

# DHV-info

Das Magazin für Drachen- und Gleitschirmflieger

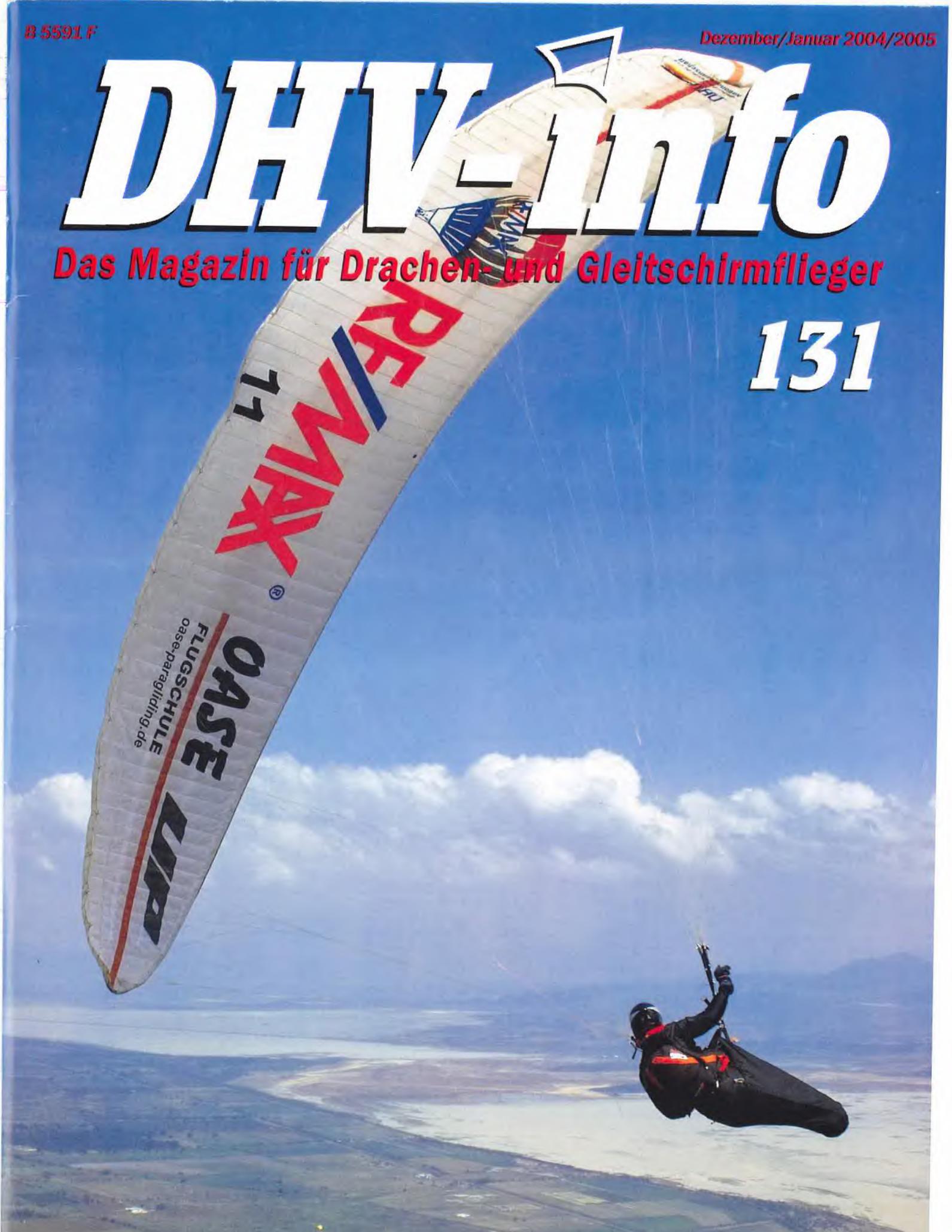
131

FLUGSCHULE  
oase-paragliding.de

OASE

LIP

REINMAX  
11





# Performance Center

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

## Rhöner Drachen- und Gleitschirmflugschulen

### Wasserkuppe Gmbli

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



### Harzer Gleitschirmsch

Amsbergstraße 10  
38667 Bad Harzburg  
Tel: 05322/1415  
Fax: 05322/2001  
www.harzergss.de  
info@harzergss.de



### Hegschule Siegen

Claus Vischer  
Eisenhutstraße 48  
57080 Siegen  
Tel: 0271/382332  
Fax: 0271/381506  
www.flugsport.de  
claus@flugsport.de



### Luftikus Eugens Flugsäule Luftsportgeräte GmbH

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



### GlideZeit Flugsäule Tubengen

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



### Hugclade Göppingen

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



## Siry-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  
winw.flugschule-chiemsee.de  
flugschule.chiemsee@t-online.de



## Paragtidng Performance Center Chiemsee

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



## Flugzentrum Ruhpoldini

Holzner GmbH  
GstatterAu 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.adyventure-sports.de  
info@adyventure-sports.de



## Pacagliding Tegemsee

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



## HABIS P:lgсноe

Marienplatz 20  
87509 Immenstadt  
Tel: 08323/8590  
Fax: 08323/51390  
www.klewenalp.de  
mall@klewenalp.de  
Der Flugtechnikteil des Performance Trainings findet über Wasser statt



## Flugsäule Martin Mergenthaler

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



## OASE Huptute Pete' Geg GmbH

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



## 1. DAeC Gleitschirm-Schule

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



## Flugzenirum Bayerwate

Georg Bücherl  
Schwarzer Helm 71  
93086 Wörth ad. Donau  
Tel.: 09482/959525  
Fax: 09482/959527  
mw.Flugzentrum-Bayerwaidde  
schorsch.hoecherl@t-online.de



## RugschuleAchensee

Eid Meute GmbH  
Talstation Karwendelbahn  
A-6213 Pertisau  
Tel: 0043/5243/20134  
Fax: 0043/5243/20135  
www.skyconnection.at  
office@skyconnection.at



Der Flugtechnikteil des Performance Trainings findet über Wasser statt

## SKY Club kein Walter schcemo

Moosheim 113  
A-8962 Gröbming  
Tel: 0043/3685/22333  
Fax: 0043/3685/23610  
www.skyclub-austria.com  
office@skyclub-austria.com  
Der Flugtechnikteil des Performance Trainings findet über Wasser statt



## Flugschule Aufwind

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



## Euro-Flugschule Engelberg

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



## Papillon

Harald Huber  
rue de Feglise  
F-68470 Fellingier  
Tel: 0033/38982-7187  
Fax: 0033/38982.7187  
www.papillon-web.de  
har@papillon-web.de





Wohin im Winter S. 16



Winterflüge S. 24



Fotowettbewerb S. 10

- WICHTIG - NEU KURZ** Neuigkeiten und Wissenswertes
- NEU AUF DEM MARKT** Neues von den Anbietern
- 10 FOTOWETTBEWERB** Prämierte Fotos 2004
- 16 WOHIN IM WINTER** Flugtipps rund um die Alpen und das Mittelmeer
- 23 -FLIEGEN ENTSPANNT MICK.** Skistar Florian Eckert im Interview
- 24 WINTERFLÜGE** Lautlos gleiten im glitzernden Weiß
- 28 PILOTENUMFRAGE** Flugschüler beurteilen ihre Flugschulen
- 30 THE LONG WAY HOME** Ein ungewöhnlicher Ausflug
- 34 BIONIK** Fliegen wie die Vögel
- 38 AUS DEN REGIONALVERSAMMLUNGEN** Auszüge aus den Vorträgen
- 42 LEIPZIG** Planung eines neuen Flugzentrums
- 46 GELÄNDE** Neues aus den Fluggeländen
- 47 FLUGSPORT UND NATUR** Die Borkies-Rinder
- 48 NFGH** Offizielle Nachrichten für Drachen- und Gleitschirmflieger
- 53 DHV-JUGEND** Junior Fun Cup 2004
- 54 SICHERHEITSJOURNAL** Der richtige Umgang mit dem Rettungsgerät
- 61 SELBER SCHULD** Mehr Rücksicht aufeinander
- 62 VEREINSNACHRICHTEN** Nachrichten der Vereine
- 67 LESERBRIEFE**

- LEMMINGE** Entscheidungsfindung in der Gruppe
- 72 TEST** Ergebnisse der neuen Musterprüfungen
- 79 KGPROMINENZ IN FORST** Reinhard Pöpl feiert seinen Sieg
- 82 DHV-ONLINE CONTEST** Endergebnisse und Ausblick
- 86 GLEITSCHIRM-EM** Ewa holt Silber
- 90 WORLD CUP** Oliver Rössel siegt
- 94 GERMAN CUP** Gesamtergebnis des B-Cups
- 96 WETTBEWERBE** Berichte und Termine

- 26** DHV-Shop
- 97** Impressum
- 99** Versicherungsprogramm



**Oliver Rössel** fliegt seinem Worldcupsieg in Mexiko entgegen  
Foto: Stefan Mast



## Weltmeisterin im Board-TV von Condor

Seit 1. November läuft im Condor Magazin auf allen Langstreckenflügen weltweit ein 4,5 min ütiger Beitrag über die Weltmeisterin im Drachenfliegen, Corinna Schwiagershausen. Ebenso wird über die Frauen-WM in Greifenburg berichtet. Eine Riesenwerbung für den Flugsport! Vielleicht motiviert es so manchen Urlauber zu einem Tandemflug am Reiseziel...?



## Neu in der Ausbildung ab 2005

Völlig überarbeitet wurden die **Prüfungsfragen** zur Gleitschirm-A-Lizenz. Ab dem 01. Februar 2005 werden Gleitschirmpiloten nur noch nach dem neuen Fragenkatalog geprüft. Die bisherigen Prüfungsfragen verlieren mit diesem Datum ihre Gültigkeit. Der Fragenkatalog ist mit über 600 Fragen deutlich umfangreicher geworden als der bisherige (400 Fragen). Die Theorieprüfung selbst wird von bisher 20 Fragen je Sachgebiet (gesamt 80 Fragen) auf 30 Fragen je Sachgebiet (gesamt 120 Fragen) erweitert. Die neuen Fragenkataloge sind im DHV-Shop und bei allen Flugschulen erhältlich. Ein Prüfungstrainer auf CD-ROM ist in Planung.

Ab dem 1. Januar 2005 gelten strengere Eingangsvoraussetzungen für Gleitschirmpiloten, die mit der **Passagierfugausbildung** beginnen wollen. Der bisher bei der ausbildenden Flugschule abzulegende Eingangstest mit dem Soloschirm wird künftig von einem beauftragten Prüfer der Verbände DHV bzw. ÖAeC abgenommen. Alternativ kann das Prüfungsprogramm auf Video dokumentiert werden. Die Beurteilung erfolgt auch hier durch die von den Verbänden beauftragten Prüfer. Das Prüfungsprogramm und die Bewertungsrichtlinien entsprechen den gleichen Kriterien wie der Eingangstest für Fluglehrerassistenten. Die Termine für die praktischen Fluglehrerassistenten-Eingangstest stehen auch für den Passagier-Eingangstest zur Verfügung.

**Fluglehrerassistenten** müssen ab dem 1. Januar 2005 zur Erteilung der Fluglehrer-Berechtigung die Bestätigung über einen mit Erfolg absolvierten "großen" Erste-Hilfe-Lehrgang (8 Doppelstunden) nachweisen. Die Lehrgänge werden vom Roten Kreuz und anderen vergleichbaren Organisationen angeboten.

Weitere Informationen unter [www.dhv.de](http://www.dhv.de) unter Ausbildung

## Super Bergbahnservice in Bezau

Die Bergbahnen Bezau im Bregenzerwald werden in der kommenden Wintersaison sämtliche Startplätze (Baumgarten und Sonderdach) sowie den Landeplatz großzügig mit der neuen Pistenraupe walzen. Die Skipisten und die Langlaufloipen werden verlegt, damit beim Flugbetrieb keine Probleme mehr auftreten. Nähere Informationen unter [www.bergbahnen-bezau.at](http://www.bergbahnen-bezau.at) und [www.gleitschirmschule.at](http://www.gleitschirmschule.at).

## Webcam auf der Hochries

Endlich gibt's auf der Hochries eine Webcam. Jeder kann reinschauen unter [www.flugschule-hochries.de](http://www.flugschule-hochries.de)

## Neuer Verein

### Herzlich willkommen

Ultraleicht- und Drachenfliegerclub ForstSengenthal  
Martin Siberhorn  
Englburgergasse 4, 93128 Regensburg

[Travel 8L Training auf www.dhv.de](http://www.dhv.de)

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



## UL-Schlepp mit dem Gleitschirm

**Dennis Pagen schrieb im Cross Country Oktober 2004:**

"Folgende Probleme treten beim UL-Schlepp für Gleitschirme auf: Gleitschirme fliegen so langsam, dass das UL stillen würde, zudem wird der Pilot vor die Kappe gezogen. Dieser Effekt erhöht den Anstellwinkel der Kappe und verlangsamt sie zusätzlich. Windschlepp verursacht diesen Effekt ebenfalls, aber die nach unten gerichtete Schleppkraft macht diesen Effekt kontrollierbar. Bis vor kurzem war erfolgreicher UL-Schlepp mit dem Gleitschirm nicht möglich.

Jetzt zeichnen sich zwei vielversprechende Lösungen ab:

Zum einen bietet sich ein motorisierter Gleitschirm als Schleppmittel an. Dieser besteht aus einem großen Trike mit Motor und einem Gleitschirm als Flügel. Der Vorteil eines solchen Schleppgerätes ist, dass es ähnlich langsam wie ein Gleitschirm fliegt. Der Nachteil ist, dass der motorisierte Gleitschirm beim Start im selben Moment wie der geschleppte Gleitschirm aufgezogen werden muss. Die Technik, die zwei Entfaltungen zu meistern, muss erst noch ausgefeilt werden.

Die zweite Lösung hat schon zu einigen erfolgreichen Schleppts geführt. Der Trick besteht darin, ein normales UL zu benutzen (einen Dragonfly in diesem Fall, der speziell für das Schleppen von Hängegleitern entwickelt wurde) und den Gleitschirm in einer konstanten Kurve zu schleppen.

Wenn das Schleppgerät einen größeren Kreis als der geschleppte Gleitschirm fliegt, kann die Schleppmaschine schneller als der Gleitschirm fliegen. Dadurch werden die unterschiedlichen Mindestgeschwindigkeiten ausgeglichen. Die Tüftler, die diesen Trick ausgearbeitet haben, sind das Gleitschirmtalent Dave Prentice und Russ Brown als Schlepppilot. Regelmäßig haben sie mit dieser Schleppmethode Erfolg. Doch ihr endgültiges Ziel heißt: gerade Hochschleppen, genau wie mit Hängegleitern. Um dies zu verwirklichen, müssen sie den Dragonfly auf ungefähr 16 km/h verlangsamen.

Mit der Hilfe von Bobby Bailey, dem Entwickler des Dragonfly, entwickelte Russ zuerst einen Doppeldecker-Dragonfly mit zwei Klappen (flaps). Danach probierten sie es mit dem normalen Dragonfly, brachten aber Vorflügel an. Diese Lösung scheint der Treffer zu sein. Im Moment verfeinern sie die Konstruktion und arbeiten die Details der Schlepptechniken aus.

Ich wage eine Vorhersage: Innerhalb der nächsten drei Jahre werden wir einen bedeutenden internationalen Gleitschirm-Wettbewerb haben, der im Flachland mit UL-Schlepp als Start-Methode ausgetragen wird. Ich sage weiter vorher, dass der Event bei Quest Air stattfinden wird!"

## „Expedition Österreich“

Einen rundherum positiven Werbeauftritt verschaffte die „Expedition Österreich“ dem Gleitschirmsport. Die Kandidaten dieser ORF-Reality-Show mussten Österreich vom Achensee bis nach Wien durchqueren und das in einem Korridor von nur 500 Metern! Wahrlich kein Spaziergang, versperrten doch Hindernisse wie Flüsse, Seen und jede Menge Berge den Weg. Beim Brunnkogel in Ebensee (Oberösterreich) etwa ging's noch relativ locker rauf, einen ebenso einfachen Abstieg verhinderte dann aber eine 400 Meter hohe Wand. Um diese zu überwinden – und wohl auch als mentale Prüfung für die Kandidaten – haben die Macher der Sendung eine Paragleiter-Etappe eingebaut:

Acht Tandempiloten, darunter Swing-Testpilot und Dolomitenmann-Sieger Christian Amon sowie Flugschule Salzburg-Betreiber Helmut Sobek, flogen die Kandidaten und Kameraleute der „Expedition Österreich“ talwärts. Für den Gleitschirmsport bedeutete dieser Fernsehbeitrag einen starken Werbeauftritt! Die Begeisterung, mit der die Österreich-Querler das Gleitschirmfliegen erlebt hatten, kam in den TV-Bildern hautnah rüber. Wie sehr es die Faszination des Fliegens den Kandidaten angetan hatte, wurde am Ende der Sendereihe noch einmal deutlich. In den Interviews der Schlussrunde gefragt, was ihnen denn am besten gefallen habe, erklärten die Meisten den Gleitschirmflug zum absoluten Highlight der Tour!



## DHV- WETTERNETZ

07338 Tauschwitz	Ostthüringer Drachen- und Gleitschirmfliegerverein Saalfeld	0170/7287230
27374 Lüdingen	Gleitschirmclub Weser	0160191259530
32457 Porta Westfalica	Delta-Club Wiehengebirge	05711710227
35088 Eisenberg	DFC Ederbergland	06452/8585
36136 Wasserkuppe	Rhöner Drachen- und Gleitschirmfliegerverein	06654/696
38640 Rammelsberg	Harzer Drachen- und Gleitschirm-Verein Goslar	0170/6728487
52245 Sophienhöhe	Ostwindfreunde	022747/03649
55585 Duchroth	Pfälzer Gleitschirm-Club wird repariert	0171/1514273
57562 Sassenroth	Drachen- und Gleitschirmfreunde HelleHal	02744/930349
58849 Nordhelle	GSC Nordhelle + Flugsport Lenetal	02352/21265
64665 Mellibokus	Erster Odenwälder Drachen-Flug-Club	06251/983612
69195 Ölberg	Bergsträßler Drachenflieger	017411861382
72258 Slöckerkopf	Drachen- und Gleitschirmverein Baiersbronn	07442/121425
72393 Schneithalde	DEC 5tarzeln	0170/4436907
73430 Ostalbskiplste Langen	DHC Aalen	01603282349
74343 Teufelsberg	Die 1. Hohenhaslacher Flieger	07147/922156
74544 Einkorn	HG-Club "Einkorn Schwäbisch Hall"	0791/4992360
74847 Finkenhof	Delta-Club Mosbach	062611670638
75325 Sommerberg	Enztaflieger Bad Wildbad	07081/380212
76332 Althof	Die Althofdrachen	07083/4567
76597 Teufelsmehle	Drachenflugclub Loffenau	0174/6188071
76703 Krämer	Gleitschirmclub Kraichtal	07250/921228
76863 FörlebergTrifels	Südpfälzer Gleitschirmflieger Club	06346/308560
77709 Kirchberg-Spritzfeisen	Drachen- und Gleitschirmflieger Oberes Eztal	07834/4594
78148 Hintereck	Gleitschirmclub Lenlicularis	0772315801
79102 Schausinsland	GSC Colibri	07602/1512
79183 Kandel	DFC Südschwarzwald	07681/22058
79215 Genf	Drachen- und Gleitschirmflieger Oberes Elztal	0171/9004833
19410 Hochblauen	Hängegleiter Club Region Blauen	07632/828088
83122 Hochries	Gleitschirmclub Hochries-Sarnerberg	08032/8805
83436 Predigtstuhl	GSC "Albatros" Bad Reichenhall	derzeit nicht aktiv
83661 Brauneck	Lenggrieser Gleitschirmflieger	0171/8169210
83700 Wallberg	DGC Tegenseer Tal	0160/96643091
87459 Breitenberg	Ostallgäuer Drachen- und Gleitschirmflieger Marktoberdorf	0171/8120340
93339 lachenhausen	1. Oberpfälzer Drachenfliegerclub Riedenburg	0160/7841232
93453 Hoher Bogen	1. Gleitschirmverein Bayerwald	09947/2452
93462 Osser	1. Gleitschirmverein Bayerwald	0175/8184772
94541 liltelstein	DGC Bayerwald	09908/891191

## Aktive Drachenflugschulen

PLZ	Ort	Name	Telefon	Homepage-URL/eMail HOMEPAGE
08118	Thierfeld	1. Drachenfliegerclub Sachsen	037605/4227	www.1.dfc-sachsen.cle.vu
13347	Berlin	Schleppgemeinschaft Segeletz-Berlin	030/4561902	
14552	Saarmund	Fly Ranch Berlin Brandenburg	033200/82424	lukasBader@aol.com / www.FlyRanch.de
14913	Niedergörsdorf-Altes Lager	Drachenflugschule "Altes Lager"	033741/80551	andreas@drachenfliegenlernen.de/www.drachenfliegenlernen.de
22607	Hamburg	Vereinsflugschule Hamburger Drachenflieger e.V.	040/784176	
32425	Minden	Drachenflug-Center Peter Bork	0571/43083	bork.peter@t-online.de
33824	Werther	Drachen- und Gleitsegelflugschule Werther	05202/158282	udo@flugschule-westfalen.de www.flugschule-westfalen.de
36163	Poppenhausen/Sieblös	Rhöner Drachen- und Gleitschirmflugschulen Wasserkuppe GmbH	06654/7548	info@wasserkuppe.com / www.wasserkuppe.com
36433	Bad Satzungen	Flugschule fly your way	0173/3769006	hans-dietedischer@t-online.de
36433	Bad Satzungen	UL-Flugschule Bad Satzungen	06654/919147	www.flying-center.de
36433	Bad Satzungen	Fly Magic M	06672/9292.67	www.fly-magic.de
37586	Dassel	Drachenflugschule Solling	05561/71009	www.dfs-solling.de
47506	Neukirchen-Vluyn	Flugschule Reviwings	02845/ 981326	www.reviwings.de
49324	Melle	Flugschule Bielefeld	05422/924814	flugschule.bielefeld@t-online.de / www.flugschule-bielefeld.de
50674	Köln	AEROTIXC	0172/8015936	
51674	Wieht	Drachenflug- und Gleitsegelschule Oberberg	02262/92430	arno@groebi-airport.de / www.flugschule-oberberg.de
53757	Sankt Augustin	Delta und Ultraleicht Flugzentrum Westerwald	02241/338314	kart+heinz.sylla@t-online.de
54472	Longkamp	Drachenflugschule Saar-Mosel	06531194677	flugschue_saar_mosel@freenet.de
56767	Mosbruch	Drachenflugschule Rheinland-Vulkaneifel	02692/8288	info@vulkanhof-ferien.de www.vulkanhof-ferien.de
66687	Waderneadriil	Drachenflugschule Saar	06871/4859	Helmut.Bonertz@sogg.de / www.drachenflugclub-saar.de
69469	Weinheim	Flugschule Sunrise	06201/373367	info@fs-sunrise.de 1 www.fs-sunrise.cle
71120	Grafenau	Drachenflugschule Rüdinger	07033/45262	info@dragonflyiermany.de
78549	Spaichingen	Drachenfliegerverein Spaichingen e.V.	07424/6172	Norbert.Kotschamnik@t-online.de www.drachenflieger-spaichingen.de
79115	Freiburg	Skytec	0161/4766391	skytec@web.cle www.skytec.de
82031	Grünwald	Bayerische Drachen- und Gleitschirmschule	089/482141	info@bay-flugschule.de www.lern-fliegende
83122	Samerberg	Flugschule Reisebüro Hochries GbR	08032/8971	flugschule_hochries@t-online.de / www.flugschule-hochries.de
83735	Bayrischzell	Münchener Drachenflugschule	08023/1571	Willy.Tours@t-online.de / www.muenchner.drachenflugschule.de
87645	Schwangau	Flugschule Aktiv	08362/921457	flugschule.aktiv@t-online.de / www.Flugschule-Aktiv.de
87672	Roßhaupten	Flugschule Tegelberg	08367/598	flugschule.tegelberg@t-online.de / www.abschweb.netischule
88175	Scheidegg	Westallgäuer Flugschule	08381/6265	westallgaeuer.flugschule@t-online.de/www.westallgaeuer.flugschule.de
91154	Roth 1	Drachenflugschule Mittelfranken	09171/3302	
93309	Kelheim	Drachenflugschule Kelheim	09441199458	rudi@dfs-kelheim.de / www.dfs-kelheim.de
97072	Würzburg	Flight Team	09339/1297	f5ght.team@t-online.de / www.flight-team.de
98547	Kühndorf	Flugschule Dolmar	03684/4/46102	flugschule-dolmar@t-online.de
F 12520	Aguessac-Compeyre	Internationales Drachenflugzentrum Millau	0033/5/6559/8444	cabrieres@wanadoo.fr/www.cabrieres.net
F68470	Fellering	Papillon Harald Huber	0033/38982 7187	harf@papillon-web.de/www.papillon-web.de

## 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: [dhvschleppbueroet-online.de](mailto:dhvschleppbueroet-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/ 5 14636-3 5.

## Neue Serienüberprüfung

Das Technikreferat hat die, von der DHV-Kommission beschlossene, laufende Überprüfung von mustergeprüften Luftsportgeräten gestartet. Zunächst wurden 14 aktuelle Gleitsegel (Musterprüfung ab November 2003) der DHV Klasse 1 und 1-2 aller Hersteller anonym eingekauft. Die Überprüfung beinhaltet Material- und Symmetrievergleiche mit den bei Gütesiegelerteilung eingelagerten Mustern sowie Testflüge. Nach Abschluss dieser Serienüberprüfung werden die Ergebnisse im DHV-Info und auf der Webseite veröffentlicht.





# NEU AUF DEM MARKT

## Informationen der Anbieter

### Winterkatalog der Rhöner sofort erhältlich

Rechtzeitig zur Urlaubsplanung für 2005 haben die Rhöner Drachen- und Gleitschirmflugschulen ihren neuen Flugschulkatalog fertig gestellt. Auf über 55 Seiten präsentieren die Rhöner die Flugausbildung auf der Wasserkuppe und betreute Gleitschirmreisen in Europas beste Fluggebiete. Informationen zu den Rhöner Fluggebieten und zur UL-Motorschirmausbildung finden sich ebenso wie Ausrüstungs-Angebote aus dem Fliegershop. Neu in dieser Ausgabe ist das Snowkiting-Angebot: Auf dem Top-Spot Wasserkuppe bieten die Rhöner ab der

kommenden Wintersaison Snowkite-Kurse für Einsteiger und Fortgeschrittene an. Der Gratis-Farbkatalog kann unter [www.wasserkuppe.com](http://www.wasserkuppe.com) bestellt werden.



### Onlineshop für Flieger

Im Herbst hat der Onlineshop all2fly eröffnet. Der Shop ist für alle die Freude am Flugsport, speziell dem Drachen- und Gleitschirmfliegen, haben oder einfach was zum Verschenken suchen. Im Shop gibt es viele unterschiedliche Sachen mit einigen Motiven aus eigenem Design. Angefangen vom T-Shirt über Wanduhren bis hin zum Bikini schaut einfach mal rein. Vielleicht ist auch was für das kommende Weihnachtsfest dabei. Infos: [www.all2fly.de](http://www.all2fly.de).



### OLE Contest: Großer Erfolg für Swing

Der OLC 2004 ist für Swing äußerst erfolgreich verlaufen: Den internationalen OLC gewann wie bereits im Vorjahr Alfredo Studer. Er reichte in diesem Jahr Flüge mit einer Gesamtdistanz von 1.846 Kilometern ein, darunter ein FAI-Dreieck mit 210 Kilometern. Insgesamt erreichte er 2.195 Punkte. Außerdem gewannen:

Internationaler OLC Frauen: Platz 1 Wibke Apholt, Stratus 5

Deutscher OLC: Platz 1 Stefan Traut, Stratus 5

Italienischer OLC: Platz 1 Maurizio Bottegal, Stratus 5

Schweizer OLC offen: Platz 1 Alfredo Studer, Stratus 5

Schweizer OLC Fun & Safety (bis DHV 1-2): Platz 1 Adrian Lutz, Mistral 3

Wir möchten allen Piloten herzlich zu ihren Erfolgen gratulieren. Obwohl der zurückliegende Sommer leider häufiger regnet war, erfolgten 161 Swing Piloten im OLC eine Gesamtdistanz von 28.254 Kilometern. Alle Ergebnisse unter <http://www.onlinecontest.org/holc/>

### Zimmer in Bassanalitalien

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

Anzeige



**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 Lengries fon 08042-9486

[www.AVENA-UHREN.de](http://www.AVENA-UHREN.de)

Postfach 42  
75532  
Straubentwald

Tel  
07082  
314 700

FAX  
414799

Herrenuhr  
Edelstahl  
€ 59,-

Damenuhr  
Edelstahl  
€ 55,-

Mineralglas  
50 m wasserdicht  
GS oder HG - Motiv  
antiallergische Materialien

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

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

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

Weitere Informationen unter Gerling Firmen- und Privat-Service AG, Theodor-Heuss-Allee 108, 60486 Frankfurt, Thomas Ingerl, Tel. +49 69 7567395 oder [thomas.ingerl@gerling.de](mailto:thomas.ingerl@gerling.de). Sie können uns auch einfach den nebenstehenden Coupon faxen.

Fax +49 69 7567-230

!Vor- und Zuname \_\_\_\_\_

!Straße, Hausnummer \_\_\_\_\_

!Postleitzahl, Ort \_\_\_\_\_

!Tel./Fax privat \_\_\_\_\_

!Tel./Fax geschäftlich \_\_\_\_\_

!Geburtsdatum \_\_\_\_\_

!Baruf \_\_\_\_\_

1:1 selbständig

angestellt

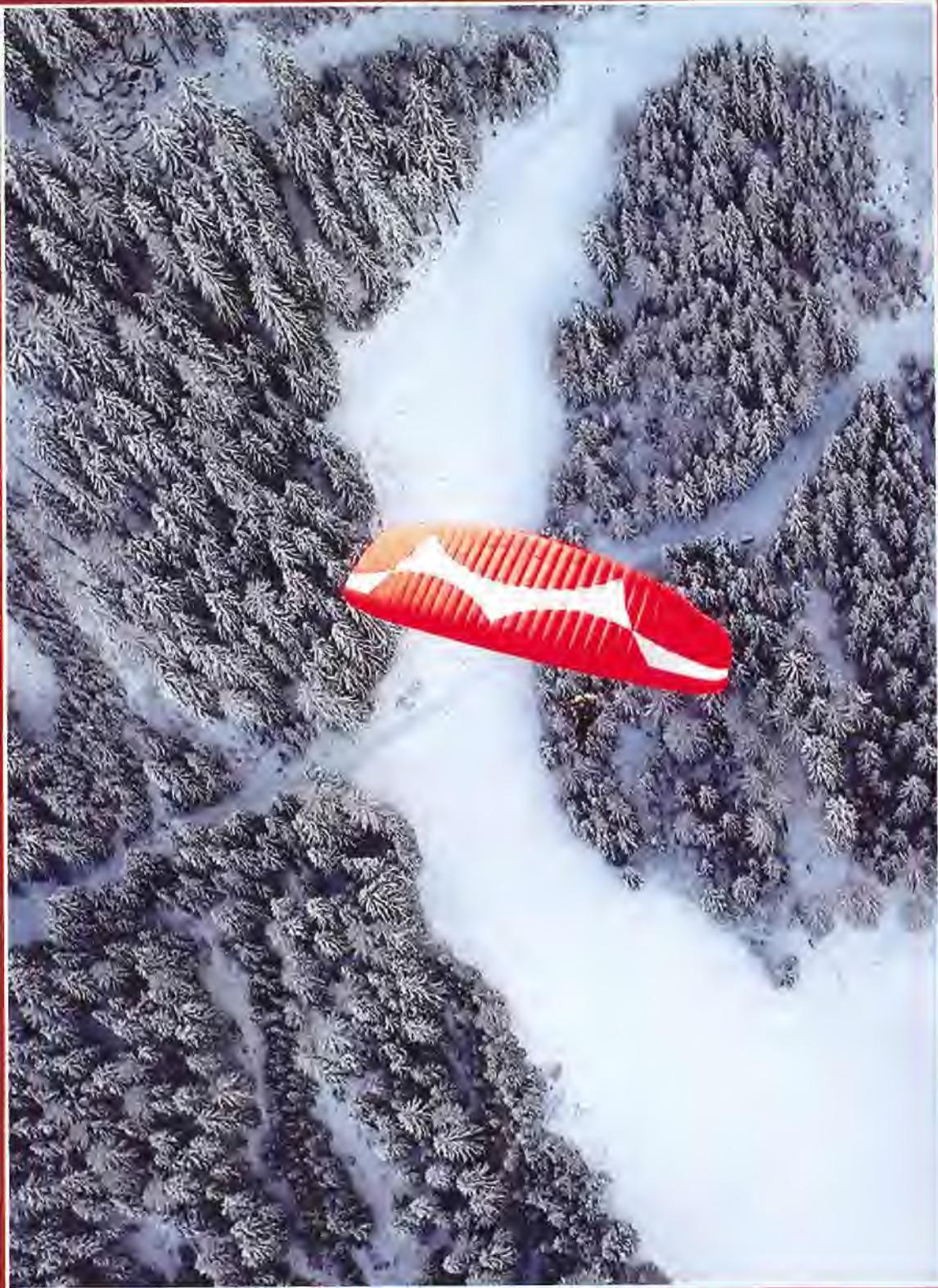


*Platz 2 Gleitschirm Beate Balke*

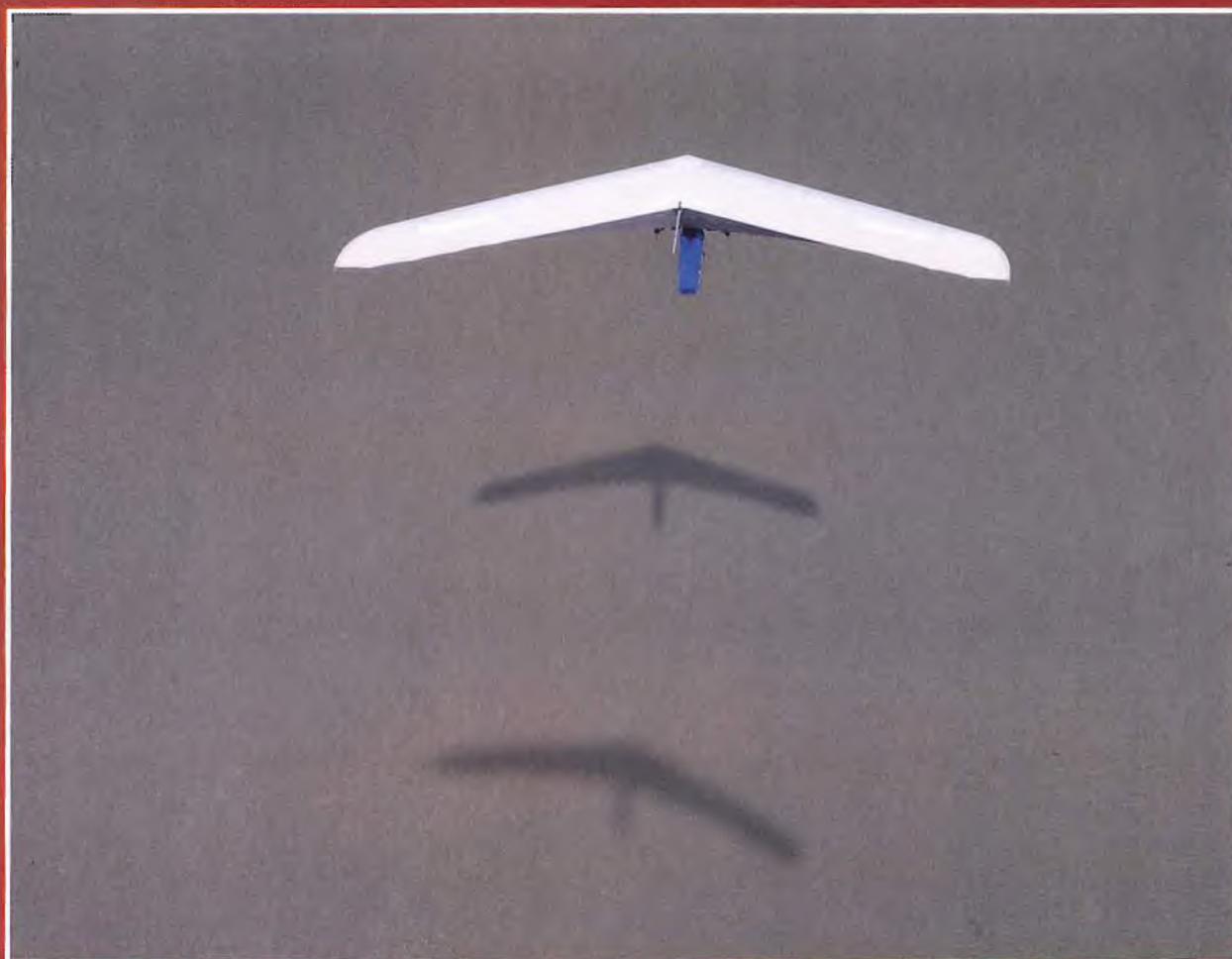


*Platz 3 Gleitschirm  
Bernd Kling*

*Platz 1 Gleitschirm Peter Karsten*



***Foto wettbewe 2f0d***



*Platz 1 Drachen Martin Burchert*



*Platz 3 Drachen  
Steffen Hertling*

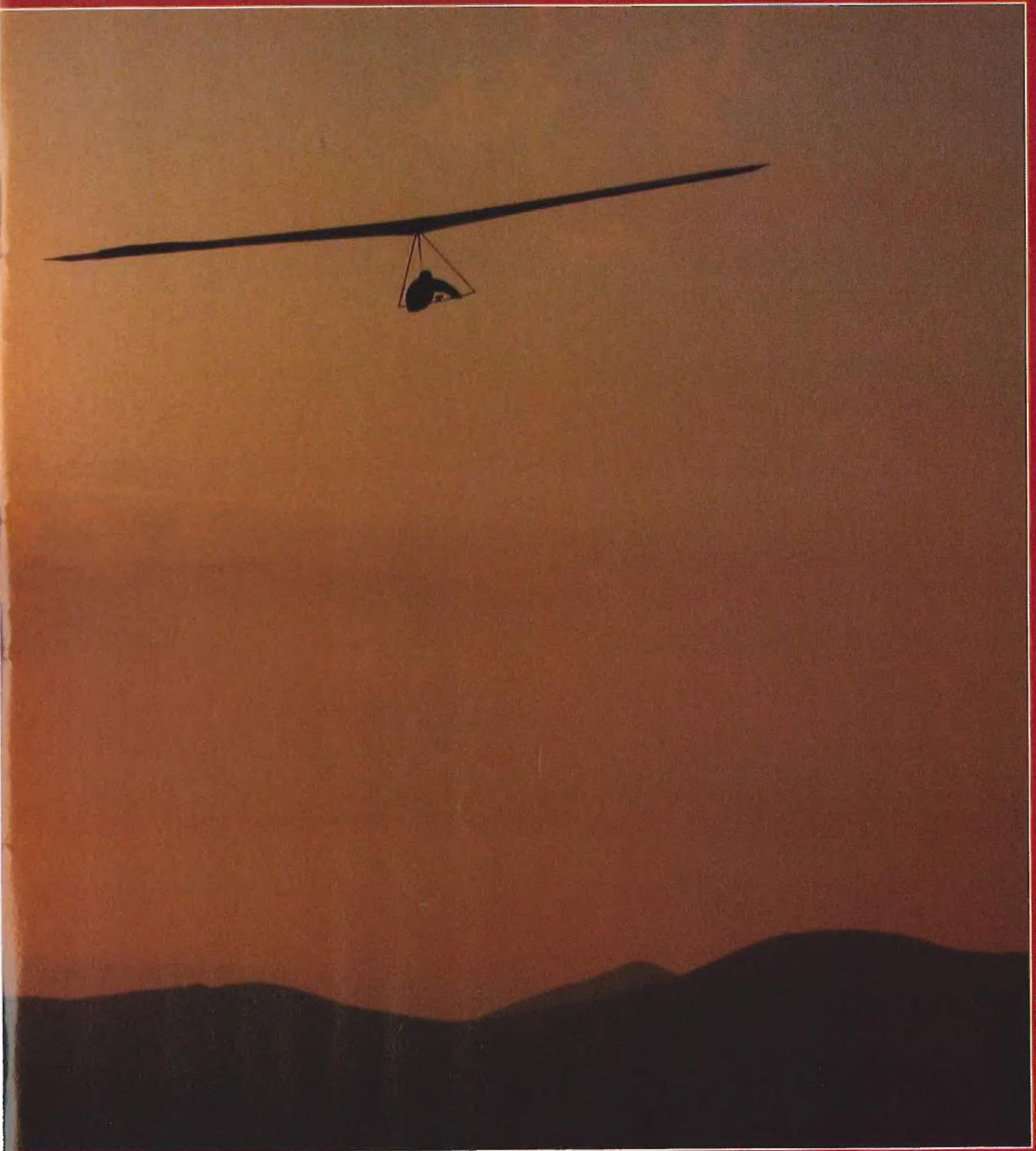
# **Fotowettbewerb 2004**

*Platz 2 Drachen und Sonderpreis Schlepp Hansjürgen Villhard*





# *Fotowettbewerb 2004*



*Sonderpreis Drachen und Gleitschirm Susanne Schmidtberger*

# Wohin im Winter?

**W**ir kennen das ja schon zur Genüge: Da plant man seinen lang ersehnten Fliegerurlaub, alles ist fix, und - schwupp - ist sie da, die Wetterlage, die dir alle Striche durch die Rechnung macht. Und wie! Es gibt so Jahre, da hebt man kaum ab, du zählst die am Schirm verstrichene Zeit, während das Material altert und es erscheint dir wie ein äußerst teures Hobby. Dann gibt es noch die auffällige Koinzidenz von Urlaubspereen mit Traumtagen oder umgekehrt von windigen, klimaverrückten Jahren mit dem Rest freier Zeit und dem Zwang, endlich in die turbulente Luft zu müssen, komme, was wolle! Am Ende eines 2004er Sommers erinnerst du dich, dass Andere 300 km quer über die Alpen jagen, während du selbst deine kaum geflogene Tüte mit Ach und Krach am Handeln im Hausbart bist... aber, sei nicht sauer, hattest du dafür nicht Juli und August 2003? Was, du hast sie nicht genutzt? Selber Schuld! Nichts kommt wieder. Jeder Tag ist einmalig. Berge, Bärte, Reisen am Himmel, Erinnerungen.

Wir wissen es ja fast schon, oder, besser wir "alten" Piloten ahnen es in unserer wettergegerbten Haut: Das Klima lässt zu wünschen übrig. Fast überall. Wo kommen wir da noch mit unseren langsamen Fetzen zurecht? Müs-sen wir immer häufiger die Nase und den Haupttragegurt in den Starkwind heben, zugunsten der Vernunft verzichten, an Startplätzen herumwarten? Und dann ist der Sommer vorbei. In einem Augenblick, wir reden noch vom nächsten fliegbaren Wochenende, da treffen uns kalt die ersten Blätter von den Bäumen. Es bleibt der Winter, die fernen Fluchten, Träume begleiten uns durch Schnee und Nebel. Thermik reduziert sich auf den häuslichen Herd oder die Videos, die wir auf der letzten Messe erstanden haben.

Hat das alles einen Sinn?

Man kann sich gutes Wetter nicht erkaufen. Wissen wir. Wer die Zeit, die Lust und das Geld hat, dorthin zu reisen, wo sich Chancen auf fliegbare Bedingungen ergeben, der möge es nutzen. Im Nachfolgenden ein paar Tipps hierzu. Freilich gibt es noch mehr Plätze und, wer solche kennt, der kann frohlocken. Viel Erfolg jedenfalls mit meiner Auswahl!

Übrigens sind fast alle beschriebenen Gebiete für Drachen und Gleitschirme geeignet. Sind die Landeplätze nach Ansicht des Autors für Drachen problematisch, ist dies in den "Fakten" zum Gebiet extra angegeben.

## Alpen

Wir kennen sie ja - die von Südwesten oder Norden an die Nord- und Zentralalpen heraneilenden Schlechtwetter. Erst Föhn, dann Regen oder Schnee. Zumeist wird man dann versucht sein, die Alpensüdseite ausprobieren.

Aber Vorsicht: Auch hier kann der in Folge von Nordstau einsetzende Wind durchgreifen, kann Nordföhn so manche Thermikräume durchgreifend ausblasen! Die schlimmstmögliche Wetterlage ist dabei gar nicht der Nordstau, sondern die Troglage mit Zentrum über den Alpen, d.h. eine feuchte Luftmasse tieferen Drucks als die umgebende Luft hängt hier fest, hat sich in die Alpen einquartiert. Nebel, tiefliegende Hangbewölkung und sogar Dauerregen sind die Folge. Es gibt dann nur wenige Plätze mit einer größeren Flugsicherheit als anderswo. Zumeist liegen sie auch im Winterhalbjahr

10 Flugtipps rund um die Alpen und das Mittelmeer, zusammengestellt von Oliver Guenay



am direkten Alpensüdrand. Doch auch dann gibt es keine 100 % Garantie! Man muss Wettergespür entwickeln, flexibel sein.

## Bassano

Ein solches Mikroklima bietet tatsächlich Bassano. Warum? Bassano und das Grappa-Plateau liegen im toten Winkel zweier Achsen der Windzirkulation, nämlich dem Neve- und dem Brentatal. Zumeist schieben die Wolkenmassen hier vorbei, bläst der Nordwind in großer Höhe darüber.

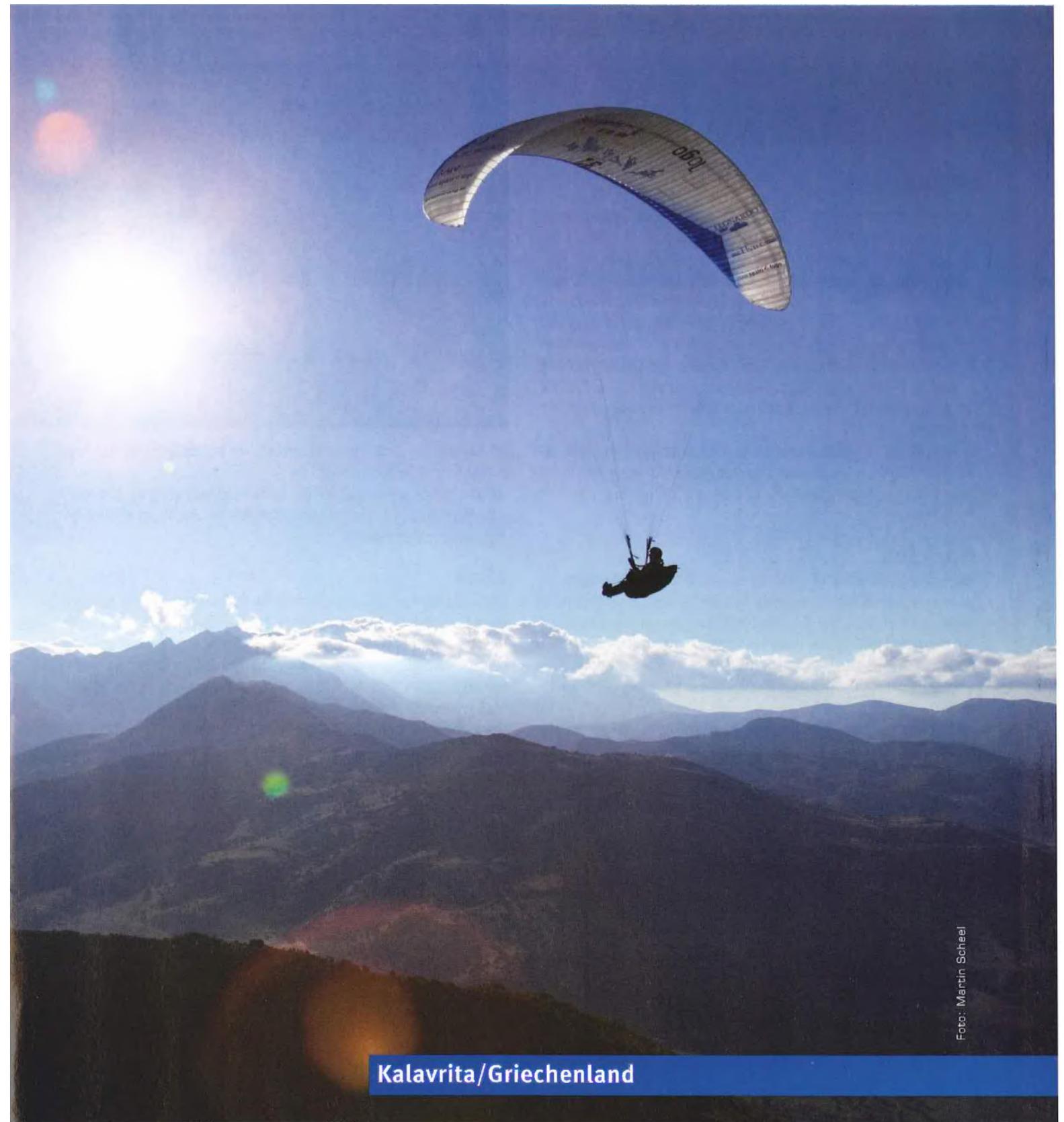


Foto: Martin Scheel

## Kalavrita/Griechenland

Bei Bora (Schlechtwetterostwind) ist es noch fliegbar, wenn man die Vorbedingungen wahrnimmt und bei Schirokko (Südwind) -Auswirkung einerAdriafront - erreicht der bei Venedig noch mit 80km/h blasende Wind den Bergfuß nur noch ausgebremst, auf zumeist schlappe 10-15km/h, wenn überhaupt. Regen fällt natürlich auch in der Region Bassano. Aber er hält sich nicht lange. Kein stationäres Durchgreifen, wie bei uns. Wer es genau wissen will, kontaktiert die Profis vor Ort und ihre Wetterstatistik. Im Übrigen, meine besten Flüge am Grappa hatte ich im Dezember und Februar!

Und das Gute daran: komplette Infrastruktur, Shuttlebus zu den Startplätzen, Wind- und Wetterberatung, Betreuung von "Seltenfliegern", gutes Essen, viele Unterkunftsmöglichkeiten vom Zeltplatz bis zum 4-Sternehotel. Selbständige Piloten können im Übrigen den Flugschulen gut ausweichen - es gibt viele Start- und mehrere Landeplätze! Und zahlreiche Ausweichfluggebiete in der Nähe!

## Ospedaletti

Blumenriviera. Wo die Alpen ans Mittelmeer stoßen. Auch hier eine Reliefkonstellation à la toter Winkel. Bläst in Monaco noch der Mistral um die Ecke, ist man 30 km weiter östlich schon auf der sicheren Seite. Das kleine, sympathische, wenn auch etwas barock-kitschige und unterkunftsarme Städtchen Ospedaletti liegt zwischen San Remo und Ventimiglia und bietet fünf Startplätze unterschiedlicher Höhe für Starkwind und Thermik, von West bis Ost. Die geschützte Lage macht es möglich. Auch hier fliegbarere Bedingungen als anderswo! Regenfronten ziehen vorüber, meist ist es nach 1-2 Tagen wieder fliegbar. Eine Ausnahme sind hier Genuatiefs (im Winter selten). Meine schönsten Flüge hatte ich an Weihnachten und im Februar.

Der rührige Club um Enzo Mamone bietet Shuttle zu den Startplätzen und Wetterbriefings. Die Infrastruktur ist jedoch bescheidener als etwa in Bassano. Etwas für selbständige Piloten und weniger für Flugschulen mit ihrem Pilotentross.

