sky is a clear, vibrant blue with scattered white clouds. In the foreground, the dark, rocky coastline of Corsica is visible, with several large rock formations jutting out into the water.

# Korsika – Fliegen auf der Ile de Beauté

Ein Beitrag von Marc Habermann

**F** Korsika, die Insel der Kontraste, das Gebirge im Meer, bietet lebendige Hafenstädte und verschlafene Bergdörfer, flach ins Meer abfallende Sandstrände und atemberaubende Steilküsten, schroffe Berge und zerklüftete Schluchten, reißende Wildbäche und ruhige Gebirgsseen. Doch lohnt es sich auch die Insel fliegerisch zu erkunden oder erweist sich der mitgeschleppte Päckchen im Nachhinein gar als unnötig beförderter Ballast? Die Antwort lautet: Korsika bietet eine Reihe außerordentlich lohnenswerter Locations für uns Flieger. Abwechslung lautet dabei die Devise. Ob Abendsoaring am Meer oder die Jagd nach Thermikbärten im Hinterland. Vieles ist möglich – allerdings nicht immer ...doch nach Korsika kommt in der Regel niemand nur um des Fliegens Willen. Unsere Rundreise beginnt in Cervione an der Ostküste, ca. 40 km südlich von Bastia gelegen.



Foto: Jacques Paul Stefani/Gletschirm

## Cervione Let's fly together

Cervione ist unter Fliegern längst als eines der bedeutendsten und bekanntesten Fluggebiete auf Korsika ein Begriff. Das malerische Bergdorf liegt verschlafen abseits des Touristenandrangs in der Castagniccia (Land der Kastanienwälder). Der erste Eindruck, welcher sich später bestätigen soll, vermittelt uns: Hier ist die Fliegerwelt noch in Ordnung. An einem der Treffpunkte, der »bar de l'avenue«, erst einmal einen Cafe au lait schlürfen, die Aussicht genießen und dann mit den bei Flugwetter stets anwesenden Clubmitgliedern zum Startplatz fahren. Alles läuft hier einen Gang ruhiger und außerordentlich gastfreundlich. »Let's fly together« lautet die Botschaft. Der Startplatz Scubiccia besteht aus einer für korsische Verhältnisse luxuriösen und ausreichend großen Graskuppe, welche vorfahren mühselig angelegt wurde. Der Flug bietet wie vielerorts auf Korsika fantastische Ausblicke. Sowohl das eindrucksvolle Hinterland mit seinen Gebirgen und Schluchten als auch die Costa Serena lassen einen zeitweise vergessen, dass nebenbei auch noch unser Fluggerät pilotiert werden



**WINDRICHTUNG:** 0, 50,5  
**Höhendifferenz:** ca. 650 m  
**Anfahrt:** Von Bastia auf der N193/N198 bis Prunete. Dann auf der D 71 bis Cervione.  
**START:** 1. Scubiccia, SW, 770 m NN, N 42°19'36"; E 09°25'37". In Cervione zur Kapelle »Notre dame de la scubiccia« fahren (Achtung: 4x4 erforderlich!). Start hinter der Kapelle.  
 2. »à Nevara«, 0, SO, 5, 750 m NN, wie 1. Nach der Kapelle der Schotterpiste folgen (10 min.)  
**FLUG:** Thermik. Streckenflüge Richtung Norden (Tox) möglich. Bei nicht zu starkem Wind und einer Mindesthöhe von 1.200 m NN kann auch der Flug Richtung Strand gewagt werden. Achtung: Bei Außenlandungen auf einzelne, kaum erkennbare Stromleitungen achten.  
**LANDUNG:** 140 m NN, »E Plane«. Direkt an der 071 links,

ca. 1,5 km vor dem Ortseingang Cervione. Infotafel, Windfächchen. N 42°19'30"; E 09°30'08". Landeplatz befindet sich in Privatbesitz. Keine Fahrzeuge parken. Keine Picknicks.  
**BESONDERHEITEN:** Nicht bei NO fliegen! Landeplatz allseitig begrenzt, uneben und leicht abfällig. Landeeinteilung wichtig!  
**TREFFPUNKT:** 10 Uhr am Landeplatz »E Plane«. Ansonsten trifft man am Startplatz Scubiccia (im Sommer bewirtschaftet) oder auch in der »bar de l'avenue« (Cervione Hauptstrasse) stets Gleichgesinnte/Clubmitglieder.  
**WEITERE INFORMATIONEN:** Club: [www.cimeale.com](http://www.cimeale.com) (0033/495-381-344) Tourist Info Cervione: (0033/495-381-028) Am Wochenende und an guten Flugtagen organisierter, sehr günstiger Shuttleservice (Treffpunkt Esso Tankstelle in Cervione).



Foto: Jacques Paul Stefani/Gletschirm



Foto: Jacques Paul Stefani/Gletschirm

## San Sebastiano ...ein schöner Grund, zu spät zum Abendessen zu kommen

Die Reifen des Jeeps wimmern in jeder Kurve der griffigen Asphaltstrasse um Gnade. Roland hat sichtlich Spaß am »Kat-Kat« fahren, wie hier 4x4 Fahrzeuge genannt werden. Wir befinden uns auf dem Weg zum Startplatz San Bastiano und während ich mich auf meinem Notsitz, hinten zwischen den Packsäcken eingeklemmt noch wundere, weshalb der ansonsten äußerst spartanisch ausgestattete Land Rover ausgerechnet einen komfortabel gepolsterten Dachhimmel besitzt, biegen wir auch schon auf eine durch ein Tor verschlossene Privatpiste ab. Auf der folgenden Strecke, vorbei an freilaufenden Schweinen, Hühnern und Rindern, bin ich ausschließlich damit beschäftigt, irgendwo Halt zu finden, um mich halbwegs auf meinem Platz zu halten. Ich bin mir sicher, der nachfolgende Flug wird nicht annähernd so turbulent werden. Die Abendteuerauffahrt direkt zum Startplatz ist ihre 5 Euro mehr als wert. Für Puristen besteht die Möglichkeit, den Startplatz per pedes in ca. 40 Minuten vom Dorf Appietto aus zu erreichen. Der Flug über dem Golf von Liscia endet erst spät mit einem faszinierenden Sonnenuntergang...

**WINDRICHTUNG:** N, NW, S  
**Höhendifferenz:** ca. 700 m  
**ANFAHRT:** Von Ajaccio über D81 Richtung Cargese. Vor Tiuccia links zum Strand von Liscia abbiegen. Das Shuttle zum Startplatz 1 fährt ab dem Camping »a Marina«. Es besteht die Möglichkeit mit eigenem Auto nach Appietto zu fahren. Von dort zu Fuß in ca. 40 min. zum Startplatz 2.  
**START:** 1. N, NW, 705 m NN, N 42°01'16"; E 08°45'18", purer Luxus - mit dem Fahrzeug direkt zum Auslegeplatz oder 2. N, NW, S, von I. ca. 10 min. in östlicher Richtung zum Grat. S Start anspruchsvoll  
**FLUG:** Sehr aussichtsreicher Soaringflug bis spät in den Abend möglich.  
**LANDUNG:** 1. Camping

»a Marina« (Grasplatz — nur Campinggäste) oder 2. direkt daneben am riesigen Sandstrand. N 42°02'54"; E 08°44'59".  
**BESONDERHEITEN:** Einzugsgebiet Flughafen Ajaccio. Flugverbotszone unbedingt beachten! Informationen am Landeplatz (Camping). Anmeldung beim Club obligatorisch.  
**TREFFPUNKT:** Ab 16 Uhr am Campingplatz »a Marina«  
**WEITERE INFORMATIONEN:** Einfach auf dem Campingplatz nach Roland fragen.  
**Wind (Funk):** 126,925 MHz  
**CAMPING:** [www.camping-amarina.com](http://www.camping-amarina.com)  
**CLUB:** <http://ailes.insulaires.free.fr> (0033/495223898)/(0033/612105697)  
 Gastpiloten werden gerne aufgenommen und eingeladen, umliegende Fluggebiete zu entdecken.

## Col de Salvi ...klein aber fein

Der Startplatz des verhältnismäßig kleinen Fluggebiets Col de Salvi kann bequem über die D151 erreicht werden. Da die örtliche Flugschule unter anderem hier ausbildet und stets auch Tandempiloten Touristen in die 3. Dimension befördern, ist in der Regel ein Shuttle-Service gewährleistet. Doch bekanntlich gilt keine Regel ohne Ausnahme: Nachdem die Landung genau in die Mittagspause der »Professionellen« gefallen war, blieb nur eine Kombination aus Autostop und Fußmarsch, um wieder zum am Startplatz zurückgelassenen Fahrzeug zu gelangen. Die Aussicht und der erlebte Flug lassen die Mühe jedoch schnell vergessen. Sehr schönes, kleines Gebiet. Allerdings kaum Infrastruktur.

U  
ca  
📍

**WINDRICHTUNG:** NW, W  
**HÖHENDIFFERENZ:** ca. 370 m  
**ANFAHRT:** Von Calvi über die N197/D451 bis Montemaggiore. Auf der D151 Richtung Catari. Nach ca. 3 km liegt der Startplatz links am Aussichtspunkt direkt an der Straße.  
**START:** 480 m NN, grosser Windsack, gepflegter Mattenstartplatz, einfach. N 42°33'14"; E 08°51'77".  
**FLUG:** Flug zum vorgelagerten Plateau - Soaringkante.  
**LANDUNG:** 110 m NN, durch Bewuchs eingegrenztes, markantes Feld. Gut vom Startplatz und aus der Luft zu erkennen. N 42°33'03";

E 08°50'45". Von dort in ca. 5 Gehminuten wieder zur Straße Richtung Montemaggiore.  
**BESONDERHEITEN:** Flughafen Calvi in Sichtweite. Unbedingt Flugverbotszone beachten. Infotafel am Landeplatz! Soaringkante mit ausreichend Höhe in Richtung Landeplatz verlassen. Der Wind kann um die Mittagszeit schnell kräftig auffrischen!  
**TREFFPUNKT:** Startplatz ab ca. 10 Uhr und wieder ab 16 Uhr oder Flugschule Montemaggiore.  
**WEITERE INFORMATIONEN:** Flugschule: [www.altore.com](http://www.altore.com), Montemaggiore (0033/495618009) Club: <http://parapente-balagne.iframe.com> (0033/495603730)

## Col de Battaglia wilde Balagne

Schier endlos windet sich die Strasse D63 von Speloncato kommend, der wilden Felslandschaft Korsikas Nordwesten entgegen. Lediglich ein paar Bergdörfer säumen die einsame Route durch die Balagne hinauf zum Col de Battaglia. Der Mühe Lohn ist ein fabelhafter Ausblick. Zum einen auf Calvi

**WINDRICHTUNG:** N- NW  
**HÖHENDIFFERENZ:** 980 m  
**ANFAHRT:** Von nie Rousse über die N199/N197 nach Belgodere und weiter nach Speloncato. Am Ortsende links abbiegen Richtung Pioggiola. Auf der D 63 bis hinauf zum Col de Battaglia. Auf der Passhöhe befindet sich links ein Parkplatz mit großem Windsack und Hinweistafeln. Einkehrmöglichkeit.  
**START:** Vom Parkplatz Passhöhe links an der bewirteten Berghütte die Schotterpiste zum Grat hinaufgehen (ca. 15 min).  
 Windfährchen. N 45°32'54"; E 09°00'26".

**FLUG:** Thermikflug über Speloncato. Streckenmöglichkeiten entlang des Monte Grosso Massivs.  
**LANDUNG:** 1.90 m NN, östlich des Stausees Barrage de Codole an der 113. Windfährchen. N 42°35'49"; E 09°01'44". 2. Sportplatz Speloncato, 450 m NN – anspruchsvoll!  
**BESONDERHEITEN:** Nicht bei NO oder O fliegen! Rechtzeitig (Höhe) Richtung Landeplatz 1 fliegen. Landeplatz 2 (Sportplatz) nur für cracks zu empfehlen.  
**WEITERE INFORMATIONEN:**  
 Flugschule: [www.altore.com](http://www.altore.com),  
 Montemaggiore (0033/495618009)  
 Club:  
[www.parapente-balagne.iffrance.com](http://www.parapente-balagne.iffrance.com)  
 (0033/495603730)

und Lite Rousse mit dem Stausee Barrage de Codole, wo sich auch der Landeplatz befindet, sowie nach Südwesten und Süden auf Monte Grosso und auf den höchsten Berg Korsikas, den Monte Cinto mit 2.710 m Höhe. Nach dem Start gibt der stattliche Höhenunterschied von knapp 1.000 m selbst bei einem Abgleiter ausreichend Gelegenheit die Landschaft zu genießen. Die Auffahrt sollte auch hier organisiert erfolgen, da sich der (reguläre) Landeplatz ca. 30 Autominuten entfernt befindet.

## Wenn's mal nicht »passt«...

Auf Korsika zu fliegen setzt voraus, sich intensiv mit den stetsvorhandenen Winden zu beschäftigen. Je nach Wetterlage und Tageszeit kann der Wind innerhalb kurzer Zeit stark auffrischen. Zur eigenen Sicherheit empfiehlt es sich, die sehr freundlichen Locals der Insel zu befragen und im Zweifel besser zugunsten eines Alternativprogramms auf einen Start zu verzichten. Die Insel der Kontraste wartet hierzu mit einer Vielzahl von Möglichkeiten auf: Wie wäre es z.B. mit einer Wanderung durch eine der zahlreichen Schluchten? Wildbäche mit ihren kleinen Wasserfällen stauen sich in Tauchbecken und laden zu einer Abkühlung ein. Ein sehenswertes »Muss« sind selbstverständlich auch die steil abfallenden Kreidefelsen von Bonifacio ganz im Süden. Dem hier zweifellos vorhandenen Touristenrummel lässt sich wunderbar am unweit gelegenen Strand von Tonnara entfliehen. Hier zeigen Surfer bei starkem Wind ihr Können. Wer abends noch Lust auf einen Bummel hat, kann die einladenden Altstadtviertel mit ihren engen Gassen, z.B. in Corte, Porto Vecchio oder auch nie Rousse unsicher machen und bei einem »Pietra« Flugpläne schmieden...

## ALLGEMEINE INFORMATIONEN

**ANREISE:** Auf Korsika gelangt man problemlos mit den zahlreich verkehrenden Fähren der verschieden Anbieter. Von Italien ab Genua (5 Std.) oder Livorno (4 Std.). Von Frankreich ab Nizza (4 Std.) oder Toulon (6 Std.). Eine Buchung zu Hause ist in den Monaten Juli und August dringend zu empfehlen. Es lohnt sich unbedingt, sich durch den Tarifschunzel der Anbieter zu kämpfen. Die Preise schwanken je nach Reisedatum und Abfahrtsorten beträchtlich.

**WICHTIG:** Ausreichend Zeit für die Anfahrt zum Hafen einkalkulieren. Wird die Fähre verpasst, gelten in der Regel deutlich teurere Standardtarife, d.h. es muss kräftig nachbezahlt werden.

[www.corsicaferries.com](http://www.corsicaferries.com), [www.mobyline.de](http://www.mobyline.de), [www.sncm.fr](http://www.sncm.fr).

**WAHRUNG/SPRACHE:** Da Korsika zu Frankreich gehört, wird auch hier in Euro bezahlt. Ein minimaler Wortschatz französisch ist zu empfehlen, da abseits der Touristenzentren kaum Englisch und schon gar kein Deutsch gesprochen wird.

**UNTERKUNFT:** Korsika bietet Unterkünfte für jeden Anspruch. Campingliebhaber haben die Qual der Wahl. Ferienwohnungen/Hotels während der Hauptreisezeit unbedingt rechtzeitig buchen!  
[www.allerencorse.com](http://www.allerencorse.com)

**VERPFLEGUNG:** In den riesigen Supermärkten gibt es nahezu alles zu kaufen (meist auch Sonntags geöffnet). Restaurantbesuche belasten den Geldbeutel mehr als in Deutschland. Seafood-Liebhaber befinden sich hier im Paradies auf Erden.

**SOUVENIRS:** »Pietra« Bier in großen Bügelflaschen, »Brocciu« Käse, Liköre aus Kastanien, Myrten oder Zitronen

### ALLGEMEINE INFORMATIONEN:

[www.corsica.net](http://www.corsica.net), [www.paradisus.de](http://www.paradisus.de), [www.korsika.com](http://www.korsika.com)

**FLUGGEBIETE:** [www.para2000.org](http://www.para2000.org)

**CLUBS:** [www.parapente-balagne.iffrance.com](http://www.parapente-balagne.iffrance.com) (Nordwesten). Die Clubmitglieder kennen eine Fülle weiterer Gebiete und verraten gerne ihre »Geheimtipps.«

**FLUGSCHULEN:** [www.altore.com](http://www.altore.com) (Westküste), [www.cimeale.com](http://www.cimeale.com) (Cervione)

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

**NOTFALL:** 112, zentrale Notrufnummer für Deutsche im Ausland  
 0049/1888/17444444

**KARTEN:** IGN-FFVL (Vol libre en France), IGN Top 25 Korsika Serie

**ANMERKUNG:** Der Geist des »Vol libre« kann auf Korsika in vollen Zügen ausgelebt werden. Allerdings mit einer Ausnahme: Die Flugverbotszonen im Einzugsgebiet der Flughäfen (speziell Calvi und Ajaccio) sind unbedingt einzuhalten. Es drohen drastische Strafen bis hin zur unfreiwilligen Verlängerung des Aufenthaltes – inklusive Vollpension. Bitte vorher bei den Clubs/Flugschulen informieren.

**TIPP:** Korsika lässt sich vortrefflich mit dem Motorrad erkunden. Die vielfältigen Gerüche und teils gravierenden Temperaturunterschiede sorgen für ein intensives Gefühlserlebnis. Eine kleine Enduro oder auch ein Roller eignen sich hierfür ideal.



Ein Bericht von Hans G. Isenberg

Alle Fotos: Hans G. Isenberg

Südafrikas Flugberge an der Küste

## Easy Flying in der Sonne

Wenn bei uns mieses Schmuddelwetter auf den fliegerischen Nerv drückt, lockt Südafrika mit herrlichen Fluggebieten in fantastischer Umgebung. Was gibt es Neues am Kap der guten Hoffnung?



In Afrika ticken die Uhren oft langsamer als in Europa. Südafrika ist die Ausnahme von der Regel. Hier boomt die Wirtschaft in einem Tempo, das fast an Amerika erinnert. Der Goldpreis erklimmt nahezu jede Woche neue Höchststände und davon profitiert das ganze Land, denn der südafrikanische Rand ist an den Goldpreis angekoppelt. Für uns Flieger und Touristen bedeutet dies etwas höhere Nebenkosten, als in den letzten Jahren. Dafür investierten die einheimischen Clubs in sichtbar bessere Start- und Landeplätze, die meist auch für weniger talentierte Piloten geeignet sind. Die folgenden Infos sind für allein reisende Gleitschirmfliegerinnen und -flieger gedacht, die für etwa 14 Tage auf eigene Faust durchs Land reisen und dabei eine Menge am Boden und in der Luft erleben möchten.

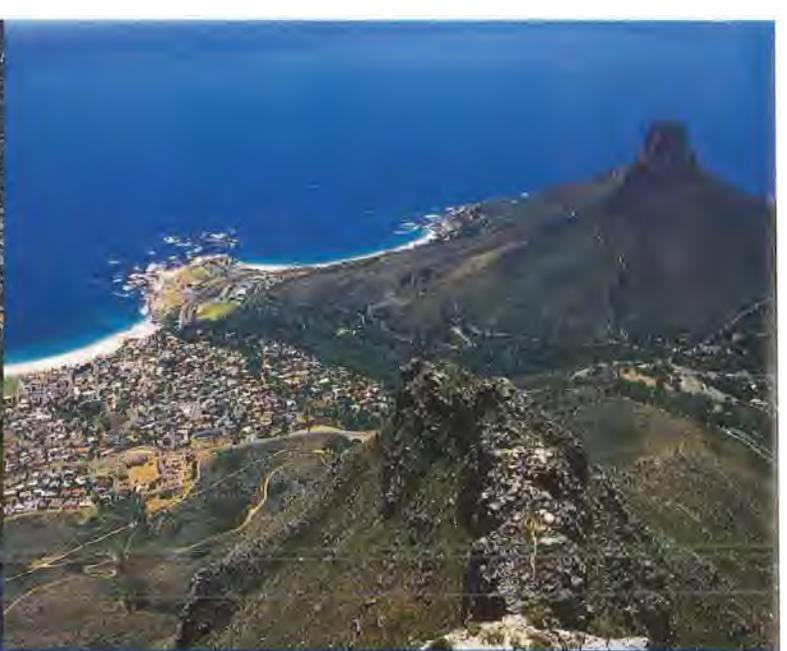
## Die ideale Reisezeit

Ist zwischen Ende November bis Ende April. Dann ist es an der Küste des Indischen Ozeans an der berühmten Garden Route mit 22 bis 27 Grad angenehm warm und nicht zu heiß, Relaxtes Küstensoaring ist angesagt. Fliegen, so lange man will, alles, nur kein Stress, morgen ist auch noch ein Tag. Keine 100 Kilometer von der Küste entfernt steigt das Quecksilber im Landesinneren schnell auf 35 bis 40 Grad hoch, während in der Nacht kühle zehn Grad angezeigt werden. Entsprechend geht es in den kargen, wüsten- oder steppenähnlichen Fluggebieten im Landesinneren zur Sache. Um die Mittagszeit flimmern schon die immer heftiger aufsteigenden Luftmassen über die abgeernteten Felder. Ahnungslose Schmetterlinge und auch nicht weniger ahnungslose Gleitschirmflieger aus Old Germany werden hier vom Startplatz weg bei Porterville in die Luft katalpultiert, dass die einheimischen Piloten

nur die Köpfe schütteln. Zwei Stunden später ist man immer noch sehr sportlich unterwegs, aber das ganz Brutale ist weg. Einzelreisende sollten ohne lokalen Führer die Inlandsfluggebiete meiden, denn das nächste Krankenhaus liegt weit entfernt und der Handyempfang ist im Outback reine Glücksache.

## Anflug auf Kapstadt

Nach elfstündigem Flug sinken die meisten Touristen schlapp in die Betten. Dennoch lohnt sich für uns Gleitschirmflieger vorher der Blick hinauf zum Wahrzeichen der Stadt, dem Tafelberg. Daneben erhebt sich ein etwas niedriger pyramidenförmiger Gipfel, der Lions Head. Von hier starten die einheimischen Cracks, nehmen die Aufwinde zum Tafelberg voll mit und kurven dann seelenruhig an hunderten japanischen Touristen vorbei über die 600 Meter schroff abfallende Kante des Tafelbergs. Der Blick hinunter zur wunderschön gelegenen Stadt ist jede Mühe wert. Weniger routinierte GS-Flieger starten ebenfalls von einem der beiden jetzt mit grünen Matten ausgelegten Startplätze am Lions Head und fliegen in Richtung Strand zum Landeplatz am Club Med, der vom Startplatz aus gut einsehbar ist. Am Club Med ist der Gleitschirm- und Drachenclub Glens Club beheimatet. Hier erhält man die richtige und notwendige Einweisung von Anthony Alleen sowie den nötigen Haftpflicht Versicherungsnachweis als Gastflieger. It's tricky, meinen die einheimischen Flieger zu ihrem toll gelegenen Flugberg. So kann unvermutet rasch aufkommender Seewind den Flug beeinträchtigen. Oben am Startplatz weht dann immer noch sanfte Thermik den Berg hinauf. Wer jetzt noch startet, kann an der Landezone am Strand auf heftigen Gegenwind treffen, der so manche sicher geglaubte Landung vereitelte. Deshalb sollten wir das Wellenbild des Ozeans



## Lions Head Ein Paradies für Gleitschirm- und Drachenflieger

schon lange vor dem Start ständig beobachten. Zeigen sich erste weiße Schaumkronen, müssen wir auf den Start verzichten, am Landeplatz pfeift dann ein 30er Wind, Die Einheimischen bezeichnen die Wellen als White Horses (Weiße Pferde).

Eine fachgerechte Einweisung ist auch deshalb erste Fliegerpflicht und zudem Vorschrift, weil wir z.B. bei leichtem SO-Wind hier thermisch bedingt starten könnten, uns aber ganz kräftig auf der Lee-Seite des Berges befinden. Vom West-Startplatz Signal Hill sollten wir als Newcomer die Finger lassen, denn der Landeplatz unten vor dem Stadion ist weit entfernt und die Anflugzone führt über eine sechsbahnig ausgebaute Schnellstraße, auf der viele halbblinde Autofahrer unterwegs sind. Bei passenden Windverhältnissen ist der Lions Head ein Klasse Flugberg für stundenlange Flüge zum Tafelberg oder zu den zwölf Aposteln.

## Fluggebiet Nordhoek - Das Juwel

Nur eine Fahrstunde vom Zentrum Kapstadts entfernt liegt südwestlich an der Atlantikküste die kleine Ortschaft Nordhoek. Selbst hartgesottene Weltenbummler geht beim Anblick dieser von hohen Bergen umsäumten Bucht das Herz auf. Erst recht, wenn man ganz oben an einem der drei naturbelassenen Startplätze steht und das ganze Panorama betrachten kann. Bei leichten süd-westlichen Winden ist der Flug bis zur Hout Bay ein unvergesslicher Genuss. Der offizielle Landeplatz ist vor dem Dunes Restaurant an der Hout Bay. Die Zufahrt zum Startplatz führt über den NationalparkSil-

vermine Nature Reserve, Man bezahlt Eintritt und schreibt sich ins Paragliding Pilots Register Buch ein. Dann geht die Auffahrt durch den Nationalpark 2,5 Kilometerweit den Berg hinauf zum Startplatz, der mit einem Bändsel gekennzeichnet ist. Ganz wichtig: Der Mietwagen muss nach dem Start sofort zum Parkausgang zurückgebracht werden. Das Fluggebiet Nordhoek befindet sich noch in der Testphase. Wenn sich Gastflieger dort nicht an die Vorschriften halten, wird die Zulassung für alle Piloten entzogen und das möchte wohl keiner.

## Genuss pur Die Flugberge von Wilderness

Etwa 450 Kilometer östlich von Kapstadt finden wir an der Garden Route den kleinen Ort Wilderness bei George. Von insgesamt 12 Startplätzen im Umkreis von weniger als 50 Kilometern schwingen sich Genussflieger und Cracks bei jeder Windrichtung in die Luft und wohl keiner hat den Trip nach Wilderness je bereut. Im Frühjahr traf ich dort die Flugschule Chiemsee von Thomas Beyhl mit einigen deutschen Gastpiloten, die auf eigene Faust unterwegs waren. Eine Woche später vergnügten sich schweizerische und französische Piloten in der Luft und zwischendurch hoben Amerikaner, Taiwanesen, Japaner und koreanische Flieger am Startplatz Map of Africa von der grünen Wiese über dem Indischen Ozean ab. Ein buntes Völkergemisch, das sich über das gemeinsame Hobby ganz prima versteht. Küstensoaring von der besten Seite ist auf allen 12 Startplätzen angesagt. Der Skywing Paragliding Club von Wilderness hält die Fluggelände in Ordnung und verlangt dafür von den Gastpiloten einen Obulus von ca. zehn Euro pro Woche. Die örtliche Flugschule von Jan Minnaar zieht das Geld ein und gibt die nötigen Infos über die Fluggebiete weiter, die sich bei entsprechender Wetterlage anbieten. In den letzten neun Jahren war ich fünf Mal in Südafrika fliegen unterwegs. Noch vor drei Jahren traf ich maximal sechs südafrikanische Piloten am Start. Heute sind 20 südafrikanische Fliegerinnen und Flieger keine Seltenheit. Statt alter ausgebleichter Museumsflügel werden heute die neuesten Schirme ausgepackt. Man fühlt den wirtschaftlichen Aufschwung des Landes an diesen kleinen Dingen.

Der Startplatz Map of Africa liegt oberhalb der Ortschaft Wilderness. Hinweisschilder am Touristikbüro beachten. Der sanft geneigte Startplatz wird auch zur Schulung benutzt und ist für allein reisende Gastpiloten der ideale Spot für beste Kontakte zu den einheimischen Piloten. Gelandet wird am weitgehendst menschenleeren Strand. Stundenlanges So<sup>9</sup> ring im lamina-



Wilderness, per Drachen...

ren Seewind ist hier fast immer möglich, Toplanden kein Problem. Der zweitbedeutendste Flugberg ist der Cloud Nine oberhalb von Sedgfield. Auffahrt über das Straßenschild Kama Kama Hights am Ortsausgang von Sedgfield in Richtung Knysna. Am Cloud Nine fliegt man in einer Mischung aus Seewind und breitflächiger Thermik, idealer Ausweichplatz, wenn der Seewind direkt an den Küstenfluggebieten über 30 km/h und somit zu stark ist. 500 Meter Startüberhöhung sind hier normal. Kleinere Streckenflüge über ein etwa 30 km langes Dreieck gelingen auch weniger routinierten Piloten. Gelandet wird Top oder direkt unterhalb des weiträumigen Startplatzes. Der Cloud Nine-Startplatz wurde seit dem vergangenen Jahr großzügig ausgebaut, so dass Toplanden jetzt kein Problem mehr ist. Aus Platzgründen können wir die restlichen zehn Startplätze, die alle zum Küstensoaring geeignet sind, in der Umgebung von Wilderness nicht mehr beschreiben. Die Flugschule Cloudbase von Jan Minnaar verteilt an alle Gastflieger eine Übersichtskarte mit den eingezeichneten Startplätzen. Zudem ist jeder südafrikanische Flugberg im Internet abrufbar über den Link zum South African Hangliding & Paragliding Club.

## Preiswerte Flüge clever gebucht

Die preiswertesten Flüge nach Südafrika bietet die Turkish Airline für ca. 480 Euro ab Frankfurt mit Umsteigen in Istanbul an, Zusätzliches Sportgepäck wird nicht immer transportiert, weil der Zubringerflug von Deutschland in die Türkei oft rappellvoll ist. Die zweitgünstigste Airline ist je nach Termin meist die British Airways. Täglich Abflüge von deutschen Flughäfen über London nach Kapstadt. Sportgepäck wird mit Voranmeldung befördert, aber mit dem Aufpreis von 120 Euro sind die Briten deutlich teurer als der deutsche Ferienflieger LTU. Für je 512 Euro flogen Uschi und ich Mitte Januar 2004 mit der LTU im Direktflug von Düsseldorf nach Kapstadt und zurück nach Deutschland. Unsere beiden Gleitschirmsäcke wogen jeweils 20 kg, dazu kamen das Camping-Equipment mit 12 kg und Sonstiges wie Kleider,



Fotoausrüstung usw. mit 17 kg, macht zusammen 69 kg für zwei Personen. Freigeäck ist bei allen renommierten Liniengesellschaften auf nur 20 kg pro Person festgelegt, plus fünf bis acht Kilo Handgepäck. Das reicht hinten und vorne nicht für einen fünfwöchigen Fliegerurlaub in der Natur. Bei der LTU kauft man sich eine rote LTU Card für 50 Euro, dann ist man sämtliche Gepäcksorgen los. Hiermit sind für jeweils zwei Personen 30 kg Freigeäck erlaubt und zusätzlich ein Sportgepäck bis 30 kg. Macht für zwei Personen 90 kg (!) Freigeäck, plus jeweils acht kg Handgepäck. Die Anreise mit dem Zug zum Abflughafen in Berlin-Tegel, Hamburg, Düsseldorf, München und Wien ist im Ticketpreis schon enthalten. Der Service und Komfort an Bord ist zudem deutlich besser als bei den vielen Liniengesellschaften mit berühmten Namen. Nicht zuletzt jetten deshalb jedes Jahr die besten deutschen Nachwuchs-Wettbewerbspiloten zu den All African Open Anfang Dezember mit der LTU nach Südafrika.

## INFORMATION



Wer während der Schulferien fliegt, zahlt deutlich mehr. Vom 20. Dezember 2004 bis zum 16. Januar 2005 sind in Südafrika Schulferien. Die Flugtickets kosten in dieser Hochsaison oft bis zu 200 Euro mehr als außerhalb der Schulferien. Auch bei der LTU schlägt die Auslastung der Südafrika-Flüge auf unseren Reiseetat. Wir flogen am preiswerten Donnerstag von Düsseldorf aus ab. Am teuren Samstag hätte der Flug über 217 Euro mehr gekostet! Je früher man bucht, desto attraktiver sind die Flugpreise.

**Adressen**

**Flugschule Airteam Cape Town**  
[www.tandemparagliding.co.za](http://www.tandemparagliding.co.za)  
 Hier schult der deutsche Fluglehrer Peter Wallenda.

**Flugschule Cloudbase**  
 Fluglehrer Jan Minnaar  
 In Wilderness bei George  
 Handy GSM Standart  
 082-777-8474  
 Jan vermietet auch preiswerte Backpacker-Zimmer für Flieger.

Fluggeländeführer aller Fluggebiete in **Südafrika.**  
 Fresh Air Side Guide  
 Von Greg Hamerton  
[www.paragliding.co.za/hammer](http://www.paragliding.co.za/hammer)  
**SAHPA-South African Hangliding & Paragliding Association**  
 Postfach 1993  
 Halfway House 1685  
[www.Paragliding.co.za/sahpa](http://www.Paragliding.co.za/sahpa)

*Vorschrift ist eine Gastmitgliedschaft für drei Monate, die vor der Ankunft in Südafrika beantragt werden sollte. Formulare gibts im Internet bei der SAHPA. Es kostet 300 Rand, ca. 35 Euro. Die Mitgliedschaft schließt die Flugambulanz-Rettung und eine Haftpflichtversicherung über 300.000 Rand ein. Zudem erhält man die Gastlizenz im 2m Band 141.600 und 141.625.*



# Indiens Florida

Ein Beitrag von Thomas Quien

Es ist der 29. Januar, 13:20 Uhr, als wir in die schon etwas betagte Boeing 757-300 von Thomas Cook steigen. Am Frankfurter Flughafen liegt Schnee. Rund 9 Stunden später setzt der Flieger um ca. 5:00 Uhr Ortszeit, nach einem kurzen Tankstop in Sharjar (Vereinigte Emirate), in Goas zurzeit einzigem Flughafen Dabolim zur Landung an. Als wir aussteigen erwarten uns Visakontrolle und angenehme 23 Grad Celsius. Hier gibt es zu dieser Jahreszeit Schönwettergarantie. Tagsüber hat es 32-35 Grad. Und das Klima ist trockener als in anderen asiatischen Staaten wie Thailand oder Indonesien. Also, wie bei uns im Hochsommer und das in der Saison von Oktober bis März täglich. Ab Februar gibt's sogar so etwas wie Fluggarantie durch den dann zuverlässigen Seewind.

Das klingt optimal, aber wie alles hat auch Goa seine Schattenseiten. Abgesehen davon, dass der Schönheitssinn der Inder bezüglich der Gestaltung ihrer Umgebung nicht besonders ausgeprägt ist, muss man schon ein wenig abenteuerlustig und nicht zu empfindlich sein um in Indien einen ent-

spannten Urlaub zu verbringen. Goa ist zwar für indische Verhältnisse sehr westlich orientiert (Goa war mal eine portugiesische Kolonie und die Inder nennen es selbst das Florida Indiens), jedoch sind Unterkünfte, sanitäre Anlagen und Hygiene für Westeuropäer sehr gewöhnungsbedürftig. Alles sieht etwas gammelig aus und dieses Bild wird noch durch unzählige Hippies und Freaks aus aller Welt vervollständigt, welche hier auf ihren meist monatelangen Trips kiffenderweise Zwischenstation einlegen. Bei der Menge und Öffentlichkeit wie hier Marihuana und andere Drogen konsumiert werden, könnte man denken, dies sei hier völlig legal. Doch diesen Irrtum mussten schon viele Touristen mit harten Geldstrafen oder gar indischem Knast büßen. Doch wem all dies nichts ausmacht, der kann hier einen wunderschönen und vor allem günstigen Fliegerurlaub unter Kokospalmen und weißem Sandstrand verbringen. Täglich schwimmen, Essen komplett für 2,50 Euro und natürlich soaren, soaren, soaren .....



## Arambol (Harmal)

Das wohl beste Fluggebiet in Goa ist Arambol (auch Harmal genannt). Arambol ist ein Fischerdorf im äußersten Norden der ehemaligen Kolonie, das in den letzten Jahren größeres touristisches Interesse erfährt. Das Besondere an diesem Ort ist ein kleiner Süßwassersee direkt am Meer, der nur über einen Fußweg entlang der Felsenküste erreichbar ist und beidseitig von ca. 60

**WINDRICHTUNG:** SW-NW Soaring  
**EIGNUNG:** GS  
**HÖHENDIFFERENZ:** ca. 60 m  
**ANFAHRT:** Am besten mit dem Taxi. Vom Flughafen in Dabolim kostet die einfache Fahrt ca. 18,- Euro. Bus geht auch, ist aber umständlich. Am besten durchfragen. Am Strand in Arambol rechts entlang der Küste zum Lake. Von dort aus links oder rechts (je nach Wind) vom Lake zu Fuß aufsteigen. Links kann man eine kleine kahle Stelle mit Serpentinaen ausmachen. Hier immer den Pfad entlang. Rechts beginnt der Einstieg zwischen den Shaks zu zwei großen bemalten Felsen. Hier zwischendurch und ebenfalls immer dem Pfad folgen.  
**START:** Freie Stellen an der Kante  
 SW N 15°42'1,9" E 73°41'84,8"  
 SW N 15°42'5,6" E 73°41'81,2"  
 W N 15°42'31,2" E 73°41'74,3"  
 NW N 15°42'35,7" E 73°41'75,9"  
 NW N 15°42'77,4" E 73°41'93"  
**LANDUNG:** Toplanden oder direkt am Strand

Meter hohen, bewachsenen Steilhängen mit Hochplateau umgeben ist. Genau an dieser ca. 1 km langen Ridgeline kann, je nach Wind, stundenlang gesoart werden. Hier hat es Startplätze von SW bis NW. Optimal ist Westwind, bei welchem praktisch die ganze Steilküste befliegen werden kann, oft 6-7 Stunden lang. Wer da nicht ganz die Ausdauer mitbringt, kann seine Toplandefähigkeiten trainieren und am Takeoff wieder einlanden. Was sich wesentlich einfacher gestaltet, (von dem gelegentlichen Buschwerk mit spitzen, ca. 5 cm langen Stacheln mal abgesehen) als das Starten. Der Takeoff hat etwas von einem Klippenstartplatz. Man zieht im Lee auf und der Schirm schießt dann in die komprimierte Luft welche über die Felsenkante strömt. Es sind ausgefeilte Rückwärtsstarttechnik und präzises Schirmhandling gefragt.

Oft muss weit in den Schirm gelaufen werden, um die Kräfte aufzufangen bis der Schirm über einem steht und man auch schon gleich den Boden unter den Füßen verliert. Deshalb ist hier Rückwärtsstart mit "Big Ears", also angelegten Ohren oder "Ankern", wobei Fliegerkollegen als Anker dienen, als Starthilfe sehr beliebt.

Der Startplatz ist nur zu Fuß vom Lake aus, über kleine Serpentinaen entlang der Steilhänge, erreichbar. Bei 35 Grad, meist in der Mittagssonne (wenn der Seewind einsetzt) kein großes Vergnügen. Aber daran gewöhnt man sich und das Ganze behält dadurch eine sportliche Note, denn das Fliegen im warmen, sanften Aufwindband ist kinderleicht und kann den ambitionierten Piloten schnell langweilen. Man kann hier zwar auch wunderbar hohe Wingover trainieren, allerdings stören die dabei erzeugten Turbulenzen oft Flugschüler, welche hier ihre ersten Flugstunden nehmen. Und nicht immer

steht der Wind so, das man an eine andere Stelle ausweichen kann. Die ansässige Flugschule wird übrigens von einem Deutschen betrieben. Uwe trifft man meistens zwischen 11:00 bis 12:00 im Relax Inn. Er verleiht Schirme, gibt Einzelstunden und betreut Gruppen. (Kontakt im Anhang). Es gibt auch einen österreichischen Piloten (Andreas), der dort schon 18 Jahre wohnt und hervorragende Hängematten baut (Arambol Hammocks). Auch er gibt gerne Auskunft über Startplätze und Sonstiges. Gelandet wird meistens am Strand, weil man dort sofort sein wohlverdientes Landebier genießen kann, welches auf Wunsch auch gerne vom herbeieilenden Personal der Shaks gebracht wird. Allerdings ist es nachher schon eine Kunst den Schirm so hinzulegen und einzupacken, dass man nicht gleich den ganzen Sand-



strand mitnimmt. Und den wird man bekanntlich nicht so leicht wieder los.

## Süd Vagator/ Nord Anjuna

Die nächste Flugmöglichkeit entlang der Küste in Richtung Süden bietet eine ca. 50 Meter hohe Felsenase, welche Süd Vagator von Nord Anjuna trennt. Hier kann man mit dem Motorrad von Nord Vagator aus sogar bis zum Start-

**WINDRICHTUNG:** SW, NW Soaring  
**EIGNUNG:** GS  
**HÖHENDIFFERENZ:** ca. 50 m  
**ANFAHRT:** Auch hier am besten mit dem Taxi nach Nord Vagator (Little Vagator Beach), Hier kann man einen ausgefahrenen Weg zum Top der Felsenase ausmachen.  
**START:** ausgedörrte Wiese; Felskante.  
 SW N 15°35'3,84" E 73°44'7,8"  
 SW N 15°35'3,52" E 73°44'1,68"  
 NW N 15°35'4,73" E 73°44'3,0"  
**LANDUNG:** Toplanden oder direkt am Strand



platz fahren. Allerdings ist die Anströmung nicht immer hindernisfrei und schwierig einzuschätzen. Zudem befinden sich direkt unter den Startplätzen nur Felsen. Man sollte sich also sicher sein, nicht abzusaußen, was man anhand mangelnder Vorflieger leider selbst einschätzen muss. Denn hier fliegen kaum andere Piloten. Die fliegen dann lieber in Süd Anjuna.

## Süd Anjuna

Hier gibt es eine weitere sehr kleine Soaringkante bei NW-Wind. Unweit vom Fleemarket, der jeden Mittwoch stattfindet und eine große Touristenattraktion darstellt. Der Startplatz befindet sich am südlichen Ende des Strandes und kann von dort aus gut ausgemacht werden. Er bietet viel Platz ohne Hindernisse und eignet sich deshalb hervorragend zum Üben von Rückwärtsstarts. Da die Höhe zum Strand hier nur ca. 30 m beträgt, werden hier auch Schulungen für Anfänger durchgeführt. Meist von Parva, einem Engländer, der sehr gutes Deutsch spricht. Auch er gibt gerne Infos zu den Fluggebieten in Goa (Telefonnummer im Anhang).

**WINDRICHTUNG:** NW Soaring

**EIGNUNG:** GS

**HÖHENDIFFERENZ:** ca. 30 m

**ANFAHRT:** Auch hier am besten mit dem Taxi nach Süd Anjuna (Fleemarket). Vom Strand aus Richtung Süden ist der Startplatz sofort auszumachen.

**START:** große ausgedörrte Wiese  
NW N 15°34'1,08" E 73°44'5,37"

**LANDUNG:** Toplanden oder direkt am Strand

## ALLGEMEINE INFORMATIONEN

### ANREISE:

Mit Thomas Cook von allen größeren Flughäfen direkt nach Dabolim oder mit sonstigen Fluggesellschaften nach Bombay und dann mit Inlandsflug (ca. 90,- Euro) nach Dabolim. Achtung: Die indischen Fluggesellschaften haben teilweise nur 15 kg Freigepäck und keine Sportgepäckoption!

### EINREISE:

Visum erforderlich. 6-monatiges Touristenvisa kostet 50,- Euro.  
Infos: [http://www.indiatourismeurope.com/de/passvisa\\_0.html](http://www.indiatourismeurope.com/de/passvisa_0.html)  
<http://www.indischebotschaft.de/German/ghomepage.htm>

### MIETWAGEN /- MOTORRAD:

In Goa fährt man meist mit motorisierten Zweirädern. Entweder "Kinetics", das sind Roller oder Motorräder. Hier haben die einzylindrigen "Enfields" (so was wie indische Harleys) den größten Funfactor, Aber es gibt auch Jeeps zu mieten (Int. Führerschein ist Pflicht).

### UNTERKUNFT:

In Arambol mietet man sich am besten eine Lodge "on the Rocks". Das sind kleine Häuschen, für meist 2 Parteien mit Blick aufs Meer am Weg zum Lake. Zimmer mit Toilette und Dusche. (ca. 4,- Euro bis 8,- Euro). Es gibt mittlerweile auch Hotels, welche sich zum Teil noch im Bau befinden. Ansonsten schaut man sich Vorort am besten nach einem schönen Plätzchen um, So gut wie jedervermietet hier irgendeine Unterkunft. Am besten in den Restaurants nachfragen.

### VERPFLEGUNG:

In Arambol empfiehlt sich das "Felini" direkt an der Strandzufahrt. Das Relax Inn (Flugschule) ist bekannt für die beste Pasta und die "Ricebowl" süßsauer nach Chinaart. Ansonsten sind der immer frische Fisch und sonstige Tandoor Gerichte in fast allen Restaurants sehr gut und vor allem günstig. Ein Essen kostet zwischen 1,-Euro bis 3,- Euro. Getränke 0,30 - 0,50 Euro. Bier (0,5l) 1,- Euro.  
Infos: [www.indiatourismeurope.com](http://www.indiatourismeurope.com)

### AUSFÜHRLICHE INFOS UND BILDER:

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

### ANSPRECHPARTNER:

Arambol Paragliding, Tel. +91/9822102318, e-mail: [uweesify.com](mailto:uweesify.com)  
Steve Reed, Tel. +91/98231332438,  
e-mail: [indiansteve@peterpanparagliding.com](mailto:indiansteve@peterpanparagliding.com)  
Parva, Tel. +91/9822491469, e-mail: [parvaqliding@hotmail.com](mailto:parvaqliding@hotmail.com)  
Wetter: In der Saison von Oktober - März fast immer sonnig. Temperatur 30-35° Celsius. Zum Ende der Saison ansteigend. Ab Februar Fluggarantie.

**KARTE:** [www.mapblast.com](http://www.mapblast.com)

**REISEZEIT:** Oktober bis März

**SOUVENIRS:** Tücher, Schnitzereien, Gewürze.

### ALTERNATIVE FREIZEITMÖGLICHKEITEN:

Schwimmen, Kitesurfing, Motorrad-Touren, Shopping auf dem Fleemarket oder verschiedenen Nightmarkets freitags oder samstags.

Ein Beitrag von Benedikt Liebermeister

# »Red Bull Giants of Rio« am Tegernsee



Start am 11 Vallbruggipfel

Bei Kaiserwetter und optimalen Flugbedingungen fand in Tegernsee die Ausscheidung zum »Red Bull Giants of Rio« statt, 48 Amateursportler aus dem gesamten Bundesgebiet trafen sich am Fuß des Wallbergs um im Laufen, Schwimmen, Mountainbiken und Drachenfliegen den jeweils besten Athleten zu ermitteln. Nach gut dreieinhalb Stunden sportlicher Höchstleistung standen die »Giganten« für Rio fest.

Die Zuschauer halten den Atem an. Mit Fullspeed hat Hans Kiefinger die letzte Wende Ringseeinsel in Wiessee genommen. Jetzt jagt er im Tiefflug übers Wasser auf die Point in Tegernsee zu. Fast streift er die letzten Büsche, setzt den Drachen auf den Rasen und sprintet noch im Gurtzeug durchs Ziel. 6:13 min für den Speedrun über drei Wenden und 8,5 km.



DHV-Ehrenvorsitzender Peter Janssen (2.v.l.) gab den Startschuss



Hans Kiefinger (links) löst das Ticket nach Rio

„Dieser Husarenritt ist nicht zu toppen“ stellte Nationalteamkollege Bob Baier am Start Wallberggipfel fest. Recht hatte er, Hans Kiefinger gewinnt vor Roland Wöhrle und Gerald Woll und träumt bereits von den „Girls of Ipanema“. Endlich hat's geklappt. Denn letztes Jahr hatte der sympathische Niederbayer um Haaresbreite die Qualifikation für die WM in Brasilien verpasst. Der Läufer Daniel Pickl, Max Friedrich auf dem Rad und „Wasserratte“ Benedikt Schubert werden im Amateurtteam mit Hans und dem deutschen Profi-Quartett nach Rio reisen. Zu den Profis gehören

„Ironman“ (fiter in Hawaii) Jürgen Zäck als Läufer, Ex-Schwimmprofi Jan Sibbersen, Lado Fumic, der beste deutsche Mountainbiker und Olympiateilnehmer in Athen, sowie Ex-Drachenweltmeister Guido Gehrman. Am ersten Adventssonntag dieses Jahres wird sich zeigen, wie die beiden deutschen Teams im internationalen Vergleich bestehen.

## »Red Bull Giants of Rio« - der Wettbewerb

Amateur- und Profi-Teams aus über 40 Nationen messen sich unter der brasilianischen Sonne in einem einzigartigen Teamwettbewerb. Die Schwimmer springen über die Klippen ins offene Meer und kämpfen sich über drei Kilometer durch Brandung und Wellen. 45 Kilometer quälen sich die Mountainbiker durch die engen Straßen der Altstadt von Rio auf den Corcovado und rasen downhill durch den Dschungel des Parque Nacional da Tijuca. Nach dem Start am Pedra da Gavia geht's mit dem Drachen im Speedrun um die Jesus Statue, bevor am weltberühmten Strand von Ipanema zur Landung angesetzt wird. Dort warten die Läufer. Wer wird als Erster über 15 Kilometer heißen Sand das Ziel an der Copacabana erreichen? Gigantisch müssen die Leistungen der Athleten sein, um diese Herausforderungen zu meistern. Mit dabei ist auch Weltmeisterin Corinna Schwiengershausen, die plant in einem internationalen Profifrauenteam zu starten. Die Nominierung der anderen Sportlerinnen läuft noch. „Ich freue mich auf den Kontakt mit diesen Wahnsinnsathleten. Um im Laufen, Biken oder Schwimmen zur Weltspitze zu gehören, ist der 20-fache Trainingsaufwand nötig wie in unserem Sport. Deshalb zolle ich ihnen höchsten Respekt.“

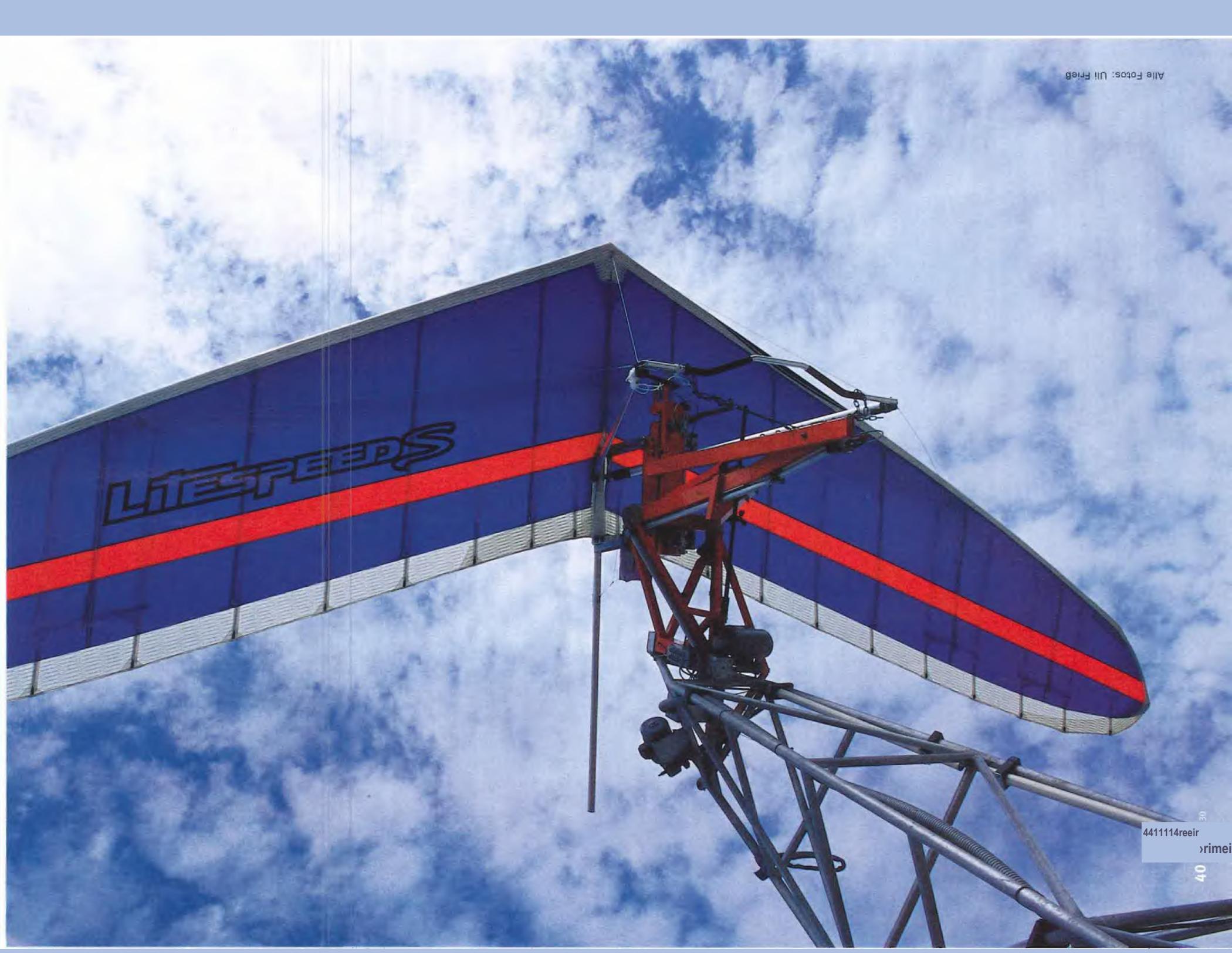
### Interview Charly eger

Äußerst vielfältig ist das Sponsoring von Red Bull. Von Kunst bis Kunstflug reicht das Spektrum. Besonders viel Unterstützung erfährt der Flugsport. Vor allem die Flying Butts. Ein Haufen flugverrückter Sammler historischer Flugzeuge, die die Kisten mit liebevoller Hingabe restaurieren und dann fliegen. Doch auch im Drachen- und Gleitschirmsport ist Red Bull sehr aktiv. Charly Weger, Organisator der Qualifyings der »Red Bull Giants of Rio« sagt uns, warum.



Charly, Red Bull hat ganz offensichtlich ein besonderes Faible für den Flugsport. Dass wir dabei nicht zu kurz kommen, freut uns natürlich sehr. Was verspricht sich Red Bull von der Unterstützung des Drachen- und Gleitschirmsports?

Charly Weger: Red Bull unterstützt viele verschiedene Szene-Sportarten. Das Engagement im Drachenflug besteht schon seit mehreren Jahren. Grundsätzlich geht's darum, Szenen mit kreativen Event-Ideen zu unterstützen, Sportler aus diesen Szenen zu fördern und 100% zu betreuen. Red Bull setzt auf Sportarten mit dem gewissen Speed und Adrennlk-Kick, dazu gehört natürlich auch der Flugsport generell. Die firmeninterne Erfahrung im Event-Marketing, gekoppelt mit neuen Ideen der Red Bull Top Athleten bringt immer wieder brandneue und kreative Event-Konzepte ans Tageslicht. Die „Giants of Rio“ sind dafür ein gelungenes Beispiel. Stellvertretend für alle Drachenflieger-Fans werden Guido Gehrman und Hans Kiefinger in Rio die Route rund um den Corcovado genießen - hoffentlich mit maximalem „Speed“ - wir wünschen jetzt schon viel Vergnügen dabei.



## Gütesiegel für Hängegleiter

# Sich ureerwegs

'7Y/C>a t/e

Ein Beitrag von Uli Frieß

**D**er Gleiter, den Francis Rogallo-1-948 erfand, um Raketenstufen aus dem All zurückzubringen und der in den 60er Jahren von Enthusiasten aus den USA und Australien langsam zum Sportgerät weiterentwickelt wurde, sollte Spaß bringen und Fliegen auf einfachste Weise ermöglichen. Eine Sicherheitsprüfung war den Fans des neuen Sports damals so wichtig wie den Surfern die Flaute. Der Sinn von Prüfverfahren zeigt sich leider oft erst nach leidvollen Erfahrungen.

Für die Einsicht, Drachen auf ihre Sicherheit testen zu müssen, brauchte es im Vorfeld viele tödliche Unfälle. Als sich Anfang der siebziger Jahre der Drachen zunehmend verbreitete und sich die Pioniere vermehrt in die Turbulenzen der Sommerthermik wagten, wurden die Probleme eminent: Flatterstürze traten auf. Bis dahin hatte sich so gut wie niemand aus der Szene um die aerodynamische Stabilität der "Dekas" Gedanken gemacht. Das, obwohl die zugrunde liegende Theorie schon lange bekannt war. Otto Lilienthals Gleiter flogen aerodynamisch weitgehend stabil.

Der neue Sport stand damals am Scheideweg. Man verfügte über ein genial einfaches, aber unsicheres Fluggerät, dem zum sicheren Betrieb Manieren beigebracht werden mussten. Enthusiasten aus der Szene mussten ans Werk, denn weder eine staatliche Stelle noch der DAeC hatten Interesse an einer Untersuchung der Aerodynamik von Hängeleitern, geschweige denn an der Einführung geeigneter Prüfverfahren. Den DHV gab es noch nicht.

## Pionierarbeit

Die Amerikaner versuchten schon 1976 mit einem auf einem Autodach montierten Drachen die Fläche aerodynamisch zu erfassen. Nach heutigen Maßstäben waren die Tests archaisch: Ein auf dem Autodach mitfahrender "Pilot" erfüllte am Steuerbügel das aufrichtende Moment. Diese Art der "Messung" machte zwar Tests ohne einen teuren Windkanal möglich, lie-

ferte jedoch keine qualifizierten Messwerte. Etwa zeitgleich versuchten einzelne Piloten und Hersteller in Europa, insbesondere in der Schweiz und in Deutschland, die Probleme des Flattersturzes durch sogenannte "Abwurfversuche" in den Griff zu bekommen. Später errang Bernd Schmidler bei den zuständigen Behörden die Genehmigung, diese Abwurfversuche an der Kochertalbrücke durchzuführen.

1978 entwickelten Ali Schmid und Paul Kofler in Deutschland den ersten brauchbaren Drei-Komponenten-Messwagen und mit Michael Schönherr's Hilfe konnten damit reproduzierbare Messfahrten durchgeführt werden. Das Gütesiegel als Sicherheitszertifikat entstand. Allerdings gab es zu diesem Zeitpunkt noch keine verbindlichen Grenzwerte der aufrichtenden Momente, die Drachen einhalten mussten.

**Fixierung auf der Mess-Plattform:**  
Per Flaschenzug wird der Messturm vor der Fahrt aufgerichtet



**Vorbereiten Vermessen.**  
Bernd Schmid'ler, Christof Kratzner und Konstrukteur Gene' Weinrichs (von 1. nach r.)



Nach der Gründung des DHV im Jahr 1979 förderte der Verband die Testarbeiten, später übernahm er die Testausrüstung und führte die Versuche in Eigenregie durch. 1982 entwickelte und baute Ali Schmid einen Anhänger für Festigkeitsfahrten, um die Bruchsicherheit der Geräte testen zu können. Von diesem Zeitpunkt an erhielten nur noch Hängegleiter das Gütesiegel, die eine positive Last von 6 g und eine negative Last von 3- g aushielten. Ali Schmid, Mitbegründer des Gütesiegelverfahrens, starb 1982 ausge-rechnet bei einem Absturz mit einem aerodynamisch instabilen UL.

Bis zur Festlegung von Momenten-Grenzwerten vergingen allerdings noch ein paar Jahre. 1988 wurde Bernd Schmidler vom DHV damit beauftragt, die Testausrüstung zu überarbeiten, eine Echtzeit-Messung aufzubauen (beim DHV mit der Bezeichnung "Direktauswertung" belegt)

und Pitch-Grenzwerte festzulegen. Aufgrund der Aeroelastik der Hängegleiter – der Flügel verformt sich bei verschiedenen Geschwindigkeiten unterschiedlich stark – sollten die Grenzwerte für verschiedene Geschwindigkeiten "erfahren" werden. Die folgenden Werte wurden festgelegt und sind bis heute gültig: Bei 40 km/h muss der Gleiter im Nullauftrieb (senkrechter Sturzflug) 50 Nm aufrichtendes Moment erzeugen, bei 60 km/h 100 Nm, bei 80 km/h 150 Nm und bei 100 km/h 200 Nm. Diese Grenzwerte wurden 1990 verbindlich eingeführt. Erstmals gab es damit veröffentlichte Richtwerte für die aerodynamische Stabilität von Hängegleitern.

## Kosten

Dem Gütesiegel und seinen Pionieren ist zu verdanken, dass unsere Fluggeräte heute die größt-

mögliche Sicherheit aufweisen. Die Prüfungen werden ständig den neuen Gegebenheiten angepasst und verfeinert oder, soweit die Sicherheit dies zulässt, auch vereinfacht. Dabei hinken die Testverfahren zwangsweise immer den Entwicklungen hinterher, Es mussten zum Beispiel erst die Starrflügel entwickelt sein, nicht eher konnten die Prüfverfahren für diese Geräte festgelegt werden. Dass Prüfungen Geld kosten, ist klar. Die Frage ist, wie viel Geld es Piloten und Herstellern wert ist, sicher in die Luft zu gehen.

Für alle technischen Versuche einschließlich der Zulassung für Deutschland und Österreich werden bei einem normalen Hängegleiter mit VG insgesamt knapp 3.500 Euro in Rechnung gestellt. Muss das Fluggerät einen Versuch mehrmals durchlaufen, zum Beispiel, weil es beim ersten Mal die geforderte Festigkeit nicht bringt und bricht, so sind die entstehenden Mehrkosten nicht dem Prüfverfahren anzurechnen, sondern Entwicklungskosten. In Zeiten rückläufiger Pilotenzahlen schlagen alle Kosten natürlich härter zu Buche als früher.

Das Technikreferat ist heute nicht nur Prüfstelle, sondern auch Kompetenzzentrum für alle Mitglieder. Die Erfahrung mehrerer tausend Geräte-tests machen das DHV-Technikreferat zu einem einzigartigen Erfahrungspool, aus dem die Mitglieder und die Hersteller schöpfen können.

## Sinn und Unsinn

Beim Drachen kann das Pitch bei einem Lastvielfachen im Bereich vom Nullauftrieb nicht in Testflügen ermittelt werden. Das funktioniert nur über die Flugmechanik-Messfahrt auf dem Testwagen. Genau in dem Bereich ohne Auftrieb, wenn der Pilot mehr oder weniger schwerelos an der Aufhängung baumelt, muss das Pitch greifen. Selbst Profis haben in dieser Situation keine Möglichkeit, rettend einzugreifen.

Die fantastische Performance moderner Geräte zeigt, dass auch mit sicheren Geräten hohe Leistungen erzielt werden können. Die Diskussion, ob die Pitchforderungen die Leistung der Geräte einschränkt, ist Unsinn. Einrichtungen zur Sicherung des aufrichtenden Moments, wie Pitchleinen und Swivel-Tips, müssen erst in kritischen Flugzuständen greifen. Im Normalflug sind die Pitch-Leinen locker und das Segel liegt nicht auf den Swivel auf. "Das Argument, die Pitchanforderungen würden die Leistung eines flexiblen Drachens beeinträchtigen ist so absurd wie die Behauptung, der Einbau von Bremsen würde bei einem Auto die Höchstgeschwindigkeit senken",

## Interview Adi Meerkord, Firmen-Testpilot

**Adi, was leistet das Gütesiegel und was sollte es leisten?**

Meerkord: Es sollte den Piloten die größtmögliche Sicherheit nach dem Stand der Technik bringen. Wünschenswert wäre eine klare Aussage über Betriebsgrenzen und Restrisiken der Fluggeräte, insbesondere über den Tuck.

**Wären Änderungen der Testverfahren sinnvoll?**

Meerkord: Die Nickstabilität sollte genauer untersucht werden. Sinnvoll wäre auch eine Überprüfung der tatsächlich geflogenen Geräte, um Aussagen über die Serienqualität treffen zu können. Die Hersteller sollten intensiver mit dem Technik-Referat des DHV zusammenarbeiten. Der DHV bietet diese Möglichkeit, es wird aber zu wenig Gebrauch davon gemacht.

**In welchem Kosten-Nutzenverhältnis stehen die Testverfahren?**

Meerkord: Wegen der geringen Serien-Stückzahlen sind zumindest im Drachen-Bereich die Kosten aus Sicht der Hersteller immer zu hoch. Aus Gründen der Sicherheit ist es aber natürlich zwingend notwendig, die Tests durchzuführen.

**Im Moment hat der DHV quasi eine Monopol-Stellung für Geräte-Tests. Würde Konkurrenz der Sicherheit zugute kommen?**

Nein, Konkurrenz würde die Kosten in die Höhe treiben und noch mehr Hersteller würden möglicherweise die Tests unterlassen. Für einen wirtschaftlichen Betrieb mehrerer Prüfstellen sind zu wenig Aufträge vorhanden.

**Könnte eine von Herstellern gemeinsam finanzierte Prüfstelle die Gütesiegel-Tests ersetzen, beziehungsweise die Kosten senken?**

Wer finanziert, will auch Einfluss haben. Die Prüfstelle wäre nicht unab-hängig. Die Sicherheit der Geräte würde leiden und die Piloten wären die klaren Verlierer.



sagt DHV-Testpilot Christoph Kratzner und fügt hinzu "aber die Erfahrungen des DHV und der BHPA zeigen, dass 95 Prozent der überschlagenen Drachen nicht in geprüfem Zustand waren."

Das Gefährdungspotenzial, dem wir uns beim Drachenfliegen aussetzen, ist naturgemäß höher als bei vielen anderen Sportarten. Pilotenfehler sind die häufigste Unfallursache. Dies darf uns aber nicht dazu bringen, die Sicherheit unserer Fluggeräts vernachlässigen. Das gleiche gilt selbstverständlich auch für die restlichen Komponenten des Gesamtsystems, wie den Rettungsgeräten, Gurtzeugen et cetera.

Über Sinn und Unsinn eines Sicherheitszertifikates wie des Gütesiegels dürften vernünftige Piloten und Hersteller deshalb erst gar nicht nachdenken. Die einzig zulässige Frage ist die nach dem Wert unseres Lebens. Die Antwort darauf ist klar und liegt jenseits jeder Kostendiskussion: Unbezahlbar!

#### **Drachen:**

Festigkeitstests mit dem Testwagen  
Flugmechanik-Testfahrten  
Festigkeitstests an Tandem-Fahrwerken  
Testflug

#### **Rettungsgeräte:**

Abwurftests an der Kochertalbrücke zur Prüfung der Festigkeit  
Abwurftests an der Kochertalbrücke zur Prüfung der Öffnungshöhe  
Sinkgeschwindigkeitsversuch mittels Flugmechanik-Messfahrzeug

#### **Gurtzeuge:**

Festigkeitstest

Darüber hinaus wird für alle Geräte im Testverfahren die Betriebsanweisung geprüft, die fachgerechte Verarbeitung beurteilt und eine Vermessung und Archivierung des geprüften Musters durchgeführt.

Der stichprobenartige Vergleich der vom Hersteller ausgelieferten Geräte mit dem geprüften Muster wird noch in diesem Jahr anlaufen.

## Interview Bernd Schmidtler, DHV-Technikreferat

Wo liegen die Schwachstellen der Testverfahren und **sind sie lösbar**?

Schmidtler: Jede technische Prüfung hinkt der Entwicklung hinterher. Zuerst muss das zu prüfende Produkt vorliegen, erst dann können Testverfahren entwickelt werden. Wenn sich das Produkt verändert, muss auch die Prüfung verändert werden. Wir sind daher mit unseren Prüfungen zwangsweise immer hinter der aktuellen Entwicklung. Zusätzlich gibt es Probleme, die nicht durch Prüfungen aus der Welt geschafft werden können. Der Tuck ist systembedingt und kann meines Erachtens niemals durch technische Prüfungen vollständig ausgemerzt werden.

Wie hoch ist der Personalaufwand für die Testfahrten?

Schmidtler: Für die Flugmechanik- und Festigkeitstests der Drachen benötigen wir drei Personen, nur zur Not geht es auch mal mit zwei Leuten. Wegen der erhöhten Gefahren bei den Abwurftests von Rettungsgeräten an der Kochertalbrücke sind dort vier Personen im Einsatz. Wenn Du von unserem Versuchsgelände nach Süden schaust, siehst Du die EADS, im Norden stehen die Versuchsanlagen der Universität der Bundeswehr. Wenn Du bei einer dieser Stellen ansprichst, dass wir hier mit nur drei Mann Festigkeitsversuche an Fluggeräten durchziehen und mit dem gleichen Personalaufwand einen fahrbaren Windkanal betreiben, erklären die Dich bestimmt für unglaublich.

Gibt es Gründe, Starrflügel anders zu testen als flexible Drachen?

Schmidtler: **Es wäre denkbar, die Nickdämpfung in die Tests der Pitchwerte mit einzu-beziehen.** Die Verfahren dazu sind bekannt und anwendbar. Die heutigen Testverfahren sind für die Sicherheit jedoch absolut ausreichend und es besteht kein zwingender Grund sie zu erweitern. Jede Erweiterung kostet Geld, das letztlich der Kunde bezahlen muss.

Wie ist die Reputation des DHV-Gütesiegels im Ausland?

Schmidtler: **Es wird grundsätzlich weltweit anerkannt, dass wir mit unseren Prüfverfahren und Prüfanlagen eine Spitzenstellung einnehmen.** In vielen Ländern werden aber die Prüfungen der Geräte nicht durch neutrale Prüfstellen, sondern durch die Hersteller vorgenommen. Die können dann natürlich nicht öffentlich erklären, dass sie zum Beispiel über keine Meß-möglichkeit für die Flugmechanik verfügen. Den betroffenen Firmen bleibt gar nichts anderes übrig, als die Prüfverfahren und die technische Kompetenz des DHV in Frage zu stellen. Wenn es Unfälle gibt, kommen sie trotzdem regelmäßig zu uns.

Wie sieht die Zukunft des Gütesiegels und der Testverfahren aus?

Schmidtler: Ich bin kein Prophet und kann daher nicht sagen, wie sie aussehen wird, aber ich kann sagen, wie ich mir die Zukunft wünsche. Ein technisches Versagen unserer Fluggeräte war vor 20 Jahren noch fast alltäglich. Heute gibt es in Deutschland so etwas kaum noch. "Gerätebruch" ist ein Fremdwort geworden und der Flattersturz ist ausgestorben. Das Gütesiegel und die zugehörigen Testverfahren sollten dies auch in Zukunft gewährleisten.



## Neue Musterzulassungen

### Hängegleiter

MusterprüfNr	Muster Klasse	Inhaber der Musterprüfung	Fluggewicht min. - max.
DHV 01-0400-04	Atos VX 3E	-Aeronautic Innovation Rühle GmbH (A.I.R. GmbH)	110 kg - 231 kg

### Gleitsegel

MusterprüfNr	Muster Klasse	Inhaber der Musterprüfung	Fl gewicht min. - max.
DHV GS-01-1253-04	wings of change Nemesis S 1-2 GH		wings of change 65 kg - 90 kg
DHV GS-01-1254-04	wings of change Nemesis M 1-2 GH		wings of change 80 kg - 105 kg
DHV GS-01-1255-04	wings of change Nemesis L 1-2 GH		wings of change 100 kg 125 kg
DHV GS-01-1256-04	Icaro Ice L 2 GH	Fly & more GmbH	100 kg 125 kg
DHV GS-01-1257-04	Tequila XS 1-2 GH	Skywalk GmbH & Co. KG	60 kg - 80 kg
DHV OS-01-1258-04	Tequila L 1-2 GH	Skywalk GmbH & Co. KG	100 kg - 130 kg
DHV OS-01-1259-04	OZONE Mojo XS 1 GH	Aerosport International GmbH	55 kg - 70 kg
DHV OS-01-1260-04	OZONE Mojo XL 1 GH	Aerosport International GmbH	110 kg - 135 kg
DHV GS-01-1261-04	XIX Form 3 S 2 GH	XIX GmbH	65 kg - 90 kg
DHV GS-01-1262-04	Gradient Bi-Golden 42 1-2 Biplace	Turnpoint Fastline GmbH	140 kg - 210 kg
DHV GS-01-1263-04	Swing Mistral Twin 38 1-2 Biplace	Swing Flugsportgeräte GmbH	135 kg - 230 kg
DHV GS-01-1264-04	UP Kuna M 1 GH	UP Europe GmbH	80 kg 105 kg
DHV GS-01-1265-04	Icaro Cyber 2S 1 GH	Fly & more GmbH	65 kg - 85 kg
DHV GS-01-1266-04	Sei Kangaroo 2 2 Biplace	Sol Sports Ind. E Comarico LTDA	140 kg - 210 kg
DHV GS-01-1268-04	XIX Form 3 L 2 GH	XIX GmbH	100 kg - 130 kg
DHV OS-01-1269-04	PARATECH P80 XS 2 GH	PARATECH AG	60 kg - 80 kg
DHV GS-01-1270-04	Nova Max XS 2 GH	NOVA Vertriebsgesellschaft m.b.H.	60 kg - 85 kg
DHV GS-01-1271-04	Nova Syntax XXS 1-2 GH	NOVA Vertriebsgesellschaft m.b.H.	55 kg - 80 kg
DHV GS-01-1272-04	Edel Mercury L 2 GH	Edel Korea, HISPO Colld	105 kg - 130 kg
OHO GS-01-1273-04	Edel Mercury M 2 GH	Edel Korea, HISPO Colld	87 kg - 110 kg
DHV GS-01-1274-04	Windlech Tempus 29 1 GH	Skyline Flight Gear GmbH	90 kg - 110 kg
DHV 6S-01.1275-04	Swing Mistral Twin 35 1-2 Biplace	Swing Flugsportgeräte GmbH	125 kg - 195 kg

### Gleitsegelgurtzeuge

MusterprüfNr	Anhängelast max.	
DHV OS-03-0303-04	airtime streamer 120 kg	Blue Sky Flugschule Hochpustertal GmbH
DHV OS-03-0304-04	airtime streamer Integral 120 kg	Blue Sky Flugschule Hochpustertal GmbH
DHV GS-03-0305-04	eidime speed-fire 120 kg	Blue Sky Flugschule Hochpustertal GmbH
DHV 6S-03 0306-04	airtime speed 120 kg	Blue Sky Flugschule Hochpustertal GmbH
DHV GS-03-0307-04	airtime streamer-4 two 120 kg	Blue Sky Flugschule Hochpustertal GmbH
OHV GS-03-0308-04	Verligo 1R 120 kg	Skyline Flight Gear GmbH
DHV OS-03-0309-04	Vertigo 2R 120 kg	Skyline Flight Gear GmbH

### Gleitsegelrettungsgeräte

MusterprüfNr	Musti7 Anhängelast max.	Inhaber der Musterprüfung
DHV OS-02-0109-04	<b>SE</b> DRIVE 100 kg	SKY PARAGLIDERS A.S.
DHV GS-02-0110-04	B-SAFE 120 L 120 kg	PRO-DESIGN Graf, Hofbauer Ges.m.b.H.
DHV OS-02-0111-04	aidime easy 160 160 kg	Blue Sky Flugschule Hochpustertal GmbH
DHV GS-02-0112-04	airtime easy BO 84 kg	Blue Sky Flugschule Hochpustertal GmbH
DHV GS-02-0113-04	airtime easy 100 100 kg	Blue Sky Flugschule Hochpustertal GmbH
DHV GS-02-0114	airtime easy 200 200 kg	Blue Sky Flugschule Hochpustertal GmbH
DHV GS-02-0115-04	airtime easy 140 140 kg	Blue Sky Flugschule Hochpustertal GmbH
DHV GS-02-0116-04	Tranguilizer 221XL 140 kg	High Adventure AG
DHV GS-02-0117-04	Tranguilizer 26/XXL 160 kg	High Adventure AG
DHV OS-02-0118-04	Tranguilizer 30/Bi 200 kg	High Adventure AG
DHV OS-32-0119-04	Seven UP M 100 kg	Fly market Flugsport-Zubehör GmbH & Co. KG

## DHV/OeAeC-anerkannte Betriebe für Luftsportgerät

Name, Adresse, Teleid, Fax, eMail	Anerkennung für
adventure-sports GbR Gleitschirm-Flugschule DE 83661 Lenggries Gilgenhöfe 28 0049/8042/9486 0049/8042/4831 info@adventure-sports.de	Herstellung und Instandhaltung von GS, Gurtzeugen, Rettungsgeräten
Firebird International AG CH 3713 Reichenbach Buttlinger 0041/33 676 01 06 0041/33 676 06 03 tivfirebirdeblueeeiach	Heisteilung und Instandhaltung von GO, Gurtzeugen, Rettungsgeräten, Schleppteilen
Flugschule Martin Mergenthaler DE 87527 Sonthofen Waltenerstraße 20 08321/68057 08321/22970 into@flugschule-mergentalende	Instandhaltung von GS

277/130

### Warnung

### Schleppklinke freeX Control DHV 06-0027-98

In zwei Fällen verhakte sich das Auslöseseil während des Schlepps am Splint des Auslösegriffs von FreeX-Control-Schleppklinken und blockierte die Auslösung! Dabei wurde festgestellt, dass zwischen dem verklebten Splint und dem Stahlseilzug, die Kunststoffummantelung um mehr als 1 mm verkürzt war und sich das Auslöseseil darin verklemmt hat.



Gleichzeitig wurde festgestellt, dass sich das Gurtband durch den Gummizug, der am Auslösegriff befestigt ist, zusammengezogen hat und so den Auslösesplint zu weit nach vorne schob. Dadurch konnte sich beim Einhängen des Schleppseils das Auslöseseil, das hinter den Auslösesplint verrutschte, direkt zwischen Kunststoffummantelung und Splint verhängen und so auch das Auslöseseil beschädigen.

Der Splint sollte bei gestrafftem Gurtband nicht länger als das Gurtband selbst sein. Das Auslöseseil muss auf dem Splint liegen und nicht auf der Kunststoffummantelung! Klinken mit erkennbar beschädigten Auslösesseilen müssen ausgetauscht werden.

Bitte beachtet die Lufttuchtigkeitsanweisung vom 1999-09-16. Dort wurde bereits auf dieses Problem aufmerksam gemacht.

Gmund, am 31.08.04

Klaus Tänzler  
Geschäftsführer

## STUBAITAL





**SUPER FLUGGEBIET**  
Wetter begünstigt, große Start- und Landeplätze.  
Fluggebiete Herfite/Neustift Ideal Für Wenigflieger, Anfänger und Profis. Im Umkreis 20 ideale Fluggebiete.

**DHV-Flugschule**  
DHV-Prüfungsfüge täglich, Aufstufungskurse, 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 16 · A-6167 Neustift Stubaital  
Tel. +43- 5226 · 3344 Fax +43 · 5226 · 3371  
flugschule@parafly.at www.parafly.at

Fär4iF

Drohen- und Gleitschirm-Fliegen 2004 / 2005

## LANZAROTE

- Flug
- Aufstufung
- Mietwagen
- Bewirtung

14 Tage ab  
**669,- Nm**

www.sail-fly.de  
e-mail: reisen@sail-fly.de  
Tel: 0421/63 67 358 Fax: 63 67 569

SAILFLY TOURS

## Rhöner Weihnachtsmarkt

### Wasserkuppe 18.12.2004





UP, U-Turn, Skywalk und Turnpoint präsentieren ihre Produkte am 18. Dezember im Berghotel Flieger auf der Wasserkuppe. Der amtierende Worldcup- Sieger und Deutscher Meister **Achim Jaus**, Kite-Experte und Konstrukteur **Armin Harich** und der DHV-Skierhensbeauftragte **Karl Slezak** referieren zu aktuellen Themen aus der Flug- und Kiteszene. Abends große **Weihnachts-Party!**

präsentiert von:

# wasserkuppe.com

# Schn



## Effizient gleiten mit dem Drachen

# oeller geht's weiter

Die Gleitleistung unserer Drachen wird immer besser – aber nutzen wir sie auch optimal? Mit der richtigen Technik und unter Einbeziehung der thermischen Bedingungen lässt sich die Performance auch umsetzen.

**D**as Gleiten zwischen den Bärten zu perfektionieren ist mitnichten nur Gerätebeherrschung. Den größeren Anteil am schnellen und effektiven Fliegen haben die Wahl der richtigen Geschwindigkeit, die Berücksichtigung der meteorologischen Bedingungen, die Flughöhe, die angeflogenen Thermikquellen und die geschickte Auswahl des Flugwegs. Dabei darf der Gleitflug nicht isoliert als "eigenständige Flugphase" betrachtet werden, sondern muss immer auf die Stärke der Aufwinde, den Wind und die Abstände der Bärte auf

der Flugstrecke abgestimmt werden. Im Grunde diktiert die Thermikgüte den Gleitflug – ganz im Sinn der Sollfahrttheorie.

Auf einem Streckenflug wiederholt sich das Spiel oft zigmal: Aufdrehen bis zur Basis und weiterfliegen zur nächsten Thermikquelle. Um möglichst effizient unterwegs zu sein - das heißt schnell, um die Thermikzeit optimal auszunützen - darf möglichst wenig Zeit in der Thermik "verschwendet" werden, Schnelles Aufdrehen, die Anzahl der benötigten Bärte minimieren und die Reisegeschwindigkeit maximieren heißt das Rezept für schnelles und damit weites Fliegen. Damit wird klar: Die Geschwindigkeit des besten Gleitens ist in den seltensten Fällen die richtige Geschwindigkeit, um optimal unter-

wegs zu sein. Besser ist ein Kompromiss zwischen bestem Gleiten und der McCready-Sollfahrt-Geschwindigkeitsvorgabe. Nur das Absaufisiko oder die Gefahr eine Thermikquelle nicht erreichen zu können setzen der Sollfahrt Grenzen.

Weitere Parameter für effektives Gleiten sind eine gute Flugtechnik, saubere Aerodynamik und der richtige Umgang mit Turbulenzen, die Gleitflüge manchmal zu Turnübungen werden lassen und die Umsetzung der optimalen Geschwindigkeit verhindern.

### Tendenziell schneller

Um die Flugtechnik zu optimieren braucht's ein paar theoretische Kenntnisse über das Fluggerät, mit dem wir unterwegs sind. Die Polare des Drachens sollte zumindest grob bekannt sein, wer ein Instrument mit Sollfahrtrechner benutzt, muss sie ohnehin erfliegen. Da die Polare unserer "Textilgeräte" nie genau zu bestimmen und von zu vielen Faktoren abhängig ist, sind auch die Geschwindigkeitsangaben der Sollfahrtrechner ungenau. Tendenziell stimmen die Vorgaben der Instrumente jedoch.

Zwischen den Bärten mit der Geschwindigkeit des geringsten Sinkens zu fliegen macht keinen Sinn, selbst bei Rückenwind erscheint dies fraglich.

## Anhaltswerte für Sollfahrtgeschwindigkeiten

Die Werte gelten für einen modernen Turmdrachen mit einer besten Gleitzahl von 12 bei etwa 48 km/h.

### 1. Gleitwinkeloptimierte Sollfahrt

- bei vertikal ruhender Luft und Windstille die Geschwindigkeit des besten Gleitens wählen
- bei vertikal ruhender Luft und Rückenwind etwas langsamer fliegen als mit der Geschwindigkeit des besten Gleitens
- in steigender Luft etwas langsamer fliegen als mit der Geschwindigkeit des besten Gleitens
- bei vertikal ruhender Luft und 15 km/h Gegenwind etwa 7 km/h schneller als bestes Gleiten
- bei vertikal ruhender Luft und 30 km/h Gegenwind etwa 15 km/h schneller als bestes Gleiten
- bei mit 1 m/s sinkender Luft etwa 7 km/h schneller als bestes Gleiten
- bei mit 2 m/s sinkender Luft etwa 15 km/h schneller als bestes Gleiten
- herrscht Gegenwind und sinkt die Luft, können die entsprechen-

den Werte für Luftmassensinken und Gegenwind ohne großen Fehler addiert werden. Beispiel: 15 km/h Gegenwind und mit 1 m/s sinkende Luft: etwa 14 km/h schneller als bestes Gleiten

### 2. Geschwindigkeitsoptimierte Sollfahrt

- Windeinfluss bleibt unberücksichtigt
- bei vertikal ruhender Luft und erwartetem Anfangssteigen von 1 m/s etwa 7 km/h schneller als bestes Gleiten
- bei vertikal ruhender Luft und erwartetem Anfangssteigen von 2 m/s etwa 15 km/h schneller als bestes Gleiten
- sinkt die Luft auf der Gleitstrecke können die entsprechenden Werte für sinkende Luft der gleitwinkeloptimierten Sollfahrt (s.o.) ohne großen Fehler addiert werden. Beispiel: erwartetes Steigen = 2 m/s, Luftmassensinken auf der Gleitstrecke 1 m/s: etwa 22 km/h schneller als bestes Gleiten

Die meisten Piloten sind beim Gleiten zu langsam unterwegs, und auch ohne genau nach McCready (Sollfahrt) zu fliegen gilt: Wer tendenziell etwas zu schnell gleitet, ist effektiver unterwegs, als wenn er zu langsam flöge.

Allerdings machen auch mit modernen Drachen Geschwindigkeiten über 80 km/h keinen Sinn mehr, die Polare sackt bei höheren Geschwindigkeiten zu sehr in den Keller und die Gefahr einer strukturellen Überlastung in Turbulenzen steigt. Sinnvoll ist der Geschwindigkeitsbereich zwischen 50 und 70 km/h. Ausschlaggebend für den Speed beim Gleiten sind die thermischen Verhältnisse, Turbulenzen, die Höhe, die wir "verbraten" können und das Absaufrisiko. Welchen Einfluss die Stärke der Aufwinde auf die Gleitgeschwindigkeit hat, diktiert die Sollfahrttheorie, bei den anderen Einflussgrößen ist unser Gefühl gefragt. Dass Gleitstrecken mit aktivierter VG geflogen werden sollten, ist eigentlich unnötig zu erwähnen, mit modernen Hochleistern sollte man in ruppigen Verhältnissen aus Sicherheitsgründen jedoch lieber auf die maximale Segelspannung verzichten und nur 75 Prozent der VG einsetzen. Manche Drachen haben die Tendenz, gespannt im höheren Geschwindigkeitsbereich sehr sensibel um die Hochachse zu werden und sich aufzuschaukeln. Mit etwas Übung lassen sich die meisten Flächen aber gut auf Kurs halten, Wird das Gieren zu stark und lässt es sich nicht korrigieren, ist

die sinnvollste Maßnahme die Geschwindigkeit zu reduzieren und langsamer weiter zu fliegen. Denn ständiges Korrigieren der Flugrichtung kostet viel Leistung. Beim Durchfliegen von Auf- beziehungsweise Abwind-Gebieten gilt: Steigt die Luft bringt, leichtes Verlangsamten Höhenmeter, sinkt die Luft, hilft weiteres Beschleunigen den Höhenverlust zu minimieren.

Thermik ist nicht gleich Thermik. Die Güte der Aufwinde ändert sich nicht nur im Tagesverlauf, sondern meist auch mit der Höhe. Oft gibt es einen Höhenbereich, in dem das Steigen besser ist, als in den Bereichen darunter oder darüber. An manchen Tagen hat man wenig Chancen wieder hoch zu kommen, wenn man unter eine bestimmte Höhe gesunken ist und diese Luftmassengrenze kann mehrere hundert Meter über Grund legen. Es macht durchaus Sinn zu versuchen, sich in dem Höhenfenster des besten Steigens zu bewegen und die Bereiche mit schlechterem Steigen zu meiden, selbst wenn man deshalb nicht bis zur Basis aufdreht - außer man braucht viel Höhe um beispielsweise eine lange Talquerung sicher zu schaffen. Gebiete mit gutem Steigen erhöhen einerseits die Sollfahrt-Gleitgeschwindigkeit und minimieren andererseits das Absaufrisiko. Auch die horizontale Thermikverteilung hat großen Einfluss auf die Reisegeschwindigkeit. Thermikreihungen über langen Gratverläufen im Gebirge und Wolkenstraßen im Flachland lassen oft kleine Umwege sinnvoll erscheinen. Das wichtigste bei allen Überlegungen bezüglich des Flugwegs und der Gleitgeschwindigkeit ist, nach Gleitstrecken immer so

hoch über der nächsten Thermikquelle anzukommen, dass dort erfolgreich eingestiegen und aufgedreht werden kann. Alle Sollfahrtüberlegungen sind diesem Ziel unterzuordnen,

Eine große Verbesserung der Gleitleistung des Drachens - gerade bei hohen Geschwindigkeiten - bringt die Verringerung des Pilotenwiderstands. Moderne aerodynamische Gurtzeuge müssen allerdings auch richtig geflogen werden, sonst haben sie eher Nachteile: Der Gurt muss beim Gleiten parallel zum Luftstrom ausgerichtet werden, der Kopf soll also leicht nach unten. Auch Speedarms und eine möglichst körpernahe Armhaltung reduzieren den Luftwiderstand.

## Sollfahrt

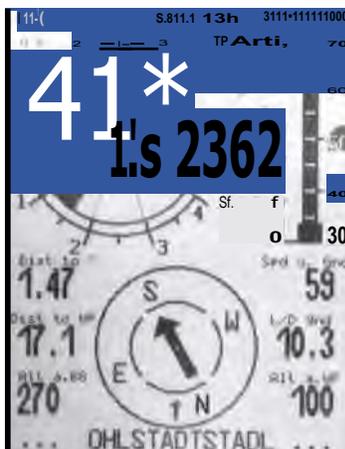
Die theoretischen Grundlagen der Sollfahrttheorie würden den Rahmen sprengen und bleiben hier unberücksichtigt. Wer sich für die genauen Zusammenhänge der richtigen Gleitgeschwindigkeit in Abhängigkeit von Wind, Thermikgüte und Luftmassensteigen bzw. -sinken interessiert, kann auf vielfältige Literatur zurückgreifen. Die Grundsätze der Sollfahrt sind allerdings für effizientes Streckenfliegen und schnelles Gleiten unabdingbar und qualitativ recht einfach umzusetzen.

Grundsätzlich wird zwischen zwei Anwendungen der Sollfahrt unterschieden: die gleitwinkeloptimierte und die reise- beziehungsweise geschwindigkeitsoptimierte Sollfahrt. Beide Theorien berücksichtigen steigende und sinkende Luft als Einflussgrößen. Die Windrichtung und -stärke spielt allerdings nur bei der gleitwinkeloptimierten Variante eine Rolle. Um eine möglichst hohe durchschnittliche Reisegeschwindigkeit zu erreichen, kann der Wind theoretisch außer acht gelassen werden.

Qualitativ sagt die Theorie, dass in sinkender Luft schneller und in steigender Luft langsamer geflogen werden muss und dass zwischen den Bärten umso schneller geglitten werden soll, je stärker der nächste Bart eingeschätzt wird. Zusätzlich gilt für die gleitwinkeloptimierte Sollfahrt: Bei Gegenwind ist schneller zu fliegen als mit dem Wert des besten Gleitens, bei Windstille und Rückenwind bringt das Geschwindigkeitsfenster zwischen bestem Sinken und bestem Gleiten das optimale Ergebnis. Die Stärke des nächsten Aufwindes ist für die Sollfahrt des besten Gleitens unerheblich.

Wollen wir geschwindigkeitsoptimiert gleiten, müssen wir natürlich schneller fliegen. Um welchen Betrag die Geschwindigkeit zu ändern ist, ist abhängig von der Geräte-Polare und den thermischen Bedingungen. Genaue Angaben sind ohne ein Fluginstrument mit integriertem McCready-Sollfahrtrechner kaum möglich, der Fehler ist aber relativ klein, wenn man die Theorie gefühlsmäßig umsetzt. Ausschlaggebend für das Maß der Geschwindigkeitserhöhung ist die Stärke der nutzbaren Aufwinde und zwar nicht deren durchschnittliches Steigen, sondern das Endsteigen im aktuellen Bart und das erwartete Anfangssteigen im nächsten Bart. Im Sollfahrt-Idealfall sind diese beiden Steigwerte gleich groß.

Da sich die Steigwerte mit der Höhe ändern, sind damit wesentliche Parameter festgelegt: Die Abflughöhe aus der aktuellen Thermik, die Einstiegshöhe in die



**Bräunlger Endanflug-Sollfahrtanzeige: Aktuelle Geschwindigkeit 60 km/h, entsprechender McCready-Wert 1,5 m/s, Ziel-Ankunfthöhe 100 m. Das beste Gleiten zum Ziel würde bei 50 km/h erreicht, die Ankunfthöhe wäre dann 270 m.**

## Beim Fliegen Geld verdienen?

Ja, das ist möglich. Wir suchen Piloten, die ihren Schirm als Werbefläche zur Verfügung stellen. Die Vergütung richtet sich nach Alter des Schirms sowie Anzahl der jährlichen Flüge. Bis zu Euro 500.- pro Jahr sind möglich. Das gilt natürlich auch für alle Tandempiloten. Diesen bieten wir zusätzlich die Serviceleistung unserer „Mitflugzentrale“ über unsere Homepage und Werbeaktionen an. D.h. wir suchen für euch Passagiere. Natürlich managen wir auch viele bekannte Piloten sowie gesamte Teams, die an Wettkämpfen teilnehmen. Im Gegensatz zu klassischen Vermarktungsagenturen haben wir uns nur auf diesen Sport spezialisiert, da wir diesen selbst betreiben und somit auch unser „Herzblut“ darin steckt. Die Serviceleistungen werden für Euch kostenlos angeboten, da wir uns über die Sponsoren finanzieren. Bei der Vermittlung der Tandemflüge berechnen wir eine geringe Vermittlungspauschale.

### Unsere Leistungen:

- Wettbewerbspiloten managen und Sponsoren akquirieren
- Gleitschirme als Werbeflächen an Unternehmen vermieten
- Mitflugzentrale – Tandemflüge an Passagiere bundesweit vermitteln
- Outdoor Events in Verbindung mit Paragliding organisieren

### So funktioniert es:

Unter [www.47graci-nord.0](http://www.47graci-nord.0) Verzeichnis Recruiting anmelden, Ihr werdet dann kostenlos in unsere Kartei aufgenommen. Jeder, der bei uns registriert ist, wird dann via Newsletter über die möglichen Sponsoren informiert.

Wünsche, Fragen und Ideen bitte via E-Mail an: [47grad-nord@t-online.de](mailto:47grad-nord@t-online.de) oder am Wochenende persönlich Waypoint: 47°33'58" N 11°47'57" E meistens ab 11:00 Uhr wenn's Wetter passt.

Wer sich bis 30. November 2004 online anmeldet, kann einen tollen Kite gewinnen!"