## Gourdon

Am Ausgang einer Schlucht unweit der Stadt Grasse liegt Gourdon am Südeinde der französischen Seealpen noch schneefrei, wenn im Hinterland die Grate weiß verschneit sind. Gourdon ist ein Dörfchen mit mehren Startplätzen gleich neben der Straße. Unter den Franzosen sehr beliebt, ist Gourdon ein echter Thermikofen bereits ab Februar. Besonders in der kalten Jahreszeit wird man aber hier garantiert fründig, ohne sich fürchten zu müssen! Zwei Haken hat Gourdon:

Mistral kann sich hier wegen der Nordsüdausrichtung des Reliefs gelegent-



Foto: Oliver Guenay

Ospedaletti

lich durchsetzen und wegen der klimatischen Begünstigung ist man hier natürlich nicht alleine unterwegs!

Probiert es aus. Die Infrastruktur ist für alle Komforts geeignet. Ausländische Flugschulen sind jedoch nicht gerne gesehen, das Relief ist nicht für den blutigen Laien gedacht!

## Lijak

Die Gratkante des Lijak liegt ebenfalls am Südrand der Alpen in geringer Höhe direkt über der Stadt Nova Gorica. Im Frühling werden von hier aus ab Februar lange Streckenflüge unternommen. Lijak ist klimabegünstigt, wenn die höheren Lagen in Wolken und Regen hängen. Jedoch können Adriatiefs hier durchgreifen. Vorsicht bei Buria (Ostwind). Thermisch geht es, sobald die Bäume schneefrei sind. Falls Schnee hier fällt, bleibt er meist nur kurz liegen. Die Start- und Landeplätze eignen sich für selbständige Piloten, die



Über Bassano

Foto: Martin Scheel



Greolieres



La Palma

sich ihren Rücktransport organisieren können. Die fliegerische Infrastruktur reicht natürlich nicht an Bassano heran und unter der Woche findet man hier kaum andere Piloten. Aber es gibt genügend Unterkünfte und kulturelle Aktivitäten. Meine schönsten Flüge hatte ich im Dezember und März.

## Mittelmeerraum

Wer glaubt, hier die Gefilde der Seligen mit dem Charter ins Paradies zu erreichen, der ist ein Träumer ohne Wetterkenntnisse! Gerade im Winterhalbjahr rauschen Regen und Schnee bringende Tiefs von Gibraltar und dem Schwarzmeer oder Balkan hinein in die gelobten (Flieger-)Länder Griechenland, Türkei und Spanien. Die hohen Lagen erhalten kurzfristig teilweise mehr Schnee und Sturm als bei uns in den Alpen! Gerade die Klimaver-schiebung macht es möglich: Auf heiße und trockene Sommer mit Waldbränden von Portugal bis Griechenland folgen oft konstant kalte, feuchte, windige Winter, wenn sie auch kurz sind. Immerhin kann sich die Natur etwas erholen!

Besonders Wetterumschlägen ausgesetzt sind die Monate November bis Januar mit einer kurzen Erholungsphase im Dezember, während der Februar schon wieder nach oben weist. Viel "Para-waiting" bekommt, wer sich mit seinem Urlaubsziel nicht eingehend beschäftigt!

## Kat' (sprich: kasch)

Die berühmt-berüchtigte Fliegerhochburg Olü Deniz und ihre Umgebung an der türkischen Südküste ist im Winter den aus Norden hereinbrechenden Winden ausgesetzt. Ein Tief über der "Pforte" macht es möglich (die Meerenge zwischen Schwarzmeer und Ägäis). Nichts geht mehr am Baba Dag. Die höher gelegenen Inlandsfluggebiete und Alles weiter westlich haben dasselbe Problem. Einzig Kü, welches eine Nase ins Meer bildet und nur halb so hoch gelegen ist, könnte dann noch fliegbar sein. Hier heizt die Seebrise tüchtig ein. Jedoch sollte man mehrere Dinge berücksichtigen:

Im Winter befindet man sich in der Türkei außerhalb der Saison, welche Anfang November endet. Die Infrastruktur ist auf ein Minimum reduziert. Jedoch findet man genug Unterkünfte, wenn man flexibel ist. Einzig die Billiganreise wird sich auf Antalya beschränken.

Auch ist Ka'd kein Massenfluggebiet. Es gibt derzeit nur einen Startplatz. Die beiden Landeplätze sind groß genug für selbständige Piloten. Die örtliche Flugschule kann Einweisungen geben, welche man unbedingt annehmen sollte!

## Kalamata

Am Süden des Peloponnes gelegen ist Agios Demetrios tausend Meter über einer nach Westen offenen Bucht der Aussichtspunkt par Excellence.

Liebevoll hergerichtet von einem einheimischen Piloten bietet es herrliche Gleit- und Thermikflüge mit Landung an kilometerweiten und im Winter leeren Stränden. Durch die vorgelagerte Bucht, schützendes Relief und ein Nord-Süd gerichtetes Tal weiter westlich ist man hier in einem klimabegünstigten Winkel. Außer bei starkem Süd kann hier normalerweise geflogen werden. Wenn also Kalavrita (berühmt durch Wettbewerbe) im Norden des Peloponnes dem Schlechtwetter und Starkwind ausgesetzt ist (was relativ häufig ist), wie das griechische Festland zwischen Athen und Olymp, dann bleibt nur dieser Zipfel übrig. Die fehlende Infrastruktur (viele Hotels sind geschlossen und kein Shuttle zum Startplatz) wird jedoch selbständige Piloten verlangen. Anreise im Winter mit Flugzeug nach Patra oder Athen, dann Bus oder Mietwagen!

## Monte Capaccio Vecchio

Dieser Gratrücken liegt natürlich schon weit entfernt am unteren Stiefel im Cilento-Nationalpark südlich von Salerno. Weit genug von den Tiefs, welche von Oktober bis März durch die Toskana und die Abruzzen schieben und mit kalten Nordwinden den nötigen Winterregen heranzuführen.

Doch er bietet den vom Meer her anstehenden Westwinden ein Relief, wo bereits in fünfzig Meter über Grund gestartet werden kann. Der höchste von sechs verschiedenen Startplätzen liegt auf dem Gipfelgrat. Anreisen muss man nach Rom oder Neapel mit dem Flieger. Dann Mietwagen. Im Winter gibt es leider fast keine Infrastruktur hier, da viele Campings und Hotels geschlossen sind. An sonnigen Tagen lohnen sich Ausflüge in den Nationalpark oder nach Neapel und Capri. Wer mit dem eigenen Wagen anreist, sollte sich unbedingt die vielen Flugmöglichkeiten über dem Golf von Policastro in der Basilicata anschauen - nur 60 km südlich vom Capaccio Vecchio! Sie liegen bei Maratea und Trecchina. Und wem die Sonne lacht auf dem Rückweg, der muss einen Abstecher nach San Donato Val di Comino machen - spektakuläre Thermikflüge warten am Südrand der Abruzzen an sonnigen Wintertagen, wenn weit und breit keine Gewitter (wie im Sommer) und Regenwolken herumstehen.

## Toix- Palomaret Colt de Rates (Alicante)

Ganz früher gab es bei uns die drei "Y für sonniges Fliegen an der südspanischen Küste.

Das waren Alicante, Almeria und Almuñecar als jeweilige Ausgangspunkte für die Fluggebiete in der unmittelbaren Umgebung. Heute ist in unserem Sprachraum die Region um Malaga am beliebtesten wegen der Unzahl Flugmöglichkeiten und der guten Infrastruktur von Alindecar, wo man fliegen mit baden evtl. verbinden kann, während es um Almeria relativ ruhig geworden ist.



## Sidi Ifni

Ich habe alle drei Regionen viele Male befliegen. Alicante liegt am weitesten östlich und daher, im Gegensatz zu Almunecar, noch am meisten geschützt vor den kalten Nordwestwinden, welche Südspanien ab November bis Februar manchmal heimsuchen. Je näher eine Region zu Gibraltar und dem Atlantik liegt, desto schneller wird sie vom Wind oder vom nachfolgenden Regen eines Tiefs erwischt. Über die flache Meseta des Inlands fetzen die Winde heran an die Küstensierra. Algodonales, Ronda und alles weiter westlich - vergesst es! Selten startet man noch am Nordweststartplatz von Abdalajis, aber Vorsicht auf die Windstärken! Nur bei Granada am tief gelegenen Cenes de la Vega macht der Wind manchmal Pause, bricht sich an den hohen umliegenden Bergkämmen. Dennoch ist das noch keine Garantie für sicheres Fliegen.

Alicante hat den Vorteil, dass da die atlantischen Tiefs nach ihrer Quetschung bei Gibraltar durch die sich öffnende Meerenge im Bogen galoppieren, der Wind dann dort deutlich nachlässt und die Richtung ändert. Zumeist kommt er aus Ost bis Südost vom Meer her als Gegenwind. Der Nord ist kaum mehr spürbar und wenn, dann in großer Höhe.

Während am Morro de Toix die Seewindsoarer auf ihre Kosten kommen, sieht es bei Palomaret richtig thermisch aus mit guten, topplandbaren Startplätzen. Nicht bei Nordwind. Dann besser am Coll de Rates. Details siehe Info!

### Sidi Ifni - Legzira

Eine Küstenregion am Atlantik Südmarokkos. Das ist jetzt Eigenwerbung, ich weiß! Aber hat man nicht das Recht, etwas über die Gebiete zu erzählen, welche man vor 14 Jahren selber erschlossen hat und in unzähligen Touren dorthin den Beweis ihrer Befliegbarkeit angetreten ist? Heute ist Marokko auch nicht weitervom Schuss als irgendein Ort in Südspanien oder der Tür-

kei. Charterflüge gibt es von allen großen, deutschen Flughäfen 1x wöchentlich oder täglich mit Royal Air Maroc über Casablanca nach Agadir. Von dort geht's mit Mietwagen in 2-3 Stunden ins Gebiet. Wem der hygienische oder der Sicherheitsstandard nicht passt, der bleibt in Europa. Punkt. Die Gegend hat eine erstaunliche Ganzjahresbefliegbarkeit. Selten sind Starkwind und Regen, und dies vorwiegend zwischen November und März und auch wirklich meist maximal an zwei Tagen am Stück, bevor es wieder in die Luft geht! Inzwischen gibt es sechs verschiedene Startplätze im Radius von 15 km, für Küstensoaren und Thermikfliegen, für Anfängertraining und Fortgeschrittene. Keine Kabel, Leitungen, Häuser. Lange Sandstrände oder flache Ebene zum Anlanden. Für Nordwind. Für Starkwind. Für Nullwind. Bei Regen und Schirokko (hier ein böiger Ostwind aus der Sahara, unfliegar): ab ins Hammam nach Sidi Ifni.

### La Palma: Jedey - Las Indias

Die westlichste Küste Europas darf nicht fehlen, wenn ich von Winterbefliegbarkeit spreche und von einem gemäßigten Mikroklima. Hier auf der passatabgewandten Seite der Insel La Palma, westlich der großen Inseln, wirkt die Passatwelle aus Nordosten weniger ausgeprägt.

Dennoch fliegt man im Lee, wenn auch nicht ganz so dramatisch wie auf Teneriffa und Gran Canaria, die Küste ist steil und zum Soaren ideal, Die Startplätze verlangen den selbständigen Piloten, die Landeplätze bei Puerto Naos sind vernünftig (schwarzer Vulkansand).

An windschwachen Tagen kann man früh auch den Pico de Birigoyo befliegen. Sechzehnhundert Meter hinab nach Puerto Naos sind ein Traum, den sich ein gut organisierter Pilot durchaus erfüllen kann! Regelmäßige Charterflüge gehen von allen deutschen Flughäfen nach Santa Cruz de la Palma!

## INFORMATIONEN FLUGGEBIETE



dei Fiori, San Remo; Tel. +39/0184/660635  
Fremdenverkehrsamt; Tel. +39/0184/689085

Alternativen:

Bavera (SE, E, leicht) • kleines Soaringgebiet bei Ventimiglia, Cima Olivastro (5, SE, leicht) über Isolabona, Colle di San Bernardo (SW-SE, leicht) bei San Bernardo da Mendatica, M. Piscivino, Puerta del Sol und Capo Mele (bei Alassio und Laigueglia)

### Gourdon

Anreise: Von Grasse auf der D 2085 Richtung Bar-sur-Loup. Dann auf der D3 weiter zum Städtchen Gourdon. Am Stadteingang links abbiegen (D 12) und hinauf auf das Plateau. Dort einem Fahrweg 1 km nach links folgen (Beschilderungen) zum Startplatz.

Startplätze: Lembarnier, SW, 1150m und Cavillone, W, 1.220 m

Landeplätze: Domaine de St. Ambroise oder Toplandung auf dem Plateau

Kontakt: Man trifft sich bei der Auberge de Gourdon, Club: Lei Courpatas, Tel. +33/4/93.24.19.72

Unterkunft:

Maison de Village, Tel. +33/6/12.23.53.17, 2 Min. vom Startplatz, Appartments, Tel. +33/04/93.09.68.39, im Dorfkern, Gele Rural du Chateau de Gourdon, Bastide Proverkela, Tel. +33/4/93.09.68.02, Güte Rural Bar sur Loup, Tel. +33/4/93.42.95.06

Alternativen:

Montagne de Cheiron (5W-S0) bei Grbolisres, Roquebrune Cap Martin/Monaco (SW-S-0), Kennedy (0, S) über Bar sur Loup, Eze (5) bei Eze, Thorenc (5) bei Andon, Lachens (S-N-W) über La Roque Escapon und La Bastide

### Lijak

Anreise:

Von Norden: Tauernautobahn über Villach nach Tarvisio. Ausfahrt Slowenien (SLO) und über Passo di Predil • Kobarid Tolmin nach Nova Gorica. Von Italien über Verona Venedig Udine nach Nova Gorica

Startplätze: GS, 581 er - 0, 920 m

Landeplatz: Hauptlandeplatz in Livine, 65 m (nähe

### Bassano-Monte Grappa Massif

Anreise: Brennerautobahn bis Trento- Nord. Weiter auf der SS 47 Richtung Padua / Pergine. Ausfahrt Bassano. Nach 1 km kommt eine Kreuzung. Man biegt dort links ab Richtung Romane d'Ezzelino, und weiter nach Semonzo. Im Ortszentrum Piazza mit Info und Airpark nahe GS-Landeplatz!

Startplätze: Tappeti, Casette, Panetone, SW-SO, 850 m - 1.580 m

Landeplätze: jeweils GS und D in Semonzo del Grappa

Kontakt: Montegrappa Airpark

Deutsch-italienische Flugschule, Andreas Breuer

Piazza al Paradise Nr.7, 31030 Semonzo del Grappa

Tel. +39/329/1597944 mobil und

(Tel./Fax) +39/0423/910445

Email: [airparkeliberott](mailto:airparkeliberott)

[www.montegrappa-airpark.com](http://www.montegrappa-airpark.com)

Infos: [www.vivereilgrappa.it](http://www.vivereilgrappa.it)

[www.vololibromontegrappa.it](http://www.vololibromontegrappa.it) [www.montegrappa.org](http://www.montegrappa.org)

Unterkunft:

Locanda Monte Grappa, Tel. +39/0423/561113

Locanda alla Posta, Tel. +39/0423/561119

Albergo Contarini, Tel. +39/0424/558164

Camping und Pizzeria "L'Antica Abbazia", Semonzo, Tel. +39/0423/561150

Alternativen

Monte Caina (S, SW, 0, einfach) versch. weitere Startplätze bei Rubbio und Tortima, alles gleich westlich vom Monte Grappa über Marostica, Monte Sumano (50, mittel) über Schio, Monte Croce (5, mittel) über Cogollo del Cengio, Col Formiga/Panetone (SO, leicht) Monte Cavallo (S, leicht, nur an Wochenenden)

### Ospedaletti

Anreise: Von Norden über die San Bernardino Strecke - Milano • Genova • Nizza, Ausfahrt San Remo Ovest bei Coldirodi, hinab nach Ospedaletti

Startplätze: Monte Nero, Col del Bandito, Monte Carparo, 600 m - 900 m, SW-SO

Landeplatz: Baia verde, westlich vom Stadtstrand in Ospedaletti

Kontakt: Ponente Fly, Enzo Mamone,

Mobil +39/360/70 00 87, man trifft sich um die

Mittagszeit an den Strandbars Sirena oder Belvedere

Unterkunft:

Hotel Luna, Tel. +39/0184/689398, Camping Villaggio

Für alle die dachten,  
 > dass Rettungsschirme beim Gleitschirmfliegen überflüssig sind!  
 > dass ein Airbag nur im Auto Sinn macht!  
 > dass die Jet Flaps nur ein Marketing Gag sind!

„Das Jet Flap System verringert die Stallgeschwindigkeit um 17%!“

„Jet Flaps verbessern die Sicherheit von Gleitschirmen“

„Die wirklich herausragenden Thermikeigenschaften ...“

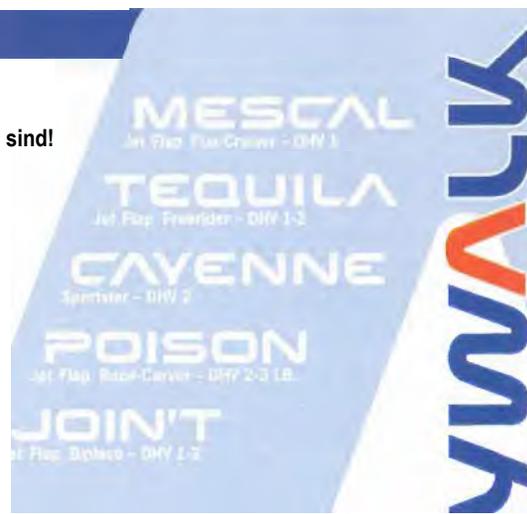
„Das Abrissverhalten ist im direkten Vergleich langsamer und kontrollierbarer als bei konventionellen Kappen“

„Die Flaps wirken wie ein Turbulenzfilter“

„Speed und Gleitleistung werden von den Flaps nicht beeinflusst“

„... überraschend, wie lange sich die Flaps-Flügel aushungern bzw. noch fliegen lassen“

(alle Zitate aus Fly & Glide, Gleitschirm, Cross Country, Vol Libre)



**JET FLAP**  
 Innovation sichtbar gemacht

skywalk GmbH & Co. KG  
 Bahnhofstraße 110  
 83224 Grassau  
 Fon: +49 (0) 86 41 - 69 48 40  
 info@skywalk.info

Mehr Infos unter:

d.jfit

W

## INFORMATIONEN FLUGGEBIETE

Lokvita) bei der Hauptstraße. An der Straße befindet sich der "Extreme Pub".

Kontakt: Club Polet - email: [tjasa.luquequestarnes.si](mailto:tjasa.luquequestarnes.si)  
Man trifft sich vorwiegend an den Wochenenden am Landeplatz

Unterkunft:

Hotel Paradiso, Lokve 23a, SLO-5252 Trnovo, 6 km nach dem Startplatz auf dem Plateau gelegen, sehr schön, der Besitzer Vito und Nadja, sprechen deutsch, Tel. +386/65/49407

Camping Korada in Kanal (30 km vom Fluggebiet), Tel. +386/65/51064, geöffnet 1.5. - 30.9.

Gostilna (Gasthaus) Oddih an der Auffahrt zum Startplatz

Alternativen

Monte Carso (W, SW) über Malikras und San Dorligo bei Trieste, Kovk (5, SW) westlich von Ajdovscina, Kobala (W, S, 0) über Tolmin

### KaZ

Anreise: Im Winter am besten Flug nach Antalya. Von dort mit Bus oder Mietwagen Richtung Fethiye bis Kaö.

Startplatz: Asaz, SW, 1.005 m

Landeplätze: 1. Großer Betonkai westlich des Ortseingangs. 2. Hafen marina (nur für Geübte!)

Kontakt: Sky Sports, Arslan Öztürkmen, Tel.

+90/242/8363291 e-mail: [skvarslanehotmail.com](mailto:skvarslanehotmail.com)  
[www.skysports-turkey.com](http://www.skysports-turkey.com)

Shuttle zum Startplatz von 8 h – 16 h bei Flugwetter alle 2 h oder für Gruppen nach Vereinbarung !

Fluggebietseinweisungen, Führungen, Tandemflüge

Unterkunft: Hotel Yali ; Tel. +90/242/8364010;

[email:trjouehotmail.com](mailto:email:trjouehotmail.com)

Nurhotet, Tel. +90/242/8361828,

[email:nurhotelehotmail.com](mailto:email:nurhotelehotmail.com)

Alternativen:

Kalkan (W, schwierig) ein 1.200 Meter Berg über dem Meer, Bozkaya (5, SE, mittel) über Sinekibel – das Thermik und Streckenfluggebiet 68 km entfernt Tünektepe (S, schwierig, soll aber verbessert werden), das Fluggebiet bei Antalya !

### Kalamata

Anreise: Flug bis Patras oder Athen, im Sommer Charter nach Kalamata evtl. von dort mit Bus oder Mietwagen

Startplatz: Agios Demetrios, 930 m, NW-SW

Landeplatz: Strandabschnitt vor dem Hotel Filoxenia.

Nicht weiter in die Stadt hineinfliegen!

Kontakt: Man trifft sich am Parkplatz des Filoxenia direkt vor dem Landestrand abschnitt. Tanas Fenekos spricht

englisch, Tel. +30/944/575035 (mobil) und

+30/7210/29582; ebenfalls Petrus Giftoylas, mobil

+30/946/018160 (Cafenion Centro)

Unterkunft:

Hotel Flisvos bei der Kirche an der Strandstrasse (etwa

500 Meter vom Landestrand); Tel. +30/7210 82177,

[www.kalamata.gr](http://www.kalamata.gr) Auswahl von Unterkünften!

Alternativen:

Karitena (NW) bei Megalopolis, Totos (SE SW) bei

Nauplia

### Monte Capaccio Vecchio

Anreise: Flüge nach Rom und Neapel, dann weiter

Richtung Salerno mit Mietwagen

Startplätze: 6 Startplätze von 50 m (Capo di Fiume)

180 m (Madonna del Granato) - 700 m, SW, W, N

Landeplatz: Capo di Fiume, 20 m

Kontakt: No Limits Club Paestum bzw. Club Valle del

Sele; Aurelio Perillo, mobil +39/338/ 9547560;

Raimundo, mobil +39/338/1067156 (spricht englisch)



Unterkunft:

Hotels, Pensionen und Campingplätze in reicher Auswahl entlang der Küste zwischen Agropoli und Paestum; die Leute vom Club können Unterkünfte empfehlen/ organisieren!

Alternativen:

Castel San Giorgio (nähe Salerno über der Autobahn) Sarno (SW-NW), Santa Maria Castella (S, SE) über Positano (nur Okt. – Mai), Monte Sant Angelo a Tre Pizzi (Positano) ebenfalls nur Okt. - Mai, Monte Falte über Castellamare di Stabia (N-W), Praia a Mare, Maratea und Paola Flüge an der kalabrischen Küste, nur nach der Badesaison !, Monte Vulture (NW-NE und S, SW) und Muro (NW-NE) in der Basilicata; ebenfalls Palm: !

### Toix- Palomaret - Colt de Rates (Alicante)

Anreise: Am besten mit Flugzeug nach Alicante. Dort Mietwagen nehmen!

Startplätze: Morro de Toix, 285 m, SW, über der Marina von Mascarat, Palomaret, 850 m, SW, Coll de Rates, N, NO, 994 m und S, SW, 1.050 m

Landeplätze: Morro de Toix; Strand neben der Marina

von Mascarat, Palomaret: Ost, 470 m und West, 490 m,

an der Zufahrtstrasse, Coll de Rates: Parcent, 304 m

Kontakt: Suby Lütolf; Mobil: +34/609066610;

e-mail: [suby@ctv.es](mailto:suby@ctv.es) oder [belaviss@chickmail.com](mailto:belaviss@chickmail.com)

Flugbetreuung und Abholung vom Flughafen!

Palomaret: Nick Pollet, [www.doyouwanna.net](http://www.doyouwanna.net)

email: [doyouwannaeremail.es](mailto:doyouwannaeremail.es)

Tel. +34/965687143, mobile +34/606781180 Funk

147.100

Unterkunft:

La Datscha von Familie Schwer; Tel. +34/965660500 in

San Vicente bei Alicante, Appartments von Familie Widmer;

Tel. +34/965973015 in Calpe (näher) oder in Nick Pollets

Haus, ca. 10 Min. vom Flughafen Alicante- siehe Kontakt!

Alternativen:

Pena de Sella (SE-SW, einfach; nur Mo-Fr ! Schlüssel zum

Startplatz haben Suby und Nick!); Serra de Bernia (SW,

schwierig; Kontakt: Suby Lütolf – siehe Morro de Toix

und Colt de Rates!); Cortina de Benidorm (5, leicht)

Guadalest (S, mittel; Landeplatz abhängig von Höhe des

Stausees! – Info bei Suby!); Sierra de la Almudaina

(N, leicht) – etwas geschützt bei sehr starkem N-Wind!

### Sidi Ifni - Legzira

Anreise: Flug nach Agadir und Mietwagen.

Startplätze: Legzira: NW-SW, NO, 290 m, Felsentor, NW, 45m, Sidi Ifni, Bellevue, NW, W, 55 m, La Rouwya, 340 m, W, SW und Boulalam, NW, 260 m

Landeplätze: Jeweils am Strand oder Bergfuss, in Sidi Ifni auch am alten Flughafen!

Kontakt: Kein Ortskontakt ausser Abdellah Sarkoukou, Tel. +212/48/780457

Oliver Guenay, Autor des Berichts, organisiert 3x jährlich geführte Landrovertour-siehe [www.gleitschirmurlaub.de](http://www.gleitschirmurlaub.de) oder email: [olisbluesky@yahoo.de](mailto:olisbluesky@yahoo.de)

Unterkunft:

Hotel Legzira von Abdullah Sarkoukou, außerordentlich romantisch am Strand von Legzira gelegen, mit Kerzenlicht und Meeresrauschen, Insider Tipp, Landemöglichkeit direkt vor dem Haus, von der Straße nicht einsehbar, ideal für einen Urlaub zum Entspannen.

Hotel Bellevue in Sidi Ifni, Tel. +212/48/875072,

Zimmer mit Dusche

La Suerte Loca, Sidi Ifni, Tel. +212/48/875350

Alternativen:

Sidi Moussa d'Aglou, NW, Le Nid D'Aigle/Al Borj, W, bei Francois, email: [abdel\\_Lapinou@caramail.com](mailto:abdel_Lapinou@caramail.com), Tel. +212/71/668505

Achtung: detaillierter Artikel über Sidi Ih etc. in Gleitschirm Heft Sept. 2004!

### Jedey - Las Indias

Anreise: Charterflüge nach Santa Cruz de la Palma. Von dort per Bus oder Mietwagen nach Puerto Naos oder Puerto de Tazacorte auf der Westseite der Insel

Startplätze: Jedey, 565 m, W, SW, S - Las Indias 695 m - 730 m, W

Landeplätze: Strand von Puerto Naos (Jedey) oder Lavafeld Punta de! Nombre (Las Indias)

Kontakt: Es gibt 2 Clubs und eine Flugschule – hier die wichtigsten Daten und Ansprechpartner zum Fliegen:

Email: [palmaclub@airnet.de](mailto:palmaclub@airnet.de)

Javier, Tel. +34/922/408171, 0610/695750

Mike, Tel. +34/922/485096, 0609/823008

Escuela de Parapente Palmasur: +34/922/444034

(Tino) +34/922/444549 (Joaquin),

Club Parapalma: +34/922/181379 (Rafa).

Homepage auf spanisch:

<http://club.telepolls.com/navracarballo/jedev.htm> von

Tino (Palmasur), Haupttreff der Insel ist die

Strandpromenade des sonnigen Puerto Naos oder am

Strand bei Puerto de Tazacorte (Bar Naos oder Mirador del Time).

Unterkunft:

Hotel Martin, Tazacorte, Tel. +34/922/408046

Apartamentos/Pension "Volcanes", Fuencaliente,

Tel. +34/922/44164, Hotel Sol Elite, Puerto Naos, Tel.

+34/922/408000, Hotel Eden, Los Llanos de Aridane,

Tel. +34/922/460104, Hotel Valle Aridane,

Tel. +34/922/401090, Pension Arrocha, Santa Cruz, Tel.

+34/922/411 117, <http://canarias.arkus.net> - Infos

Alternativen:

Pico de Birigoyo, W, NW und SO

Mirador del Time, W, SW über Tijarafa

Risco de la Concepcion, NOSO, über Santa Cruz

Literatur

*Die schönsten Fluggebiete rund um das Mittelmeer,*

*2. Auflage, 2003, Oliver Guenay*

*Die schönsten Fluggebiete der Alpen, 4. Auflage, 2004,*

*Oliver Guenay. Beide Bücher sind im DHV-Shop erhältlich!*

# »Weil ich noch nicht lange fliege; wird mir öfters ein bisschen mulmig.«

## Abfahrtsstar und Gleitschirmflieger Florian Eckert im Interview

St. Anton, Arlberg, Ski-Weltmeisterschaft 2001: Eine Sensation bahnt sich an. Der Tölzer Florian Eckert liegt beim Abfahrtslauf bis kurz vorm Ziel in Führung. "Herminator" Hermann Maier und Co sind schon unten. Ganz Österreich hält den Atem an. Auf den letzten Metern büßt der 22-Jährige noch Sekundenbruchteile ein. Es reicht für Bronze. Nach 23 Jahren hat wieder ein Deutscher eine Medaille bei einer WM im Abfahrtslauf geholt. Florian legt nach. Zweimal Zweiter bei den darauf folgenden Worldcup-Abfahrten in Norwegen. Dann kam das Aus. Bruch des Schienbeinkopfs im November beim Riesenslalom-Training – eine Woche vorm ersten World Cup. 33 Monate Wettkampfpause. Doch Florian hat die Zeit genutzt und Gleitschirmfliegen gelernt.

Florian, was mich als Skifahrer schon immer brennend interessiert hat. Was ist das für ein Gefühl mit 130 km die Streif in Kitzbühel runter zu rasen?

*Für mich in erster Linie ein sicheres Gefühl. Ich weiß, was ich kann und was ich machen muss um schnell zu sein. Und im schlechtesten Fall gibt's das Netz.*

Ist da gar keine Angst dabei?

*Nein. Nur Respekt. Und der Respekt führt zur Konzentration. Die meisten Situationen habe ich beim Skifahren schon mal mitgemacht. Ganz im Gegensatz zum Gleitschirmfliegen! Weil ich noch nicht lange fliege, wird mir öfters ein bisschen mulmig.*

Als Tölzer, der am Brauneck Skifahren gelernt hat, war Dir Gleitschirmfliegen von Kind auf bekannt. Wann kamst Du auf die Idee, dass das was für Dich wäre?

*Ja, gefallen haben mir die Schirme am Himmel schon immer. Ich bin dann mal mit dem Tandem mitgeflogen. Mit 1.4 Stefan Haider (DHV-Fluglehrer und DSV Skitrainer). Der hat dann gleich spiralt, das hat richtig Spaß gemacht.*

*Nach meinem Unfall hab' ich dann in der Reha-Zeit einen Sportgesucht, der mein Knie schont. Außerdem hatte ich Lust und Zeit. So kam ich aufs Gleitschirmfliegen.*

Die Ausbildung hast Du dann wahrscheinlich am Brauneck bei Adventure Sports gemacht?

*Ja genau, beim Stevie. Fertig gemacht habe ich aber in Garmisch beim Brunner Michi. Ich habe eh in Garmisch trainiert, da hat sich das angeboten. Außerdem war die Flugfrequenz dort höher. Geflogen sind wir vom Hexenkessel/Kreuzjoch.*

Ist eigentlich erstaunlich, dass Deine Trainer oder Sponsoren nichts dagegen haben. Bei den Fußballern sieht ja ganz anders aus.

*Ich bin im Gegensatz zu [...] den Fußballern kein Anstrengungsfahrer. Kann ich nicht fahren, gib'ts kein Geld. Da bin ich völlig frei und selbstverantwortlich.*

Was hat Dir am besten bei der Ausbildung gefallen?

*Die sensationelle Aussicht von oben beim ersten Flug vom Brauneck. Der Übungshang war schon mühsam.*

Warst nervös?

*Natürlich. Bin ich noch immer vor jedem Start. Neuer Startplatz, Wetter, alles Sachen, die ich noch nicht einschätzen kann. Vorm ersten Flug war ich richtig nervös. Dann ging der Funkauch nicht, die Landeinteilung war dann spannend. Hat aber alles gut geklappt.*

Fliegen ist ja nicht nur ein Sport, sondern auch ein ganz besonderer Zustand. Was gibt Dir das Gleitschirmfliegen?

*Das war die Chance, etwas ganz Neues zu lernen. Gleitschirmfliegen lässt sich mit nichts Anderem vergleichen. Dazu kommt natürlich auch ein gewisser Adrenalin-Kick, vor allem bei Klappern! Am wichtigsten ist mir aber das intensive Naturerlebnis – ohne Motor, der lärmt und stört.*

Hat es unter Umständen sogar einen positiven Trainingseffekt fürs Skifahren?

*Ja, ich kann dabei wunderbar entspannen und abschalten.*

Kannst Du Dir vorstellen nach Deiner aktiven Karriere intensiver zu fliegen – vielleicht sogar Wettbewerbe?

*Soweit denke ich im Moment noch nicht. Ich bin mit 25 noch jung für einen Abfahrer. In der nächsten Zeit möchte ich auf jeden Fall mehr fliegen. Ob ich nach der Skikarriere Wettkämpfe, in welcher Form auch immer, machen möchte, ist ungewiss. Einstweilen möchte ich den Sport an sich genießen.*

Du bist seit 2003 wieder im Weltcup-Zirkus dabei. Im November 2004 hast Du mit einem 10. Platz in Lake Louise wieder an Deine alte Form angeknüpft. Wir vom DHV und sicherlich auch unserer Mitglieder drücken die Daumen für die Wettkampfsaison 2004/2005 und wünschen Dir 'flotte Flüge'. Ich danke Dir für das Gespräch.

Das Interview führte Benedikt Liebermeister

It>



Foto: Benedikt Liebermeister



Foto: Privat

# Winterflüge

In ein paar Tagen ist es soweit: "Endlich Winter" Die für mich ruhigste Zeit des Jahres ist angebrochen. Die Schneedecke auf den Bergen ist schon ganz ordentlich. Jetzt wird es langsam auch im Tal immer weißer und der schmuddelige Schneematsch verwandelt sich in eine schöne, im Sonnenlicht glitzernde, weiße Wüste. Diese frische kalte Luft einzuatmen ist schon beim Spaziergehen im Tal einfach wundervoll.

Ein Beitrag von Burkhard Martens



# sind etwas besonderes

**A**ber jetzt geht es erst mal auf den Berg. Das letzte Tiefdruckgebiet hat ausgiebige Schneefälle gebracht. Nun setzt sich gerade Hoch Oskar mit einer länger anhaltenden Schönwetterphase durch. Am Startplatz angekommen überrascht es nicht, keine Piloten am Startplatz zu sehen. Ist es doch um 11.00 Uhr mit minus 10 Grad C. auf 1.700 m klirrend kalt. Die frische Luft bietet dafür eine herausragende Fernsicht. Kein Wunder, die Schneefälle haben ja jeden Dreck aus der Atmosphäre gewaschen. Der Startplatz ist unberührt, Wanderer verschlägt es nicht in diesen Bereich des Berges. Es ist ein Traum. Bevor wir unsere bunten Gleitschirme auspacken, genießen wir noch mal die Ruhe, die Aussicht, die Sonne, die uns in der kalten Luft wärmt. Der Wind steht mit angenehmer Stärke an. Wir dürfen unsere Schirme in diesem unberührtem pulvrigem Neuschnee auslegen. Es ist wie ein Privileg, es war noch Niemand vor uns auf diesem weichen Boden. Wir hängen uns ein, ziehen den Schirm rückwärts auf und spielen mit dem Wind. Tänzeln dabei in der 20 cm starken flauschigen Neuschneedecke leichtfüßig umher. Der Blick hinter dem Schirm geht Richtung Alpenhauptkamm. Heute kann man wohl mindestens 100 km weit sehen. Vor lauter Ablenkung wegen des wahnsinnig schönen Panoramas muss ich den Schirm immer wieder mal absetzen. Wir wollen gar nicht sofort fliegen. Dieses Glücksgefühl hier oben am Berg wollen wir noch etwas genießen. Langsam wird uns in unseren warmen Overalls richtig heiß. Auch Spielen im Wind ist anstrengend.

Einige Freunde kommen zum Startplatz, wir begrüßen uns freudig und haben wegen des schönen Wetters alle ein Strahlen im Gesicht. Das ist ein so schöner Wintertag. Wir freuen uns langsam immer mehr auf den bevorstehenden Gleitflug und machen den an vielen Stellen immer noch jungfräulichen Startplatz frei, heben in die klare Winterluft ab.

Der Wind reicht nicht zum Soaren. Die ganze Höhe hangnah, im Versuch die Flugzeit zu verlängern, abzubauen ist uns zu schade. Lieber fliegen wir einfach ins Tal hinaus. Es ist unglaublich ruhig in der Luft. Beim Hinausgleiten sehen wir ein paar Spuren im Schnee. Auch diese sind im ansonsten unberührten Schnee - es scheint fast so, als ob auch diese Spur mit Freude gezogen wurde. Die Sonne scheint nicht mehr mit voller Kraft und erwärmt uns beim Fliegen nicht sonderlich, was aber nicht wichtig ist, da uns vom Spielen immer noch warm ist. Wir fliegen gemeinsam und schauen uns gegenseitig an. Es ist ein schöner farbiger Kontrast, unsere bunten Schirme gegen den blauen Himmel und die saubere weiße Landschaft. Wir gleiten langsam tiefer und ziehen die ersten Spuren in den locker flockigen Neuschnee am Landeplatz, direkt neben der Langlaufloipe. Der Landeplatz ist leider schon im Schatten, aber was macht das schon, Bei einem heißen Jagertee in unserem Fliegertreff warten wir auf unsere Freunde.

Wir reden gemeinsam über unseren ruhigen Gleitflug und alle hatten das gleiche Glücksgefühl bei diesem ruhigen Flug, schon erstaunlich. Jeder weiß, dass wir eigentlich begeisterte Thermik- und Streckenflieger sind. Aber so ein ruhiger Gleitflug hat schon auch was ganz besonderes, Auch den Sonntag wollen wir noch mal in den Bergen an der frischen Luft verbringen. Es soll aber ein anderes, etwas höheres Gebiet sein. Die klare Luft ver-

spricht wieder eine tolle Fernsicht. Da wir an das Wochenende noch 2 Tage ranhängen können, wollen wir gemeinsam nach Südtirol zum Speikboden ins Ahrntal fahren. Solange Skibetrieb ist, kann man dort mit Hilfe dreier Liftsektionen bis auf 2.400 m fahren. Es stehen somit über 1.500 m zum Abgleiten bis zum Landeplatz in Sand in Taufers zur Verfügung.

Es ist die gleiche stabile Wetterlage angesagt. Ein schönes Hochdruckgebiet, schwachwindig und da alles, im wahrsten Sinn des Wortes schneeweiß ist, ist auch keine Thermik zu erwarten. Hier ist der Startplatz schon benutzt worden, aber was macht das schon. Von dieser Höhe ist die Aussicht in die Berge gewaltig. Wir lassen uns viel Zeit, genießen die Landschaft, betrachten die Hektik bei den Skifahrern. Wir freuen uns über unseren von der Skipiste abseits gelegenen Startplatz. Es finden sich trotzdem ein paar Zuschauer ein, die sich wie immer fragen: "Ja wann springen sie denn?" Und die nächste natürlich: "Kann man das auch steuern?" Früher hat uns diese Frage immer genervt, Aber mittlerweile wissen wir das richtig zu deuten. Die Interessierten wollen einfach nur mit uns ins Gespräch kommen und wissen so schnell keine gescheiten Fragen zu stellen, Mit Ruhe und einem Strahlen im Gesicht erklären wir ihnen die wichtigsten Dinge. Ja, man kann bei Thermik auch wie die Segelflieger sehr lange in der Luft bleiben und sehr hoch steigen. Aber heute nicht, heute wollen wir die ruhige Luft und die Natur genießen. Ohne Fliegerstress, ohne Angst vorm Absaufen. Einfach schön, solche Winterflüge.

Der Flug vom Speikboden ist schon ein Erlebnis. Der Wind steht sehr schwach an, aber es reicht auch heute auf dem festen Schnee für einen gemütlichen Rückwärtsstart. Meine Freunde starten kurz danach und so können wir gegenseitig ein paar Erinnerungsphotos an diesem schönen Winterausflug knipsen. Die Luft ist auch heute wieder so wunderbar ruhig. Wir fragen uns alle, warum so wenig Piloten im Winter zum Fliegen fahren. Thermik fliegen ist auch schön. Aber nach einiger Zeit ohne Fliegen zieht es uns immer wieder hinaus. Ohne Stress im Winter in der Luft zu sein, gehört für uns ebenso zur Fliegerei, wie die doch langen und anstrengenden Thermiktage. Heute sinken wir vor dem Landeplatz in einen Kaltluftsee ein. Es ist auf den Schlag 7 Grad kälter, die Sicht ist nicht mehr so gut und wir schweben auf dem riesigen Landeplatz ein. Der Flug war wieder ein Traum. Da es im Tal empfindlich kalt ist, aber oben am Berg viel wärmer war, sind wir froh, noch mal hinauf fahren zu können. Dieses Mal lassen wir uns oben sogar noch mehr Zeit. Wir stehen ja an einem Südstart und können daher die Sonne und das Panorama noch recht lange genießen. Die Fernsicht ist selbst bei kurz bevorstehendem Sonnenuntergang noch fantastisch. Im Tal wird es langsam dunkel, die Skilifte stehen bereits und es ist jetzt unglaublich ruhig und friedlich hier oben. Die Sonne wirft einen schwach orange-roten Schimmer an den Horizont. Sirius ist als erster Stern bereits am Himmel zu erkennen. Wir sind schon einige Zeit startbereit. Bei diesem Anblick lösen wir uns vom Boden und entschweben.

Bei Pizza und Rotwein lassen wir den Tag ausklingen. Auch wenn wir gerade nicht miteinander reden, so haben wir doch alle ein so merkwürdiges Grinsen im Gesicht. Winterflüge haben einfach etwas.

# Bücher / Lehrpläne / Videos

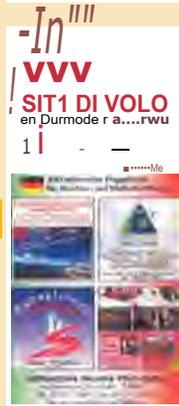


## Aje

**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 2004



**Fluggeländekarte Italien**  
Gesamtübersicht der italienischen Fluggebiete. Maßstab 1:900 000 in Italienisch!

Preis: 7,00 €

Ausgabe 2003



**Fluggebiete der Alpen**  
Auf drei Karten Ost/Mitte/West im Maßstab 1:400.000 sind die schönsten Fluggebiete der Alpen dargestellt und im Infoteil mit den wichtigsten Informationen beschrieben. Die Karten sind als Straßenkarte mit praktischer Faltung und als Fluggebietsführer zu verwenden.  
Preis pro Karte: 12,80 €  
(Sonderpreis für DHV-S/149:1eder)

Ausgabe 2003



## Abgehoben - in Tuchfühlung mit den Alpen

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



## Kalender vom Gleitschirmfliegen

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

Ausgabe 2005



## 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 Falle eines Falles nicht mit leeren Händen dastehen will und Erste Hilfe leisten möchte, sollte es dabei haben! Inhalt: SAM Splint (biegbarer Metallstreifen, der sowohl als Schiene für Arme und Beine wie auch als Hanskrause verwendet werden kann), Verbandsmaterial, Rettungsdecke, Trillerpfeife, Maße: 201x145 cm Preis: 35,80€, incl. SAM-Splint 18,49 €, ohne SAM-Splint (sonst gleicher Inhalt)

## Prüfungsfragen

- Für A-Sche(n) HG, GS Preis: 12,30 f
- Für S-Schein HG, GS Preis: 10,30 f
- Für Flugfunk Preis: 3,60

## ICAO-Karten

München  
Preis: 9,00 f je Blatt

## Info Sammelordner

Preis: 020

## Flugbuch für Drachen- und Gleitschirmflieger

Rubrikenn, Flug Nr., Gerätetyp, Datum, Ort, Höhendifferenz, Flugdauer, Wetter, Wind, Bemerkungen und Vorkommnisse, Fluglehrerbestätigung, Erste-Hilfe-Anweisungen.  
Preis: 4,10 (0)

## Rettungsschnur-Set

Bestehend aus Hm Nylon-Flechtschnur und 309 Abgewicht;  
Preis: 4,10 (0)

## Fragenkatalog GS-Passagier-Theorieprüfung

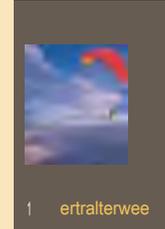
Theorieprüfungsunterlagen  
Gültig ab 1.4.2004  
Preis: 7,00 €



## Flugführer Berner Oberland - Jura

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

Ausgabe 2001



## Flugführer Zentralschweiz

Die schönsten Fluggebiete in der Zentralschweiz von Urs Wischer mit Fotos von Andreas Busslinger dargestellt auf 160 Seiten.  
Preis 25,09 €

Ausgabe 1996

## DI IV-Lehrplan Windschlepp



Ausgabe 2003

## Schlepp-Lehrplan

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



Ausgabe 2000

## Windsysteme und Thermik im Gebirge

Das Buch richtet sich an Alle, die ihr meteorologisches Wissen über thermische Windsysteme verbessern wollen. Von Martin Dinges. 62 Seiten, 48 Skizzen, slw.  
Preis: 15,25 €



## AeroGlider 1,0

Die Version des AeroGlider 1.0 ist ein virtueller 3/7-Fluggebietsführer und Flugsimulator, der sich auch als Thermik-, Hangsoaring- und Streckenflugtrainer eignet. Ausführliche Infos. Systemanforderungen und kostenlose aktuelle Updates gibt es im Internet unten [www.aeroglider.de](http://www.aeroglider.de).  
Preis: 16,90 €



Ausgabe 2004

### Die schönsten Fluggebiete rund um das Mittelmeer

2. Auflage des Fluggebietsführers von Oliver Guenay mit vielen neuen Tips zu Fluggebiets 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 €

### Gleitschirmfliegen für Meister



Ausgabe 2003

### Gleitschirmfliegen für Meister

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 Siezak und Klaus Tänzler nach offiziellem Lehrplan. Mit einer beiliegenden CD-Rom mit Videos zum Buch und über 100 brillanten Farbfotos. Sowohl für Flugschüler zur Unterrichtsbegleitung als auch für erfahrene Gleitschirmpiloten durch die ausführliche Gefahrenweisung ein wertvoller Sicherheitsgewinn.

Preis: 35,70 €



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 €



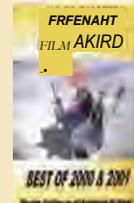
### Starten, Steuern, Landen mit dem Gleitschirm

Der Lehrfilm zeigt die Gleitschirm-Flugtechnik entsprechend dem Lehrplan. Über den reinen Lehmutzen hinaus ist der Film auch schön anzuschauen. Herstellung: Charlie Jöst zusammen mit dem DHV-Lehrteam, Filmdauer: 20 Minuten. Zum Verkauf als VHS-Video. Preis: 15,30 €



### Starten, Steuern, Landen mit dem Drachen

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



### FREE FLIGHT Film Award

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



### Aktiv Gleitschirm fliegen

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

Herstellung, Charlie Jöst zusammen mit dem DHV-Lehrteam. Filmdauer: 42 Minuten. Zum Verkauf als VHS-Video. Preis: 20,45



### Am Seil nach oben

Windschlepp für Drachen- und Gleitschirmflieger. Der neue Lehr- und Informationsfilm des Deutschen Hängegleiterverbandes zeigt alles Wissenswerte zum Thema Windschlepp. 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 erfahreneren Windenfliegern einige neue Tipps und Tricks zum Thema Schlepp. Preis: 20,45 €



### Heiter bis wolkig

Heiteres und Lustiges aus den Anfangstagen des Drachenfliegens. Herstellung: 1985, zusammengestellt von Charlie Jöst aus zahlreichen Amateurstreifen. Filmdauer: 25 Minuten. Zum Verkauf als VHS-Video. Preis: 20,45 €

# Pilotenumfrage

Ein Beitrag von Karl Slezak/Sicherheitsreferent

Jeder neue A-Schein-Pilot erhält seit 1997, zusammen mit seiner Fluglizenz und der DHV-Sicherheitsbrochüre, einen Fragebogen zur Bewertung der Ausbildung in seiner Flugschule. Jedes Jahr werden von den Piloten zwischen 500 und 700 Fragebögen an den DHV zurückgeschickt, die Datenbank ist inzwischen auf knapp 4.500 ausgewertete Fragebögen angewachsen.

In fünf Fragen bewertet der Pilot die Ausbildungsqualität seiner Flugschule, zwei weitere Fragen beziehen sich auf die Pilotenprüfung. Die Auswertung der Ergebnisse wird vom DHV für jede Flugschule, die einen Mindestrücklauf von 20 Fragebögen hat, einzeln aufbereitet. Für die Flugschulen ist dieses Feedback ihrer ehemaligen Flugschüler wichtig, um mögliche Schwachstellen im Flugschulbetrieb zu erkennen.

Für den DHV hat die Pilotenumfrage eine wichtige Kontrollfunktion. Die Ergebnisse sind beispielsweise Grundlage für die Arbeit der Ausbildungsaufsicht. Flugschulen, die auffallend schlechte Bewertungen von ihren ehemaligen Flugschülern bekommen, werden gezielt kontrolliert. Die Kontrollbesuche finden unangemeldet während des Flugschulbetriebs statt. In den letzten 3 Jahren sind alle Flugschulen, die sich im unteren Drittel der "Rangliste" befinden, mindestens einmal überprüft worden.



### Wie beurteilst Du den theoretischen Unterricht Deiner Flugschule?

Zeitraum	sehr gut	gut	zufriedenstellend	verbesserungswürdig	ohne Angabe
bis 12/ 1999	50%	38%	7%	3%	20/0
bis 11/ 2000	50%	38%	6,5%	3,5%	2%
bis 11/2002	57%	36%	2%	0%	0%
Bis 10/2003	59%	35%	5%	1%	0/0
<b>Bis 10/2004</b>	<b>58%</b>	<b>34%</b>	<b>6%</b>	<b>2%</b>	<b>0%</b>

### Wie beurteilst Du den Zustand der Schulungsgeräte Deiner Flugschule?

Zeitraum	sehr gut	gut	zufriedenstellend	verbesserungswürdig	ohne Angabe
bis 12/ 1999	50%	36%	8%	2%	4%
bis 11/ 2000	50%	---	8%	2%	0%
Bis 11/2002	54%	38%	6%	2%	0%
Bis 10/2003	61%	32%	5%	2%	0%
<b>Bis 10/2004</b>	<b>58%</b>	<b>36%</b>	<b>5%</b>	<b>1%</b>	<b>0%</b>

### Wie beurteilst Du die organisatorischen Fähigkeiten Deiner Flugschule?

Zeitraum	sehr gut	gut	zufriedenstellend	verbesserungswürdig	ohne Angabe
bis 12/ 1999	46%	34%	10%	9%	1%
bis 11/ 2000	45%	35%	10%	8%	20/0
Bis 11/2002	45%	38%	12%	5%	0%
Bis 10/2003	47%	40%	9%	4%	0%
<b>Bis 10/2004</b>	<b>50%</b>	<b>37%</b>	<b>50/0</b>	<b>4%</b>	<b>0/0</b>

### Wie beurteilst Du die pädagogischen und fachlichen Fähigkeiten der Fluglehrer Deiner Flugschule?

Zeitraum	sehr gut	gut	zufriedenstellend	verbesserungswürdig	ohne Angabe
bis 12/ 1999	61%	29%	5%	4%	1%
bis 11/ 2000	61%	29%	5%	3,5%	1,5%
bis 11/2002	63%	30%	4%	3/0	0%
Bis 10/2003	63%	32%	2%	3%	0%
<b>Bis 10/2004</b>	<b>67%</b>	<b>28%</b>	<b>40/0</b>	<b>1%</b>	<b>0%</b>

### Wie beurteilst Du das Sicherheitsbewusstsein Deiner Flugschule?

Zeitraum	sehr gut	gut	zufriedenstellend	verbesserungswürdig	ohne Angabe
bis 12/ 1999	81%	13%	2%	20/0	2%
bis 11/ 2000	82%	12%	2,5%	1,5%	2%
Bis 11/2002	84%	14%	1%	1%	0%
Bis 10/2003	82%	17%	0%	1/0	0%
<b>Bis 10/2004</b>	<b>87%</b>	<b>11%</b>	<b>1%</b>	<b>1/0</b>	<b>0%</b>

### Wie beurteilst Du den DHV-Prüfer ?

Seine Entscheidungen waren entsprechend den Prüfkriterien korrekt ?

bis 12/ 1999	Ja: 98,4%	Nein: 1,6%
bis 11/ 2000	Ja: 98,6%	Nein: 1,4%
Bis 11/2002	Ja: 99,2%	Nein: 0,8%
Bis 10/2003	Ja: 98,9%	Nein: 1,1%
<b>Bis 10/2004</b>	<b>Ja: 98,6%</b>	<b>Nein: 1,4%</b>

Sein Auftreten war kompetent ?

bis 12/ 1999	Ja: 97,4%	Nein: 2,6%
bis 11/ 2000	Ja: 97,3%	Nein: 2,7%
Bis 11/2002	Ja: 96,5%	Nein: 3,5%
Bis 10/2003	Ja: 97,1%	Nein: 2,9%
<b>Bis 10/2004</b>	<b>Ja: 97,3%</b>	<b>Nein: 2,7%</b>

# ... the !eng way

## Ein Beitrag von Thomas Ziesel

Bahnhof Bergen - endlich! Noch bevor der Zug richtig steht, habe ich schon die seitlichen Schiebefenster geöffnet und mein knapp 5 m langes Sperrgepäck ragt zur Hälfte aus dem Abteil Richtung Bahnsteig ins Freie. Gurtzeug geschultert und schnell nach draußen, um meinen Drachen aus dieser misslichen Lage zu befreien. Ein freundlicher Fahrgast hilft noch das hintere Ende dieses langen Ungetüms durch die Öffnung ins Freie zu jonglieren und schon liegt der verpackte Flügel wieder ausbalanciert auf meinen Schultern. Ich trete ein Stück weit zur Seite, winke noch einmal dem Schaffner und als ob nichts gewesen wäre, setzt sich das Stahross wieder in Bewegung, verliert sich als winziger Punkt am Horizont.