[www.47grad-nord.de](http://www.47grad-nord.de)

nächste Thermik (um das erwartete Anfangssteigen auch umsetzen zu können) und die Geschwindigkeit zwischen diesen beiden Thermiken. Die eminent wichtige Sollfahrtregel lautet deshalb: Endsteigen = McCready-Einstellung = Anfangssteigen im nächsten Bart; wobei McCready-Einstellung der Wert der erwarteten Thermik ist. Mit ihm errechnet das Instrument die optimale Gleitgeschwindigkeit. Zur Verdeutlichung: Schnelle Reisegeschwindigkeiten ergeben sich dann, wenn man einen Bart in der Höhe verlässt, bei der man mit einer Geschwindigkeit steigt, die man als Anfangssteigen im nächsten Bart vermutet. Dieser Steigwert ist Grundlage für den am Instrument einzustehenden McCready-Variowert. Je höher dieses erwartete Steigen ist, desto höher ist die Gleitgeschwindigkeit zum nächsten Bart. Es leuchtet ein, dass dieser Wert unterwegs immer an die zu erwartende Thermik angepasst werden muss, sich also von Bart zu Bart ändern kann. Und: Beim Verlassen einer Thermik muss abgeschätzt werden, ob die nächste Thermik mit der erhöhten Geschwindigkeit in der entsprechenden Höhe erreicht werden kann. Die Stärke der nächsten Thermik und damit auch die Einstiegshöhe in diese Thermik sind also wesentliche Entscheidungskriterien für das Gleiten zwischen den Bärten. Der Wind spielt bei diesen Überlegungen keine Rolle. Aber können wir es uns leisten, ihn nicht zu beachten?

Kann die Sollfahrt für den besten Gleitwinkel fürs Streckenfliegen außer acht gelassen werden, da wir ja möglichst schnell und nicht unbedingt mit dem besten Gleiten unterwegs sein wollen? Die Antwort ist ja, abgesehen von zwei Ausnahmen; Erstens die Gleitstrecke vom letzten Bart nach Hause auf die Landwiese. Hier geht es ums Ankommen und nicht primär um Geschwindigkeit. Zweitens muss eine Thermik in der sicheren Einstiegshöhe oder ein Grat mit dem nötigen vertikalen Abstand angefliegen werden. In beiden Fällen muss von der Optimierung der Geschwindigkeit auf die Optimierung des Gleitpfades "umgeschaltet" werden, der Wind also mit in die Berechnung der richtigen Geschwindigkeit bzw. Abflughöhe mit eingehen. Aus Sicherheitsgründen werden wir also immer beide Varianten der McCready-Theorie einsetzen müssen.

So kompliziert die Sollfahrtbetrachtungen auch klingen, so einfach sind sie tendenziell umzusetzen. Wer keinen Sollfahrtrechner besitzt, kann sich mit Anhaltswerten für Gleitgeschwindigkeiten in Abhängigkeit von steigender und sinkender Luft und dem Wind behelfen (siehe Kasten). Damit liegt man nichtweit neben den rechnerisch richtigen Werten. Und: Wer zu schnell unterwegs ist, macht gegenüber zu langsam fliegenden Piloten den kleineren Fehler.

So kompliziert die Sollfahrtbetrachtungen auch klingen, so einfach sind sie tendenziell umzusetzen. Wer keinen Sollfahrtrechner besitzt, kann sich mit Anhaltswerten für Gleitgeschwindigkeiten in Abhängigkeit von steigender und sinkender Luft und dem Wind behelfen (siehe Kasten). Damit liegt man nichtweit neben den rechnerisch richtigen Werten. Und: Wer zu schnell unterwegs ist, macht gegenüber zu langsam fliegenden Piloten den kleineren Fehler.

### Interview Axel Ploner



Startpunkt  
Vierwelmsteige  
zum neuen Ziel

Richtest Du Dich beim Gleiten nach der Sollfahrttheorie?

NN.

*Alex: Wenn ich länger nicht geflogen bin oder mal wieder zwischen dem flexiblen oder dem Starren wechsele, richte ich mich eine Zeit lang konsequent nach dem Sollfahrtrechner. Wenn ich das Gefühl für die richtigen Geschwindigkeiten wieder intus habe, schaue ich kaum noch aufs Instrument.*

No liegt der Unterschied zwischen Gleiten im Wettbewerb und auf Strecke?

*Alex: Beim Wettbewerb nehme ich nur die besten Zärte mit. Die Sollfahrtregeln sind allerdings auch hier zu beachten. Wenn ich für mich auf Strecke gehe, ist das eher Genussfliegen und Zeit nicht so wichtig.*

Neiden Fehler machen die meisten Piloten beim Gleiten?

*Alex: Sie fliegen oft zu langsam und nicht vor-ausschauend genug. Beim Abflug aus der Thermik muss man genau wissen, wo man hinfliegt 1,71 wieder hoch zu kommen und am besten mindestens eine Alternative haben, falls es dort nicht geht.*

Welchen Einfluss hat der Pilotenwiderstand auf die Gleitleistung?

*Alex: Bei höheren Geschwindigkeiten ist der Einfluss riesig. Absolut wichtig ist die Pilotenposition, auch bei modernen Gurten. Der Körper muss beim schnellen Gleiten möglichst genau nach dem Luftstrom ausgerichtet werden.*

# Eingedreht abheben - eine Fehlerquelle beim Rückwärtsstart

Im April ereignete sich in der Schweiz ein tödlicher Gleitschirmunfall, der viel Aufsehen erregte, weil der Verunglückte ein bekannter und engagierter Lokalpolitiker war. Nach dem Rückwärtsaufziehen der Kappe hatte sich der Pilot zur falschen Seite hin ausgedreht und war so, begünstigt durch stärkeren Wind, abgehoben. Der Gleitschirmflieger versuchte, in der eingedrehten Position vom Hang wegzusteuern, wegen der über kreuz laufenden Steuerleinen muss er aber versehentlich die falsche Richtungskorrektur durchgeführt haben. Diese führte dazu, dass der Schirm mit Rückenwind direkt auf den felsdurchsetzten Hang zuflog. Der Aufschlag war so heftig, dass sich der Pilot dabei tödliche Verletzungen zuzog.

Auch von deutschen Piloten werden jedes Jahr mehrere Unfälle mit der gleichen Ursache bekannt. Dabei fällt sehr deutlich die Problematik des Steuerns in die falsche Richtung auf, wenn der Pilot eingedreht und mit dem Gesicht entgegen der Flugrichtung unter seinem Gleitschirm hängt. Zunächst soll aber einmal genauer betrachtet werden, wie es dazu kommen kann, dass ein Pilot verkehrt herum, bzw. eingedreht abhebt.

## Abheben vor dem Ausdrehen

Die Einwirkung einer kräftige Böe, ein kurzes Überschießen des Schirmes beim Rückwärtsaufziehen oder der Start in sehr steilem Gelände können die Ursache dafür sein, dass der Pilot abhebt, bevor er die Gelegenheit hatte sich in Flugrichtung auszdrehen.

## Ausdrehen in die falsche Richtung

Fast alle Piloten haben sich für das Umdrehen in Startrichtung nach dem Rückwärtsaufziehen der Kappe eine Drehrichtung festgelegt. Das Umdrehen des Piloten zum Schirm nach dem Einhängen der Tragegurte erfolgt stets in die gleiche Richtung. Damit sollte eigentlich gewährleistet sein,

dass beim Ausdrehen des Piloten nach dem Aufziehen der Kappe in die gewohnte Richtung Tragegurte und Bremsleinen frei und unverdreht sind. Bei der Analyse der Unfälle hat sich eine Gemeinsamkeit gezeigt, die das Ausdrehen der Piloten in die falsche Richtung erklärt. Vorausgegangen war jeweils das Rückwärtsaufziehen der Kappe, ein korrektes Ausdrehen in Startrichtung und anschließend, meist noch vor Beginn des eigentlichen Starts, ein Startabbruch, vielleicht weil der Pilot die Windbedingungen noch nicht als optimal empfand, weil die Kappe zur Seite ausbrach oder aus anderen Gründen.

Der Startabbruch erfolgte jeweils so, dass der Pilot sich, mit noch aufgezo- genem Schirm um 180 °

Grad zurückdrehte (in die gleiche Position wie beim Aufziehen), um die Kappe dann kontrolliert abzulegen. In den vorliegenden Fällen war jedoch das Umdrehen zum Schirm beim Startabbruch in die entgegengesetzte Richtung erfolgt, als der Pilot dies gewohntermaßen für das Rückwärtsaufziehen zu tun pflegte. Nach dem erneuten Aufziehen der Kappe schloss sich der Versuch an, sich in die gewohnte, vermeintlich richtige Richtung zum Starten auszdrehen. Dies war aber nun die Richtung, nach der sich



der Pilot bei seinem vorangegangenen Startabbruch zum Schirm hin zurückgedreht hat. Statt sich auszudrehen, führte die Drehung zu einem weiteren Eindrehen des Piloten in die Tragegurte.

In 9 von 10 Fällen erkennen die Piloten bereits im Ansatz, beim Beginn des Umdrehens in Startrichtung, ihren Fehler und können ein Abheben verhindern. Manchmal erfolgt das Abheben aber bereits, freiwillig oder unfreiwillig, unmittelbar nach dem - vermeintlich richtigem - Ausdrehen des Piloten in die Startrichtung.

Z.B.: bei Schirmen, die bei etwas schwächerem Wind zum nach hinten kippen neigen. Hier läuft der Pilot-noch einige Schritte rückwärts mit unter Zug gehaltenen A-Gurten mit, um sich dann sehr rasch auszudrehen und unmittelbar abzuheben.

- bei sehr kräftigem Wind und steilem Startgelände. In dieser Situation geht das Ausdrehen des Piloten in die Startrichtung oft direkt ins Abheben über. Egal wie es letztlich dazu kommt, der Pilot befindet sich mit dem Rücken zur Flugrichtung und in der Regel über Kreuz laufenden Steuerleinen in der Luft.

### Wie ist falsches Ausdrehen zu vermeiden?

Die Strategie, sich ausschließlich eine Ein- und Ausdrehrichtung anzutrainieren stößt, wie viele vermeintliche Patentrezepte, in Ausnahmesituationen- siehe oben- an ihre Grenzen. Besser ist es, sich vor dem Aufziehen des Schirmes noch einmal zu vergewissern, in welche Richtung das Ausdrehen erfolgen muss. Das ist ganz einfach. Ein Blick auf die Überkreuzungsrichtung der Tragegurte gibt Gewissheit. Die Seite, an welcher der oben liegende Tragegurt mit dem Karabiner am Gurtzeug verbunden ist, ist die Ausdrehrichtung! Erst nachdem die Ausdrehrichtung festgestellt worden ist, sollte sich der Pilot zum Aufziehen des Schirmes entscheiden. Stellt der Pilot bei dieser Kontrolle fest, dass das Ausdrehen nach der anderen als seiner gewohnten Richtung erfolgen muss, ist es sinnvoll, sich noch einmal neu auf das Rückwärtsaufziehen vorzubereiten, in diesem Fall also Steuerleinen befestigen und sich um 360 ° Grad in die andere Richtung drehen. Bei dieser Vorgehensweise wird die blinde Routine durch einen realen Check ersetzt. Ein Ausdrehen zur falschen Seite kann nicht mehr erfolgen.

### Was tun wenn es doch passiert ?

Mit dem Rücken zur Flugrichtung abgehoben (worden), vielleicht mitten hinein in den Aufwind, was ist jetzt zu tun? Erfolgt das Abheben im Geradeausflug, twistet sich der Pilot meist selbständig aus, weil die um 180 ° Grad verdrehten Tragegurte eine seitliche Hebelwirkung, zurück in ihre unverdrehte Stellung ausüben. Kritisch kann es werden, wenn der Schirm eine Kurve beginnt. Erfolgt die Drehung gegen die erforderliche Ausdrehrichtung, kann ein selbständiges Ausdrehen nicht erfolgen. Der Pilot muss eingreifen und die Drehung stoppen! Am sichersten durch beidseitigen Griff an die hinteren Tragegurte und Steuern mit denselben. Die Steuerung erfolgt dabei analog zur Drehung, nicht mit der jeweiligen Gegenseite, wie es mit den überkreuzten Steuerleinen erforderlich wäre. Letzteres hat sich in einer solchen Stresssituation als gefährliche Fehlerquelle erwiesen, weil die Piloten dabei instinktiv zwar mit der "richtigen" Hand steuern, aber dabei eben die Gegenseite am Schirm anbremsen und damit die Kurve zusätzlich beschleunigen. Hintere Tragegurte also und dann gegen die Kurvenrichtung steuern bis der Schirm wieder im Geradeausflug ist. Das anschließende Austwisten kann durch ein Anziehen der Beine und Körperdrehung in Ausdrehrichtung unterstützt werden. Nur in Extremfällen wird ein aktives Ausdrehen der Tragegurte mit den Händen erforderlich sein.

Karl Slezak, Sicherheitsreferent

## Nebelflug am Babadag



Foto: Hannes Schmelzi

Wie so oft war der Babadag in Wolken gehüllt. Zum Teil jedenfalls. Auf etwa 1.000 Meter war eine großflächige Wolkenschicht, die weit hinaus bis übers Meer reichte. Im Tagesverlauf zeigte die Wolkendecke zaghafte Auflösungserscheinungen. Hier und da sah man durch Wolkenlöcher das Meer. Wie üblich flog ein Großteil der anwesenden Piloten. "Das ist normal am Babadag, nur die anwesenden Flugschulen und einige wenige Freiflieger verzichten bei diesen Bedingungen aufs Fliegen", erläutert Achim Heinicke, Fluglehrer aus Abensberg, der vor Ort eine Gruppe deutscher Gleitschirmflieger betreute.

Die Kalkulation geht so: Die Wolkendecke beginnt weit unterhalb des Startplatzes. Im Gleitflug Richtung Meer ist man 10 - 15 Minuten unterwegs, bevor man in die Wolke taucht. Letzt befindet man sich so weit vom Hang weg, dass auch ein mehrminütiger Blindflug, selbst eine unbemerkte 180 ° Grad Kursänderung in der Wolke, nicht die Gefahr birgt gegen den Berg zu fliegen.

"Die Wolke ist höchstens 50 Meter dick und hat jede Menge Löcher", das ist die Information, die den am Startplatz Wartenden von den Piloten gegeben wird, die bereits einmal geflogen und für einen weiteren Flug hochgefahren waren. Und, "absolut geil, da durchzuspinalen, 2, 3 Umdrehungen und Du bist unten draußen". Es wird zum Spiel vieler Flieger an diesem Tag; rausgleiten bis zur Wolkenobergrenze, Steilspirale einleiten und durchspiralieren durch die graue, feuchte Suppe. Und wirklich, sie ist ganz dünn, diese Wolkenschicht, 50 Meter, nicht mehr und man sieht das Meer unter sich glitzern. Gegen Abend füllt sich der Startplatz zunehmend. Auch viele Piloten, die tagsüber, wegen der Wolken um den Berg, am Strand gelegen haben, steigen jetzt in die Jeeps um noch einen Abendflug zu genießen. Es wird erwartet, dass die Wolke, die sich aus der Feuchtigkeit des Regens vom Vorabend gebildet hat, auflöst.

Fluglehrer Achim Heinicke beschreibt die Stimmung am Startplatz. "Eine unglaublich schöne Abendstimmung, perfekte Startbedingungen. Wer bereits einen Flug gemacht hatte, erzählte euphorisch vom Abenteuer, durch die Wolke zu spiralen. Ganz easy, völlig ungefährlich und doch aufregend. Die gute Laune, Lockerheit, Unbeschwertheit der Piloten ist ansteckend. Überall Lachen, einige singen, mehrere fangen ausgelassen zu tanzen an". Ein einheimischer Pilot, er agiert fast wie ein Animateur, läuft von Gruppe zu Gruppe und heizt die Stimmung weiter an; "kommt, wir fliegen alle, es ist ein großartiges Erlebnis". 40, 50 Piloten lassen sich mitreißen. Die Schirme werden ausgelegt, Pilot um Pilot startet.

Inzwischen hat sich die Wolkendecke wieder völlig geschlossen. Keine Löcher mehr. Aber ein Funkspruch von einem türkischen Tandempilot am Landeplatz. "Kein Problem, die Stärke der Wolkendecke ist weiterhin nicht über 50 Meter". Achim Heinicke registriert seit einiger Zeit eine deutliche

Teil 3

# Der Tuck

Ein Beitrag von Bernd Schmittter

## Die dubiose Dämpfung

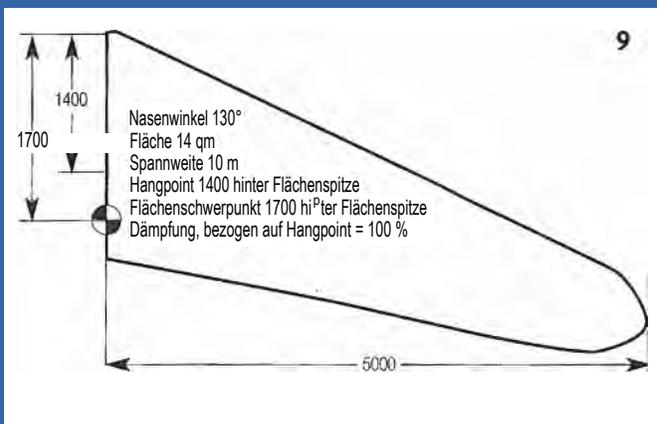
Viele Drachenflieger und Hersteller haben eine Ahnung von dem, was wir »Pitch« nennen. Bei der aerodynamischen Nickdämpfung sind die Vorstellungen dagegen sehr vage. Dabei ist diese Dämpfung wesentlich einfacher zu verstehen als die Sache mit dem Pitch. Die Dämpfung ist eine Bremse, sie bremst die Drehbewegung wie eine Trommelbremse das Rad an einem Auto. Wenn sich das Rad nicht dreht, hat die Bremse nichts zum Bremsen, sie wird wirkungslos (beziehungsweise verkommt zur Standbremse), Genau so wirkungslos ist die aerodynamische Dämpfung, wenn der fliegende Schlitten nicht rotiert.

Ohne hier auf die Ableitung einzugehen können wir für die Dämpfung vier wesentliche Einflussgrößen festhalten: Die Dämpfung ist (neben anderen Faktoren, die hier zu weit führen würden) abhängig von der Drehgeschwindigkeit, von der Flächengröße, von der Flächenform und von der Schwerpunktlage.

### Die Dämpfung ist abhängig vom Quadrat der Drehgeschwindigkeit

Praktisch bedeutet dies, je schneller der Flügel rotiert, desto höher ist die Dämpfung. Dreht er von der horizontalen Lagen in den senkrechten Sturzflug in einer halben Sekunde, so ist die Dämpfung vier mal so hoch, wie bei einer solchen Lageänderung innerhalb von einer Sekunde.

Leider gilt für diese Erkenntnis auch die umgekehrte Schlussfolgerung: Je langsamer die Drehbewegung, desto geringer die Dämpfung. Dreht der Vogel überhaupt nicht mehr, sondern strebt nur noch in Richtung Erdmittelpunkt, so ist keine Dämpfung mehr da. Dämpfung allein hilft deshalb nicht. Sie bremst aber die Drehbewegung ab, so dass das Pitch zum einen nicht die ganze Arbeit leisten muss, zum anderen mehr Zeit bekommt, um den Vo-



gei wieder in eine manierliche Fluglage zu manövrieren.

**Die Dämpfung steigt bei linearer Vergrößerung eines Flügels in der fünften Potenz mit der Spannweite**

Um dies anschaulich darzustellen entwerfen wir zuerst einen "Einheitsdrachen", der in etwa einem der heute gebauten flexiblen Gleiter entspricht. Bild 9 zeigt dieses "Standardmodell".

Die Dämpfung für diesen Einheitsvogel sei 100%. Alle weiteren Dämpfungswerte werden wir an diesem Gerät messen und in % der Dämpfung unseres Standardmodells angeben.

**Dämpfung bei verschiedenen Flächengrößen**

Bei linearer Veränderung der Flächengeometrie (geometrisch ähnliche Flächen), bezogen auf die "Standardfläche" mit 14 qm

Spannweite [m]	Spannweite in % zur "Standardfläche"	Fläche [qm]	Fläche in % zur "Standardfläche"	Dämpfung in % zur
8,45	85 %	10	71%	43%
8,86	89%	11	79%	55%
9,26	93%	12	86%	68%
9,64	96 %	13	93 %	83 %
<b>10,00</b>	<b>100 %</b>	<b>14</b>	<b>100 %</b>	<b>100 %</b>
<b>10,35</b>	<b>104%</b>	<b>15</b>	<b>107%</b>	<b>119%</b>
10,69	107%	16	114%	140%
11,02	110 %	17	121 %	162 %
11,34	113%	18	129%	187 %

Verkleinern oder vergrößern wir unseren Standarddrachen maßstäblich und unterstellen wir für den Vergleich immer die gleiche Drehgeschwindigkeit, so zeigen sich die Änderungen der Dämpfung mit der Tragflächengröße. Diese Änderungen sind wirklich dramatisch. Bei einer maßstäblichen Verkleinerung von 14 auf 12 qm, also einer Verkleinerung der Fläche von nur etwa 15 %, fällt bereits rund ein Drittel der Dämpfung weg, Wird die Fläche um rund 30 % verkleinert, bleibt nur noch weniger als die Hälfte der Dämpfung übrig. Eigentlich ist das ganz einleuchtend, ein Hochseedampfer fällt ja auch nicht so leicht um wie ein Ruderboot. Die Konsequenz daraus ist, dass kleine Flächen mehr Pitch benötigen als große. Die Regelung des DHV,

die nicht den cm-Wert, sondern das absolute Drehmoment für die Beurteilung der Flächen zugrundelegt, berücksichtigt wenigstens zum Teil diesen Zusammenhang.

**Die Dämpfung ist abhängig von der Flächenform**

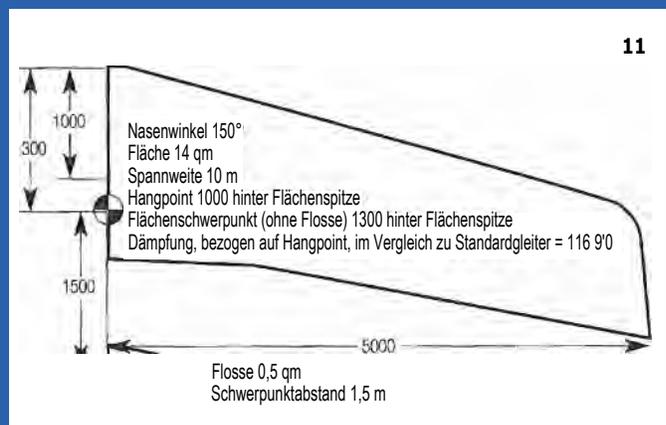
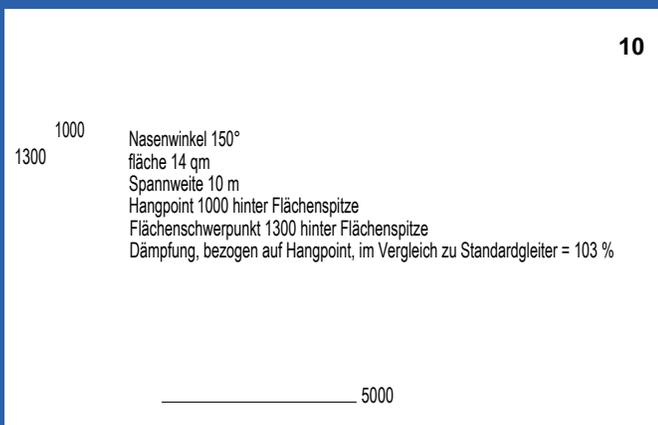
Neben der Rotationsgeschwindigkeit und der Flächengröße spielt auch die Flächenform eine Rolle. Natürlich denkt hier jeder sofort an die schlanken Starrflügel, die mit einem sehr stumpfen Nasenwinkel anscheinend nur eine geringe Fläche »hinten« haben und deshalb nur weniger Dämpfung aufweisen.

Damitervergleich mit unserer Standardfläche fair abläuft, wurde hier ein Starrer gezeichnet, der zwar einen stumpfen Nasenwinkel, aber ansonsten gleiche Daten wie unser Standardgleiter hat. Beide Flächen haben 14 qm, 10 m Spannweite und zwischen dem Hangpoint und dem Flächenschwerpunkt 300 mm Abstand. Trotz des flachen Nasenwinkels hat der Starrflügel nahezu die gleichen Dämpfungswerte wie die Standardfläche. (Die 3 % Unterschied sollten nicht zu hoch bewertet werden, wäre die Flächenform der Standardfläche nur geringfügig anders gezeichnet worden, würden diese 3 %/0 verschwinden.) Natürlich lassen sich Starrflügel leichter mit langen, schlanken Flächen konstruieren als Flexible und natürlich haben solche Flächen dann auch geringere Dämpfungswerte. Der hier angestellte Vergleich soll nur zeigen, dass nicht automatisch mit dem stumpfen Nasenwinkel die Dämpfung in den Keller gehen muss. Flächen mit einer hoher Streckung und damit geringer Dämpfung sind bei den Starrflügeln heute Stand der Technik. Sie werden allerdings häufig mit einer Flosse ausgerüstet. Solche Flossen erhöhen die Dämpfung beachtlich.

Um dies zu zeigen haben wir in Bild 11 an den in Bild 10 gezeigten Starren eine Flosse gehängt. Die Dämpfung erhöht sich durch dieses Bauteil um kräftig mehr als 10 %. Dabei wurde die Fläche nur um etwa 3,6% vergrößert, aber diese 3,6 % sitzen an der richtigen Stelle, nämlich weit hinten.

**Was kannst Du als Pilot gegen den Tuck tun?**

Wenn sich Dein Vogel überschlagen will, lege den Schwerpunkt nach vorne, anders ausgedrückt, mach den Vogel schnell, ziehe den Bügel nach hinten was da Zeug hält. Nicht nur die hohe Fluggeschwindigkeit oder ein dubioses Stabilitätsmaß vermindern dabei die Überschlagsneigung, sondern hauptsächlich die gewaltig erhöhte Nickdämpfung.



Abstand Schwerpunkt zum Hangpoint in mm	Dämpfung verglichen mit Dämpfung bei Schwerpunktlage im Hangpoint
400 mm nach vorne	239%
300 mm nach vorne	191%
200 mm nach vorne	152%
100 mm nach vorne	122%
0 (im Hangpoint)	100%
100 mm nach hinten	85%
200 mm nach hinten	77%
300 mm nach hinten	76%

Die geringste Nickdämpfung (bei festliegender Tragflächenform und gleichbleibender Rotationsgeschwindigkeit) ergibt sich, wenn der Massenschwerpunkt genau im geometrischen Schwerpunkt der Tragfläche liegt. Wird der Schwerpunkt (der bei einer reinen Betrachtung der Längsachse im Normalflug am Hangpoint, also vor dem geometrischen Schwerpunkt, angenommen werden kann) nach vorne verschoben, so steigt die Nickdämpfung dramatisch. Wird der Schwerpunkt vom Hangpoint nach hinten verschoben, so sinkt die Nickdämpfung. In der Tabelle sind diese Verhältnisse für unseren Standardgleiter aufgezeichnet. Wenn Du Deinen A... etwas mehr als 30 cm nach vorne bringst, verdoppelst Du die Nickdämpfung.

Fliege nur ein **Gerät, das sich in Gütesiegelzustand befindet.**

Die Pitch-Werte, die im Zulassungsverfahren des DHV verlangt werden, sind absolute Mindestwerte. Auch wenn dir irgend ein selbsternannter Experte erklärt, er könne Deinen Drachen sogar ohne erneute Flugmechanikmessung "besser" einstellen, glaube dem Pfuscher nicht. Eine Blinddarmoperation lässt Du ja auch nicht von von einem pensionierten Panzerfahrer durchführen.

Wenn Dein Drachen in den Rückenflug kommt, bleibe unter allen **Umständen am Trapez.**

Solange Du Dich am Trapez halten kannst, besteht die Chance, dass der Gleiter wieder in eine normale Fluglage zurückfindet. Typisch sind hierfür die Fotos 3a bis 3d der letzten Folge. Der Pilot ist auf diesen Bildern unterwegs in Richtung auf das Segel, das bedeutet Rückenflug. Ausreichendes Pitch kann dem Piloten in dieser Lage immer noch helfen, vorausgesetzt er bleibt am Trapez und fällt nicht in das Segel. Tatsächlich zeigen die Bilder ja auch, dass der Drachen wieder in den Normalflug kommt.

fliege nur bei vernünftigen meteorologischen Verhältnissen

Es gibt Piloten, die glauben wirklich, ihr\_Drachen (ihr Segelflugzeug, ihre einmotorige Maschine, ihr Ultraleichter etc.) würde jedes Wetter verkraften. Es gibt auf unserem blauen Planeten meteorologische Zustände, bei denen meterdicke Bäume umgeworfen werden und Hausdächer den Überschlag probieren. Wer ernsthaft glaubt, sein Fluggerät sei allen meteorologischen Bedingung gewachsen, ist blind (oder in der Verdrängung der Flugangst so weit fortgeschritten, dass er zu keiner logischen Schlussfolgerung mehr fähig ist). Bereits ein ganz winzigkleines Gewitterchen reicht aus, unsere ganzen Flugsportgeräte, Segelflugzeuge, Motorsegler etc. unbrauchbar zu machen.

Wer dies anzweifelt, sollte unsere großartigen Vorbilder beobachten, die Vögel. Ich habe jahrelang systematisch den Dohlen zugeschaut und ich betrachte gerne und neidvoll die Mauersegler. Verglichen mit diesen Meistern der Flugkunst sind wir alle totale Stümper. Trotzdem, wenn es richtig windig wird, bei einem Gewitter oder in ausgeprägten Leeturbulenzen, habe ich noch nie einen Vogel fliegen sehen. Da gehen sogar diese Luftakrobaten lieber zu Fuß. Piloten, die in Föhnturbulenzen einfliegen oder ihre Überlebenschancen in Gewitterböen austesten, sind meiner Meinung nach keine großen Piloten, sondern ganz große Idioten.

Anzeige

**Täglich Schulung**  
**Service**  
**Shop**



**Flugschule Hochries**  
Hofesstr. 80; 83122 Samerberg  
Mail: [info@flugschule-hochries.de](mailto:info@flugschule-hochries.de)  
Tel: 0803278971

DRACHEN- UND GLEITSCHIRM  
**W I N E N**



Auto-Kirchner  
Meininger Straße 19  
D-98631 Römhild

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

[www.drachen-gleitschirmwinden.de](http://www.drachen-gleitschirmwinden.de)

# VESTFLÜGE im Intim

## [Das Testberichtschemata für Sleitschirme 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 Trimmeinstellung, mit welchem auch die Flugmechanik-Messfahrt durchgeführt wurde.

KLASSIFIZIERUNG ZUSATZ BESCHREIBUNG	
Gleitschirme	
1	Gleitschirme mit einfachem, weitgehend fehlerverzeihendem Flugverhalten.
1-2	Gleitschirme mit gutmütigem Flugverhalten.
2	Gleitschirme mit anspruchsvollem Flugverhalten und dynamischen Reaktionen auf Störungen und Pilotenfehler. Für Piloten mit regelmäßiger Flugpraxis.
2.3	Gleitschirme mit sehr anspruchsvollem Flugverhalten und heftigen Reaktionen auf Störungen und geringem Spielraum für Pilotenfehler. Für Piloten mit umfangreicher Flugpraxis 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
G1	Brustgurtzeuge - Alle Gurtzeuge, die der Gurtzeuggruppe GH angehören, sind mit diesem Gleitschirm zugelassen (dieser Gruppe gehören fast alle modernen DHV/OeAeC-zugelassenen Gurtzeuge an)
GX	Gurtzeuge mit festen Kreuzgurten Alle Gurtzeuge, die der Gurtzeuggruppe GX angehören, sind mit diesem Gleitsegel zugelassen
Biplane	Der Schirm ist für dopsitzigen Betrieb zugelassen
Y	Hängegurtzeug (frühere Konstruktion)
S	Spezialgurtzeug
Drachen	
1	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 genüßvolles Fliegen vorziehen
3	für Piloten, die den Ausbildungsstand Unbeschränkter Luftfahrerschein (B-Lizenz) haben und regelmäßig und in kurzen Zeitabständen fliegen Spezielle Einweisung erforderlich. z.B. wegen ungewöhnlicher Steuerung
E	
G	Spezielles Gurtzeug erforderlich

Zwischenwerte 1 · 2 und 2 · 3 sind möglich



DHV GS.01-1253-04

WINGS OF CHANGE NEMESIS S		
pilotiert im		41111111
lertifikalinhaber	reines ol change	
Hersteller	wings of change	
Klassifizierung	1.2 GH	
W-Schlepp	Ja	
Anzahl Sitze min /Anzahl Sitze max	1 / 1	
Beschleuniger	Ja	
Trimmer	Hein	
VERAUN	HIN RUGGEWICH (65 KG)	MAL F1010181007 (90 KG)
Start		
Füllverhalten	gleichmäßig, sofort	gleichneig, sofort
Aufliegeverhalten	kommt sofort über Piloten	kennt sofort Über Piloten
Abhebegeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Starthandlung	einfach	einfach
Geradeaflug	1-2	1.2
Rolldämpfung	durchschnittlich	durchschnittlich
Kurvenhandlung		
Inrudellenz	gering	gering
Steuerverhalten	durchschnittlich	durchschnittlich
Wendigkeit	hoch	hoch
Beidseitiges Uherziehen	1.2	1.2
Sackfluggrenze	durchschnittlich 60 cm 75 cm	durchschnittlich 60 cm 75 cm
füllstalterente	durchschnittlich 65 cm 80 cm	durchschnittlich 65 cm 80 cm
Bremskranlanstieg	durchschnittlich	durchschnittlich
frontales Einklappen	1.2	1.2
Vorbeschleunigung	gering	gering
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig verzögert
Einselliges Einklappen	1.2	1.2
Wegdrehen	90 180 Grad	90 180 Grad
Wegdrehen insgesamt	90 180 Grad	90 180 Grad
Drehgeschwindigkeit	durchschnittlich mit Verlangsamung	durchschnittlich mit Verlangsamung
Max. Roll- bzw. Hickwinkel	kleiner 45 Grad	kleiner 45 Grad
Höhenverlust	durchschnittlich	durchschnittlich
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öffnungsverhalten	selbständig verlangsamt	selbständig verlangsamt
Einselliges Einklappen und Gehst.	13	1.2
Stabilisierung	einfaches Gegenbremsen	einfaches Gegenbremsen
Steuerverhalten	durchschnittlich	durchschnittlich
Steuerkranlanstieg	durchschnittlich	hoch
Gegendrehen	einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss	einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig verzögert
füllstalt, sehn. Austellung	1-2	1.2
Inrudeln aus Trimmgesch.	1.2	1-2
Inrudeln aus Mi. nunele		
Steilschleife	11	1.2
Einleitung	einfach	einfach
Kudellenz	nicht vorhanden	nicht vorhanden
Ausleitung	Nachdrehen < 180 Grad	Nachdrehen < 180 Grad
Sinkgeschwindigkeit nach 720 1m el	g	h
Einleitung	einfach	einfach
Ausleitung	sehr leicht	selbständig
Choren. an		
Einleitung	leicht	leicht
Ausleitung	selbständig schnell	selbständig schnell
landen.		
landevelen	einfach	einfach
frontales Einklappen (beschleunigt)	1-1	1-2
Vorbeschleunigung	hoch	hoch
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig verzögert
Einselliges Einklappen (beschleunigt)	1.2	
Wegdrehen	90 - 180 Grad	90 - 180 Grad
Wegdrehen insgesamt	90 - 180 Grad	90 - 180 Grad
Drehgeschwindigkeit	durchschnittlich mit Verlangsamung	durchschnittlich mit Verlangsamung
Max. Roll- bzw. Hickwinkel	kleiner 45 Grad	kleiner 45 Grad
Höhenverlust	durchschnittlich	durchschnittlich
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig verzögert
Einleitung	leicht	leicht
Anleitung	selbständig schnell	selbständig schnell
Ergänzungen zur flugsicherheit		

DHV GS-01-1254-04



WINGS OF CHANCE NEMESIS

TESIBERKHNIV

OF CHANCE

Identifikationsnummer	wings of chance
Hersteller	wings of chance
Klassifizierung	1,2 GH
J9-Schlepp	Ja
Anzahl Sitze min / Anzahl Plätze max	1 / 1
Beschleuniger	Ja
Trimmer	Nein

VERHALTEN BEI	MIN. FLUGGEWICHT (100 KG)	MAX. FLUGGEWICHT (110/105 KG)
Start	gering	gering
Füllverhalten	gleichmäßig, sofort	gleichmäßig, sofort
Aufziehverhalten	kommt sofort über Piloten	kommt sofort über Piloten
Abhebegeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Starthandlung	einfach	einfach
Geradeanalog	↑	↑
Releerplung	durchschnittlich	durchschnittlich
Kurvenhandlung	↑	↑
Trudellendenz	gering	gering
Steuerweg	durchschnittlich	hoch
Wendigkeit	hoch	hoch
Beidseitiges	↑	↑
Sackfluggrenze	durchschnittlich 60 cm	spät 75 cm
Füllstallgrenze	durchschnittlich 65 cm	speziell > 90 cm
Bremskraftansliege	durchschnittlich	hoch
frontales Einleiten	gering	gering
Vorbeschleunigung	selbständig	selbständig
Öffnungsverhalten	rennig	schnell
Einseitiges Einklappen		
Wegdrehen	99 - 180 Grad	90 - 180 Grad
Wegdrehen insgesamt	90 - 110 Grad	90 - 180 Grad
Drehgeschwindigkeit	durchschnittlich mit Verlangsamung	gering mit Verlangsamung
Max. Roll- bzw. Nickwinkel	kleiner 45 Grad	kleiner 15 Grad
Höhenverlust	durchschnittlich	gering
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öffnungsverhalten	Ht niedrig verriegelt	selbständig
Einseitiges Einleiten	↑	↑
Stabilisierung	einfaches Gegenbremsen	einfaches Gegenbremsen
Steuerweg	durchschnittlich	hoch
Steuerkraftansliege	hoch	hoch
Gegendrehen	einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss	einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss
Öffnungsverhalten	selbständig	selbständig
Trudeln aus	↑	↑
Stells		
Einleitung	einfach	einfach
Trudellendenz	nicht vorhanden	gering
Ausleitung	Nachdrehen < 180 Grad	Nachdrehen < 180 Grad
Sinkeeschwindigkeit nach 720°	11	15

LEN

Einleitung	einfach	einfach
Ausleitung	selbständig	selbständig
Ohren	↑	↑
Einleitung	leicht	leicht
Ausleitung	selbständig	selbständig
Landung	↑	↑
Landeverhalten	einfach	einfach
frontales Einleiten (beschleunigt)		
Vorbeschleunigung	gering	gering
Öffnungsverhalten	selbständig	selbständig
Einseitiges Einklappen		
Wegdrehen	90 - 180 Grad	90 - 180 Grad
Wegdrehen insgesamt	90 - 180 Grad	90 - 180 Grad
Drehgeschwindigkeit	durchschnittlich mit Verlangsamung	gering mit Verlangsamung
Max. Roll- bzw. Nickwinkel	kleiner 45 Grad	kleiner 15 Grad
Höhenverlust	durchschnittlich	gering
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öffnungsverhalten	selbständig	selbständig
Ohren	↑	↑
Einleitung	leicht	leicht
Ausleitung	selbständig	selbständig
Ergänzen		

DHV GS-01-1255-04



WINGS OF CHANCE NEMESIS

s1C,1

s OF

Hersteller	wings of chance
Klassifizierung	wing of change
Klassifizierung	1,2 GH
W-Schlepp	Ja
Anzahl Sitze min / Anzahl Plätze max	1 / 1
Beschleuniger	Ja
Trimmer	Nein

VERHALTEN BEI	RUGGFLUGGEWICHT (100 KG)	MAX. FLUGGEWICHT (125 KG)
Start	gering	gering
Füllverhalten	gleichmäßig, sofort	gleichmäßig, sofort
Aufziehverhalten	kommt sofort über Piloten	kommt sofort über Piloten
Abhebegeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Starthandlung	einfach	einfach
Geradeanalog	↑	↑
Rolldämpfung	durchschnittlich	durchschnittlich
Kurvenhandlung	↑	↑
Trudellendenz	gering	gering
Steuerweg	durchschnittlich	durchschnittlich
Wendigkeit	hoch	durchschnittlich
Beidseitiges Ueberziehen		
Sackfluggrenze	durchschnittlich 60 cm	durchschnittlich 60 cm
Füllstallgrenze	durchschnittlich 65 cm	durchschnittlich 65 cm
Bremskraftansliege	durchschnittlich	hoch
frontales Einleiten	gering	gering
Vorbeschleunigung	selbständig	selbständig
Öffnungsverhalten	verzögert	verzögert
Einseitiges Einklappen		
Wegdrehen	90 - 180 Grad	90 - 180 Grad
Wegdrehen insgesamt	90 - 180 Grad	90 - 180 Grad
Drehgeschwindigkeit	durchschnittlich mit Verlangsamung	durchschnittlich mit Verlangsamung
Max. Roll- bzw. Nickwinkel	kleiner 45 Grad	kleiner 45 Grad
Höhenverlust	durchschnittlich	gering
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öffnungsverhalten	selbständig	selbständig
Einseitiges Einleiten	↑	↑
Stabilisierung	einfaches Gegenbremsen	einfaches Gegenbremsen
Steuerweg	durchschnittlich	hoch
Steuerkraftansliege	hoch	hoch
Gegendrehen	einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss	einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss
Öffnungsverhalten	selbständig	selbständig
Füllstall		
trudeln aus	↑	↑
Trudeln aus		
Stells		
Einleitung	einfach	einfach
Trudellendenz	Mehl vorhanden	gering
Ausleitung	Nachdrehen < 180 Grad	Nachdrehen < 180 Grad
Sinkeeschwindigkeit nach 720°	11	13

LEN

Einleitung	einfach	einfach
Ausleitung	selbständig	selbständig
Ohren	↑	↑
Einleitung	leicht	leicht
Ausleitung	selbständig	selbständig
Landung	↑	↑
Landeverhalten	einfach	einfach
frontales Einleiten		
Vorbeschleunigung	gering	durchschnittlich
Öffnungsverhalten	selbständig	selbständig
Einseitiges Einklappen		
Wegdrehen	90 - 180 Grad	90 - 180 Grad
Wegdrehen insgesamt	90 - 180 Grad	90 - 180 Grad
Drehgeschwindigkeit	durchschnittlich mit Verlangsamung	durchschnittlich mit Verlangsamung
Max. Roll- bzw. Nickwinkel	kleiner 45 Grad	kleiner 45 Grad
Höhenverlust	durchschnittlich	gering
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öffnungsverhalten	selbständig	selbständig
Ohren	↑	↑
Einleitung	Mehl vorhanden	leicht
Ausleitung	selbständig	selbständig
Ergänzen		

DHV GS-01.1156-04



ICARO ICE

1131811101101103 KARO HE

Zurückkallhaber	EN & more GmbH
Hersteller	Fly & mare GmbH
Klassifizierung	2 GH
VI-Schlepp	Ja
Anzahl Sitze min / Anzahl Plätze max	111
Beschleuniger	Ja
Trimmer	Nein

VERHALTEN BEI	MIN. FLUGGEWICHT (100 KG)	MAX. FLUGGEWICHT (1256G)
Start	1,2	
Füllverhalten	gleichmäßig, sofort	gleichmäßig, sofort
Aufziehverhalten	kommt sofort über Piloten	kommt sofort über Piloten
Mußehege schwindig keil	durchschnittlich	durchschnittlich
Starthandlung	durchschnittlich	durchschnittlich
Rolldämpfung	durchschnittlich	durchschnittlich
Kurvenhandlung	↑	↑
Trudellendenz	durchschnittlich	durchschnittlich
Steuerweg	durchschnittlich	durchschnittlich
Wendigkeit	hoch	hoch
Beidseitiges Ueberziehen		
Sackfluggrenze	durchschnittlich 60 cm	durchschnittlich 60 - 75 cm
Füllstallgrenze	durchschnittlich 65 cm	durchschnittlich 65 cm - 80 cm
Bremskraftansliege	hoch	hoch
frontales Einleiten	gering	gering
Vorbeschleunigung	durchschnittlich	durchschnittlich
Öffnungsverhalten	verzögert	verzögert
Einseitiges Einklappen		
Wegdrehen	99 - 180 Grad	90 - 180 Grad
Wegdrehen insgesamt	90 - 105 Grad	90 - 189 Grad
Drehgeschwindigkeit	durchschnittlich mit Verlangsamung	durchschnittlich mit Verlangsamung
Max. Roll- bzw. Nickwinkel	kleiner 45 Grad	kleiner 65 Grad
Höhenverlust	durchschnittlich	durchschnittlich
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öffnungsverhalten	selbständig	selbständig
Einseitiges Einleiten	↑	↑
Stabilisierung	anspruchsvolles Gegenbremsen	anspruchsvolles Gegenbremsen
Steuerweg	gering	gering
Steuerkraftansliege	durchschnittlich	durchschnittlich
Gegendrehen	einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss	einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss
Öffnungsverhalten	nicht selbständig	nicht selbständig
Füllstall		
trudeln aus	↑	↑
Trudeln aus		
Stells		
Einleitung	durchschnittlich	durchschnittlich
Trudellendenz	gering	gering
Ausleitung	selbständig	Ahständig
Sinkeeschwindigkeit nach 120°	10	15

LEN

Einleitung	einfach	einfach
Ausleitung	selbständig	selbständig
Ohren	↑	↑
Einleitung	leicht	leicht
Ausleitung	selbständig	selbständig
Landung	↑	↑
Landeverhalten	durchschnittlich	durchschnittlich
frontales Einleiten		
Vorbeschleunigung	gering	gering
Öffnungsverhalten	selbständig	selbständig
Einseitiges Einklappen		
Wegdrehen	90 - 180 Grad	90 - 180 Grad
Wegdrehen insgesamt	180 - 360 Grad	180 - 360 Grad
Drehgeschwindigkeit	durchschnittlich mit Verlangsamung	durchschnittlich mit Verlangsamung
Max. Roll- bzw. Nickwinkel	kleiner 45 Grad	kleiner 45 Grad
Höhenverlust	durchschnittlich	durchschnittlich
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öffnungsverhalten	selbständig	selbständig
Ohren	↑	↑
Einleitung	leicht	leicht
Ausleitung	nicht selbständig	nicht selbständig
Ergänzen		

DHV GS-01-1257-04

TEQUILA XS (FESTBEREICH DHV 01 TEQUILA XS)		
Zertifikalinhaber	Skywalk GmbH & Co. KG	
Hersteller	Skywalk GmbH & Co. KG	
Klassifizierung	1-2 GH	
IN-Schlepp	Nein	
Anzahl Sitze min / Anzahl Sitze rex	111	
Beschleuniger	Ja	
Trimmer	Nein	

VERHALTEN BEI MIN. FLUGGEWICHT(60 KG) MAX. FLUGGEWICHT(1180 KG)

Stall		
Füllverhallen	gleichmässig, zertert	gleichmässig, solo
Aufziehverhalten	kommt loten über Piloten	kommt sofort über Piloten
Achsbegeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Starthandlro	einfach	einfach
Geradausflug		
Rollen lung	durchschnittlich	durchscheidlich
Trudellenden	gering	gering
Steuweg	durch schmidlich	durthschnill
Wendilheil	hoch	hoch
Beidseitiges Überziehen	1,2	1,2
Sackfluggrenze	durchschnittlich 60 cm - 75 cm	durchsehn 9 leh 60 cm - 75 cm
Fullstallgrenze	durchschnittlich 65 cm - 80 cm	durchschnittlich 65cm - 80 cm
Bremskranslie	hoch	hoch
Einleites Name		
Vorbeschleunigung	gering	gering
Öffnerverhalten	selbständi schnell	selbständig schnell
Einseitig es Einklappen		
Wegdrehen	< 90 Grad	90, 180 Grad
Wegdrehen insgesamt	90 - 130 Grad	90 - 180 Grad
Drehgeschwindigkeit	durchsehnigla	durchschnittlich
	mit Verlangsamung	mit Verlangsamung
Mar. Rd- bzw. Nickwinkel	kleiner 45 Grad	kleiner 45 Grad
Höhenverlust	gering	durchscheidlich
Stabilisierung	selbständig	seihstledig
Öffnerverhalten	selbständig	selbständi
Einseitig Einklappen und Esagegel		
Stabilisierung	einliches Gegenbremsen	einlerhes Gegenbremse
Steuweg	durchschnittlich	durchschnittlich
Steuerskranslie	hoch	hoch
Gegendreben	einlath, keine Tendenz am	einlath, keine Tendenz am
	Stromungsabriss	Stromungsabriss
Öffnerverhalten	selbständig reueigell	relbstandi viere ert
fullstall, nun, Ausleihen	1,2	1,2
Trudeln K1 Limmgeschw.	1,2	1,2
Trudeln aus Mat Wendu,		
Steiupirale	1,2	1,2
Einteilung	einfach	einfach
Trudellendenz	nicht vorhanden	gering
Ausleitung	Nachdrehen 180 - 360 Grad	Nachdrehen 180 - 360 Grad
Sink eschwindigkeit nach 110 ° es	9	9
Einleitung	einfach	einfach
Ausleire	seihstet	selbständig
Ohren ante		
Einleitung	Wehr	leicht
Ausleihen	selbständi schnell	selbständir schind
Landeverhallen	einfach	einfach
frontales Einklappen rbeschleuniel		1,2
Vorbeschleunigung	durchschnittlich	durchschnittlich
Öffnersverhallert	selbständi schnell	selbständig schnell
Einseitiges Einklappen (Beschleunigung)	1,2	1,2
Wegdrehen	90 - 180 Grad	90 - 180 Grad
Wegdrehen insgesamt	90 - 180 Grad	90 - 180 Grad
Drehgeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
	mit Verlangsamung	mit Verlangsamung
Mar. Re 9 bzw. Nickwinkel	kleiner 45 Grad	kleiner 45 Grad
Höhenverlust	dertschnilllich	durdschnilllich
Stabilisierung	seinslendi	selbstedig
Öffnerverhalten	selbständig	selbständig
Ohren anlegen, beschleunigt		
Einteilung	leicht	leicht
Ausleiten	selbständi schnell	selbständi schnell
Ergänzungen zur flugsicherheit		

DHV GS-01-1258-04

TEQUILA L (0518BERICHT INO 031100600)		
Iertiikatinhaber	Skywalk GmbH & Co. KG	
Hersteller	Skywalk GmbH & Co. KG	
Klassifizierung	1-2 GH	
9I-Schlepp	Ja	
Anzahl Sitze min / Anzahl Sitze man	111	
Beschleuniger	Ja	
Trimmer	Nein	

VERHALTEN BEI MIN. HOGOEWICHT(100 KG) MAX. FLUGGEWERT(130 KG)

Stall		
Füllverhallen	gleichmässig, sofort	gleichmässig, solori
Aufzieheverhalten	kommt zertet über Primen	konsoil solori der Pfifolen
Achsbegeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Starthandling	einfach	einfach
Geradausflug		
Rollen lung		
Trudellenden	gering	gering
Steuweg	hoch	hoch
Wendigkeit	durchschnittlich	durdschnillich
Beidseitiges Überziehen	1,2	1,2
Sackfluggrenze	durchschnittlich 60 cm - 75 cm	durchschnittlich 60 cm - 75 cm
Fullstallgrenze	durchschnittlich 65 cm - 80 cm	durchschnittlich 65 cm - 80 cm
Bremskranslie	durchschnittlich	erchenille
frontales links		
Vorbeschleunigung	gering	gering
Öffnerverhalten	selbrandig schnell	selinlände schnell
Einseitiges Einklappen	1,2	1,2
Wegdrehen	90, 180 Grad	90, 180 Grad
Wegdrehen insgesamt	90 - 180 Grad	90 - 180 Grad
Drehgeschwindigkeit	durchsehnigla	durchschellia
	mit VerfeffelMilife	mit Verlangsamung
Mar. Roll bzw. Nickwinkel	Reiner 45 Grad	kleiner 45 Grad
Näherverlust	gering	gering
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öffnerverhalten	selbständig	selbständig
Einseitiges Einklappen		
Stabilisierung	einfaches Gegenbremsen	einfaches Gegenbremsen
Steuweg	durchschnittlich	durchschnittlich
Steuerskranslie	durchschellia	durchschnittlich
Gegendreben	einfach, keine laedee	einfach, keine Tendenz zum
	Stromungsabriss	Stromungsabriss
Öffnerverhalten	selbständig verzögell	selbständi, verregert
fullstall, sym, Ausleihen	1,2	1,2
Trudeln aus kimmgeschw.	1,2	1,2
Trudeln aus stat. Kurven		
Steiupirale	1,2	1,2
Einteilung	einfach	einfach
Trudellendenz	gering	gering
Ausleitung	Nachdrehen = 180 Grad	Nachdrehen = 180 Grad
Sink eschwindigkeit nach 720 ° (m/s)	10	10
Einleitung	einfach	einfach
Ausleiten	selbständig	selbständig
Ohren ante		
Einleitung	leicht	Nicki
Ausleiten	selbständig schnell	selbständig schnell
Landeverhallen	einfach	einfach
frontales Einklappen (Beschleunigung)		1,2
Vorbeschleunigung	durchschnittlich	daeschnillieb
Öffnerverhalten	selbständi schnell	selbständig schnell
Einseitig s Einklappen (Beschleunigung)	1,2	1,2
Wegdrehen	90 - 180 Grad	90 - 180 Grad
Wegdrehen insgesamt	90 - 180 Grad	90 - 180 Grad
Drehgeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
	mit Verlangsamung	mit Verlangsamung
Mar. Roll bzw. Nickwinkel	kleiner 45 Grad	kleiner 45 Grad
Höhenverlust	gering	gering
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öffnerverhalten	selbständi	selbständi
Ohren anlegen, beschleunigt		
Einleitung	leicht	leicht
Ausleiten	selbständi schnell	selbständi schnell
Ergänzungen zur flugsicherheit		

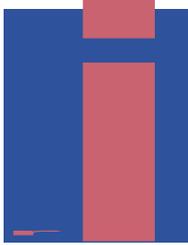
DHV GS-01 -1259-04

OZONE N1010 XS		
Iertifikalinhaber	Aerosport International GmbH	
Hersteller	01061 Gliders Ltd.	
Klassifizierung	1 GH	
W-Schlepp?	Ja	
Anzahl Sitze min/ Anzahl Sitze mau	111	
Beschleuniger?	Ja	
Trimmer?	Nein	

VERHALTEN BEI MIN. FLUGGEWICHT(55 KG) MAX. EILIGGEWICHT(10 K

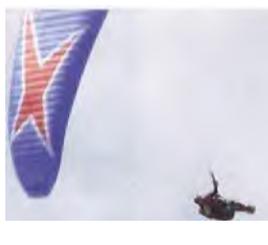
Stall		
Füllverhallen	gleichmässig, seien	gleichmässig, sofort
AMliehverhallen	komm) solori über Piloten	kommi solori dher Piloten
Achsbegeschwindigkeit	dercluchnilllich	durchschnittlich
Starthandling	einfach	ein lah
Geradausflug		
Rollen lung		
Trudellenden	nicht vorhanden	nicht vorhanden
Steuweg	durchscheidlich	durchschnittlich
Wendigkeit	den her lin Wich	durchschnittlich
Beidseitiges Überziehen		
Sackfluggrenze	spal > 15 cm	spät > 15 cm
Fullstallgrenze	spät > 80 cm	spät > 80 cm
Bremskranslie	hoch	hoch
frontales links an		
Vorbeschleunigung	gering	gering
Öffnerverhalten	selbständig schnell	selbständig schnell
Einseitiges Einklappen		
Wegdrehen	<90 Grad	< 90 Grad
Wegdrehen insgesamt	90 -180 Grad	90 - 180 Grad
Drehgeschwindigkeit	gering	gering
	mit Verlangsamung	
Mar. Roll- bzw. Nickwinkel	kleiner 15 Grad	kleiner 45 Grad
Höhenverlust	gering	erlag
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öffnerverhalten	selbständig	selbständig
Einseitiges Einklappen und Ge		
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Steuweg	durchschnittlich	durchschnittlich
Steuerskranslie	hoch	hoch
Gegendreben	einfach, keine Tendenz zum	einfach, keine tendend cum
	Stromungsabriss	Stromungsabriss
Öffnerverhalten	selbständig schnell	selbständig schnell
fullstall, sym, Adeilud		
Trudeln NU kimm, einlath		
Trudeln aus Kurven		
Steiupirale		
Einteilung	einfach	einfach
Trudellendenz	nicht vorhanden	nicht untraeden
Ausleitung	selbständig	felbstädig
Sink eschwardi keif		
Einleitung	einfach	einfach
Ausleiten	alhnändir	selbständig
Ohren ante en		
Einleitung	leicht	leicht
Ausleiten	seihwedle schnell	selbständig schnell
Landun		
Landeverhallen	einfach	einfach
frontales Einlita, sten (beschleunigt)		
Vorbeschleunigung	gering	gering
Öffnerverhalten	aerbständir rede em	selbständig schnell
Einseitig es Einklappen (Beschleunigung)	1,2	1,2
Wegdrehen	90 -185 Grad	90 -180 Grad
Wegdrehen insgesamt	90 -180 Grad	90 - 180 Grad
Drehgewerindigkeä	gering	gering
	mit Verlangsamung	mit Verlangsamung
Max. Roll bzw. Htkrakel	kleiner 15 Grad	kleiner 85 Grad
Höhenverlust	gering	gering
Stabilisierung	selbstädig	senkeldig
Öffnerverhalten	elbsä d'	selständi.
Ohren ante, en, beschleunigt		
Einleitung	leicht	leicht
Ausleite	seihsmadig schnell	selbstäudir schnell
Ergänzungen zur flugsicherheit		

DHV GS-011260-04



OZONE MO10 XL		
11311/1111 DHV 83 NOK MOOS XI		
Zertifizierhaber	Aerosport International GmbH	
Hersteller	NONE Gliders Ltd	
Klassifizierung	IGH	
W-Schlepp	Ja	
Anzahl Sitze min   Anzahl Sitze max	1   1	
Beschleuniger	Ja	
Trimmer	Nein	
VERHALTEN BEI	MIN. FLUGGEWICHT(110 KG)	MAX. FLUGGEWICHT(135 KG)
Start		
Füllverhalten	gleichmäßig, seien	gleichmäßig, zeterf
Anziehverhalten	kommt dort über Piloten	keul solul über Piloten
Abhebegeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
W/Handlung	einfach	einfach
Gendeadtie		
Rolidam min.	hoch	hoch
Kurverdradin		
Trudellenden	nicht vorhanden	nicht vorhanden
Steuweg	hoch	hoch
Wendigkeit	durchschnittlich	hoch
Beidseitiges Überziehen		
Sackfluggrenze	spät > 75 cm	spät > 75 cm
Frühsialgrame	spie > 80 cm	spät > 80 cm
Bremskransstieg	durchschnich	durchschnittlich
frontales Einklap sen		
Vorbeschleunigung	gering	gering
Öfnungsverhalten	selbstandig schnell	selbständig schnell
Einseltiges Einklap per		
Wegdrehen	90-180 Grad	< 90 Grad
Wegdrehen innererü	90-180 Grad	< 90 Grad
Drehgeschwinden	gering	gering
		mit Verlangsamung
Max. Roll- bzw. Nickwinkel	kleiner 45 Grad	kleiner 45 Grad
Höhenverlust	gering	gering
Stabilisierung	selbständig	selbündig
Öfnungsverhalten	selbständig	selbrund
Einseltiges Einklap spiel und Ei mut		
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Steuweg	hoch	hoch
Steuerkraftanstieg	hoch	hoch
Gegendrehen	einfach, keine Tendenz zum Shawngabriss	einfach, keine Tendenz am Strömungsabriss
Öfnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig schnell
symm. Atuleitung		
Trudeln aus flimmgeschw.		
Trudeln aus sie.) Kuenillu		
Steilspirale		
Einleitung	einfach	einfach
Trudellenden	gering	gering
Ausleitung	selbständig	selbständig
Sinkgeschwindigkeit nach 720 *irs]	8	8
B. Siall		
Einleitung	einfach	einfach
Ausleitung	selbständ.	selbständig
Ohren anlegen		
Einleitung	leicht	leicht
Ausleitung	selbständi schnell	selbständig schnell
fanden		
Landeverhalten	einfach	einfach
frontales Einklappen (Inschleuni		
Vorbeschleunigung	gering	gering
Öfnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig schnell
Einseltiges Einklap per		
Wegdrehen	90-180 Grad	90-180 Grad
Wegdrehen insgesamt	90-180 Grad	< 90 Grad
Drehgeschwindigkeit	gering	gering
		mit Verlangsamung
Max. Roll- bzw. Nickwinkel	kleiner 45 Grad	kleiner 45 Grad
Höhenverlust	gering	gering
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öfnungsverhalten	selbständig	selbständig
Ohren anlegen	heschleunid	
Einleitung	leicht	leicht
Ausleitung	selbständig schnell	selbständig schnell
Ergänzungen zurflugsicherheit		

DHV GS-01.1261-04



XIX FORM 3 S		
TESTBERICHT DHV 83211/110111 3 s		
Zertifizierhaber	XIX GmbH	
Hersteller	XIX GmbH	
Klassifizierung	3 GH	
W-Schlepp	Ja	
Anzahl Sitze min   Anzahl Sitze max	1   1	
Beschleuniger	Ja	
Trimmer	Nein	
VERHALTEN BEI	MIN. RUGGEWICHT(165 KG)	MAX. RUGGEWICHT(90 X
Start		
Füllverhalten	gleichmäßig, doll	sofor
Aufziehverhalten	kommt sofort über Piloten	kommt solare über Piloten
Abhebegeschwindigkeit	durchschnittlich	durchsehdlich
Starthandlung	durchschnittlich	durchschnittlich
Geradausflug		
Rolidam lung	durchschnittlich	durchschnittlich
Kurvierfrandlin		
Iredellenden	gering	gering
Steuweg	durchschnittlich	durchschnittlich
Wendigkeit	durchschri1111h	durchschnittlich
Neidseitiges Überziehen	1.2	1.2
Sackfluggrenze	dierstehelilth 60 cm * 75 cm	dorchselmitlich 60 mm * 75 cm
Frühsialgrame	durchschnittlich 65 cm * 80 cm	durchschnittlich 65 cm * 80 cri
Bremskransstieg	durchschnich	durchschnittlich
frontaler en		
Vorbeschleunigung	durchschnittlich	durchschnittlich
Öfnungsverhalten	selP landie vermed	selhsledig verlagert
Einseltiges Einklappen		
Wegdrehen	90-180 Grad	90-180 Grad
Wegdrehen insemel	90-180 Grad	90-180 Grad
Drehgeschwindigkeit	durchschnich	ktischmrich
	all Verlangsamung	mit Verlangsamung
Max. Roll- bzw. Nickwinkel	kleiner 45 Grad	graner 45 Grad
Höhenverlust	durchschnittlich	durchschnittlich
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öfnungsverhalten	selbständig reue erl	selbständi verzo erl
Stabilisierung	einfaches Gegenbremsen	einfaches Gegenbremsen
Steuweg	dir hschnich	durchschnittlich
Steuerkraftanstieg	hoch	hoch
Gegendrehen	einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss	einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss
Öfnungsverhalten	selbständ. verrerert	selbständi verliert
fullsial, Ausleitung	2	2
aus Trimmgeschw.	2	2
huden als sial Kurvenflug	1.2	1.2
fi esgiftalt		
Einleitung	einfach	einfach
Trudellenden	gering	gering
Ausleitung	Nachdrehen >360 Grad	Nachdrehen >365 Grad
Sinkgeschwindigkeit rieh 720 *irs]	7	7
B. Siall	1.2	1.2
Einleitung	einfach	einfach
Auslehne	lbtändir	selbständ.
Ohren anlegen	1.2	1.2
Einleitung	leicht	leicht
Ausleitung	selbständi schnell	selbständi schnell
Landung	1.2	1.2
Landeverhalten	einfach	einfach
frontalei Einklappen Onsetleuni	2	2
Vorbeschleunigung	durchschnittlich	durchschnittlich
Öfnungsverhalten		
Wegdrehen	90-180 Grad	90-180 Grad
Wegdrehen insgesamt	90-180 Grad	90-180 Grad
Drehgeschwindigkeit	durchschnittlich	derluchaif lah
	mit Verlangsamung	mit Verlangsamung
Max. Roll- bzw. Nickwinkel	größer 45 Grad	größer 45 Grad
Höhenverlust	durchschnittlich	durchschnittlich
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öfnungsverhalten	selbständig verriaged	seli3Indi reudien
Ohren ante		
Einleitung	leicht	leicht
Ausleitung	selbständig schnell	selbständig schnell
Ergänzungen zur		

DHV GS-01-1262.04



GRADIENT BI-GOLDEN 42		
TESTBERICHT DHV 016111D1D1181 >>> 42		
Zertifizierhaber	Turpoint fastline GmbH	
Hersteller	Gradient s.r.l.	
Klassifizierung	Bplace	
W-Schlepp	Ja	
Anzahl Sitze min   Anzahl Sitze max	1   1	
Beschleuniger	Nein	
Trimmer	Ja	
VERHALTEN	MIN.	MAX. KG
füllverhalten	gleichmäßig, solorr	gleichmäßig, soloil
Aufziehverhalten	kommt solori uher Pilonn	keimt seien über
Abhebegeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Starthandlung	einfach	einfach
Geradausflug		
Rolidämpfung	hoch	hoch
knleihanfing		
Trudelle iden/	gering	gering
Steuweg	hoch	hoch
Wendigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Beidseitiges Überziehen		
Sackfluggrenze	soir) 55 cm	spar > 95 cm
Frühsialgrame	spül > 80 cm	spar > 90 cm
Bremskransstieg	durchschnittlich	dumhschnillich
frontales Einklap sen		
Vorbeschleunigung	gering	gering
Öfnungsverhalten	selbständig verzögert	iellosrundi venösen
Eihelleges Einidappen		
Wegdrehen	90-180 Grad	95-100 Grad
Wegdrehen insgesamt	90-180 Grad	90-180 Grad
Drehgeschwindigkeit	gering	durchschnittlich
		mit Verlangsamung
Max. Roll- bzw. Nickwinkel	kleiner 45 Grad	kleiner 15
Höhenverlust	gering	durchschnittlich
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öfnungsverhalten	eibnindi	selhsreed
Einseltiges Einklappen und Gegns.		
Stabilisierung	einfaches Gegenhemmen	einfaches Gegenbrennen
Steuweg	hoch	hoch
Steuerkraftanstieg	dumhschnillich	durchschnittlich
Gegendrehen	einfach, keine Andrer zum Strömungsabriss	einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss
Öfnungsverhalten	selbständig venösen	selbständig verriegelt
fulÖleil, qmm. Ausleitung		
Trudeln aus trimmschw.		1.2
Trudeln aus nal. Ketetil		
Sleiidrafate		
Einleitung	durchschnittlich	durchsehnlich
tudellendens	gering	gering
Ausleitung	Nachdrehen 180 Grad	Nachdrehen < 180 Und
Sinkgeschwindigkeit		0
Einleitung	einfach	einfach
Ausleitung	nimmt losend fahrt auf < 1 Sek	nimmt l-erst WH auf < 1 Sek
Ohren anlas en		
Einleitung	leicht	leicht
Ausleitung	Hilsaerdig schnell	selbständig schnell
Landuni		
laudeverhalten	einfach	einfach
frontales Einklappen iteschnungi)		
Verbenbleulr me		
Öfnungsverhalten		
Einseltiges Einklap per		
Wegdrehen		
Wegdrehen insgesamt		
Drehgeschwindigkeit		
Max. Roll- bzw. Nickwinkel		
Höhenverlust		
Stabilisierung		
Öfnungsverhalten		
Ohren anlegen, fiesdieuni		
Einleitung		
Ausleitung		
Ergänzungen zur Rip		

DHV 6S-01-1263.04

SWING MISTRAL TWIN 38		
TESTBERICHT 040.03 SWING HEBE THIN 30		
Züdinghaber	geräte GmbH	
Hersteller	geräte GmbH	
Klassifizierung	Biplane	
II-Schlepp	Ja	
Anzahl Sitze min / Anzahl Sitze max	2 / 2	
Beschleuniger	Nein	
Trimmer	Ja	
VERHALTEN BEI		
MIN. FLUGGEWICHT(135 KG)		040. RUGGEWICHT(230 KG)
Start		
füllverhalten	gleichmäßig, leht	gleichmäßig, solori
Aufziehverhalten	kommt sofort über Piloten	kommt sofort über Piloten
Abhebeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Starthandlung	einfach	einfach
Geradeausflug		
Rollendämpfung	hoch	hoch
Kurvenhandlung		
Trudeltendenz	gering	gering
Steuerverhalten	hoch	hoch
Wendigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Beidseitiges Überziehen		
Sackfluggrenze	spät > 15 cm	spät > 75 cm
fullstallgrenze	spät > 80 cm	spät > 81
Bremskraftantrieb	durchschnittlich	durchschnittlich
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	gering	durchschnittlich
Max. Roll- bzw. Nickwinkel	kleiner 45 Grad	kleiner 45 Grad
Höhenverlust	gering	gering
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öffnungsverhalten	selbständig	selbständig
Einsseitiges Einklappen und 6e. erst.		
Stabilisierung	einfaches Gegenbremsen	einfaches Gegenbremsen
Steuerverhalten	hoch	hoch
Steuerkraftantrieb	durchschnittlich	durchschnittlich
Gegendrehen	einfach, keine Tendenz zum	einfach, keine Tendenz zum
Öffnungsverhalten	selbständig	selbständig
fullstall, mm. Ausleitung		
Trudeln aus Trimmerstellung		
Trudeln aus Slot-Kurvenflug		
Steilschleife		
Einleitung	durchschnittlich	durchschnittlich
Trudeltendenz	gering	gering
Ausleitung	Nachdrehen < 180 Grad	Nachdrehen < 180 Grad
Sinkgeschwindigkeit nach 720 "fre. s"	10	10
B-Stall		
Einleitung	einfach	einfach
Ausleitung	selbständig	selbständig
Ohren anlegen		
Einleitung	leicht	leicht
Ausleitung	selbständig schnell	selbständig schnell
Landen		
Landeeinhalten	einfach	einfach
frontales Einklappen (bestehend)		
Vorbeschleunigung	gering	gering
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig schnell
Einsseitiges Einklappen (bestehend)		
Wegdrehen	< 90 Grad	< 1/2 Grad
Wegdrehen insgesamt	< 90 Grad	< 90 Grad
Drehgeschwindigkeit	gering	gering
Max. Roll- bzw. Nickwinkel	kleiner 45 Grad	kleiner 45 Grad
Höhenverlust	durchschnittlich	durchschnittlich
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öffnungsverhalten	selbständig	selbständig
Ohren anlegen, beschleunigt		
Einleitung	leicht	leicht
Ausleitung	selbständig schnell	selbständig schnell
Ergänzungen		

DHV GS-01-1264-04

1/318 INCH IELLO 03 UP 101116		
Zertifizierhaber	UP Europe GmbH	
Hersteller	UP Europe GmbH	
Klassifizierung	I GH	
IV-Schlepp	Ja	
Anzahl Sitze min / Anzahl Sitze max	1 / 1	
Beschleuniger	Ja	
Trimmer	Nein	
VERHALTEN BEI		
MIN. FLUGGEWICHT(80 KG)		MAL RUGGEWICHT(1105 KG)
Start		
füllverhalten	gleichmäßig, solori	gleichmäßig, solori
Aufziehverhalten	kommt schnell über Piloten	kommt schnell über Piloten
Abhebeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Starthandlung	einfach	einfach
Geradeausflug		
Rollendämpfung	hoch	hoch
Kurvenhandlung		
Trudeltendenz	nicht vorhanden	nicht vorhanden
Steuerverhalten	hoch	hoch
Wendigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Einsseitiges Einklappen		
Wegdrehen	< 90 Grad	90 Grad
Wegdrehen insgesamt	Grad	< 90 Grad
Drehgeschwindigkeit	gering	gering
Max. Roll- bzw. Nickwinkel	kleiner 45 Grad	kleiner 1/3 Grad
Höhenverlust	durchschnittlich	durchschnittlich
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öffnungsverhalten	selbständig	selbständig
Einsseitiges Einklappen und 6e. erst.		
Stabilisierung	einfaches Gegenbremsen	einfaches Gegenbremsen
Steuerverhalten	hoch	hoch
Steuerkraftantrieb	hoch	hoch
Gegendrehen	einfach, keine Tendenz zum	einfach, keine Tendenz zum
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig schnell
fullstall, mm. Ausleitung		
Trudeln aus Trimmerstellung		
Trudeln aus Slot-Kurvenflug		
Steilschleife		
Einleitung	einfach	einfach
Trudeltendenz	nicht vorhanden	nicht vorhanden
Ausleitung	Nachdrehen < ISO Grad	Nachdrehen < 180 Grad
Sinkgeschwindigkeit nett 110 "fre. s"		
B-Stall		
Einleitung	einfach	einfach
Ausleitung	selbständig	selbständig
Ohren anlegen		
Einleitung	leicht	leicht
Ausleitung	selbständig schnell	selbständig schnell
Landen		
Landeeinhalten	einfach	einfach
frontales Einklappen (bestehend)		
Vorbeschleunigung	gering	gering
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig schnell
Einsseitiges Einklappen (bestehend)		
Wegdrehen	< 90 Grad	< 1/2 Grad
Wegdrehen insgesamt	< 90 Grad	< 90 Grad
Drehgeschwindigkeit	gering	gering
Max. Roll- bzw. Nickwinkel	kleiner 45 Grad	kleiner 45 Grad
Höhenverlust	durchschnittlich	durchschnittlich
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öffnungsverhalten	selbständig	selbständig
Ohren anlegen, beschleunigt		
Einleitung	leicht	leicht
Ausleitung	selbständig schnell	selbständig schnell
Ergänzungen nur flugsicherherd		

DHV GS-01.1265-04

ICARO CYBER 2S		
TEMIC1111/11V 03 ICARO CYBER 20		
Zertifizierhaber	fly 8, more GmbH	
Hersteller	fly 8 more GmbH	
Klassifizierung	I GH	
VI-Schlepp	Ja	
Anzahl Sitze min / Anzahl Sitze max	1 / 1	
Beschleuniger?	Ja	
Trimmer?	Nein	
VERHALTEN BEI		
MIN. FLUGGEWICHT(165 KG)		025. RUGGEWICHT(185 KG)
Start		
füllverhalten	gleichmäßig, solori	gleichmäßig, solo
Aufziehverhalten	kommt solori über Piloten	kommt sofort über Piloten
Abhebeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Starthandlung	einfach	einfach
Geradeausflug		
Rollendämpfung	hoch	durchschnittlich
Kurvenhandlung		
Trudeltendenz	nicht vorhanden	nicht vorhanden
Steuerverhalten	durchschnittlich	durchschnittlich
Wendigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Beidseitiges Überziehen		
Sackfluggrenze	spät > 15 cm	spät > 15 cm
fullstallgrenze	spät > 80 cm	spät > 80 cm
Bremskraftantrieb	hoch	hoch
Frontales Einklappen		
Vorbeschleunigung	gering	gering
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig schnell
Einsseitiges Einklappen		
Wegdrehen	< 90 Grad	< 90 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 verzögert	selbständig verzögert
Einsseitiges Einklappen und Gegmul.		
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Steuerverhalten	durchschnittlich	durchschnittlich
Steuerkraftantrieb	hoch	hoch
Gegendrehen	einfach, keine Tendenz zum	einfach, keine Tendenz zum
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig verzögert
fullstall, mm. Ausleitung		
Trudeln aus Trimmerstellung		
Trudeln aus Slot-Kurvenflug		
Steilschleife		
Einleitung	einfach	einfach
Trudeltendenz	gering	gering
Ausleitung	Nachdrehen < 180 Grad	Nachdrehen < ISO Grad
Sinkgeschwindigkeit nach 720 "fre. s"	5	5
B-Stall		
Einleitung	einfach	einfach
Ausleitung	selbständig	selbständig
Ohren anlegen		
Einleitung	leicht	leicht
Ausleitung	selbständig schnell	selbständig schnell
Landen		
Landeeinhalten	einfach	einfach
frontales Einklappen (bestehend)		
Vorbeschleunigung	gering	gering
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig verzögert
Einsseitiges Einklappen (bestehend)		
Wegdrehen	90 - 180 Grad	90 - 180 Grad
Wegdrehen insgesamt	90 - 100 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 verzögert	selbständig verzögert
Ohren anlegen, beschleunigt		
Einleitung	leicht	leicht
Ausleitung	selbständig schnell	selbständig schnell
Ergänzungen nur flugsicherherd		

SOL KANGAROO 2			
1131111CR DHV BSGILKEAPOG 2			
ZertifikatInhaber	Sei Sports Ind. E Comercio LISA		
Hersteller	Sol Sports Ind. E Comercio LEDA		
Klassifizierung	2 Biplan		
VV-Schlepp	Ja		
Anzahl Sitze min / Anzahl Sitze max	2 / 2		
Beschleuniger	Nein		
Trimmer	Ja		
VERHALTEN BEI	MIN. REGEWICHT (M KG)	NAX.FINGGEWICHT(210) (6)	
<b>Start</b>	1	1,2	
Türverhalten	gleichmäßig, seien	gleichmäßig, seien	
Aufziehverhalten	kommt sofort über Piloten	kommt sofort über Piloten	
Abhebegeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich	
Starthandlung	einfach	einfach	
<b>Geradausflug</b>	1,2	1,2	
<b>Rolldämpfung</b>	durchschnittlich	durchschnittlich	
<b>Kurvenhandlung</b>	1,2	1,2	
Türverhalten	gering	gering	
Steuerweg	durchschnittlich	durchschnittlich	
Wendigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich	
<b>Berdreht</b>	2	2	
Sackfluggrenze	hüh < 60 cm	hüh < 60 cm	
Füllstallgrenze	hüh < 65 cm	hüh < 65 cm	
Bremskransens	durchschnittlich	durchschnittlich	
<b>Frontales Einklappen</b>	2	2	
Vorbeschleunigung	durchschnittlich	durchschnittlich	
Öffnungsverhalten	selbständig	selbständig	
<b>Einsseitiges Einklappen</b>	1,2	1,2	
Wegdrehen	180 - 360 Grad	180 - 360 Grad	
Wegdrehen insgesamt	180 - 360 Grad	180 - 360 Grad	
Drehgeschwindigkeit	gering	gering	
Max. Roll bzw. Nickwinkel	kleiner 45 Grad	kleiner 45 Grad	
Höhenverlust	gering	gering	
Stabilisierung	selbständig	selbständig	
Öffnungsverhalten	selbständig	selbständig	
<b>Einsseitiges Einklappen und Ge</b>	1,2	1,2	
Stabilisierung	einfaches Gegenbremsen	einfaches Gegenbremsen	
Steuerweg	durchschnittlich	durschnittlich	
Steuerkransensleg	durchschnittlich	durschnittlich	
Gegendrehen	einfach, keine Tendenz	einfach, keine Tendenz	
Öffnungsverhalten	selbständig	selbständig	
<b>Füllstall, dusleilw</b>	1,2	2	
<b>Trudeln aus Trimmgestw</b>	1,2	1	
<b>Trudeln aus Ital. Kurenflug</b>	1,2	1,2	
<b>Steilschleife</b>	1	1	
Einleitung	einfach	einfach	
Wendigkeit	gering	gering	
Ausleitung	selbständig	selbständig	
Sinkgeschwindigkeit nach 120° (IM)	1,2	1,2	
13-Stal			
Einleitung			
Ausleitung			
<b>Oben anlegen</b>	1	1	
Einleitung	leicht	leicht	
Ausleitung	selbständig, schnell	selbständig, schnell	
<b>Landung</b>	1	1	
Landeverhalten	einfach	einfach	
frontales Einklappen (beschleunigt)			
Vorbeschleunigung			
Öffnungsverhalten			
<b>Einsseitiges Einklappen beschleunigt</b>	2	2	
Wegdrehen	180 - 360 Grad	180 - 360 Grad	
Wegdrehen insgesamt	180 - 360 Grad	180 - 360 Grad	
Drehgeschwindigkeit	hoch	hoch	
Max. Roll bzw. Nickwinkel	mit Verlangsamung	mit Verlangsamung	
Höhenverlust	gering	gering	
Stabilisierung	selbständig	selbständig	
Öffnungsverhalten	selbständig	selbständig	
<b>Ohren anlegen, beldeun</b>	1	1	
Einleitung			
Ausleitung			
<b>Ergänzungen zur Flugsicherheit</b>			

XIX FORM 3 I.			
MOX1111e03			
ZertifikatInhaber	XIX GmbH		
Hersteller	XIX GmbH		
Klassifizierung	2 GH		
NI-Schlepp	Ja		
Anzahl Sitze min / Anzahl Sitze max	1 / 1		
Beschleuniger	Ja		
Trimmer	Nein		
VERHALTEN BEI	MIN. REGEWICHT (M KG)	MAX. T11166EWIC(130 KG)	
<b>Start</b>	1	1	
Türverhalten	gleichmäßig, seien	gleichmäßig, seien	
Aufziehverhalten	kommt sofort über Piloten	kommt sofort über Piloten	
Abhebegeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich	
Starthandlung	einfach	einfach	
<b>Geradausflug</b>	1,2	1,2	
<b>Rolldämpfung</b>	durchschnittlich	durchschnittlich	
<b>Kurvenhandlung</b>	1,2	1,2	
Türverhalten	gering	gering	
Steuerweg	durchschnittlich	durchschnittlich	
Wendigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich	
<b>Berdreht</b>	2	2	
Sackfluggrenze	hüh < 60 cm	hüh < 60 cm	
Füllstallgrenze	hüh < 65 cm	hüh < 65 cm	
Bremskransens	durchschnittlich	durchschnittlich	
<b>Frontales Einklappen</b>	2	2	
Vorbeschleunigung	durchschnittlich	durchschnittlich	
Öffnungsverhalten	selbständig	selbständig	
<b>Einsseitiges Einklappen</b>	2	2	
Wegdrehen	180 - 360 Grad	180 - 360 Grad	
Wegdrehen insgesamt	180 - 360 Grad	180 - 360 Grad	
Drehgeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich	
Max. Roll bzw. Nickwinkel	kleiner 45 Grad	kleiner 45 Grad	
Höhenverlust	durchschnittlich	durchschnittlich	
Stabilisierung	selbständig	selbständig	
Öffnungsverhalten	selbständig	selbständig	
<b>Einsseitiges Einklappen und Ge</b>	2	2	
Stabilisierung	einfaches Gegenbremsen	einfaches Gegenbremsen	
Steuerweg	durchschnittlich	durchschnittlich	
Steuerkransensleg	durchschnittlich	durchschnittlich	
Gegendrehen	einfach, keine Tendenz	einfach, keine Tendenz	
Öffnungsverhalten	selbständig	selbständig	
<b>Füllstall, s. mm. Ausleiten</b>	2	2	
<b>aus Kurrenflu</b>	1,2	1,2	
<b>Steilschleife</b>	1,2	1,2	
Einleitung	durchschnittlich	durchschnittlich	
Wendigkeit	gering	gering	
Ausleitung	Nachdrehen < 180 Grad	Nachdrehen < 180 Grad	
Sinkgeschwindigkeit nach 120° (thes)	8	8	
<b>Stal</b>	1	1	
Einleitung	einfach	einfach	
Ausleitung	selbständig	selbständig	
<b>Ohren anlegen</b>	1	1	
Einleitung	leicht	leicht	
Ausleitung	selbständig, schnell	selbständig, schnell	
<b>Landung</b>	1	1	
Landeverhalten	einfach	einfach	
<b>Frontales Einklappen</b>	2	2	
Vorbeschleunigung	durchschnittlich	durchschnittlich	
Öffnungsverhalten	selbständig	selbständig	
<b>Einklappen</b>	2	2	
Wegdrehen	180 - 360 Grad	180 - 360 Grad	
Wegdrehen insgesamt	180 - 360 Grad	180 - 360 Grad	
Drehgeschwindigkeit	hoch	hoch	
Max. Roll bzw. Nickwinkel	mit Verlangsamung	mit Verlangsamung	
Höhenverlust	gering	gering	
Stabilisierung	selbständig	selbständig	
Öffnungsverhalten	selbständig	selbständig	
<b>Ohren anlegen, beldeun</b>	1	1	
Einleitung			
Ausleitung			
<b>Ergänzungen zur Flugsicherheit</b>			

PARATECH P80 XS			
1,11 TIME TWIFIK			
ZertifikatInhaber	PARATECH AG		
Hersteller	PARATEN AG		
Klassifizierung	2 GH		
IV-Schlepp?	Ja		
Anzahl Sitze min / Anzahl Sitze max	111		
Beschleuniger	Ja		
Trimmer?	Nein		
VERHALTEN BEI	MIN. REGEWICHT (111)(6)(6)	0100. ELUGGEWICHT(80 KG)	
<b>Start</b>	1	1	
Türverhalten	gleichmäßig, seien	gleichmäßig, seien	
Aufziehverhalten	kommt sofort über Piloten	kommt sofort über Piloten	
Abhebegeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich	
Starthandlung	einfach	einfach	
<b>Geradausflug</b>	1,2	1,2	
<b>Rolldämpfung</b>	durchschnittlich	durchschnittlich	
<b>Kurvenhandlung</b>	1,2	1,2	
Türverhalten	gering	gering	
Steuerweg	durchschnittlich	durchschnittlich	
Wendigkeit	hoch	hoch	
<b>Berdreht</b>	2	2	
Sackfluggrenze	durchschnittlich	durchschnittlich	
Füllstallgrenze	durchschnittlich	durchschnittlich	
Bremskransens	hoch	hoch	
<b>Frontales Einklappen</b>	2	2	
Vorbeschleunigung	durchschnittlich	durchschnittlich	
Öffnungsverhalten	selbständig	selbständig	
<b>Einsseitiges Einklappen</b>	2	2	
Wegdrehen	180 - 360 Grad	180 - 360 Grad	
Wegdrehen insgesamt	180 - 360 Grad	180 - 360 Grad	
Drehgeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich	
Max. Roll bzw. Nickwinkel	kleiner 45 Grad	kleiner 45 Grad	
Höhenverlust	hoch	hoch	
Stabilisierung	selbständig	selbständig	
Öffnungsverhalten	selbständig	selbständig	
<b>Einsseitiges Einklappen und Ge</b>	2	2	
Stabilisierung	einfaches Gegenbremsen	einfaches Gegenbremsen	
Steuerweg	durchschnittlich	durchschnittlich	
Steuerkransensleg	durchschnittlich	durchschnittlich	
Gegendrehen	einfach, keine Tendenz	einfach, keine Tendenz	
Öffnungsverhalten	selbständig	selbständig	
<b>Füllstall, s. mm. Ausleiten</b>	2	2	
<b>aus Trimmer</b>	2	2	
<b>trudeln aus nah Kurenflug</b>	1,2	1,2	
<b>Steilschleife</b>	1,2	1,2	
Einleitung	durchschnittlich	durchschnittlich	
Wendigkeit	gering	gering	
Ausleitung	Nachdrehen < 180 Grad	Nachdrehen < 180 Grad	
Sinkgeschwindigkeit nach 120° (les)	12	14	
<b>drall</b>	1	1	
Einleitung	einfach	einfach	
Ausleitung	selbständig	selbständig	
<b>en</b>	1	1	
Einleitung	leicht	leicht	
Ausleitung	nimmt zu	< 4 Sek	
<b>Landung</b>	1	1	
Landeverhalten	einfach	einfach	
<b>frontales Einklappen beschleunigt</b>	2	2	
Vorbeschleunigung	durchschnittlich	durchschnittlich	
Öffnungsverhalten	selbständig	selbständig	
<b>Einsseitiges Einklappen beschleunigt</b>	2	2	
Wegdrehen	180 - 360 Grad	180 - 360 Grad	
Wegdrehen insgesamt	180 - 360 Grad	180 - 360 Grad	
Drehgeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich	
Max. Roll bzw. Nickwinkel	mit Verlangsamung	mit Verlangsamung	
Höhenverlust	gering	gering	
Stabilisierung	selbständig	selbständig	
Öffnungsverhalten	selbständig	selbständig	
<b>Ohren anlegen, beldeun</b>	1	1	
Einleitung			
Ausleitung			
<b>Ergänzungen zur Flugsicherheit</b>			

DHV GS-01-1270-04

**NOVA ARTAX XS**

TESTBERICHT DHV 07 NOVA ARTAX XS

Vertikalmittelwert	1,0	1,0
Hersteller	NOVA Vertriebsgesellschaft m.b.H.	
Klassifizierung	NOVA Vertriebsgesellschaft m.b.H.	
V-Schlepp	ja	ja
Anzahl Sitze min / Anzahl Sitze max	1 / 1	1 / 1
Beschleuniger	ja	ja
Vermerk	nein	nein

VERHAUFEN 881 MIN. FLUGGEWICHT (60 KG) MAK. HUGGEWICHT (1135 KG)

Start 1,2 1,4

Füllverhalten	gleichmäßig, sofort	gleichmäßig, sofort
Aufziehverhalten	kommt sofort über Piloten	kommt sofort über Piloten
Abtriebsgeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Starthandlung	einfach	einfach

Geradeausflug 1,2 1,1

Trimmgeschwindigkeit (km/h)	38	42
Beschleunigte Geschwindigkeit (km/h)	47	0
Reißdempfer	durchschnittlich	durchschnittlich

Kurvenhandlung 1,2 1,2

Trudellendel	nicht vorhanden	nicht vorhanden
Steuerverhalten	durchschnittlich	durchschnittlich
Verdrehbarkeit	hoch	durchschnittlich

Oberflächenüberleben 1,2 1,1

Sackfluggrenze	durchschnittlich 60 cm - 75 cm	durchschnittlich 60 cm - 15 cm
Füllfluggrenze	durchschnittlich 65 cm - 80 cm	durchschnittlich 65 cm - 80 cm
Bremskranzflieg	hoch	hoch

frontales Einklappen 2 1,1

Vorbereitung	durchschnittlich	hoch
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig impulsiv

frontales Einklappen (beschleunigt) 2

Vorbereitung	gering	
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig Anbremsen

Einseitiges Einklappen 2 2

Wegdrehen	90 - 180 Grad	180 - 360 Grad
Drehgeschwindigkeit	hoch	hoch
Höhenverlust	durchschnittlich	durchschnittlich

Einseitiges Einklappen (beschleunigt) 2

Wegdrehen	180 - 360 Grad	
Drehgeschwindigkeit	hoch	

Höhenverlust	hoch	
Stabilisierung	selbständig	
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	

Einseitige Einklappen und Gegend. 1,2 1,2

Stabilisierung	einfaches Gegenbremsen	einfaches Gegenbremsen
Steuerverhalten	durchschnittlich	durchschnittlich
Steuerkranzflieg	hoch	hoch

Wegdrehen 1,2 1,2

Öffnungsverhalten	einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss	einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss
-------------------	--	--

füllstall, symm. Ausleistung 1,2 1,2

füllstall, asyne. Ausleistung 1,2 1,2

Trudeln aus Trimmgeschw. 1,2 1,4

Trudeln aus Aal.kureendu 1,2

Siedspirale 1,2

Einleitung	einfach	einfach
Trudellendel	nicht vorhanden	nicht vorhanden
Ausleistung	selbständig	selbständig

8-Stall 1,2

Einleitung	einfach	einfach
Ausleistung	selbständig	selbständig

Landung 1,2 1,2

Landeverhalten 1,2

Ergänzungen nur flugsdelhi,

DHV GS-01-1271-04

**NOVA SYNTAX XS**

TESTBERICHT DHV 03 NOVA SYNTAX XS

Vertikalmittelwert	1,0	1,0
Hersteller	NOVA Vertriebsgesellschaft m.b.H.	
Klassifizierung	NOVA Vertriebsgesellschaft m.b.H.	
V-Schlepp	ja	ja
Anzahl Sitze min / Anzahl Sitze max	1 / 1	1 / 1
Beschleuniger	ja	ja
Vermerk	nein	nein

VERHAUFEN 881 MIN. FLUGGEWICHT (60 KG) MAK. FLUGGEWICHT (1135 KG)

Start 1,2 1,4

Füllverhalten	gleichmäßig, sofort	gleichmäßig, sofort
Aufziehverhalten	kommt sofort über Piloten	kommt sofort über Piloten
Abtriebsgeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Starthandlung	einfach	einfach

Geradeausflug 1,2 1,1

Trimmgeschwindigkeit (km/h)	38	42
Beschleunigte Geschwindigkeit (km/h)	47	0
Reißdempfer	durchschnittlich	durchschnittlich

Kurvenhandlung 1,2 1,2

Trudellendel	nicht vorhanden	nicht vorhanden
Steuerverhalten	durchschnittlich	durchschnittlich
Verdrehbarkeit	hoch	durchschnittlich

Oberflächenüberleben 1,2 1,1

Sackfluggrenze	durchschnittlich 60 cm - 75 cm	durchschnittlich 60 cm - 15 cm
Füllfluggrenze	durchschnittlich 65 cm - 80 cm	durchschnittlich 65 cm - 80 cm
Bremskranzflieg	hoch	hoch

frontales Einklappen 2 1,1

Vorbereitung	durchschnittlich	hoch
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig impulsiv

frontales Einklappen (beschleunigt) 2

Vorbereitung	gering	
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig Anbremsen

Einseitiges Einklappen 2 2

Wegdrehen	90 - 180 Grad	180 - 360 Grad
Drehgeschwindigkeit	hoch	hoch
Höhenverlust	durchschnittlich	durchschnittlich

Einseitiges Einklappen (beschleunigt) 2

Wegdrehen	180 - 360 Grad	
Drehgeschwindigkeit	hoch	

Höhenverlust	hoch	
Stabilisierung	selbständig	
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	

Einseitige Einklappen und Gegend. 1,2 1,2

Stabilisierung	einfaches Gegenbremsen	einfaches Gegenbremsen
Steuerverhalten	durchschnittlich	durchschnittlich
Steuerkranzflieg	hoch	hoch

Wegdrehen 1,2 1,2

Öffnungsverhalten	einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss	einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss
-------------------	--	--

füllstall, symm. Ausleistung 1,2 1,2

füllstall, asyne. Ausleistung 1,2 1,2

Trudeln aus Trimmgeschw. 1,2 1,4

Trudeln aus Aal.kureendu 1,2

Siedspirale 1,2

Einleitung	einfach	einfach
Trudellendel	nicht vorhanden	nicht vorhanden
Ausleistung	selbständig	selbständig

8-Stall 1,2

Einleitung	einfach	einfach
Ausleistung	selbständig	selbständig

Landung 1,2 1,2

Landeverhalten 1,2

Ergänzungen nur flugsdelhi,



DHV 2  
**Astral 4**

**XC**  
Technology

**Swing GmbH**  
An der Leiten 4  
82290 Landsberiet!  
Germany  
tel.: +49 (0) 8141 3277888  
fax.: +49 (0) 8141 3277870  
into @Swing.de

3 300

www.swing.de

DHV GS-01 -127104 IP

EDEL MERCURY L		
TESTBERICHT N° 0301		
Zertifizierter Hersteller	Edel Korea, HISPO Cold	
Hersteller	Edel Korea, HISPO Co.Ltd	
Klassifizierung	2 GH	
W-Schlepp	Ja	
Anzahl Sitze min   Anzahl Sitze max	1   1	
Beschleuniger	Ja	
Hinmer	Hein	

VERHALTEN HIL MIN. FLUGGEWICHT(105 KG) MAX. FLUGGEWICHT(1130 KG)

Start		
füllverhalten	gleichmäßig, solor	gleichmäßig, solor
Aufziehverhalten	kommt solor über Piloten	kommt sehr über Piloten
Abfibeieschwifekell	durchnschllich	ehschneidlich
Starthandling	einlach	einlach