Geschafft! Ich bin tatsächlich wieder zu Hause! Müde lasse ich das schwere Gerät auf den Boden gleiten und lege mich erst einmal daneben. Was für eine Odyssee! Ich werde noch eine Weile brauchen, um wirklich alle Eindrücke der letzten Tage verinnerlichen zu können. Noch immer brummt mir der Kopf. Irgendwie kann ich es noch gar nicht richtig fassen, dass mein »Abenteuer« der vergangenen 2 Tage und 2 Nächte nun zu Ende sein soll. Weit über 1.000 Kilometer war ich die letzten Stunden mit Drachen und Eisenbahn auf dem Luft- und Landweg unterwegs. Soviel gesehen, soviel erlebt, gehofft, gebangt — wo sonst liegt Euphorie und Verzweiflung so nahe zusammen?

Es ist Mitte Mai. Der Himmel versteckt sich bereits wieder hinter einem grauen Schleier und die ersten Regentropfen künden schon von der nächsten Schlechtwetterfront. Kein Flugwetter mehr! Beruhigt mache ich mich auf den letzten Weg zurück zur Liftstation, um mein Auto zu holen. Ich versuche meine Erinnerungen zu ordnen. Wie in einem Spiegel haben sich die Erlebnisse wiederholt und mir fällt es schwer die tatsächliche Reihenfolge wieder zu finden. Bereits vor 2 Tagen hatte meine Reise mit dem ersten weiten Streckenflug Richtung Osten begonnen...

Es ist Westwind, Nordwestwind mit bis zu 20 km/h, um genau zu sein! Dieses Jahr wird als Jahr der Westlagen in die Flugstatistik eingehen, denke ich verärgert, während ich meinen Gleiter am unteren Startplatz des Hochfells aufbaue. Es ist wie verhext, es will sich einfach keine wirklich gute, schwachwindige Hochdrucklage aufbauen. Erste Wolkenfetzen bilden sich nur knapp 150 m über dem Gipfel. Nicht genug, dass der Wind ohnehin aus der »falschen« Richtung kommt, eigentlich zu stark für schöne Dreiecke oder Zielrückkehrflüge ist, nein, auch die Wolkenbasis liegt so tief, dass schon so mancher Gipfel von den ersten Vormittagswolken verhüllt wird. Aber zumindest ist die Labilität gut und die Thermik sieht auch nicht so schlecht aus! Ein inneralpiner Flug Richtung Süden scheint heute wenig Sinn zu machen. Schnell versperren die höheren Berge den Weg, bilden Staumauern mit bockigen Lees und ein Zurückkommen auf dem Luftweg scheint bei dem vorherrschendem Wind mehr als fraglich. Auch ein direktes Ausweichen in das Flachland ist damit, zumindest vom Alpenrand aus, wohl nur schwer möglich.

Ich erinnere mich zurück an die Ursprünge der Streckenfliegerei. Man woll-

te nur weit fliegen! Weit weg vom Startplatz, weit weg von zu Hause, jeder Kilometer hat gezählt. Desto weiter man sich vom Ursprung entfernen konnte, desto stolzer war man und desto höher schätzte man die eigene Leistung. Der Weg am Boden, zurück nach Hause spielte dabei keine große Rolle. Irgendwie ging das schon und die Dimensionen waren ja auch noch in einem überschaubaren Rahmen. So wurde jeder Flug zu einer neuen Entdeckungsreise, ein Vorstoß in noch unbekanntes Land. Langsam arbeitete man sich von Aufwind zu Aufwind weiter, nie wissend wohin ein dieses neue Abenteuer tragen würde.

Erst später begann sich die Vernunft ihren Anteil zu erobern und so war es denn nur logisch, dass auch der Weg nach Hause durch die Luft erfolgen sollte: Zielrückkehr- bzw. Rundflüge lösten die Freien Strecken aus den Pionierzeiten langsam ab. Doch der ursprüngliche Geist steckt noch immer in jedem Flug und wird sicher einer der wahren Antriebskräfte im Herzen aller leidenschaftlichen Streckenflieger bleiben. Dass jedoch auch der Heimweg am Boden einen Teil dieses besonderen Erlebnisses ausmacht, bleibt oft verborgen...

Nach Osten! Flieg, wohin der Wind dich trägt - kein Ziel, einfach so weit es eben geht! Meine Entscheidung fällt in der Luft. Zu stark sind die Bärte ver-  
setzt, zu niedrig die Basis, um an eine besondere Flugaufgabe zu denken. Ein letztes Mal blicke ich zurück zum Chiemsee um schließlich nach Osten Richtung Sonntagshorn zu verschwinden. Die mächtigen Berchtesgadener, mit Watzmann und Hohen

### *Der ursprüngliche Geist steckt noch immer in jedem Flug*

Kalter locken am Horizont. Turbulent, wie immer bei mehr Wind, sprudeln die Bärte aus den leeseitigen Südhängen und ich brauche alle Konzentration um nicht ihr Zentrum zu verlieren. Doch schon bald belohnt der Watzmann mit seiner eindrucksvollen Nordflanke mit ruhigem Hangaufwind. Unter mir öffnet sich langsam der Blick zum magisch dunklen Königsee. Schroffe Felswände, gekrönt mit weißen weiten Schneeflächen, steigen aus den frühlingssgrünen Almwiesen des Berchtesgadener Landes empor. Nur die düsteren, tiefhängenden Wolken trüben das fast kitschig anmutende Bild dieses Postkartenidylls. Vorsichtig nähere ich mich dem Hohen GH. Skitourengänger mühen sich das Kar nach oben, während sich der Gipfel immer weiter in den Wolken versteckt. So bleibt mir keine andere Wahl, als den gesamten Berg zu umfliegen.

Jetzt muss ich mich entscheiden! Soll ich nicht doch noch versuchen nach Hause gegen den Wind zu kämpfen oder wage ich den langen scheinbar aufwindlosen Weg entlang des Tennengebirges ins Salzkammergut? Zusammen mit dem Wind sollte sich die Gleitleistungsausreichend verbessern und so fliege ich trotz der geringen Höhe weiter Richtung Osten. Erst südlich vom Trattberg biege ich nach Norden, streife die Abtenau und finde mich nach langem Gleiten mitten im Salzkammergut wieder. Noch immer stauen sich die Wolken am Tennengebirge und auch die Spitzen des Dachstein-

# home

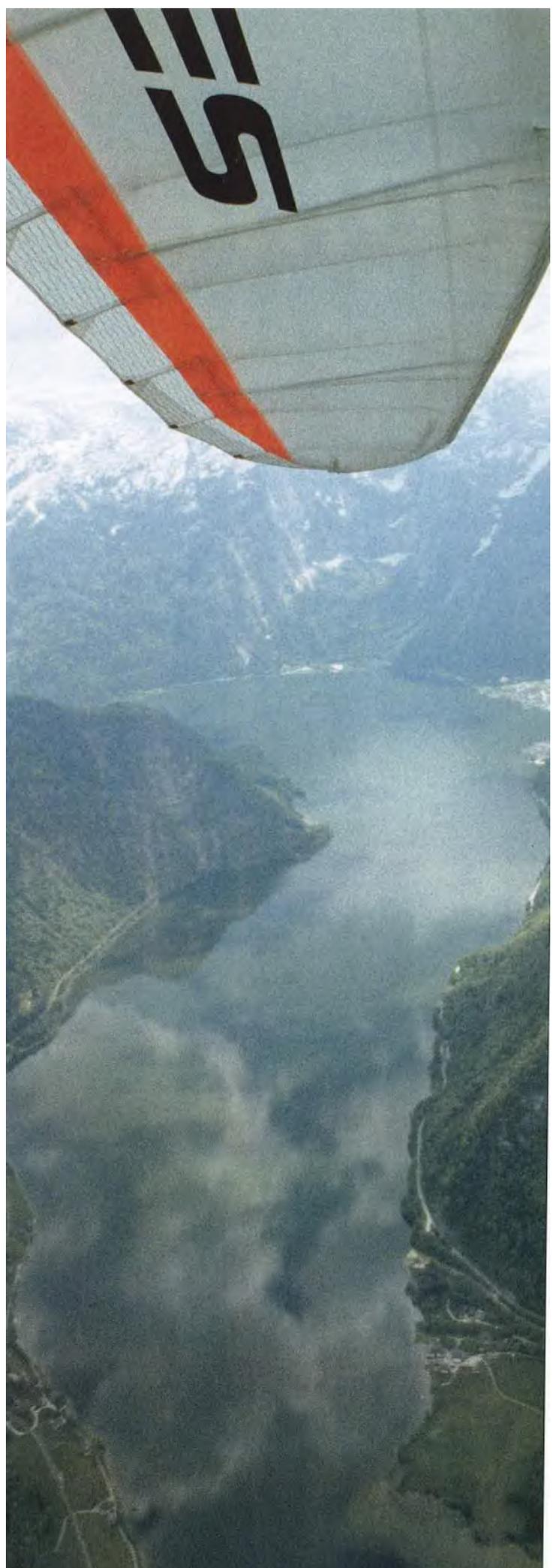


massivs im Süden stecken im grauen Gewand, Somit führt der Weg nur über die deutliche kleineren Berge im Osten weiter. Ich folge dem Bergrücken Richtung Bad Ischl. Aus der dunstigen Luft grüßt der Wolfgangsee im Westen, während sich kurze Zeit später schon der Hallstättersee im Süden zeigt. Fast wie ein Zwillingbruder des Königsees schneidet er sich beeindruckend in den Gebirgsstock des Dachsteins. Zum ersten Mal nähere ich mich einem neuen für mich unbekanntem großen Massiv im Nordosten: Vor mir liegt das Totengebirge! Noch kann ich nicht wissen, dass ich schon 2 Tage später in diese unwirkliche Region vorstoßen sollte. Mitten über dem fast schwarzen Grundlsee drehe ich kaum 48 Std. später wieder hinauf, an die diesmal höhere Wolkenbasis, um einen atemberaubenden Blick in diese lebloose, mit Schnee überzogene Steinwüste zu erlangen. Doch heute erscheint der direkte Weg dorthin zu weit. Große Abschattungen mahnen zur Vorsicht. Richtige Bärte sind kaum noch auszumachen und so bleibt mir nur der Versuch mit einem unendlich langen Gleitflug die fernen Sonnenflächen weit im Osten zu erreichen. Erst östlich des Grimming hat das Bangen ein Ende. Ich habe das Ennstal und damit die Steiermark erreicht. Hochgeschleppt vom nahen Flugplatz Aigen markieren Segelflieger die Aufwinde. Hier gabeln sich die Wege und es fällt schwer sich zu entscheiden. Soll man versuchen zu den Niederen Tauern weiter im Süden zu gelangen, gleich zu den Eisenerzer Alpen queren oder noch ein Stück dem Ennstal folgend sich weiter Richtung Osten halten? Wieder steht ein langer Gleitflug bevor. Vergebens suche ich nach Aufwindquellen. Ich passiere den riesigen Rangierbahnhof Selzthal, nicht ahnend, dass ich hier um Mitternacht selbst sitzen werde

Die sinkende Luft zwingt mich die Hänge zu verlassen und nach Landemöglichkeiten Ausschau zu halten. Ich lass mich über das Tal Richtung Rottenmann treiben. Verzweifelt suche Ich nach letzten Thermikquellen. Der Kirchturm! Bereits mit geöffnetem Gurtzeug fliege ich noch mal in knapp 30 m Höhe über den höchsten Punkt des Tales. Schon beginnt sich das Vario zu melden. Tatsächlich - wie im Lehrbuch! Verbissen drehe ich in den engen Bart. Jetzt nur nicht rausfallen. Fast 45° Grad versetzt es mich bei dem starken Talwind, aber es reicht! Eine Viertelstunde später hat der Spuk ein Ende und ich bin wieder an der Wolkenbasis. Ungläubig versuche ich mich zu orientieren. Bis hinter Trieben hat es mich zu den Eisenerzer Alpen geschoben. Zwei Tage später lockt weiter östlich die markante Wolke über dem Gößleck und lässt mir keine Wahl, aber heute erreiche ich sie nicht. Noch einmal muss ich queren um auf die richtige Talwindseite zu gelangen und erneut aus fast Landeshöhe aufdrehen zu können. Leoben liegt unter mir. Die Berge werden niedrig und flach, die Täler weiter, der Alpenbogen beginnt hier bereits auszuklingen. Über Bruck folge ich nun dem Murtal gen Osten, dem letzten Pass der Alpen entgegen! Die flachen Waldhänge der Fischbacher Alpen entlassen ihre Wärme in den Abendhimmel.

... heute noch nicht! Ich kann den Semmering Pass nur vage am Horizont ausmachen. Diese letzte Hürde ins flache Land. Die niederen Hügel geben den Blick frei ins Burgenland, noch fern der Neusiedlersee. Das Tal ist schon schattig und der Boden ein wenig feucht, als meine Füße nach über 7 Stunden wieder die Erde berühren.

"Wenn wir uns beeilen, erwischen wir vielleicht noch den Anschluß nach Leoben!" drängt meine unbekannte Landezeugin. Mir bleibt keine Zeit viel nachzudenken und so nehme ich gerne das freundliche Angebot an, mich zum nächsten Bahnhof zu bringen. Schnell verstaue ich meine Sachen, binde den Drachen aufs Autodach und bereits 15 Minuten später sitze ich inkl. Fluggerät in der Bummelbahn nach Leoben. Dort müsse ich umsteigen und versuchen noch einen Zug Richtung Salzburg zu erwischen, hatte es am



## ... the long way home



Schalter geheißten. Aber es ist zu spät. Die Strecke ist bereits wegen einer Schienenreparatur nahe Schladming gesperrt. Der letzte Passagierzug hat vor 10 min. den Bahnhof verlassen. Ich sinke enttäuscht auf meinen Packsack. Es wird bereits finster und ich hänge einige hundert Kilometer von zu Hause recht verloren an einem verlassenem Bahnsteig fest. Doch der rettende Engel, diesmal in Form des Bahnhofsvorstehers, lässt nicht lange auf sich warten.

"Ein Drachen,.. von Deutschland,.. hierher geflogen?" Ungläubig lauscht er meiner euphorischen Erzählung. " „tja, und jetzt muss ich eben versuchen wieder mit meinem Packerl nach Hause zu kommen" beende ich meinen Bericht.

"Der direkte Weg über das Pongau ist bis auf Weiteres versperrt" grübelt er, "aber es gäbe da vielleicht eine Möglichkeit..." und deutet mit einer Handbewegung auf einen gegenüberstehenden Güterwagen.

"Der Güterzug bringt heute noch eine Ladung Eisenbahnschienen Richtung Passau, Du könntest bis nach Linz aufspringen und dort hast du vielleicht noch eine Chance einen Anschluss nach Salzburg zu erwischen."

Ich kann es kaum fassen. Mit so einer freundlichen und unkonventionellen Hilfe hatte ich nicht gerechnet.

Schnell trage ich mein Flugzeug zu dem offenen Güterwagen direkt hinter der Lock, lege es auf die ungewöhnliche Ladung und verzurre es. Schon ist der, nicht weniger nette Zugführer

zur Stelle und wir besteigen gemeinsam das Führerhaus der Lokomotive. Modelleisenbahn in echt, denke ich mir noch und freue mich mit welcher liebevollen Begeisterung mir der Chef hier sein Baby erklärt. So lerne ich in den nächsten Stunden eine Menge über die Eisenbahn und höre viele lustige Geschichten aus dem nicht enden wollendem Erzählreichtum meines Privatchauffeurs. Im Güterbahnhof Selzthal müssen wir umrangieren und so bleibt mir ein wenig Zeit meinen Luft- und jetzigen Landweg zu vergleichen. Ab hier geht es mit der Bahn nach Norden über den Pyhrnpass nach Linz und die beiden Routen trennen sich.

Fast wäre ich heute hier abgesoffen, fällt es mir wieder ein und kreise in Ge-

danken über dem nahen Kirchturm. Es ist 3 Uhr nachts, als wir Linz erreichen und der Zug extra für mich einen Stop einlegt. Ich wuchte mein Gepäck wieder auf den Bahnsteig, bedanke mich tausendmal und schon stehe ich wieder allein am menschenleeren Gleis. Natürlich gibt es jetzt keinen Anschluss mehr, aber das stört mich kaum. Drei Stunden Parkbank werde ich überleben und so sitze ich nach kurzer unbequemer Nachtruhe bei Sonnenaufgang in dem ersten Zug nach Salzburg, Amüsierte Blicke verfolgen meinen Balanceakt mit geschultertem Drachen quer über die Bahngleise des Salzburger Hauptbahnhofes. Einmal noch umsteigen, schnell den Drachen ins Abteil schieben und eine Stunde später steige ich zum ersten Mal wieder in Bergen aus dem Zug. Todmüde falle ich irgendwann in mein Bett. Doch schon früh am nächsten Morgen stehe ich wieder am Start. Zu verlockend ist die Aussicht auf einen neuerlichen weiten Flug, zu groß die Sehnsucht nach weiteren Entdeckungen! Unverändert herrscht eine ähnliche Wetterlage. Na gut, warum denn nicht? Ein zweites Mal fliege ich los Richtung Osten. Mein neues Wissen gibt mir Sicherheit auf dem nun schon bekannterem Weg, und dennoch wird es eine andere Route. Noch ein wenig weitersollte es heute gelingen und so erreiche ich beinahe mein heimliches Ziel jenseits des letzten Passes. Nur wenige hundert Höhenmeter fehlen mir um den Semmeringpass sicher überfliegen zu können und so kehre ich, auf der Suche nach einem geeigneten Landeplatz, wieder um. Aber ich habe gelernt. Nicht irgendwo will ich stehen, ein schöner Bahnhof ist schon Bedingung! Kurz hinter Müzzuschlag finde ich einen kleinen Ort mit einer passenden Wiese fast neben dem Bahnsteig. Nach 8 Stunden Flugzeit ist es zu spät für eine übereilte Heimfahraction. Ich deponiere über Nacht den Drachen am Bahnhof und quartiere mich im Gasthof zur Post ein. Ausgeschlafen und einigermaßen erholt genieße ich am nächsten Tag eine deutlich "normalere" aber dennoch wunderschöne Zugfahrt zurück nach Hause. Wieder schlängeln wir uns über den Pyhrnpass zurück nach Linz. Es bleibt sogar noch Zeit die Altstadt zu besichtigen, bevor es erneut über Salzburg nach Hause an den Chiemsee geht. Beinahe 400 Kilometer war ich diesmal mit dem Zug unterwegs, um nach knapp 280 gewundener Flugkilometer wieder zurück in die Heimat zu gelangen.

### **Amüsierte Blicke verfolgen meinen Balanceakt mit geschultertem Drachen quer über die Bahngleise des Salzburger Hauptbahnhofes**

Nicht unbedingt die schnellste Art, aber dennoch möchte ich keine Minute davon missen. Noch lange werden sich die einzigartigen Perspektiven aus der Luft mit dem monotonen Geräusch der stampfenden Eisenbahn in meiner Erinnerung verbinden...



Ein Beitrag von Skywalk Konstrukteur Manfred Kistler

# Fliegen wie die Vögel

**Bionik ist ein Schlagwort, mit dem man immer öfter konfrontiert wird. Gemeint ist dabei die Anwendung biologischer Problemlösungen in der Technik, z.B. das Klettprinzip, das man sich bei speziellen Pflanzen abgeschaut hat oder die Anwendung des Haifischhaut-Prinzips zur Verringerung des Strömungswiderstands an Flugzeugen....**

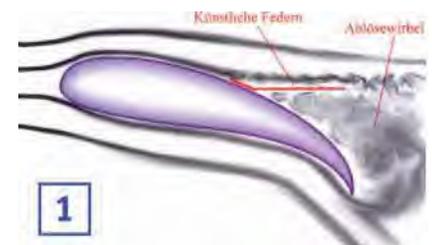
**Auch in der Fliegerei hielt die Bionik schon früh Einzug: Einige Flugpioniere lehnten sich mit ihren Entwürfen nahe an Vorbilder aus der Natur an, so z.B. Igo Etrich, der seine Flugapparate um die Jahrhundertwende nach dem Prinzip des Zanonias Samens entwarf. Diese geflügelten Samen mit bis zu 20 cm Spannweite weisen außerordentlich gute Flugeigenschaften auf und auch die technischen Nachbauten waren erfolgreich.**

Nach wie vor ist in der Fliegerei der Strömungsabriss ein zentrales Thema. Auch unsere biologischen "Vorbilder", die Vögel, kennen die Problematik des Strömungsabrisse, nur spüren sie intuitiv, was passiert und reagieren sozusagen vollautomatisch..

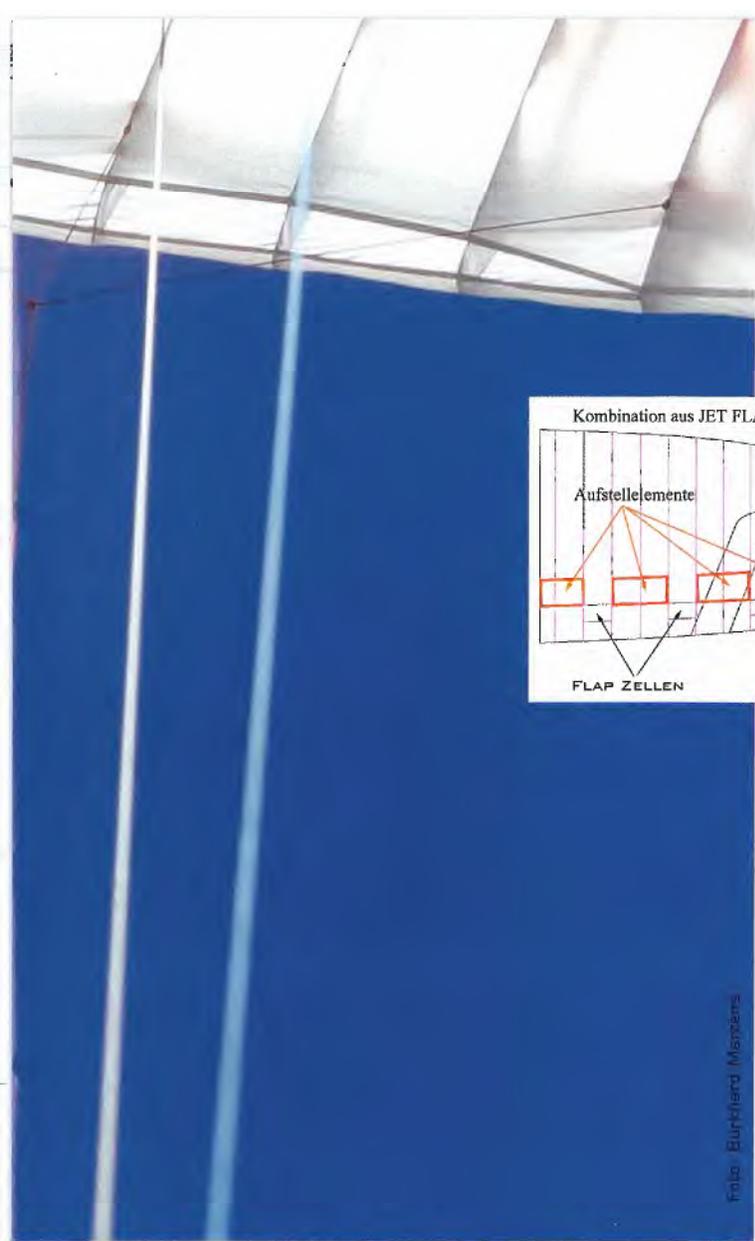
Außerdem hilft ihnen eine geniale Konstruktion der Natur den Strömungsabriss so weit wie möglich zu verzögern: Beim Erreichen des maximalen Anstellwinkels stellen sich Teile des Deckgefieders auf und wirken wie ein Zaun. Der Wirbel, der von der Flügelhinterkante bei einsetzendem Strömungsabriss ablässt und nach vorne rollt und dabei den Auftrieb zusammenbrechen lässt, wird dadurch effektiv gestoppt! Gerade beim Landen, wo hohe Anstellwinkel mit maximalem Auftrieb gefragt sind, wirkt so eine Wirbelbremse bei entsprechender Ausführung ungemein gut.

Lässt sich so ein System, ähnlich wie Skywalks Jet Flaps, an einem Gleitschirm realisieren?

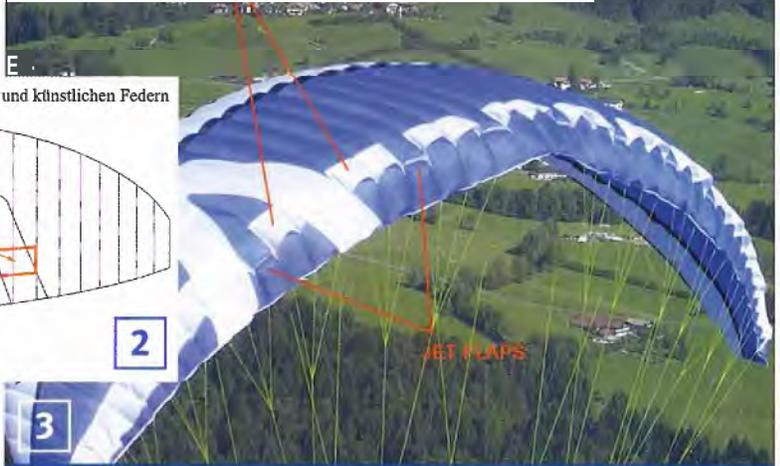
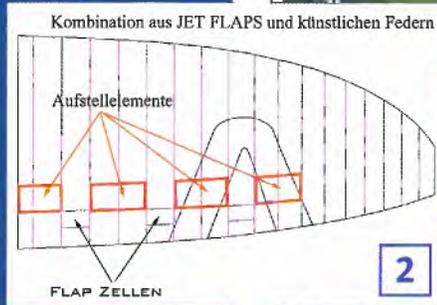
Das Skywalk Entwicklungsteam war von dem Gedanken jedenfalls



Rauchsimulation - der von hinten anrollend Wirbel wird in der Theorie durch die Aufstellelemente wirkungsvoll gestoppt.



Zwischen den JET FLAPS angeordnete künstliche Federn sollen die FLAPS in ihrer Wirkung ergänzen.



Je mehr didiremse an der  
 ..141oterkafite engreift, desto  
 trViser1611en si.ch die "Federn"  
 et denn desto stärker ist der  
 ...;lotfeugte Wirbel.

begeistert, könnten "künstliche Federn", zwischen den Flaps angeordnet, doch eine ideale Ergänzung zum Spaltklappen-System darstellen, (2+3) Die Idee: Die Jet Flaps blasen mit beschleunigter, unter höherem Druck stehender Luft vom Untersegel den beginnenden Strömungsabriss nach hinten weg, während an den dazwischen liegenden Zellen die künstlichen Federn zusätzlich den von hinten anrollenden Wirbel abbremsen. Wenn Schirme mit Jet Flaps schon mehr als 15% langsamer fliegen können als herkömmliche, dann sollte dieses Geschwindigkeits-Fenster durch den Einsatz von künstlichen Federelementen doch noch einmal zusätzlich erweitert werden können!

### Umsetzen einer Idee

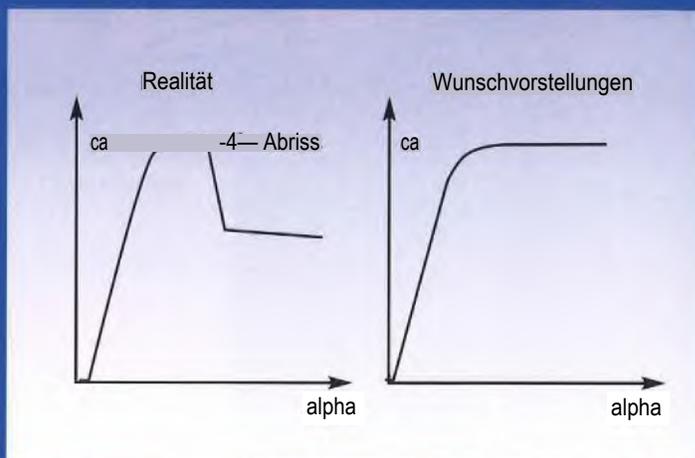
Bei der Realisierung dieser Idee bauten die Skywalker ab 2003 diverse Prototypen mit entsprechenden "Federn" um das Flugverhalten zu testen. Erste Versuche am Übungshang bestätigten die Theorie: Die künstlichen Federn stellen sich bei tieferem Anbremsen auf! Bild 5 zeigt deutlich, dass sich die Stoffelemente umso höher aufstellen und umso besser füllen, je mehr an der Hinterkante die Bremse angreift. Ernüchterung allerdings bei den anschließenden Stalltests: Die Testpiloten, mit zwei identischen Geräten unterwegs, konnten keinen Unterschied



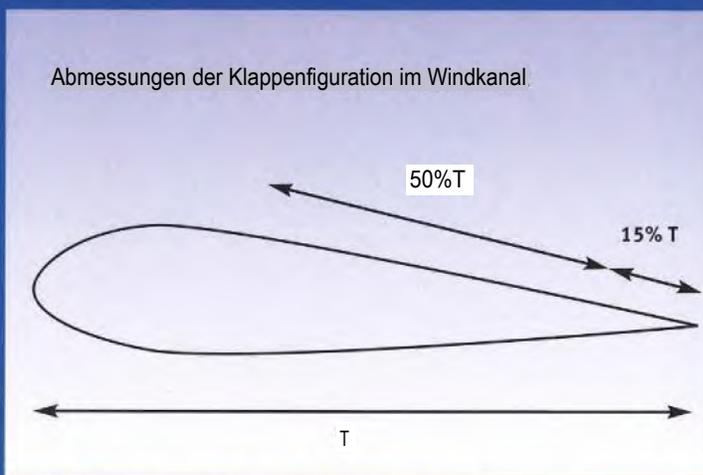


Aufstelllemente bei 50% der Profiltiefe angeordnet.

Elemente in der Mitte der Profiltiefe angeordnet



Tatsächliche und idealisierte Polare, Links ohne, rechts mit Federn. Der abrupt einsetzende Stall soll verhindert werden.



Ideale Größe und Position der künstlichen Federn im Windkanalversuch. Fast die halbe Flügeltiefe ist notwendig, um optimale Wirkung zu erzeugen.

beim Stallverhalten ausmachen! Weder verlängerte sich der Steuerweg, noch konnte mit geringerer Geschwindigkeit geflogen werden. Allenfalls das Verhalten während des Stalls änderte sich.

## Wieso?

Die Antwort liefert möglicherweise die Untersuchung dieses Phänomens an der Uni Berlin durch Giannino Patone. Er führte im Windkanal zahllose Tests mit unterschiedlichsten Konfigurationen von künstlichen Federn durch. Das Ziel war eine Veränderung der Profilpolare wie in Bild 8 (Polare) gezeigt. Der Strömungsabriss soll verzögert werden und der Auftrieb des Profils nicht schlagartig zusammenbrechen. Für die Versuche setzte Giannino einen Flügel mit 70 cm Spannweite und 20 cm Flügeltiefe ein. Untersuchungen an Vogelfedern zeigten, dass das Deckgefieder luftdurchlässig ist und so bauten Giannino und sein Team auch entsprechende künstliche Federn aus luftdurchlässigem Material. Tests mit luftdichtem Material ergaben nämlich, dass sich diese Elemente schon zu früh aufstellen und damit Widerstand und Auftrieb negativ beeinflussen.

Die beste Konfiguration für den 70 cm x 20 cm Flügel sieht dann aus wie in Bild 9 (Profilschnitt-Abmessung der Elemente) zu sehen: die Aufstellflächen haben eine Tiefe von 50% der Flügeltiefe und enden ca. 15% von der Hinterkante entfernt. Mit 60 cm Breite reichen sie außerdem fast über den kompletten Flügel. Rechnet man diese 60 cm x 10 cm große Fläche der künstlichen Federn am Modellflügel auf den Gleitschirmflügel mit 12 m Spannweite und 2,5 m Flügeltiefe, ergäbe das eine Fläche von ca. 10 m Breite und 1,25 m Höhe!

Das könnte ein Grund sein, warum die Skywalkversuche nicht positiv verliefen. Die schlichte Fläche der Aufstelllemente war zu klein! Es scheint allerdings aus heutiger Sicht unmöglich, auch nur annähernd so große Elemente aufstellfähig auf dem Schirm anzubringen, ohne dabei gravierende Nachteile in Kauf nehmen zu müssen.

Jedenfalls zeigten die Messwerte im Windkanal an dem Profil mit künstlichen Federn eine imposante Erweiterung des fliegaren Bereichs. Ausgerüstet mit "Federn" aus Seide (um die Luftdurchlässigkeit zu gewährleisten) in der angegebenen Größe, kann so ein Flügel fast das doppelte an Anstellwinkel verkraften!



10

Auf der 50% Linie angeordnete Aufstellelemente zeigen auch beim Anbremsen nur wenig Neigung sich Aufzustellen.



11

Das natürliche Vogelgefieder stellt sich bei Annäherung an den Stall dabei überlappend auf und ist aufgrund seiner Flexibilität schwer an Effektivität zu schlagen. Die im Windkanal ermittelte ideale Position der Aufstellelemente konnte im Testflug nicht überzeugen! (Bild 7)

Auch an dieser Position ergab sich bei einer Höhe der Aufstellelemente von 30cm am Gleitschirm keine signifikante Erhöhung des Bremswegs oder der Minimalgeschwindigkeit. Die Stofftaschen haben, an dieser Stelle angebracht, nur eine sehr geringe Neigung sich aufzustellen! Wahrscheinlich reicht die Bauhöhe der Elemente nicht aus, um den Wirbel, der an dieser Stelle schon recht massiv ist, zu erfassen. (Bild 10,11) Die Luftdurchlässigkeit der Federn erhöht jedenfalls die Wirksamkeit des Systems in erheblichem Maß, deshalb wurden alle Versuche schon von Anfang an mit einem seidenartigen Material ausgeführt. Während man an der Uni Berlin an der Umsetzung dieser genialen Methode für den Flugzeugbau arbeitet, man will automatische Flaps bauen, die das Stallverhalten dynamisch beeinflussen, werden wir weiter an der Umsetzung im Gleitschirmsektor arbeiten. Denn nirgends sonst in der Fliegerei ist der Flügel ähnlich flexibel wie beim Gleitschirm und gerade das macht bionische Ideen dort so interessant.

**Täglich Schulung  
Service  
Shop**



**Flugschule Hochries**  
Hochriesstr. 80; 831a2 Smerberg  
info@flugschule-hot.hries.de  
Telt 08032/8971

**STUBAITAL**



**SUPER FLUGGEBIET**  
Wetter begünstigt, große Start- und Landeplätze.  
Fluggebiete iter Lift/Neuste ideal für Wenigflieger, Anfänger und Profis. Im Umkreis 20 ideale Fluggebiete.



DHV-Prüfungsflüge täglich, Auffrischkurse, Anfängerkurse, Sonderpiloten / A-Scheine auch im Winter.  
**2-Jahresalteek-Teel-Zentrum**  
Gratis Testmöglichkeit der neuesten Schirme verschiedener Hersteller während des n-Jahreschecks. Bei Checks erhält jeder Kunde einen Gutschein für eine Tageskarte am Eifer,



**Neuer Terminplaner mit Vision Parafly Flugreiteit**  
Gleich anfordern und Sie erhalten einen kleinen gratis Windsack!



Flugschule Parafly Stubaital GmbH - Hans-Peter Eller  
Moos 18 - A-6167 Neusgl/Stubaital  
Tel -bz 3 5226 3344 Fax +43-5226.3372  
Flugschule@parefly.at www.parefly.at

**Blue Sky** 01.er  
2\_0(25  
7e6)-Sie *los!*  
Ausbildungszentrum  
Inkl Wettergarantie!  
Prüfzentrum A + D  
Online Shop  
2-Jahres-Check nur  
129 E inci, Versand

Madeira  
La Palme/  
Andalu n  
n  
No Italien  
G denland  
leoatien  
Slovenie  
Comer, See  
Ost- : ^üdtirol  
stelluc  
Dolo en  
Sardi len  
Brasi Den

www.BLUESKY.at  
A - 9520 Sillian 83 - Tel. (43) 04842 5176

# Vorträge des Dhind

Die Regionalversammlung Südwest wurde diesmal an der Wiege des Gleitschirm-Schlepps in Kraichtal abgehalten. Die Kraicätaler Gleitschirmflieger erheiterten dort die Versammlung mit einem Film über die historischen Anfänge des GS-Schlepps. Die Berliner Drachen- und Gleitschirmflieger luden die Regionalversammlung Ost in die ehrwürdigen Räume des Ratskellers im Rathaus Charlottenburg. Der Norden versammelte sich in Hamburg, während am Stadtrand die beeindruckenden Airbus-Transporter aufstiegen. Ein besonders schönes Ambiente bot die Regionalversammlung Mitte unterhalb der Burg Lindenfels in der Stadthalle. Und zünftig bayrisch ging es in der Regionalversammlung Südost zu. Clubchef Helmut Rauscher hatte mit seinem Gleitschirmverein Ratisbona in den Kneitinger Keller in Regensburg geladen. Eine Gratisbrotzeit und ein Geschenkpackerl mit "fliegendem" Kneitinger Bockbier empfangen die zahlreichen Besucher.

Überall gab es erfreuliches Interesse, bieten doch die Versammlungen in den Regionen Deutschlands den direkten Draht zum DHV, Ansprechpartner aus allen Referaten stehen vor Ort bereit.

Links: Die Region Mitte versammelte sich in der Stadthalle unterhalb der Burg Lindenfels



Foto: Hartmut Schlegel

Ein Höhepunkt gleich zu Anfang des Programms. Der DHV-Vorsitzende Charlie Jöst präsentierte einen Ausschnitt des TV-Rückblicks 2004. Selten zuvor kam soviel Drachen- und Gleitschirmfliegen im Fernsehen. Eine Weltmeisterin im Drachenfliegen, ein World Cup Sieger und eine Vize-Europameisterin bei den Gleitschirmfliegern gaben auch Anlass genug. Natürlich erhalten die Vereine eine DVD mit allen Beiträgen in voller Länge. Anschließend die informativen Vorträge aus den DHV-Referaten.

## Lufträume und der DHV Onlinecontest (OLC)

waren ein großes Thema der letzten Flugsaison — neben dem schlechten Wetter natürlich. Björn Klaassen, DHV-Geländereferent, ging in seinem Vortrag intensiv auf das Thema Luftraumverletzungen ein. Er zeigte an Hand einer 3-D Animation gut, wie ein Streckenpilot mit Hilfe von Computerprogrammen seine Flüge vor Luftraumverletzungen bewahren kann.

GPS-Geräte ermöglichen dem Piloten auch



in der Luft den Überblick. Folgende häufig verwendeten GPS-Geräte können Lufträume zweidimensional anzeigen: Das Garmin GPS 12, Etrex und Geko speichern bis zu 10 Lufträume, das MLR 50 Lufträume und das Mapsource Garmin GPS 60 C und GPS 76 MAP bis zu 100 Lufträume. Eine zwei- und dreidimensionale Anzeige von Lufträumen und Warnung bei Luftraumverletzungen ist mit folgenden Geräten möglich: Palm PDA/Smartphone mit dem Programm Soaringpilot und PocketPC/Smartphone mit den Programmen SeeYou/ WinPilot/Flymap und CompeGPS. Hier können ebenfalls bis zu 100 Lufträume gespeichert werden. Im Info 129 ab Seite 50 findet ihr einen Artikel zum Thema Lufträume und im Info 127 auf Seite 24 einen Artikel zur Luftraumnavigation mit PDAs.

Keiner kennt die deutschen Fluggelände und die Probleme rund um Geländezulassungen und den Erhalt von Fluggeländen so gut wie Björn Klaassen, Darum geht Björn bei jeder Regionalversammlung auf die jeweiligen regionalen Geländethemen ein. Im Rahmen der Regionalversammlung Südost beispielsweise, stellte er das Fluggebiet Edelweiß in Unterfranken vor, das jetzt nach vierjährigen Verhandlungen mit der Regierung von Unterfranken für 12 Monate im Probetrieb ist. Die neuen Gelände Blättersberg und

# 2gi o n a Eve rsa m m lu n ge n

Roschlaub und die neuen Startplätze am Blomberg waren ebenfalls Thema seines Vortrags. Abschließend noch gute Nachrichten vom Wallberg: Eine Auerhenne wurde letztes Frühjahr am Startplatz gesichtet und fotografiert. Dies bestätigt die wildbiologischen Gutachten des DHV — Wildtiere gewöhnen sich durchaus an den Flugbetrieb.

**"Drachenflieger leben gefährlich – Jeder Zehnte landet in der Klinik."** Eine Zeitungsmeldung mit diesem Titel kursierte letzten Sommer in der österreichischen und deutschen Presse. **Karl Slezak, DHV-Sicherheitsreferent**, erläuterte, wie es zu einer derartigen Falschmeldung kam. In Österreich wird keine mit Deutschland vergleichbare Unfallforschung und —auswertung betrieben. Das Wiener Institut "Sicher Leben" hatte Gleitschirmpiloten und Drachenflugpiloten in 5 Unfallkliniken, die allesamt im Bergland lagen, interviewt und die dort ermittelten Zahlen auf sämtliche österreichischen Unfallkliniken hochgerechnet, auch auf solche, die nicht im Bergland liegen. Diese unzulässige Hochrechnung hatte das Wiener Institut in Relation zu den österreichischen Pilotenzahlen gesetzt. Dabei hatten sie die vielen Gastpiloten außer Acht gelassen, die in Österreich fliegen. Ergebnis waren angebliche 900 verletzte Piloten pro Jahr und die besagte Negativ-Schlagzeile.

Wer Karls Vortragsstil kennt, kann sich ausmalen, dass hier ein kleiner Österreicherwitz fällig war. Eine Zeitungstitelseite mit der Überschrift: "Wahnsinn! Hängegleiter stürzt über dem WienerZentralfriedhof ab! Bereits mehr als 1.000 Tote geborgen!" In Wirklichkeit zählt das Gleitschirmfliegen und das Drachenfliegen zu den sichersten Flugsportarten. Nicht jeder zehnte Drachenflieger verunglückt sondern die Unfallquote beträgt 0,37% und bei den tödlichen Unfällen 0,04%. Karl Slezak hat sich inzwischen mit den Mitarbeitern des halbstaatlichen Instituts getroffen und die Daten seiner Unfallforschung erläutert, wie sie auch im Info Nr. 127 und 128 veröffentlicht wurden.

Dem Regionalversammlungs-Publikum erläuterte Karl Slezak im Anschluss, dass sich 2004 keine gravierenden Unfallschwerpunkte gezeigt haben. Es kristallisiert sich jedoch immer mehr heraus, dass sich in den sogenannten "Hot Spots" — vielbeflogenen Urlaubsfluggebieten — relativ häufig Unfälle ereignen. Karl macht hierfür Gruppendynamik, die sich bei hohen Pilotenzahlen zwangsläufig ergibt, verantwortlich. Fliegt Einer, denken Alle, dass



sicheres Fliegen möglich ist. In Deutschland hingegen ereignen sich verhältnismäßig wenige Unfälle. Dies liegt größtenteils an der Sicherheitsarbeit der Vereine vor Ort. Der DHV will jetzt hierbei helfen und bietet Vereinen und Flugschulen Informationstafeln für ihre Fluggebiete zum Selbstkostenpreis an. Diese Tafeln beinhalten für Piloten geländespezifische Sicherheitshinweise und für das Publikum generelle Informationen über unseren Sport. Das Thema Rettungsgeräte war ein weiterer Schwerpunkt des Vortrags von Sicherheitsreferent Karl Slezak. Hierzu siehe S. 54 in diesem Info.

**Hannes Weininger — Referatsleiter Technik** — stellte die **Grundlagenforschung des DHVs zu Bruchfestigkeit an Karabinern** vor. Nach Laboruntersuchungen der Bruchfestigkeit und Dauerschwingfestigkeit wurden auch die Betriebsbeanspruchungen während des Fluges gemessen. Ein Testpilot flog mit einem Messgerät (DMS-Kraftaufnehmer) anstelle eines Karabiners. Dabei wurden die Kräfte, die im Normal- und im Extremflug auf den Karabiner wirken, aufgezeichnet. Aus diesen Messungen ergeben sich die Anforderungen für die DHV-Verbindungselemente-Norm. Ein ausführlicher Bericht dazu im Anschluss an diesen Artikel.



Messvorrichtung

**Szenenwechsel - Drachen-Damen-WM** in Greifenburg, guter Flugtag mit wenig Wind und starker Thermik: Regina Glas vom Deutschen Nationalteam fliegt mit der Österreicherin Uschi Broich auf 3.500 m an der Wolkenbasis. Am Wolkenrand wechseln starke Auf- und Abwinde, die Luft ist turbulent. Mit Kraftanstrengung fängt Regina die Schläge an der Basis ab. Uschi ist einen Sekundenbruchteil unaufmerksam, verliert die Basis aus den Händen. Der Drachen tuckt. Sie landet im Segel und wirft den Rettungsschirm. Am selben Tag überschlägt sich auch die zweifache Weltmeisterin Kari Castle aus den USA, Zum Glück landet sie wie die Österreicherin unverletzt am Rettungsschirm.

Aktueller Anlass für Christof Kratzner — **verantwortlich für die Drachentechnik im DHV**— Maßnahmen gegen den Tuck zu erklären.

Zuerst die Definition: Tuck ist ein Überschlag vorwärts, der in zwei grundverschiedenen Varianten auftritt: Der Tuck aus dem Normal oder Schnellflug, bei dem es sich um einen Vorwärtslooping handelt sowie aus dem Langsamflug mit schneller Autorotation.

Anhand mehrerer Versuche mit Modellfliegern demonstrierte Christof sowohl den Vorwärtslooping als auch den Tuck mit Autorotation.



Bayrische Regionalversammlung im Kneitinger Keller in Regensburg



**Das schwerpunktgesteuerte Nurflügelmodell der Filmaufnahmen kann Tucks ein- und wieder ausleiten.**



**Die Modellpalette**

Zum "Vorwärtslooping", folgende Ausgangssituation: Der Drachen entlastet auf weniger als ein g. Z.B. durch eine Abwindböe. Nur bei positivem g hat er Schränkung und Pitch Up. Auf Grund der Pendelstabilität fliegt das Gerät eventuell bei Belastung zwischen +1 und 0 g immer noch, gerät das Lastvielfache jedoch in den negativen Bereich, erfolgt der Überschlag, früher auch als Flattersturz bekannt. Zur Veranschaulichung noch ein Modellflug mit flexiblen Flügelenden ohne Schränkungsanschlag.

Seit es Flugmechanikmessungen gibt, dürfte es diese Unfälle nicht mehr geben, vorausgesetzt, die Geräte werden in der geprüften Einstellung geflogen und die Betriebsgrenzen eingehalten. Längsstabilität wird "nur" bis 100 km/h gemessen und die Geräte bis 90 km/h zugelassen. Wird schneller geflogen, ist es nicht garantiert, dass noch ausreichend Pitch up vorhanden ist.

Was kann der Pilot gegen den Tuck tun? Gerät in mustergeprüfter Version fliegen, Schränkungsanschläge nicht herunterstellen. Die zugelassene Höchstgeschwindigkeit nicht überschreiten.

Anmerkung für Gleitschirmflieger: Ein Gleitschirm fliegt aufgrund der Pendelstabilität, obwohl er immer negatives pitch hat, aber die physikalischen Voraussetzungen sind völlig anders (7 m Leinen, Kappe 5 kg, Pilot 75 kg),

der GS klappt bei negativer Last einfach ein.

Anhand weiterer Modellflieger verdeutlichte Christof die Autorotation. Die Voraussetzungen dafür sind: wenig Fahrt, hoher Anstellwinkel, Schwerpunkt weit hinten sowie weitgehend abgerissene Strömung. Männchen oder das Stehenbleiben auf dem Rücken infolge eines verpatzten Loops beim Acrofliegen sind typische Situationen. Auch ein Seilriss an der Winde und extreme Turbulenzen sind denkbare Ausgangspositionen.

Legte man an den Modellen, die sich vorher in Autorotation überschlugen, den Schwerpunkt nach vorne, war keines mehr zum Tucken zu bringen. Auch das fliegende Brett mit der kleinsten aerodynamischen Dämpfung stoppte den Überschlag selbständig und flog durch den Saal. Deutlich wurde auch hier, dass das Pitch up spätestens beim Abfangen nach

dem gestoppten Überschlag notwendig ist.

Maßnahmen gegen Autorotation: nicht in die Ausgangssituation bringen, kein Acro, außerdem extreme Turbulenzen vermeiden. Gerät in mustergeprüfter Version fliegen, Schränkungsanschläge nicht herunterstellen. Passt es doch: bei einem Entlasten oder Abnicken - spätestens wenn die Aufhängung locker wird - den Schwerpunkt nach vorne bringen (Bügel ziehen!)

Zum Abschluss zeigte Christof Filmaufnahmen – siehe DHV-TV - von einem ferngesteuerten Nurflügelmodell, das er um die Querachse mittels Schwerpunktverlagerung steuerte. Bezüglich der Gewichts- und Hebelverhältnisse ist das Modell mit einem Drachen vergleichbar. Unter der Fläche hing der Rumpf (Pilot) und bewegte sich relativ zu dieser hin und her (siehe Foto),



Das Modell begann nach einem Männchen zu tucken, aufgrund der Modellgröße mit einer hohen Drehrate von 3-4 Umdrehungen pro Sekunde. Allein durch Schwerpunktverlagerung nach vorne, ließ sich der Tuck stoppen. Der ungeschnittene Film zeigte eindrucksvoll, dass dieser Vorgang beliebig oft reproduzierbar ist. Ebenso ersichtlich wurde, wie klein die benötigten Steuerkräfte sind. Beim statischen Versuch am Boden knickte die Schubstange der Schwerpunktsteuerung einfach weg, wenn man das Modell, an der Tragfläche gehalten, in die senkrechte Lage brachte, Es ist also durchaus möglich, beim Tuck den Steuerbügel in der Hand zu behalten. Weitere Informationen zum Tuck gibt es in den Infos 128, 129 und 130.

An die Vorträge schloss sich der verbandspolitische Teil der Regionalversammlung an mit Diskussion regionaler Themen und der Wahl der Delegierten für die Jahrestagung. Über diese Jubiläumstagung berichten wir im nächsten Info.

# Karabiner – Grundlagenforschung zu Schwingungen

Ein Alptraum der Piloten wurde Wirklichkeit. Ende 2001 brach ein verchromter Alu-Karabiner beim Starten in zwei Teile. Zum Glück blieb der Pilot unverletzt. Der DHV regierte sofort. Hausinterne Untersuchungen deuteten auf Spannungsrisse aufgrund von Wechselbeanspruchungen (Schwingungen) hin. Der TÜV bestätigte die Erkenntnisse des DHV. Mit der LTA vom 14.12.01 wurden die verchromten Karabiner gesperrt – die Sperre gilt heute noch.



Gewaltbruch



Schwingungsbruch  
Rastlinien sichtbar

Trotzdem sah der DHV die Notwendigkeit einer Karabinernorm und lud Karabiner- und Gurtzeughersteller zu Vorgesprächen. Fazit: Es waren keine verwertbaren Grundlagenforschungen vorhanden.

Deshalb begann das Technikreferat 2002 mit der Grundlagenforschung zu Schwingungen an Karabinern. Zunächst wurde die B1-Übfitigkeit und die Dauerschwingfestigkeit der existierenden Karabiner untersucht. Danach wurden auch die Betriebsbeanspruchungen am Karabiner gemessen. Ein Testpilot flog mit einem Messgerät (DMS-Kraftaufnehmer) anstelle eines Karabiners. Dabei wurden die Kräfte, die während des Fluges auf den Karabiner wirken, aufgezeichnet. Diese Messung (Betriebsbeanspruchungsmessung) erfolgt im Normalflug und im Extremflug.

Im Frühjahr 2002 trat das gleiche Problem mit einem eloxierten Alu-Karabiner in Österreich auf, 2003 in Tschechien. Auch hier wurden die Piloten umgehend informiert, im Fall „Tschechien“ eine Sperre ausgesprochen. Doch tschechische Untersuchungen ergaben Gewaltbruch als Ursache. D.h. der Karabiner wurde möglicherweise unsachgemäß bzw. zweckentfremdet ein-

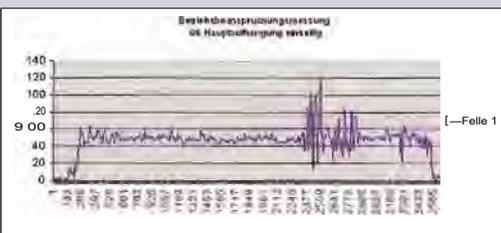
Folgende Ergebnisse wurden erzielt:

## Betriebsbeanspruchung Start und normaler Thermikflug



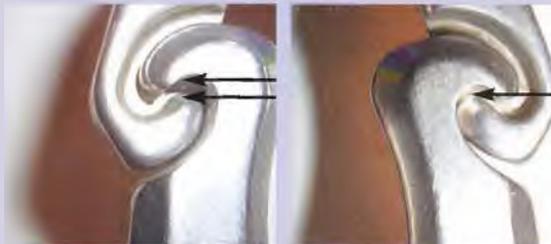
Durch die Messung mit einer hohen Abtastrate wurden bis zu 100 Datenpunkte pro Sekunde aufgezeichnet. Bemerkenswert ist, dass bereits beim Start eine hohe Belastung auftritt.

## Betriebsbeanspruchung Flug mit Spirale



Deutlich sind die hohen Schwingungsauslässe während der Spirale und anschließenden Wing Overt zu sehen.

## Das Schnapperspiel



Je größer das Spiel, desto ungünstiger wirkt es sich auf die Dauerfestigkeit aus. Erst unter Zug kommt es zum Kraftschluss.

Daraus ergeben sich die Anforderungen für die DHV-Verbindungselemente-Norm:

- > Bis zu Kraftschluss des Schnappers muss der Karabiner dauerfest sein.
- > Um sicher zu sein, dass auch ein versehentlicher Betrieb »Schnapper offen« nicht zum Bruch führt, wird eine noch zu definierende Anzahl von Lastwechseln mit einem hohen Lastkollektiv (Steilspirale) gefordert.
- > Eine Lebensdauerfestigkeit für eine noch zu definierende Anzahl von Lastwechseln mit einem hohen Lastkollektiv (Steilspirale) »Schnapper zu« ist nachzuweisen.
- > Maximale Bruchfestigkeit in Längs und Querrichtung.
- > Das maximale Schnapperspiel legt der Hersteller fest. Bis zu dem im Kraftschluss gemessenen Wert wird die Dauerfestigkeit geprüft.

Allgemeine Information:

Unbedingt die Herstellerangaben zur Betriebsdauer beachten!  
Austausch von Sup' Air Twistlock Aluminiumkarabinern nach spätestens 5 Jahren oder 500 Flugstunden laut Aerosport (Warnung vom 07.05.04)  
AustriAlpin schreibt vor, die Aluminiumkarabiner ebenfalls nach 500 Flugstunden zu wechseln.



Soaring an der Hangkante Störmthal\*



Bergbaulandschaft

# Nornini+ Neues

Vor der Sanierung der abgebaggerten Braunkohlelandschaften im Südraum Leipzig war es meist nicht möglich, den Gemeinden und Behörden zu vermitteln, dass mit der Zulassung von Gleitschirm- und Drachenfluggeländen Impulse für wirtschaftliche Entwicklungen im Bereich **Tourismus** gegeben werden können. Doch das Interesse der Entscheidungsträger hat sich im Zuge der Bergbausanierung geändert: Die neue Freizeit- und Erholungslandschaft wächst mit der Flutung der Tagebaulöcher - wie auch der Wunsch nach einem attraktiven Drachen- und **Gleitschirmgelände**.

An bereits in Nutzung befindlichen Seen boomt der Naherholungstourismus. Kitesurfen, Segeln, Tauchen - alles rund um den Wassersport wird bereits angeboten. Großzügige Strände mit Kiosken, Restaurants, Hafen und Seepromenade locken die Großstädter aus Leipzig und Halle in den

Südraum. Durch die Abraumhalden darf mit dem Cayenne, Quad, Enduro oder gar Offroad-Truck geheizt werden. Leuchtturm in diesem nicht ganz alltäglichen Angebot ist der Freizeitpark 'Belantis' mit Achterbahnvergnügen und Märchenschloss für den Familienausflug. (siehe Karte)

Die vielen Ortschaften, die um Betriebsansiedlungen konkurrieren, haben Mühe sich im Tourismusangebot zu unterscheiden und nicht überall nur die gleichen Standortbedingungen anbieten zu können. Da verwundert es nicht, dass von einer kommunalen Entwicklungsgesellschaft die Anregung ausging, das Gelände am ehemaligen Tagebau Espenhain auf seine Flugtauglichkeit zu testen. So kamen wir, eine Gruppe Leipziger Piloten vom Luftsportverein Torgau-Beilrode, zu dem Erlebnis, unmittelbar am Stadtrand von Leipzig ein Fluggelände zu entdecken.

Es musste nicht lange gesucht werden: die Hangkante von Störmthal kennen wir genau so gut wie den Sicherheitsdienst, der über das durchaus ge-



# !rt für den "Zukunftspreis 2004": wirden schleppzentrum bei Leipzig

Ein Beitrag von Thomas Post

fährliche Bergbaugesamt wacht. Gleich auf der anderen Seite von Störmthal riesige Ackerflächen, die Schleplängen bis zu 1.500 Meter bieten könnten - nach der Ernte. Schließlich stimmte die Agrargenossenschaft einem Testfliegen vor der Wiederansaat zu und auch die Bergbauverwaltung war auf Wunsch des Rathauses einverstanden.

Von Beginn an war klar, dass die Gemeinde nur dahintersteht, wenn vor Ort ein marktfähiges Angebot mit Flugschule, Tandemfliegen für Gäste und ständigem Flugbetrieb entsteht; nicht nur ein Privatvergnügen für eine Handvoll Piloten sollte das Ziel sein. Eine Zukunftsstiftung verschiedener Wirtschaftverbände lobt jedes Jahr einen Preis für gute Konzepte bei der Entwicklung der Region aus - ein guter Anlass, sich Mühe zu geben mit einem Fluggeländekonzept, wie das Ganze funktionieren und entstehen soll, und es einfach mal einzureichen. Erstellt hat das Konzept Vereinsmitglied und Landschaftsarchitekt Thomas Post. Prompt kam das "Luftsportzentrum

Neuseenland Leipzig" beim Zukunftspreis 2004 in die zweite Runde.

Gleichzeitig machten wir uns daran, das Probefliegen vorzubereiten und uns und unseren Sport bei den örtlichen Behörden, Grundstücksbesitzern und Pächtern, der Bergbauverwaltung, Naturschutzamt und Jägern vorzustellen. Gespannt waren wir auch, was wohl die Anwohner über den Flugbetrieb sagen werden. Das Wetterglück war ebenso bestellt wie Zelt und Catering nebst Horst Barthelmes vom Schleppbüro, der den DHV vertrat und dem interessierten Publikum alle Fragen beantwortete. Aus Dresden gab es Unterstützung mit einer zweiten Winde und Doppelsitzerpiloten. Fast das ganze Jahr war verregnet oder verblasen, wir erwischten das beste Wochenende des (Spät-) Sommers. Leider waren die Seile auf den Trommeln kürzer als der Acker, aber es sollte gut reichen. Nach 1-2 Schnupperstunden regte sich die Thermik und zog nach dem Ausklinken kaum messbar, nach dem ersten Höhengewinn mit bis zu 4m/sec nach oben. Unterhalb 2.500 ft GND muss-



ten wir leider mit dem Kurbeln aufhören, es war jedoch kein Problem, im Steigen zur nahen Luftraumgrenze zu gleiten. Im freien Luftraum ging's durch die Inversion bis auf 1.200 m über Grund.

Ein phantastischer Blick über den Südraum, die Innenstadt von Leipzig zum Greifen nahe. Beim Gleiten über den See kommt man glatt auf die Idee, hier ein Sicherheitstraining durchzuführen. Richtung Nordosten über die ausgedehnten Felder, auf denen vor knapp 200 Jahren die Völkerschlacht tobte, würde es Richtung Torgau-Beilrode gehen, ca. 50 km Strecke. Südöstlich Richtung Grimma im Muldetal eine mit Waldinseln und Siedlungen durchsetzte, abwechslungsreiche Landschaft.

Abends standen rund 80 Starts von 15 Piloten auf der Kladde. Wir waren voll auf begeistert. Solch gute Flüge bei der stabilen Wetterlage, und das im September! Was wird erst hier möglich sein, wenn...?

Am nächsten Wochenende passte der Wind an der Kante zum künftigen Störmtaler See. Anders als bei den übrigen Bergbauseen bleibt zwischen Störmtal und dem See eine steile Böschungskante bestehen, die gut 40 Meter über Wasseroberfläche und Strand hinausragt. Die ideale, etwa 5 km lange Soaringkante bietet bei WSW bis SSW und entsprechender Windstärke stundenlanges Spaßfliegen. Bis zu 60 m In Startüberhöhung, problemloses Topland, Fliegen wie auf Sahne, Groundhandling - das Hang-

Karte vom Südraum Leipzig



über dem Störmtaler See

## Zusatzinformationen

### Südraum Leipzig

Bezeichnung für das große Abbaugelände südlich von Leipzig, in dem auf ca. 160 km<sup>2</sup> Fläche Braunkohle im Tagebau gefördert wurde. Über 15 Milliarden m<sup>3</sup> Erde wurden in 150 Jahren umgeschichtet und 3.200 Millionen Tonnen Kohle gefördert. Ein Viertel Cent je Tonne Kohle wird für die Landschaftssanierung ausgegeben. Die 15 Tagebaulöcher werden nach dem Abbau der Braunkohle zu Seen geflutet, 8 davon sind bereits fertig.

### Leipziger Neuseenland

setzt sich langsam als Begriff gegen die Bergbaubezeichnung Südraum für die neue Seenlandschaft durch. Der Tourismusverband des Landkreises logiert im Internet unter: [www.leipzigerneuseenland.de](http://www.leipzigerneuseenland.de)

### Störmtaler See

Im Tagebau Espenhain wurde von 1937 bis 1995 Kohle gefördert. Hier wird der Störmtaler See durch Flutung derzeit hergestellt. Rund um den See gibt es oder entsteht gerade unter anderem: Wildwasseranlage, Bergbau-Technik-Park, Modellbaupark, Off-Road-Motorsport, Unterwasserlandschaft und ein Windschleppzentrum

### Cospudener See

Die neue Leipziger Badewanne wurde als erster der großen Seeilfert. Echtes Stranderlebnis mit Dünen und Ballermann gibt es am Nordstrand. Außerdem: Surfstrand, Kitesurfschule, Tauchsport, Segel- und Sportboothafen Zöbiger, Sauna im See, Vergnügungspark Belantis, Bootsverleih mit Solarbooten, Landschaftspark mit Tertiärwald

### Luft- und Flugsport

Fliegerisch ist bereits einiges geboten: Jede Menge Flugplätze mit UL, Motor- und Segelflug, Fallschirmspringen, z.B.: Böhlen, Taucha, Torgau-Beilrode in der Umgebung. Ende Juli findet jährlich in Leipzig Europas größtes Ballon-Meeting statt. Ein Modellflugplatz ist auch in der Nähe. Hubschrauber und Maschinen über 2 t bevorzugen Leipzig/Halle.

### Leipzig

bietet alles, was man von einer Großstadt erwartet. Die Innenstadt von Leipzig ist nur 12 km mit dem Gleitschirm, ca. 20 Minuten mit dem Auto entfernt. Es gibt viel Kultur (Gewandhaus, Bachfest, Museen), Subkultur und eine große Kneipenszene ohne Sperrstunde,

fluggelände verspricht genauso interessant zu werden wie das Schleppgelände. Perfekt. Nach diesen Erfahrungen sind wir nicht mehr nur "interessiert" - wir wollen das einfach haben.

Von allen Seiten erteten wir Zustimmung und Interesse. Gemeinderäte, Mitarbeiter des Landratsamts, spontan interessierte Anwohner und ein Bergbauvertreter konnten sich aus dem Tandemschirm ein gutes Bild von oben machen. Die Bürgermeisterin Frau Dr. Lantzschar warb mit Nachdruck um Unterstützung für das ganze Projekt. Die Ergebnisse vom Probefliegen und viele Bilder vom Tag konnten gerade noch für die Preisgerichtssitzung bei der Zukunftsstiftung eingereicht werden.

Die gesamte Landschaft wird sich in den nächsten Jahren noch starkverändern. Neben der Bergbausanierung und der Flutung der Seen bestimmen die Straßenbauprojekte das Baugeschehen. Nur drei Kilometer vom Fluggelände wird die neue A 38 eine Autobahnausfahrt erhalten. In Planung befindet sich auch ein Campingplatz in nächster Nähe. Für die Erhaltung der natürlichen Ressourcen sind ökologische Ausgleichsmaßnahmen erforderlich. Jede Menge Aufgaben für Planer und Architekten und eine Chance, die Entstehung des Fluggeländes in die Planungen einzubinden.

Bei der Gestaltung und Böschungssicherung der erosionsgefährdeten Steilkante wollen wir erreichen, dass der Bergbausanierer die Startplätze so herstellt, wie man es für optimale Startbedingungen benötigt. Ein Startplatz soll schulungstauglich werden, einer anspruchsvoller und steiler. Bei der Schleppstrecke ist es vielleicht möglich, die Umwandlung der Ackerflächen auf die ökologische Planung und die Flurbereinigung abzustimmen. Würde die Fläche Gemeindeeigentum und als Trocken- und Magerrasenbiotop angelegt, könnte der Verein die Wiese als Schleppgelände nutzen, die Pflege übernehmen und somit sogar zum dauerhaften Erhalt des Biotops beitragen.

Für die allgemeine Erschließung des Naherholungsgebiets müssen ohnehin Parkplätze gebaut werden, also bitte möglichst nah an den Startplätzen von Schlepp- und Hanggelände. Schließlich könnte man sich ein Klubhaus mit Garage für die Winde, Platz für Fluggeräte, Schulungsraum und Fliegercafe vorstellen, vielleicht mit einem Dach-Startplatz? Am Ende soll ein "DHV- anerkanntes Schleppzentrum" (ohne UL-Schlepp, aber mit Hangstart) entstehen.

Im Raum Leipzig- Halle gibt es etwa 250 Scheininhaber, genügend Potential, um neue Vereinsmitglieder und neue Flugsportbegeisterte zu umwerben. Zum Konzept gehört es, eine Flugschule mit einem umfassenden Angebot auf die Füße zu stellen. Bei den hervorragenden Standortbedingungen kann das ganze Gleitschirmprogramm vom Lernausweis bis zum Performentraining über Wasser, außer Hangstarts über 40 m Höhe, direkt vor Ort angeboten werden. Drachenschulung soll es auch geben, UL-Schlepp an den nahen Flugplätzen.

Für das touristische Rundum-Angebot im Südraum ist das "Luftsportzentrum Neuseeland Leipzig" die ideale Ergänzung. Es bietet sich an als Feierabend-Fluggebiet für die Leipziger wie als Familienreiseziel auch für Piloten von weiter her, für den Kurzurlaub, übers verlängerte Wochenende. Und für die vielen Piloten, die sonst keinen Grund hätten, mal den Osten von Deutschland zu besuchen, wird Leipzig sicher die erste Adresse.

In der Vorrunde zum Zukunftspreis Südraum Leipzig 2004 wurde das Konzept bereits als auszuzeichnendes Vorhaben gewürdigt. Die Preisverleihung ist Ende November in der größten Wolkenmaschine der Umgebung: dem Kohlekraftwerk Lippendorf. Eins wartet aber mit Sicherheit in der Zukunft: Viel Arbeit, bis aus den Wünschen für die Zukunft Gegenwart geworden ist.



## Fliegen in Thüringen

Ganzjährig Kurse  
alle Ausbildungsstufen  
Windenausbildung  
Flugsafaris • Shop

UI-Ausbildung: Motorschirm

Prospekt anfordern!

itosentialear Str. 25 • 07338 Leutenberg

**OSTTHÜRINGER GLEITSCHIRMSCHULE**

Tel.: 03 67 34/3 03 57 • Hirne: UI 71/5 14 27 02,

osiiiiirirrgergle0schinuschule0el.onlinr.de

# ETC-REISEN

## Club-, Vereins- und Familienreisen

### www.travel-12.de

## Fly + Rk am Schilchernhof im Allgäu

Eigenes Fluggelände für brachen + G5,  
Reiten, Familienurlaub

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





000 suudgn ogu 000

### Reisen 2005

- Süd Afrika
- \* Sity Fly Zillertal
- \* Bassand
- \* Jordanien imit & ohne Motor)
- Greifenburg
- \* Andeisbuch
- Lac de Annecy
- Ölüdeniz / Türkei
- La Palme
- \* Mexiko

### Motorschirmausbildung

- \* Harz
- Tannheim
- \* Chiemsee

Hotline J05322) 14 15  
lefo@harzergss.de

**Www.paracenter.com**

Fly with the best  
Fiesch mit Toni Bender  
Gardasee mit Michi Nester



## Jäger und Paragleiter unter einem Schirm

Die Jagdgenossenschaft protestierte heftig, nachdem bekannt wurde, dass die hüllhorster Paragleiter in den Sportverein SV Schnathorst aufgenommen wurden. Die Jäger versammelten sich sofort, um zu beraten, wie gegen die Flieger und die geplante Schleppstrecke vorzugehen sei. Daraufhin wandten sich die Jäger an die Presse, an den DHV und alarmierten das Luftverkehrsamt in Münster. Grund ihres Protestes war die Befürchtung, dass durch den geplanten Flugbetrieb das Wild gestört bzw. vertrieben werden könnte. Auch die Landwirte und die Naturschutzbehörde stimmten dem geplanten Flugbetrieb zunächst nicht zu.

Nach Rücksprache mit dem DHV wurde beschlossen, mit allen Beteiligten vor Ort noch einmal zu sprechen. Der Parasportverein Schnathorst ergriff die Initiative. Es wurde Informationsmaterial vom DHV besorgt. Anschließend wurden Termine mit den Landwirten und der Naturschutzbehörde vereinbart, um ihnen das Paragleiten vorzustellen. Dabei wurden auch Bilder von Windschlepps gezeigt. Desweiteren konnte veranschaulicht werden, dass die schwache Tourismusbranche durch diesen außergewöhnlichen Sport, vor allem im Bereich der historischen Windmühle Schnathorst, bestimmt angeregt werden würde.

Die Bemühungen waren erfolgreich - der Landrat war begeistert! Im Zuge

dessen wurde von den Fliegern bei der Naturschutzbehörde angefragt, wie man die gepachtete Start- und Landefläche bepflanzen könnte. Diese war von der Naturverbundenheit der Paragleiter angenehm überrascht und tendierte zu "Blumenwiese".

Schließlich fand eine Ortsbegehung mit der Naturschutzbehörde statt, die dazu führte, dass den Paragleitern das Fliegen für ein Jahr gestattet wird. Allerdings unter der Bedingung, nicht über den so genannten "Uhuwald" zu fliegen und diverse Auflagen einzuhalten, die die Paragleiter selbstverständlich akzeptieren. Auch die Jäger konnten überzeugt werden, indem man sie zu dem Event "50 Jahre Fliegen am Wiehen" einlud, um ihnen einen Einblick in den Sport zu gewähren und ihnen versprach nach 19:00 Uhr nicht mehr zu fliegen, damit kein Wild gestört wird. Jetzt stehen Jäger und Gleitschirmflieger in einem guten Verhältnis. So haben einige von ihnen schon einen Tandemflug gewagt oder eine Flugausbildung angefangen. Ein solches Verhältnis basiert natürlich auf gegenseitiger Rücksichtnahme.

Abschließend kann man sagen, dass die Realisierung des Paragleitens am Wiehen neben dem DHV vor allem dem Engagement der Flieger zu verdanken ist. Also Flieger: Kümmert Euch!

Parasport SV Schnathorst



## Die "Barkies-Rinder"

Umgeben von ausgedehnten Wäldern und inmitten thermischer Rebland-schaften am sonnigen Westhang des Schwarzwaldes liegt das Dorf Sas-bachwalden. Dort ist der Gleitschirmclub "Borkies Sasbachwalden e.V." zu Hause. Was an diesem Club so außergewöhnlich ist? Nun, das sind die drei neuen aktiven Mitglieder des Clubs: drei Rinder der Schwarzwälder Rasse "Vorderwälder". Ihre Aufgabe ist es, eine Fläche von ca. 3 Hektar, die als Übungs-hang für die Gleitschirmflieger geplant ist, abzuweiden.

Eugen Oberle, der 1. Vorsitzende des Gleitschirmclubs, entdeckte das Gelände, das zum Teil schon zugewachsen war. "Wenn die Böschung wieder frei wäre, sind die Bedingungen dort für uns Gleitschirmflieger ideal", be-richtet Eugen Oberle. Er hatte die Idee dafür Rinder anzuschaffen. Es folgten Gespräche mit dem Bauern und der Gemeinde, die den Vorschlag, das Gelände wieder von Rindern beweiden zu lassen, sehr begrüßten. Darauf-hin wurde die Fläche, die schon früher als Weide genutzt wurde, von den "Borkies" vom Bauern gepachtet. "Es war zwar viel Arbeit, die Fläche neu einzuzäunen und einen solarbetriebenen Elektrozaun zu installieren", er-zählt der Vorsitzende des Clubs, "aber die Mühe hat sich gelohnt." Die Rin-der sind ideal geeignet, die Weide freizuhalten - und sie erfüllen ihre Aufga-be sehr gut. Offensichtlich fühlen sich die Tiere dort ganz wohl. Auf dem Gelände finden sie viele Kräuter, zwei Quellen, einen Bach und etwas Wald. Inzwischen wurde auch ein alter Unterstand von den Vereinsmitgliedern wieder hergerichtet, damit die Rinder nicht bei Nacht und Regen im Wald

stehen müssen. "Zufutter sei nicht notwendig", erzählt Eugen Oberle, der auch regelmäßig nach dem Rechten schaut.

Auch die Gemeinde Sasbachwalden unterstützt dieses Projekt. Da die Rin-derhaltung in der Region stark rückläufig ist, werden frühere Weideflächen immer mehr vom Wald erobert. Aufgrund dessen gibt es von der Gemeinde eine "Abmähprämie", um die Landschaft offen zu halten. Gegenüber der Ta-geszeitung sagte der Bürgermeister von Sasbachwalden, dass "er am lieb-sten noch mehr Rindviecher auf den Weiden antreffen würde, um die 200 Hektar Freifläche offen zu halten. Seiner Meinung nach seien 64 %Waldan-teil genug." Auch das Land Baden-Württemberg bezuschusst die Initiative des Clubs.

Somit hat jeder Nutzen von dieser Aktion: die Gemeinde Sasbachwalden, der Bauer und die Flieger. Mit Hilfe der "Barkies-Rindviecher" wurde ein idealer Übungs-hang für die Gleitschirmflieger aus der Region um Sasbach-walden geschaffen. Im Frühjahr soll die Fläche dann zugelassen werden.

Nähere Infos gibt's beim Gleitschirmclub "Borkies",

Homepage: [www.borkies.de](http://www.borkies.de).

Bettina Mensing / Referat Flugbetrieb

## Neue Musterzulassungen

278/131

### Hängegleiter

MusterprüfNr	Muster Klasse	Inhaber der Musterprüfung	Fluggewicht min. - max.
DHV 01-0401-04	Relax 18 1	Fly & more GmbH, ICARO	95 kg - 142 kg
DHV 01-0402-04	Relax 14 1	Fly & MO2 GmbH, ICARO	55 kg - 100 kg

### Gleitsegel

MusterprüfNr	Muster Klasse	Inhaber der Musterprüfung	Fluggewicht min., max.
DHV GS-01-1276-04	Swing Astral 422 2 GH	Swing Flugsportgeräte GmbH	55 kg - 80 kg
DHV GS-01-1277-04	Swing Astral 4.24 2 GH	Swing Flugsportgeräte GmbH	70 kg - 95 kg
DHV GS-01-1278-04	Swing Astral 4.26 2 GH	Swing Flugsportgeräte GmbH	85 kg - 110 kg
DHV GS-01-1279-04	Edel Mercury S 2 GH	Edel Korea, HISPO Co.Ltd	70 kg - 90 kg
DHV GS-01-1280-04	Swing Astral 4.28 2 GH	Swing Flugsportgeräte GmbH	100 kg - 125 kg
DHV GS-01-1281-04	Windtech Tempus 31 1 GH	Skyline Flight Gear GmbH	105 kg - 130 kg
DHV GS-01-1282-04	Independence Excalibur L 2-3 GH	Fly market Flugsport-Zubehör GmbH & Co. KG	90 kg - 115 kg
DHV GS-01-1283-04	Independence Excalibur M 2-3 GH	Fly market Flugsport-Zubehör GmbH & Co. KG	75 kg - 100 kg
DHV GS-01-1284-04	UP Kuna L 1 GH	UP Europe GmbH	95 kg - 120 kg
DHV GS-01-1285-04	UP Kuna S 1 GH	UP Europe GmbH	60 kg - 85 kg
DHV GS-01-1287-04	Swing Axis 3.30 Twin 1-2 Biplace	Swing Flugsportgeräte GmbH	105 kg - 170 kg
DHV GS-01-1288-04	NOVA Primax M 1 GH	NOVA Vertriebsgesellschaft m.b.H	85 kg - 110 kg
DHV GS-01-1289-04	Nova Primax S 1 GH	NOVA Vertriebsgesellschaft m.b.H.	75 kg - 100 kg
DHV GS-01-1290-04	Nova Primax L 1 GH	NOVA Vertriebsgesellschaft m.b.In.	100 kg - 130 kg
DHV GS-01-1291-04	Nova Primax XS 1 GH	NOVA Vertriebsgesellschaft m.b.H	65 kg - 85 kg
DHV GS-01-1292-04	Nova Primax XXS 1 GH	NOVA Vertriebsgesellschaft m.b.H.	55 kg - 75 kg

### Gleitsegelgurtzeuge

MusterprüfNr	Muster	Anhän. elast. max.	Inhaber der Musterprüfung
DHV GS-03-0310-04	PEN	100 kp	Woody Valley Model sec (OHG)

### Gleitsegelrettungsgeräte

MusterprüfNr	Muster	Anhän. elast. max.	Inhaber der Musterprüfung
DHV GS-02-0120-04	Piccolo	89 kg	Fly market Flugsport-Zubehör GmbH & Co. KG

### Schleppklinken

MusterprüfNr	Muster	Zulässig für	Inhaber der Musterprüfung
DHV 06-0032-04	Klirgs	HG-UL GS-Eins.	HdS 1 Dipl. Ing. Erich Hasselhoff

### Schleppwinden

MusterprüfNr	Muster	Zulässig für	Inhaber der Musterprüfung
DHV 05-0024-04	BM 1	HG-Eins, HG-Doppels, GO-Eins, GS-Doppels, Flachschl.	Monaupt Wärmedienst u Montageservice

### DHV/OeAeC-anerkannte Betriebe für Luftsportgerät

Name	Adresse/Telefon / Fax	eMail	Anerkennung für
HdS / Dipl. Ing. Erich Hasselhoff	DE 40593 Düsseldorf Heiligenstraße 5	0211/7103257 hasselhoff@t-online.de	Herstellung und Instandhaltung von Schleppklinken, Schleppwinden
Mohaupt Wärmedienst u. Montageservice	DE 01728 Bannewitz Welschhüferstraße 49	03514016528 / 9351/4016529 Mohaupt-Wärmediensgweb.de	Herstellung und Instandhaltung von Schleppwinden

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

Das DTV-info-Team wünscht allen  
einen guten start ins  
kommende Jahr

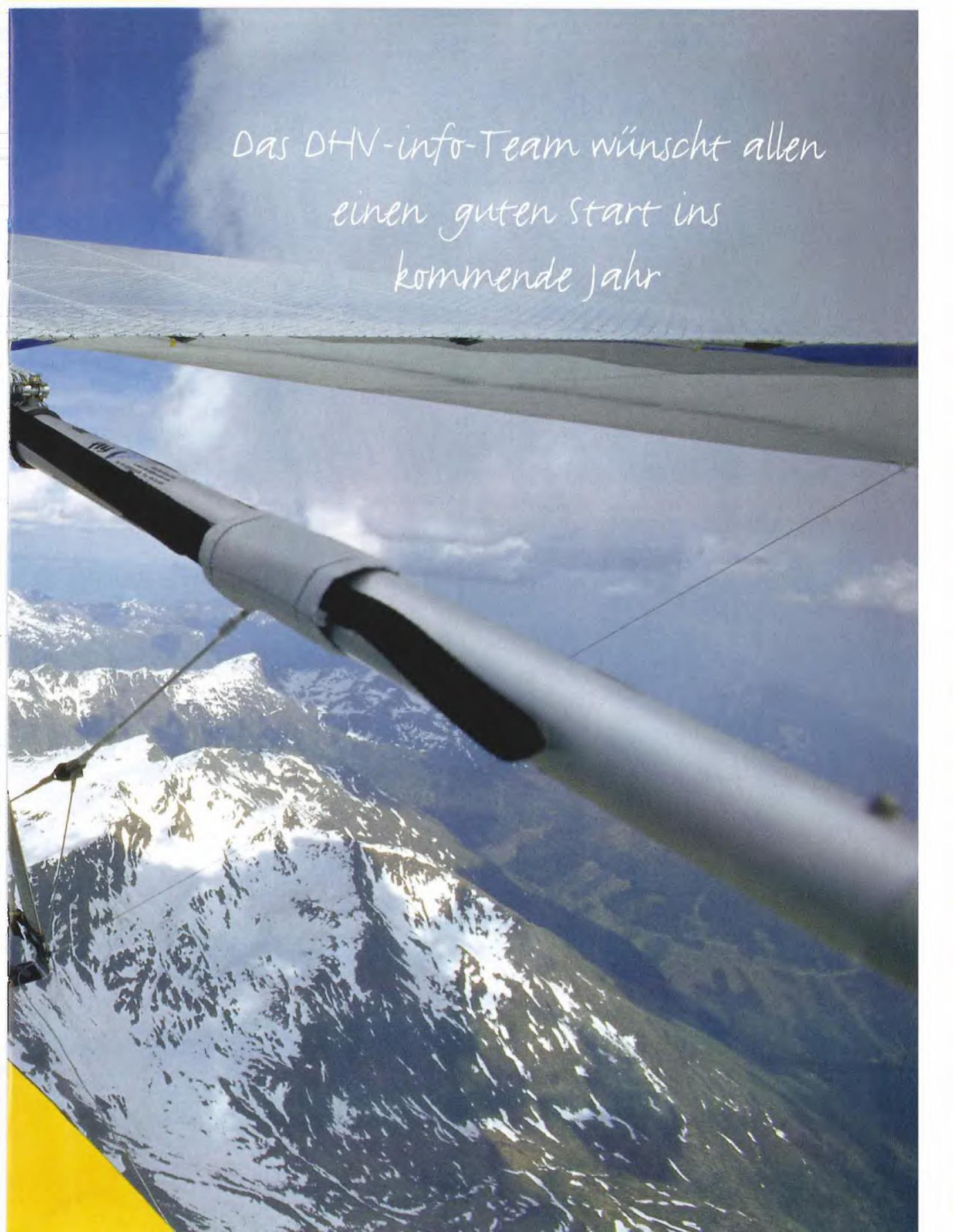




Foto: Rainer Scheidort

Das DHV-Info-Team wünscht allen  
einen guten Start ins  
kommende Jahr





xlir  
led

## unior Fun Cup 2004

### Oder: Hat noch jemand ein Päckchen Nudeln?



Endlich airborne - tiefe Basis trotz strahlender Sonne

Gewohnt souverän zeigten die Renegades beim Grand Prix, was wir in Greifenburg vermeiden **wollten: Kollision auf** hohem Niveau



Erkennungsmerkmal der Fun Cup - Piloten: das weiß-rote Bändel am Gurtzeug



Der Tag, an dem der Regen kam...



Der Ort des Geschehens - voller geht's nicht.



Alternativprogramm: Schlucht'n

Samstag, 7. August, **5:00** Unbarmherziges Weckerklingeln reißt mich aus dem schönen 5-Meter-Bart, der mich eben noch in sanften Kreisen gewiegt hatte. Aus der Traum, also raus aus dem Bett, rein ins Auto, rauf auf die Autobahn.

6:00 Uhr. Hinter der österreichischen Grenze will ich tanken. Anscheinend hatten noch ein paar andere Urlauber die selbe Idee. Kurz nach sieben stehe ich schließlich an der Kasse.

Radio an: "20 km Stau vor dem Tauerntunnel, Blockabfertigung." Na gut, Gott sei Dank geht der Fun Cup erst morgen los. Nach einem Umweg über die Zugverladung in Bad Gastein erreiche ich schließlich um zehn das Camp. Der Campingplatz ist brechend voll, auch die uns zugesagte Wiese. Franz meint: "Kein Problem, die Holländer fahren alle am Montag." Hatte ich schon erwähnt, dass unsere ca. 40 Teilnehmer und noch mal ca. 100 von der Challenge schon Samstag kommen? "Aja, des mocha schon.". Kärntnerische Ruhe, beneidenswert.

Zu diesem Zeitpunkt war mir noch nicht so richtig klar, dass ausreichend Improvisationstalent die meist beanspruchte Gabe war, die wir heuer benötigen würden,...

Abends im Camp dann allgemein großes Hallo, viele kannten sich schon von früheren Veranstaltungen und außerdem prophezeit Wetterfrosch Stefan für morgen Flugwetter - und behält recht. Das Gewusel am Startplatz Schirme, Drachen und Starre stapeln sich schier übereinander - ist Einigen dann doch nicht so ganz geheuer und so warten wir erst mal ab. Beim Fun Cup steht der Spaß im Vordergrund, Stress können wir nicht gebrauchen, jeder entscheidet selbst, wann es für ihn passt. Thermikdummy Ronny markiert einstweilen mit dem Tandem den Einstiegsbart;

wer nach oben will, muss sich nur dazugesellen, auch wenn sich das leichter schreibt, als es tatsächlich ist.

Nach dem Fliegen dann allabendliche Nachbesprechung und Workshops. Andy erklärt den Zusammenhang zwischen Blende und Belichtungszeit und warum 5 Bilder pro Sekunde einfach zu wenig sind.

Absolutes Highlight im Rahmenprogramm ist die Eröffnungsparty am Dienstag mit dem Bodenlos-Party-Team und 1211 "Master-of-Desaster". Vielen Dank für eure Mühe!

Nach drei schönen Tagen hält das schlechte Wetter Einzug. Stefans Prognosen sind teilweise so düster, dass einige auf spontan angesetztes Sight-Seeing und Schlucht'n (neudeutsch: Canyoning - sh. Bild) verzichten und verfrüht die Heimreise antreten. Verfrüht deshalb, weil ihnen so das exquisite Drei-Gänge-Menü entgeht, das Profiköchin Machen quasi aus dem Nichts für alle auf den Tisch zaubert. Blieben wir in den vergangenen Jahren bei unseren Events von Unfällen verschont, so mussten wir diesmal leider gleich zwei davon beklagen: Einer unserer Drachenflieger verletzte sich bei einer missglückten Landung und ich selbst musste ebenfalls nach einigen Tagen schon mit dreifachem Bänderriss verfrüht die Heimreise antreten. Ein herzliches Dankeschön an Andy, Stefan, Ronny und Nina, die mit großem Einsatz nach meinem unfreiwilligen Verschwinden alles gut über die Bühne gebracht haben!

See ya next year und immer dran denken: obenbleiben.

Tobias Schreiner

Alle Infos zu den Aktionen und Events der DHV-Jugend findet ihr unter

[www.dhv-jugend.de](http://www.dhv-jugend.de).

1:1 IE, F1LV

Nachdem unser geplantes walk & fly leider wetterbedingt ausgefallen ist, haben wir etwas Neues im Programm: skifahren, fliegen und rodeln im schönen Werfenweng, ein Wochenende lang **Hüttengaudi im Selbstversorgerhaus**. Termin: 14. -16. Januar oder 21. - 23. Januar 2005 Anmeldung und alle weitere Info auf [www.dhv-jugend.de](http://www.dhv-jugend.de) unter 'Events'.

# Wirf' mal wieder...

Foto: Hannes Böhm

## Aufforderung zum Rettungsschirmwerfen

Die Beziehung zum Rettungsschirm ist bei vielen Piloten von einem veralteten technischen Stand geprägt. "Second Chance" ist nicht nur der Markenname eines frühen Rettungsgerädetyps, sondern bezeichnete auch das, was ein Drachenflieger oder ein Gleitschirmflieger der Pionierzeit, von einem Rettungsgerät der ersten Generationen erwarten durfte; die leidlich gute Chance, einen Absturz zu überleben. Schwere Verletzungen waren, bei den hohen Sinkgeschwindigkeiten und der starken Pendelneigung der frühen Rettungsschirme, eher üblich, als ungewöhnlich.

Trotzdem war die Entwicklung des Rettungsgerätes und seine flächendeckende Einführung eine Revolution. Hunderten von Piloten rettete er in den letzten Jahrzehnten das Leben. Die fast sichere Aussicht auf Krankenhaus und Reha beschränkte den Einsatz des Rettungsschirmes damals aber weitgehend auf zweifelsfreie fliegerische Notsituationen wie Gerätebruch oder Kollisionen. In den meisten anderen Fällen haben die Piloten unter Einsatz all ihrer fliegerischen Mittel versucht, häufig vergeblich, das abstürzende Gerät wieder unter Kontrolle zu bekommen. Anfang bis Mitte der Neunzigerjahre hat dieses Verhalten vielen Gleitschirmfliegern das Leben gekostet.

### Regular Chance

Im Bereich der Rettungsgeräte hat sich, leider weitgehend unbeachtet, eine technische Entwicklung vollzogen, die nicht minder bemerkenswert ist als

die unserer Fluggeräte. Stürzten die früheren 24 qm-Rettungen bei 100 kg Anhängelast noch mit etwa 8 m/sek. zu Boden, schwebt der heutige "User" einer modernen Kappe mit kommoden 4,5 m/sek. herunter. Der Nachteil längerer Öffnungszeiten der heutigen größeren Flächen ist mit der Konstruktion von Öffnungsbeschleunigern wirkungsvoll kompensiert worden. Entscheidend verbessert ist auch das Problem des Pendelns der Rettungsgeräte. Dies gelang nach allerdings erheblichem Forschungsaufwand durch Reduzierung der Krümmung der Rettungsgerätekappe und anderer technischer Feinarbeit. Die Statistik zeigt, wer heute einen Rettungsschirm, der dem Stand der Technik entspricht, in Luftnot auslöst, landet höchstwahrscheinlich völlig unverletzt.

### Populäre Irrtümer

Die Piloten sind heute viel eher bereit den Rettungsschirm zu werfen als früher. Abstürze über mehrere hundert Höhenmeter ohne Auslösung des Rettungsschirmes gibt es zwar immer noch, aber sie sind seltener geworden oder haben ein Auslöseproblem als technische Ursache. Dennoch fällt auf, dass in geringer Höhe - 100 Meter über Grund oder weniger - auch bei sehr eindeutigen Absturzsituationen fast nie der Rettungsschirm ausgelöst wird. Die nachfolgende Tabelle zeigt dies eindrücklich. Es handelt sich um einen Teil der Gleitschirm-Unfälle nach Einklappen aus dem Jahr 2003. Gelb mar-

kiert sind die erfolgten Rettungsschirmauslösungen. Von 17 Piloten, die in Höhen von 100 Meter oder weniger in "Luftnot" geraten waren, haben ganze zwei den Rettungsschirm ausgelöst,

## Warum ist das so

Obwohl eine erfolgreiche Rettungsschirmauslösung aufgrund der Höhe jeweils noch möglich gewesen wäre, gaben die Piloten an: "Ich habe keinen Moment an den Rettungsschirm gedacht". Das ist auch eigentlich logisch; denn zunächst mal wird das scheinbar Naheliegende versucht, nämlich die Flugsituation durch Eingreifen des Piloten wieder unter Kontrolle zu bringen. Wir haben gelernt, auf die Extremsituation X mit der Pilotenreaktion Z zu reagieren. Erst wenn für den Piloten überdeutlich wird, dass sein Eingreifen vergeblich ist, die Situation also über einen längeren Zeitraum unkontrolliert bleibt, kommt der Rettungsschirm ins Spiel. Ganz typisch sind Szenarien, in welchen der Beginn des Absturzes in großer Höhe die Rettungsschirmauslösung aber erst in letzter Sekunde erfolgt.

## Der Zeitlupeneffekt

Unser Bewusstsein spielt uns dabei einen gutgemeinten, aber dennoch häufig üblen Streich. In seinem Bestreben, uns subjektiv Zeit für die Ausführung eines erlernten Handlungsschemas zu geben, lässt es uns Extremsituationen in der Regel im Zeitlupentempo erleben. Die Psychologen nennen dieses Phänomen "akute Belastungsreaktion". Leider spielt sich das Geschehen in Wirklichkeit aber in Echtzeit ab und folgt nicht den Gesetzmäßigkeiten unserer Psyche. Das hat zur Folge, dass der Handelnde sein Tun noch für adäquat und folgerichtig hält, während der gleiche Mensch als Beobachter von außen schon längst erkannt hätte, dass die Situation vollständig außer Kontrolle geraten ist. Immer wieder wird dies in den Unfallberichten deutlich. Unfall-Augenzeugen berichten häufig, dass abstürzende Piloten bis zum Aufschlag versuchen, ihr Fluggerät wieder zum Fliegen zu bringen, obwohl - von außen betrachtet - schon längst überdeutlich geworden ist, dass dies vergeblich ist. Piloten berichten, wie sie in Extremsituationen dieses und jenes unternahmen um die Kontrolle über das Fluggerät wieder zu gewinnen, aber plötzlich - in der Relation zu ihrer Wahrnehmung viel zu früh - am Boden aufschlagen. Die zeitliche Wahrnehmung des Ablaufs des Geschehens steht hier ganz offensichtlich nicht im richtigen Verhältnis zur Realität.

## Eingeschränkte Wahrnehmung

Ein weiterer Fallstrick der Psyche erschwert eine realistische Handlungsabfolge in Ausnahmesituationen zusätzlich. Unter starkem Stress kommen im Regelfall nur noch Handlungsabläufe zum Einsatz, die keine kogniti-

Höhe EIND	Versehe	Verletzungen	Schirmrenktion	Pilotenreaktion	Schirmfelgereaktion	Piloten, Folgereaktion
25 m	thermische Turbulenzen	2	seitlicher Einklapper	keine	Drehbewegung bis zum Aufschlag	Rettungsgerät nicht ausgelöst
25m	turbulenter Talwind	2	seitlicher Einklapper	überbremt durch zu starkes Gegensteuern	Strömungsabriss endladeln bis zum Aufschlag	Rettungsgerät nicht ausgelöst
20-30 m	Leeturbulenz	2	seitlicher Einklapper	Keine	Drehbewegung bis zum Aufschlag	Rettungsgerät nicht ausgelöst
30 ne	Leeturbulenz	0	seitlicher Einklapper	überbremt durch zu starkes Gegensteuern	Trudeln	Rettungsgerät nicht ausgelöst
20-30 re	Itemstrekur h arte steh im lieschreunger verhaft	1	Frontklapper	wegen der einseitigen Akthemung des Beschleunigers gerät der Schirm außer Kontrolle	Drehbewegung bis zum Aufschlag	Rettungsgerät ausgelöst
30 m	Turbulenzen	2	seitlicher Einklapper	keine	Drehbewegung bis zum Aufschlag	Rettungsgerät nicht ausgejst
30m	Teerotor	1	Frontklapper	Fullstall	starkes Vorschießen bei Fullstallausleitung	Rettungsgerät nicht ausgelöst
30 m	starke Turbulenzen	2	Frontklapper	zu starkes beidseitiges Anbremsen	Strömungsabriss. Verschießen mit seih ichem Einklapper und schneller Drehung	Rettungsgerät nicht ausgelöst
40,n	Leethermik	2	seitlicher Einklapper	Gegenbremsen blieb wirkungslos	Verhänger, Spiralsurz bis zum Aufschlag	Rettungsgerät nicht ausgelöst
na. 50 m	Turbulenz	2	seitlicher Einklapper	überbremt durch zu starkes Gegensteuern	Trudeln	Rettungsgerät nicht ausgelöst
50 m	thermische Turbulenzen	2	seitlicher Einklapper	keine Reaktion	Verhänger, Spiralsurz bis zum Aufschlag	Rettungsgerät nicht ausgelöst
ca. 50 m	llereusfliegen aus Thermik	0	Frontklapper	keine Reaktion	Verhänger mit Spiralsurz in die Bäume	Rettungsgerät nicht ausgelöst
50 m	Turbulenz	2	seitlicher Einklapper, Verhänger	Gegenbremsen bis Stabilisierung, dann Strömungsabriss	starkes Vorschießen im Moment der Bodenberührung	Rettungsgerät nicht ausgelöst
50 -100 m	Lee	0	seitlicher Einklapper	unbekannt	Verhänger, Spiralen bis zum Aufschlag	Rettungsgerät nicht ausgelöst
100 m	starker turbulenter Wind	1	Frontklapper	unbekannt	stabiler Frontklapper keine VJretteröffnung	Rettungsgerät ausgelöst
100 in	Pendeln nach Spiralausleitung	2	seitlicher Einklapper	keine Reaktion	Verhänger, Spiralsurz bis zum Aufschlag	Rettungsgerät nicht ausgelöst
100m	Turbulenz	3	seitlicher Einklapper	keine Reaktion	Gegenklapper, Verhänger, Spiralsurz bis zum Aufschlag	Rettungsgerät nicht ausgelöst
013,1100 m	Turbulenz Föhn	2	seitlicher Einklapper beschleunigt	Gegenbremsen blieb wirkungslos	Verhänger mit Spiralsunz bis zum Aufschlag	Rettungsschirm ließ sich nicht auslösen
über100 m	Iherne und Leeturbulenzen	0	Frontklapper	zu starkes Anbremsen beim Ablängen den öffnenden Frontklappers	Trudeln	Rettungsgrat ausgelöst
520 In	Lee	1	seitlicher Einklapper	Gegenbremsen blieb wirkungslos	Verhänger mit Spiralsurz bis zum Aufschlag, Schirm blieb an einem Felszacken hängen	Rettungsgerät nicht ausgelöst
Ihm 300 en	Turbulenzen durch Gewitteraufzug	0	mehrere Klepper, Schließlich Verhänger	Pilot Sonne mehrere Klepper korrigieren, schließlich Verhänger	Spratsica	Rettungsgerät ausgelöst
über 300 m	Turbulenzen Föhn	2	seitlicher Einklapper	Gegenbremsen blieb wirkungslos	Verhänger mit Spiralsurz	Renung, sperat ausgelöst
übe 300 in	Iherreche Turbulenzen	0	seitlicher Einklapper	Gegenbremsen blieb wirkungslos	Verhängt mit Spealsurz	Rettungsgerät ausgelöst
400 m	Leo	0	seitlicher Einklapper	Gegenbremsen blieb wirkungslos	Verhänger nm Smeursturz	Rettungsgell ausgelöst
400 in	Istwind-Lee	1	Frontklapper	zu starkes beidseitiges Anbremsen, Fullstall	Verhänger noch Fullstall-Aasleitung, Spiralen	Rettungsgerät ausgelöst
000 m	Turbulenzen	0	seinerer Einklapper	Gegenbremsen blieb wirkenges	Verhänger mit %Malmurr	Rettungsgerät ausgelöst
2000 in	thermische Turbulenzen	1	Fronttrapper	sternlich zu starkes belesenes Anbremsen	Strömungsabriss, Trudeln, Pilot verweist	Rettungsgerät ausgelöst

# TECHNIK

ven (geistigen) Fähigkeiten erfordern. Das Handeln wird sich im Wesentlichen auf die Abläufe beschränken, die ohne Nachdenken abrufbar, also automatisiert, sind.

Ein Pilot, der im Sicherheitstraining intensiv die korrekten Reaktionen auf großflächige Einklapper trainiert hat, wird voraussichtlich das richtige Handlungsschema im Notfall abrufbar haben. Er weiß, ob, wann und wie stark gegenzubremsen ist und hat ein Gespür dafür entwickelt, ob sein Eingreifen die Situation zum Guten wenden kann (Kontrolle wieder gewinnen) oder ob es vergeblich ist und greift auf eine andere Strategie (Rettungsschirmauslösung) zurück.

Das alles fehlt dem Untrainierten. Wer nur theoretisch weiß, was zu tun ist, hat das Problem, dass eine kritische Extremsituationen der allerschlechtesten Zeitpunkt ist, um sein Wissen in der Praxis zu erproben. Denn die Umsetzung der Theorie in die Praxis ist ein Vorgang, bei dem der Kopf (das theoretisch Erlernte) ständig mit dem Körper (dem Gefühlten) kommuniziert. Der Geist hat sich aber in Gefahrensituationen zeitweise weitgehend verabschiedet und steht nicht mehr mit nennenswerter Kapazität zur Verfügung. Das führt häufig dazu, dass der Pilot nur noch von seinen Instinkten geleitet wird. Instinktgesteuertes, also nicht auf der Grundlage von Wissen und Erfahrung basierendes Handeln, ist problemfixiert und nicht lösungsorientiert. Ein großflächiger Einklapper führt beispielsweise dazu, dass der Pilot ausschließlich auf die Ursache reagiert (den Einklapper) und nicht, wie es richtig wäre, die Auswirkung der Störung (z.B. schnelle Drehbewegung) behebt. Er pumpt wie wild mit der Steuerleine der eingeklappte Seite um das fixierte Problem schnellstmöglich los zu werden und erreicht damit häufig das Gegenteil vom gewünschten Effekt.