Rollämpfung		
Rollämpfung	durchnschllich	durchnschllich

Trudeldern.		
Trudeldern.	gering	gering
Steuersveg	durchnschllich	durchnschllich
Wendigkeit	durchnschllich	durchnschllich

**Sackfluggrenze**

Sackfluggrenze	durchnschllich 00 cm • 75 cm	durchnschllich 60 cm • 15 cm
Füllstallgrenze	durchnschllich 65 cm • 80 cm	durchnschllich 65 cm • 80 cm
Bremskrallenslie	durchnschllich	durchnschllich

**Frontales Öffnungsverhalten**

Vorbeschleunigung	durchnschllich	durchnschllich
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig verzögert

**Frontales Einleitverhalten**

Wegdrehen	90-180 Gmd	90-180 Grad
Wegdrehen insgesamt	90-100 Grad	90-180 Grad
Drehgeschwindigkeit	durchnschllich	durchnschllich
Max. Roll. Nickwinkel	kleiner 05 Grad	größer 06 Grad
Höhenverlust	durchnschllich	durchnschllich
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig schnell

**Frontales Einleitverhalten mit Gegenroll**

Stabilisierung	einfaches Gegenbremsen	einfaches Gegenbremsen
Steuersveg	durchnschllich	durchnschllich
Steuersvegrhanden	durchnschllich	durchnschllich
Gegendrehen	einlach, keine Tendenz zum Strömungsabriss	einlach, keine Tendenz zum Strömungsabriss
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig verzögert

Füllstall		
Füllstall	dudellung	

Trudeln aus frimm thig.		
Trudeln aus frimm thig.	1.2	

Trudeln aus das.		
Trudeln aus das.	1.2	

**Stellverhalte**

Einleitung	durchnschllich	durchnschllich
Trudeltendenz	durchnschllich	durchnschllich
Ausleitung	Nachdrehen 180 - 300 Grad	Nachdrehen 180 - 110 Grad
Sinkgeschwindigkeit nach 720 r/Ms	9	8

Einleitung		
Einleitung	einlach	einlach
Ausleitung	selbständig	selbständig

**Öffnungsverhalten**

Einleitung		
Einleitung	leicht	leicht
Ausleitung	selbständig schnell	selbständig schnell

**Landverhalten**

Landverhalten		
Landverhalten	einlach	durchnschllich

**reales linkla. en**

Vorbeschleunigung	durchnschllich	durchnschllich
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig verzögert

**Einsgig. es linkla. en (heglitauni. 1)**

Wegdrehen	90-180 Grad	90-180 Grad
Wegdrehen insgesamt	90-180 Grad	90-180 Grad
Drehgeschwindigkeit	durchnschllich	durchnschllich
Max. Roll. bzw. Nickwinkel	größer 05 Grad	größer 05 Grad
Höhenverlust	durchnschllich	durchnschllich
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig schnell

Einleitung		
Einleitung	leicht	leicht
Ausleitung	selbständig schnell	selbständig schnell

Ergänzungen zur

DHV GS-01.1273-04

EDEL MERCURY M		
TESTBERICHT N° 0111031DRHEKti0		
Zertifizierter Hersteller	Edel Korea, HISPO Cold	
Hersteller	Edel Korea, HISPO Cold	
Klassifizierung	2 GH	
W-Schlepp	Ja	
Anzahl Sitze min   Anzahl Sitze max	1   1	
Beschleuniger	Ja	
Hinmer	Nein	

VERHALTEN KI MIN. FLUGGEWICHT(81 KG) MAX. FLUGGEWICHT(1110 KG)

füllverhalten		
füllverhalten	gleichmäßig, solor	gleichmäßig, solor
Aufziehverhalten	kommt solor über Piloten	kommt An vier Piloten
Abfibeieschwifekell	durchnschllich	durchnschllich
Starthandling	einlach	einlach

Rollämpfung		
Rollämpfung	durchnschllich	durchnschllich

Trudeldern.		
Trudeldern.	gering	neuer
Steuersveg	durchnschllich	durchnschllich
Wendigkeit	durchnschllich	durchnschllich

**Sackfluggrenze**

Sackfluggrenze	durchnschllich 60 cm 15 cm	durchnschllich 61 cm • /5 cm
Füllstallgrenze	durchnschllich 65 cm 80 cm	durchnschllich h.5 tm • 80 cm
Bremskrallenslie	durchnschllich	durchnschllich

**frontales Öffnungsverhalten**

Vorbeschleunigung	durchnschllich	durchnschllich
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig verzögert

**frontales Einleitverhalten**

Wegdrehen	180 • 100 Grad	180 JH Grad
Wegdrehen insgesamt	180 • 360 Grad	180 • 360 Grad
Drehgeschwindigkeit	durchnschllich	durchnschllich
Max. Roll. hm. Nickwinkel	größer 15 Grad	größer 05 Grad
Höhenverlust	durchnschllich	durchnschllich
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig reuegel

**Einleitverhalten**

Stabilisierung	einfaches Gegenbremsen	einfaches Gegenbremsen
Steuersveg	durchnschllich	durchnschllich
Steuersvegrhanden	durchnschllich	durchnschllich
Gegendrehen	einlach, keine Tendenz zum Strömungsabriss	einlach, keine Tendenz zum Strömungsabriss
Öffnungsverhalten	selbständig reuegel	selbständig verzögert

Trudeln aus		
Trudeln aus	2	

Trudeln aus das.		
Trudeln aus das.	2	

**Einleitung**

Einleitung	durchnschllich	durchnschllich
Trudeltendenz	durchnschllich	durchnschllich
Ausleitung	Nachdrehen 180 - 360 Grad	Nachdrehen 180-360 Grad
Sinkgeschwindigkeit nach 320 r/Ms	8	8

Einleitung		
Einleitung	einlach	einlach
Ausleitung	selbständig	selbständig

**Stell**

Einleitung		
Einleitung	leicht	leicht
Ausleitung	selbständig schnell	selbständig schnell

**Landverhalten**

Landverhalten		
Landverhalten	durchnschllich	durchnschllich

**frontales Öffnungsverhalten**

Vorbeschleunigung	durchnschllich	durchnschllich
Öffnungsverhalten	selbständig reuegel	selbständig verzögert

**Einleitverhalten**

Wegdrehen	161 • 361 Grad	111 • 360 Grad
Wegdrehen insgesamt	103 • 360 Grad	181 • 361 Grad
Drehgeschwindigkeit	durchnschllich	durchnschllich
Max. Roll- bzw. Nickwinkel	größer 45 Grad	größer 45 Grad
Höhenverlust	durchnschllich	durchnschllich
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig verzögert

Einleitung		
Einleitung	leicht	leicht
Ausleitung	selbständig schnell	selbständig schnell

Ergänzungen zur flugicherheit

DHV GS-01 -1274-04

WINDTECH TEMPUS :		
TESTBERICHT D11943 W11101FEHEHPUS 29		
Zertifizierter Hersteller	Skyline Might Gear GmbH	
Hersteller	WINDJEOK paragliding & kite sail equipment	
Klassifizierung	1 GH	
W-Schlepp	Ja	
Anzahl Sitze min   Anzahl Sitze max	1   1	
Beschleuniger	Ja	
Hinmer	Nein	

VERHALTEN BEI MIN. FLUGGEWICHT 190 KG MAX. FLUGGEWICHT (1110 KG)

füllverhalten		
füllverhalten	gleichmäßig, solor	gleichmäßig, solor
Aufziehverhalten	kommt solor über Piloten	kommt solor über Piloten
Abfibeieschwifekell	durchnschllich	durchnschllich
Starthandling	einlach	einlach

Rollämpfung		
Rollämpfung	hoch	hoch

Trudeldern.		
Trudeldern.	gering	gering
Steuersveg	hoch	hoch
Wendigkeit	hoch	hoch

**Sackfluggrenze**

Sackfluggrenze	spär > 75 cm	spei > 15 cm
Füllstallgrenze	spät- 93 cm	spät > 90 cm
Bremskrallenslie	hoch	hoch

**frontales Öffnungsverhalten**

Vorbeschleunigung	gering	gering
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig schnell

**frontales Einleitverhalten**

Wegdrehen	< 90 Grad	< 90 Grad
Wegdrehen insgesamt	kein Wegdrehen	kein Wegdrehen
Drehgeschwindigkeit	gering	gering
Max. Roll. bzw. Hickerinkel	Verlangsamung	mit Verlangsamung
Höhenverlust	kleiner 15 Grad	Immer 15 Grad
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öffnungsverhalten	selbständig	selbständig

**Einleitverhalten**

Stabilisierung	einfaches Gegenbremsen	einfaches Gegenbremsen
Steuersveg	durchnschllich	durchnschllich
Steuersvegrhanden	hoch	hoch
Gegendrehen	einlach, keine Tendenz zum Strömungsabriss	einlach, keine Tendenz zum Strömungsabriss
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig schnell

Füllstall		
Füllstall	1	

Trudeln aus		
Trudeln aus	1	

Trudeln aus das.		
Trudeln aus das.	1	

**Einleitung**

Einleitung	einlach	einlach
Trudeltendenz	mehr vorhanden	Mehr vorhanden
Ausleitung	selbständig	selbständig
Sinkgeschwindigkeit nach 120 r/Ms	15	15

Einleitung		
Einleitung	einlach	einlach
Ausleitung	selbständig	selbständig

**Ohren**

Einleitung		
Einleitung	leicht	leicht
Ausleitung	selbständig schnell	selbständig schnell

**Landverhalten**

Landverhalten		
Landverhalten	einlach	einlach

**frontales Öffnungsverhalten**

Vorbeschleunigung	gering	gering
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig schnell

**Einleitverhalten**

Wegdrehen	< 90 Grad	< 90 Grad
Wegdrehen insgesamt	90 Grad	rc 90 Grad
Drehgeschwindigkeit	gering	gering
Max. Roll- bzw. Nickwinkel	kleiner 15 Grad	kleiner 15 Grad
Höhenverlust	gering	gering
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öffnungsverhalten	selbständig	selbständig

Einleitung		
Einleitung	leicht	leicht
Ausleitung	selbständig schnell	selbständig schnell

Ergänzungen zur



DHV 01-0400-04

**SWING MISTRAL TWIN 35**

TESTBIDEXHT DHV 03 SWING MISTRAL MIN 8

	MIN. PLUGGEWICHT(125 KG)	MAX. EIHOGEWICHT(1055 KG)
--	--------------------------	---------------------------

Start		1
Kühlwadiellen	gleichmassig	sofort
Aufliegeverhalten	kommt seien über Piloten	kommt zehrt über Piloten
Abhebeschwindigkeit	durchschelllich	durchschelllich
Starthandling	einfach	einfach
Geradausfit	1.1	1.2
Rolldämpfung	durchschelllich	durchschelllich
Nurverinandin,	1.1	1.2
frudellendenz	nicht vorhanden	nicht vorhanden
Steuweg	hoch	hoch
Wendigkeil	durchic bittlieh	durchschnittlich
Beidrein Uherziehen	1.2	1.2
Sackfluggrenze	spei > IS cm	späi > 15 cm
fullstalgrenze	spar > 89 cm	spar > 80 cm
Bremskraftanstieg	durchschnittlich	durchschnittlich
frantales Einklappen	1	1
Vorbeschleunigung	gering	gering
Öffnungsverhalten	selbstanen verzogen	selbständig verzögert
Einseltiger Einklappen	1	1
Wegdrehen	90 - 180 Grad	90 - 180 Grad
Wegdrehen insesam	93 - 180 Grad	90 - 180 Grad
Drehgeschwindigkeit	gering	durchschnittlich
		mit Verlangsamung
Max. Roll- bzw. Nickenkel	kleiner 45 Grad	kleiner 45 Grad
Höhenverlust	durchschnittlich	durchschnittlich
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öffnungsverhalten	selbständig	selbständig
Einsein, es Einklein und Gegend.	1	1.1
Stabilisierung	einfaches Gegenbremsen	einfaches Gegenbremsen
Steuweg	hoch	hoch
Steuerkraftanreue	durchschnittlich	durchschnittlich
Gegendrehen	einfach, keine Tendenz zum Seemengsabriss	einfach, keine Tendenz zum Seemengsabriss
Öffnungsverhalten	selbständig verzögen	selbständig verzögen
Fullnalt mim. Ausleitung	1.2	1.2
Trudeln aus Trimmgeschw.	1	1
Trudeln aus nal. Kureenflug	1	1
Stellspirale	1.2	1.2
Einleitung	einfach	einfach
Trudellendenz	gering	gering
Ausstellung	Nachdrehen < 180 Grad	Nachdrehen < 180 Grad
Sinkgeschwindigkeit nach 120 11rst	8	8
Bäten	1.2	1
Einleitung	einfach	einfach
Ausstellung	nimmt zögernd Fahrt auf < 1 Sek	selbständig
Ohren anlegen	1	1
Einleitung	leicht	leicht
Ausleitung	selbständig schnell	selbständig schnell
landung	1	1
landeverhalten	einfach	einfach
fronales Einklappen (beszteuiner)		
Vorbeschleunigung		
Öffnungsverhalten		
Einseltiges Dreh en (Aerdieunier)		
Wegdrehen		
Wegdrehen insgesamt		
Drehgeschwindigkeit		
Max. Roll- bzw. Nickwinkel		
Höhenverlust		
Stabilisierung		
Öffnungsverhalten		
Ohren anlegen, hesthleuni.1		
Einleitung		
Ausleitung		
Ergänzungen zur RIP sictheil		

**ATOS VX**

ONWIESIMINCHIL HAM

--	--	--

TECHNISCHE MERKMALE		
Trio annicht engen	Wölbklappen	
ödes	profillert	
Steuerbügelbasis	Speedbar	
Besonderheiten	Starrflügel in CF K-Bauweise; Klapprippen; Wölbklappe; Spoilersteuerung über bewegt, fragen angelenkt	
BODENHANDLING UND START	Welk 15 Grad	2.
Statische festigkeit	leicht hecklästig	
Aerodynamische lastigkeit	neutral	
Abhebeschwindigkeit	hoch	

GERADEAUSFLUG	Walthia 0 Grad	Wölbklappe 10 Grad	3
V min (kruhl)	gering	37	
V max (km 19)	> 80	80	
Bügeldruck bei 60 kmh	gering	gering	
Bügeldruck bei 80 kmh	gering	den hschnellieh	
Richtungsstabilität (Gieren)	kein Gieren	kein Gieren	
		Aufschaukeln möglich	
KURVENANOLIM			2.3
Kraftaufwand für Einleiten	gering	gering	
Kraftaufwand für Ausleiten	gering	gering	
Rollzeit für Einleiten	fang	lang	
Rollzeit Tür Ausstellen	fang	lang	
Schräglage bei V min sink	neutral	neutral	

VERHAUEN BEIM STRÖMUNGSABRISS			3
Geradausflug - Bügel langsam ans	instabiler Sackflug	instabiler Sackflug	
Geradausflug - Bügel schnell vor	weiches Abriicken	weiches Abriicken	
Kurvenflug - Bügel langsam vor	Kurvensackflug	nicht san <sup>9</sup> ab.	
		Kureensackleg	
Kurvenflug Segel schnell vor	nickt deutlich in die Kurve	nicht san <sup>9</sup> ab.	
		Kurvensackflug	
Provollenes Pudeln	keine Itudelneigung	keine Iredeineigung	
LANDUNG	Nirfirk 70 Grad		

--	--	--

ERGÄNZUNGEN ZUR FLUGSICHERHEIT

Trudeln läßt sich im Extremfall eventuell provozieren und ist unbedingt zu unterlassen. Einweisung bzgl. Aufbau und Flug ist erforderlich. Bergstart doppelstizig nur bei guten Startbedingungen. Wind Windschlepp doppelstizig nur mit Startwagen. Im hehren Geschwindigkeitsbereich bei ausgeschlagener Wölbklappe ab ca. 60 km h. kenn der Pilot das Gerät zu slarkan Gierschwirungea aufschaukeln.



Petra Krausovci . *Magus 22* . PWC Gesamtsieg 2002/2003. Work( Chornplan 2003 • Hans Keim .Infox 25 . 2nd OLC 2003 • Thomas Friedrich . Intox Xalps . X Alps 2003 41h • Thomas Brauner, PWC lith WM 12th Xceerra 2003 2nd • Martin Orlik *Magus US Paragliding Notfonds* to beconitnued.

aktuelle Gleitschirme

**Muse** DtlVI

**Epenll** 011111.2 + versions

Intox DHV 2 + ocro verzinn

**Pushe** (DHV) -2 Tandem

**Mounkun** Afnor Standard

**Minus** Compethion



[www.skyiine-flightgear.de](http://www.skyiine-flightgear.de)

Skyline Flight Gear GmbH  
Weidach 1  
D-83236 Übersee  
Tel. +49 (0)8642-5979-0  
Fax +49 (0)8642-5979-29



# GELÄNDE



Fotos: Björn Klaassen

Königstuhl aus der Luft und Startplatz

## Königstuhl / Heidelberg

Die endlose Geschichte ist immer noch nicht zu Ende. Der Vereinsvorsitzende Peter Hellwig und seine Mannschaft geben nicht auf und setzen sich nach dem verlorenen Kampf am Osthang für eine neue Lösung am Gipfel ein. Inzwischen ist Licht am Horizont zu sehen, Direkt an der Gipfelstation soll nun doch ein Startplatz für Gleitschirmflieger entstehen. Damit hätte man mit der historischen Standseilbahn eine ideale Anbindung. Problematisch ist jedoch die relativ weite Flugstrecke zum Landeplatz auf der anderen Neckarseite. Weiteres folgt!

Björn Klaassen, DHV Flugbetrieb



## Brauneck / Oberbayern

Die Radarfalle für Tiefflieger „Skyguard“ war kürzlich auf Initiative des DHV in der Nähe des Brauneck stationiert. Damit können seitens der Bundeswehr zu tief fliegende Jets aufgespürt werden. Da das Brauneck bei Tuffliegern und militärischen Jets besonders beliebt sind, gab es in der Vergangenheit Zwischenfälle, bei denen es zu Annäherungen gekommen ist. Im Moment läuft ein Antrag auf Einrichtung einer Schutzzone.

Björn Klaassen  
DHV Flugbetrieb

Anzeige



Probeschlepp in Winnberg

## Winnberg / Oberpfalz

Ein neues Schleppgelände konnte der DGC Jura-Alt-mühltal im August zu lassen. Nach einem Ortstermin mit dem DHV, der Regierung der Oberpfalz und der Unteren Naturschutzbehörde konnte zunächst ein Kompromiss erzielt werden. Vorläufig kann nun zwei Jahre eingeschränkt zur Erprobung geflogen werden. Problematisch ist ein angrenzendes FFH Gebiet mit Rotmilan und Uhu. Das Gebiet ist thermisch interessant und aktiv. Weitere Infos unter: [www.wolkensucher.de](http://www.wolkensucher.de)

Björn Klaassen, DHV Flugbetrieb



**Fliegen in Thüringen**

Ganzjährig Kurse  
alle Ausbildungsstufen  
Windenausbildung  
Flugsafaris • Shop

**UI-Ausbildung: Motorschirm**

Prospekt anfordern!  
Roserehder Str. 25 • 07338 Leutenberg

**OSTTHÜRINGER GLEITSCHIRMSCHULE**

Tel.: 03 67 14/3 03 57 • Itgh : 01 71/5 14 27 02 • Nina; inghilttingergleibckuingitglegetonlineale



## Vereinswettkampf am Skizirkus

Am 31. Juli veranstaltete der Gleitschirmclub Ochsenhausen, kurz GCO, seinen Vereinswettkampf in Immenstadt-Ratholz am Skizirkus. Nachdem die Vereinsmeisterschaft wegen schlechten Wetters um eine Woche verschoben werden musste, wurden die Wettkampfpiloten, Helfer und die Zuschauer mit Sonnenschein und besten Windverhältnissen entlohnt. Zum Wettkampf gehörten mehrere Aufgaben. Zuerst hat jeder Pilot vor den Starts, es gab 2 Durchgänge, seine persönliche Flugzeitprognose abgegeben. Je nach Differenz wurden Punkte abgezogen. Während des Fluges sollte dann möglichst zielgenau ein Klötzchen in einen Kreis geworfen werden und nach erfolgter Punktlandung ging es übergangslos zur nächsten Hürde. Denn der Schirm sollte offen gehalten werden, um mit viel Geschick noch eine möglichst weite Distanz zurückzulegen. Waren diese Aufgaben geschafft, konnte man seine Spuckkraft mit der letzten Disziplin unter Beweis stellen. Beim Sauerkirschstein-Spucken konnte mit einem Spuckvermögen von fast 10 Meter gut gepunktet werden. Über Pokale und Sachpreise konnten sich dieses Jahr Wolfgang Jauch aus Äpfingen auf dem ersten 1. Platz, Helmut Seeburger aus Bronnen, 2. Platz und Bernhard Meier aus Öpfingen, 3. Platz freuen. Weitere Sachpreise ergatterten sich Martin Guffler aus Biberach und Rainer Epp aus Baltringen.

Herzlich bedanken möchten wir uns bei Aerosport, Nova, Ratiopharm, Swing und UP, die uns die Sachpreise sponserten. Nach der Siegerehrung klang der Tag, gut gestärkt mit Essen vom Grill und guter Laune aus.

Gleitschirmclub Ochsenhausen  
Renate Baier

## Breitenberg-Wanderpokal und 20-jähriges Vereinsjubiläum

Wie jedes Jahr galt es auch bei dem inzwischen schon zur Tradition gewordenen Wettkampf zwischen »Stratos« aus Pfronten und den »Ostallgäuern« aus Marktoberdorf, die festgelegten Wendepunkte in möglichst schneller Zeit zu umrunden. Nachdem der letzte Wanderpokal endgültig in den Besitz von »Stratos« überging, wurde von der Breitenbergbahn wieder ein neuer Wanderpokal gestiftet. Die »Ostallgäuer« und »Stratos« danken Herr Bucher von der Bergbahn\_aufdiesem\_Wege für die Unterstützung. Schönes Wetter und leichte Thermik verführten wieder einmal ca. 40 Piloten gegeneinander anzutreten. Am späten Nachmittag stand dann der Gewinner fest. »Stratos« gewann den Pokal für dieses Jahr mit 5 Punkten Vorsprung. Wie immer stand aber auch hier der Spaß am Fliegen im Vordergrund. Ihr 20-jähriges Vereinsjubiläum feierten die »Ostallgäuer« in Pfronten am Breitenberg. Mit Bierzelt, Gebrühtem und eigenem Bier war für das leibliche Wohl der Gäste gesorgt. Für Abwechslung sorgten ein Wettkampf, bei dem es wertvolle Preise, gesponsert von Flugschule Mergenthaler, Bräuninger, Aerosport, Swing, Advance, Sup Air, Ozone, Sol, Independence, Gin, Flugschule Knut Jäger, Fly & More, Flugschule Oase Peter Geg und der Breitenbergbahn zu gewinnen gab sowie die Fallschirmspringergruppe aus Kaufbeuren, Mike Küng mit seiner Flugshow und Flugvorführungen mit motorisierten Gleitschirmen. Bis zum frühen Morgen wurde gefeiert, wobei uns natürlich auch befreundete und eingeladene Vereine unterstützten. An dieser Stelle möchten wir uns auch noch bei der Breitenbergbahn für die Mithilfe und die Unterstützung bedanken. Bilder und mehr gibt es auch im Internet unter [www.Startplatz-Breitenberg.de](http://www.Startplatz-Breitenberg.de) anzuschauen.

Ostallgäuer Drachen- und Gleitschirmflieger Marktoberdorf  
Horst Hüttner



Anzeige

### Flugspor-tladen Siegen Claus Vischer

Probefliegen und Verkauf fast aller aktuellen GS! Wir führen : Gin Gliders, Airwave, Grädient, Independence, Ozone, Pro Design, Skywalk, Swing, SupAir, UP und andere. Neue Gleitschirme ab 1799 Euro, ständig 40 gebräute GS vorräig, 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.flugsportde](http://www.flugsportde) [claus@flugsport.de](mailto:claus@flugsport.de)

## Erfolgreiche Öffentlichkeitsarbeit fürs Gleitschirmfliegen

U-Turn, Gleitschirmhersteller aus Villingen-Schwenningen, geht neue Wege, um das Gleitschirmfliegen ins Bewusstsein der Öffentlichkeit zu bringen. Zu einem großen Erfolg wurde die gemeinsame Aktion U-Turns mit dem Oberbayrischen Volksblatt Rosenheim sowie der Süddeutschen Gleitschirmschule Unterwössen, die unter dem Motto »Win&Glide« veranstaltet wurde. Im Rahmen der Aktion, die mehrfach im redaktionellen Teil des oberbayrischen Volksblatts angekündigt wurde, konnten Leser des Blattes verdiente Mitbürger mit einem Tandemflug belohnen, wovon reichlich Gebrauch gemacht wurde. Der Rücklauf bei der Aktion, bei der 12 Flüge ausgelobt worden waren, übertraf die Erwartungen bei weitem, aus dem gesamten Verbreitungsgebiet hagelte es nur so Vorschläge.



Ernst Strobl mit Basketballstar Anja Sattler (li) und die Mannschaft vom U-Turn (re)

Michael Kronawitter zum Beispiel ist engagierter Feuerwehrmann in Vagen. Bei der Herrichtung eines alten Bahnhofes zum neuen Gerätehaus leistete er 1.300 Stunden freiwillige Arbeit. Er wurde von seinen Feuerwehrkameraden vorgeschlagen. Die vierte Klasse der Grundschule in Raubling schickte Friederike Sedlmayr in die Luft, weil die Lehrerin weit über das übliche Maß hinaus Einsatz und Anteilnahme für die Schüler zeigt. Die Damenmannschaft des SV Prutting meldete ihren langjährigen Trainer Christoph Furtner, während Karin und Franz Waldvogel seit 20 Jahren in Kufstein eine Schuhplattler-Gruppe leiten und von den Schülern vorgeschlagen wurden. Sie alle wurden von Piloten von U-Turn sowie der Süddeutschen Gleitschirmschule geflogen, wobei vor allem Ernst Strobl, Konstrukteur des neuen Tandemschirms »U2« von U-Turn, geradezu gelöchert wurde: Wie groß ist so ein Schirm? Warum fliegt er? Was halten die Leinen? Und so fort. Die Reaktion auf die Flüge, die bei bestem Wetter am Unterberghorn in Kössen/Tirol im idealen Fluggebiet absolviert wurden, reichten von riesiger Begeisterung bis hin zu enthusiastischer Begeisterung. Einige Teilnehmer informierten sich sofort, wann die nächsten Schnupperkurse angeboten wurden. »Gerade diese Begeisterung zeigt doch, dass es der Sportart nicht an Attraktivität mangelt, sondern die Akquise neuer Sportler einfach intensiviert werden muss«, befindet U-Turn Chef Vosseler. Als Star des Tages hatte das OVB Anja Sattler für einen Tandemflug gewinnen können. Die Basketballspielerin, Kapitän des Deutschen Meisters TSV Wasserburg, flog mit Ernst Strobl. »Der Flug hätte noch viel länger gehen können. Es war herrlich« schwärmte Anja Sattler. Das sei ein gutes Zeichen, befand Vosseler: Jene, die sich über zu kurze Flüge beschwerten, seien die zukünftigen Gleitschirmflieger.

Dass der Sport auch noch 70jährige begeistern kann bewies Robert Wiederer aus Rosenheim. Er hütet für Bekannte Kinder und hilft vielen Leuten aus Spaß an der Freude im Garten. Der rüstige Rentner hatte zum 50. Geburtstag einen Drachenflug geschenkt bekommen. »Im Vergleich ist es mit dem Gleitschirm viel schöner. Man sitzt bequem und hat bessere Übersicht über das Gelände.« Für die Organisatoren von U-Turn stellt die Aktion eine Triple-Win-Situation dar: Die Zeitung bekommt kostenlos eine attraktive Aktion für die Leser-Blatt-Bindung, die Flugschule und U-Turn

selber erhalten Publicity, aber am meisten profitiert das Gleitschirmfliegen an sich, da eine große Anzahl Menschen mit dem Thema in Berührung kommt. Mehrere große, bebilderte Ankündigungen und ein umfangreicher Bericht über die Veranstaltung selber wurden veröffentlicht. »Hinzu kommt, dass die Teilnehmer in ihren Vereinen und Orten natürlich Tagesgespräch sind«, fügt Vosseler an. Da werde bestimmt der eine oder andere Appetit auf das Gleitschirmfliegen bekommen. Nach der erfolgreichen Premiere wird U-Turn versuchen, mit weiteren Kompetenz-Centern und Mediapartnern im gesamten Bundesgebiet neuerlich Aktionen zu starten. »Wir meinen, einen sehr effektiven Weg, der zudem nur geringe Kosten auslöst, gefunden zu haben.«

Stefan Preuß

### Anzeige

**Kalender 2005 kostenlos!**

Ausbildungszentrum inkl. Wettergarantie  
Prüfzentrum A + Online Shop  
2-Jahres-Check nur 129 € ind. Versand

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

- Madeira
- La Palma
- i Andalu • n
- Sizj • n
- No Wallen
- G • eniand
- en )
- Slovenie
- Come
- Ost- "dtinaj/
- (astelluc ' )
- ...^ Dol • en
- 'en
- Brasilien

## Vereinsmeisterschaft 2004 des 1. Bamberger Gleitschirmclubs

Wie jedes Jahr fallen die Bamberger Horden in das Fliegercamp in Greifenburg ein. Da der gemeine Franke auch in der Fremde ungern auf sein gewohntes Bier verzichtet, wurde zunächst fässerweise der Reiseproviandant ausgeladen. Doch nicht alleine die Geselligkeit ist der Grund des Ausflugs, nebenbei soll auch noch der Vereinsmeister gekürt werden. Begonnen hatte es vor etlichen Jahren mit allseits beliebten Schätzzeit- und Ziellandaufgaben; bis wir uns entschlossen einen sportlich etwas — aussagekräftigeren — Wettbewerb mit kleinen Streckenflugaufgaben — durchzuführen. Im ersten Jahr reichten noch mehr oder weniger glaubhafte Aussagen der Piloten über das Umrunden der Wendepunkte aus, später wurden auch hier immer anspruchsvollere Maßstäbe gesetzt. Vor allem, nachdem sich Ralph Schlöffel letztes Jahr für die Liga qualifiziert hatte, gab es keine Gnade mehr. GPS-Zwang und sekundengenaue Auswertung anhand der Tracks — so weit war es jetzt gekommen. Nur bei unserem Alterspräsidenten Helmut Stößel, der mit seinen gut 70 Jahren im-



Die Sieger von links nach rechts: Dietmar Then (3. Platz), Martin Arnet (1. Platz), Roland Börschel (2. Platz)

mernoch gut mitflog, wurde weiter auf seine Glaubwürdigkeit vertraut. Doch in diesem Jahr reiste auch er mit neuem GPS-Equipment an, Leider überschritt sich 2004 der Ligatermin der Berchtesgaden Open mit der Vereinsmeisterschaft, so dass unsere nunmehr zwei Ligapiloten (Ralph Schlöffel und Andreas Kölz) eine willkommene Ausrede hatten um sich vor dem harten Wettkampf zu drücken.

Deutlicher Nordostwind ließ

uns eine Aufgabe über 51 km mit Luftstart am Sattelgerhaus, den Wenden Leppener Kammern, Racilberger Alm, Talquerung zur Linder Alm und Ziel am Landeplatz in Greifenburg auswählen. Gleich zu Beginn zeigte sich, dass mit Trödeln kein Blumentopf mehr zu gewinnen ist. Zügig wird losgeheizt und bald bildet sich mit den beiden Radons von Martin Arnet, der seine German Cup Erfahrung ausspielen kann, und Roland Börschel ein Spitzenduo. Martin setzt sich auf dem Weg zur zweiten Wende an die Spitze, da er nach der Mokarspitze den besseren Bart ansticht. Doch es bleibt spannend bis zum Schluss. Letztendlich entscheidet ein Kreis zuviel über den Sieg. Mit 19 Sekunden Vorsprung überquert Martin vor Roland die Ziellinie. Dritter wird Dietmar Then.

Bemerkenswerter ist aber für uns als Verein, dass von den 15 Teilnehmern neun das Ziel erreichten. Etliche unserer Mitglieder wurden im Rahmen unserer Vereinsmeisterschaften mit dem Streckenflugvirus infiziert und überwandern in der Gruppe die Hemmung den Startberg zu verlassen. Ergebnisse: Ein Durchgang über 51,1 km : 1. Martin Arnet (Nova Radon), 2. Roland Börschel (Nova Radon), 3. Dietmar Then (Advance Epsilon 4)

1. Bamberger Gleitschirmclub  
Roland Börschel

## Ein Kindergarten geht in die Luft

Auf Einladung des Fensterbachtaler Deltaclubs besuchte der Kindergarten Raigerung (bei Amberg) den Drachen- und Gleitschirmfliegerclub auf einem Schleppland in Dürnsricht. Die Vorfreude sowohl der Kinder als auch der Eltern war riesengroß, schwer lastete jedoch noch einen Tag vor dem Ereignis die Wetterhypothek auf dem Termin. Petrus konnte sich jedoch diesem schönen Vorhaben und der gespannten Erwartung der Kinder nicht verschließen und schaltete die Wetterkarten auf Top-Fliegerwetter. Beinahe der gesamte Kindergarten kam am frühen Nachmittag auf das Schleppland des Clubs, wo zunächst der Vorstand Robert Scheibl alle Kinder und Eltern recht herzlich begrüßte und einen kurzen Überblick zu den Drachen und Gleitschirmen gab, um dann zu dem eigentlich spannenden Teil der Tandemgleitschirmflüge überzuleiten. Großen Applaus gab es, als der Vorstand die freudige Mitteilung überbrachte, dass die gesamten Einnahmen der Flüge wieder dem Kindergarten als Spende übergeben werden. Nicht nur die Kinder, auch viele Mütter und Väter konnten sich dem Reiz des Fliegens nicht entziehen. Selbst die bei einigen zunächst vorhandene Skepsis wich spätestens nach dem Flug Bemerkungen, wie z.B. cool, toll, wahn-sinnig, einfach stark es gewesen war. Die anwesenden Tandempiloten waren bis zum Einbruch der Dunkelheit im ununterbrochenen Einsatz, um alle Flugwünsche zu erfüllen. Bei gegrillten Steaks und Bratwürsten klang der erlebnisreiche und gelungene Tag bei so manchem Fliegergespräch aus, wobei der Eine oder Andere auch den Wunsch äußerte sich mal näher mit diesem Sport zu beschäftigen und eine Flugausbildung zu beginnen. Und wie gut die ganze Aktion ankam, zeigte sich an den Informations-Umschlagplätzen des Ortes wie z.B. Friseur, Metzger usw., wo es lange das Gesprächsthema Nr. 1 war.

Fensterbachtaler Delta Club  
Albert Bruckner



## XC-CUP Party

Am Samstag, den 30. Oktober 2004, findet ab 16 Uhr im »Haus Gerlach« in Konken bei Kusel die »XC-Cup Party« statt. Jeder Interessent ist herzlich zu unserer Party eingeladen.

Also bitte an Freunde, Bekannte, Vereinsmitglieder etc. weitersagen!

Das Programm:

Siegerehrung

Verlosung der Sachpreise (4.000,- Euro) unter den anwesenden XC-Cup-Teilnehmern

Film von Josef Lichter »LIL-Schlepp in Hinterweiler«

Vortrag »Strecken- und/oder Wettkampffliegen« von Jürgen Bummer

Vortrag »Luftrecht/Lufträume« von Stefan Thieser

Infos zur Party unter [www.xccup.net](http://www.xccup.net).



Spaß beim Testen und Feiern an der Mosel

### Testwochenende an der Mosel

Beim Ausweichtermin Ende Juni passte das Wetter: Schöne Thermikwölkchen und eine Brise aus Südwest machten das Testen zum Vergnügen. Der DGC-Siebengebirge und die Fliegerfreunde Rhein-Mosel-Lahn hatten für das Festival das Fluggelände Lasserg gewählt, weil es außer Fußstarts hoch über der Mosel auch Windschlepps quer zum Hang erlaubt. Gemeinsam mit der schweizer Gleitschirmschmiede Paratech haben die beiden Vereine ein Testwochenende organisiert, bei dem die Piloten der Region Koblenz-Bonn-Köln das Angebot von Paratech unter Praxisbedingungen testen konnten. Das Angebot wurde sehr gut angenommen. Über achtzig Piloten waren nach Lasserg gekommen, um zu fliegen, zu feiern und zu fachsimpeln. Die Siebengebirgsflieger und die Fliegerfreunde Rhein-Mosel-Lahn wollen auch in Zukunft Herstellern die Möglichkeit bieten, Testivals in ihren Geländen durchzuführen. Sie sind überzeugt, dass es sich für Hersteller lohnt, in den Ballungszentren zwischen Frankfurt und Düsseldorf Flagge zu zeigen. „Es ist ein gutes Gefühl, wenn ich den Konstrukteur meines Gleitschirms nicht nur dem Namen nach kenne, sondern ihn persönlich fragen kann, was mich beschäftigt“, unterstreicht Hartmut Schlegel vom DGC Siebengebirge. Mit insgesamt über 300 Mitgliedern sind der DGC Siebengebirge und die Fliegerfreunde Rhein-Mosel-Lahn zwei der größten Flugsportvereine im Westen Deutschlands. Die beiden Clubs verbindet eine intensive Partnerschaft, die nicht nur die gemeinsame Nutzung aller Fluggelände, Fortbildungsveranstaltungen und Vereinsausflüge umfasst. Auch bei sportlichen Ereignissen mit Paratech arbeiten die Vereine eng zusammen. Infos über die Aktivitäten der Vereine gibt es im Internet: [www.dgc-siebengebirge.com](http://www.dgc-siebengebirge.com) und [www.thermik4u.de](http://www.thermik4u.de). Unter der Nummer 02622/9229684 (Bandansage) werden aktuelle Termine und Flugtreffs des DGC Siebengebirge veröffentlicht.

DGC Siebengebirge  
Hartmut Schlegel



### Drachen am Kran und Gleitschirm-Passagierflüge bei 1.000-Jahr-Feier in Börry



Ganz groß raus kam die Drachenfluggruppe Börry an beiden Tagen der 1.000-Jahr-Feier in Börry (bei Hameln) mit ihrem „Drachen am Kran“-Flugsimulator und den Gleitschirmpassagierflügen. Der Kran wurde von der Dachdeckerfirma Struck zur Verfügung gestellt. Der Firmenchef Jürgen Struck ließ es sich nicht nehmen, den Kran an beiden Tagen selbst zu bedienen. Die Gleitschirm Passagierflüge führten Fluglehrer der Flugschule HB-Drachensport durch. Bei nicht immer optimalen Wetterbedingungen konnten viele Börryer und Gäste der 1.000-Jahr-Feier in die Luft gebracht werden. Nach der Landung gab es bei beiden Attraktionen durchweg strahlende Gesichter. Einige waren vom „Ikarus-Feeling“ so infiziert, dass sie trotz zeitweise längerer Wartezeiten den Kran- oder auch den Tandemflug wiederholt haben. Viele Börryer wären gern mitgeflogen, hatten aber durch eigene Aktivitäten auf der 1.000-Jahr-Feier keine Gelegenheit dazu. Das Fluginteresse im Ort ist so groß, dass beschlossen wurde, noch in diesem Jahr mit der Flugschule zusammen einen Flugtag für Börry zu veranstalten. Bei einigen Börryern geht die Flugbegeisterung so weit, dass sie den Flugschein machen wollen. Wir finden, dass es auf jeden Fall eine sehr gelungene Präsentation unserer Sportarten und unseres Vereins war, und dass wir als Flieger und Verein spürbar an Akzeptanz im Ort dazu gewonnen haben. Und wer weiß, vielleicht finden ja zukünftig regelmäßig Flugtage in Börry statt, Bilder gibt's auf unserer Homepage [www.dfg-boerry.de](http://www.dfg-boerry.de). An dieser Stelle möchten wir uns auch bei Hermann Brodbeck und seinem Team für die professionell durchgeführten Passagierflüge bedanken.

DFG-Börry  
Wolfgang Ernert

### Fliegen in Sizilien

Sizilien ist eine der letzten weißen Fleckchen auf der Fliegerweltkarte. Es war für mich im Vorfeld recht schwer an Infos zum Fliegen ranzukommen. Neben vielen tollen Fluggebieten von Küsten-Soaring bis hin zu thermischen Traumflügen kann man hier die sizilianische Küche zelebrieren und die italienische Gastfreundschaft (die ich so noch nie erlebt habe) genießen. Infos zu Sizilien und vielen anderen Fluggebieten weltweit bekommt ihr auf [www.parasafari.de](http://www.parasafari.de).

Klaus Lehmann

## Vereinsmeisterschaft DGC Albatros Landshut und DGFC Rottat-firm

Beide Vereine verbindet seit Jahren eine gute, nachbarschaftliche Fliegerfreundschaft. So war es nahe liegend, einmal gemeinsam die jeweiligen Vereinsmeister zu ermitteln. Wie schon 2003 wurde als Wettbewerbsgelände das Gasteinertal mit dem Startberg Fulseck im Salzburger Land auserkoren. Der Wettbewerbsmodus sah entweder eine vorgegebene Streckenflugaufgabe oder einen Zeitschätzflug von einer Stunde (drüber oder drunter gib e\_-; Punkteabzüge)-mit jeweils einer Zielpunktlandung in einem 30 Meter Landekreis vor-Die dabei zu erreichenden Gesamtpunkte gaben dem Fliegeranfänger wie auch dem routinierten Streckenflieger die Chance auf den Vereinsmeistertitel.

Trotz guter Wetterprognose für Samstag frischte der Wind gegen Mittag auf und auch die Wolkenbasis war für die geplante Streckenflugaufgabe für die Gleitschirmpiloten zu niedrig, so dass sich alle GS-Flieger auf die Zeit-/Zielflugaufgabe konzentrierten. Für die Mehrheit der Drachenflieger war die Streckenflugaufgabe das erklärte Ziel. Viele Gleitschirm-Teilnehmer erfüllten den Zeitschätzflug im Bereich  $\pm 2$  Minuten, so dass letztendlich die Punktlandung entscheiden musste. Während beim DGC Albatros sich die routinierte „Silberlocke“ durchsetzte, verwies beim DGFC Rottal-Inn ein Youngster seine Kollegen auf die hinteren Plätze. Bei den Drachenfliegern konnte von keinem Teilnehmer wetterbedingt die ausgeschriebene Streckenflugaufgabe komplett erfüllt werden, so dass auch hier die richtige Taktik, nämlich die Wahl des Zeitschätzfluges, zum Titelgewinn führte. Hier das für manche etwas überraschende Gesamtergebnis der Vereinsmeisterschaften 2004, wobei letztendlich 44 Flieger in der Wertung geführt werden können:

### Drachenflieger

1. May Franz (Vereinsmeister DGFC Rottal-Inn, Zeit- / Zielflug)
2. Rothenaigner Hans (DGFC Rottal-Inn, Streckenflug)
3. Stinghammer Ludwig (DGFC Rottal-Inn, Streckenflug)
4. Noderer Rudi (1. Platz und Vereinsmeister DGC Albatros, Zeit- / Zielflug)



Teilnehmer der Vereinsmeisterschaft des DGC-Albatros Landshut und des DGFC Rottal-Inn e.V.

### Gleitschirmflieger (alle Zeit- / Zielflug)

1. Reiter Pauli (Vereinsmeister DGC Albatros)
2. Zimmerebner Christian (Thermikgeier Gastein)
3. Freimüller Hans (2. Platz DGC Albatros)
4. Preuß Jürgen (1. Platz und Vereinsmeister DGFC Rottal-Inn)

Eine zünftige und feuchte Fliegerparty bis in die frühen Morgenstunden auf dem Landeplatzgelände der befreundeten örtlichen Gasteiner Thermikgeier beendete den für alle Teilnehmer unfallfreien und mehr oder weniger erfolgreichen Wettbewerbstag. Alle waren sich einig, dass man sich 2005 wieder gemeinsam messen wird. Weitere aktuelle Informationen unter [www.dgfc.de](http://www.dgfc.de) und [www.dgc-albatros.de](http://www.dgc-albatros.de).

DGFC Rottal - Inn  
Friedrich Wuitz

Anzeige

# Jetzt testen!

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

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



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

Konto-st. \_\_\_\_\_  
BLZ \_\_\_\_\_  
Geldinstitut \_\_\_\_\_  
 Unterschrift \_\_\_\_\_  
PLZ \_\_\_\_\_ Ort \_\_\_\_\_  
Datum \_\_\_\_\_ Unterschrift \_\_\_\_\_

III Per Kreditkarte Gültig bis 1 \_\_\_\_\_

(03)

Entscheide ich mich nach der 3. Ausgabe zum Weiterlesen, zahle ich für Fly and glide im Jahr (iz Karten.Nr. Ausgaben) € 54,00 (inkl. Zustellung, Auslandspreise auf Anfrage). Andernfalls schicke ich Innerhalb von 14 Tagen nach Erhalt des 3. Heftes eine kurze Absage, und alles ist erledigt! Ich kann ein evtl. Abonnement aber auch später Jederzeit kostenlos beenden.

Karten-Prüfnummer \_\_\_\_\_  
(die letzten 3 Ziffern der gedruckten Nummer im Unterschriftsfeld auf der Kartenrückseite)

027M52



Schicken Sie den Coupon an:  
Fly and glide Abo-Service,  
Jessenstraße 3, 22767 Hamburg  
oder bestellen Sie per  
Fax: 040/ 80 80 22 - 299

Gratis

Unser Dankeschön für Sie...  
Die Photonenlampe V8.  
Die Taschenlampe der Zukunft als praktischer Schlüsselanhänger.  
Länge ca. 6,5cm.



## die 20 Jahre Pohlheiner Drachenflieger

Trotz Hagel, Sturm und Dauerregen ließen sich die Pohlheimer Drachenflieger die Stimmung nicht vermiesen und feierten auf dem Segelfluggelände in Pohlheim ihren 20. Geburtstag. Es konnte zwar das im Vorfeld mit viel Mühe erstellte Rahmenprogramm den anwesenden Gästen nicht geboten werden, aber Dank der von allen mitgebrachten guten Laune wurde es dennoch ein gelungenes Fest. Als Petrus gegen spät Nachmittag ein Einsehen hatte und den Regen abstellte, konnten wenigstens ein paar Drachen Gleitschirme per Winde in die Luft gebracht werden. Im Anschluss an diesen sehr kurzen Flugtag hielt der 1. Vorsitzende Wolfgang Wollsißer eine kurze Ansprache, wobei er die letzten 20 Jahre Vereinsgeschichte, gespickt mit ein paar lustigen Anekdoten, Revue passieren lies. Zum Anschluss erhielt jeder der anwesenden Vereinsmitglieder als kleine Anerkennung für langjährige Vereinsmitgliedschaft eine Urkunde. Am Lagerfeuer bei Bier und Gegrilltem wurden bis spät in die Nacht noch viele Geschichten ausgetauscht, so dass es trotz Regen eine unvergessliche Geburtstagsfeier wurde. An dieser Stelle nochmals vielen Dank an alle, die uns an diesem Tag so tatkräftig unterstützt haben.