Der Pilot handelt ähnlich wie ein untrainierter Autofahrer, der auf Glatteis ins Schleudern kommt. Dieser bremst, obwohl das genau die falsche Reaktion ist. Zu stark ist jedoch der Instinkt, der befiehlt "langsamer werden". Noch so viele Ratschläge der Automobilclubs haben hier keine Besserung gebracht, diese kam erst durch eine technische Lösung (ABS).

Mit diesem kleinen Ausflug zu den menschlichen Verhaltensweisen in Ausnahmesituationen dürfte auch die Frage, warum in geringer Höhe fast nie der Rettungsschirm ausgelöst wird, weitgehend beantwortet sein. Zusammengefasst:

Der Rettungsschirm gilt als letzte Rettungsmöglichkeit. Der Zeitpunkt, ab dem die vermeintlich beste Rettungsmöglichkeit, das aktive Piloteneingreifen, nichts mehr bringt, wird sehr oft nicht erkannt.

Die Auslösung des Rettungsschirmes gehört nicht zum selbstverständlichen Handlungsrepertoire vieler Piloten. In der extremen Stresssituation eines Absturzes wird er schlicht vergessen.

## Entscheidende Sekunden

In geringer Höhe verschärft sich die Situation dramatisch. Es bleibt extrem wenig Zeit, um das Richtige zu tun. 50 Meter Höhe sind verdammt schnell weg. Spielräume für Fehlentscheidungen gibt es nicht, wenn der Boden nur noch 5 - 10 Sekunden entfernt ist. 50 Meter, das reicht gerade um beispielsweise einen großflächigen Einklapper mit massivem Wegdrehen unter Kontrolle zu bringen; aber nur, wenn es wirklich optimal läuft. Der Pilot muss sofort richtig reagieren. Wenn er nur fast das Richtige tut, z.B. zu spät, zuviel oder zu wenig gegenbremst oder wenn anhaltende Turbulenzen das Schirmverhalten zusätzlich verschärfen, kann's das gewesen sein. Wer, außer wirk-



Foto: Martin Scheel

lich besonders gut trainierten Piloten, kann aber sicherstellen, dass er in einer solchen Situation wirklich genau im gerade erforderlichen Maße reagiert?

## Alternative Rettungsschirm

Die Risikoanalyse führt unzweifelhaft zu der Erkenntnis, dass die Auslösung des Rettungsschirms bei unkontrollierten Extremsituationen in geringer Höhe immer die beste Wahl ist. Denn; die Wahrscheinlichkeit, einen außer

Kontrolle geratenen Gleitschirm in einem Zeitraum von 5 - 10 Sekunden wieder zu bändigen, ist gering. Die Wahrscheinlichkeit, in der gleichen Zeit am tragend offenen Rettungsschirm zu baumeln, dagegen sehr hoch. Legt man über diese Rechnung dann noch das Szenario der mögli-

chen Verletzungen - einmal beim ungebremsten Einschlag, zum anderen bei einer Rettungsschirmlandung - kann die Empfehlung eigentlich nicht deutlicher sichtbar gemacht werden.

## Was ist extrem und ab wann wird es unkontrolliert ?

Kontrollverlust liegt vor, wenn der Pilot die Herrschaft über die Steuerung seines Fluggerätes verloren hat. Beim Gleitschirm ist das praktisch gleichbedeutend mit einer nicht mehr vom Pilot kontrollierten Zunahme von Sink- und/oder Rotationsgeschwindigkeit. Ein massiver Einklapper ist eine Extremsituation. Spätestens 3 Sekunden nach dem Einklappen muss jeder Pilot wissen, ob er die Situation unter Kontrolle hat oder nicht. Kommt es in dieser Zeit zu einer sich beschleunigenden Drehbewegung, ist die Lage unkontrolliert, unabhängig davon, ob und wie die Pilotenreaktion erfolgt ist. Kippt die Kappe nach hinten ab, hat der Pilot also auf der offenen Seite überbremst und einen Strömungsabriss herbeigeführt, ist die Situation außer Kontrolle. In beiden Fällen muss im bodennahen Bereich unter 100 Meter GND sofort und ohne jede Verzögerung der Rettungsschirm ausgelöst werden.

**Bei unkontrollierten Extremsituatio  
in geringer Höhe muss sofort der  
Rettungsschirm raus !**

## "Für das Auslösen des Rettungsgerätes schien mir die Höhe nicht mehr ausreichend"

Dies ist eine beliebte Formulierung in den Unfallmeldungen. Aber sie ist falsch. Denn: zu tief ist man erst am Boden, ein in 20 Meter Höhe ausgelöster Rettungsschirm kann sich noch soweit entfalten, dass er einen Großteil der kinetischen Energie aufnimmt und den Aufprall des Piloten stark dämpft. Die neuesten Rettungsschirm-Konstruktionen, wie z.B. das "Seven-Up" von Independence/Fly Market, verfügen über eine nochmals deutlich optimierte Öffnungsgeschwindigkeit. Vom Wegschleudern des Containers durch den Piloten bis zur vollständigen, tragenden Entfaltung vergehen kaum drei Sekunden.

### Gurtzeug-Außencontainer; teilweise ergonomisch mangelhaft

Schnell muss es gehen, wenn in geringer Höhe der Rettungsschirm raus muss, soviel steht fest. Leider werden nicht alle Gurtzeug-Außencontainersysteme dieser Forderung gerecht. Eigentlich sollten diese streng nach dem Prinzip "form follows function" konzipiert sein. Gelegentlich entsteht jedoch der Eindruck, das Wichtigste ist, den Rettungsschirm möglichst unauffällig im Gurtzeug zu verstauen. Negativbeispiel hier: Eng geschnittene Tube-Container, die es erforderlich machen, den Rettungsschirm im Innencontainer zunächst aus seiner Tube-Umhüllung aktiv herauszuziehen bevor die Freisetzung erfolgen kann. Fünf Sekunden sind da schon eine optimistische Zeitkalkulation.

Zusätzlich verzögernd kann dabei die Fliehkraft wirken, wenn sie entgegen der erforderlichen Bewegungsrichtung zum Herausziehen aus dem Außencontainer wirkt (z.B. bei einem Spiralsturz). Dies ist ein nicht zu unterschätzendes Sicherheitsproblem. Mehrere Piloten haben dem DHV bereits davon berichtet, dass die Kräfte zum Herausziehen des Innencontainers dabei (entsprechend der Lastvielfachen, bei extremen Spiralstürzen bis über 3 G = Verdreifachung der Kräfte) die Grenze des kräftemäßig Möglichen überschreiten können. Ein optimales System erlaubt dem Piloten, nach dem Lösen des Auslösegriffes in einer kraftvollen Bewegung den Außencontainer

vollständig zu öffnen und das ganze "Päckchen" schwungvoll in den freien Luftraum zu schleudern. Hinsichtlich der Erreichbarkeit des Auslösegriffes, der Kürze der Verbindung Griff-Innencontainer und der maximalen Effektivität der Wurfbewegung in ergonomisch günstiger Richtung sind Frontcontainer bisher unübertroffen.

## Vorbereitung

1

Wir können uns mit Sicherheit darauf verlassen, dass die Umstände und unsere Psyche die Entscheidung für das Auslösen des Rettungsgerätes in geringer Höhe erschweren. Vorbereitung ist also wichtig um diese gesundheits- bzw. lebensrettende Maßnahme im Ernstfall eben doch durchzuführen.

### Vertrauen gewinnen

Man darf ruhig ein wenig Vertrauen in die Technik haben. Eine Landung am (geeigneten) Rettungsschirm übersteht man auch auf dem Boden (in der Hälfte aller Fälle geht's sowieso in die Bäume) mit einer Wahrscheinlichkeit von 10:1 unverletzt oder allenfalls mit leichten Blessuren.

### Eigene Fähigkeiten realistisch einschätzen

Das ist der entscheidende Punkt. Zu wissen, wann die Situation mit den eigenen fliegerischen Fähigkeiten nicht mehr unter Kontrolle zu bringen ist. Die Unfallanalyse zeigt's in drastischer Deutlichkeit: in neun von zehn Fällen werden die eigenen Fähigkeiten überschätzt, d.h. 90 % aller Piloten "spielen" zu lange mit ihrem außer Kontrolle geratenen Schirm anstatt die Rettung auszulösen.

### Training

Regelmäßiges Turnhallentraining - von vielen Vereinen und Flugschulen angeboten - ist eigentlich ein Muss! Wer die Auslösung der Rettung, wild hingeworfen und hergeschleudert an der Ringanlage der Turnhalle, automatisiert hat, wird im Ernstfall mit maximal möglicher Effizienz reagieren. Zumindest bei jedem Wechsel des Gurtzeuges ist ein solches Training fällig.

Ebenfalls jedem Piloten anzuraten, ist zumindest einmal eine echte Rettungsgeräteausrüstung im Sicherheitstraining.

Bei jedem Flug sollte man den Handgriff zum Auslösegriff üben. Dieses einfache Training zahlt sich dann aus, wenn es schnell gehen muss oder eine extreme Fluglage (vertwistet, rückwärtsfliegend, stark zur Seite abgekippt, überkopf) ein visuelles Finden des Auslösegriffes unmöglich macht.

Sicherheitstraining: Neben der Beherrschung des Verhaltens in besonderen Fällen (Klapper, Frontklapper, Trudeln etc) ist ein weiterer wichtiger Effekt des Sicherheitstrainings, dass der Pilot ein gutes Gespür dafür bekommt, wann die Beherrschung verloren gegangen ist und die Sache außer Kontrolle gerät.

Mentales Training: Wer sich Situationen, die das sofortige Auslösen des Rettungsschirmes erfordern, mental immer wieder vorführt (mental trainiert), z.B. eine sich beschleunigende Drehbewegung bei Verhängern, das Rückwärts-Drehen beim Trudeln, ex-

**Gurtzeug-Außencontainer, die vom Piloten ein aktives Herausziehen des Innencontainers zum Freisetzen der Rettung erfordern, sind unter dem Gesichtspunkt einer möglichst schnellen Auslösung ungeeignet.**



Empfehlenswert:  
Nach dem Öffnen der Splinte ist der Innencontainer frei und kann sofort weggeschleudert werden.



Nicht empfehlenswert:  
Nach dem Öffnen der Splinte muss der Innencontainer zunächst aktiv aus dem Außencontainer herausgezogen werden, bevor der Pilot das Päckchen wegschleudern kann.



*Das Startgewicht des Piloten sollte mindestens 25 % niedriger liegen, als die Anhängelast, bei welchem das Rettungsgerät die maximal zulässige Sinkgeschwindigkeit von 6,8 m/Sek. aufweist.*

tremes Vorschießen der Kappe nach Strömungsabrissen etc, hat im Ernstfall einen entscheidenden Vorteil: im Kopf ist bereits ein Muster und die dazugehörige Pilotenhandlung abgespeichert.

### Schrott konsequent aussondern

Die reibungslose und schnellstmögliche Auslösung des Rettungsschirmes ist von so großer Wichtigkeit, dass auch kleine, konstruktionsbedingte Auslöseprobleme nicht akzeptiert werden sollten. Schlecht erreichbare Auslösegriffe, Außencontainer, die schwer zu öffnen sind oder den Innencontainer nur ungern freigeben, zu lange Verbindungswege vom Auslösegriff zum Innencontainer, die ein effektives Wegschleudern erschweren sind solche Problembereiche. Besonders wichtig: Manche Probleme treten beispielsweise bei großgebauten Piloten mit langen Armen überhaupt nicht auf, können aber für einen kleinen Flieger mit kürzeren Armen unüberwindbar sein.

Wer sich bereits beim Kauf seines neuen Gurtzeuges gründlich mit diesen Punkten befasst (Turnhallentraining), erspart sich u.U. lebensbedrohliche Überraschungen oder zumindest den Ärger, sich demnächst etwas Geeigneteres anschaffen zu müssen.

Auch für den Rettungsschirm selbst gilt: Nur wirklich geeignetes Material sollte zum Einsatz kommen. Die Bereitschaft, seine Reserve auszulösen,

wird höchstwahrscheinlich enorm abnehmen, wenn diese so klein ist, dass man bei der Landung mit schweren Verletzungen wegen der hohen Sinkgeschwindigkeit rechnen muss.

### Packzustand und Kompatibilität

In Sicherheitstrainings zeigt es sich immer wieder: auch lange nicht neu gepackte Rettungsgeräte öffnen sich praktisch immer - aber sie brauchen dazu teilweise 2-3 mal so lange wie nach dem Neupacken. In Bodennähe ausgelöst bedeutet dies fast sicher den Unterschied zwischen erfolgreicher Öffnung oder der Formulierung im Unfallbericht " das Rettungsgerät lag ohne Innencontainer aber nur teilweise geöffnet neben dem Piloten".

Im Jahr 2003 sind zwei schwere Unfälle bekannt geworden, bei denen es den Pilotinnen nicht gelungen ist, den Rettungsschirm auszulösen. In beiden Fällen stellte sich hinterher heraus, dass Rettungsschirm-Innencontainer und Gurtzeug-Außencontainer nicht aufeinander abgestimmt waren (kompatibel waren). Kaum ein Turnhallen-Training findet statt, ohne das festgestellt wird, das ein oder mehrere Gurtzeug-Rettungsschirm-Kombinationen im Ernstfall nicht funktionieren hätten.

Wird ein neuer Rettungsschirm mit einem Gurtzeug oder ein neues Gurtzeug mit einem Rettungsschirm kombiniert, muss die Kompatibilität von einer Fachperson (Flugschule, Hersteller) überprüft werden. Der Pilot selbst muss dabei in Flugposition im Gurtzeug sitzend (in einer Gurtzeug-Aufhängung) mindestens eine Auslöseprobe vornehmen. Wer diese Sicherheitsmaßnahme unterlässt, kann sich nicht sicher sein, ob die Auslösung wirklich funktioniert.

## Schlussbemerkung

Am Beispiel der Gleitschirm-Unfallstatistik 2003 lässt sich eine Rechnung aufmachen, die an Deutlichkeit nichts zu wünschen übrig lässt. Störungen (Einklapper, Frontklapper, Verhänger, Trudeln, Sackflug, Stall) in Höhen über 40 Meter GND

Rettungsschirm ausgelöst:	17	
Dabei tödlich verletzt:	0	0%
Dabei schwer verletzt:	2	12%
Dabei leicht verletzt:	5	29%
Dabei unverletzt:	10	59%
Rettungsschirm nicht ausgelöst:	20	
Dabei tödlich verletzt:	3	15%
Dabei schwer verletzt:	12	60%
Dabei leicht verletzt:	3	15%
Dabei unverletzt:	2	10%

Karl Slezak, Sicherheitsreferent

## Das DHV-Unfalltelefon

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

Dieser Artikel ist auch im Internet zu finden, mit mehreren anschaulichen Videos zum Download.

[www.dhv-.de](http://www.dhv-.de) unter Sicherheit

# Anhängelast ist wichtig!

## Rettungsgeräte im Vergleich

In der GS-Unfallstatistik 2003, veröffentlicht im DHV-Info 127, waren die Verletzungsfolgen bei Landungen am Rettungsgerät beschrieben. Es hatte sich gezeigt, dass zu hohe Anhängelasten an Rettungsgeräten in der Regel zu harten Landungen mit manchmal gravierenden Verletzungen des Piloten führen. Viele Mitglieder haben daraufhin angeregt, die Betriebsgrenzen aller mustergeprüften Rettungsgeräte in einer Übersicht darzustellen. Die folgende Tabelle zeigt diese Betriebsgrenzen.

In der Spalte "maximal zulässige Anhängelast" ist die gemäß Musterprüfung höchste erlaubte Zuladung für das Rettungsgerät aufgeführt. Die maximal zulässige Anhängelast entspricht entweder der beim Festigkeitstest ermittelten Gewichtsgrenze oder der ermittelten Anhängelast bei 6,8 m/sek. falls diese geringer ist als die Festigkeitsgrenze. Die maximal zulässige Anhängelast darf nicht überschritten werden.

In der Spalte "Anhängelast bei 6,8 m /sek." ist die Anhängelast aufgeführt, bei der das Rettungsgerät bei der Messung auf dem Testwagen die höchste zulässige Sinkgeschwindigkeit von 6,8 m/sek. aufgewiesen hat.

Um bei der Landung am Rettungsschirm das Verletzungsrisiko aufgrund der erhöhten Sinkgeschwindigkeit möglichst gering zu halten, empfiehlt der DHV:

Das Startgewicht des Piloten sollte ca 25% niedriger liegen als die Anhängelast bei 6,8 m/sek.

Errechnet sich:

$$\frac{\text{Anhängelast bei } 6,8 \text{ m /sek.}}{100} \times 75 = \text{empfohlene Anhängelast}$$

Damit ist eine Sinkgeschwindigkeit zwischen 4 und 5 m/sek. zu erreichen, ohne dass das Öffnungsverhalten des Rettungsgerätes negativ beeinflusst wird.

Vor 1997 wurden teilweise maximal zulässige Anhängelasten veröffentlicht, die höher lagen als die Anhängelast bei 6,8 m/sek. Die Angaben sind in der Tabelle in Klammern aufgeführt und mit \* gekennzeichnet.

Mit einer Änderung der Bauvorschriften im Jahr 1997 wurde vorgeschrieben, dass die maximal zulässige Anhängelast grundsätzlich nicht höher sein darf als die Anhängelast bei 6,8 m/sek.

Bei steuerbaren Flächen-Rettungsgeräten wird die Sinkgeschwindigkeit nicht auf dem Testwagen ermittelt (das ist nicht möglich), sondern bei einem Testflug durch einen DHV-Testpiloten. In der Tabelle ist jeweils der höchste Sinkwert beim Testflug angegeben. Diese Werte sind mit \*\* gekennzeichnet.

Musterbezeichnung	Hersteller	Musterprüfnummer	Maximal zulässige Anhängelast (kg)	Anhängelast bei 6,8 m/sek. (kg)
Airea Smile 32	SyrAIRgy	IW65 02-0072.97	100	127
Airea Smile 36	SyrAIRgy	DHV G502.0070-97	120	154
Airea Smile Bi	SyrAIRgy	DHV GS.028071.97	200	284
airtime easy 100	airtime skysports	DHV M2-0113.04	100	103
airtime easy 140	airtime skysports	DHV GS02-0115-04	140	141
airtime easy 160	airtime skysports	OHO 65 02-011104	160	169
airtime easy 200	airtime skysports	DHV GS-02.0114-04	700	218
airtime easy 80	airtime skysports	000 65828112.04	84	84
Amigo P 1	Fly For Fun	DHV GS02.0014-90	100	118
Anno iar 20	Fly market	DHV G5-02-0065-95	100	127
Annular 22	Fly market	DENG5-02-0063-95	120	154
Annular 24	Fly market	DHV GS-02-0078-98	160	176
Annular 36	fly market	000 G5.02.0080.00	250	258
Annular Tandem	Fly market	DHV 65.02-0060-95	200	284
AR 20	Blue Sky	DHVGS-020108-04	100	103
AVA-Sport AR 18	AVA Spart	DHV GS-02.0093-03	84	
AVASport AR 22	AU Sport	M05.02.0097.03	140	141
AVA-Sport AR 26	AVA Sport	DHV GS-02-0094.03	160	169
AVA-Sport AR 10	AVA Sport	DHV G5.02.009603	200	218

Musterbezeichnung	Hersteller	Musterprüfnummer	Maximal zulässige Anhängelast (kg)	Anhängelast bei 6,8 m /sek. (kg)
85AFE 120	Pro-Design	DHV G5-02.0079-98	100	112
B-SAFE 1201	Pro-Design	DHV 6S-02.0110-04	120	134
BlueWayxl	SkyParagliders	DHV GS02-0081-00	101	101
Champ 39 GS	Vonblon	DHV GS-02-0068-97	125	130
Champion 235	Vonblon	DHV GS82-0041.93	125	128
Champion 29	Vonblon	DHV GS-02-0018-91	82(100)	82
Champion 34	Vonblon	DHV G5-02803132	100	102
Charly CLOU 120	Charly Produkte	DHV GS-02-0082-01	120	123
Clou 2 SAS	Charly Produkte	DHVGS-02.0077-97	140	140
Columbus Annular 20	Fly market	DHVGS-02-0062-95	100	103
ColumbusAnnular 21	Fly market	DHV M2.0064-95	100	116
Columbus RDP 14 FM	Fly market	DHV GS-02-0036-92	91 (100)	91
Columbus CP 16 FM	Fly market	D905.02.0037-92	100	100
Columbus RDP18FM	Fly market	DHV GS-02.0038-92	100	106
Combat	Charly Produkte	DHV 6502-006195	125	141
Duo	Charly Produkte	DHV G5-02.0024-92	160	170
Duo 200	Charly Produkte	DHV 65-02-0052.95	198 (100)	198
Esprit Light	Turnpoint	DHV GS-02.0001-88	84 (100)	84
Esprit Light II	Turnpoint	DHV GS-02.0042-93	99 (*100)	99

**SICHERHEIT & TECHNIK**

Musterbezeichnung	Hersteller	Musterprüfnummer	Maximal zulässige Anhängelast (kg)	Anhängelast (kg) bei - 6,8 m/sek.
Espritlight	Tumpoint	DHV G5.02-004393	100	110
GH 1	SSk GmbH	DHV GS-02-0019.92	100	109
High Definition 24	High Design	OHO GS.02-0053-95	88 MOGI	110
High Definition 32	Flight Design	DHVGS-020054-95	111 (.125)	111
09510C	Stöllinger	OHO G5-02-0010-90	94 (.125)	94
095 5 C	Stöllinger	DHV G5-02-0009-90	83 (*100)	83
INCASE L-130	Tumpoint	DHV GS-02-9095-03	121	121
lespo	Edel Korea	DHV GS-02.0056-95	109 (1 28)	109
JET	fly & more	DHOGS-02.0106-03	100	107
Pokert	Fly market	DHV GS-02-0084 02	119	119
linker M	fly market	DHV 65-02 0083-02	100	100
Lifesavef PG 1	Airwave	DHV G5-02 0085 02	100	100
Limit L	fly & More	090 G5-02-0105-03	120	134
Li mit M	& more	DHV G5-02.0104-03	100	134
Magnum.	Edel Korea	000 15.02-006997	183 (*2004	183
Mayday plus	Flight Design	DHV GS-02 0004-88	100	106
Minitex 110	Sigma	DHV G5.02-000889	100	106
M1 nltex 150	Sigma	DIO GS 02-0039-92	120	122
Minitex 200	Sigma	OW5.02-0034-91	159 (160)	159
Olympia 34	airbase	DHV GS-02 0040.93	100	129
Oskar 16 FM	Ehmarket	OHM5-02.0016-91	87 *100)	87
Oskar 18 FM	Fly market	00V GS.02-0017-91	100	
Papillon XI. Tandem	Vorblon	DHV G5.02-0107-04	180	4,5m/sek. bei 194 kr
Paratech PS1 L	PARATECH AG	DHV GS.02-0058-95	100	124
Pantsch PS101	PARATECH AG	DHV 65.02.0055.95	130	171
Pictolo	Ely market	DHV 15 02 -0120.04	89	89
Plus 35	Imkers Prolly	DHV G5.02-9057-95	100	129
Profile 20	UP Europe	DHV G5.02-0046-94	100	124
Profile 20 R	UP Europe	DHVES-02.0049-94	100	124
Profile 22	UP Europe	DHV GS 02.0047-94	120	143
Prohle 22 R	UP Europe	DHVES 92-0050-94	120	143
Profile 131	UP Europe	DHV G5-02.0048-94	200	258
R 1	Firebird	DHV 15.02-002092	93 (*100)	93
R 2	Firebird	OHO GS-02.0013-90	107	107
Revolution 1	Charly Produkte	00V G5-02-002792	93 (1100)	93
Revolution 2	Charly Produkte	DHV GS-02-0028.92	106 (120)	106
R52	Firebird	Okki 15V-0032.91	114 *120)	114
RS 30	Airwave Villinger	GS-02-0023.92	100	126
R534	AirwaveVillinger	084 65.02.0022.92	100	143
R57	Firebird	OHO E5.02-0086-02	114	114
Safety 5ys.260 Paragl.	Airwave Gliders Ltd.	DENG5-02-0033.92	100	106
5C118M	CharlyProdukte	ES-02-0051-95	118 (*120)	118
5C 120 Hein	Pro-Design	DHV G5.02-0015-91	100	112

Musterbezeichnung	Hersteller	Musterprüfnummer	Maximal zulässige Anhängelast (kg)	Anhängelast (kg) bei - 6,8 m/sek.
51 99 Help	Pro-Design	DHV ES-02-9011-90	92 (.100)	92
<del>Second Chance 118</del>	<del>CharlyProdukte</del>	<del>DHVGS-02-0012-90</del>	<del>100</del>	<del>118</del>
Second Chance 86	Charly Produkte	OHO G5-02-000388	86(100)	86
<del>Second Chance 94</del>	<del>Charly Produkte</del>	<del>DHV 1592-0002-88</del>	<del>94 (.100)</del>	94
Seven UP M	Fly market	DHV G5-92-011994	100	122
<del>SKY DRIVE</del>	<del>511YPARAGLIDERS</del>	<del>DHV 15.02-0109-04</del>	<del>100</del>	<del>110</del>
Sprint	Charly Produkte	DHV G5-02.0005-89	80 (1*140)	80
<del>Sup Air Bi</del>	<del>Aerosport International</del>	<del>DHV G02-0074.97</del>	<del>200</del>	<del>258</del>
SupAirl	Aerosport International	DHV ES-020076-97	129	143
<del>Sup AirM</del>	<del>Aerospon International</del>	<del>011805-02-0075-97</del>	<del>109</del>	105
Survive 18E5	Skyline Flight har	DHV G5.02-0090-03	84	84
<del>Survive 29 ES</del>	<del>Skyline Flight Gear</del>	<del>DHV ES-00.0098-03</del>	<del>100</del>	103
Survive 221S	Skyline Flight Gear	DHV G5.02-0087-02	140	143
<del>Survive 26 GS</del>	<del>Skyline Flight Gear</del>	<del>OHO 65-02.0091-03</del>	<del>160</del>	169
Survive 30 15	SkylineightGear	DHVGS-02-009203	200	246
<del>Survive ES</del>	<del>Skyline Flight Gear</del>	<del>DHV G5-02.0035-92</del>	<del>100</del>	<del>132</del>
Survive ES SOS	Skyline flightGear	NWES-029099-03	125	129
<del>Tranquillizer 227XL</del>	<del>High Adventure AD</del>	<del>DHV E5-02-0116-04</del>	<del>140</del>	141
Tranquillizer 26XXI.	High Adventure AG	DHV G502-0117-114	160	169
<del>Tranquidizer 3018</del>	<del>High Adventure AG</del>	<del>DHV 1S-020118-04</del>	<del>200</del>	218
Triplex	Edel X022	DHV G502-0967-96	148 (120)	108
<del>Viva III</del>	<del>Edel Korea</del>	<del>DHV 6S-02-0055-95</del>	<del>183 (*200)</del>	<del>183</del>
Vonhip P.-Papillon	Vonblon	DHV G5-02.0073-97	140	4,5m/sek. bei 140 kg
<del>BLITZ</del>	<del>Wings of change</del>	<del>DHV G5-02-0088-03</del>	<del>120</del>	136
BLITZL	wings of change	HO45-02-0193-03	120	134
<del>BUTZKA</del>	<del>wings of change</del>	<del>OHO E5-02019203</del>	<del>110</del>	
31300	wings of change	DHV 05.02-0089-03	100	107
<del>BOOML</del>	<del>wings of change</del>	<del>OHO 05-020101.03</del>	<del>100</del>	107
9000 NL	wings of change	OHO G5.02-0100-03	90	96
<del>05360 Help</del>	<del>Pro-Design</del>	<del>OHO GS.02-0045-94</del>	<del>93 (*100)</del>	<del>93</del>
X5400 Help	Pro-Design	>0GS-02-006696	119 (.120)	119
<del>02</del>	<del>Charly Produkte</del>	<del>DHV 05-02-004493</del>	<del>106 (120)</del>	106

Anzeige

# Süd-Spanien

## Aigudunales Thermik und Streckenflugkurs mit OLC Sieger 2004

Februar 2005  
**ab 350,- Euro**  
 Tel: 08464/8211, 0171/4639408, reinhard.poepl@t-online.de



# Se per Schuld!



Jetzt hängt der mit seinem Schirm im Baum! War eigentlich auch klar, dass so was passieren würde! Wie der schon gestartet ist! Warum lernt der nicht rückwärts aufziehen? Dann kann er doch genau sehen, wie der Schirm hochkommt. Aber Manche wollen eben immer nur fliegen und sind zu faul, mal ein paar Aufziehhübungen zu machen. Und der hat sich sowieso so ungeschickt angestellt – vielleicht sollte der das Gleitschirmfliegen überhaupt lassen. Hatte gleich zwei Startabbrüche. Und den Schirm hat er immer wieder selbst ausgelegt. Der hätte ja mal fragen können, ob einer helfen könnte. Schließlich geht man beim Fliegen aufeinander zu und die Ablösungen kommen ja heute eher als Hauch. Da hätte schon einer mit angefasst, bestimmt. Aber so? Und Anfänger kann der ja auch nicht sein. Schließlich ist hier ein B-Schein-Fluggebiet. Der dachte wohl, er könnte alles selber machen. Das hat er jetzt davon. Wenn er richtig ausgelegt hätte, wäre der Schirm bestimmt auch gleichmäßig hochgekommen. Denn bei dem schwachen Vorwind muss man ja heute fürs Rückwärtsaufziehen ein wenig warten. Na ja, ist auch nur ein Bäumchen, wo der rein ist! Und er steht auch schon wieder auf dem Boden. Nur den Schirm jetzt da rauszuziehen? Das ist schon mühselig. Da wird der sich schon ein paar Gedanken darüber machen, wie man richtig startet. Wie man richtig startet und den Flugbetrieb nicht aufhört! Der sollte mal nicht nur an sich denken! Oh, und er soll nicht so an den Leinen ziehen! Sonst macht er sich wirklich noch was kaputt. Vielleicht sollte man doch mal helfen? Aber ich müsste mich dann extra aus dem Gurtzeug losmachen. Und ich will jetzt starten. Der Peter vor mir soll jetzt mal raus! Er hat gerade Vorwind! Das reicht doch. Immerhin warte ich hier schon eine halbe Stunde. Wenn ich dem da helfe, ist doch wieder eine Stunde rum. Und warum soll ich das unterstützen, einem zu helfen, wenn der nicht richtig starten kann und sowieso keine Hilfe haben wollte? Und passiert ist dem ja nichts. Außerdem sind genug Andere von uns da. Da muss nicht ich ausgerechnet helfen. In unserem Verein ist der auch nicht. Ich hing ja auch mal im Baum – und das war ein richtiger Baum! Da hat mir auch keiner geholfen. Na ja, es war auch sonst keiner da. Aber auf die Solidarität unter uns Fliegern zu setzen und dann hier den Startbetrieb so aufzuhalten, nur weil man zu faul ist, ordentlich Aufziehhübungen zu machen, oder man andere nicht um Hilfe fragen will – das geht nicht! Und wenn der jetzt so weiterzieht, reißt er wirklich noch ein Loch in sein Tuch. Der Schirm hängt ja oben an einem spitzen Ast fest. Das kann der nicht sehen. Vielleicht sollte man ihm das mal zurufen. Vielleicht sollte ich ... Nein, ich nicht. Endlich ist der Peter raus. Ich bin dran, Ich muss jetzt einfach an mich denken.

Andreas Venzke





## Fliegen auf der Krim und im Kaukasus

Wir, drei Gleitschirmflieger des Clubs aus Kraichtal, wollten neue Fluggebiete kennen lernen, abseits der bekannten und bewährten Fluggebiete in Europa.

Möglich wurde dies durch unseren russischen Freund Igor. Ohne ihn wären wir nicht in dieses Gebiet gekommen. Vielleicht wären wir dort auch verhungert, da alles in kyrillisch geschrieben wird, Zuerst wurde die Insel Krim anvisiert, hier das Örtchen Koktebel an der Südküste der Insel Krim, Verwundert waren wir schon, hier in 8km Entfernung von Koktebel in Richtung Landesinneres, auf dem Flugberg, oder besser Flugkante, eine beachtliche Anzahl Flieger anzutreffen. Fast ausschließlich waren dies russische Gleitschirm- und Drachenflieger. Dass hier die Wiege der russische Segelfliegerei ist, war sehr einleuchtend, da diese bis zu 200 m hohe Flugkante gänzlich ohne Bäume ist und auch der Landeplatz für Jumbojets geeignet wäre. Bei laminarem Wind war an dem 5 km langem Bergrücken stundenlanges Soaren mit tollem Panorama, Felsküste mit Meer, möglich. Zu Fuß vom Badestrand aus erreichbar ist eine kleinere Soaringkante. Von dieser Kante aus sieht man ein fliegerisches Highlight, was Soaren am Meer betrifft. „Fahrstuhlbergkante“ wurde dieses Gebiet von uns Fliegern aus Kraichtal getauft. Aus 20 m Höhe gestartet ging es problemlos und sehr laminar ohne Turbulenzen auf eine Höhe von 500 m. Wir flogen über Bergrücken bis zu der in drei Kilometer entfernten Ortschaft und zurück, dies mehrfach, bis wir nicht mehr im Gurtzeug sitzen konnten. Unter uns waren traumhafte Buchten und Sandstrände. Bei näherem Hinsehen aus unserer Vogelperspektive offenbarte sich jedoch auch die Schattenseite der Krim: Im August gibt es überfüllte Sandstrände und viel Unrat, der an Wegen und auch den Ständen einfach achtlos weggeworfen wurde. „Wie vor 30 Jahren in Griechenland“ ist wohl ein treffender Vergleich. Das Bier kostet in der Kneipe 30 Cent, ein komplettes Menü 4 Euro. Die ukrainische Küche ist sehr gut und abwechslungsreich.

Nach ausgiebigem Soaren war unser Wunsch mit Thermik über die wunderschöne Umgebung des Gebirges an der Südküste der Krim zu fliegen. Geeignete Berge gibt es zuhauf, leider war der Südwind zu stark, so dass auch hier „nur“ ein Soaringflug möglich war.

Ein Streckenflug sollte im Kaukasus in der Nähe vom Elbros möglich sein. Nach 800 km erreichten wir den Nordkaukasus, hier die Stadt Pethgorst. In 8km Entfernung ist der Ort Uaotha (Utza) mit dem 250 m

hohe Flugberg. Dass hier die russischen Gleitschirmmeisterschaften ausgetragen werden und dabei Strecken bis zu 70 km geflogen werden, sieht man diesem Bergchen nicht an.

Leider war das Wetter uns nicht sonderlich gnädig und außer Soaren war nicht viel mehr möglich. Berauscht von sehr viel neuen Eindrücken wurde die 3.800 km lange Heimreise angetreten.

Igor Smimoff, unser Guide, ist der ideale Ansprechpartner und ein sehr kundiger Führer, der sowohl die Krim als auch den Kaukasus kennt.

Falls jemand Interesse hat, auf der Krim oder im Kaukasus zu fliegen, kann er an mich oder an Franz Merl ein e-mail schicken.

e-mail: [kh.hommer@gmx.de](mailto:kh.hommer@gmx.de) oder [fmerl@web.de](mailto:fmerl@web.de)

Bilder sind auf der Homepage des Clubs zu betrachten:

[www.gleitschirmclub-kraichtal.de](http://www.gleitschirmclub-kraichtal.de)

Karl-Heinz Hammer

Gleitschirmclub-Kraichtal

## Groundhandling bei den Flugfreunden Ulm/Donautal

Wie jedes Jahr in der fliegerisch weniger attraktiven Zeit wollen wir wieder den Schwerpunkt auf das Handling mit unserem Fluggerät konzentrieren. Klaus Römer und Hans Walcher, die beide das Groundhandling-Seminar des DHV besucht haben, wollen ihre Kenntnisse an alle interessierten Piloten weitergeben. Da sich die Auswahl der Gelände oft sehr kurzfristig je nach Wind und Wetter entscheidet, ist ein telefonischer Kontakt unerlässlich.

Klaus Römer: 07344/5392 oder Handy 0171/2454671

Hans Walcher: 07306/922819 oder Handy 0170/3811278

oder in unserem Forum auf der Homepage [www.ffud.de](http://www.ffud.de)

Wichtig: Auch alle Piloten die (noch) nicht Mitglieder im Verein sind, sind dazu herzlich eingeladen !!

Fritz Gienger

Flugfreunde Ulm/Donautal

Anzeige

DRACHEN- UND GLEITSCHIRM

W I N D



Auto-Kirchner  
Meiningener 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)



Das Startbild zeigt Rainer Rössler.

## Rainer Rössler gewinnt das Pokalfiegen am Einkorn

Martin Gronbach fliegt beim Pokalfiegen vom Einkorn bis nach Ansbach.

Das Wettfliegen der Haller Drachenflieger um den Einkorn-Cup im Jubiläumsjahr des Vereins hatte es in sich.

An der 25sten Ausgabe des Wettbewerbs nahmen 13 Piloten teil. Am Wettbewerbstag wurden zwei Durchgänge geflogen. Der Südwestwind, der am Morgen noch schwach war, frishte bereits gegen 10.00 Uhr kräftig auf. Die Piloten mussten sich auf windige und starkthermische Bedingungen einstellen. Beim ersten Durchgang wurde dann auch ein Zeitfliegen mit einer Zeitvorgabe von 15 Minuten beschlossen. Die drei zuerstgestarteten Piloten, Sven Beutinger, Rainer Rössler und Holger Kaag konnten die vorgegebene Zeit ohne Mühe erledigen und Newcomer Sven Beutinger aus Mainhardt führte das Feld nach einer gelungenen Landung im Zielkreis überraschend an.

Am zweiten Durchgang nahm dann auch Martin Gronbach aus Braunsbach teil. Es gelang ihm während des Zeitfliegens den Einkorn um einige hundert Meter zu überhöhen und er ließ sich von der Thermik und dem starken Wind über den Einkornwald und den Hasenbühl versetzen. Da war für ihn die Entscheidung gefallen. Er setzte alles auf eine Karte und begann in nordöstlicher Richtung mit dem Wind auf Strecke zu gehen. Der Flug endete in der Nähe von Ansbach. Mit dieser Strecke von ca. 50 Kilometern vom nur 130 Meter hohen Einkorn konnte er bei diesem Durchgang voll punkten und einen Bonus von 200 Punkten erreichen, was ihm - bei nur einem geflogenen Durchgang - den 4. Platz im Wettbewerb einbrachte. Es war erst das zweite Mal in der Geschichte des Einkorn-Cups, dass es einem Piloten gelang, am Wettbewerbstag auf Strecke zu gehen.

Den Sieger des Wettbewerbs machten allerdings Holger Kaag, Sven Beutinger und Rainer Rössler unter sich aus. Allen Dreien gelang es auch im zweiten Flug deutlich länger als die veranschlagten 15 Minuten am Ein-



korn zu fliegen und so entschied am Ende die beste Landeeinteilung und Landung. Diese gelang Rainer Rössler aus Mulfingen, der damit das Pokalfiegen vor Beutinger und Kaag für sich entschied. Beutinger wurde auch bester Newcomer vor Konstantin Maier. Rössler hatte schon im August seine Ausnahmestellung unter den Drachenpiloten der Region unter Beweis gestellt, als er sich bei der Challenge in Greifenburg durch seinen ersten Platz bei den flexiblen Drachen für die Drachen-A-Liga qualifizierte. Ergebnisse Einkorn Cup 2004:

1. Platz Rainer Rössler (Mulfingen) Spice
2. Platz Sven Beutinger (Mainhardt) Sport
3. Platz Holger Koog (Westheim) UP Speed
4. Platz Martin Gronbach (Braunsbach) Twister
5. Platz Christoph Wankmüller (Obersonheim) Concept

Christoph Wankmüller

## Herbstfest der Stadt Weiden mit Gleitschirmpiloten

Auf Einladung der Marketing Leiterin von Pro Weiden Fr. Wochelesander haben wir spontan zugesagt und waren mit einem Infocelt, zwei aufgebauten Drachen und einem Gleitschirm präsent. Standort Fußgängerzone, direkt vor Karstadt am Stadtbrunnen. Das Interesse der Passanten war riesengroß, all die Fragen zu beantworten voll stressig, unser Vereinsprospekt in kurzer Zeitvergriffen. Im Infocelt wurden Filme und Dias gezeigt. Die absoluten Stars aber waren unsere Nachwuchspiloten Christiane Schön, Simon VVinkler und Dominik Schärtl. Alle 15 Jahre alt und schon richtige Könnner am Übungshang. Die Burschen haben den ganzen Tag über Gleichaltrigen und so manchem Passanten das Gleitschirmfliegen erklärt und ganz nebenbei so richtig professionell der örtlichen Presse die üblichen Fragen beantwortet, um dann anschließend das fachgerechte Zusammenlegen eines Gleitschirms zu zeigen. Fazit: Es hat uns allen richtig Spaß gemacht!

Ulf Neumann  
Fly Sports Weiden



Anzeige

**DER ABSOLUTE  
HAMMER**

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

**JEDE WOCHE NEUE  
ANGEBOTE**

**www.parashop.at**

**Professional  
tafety**  
Wanflingscenter  
Krippe Wenn=

flugz  
Walter Schreyer  
Wasserleit 113  
2 trVINage

okycha.neario.com  
ai Performancetraining  
Sicherheitstraining  
Flugtechnik-Perföllongleuree

## Pokalfliegen der Gleitschirmflieger Urenschwang und Flugschule Ulm

Trotz schwachem Wind und wenig Sonne fand das 16. Pokalfliegen der Gleitschirmflieger Urenschwang gemeinsam mit der Flugschule Ulm am Übungshang in Hütten statt. Piloten aller Altersklassen waren angetreten. Der Jüngste mit 17 Jahren und der Älteste mit 81 Jahren. Ein Zielabwurf eines Tennisballs aus der Luft und eine Punktlandung war die Aufgabe. Mit viel Spaß und guter Laune stellten sich 32 Pilotinnen und Piloten dieser Aufgabe. 6 Pokale, Urkunden, T-Shirts und Sachpreise gab es zu gewinnen. Mit einer sehr guten Leistung und 2 zielsicheren Landungen belegte Andreas Dukek aus Ulm den 1. Platz, gefolgt von Horst Kiem aus Hütten 2. Platz und Markus Maier aus Riedlingen 3. Platz, Erwin Schwarz aus Blaubeuren 4. Platz, Jürgen Schick aus Zwiefalten 5. Platz, Peter Schrade aus Mehrstetten 6. Platz. Auch eine Pilotin war sehr erfolgreich, Anne Szeremeta aus Blaubeuren kam bei den Pilotinnen auf den 1. Platz und konnte sich somit den Wanderpokal der Damen sichern. Bei einer stimmungsvollen Preisverleihung mit schöner Musik zeigte sich doch noch einmal an diesem Tag die Sonne. Ein wunderschöner Tag klang bei gemütlichem Beisammensein aus und wir freuen uns alle auf unser 17. Pokalfliegen 2005.



Gleitschirmflieger Urenschwang  
Gabi Schwarz

## Kids heben ab – Traum vom Fliegen wird Realität

Erstmals bot der Bretzfelder Verein „Aufwind Brettachtal“ im Ferienprogramm ein Fluglager für jugendliche an. Pünktlich um 10 Uhr startete Frank Ebert mit der Theorie des Gleitschirmfliegens, denn wer nach oben will, muss sich zuerst einmal der trockenem, aber wissenswerten Theorie widmen. Anschließend kam das Genießen dieses wundervollen Hobbies: Die ungeduldigen Teilnehmer eilten auf eine große Wiese, wo zahlreiche Helfer schon zur Stelle waren um bei den Aufziehhübungen mit dem Gleitschirm zur Seite zu stehen. Dabei waren nicht nur Köpfchen, sondern Tempo und Geschicklichkeit gefragt, denn starke Windböen erschwerten das Aufziehen für die Anfänger. Als starker Regen dazu kam, musste abgebrochen werden. Doch die Stimmung der Teilnehmer war keinesfalls getrübt - nach soviel Anstrengung durften sie am „Zigeunerfürle“ Eschenau Würstchen grillen. So stürmisch und regnerisch wie der Samstag aufhörte, begann zum Ausgleich der Sonntag mit strahlendem

Sonnenschein. Endlich war es soweit, alle Teilnehmer sollten mit den Tandempiloten: Markus Peter, Siegfried Seiler und Peter Lang an der Winde in den Himmel gezogen werden. Dabei drehte sich der Wind nicht immer in die gewünschte Richtung und der Eine oder Andere musste beim Start ganz schön rennen, Pilot und Passagier kamen beim Start teilweise ganz schön ins Schwitzen. Trotz Strapazen, starkem Wind und eifrigem Laufen hatte jederviel Spaß und Freude an diesem Tag und wurde mit einem unvergesslichen Flug belohnt. Den zahlreichen Helfern des „Aufwind Brettachtals“ ein ganz herzliches Dankeschön - denn ohne deren Mithilfe und Einsatz wäre ein Gleitschirm-Fluglager nicht zustande gekommen.

Kirsten Schüssler  
Aufwind Brettachtal

## Vereinsausflug in die Abruzzan

Die heurige Flugsaison fand ihren Ausklang mit einem einwöchigen Vereinsausflug in die Abruzzan im Herzen Italiens. Nach einer langen Nachtfahrt stand man schon am frühen Nachmittag am ersten Startberg bei Gioia di Marsi und konnte in eine scheinbar unendlich weite Ebene blicken, die vor ca. 100 Jahren durch die Trockenlegung eines riesigen Sees entstand. Und schon die ersten Flüge zeigten die Unterschiede zu den bekannten heimischen Bergen. Der Wind war kräftiger, obergroßzügige, baumlose Startgelände erlaubten Landungen an Top. Und gelang dies einmal nicht, so standen meist große Landeplätze im Tal zur Verfügung. In den nächsten Tagen wurden nun weitere Fluggebiete bei Ovindoli, Avezzano und im Nationalpark des Gran Sassa erkundet und befliegen. In den nächsten Tagen nahm die Windstärke leider zu, so dass die Gleitschirmflieger aus Sicherheitsgründen nicht fliegen konnten. So unternahm man kurzentschlossen einen Abstecher an die Küste südwestlich von Rom nach Norma, Terracina und Roccasecca, wo ein Fliegen möglich war. Gegen Ende der Woche wich man der kommenden Schlechtwetterfront aus und fuhr gegen Norden nach Castelluccio, einem unbeschreiblichen Hochtal mit einem wildromantischen alten Bergdorf, wo die berühmten kleinwüchsigen Linsen angebaut werden und wo die Bewohner von ihren landwirtschaftlichen Erzeugnissen wie Schafskäse und diversen Fleischwaren leben. Im schneereichen Winter kommen sogar Wölfe ins Dorf Am letzten Tag fuhr man an das Ende der Poebene ins fliegerisch sehr bekannte Bassano und konnte am Monte Grappa noch stundenlang bis zum Sonnenuntergang fliegen.



Nun ist der Herbstvereinsausflug 2004 bereits Clubgeschichte, aber alle freuen sich schon jetzt auf das Frühjahr, wenn es wieder heißen wird „...ab in den Süden, der Sonne hinterher...“. Weitere aktuelle Informationen unter [www.dgfc.de](http://www.dgfc.de)

Friedrich Wuitz  
DGFC Rottal



## Nachwuchsförderung mittels UL-Schlepp mit Atos VX

Seit Ende August 2004 haben wir den Atos VX insbesondere für Passagierflüge per UL-Schlepp in unserer Halle in Böisingen stationiert. Seither haben wir schon ca. 35 Passagierflüge sicher und erfolgreich absolviert; sowohl Pilot als auch Passagiere waren begeistert und allein 5 Mitflieger (3 Erwachsene und zwei 14jährige Jugendliche, Söhne von Fliegerfreunden) werden bald mit der Schulung beginnen bzw. haben bereits schon mit der Drachenfliegerausbildung in der Flugschule Spaichingen begonnen! Sie haben sich u.a. aufgrund der Flüge zum Drachenfliegen entschieden und zeigen sich hochmotiviert in der Ausbildung!

Der Atos VX überzeugt durch völlig problemlosen UL-Schlepps ohne Gieren, mit sehr geringem Kraftaufwand bei 70 km/h Schleppspeed und auch durch eine enorme Leistung (0,7 m/s Sinken bei 170 kg Einhängelast). Wir halten diese Art der Tandemschlepps für wesentlich sicherer als mit flexiblen Drachen; deswegen sind die Schlepps auch viel spannender. Auch für die UL-Piloten sind diese Schlepps deutlich leichter und sicherer wegen des geringeren Luftwiderstands im Vergleich zu einem flexiblen Doppelsitzerdrachen. Zudem sind Logout- und Seilrissrisiko (was beim Tandemflug enorm wichtig ist) beim Atos VX sehr, sehr gering. Es macht richtig Spaß, unseren Söhnen beim begeisterten Training am Übungshang zuzusehen; alle sind schon einmal mitgeflogen. Ich denke, dass auch eine effektive „Starrflüglerschulung“ auf diese Weise möglich wäre.

Dr. Thomas Sterzing

Drachenfliegerverein Spaichingen und Böisingen

## Petrus auf Kneipp-Kur?

10. Vereinsfahrt der Thermikmöwen nach Saalbach.

Endlich lag er wieder vor uns, der Schattberg, strahlend im Sonnenlicht, darüber Wolken - wie gemalt kreisrund, ...Mist! Föhn! Na ja, ein Begrüßungsflug geht vielleicht noch, auch wenn's rappelt im Karton - natürlich nicht. Dann war dann Wandern oder Sauna angesagt. Und so ähnlich verliefen viele Tage. Ein Morgenflug, dann Ende. Schade, während wir letztes Jahr im Glemmtal so tolles Flugwetter hatten, dass wir am liebsten Petrus die Füße geküsst hätten, lieferte er uns diesmal Wechselbädern aus, als wäre er auf Kneipp-Kur.

Dabei war es eine besondere Reise; Der Gleitsegelclub - GSC Weser e.V. - „die Thermikmöwen“ zum 10. Mal in Saalbach, was die T-Shirts der rund 25 Mitglieder auch in feinsten Stickarbeit verkündeten. Gefeiert wurde das Ereignis in der Hotelbar und Veronikas Geburtstag gleich mit. Helmut hatte natürlich seine Gitarre dabei und wir waren am nächsten Tag heiser. Geflogen wurde trotzdem. Möglichst jeden Tag. Aber der eine oder andere mag sich überlegt haben, dass Radler-Uwe, Marco und Helmut vielleicht die bessere Alternative gewählt hatten, als sie zu einer Radeltour ins 20 Kilometer entfernte Zell am See aufbrachen.



Richtig tolles Wetter hatten wir an den letzten beiden Tagen, wenn gleich die begehrten Schäfchenwolken sich nur im Nachbarort zeigten und wir die in der Sonne glitzernden schneebedeckten Bergspitzen meist nur im Gleitflug bewundern konnten. „Feiern oder fliegen“ war die Gewissensfrage, denn das Abschiedsfest stand an. Aber da wir kernig sind, fanden wir uns am Abend fast vollzählig im Hinterglemmer „Goaßstall“ ein und da ging die Post ab.

Am nächsten Tag waren wir schon um 8 Uhr beim Frühstück, heiß darauf, den letzten Flugtag voll zu nutzen. So wurde aus unserer Jubiläumsfahrt eine runde Sache.