Drachenflieger Pohlheim  
Daniel Schmidt

## Hohenlohepokal der Drachenflugfreunde Mulfingen

Das Hohenlohepokalfliegen für Drachen und Gleitschirme fand am Gaisberg in Mulfingen statt. Trotz der ungünstigen Wettervoraussage trafen sich 11 Piloten aus der Region um am Wettbewerb teilzunehmen. Gegen 11.00 Uhr besprach man die Flugaufgaben für den ersten Wertungsdurchgang. Es sollte eine Zeit von mindestens 5 Minuten geflogen und möglichst genau im Zielkreis gelandet werden. Kurze Regenschauer unterbrachen den Wettbewerb, jedoch kam immer wieder die Sonne durch. Sie erwärmte die Felder und Wiesen im Tal. Diese warmen Luftmassen am Boden stiegen auf. In den warmen Luftmassen erreichten die Drachen- und Gleitschirmflieger Startüberhöhungen von mehreren hundert Metern. So konnten am Samstag zwei weitere Wertungsflüge durchgeführt werden. Abends trafen sich die Flieger im Zelt und ließen den Flugtag noch einmal Revue passieren. Am Sonntag waren am Starplatz ähnliche Bedingungen. Ein Wechsel von Regen und Sonne. Es wurden nochmals zwei Wertungsflüge durchgeführt. Gegen 16.00 Uhr wertete Flugleiter Norbert Haller sämtliche Flüge aus. Den dritten Platz belegte Franz Schütz von den Hardheimer Drachenfliegern. Zweiter wurde der Vorstand der Mulfinger Drachenflugfreunde Walter Hofmann. Den ersten Platz erreichte, wie schon im letzten Jahr, Rainer Rössler mit 1889 Punkten. Sieger bei den Gleitschirmfliegern wurde Clemens Ruf aus Hardheim. Die drei Erstplatzierten erhielten Pokale, Rainer Rössler bekam den Wanderpokal der Gemeinde Mulfingen. Vorstand Walter Hofmann und Bürgermeister Limbacher führten die Siegerehrung durch. Trotz wechselhaften Wetters fanden sich zahlreiche Zuschauer ein. Für Piloten und Zuschauer war das Pokalfliegen ein interessanter Wettbewerb. Es zeigt sich immer wieder, dass das Fliegen mit Drachen und Gleitschirm viel Spaß macht und ein toller Sport ist.

Drachenflugfreunde Hohenlohe-Mulfingen  
Walter Hofmann

Anzeige



,eylll".

10 Jahre Fliegerservice In Griechenland  
Unter deutscher Leitung Tel 0040- T00-00324037  
E-Mail: [nail@flugpark-olymp.de](mailto:nail@flugpark-olymp.de)  
Web: [www.flugpark-olymp.de](http://www.flugpark-olymp.de)



## Windenschlepp und EKU Freibier

Am letzten Wochenende fand der traditionelle von der EKU-Brauerei gesponserte Windenschlepp-Wettbewerb des Drachenfliegerclubs Göräuer Anger (DGA) statt. Die Teilnehmer des heimischen Vereins sowie des Nachbarvereins „Nordbayerische Drachenflieger“ (NBD) gingen in drei Gruppen an den Start — Starrflügler, Flexible Drachen und Gleitschirme. Nachdem es der Wettergott gut mit den Fliegern meinte, konnten die Sieger in je zwei Durchgängen am Samstag und Sonntag ermittelt werden. Bei den Starrflüglern konnte sich Edgar Ruht (NBD) vor seinen Vereinskameraden Joachim Geiger und Karl-Heinz Vogel behaupten. Die Klasse der flexiblen Drachen konnte der DGA mit Gerhard Hofmann vor Reinhard Elbei ebenfalls DGA für sich entscheiden. Der Sieg der Gleitschirmflieger ging konkurrenzlos an Sabine Mayr-Kießling (DGA) als einzige Teilnehmerin, die sich aber auch in der Gesamtwertung gegen die große Konkurrenz der Starrflügler durchsetzte und einen hervorragenden 3. Platz belegte. Nachdem der 1. Vorsitzende Lothar Lassock allen Siegern und Platzierten gratuliert hatte, wurde mit dem von der EKU-Brauerei spendierten Freibier gefeiert.

Drachenfliegerclub Göräuer Anger  
Lothar Lassock



**Martin Collischon** beim Start am Windenschleppseil mit seinem Gleitschirm **Nova Aeron**



**Georg Weber** vor dem Start mit seinem Drachen **Icaro Laminar**

## 200 Kilometer »Go West«

Zwei Mitgliedern des Drachenfliegerclubs Berlin gelangen am 10. August 2004 zwei überragende Flüge mit dem Gleitschirm, beziehungsweise Hängegleiter, vom Flugplatz »Altes Lager« in Niedergörsdorf bei Jüterbog. Als der Mahlower Physiker Martin Collischon um 11:34 Uhr das Startkommando für den Windenfahrer

gab, da ahnte er nicht, dass dies sein weitester und schnellster Flug werden würde: Kein Wölkchen am blauen Himmel bot ihm Orientierung über mögliche Thermikquellen und ein bockiger Ostwind forderte die volle Konzentration bei der Kontrolle seines Gleitschirms. In knapp 600 Metern über Grund klinkte er sich aus dem Schleppseil aus. Und obwohl er sofort thermischen Anschluss fand, gestaltete sich der Höhengewinn wegen der zerrissenen Thermik zunächst sehr schwierig. Dennoch gelang ihm das Kunststück und er kämpfte sich auf über 1.000 Meter Flughöhe empor. Diese verteidigte er in den folgenden Stunden beharrlich: Nur zwei Mal musste er aus Höhen von weniger als 1.000 Metern wieder aufdrehen. Sein Kurs führte zunächst westwärts. Über Magdeburg gelang ihm die schwierige Querung der Elbe. Auf seinem Weiterflug nach Oschersleben erzielte er danach Flughöhen von fast 2.400 Metern. In der Gegend von Salzgitter machten sich verstärkt Abschwärmungen durch hoch liegende Wolkenfelder bemerkbar, so dass sein Varia nun Flughöhen zwischen 1.000 und 2.000 Metern anzeigte. Gegen 17 Uhr entschloss sich Martin Collischon schließlich zur Landung: Unmittelbar an der Autobahnausfahrt Hildesheim setzte er zur Landevolte an. In fünfeinhalb Stunden Flugzeit hatte er eine Distanz von 207,7 Kilometer zurückgelegt und dabei eine rekordverdächtige Durchschnittsgeschwindigkeit von 37,49 km/h erzielt. Knapp anderthalb Stunden nach Collischon startete der Berliner Student Georg Weber mit seinem Drachen »Icaro Laminar« aus der Schleppwinde. Er steuerte zunächst Westkurs, überquerte ebenfalls bei Magdeburg die Elbe und hielt weiter auf Oschersleben zu. Hier hätte sein Flug fast ein frühes Ende gefunden: Bis auf etwa 700 Meter über Grund musste er vor Oschersleben abgleiten, bevor er erneut thermischen An-

schluss fand und für die folgende Stunde ebenfalls auf Flughöhen von über 2.000 Metern aufdrehen konnte. Da der Wind nun von Ost auf Südost drehte, musste Georg Weber seinen Kurs nun verstärkt in nördliche Richtung korrigieren. Während er die Kontrollzone des Flughafens Braunschweig noch in großer Höhe überfliegen konnte, verließ ihn kurz vor der Kontrollzone des Flughafens Hannover das Glück, respektive die Thermik. Darum ging er um 17:12 Uhr nördlich von Peine zur Landung. Auch er knackte damit die 200-Kilometermarke: 203,41 Streckenkilometer konnte er sammeln und dabei eine Durchschnittsgeschwindigkeit von 4618 km/h erzielen. Auch sonst stand dieser Tag für die ostdeutschen Drachen- und Gleitschirmflieger unter einem guten Stern: DC8-FlotiWar-kus-flanis-ch-ging mit seinem Icor® tamin-ar in der G-egen-d von Salzgitter zur Landung (ebenfalls ein knapper 200er-Flug). Mit Rudolf Eifler und Bernd Winoplal gelang außerdem zwei Gleitschirm-Piloten der Sprung über die 100-Kilometer-Marke.

Drachenfliegerclub Berlin  
Michael Pückler



## Sommerfest im Schwarzwald

Der GSC Colibri feierte sein 15-jähriges Bestehen beim alljährlichen Sommerfest. Zu diesem Anlass wurden Gleitschirmflieger und Drachenflieger aus der Region Süd-Schwarzwald ein-

geladen. Viele Elztäler, DFCl'er, Bernauer und Weiherköpfler Flieger kamen, es war ein richtig schönes Fest mit allem Drum und Dran. Selbst das Fliegen kam für einige, leider wenige, Cracks am späten Abend nicht zu kurz. Hier war rechtzeitig ein schönes stimmungsvolles Startfenster am Schauinslandstartplatz. Anschließend wurde topgelandet. 011i und Jürgen hatten in der Zwischenzeit für das leibliche Wohl gesorgt, sie legten unermüdlich Steaks und Würste auf. Es wurde bis in die Morgenstunden geklönt und gefeiert. Das Essen hatte großzügig der GSC Colibri spendiert! Danke Jean und Danke 011i, das habt ihr super organisiert.

GSC Colibri  
Waldemar Drachenberg

## Gefunden

Ich habe am 10.08.2004 am Startplatz des Zwölferkogels (Karwendelbahn in Pertisau) einen Anhänger mit Kompass gefunden. Sieht so aus, als hätte das Teil einen ideellen Wert. Wer es zurückhaben möchte, bitte bei mir melden. Horst, Tel: 08026/58530



Schon 820 mal war »Flughund« Xena bei Gleitschirmflügen dabei und fühlt sich sichtlich wohl.  
Foto: Kurt Wetzlinger



## »Sackerl-Hupfer« Entenberg

„Seids ihr alle Sackerl-Hupfer“, so fragte ein Bayer uns, die Drachen- und Gleitschirmflieger Bad Laasphe, bei einer Raftingfahrt auf der Königsseer Ache. Die Raftingtour gehörte natürlich zum Ausweichprogramm an einem nicht fliegbaren Tag, an vier Tagen konnte geflogen werden. Das Programm, das Walter Lauber mit seinem österreichischen Freund Franz Zehetner konzipiert hatte, beginnend mit Jennner, Rossfeld, Zinkenkogel, Untersberg, Gaisberg, Zwölferhorn, Schafberg, Trattberg, Einberg, Karkogel und Bichling bot Fluggebiete für alle Windrichtungen an. Da jedoch die Wetterlage zunächst an drei Tagen kontinuierlich Wind aus West-Nordwest bescherte, war stets der Gaisberg bei Salzburg das Ziel. Die ausgezeichneten thermischen Verhältnisse ließen an allen Tagen hervorragende Flüge bis an die 2.000 m Grenze zu – und das gleich mehrere an einem Tag. Der vierte Flugtag, für den Südwind angesagt war, ließ uns zunächst zum Trattberg fahren. Am Gipfel angekommen, zeigte es sich, das der Wind wiederum gedreht hatte. So tröstete zunächst einmal die tolle Aussicht zum Dachstein über die Niederen – und Hohen Tauern, Großglockner, Tennengebirge, Hagengebirge, Watzmann und Unterberg. Als Ausweichstelle bot sich der Karkogel an. Dass es hier trotz der eigentlich schlechten Bedingungen am Startplatz fast über dem ganzen Tal hoch ging und das bis fast an die zweitausend Meter, war für alle erfreulich und ein guter Abschluss.

Beendet wurde die Fahrt mit einem Dankgottesdienst in der Heimat, in der Ev. Kirche in Achenbach. Zwischen Chorälen „Ich singe dir mit Herz und Mund.“ und „Gelobet sei der Herr.“, fand W Lauber in einer Predigt besinnliche und nachdenkliche Worte zu dem Thema: „Ob du auf dem Meer bist oder in der Luft, so bist du in Gottes Hand“.

Drachen- und Gleitschirmflieger Bad Laasphe  
Hermann Achenbach

## Siegerehrung und Jahresversammlung des Ostbayerncup 2004

Die diesjährige Jahresversammlung des Ostbayerncup 2004 wird gemeinsam von den Nordbayrischen Drachenfliegern und Bamberger Gleitschirmfliegern veranstaltet. Termin 20.11.2004 ab 19 Uhr in 91361 Gosberg, Gasthof Schuhmann, 47° 42' 00" Nord, 11° 05' 30" Ost, ca. 30 km nördlich von Nürnberg.

Tagesordnung: Siegerehrung 2004, Lichtbilder via PC und Beamer, PC-Flujanalyse, Musik Tanz, Bauchtanz

Alle Pilotinnen und Piloten, besonders die Flachlandflieger inkl. Partnerinnen und Partner, sind gerne gesehen.

Ernst Lehmann, NBDF, Tel: 0173/8884855

## Neue Winde für FliegerFreunde

Was lange währt, wird endlich gut

Die neue Winde der FliegerFreunde Niederrhein „Koch V oder auch Didi I genannt“ setzt neue Maßstäbe bezüglich Verarbeitung und Funktionalität. Der Service und die entsprechende Einweisung ließen keine Wünsche übrig, so dass sich Didi anlässlich unserer Fragen und unseres Interesses bei unserem Einweihungsevent kaum in die Lüfte heben konnte. Die neue Koch V ist recht klein und allseitig mit Lochblechen versehen, so dass die Winde im Schleppbetrieb auch auf Zuschauer einen ordentlichen Eindruck macht. Die Lochstruktur gewährleistet dabei einen unproblematischen Luftaustausch zur Kühlung. Die Verarbeitungsqualität ist sehr gut und bei einem Blick in die „Innereien“ der Winde findet man saubere und ordentlich verarbeitete Teile, die auch einen Ästheten nicht enttäuschen und für eine lange Lebensdauer der Winde sprechen. In dieser Winde integriert ist eine Seilbremse zum einfachen und komfortablen Ausziehen des Seiles. Das Schleppseil wird über eine intelligente Seilführung zunächst durch den oberen Bereich der Winde, durch das Azimuth System, gezogen, durchläuft das Kapp-System, anschließend die Vorrichtung für die Seilzugsbremse und wird schließlich über den Spulversatz und eine beweglich gelagerte Umlenkrolle von hinten auf die Seiltrommel gewickelt, wobei die Seiltrommel fix ist und die Regelkräfte über die Umlenkrolle erzeugt werden. Die Laufruhe und das leise vor sich hin Brabbeln im Betrieb und die Art der Seilführung schonen die beweglichen Teile sowie die Ohren des Windenfahrers. Das Bedienpult lässt ebenfalls keine Wünsche offen und ist auf den Windenfahrer zugeschnitten. Eine äußerst komfortable Zugvorwahl sowie der Fahr-Kapphebel mit einem groß bemessenen Zugweg läßt dem Windenfahrer im Betrieb immer genug Feingefühl um die Piloten sicher und sanft auf die Ausklinkhöhe zu bringen. Das Einziehen der Seilfallschirme bis an die Winde ist kinderleicht. Die Bremsen werden dabei beidseitig durch einen Bremskraftverstärker - ohne Muskeleinsatz - unterstützt. Wir hoffen noch viele Rüge mit dieser fantastischen Winde durchführen zu können. Wer in der Nähe wohnt oder auch nur auf Durchreise ist, sollte sich diesen technischen Leckerbissen einmal anschauen oder mit ihr in die Lüfte abheben. Ein entspannter Wincher des FFN nach einem erfolgreichen Schlepptag.

FliegerFreunde Niederrhein  
Andreas Huber

Anzeige

**Ot.** Flugschule Tegelberg  
Haldenweg 4 87672 Roßhaupten  
(+49) 8367- 598 --- Fax: -1026  
Mobil: (+49) 172 9476240

Gleitschirm- und Drachenflugausbildung  
Schnupperkurse / Tandernflüge / Reisen  
Verkauf / Probefliegen / ...Spass  
einfach Infomaternof anfordern

nC, o'2

flugschule.tegelberg@t-online.de /www.obschweb.net



## Projekttag rund um's Drachen- und Gleitschirmfliegen

Sieben statt fünf Unterrichtsstunden standen am 19. Juni für die Klasse 10a des Münsteraner Annette-Gymnasiums auf dem Programm. Dass an diesem Tag die Schülerinnen dennoch mit Freude und Neugier zur Schule gegangen sind, war dem Vestischen Drachenflieger-Verein (VDV) Hamm zu verdanken, Andre Blanke, Dieter Kaiser und Eckhard Meier vom VDV hatten einen ganzen Projekttag zum Thema „Drachen- und Gleitschirmfliegen“ angeboten und dabei (fast) alles Wissenswerte über die Fliegerei – gerade auch im Flachland – zusammengestellt.

Unterstützt von der Klassenlehrerin, Frau Beate Dreseler, selbst Fallschirmspringerin und Physik-Lehrerin und durch Referate der Schülerinnen zum Thema „Aerodynamik“ und „Thermik“ informierten die drei Drachen- bzw. Gleitschirmflieger 30 interessierte Jugendliche über die Anfänge des Fliegens, Starten-Steuern-Landen mit Drachen und Gleitschirm, das Fliegen an der Winde, über aktives Fliegen in der Thermik sowie natürlich auch über die Gefahren ihrer Sportart. Viele Videoclips sorgten neben den Wortbeiträgen dafür, dass eine ganze Menge Wissen zum Thema „Fliegen“ anschaulich vermittelt werden konnte. Besonders hautnah konnten die Kids die mitgebrachten Fluggeräte bewundern. In der Aula der Schule hatten die Piloten nämlich einen Drachen aufgebaut sowie Gleitschirm und Ausrüstung zum Anschauen ausgelegt. Einige Schülerinnen konnten sich auch in den Drachen einhängen, einmal einen kompletten Gleitschirm-Packsack herumtragen oder sich einmal ein Gleitschirm-Gurtzeug umschnallen.

Am Ende eines spannenden Projekttages wurden von den drei „VDV-Profis“ noch die letzten Fragen der Klasse beantwortet. Auch erhielten die Schülerinnen Kopien mit Antworten auf die am häufigsten gestellten Fragen zum Fliegen, empfehlenswerten Websides und natürlich Informationen zu den Themen „Ausbildung“ und „Kosten der Ausrüstung“.

Zum Abschluss wurden schließlich unter den Kids drei Tandemflüge zum Fliegen an der Winde auf dem Gelände des VDV in Hamm verlost. Diese waren vom Verein sowie von den drei Tandempiloten des VDV Herbert Gonstalla, Martin Knecht und Ulrich Orgas für diesen Anlass kostenlos zur Verfügung gestellt worden. Strahlende Augen gab es schließlich auch bei der beteiligten Lehrerin Frau Dreseler, ihre Klasse hatte ihr einen selbstfinanzierten Tandemflug geschenkt.

Leider war es wetterbedingt am Projekttag selbst nicht möglich, am Nachmittag mit interessierten Jugendlichen auf einer großen Wiese in der Nähe der Schule Aufziehübungen mit dem Gleitschirm zu machen, Dies wurde natürlich auf dem VDV-Fluggelände anlässlich der Tandemflüge nachgeholt. Mit ihrer Aktion haben die drei VDV-Piloten 30 Jugend-

lichen das Drachen- und Gleitschirm fliegen näher gebracht und sie darüber informiert, dass es auch rund um Münster im Flachland viele Möglichkeiten zum Riegen an der Winde gibt. Vielleicht sind bei der ein oder anderen Schülerin sogar die Anfänge einer Fliegerleidenschaft gelegt worden. Aufgrund des tollen Erfolgs des Projekttags haben Andre Blanke, Dieter Kaiser und Eckhard Meier dem Annette-Gymnasium spontan für das nächste Jahr eine Wiederholung der Aktion versprochen und vielleicht lässt sich sogar eine Tradition in der Zusammenarbeit zwischen Schule und VDV entwickeln. Interessierten Vereinen, die angeregt durch diesen Bericht gerade auch im Flachland – ebenfalls Jugendlichen unseren tollen Sport näher bringen möchten, stehen die an der Aktion beteiligten VDV-Piloten mit konzeptuellem Rat gerne zur Verfügung. Kontakt: [www.vdv-hamm.de](http://www.vdv-hamm.de).

Vestischer Drachenfliegerverein

Gabriele Ganstalla

## Fliegerfest in Marquartstein

30 Jahre Drachenfliegerschule Steiff und 25 Jahre DFCAchental gab es zu feiern. Nach 14 Tagen Regen war der Wettergott gnädig oder unser vereinseigener Pfarrer Edgar Neidinger hat einen guten Draht nach oben. Es gab Sonne satt. Nach der Bergmesse flogen an die 100 Drachen von der Hochplatte und 200 Steaks wurden gegrillt. Unser 1. Vorsitzende Peter Gasche musste sogar auf das Dach vom Shop steigen um eine Rede „loszuwerden“. Anschließend machte sich dieser „Bunch of Friends“ eiligst wieder über das Freibier her. Da dadurch nicht alles gesagt wurde hier noch ein kleiner Auszug: Lieber Schorsch, vielen Dank, dass Du uns alle in die Luft gebracht hast. Stell Dir vor, das wäre nicht passiert, dann wäre ich jetzt beim Golfspielen, nicht auszudenken! Es ist und war eine gute Zeit, das Drachenfliegen von seinen Anfängen mitzuerleben und dabei denke ich zurück, wie Du mir 1975 nach der Schulung ein Mittagessen versaut hast. Ich fing an zu essen, da sagtest Du, aber nachher geht's ab zum ersten Höhenflug. Der Schweinebraten ging fast original in die Küche zurück. Aber einmal hast Du nach Luft geschnappt. Einer Flugschülerin sagtest Du, hier in Bayern sei es üblich, dass der Fluglehrer eine Liebesnacht frei hätte. Das Dumme war nur, dass das Mädchen darauf fragte „Wo ist das Problem“? Lieber Schorsch, 30 Jahre Schulung voller Verantwortung und immer für jeden da zu sein war auch nicht immer leicht. Du hast ein liebes Ehefrau, drei tolle Töchter, ein Haus, einen Porsche und viele Freunde. Danke!

DFCAchental

Harry Pfanzelt

### Heilbronner Drachen- und Gleitschirmflieger in Hayingen

Ein Grüppchen Drachen- und Gleitschirmflieger des Drachenflugvereins Unterland aus Heilbronn machte sich mit Ihren Fluggeräten sowie Startwinde und Seilrückholmotorrad auf den Weg ins Fliegerlager auf das Segelfluggelände Hayingen. Das Wetter war leider nicht ideal, Es waren aber sogar einige längere Flüge in der Thermik möglich. Der Fliegerei machte am Donnerstag Nachmittag ein kräftiges Gewitter mit starkem Regen und Sturm leiderein Ende. Glücklicherweise wurde nichts beschädigt, obwohl es nicht allen Kameraden gelang, ihr Fluggerät vor dem Gewitter abzubauen und sicher zu lagern. Neben den fliegerischen Aktivitäten kam auch das gesellige Leben nicht zu kurz. Einige unserer Mitglieder sind wahre Kochkünstler und zauberten jeden Abend ein wirklich sehr gutes Essen mit einfachsten Mitteln auf den Tisch. Kulinarischer Höhepunkt war das Abschlussessen am Donnerstag Abend. Es gab Wildschweingulasch mit Spätzle. Um die Spätzle zu produzieren, musste zunächst mit großer Ingenieurskunst und Phantasie eine Spätzlemaschine konstruiert und gebaut werden, Mit Hilfe einer alten Konservendose, einem dicken Rundholz, einem Brett und vier Nägeln sowie der Werkstattrausrüstung des Hayinger Vereins gelang das Unterfangen hervorragend. Für Getränke sorgten unsere Außenlander, da jede Außenlandung mit einem Kasten Bier bestraft wurde. Eine Außenlandung war jede Landung außerhalb der Landebahnmarkierung des Fluggeländes. Wir möchten uns auf diesem Wege bei den Hayinger Segelfliegern nochmals für die freundliche Aufnahme auf ihrem Fluggelände bedanken und hoffen, dass wir auch weiterhin bei ihnen willkommen sind.

Drachenflug Unterland  
Christoph Hamich



### Vereinsmeisterschaft des GSV Baden am Merkur

In diesem Jahr fand die Vereinsmeisterschaft zum ersten Mal an unserem frisch gebackenen Hausberg, dem Merkur in Baden-Baden, statt. Aufgrund des bescheidenen Wetters am Samstag konnten keine Wertungsflüge durchgeführt werden.

Sonntags gelangen jedoch einige Durchgänge, aus denen als 1. Vereinsmeister am Merkur Benno Walz hervorging (Bildmitte mit Pokal). Vizemeister wurde Arno Keller (mit Urkunde links) und Dritter schließlich unser Vorstands-Vize Thorsten-Richter (mit Urkunde rechts). Ferner hat sich die Situation am Merkur noch weiter entspannt, will heißen: Nach der Einführung der Einweisung für Gastpiloten hat es keinen Unfall mit Schwerverletzten mehr gegeben. Wir freuen uns auch weiterhin auf Fliegerfreunde aus Nah und Fern.

Gleitschirmverein Baden „Die Schwarzwaldgeier“  
Eric Gottwald



### Fliegen auf der Seiseralm/Dolomiten

Von der Seiser Alm hoch über dem Eisacktal Südtirols reicht der fockweitins Land: Kastelruth und Seis, die Brenner-Autobahn und ganz in der Nähe die Städte Bozen und Brixen. Kein Wunder, dass der Wunsch aufkommt, in diesem herrlichen Gebiet den Gleitschirm einmal auszuprobieren und an den Felswänden des Schlern oder der Sandner Spitzen zu fliegen. Als Neuling in diesem Gebiet informiert man sich am besten erst einmal im Internet [www.paragliding.it/deltaclub/seiseralm.d.htm](http://www.paragliding.it/deltaclub/seiseralm.d.htm) über das Fluggebiet, welches anspruchsvoll und nicht ganz gefahrlos sein soll. Da gibt es alle möglichen Informationen zum Startplatz, zur Landung und für die Zufahrt und eine Adresse mit Telefonnummer. Als ich anrufe, meldet sich Andy Frötscher in schönstem Tiroler Dialekt. Er freut sich über den deutschen Fluggast und gibt ausführlich eine Einweisung für das Gelände und für den Anmarsch. Das Auto wird also am Landeplatz bei Kastelruth abgestellt, es gibt sogar für die Gleitschirmpiloten einen kleinen Parkplatz am Straßenrand. Der Bus fährt dann in das für den Autoverkehr gesperrte Naturschutzgebiet und hält für die Piloten am Spitzbühl-Lift, mit dem es die letzten 200m in die Höhe, direkt zur Spitzbühl-Gaststätte und zum danebenliegenden Startplatz geht. Eine ausführliche Einweisung erfährt man an der Tafel am Startplatz und dann stehe ich direkt am Hang. Aber es ist niemand da: Mutterseelenallein als Neuling, mit dem Blick tief hinunter ins Tal. Auch Erfahrungen aus anderen Fluggebieten helfen da nur wenig, die Sandner Spitze ragt riesig auf der linken Seite heraus und verstärkt das Gefühl, vielleicht doch etwas zu wagehalsig zu sein. Allein will ich nicht fliegen. Da heißt es warten! Doch als die Sonne höher steigt und endlich auch den Flughang erwärmt, da kommen die Kenner des Gebietes: Vor dem frühen Nachmittag gibt es hier auf dem Nordwesthang keine Thermik, also bevölkert sich der Starthang erst nach dem Mittag, Die Sportfreunde des Deltaclub Schlern kommen so langsam hoch, auch italienische Paraglider-Piloten, zwei, drei Drachen sind dabei und sogar ein Tandem-Pilot. Und so erhalte ich noch manch guten Hinweis zur Thermik und ihren Fallen. Dann aber wird ein sauberer Rückwärts-Start hingelegt (man will sich ja nicht als Ausländer blamieren) und auf geht's. Thermik pur, bis 6 m/s. Da muss man schon aktiv fliegen. Ich spioniere, wo sich die einheimischen Piloten tummeln und fliege ihnen nach. Es geht fast überall, die Startüberhöhung ist kein Problem. Und etwas weiter über Seis, weit weg vom Hang und in etwas ruhigerer Luft, da genieße ich den Flug und die herrliche Aussicht, lasse mich an der Sandner Spitze in die Höhe ziehen und bereite nach fast 2 Stunden Flug die Toplandung auf der Alm vor, die hier ganz problemlos abläuft, wenn man nicht zu weit nach hinten ins Lee fliegt. Da bleibt eigentlich nur noch, den Flugsportlern vom Deltaclub Schlern für ihre so nette Unterstützung für diesen schönen Flug zu danken, der Danke eines glücklichen Neulings auf der Seiser Alm.

Wolfgang Unger

## Fest am Landeplatz

Die Hohenzollernpiloten hatten auch heuer wieder Ihren Biergarten am Landeplatz auf der Schwäbischen Alb im Lautertal bei Buttenhausen eingerichtet. Eingeladen waren alle Freunde des Gleitsegelsports rund um die Schwäbische Alb, die allerdings aufgrund des verregneten Samstags erst am Sonntag zaghaft zu Grill und Zapfhahn kamen. Dass das Wetter am Sonntag nach dem eiskalten frühnebelmorgentlichen Bad in der glasklaren Lauter aber dann aufriss und herrliche Flüge vom Start-



platz an der Oberen Tonhalde ermöglichte, entschädigte die Organisatoren für ihren Einsatz und die Besucher waren begeistert.

Neben dem Platzwart Dr. Hans Hinger mit Ehefrau Marianne, die hinter den Bierfässern und dem Feuer den ganzen Tag im Einsatz waren um die frisch Gelandeten und hungrigen Mäuler zu versorgen, halfen noch der Präsident Klaus Beck mit seiner Bahiana hinter der Theke mit. Das Urgestein Karl Klement wurde als langjähriger Vorstand noch zum »ÄÄhrenpräsidenten« ernannt, was auf einem mit »güldenem Lettern« versehenen Fliegershirt und der Aufschrift: DGV-Hohenzollernpiloten »Ehrenpräsident« zukünftig jedem klar gemacht wird, der Karl an der Basis die Schau stehlen will.

Ein gelungenes Wochenende, an das vor allem die Vereinsmitglieder und Gäste gerne zurückdenken werden. Eine Bildergalerie hat der Verein auf seiner Homepage: [www.dgv-piloten.de](http://www.dgv-piloten.de) eingerichtet, Interessenten können näheres aus dem Vereinsleben unter dieser Adresse erfahren und auch Kontaktaufnahmen. Eine Werbeaktion für 2004: Neue Mitglieder werden ohne Aufnahmegebühr aufgenommen!

DGV-Hohenzollernpiloten  
Klaus Beck

## Willi Graske Gedächtnisfliegen

Zu seinem Gedenken veranstalten wir jährlich unser „Willi Graske Gedächtnisfliegen“ und zwar an dem Wochenende nach seinem Todestag, dem 02.07. Sämtliche Einnahmen aus diesen Veranstaltungen (Schleppgebühren, Dosi-Flüge, Spenden, usw.) sammeln wir für seinen 8-jährigen Sohn Simon. Vielleicht ermöglicht es ihm, den eigentlichen Beruf seines Vaters, Chirurg, auch einmal ausüben zu können.

WET – Windenclub Eifel [Thermikwww.esmnet.de/wet](http://Thermikwww.esmnet.de/wet)  
FliegerFreunde Niederrhein e.V. [www.ffn-online.de](http://www.ffn-online.de)

## Pokalfliegen des DGCJA in Langenthonhausen

Der Drachen- und Gleitschirmclub Jura Altmühltal richtete die alljährlichen Vereinsmeisterschaften auf dem Schleppgelände in Langenthonhausen bei Dietfurt aus. Ziel der 21 Piloten war es, die meisten Punkte zu sammeln, indem sie möglichst lange in der Luft blieben und nahe am Landepunkt aufsetzten. Eine hohe Bewertung hätte ein Streckenflug von mindestens 5 km Länge gebracht, was aber bei den schwachen thermischen Lied/ntragen nicht möglich war. Spurtwart Reinercl-Pöppi kmnte-sich-über-die-tollen Leistungen-seiner-Fliegerkollegen-freuen: Robert Zwick aus Parsberg landete mit 2.040 Punkten auf dem ersten Platz. Zweite wurde Rosi Dauer aus Neumarkt mit 1.920 Punkten, und den dritten Platz belegte Markus Reindl aus Amberg mit 1.880 Punkten, Auf dem vierten Rang kam Josef Graf aus Neumarkt mit 1.730 Punkten und schließlich erreichten Ernst Hofmann aus Nürnberg und Arthur Mederer aus Velburg beide den fünften Platz mit 1.630 Punkten. (Weitere Infos gibt es unter [www.wolkensucher.de](http://www.wolkensucher.de)).

Drachen- und Gleitschirmclub Jura Altmühltal e.V.  
Robert Zwick

Anzeige

# \*Erhalten Sie

# FLÜGEL ( e1

### Das Magazin



**1 Flügel** ist das größte deutschsprachige Magazin übers Ultraleichtfliegen. Seit 1991 berichten wir über alles, was **Flügel** und einen Motor hat vom Drachen bis zum Helikopter.

Weil immer mehr Piloten Lust auf ultraleichtes, motorisiertes Fliegen haben, sind wir mitgewachsen: mit mehr Seiten und im neuen Erscheinungsbild.

Bestellen Sie ein **kostenloses Probeheft** bei:

### Der Index 04105



**Der Index** ist die größte Übersicht aller leichten Flieger - vom Gleitschirm über Drachen, Paraplanes, Bausätze, Gyrokooper bis hin zu den zugelassenen Flugzeugen mit einem Motor bis 5700 Kg.

↑ Seit nun 10 Jahren gibt es die -diesjährige über **270 Seiten** dicke -Übersicht neben einer **englischen** und **französischen** auch in einer **deutschen Version**

↑ Bestellen Sie den **Index** zum Preis von 9,50 Euro bei:

Fliging Pages GmbH \* Postfach 10 01 69 \* D-10561 Berlin

\* Telefon +49 (0)130/347 09 - 123 \* Fax: -124 \* E-Mail [rosi@flying-pages.com](mailto:rosi@flying-pages.com)



**Der Sieger schwebt ein**

## »BIG PARTY« von Aerosport in Brannenburg

Viele Special Guests wie zum Beispiel National Team Pilot Norman Lausch und seine Familie, Red Bull X-Alps Finisher „Boxi“ Stefan Bocks, Felix Wölk von „Blue Project“ und waren dabei und natürlich die gesamte Aerosport Crew. Unter allen Testern der Aerosport Tournee 2004 und unter den Wettbewerbsteilnehmern wurde ein zugelassener Solo-Schirm von Gin oder Ozone nach Wahl des Gewinners verlost. Shuttle Service auf die Rampoldplatte für Frei-Flieger (auch Drachentransport) gab es den ganzen Tag. Vorführungen mit Motorgleitschirmen fanden großes Interesse. Gefeierte wurde mit Thüringer Bratwürsten, Forellen vom Grill und Rosenheimer Bier bei Livemusik von „The Souled-Out“ bis in die Morgenstunden.

Zwei Fun-Wettbewerbe standen an:

1. Stern-Zielflug von einem beliebigen, möglichst weit entfernten Startplatz (Start am 17.7. nicht vor 10:00; GPS-Dokumentation). Gewertet wurde die mit dem Gleitschirm und zu Fuß zurückgelegte Strecke. Zuerst wurde geflogen. Erreichte man das Ziel nicht fliegend, musste der Rest der Strecke mit der Gleitschirmausrüstung auf dem Rücken zu Fuß zurückgelegt werden; Wiederstart von einem zu Fuß erreichten Startplatz war möglich; Mindestausrüstung: GS, GZ, Rettung, Helm, GPS. Ziel war der Landplatz in Brannenburg vor der Fa. Aerosport. Koordinaten: N 47° 44' 48" 0 12° 05' 54" Der Winner war »Boxi« Stefan Bocks mit einem 72 km Flug vom Hafelekar in 3 Etappen im X-Alps-Wettbewerbs-Stil. Boxi flog mit einem Boomerang III von GIN und dem Radikal Gurtzeug von Sup'Air.

### Ergebnis Stern-Zielflug

1	Stefan Bocks	Gin Boomerang	Hafelekar	N 47° 18' 44« E 011° 23' 04«	72,3 km
2	Robert Bernat	UP Targa	Hochfelln	N 47° 45' 42« E 012° 33' 33«	34,6 km
3	Ulrich Prinz	Nova Artax	Hohe Salve	N 47° 27' 50« E 012° 12' 03«	32,4 km
4	Ernst Gräfe	Gin Zoom	Gruttenhütte	N 47° 32' 26« E 012° 19' 01«	28,1 km
4	Werner Schütz	Gin Zoom	Gruttenhütte	N 47° 32' 26« E 012° 19' 01«	28,1 km
5	Monika Frisch	Icaro Forte	Wildatpjoch	N 47° 42' 06« E 012° 02' 09«	07,0 km

Viele weitere Teilnehmer am Stern-Zielflug, die ihre Erwartungen an die Thermikqualität des Tages zu hoch geschraubt hatten, kamen dann per Auto um die Party nicht zu verpassen.

2. Berglauf mit anschließendem Zielflug. Start und Ziel war ebenfalls der Landeplatz in Brannenburg vor der Fa. Aerosport. Die gesamte Ausrüstung (Mindestausrüstung: GS, GZ, Rettung, Helm) musste zu Fuß auf den Berg getragen werden, Geflogen wurde von der Rampoldplatte, deren Gipfel 9 km und 900 Höhenmeter weit entfernt liegt. Planmäßiger Start war 17 Uhr. Der Winner hieß Hans Demmel mit einer Gesamtzeit von 1 Std. 33' 09, geflogen ist Hans mit einem Peak von Pilots Right Stuff und dem Radikal Gurtzeug von Sup'Air.

### Ergebnis Berglauf

1	Hans Demmel	1:33'09
2	Markus Siebter	1:37'53
3	Andi Rieder	1:40'33
4	Peter Keller	1:56'42
5	Lenz Ring	1:59'23

Die Gewinner beider Wettbewerbe erhielten jeweils einen Preis freier Wahl aus der Aerosport Produktpalette im Wert von: 1. Platz 500 Euro  
2. Platz 250 Euro  
3. Platz 100 Euro



Unter allen Teilnehmern beider Wettbewerbe wurde - unter dem Motto „dabei sein und gewinnen“ - ein Zusatzpreis im Wert von 250 Euro verlost. Eine Wiederholung der Aerosport Party und der Wettbewerbe ist für 2005 geplant. -



## Eine gute Werbung für den Sport.

Die, Premièrereise gelungen. Das=Schleppteam Schwäbisch\_Ha/Lund, Hänge\_-gleiterclub Einkorn luden im Juni zum ersten Drachen- und Ultraleicht-Flyin nach Weckrieden (EDTX) ein. Auf der Deutschland-Basis von Avio Delta wurde zwei Tage lang mit großem Programm gefeiert. Sogar Wirtschaftsminister Dr. Walter Döring kam zur Eröffnung. Die Entscheidung, ein Flyin dieser Größenordnung abzuhalten, war den Vorstandsmitgliedern von Schleppteam und Hängegleiterclub Einkorn nicht leichtgefallen. Immerhin bestand doch ein ziemlich hohes finanzielles Risiko. Am Ende rang man sich durch und gab den Startschuss für ein beachtliches Organisationsprogramm, an dessen Ende die Veranstaltung in einer Print-Auflage von mehr als 1,2 Millionen Exemplaren in der gesamten Region Stuttgart und Nord-Württemberg bekannt wurde. Zum Auftakt der Veranstaltung kam sogar ein Team des Südwest-Fernsehens, das noch am selben Tag in den Hauptnachrichten einen Kurzbeitrag über das Ereignis sendete. Zu guter Letzt blieb finanziell sogar noch etwas „hängen“.

Hängegleiterclub Einhorn  
Peter Lindau

## Emberger Alm/G reifen burg Österreich

Immer wieder schön. Jedes Mal, wenn ich nach einem Flieger-Urlaub das Fliegerlager in Greifenburg verlasse, denke ich schon wieder an den Nächsten. Als Anfänger habe ich meine ersten Streckenflugerfahrungen dort gesammelt sowie meinen persönlichen Höhenrekord. Das herrliche Panorama der schneebedeckten Berggipfel mit Blick hin bis zur Adria, das silber glänzende Band des Draufusses in der Abendsonne, das Drautal mit seinen saten Wiesen, die sich geradezu alle als Notlandeplätze anbieten. Die wunderbare Atmosphäre im Camp. Von Landes- bis hin zu Weltmeisterschaften hat sich dieser inzwischen weltweit bekannte Ort bewährt. Ein heißer Tipp für alle Fliegerfreunde. Wo viel Licht ist, kann auch Schatten sein. Man munkelt, eine Gruppe Gleitschirmflieger sei verärgert wegen der stark erhöhten Auffahrtskosten frühzeitig abgereist. So sind nun mal die Flieger. Die merken sehr schnell, wenn versucht wird ihnen das Geld aus der Tasche zu ziehen. Man ist auch verwundert, dass ein Taxiunternehmen nicht mehr auf dem Fliegercamp Gelände, sondern sich vor dem angrenzenden Schwimmbad anbietet. Dieser hat uns für 4 Euro zum unteren oder oberen Startplatz gebracht. Hinzu kommen noch die 4,50 Euro Start- und Landegebuhr pro Tag. Aus meiner Sicht sind diese Preise angemessen. Wenn diese so bleiben, gibt es für mich noch keinen Grund, mich nach Alternativen umzusehen.

Asslarer Gleitschirmflieger  
Ernst Rühl

## Gleitschirmflieger auf Abstand

Er suchte über sich am Himmel,  
dort, wo er eine Wolke sah,  
nach Thermik. Doch da kam er plötzlich  
der Wolkenunterseite nah

und schwupp - zog's ihn in diese Watte  
aus kalten nebulösem Weiß!  
Entgeistert hing er an den Gurten  
Und blind und taub flog er im Kreis.

Zum guten Glück war er alleine,  
und auch die Wolke war nicht dick,  
so dass nach bangen Augenblicken,  
durch Zufall mehr als durch Geschick,

er wieder Sicht zur Erde hatte.  
Erleichtert schwebte er hinab  
Und landete auf festem Boden.  
Dann fuhr er heim. Doch viel zu knapp

hielt er den Abstand zu dem Wagen,  
der auf der Straße vor ihm war  
und wegen Stau dann plötzlich bremste!  
Er selbst erkannte die Gefahr

zu spät. Mit einem lauten Krachen  
fuhr er dem andern in das Heck,  
sah irgendwelche Teile fliegen,  
und dann war sein Bewusstsein weg.

Als er im Krankenhaus erwachte,  
gab ihm der Arzt dort zu verstehn,  
es sei noch einmal gutgegangen,  
er könnte bald nach Hause gehen.

Bloß eine Rippe sei gebrochen,  
der ganze Brustkorb leicht geprellt,  
und das Gehirn sei durchgeschüttelt,  
mehr hätte man nicht festgestellt.

Es wurde ihm jedoch geraten,  
dass er zur Freundin, falls er küsst,  
natürlich in den nächsten Wochen  
noch reichlich Abstand halten müsst,

um nicht die Heilung zu gefährden.  
Da lachte er: „Ich bin belehrt  
und halte es in Zukunft sicher,  
mit meinem Abstand umgekehrt,

als heute erst beim Gleitschirmfliegen  
und dann bei meiner Autofahrt:  
Nur zwischen mir und meiner Liebsten  
wird keine Lücke ausgespart!“

Bruno Wendt

# Ergebnisse Deutsche Streckenflug-Meisterschaft

Stand 20. September 2004

## Drachen

Platz	Pilot	Gerät	Punkte
1.	Etz Lukas	Airborne Climax	1.087,18
2.	Schweier Georg	Aeros Combat L	1.049,45
3.	Schmidt Michael	Moyes Litespeed 5	1.004,56
4.	Schumacher Georg	Aeros Combat 2	940,34
5.	Altmannshofer Max	Laminar 13 Zero 7	805,39
6.	Weinzierl Georg	Laminar MRX 14	923,92
7.	Rauscher Georg	Moyes Litespeed 4	913,58
8.	Rackl Walter	Litespeed S	840,25
9.	Otterpohl Bernd	Aeros Combat 2	838,40
10.	Wöhrie Roland	Moyes Litespeed S	837,20

## Gleitschirm offene Klasse

Platz	Pilot	Gerät	Punkte
1.	Traut Stefan	Swing Stratus 5	996,10
2.	Bocks Stefan	Gin Boomerang	898,66
3.	Hartmann Michael	Swing Stratus	718,20
4.	Schloeffel Ralph	Swing Stratus 5 RC	665,56
5.	Probst Ulrich	Advance Omega 5	640,05
6.	Sigleauer Dietmar	UP Trango	614,61
7.	Teuchert Jürgen	WOC Nementon	602,70
8.	Pongs Lars	Swing Cirrus	548,18
9.	Gschwendtner Sepp	Gin Boomerang	542,15
10.	Wagner Rolf	Gin Boomerang	539,20

Zwischenergebnisse  
Internationale Meisterschaft  
Stand 20. September 2004

## International Gleitschirm

Platz	Pilot	Land	Gerät	Punkte
1.	Studer Alfredo	CH	Swing Stratus	2.195,08
2.	Mauerer Christof	CH	Advance Omega	2.165,69
3.	Bussmann Andre	CH	Swing Stratus	1899,58
4.	Croci Manuel	CH	Swing Status	1.549,95
5.	Eder Kurt	IT	UP Targa	1.506,69
6.	Traut Stefan	DE	Swing Stratus	1.480,96
7.	Witschi Michael	CH	Advance Omega	1.475,09
	Pascale Leone Antonio	IT	Gradient Avax	1.440,85
9.	Bocks Stefan	DE	Gin Boomerang	1.419,33
10.	Stocker Beni	CH	Advance Omega	1.334,79

## Gleitschirm Sportklasse

Platz	Pilot	Gerät	Punkte
1.	Martens Burkhard	Gin Zoom	734,00
2.	Bahne Torsten	Gin Zoom	693,22
3.	Börschel Roland	Nova Radon	675,39
4.	Linckh Eberhard	Nova Artax	672,76
5.	Strasser Ulrich	Icaro Ice	642,82
6.	Ertle Peter	Nova Radon	629,58
7.	Balzer Götz	None Vulcan	602,65
8.	Schuetz Werner	Gin Zoom	596,89
9.	Dajelr Ulrich	Nova Radon	585,23
10.	Zitzmann Jörg	Skywalk Cayenne	578,74

## International Drachen

Platz	Pilot	Land	Gerät	Punkte
1.	Dertnig Wolfgang	AT	Icaro Laminar	2.232,32
2.	Aichinger Andreas	AT	Moyes Litespeed	2.056,52
3.	Wiesinger Thomas	AT	Icare Laminar	1.885,07
4.	Etz Lukas	DE	Airborne Climax	1.786,61
5.	Schmid Christoph	AT	kam Laminar	1.773,31
6.	Bott Jacques	FR	Icaro Laminar	1.741,88
7.	Feichtinger Kurt	AT	Moyes Litespeed	1.719,83
8.	Rauscher Georg	DE	Moyes Litespeed	1.710,78
9.	Schweier Georg	DE	Aeros Combat L	1.708,70
10.	Kaiser Raimund	AT	Icaro Laminar	1.703,22

## Starrflügler

Platz	Pilot	Gerät	Punkte
1.	Pöppl Reinhard	Atos VX	1.561,05
2.	Meierkord Adi	Atos	1.432,26
3.	Schmidt Oliver	Atos	1.252,43
4.	Fritz Lorenz	Atos V	1.236,38
5.	Götz Alfred	Atos	1.210,77
6.	Bummer Jürgen	Atos/Phantom	1.188,92
7.	Dorn Alfons	Atos	1.143,18
8.	Huber Fredi	Atos	973,73
9.	Wittmann Paul	ESC	952,64
10.	Ripkens Dirk	Atos	928,81

## International Starrflügler

Platz	Pilot	Land	Gerät	Punkte
1.	Pöppi Reinhard	DE	Atos VX	2.941,78
2.	Meierkord Adi	DE	Atos	2.553,54
3.	Tschumig Günther	AT	Atos	2.547,11
4.	Raumaut Toni	AT	Atos C	2.491,53
5.	Trimmel Manfred	AT	Atos	2.429,54
6.	Geppert Walter	AT	Atos	2.326,01
7.	Schmidt Oliver	DE	Alus C	2.314,30
	Bummer Jürgen	DE	Abos/Phantom	2.297,52
9.	Fritz Lorenz	DE	Atos V	2.288,54
10.	Götz Alfred	DE	Atos	2.247,31

## Gleitschirm Damen

Platz	Pilot	Gerät	Punkte
1.	Cieslewicz Ewa	Advance Omega 6	532,57



Foto: Ulf Frieß

# ONLINE CONTEST

Endgültige Ergebnisse  
sowie alle Flüge findet man  
auf [www.else.de](http://www.else.de)  
unter DHV Online Contest

DHV ONLINE CONTEST

Aktuell siehe [neviedhv.de](http://neviedhv.de)  
Spo V Online amtest

Foto: Burkhard Martens

Am 11. Oktober endet der DHV-Online-Contest 2004, ebenso die Deutsche Meisterschaft im Streckenfliegen. Der Redaktionsschluss dieses Infos ist zwar vorher, da aber große Streckenflüge um diese Jahreszeit äußerst selten sind, wird sich wahrscheinlich zumindest auf den vorderen Plätzen nichts mehr ändern. Das bescheidene Streckenwetter der Flugsaison 2004 setzte sich leider fort — oder sind wir nur zu verwöhnt vom Traumjahr 2003?