Vera Kahnert

Gleitsegelclub GSC Weser

Anzeige

eo  
**Gleitschirm- & Drachen- :esehaftungen**

**GH Werbebeschriftungen**  
22+49 (0)8051-636745-www.gleiftschirmsbeschriftung.com

**fel** **Flugsportladen Siegen**  
Clans 'fische!

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

Ausbildung: Alle Stufen an Bergen in Siegen, Eisenach + Südtirol  
Flugschule Siegen Claus Vischer, Eisenhüttr. 48, 57080 Siegen,  
Tel. 0271/382332 [www.flugsport.de](http://www.flugsport.de) [claus@flugsport.de](mailto:claus@flugsport.de)

## Drachenflieger-Club Berlin feiert 25 Jahre

Im September auf dem Teufelsberg, mitten im Berliner Grundewald, haben wir zwei Dutzend Gleitschirmpiloten und ein paar Drachenflieger zum Teufelsberg-Cup versammelt. Ein Traditionswettbewerb aus einer Zeit, da die Drachen noch fast wie Steine zu Boden fielen und Gleitschirme gar nicht erfunden waren. Damals mag der Flug vom Südhang des Teufelsbergs noch eine einfache Herausforderung gewesen sein -

keine Bäume, keine Sträucher und eine Distanz, die dem Leistungsvermögen des Fluggeräts angepasst war. Heute jedenfalls stehen wir mit Respekt auf dem Plateau und rings um uns herum reichlich Zuschauer. Am Vormittag waren wir noch optimistisch



begegnen. Und tatsächlich treffe ich fast ins Schwarze - stehende Landung, 80 Punkte!

Kaum habe ich die Tüte eingepackt, entdecken wir oben an der Kante Ullis Drachen - als einziger Hängegleiterpilot nimmt er die Herausforderung an! Während irgendwer neben mir unkt, dass das bei Uli ja noch eine ganze Weile dauern könne, hat er sein Gerät schon in der Luft: erst nach Südosten, dann, vor den Bäumen, reißt er den Drachen scharf nach rechts herum und kommt mit einer Irrsinn-Speed heran. Jetzt könnte man Landeklappen brauchen, was Uli? Zum Glück hat er rechtzeitig umgegriffen und die Füße draußen. Mit einem Bein berührt er den äußeren 20er-Kreis, bevor ihn das ungemähte Gras oberhalb des Zielkreises abrupt abbremsst.

Endlich flaut der Wind merklich ab. Also nochmal rauf auf den Berg zum dritten Durchgang. Willi ist am Start. Beim zweiten Mal hat er gerade direkt den 100er-Punkt getroffen - und nun sind es noch einmal 60 Punkte, die er einfliegt! Nun bin ich zum letzten Mal dran. Wegen des schwachen Windes entscheide ich mich für ein »langes Endteil« direkt auf den Zielkreis zu, Auf halber Strecke habe ich jedoch noch immer reichlich Höhe.

Für eine richtige Landevolte fehlt der Platz. Also erst mal scharf nach links, Höhe abbauen und schließlich wieder rechts herum. Vielleicht einen Augenblick zu früh: Hilflos schwebte ich über das Zentrum des Landekreuzes. Für Sekundenbruchteile wünsche ich mir die langen Beine von Georg, aber dann komme ich doch in Bodenkontakt: 40 Punkte



gewesen. Mit einer derart kräftigen Thermik hatten wir nicht (mehr) gerechnet. Allen Widrigkeiten zum Trotz zeigen uns die Jungs von der »Teufelsberg-Mafia«, wo es lang geht. Sie treffen das Zentrum des Landekreuzes fast alle mehr oder weniger direkt. Trotz der fortgeschrittenen Tageszeit sind die Starts am Nachmittag noch immer anspruchsvoll. Regina versucht, ihr Segel startklar zu machen - keine Chance! Sie packt lieber wieder ein. Auch das gehört dazu: zu wissen, wo die eigenen Grenzen

liegen. Fast die Hälfte der Piloten entschließt sich, am Boden zu bleiben. Safety first!

Endlich ist der zweite Durchgang eröffnet. Die Cracks gehen die Aufgabe mit der Präzision eines Uhrwerks an und landen perfekt. Also traue ich mich ebenfalls hinaus. Wieder geht es zunächst kräftig nach oben. Die Tüte über mir ist diesmal schlechtgelaunt. Während meine Arme automatisch an den Bremsen werkeln, versuche ich erst mal vom Hang freizukommen. Endlich lässt der Auftrieb nach. Ich eiere mich im Zickzack nach unten. So kann ich den Überraschungen in der Luft am sichersten

immerhin. Der »Große Preis« geht am Ende verdient an Toni Haddad, den Teufelsberg-Beauftragten des DCB! Günther Woitan, nach 18 Jahren Flugpraxis im Grunewald der jüngste Inhaber eines Teufelsberg-Passes, macht den zweiten Platz. Und Willi Kuck vervollständigt das Trio unserer besten Punktländer! Bei den Drachenpiloten hat Uli Clasen eine einsame Schlacht geschlagen und geht unangefochten in Führung! Allen Widrigkeiten zum Trotz hat die Neuauflage des Teufelsberg-Cups Spaß gemacht! Unter den Zuschauern war eigentlich niemand, der nicht fasziniert von der Drachen- und Gleitschirmfliegerei gewesen wäre.

Michael Pückler  
Drachenflieger-Club Berlin

Anzeige

teneriffa-paragliding.com

**GEBRAUCHTMARKT,  
INZAHLUNGNAHME,  
SHOP & SERVICE.  
FLIEGERCAMP &  
SICHERHEITSTRAININGS.**

INFORMATIONEN UNTER:  
4s (0) 8641 - 7575  
office@ppc-chiemsee.de  
www.eintachfliegen.de

**PARAGLIDING  
PERFORMANCE  
9.2529222E.**  
HAUPTSTRASSE 53  
D-83248 UNTERWIDSEN

**DHV-Info 130  
Lufträume**

*Mit Interesse habe ich den sehr gut geschriebenen Artikel »Streckenfliegen und Lufträume« von Herrn Gerhard Peter gelesen. Obwohl ich nur die Fortsetzung vor mir liegen habe, also den ersten Teil nicht kenne, erlaube ich mir einige Anmerkungen:*

*Auf Seite 24 wird der Luftraum G und E beschrieben. Da beim Luftraum G nicht erwähnt wird, dass dieser nur bis zu einer Höhe von 2500 ft GND reicht, entsteht leicht der Eindruck, man würde sich im ersten Streckenabschnitt generell, egal in welcher Höhe, im unkontrollierten Luftraum befinden. Bei der Beschreibung des Luftraums E wäre der Hinweis auf die Untergrenze 1000 ft GND sicherlich hilfreich gewesen. Der Satz »Rechts von uns ist die CVFR von München (Luftraum C), ..... « ist so nicht ganz richtig. Mit der Einführung der Luftraumklassen im Jahr 1994 wurden die CVFR-Gebiete abgeschafft. Richtig ist allerdings, dass für das Durchfliegen durch den Luftraum C eine CVFR-Berechtigung erforderlich ist (und deshalb werden diese Lufträume von vielen immer noch als CVFR-Gebiete bezeichnet). Zum Schluß des Artikels wird freundlicherweise die Adresse der DFS angegeben, aber leider falsch. Die DFS Unternehmenszentrale befindet sich seit 2002 in Langen, im Süden von Frankfurt, in unmittelbarer Nachbarschaft zur FS-Akademie und Langen Kontrollzentrale: Am DFS-Campus 10, 63225 Langen, Tel. 06103/707-0.*

Jürgen Mies

**Adresskorrektur**

Adresse und Telefonnummer im Artikel "Streckenfliegen und Lufträume" im Info 130, Seite 25 unten: DFS Deutsche Flugsicherung GmbH, Unternehmenszentrale, Am DFS-Campus 10, D-63225 Langen, Tel: +49/(0)6103/707-0, [www.dfs.de](http://www.dfs.de)

**DHV-Info 129/Der Tack mit dem Drachen!  
Segelflugzeuge tucken nicht !**

*Bernd Schmittler schreibt so, als ob sich öfters mal ein Motorflugzeug einfach so auf den Rücken legt, ein Hochleistungssegler nach vorne überschlägt oder ein Motorsegler nach einem Überschlag zerlegt (jeden falls unterstellt er, dass alle drei Dinge schon vorgekommen sind).*

*In Wirklichkeit gibt es so etwas nicht öfters, nichtselten, sondern NIE! Kein Segelflugzeug oder Motorflugzeug wird durch irgendwelche im Alpenraum vorkommende meteorologische Bedingungen zum Vorwärtsüberschlag gebracht, weder durch Gewitterböen nach durch extreme Föhnrotoren. So etwas gibt es mit starren 3-Achs-gesteuerten Flugzeugen nicht.  
Hans-Peter Zepf*



**Ferien Ausrüstung inklusive**

Advente, Swing, Azone  
Zimmer Frühstück 2<sup>te</sup> Hotel  
SMV- DHV-Fluglehrer  
Ausbildung / Weiterbildung  
orientiert 3-14 Tage

**5 Tage alles dabei ab C 398.—**

**engelberg**

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

**EUROFLUGSCHULE ENGELBERG**  
WASSERFALLSTRASSE 135

**CH-6390 ENGELBERG**  
[www.euroflugschule.ch](http://www.euroflugschule.ch)

Kompressoren Kondensatoren  
Klimateile und Kühler  
Bau. u. Landmasch. Vorortservice

**Aktion für  
DHV Mitglieder  
bis -25% Rabatt –**

**13ryarit**

**Autoklima- u.  
Kühlerservice**

93059 Regensburg gegenüber DEZ Gärtnerstraße 12a  
Tel. 09411447142 Mobil 017115747059

Utails jack.bryant@Tionline.de

# Lemminge ins Meer,

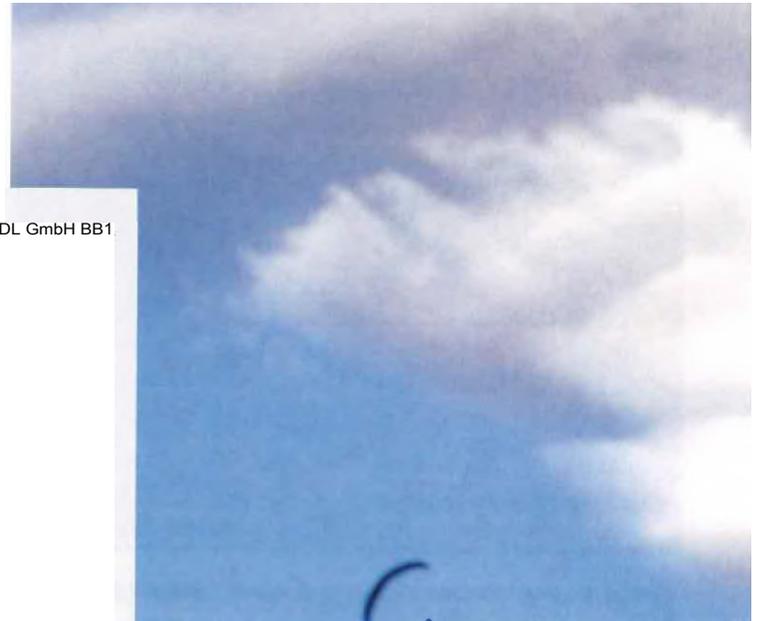
## Konformität und die Entscheidungsfindung in der Gruppe

# Flieger in

Ich stehe am schwarzen Brett des Campingplatzes in einem touristisch kaum erschlossenen Tal im südlichen Österreich und lese den Wetterbericht, der gerade von einer netten Campingplatz-Mitarbeiterin dort angeheftet wurde.

21113 135:4W42 UTE.. +43(B)517B39999-> +43 4712 H656 4 ABM EnNTI1DL GmbH BB1

EX0556 LOWK 191536  
6LUGWETTERUFRFRSIGHT FUER DEN RAUM KAERNIEN UND OSTTIROL.  
GUELTIG FUER DEN 20.6.2003.  
WETTERLAGE UND ENTWICKLUNG: NORDWESTSTROEMUNG.  
GERINGE BIS MAESSIGE QUELLBEWOELKUNG OBERHALB 2000M, UND GUTE SICHTEN. IM TAUERNBEREICH DURCH NORDSTAU AUCH STAERKERE, AUFLIEGENDE, BEWOELKUNG, SOWIE LOKAL LEICHTER NIEDERSCHLAG.  
WIND- UND TEMPERATURVORHERSAGE DER FREIEN ATMOSPHAERE:  
IN 1500M: NORDWEST, HIT 30 KM/H, I 14 GRAD.  
IN 3000M: NORDNEST, MIT 60 KM/H, T 3 GRAD  
NULLGRADGRENZE: 3300M  
BESONDERE VERMERKE: ALKENUEBERQUERUNGEN DURCH NORDSTAU BEHINDERT. IM BERGLAND MAESSIG TURBULENT. NACHMITTAGS AUCH IN TALLAGEN AUFFRISCHENDE BODENWINDE.  
THERMIKVORHERSAGE: THERMIK WINDGESTDERE UND IM N ABGESCHIRMT. DAHER MEIST SCHWACH.  
ECET IN LOWK: 21 UHR 39 LOC.  
VCRSCHAU FUER UEBERMORGEN, DEN 21.6.2003: WINDABSCHWAECHUNG UND ABNEHMENDER NORDSTAU. GERINGE QUELLWOLKEN UND GUTE SICHTEN.



Der Wind bläst in einer Höhe von 1.500 m mit 30 km/h und auf 3.000 m ca. 60 km/h aus Nordwest. Ich fliege zwar einen Starrflügler, aber was zu viel ist, ist zu viel. Zudem geht die Startrichtung auf dem Berg nach Süden — also befindet man sich dort zudem im Lee. Mein Blick auf die Wolken, die sich relativ zum Berg sehr schnell bewegen, bestätigen meinen spontanen Gedanken an einen Badetag.

Da ich in einem Wettbewerb mitfliege und der Wind ja nachlassen könnte — man kann ja nie wissen —, fahre ich zusammen mit den anderen Piloten auf den Berg. Meine Entscheidung oben ist klar: Sofern der Wind nicht deutlich nachläßt, werde ich meinen Drachen nicht einmal vom Auto laden. Was mich besonders wundert, ist die große Anzahl von Gleitschirm-Piloten, die in gut gefüllten Taxis den Berg hinauffahren.

Am Startplatz erlebe ich weiter Erstaunliches: Der Wind bläst kräftig und quer zur Startrichtung. Die Drachenflieger bauen auf, die Gleitschirme legen aus. Ich rede mit anderen Piloten, um herauszufinden ob sie Informationen über das Wetter haben, die ich nicht kenne. Die ersten Schirme starten. Sie schaukeln ganz anders als sonst und die Kappen scheinen von unsichtbarer Hand durchgeknetet zu werden. Ähnlich einem Jo-Jo geht es flott nach oben und nach unten. Ebenso tanzen die ersten Drachen und Starrflügler et-

# den Föhn...



Foto: Bernd Kling

Ein Beitrag von Andrea Seidl, Psychologin und Ernst Lehmann, Drachenflieger



# Was ist Konformität?

## Das Experiment

Welche Wolke sieht kleiner aus? A oder B ?

Jeder wird sagen: "Ist doch klar, die Wolke A". Psychologische Experimente haben jedoch ergeben, dass sich 80 % aller Testpersonen durch gutes Zureden innerhalb einer Gruppe, zu der Aussage "Wolke B ist kleiner" bringen lassen. Dabei wird im Experiment nicht einmal mit negativen Konsequenzen, Zwang oder Strafe gearbeitet.

## Warum ist das so?

Der Mensch ist ein 'Herdentier'. Das Überleben der Herde hängt seit Urzeiten davon ab, dass Einigkeit darüber herrscht, was getan werden muss. Das definierte Ziel muss erreicht werden. Selbst die zweitbeste Entscheidung führt ggf. noch zu einem tragbaren Ergebnis oder Teilerfolg, wenn alle Herdenmitglieder geschlossen dahinter stehen.

## Diese Einigkeit in einer Gruppe ist die Konformität.

Außerdem haben Forschungen ergeben, dass Entscheidungen einer Gruppe weitaus wagemutiger und damit risikoreicher sind als die Entscheidungen der einzeln befragten Individuen. Das ist leicht einzusehen, denn eine Gruppe verfügt über mehr und bessere Möglichkeiten, das Ziel zu erreichen. Eine Gruppe kann deshalb sogar Ziele erreichen, von denen das einzelne Individuum nicht mal träumen kann.

Die Flieger-Menschen sind in gewissem Sinne eine ganz besondere Herde. Jeder Flieger fühlt sich irgendwie zu anderen Fliegern "hingezogen" und auch "gut aufgehoben". Deshalb zeigen die meisten Flieger auch Konformitätsverhalten. Es gibt jedoch einen ganz entscheidenden Unterschied zwischen der gemeinsamen Jagd mit Speeren auf ein Mammut und der Fliegerei:

## Das Fliegen ist keine Herdentätigkeit.

Deshalb kommt es beim Fliegen auch nicht auf Konformität an. Jeder Pilot fliegt letztlich für sich alleine. Kein einziges Mitglied der vermeintlichen Herde oder Gruppe kann dir helfen, wenn du im Segel liegst. Die große Macht einer Gruppe kann zwar ein Mammut umwerfen, nicht jedoch einen Föhndurchgriff ins Tal verhindern.

## Resümee

Daraus ziehe ich den Schluss, dass Konformität beim Fliegen sehr schädlich, sogar tödlich sein kann; besonders dann, wenn es darum geht, ob man noch fliegen kann oder ob es bereits zu gefährlich ist. Das Ziel ist das Fliegen — also wird die Entscheidung der Gruppe viel eher dazu tendieren, dass es "noch geht". Stündest du immer alleine auf dem Startplatz, würdest du dich viel öfter für die Hinunterfahrt entscheiden (du würdest ja auch nicht versuchen, ein Mammut alleine mit dem Speer zu erlegen).

Wenn du an einem "kritischen" Tag Sätze hörst, wie:

- die fahren alle auf den Berg
- die fliegen ja schon alle
- schau mal, wie ruhig das bei den Anderen aussieht

dann sollten deine Konformitäts-Alarmglocken schrillen. Ich gehe dann etwas abseits, beleuchte die Fakten und fälle meine **eigene Entscheidung** als Individuum. Ich habe sie kein einziges Mal bereut.

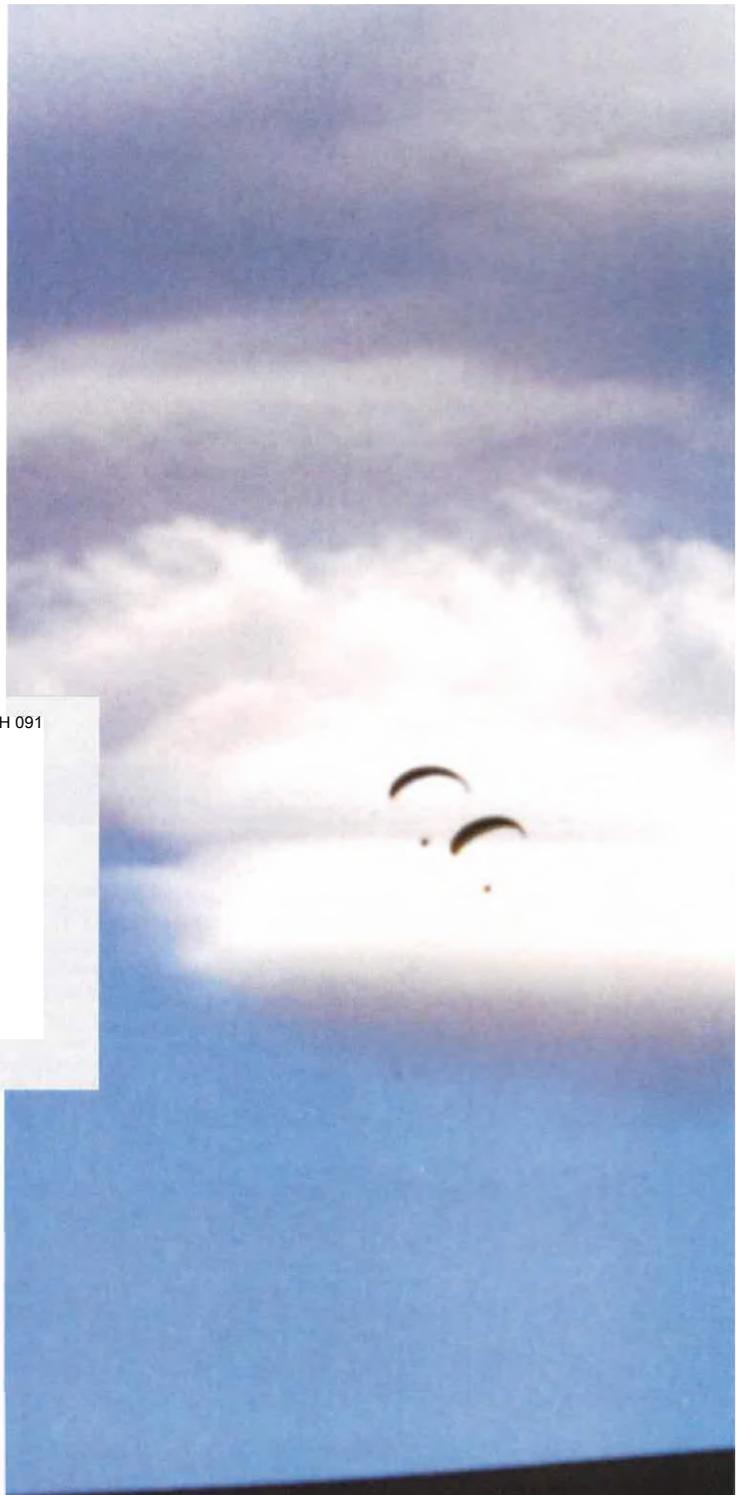
Wie oft bist du schon geflogen, weil alle geflogen sind und obwohl dir vorher schon sehr mulmig beim Gedanken ans Fliegen war? Wie groß war deine Erleichterung nach der geglückten Landung?

was betrunken wirkend durch die Luft und versuchen vergeblich, saubere Kreise zu fliegen..

Etwas später. Ein Aufschrei und alle Blicken gehen nach oben. Ein Schirmpilot im nahezu freien Fall, die Kappe als unförmige Textilfahne flatternd hinter sich herziehend. Nach langen Sekunden füllt sich die Kappe wieder. Kurze Zeit später das selbe Spiel noch mal, nur dass die Kappe eine andere Farbe hat. Inzwischen startet wohl ein Fluganfänger, das schließe ich aus seinem Drachen, einem alten Atlas, und fliegt vor dem Startplatz hin und her. Er scheint wilde Bocksprünge zu machen und wird nach oben und unten "befördert". Seine Kreise unweit des Hanges lassen mir zudem einen imaginären Kloß im Halse stecken bleiben. Gleichzeitig gehen teils heftige Böen über den Startplatz, so dass die Drachenpiloten zu ihren Geräten eilen und sie festhalten oder gleich flach auf den Boden legen. Es starten weiterhin Geräte aller Kategorien! Manche Piloten scheinen's kurz nach ihrem Start begriffen zu haben und fliegen direkt zum Landeplatz.

Mein Wettbewerb findet heute nicht statt, die Wettbewerbs-Piloten, haben das in Eigeninitiative einstimmig beschlossen. Mein Drachen liegt immer noch auf dem Dach und ich fahre hinunter. Auch jetzt starten noch einige Piloten, und berichten später am Landeplatz von ihren unerfreulichen Flugzuständen.

Der nächste Tag ist ähnlich, Wind aus Nordwest mit 25 - 35 km/h auf 1.500 m und mit 60 bis 80 km/h auf 3.000 m. Auch heute ist Wettbewerb angesagt und die Drachenflieger fahren hinauf. Ich bleibe heute gleich unten. Bin ich denn ein Gladiator, der hier unter Einsatz seines Lebens wettkämpfen muß? Zum Glück bin ich das nicht. Und das noch größere Glück ist, dass mir dieser Sachverhalt bewußt geworden ist.



ZEIB3 95:46:44 UTE.. +43/01517835599-> +43 4732 B666 4 ABSTRU EBRUDL GmbH 091

FX0S50 LOWK 210006  
FLUGWETTERUEBERSICHT FUER DEN RAUM KAERNTEN UND OSTTIROL.  
GUE/TIG EBER DEN 21.6.2003.  
WETTERLAGE UND ENTWICKLUNG, MIT DER STRAFFEN NORDWESTSTROEMUNG  
GELANGEN ZUNEHMEND TROCKENEN LUFTMASSEN IN DEN ALPENRAUM. GERINGE,  
TEUER BERGLAND AUCH MAESSIGE OUELLBEWOEIKUNG MIT SICHTEN 30 BIS 500M.  
WIND UND TEMPERATUR IN DER FREIEN ATMOSPHAERE!  
IN 1500M: WNW 25 HIS 35 KMTI, 13 GRAD C.  
IN 3000M: NW 60 BIS 011 0MK, 3 GRAD C.  
NULLERADGRENZE: UM 3500M.  
BESONDERE VERMERKE: ALPENBEBERODERUNGEN ANFANGS NOCH BEHINDERT, SONST  
GUTE VMC.  
THERMIK, HAESSIG BIS GUT, ABER WINDZERRISSEN.  
HINWEISE FUER DEN FLUGSPORT: AB MITTAG DUREHGREIFLNDER NORDWESTWIND  
MIT GEHER 30 INH.  
ECET LOWK 21 UHR 39 LOC.  
VORSCHAU FUER MORGEN: ANHALTENDE NORDNESTSTROEMUNG.

Ich gehe mit meiner Freundin Andrea wandern und diskutiere mit ihr die psychologischen Hintergründe des Herdentriebes, was letztlich zu diesem Artikel führen sollte..

Die Drachen fliegen heute den Wettbewerb.

Artikel zum Föhn:

<http://www.shv-fsvl.ch/d/wetter/archiv/0302.htm>

<http://de.wikipedia.org> dann links das Wort "Föhn" eingeben und darunter auf "Artikel" klicken

# TESTFLÜGE im Info

## Das Testberichtschemata für Gleitschirme und Hängegleiter

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

KLASSIFIZIERUNG ZUSATZ BESCHREIBUNG	
<b>Gleitschirme</b>	
1	Gleitschirme mit einfachem, weitgehend fehlerverzeihendem Flugverhalten.
1-2	Gleitschirme mit gutmütigem Flugverhalten.
2	Gleitschirme mit anspruchsvollem Flugverhalten und dynamischen Reaktionen auf Störungen und Pilotenfehler. Für Piloten mit regelmäßiger Flugpraxis.
2-3	Gleitschirme mit sehr anspruchsvollem Flugverhalten und heftigen Reaktionen auf Störungen und geringem Spielraum für Pilotenfehler. Für Piloten mit umfassender Flugerfahrung und regelmäßiger Flugpraxis.
3	Gleitschirme mit sehr anspruchsvollem Flugverhalten und sehr heftigen Reaktionen auf Störungen und geringem Spielraum für Pilotenfehler. Für Piloten mit überdurchschnittlich hohem Pilotenkönnen.
G	Nur spezielle, namentlich aufgeführte Gurtzeuge sind mit diesem Schirm zugelassen
GH	Brustgurtzeuge - Alle Gurtzeuge, die der Gurtzeuggruppe GH angehören, sind mit diesem Gleitschirm zugelassen (dieser Gruppe gehören fast alle modernen DHV/ OeAeC-zugelassenen Gurtzeuge an)
GX	Gurtzeuge mit festen Kreuzgurten - Alle Gurtzeuge, die der Gurtzeuggruppe GX angehören, sind mit diesem Gleitsegel zugelassen
Biplace	Der Schirm ist für doppelseitigen Betrieb zugelassen
Y	Hängegurtzeug (frühere Konstruktion)
S	Spezialgurtzeug
<b>Drachen</b>	
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
E	Spezielle Einweisung erforderlich. z.B. wegen ungewöhnlicher Steuerung
G	Spezielles Gurtzeug erforderlich
Zwischenwerte 1-2 und 2-3 sind möglich	

DHV GS-01-1276-0			
SWING ASTRAL 422			
MICffi DRY 03 SWING Mn 4.22			
Za <sup>9</sup> ikufinhaber	Swing Humorer& GmbH		
Hersteller	Swing flugsportgeräte GmbH		
Klassifizierung	2 GH		
Kchlepp?	Ja		
Anzahl Sitze min   Anzahl Sitze max	1   1		
Beschleuniger?	Ja		
Trimmer?	Nein		
VERHALTEN BEI	MIN. FLIAGEWICHT 1155 KG	RUGGEWICHT (111/80 10)	
Start	1,2	1-2	
füllverhalten	gleichmäßig, sofort	gleichmäßig,	
Aufziehverhalten	homot wind der Puder	kamt snlod Uher Piloten	
Abhebeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschurig	
Stadhandling	einfach	einfach	
Geradausflug	1,2	1,2	
Rolldämpfung	durchschnittlich	durchschurig	
Kurvenhandling	1-2	1,2	
Indellendenz	gering	gering	
Steuerverg	durchschnittlich	firshchnillich	
Wendigkeit	hoch	hoch	
Beidseitiges Uherziehen	1,2	1,2	
Sackfluggrenze	durchschurig 60 cm -75 cm	durchuhnillich 60 cm - Item	
fullstallgrenze	domficulirlich 65 un -80 cm	dusdün <sup>9</sup> dich 65 cm 80 cm	
Bremskrantsleg	hoch	hoch	
frontales Einklappen		2	
Vorbeschleunigung	fiechuhnillich	duschschallich	
Öffnungsverhalten	selbständig reitrogen	selbständeseugen	
Einseitiges Einklappen		2	
Wegdrehen	90 180 Grad	90- 180 Grad	
Wegdrehen insgesamt	160 360 Grad	180- 360 Grad	
Drehgeschwindigkeit	durchschnillich	durchschnillich	
Max. Roll- bzw. Nickwinkel	9 róle 45 Grad	9 róle 45 GU	
fähareellust	durchschnillich	derchschnillich	
Stabilisierung	selbständig	selbständig	
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig schnell	
Einseitsfinksinklappen und Göl <sup>9</sup>		12	
Stabilisierung	einfaches Gegealumen	einfaches Gegenbremsen	
Steuerverg	ihmhuhnrick	dorchuhnillich	
Steuerkraftansieg	hoch	herb	
Gegendrehen	einlach, keine Tendenz um	einfach, keine Tendenz um	
Öffnungsverhalten	Stromungsabriss	Stromungsabriss	
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig schnell	
fullstall, nimm. Ausleitung	1,2	1,2	
Trudeln aus Trimmgeschw.	1,2	1-2	
hullein aus NI. Kurvenflug	1-2	1,2	
Stellschnecke	1-2	1-2	
Einteilung	einfach	eigut	
angle <sup>9</sup> endenz	gering	geig	
Ausleitung	Hochdrehen 180 Grad	Nachdrehen c 180 Grad	
Sinkgeschwindigkeit nach 120 *ffil	9	12	
B- Stall	1,2	1,2	
Einteilung	einfach	einfach	
Ausleitung	selbständig	selbständig	
Ohren anlegen			
Einteilung	leicht	leicht	
Ausleitung	selbständig schnell	selbständig schnell	
Ausleitung	1,2		
Ländererhalten	einfach	einfach	
frontales Einklappen Theschleunig.11	2	2	
Vorbeschleunigung	durchschneillich	dusch therrlich	
Öffnungsverhalten	selbständig reitrogen	selbständig Hauern	
Öffnungsverhalten	elfinisines Anbremsen	beidseitiges Albrmsen	
Einseitiges Einklagen Tbesuhleunig.1	2	2	
Wegdrehen	90 • 180 Grad	70.110 Grad	
Wegdrehen insgesamt	110 160 Grad	180 360 Grad	
kehgeschwindigkeit	durchschnillich	durchschnillich	
Mn. Roll- bzw. Nickwinkel	gar 45 Grad	greller 45 Grad	
Höhenrellust	durchschnillich	durchschnillich	
Stabilisierung	selbständig	selbständig	
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selnaändli sdneil	
Ohren anlegen, liesehleunigi	1		
Einteilung	leithe	leicht	
Ausleitung	selbständig schnell	selbständig schnell	
Ergänzungen zur flugsicherheit			

DHV 6S-01-1277-04

SWING ASTRAL 4.24

TESTBERICHT DHV 03 SWING ASTRAL 4.24

Zerifikantinhaber	Swing Flugsportgeräte GmbH
Hersteller	Swing Flugsportgeräte GmbH
Klassifizierung	2 GH
W-Schlepp?	Ja
Anzahl Sitze min / Anzahl Sitze max	111
Beschleuniger?	Ja
Trimmen	Nein

VERHAUEN BEI	MIN. FLUGGEWICHT(110 KG)	MAL HUGGEW(1411495 K)
Starr	1	1
Füllverhalten	gleichmässig, sofort	solon
Aufziehrefhalten	kommt sofort eher Piloten	kommt solort über
Abhebegeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Starthandlung	einfach	einfach
Geradeausflug	1,2	1,2
Rolldämpfung	durchschnittlich	durchschnittlich
Kurvenhandlung	1,2	1,2
Rudeltendenz	nicht vorhanden	nicht vorhanden
Steuernweg	durchschnittlich	durchschnittlich
Wendigkeit	hoch	hoch
Beidseitiges Überziehen	1,2	1,2
WBgrenze	durchschnittlich 60 Ein - 75 cm	durchschnittlich 60 cm 15 (111)
Eulstallgrenze	durchschnittlich 65 cm • 80 cm	durchschnittlich 65 cm SO cm
Bremskrallansieg	durchschnittlich	durchschnittlich
frontales Einklappen	1,2	1,2
Vorbeschleunigung	gering	gering
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig remagen
Einsseitiges Einklappen	2	2
Wegdrehen	90 - 180 Grad	90 - 180 Grad
Wegdrehen insgesamt	90 - 180 Grad	90 - 180 Grad
Drehgeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Max. Roll- bzw. Nickwinkel	mit Verlangsamung	mit Verlangsamung
Höhenverlust	größer 45 Grad	größer 45 Grad
Stabilisierung	durchschnittlich	durchschnittlich
Öffnungsverhalten	selbständig remager	selbständig neu" en
Einsseitiges Einklappen und Gegenl.	1,2	1,2
Stabilisierung	einfaches Gegenbremsen	einfaches Gegenbremsen
Steuernweg	durchschnittlich	durchschnittlich
Steueralianstieg	durchschnittlich	durchschnittlich
Gegendrehen	einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss	einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss
Öffnungsverhalten	selbständig verzagen	selbständig verzagen
fallstall, symm. Ausleitung	1,2	1,2
Trudeln aus Indogeschso	1,2	1,2
Trudeln aus der Kurvenflu	1,2	1,2
Steilspirale	2	2
Einleitung	einfach	einfach
Rudeltendenz	nicht rehendens	nicht vorhanden
Ausleitung	Nachdrehen 180 - 360 Grad	Nachdrehen 180 - 360 Grad
Sinkgeschwindigkeit nach 720 *Inisl	8	9
Bitall	1	1
Einleitung	einfach	einfach
Ausleitung	selbständig	selbständig
Ohrenanteile	1	1
Einleitung	leicht	leicht
Ausleitung	selbständig schnell	selbständig schnell
Landung	1,2	1,2
Landereverhalten	einfach	einfach
frontales Einklappen (Beschleunigung)	2	2
Vorbeschleunigung	durchschnittlich	durchschnittlich
Öffnungsverhalten	selbständig verzagen	selbständig verzagen
Einsseitiges Einklappen (Beschleunigung)	2	2
Wegdrehen	90 - ISO Grad	90 - 180 Grad
Wegdrehen insgesamt	90 - 180 Grad	90 - 180 Grad
Drehgeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Max. Roll- bzw. Nickwinkel	mit Verlangsamung	mit Verlangsamung
Höhenverlust	größer 45 Grad	größer 45 Grad
Stabilisierung	durchschnittlich	durchschnittlich
Öffnungsverhalten	selbständig wegen	selbständig wegen
Ohrenanteile (Beschleunigung)	1	1
Einleitung	leicht	leicht
Ausleitung	selbständig schnell	selbständig schnell
Ergänzungen zur Flursicherheit		

DHV GS411 -1278-04

SWING ASTRAL 4.26

TESTBERICHT NW 03 SWING ASTRAL 4.26

Indikantinhaber	Swing Flugsportgeräte GmbH
Hersteller	Swing Flugsportgeräte GmbH
Klassifizierung	2 GH
W-Schlepp?	Ja
Anzahl Sitze min / Anzahl Sitze max	111
Beschleuniger?	Ja
Trimmer?	Nein

WRIDA01 BE1	FLUGGENIN(185 KG)	MAX. FLUGGEWICHT(111) KG)
Start	1,2	1,2
Füllverhalten	gleichmässig, solon	gleichmässig, solon
Aufziehrefhalten	kommt solod klar Piloten	kommt solon über Piloten
Abhebegeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Starthandlung	einfach	einfach
Geradeausflug	1,2	1,2
Rolldämpfung	durchschnittlich	durchschnittlich
Kurvenhandlung	1,2	1,2
Rudeltendenz	gering	gering
Steuernweg	durchschnittlich	durchschnittlich
Wendigkeit	hoch	hoch
Beidseitiges Überziehen	1,2	1,2
Sackfluggrenze	durchschnittlich 60 cm - 75 cm	durchschnittlich 60 cm 75 cm
Eulstallgrenze	durchschnittlich 65 cm 80 cm	durchschnittlich 65 cm 80 cm
Bremskrallansieg	hoch	hoch
frontales Einklappen	2	2
Vorbeschleunigung	durchschnittlich	durchschnittlich
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig verzögert
Einsseitiges Einklappen	2	2
Wegdrehen	90 - 180 Grad	90 - 180 Grad
Wegdrehen insgesamt	185 - 360 Grad	180 - 360 Grad
Drehgeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Max. Roll- bzw. Nickwinkel	größer 45 Grad	größer 45 Grad
Höhenverlust	durchschnittlich	durchschnittlich
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig schnell
flueiffige Einklappen und Gegenl.	1,2	1,2
Stabilisierung	einfaches Gegenbremsen	einfaches Gegenbremsen
Steuernweg	durchschnittlich	durchschnittlich
Steueralianstieg	hoch	hoch
Gegendrehen	einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss	einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig schnell
symm. Ausleitung	1,2	1,2
Trudeln aus Indogeschso	1,2	1,2
Trudeln aus der Kurvenflu	1,2	1,2
Steilspirale	1,2	1,2
Einleitung	einfach	einfach
Rudeltendenz	gering	gering
Ausleitung	Nachdrehen < 180 Grad	Nachdrehen 180 - 360 Grad
Sinkgeschwindigkeit nach 720 les)	1,7	1,1
Einleitung	einfach	einfach
Ausleitung	selbständig	selbständig
Glutin anlegen		
Einleitung	leicht	leicht
Ausleitung	selbständig schnell	selbständig schnell
Landung	1,2	1,2
Landereverhalten	einfach	einfach
frontales Einklappen (Beschleunigung)	2	2
Vorbeschleunigung	durchschnittlich	durchschnittlich
Öffnungsverhalten	selbständig verzagen	nicht selbständig
Einsseitiges Einklappen (Beschleunigung)	2	2
Wegdrehen	90 - 180 Grad	90 - 180 Grad
Wegdrehen insgesamt	180 - 360 Grad	180 - 360 Grad
Drehgeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Max. Roll- bzw. Nickwinkel	größer 45 Grad	größer 45 Grad
Höhenverlust	durchschnittlich	durchschnittlich
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig schnell
Ohrenanteile (Beschleunigung)	1	1
Einleitung	leicht	leicht
Ausleitung	selbständig schnell	selbständig schnell
Ergänzungen zur Flursicherheit		
Einsseitiges Einklappen beschleunigung Tendenz zu Gegenklappen		

DHV GS 01 -1219-04

EDEL MERCURY S

TESTBERICHT DHV 03 Edel MERCURY S

Zerifikantinhaber	Edel Korea, HISPO Cold
Hersteller	Edel Korea, HISPO Cold
Klassifizierung	2 GH
W-Schlepp?	Ja
Anzahl Sitze min / Anzahl Sitze max	111
Beschleuniger?	Ja
Trimmen	Nein

VERHALTEN BEI	KID F110GEWIGIT(110 KG)	FLUGGEWICHT(90 KG)
Starr	1,2	1,2
Füllverhalten	gleichmässig, solort	gleichmässig, sofort
Aufziehrefhalten	kommt über Piloten	kommt solori über
Abhebegeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Starthandlung	durchschnittlich	einfach
Geradeausflug	1,2	1,2
Rolldämpfung	durchschnittlich	durchschnittlich
Kurvenhandlung	1,2	1,2
Rudeltendenz	durchschnittlich	durchschnittlich
Steuernweg	durchschnittlich	durchschnittlich
Wendigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Beidseitiges Überziehen	2	2
Sackfluggrenze	durchschnittlich 60 m - 75 cm	durchschnittlich 60 cm - 75 cm
Eulstallgrenze	durchschnittlich 65 cm - 80 cm	durchschnittlich 65 cm 80 cm
Bremskrallansieg	hoch	durchschnittlich
frontales Einklappen	1,2	2
Vorbeschleunigung	durchschnittlich	durchschnittlich
Öffnungsverhalten	selbständig verzagen	selbständig verzagen
Einsseitiges Einklappen	2	2
Wegdrehen	90 - 180 Grad	180 - 360 Grad
Wegdrehen insgesamt	90 - 180 Grad	180 - 360 Grad
Drehgeschwindigkeit	hoch	durchschnittlich
Max. Roll bzw. Nickwinkel	mit Verlangsamung	größer 45 Grad
Höhenverlust	hoch	durchschnittlich
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öffnungsverhalten	selbständig	selbständig impulsiv
Einsseitiges Einklappen und Gegenl.	2	2
Stabilisierung	nieder Gegenbremsen	einfaches Gegenbremsen
Steuernweg	durchschnittlich	durchschnittlich
Steueralianstieg	hoch	durchschnittlich
Gegendrehen	einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss	einfach keine Tendenz zum Strömungsabriss
Öffnungsverhalten	selbständig verzagen	selbständig verzagen
symm. Ausleitung	2	2
Trudeln aus Indogeschso	1,2	1,2
Trudeln aus der Kurvenflu	1,2	1,2
Steilspirale	2	2
Einleitung	durchschnittlich	durchschnittlich
Rudeltendenz	durchschnittlich	durchschnittlich
Ausleitung	Nachdrehen c 180 Grad	Nachdrehen 180 - 360 Grad
SMfreschwidhdach		
Einleitung	einfach	einfach
Ausleitung	nimmt lagern Fand auf c 4 Sek	selbständig
Ohrenanteile	1,2	1,2
Einleitung	leicht	leicht
Ausleitung	nicht selbständig	selbständig schnell
Landung	1,2	1,2
Landereverhalten	durchschnittlich	durchschnittlich
frontales Einklappen (Beschleunigung)	1,2	1,2
Vorbeschleunigung	durchschnittlich	durchschnittlich
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig vertgart
Einsseitiges Einklappen (Beschleunigung)	2	2
Wegdrehen	90 - 180 Grad	180 - 360 Grad
Wegdrehen insgesamt	90 - 180 Grad	180 - 360 Grad
Drehgeschwindigkeit	hoch	durchschnittlich
Max. Roll bzw. Nickwinkel	mit Verlangsamung	größer 45 Grad
Höhenverlust	hoch	durchschnittlich
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öffnungsverhalten	selbständig	selbständig im, Ashr
Ohrenanteile (Beschleunigung)	1-2	1-2
Einleitung	leicht	leicht
Ausleitung	MN sekund	selbständig schnell
Ergänzungen zur Flursicherheit		



DHV GS-01.1280-04

**SWING ASTRAL 4.28**

TESTBERICHT DHV 03 SWING AS U. 4.28

bilinkanhaber	Swing flugsportgeräte GmbH		
Hersteller	Swing flugsportgeräte GmbH		
Klassifizierung	2 GH		
W-Schlepp?	Ja		
Anzahl Sitze min   Anzahl Sitze max	111		
Beschleuniger?	Ja		
Trimmer?	Nein		
VERHAUEN BEI	MIN. MGGGEWICHT(1N KG)	MAX. FLUGGEWICHT(125 KG)	
<b>Stall</b>			
Fülverhalten	gleichmässig, foieil	gleichmässig, selerf	
Aukiekerhalten	kommt sofort Eber Piloten	kommt solot über Piloten	
Ablebegeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich	
Stallhandlung	einfach	einfach	
<b>Rolldämpfung</b>			
	durtlechnittlich	durchschnittlich	
<b>Kurvenhandlung</b>			
Trudellenden/	gering	gang	
Steuerweg	durchschnittlich	durchschdrilla	
Wendigkeit	hoch	hoch	
Beidseili es	1-2	1-2	
Sackfluggrenze	derchsrhnillich 60 an * 75 m	dumschnitlich 60 cm: 75 cm	
Fullstallgrenze	dcrhsrhnllkh OScm 8 <sup>9</sup> em	durchschnitlich 65 cm: 811 an	
Bremskräftanslieg	hoch	hoch	
<b>Frontales Einklappen</b>			
Vorbeschleunigung	durchschnittlich	durchschdrilich	
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig verzögert	
<b>Einseitiges</b>			
Wegdrehen	911 - 180 Grad	90 Grad	
Wegdrehen insgesamt	180 - 360 Grad	180 + 360 Gmd	
Drehgeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich	
Max. Roll- bzw. Nickwinkel	WCer IS Grad	geller 45 Grad	
Höhererlull	durchschnittlich	demschnitlich	
Stabilisierung	selbständige	selbständige	
Öffnungsverhalten	selbständig uhnell	selbständig schnell	
und	1-2		
Stabilisierung	einfaches Gegenbremsen	einfaches Gegenbmsen	
Steuerweg	durchschnittlich	durchschnittlich	
Steuerkräftanslieg	herb	hoch	
Gegendrehen	einfach, keine Tendenz zum	einfach, keine tendenz	
	Streuung abiss	Stromungsabriss	
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig schnell	
Fullstall,	1.2		
aus			
<b>Trudeln aus Kurvenflug</b>			
<b>IEE</b>			
Einleitung	einfach	einfach	
Trudellenden	gering	gering	
Ausleitung	Nachdrehen 310 Grad	Nachdrehen 180 - 360 Grad	
Sinkgeschwindigkeit nach 120 *frei	14	11	
<b>0 Stall</b>			
Einleitung	einfach	einfach	
Ausleitung	selbständig	selbständig	
Einleitung	leicht	leicht	
Ausleitung	selbständig schnell	selbständig schnell	
Landung	1-1		
Landererhalten	einfach	einfach	
frontales		2	
Vorbeschleunigung	durchschnittlich	durchschnittlich	
Öffnungsverhalten	nicht selbständig	nicht selbständig	
	beidseitiges Anbremsen	beidseitiges Anbremsen	
<b>Einseitiges</b>			
Wegdrehen	90 - 180 Grad	90 - 180 Grad	
Wegdrehen insgesamt	180 - 360 Grad	110 - 360 Grad	
Drehgeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich	
Max. Roll- bzw. Nickwinkel	Wer 45 Grad	Fahr 45 Grad	
Höhenverlust	durchschnittlich	du Asche iftbe	
Stabilisierung	selbständig	selbständig	
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig schnell	
<b>Oben anlegen, beirkfeteigl</b>			
Einleitung	leicht	leicht	
Ausleitung	selbständig schnell	selbständig schnell	
<b>Ergänzungen rar flugritherhen</b>			
Einseitiges Einklappen beschleunigt. Tendenz zu Gegenklapper			
Einseitiges Inklappen beschleunigt. Tendenz zu Gegenklapper ohne flugbahneränderung.			



DHV GS-01.1281-04

**WINDTECH TEM PUS 31**

TESTBRICHT WINDEN TEMPOS 31

ledifkalinhaber	Skyline flight Goal GmbH		
Hersteller	NORTEC, S.L. (WINBIEGE) paragliding & kite surf equipment		
Klassifizierung	1 GH		
W-Schlepp?	Ja		
Anzahl Sitze min   Anzahl Sitze max	1 11		
Beschleuniger?	Ja		
Trimmer?	Nein		
VERHALTEN BEI	MIN. HUGGEWICHT(105 KG)	MAX. REGEWICHT(130 KG)	
<b>Stall</b>			
Fülverhalten	eieichmässig, solo	gleichmässig, sofort	
Aufzieherhalten	kommt sofort über Piloten	kommt' solori über Piloten	
Ablebegeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich	
Stallhandlung	einfach	einfach	
<b>Rolldämpfung</b>			
	hoch	hoc	
<b>Trudellenden</b>			
Steuerweg	gering	gering	
Wendigkeit	hoch	hoch	
Beidseili es			
Sackfluggrenze	spät> 25 cm	spät > IS cm	
Fullstallgrenze	spät> 80 cm	soht> 80 sm	
Bremska bandlee	hoch	hoch	
<b>Vorbeschleunigung</b>			
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig schnell	
<b>Einseit es</b>			
Wegdrehen	90 - 180 Grad	< 90 Grad	
Wegdrehen insgesamt	90 - 180 Grad	< 90 Grad	
Drehgeschwindigkeit	gar	gering	
Max. Roll- bzw. Hüvwinkel	kleiner dS Grad	kleiner 15 Grad	
Höhenverlust	gering	gering	
Stabilisierung	selbständig	selbständig	
Öffnungsverhalten	selbständig	selbständig	
<b>Einklappen und</b>			
Stabilisierung	einfaches Gegenbremsen	einfaches Gegenbremsen	
Steuerweg	durchschnittlich	durchschnittlich	
Steuerkräftanslieg	herb	hoch	
Gegendrehen	einfach, keine Tendenz zum	einfach, keine Tendenz zum	
	Stromungsabriss	Stromungsabriss	
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig schnell	
<b>Trudeln am</b>			
Trude in aus			
<b>Bis</b>			
Einleitung	einfach	einfach	
Trudellenden	gering	gering	
Ausleitung	selbständig	selbständig	
Sinkgeschwindigkeit nach 120 *Nils		14	
Einleitung	einfach	einfach	
Auslegung	selbständig	selbständig	
<b>Ohren en</b>			
Einleitung	leicht	leicht	
Ausleitung	selbständig schnell	selbständig schnell	
Landung			
Landeerhalten	einfach	einfach	
frontales		1	
Vorbeschleunigung	gering	gering	
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig schnell	
<b>Esseitiges Ellappen</b>			
Wendleher	90 - 100 Grad	90 - 180 Grad	
Wegdrehen insgesamt	95 - 180 Grad	< 99 Grad	
Drehgeschwindigkeit	gering	gering	
Max. Roll- bzw. Nickwinkel	kleiner 43 Grad	kleiner 15 Grad	
Höhenverlust	gering	gering	
Stabilisierung	selbständig	selbständig	
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig schnell	
<b>Ohren i</b>			
Einleitung	Mithl	leicht	
Auslegung	selbständig schnell	selbständig schnell	
<b>Ergänzungen zur flugsicherheit</b>			



DHV GS-01-1282-04

**INDEPENDENCE EXCALIBUR L**

TESTBERICHT HV 03 INDEPENDENCE EXCALIBUR

lertlikalinhaber	fly market flugsportzubehör GmbH & Co. KG		
Hersteller	fly market flugsportzubehör GmbH & Co. KG		
Klassifizierung	2.3 GH		
W-Schlepp?	Ja		
Anzahl Sitze min   Anzahl Sitze max	111		
Beschleuniger?	Ja		
Trimmer?	Nein		
VERHALTEN	BEI MIN. RUGGEWICHT(90 KG)	MAX. HUOGEWICHT(115 KI)	
<b>Sind</b>			
Fülverhalten	gleichmässig, Wort	gleichmässig, solort	
Aufzieherhalten	kund soluit ober Piloten	kommi sofort oben Piloten	
Ablebegeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich	
Stallhandlung	durchschnittlich	durchschnittlich	
<b>Rolldämpfung</b>			
	durchschnittlich	durchschnittlich	
<b>Trudellenden</b>			
Steuerweg	gering	gering	
Wendigkeit	hoch	hoch	
Beidseili es	2-3		
Sackfluggrenze	hüh < 60 cm	hüh < 69 cm	
Fullstallgrenze	hüh < 65 cm	hüh < 65 cm	
Bremskräftanslieg	herb	hoch	
<b>Einklappen</b>			
Vorbeschleunigung	durchschnittlich	durchschnittlich	
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig verzögert	
<b>Einseit es Unklappen</b>			
Wegdrehen	180 - 360 Grad	120 - 310 Grad	
Wegdrehen insgesamt	189 - 360 Grad	180 - 310 Grad	
Drehgeschwindigkeit	hoch	hoch	
Max. Roll- bzw. Nickwinkel	grolle 45 Grad	erPier IS Grad	
Höhenverlust	durchschnittlich	durchschnittlich	
Stabilisierung	selbständig	selbständig	
Öffnungsverhalten	selbständig	selbständig	
in seit es Einklag en	Gegenf.		
Stabilisierung	anspruchsvolles Gegenbremsen	anspruchsvolles Gegenbremsen	
Steuerweg	gering	gering	
Steuerkräftanslieg	hoch	hoch	
Gegendrehen	einfach, keine Tendenz zum	einfach, keine Tendenz zum	
	Stromungsabriss	Stromungsabriss	
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig schnell	
Fullstall	2	2	
<b>Trudeln aus Trimmgesät</b>			
Trudeln aus dal. Kurengug	2	2	
<b>Steils irale</b>			
Einleitung	einfach	einfach	
Trudellenden	gering	gering	
Ausleitung	Nachdrehen ISO - 360 Grad	Nachdrehen 180 - 360 Grad	
Sinkgeschwindigkeit nach 110/131	12	14	
0-Stall	1.7		
Einleitung	einfach	einfach	
Ausleitung	selbständig	selbständig	
<b>Einlehne</b>			
Ausleitung	selbständig schnell	selbständig schnell	
<b>he en</b>			
Landererhalten	durchschnittlich	durchschnittlich	
frontales finkla		2.3	
Vorbeschleunigung	durchschnittlich	durchschnittlich	
Öffnungsverhalten	nicht selbständig	nicht selbständig	
	beidseitiges Anbremsen	beidseitiges Anbremsen	
<b>Einullines Einklappen</b>			
Wegdrehen	180 - 360 Grad	180 - 360 Grad	
Wegdrehen insgesamt	180 - 360 Grad	30 - 360 Grad	
Drehgeschwindigkeit	hoch	hoch	
Max. Roll- bzw. Nickwinkel	geriet 45 Grad	oder 45 Grad	
Höhenverlust	hoch	hoch	
Stabilisierung	selbständig	selbständig	
Öffnungsverhalten	selbständig	selbständig	
Ohren anlei beschleunigt	1.1	1-2	
Einleitung	leicht	leicht	
Ausleitung	selbständig schnell	selbständig schnell	
<b>Ergänzungen nur</b>			

**INDEPENDENCE EXCALIBUR M**

ID:BERICHT 03 | CEPRIDENCE EXCALIBUR

Zertifikalinhaber	market Fingsportüberbehörden GmbH & Co. KG	
Hersteller	Fly market flugsportüberbehörden GmbH & Co. KG	
Klassifizierung	<b>2.3 GH</b>	
Ni-Schlepp?	Ja	
Anzahl Sitze min   Anzahl Sitze max	111	
Beschleuniger?	Ja	
Trimmer?	Nein	

VERHALTEN BEI	MIN. FLUGGEWICHT(15 KG)	MAX. FLUGGEWICHT(115 KG)
Start	1.2	1.2
Füllverhalten	gleichmässig, solon	gleichmässig, solon
Aufziehrhythmus	kommt VM über Piloten	kommt VM über Piloten
Abhebegeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Stienhandling	durchschnittlich	durchschnittlich
Geradausflug		
Rolldämpfung	durchschnittlich	durchschnittlich
Kurvenhandling		
Trudeltendenz	gering	gering
Steuerverhalten	gering	gering
Wendigkeit	hoch	hoch
Beidseitiges Obeflehen		
Sackfluggrenze	früh <60 cm	früh <61 cm
fullstallmense	früh <65 cm	früh <65 cm
Bremskrallanslage	hoch	hoch
Frontales Einklagen		
Vorbeschleunigung	durchschnittlich	durchschnittlich
Öffnungsverhalten	selbständig reuegeil	selbständig verzögert
Einseitiges Einklagen	2.3	
Wegdrehen	100.36015W	180.360 Grad
Wegdrehen insgesamt	180.360Ga	180.360 Grad
Drehgeschwindigkeit	durchschnittlich	hoch
Man. Roll- bzw. Nickwinkel	größer 45 Grad	größer 15 Grad
Höhenverlust	durchschnittlich	durchschnittlich
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öffnungsverhalten	selbständig	selbständig
Einseitiges Einklagen und Geggint.		
Stabilisierung	anspruchsvolles Gegenbremsen	anspruchsvolles Gegenbremsen
Steuerverhalten	gering	gering
Steuerverhalten	hoch	hoch
Gegendrehen	einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss	einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss

**Öffnungsverhalten**

Fullstall, symm. Ausleitung

Trudeln aus Trimmgeschw.