Auffällig ist, dass die XC Hochburgen Pinzgau, sogar Fiesch recht wenig große Flüge ermöglichten. Slowenien 2003, das Eldorado der Gleitschirm 200ter-Zielrück, war diese Saison auch total eingebremst, auch vom Norden Deutschlands, bisher Garant für „Flachlandwetter“, gab es wenig zu lesen. Topgebiet im Flachlandfliegen scheint „Pöppelhausen“, der UL Flugplatz Forst für Drachen und Starrflügler geworden zu sein. Reinhard Pöppel flog von dort mit seinem Atos sechsmal über 300 km, kein Wunder, dass sich sogar einige eingefleischte Alpenflieger wie Toni Raumauf (Atos) an diesem Startplatz zwischen Ingolstadt und Nürnberg versammelten. Selbst Anfang August flog Oliver Schmidt (Atos) von Forst noch 317 km, Lorenz Fritz (Atos) ein tolles 225 km FAI Dreieck. Dass nun nicht alle Starrflüglerpiloten auf dem Stockerl von Forst weggeflogen sind, dafür sorgte Adi Meierkord (Atos) mit einem 211 km FAI Dreieck von Oetz/A aus. Auch Michael Schmidt mit seinem Litespeed rückte in der Drachen DM den führenden Lukas Etz und Ge-

org Schweier jetzt als Dritter mit einem Flug über 208 km auch wieder von Forst auf auf die Pelle.

Tolle Flachlandflüge gab es auch bei den Gleitschirmfliegern, obwohl sie leider nicht so schön wie mit UL-Schlepp in die Luft kommen. Martin Collischon (Nova Aeron) rettete die Ehre der norddeutschen Piloten mit einem 207 km Flug vom Alten Lager in Berlin. Auch Roland Börschel überbot mit 206 km von Hohenpözl bei Bamberg, ebenfalls mit Windenstart, die 200er Marke. Trotzdem war, wie eigentlich immer Fiesch der „Meistermacher“ bei den Gleitschirmfliegern. Sowohl Stefan Traut (Swing Stratos 5) mit einem 160 km FAI in der offenen Klasse, als auch Burkhard Martens (Gin Zoom) 135 km FAI in der Sportklasse, stellten sich voraussichtlich in die Mitte des Stockerls. Auch wenn die eingeschränkten Wetterbedingungen viele unserer Ziele Träume bleiben ließen, war es vermutlich trotzdem für die Teilnehmer des, OLC ein Jahr voller Erlebnisse. Frust und Lust liegen beim Streckenfliegen halt immer nahe beieinander. Aber 2005 wird sowieso alles besser, da scheint immer die Sonne, es hat kaum Wind und man hat immer Zeit. Auch fliegen wir nur noch Stellen an, wo der Hammerbart steht und landen erst bei Sunset.

Schöne Flüge  
Sepp Gschwendthner

**Sponsorer! by**

NAVIGATIONSSYSTEME

CHARLY „



**BRÄUNIGER**



## Deutsche Meisterschaft 2004

# Achim Joos gewinnt Deutsche Meisterschaft



Achim Joos

Foto: Stefan Maib

**Garmisch-Partenkirchen (DHV) – Bei der 1. internationalen Deutschen Meisterschaft gewann einmal mehr der amtierende World Cup Sieger Achim Joos vor Norman Lausch und RadekVecera. Bei den Damen sorgte Ewa Cieslewicz für Aufsehen: mit Platz sechs in der Gesamtwertung etablierte sich die für Deutschland fliegende Polin auch bei den Männern im vorderen Feld.**

Die 1. internationale Deutsche Meisterschaft lockte vom 26. Juli bis 01. August 62 Piloten nach Garmisch-Partenkirchen. Wie erwartet bot das Fluggebiet rund um den Wankviel Spielraum für taktische Flüge und so fiel die Entscheidung über den Gesamtsieger erst am Ende des Wettbewerbs. Achim Joos konnte dabei die bis dahin führenden Piloten Alex Hofer, Oliver Rössel und Martin Orlik in einem spannenden Finish abfangen und neben der Deutschen Meisterschaft auch die internationale und die Liga-Wertung gewinnen.

### Die Hofer Show

Während der ersten drei gestarteten Durchgänge der Deutschen Meisterschaft setzte ein Pilot Maßstäbe: Alex Hofer. Der schweizer Weltmeister meldete sich nach einer kurzen Formkrise in Garmisch-Partenkirchen eindrucksvoll zurück. Und das, obwohl seine Vorbereitung alles andere als ideal war: Vor dem ersten Durchgang nahm er um 10:05 Uhr seinen neuen Schirm bei UP in Kochet entgegen, tippte gegen 11:30 Uhr in der VVankbahn nach telefonischer Rücksprache die Aufgabe in sein GPS und startete mit knapp einer halben Stunde Verspätung das 93,1 Kilometer lange Race. Dennoch erreichte Alex um 14:58 als erster Pilot die Ziellinie am Osterfelder Landeplatz vor Klaus-Günther Eberle und Achim Joos.

### Taktisches Fliegen

Bei den deutschen Piloten stand zu diesem Zeitpunkt die Taktik im Vordergrund. Immerhin ging es um den wichtigsten nationalen Titel: die Deutsche Meisterschaft. Entsprechend verhalten wurde zu Beginn geflogen, wohl wissend, dass Garmisch ein schwieriges Fluggelände ist und das eine Außenlandung den Traum von einer guten Platzierung zunichte machen würde. Besonders deutlich wurde dies während des zweiten Durchgangs. Der Startplatz Osterfelder lieferte an diesem Tag "Herbstthermik" pur und viele Piloten scheiterten bereits bei dem Versuch, das Tal zu queren und am Kramer wieder Höhe zu machen. Die nächste Schlüsselstelle bildete der Heiterwanger See – schwache Thermik und ein ausgeprägtes Talwindssystem bei Bichelbach sorgten für weitere Außenlandungen, wie die des bis dahin zweitplatzierten Klaus-Günther Eberle. Alex Hofer jedoch profitierte von dieser Schlüsselstelle, setzte sich beim Weiterflug Richtung Daniel und Zugspitze ab und flog mit sieben Minuten Vorsprung vor Oliver Rössel und Stephane Drouin ins Ziel.

**Damen internationalen**  
**4. Elisabeth Rauchenberger**  
**2. Ewa Cieslewicz**  
**3., 1. Extra I (rai sau g)**



**1. Deutsche Meister 2004**  
**Norman Lausch, Achim Joos**  
**Torsten Sie e**

## Starker Westwind verhindert Task

Auch einen Tag später glich die Zielankunft der des Vortages. Mit einem deutlichen Vorsprung vor Oliver Rössel und Martin Orlik flog Alex Hofer Richtung Landeplatz. Dort fand er nach knapp 100 Kilometern Flugstrecke aber keine Ziellinie vor. Stattdessen lag ein großes weißes Kreuz aus — die Organisatoren hatten sich entschlossen, den Task wegen des starken Westwindes zu canceln. Eine Entscheidung, die bei den meisten Piloten auf Versäufnis stieß. Die Turbulenzen im Tal dem Starblau vor der Boje am Krottenkopf ließen Zweifel an den wesentlich schwächer gemeldeten Windwerten aufkommen und nach Rücksprache mit einigen anderen Piloten wurde der Durchgang abgebrochen.

## Achim Joos übernimmt Führung

Am sechsten Wettbewerbstag zeigten sich die Tücken des Garmischer Fluggebiets, die neben vielen Außenlandungen auch für deutliche Veränderungen im Gesamtklassement sorgten. Als ersten erwischte es Alex Hofer. Nach einem Talsprung vom Krottenkopf nach Ettal war die Notkarspitze großflächig abgeschattet. Daher versuchte er sein Glück etwas südlicher, doch die sonnigen Hänge lieferten nicht das erhoffte Steigen. Frühzeitig stand Alex am Boden und musste mit ansehen, wie vor allem ein Pilot deutlich an Boden gutmachte: Achim Joos. Achim erreichte als erster die Wende an den Geierköpfen, erwischte vor seinen Verfolgern einen genialen Bart, der ihn an als einzigen an die Basis brachte und konnte bis zum Ziel einen Vorsprung von sieben Minuten auf Norman Lausch und Torsten Siegel herausfliegen. Zu diesem Zeitpunkt stand der bis dahin zweitplatzierte Martin Orlik bereits am Boden und drei Kilometer vor dem Ziel musste auch Oliver Rössel seine Titelambitionen begraben — der Talwind war an diesem Tag wider Erwarten zu schwach zum Soaren. Durch den großen Vorsprung und die Patzer der Konkurrenz konnte Achim am vorletzten Tag des Wettbewerbs die Führung übernehmen.

## Fliegen bei "Thermiklosigkeit"

Am letzten Wettbewerbstag kam es am Startplatz Osterfelder noch zu einer kuriosen Diskussion: Kann man einen Durchgang wegen Thermiklosigkeit absagen? Da keiner der Freiflieger und Tandempiloten sich in der Luft halten konnte und es auch keine Anzeichen für verwertbare Steigwerte gab, war die Diskussion nicht unbegründet. Doch um 14:30 Uhr beendete ein garmischer Pilot die Debatte: Er drehte im ersten vernünftigen Steigen des Tages auf und kurz darauf wurde eine 33 Kilometer lange Aufgabe gestartet. Der Bart entpuppte sich aber als Strohfeder und kurz vor Fensteröffnung stand ein großer Teil der Piloten bereits am Boden. Nur wenige konnten überhaupt die Minimum Distanz erreichen, wobei Rüdiger Görders mit 22 Kilometern die weiteste Strecke zurücklegte. Eine Veränderung im Gesamtklassement gab es dadurch aber nicht: Für den ersten Piloten errechnete die

### Wertung

#### Internationale Deutsche Meisterschaft

1.	Achim Joos	D	Avax RSE	2768
2.	Norman Lausch	D	Boomerang 3	2648
3.	Radek Vecera	CZE	Avax 85E	2633
4.	Torsten Siegel	D	Targa 2 Proto	2632
5.	Peter lung	D	Targa	2425
6.	Ewa Cieslewicz	D	Omega 6	2308
7.	Oliver Rössel	D	Targa 2 Proto	2307
8.	Martin Orlik	CZE	Magus	2235
9.	hagen Mehlich	D	Targa	2191
10.	BisabeM Rauchenberger	CH	Boomerang 3	2141

#### Damen

1.	Ewa Cieslewicz	O	Omega 6	2308
2.	Ersah& Rauchenberger	CH	Boomerang 3	2141
3.	Petra ifiausova	CZE	Magus	1654

#### Deutsche Meisterschaft

1.	Achim laus		Avax1356	2840
2.	Norman Lausch		Boomerang 3	2716
3.	Torsten Siegel		Targa 2 Proto	2699
4.	Peter lung		Targa	2493
5.	Oliver Rössel		Targa 2 Proto	2390

#### Damen

1.	Ewa Cieslewicz		Omega 6	2357
2.	Dorothea Stichlmair		Nomad	1365
3.	Monika Mack		Mages	949

Oliver Rössel am Start

GAP-Formel lediglich 14 Punkte, während sich fast alle anderen Teilnehmer über zehn zusätzliche Zähler freuen durften.

## Starke Damen

Das taktische Gelände in Garmisch-Partenkirchen schien vor allem den Damen zu liegen. Mit Ewa Cieslewicz auf Platz sechs und Elisabeth Rauchenberger auf Platz zehn erreichten gleich zwei Damen eine Platzierung unter den Top-Ten im Gesamtklassement. Ewa fliegt seit diesem Jahr für Deutschland und hat bereits bei einigen Wettbewerben auf sich aufmerksam gemacht, zuletzt bei der Schweizer Meisterschaft, wo sie ebenfalls bei den Damen einen Sieg feierte.

## Internationale Deutsche Meisterschaft

Die 1. internationale Deutsche Meisterschaft, bei der es neben der internationalen Wertung auch um die Deutsche Meisterschaft und Liga 2004 ging, wurde seit langer Zeit erstmals wieder in einer Wochenveranstaltung ausgetragen. Sie löst damit die German Open ab und soll sich als hochkarätiger internationaler Wettbewerb etablieren. Wenn es nach den Wünschen des 2. Bürgermeisters von Garmisch-Partenkirchen geht, wird der Wank auch in Zukunft als Startberg für die Deutsche Meisterschaft dienen.

Torsten Siegel

Alle Berichte und Bilder auf [www.dhv.de](http://www.dhv.de) unter Sport

sponsored by





Fotos: Stefan Mast

Fliegen mit Behinderten gehörte zum Filmprogramm



## Wie begeht ein Journalist Selbstmord? Die Öffentlichkeitsarbeit für die Deutsche Meisterschaft

**W**ie begeht ein Journalist Selbstmord? Nein, er versucht es nicht mit einem Gratis-Tandemflug im Rahmen der Deutschen Gleitschirmmeisterschaft. Es geht ja viel einfacher, er muss nur von dem Stapel nicht veröffentlichter Pressemitteilungen springen. Ganz oben auf dem Stapel liegen Meldungen von Sportarten wie Hallenhalma, Synchronschwimmen und leider auch vom Gleitschirm und Drachenfliegen. Traurig, aber – überspitzt formuliert – leider Realität.

Gefragte Journalisten erreichen, je nach Ressort, bis zu hundert Pressemitteilungen pro Tag. Um hier aus der Masse hervorzustechen suchen wir gerne direkten Kontakt zu den Redaktionen. Zeitintensive Kontaktpflege mit Journalisten ist meist die einzige Möglichkeit Gleitschirm und Drachenthemen in den Medien zu platzieren. Und das sind wir nicht nur dem Sport an sich, sondern auch den Sponsoren, die die Organisatoren Harry Buntz und Stefan Mast im Vorfeld der Meisterschaft anwarben, schuldig. Es gelang den beiden auch einige Geldgeber außerhalb der Gleitschirmszene zu gewinnen: Bruno Banani, Jack Wolfskin, RE/MAX, die Bayerische Zugspitzbahn, Alpine Convention und Vivalpin neben Gradient und Parawing.

Kerstin Mommsen, Redakteurin bei Spiegel 'IV und begeisterte Gleitschirmpilotin, übernahm für die Pressearbeit der Deutschen Meisterschaft ehrenamtlich den Bereich Fernsehen. Stundenlanges Telefonieren und geschickter Einsatz ihrer Kontakte brachte das Bayerische Fernsehen und RTL aktuell nach Garmisch. Das Bayerische Fernsehen berichtete dreimal im Rahmen seiner Sportnachrichten über den Wettbewerb.

Die RTL Mitarbeiterin Britta Hartlee spielte fliegende Reporterin. Sie hatte große Freude an einem Tandemflug und wir einen kostenlosen Gleitschirm-Werbespot zu bester Sendezeit. Den Bericht findet ihr auf der DHV-Homepage unter DHV-TV.

Interessierte Sender, die nicht nach Garmisch kommen konnten, wurden von Kerstin mit professionellem, kostenlosen Rohmaterial versorgt. Dieses Vorgehen hatte sich schon im Lauf der letzten Jahre bewährt. Beispielsweise gab es Dank

der Verteilung von sendefähigem Rohmaterial Fernsehberichte über alle World-Cups 2004 und die Drachenweltmeisterschaft 2004, - ebenfalls zu finden im Internet unter DHV-1V. Kathrin Metzenroth vom Referat Öffentlichkeitsarbeit des DHV kümmerte sich um die Belange der Zeitungen und Zeitschriften. Eine individuelle Betreuung der Journalisten ist hier wichtig. Der garmischer Lokalredakteur wünschte eine rechtzeitige Vorankündigung und Ergebnisse, sobald die ersten zehn Piloten im Ziel waren, möglichst mit einem Kommentar des Tagessiegers. Überregionale Zeitungen sind zwar selten an den einzelnen Durchgängen oder Wettbewerbsergebnissen interessiert, jedoch immer wieder dankbare Abnehmer der kostenlosen Pressefotos im Internet. Und steht der Deutsche Meister fest, freut sich die Allgäuer Lokalzeitung über genauere Informationen zu Achim Joos. So brach nicht nur bei Kerstin, sondern auch bei Kathrin die Telefonitis aus. Auch der Wettbewerbsleiter Stefan Mast und Harry Buntz nahmen sich neben dem Organisationsstress Zeit für Öffentlichkeitsarbeit. Noch während die Ergebnislisten ausgedruckt wurden, hatte Stefan diese mit den Pressefotos des Tages bereits online gestellt. Harry organisierte nicht nur einen reibungslosen Eventablauf, sondern auch eine "Piloten Party" in der Garmischer Szene-kneipe "Republic". Für das garmischer "Laufvolk" stellte der Jack Wolfskin Laden im Garmischer Zentrum ein Schaufenster zur Verfügung. Poster, eine Gleitschirmausrüstung und Ergebnislisten informierten hier die Passanten in der Fußgängerzone über den Verlauf der Meisterschaft.

Schön, so viel Unterstützung von dem Organisationsteam zu bekommen.

Kathrin Metzenroth

Die Bergwacht hatte alles im Blick



# Das DHV-Versicherungsprogramm

für Hängegleiter und Gleitsegel  
(für UL im Internet [www.dhv.de](http://www.dhv.de) oder bei der DHV-Geschäftsstelle)

Stand: 1.1.2003, Versicherer: Gerling Köln

## Halterhaftpflicht

- für nichtgewerblich genutzte Hängegleiter und Gleitsegel
- für Mitgliedsvereine
- für Flugschulen/Fluglehrer
- für Hersteller/Händler
- für Gerätevermietung



Jahresprämie inkl. Versicherungssteuer

Hängegleiter + Gleitsegel:

28,- € bei 250,- € Selbstbeteiligung (SB), 35,60 € ohne SB

Nur Gleitsegel:

25,40 € bei 250,- € SB, 30,50 € ohne SB

Deckungssumme: 1.500.000,- € pauschal für Personen- und Sachschäden. Gültig auch in Österreich,

Umfang: Halterschaft für alle Hängegleiter und Gleitsegel des Mitglieds inkl. deren Benutzung durch berechnigte Dritte und inkl. zugelassenem Schleppbetrieb. Keine Gerätekenzeichnung. Keine Geräteanmeldung. Für Versicherungsfälle in Dänemark vorgeschriebene Deckung ohne Mehrprämie.

*Für alle Mitgliedsvereine kostenlos*

## Vereins-Haftpflicht

Deckungssumme: 500.000,- € pauschal für Personen- und Sachschäden.

Umfang: Tätigkeit des Mitgliedsvereins, des Vorsitzenden, der Gruppenleiter, etc.

## Veranstalter-Haftpflicht

Deckungssumme: 500.000,- € pauschal für Personen- und Sachschäden.

Umfang: Alle Hängegleiter- und Gleitsegelveranstaltungen des Mitgliedsvereins im Versicherungsjahr.

## Boden-Unfall für Startleiter

Deckungssumme:  
2.500,- € bei Tod  
5.000,- € bei Invalidität.  
Umfang: Tätigkeit als vom Mitgliedsverein beauftragter Startleiter.

## 3<sup>4</sup> Kombinierte Halter-Haftpflicht und Passagier-Haftpflicht (CSL)

Deckungssumme: 4.000.000,- € pauschal für Personen- und Sachschäden. Gültig 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,- €

## EM 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 € Geseungsgeld je Krankenhaustag. Vervielfachung zusammen mit Unfalldeckungssumme.

Jahresprämie inkl. Vers.-Steuer  
33,20 €

## © Flug-Unfall Tod und Invalidität 500% Progression

Mitversichert 24-Stunden-Risiko gemäß AUB inkl. anderer Sportarten, Straßenverkehr, Arbeitsplatz.  
Deckungssumme: 2.500,- € bei Tod, 25.000,- € bei Invalidität, 125.000,- € bei Vollinvalidität.

Jahresprämie inkl. Vers.-Steuer  
76,- €

Deckungssumme: 2.500,- € bei Tod, 50.000,- € bei Invalidität, 250.000,- € bei Vollinvalidität.

Jahresprämie inkl. Vers.-Steuer  
136,- €

## Für alle Mitglieder kostenlos

## 03 Bergungskosten

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

## Schirmpacker-Haftpflicht

Deckungssumme: 500.000,- € pauschal für Personen- und Sachschäden.  
Umfang: Packer von Rettungsgeräten für Dritte. Fachkunde ist Voraussetzung.

## Startleiter-Haftpflicht

Deckungssumme: 500.000,- € pauschal für Personen- und Sachschäden.

Umfang: Startleiter mit Luftfahrerschein sowie Beauftragte für Luftaufsicht.

## ED Flug-Unfall nur Invalidität

Deckungssumme: 5.000,- €  
Umfang: Verdreifachung möglich. Mitversichert: 24-Stunden-Risiko gemäß AUB inkl. anderen Sportarten, Straßenverkehr, Arbeitsplatz.

Jahresprämie inkl. Vers.-Steuer  
6,60 €

Zusätzlich mit 3,00 € Krankenhaus-Tagegeld und 3,00 € Geseungsgeld je Krankenhaustag. Vervielfachung zusammen mit Unfalldeckungssumme,

Jahresprämie inkl. Vers.-Steuer  
16,50 €

## EM Flug-Unfall Passagier

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

Jahresprämie inkl. Vers.-Steuer  
13,30 €

## Flug-Unfall Passagier

nur in Österreich  
Deckungssumme: 40.000,- € bei Tod und Invalidität.

Jahresprämie inkl. Vers.-Steuer  
47,80 €

*Für alle Mitglieder und Mitgliedsvereine kostenlos*

## Gelände-Haftpflicht

Deckungssumme: 500.000,- € pauschal für Personen- und Sachschäden.  
Umfang: Halter von Hängegleiter- und Gleitsegelgeländen.

## Startwinden-Haftpflicht

Deckungssumme: 500.000,- € pauschal für Personen- und Sachschäden.  
Umfang: Halter und Bediener der Startwinden inkl. der Seilrückholfahrzeuge beim Schleppbetrieb und inkl. der Schleppautos ohne Verkehrszulassung. Ohne Personenschäden im geschleppten Luftfahrzeug.

## Startwinden-Haftpflicht

Zusatzdeckung inkl. Personenschäden im geschleppten Luftfahrzeug.

Jahresprämie inkl. Vers.-Steuer  
33,20 €

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 **010** Europa Deutschland Österreich



## Die Drachenliga 2004

Peter Achmüller stellte sein neues Wettbewerbskonzept Assigned Area Race vor. Vereinfacht erklärt: Es werden an jedem Wendepunkt große Zylinder (ca. 20 km Radius) gelegt, so dass jeder Pilot seine eigene Aufgabengröße kreieren kann, indem er innerhalb der Zylinder eigene Wendepunkte festlegt. Gewertet werden die Gesamtstrecke und Gesamtgeschwindigkeit. Zwischen den Zylindern gibt es außerdem noch je eine Sprintwertung, die mit in die Wertung eingeht. Nach ausführlichen Diskussionen ist die Mehrzahl dafür, diese Variante mal zu testen.

### Ritsch-ratsch!

"Ritsch-ratsch"- im Slang der einheimischen Drachenflieger bedeutet es das Kanten kratzen am Alpennordrand zwischen Hochfelln und Hochstaufer. Da hatten wir schon im Vorjahr reichlich Erfahrungen gesammelt und kennen die einschlägigen Wendepunkte aus dem ff. Die wegen der optimistischen Prognose der Wetterfrösche zunächst gestellte größere Aufgabe mußte nach etlichem Warten abgeschnitzt werden und schrumpfte zu einem 55 km flachen Dreieck Rauschberg- Rechenberg - Reichen haller Haus - LP Bärenschwendt. Gewonnen haben Peter Achmüller bei den Flexiblen und Christoph Lohrmann bei den Starren.

Konrad Lüders erzählt: »Ich erwischte eine gute Phase und konnte auf der Südseite des Rauschberges auf 2.000 m aufdrehen, um dann gleich zum Unternberg und weiter zur Hörndlwand zu fliegen. Wieder auf Basishöhe weiter zur 1. Wende, hinter der wieder ein Bart stand, in dem einige Drachen kreisten. Während diese auf direkter Linie zum Rauschberg zurück flogen, machte ich einen ziemlichen Schlenker nach Süden, weil ich dort noch Flächen mit Sonneneinstrahlung sah, nördlich davon war es abgeschattet. So war es kaum ein Wunder, dass ich aus Basishöhe zusehen musste, wie das Gros der Konkurrenten die Landeplätze aufsuchte. Die

Südseite des Rauschberges war noch sonnig, Peter Achmüller auf direktem Kurs vom 1. WP kam vor mir dort an und kreiste sehr tief ein. Wieder an der Basis flog ich etwas früher als er ab und nahm Kurs auf den Zwiessel. Ein paar Kreise über einem der beiden Buckel bei Inzell dienten wohl eher der Beruhigung, kosteten aber Zeit. Peter flog direkt über dem Grat des Rauschberges über die "Rumpelkammer" und hatte dabei weniger Höhe verloren als ich, so dass er etwas früher am Staufenhause ankam. Dort gab es wieder einen guten Bart. Die VG bis zum Anschlag gespannt und ab in den Endanflug. Wieder hatte Peter eine etwas bessere Spur, indem er gleich dicht an den Rauschberg heranflog, während ich wieder den Kurs über die Buckel wählte. Mit der Geschwindigkeit des besten Gleitens hungerte ich mich ins Ziel, es reichte gerade noch für eine Kehrtkurve gegen den Wind.«

### Zum Wilden Kaiser

Die Meteorologen gaben uns für diesen Tag mit Blauthermikprognosen bis in das 3.000 m-Niveau und nur leichter Ostströmung endlich grünes Licht für inneralpine Flüge. Die Tasksetter entschlossen sich nach kontroverser Diskussion um die hochalpine Eindringtiefe (nur) für eine 113km-Dreiecksaufgabe.

Nach dem Start der Flexis vom Rauschberg und der Rigidis vom Unternberg durften wir uns auf den Wilden Kaiser stürzen. Dieses Gebirgsmassiv ist ein gigantischer Erlebnispark für alle Outdooraktivisten. An diesem Tag hatte man beim Kurbeln an der Südflanke wieder einmal die Gelegenheit, die Kletterer bei ihrem im Vergleich zu uns recht mühsamen Aufstieg an den senkrechten 500 m Wänden zu beobachten. Über dem Grat angekommen, konnten wir beim Blick auf die Nordflanke die letzten Skitourengänger der Saison abfahren sehen.

Peter Achmüller berichtet: »Auch ich hätte mich gerne noch etwas länger in dieser Traumwelt aufgehalten, doch es galt aufs Gas zu drücken, denn die meteorologischen Voraussetzungen ließen stark vermuten, dass der Tag über die Flugzeit entschieden werden würde.

Mit einer Abflughöhe von 3.000 m konnte ich die nächste Wende bei den Leoganger Steinbergen ohne Umweg ansteuern. Da ich niemanden mehr aus unseren Reihen vor mir hatte, kamen mir die über dem Kirchberg kreisenden Segelflieger als Liffinder sehr entgegen. Die hell in der Sonne strahlenden Dreizinthörner im Leoganger Steinbergemassiv begrüßten mich atnriertztetAbute-miteinemIn-Bart.,Dits-Prermögilettt-e-den stressfreien Weiterflug zu den Loferer Steinbergen. Diese und die erste Wolke über der Steinplatte brachten die meisten von uns bereits wieder in die Final-Glide-Position, die über den Weitsee zum LP Bärengschwendt führte.«

Georg Schweier und Bernd Otterpohl weiteten die für ihr Dafürhalten zu kurze Aufgabe nach Süden bis in das Pinzgau aus, flogen 40 km mehr und erreichten trotzdem problemlos das Ziel. Unser Teamchef Kurt hatte seine eigene Interpretation der Tagesqualität, er versprach uns ein 50 Liter Bierfass, wenn 50% der Piloten das Ziel erreichten. Das haben wir locker geschafft. Am schnellsten war bei den Flexis erneut Peter Achmüller, Ulf Neumann hatte bei den Starren die Nase vorn. Wie bereits gewohnt, ließ es sich Dieter Kamml nicht nehmen, "seinen" Ruhpoldinger Wettbewerbsblock mit einer extra Siegerehrung hervorzuheben, Da es für den Montag nur eine schlechte Wetterprognose gab, mussten wir uns mit zunächst zwei Durchgängen zufrieden geben. Die erstplatzierten Damen, Flexis und Starren bekamen je eine schwere Medaille und alle Teilnehmer eine blaue Urkunde.

## Pro Tag einen Punkt

gab es für den Sieger der Ligawoche 5.-11. Juli an der Schmittenhöhe. Wegen des guten Streckenflugpotenzials des Pinzgau und auch guter Unterstützung durch den ansässigen Verein hatten wir eine Woche Fliegen an der Schmittenhöhe geplant. In Petrus' Plan für die Schmittenhöhe stand aber für diese Woche Regen, Hagel und Südföhn. Thermik kam nicht vor und somit gab es keine wirkliche Chance für uns. Detlef Meier glitt am einzigen Tag, wo die Sonne wirklich prächtig schien, gerade 14 km weit. Jeder Kubikmeter Luft war einzeln angenagelt, so stabil war die Schichtung. Weil einige Mitstreiter die VG ebenfalls gleich nach dem Start ganz hart gespannt hatten und über die Mindeststrecke glitten, wurde es eine Mikrowertung mit 7 Siegerpunkten. Am folgenden Tag gab Petrus wieder Föhn und wir geben auf.

Einen Tagvor der German Open wollten wir auf der Schmittenhöhe noch einen Ligadurchgang zustande bringen. Diesmal stimmte das Wetter und die Pilotensprecher entschieden sich für ein FAI-Dreieck mit dem Gurnwandkopf und dem Wildkogel als Wendepunkten. Hierbei wurden die Zylinder von Start und WP zwischen 10 km und 20 km sehr groß gewählt. Es sollte nämlich ein neuer Wertungsmodus (AAR, s.o.) ausprobiert werden. Um 13:15 Uhr begann die Wertung, sofern man sich irgendwo im Startzylinder befand. Dann zum ersten Wendepunkt, also mindestens in den riesigen Zylinder um den Gutwandkopf einfliegen, dort irgendwo wenden und weiter zum Wildkogel. Da hatte sich das Feld aber schon drastisch gelichtet. Dieter Kamml hatte leider ganz recht mit seiner Prognose, dass schon vor den Leoganger Steinbergen die ersten Piloten auf der Wiese stehen werden. Es war dann knapp die Hälfte der Teilnehmer, die entnervt

von der ruppigen Leethermik aufgaben oder einfach vom Lee dort heruntergespült wurden. Weiter war die Thermik recht schwach, ohne zähes Ringen um jeden Höhenmeter ging es auch nicht bei den Glücklichen ab, die die erste Wende schafften.

Florian Kotscharnik flog sehr überlegt eine Ministrecke, indem er nach der ersten Wende zunächst zur Schmittenhöhe zurück flog, um dann das Potenzial des Pinzgauer Spazierganges für den Flug zum Wildkogel und zurück zu nutzen. Gegenpol war Bernd Otterpohl (Flexi), der über 50 km weiter flog und sich erst mit letztem Büchsenlicht kurz vor 20 Uhr über die Ziellinie rettete.-Er war der 4.Pilet im Ziel und-mitdergrößteb Flusstrecke überlegen Tagessieger in der gemeinsamen Wertung.

## Wer knackt den Kader?

„Für jeden Piloten, der unter die ersten 10 kommt, gib'ts einen Kasten Bier!“ versprach Teamchef Kurt Axthammer. Da wir gern Biertrinken, legten sich die Ligisten ins Zeug, um sich vor den Mitgliedern des Nationalkaders zu platzieren. Wieder an der Schmittenhöhe gefordert, lieferte Petrus diesmal eine passable Grundlage, wobei er bei den ersten beiden Durchgängen jedoch Frühstarter bevorzugte. Nachdem er die Hälfte der Teilnehmer an die Basis gesaugt hatte, bekam der Hausbart nämlich Schwächeanfälle und beorderte die anderen auf den Landeplatz, um am allgemeinen Schulterzucken teilzunehmen. Von den Ligamitgliedern schaffte am ersten Tag der GO den 88 km langen Pinzgauer Spaziergang nur Dieter Kamml. Martin Ackermann landete 1km vor der Ziellinie. Am zweiten Tag ging es wieder ritsch-ratsch an der Salzach entlang, 113 km war die Aufgabe lang und sah 7 Ligisten im Ziel. Zwar brauchten sie etwa eine Stunde länger als die Sieger bei den Starren und Flexis, aber die Chancen auf viele Bierkästen sahen gut aus. Beim dritten Durchgang ging es über 126 km, erst zum Wildkogel, dann zu den Leoganger Steinbergen und Hundstein nach Fürth. Der Knackpunkt war der Endanflug, denn der starke Talwind warf so manche Kalkulation über den Hau-fen und den Piloten vorzeitig auf die Wiese. Andrea Hetzet zeigte es den Herren der Ligakonkurrenz und zischte nach 3 Stunden 6 Minuten über die Ziellinie, nur 28 Minuten

langsamer als der Tages-sieger. An den folgenden Tagen zeigte Petrus wieder seine gefürchteten Schwächen und so kamen keine weiteren Wertungsflüge zustande. Dieter Kamml (4.), Bernd Otterpohl (7.) und Norbert Kirchner (9.) verdienten für uns Bierkä-

### Gesamtwertung Liga 2004

Platz	Pilot	Gerät	Punkte
1	Bernd Otterpohl	Aeros Combat 13	3469
2	Peter Achmüller	Moyes Litespeed 4	3399
3	Dieter Kamml	A-1-8 Atos C	3329
4	Norbert Kirchner	A-I-R Mos C	2982
5	Herbert Sturm	Moyes Litespeed S	2839

sten und für sich die Qualifikation in den Nationalkader. Weiterhin steigen Peter Achmüller und Herbert Sturm auf. Bemerkenswert die gute Platzierung unserer Junioren Dominik Rothmeier und Florian Kotscharnik sowie der beiden Frauen Monique Werner (18.) und Andrea Hetzet (20.). Ausgelassenheit, beste Stimmung bei der Siegerehrung und das Versprechen, im nächsten Jahr wieder in der Liga fliegen zu wollen.

Konrad Lüders



# Deutsche Meisterschaft

Die DM im Drachenfliegen fand vom 1. bis 8. August in Zeltendorf bei Wien in Österreich statt. Hier liegt die "Schmittenhöhe", vor der der Einstieg zum "Pinigaber SRgigmahr Jet Die erfee e" und Erwartungen an dieses, Fluggebiet waren sicher bei Vielen Piloten hoch, da hier bereits 1941 von 200er.FAI-Dreieck geflogen wurde. Die Erwartungen an dieses, Fluggebiet waren sicher bei Vielen Piloten hoch, da hier bereits 1941 von 200er.FAI-Dreieck geflogen wurde. Die Erwartungen an dieses, Fluggebiet waren sicher bei Vielen Piloten hoch, da hier bereits 1941 von 200er.FAI-Dreieck geflogen wurde.

## Task 1

Eine fast geschlossene Wolkendecke mit tiefer Basis lässt bei den meisten Piloten keine Freude auf einen Durchgang aufkommen, da ein fairer, aussagekräftiger Task kaum zu erwarten ist. Das Sicherheitskomitee trägt diese Einwände vor, hat allerdings keine echten Sicherheitsbedenken und wir starten zu einer 88 km Aufgabe. Die schwierigen Bedingungen fordern ihren Tribut und für sehr viele Piloten bedeutet dieser Tag nur ein verlängertes Abgleiten. Für diejenigen, die bis zur ersten Wende (Wildalm Neukirch) kommen, hat diese eine Überraschung zu bieten! Verflücht, hier kommt nur weiter, wer entweder eine sehr gute Thermiknase hat und etwas abseits in einem kleinen abgeschatteten Tal sucht oder wer andere Piloten bereits dort steigen sieht. Für viele gute Piloten bedeutet die erste Wende frühzeitig das Aus. Auf die anderen wartet bereits eine weitere Schlüsselstelle, die hochgelegene zweite Wende (Gasthof Glockner). Wer zu spät kommt, den bestraft die Abschattung und er schafft die nötige Höhe nicht mehr. Nur wenige Piloten erreichen das Ziel:

Bei den Flexiblen siegt Guido Gehrmann, gefolgt von Gerolf Heinrichs. Etwas später kommen nur noch Hans Kiefinger und Roland Wöhrle. Bei den Starren erreicht Fredi Huber mit deutlichem Abstand vor Arnold Nadlinger und Dieter Kamml das Ziel. Ein schwieriger, anspruchsvoller Tag, der auch eine Portion Glück erforderte. Werden die Piloten, die heute wertvolle Punkte verloren haben, diese wieder wettmachen können?

## Task 2

Die Prognosen und Wetterbedingungen zum Start dieses 112 km-Tasks scheinen nicht deutlich besser, als die des Vortages zu sein. Wieder ist der

Einstieg schwierig und etwa ein Drittel der flexiblen Flieger finden bereits den Einstieg nicht, andere benötigen teilweise sehr lange und erreichen den Startzylinder erst spät. Dass dieser Tag allerdings viel besser geht, als erwartet, zeigt sich spätestens, nachdem etwa ein Drittel der Flexiblen und fast alle Starren ins Ziel gekommen sind. Wie schnell man an diesem Tag fliegen kann, zeigt "RatzFatz" Ralf Miederhoff. Obwohl für ihn zweimal nicht die Höhe reicht, den nächsten Grat zu überqueren und er große Umwege fliegen muss, erreicht er nach nur 2 h 12min als Erster das Ziel. Nächster Starrer im Ziel ist mit 2 h 25 min Jürgen Bummer, dicht gefolgt von Fredi Huber. Aber auch die Flexiblen sind superschnell und Gerolf Heinrichs gewinnt hier den Tag mit 2 h 23 min, anschliessend folgen Michael Friesenbichler, Oliver Barthelmes und Lukas Bader. Guido Gehrmann kommt heute als 6. ins Ziel. Es bleibt also sehr spannend! Pech für Andrea Hetze!, deren Drachen am Start außer Kontrolle geraten war und schwer beschädigt wurde, weshalb sie nicht punkten konnte.

## Ralf Miederhoffs Umwege

### Task 3

Endlich einmal Kaiserwetter! Die Freude wird allerdings durch den Wetterbericht leicht getrübt, der für den Nachmittag Gewitter vorhersagt. Deshalb beschränkt sich das Task-Komitee auf ein schönes 126 km Dreieck. Die angenehme Thermik ist heute leicht zu finden und die Basis erreicht fast 2.900 m. Eng wird es diesmal am Startzylinder, wo fast alle Flexiblen und Starren dichtgedrängt auf den Startzeitpunkt warten. Als dieser erreicht ist, hetzt die Meute los. Der Pass Thurn wird schnell überquert, ein wenig Höhe



Aas Bader, Corinna Schwiigershausen, Bob Baier



Fredi Huber, Jürgen Bummer, Mykola Polovyy



Rosi Brems, Corinna Schwiigershausen, Sybille Baeumer-Fischer



getankt und die erste Wende "Wildkogel Sender" schnell genommen. Danach geht es ebenso schnell weiter und es ist ein Vergnügen, bei diesen Bedingungen durch diese tolle Landschaft zu heizen. Es werden sehr unterschiedliche Routen zu den Wendepunkten Priesteregg und Statzerhaus gewählt, die im Endeffekt aber kaum schlachtentscheidend sind, obwohl sie teilweise bis zu 15 km auseinander gehen.

## Routen der Starrflügler

Bei den Flexiblen setzen sich Gerolf Heinrichs und Guido Gehrman bereits früh vom Pulk ab und werden nicht mehr eingeholt. Nach 2 h 39 min kommt Gerolf mit 37 sek Vorsprung vor Guido ins Ziel. Die Nächsten sind dann Bob Baier und Lukas Bader. Als 7. kommt Corinna Schwiigershausen ins Ziel. Bei den Starren gibt Fredi Huber richtig Gas und gewinnt den Tag mit einer Zeit von 2 h 28 min und 3 1/2 Minuten Vorsprung vor Jürgen Bummer. Dritter wird Nikolaus Dreyer.

Es war ein Super-Flugtag und im Nachhinein war die Aufgabe leider zu klein gewählt. Hier hätte man bei einem Assigned Area Task den Tag viel besser ausreizen können. Für Viele endet dieser Tag aber nicht so glücklich wie erwartet. Oh je! Erst im späten Endanflug müssen sie feststellen, dass die Höhe wohl doch nicht reicht um ins Ziel zu gleiten. Enttäuscht müssen sie kurz vorher abdrehen und die Wiesen füllen sich mit Fluggeräten. Ein Dutzend Piloten standen maximal 3 km vor dem Ziel, den meisten von ihnen fehlte gar nur 1 km! Wie kam es dazu, dass sich so Viele – auch sehr gute Piloten – hier verkalkulierten? Mit einem Gegenwind von 10-15 km/h hatten sicher viele gerechnet. Hinzu kam dann aber noch ein Druckabfall, der dem Vario 80 m zu viel Höhe vorspiegelte. Obwohl die benötigte Gleitzahl noch vernünftig war, stand man dann bereits vor dem Ziel am Boden! Wer an diesem Tag al-

so wie gewohnt mutig ins Ziel gleiten wollte, wurde bitter bestraft. Da half dann auch kein 1.000 m-Lauf über die Ziellinie.

## Siegerehrung

Mit drei Durchgängen ist die German Open somit entschieden und es gibt abends eine tolle Abschlussparty mit dem Ligachor, der zu einigen Teilnehmern nette Verse vorzutragen weiß. Souveräner Sieger der Starrflügler wurde Fredi Huber, gefolgt von Jürgen Bummer, der nach einem schlechten ersten Tag noch enorm aufholen konnte. Drittplatzierter wurde Mykola Polovyy aus der Ukraine, gefolgt von dem somit drittbesten Deutschen Dieter Kamml.

Den Wettbewerb der Flexiblen Hängegleiter gewann überlegen Gerolf Heinrichs aus Österreich. Danach folgten die besten Deutschen mit Guido Gehrman als neuem Deutschen Meister, Lukas Bader als Vizemeister und Bronze ging an Roland Währte. Corinna Schwiigershausen flog wieder einmal in Spitzenform und errang in der Gesamtwertung einen hervorragenden 9. Platz. Damit wurde Corinna Deutsche Meisterin bei den Damen, gefolgt von Rosi Brams und Sybille Baeumer-Fischer. Insgesamt eine von Lukas Etz prima organisierte Veranstaltung. Detailliertere Infos und viele Bilder

gibt es im Internet [www.lukas-etz.de](http://www.lukas-etz.de) und auf [www.dhv.de](http://www.dhv.de) unter DHV-7V eine Filmreportage.

Oliver Schmidt

### Deutsche Meisterschaft Class 1 Flexible

Platz	Name	Gerät	Punkte
1	Guido Gehrman	Aeros Combat L	2.376
2	Bader Lukas	Moyes Litespeed 4S	2.217
3	Baier Bob	Moyes Litespeed 4S	2.182
4	Währte Roland	Moyes Litespeed 4S	2.178
5	Kiefinger Hans	Aeros Combat L	2.115

### Deutsche Meisterschaft Class 5 Starrflügler

2.377
1.883
1.745
1.594
1.484

### Frauen

1	Schwiigershausen Corinna	Moyes Litespeed 3,5S	1144
2	Brems Rosi	Moyes Litespeed	1.616
3	Baeumer-Fischer Sybille	Aeros Combat L	1.317

### Internationale German Open Class 1 Flexible

Platz	Name	Nation	Gerät	Punkte
1	Heinrichs Gerolf	AUT	Moyes Litespeed 4S	2.505
2	Gehrman Guido	DEU	Aeros Combat L	2.290
3	Bader Lukas	DEU	Moyes Litespeed 4 S	2.132
4	Währte Roland	DEU	Moyes Litespeed 4S	2.103
5	Baier Bob	DEU	Moyes Litespeed 4S	2.097

### German Open Class 5 Starrflügler

1	Huber Fredi	DEU	Air Atos	2.527
2	Dummer Argen	DEU	Air Atos V	1.906
3	Mykola Parovyy	UND	Aeros Phantom	1.900
4	Kamml Dieter	DEU	Air Atos	1.858
5	Nedlinger Arnold	AUT	Air Atos	1.693

Sponsored by

131 Y xeee.e.2e

solar

# GERMAN CUP 2004

## German Cup am Wallberg – 8 Piloten erreichen Ziel in Kössen

Vorneweg war schon klar, dass auch dieser German Cup nicht viele Durchgänge bringen würde, nachdem uns schon das schlechte Wetter in Greifenburg nur einen gültigen 1/Lullgang fliegen ließ „Gewitterkant in der Nacht mit 2tschließendern Kaltfrontdurchgang und anhaltender Wetterverschlechterung“ – bei der Prognose waren wir schon froh, wenigstens einen schonen Task fliegen zudurren7lichmotiviert, trotz der schlechten Aussichten, trafen am Fronleichnams-Donnerstag 45 Piloten und Pilotinnen am schönen Tegernsee ein. Eine 30-prozentige Gewittergefahr für den späten Nachmittag und ein 20er-Wind aus West schon am Start machte dem bewährten Team um Harry Buntz und Oliver Rössel das Task-Setting nicht gerade leicht. Peter Keller und Christian Blum, der

letztjährige Gewinner des German Cup am Wallberg, brachten von Pilotenseite ihre Vorschläge ein und schließlich hatte Harry für alle eine Überraschung parat: „Wer ist dafür, dass wir heute mal wegfiegen und das Ziel nach Kössen legen?“ Erstaunte Gesichter, aber dagegen hatte natürlich keiner was, versprach doch diese Aufgabe, richtig interessant zu werden. Christian als

Local verriet noch einige Tipps und Tricks, wie dem Inntal beizukommen wäre und schon ging's los. Der Wallberg lies uns thermikmäßig nicht im Stich und so machte sich das Feld gleich nach Fensteröffnung zügig auf den Weg gen Osten. Bodenschneid und Brecherspitze werden mit Gleitzahl 15 einfach überflogen und erst südlich des Schliersees wird wieder aufgedreht. Im Trimmspeed mit 60-70 Sachen einfach so dahinzufiegen, daran könnte man sich schon gewöhnen und so währte man sich schon bald im Ziel, wenn nicht... ja, wenn da nicht das Inntal dazwischen käme. Der letzte Bart vor der Querung war schon nicht

leicht zu finden und der Steinbruch am Westende des zahmen Kaisers bringt einen eben auch nur dann nach oben, wenn der Inntalwind ansteht. Tat er aber nicht, zu starkwar der überregionale Westwind an diesem Tag. 23 Piloten scheiterten an dieser Hürde, darunter auch Top-Piloten. Diejenigen, die sich am zahmen Kaiser wieder an die Basis gebastelt hatten, konnten mit dieser Höhe schon den Endanflug nach Kössen ansetzen. Andert-halb Stunden nach Fensteröffnung war es schließlich Rüdiger Gördes (Gin LTU Zoom), der als Erster den Zielwürfel überflog, gefolgt von Stefan Schlang (UP Trango) und Günter Klaus (UP Trango Race). Großen Respekt verdienen die Leistungen der Damen: Sowohl Renate Griebel (Gin Nomad) als auch Ewa Cieslewicz erreichen als 7. und 8. den Landeplatz in Kössen. Der Rückweg zum Wallberg war für einige Piloten dann auch mindestens ebenso erlebnisreich wie der Flug selbst – wenn wir öfter freie Strecken fliegen würden, hätten wir (noch) mehrzu erzählen... Bedanken wollten wir uns beim Drachen- und Gleitschirmfliegerclub Tegernseer Tal e.V., die uns nicht nur für den Gewinner ein Rettungsgerät sponsorten, sondern uns noch sämtliche Start- und Landegeühren erließen. Vielen Dank.

Tobias Schreiner



Fotos: Harry Buntz

## German Cup in Garmisch-Partenkirchen

Wie immer, wenn man etwas vor hat und gutes Wetter benötigt, sollte man geduldig sein. Dies bewiesen auch die Piloten, die im Regen zur Einschreibung nach Garmisch fuhren. Ihre Geduld wurde dann am Spätnachmittag doch noch mit einem 32 Kilometer Flug belohnt. Auch am 2. Wettbewerbstag war die Basis nicht riesig hoch, doch wir flogen durchs Werdenfelser Land und wechselten sogar ins Ammergebirge.

Ein schöner Tag, der uns bestätigt, dass um diese Jahreszeit bei uns der Thermikofen noch nicht aus ist.

(Details zu Ranglisten und Flugrouten unter [www.dhy.de](http://www.dhy.de) dann Sport/Wettbewerbe/Gleitschirm/German Cup anklicken.) Siegerin dieses Wettbewerbes wurde Ewa Cieslewicz. Sie ließ nicht nur in Garmisch die Herren der Schöpfung stehen, sondern gewann auch die Gesamtwertung des German Cups 2004. Herzlichen Glückwunsch! (siehe Interview).

Abschließend bedanken wir uns bei allen teilnehmenden Piloten und den Helfern, beim Gleitsegelclub Werdenfels und bei unseren Sponsoren Nova, Ozone und Swing für ihr Engagement in diesem Jahr. Wir sind gespannt auf die nächste Saison, was sie uns an Neuerungen bringen wird. Bis dahin: Keep an flying!

Harry Buntz



### Wertung Wallberg

#### Platz Name Gerät

- 1 Rüdiger Gördes (Gin LTU Zoom)
- 2 Stefan Schlang (UP Trango)
- 3 Günter Klaus (UP Trango Race)
- 4 Franz Xaver Steidl (Advance Omega 5)
- 5 Martin Bayer (Gin Oasis)

#### Beste Dame:

- 1 Renate Griebel (Gin Nomad)

### Wertung Garmisch

Platz	Name	Gerät
1	Ewa Cieslewicz	Advance-Omega 6
2	Peter Keller	Gin Glider-Zoom
3	Martin Bayer	Gin Glider - Zoom
4	Ulf Eikerle	Swing Stratus 3
5	Christian Blum	Advance - Omega 5

## Endergebnis German Cup 2004

Platz	Name	Glider	Punkte
1	Ewa Cieslewicz	Advance - Omega 6	3293
2	Christian Blum	Advance - Omega 6	3192
3	Rüdiger Gördes	Gin Glider - Zoom	3086
4	Martin Bayer	Gin Glider - Zoom	3027
5	Franz Xaver Steidl	Advance - Omega 5	2900

Das Alte hinter sich lassen und nur noch für die Fliegerei leben. Ewa Cieslewicz hat es gewagt und die Erfolge geben ihr Recht. Seit diesem Jahr gewinnt sie im Gleitschirmsport nicht nur einen Damentitel nach dem anderen, sondern fliegt auch vorne bei den Jungs mit. Beim diesjährigen German Cup landete die gebürtige Polin sogar vor den männlichen Mitstreitern auf Platz eins der Gesamtwertung. Erstaunlich, wenn man bedenkt, dass Ewa erst seit 4 Jahren fliegt und 2004 ihre erste Wettkampfsaison ist. Dieses Frühjahr erregte die 32-jährige Fliegerin per Scederbeschluss den 5. NWI in die deutsche Gleitschirmliga, nur wenige Monate später ist sie Mitglied der Nationalmannschaft, die im Oktober zur EM in Griechenland antritt. Die antierende deutsche Meisterin zeigt auch im Onlinecontest (OLC) zu welchen Leistungen sie fähig ist. Momentan führt sie in der deutschen Damenwertung. Grund genug Ewa ein paar Fragen für das DHV-Info zu stellen.

**Ewa, wie bist Du zum Gleitschirmfliegen gekommen?**

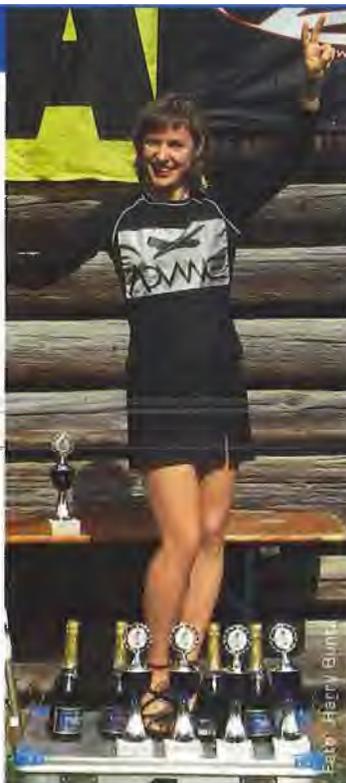
Eigentlich wollte ich studieren. Deshalb bin ich nach Polen um dort eine Aufnahmeprüfung an der Uni abzulegen. Mein Bruder hatte zu dieser Zeit mit dem Gleitschirmfliegen begonnen und mir davon erzählt. Am nächsten Tag war ich dabei. Und so habe ich statt zu studieren Fliegen gelernt.

**Und wie schaffst Du es mit nur 4 Jahren Flugführung schon vorne mitzufliegen?**

Na ja, alles hat seinen Preis. Nach der A-Schein Prüfung war mir klar, dass ich mich von meinem geliebten Hamburg verabschieden muss um viel fliegen zu können. Nach 2 Monaten bin ich umgezogen. Anfangs war es schwierig Arbeiten und Fliegen zu vereinbaren. Doch dann habe ich Jobs bei Flugschulen gesucht. Als Filmerin, Fahrerin, Köchin und Helferin bei Sicherheitstrainings, Ausfahrten und ähnlichem. Dadurch konnte ich selbst sehr schnell viel Erfahrung sammeln. Danach kamen Jobs als Kellnerin in Fluggebieten. Hier musste ich nur abends arbeiten und konnte mich tagsüber meinem Hobby widmen. Um noch mehr Zeit zum Fliegen zu haben habe ich auf jede Art von fester Wohnung verzichtet. Jetzt muss ich kein Geld für die Miete verdienen und auch nicht zurück nach Hause fahren. Mit meinem VW-Bus kann ich einfach in den Bergen bleiben und überall hin fahren.

**Es gibt nur wenige Piloten, die im Wettkampf und im OLC gleichzeitig erfolgreich sind. Wie schaffst Du es in beiden Disziplinen gute Leistungen zu bringen?**

Für dieses Jahr habe ich mir vorgenommen zu schauen, wie weit ich in der Wettkampfszene kommen kann. Der OLC ist für mich zweitrangig. Zum Glück flogen wir bei den Berchtesgaden Open eine Aufgabe mit knapp über 100 km. Das brachte mir einen passablen Deutschlandflug.



**Ewas bisherige Erfolge:**

- 1. Platz German Cup 2004
- 1. Dame German Cup 2004
- 3. Platz Junior Challenge
- 1. Platz Ladies Challenge
- 6. Platz Int. Deutsche Meisterschaft
- 1. Dame Deutsche Meisterschaft
- 1. Dame Int. Deutsche Meisterschaft
- 1. Dame Schweizer Meisterschaft
- 1. Dame Berchtesgaden Open
- 1. Dame Monarca Open Mexico
- 1. Dame Nordic Open
- 2. Platz Nordic Open
- 1. Dame RLP-Landesmeisterschaft

Danach habe ich eigentlich nur zwei Flüge direkt für den OLC gemacht. Der Rest waren irgendwelche Tasks aus Wettbewerben, die ich nur für mich speichern wollte. Sie haben eine persönliche Bedeutung, wie beispielsweise ein gewonnener Task oder Ähnliches.

**Auch wenn Du dieses Jahr den OLC nur nebenher laufen lässt, welche Disziplin macht dir mehr Spaß? Wettkampffliegen oder Punktesammeln für den OLC?**

Beides hat seine Reize. Ich mag mich in der OLC auf den Hammer tagen versenken. Man fliegt lächerliche 60 km Tasks an richtig guten Tagen.

Beim freien Fliegen kann ich früher starten und selbst entscheiden wohin ich fliege. Es ist kreativer. Aber bei Wettkämpfen kann ich von den »Besten« jede Menge lernen. Deshalb macht mir beides richtig viel Spaß.

**Du bist um einiges leichter als deine männlichen Kollegen, bringt Dir das große Nachteile?**

Ich möchte mich nicht beschweren. Bekanntlich haben die kleinen Schirme eine schlechtere Leistung und das ewige Schleppen von 10 Liter Wasser zum Startplatz und das Starten damit geht mir manchmal auf die Nerven. Aber auch mit der »etwas schlechteren Leistung« bin ich momentan ziemlich zufrieden.

**Newcomer haben oft Probleme mit dem ungewohnten Wettkampfstress. Wie verarbeitest Du den Stress und Deinen plötzlichen Erfolg?**

Von meinem Erfolg bin ich genauso überrascht wie alle Anderen. Ich hätte nie gedacht, dass ich in meiner ersten Wettkampfsaison so viel erreichen kann. Ich wollte es einfach nur ausprobieren. Darum habe ich überhaupt keinen Druck.

**Vom Wettkampffliegen wird man bekanntlich nicht reich. Wie finanzierst du Deinen Sport?**

Ich fliege für das Advance-Team und werde von der Firma auch finanziell unterstützt. Außerdem arbeite ich als Fluglehrerin. Und wenn man erst einmal die Ausrüstung hat und ein Haus auf vier Rädern, dann braucht man wirklich nicht mehr viel.

**Die Saison geht bald zu Ende. Was sind Deine nächsten Pläne?**

Die Europameisterschaft in Griechenland diesen Oktober wird für mich der letzte Wettbewerb 2004 sein. Im November möchte ich Drachen fliegen lernen oder nach Sardinien zum Windsurfen fahren. Über Neujahr geht es nach Mexiko, dort organisiere ich eine Flugsafari zusammen mit den Flugschulen AIR-touch und GlideZeit. Im März ist die Weltmeisterschaft in Brasilien und danach beginnt schon bald die nächste Saison bei uns.

Ja, dann weiterhin schöne Flüge, viel Erfolg und Danke für das Interview! Das Interview führte Kathrin Metzneroth

Sponsor von



SLL/17-7G

rNOVA



Foto: Stefan Mast



**Overall: 3. Ewa Chieslewicz, 1. Michl Köninger, 2. Dani Hierling**



**Ladies: 2. Christine Pfeiffer, 1. Ewa Chieslewicz, 3. Sylvia Velbinger**



## Gleitschirmfliegen

Greifenburg, 08.08.2004, ca. 18.00h, Einschreibung, heftige Gewitterschauer, 41 junge motivierte Piloten und 30 zwar nicht immer ganz so junge aber nichts desto trotz genauso motivierte Pilotinnen. Das ist der beste Beweis dafür, dass das Konzept des DHV der Nachwuchs- und Frauenförderung über diesen Weg erfolgreich ist.

An der Emberger Alm wurde dieses Jahr wieder um gute Platzierungen, um die Qualifikation für die Liga aber auch um erste Wettkampferfahrungen gekämpft. Kompetent begleitet wurden wir dabei in der Luft und am Boden von den drei international erfolgreichen Toppiloten Achim Joos, Norman Lausch, Oliver Rössl und dem Wettbewerbsleiter Stefan Mast. Neben ausführlicher Vor- und Nachbesprechungen der Tasks gab es während der ganzen Woche auch informative Vorträge rund ums Thema Wettkampfsport.

Die drei Durchgänge waren durch tiefe Basis und frühe Abschattungen gekennzeichnet. Die Führenden der Gesamtwertung Michael Köninger, Daniel Hierling und Ewa Chieslewicz setzten in diesen schwierigen Verhältnissen ihre na-

tional und international gesammelten Erfahrungen erfolgreich um. Aufgrund der großen Souveränität der Erstplatzierten gab es für die übrigen Piloten kaum eine Chance, sich einen Platz auf dem Podest zu erfliegen. Allerdings bot sich dadurch die Gelegenheit, den Profis einiges an professioneller Wettkampftaktik und Schnelligkeit abzuschauen. Und wie Stefan Mast anmerkte, werden begabte Nachwuchspiloten auch unabhängig von der Rangliste gesichtet und gefördert. Leider machte starker Wind gegen Ende der Woche weitere Durchgänge unmöglich. Baden, Biken oder der Besuch einer Erotikmesse in Villach boten sich als Alternativprogramm an. Auch bei diesen Aktivitäten zeigten die betreuenden Piloten teilweise selbstlosen Einsatz und begleiteten die Youngsters. Überhaupt zeigte sich, dass Wettkampffliegen nicht nur anstrengend ist, sondern auch mit viel Spaß, Party, Caipis und dem Kennenlernen netter Gleichgesinnter verbunden ist. An dieser Stelle nochmals ein Dankeschön an den Ausrichter und die Betreuer für die gelungene Veranstaltung.

Christine Pfeiffer

# Junior- und Ladies-Challenge 2004



Foto: Uli Frieß

## Drachenfliegen

Auch der Wettbewerbsnachwuchs im Drachenfliegen kämpfte in Greifenburg bei der Junior Challenge um Punkte und begehrte Qualifikationsplätze für die Drachenliga 2005. In diesem Jahr war die Challenge bis auf eine Ausnahme (Sandra Kling) eine reine Angelegenheit der männlichen Jugend.

Die aktuellen Liga- und Weltmeisterschaftsteilnehmerinnen waren nach der diesjährigen erfolgreichen Weltmeisterschaft am gleichen Ort wettbewerbsmäßig überbelastet und nahmen verständlicherweise nicht an der Challenge teil. Umso eifriger ging es bei den Junioren und "Newcomern" zur Sache. Neben den Junioren kämpften in diesem Jahr zum ersten mal "Newcomer" (wettbewerbsinteressierte Piloten ohne Altersbeschränkung, die sich für die Liga 2005 qualifizieren möchten) um die Teilnahmeplätze in der Drachenliga 2005.

Insgesamt 4 Durchgänge konnten geflogen werden, die letzten geplanten Wettbewerbstasks fielen wie vielerorts in diesem Jahr der Witterung zum Opfer. Leider ließ die gesamte Woche aufgrund von Gewittertätigkeit, Nordwind und Überentwicklungen keine großen Aufgaben zu und Tasksetter Steffen Hertling konnte nicht alle Streckenmöglichkeiten des Geländes ausschöpfen. Trotzdem gab es einen sportlich interessanten Wettbewerb mit einem überragenden Sieger: Tim Grabowski.

Mit einer Überlegenheit, wie wir sie sonst nur von Manfred Ruhmer kennen, gewann er alle 4 Tasks und wurde überlegener Gesamtsieger vor Rainer Roessler (Newcomer), Florian Korscharnik und Matthias Härtl. Selbst nach Anwendung des gewohnten Faktors (1,15) gegenüber den Piloten auf flexiblen Hängegleitern (FAI Klasse 1) bleibt Tim der überlegene Sieger.

Er überzeugte durch einen konsequenten Flugstil mit souveräner Risikobewältigung und erreichte sehr gute Durchschnittsgeschwindigkeiten in allen Durchgängen. Ich traue ihm in der Zukunft eine erfolgreiche Teilnahme an der Liga und sogar mehr in nächster Zukunft zu.

Erfreulich bei dieser Challenge war, dass sich mehr Nachwuchspiloten für

die Liga empfahlen. Es bleibt damit zu hoffen, dass wieder mehrere, jüngere engagierte, Piloten nachhaltig ihre Leitungen in der Drachenflugliga stabilisieren können. In den vergangenen Jahren, praktisch seit Guido Gehrman, waren dies immer nur einzelne Piloten, die aber nach kürzester Zeit wieder aufgaben.

Bedauernswerterweise gab es aber keine jungen Nachwuchspilotinnen, die die Lücke der zurückgetretenen Kaderpilotinnen im WM-Team ab dem kommenden Jahr füllen könnten.

Sollten noch wettbewerbsinteressierte Pilotinnen eine Teilnahme im erfolgreichen Nationalmannschaftsteam der Damen anstreben,

so sollten sie das Jahr 2005 für nationale und internationale Wettbewerbsteilnahmen sowie die Drachenliga 2005 nutzen.

Als Vorbereitung für die WM 2006 in Florida wird die Challenge 2005 als UL Schleppwettbewerb ausgetragen werden.

Detaillierte Wettbewerbsergebnisse der Juniorchallenge 2004 sind veröffentlicht auf [www.dhv.de](http://www.dhv.de) unter Sport.

Rudl Bürger

### Drachen-Endergebnis

Platz	Name	Gerät
1.	Tim Grabowski	Air-Atos
2.	Rainer Roessler (ne)	Bautek Spice
3.	Florian Korscharnik	Ioaro Laminar
4.	Matthias Härtl	Ioaro Laminar
5.	Helmut vor holdt	deros Cornbal

Gemeinsame Wertung für Starre und Flexible  
(mit Faktor 1,15)

[www.cliwale.unter.sport](http://www.cliwale.unter.sport)

## Paragliding World Cup

# Deutsche Piloten

# dominieren den World Cup



in der Türkei (DHV) – Achim Joos, gewinnt den Paragliding World Cup. Nach Wertungsflügen erreichte der Sportsoldat im türkischen Kayseri seinen zweiten World Cup Sieg vor dem Tschechen Thomas Brauner und Christian Maurer aus der Schweiz. In der World Cup Gesamtwertung führt weiter Oliver Rössel aus Oberstdorf vor Christian Maurer und Achim Joos. Beim vierten World Cup Event in der Türkei zeigte der deutsche Profi Achim Joos erneut eine hervorragende Leistung und konnte sich bereits nach fünf Durchgängen an die Spitze des Feldes setzen. Mit seinem konstanten und kontrollierenden Flugstil hielt Achim bis zum Ende die gesamte Konkurrenz in Schach und feierte mit seinem Sieg den zweiten World Cup Erfolg in seiner Karriere. Glück im Unglück hatte Oliver Rössel: Der Führende im Gesamtweltcup lag nach drei Wertungsflügen auch in der Türkei an der Spitze. Nach einer Kollision mit einem italienischen Piloten im vierten Durchgang mussten beide den Notschirm öffnen, wodurch sie unverletzt am Boden ankamen. Oliver verlor dadurch alle Chancen auf einen Sieg in der Türkei, konnte aber nach einem starken dritten Platz im letzten Lauf seine World Cup Führung erneut verteidigen. Der vierte Paragliding World Cup Event wurde im türkischen Kayseri ausgetragen. Das Gebiet bot eine Woche lang beste Flugbedingungen, so dass die Piloten täglich Wertungsflüge durchführen konnten. Bereits am ersten Wettbewerbstag zeigte das Deutsche Team mit einem Lauf-

sieg von Norman Lausch aus Jena seine Stärke. Leider verpasste Norman im weiteren Verlauf ein besseres Gesamtergebnis: Eine Landung kurz vor der Ziellinie im fünften Durchgang machte alle Hoffnungen auf einen Podiumsplatz zunichte. Am zweiten Wettbewerbstag flog Oliver Rössel als erster Pilot über die Ziellinie und neben Achim Joos punkten Andreas Malecki, Torsten Siegel und Daniel Hierling in den darauffolgenden Tagen für das Deutsche Team. Geflogen wurde in Kayseri ausschließlich im Flachland, was den Piloten bei der

Planung der Flugrouten einige Probleme bereitete: Keine definierten Abrisskanten für die notwendige Thermik, viel Wind und an Stelle von Thermikschläuchen fast immer nur Thermikblasen – die Streckenwahl wurde bisweilen zur Glückssache. Zudem sorgten starke Sinkwerte, Dustdevils und unterschiedliche Fluglinien für zusätzliche Schwierigkeiten, so dass es zu vielen Außenlandungen kam. Dennoch wurden insgesamt 434 Kilometer zurückgelegt und mit sechs Wertungsflügen war Kayseri einer der erfolgreichsten World Cups aller Zeiten. Pünktlich zur Europameisterschaft im Griechenland zeigt sich das Deutsche Team mit den sehr guten Einzelresultaten im World Cup in Topform, was Coach Stefan Mast sehr zuversichtlich stimmt: "Wir haben dieses Jahr wieder eine sehr starke Mannschaft und zählen sicher zu den Favoriten in Griechenland. Mit Ewa Cieslewicz haben wir zum ersten Mal eine Pilotin dabei, die auch in der Damenwertung ganz vorne mitfliegen kann. Torsten Siegel

### World Cup Türkei

Platz	Name	Nat.	Gerät	Punkte
1.	Achim Joos	D	Avax	5018
2.	Thomas Brauner	CZ	Magus	5001
3.	Christian Maurer	CH	Omega 6	4943
4.	Richard Trümel	A	Boomerang 3	4925
5.	Peter Neuenschwander	CH	Targa	4865

### Damen

1.	Petra Itrausova	CZ	Magus	4052
2.	Elisabeth Rauschenberger	CH	Boomerang 3	3446
3.	Caroline Brille		Omega 6	289

### World Cup Overall

(nach Italien Österreich Frankreich und Türkei)

1.	Oliver Rössel	D	Targa	8464
2.	Christian Maurer	CH	Omega 6	8413
3.	Achim Joos	D	Avax	8257
4.	Fank Brown	BRA	Boomerang 3	8213
5.	Paulo Zammarci		Boomerang 3	8120



Die Sieger an links: 2. Thomas Brauner, 1. Achim Joos, 3. Christian Maurer



Achim Joos



1. Overall Oliver Rössel

Tagesberichte und Bilder auf den Sportseiten unter <http://www.dhv.de>

## Gleitschirm-Challenge in den Ostalpen

# wo selbst die Adler neidisch werden; (1/4)

## Großes Medienecho für Grand Prix

Ein Beitrag von Oliver Scholl

Villach (Kärnten) – Sie sind schnelle und mächtige Herrscher der Lüfte: die Adler der Burg Landskron, hoch über dem Ferienort Villach in Kärnten. Doch diesmal musste das Wappentier der Österreicher seinen Luftraum über den Ostalpen mit den besten Gleitschirmfliegern der Welt teilen. Bei einem Rennen, das selbst die majestätischen Greife auf die Top-Piloten neidisch machte – dem zweiten "Paragliding Grand Prix". Vor einer absoluten Traum-Kulisse am Ossiachaer See setzte damit die Gleitschirm-Szene ihre sportliche Europa-Challenge fort.

Noch am Tag vor dem eigentlichen Event grummelte es mächtig in den Bergen rund um die Gerlitzen Alpe (1.911 Meter). Schlechtwetter – der Alptraum für Organisatoren und Piloten. Doch als der Startschuss zum ersten Grand Prix von Österreich fiel, zeigte sich das Urlaubparadies Kärnten wieder von seiner besten Seite. Stahlblauer Himmel, wenig Wind. Beste Flugbedingungen. Die perfekte Kulisse für Tausende Zuschauer, die am Westende des Ossiacher Sees vom Start bis zur Landung immer live dabei waren. In einem gnadenlosen K.O.-System gönnten sich Spanier, Franzosen, Tschechen, Schweizer, Deutsche und Österreicher nichts. Es zählten die Sekunden. Deshalb traten auch bei diesem zweiten Grand Prix wieder alle internationalen Hersteller mit ihren Top-Geräten an. Und der High-Tech-Fight am Himmel zeigte einmal mehr, dass schon kleinste Unterschiede im Flügelprofil über Sieg oder Niederlage entschieden. Grand-Prix Veranstalter Volker Nies hatte sein Ziel klar formuliert: "Wir wollen das Gleitschirmfliegen zu einem Muss in der Premium-Klasse der Sportberichterstattung machen," Was ihm gelungen sein dürfte. Fernseh-Teams aus aller Welt berichteten live von den spektakulären Sprint-Rennen in der Luft. Und auch die Sportredaktionen internationaler Tageszeitungen schickten ihre Vertreter,

Getrübt wurde die Champagnerlaune allerdings durch das befremdliche Verhalten des lokalen Veranstalters Gernot Isak von der Flugschule Kärnten. Der hatte – entgegen aller Absprachen – den Luftraum für Freiflieger und Tadmflüge sperren lassen. Zum großen Ärger der Hersteller, die den Grand Prix eben auch als "Festival" für Gleitschirm-Sportler betrachten. Bitter, dass sogar Piloten, die extra mit Leihgeräten aufgefahren waren, von den lokalen Organisatoren wieder zu Tal geschickt wurden. Auf einen Hobbyflieger, der es gewagt hatte, trotzdem zu starten, wartete am Landeplatz gar die Polizei. Die lokale Flugschule hatte Strafanzeige wegen Luftraumverletzung gestellt.

GP-Chef Volker Nies dazu: "Diese Vorfälle waren äußerst bedauerlich. Trotz unserer massiven Intervention beließ es



Gradient, Advance, Nova

der lokale Veranstalter eigenmächtig beim Flugverbot. Ein Verbot, das es nach unseren Recherchen bei Austro Control offiziell gar nicht gab. Es gab nur eine Empfehlung, den Luftraum zu meiden. So ein Verhalten kann man einfach nur als unsportlich zu bezeichnen. Trotzdem: Im Blitzlichtgewitter der Fotografen feierte die Paragliding-Szene ihren die Aufstieg in die sportliche Königsklasse. Die Challenge geht weiter. 2005 in der Schweiz, Deutschland, Österreich und Frankreich.

### Wertung Villach

DHV 1.2		
Platz	Name	Gerät
1	Hartmann Michael	Swing Mistral 3
2	Henry Kaspar	Gradient Golden
3	Eichholzer Helmut	Gin Oasis

DHV 2.3		
Platz	Name	Gerät
1	Holz Müller Walter	Nova Radon
2	Eisenhut Kari	Advance Omega 6
3	Stiegler Stephan	UP Trango

0 en Class		
Platz	Name	Gerät
1	Botegall Maurizio	Swing Startus 5
2	Kleja Juraj	Marc Para »Magus,
3	Maurer Chrigel	Advance Omega Proto

Teamwertung		
Platz	Team	Gerät
1	Swing	
2	Advance	
3	Nova	

### Gesamtwertung

DHV 1-2		
Platz	Name	Gerät
1	Henry Kaspar	Gradient Golden
2	Hartmann Michael	Swing Mistral 3
3	Cox Steve	Advance Epsilon 4

DHV 2.3		
Platz	Name	Gerät
1	Holz Müller Walter	Nova Radon
2	Eisenhut Kari	Advance Omega 6
3	Stiegler Stephan	UP Trango

0 en Class		
Platz	Name	Gerät
1	Maurer Chrigel	Advance Omega Proto
2	Hofer Alex	UP Targa
3	Botegall Maurizio	Swing Stratus 5

## Alpiner Dreikampf „Grazi-Man 2004“ in Bad Reichenhall:

Jährlich im August veranstalten der Gleitschirmclub Albatros und Riap Sport Bad Reichenhall den alpinen Dreikampf »Grazi-Man« (benannt nach einem einheimischen Hüttenwirt), einem Staffelwettbewerb bestehend aus den Disziplinen Mountainbike, Berglauf und Gleitschirmfliegen. Wegen schlechten Wetters am ursprünglich angesetzten Termin musste der Wettbewerb diesjährig um einen Tag auf Sonntag den 22.8.2004 verlegt werden. Trotz diverser sportlicher Parallelveranstaltungen waren aber kaum Teilnehmerabsagen zu verzeichnen - ganz im Gegenteil, viele Athleten verzichteten auf andere Wettkämpfe (was den mittlerweile erreichten Stellenwert des »Grazi-Man« deutlich unterstreicht), wieder andere, wie die Mountainbiker Brengartner, Bauer und Christian Ortner wagten den Doppelstart: Sie fuhren zunächst die halbe Nacht in z.T. strömendem Regen beim 24-Stundenrennen in Ruhpolding und ließen es sich trotz aller Strapazen dann nicht nehmen am nächsten Morgen pünktlich zum Radstart des Grazi-Man zu erscheinen und nochmals Topleistungen abzuliefern.

Los ging's um 11:00 Uhr in Karstein/Bad Reichen-

hall am Offiziersheim – von hier aus wurden die Mountainbiker zur Höllenbachalm geschickt. Andreas Ortner aus Anger vom Team "Rocket-Man" bewältigte diese 7 km lange Strecke (400 Höhenmeter) in einer neuen Re-

kordzeit (20 min. 30 sek.) und konnte damit sogar den MTB-Profi und Weltcupstarter Peter Presslauer aus Österreich hinter sich lassen. Die hohe Leistungsdichte beim diesjährigen Grazi-Man wird eindrucksvoll dadurch belegt, dass sich zwischen diesen beiden noch 6 weitere sogenannte »Hobbyradler«, allesamt aus dem Berchtesgaden Land, platzieren konnten. Bei den Damen war wieder einmal die Reichenhallerin Barbara Gruber nicht zu schlagen. Mit dem Platz 13 in der Gesamtwertung ließ sie auch einen Großteil der männlichen Starter hinter sich.

Christian Amon aus Österreich, der einzige echte Profi im Fliegerfeld, bewies bei den darauffolgenden Gleitschirmflügen seine Extraklasse: Mit der sündigen Flugzeit und einer perfekten Landung sicherte er sich nicht nur selbst den ersten Platz in der Fliegerwertung, erholte damit auch den Zeitrückstand seines Teams auf die bis dahin führende Mannschaft auf. Das siegreiche Team im Staffelwettbewerb »Grazi-Man 2004« heißt damit »Personalbereitstellung Leiner«.

Bei den Damen stellte das Fliegen den kompletten Wettbewerb auf den Kopf. Angle Wierer aus Bayrisch Gmain flog ihre Mannschaft der »Ramozotti Engelchen« noch an den führenden »Schnellen Hasen« vorbei zum Sieg der Damen. Bei den Einzelstartern, also den Teilnehmern, die nicht als Mannschaft zum Wettkampf antraten, sondern die drei Disziplinen im »Alleingang« bestritten, holte sich (wie schon 2003) Wolfgang Nöhrig aus Marzoll den ersten Platz vor Pele Fassbender aus Traunstein. Diesjährig traute sich auch erstmals eine Dame an den Einzelstart – Sabine Huthmacher aus Frankfurt ließ dabei sogar einige Einzelstarter der Herren und diverse Mannschaften hinter sich! Zur Siegerehrung am Nachmittag konnte der Vorstand des Gleitschirmclubs Albatros Klaus Wallner und Mitorganisator Martin Duftervon Riap-Sport ein mehr als positives Resümee ziehen: In diesem Zusammenhang dankten die Veranstalter auch vor allem dem Gastroteam (Hockeyjugend Förder e.V. Bad Reichenhall), das die vielen erschienenen Zuschauer kulinarisch erstklassig versorgte.

Mit der Siegerehrung wurde die Veranstaltung aber noch lange nicht beendet, die letzten Besucher saßen bis spät in den Abend in und vor den Bewirtungszelten denn wenn der Gleitschirmclub Albatros eines noch lieber tut, als fliegen, so ist dies feiern! Und so wird es bestimmt auch im nächsten August wieder eine Neuauflage geben, den Grazi-Man 2005.

Hans Weber



Anzeige

**DER ABSOLUTE HAMMER**

**VERSTEIGERUNG VON GLEITSCHIRMEN GURTE UND RETTER' SOWIE ZUBEHÖR**

**JEDE WOCHE NEUE ANGEBOTE**

**www.parashop.at**

**Vofelrolr 1111%,  
earan ZentYr Skr/  
.meezei**

**a Performancetraining  
gloh+rholtraining  
ffigtemolk+PerfektioneKurve**

**Richys Sportshop  
Rissen**

Aktion: Retrunschirmpocken  
23.- Euro inkl. Rückversand

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

Neugeräte der führenden Hersteller.  
Overalls, Helme Accessoires.  
Sommer und Wintermoden. Funsportladen

Rabatte für Vereine

Lassen sie sich Ihr Angebot machen

**Richys-Sportshop**  
Augsburgerstide 7, 87629 Füssen  
Tel. 08362/925262, Fax 08362/925099  
e mail: opcoglidern@t-online.de  
Homepage: www.Richys-sportshop.de

**Paragliding**

**Start in 2.000 m Höhe u  
Landing mitten im Paradies.  
Ideal für die ganze Familie.**

**Infos 8. Buchungen bei  
PILIPRESS TOURS  
Feldbergstr. 49  
81440 Oberursel  
Tel. 06171 - 50 68 60  
kiaworld.colryl**

LYKIA ORLD  
OLODENIZ/TURKEY  
vnekiaworld.com

**M****g. R I E  
ö g. R I E**

## Traditioneller Rhönflugwettbewerb im Gleitschirmfliegen

An die zweihundert Gleitschirmpiloten aus Deutschland, Österreich und Italien kamen zur Rhön Open, der offenen Vereinsmeisterschaft der Rhöner Drachen- und Gleitschirmflieger Poppenhausen (RDG e.V.).

Und es war das beste Wetter seit Austragung des Wettbewerbs. In Erinnerung an die damaligen Segelflugwettbewerbe in den Goldenen Zwanzigern wurde eine Streckenflugaufgabe gestellt, die zu jener Zeit den Rhöner Flugpionieren Weltruhm einbrachte. "Soweit unsere Flügel tragen" hieß die Tagesaufgabe der Piloten. Der sportliche Leiter Markus Hart-

mann trennte das Terrain in zwei Kuppen. Die erfahrenen Wettkämpfer sollten auf Streckenjagd gehen, die Nachwuchspiloten sich in Geschicklichkeit mit Landungen auf einem Heuballen messen. Während Letztere für fröhliche Unterhaltung der zahlreichen Besucher auf dem Festplatz in Sieblos sorgten, schraubten sich die routinierteren Luftsportler in kleinen Pulks bis zu den Wolken auf über 2.000 m hinauf. Ohne Motor, wie es uns Greifvögel vormachen, steuerten die Paragleiter Wolke für Wolke an, überquerten die Hochrhön mit Rother Kuppe, die Burgruine Henneberg, Zella Melis, überquerten Oberhof. Dort kam für den amtierenden mehrfachen Hessenmeister und Fluglehrer von der Wasserkuppe Andreas Schubert das frühzeitige Aus. Der Vorjahressachsenmeister Reinhard May aus Kassel konnte bis kurz vor Erfurt fliegen. Sieger wurde ein Gast, der Südtiroler X-alps Teilnehmer und mehrfache Südtirolmeister Andreas Frötscher aus Bozen. Mit seiner 140 Kilometer entfernten Landung kurz vor Gera stellte er nicht nur einen neuen Wasserkuppenrekord auf, er sicherte sich mit diesem Flug sogar wichtige Punkte im Online Streckenflugwettbewerb. "Es ist ganz anders aus dem Mittelgebirge auf Strecke zu gehen. Besonders spannend war der Überflug des Thüringer Waldes, da wäre eine Landung sicher schwierig geworden. Nächstes Jahr werde ich wieder kommen und versuchen, die 200 Kilometermarke zu brechen. Die Rhön ist ein wunderschönes Fluggebiet!", so Frötscher. Vor 80 Jahren sind die ersten Segelflüge mit solchen Distanzen durch die Welt- presse gegangen. Der Drachen- und Gleitschirmsport sieht sich in der Nachfolge der Segelflugpioniere, die zu Fuß an den historischen Startstellen der Wasserkuppe starten. Den Geschicklichkeitswettkampf entschied Thomas Junkvor Streckenass und Ruderspezialist Uli Dajek aus Fulda. 3. wurde der Vorjahressieger Odin Keiper.

Marcus Hartmann

Anzeige

# ETC-RIHSEN

## Club-, Vereins- und Familienreisen

### www.frzve11-1 2, de

### 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](mailto:dhv@dhv.de)

### Telefon-Nummern

Zentrale: 08022/9675-0

Fax 08022/9675-99

### Mitgliederservice/Versicherung

08022/9675-0

e-mail: [mitgliederservice@dhv.de](mailto:mitgliederservice@dhv.de)

### Ausbildung

08022/9675-30

e-mail: [ausbildung@dhv.de](mailto:ausbildung@dhv.de)

### Sport

08022/9675-50

Info-phon: 08022/9675-55

e-mail: [sport@dhv.de](mailto:sport@dhv.de)

### Betrieb/Gelände

08022/9675-10

e-mail: [gelaende@dhv.de](mailto:gelaende@dhv.de)

### Technik

08022/9675-40

e-mail: [technik@dhv.de](mailto:technik@dhv.de)

### Öffentlichkeitsarbeit

08022/9675-62

e-mail: [pr@dhv.de](mailto:pr@dhv.de)

### Sicherheit

08022/9675-32

e-mail: [sicherheit@dhv.de](mailto:sicherheit@dhv.de)

### Redaktion:

Klaus Tänzler (verantwortlich)

Sepp Gschwendtner, Benedikt Liebermeister

### Gestaltung und Anzeigen

Renate Miller ([renate@budererhof.de](mailto:renate@budererhof.de))

### Erscheinungsweise:

6 Ausgaben pro Jahr

Preis: Im Mitgliedsbeitrag des DHV enthalten.

**Anzeigen:** Bedingungen und Anzeigenpreise bei der DHV-Geschäftsstelle erhältlich.

**Haftung:** Die Redaktion behält sich die Kürzung von Leserbriefen und Beiträgen sowie die redaktionelle Überarbeitung vor. Für unverlangt eingesandte Manuskripte und Bilder übernehmen Redaktion DHV und Verlag keine Haftung,

Die Zeitschrift und alle in ihr enthaltenen Beiträge und Fotos sind geschützt. Verwertung nur mit Einwilligung des Verbandes.

### DHV:

vertreten durch Charlie löst - 1. Vorsitzender

Vereinsregister-Nummer: AG München Vereinsregister 9767

Umsatzsteueridentifikationsnummer: DE 131 206 095

### Druck und Repro:

Mayr Miesbach, Am Windfeld 15, 83714 Miesbach

**Papier:** chlorfrei

Auflage: 32.500

**Titel:** Oliver Barthelmes

## Internationaler Mosel-Cup - Hoch und weit geflogen

Beachtliche Spitzenleistungen wurden beim diesjährigen intern. Mosel-Cup im Gleitschirmfliegen erreicht. Der Wettbewerb wurde am vergangenen Wochenende von den Drachen- und Gleitschirmfliegerfreunden Rhein-Mosel-Lahn in Lasserg an der Untermosel ausgetragen. Piloten aus ganz Deutschland gaben sich am "Küppchen" die Schleppklinge in die Hand oder nutzten den Naturstartplatz. Nachdem der Wettbewerb am Samstag wegermäßiger Wetterbeertungem Zunächst verschoben worden war, hieß es dann am Sonntag Morgen endlich: "Start frei!" Getreu dem "Tibet-mono viele sind berufen; abSerwahl" gelang es einer kleinen Spitzengruppe, sich deutlich vom Hauptfeld abzusetzen. Damit sollen die Leistungen der übrigen Piloten nicht geschmälert werden; eine

gute Portion Glück gehört bei diesem Sport für Bestleistungen immer dazu. Das beste Resultat in der Kategorie "größte Startüberhöhung" erreichte Helmut Schmidt mit 1.580 Metern Höhe, der sich dort oben offenbar bei der Hitze etwas abkühlen wollte. Gegen Abend meldete sich dann Horst Gresch zur Kategorie "größte Fludistanz" aus dem ca. 30 km (Luftlinie) entfernten Bremm zurück. Die Gewinner können sich über schöne Sachpreise freuen. Viele Piloten nutzten auch die Gelegenheit, mit Anhang das gleichzeitig stattfindende Fliegerfest der "Rhein-Mosel-Lahner", und/oder nach der Landung in Burgen auf der gegenüber liegenden Moselseite das dortige Schützenfest zu besuchen. Für die Rückholung warper Feuerwehr-Boot und VerelPs-Shuttle gesorgt. Alles-icalterirwar -es wieder erre gEturge-re Veranstaltung und manch Anfang August- 2005 für die "Neuaufgabe" im Kalender notiert haben.

Volkmar Baaden

## WETTBEWERBSKALENDER

### INTERNATIONALE WETTBEWERBE GS

Bewerb	Datum	Ort / Kontakt
Europameisterschaft	01.10-12.10.04	Griechenland
World Cup Mexico	24.10-30.10.04	Isapalpa
9th World-Championship	11.03.-27.03.05	Brasil
FAI-Wettbewerbskalender		

<http://events.fai.org/paraglidingdetails.asp?id=2319>  
<http://www.paraglidingworldcup.org/>  
[http://events.fai.org:81/paraglidin\\_details.asp?id=2290](http://events.fai.org:81/paraglidin_details.asp?id=2290)  
<http://erents.fai.org/paraglickngicalendar.asp>

### INTERNATIONALE WETTBEWERBE HG

Bewerb	Datum	Ort/ Kontakt
FAI-Wettbewerbskalender		

<http://events.fuorg/hgecivl-calenduas>

## Anzeige

**Fliegen ist geil!**

Flugsportfreizeitanbieter:

- Paragliding
- Motorschirm
- Reisen

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

Hotline: 05322 / 14 15      info@harseryss.de

**FLY NOW**

**PAY LATER**

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

UND -TOUREN  
FLIEGERSHOP  
ONLINE-VERSAND

**AIR**

jenair@jenair.de

0 - 07743 JENA - TELEFON 0 36 41 82 59 00  
MOBIL 01 72 / 3 60 96 29

www.jenair.de



# 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 Sonderpilotschein. Hier ein Überblick über die DHV-anerkannten Performance Center.

## Rhöner Drachen- und Gleitschirmflugschulen

**Wasserkupe GmbH**  
St. Laurentius Straße 7  
36163 Poppenhausen  
Tel: 06654/7548  
Fax.: 06654/8296  
www.wasserkupe.com  
info@wasserkupe.com



## Harzer Gleitschirmschule

Amsbergstraße 10  
38667 Bad Harzburg  
Tel: 05322/1415  
Fax: 05322/2001  
www.harzergss.de  
info@harzergss.de



## Flugschule Sieger

Claus Vischer  
Eisenhutstraße 48  
57080 Siegen  
Tel: 0271/382332  
Fax: 0271/381506  
www.flugsport.de  
claus@flugsport.de

[Flugschule Siegen](#)

## Luftikus Eugens Flugschule Luftsportgeräte GmbH

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

**LUFTIKUS**

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

flusschule  
SÖPPmSen

## Sky.Team Paragliding

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



## Flugschule Chiemsee GmbH

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

FLUGSCHULE

**Uli, ASEE**

## Paragliding Performance Center Chiemsee

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



## Flugzentrum Ruhpolding

Holzner GmbH  
Gslatter Au 5  
83324 Ruhpolding  
Tel: 08663/668  
Fax: 08663/776  
www.Flugzentrum-Ruhpolding.de  
office@flugzentrum-ruhpolding.de



## Adventure Sports Gleitschirm-Schule

Talstation  
83661 Lenggries  
Tel: 08042/9486  
Fax: 08042/4831  
www.adventure-spotts.de  
info@adventure-spotts.de

**Adventure**  
Jgeree, +

## Paragliding Tegernsee

Tegernseer Straße 88  
83700 Reirain  
Tel: 08022/2556  
Fax: 08022/2584  
www.paragliding-tegernsee.de  
info@paragliding-tegernsee.de



## HAB'S Flugsport

Marienplatz 20  
87509 Immenstadt  
Tel: 08323/8590  
Fax: 08323/51390  
www.klewenalp.de  
mail@klewenalp.de  
Der Flugtechnikteil des Performance Trainings findet über Wasser statt



## Flugschule Martin Mergenthaler

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

Gleitschirmschule  
MartinMergenthaler

## OASE Flugschule Peter Geg GmbH

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

,27,

## 1. DAeC Gleitschirm-Schule

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

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



## sky (JA Austria) Walter Schrempp

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

**Skv**

## Flugschule Aufwind

Franz Rehl  
Dachstein 52  
A-8972 Ramsau  
Tel: 0043/3687/81880 o. 82568  
Fax: 0043/3687/818804  
www.aufwind.at  
office@aufwind.at  
Der Flugtechnikteil des Performance Trainings findet über Wasser statt



## Euro-Flugschule Engelberg

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

**emo.riocje**

## Papillon

Harald Huber  
rue de rägäise  
F-68470 Fellingier  
Tel: 0033/38982-7187  
Fax: 0033/38982-7187  
www.papillon-web.de  
harl@papillon-web.de





## Auszug

aus dem

## SUP' AIR Händlernetz

mit der Möglichkeit

Gurtzeuge zu testen:

### DEUTSCHLAND:

07338 OSTTHÜRINGER GSS 036734-30357

8667 HARZER GSS 05322.1415

57080 FS SIEGEN 0271.382332

73105 FS GÖPPINGEN 07164.12021

76344 FS KARLSRUHE 0721-784042

78737 FS ROTTWEIL 0171-3800631

79111 FS PAPPILLONVOGENSEN 0761.4760453

FS SKYTEC FREIBURG 0761-4766391

79199 FS DREYECKLAND 07661

83122 FS HOCHRIES 08032-8971

83229 FS CHIEMSEE 08052-9494

83246 SÜDDEUTSCHE GSS 08641.7575

83607 FS FLYART 08024-48119

83661 ADVENTURE SPORTS 08042-9486

83700 FSTEGERNSEE 08022.2556

87627 FS MERGENTHALER 08321-9970

87538 FS OASE 08326-38036

87672 FSTEGELBERG 0172-7863075

92345 FS JURA 08464.8211

93086 FZ BAYERWALD 09482-959525

### ÖSTERREICH:

4580 FS STODERTAL 07562.5600

4810 FS SALZKAMMERGUT 07612.73033

5163 FS SALZBURG 06217-6300

5733 FS PINZGAU 06566-8207

6167 FS PARAFLY STUBAITAL 05226-3344 "

6213 FSACHENSEE 05243-20134

6314 FSWILDSCHÖNAU 05339-8024

6822 FLIGHT CON.ARLBERG 05524-8439

6870 FS BREGENZERWALD 05514-3177

8020 FS STEIERMARK 0316-573844

8962 SKY CLUB AUSTRIA 03685-2233A

8972 ES AUFWIND DACHSTEIN 03687,

9520 FS KÄRNTEN OSSIACHER SEE 04248-3400

9921 FS BLUE SKY SILLIAN 04842-5176

MW.,

## RAD I C

\* extrem leicht und klein -  
für Berg, Urlaub, Bodenhandling ...

## X-ALPS

\* das leichteste und kleinste Komplett-Gurtzeug -  
mit speziell entwickeltem, innovativen  
Cygnus-Airbag-Protector -  
Vielleicht eine kleine Revolution!

## ACCESS

\* für Übungshang, Schulung und easy Handling

## MOOVY SIDE

\* kompakt, bequem, robust

## EVO XC

\* Komfort und XC-Qualitäten  
In Verbindung mit geringem Gewicht  
und kleinem Packmass

## PROFEEL XC

-Design und Komfort  
auf höchstem Niveau für XC  
und jeden Tag

## BIKIVAMP-Sitz-Liegegurtzeug für Wettkampf

und XC-Cracks - mit Beinverkleidung

## BI-FIDUS

und **BI-EVASION**

Tandemgurtzeuge für Profis und Genussflieger

## AC RO 2-

für Acropiloten und besonders  
Sicherheitsbewusste - 2 Retter

www.supair.com

**AER** INTERNATIONAL GmbH  
tel +49(0)8034- 1 034 fax +49(0)8034-3384  
email info@aerosport.de www.aerosport.de