Trudeln aus stat. Kurvenflug

Steilschleife

Einleitung	einfach	einfach
Trudeltendenz	gering	gering
Ausleitung	Nachdrehen 180.360 Grad	Nachdrehen 180.360 Grad
Sinkgeschwindigkeit nach 720°/rs1	14	11

**ITEM**

Einleitung	einfach	einfach
Ausleitung	reinklein	selbständig
Ohren anlegen		1.
Einleitung	leicht	leicht
Ausleitung	selbständig schnell	selbständig schnell
Landung	1.2	
Landeserhalten	durchschnittlich	durchdunk
frontales Einklagen (heschleunigt)	2	
Vorbeschleunigung	durchschnittlich	durchschnittlich
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig verzögert
Einseitiges Einklagen (heschleunigt)		
Wegdrehen	180 - 360 Grad	180 - 360 Gra
Wegdrehen insgesamt	180 - 360 Grad	18G 300 Gra
Drehgeschwindigkeit	durchschnittlich	hoch
Man. Roll- bzw. Nickwinkel	größer 15 Grad	größer 15 Grad
Höhenverlust	hoch	hoch
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öffnungsverhalten	selbständig	selbständig
Ohren anlegen, beschleunigt	1.4	
Einleitung	leicht	leicht
Ausleitung	selbständig schnell	selbständig schnell

Ergänzungen zur Flugsicherheit

**UP KUNA L**

TESTBERICHT DHV 03 UP KUNA L

Zertifikalinhaber	UP Europe GmbH	
Hersteller	UP Europe GmbH	
Klassifizierung	IGH	
W-Schlepp?	Ja	
Anzahl Sitze min   Anzahl Sitze max	1   11	
Beschleuniger?	Ja	
Trimmer?	Nein	

VERHALTEN BEI	MIN. FLUGGEWICHT(95 KG)	MAX. FLUGGEWICHT(120 KG)
Start		
Füllverhalten		gleichmässig, solort
Aufziehrhythmus	kommt solort über Piloten	kommt solort über Piloten
Abhebegeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Stienhandling	einfach	einfach
Geradausflug		
Rolldämpfung	hoch	hoch
Kurvenhandling		
Trudeltendenz	nicht vorhanden	Mehl vorhanden
Steuerverhalten	hoch	hoch
Wendigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Beidseitiges Obeflehen		
Sackfluggrenze	spät > 75 cm	spät > 75 cm
fullstallmense	spät > 80 cm	spät > 80 cm
Bremskrallanslage	hoch	hoch
Frontales Einklagen		
Vorbeschleunigung	gering	gering
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig schnell
Einseitiges Einklagen		
Wegdrehen	< 90 Grad	< 90 Grad
Wegdrehen insgesamt	< 90 Grad	< 90 Grad
Drehgeschwindigkeit	gering	gering
Man. Roll- bzw. Nickwinkel	kleiner 45 Grad	kleiner 15 Grad
Höhenverlust	durchschnittlich	durchschnittlich
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öffnungsverhalten	selbständig	selbständig
Einseitiges Einklagen		
Stabilisierung	einfaches Gegenbremsen	einfaches Gegenbremsen
Steuerverhalten	hoch	hoch
Steuerverhalten	hoch	hoch
Gegendrehen	einfach, keine Tendenz am Strömungsabriss	einfach, keine Tendenz am Strömungsabriss
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig schnell
Fullstall, symm. Ausleitung		
Trudeln aus Trimmgeschw.		
Trudeln aus stat. Kurvenflug		
Steilschleife		
Einleitung	einfach	einfach
Trudeltendenz	nicht vorhanden	nicht vorhanden
Ausleitung	Nachdrehen < 180 Grad	Nachdrehen < 180 Grad
Sinkgeschwindigkeit nach 720°/rs1		8

**Öffnungsverhalten**

Fullstall, symm. Ausleitung

Trudeln aus Trimmgeschw.

Trudeln aus stat. Kurvenflug

Steilschleife

Einleitung	einfach	einfach
Trudeltendenz	nicht vorhanden	nicht vorhanden
Ausleitung	Nachdrehen < 180 Grad	Nachdrehen < 180 Grad
Sinkgeschwindigkeit nach 720°/rs1		8

**ITEM**

Einleitung	einfach	Arach
Ausleitung	selbständig	selbständig
Ohren anlegen		
Einleitung	leicht	leicht
Ausleitung	selbständig schnell	selbständig schnell
Landung		
Landeserhalten		einfach
frontales Einklagen		
Vorbeschleunigung	gering	gering
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig schnell
Einseitiges Einklagen (heschleunigt)		
Wegdrehen	90 Grad	< 90 Grad
Wegdrehen insgesamt	< 90 Grad	< 90 Grad
Drehgeschwindigkeit	gering	gering
Man. Roll- bzw. Nickwinkel	kleiner 45 Grad	kleiner 45 Grad
Höhenverlust	durchschnittlich	durchschnittlich
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öffnungsverhalten	selbständig	selbständig
Ohren anlegen		
Einleitung	leicht	leicht
Ausleitung	selbständig schnell	selbständig schnell

Ergänzungen zur Flugsicherheit

**UP KUNA S**

TESTBERICHT DHV 03 UP KUNA S

Zertifikalinhaber	UP Europe GmbH	
Hersteller	UP Europe GmbH	
Klassifizierung	IGH	
Ni-Schlepp?	Ja	
Anzahl Sitze min   Anzahl Sitze max	111	
Beschleuniger?	Ja	
Trimmer?	Nein	

VERHALTEN BEI	MIN. FLUGGEWICHT(60 KG)	MAX. FLUGGEWICHT(111/85)
Start		
Füllverhalten	gleichmässig, solar	gleichmässig, sofort
Aufziehrhythmus	kommt dort über Piloten	kommt dort über Piloten
Abhebegeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Stienhandling	einfach	einfach
Geradausflug		
Rolldämpfung	hoch	hoch
Kurvenhandling		
Trudeltendenz	nicht vorhanden	Mehr vorhanden
Steuerverhalten	durchschnittlich	durchschnittlich
Wendigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Beidseitiges Obeflehen		
Sackfluggrenze	spät > 15 cm	durchschnittlich 60 cm 75 cm
fullstallmense	spät > 80 cm	durchschnittlich 65 cm 80 cm
Bremskrallanslage	hoch	hoch
Frontales Einklagen		
Vorbeschleunigung	gering	gering
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig verzögert
Einseitiges Einklagen		
Wegdrehen	90 Grad	< 90 Grad
Wegdrehen insgesamt	90 180 Grad	90 180 Grad
Drehgeschwindigkeit	gering	gering
Man. Roll- bzw. Nickwinkel	kleiner 45 Grad	kleiner 45 Grad
Höhenverlust	gering	gering
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öffnungsverhalten	selbständig	selbständig
Einseitiges Einklagen und Geggint.		
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Steuerverhalten	durchschnittlich	durchschnittlich
Steuerverhalten	hoch	hoch
Gegendrehen	einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss	einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig verzögert
Fullstall, Ausleitung		
Trudeln aus Trimmgeschw.		
Trudeln aus stat. Kurvenflug		
Steilschleife		
Einleitung	einfach	einfach
Trudeltendenz	nicht vorhanden	Mehr vorhanden
Ausleitung	Nachdrehen < 180 Grad	Nachdrehen < 180 Grad
Sinkgeschwindigkeit nach 110		8

**Öffnungsverhalten**

Fullstall, Ausleitung

Trudeln aus Trimmgeschw.

Trudeln aus stat. Kurvenflug

Steilschleife

Einleitung	einfach	einfach
Trudeltendenz	nicht vorhanden	Mehr vorhanden
Ausleitung	Nachdrehen < 180 Grad	Nachdrehen < 180 Grad
Sinkgeschwindigkeit nach 110		8

**ITEM**

Einleitung	einfach	einfach
Ausleitung	selbständig	selbständig
Ohren anlegen		
Einleitung	leicht	leicht
Ausleitung	selbständig schnell	selbständig schnell
Landung		
Landeserhalten	innlich	einfach
frontales Einklagen (heschleunigt)		
Vorbeschleunigung	durchschnittlich	durchschnittlich
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig verzögert
Einseitiges Einklagen (heschleunigt)		
Wegdrehen	90.18G Grad	90.18G Grad
Wegdrehen insgesamt	90 180 Grad	90 180 Grad
Drehgeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Man. Roll- bzw. Nickwinkel	kleiner 45 Grad	kleiner 45 Grad
Höhenverlust	gering	gering
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öffnungsverhalten	selbständig	selbständig
Ohren anlegen, beschleunigt		
Einleitung	leicht	leicht
Ausleitung	selbständig schnell	selbständig schnell

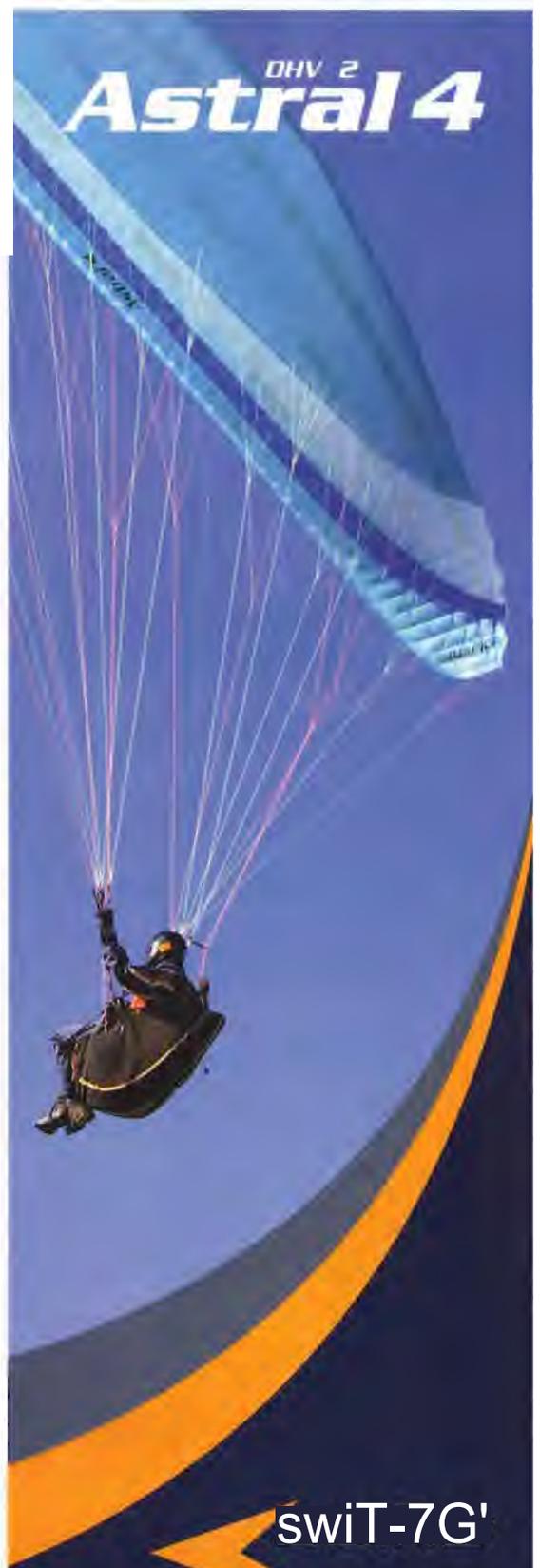
Ergänzungen zur Flugsicherheit

SWING AXIS 3.30 PNIN		
2e <sup>9</sup> flikatlnha her	Swing flugsportgeräte GmbH	
Hersteller	Swing Flugson <sup>9</sup> geräte GmbH	
Klassifizierung	1-2 Biplace	
W-Schlepp?	Ja	
Anzahl Sitze min / Anzahl Sitze innen	2/12	
Beschleuniger?	Nein	
Trimmer?	Ja	
VERHALTEN 0E1	MIN. FLUGGEWICHT(105 KG)	MAX. FLUGGEWICHT(170 KG)
<b>Stark</b>		
füllerhalten	gleichmässig, sofort	gleichmässig, sofort
Aufziehverhalten	kommt weit über Piloten	kommt sofort über Piloten
Abhebegeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Starthandling	einfach	einfach
Geradeaus		1,2
Rolldämpfung	durchschnittlich	durchschnittlich
Kurvenhandlung		
Trudeltendenz	nett vorhanden	nicht vorhanden
Steuerverhalten	hoch	hoch
Wendigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Beidseitig überziehen		
Sackfluggrenze	spät 75 cm	spät > 75 cm
Füllstallgrenze	spät 90 cm	spät > 90 cm
Bremskranzsteg	hoch	hoch
frontales Einklappen		
Vorbeschleunigung	gering	gering
Ölungsverhalten	selbständig schnell	selbständig schnell
Einselliges Einklappen		1,2
Wegdrehen	90 - 180 Grad	90 - 180 Grad
Wegdrehen insgesamt	90 - 180 Grad	90 - 180 Grad
Drehgeschwindigkeit	gering	durchschnittlich mit Verlangsamung
Max. Roll- bzw. Nickwinkel	kleiner 45 Grad	kleiner 45 Grad
Höhenerverlust	gering	durchschnittlich
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Ölungsverhalten	selbständig	selbständig schnell
Einselliges Einleiten und Gegenleiten		
Stabilisierung	einfaches Gegenbremsen	einfaches Gegenbremsen
Steuerverhalten	hoch	hoch
Steuerkranzsteg	hoch	hoch
Gegendrehen	einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss	einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss
Ölungsverhalten	selbständig schnell	selbständig schnell
Ausleitung		
Trudeln aus Trimm. eschro.		1,2
trudeln HI Kurven0		
Steilschleife		
Einleitung	einfach	einfach
Trudeltendenz	nicht vorhanden	nicht vorhanden
Ausleitung	Nachdrehen < 180 Grad	Nachdrehen 180 - 360 Grad
Sinkgeschwindigkeit nach 120 *1rms1	8	9
Einleitung	einfach	einfach
Auslegung	selbständig	selbständig
Ohren anlegen		
Einleitung	leicht	leicht
Auslegung	selbständig schnell	selbständig schnell
landeverhalten	einfach	einfach
frontales Einklappen (beschleunigt)		
Vorbeschleunigung		
Ölungsverhalten		
Einselliges Einklappen (beschleunigt)		
Wegdrehen		
Wegdrehen insgesamt		
Drehgeschwindigkeit		
Max. Roll- bzw. Nickwinkel		
Höhenerverlust		
Stabilisierung		
Ölungsverhalten		
Ohren anlegen, beschleunigt		
Einleitung		
Auslegung		

NOVA PRIMAX		
1E213E1%110118 P111144X		
Zertifizierhaber	NOVA Vertriebsgesellschaft rel.	
Hersteller	NOVA Vergiegesellschaft	
Klassifizierung	1 GH	
eSchlepp?	Ja	
Anzahl Sitze min / Anzahl Sitze max	1/11	
Beschleuniger?	Ja	
Trimmer?	Nein	
VERHALTEN 0E1	MIN. FLUGGEWICHT(150 KG)	MAX. FLUGGEWICHT(170 KG)
<b>Stall</b>		
füllerhalten	gleichmässig, sofort	gleichmässig, sofort
Aufziehverhalten	kommt sofort über Piloten	kommt sofort über Piloten
Abhebegeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Starthandling	einfach	einfach
Geradeaus		
Rolldämpfung	durchschnittlich	durchschnittlich
Kurvenhandlung		
Trudeltendenz	nicht vorhanden	nicht vorhanden
Steuerverhalten	hoch	hoch
Wendigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Beidseitig überziehen		
Sackfluggrenze	spät 75 cm	spät > 75 cm
Füllstallgrenze	spät 90 cm	spät > 90 cm
Bremskranzsteg	hoch	hoch
frontales Einklappen		
Vorbeschleunigung	gering	gering
Ölungsverhalten	selbständig schnell	selbständig schnell
Einselliges Einklappen		
Wegdrehen	< 90 Grad	< 90 Grad
Wegdrehen insgesamt	< 90 Grad	< 90 Grad
Drehgeschwindigkeit	gering	gering
Max. Roll- bzw. Nickwinkel	kleiner 45 Grad	kleiner 45 Grad
Höhenerverlust	gering	gering
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Ölungsverhalten	selbständig schnell	selbständig schnell
Stabilisierung	einfaches Gegenbremsen	einfaches Gegenbremsen
Steuerverhalten	hoch	hoch
Steuerkranzsteg	hoch	hoch
Gegendrehen	einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss	einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss
Ölungsverhalten	selbständig schnell	selbständig schnell
Füllstall		
Trudeln aus Trimm. eschro.		
Trudeln aus Kurvenflug		
Steilschleife		
Einleitung	einfach	einfach
Trudeltendenz	nicht vorhanden	nicht vorhanden
Ausleitung	Nachdrehen < 180 Grad	Nachdrehen 180 - 360 Grad
Sinkgeschwindigkeit nach 120 *1rms1	8	9
Einleitung	einfach	einfach
Auslegung	selbständig	selbständig
Ohren anlegen		
Einleitung	leicht	leicht
Auslegung	selbständig schnell	selbständig schnell
landeverhalten	einfach	einfach
frontales Einklappen (beschleunigt)		
Vorbeschleunigung	durchschnittlich	durchschnittlich
Ölungsverhalten	selbständig schnell	selbständig schnell
Einselliges Einklappen (beschleunigt)		
Wegdrehen	< 90 Grad	< 90 Grad
Wegdrehen insgesamt	180 - 360 Grad	180 - 360 Grad
Drehgeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Max. Roll- bzw. Nickwinkel	kleiner 45 Grad	kleiner 45 Grad
Höhenerverlust	gering	gering
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Ölungsverhalten	selbständig schnell	selbständig schnell
Ohren anlegen, beschleunigt		
Einleitung	leicht	leicht
Auslegung	selbständig schnell	selbständig schnell
Ergänzungen zur flugsicherheit		

NOVA PRIMAX S		
TESTBEREICH PRIRIS		
Zertifizierhaber	NOVA Vertriebsgesellschaft m.b.H.	
Hersteller	NOVA Vertriebsgesellschaft m.b.H.	
Klassifizierung	1 GH	
W-Schlepp?	Ja	
Anzahl Sitze min / Anzahl Sitze max	1/11	
Beschleuniger?	Ja	
Trimmer?	Nein	
VERHALTEN 0E1	MIN. FLUGGEWICHT(150I)	MAX. FLUGGEWICHT(170I) (170I) (170I)
<b>Start</b>		
füllerhalten	gleichmässig, sofort	gleichmässig, sofort
Aufziehverhalten	kommt sofort über Piloten	kommt sofort über Piloten
Abhebegeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Starthandling	einfach	einfach
Geradeaus		
Rolldämpfung	durchschnittlich	durchschnittlich
Kurvenhandlung		
Trudeltendenz	nicht vorhanden	nicht vorhanden
Steuerverhalten	hoch	hoch
Wendigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Beidseitig überziehen		
Sackfluggrenze	spät 15 cm	spät > 75 cm
Füllstallgrenze	spät > 90 cm	spät > 90 cm
Bremskranzsteg	hoch	hoch
frontales Einklappen		
Vorbeschleunigung	durchschnittlich	durchschnittlich
Ölungsverhalten	selbständig schnell	selbständig schnell
Einseitiges Einklappen		
Wegdrehen	< 90 Grad	< 90 Grad
Wegdrehen insgesamt	< 90 Grad	< 90 Grad
Drehgeschwindigkeit	gering	gering
Max. Roll- bzw. Nickwinkel	kleiner 45 Grad	kleiner 45 Grad
Höhenerverlust	gering	gering
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Ölungsverhalten	selbständig schnell	selbständig schnell
Stabilisierung	einfaches Gegenbremsen	einfaches Gegenbremsen
Steuerverhalten	hoch	hoch
Steuerkranzsteg	hoch	hoch
Gegendrehen	einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss	einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss
Ölungsverhalten	selbständig schnell	selbständig schnell
Einleitung		
Trudeln aus Trimm. eschro.		
Trudeln aus Kurvenflug		
Steilschleife		
Einleitung	einfach	einfach
Trudeltendenz	nicht vorhanden	nicht vorhanden
Ausleitung	selbständig	selbständig
Sinkgeschwindigkeit nach 120 *1rms1	8	9
Einleitung	einfach	einfach
Auslegung	selbständig	selbständig
Ohren anlegen		
Einleitung	leicht	leicht
Auslegung	selbständig schnell	selbständig schnell
landeverhalten	einfach	einfach
frontales Einklappen (beschleunigt)		
Vorbeschleunigung	durchschnittlich	durchschnittlich
Ölungsverhalten	selbständig schnell	selbständig schnell
Einseitiges Einklappen		
Wegdrehen	< 90 Grad	< 90 Grad
Wegdrehen insgesamt	180 - 360 Grad	180 - 360 Grad
Drehgeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Max. Roll- bzw. Nickwinkel	kleiner 45 Grad	kleiner 45 Grad
Höhenerverlust	gering	gering
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Ölungsverhalten	selbständig schnell	selbständig schnell
Ohren anlegen, beschleunigt		
Einleitung	leicht	leicht
Auslegung	selbständig schnell	selbständig schnell
Ergänzungen zur flugsicherheit		

# Astral 4 <sup>DHV 2</sup>



swiT-7G'

"&fit-ing  
TECHNOLOGY

Swing & MbH  
An der Leiten 4  
FIPPAIG Landstgeried  
Germany

tel.: +49 IM W41 327788E1  
fax.: +49 [171 8141 3277870  
in[a]@swing.de

3 3001

(wir

wiew...swing.de

NOVA PRIMAX		
IMBERICHT	NOVA	PRIMAX L
MIN.		
Start		
Geadeauslu.		
Kurvenhandling		
Beieiliges		
la en		
Einsani es		90-
Einklappen und Gegend.		
Fulslall, Ausleitung		
Trudeln aus		
rudere aus siel.		
Solls		
B-Stall		
rurales Einklag		
Einreden Einklappen		
Ohren		leicht
Ergänzen na ler		

NOVA PRIMAX XS		
TEDBERIC111111111	NN	MAX XS
MIN.		
Start		
Beidseitiges		
Frontales		
Einselliges und Gegen'		
fulklall, dusleihng		
aus		
rudeln aus Mal. Kurrenflug		
B-Stall		
en		
frontales Emilap n		
Einreifi esEinklay ee		
Ohren adie en.		
Einklung		leicht
Ausleitung		selbständig schnell
Ergänzungen zur Flugicherheit		leicht selbständig schnell

DHV GS-01-1292-04



**NOVA PRIMAX XXS**

TESTBERICHT DHV 03 NOVA PRIMAX XXS

Zedilkalender	NOVA Vertriebsgesellschaft m.b.H.
Hersteller	NOVA Vertriebsgesellschaft m.b.H.
Klassifizierung	1GH
W-Schlepp?	Ja
Anzahl Sitze min / Anzahl Sitze max	1 / 1
Beschleuniger?	Ja
<b>thimmer?</b>	Nein

VERHALTEN BEI	MIN. RUGGEWICHT(55 KG)	MAX. MUGGEWICHT(11115 KG)
---------------	------------------------	---------------------------

Rollverhalten	gleichmässig, solort	gleichmässig, Wort
Aufziehverhalten	kommt sofort über Piloten	kommt seien aber Piloten
Abhebeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Starthandling	einfach	einlech

Geradeatt

Rolle em ung	durchschnittlich	durchschnittlich
Kurvenhandling		
Trudelleideal	nicht vorhanden	licht verbunden
Steuweg	durchschnittlich	durchschnittlich
Wendigkeit	durchschnittlich	dunliche Wich

Beidseitig überleitung

Sackfluggrenze	durchschnittlich 60 cm - 15 cm	durchschnittlich 60 cre + 75 cm
Wendigkeit	durchschnittlich 65 cm - 80 cm	durchschnittlich 65 cm + 80 cm
Bremskranstieg	hoch	hoch

frontales Einklappen

Vorbeschleunigung	durchschnittlich	durchschnittlich
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig schnell

Einselliges Einklappen

Wegdrehen	< 90 Grad	< 90 Grad
Wegdrehen insgesamt	< 90 Grad	< 90 Grad
Bremsgeschwindigkeit	gering	gering
Max. kelt- hie Nickwinkel	kleiner 45 Grad	kleiner 15 Grad
flithverlust	gering	gering
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig schnell

Eins. it. Einklappen

Stabilisierung	einfaches Gegenbremsen	einfaches Gegenbremsen
Steuweg	hoch	heck
Steuerkranstieg	hoch	hoch
Gegendreher	einfach, keine ledern mm	einfach, keine Tendenz zum

Strömungsabriss

Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig schnell
-------------------	---------------------	---------------------

symm. Ausleitung

Trudeln aus trimm		
-------------------	--	--

itudek aus skl. Kurveller

Einleiten	einfach	einfach
Trudeltendenz	eicht verbunden	nicht vorhanden
Ausleitung	Nachdrehen < 1GO Grad	selbständig
Sinkgeschwindigkeit nach 720 lins1		9

Einleitung

Einleitung	einfach	einfach
Ausleitung	selbständig	selbständig

Oben ante

Einleitung	leicht	leicht
Ausleitung	selbständig schnell	selbständig schnell

Landang

Landverhalten	einfach	einfach
---------------	---------	---------

frontales Einklappen

Vorbeschleunigung	durchschnittlich	durchschnittlich
Neuerverhalten	selbständig schnell	selbständig schnell

Einselliges Einklappen

Wegdrehen	< 90 Grad	< 90 Grad
Wegdrehen insgesamt	90 + 180 Grad	INS - 360 Grad
Bremsgeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Max. Roll bzw. Nickwinkel	kleiner 45 Grad	kleiner 45 Grad
Höhenverlust	gering	gering
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig schnell

Oben anlegen, beschleunigt

Einleitung		leicht
Ausleitung	selbständig schnell	selbständig schnell

Ergaumen

Ergaumen	Reinlichkeit	
----------	--------------	--

DHV 01-0401-04



**RELAX 18**

TESTBERICHT HANDELFLEGER

Hersteller	leere 2000
Inhaber der deutschen Musterprüfung	Fly & more GmbH, ICARO
Klassifizierung	1
Fluggewicht	95 Kg - 142 Kg
Sitzzahl	1
Höchstzulässige Fluggeschwindigkeit	10 km/h
Windschlepp	Ja
UI-Schlepp	Ja

TECHNISCHE MERKMALE

Trimmvorrichtungen	
Art des Steuerhebels	profiliert
Steuereingabe	Speedbar
Besonderheiten	

BEHANDLUNG UND START

Statische Festigkeit	leicht heckfalgig
Aerodynamische Hosenheile	neutral
Abhebeschwindigkeit	gering

GERADEADSHUG

V min (kurt)	76
V max (kurt)	64
Bügeldruck bei 60 kett	durchschnittlich-hash
Bügeldruck bei 80 kett	
Richtungsstabilität (Gieren)	gute Richtungsstabilität

KURVENHANDLUNG

Kraftaufwand für Einleiten	durchschnittlich
Kraftaufwand für Ausleiten	durchschnittlich
Rollzeit für Einleiten	kurz
Rollzeit für Ausleiten	herz
Schräglage bei V min (siek)	neutral

VERHALTEN BEIM STRÖMUNGSABRISS

Geradeausflug - Bügel langsam vor	problemlos
Geradeausflug - Bügel schnell vor	problemlos
Kurvenflug - Bügel langsam vor	problemlos
Kurvenflug - Bügel schnell vor	problemlos
Provoziertes Trudeln	nicht möglich

LAMM

Ausschwebestrecke	kurz
Moment des Stollens	einfach zu lindern
V-Bereich des Stollens	groß
Kraftaufwand beim Stollen	durchschnittlich

ERGÄNZUNGEN ZUR FLUGSICHERHEIT

Einleitung	einfach	einfach
Ausleitung	selbständig	selbständig
Oben ante		
Einleitung	leicht	leicht
Ausleitung	selbständig schnell	selbständig schnell
Landang		
Landverhalten	einfach	einfach
frontales Einklappen		
Vorbeschleunigung	durchschnittlich	durchschnittlich
Neuerverhalten	selbständig schnell	selbständig schnell
Einselliges Einklappen		
Wegdrehen	< 90 Grad	< 90 Grad
Wegdrehen insgesamt	90 + 180 Grad	INS - 360 Grad
Bremsgeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Max. Roll bzw. Nickwinkel	kleiner 45 Grad	kleiner 45 Grad
Höhenverlust	gering	gering
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig schnell
Oben anlegen, beschleunigt		
Einleitung		leicht
Ausleitung	selbständig schnell	selbständig schnell
Ergaumen	Reinlichkeit	

DHV 01-0402-04



**RELAX 14**

TESTBERICHT OMEIER

Hersteller	kam 1000
Inhaber der deutschen Musterprüfung	fly & more GmbH, ICARO
Klassifizierung	1
Fluggewicht	65 Kg - 100 Kg
Sitzzahl	1
Höchstzulässige Fluggeschwindigkeit	70 km/h
Windschlepp	Ja
UbSchlepp	Ja

TECHNISCHE MERKMALE

Trimmvorrichtungen	
Art des Steuerhebels	prellten
Steuereingabe	Speedbar
Besonderheiten	

BEHANDLUNG UND START

Statische Festigkeit	heckfalgig
Aerodynamische Lastkell	mim!
Abhebeschwindigkeit	gering

GERADEAUSFLUG

V min (kurt)	29
V max (kurt)	69
Bügeldruck bei 60 km h	durchschnittlich-hash
Bügeldruck bei 80 km h	
Richtungsstabilität (Gieren)	gute Pichlungsstabilität

KURVENHANDLUNG

Kraftaufwand für Einleiten	gering
Kraftaufwand für Ausleiten	gering
Rollzeit für Einleiten	kurz
Rollzeit für Ausleiten	herz
Schräglage bei V min (siek)	neutral

VERHALTEN BEIM STRÖMUNGSABRISS

Geradeausflug - Bügel langsam vor	problemlos
Geradeausflug - Bügel schnell vor	problemlos
Kurvenflug - Bügel langsam vor	problemlos
Kurvenflug - Bügel schnell vor	problemlos
Provoziertes Trudeln	nicht

LAMM

Ausschwebestrecke	kurz
Moment des Stollens	einfach zu lindern
V-Bereich des Stollens	gering
Kraftaufwand beim Stollen	gering

ERGÄNZUNGEN ZUR FLUGSICHERHEIT

Einleitung		
Ausleitung		
Oben ante		
Einleitung		
Ausleitung		
Landang		
Landverhalten		
frontales Einklappen		
Vorbeschleunigung		
Neuerverhalten		
Einselliges Einklappen		
Wegdrehen		
Wegdrehen insgesamt		
Bremsgeschwindigkeit		
Max. Roll bzw. Nickwinkel		
Höhenverlust		
Stabilisierung		
Öffnungsverhalten		
Oben anlegen, beschleunigt		
Einleitung		
Ausleitung		
Ergaumen		

Ein Beitrag von Benedikt Liebermeister



Fotos: Benedikt Liebermeister

## XC-Prominenz traf sich in Forst Reinhard Kippt feiert seinen Sieg

Sechs Mal über 300 Kilometer flog Reinhard Pöpl mit seinem Starren 2004! Da hielten auch die besten XC-Starrflügelpiloten der Welt nicht mehr mit. Alle Flüge hatte er vom Flugplatz Forst in der Oberpfalz/Bayern mit UL-Schlepp gestartet- Insider sprechen bereits von "Pöplhausen". Der Weite-ste über 372 Kilometer führte den DHV-Drachen- und Gleitschirmlehrer bis vor die Tore Wiens. Der Lohn: Sieg der Internationalen Streckenflugmeisterschaft der Starren, den Deutschen Meistertitel gewann er als Zugabe gleich mit.

Die Verpflichtung: Vorjahressieger Günther Tschurnig schmiss eine Riesens-party, jetzt war Reinhard dran. Der ließ sich nicht lumpen und lud zum Fliegerfest nach Forst. Nahezu das gesamte österreichische "starre" Nationalteam war dem Ruf gefolgt. Auch aus Deutschland war die OLC-Prominenz angereist. Fliegen war hier wörtlich zu nehmen. Am Flugplatz stand ein UL bereit. Die Firma Air mit Felix Rühle und Adi Meierkord – übrigens Vizemeister International und National – hatte den Atos V und den Atos VX zum Probefliegen mitgebracht. Rege wurde von diesem Angebot Gebrauch gemacht. Neugierig, die Welt einmal wirklich aus der Vogelperspektive zu erleben, gingen auch eingefleischte Gleitschirmflieger mit Felix im Atos VX in

die Luft. Das Fazit: "Bereits der erste Eindruck überzeugt. Der Atos VX ist auch am Boden eine außergewöhnlich elegante Erscheinung. Richtig beeindruckend ist dann der Flug. Vor allem die Geschwindigkeit bei einer unglaublichen Gleitleistung imponiert. Da hält ein Gleitschirmflieger bei der Landung den Atem an. Gleichzeitig reizt es ungemein so einen Flügel selbst zu fliegen."

Am Abend lief die Feier auf den Höhepunkt zu. Die Schreinerei Pöpl in Dietfurt war zum Festzelt umfunktioniert. Ganz Dietfurt ehrte seinen verdienten Meister. Die Konkurrenten gratulierten ohne Neid. Gemeinsam feierten sie ohne schlechtes Gewissen bis in die Morgenstunden. Denn der nächste Tag versprach kein XC-Wetter!

Gesehen wurden: Reinhard Pöpl, Adi Meierkord, Günther Tschurnig (österreichisches Nationalteam), Toni Raumauf (österreichisches Nationalteam), Manfred Trimme! (österreichisches Nationalteam), Walter Geppert (österreichisches Nationalteam), Primoz Gricar (slowenisches Nationalteam), Sepp Gschwendtner, Max Altmannshofer, Hans Kiefinger, Regina Glas, Felix Rühle, Alfred Götz, Georg Rauscher, Gírgl Weinzierl, Paul Wittmann und andere.



XC-Sieger Reinhard Pöpl im Gespräch mit Walter Geppert



Toni Raumauf, Adi Meierkord, Regina Glas, Primoz Gricar (von l.)



Felix Rühle und Toni Raumauf »zäumen« den Atos VX auf

## Interview Reinhard Pöppl

Gratuliere zu Deinem internationalen und nationalen Erfolg. International bist Du ja nahezu gegen die gesamte österreichische Nationalmannschaft angetreten. Wobei mit Nil Meierkord als Vizemeister die Spitze fest in deutscher Hand blieb.

Reinhard, Du fliegst seit 1977 Drachen, 2001 **bist Du auf einen** Starrflügler umgestiegen. Wo liegt der Vorteil?

*Vereinfacht ausgedrückt ist es ein schöneres Fliegen. Der Starre fliegt sich angenehmer und kraftsparender in der Thermik. Außerdem ist die Gleitleistung um einiges besser.*

Alle gewerteten Flüge hast Du 2004 von Forst **gestartet. Fliegst** Du nur in Forst?

*Nein. Auch gern in den Alpen. z.B. an der Emberger Alm, in Ruhpolding oder der Schmittenhöhe. Im Herbst oder Frühjahr fahre ich oft nach Busanano. Letztes Jahr bin ich auch von Oberemmendorf 330 Kilometer weit geflogen. (Anmerkung: Hangstart, auch für Gleitschirmflieger zugelassen, siehe allgemeine lies)*

Aber zum Streckenfliegen scheint Forst besonders geeignet.

*Ja, vor allem dieses Jahr. Forst ist ein idealer Ausgangspunkt für NO/O und NW/W Lagen, da in diesen Richtungen wenig Gebiete mit Luftraumbeschränkungen liegen. Meine guten Flüge habe ich alle bei Rückseitenwetter und Wind aus 300° gemacht. Das Potential nach Westen wäre noch besser, da bei Ostlagen die Luft trockener und die Basis höher ist. Dieses Jahr dominierten aber die W/NW-Lagen. Südlogen bringen Warmluft, sind also nicht nutzbar, bei reinen Nordlogen steht der Münchner Flughafen im Weg.*

*Forst bietet für Drachen perfekte Bedingungen. Mit Lit-Schlepp werden die Piloten direkt in die nächste Thermik gezogen, klinken aus und gehen auf Strecke. Die Trefferquote beträgt nahezu 100 Prozent.*

Du hast doch sicher schon Pläne für die nächste Saison. Was wäre Dein Traumflug?

*Die 400 Kilometer Marke brechen bis Ungarn! Der Flug wäre eine Verlängerung der 372 km dieses Jahr bis kurz vor Wien. Auf einem anderen Weg sind die 400 allein von der Luftraumstruktur nicht möglich.*

Solche Distanzen sind ohne sorgfältige Planung nicht möglich. Wie bereitest Du Dich vor?

*Im Winter beschäftige ich mich mehrere Monate mit der Flugplanung. In beiden Hauptwindrichtungen habe ich alle 10° eine Route ausgearbeitet, die die Luftraumstruktur berücksichtigt. Das sind natürlich - je nach Windstärke - unterschiedliche Aufgaben. Für windschwächere Tage plane ich FA1-Dreiecke. Diese Aufgaben gebe ich alle ins GPS ein. Während der XC-Saison ist dann die umfassende meteorologische Pla-*

*nung äußerst wichtig. Bei einem Dreieck lege ich z.B. den Gegenwind-schenkel in das erwartete stärkste Steigen,*

Was ist während des Fluges entscheidend?

*Da spielen natürlich mehrere Faktoren eine Rolle. Ich fliege rein noch dem Wolkenbild und versuche ständig das größte Steigen mitzunehmen. D.h. sich immer in der Luftschicht mit dem besten Steigen zu bewegen. Deshalb drehe ich oft gar nicht bis zur Basis auf Dann geschwindigkeitsoptimiert nach MC Cready zu gleiten. Außerdem muss der Kopf frei sein und Du musst viel Übung haben,*

Benutzt Du ein PDA oder ein GPS?

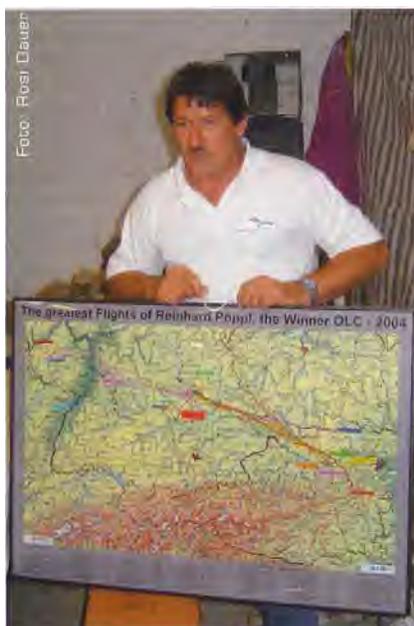
*Ich fliege mit einem 13rauniger Compeo.*

Dein längster Flug ging über siebeneinhalb Stunden. Da musst Du **in jeder Hinsicht** fit sein. Was machst Du dafür?

*Ich habe früher als Zimmerer gearbeitet und hatte schon immer eine gute Konstitution. Körperlich könnte ich auch die doppelte Zeit fliegen. Das Problem ist, sich acht Stunden ununterbrochen zu konzentrieren.*

Du bist in vier aufeinander folgenden Tagen drei Mal über 300 km geflogen. Immer One Way, wie **kommst Du da** wieder zurück? Und wie schafft Du es, Dich am nächsten Tag erneut zu motivieren?

*Ohne meine Freundin Rosi wäre das natürlich niemals möglich. Sie hat mich jedes Mal abgeholt. In Zukunft wird's noch schwieriger, denn Rosi fliegt Gleitschirm und geht selbst auf Strecke. Dieses Jahr ist sie schon knapp 100 km geflogen. Da musstesie erst mal schauen, wie sie selbst heimkommt, bevor sie mich holen konnte. In den vier Tagen habe ich insgesamt nur fünf Stunden geschlafen. Doch motiviert hat mich immer wieder, dass meine Flüge mit jedem Tag besser wurden.*



**»Nächstes Jahr möchte ich bis nach Ungarn fliegen!«**

Wohin geht die Entwicklung beim Drachenfliegen?

*Die Entwicklung der Starrflügler brachte neuen Schwung in die Szene. Viele alte Hasen steigen um. Die Fliegerei wird sich mehr auf die Flugplätze verlagern. Das ist positiv, der Sport wird dadurch sicherer. Außerdem ist durch den UL-Schlepp der Thermikanschluss zuverlässiger. Wichtig ist, dass die Geräte transportabel bleiben.*

Reinhard, ich danke **Dir** für das Gespräch **und** hoffe, dass Du die 400 nächstes Jahr schaffst!

Das Interview führte Benedikt Liebermeister



## ALLGEMEINE INFOS FLUGGELÄNDE FORST

Anfahrt: A 9 Nürnberg-München, Ausfahrt Allersberg (Norden) bzw. Hilpoltstein (Süden) nach Freystadt. Den Umgehungsring bis Abzweigung Frettenshofen; durch Frettenshofen geradeaus bis Sondersfeld, durch Sondersfeld bis auf freier Strecke ein kleines Gehölz auf der rechten Seite kommt, hier dem Feldweg bis zur nächsten Abzweigung nach rechts folgen. Nach rechts Abbiegen und bis zum Parkplatz. Hier nur Geräte abladen! Vorne am Parkplatz an der Hauptstraße parken, da die Parkmöglichkeiten am Gelände von UL-Piloten benutzt werden.

Koordinaten: N 49°13'00", O 11°24'06".

Betriebsart: UL und Hängegleiter.

Beschreibung: 300 m Grasbahn, 439 m NN, Bahnausrichtung 12/30.

Nur F-Schleppbetrieb, keine Winde! Achtung Nahverkehrsbereich Luftraum Nürnberg!

Militärischer Flugbetrieb unter der Woche.

Schleppbetrieb: in der Regel von Freitag bis Sonntag. Bei telefonischer Voranmeldung auch wochentags. Schleppfenster von 11 bis 14 Uhr an Werktagen, ganztägig an Wochenenden.

Gastflüge jederzeit möglich, je nach Dauer ab 20,- Euro.

Kontakt: Stefan Paech, Tel: +49/171/4549158,

e-mail: [stevelfunflightsehotnral.com](mailto:stevelfunflightsehotnral.com) oder [stevelfunflightegmx.de](mailto:stevelfunflightegmx.de).

Schleppkosten: 16 Euro bis 700 m (für alle HG-Piloten – enthält 2 Euro Landegebuhr fürs Trike); zusätzlich zahlen Nichtmitglieder 5 Euro Tagesmitgliedschaft.

Clubmitgliedschaft: 75 Euro einmalige Aufnahmegebühr und zusätzlich 75 Euro jährliche Mitgliedschaft (Landegebuhr entfällt).

Wetter: Den Segelfluggewetterbericht 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 lachenhausen/Altmühltal Tel: +49/160/7841232

Gute Webcams können, wenn die Alpen im Nordstau liegen, manchmal überraschen.

Fürs Altmühltal [www.altmuehl.net](http://www.altmuehl.net) unter webcam Eichstätt 1

Für Franken: [www.aeroclub-bamberg.de/acb/webcam/vorfeld.htm](http://www.aeroclub-bamberg.de/acb/webcam/vorfeld.htm)

Flugschule Jura: Reinhard Kippt (Gleitschirm u. HG), Tel: +49/8464/8211,

+49/171/4639408, e-mail: [reinhard.poepplet-online.de](mailto:reinhard.poepplet-online.de), [www.flugschulejura.de](http://www.flugschulejura.de).

Flugschule Jura•Air: UL-Ausbildung, siehe [www.jura-air.de](http://www.jura-air.de).

Weitere Fluggelände: Altmühltal, lachenhausen bei SW-Wind, nur HG Rampenstart.,

N 48°59'; O 11°42'. Kontakt: 1. ODFC Riedenburg, Tel: +49/941/99 9135.

Oberemmdorf (ca. 20 km entfernt von Forst) bei N-Wind. HG und GS.

N 48°59', O 11°26'. Kontakt: DFC Ingolstadt, Ottmar Sichert, Tel: +49/8421/903004.

Übernachtung: Gaststätten in Freystadt und Neumarkt. Am Fluggelände leider keine Übernachtungsmöglichkeit.

Campingplätze: in 3 km Entfernung (2 Campinggelände).

Tourismusbüro: in Neumarkt, [www.stadt.neumarkt.de](http://www.stadt.neumarkt.de).

Alternative Freizeitaktivitäten: Kanupaddeln auf der Altmühl, Radfahren im Altmühltal,

Naturbadesee bei Freystadt (ca. 3 km vom Flugplatz Forst) mit Spielplatz und Beach-Volleyballfeld, Schwimmbad in Neumarkt (ca. 8 Km).

Sehenswürdigkeiten: Altstadt Berching, Stadt Neumarkt, Attraktionen in Nürnberg (ca. 30 km), Rothsee (Bade- und Surfsee) ca. 15 km westlich.

# Bullet in 2004-12

E - Klasse 



Neu  
Überarbeitet in  
2 Größen

**REBULL**

Z'as Konzept

IU klassischen 71.achens

La noch

giolli6erliA566011

klas.siselte ..0Dee uenviPkticht

mit allen **SianDaos** the: 20041.

3.2 **9eisciftie** REBIJLL9ilnien

sinn1411.5g,'

- Gerätegewicht 271:g
  - DHV Gütesiegel Klasse 2
  - Traumhaftes Handling
  - Erst ab 60km/h gleitet ein turmloses Gerät besser.
- Im Steigen fliegt der **REBOLL** ausser Konkurrenz.
- Start- und Landeverhalten wie mit einem Intermediat.
  - Wer mit dem Fliegen aufhörte, weil es ihm zu "stressig" wurde, mit dem **REBULL** kommt die Gelassenheit zurück.

*Wir sagen nicht, dass es nichts zu verbessere 1 gibt!*

*Wir freuen uns über, jeden Anruf.*

## Drachentrau

## Ios Guggenmos

Str 29

D-87600 ufte reri

083 11 51S6

08341 32.16-1

*aftli*

*CL^LTEST*



"Die Erfolgstory  
des DHV Online Contest...  
...geht weiter", hieß es im Jahres-  
rückblick 2003. Diese Aussage  
hat 2004 uneingeschränkt seine  
Gültigkeit.



## De ONLINE CONTEST

Aktuell siehe [winenclhv.cle](http://winenclhv.cle)  
unter I:11-1V Online Contest

### Rückblick

Niemand hätte wohl damit gerechnet, dass die Zahlen des Jahrhundertssummers 2003 zu überbieten sind. Das Wetter 2004 war alles andere als pilotenfreundlich. Trotzdem gab es nahezu in allen Sparten des DHV Online Contests Steigerungen in den Teilnehmerzahlen. Erfreulich ist, dass der OLC international immer mehr Beachtung findet. Aus allen fünf Kontinenten beteiligen sich mittlerweile 20 Nationen an diesem weltweit größten Leistungsvergleich und vergrößern damit die wachsende Datenbank der weltweiten Flüge. Waren es 2002 nur drei Nationen, aus denen Piloten ihre Flüge in den Wettbewerb meldeten, so beteiligten sich, nach 14 Ländern im vergangenen Jahr, in diesem Jahr bereits 20 Länder mit insgesamt 1.900 Piloten in den drei Klassen: Starrflügler, flexible Hängegleiter und Gleitschirme,

Auch in diesem Jahr gab es nach einigen Wochenenden, an denen mehrere hundert Piloten ihre Flüge eingeben wollten, einige technische Probleme, der "server" ging zeitweise in die Knie. Aber im Allgemeinen sind die Kinderkrankheiten auf der technischen Seite des OLC überwunden und das System funktioniert einwandfrei.

Immer mehr Piloten, denen in den vergangenen Jahren aufgrund von Eingabeproblemen die Lust an der Teilnahme verging, haben das System angenommen, 11.900 Flüge mit dokumentierten 615.000 XC-Kilometern sprechen hier eine deutliche Sprache,

An dem Konzept des DHV Online Contest wird ständig weiter entwickelt, es gibt laufend Neuerungen und Ergänzungen, aber am Grundprinzip wird in absehbarer Zukunft nicht gerüttelt.

In einer internationalen OLC-Sitzung (beteiligt sind die Länder mit mehr als 50 Teilnehmern) sind im November in München die Weichen für das Jahr 2005 gestellt worden. Diese Änderungen sind auch bereits vom Sporthaus des DHV genehmigt worden,

Die führenden Nationen im Drachen- und Gleitsegelsport bleiben die Alpenländer Schweiz, Österreich und Deutschland. Während die Schweizer Piloten eindeutig die Gleitschirmszene beherrschen, belegen bei den flexiblen Hängegleitern die Österreicher die ersten Plätze und bei den Starrflüglern in diesem Jahr eindeutig die deutschen Piloten.

Herausragende Leistungen wurden in allen Bereichen aufgestellt, stellver-

trechend für viele können hier nur einige genannt werden. Detaillierte Ergebnisse sind unter [www.dhv.de](http://www.dhv.de) gelistet:

Reinhard Pöppl (0) A.I.R Atos am 19.05. von Forst (UL Schlepp) über 372 km nach St. Aegy (südwestl. Wien); dieser Flug erzielte 2004 mit 558 Punkten die weltweit höchste Punktzahl

Lukas Etz (0) Airborne Climax am 28.06. vom Melibokus (zwischen Frankfurt und Mannheim) über 352 km bis südl. Klatovy (Tschechien)

Georg Schumacher (D) Aeros Combat am gleichen Tag (28.06.) mit 347 km nur unwesentlich kürzer bis nach Deggendorf

Adi Meierkord (D) A.I.R Atos am 20.05. von Ötz ein geschlossenes 262 km FAI-Dreieck

Crigel Maurer (CH) Advance Omega am 10.06. von Niesen (CH) am Thuner See über 323 km ins Inntal südl. Landeck

Christian Metz (0) Ozone Octane am 08.09. in Quixada (Brasilien) über 281 km quer durchs Land von Ost nach West (Starkwindreise, Schnitt über 40 km/h)

Studer Alfredo (CH) Swing Stratus am 01.08. von Heimat/Fiesch ein FAI-Dreieck über 210 km

Roland Börschei (D) Nova Radon am 08.08. aus der Winde in Hohenpözl (nahe Bamberg) über 206 km nach Marburg an der Lahn

### Deutsche Streckenflugmeisterschaft 2004

Im Rahmen des internationalen DHV Online Contest wird die nationale Streckenflugmeisterschaft ausgewertet. Sie wurde bereits zum 20. Mal durchgeführt, beginnend im Jahre 1985. Am Wertungssystem hatte sich im Grunde nichts geändert, national werden die drei besten Flüge eines Piloten herangezogen, wobei mindestens ein Flug im Heimatland gestartet werden muss. National haben (Vergleichszahlen des Vorjahres in Klammern) 2004 insgesamt 795 (437) Piloten Flüge in den drei Klassen dokumentiert.

### Gleitschirm

Anders als in der internationalen Wertung, gibt es in Deutschland drei Wertungsklassen: die offene Klasse, die Sportklasse (bis max. DHV Gütesiegel 2) und die Tandemklasse. Sieger der offenen Klasse wurde 2004 Stefan Traut

Sponsored by



# Die Deutschen Streckenflug-Meister

**Die' ONLINE CONTEST**

Aktuell siehe [wevvio.dhv.de](http://wevvio.dhv.de)  
unter CIHV Online **amtest**



**Stefan Traut**  
Gleitschirm offene Klasse  
Swing Stratus 5



**Burkhard Martens**  
Gleitschirm Sportklasse  
Gin Zoom



**Lukas Etz**  
Drachen Flexible



4\*/e



**Reinhard Pöppel**  
Starrflügler  
Atos VX



**Ewa Cieslewicz**  
Gleitschirm Damen  
Advance Omega 6

Beste Dame Drachen:	Andrea Hetzet, Atoeillekie
Bester Tandem Gleitschirm:	Robert Staudacher, Twin 3 14114
Bester Junior Gleitschirm:	Rolf Wagner, Boomerang
Bester Junior Drachen:	Wolfgang Aumer, tamnar
Bester Verein Gleitschirm:	Gleitschirmclub Inntal
Bester Verein Drachen:	1.0denwälder Drachen- und Gleitsc
Bundesliga 1. Platz Drachen:	ehenwälder Drachen- und Gleitschirmclub
Bundesliga 1. Platz Gleitschirm:	ostracher Gleitschirmflieger



vor Stefan Bocks und Michael Hartmann, Während "Boxi" (t ▶ oMerang) sich auf Starts in seiner heimischen Umgebung (Hochfelln, Wallberg) beschränkte, holten sich die beiden Ostrachtaler Swing Piloten Stefan und Michael die notwendigen Punkte in Fiesch. Mit dem 160 km Dreieck am 29.07. stand dann aber das Endergebnis fest. Die bisher traditionelle OLC Fiesch Jahresend Rallye Anfang August fand in diesem Jahr nicht statt. In der offenen Klasse reichten 204 (202) Piloten ihre Flüge ein.

Auf dem Siegerpodest der Sportklasse sah man ebenfalls altbekannte Gesichter. Es siegte Burkhard Martens vor dem Titelverteidiger Torsten Hähne und dem Bamberger Roland Börschel. Auch hier langten Torsten die Flüge in der näheren Umgebung (Hochfelln und Wallberg) nicht zum Sieg. Diesen erflog sich Burkhard letztendlich doch noch im Wallis Anfang August. Dass es ch mit dem Gleitschirm im Flachland geht bewies Roland Börschel: Mit

seinem 206 km Flug aus der heimischen Winde in Hohenpözl floger t am 08.08. noch aufs Siegerstockerl.

Beste Pilotin und damit Deutsche Streckenflugmeisterin, denn sie übertraf die gemäß Sportordnung mindestens geforderten 50% der Streckenpunkte des männlichen Siegers mit 532 Punkten eindeutig, ist erstmals die Vizeeuropameisterin Ewa Cieslewicz vor Johanna Bohne und Babsi Lacrouts. Die Juniorenwertung gewann Rolf Wagner vom GSC Inntal vor Stefan Rothe und Tobias Schreiner.

Ein Herzschlagfinale wurde die Mannschaftswertung. Ein später Flug in Fiesch am 02.09. von dem Inntaler Hans Keim bescherte seinem Verein letztendlich einen hauchdünnen Vorsprung gegenüber den bis dahin punktgleichen Ostrachtaler Gleitschirmfliegern und dem 1.Bamberger Gleitschirmclub.

Die erstmals ausgetragene Gleitsegel-Bundesliga gewannen dagegen die Ostrachtaler vor dem "bodenlos e.V." und dem GSC Inntal. Insgesamt 179 Piloten beteiligten sich als "newcomer" erstmals am DHV Online Contest. Sieger dieser "inoffiziellen" Wertung wurde Michael Kleiss.

Dass seine Punktausbeute vom heimischen Starthügel (Meibocus) weitaus effektiver ausfallen würde, als die Ausflüge in die traditionellen Streckenreviere Larnage und St. Andre in Südfrankreich, hätte sich der neue deutsche Streckenflugmeister Lukas Etz zu Beginn der Saison bestimmt nicht ausgerechnet. Der ehemalige Chef der Drachenflugliga und Nationalmannschaft siegte vor "Semmo" Schweier und Michael Schmidt. Insgesamt 222 Piloten punkteten in dieser Klasse. Eine Steigerung der Teilnehmerzahl um mehr als 20% zeigt, dass noch Leben im Drachenflusport ist.

Beste der 84 "newcomer" war Georg Schumacher, der mit seinem 347 km Flug hier den Grundstein seines Sieges Wertung legte.

Bei den Damen gibt es leider aufgrund einer zu geringen Beteiligung nur eine "Gewinnerin der Damenwertung" aber keine Deutsche Streckenflugmeisterin. Dies ist besonders bedauerlich im Land des Damenmannschaftsweltmeisters. Siegerin der Damenwertung wurde Andrea Hetzet, A.I.R. Atos. Der Sieger in der Juniorenwertung ist Wolfgang Aumer vor Dominik Rothmeier und dem Sieger der Junior Challenge 2004 Tim Grabowski.

Den Mannschaftstitel sicherten sich überlegen die Piloten des 1. Odenwälder Drachen- und Gleitschirmfliegerclubs vor dem DFC Ingolstadt und dem DCB Ruhpolding.

Die Bundesliga dominierten ebenfalls die Odenwälder und siegten vor dem DFC Hochries-Samerber und dem Drachen- und Gleitschirmclub Bayerwald.

## Starrflügler

In der Starrflügelklasse dominierten auch international die deutschen Piloten. Im Vergleich der Bergflieger zu den "Flachlandpiloten" waren in diesem Jahr eindeutig die nördlicheren Streckenjäger begünstigt und es siegte mit seinen Flügen aus dem Raum Nürnberg in Forst Reinhard Pöpl (AIR Atos) vor Adi Meierkord (A.I.R. Atos) und Oliver Schmidt (A.I.R. Atos).

Die FA1-5 Klasse findet immer mehr Anhänger. Insgesamt 112 Piloten meldeten Flüge in dieser Klasse.

Die gesamten Ergebnislisten der einzelnen Klassen siehe: [www.dbv.de/unter/DieOnlineContest](http://www.dbv.de/unter/DieOnlineContest)

## Hinter den Kulissen

Das Auswerteteam des DHV in diesem Jahr personell aufgestockt worden. Neben mir als nationalem Auswerter der Drachen und Starrflügel betreuen zusätzlich Bernd Hübner, Thomas Gietl, Ralph Schlöffel und Tobias Schreiner die Gleitschirmfluganmeldungen.

Wir bilden hier ein gemeinsames Auswerteteam und sprechen unsere Entscheidungen miteinander ab. Andreas Rieck fungiert weiterhin als technischer Koordinator und ist auch weiterhin für die Weiterentwicklung und die technischen Verbesserung des DHV Online Contest verantwortlich.

Auch dieses Jahr tagte wieder die nationale und internationale OLC Arbeitsgruppe, um über Verbesserungen und Neuerungen für das kommende Jahr zu entscheiden. Während in der nationalen Arbeitsgruppe neben den

nationalen Auswertern, dem technischen Koordinator auch die DHV Pilotenvertreter für Drachen (Georg Rauscher) und Gleitschirm (Sepp Gschwendtner) teilnahmen, besteht die internationale Arbeitsgruppe aus den Vertretern der Länder mit mehr als 50 Teilnehmern im OLC. Dies sind momentan: Deutschland, Schweiz, Österreich, Italien, Slovenien und Polen.

Für den DHV Online Contest 2005 wurden Änderungen beschlossen. Hier ein Auszug der wichtigsten Neuerungen, die gesamten Änderungen sind unter [www.dnv.de](http://www.dnv.de) veröffentlicht:

Dauer des OLC: Der nationale und internationale OLC beginnt unverändert am Dienstag nach dem 2. Wochenende im Oktober (gemeinsam mit den Segelfliegern) und endet am neudings immer am 15. September des folgenden Jahres (früheres Ende war angestrebt, Flugtourismus in fernere Länder soll vermindert werden).

Eine Teilnahme am OLC ist nur mit "uneingeschränktem Luftfahrerschein" (B-Schein) möglich (wird überprüft); bei Flügen mit Flugauftrag eines Fluglehrers ist dies in der Flugeingabe mit namentlicher Nennung des Fluglehrers anzugeben.

DHV Mitgliedschaft für die Teilnahme ist Pflicht

OLC-Bundesliga: Die Wertungsform soll weiter gefördert werden, die jetzige Mannschaftswertung (4 Piloten eines Vereins) bleibt in seiner jetzigen Form erhalten und ist weiterhin Maßstab der OLC Vereinswertung

Tandemwertung Gleitschirm: Bei mindestens 25 Teilnehmer wird ab der Saison 2005 ein deutscher Meistertitel vergeben. Es sind nur Gütesiegelgeräte zugelassen.

Ab 2005 werden OLC-Rekordlisten geführt: derzeit geplant für die 3 Aufgabentypen:

freie Strecke über max. 3 Wndpunkte

flaches Dreieck

OLC-Dreieck (gem. Reglement, ehemals FAI-Dreieck)

Jeweils als Jahresbestleistungen und absolute Bestleistungen

Für Damen und Herren getrennt nach national, kontinental und weltweit

Minimum Distanz: geändert auf 15 km (weißer smiley in der Tageswertung), erscheinen nur in der Tageswertung und werden vom admin nichtausgewertet

Vorgehen bei Luftraumverletzungen: Es bleibt bei der Auswertung gem. Vorstandsbeschluss 2004. Lufträume werden nicht mehr im Kasten (unter "info") dargestellt. Der Warnhinweis und das Kästchen (zum Abhaken) werden weiterhin angezeigt, haben aber derzeit keinen Einfluss auf die Flugmeldung und die angezeigten Listen. Luftraumverletzungen werden ausschließlich dem einreichenden Piloten und dem Auswerter in Textform dargestellt.

Für die Saison 2006 (frühestens) wird überprüft, ob zusätzlich zu den bestehenden Aufgabentypen das klassische FAI-Dreieck (höherer Faktor) und die "freie Strecke" ohne Wendepunkte im OLC eingeführt werden können/ sollen? (Anregung CH)

Siegerehrung: Eine gemeinsame internationale Siegerehrung wird angestrebt (Vorschlag 2005: Thermikmesse in Böblingen)

Im Namen des gesamten OLC Teams wünsche ich allen Pilotinnen und Piloten eine erlebnisreiche und erfolgreiche Streckenflugsaison 2005.

Rucl Bürger

# Ewa Wisniewska (a-Ciestewicz) h' Silber

Europameisterschaft 2004 in Kalavrita



World Cup Sieger 2003 Achim Joos



Torsten Siegel, Platz 5 bei der EM



*powered by*



SCHWENKEL®  
sprint



AIRCOTEC

Nutzfahrzeuge

**D**ie Gleitschirm-Damen haben einen neuen Shootingstar: Ewa Wisnierska-Cieslewicz. Die 33-jährige gebürtige Polin startete bei der 8. Gleitschirm-EM für Deutschland, führte lange Zeit souverän die Damen-Rangliste an und wurde am Ende Vize-Europameisterin. Als bester deutscher Pilot landete Torsten Siegel auf Platz fünf.

Die notwendigen Vorbereitungen zur 8. EM waren ohne Probleme verlaufen und die zwei VW-Teamfahrzeuge sorgten dafür, dass neben dem Gleitschirm-equipment auch eine professionelle Erste Hilfe Ausrüstung, physiotherapeutische Geräte sowie zahlreiche Ersatzschirme auf den Weg nach Kalavrita gebracht werden konnten. Doch es fehlte einer der wichtigsten Piloten: Oliver Rössel. Eine Woche vor der EM erlitt der spätere World Cup Sieger einen Gehörsturz. Die Untersuchungen von drei Ärzten ergaben eine eindeutige Diagnose: Ein Einsatz bei der EM wäre mit zu vielen Risiken verbunden. Damit wurde Daniel Hierling als Ersatzmann nominiert, der zusammen mit seinem Bruder Marco die erste EM-Teilnahme feierte, genauso wie bei den Damen Ewa Cieslewicz und Chiara Gucker. Der Rest der Truppe gehört mittlerweile zur alten Garde: Achim Joos, Norman Lausch, Torsten Siegel, Andreas "Pepe" Malecki und Teamchef Stefan Mast.

### Deutsches Team übernimmt die Führung

Trotz des Ausfalls von Oliver gelang dem Team – ähnlich wie bei der Weltmeisterschaft in Portugal – ein Auftakt nach Maß. Während des ersten Durchgangs herrschten perfekte Flugbedingungen, so dass die 60,5 Kilometer schnell geflogen wurden. Unnötig zu erwähnen, dass solche Verhältnisse wie geschaffen für Norman "Fullspeed" Lausch sind. Kurz hinter dem Tagessieger Peter Neuenschwander (CH) heizte er über die Ziellinie. Achim benötigte zwei Minuten länger (Platz vier) und mit Torsten auf Platz elf übernahm das Team bereits am ersten Tag die Führung in der Nationenwertung. Bei den Damen flog Ewa 18 Minuten hinter der Tschechin Petra Krausova über die Ziellinie, doch der Vorsprung von Petra sollte nicht lange halten.

### Hattrick für die Tschechen

Obwohl der zweite Tag genauso wie der erste begann, sollte sich der Flug um einiges schwieriger gestalten. Dies bekamen vor allem der bis dahin Führende Peter Neuenschwander sowie Andreas Malecki zu spüren. Beide fanden kurz vor dem Startzylinder keinen Bart und nahmen erst mit knapp 30 Minuten Verspätung das Rennen auf. Zu diesem Zeitpunkt hatte sich schon ein Führungspulk gebildet, in dem Norman, Dan und Torsten mitflogen, während Achim kurz dahinter auf seine Chance lauerte. Acht Kilometer vor dem Ziel ging Norman als Erster in den Endanflug, erwischte eine extrem schlechte Linie und flog zudem noch an dem einzigen Bart vorbei, der ihm geholfen hätte, über die kleine Hügelkette vor dem Ziel zu kommen. Natürlich wählte der Rest der Gruppe eine andere Route, drehte noch ein paar Meter auf und lieferte sich dann einen extrem schnellen Endanflug. Allen voran der Tscheche Martin Orlik, gefolgt von seinen Landsmännern Thomas Brauner und Radek Vecera. Mit einer Minute Abstand folgten Torsten auf Platz sechs, Dan (Platz zehn) und Achim (Platz 13). Durch den Hattrick konnten die Tschechen knapp die Führung vor Deutschland in der Teamwertung übernehmen. Bei den Damen schlugen die deutschen Mädels jedoch voll zu: Mit Ewa auf Platz eins und Chiara auf Platz drei gelang ein beispielloser Erfolg, wobei Ewa am zweiten Tag die Führung bei den Damen übernahm.

### Turbulenter dritter Tag

Durch die beiden erfolgreichen Durchgänge motiviert, entschieden sich die Tasksetter am dritten Tag für einen 90 Kilometer langen Zielflug. Leider er-



Vize-Europameisterin  
Ewa Wisnierska-Cieslewicz

wischte es kurz nach dem Start Norman, der als Erster feststellen musste, dass zu Beginn die Bärte nur überhalb der Abrisskante verwertbares Steigen lieferten. Nach der ersten Wende folgte ein 20 Kilometer langer Streckenabschnitt gegen den Wind. Hier konnte sich ein Pulk von elf Piloten absetzen, der eine unglaubliche Linie in den Himmel zauberte. Unter der Wolkenbasis zog die Gruppe die letzten 50 Kilometer Richtung Tripoli dahin, während der Rest sich bei dichter werdenden Wolken von jeder Rippe mühsam zur Basis kämpfte. Mit in dem Führungspulk war Achim, während Dan, Marco, Torsten und Pepe die beschwerliche Verfolgung aufgenommen hatten. Doch nicht nur die Verfolger waren nervös: Über Funk meldete die Bodencrew, dass der Wind mit 30 km/h und stärkeren Böen aus östlicher Richtung parallel zur Ziellinie wehte. Tendenz steigend! Jimmy Pacher aus Italien ging mit über 2.600 Metern und Gleitzahl 3 als erster Pilot in den Endanflug, fiel wie ein Stein vom Himmel und überflog gerade noch mit 100 Metern Resthöhe die Ziellinie. Die Anflüge wurden immer knapper und aus der Elfer-Gruppe erreichte am Ende nur ein Pilot nicht das Ziel: Achim. Er kam in die Turbulenzen der letzten Ridge und wurde mit massiven Sinkwerten 1,7 Kilometer vor dem Ziel zur Landung gezwungen.

### Deutsche Piloten stehen kurz vor dem Ziel

Jetzt liefen die Funkgeräte heiß, denn der Wind wurde zunehmend stärker, die Wolken immer dichter und mit Dan, Marco und Torsten waren gleich drei



Von links: 2. Bruce Goldsmith, 1. Christian Maurer, 3. Philippe Broers und Thomas Brauner



Von links: 2. Ewa Wisnierska, 1. Petra Krausowa, 3. Caroline Brille

deutsche Piloten im Endanflug der Verfolgertruppe. Die kleine Gruppe split-tete sich bewusst auf, wobei die beiden Hierling Brüder eine etwas westlichere Line flogen. Dort erwischten sie aber kein Steigen und gegen den starken Wind konnten sie wenig ausrichten. Zusammen mit dem Schweizer Toni Caniglia flog Torsten im windgeschützten Bereich eines großen Bergmassivs. Die beiden kamen dort wesentlich besser voran und versuchten mit Gleitzahl vier die letzten drei Kilometer zu bewältigen – vergebens. Pepe flog nach dieser Information zurück, kämpfte verbissen und traf dabei auf Ewa, die sich ebenfalls dem Ziel näherte. Mittlerweile war die Bewölkung auf 8/8 angewachsen. Kurz bevor der letzte Sonnenstrahl erlosch, sorgte leichtes Steigen dafür, dass die beiden, und etwas weiter dahinter auch Chiara, noch einmal aufdrehen konnten. Mit der Gewissheit das Ziel zu erreichen, flog Pepe los und stand 200 Meter vor dem Ziel – der Wind hatte nochmals aufgefrischt. Ewa hingegen machte am Ende alles richtig: Sie nahm jedes noch so kleine Steigen mit, hielt gegen den massiven Ostwind stark vor und überflog an dem Tag als einzige Pilotin aus dem Deutschen Team die Ziellinie. Das Ergebnis des Tages war für die Nationenwertung ernüchternd. 24 Piloten hatten das Ziel erreicht, darunter drei Tschechen, drei Italiener und zwei Schweizer. Alle drei Nationen lagen jetzt vor dem Deutschen Team. Auch die Chancen von Achim und Torsten auf einen Podiumsplatz waren stark gesunken. Die einzigen Lichtblicke des Tages waren die Leistungen von Ewa, die ihre Führung in der Damenwertung weiter ausbaute, und Chiara, die sich durch ihr beherztes Fliegen auf Platz drei bei den Damen verbesserte.

## Aufholjagd

Am achten Tag der EM ging es wieder in die Luft und für das Deutsche Team war klar, dass jetzt jeder Durchgang zählte. Die 68 Kilometer lange Dreiecksaufgabe führte über bekanntes Gebiet, wobei nach dem Startzylinder eine lange Gleitstrecke Richtung Süden folgte. Etwas unfreiwillig mussten Achim und Torsten eine tiefe Flugroute in Kauf nehmen, doch nach dem südlichen Turnpoint wendete sich das Blatt: Der große Führungspulk geriet in starkes Sinken, während Achim, Dan, Torsten und ein paar weitere Piloten westlicher flogen und damit die Führung übernahmen. Nach dieser Schlüsselstelle wurde das Speedsystem bis ins Ziel strapaziert. Die Schweizer Christian Maurer und Matthias Roten wagten als erste einen tiefen Endanflug und wurden dafür belohnt, während Torsten (Platz fünf), Achim (Platz sechs) und Norman (Platz 23) mit mehr Sicherheitshöhe über die Ziellinie flogen. Das Team holte mit diesen Platzierungen auf Italien und Tschechien auf, während Ewa mit Platz zwei ihre Führung vor Petra Krausova verteidigte.

## Letzter Task

Der fünfte Task führte die Piloten 80 Kilometer über den Peloponnes. Die Wetterprognosen waren vielversprechend, doch schon kurz nach dem Start war klar, dass die Windwerte nicht passten. Nach der Startboje, einer langen Gleitstrecke und der Suche nach einem Bart im Flachland, führten Pepe, Norman, Achim und Torsten das breit gefächerte Feld an – direkt in die turbulente Schlüsselstelle des Tasks. Die angeflogene Ridge wurde von einem starken Talwind umspült, wodurch die Thermikzerrissen und das Aufdrehen sehr schwierig war. Dies bekamen vor allem die bis dahin führenden Tschechen zu spüren: Zwei ihrer Piloten mussten noch vor der zweiten Wende landen. Torsten und Dan wählten mit einer Gruppe von zehn Piloten einen sicheren aber weitaus längeren Weg über die hohen Berge. Der Rest der Truppe kämpfte sich in dem turbulenten Bereich weiter nach vorne. Dan war einer der ersten Piloten, die sich auf den Rückweg machten, bevor Torsten an der dritten Wende aufschloss. Dahinter versuchten Achim, Norman und Pepe den Anschluss zu halten. Doch für die Verfolger wurde es zunehmend schwieriger, den Abstand zu verkleinern, da die Thermik immer schwächer wurde. Nach der letzten Wende ging Alex Hofer aus der Schweiz als Erster in den Endanflug, während Christian Maurer den Verfolgerpulk anführte. Nach dem Überflug der beiden Schweizer über die Ziellinie folgt ein Pulk mit sie-



Team Germany



## Ewa Wisnierska-Cieslewicz aus Nassau

"Es war meine erste Wettkampfsaison und ich war überrascht, dass ich mich so schnell für das Nationalteam qualifizierte. Hoch motiviert kam ich zu der Europameisterschaft nach Griechenland. Ab dem zweiten Lauf lag ich in Führung und der Traum einer Goldmedaille war zum Greifen nah. Ein GPS-Fehler im letzten Task ließ ihn aber wie eine Seifenblase platzen. So fahre ich um einige Erfahrungen reicher und mit der Silbermedaille nach Hause. Wir sind ein starkes Team und ich habe gesehen, dass ich in der Lage bin meinen Traum umzusetzen, Ich habe viel dazu gelernt und werde bei der nächsten Weltmeisterschaft den gleichen Fehler sicher nicht noch einmal machen.

ben Piloten, innerhalb von drei Sekunden das Goal erreichte. Torsten flog auf Platz sieben gefolgt von Dan (Platz 13) und Norman (Platz 14). Pepe erreichte als letzter von insgesamt 16 Piloten das Ziel. Ewa landete als beste Dame kurz vor ihrer Konkurrentin Petra Krausova. Doch leider sollte sich dieses Ergebnis noch ändern,

### Hoffung auf die Rangliste

Nachdem kein Tscheche die 80 Kilometer lange Aufgabe zu Ende geflogen hatte und nur zwei Schweizer und zwei Italiener im Ziel waren, ging man im deutschen Lager davon aus, wieder auf einem Podiumsplatz zu stehen. Doch der Punktabstand zwischen den Piloten im Ziel und denen, die einige Kilometer vor dem Ziel landen mussten, war nicht so groß wie im dritten Durchgang. Dadurch hatte das Team immer noch einen minimalen Rückstand von 34 Punkten auf die drittplatzierten Tschechen.

### Änderungen in den Ranglisten

Nach einer Überprüfung der Startzeiten des fünften Tasks, der Auswerter hatte versehentlich eine verfrühte Startzeit eingegeben, setzten sich die Italiener durch einen Frühstart des Schweizer Piloten Alex Hofer, der den Task gewonnen hatte, an die Spitze der Nationenwertung. Im Deutschen Team gab es allerdings auch einen Rückschlag für die bis dahin führende Dame: Ewa war ebenfalls zu früh in den Startzylinder geflogen, verlor dadurch viele Punkte und rutschte auf Platz zwei ab.

### Trauer um Carlos Izquierdo

Doch die Ergebnisse wurden am Abend durch den tödlichen Unfall des Spaniers Carlos Izquierdo überschattet. Während des fünften Durchgangs der EM ereignete sich in dem turbulenten Bereich der südlichen Boje ein tragischer Unfall. Nach Augenzeugenberichten und dem Tracklog auf seinem GPS ist der spanische Pilot Carlos Izquierdo mit ca. 400 Metern Höhe über dem Gipfel in einen unkontrollierten Flugzustand gekommen, den er nicht mehr beenden konnte. Leider löste er den Rettungsschirm

nicht aus, schlug extrem hart ein und zog sich dabei lebensgefährliche Verletzungen zu. Der Belgier Phillip Broers war sofort bei dem Piloten eingelandet, leistete engagiert Erste Hilfe und forderte über Funk weitere Hilfe an. Erst der zweite Rettungshubschrauber (der erste erhielt keine Starterlaubnis) barg knapp 2,5 Stunden später den Verunfallten. Carlos Izquierdo verstarb noch im Hubschrauber. Nach Aussage des spanischen Teamleaders ergab die Obduktion, dass er u. a. schwerste Thorax- und Schädel-Verletzungen erlitten hatte, die keine Überlebenschance ermöglichten. Obwohl der nächste Tag wieder gute Flugbedingung bot, wurde aus Trauer um Carlos Izquierdo nicht geflogen. Während des letzten Wettbewerbstags der EM regnete es.

### Endstand der 8. EM

Somit standen die Ergebnisse der 8. Gleitschirm Europameisterschaft fest.

Bei den Teams siegte Italien vor der Schweiz, Tschechien und Deutschland. Bei den Damen wurde Petra Krausova aus Tschechien Europameisterin, gefolgt von Ewa Wisnierska-Cieslewicz als Vize Europameisterin und Carolin Brille aus Frankreich, Chiara Gucker erreichte bei ihrer ersten EM einen hervorragenden fünften Platz.

In der Einzelwertung der Herren gewann Christian Maurer aus der Schweiz seinen ersten EM-Titel vor Bruce Goldsmith (GB) und den beiden drittplatzierten Thomas Brauner (CZE) und Philippe Broers (BEL). Als bester Deutscher beendete Torsten Siegel mit einem fünften Platz den Wettbewerb. Achim Ios belegte Platz zwölf gefolgt von Daniel Hierling (Platz 14) und Andreas Malecki (Platz 18).

Für das Deutsche Team bedeutete der vierte Platz eine herbe Enttäuschung. Dadurch, dass die Platzierung aber auf die unglücklichen Umstände des dritten Tasks zurückzuführen ist, schaut das Team zuversichtlich nach Brasilien: Bereits im März 2005 findet in GovernadorValadares die Weltmeisterschaft statt und Deutschland wird dort versuchen, seiner Favoritenrolle gerecht zu werden.

Text: Team Germany

Ergebnis				
Einzelwertung				
Platz	Name	Nation	Gerät	Punkte
1.	Christian Maurer	CH	Advance	4807
2.	Bruce Goldsmith	GB	Airwave	4487
3.	Tomas Brauner	CZE	Mac Para	4469
3.	Philippe Broers	BEL	Air Cross	4469
5.	Torsten Siegel	GER	JP	4448
13.	Achim Ios	GER	Gradient	4127
15.	Daniel Hierling	GER	Swing	4012
18.	Andreas Malecki	GER	JP	3916
30.	Nerman Lausch	GER	Gin Gliders	3546
33.	Marco Hierling	GER	Swing	2807
Damen				
Platz	Name	Nation	Gerät	Punkte
1	Petra Krausova	CZE	Mac Para	3397
2	Ewa Wisnierska-Cieslewicz	GER	Advance	3015
3	Caroline Brille	FRA	Advance	2988
4	Elisabeth Rauchenberger	CH	Gin Gliders	2700
5	Chiara Gucker	GER	Mac Para	2598
Nationenwertung				
Platz	Nation	Punkte		
1	Italien	13827		
2	Schweiz	13627		
3	Tschechien	13224		
4	Deutschland	13190		
5	Frankreich	12430		

# Oliver Rössel gewinnt den Paragliding World Cup 2004

**A**ls Führender im Gesamtweltcup war Oliver Rössel nach Mexiko gereist mit einem Ziel vor Augen - als dritter deutscher Pilot die World Cup Trophäe zu gewinnen. Nach drei taktisch schwierigen und nervenaufreibenden Tasks reichten am Ende 88 Punkte Abstand auf den zweitplatzierten Paolo Zammarchi, um den größten Erfolg in Oliver Rössels Laufbahn perfekt zu machen: den World Cup Gesamtsieg 2004.

Lange Zeit stand Uli Wiesmaiers Name als einziger deutscher Pilot auf der Liste der World Cup Gewinner. Nach seinem Sieg im ersten World Cup Jahr 1992 war die Trophäe elf Jahre in Italien, Schweiz und Frankreich zu Hause. Doch seit dem letzten Jahr schlägt die Stunde der deutschen Piloten. Dem Sieg von Achim Joos in der World Cup Saison 2003 folgte jetzt der Triumph von Oliver Rössel. Im mexikanischen Tapalpa feierte der 35-jährige Oberstdorfer einen der wichtigsten Siege im Gleitschirmwettbewerb und schrieb damit Flugsportgeschichte.

Schon einmal hatte Oliver einen ganz großen Titel vor Augen. Doch der sichergeglaubte Triumph endete am letzten Wettbewerbstag im andalusischen Staub, fünf Kilometer vor der Ziellinie. Sich des Traumas von Spanien bewusst, bereitete sich Oliver diesmal auf das World Cup Finale perfekt vor, wobei der Erfolg aber auch das Resultat einer sehr konstanten fliegerischen Top-Leistung während der gesamten World Cup Saison war. Dem elften Platz beim einzigen Task in Italien folgte ein 1.000 Punkte Lauf und ein 32. Rang in Österreich. Das bedeutete nach drei Durchgängen bereits Platz drei in der World Cup Overall-Wertung. Während der vier Durchgänge in Frankreich setzte sich Oliver gleich zu Beginn an die Spitze des Gesamtweltcups und verteidigte diese Führung auch erfolgreich während der sechs Durchgänge in der Türkei. Folgerichtig reiste Oliver als Top-Favorit nach Mexiko, wobei seine ärgsten Verfolger Christian Maurer (CH), Paolo Zammarchi (I), Franck Brown (BRA) und Teamkollege Achim Joos waren.

Vor allem der frischgebackene Europameister Christian Maurer setzte alles daran, seine Saison mit dem zweiten großen Titel abzuschließen. Während der ersten beiden Durchgänge waren Ausreißversuche von ihm die Regel, doch gegen die Unwägbarkeiten des Wetters war auch er machtlos: Beide Tasks wurden wegen Gewittern beziehungsweise wegen zu viel Wind gecancelld. Dann folgten zwei Durchgänge, die das Aus für zwei Verfolger bedeuteten - Christian Maurer und Achim Joos. Beide wählten beim ersten gewerteten Durchgang eine andere Route und standen, als eine Abschattung das letzte Steigen zunichte machte. Für den Europameister kam es sogar noch schlimmer: Einen Tag später landete er 100 Meter vor dem Ziel und verspielte damit auch noch seine Chancen auf einen Podiumsplatz. Anders dagegen Oliver. In beiden Läufen zeigte er eine abgeklärte Leistung und traf genau die richtigen Entscheidungen. Das Ergebnis: Zwei Platzierungen unter den Top Ten, mit denen er seine Führung ausbaute. Doch mit Frank Brown und Paolo Zammarchi waren ihm noch zwei Verfolger dicht auf den Fersen, die ebenfalls sehr gute Ergebnisse erzielt hatten.

Zunächst sorgte aber schwüle Gewitterluft für einen Ruhetag. Einen Tag später, die Basis war durch den nächtlichen Regen nur knapp über dem Startplatz, musste Oliver das erste Mal auslanden. Eine Boje im Bereich der flach auslaufenden Ridge sorgte dafür, dass viele Piloten den Rückweg zu tief antraten und frühzeitig am Bo-





### Interview Stefan Mast

Stefan Mast, Teamchef GS-Nationalmannschaft und Sportmanager



Stefan, zwei Worldcupsiege in Folge, noch nie war Deutschland im Gleitschirmsport so erfolgreich. Gratuliere! Vor 10 Jahren, als Du den Job übernahmst, bot die Nationalmannschaft ein ganz anderes Bild. Wie hast Du die Jungs und Mädels so weit gebracht?

*Zu Beginn meiner Arbeit waren unsere Platzierungen in der Nationenwertung fast zweistellig und das, obwohl einzelne Leistungsträger z.B. im World Cup, schon Topresultate erzielt hatten. Bis dahin kämpfte aber jeder für sich alleine und war so auch nicht bereit seine Erfahrungen an den bereits vorhandenen Nachwuchs weiter zu geben. Was fehlte, war ein Konzept um das Potenzial unserer Piloten optimal zu fördern.*

*Dieses Konzept ist im Wesentlichen auf drei Säulen aufgebaut: Die Verbesserung der Leistungen unserer Piloten durch eine verstärkte Teilnahme an hochkarätigen internationalen Wettbewerben, wie sie im World Cup zu finden sind. Eine genau definierte Selektionsregelung für die Nationalmannschaft, die vor allem für die Nachwuchspiloten als klares Signal und Motivation zu verstehen ist. Der Kerngedanke war und ist aber in erster Linie den Teamgeist, das "Wir-Gefühl", zu erzeugen. In meiner eigenen Nationalmannschaftszeit hatte ich die Erfahrung gemacht, dass die "Einer für Alle und Alle für Einen-Einstellung" eine nicht zu unterschätzende Leistungssteigerung nach sich zieht. Was sich als richtig bestätigte, die ersten großen Erfolge erliefen wir vor allem als "Team" – zu dem wir schnell gewachsen waren. Damit war ich meinem Ziel, das für mich von Anfang an klar definiert war, einen entscheidenden Schritt näher gekommen: Gold im World Cup und bei einer Welt- oder Europameisterschaft.*

Jetzt habt Ihr aber zweimal hintereinander den begehrtesten Titel im Wettbewerbssport erobert. Doch nicht als Team, sondern in der wesentlich schwierigeren Einzelwertung. Ist der Teamgeist jetzt in den Hintergrund getreten?

*Nein, ganz im Gegenteil! Das Prinzip "Einer für Alle, Alle für Einen" ist auch in der Einzelwertung die Basis für unseren anhaltenden Erfolg. Im Verlauf eines Wettbewerbs zeigt sich, wer im Moment reif zum Sieg ist. Entscheidend für den Erfolg ist die mentale Stärkung, die die "Leader" durch die Unterstützung von ihrem eigenen Team erhalten. Wettbewerbsfliegen ist in erster Linie Kopsache. Nichts hilft der Psyche so sehr, wie ein neidloses und unterstützendes Umfeld. Unsere Crew bietet den Piloten die Möglichkeit, sich dann ausschließlich auf ihre Arbeit, auf das Fliegen, zu konzentrieren.*

Deine Perspektiven für die Zukunft?

*Eine FAI Goldmedaille bei der WM in Brasilien und natürlich weitere Erfolge im World Cup. Aber auch ein effektiveres Marketing, das den Leistungen der Piloten gerechter wird. Der Einsatz unserer Piloten ist seitlangem professionell. Um ihnen einen richtigen Profistatus zu ermöglichen, ist es aber nötig, dass sie in Zukunft durch mehr Sponsoring einen angemessenen finanziellen Ausgleich für ihre Arbeit zu erhalten.*

Stefan, ich danke Dir für das Interview und wünsche Euch viel Erfolg bei der WM in Brasilien!

Das Gespräch führte Benedikt Liebermeister

den standen. Frank und Paolo, beide erreichten an diesem Tag das Ziel, verringerten den Vorsprung, aber Dank seiner guten Streichresultate blieb Oliver weiterhin in Führung – das konstante Fliegen und die guten Ergebnisse aus den anderen World Cups zahlten sich jetzt aus!

Auch am nächsten Tag teilte sich der Führungspulk an der gleichen Schlüsselstelle auf, doch während des Rückwegs zeigten diesmal dunkle Gewitterwolken das zu erwartende Aus des Tasks an. Sechs Kilometer vor dem Ziel legte Norman als erster die Ohren seines Schirms an, nachdem der Durchgang über Funk abgebrochen wurde. 20 Minuten später ergoss sich ein Platzregen über dem Landeplatz, während Oliver weiter westlich euphorisch zur Landung ansetzte. Sein größter Triumph im Gleitschirmsport war perfekt.

### Während Achim World Cup Overall

Joos mit seinem Schicksal haderte – er wollte als erster Pilot den Titel zum zweiten Mal in Folge gewinnen, landete am Ende aber nur auf dem undankbaren vierten Platz – freute sich Torsten Siegel über seinen ersten Podiumsplatz bei einem World Cup Event. Nach dem fünften Platz bei der EM belegte er in Mexiko den dritten Rang. In der Nationenwertung verpassten die deutschen Piloten knapp den zweiten Platz und mussten sich nur von Frankreich und der Schweiz geschlagen geben.

Platz	Name	Nation	Gerät	Punkte
1.	Oliver Rössel		Targa	10298
2.	Paolo Zammarchi		Boomerang 3	10210
3.	Frank Brown	BRA	Boomerang 3	10164
4.	Achim Japs	D	Avax	10100
5.	Christian Maurer	CH	Omega 6	10023

### Damen

Platz	Name	Nation	Gerät	Punkte
1.	Petra Krausova	CZ	Magus	7368
2.	Elisabeth Rauschenberger	CH	Boomerang 3	6868
3.	Caroline Brille		Omega 6	6357

### Nationenwertung

Platz	Nation	Punkte
1.	Schweiz	45047
2.	Frankreich	42975
3.	Deutschland	42873

### World Cup Mexiko

Platz	Name	Nation	Gerät	Punkte
1.	Stefan Wyss	CH	Boomerang 3	2899
2.	Paolo Zammarchi		Boomerang 3	2822
3.	Torsten Siegel		Targa 2	2794
4.	Frank Brown	BRA	Boomerang 3	2790
5.	Jean-Marc Caron		Targa	2788

### Damen

Platz	Name	Nation	Gerät	Punkte
L	Elisabeth Rauschenberger	CH	Boomerang 3	1796
2.	Caroll Lichini	CH	Boomerang 3	1705
3.	Caroline Brille		Omega 6	1594

### Nationenwertung

Platz	Nation	Punkte
1.	Schweiz	8578
2.	Frankreich	8481
3.	Deutschland	8358



"Young and Old" Oliver Rössel und Marco und Daniel Hierling



Norman Lausch und Oliver Rössel



Marcos Goalcrew



Torsten Siegel über dem Startplatz

Interview Oliver Rössel World Cup Sieger 2004

011y, ich gratuliere Dir zu Deinem großartigen Erfolg.

Was bedeutet dieser Sieg für Dich?

*Den Gesamt-World-Cup zu gewinnen ist sportlich gesehen das größte Ziel eines Wettbewerbspiloten, da der World Cup in fünf verschiedenen Ländern ausgetragen wird und über das ganze Jahr läuft. Ist man nicht die ganze Saison in Höchstform, hat man keine Chance. Das Niveau der Piloten ist sehr hoch, nur wer sich über andere Wettbewerbe qualifiziert, darf mitfliegen. Deshalb bin ich sehr glücklich und natürlich stolz auf diesen Erfolg. Vor allem, weil mir über die Jahre bewusst geworden ist, dass man nicht nur gut fliegen muss, sondern auch ein bisschen Glück braucht, um den höchsten Titel im Gleitschirmsport zu gewinnen.*

Du hast eine endlose Liste von Wettbewerbserfolgen vorzuweisen. Doch der ganz große Wurf blieb aus. 2001 auf der WM in Granada hast Du lange

**Zeit geführt, bis Dich das "Schicksal" im letzten Task einen Kilometer vorm Ziel gegroundet hat. Jetzt hat es geklappt. Was hat sich geändert, warum hast Du gerade jetzt gewonnen?**

*Ich denke, dass ich mir einen sehr ausgewogenen Flugstil zugelegt habe, d.h. ich fliege nicht mehr so offensiv, sondern versuche das Feld zu kontrollieren. Dazu kommt die langjährige Erfahrung, auf die ich mittlerweile zurückgreifen kann.*

**Du legst großen Wert auf die richtige Vorbereitung. Kannst Du uns das etwas näher erläutern? Um im Wettbewerb vorne mitzuspielen, reicht es nicht ein hervorragender Pilot zu sein. Gerade bei langen Wettkämpfen ist eine gute Kondition bzw. die allgemeine Konstitution mitentscheidend. Neben viel Ausgleichssport ist auch die**

*Ernährung ausschlaggebend. Meine Ausdauer trainiere ich beim Mountainbiken, mit Downhill und Klettern verbessere ich Kraft und Koordination. Was die Ernährung betrifft, hänge ich nicht irgendeinem Dogma an, sondern achte auf Abwechslung und Ausgewogenheit.*

*Denn wenn erst mal der Körper in Stress gerät, dann klappt's auch mit dem Köpfchen nicht mehr so. Schnell richtige Entscheidungen zu treffen ist unter Stress unmöglich, denn Stress hemmt die Entscheidungsfähigkeit. Außerdem verhindert er den Flugspaß.*

**Bereits nach dem dritten World Cup in Frankreich hast Du die Führung übernommen. Gleich darauf bist Du nach einem unverschuldeten Zusammenstoß in der Türkei an der Rettung runter - dabei fast in eine Stromleitung. Trotzdem hast Du danach den World Cup in der Türkei mit einem dritten Platz im letzten Durchgang beendet. Bei der EM musstest Du passen wegen einer akuten Ohrenentzündung. Doch dann hast Du in Anschluss dieses grandiose Finale in Mexiko hingelegt. Woher nimmst Du Deine mentale Stärke?**

*Tja, das frage ich mich manchmal auch. Ich denke, es ist das Training, sich auf das Wesentliche zu konzentrieren und sich möglichst wenig von seinen Emotionen ablenken zu lassen. Letzteres ist mir in Mexiko in den letzten zwei*



**»Der Spaß am Fliegen sollte an erster Stelle stehen.«**

*Tagen nicht mehr so wirklich gelungen. Ansonsten versuche ich, mit einer Schubladentechnik zu arbeiten, um einen freien Kopf zu bekommen. Das heißt aber nicht, dass ich Gefahren ausblende, sondern nur Faktoren, die mit dem Fliegen nichts zu tun haben und mich ablenken. Jedoch muss man Probleme, die man in die Schublade steckt, nach dem Flug bearbeiten. Da sonst das Prinzip nicht funktioniert.*

*Der Kopf merkt, dass man ihn betrügt und lässt einem dadurch keinen Freiraum mehr. Wichtig ist für mich auch eine ehrliche Eigenanalyse. Denn nur wer Fehler erkennt, kann auch was dagegen tun und es beim nächsten Mal besser machen.*

**Du kommst vom Streckenfliegen. 1996 hast Du die Deutsche XC-Meisterschaft gewonnen. Wo liegen die Unterschiede und worin bestehen die Gemeinsamkeiten zwischen Wettbewerbs- und Streckenfliegen?**

*Der Unterschied liegt darin, dass man beim Wettbewerbsfliegen nicht alleine unterwegs ist, sondern in Pulks fliegt. Es hat sich herausgestellt, dass man in einer Gruppe viel schneller vorwärts kommt als alleine. Allein die Thermiksuche ist in der Gruppe um einiges effektiver. Das Gleiche gilt auch für das Nachzentrieren. Dann werden beim Wettkampffliegen die Routen vorgegeben und man muss sich keine Gedanken machen, wohin es geht. Dabei ermöglicht das Wettkampffliegen Aufgaben, die man alleine nicht oder nur sehr schwer schaffen würde. Was mich aber besonders reizt, ist der direkte Vergleich zu den wettbesten Piloten.*

*Wettbewerbsfliegen ist natürlich auch Streckenfliegen. Und das Streckenfliegen ist eine ausgezeichnete Übung für das Wettbewerbsfliegen, wie auch umgekehrt.*

**Weit fliegen ist für Viele ein Traum. Du bist jetzt über 10 Jahre im "Geschäft". Welche der zahlreichen Voraussetzungen für den Erfolg hat sich für Dich als die Wichtigste erwiesen?**

*Der Spaß am Fliegen sollte an oberster Stelle stehen. Falscher Ehrgeiz ist in unserem Sport fehl am Platz. Mein Tipp: Vermeidet stressige und traumatische Erfahrungen; lieber vorher zum Landen gehn als seine Grenzen zu überschreiten und sich durch Angst oder gar eine Verletzung den Spaß am Fliegen zu verderben. Nehmt euch Zeit und baut eure Grenzen langsam aus. Richtig gut werdet ihr nur durch viel Training und das natürlich ohne runter zu fallen!*

*Ich habe über fahre jeden fliegbaren Tag in der Luft verbracht. Das ging je-*

*doch nur, weil ich mein Leben ganz aufs Fliegen ausgerichtet habe.*

**Die Stärke der deutschen Nationalmannschaft ist vor allem der Teamgeist. Als Team wart Ihr in den letzten Jahren auch sehr erfolgreich. Mit Achims Sieg und Deinem World Cup Sieg im letzten Jahr habt Ihr jetzt auch überragende Einzelresultate vorzuweisen. Wieviel Anteil hat das Team an Deinem Erfolg?**

*Das Team ist sehr wichtig um gute Leistungen zu bringen. Da man in vorderster Front sehr angespannt ist, tut es gut, wenn einem die Crew einen Teil des Drucks nimmt, z.B. durch praktische Informationen oder "gut zureden". Da das Kernteam mittlerweile recht erfahren ist, helfen wir uns durch gegenseitigen Austausch. Auch die Analyse eines Tasks bringt sehr viel und wird mit der gesamten Mannschaft durchgeführt. Großen Anteil am Erfolg hat unser Teamchef, der für den Zusammenhalt in der Truppe sorgt und uns seit Jahren mit der "Schubladentechnik" aufbaut. Außerdem vertritt er unsere Interessen gegenüber der Organisation und ist für den technischen Sektor verantwortlich. All das hilft Stress zu vermeiden und die Nerven zu schonen, damit man den Kopf im Wettbewerb frei hat.*

**Um an der Weltspitze mitzufliegen, bedarf es eines großen Einsatzes an Zeit und Geld. Wie finanzierst Du Dich?**

*Das ist sicher das größte Problem im Wettbewerbssport. Bei mir war es ein schleichender Übergang vom Zahntechniker zum Vollprofi. Die freie Zeiteinteilung gab mir die Möglichkeit viel zu trainieren und dadurch gut zu werden. Von da an wurde ich ein bisschen von Gleitschirmfirmen unterstützt. Über die Werbung auf dem Schirm finanzierte ich die Startgelder. Einen kleinen Teil der Unkosten übernahm auch der Oberstdorfer Drachen- und Gleitschirmverein. Ansonsten hieß es fleißig arbeiten, manchmal mehr als 12 Stunden, wenn's nicht fliegbar war. Nachdem ich einige Erfolge vorzuweisen hatte und das Wettbewerbsfliegen immer mehr Zeit in Anspruch nahm, musste ich mich von der Zahntechnik trennen. Heute lebe ich vom Tandemfliegen, Wettbewerbsfliegen und Testen für die Firma UP, Seminaren, Sponsorgeldern von der Firma RE/MAX sowie der Flugschule OASE Peter Geg. Aber all das reicht nur zum Überleben und nicht zum Reichwerden. Fs ist immer noch jede Menge Idealismus gefragt. Deshalb sollte der Spaß an oberster Stelle stehn.*

**Die Saison 2005 beginnt mit einem Höhepunkt, der WM im März in Brasilien. Wie sehen Deine Pläne aus?**

*ist doch klar! Weltmeister Einzel und im Team werden. Wenn das nicht klappt, zumindest viel Spaß haben und was erleben. Denn das Leben ist kurz,*

**011y, ich danke Dir für das Gespräch und hoffe, dass Du Deine Pläne verwirklichen kannst.**

**Das Gespräch führte Benedikt Liebermeister.**

# GERMAN CUP 2004



## B-German Cup in Garmisch Partenkirchen

**R**er zweite Austragungsort für den B-German Cup war Garmisch-Partenkirchen. Bei strahlend blauem Himmel war bereits ab 7.45 h Treffpunkt an der Osterfelder Bahn. Mit der Auffahrt zum Wank stieg die Spannung und wie bei den Profis wurden sofort die Schirme ausgelegt und der beste Startplatz gesichert. Als dann der Task von Harry Buntz, dem Wettkampfleiter, nach Absprache mit Peter Hensold und dem Pilotensprecher bekannt gegeben wurde, kam so richtig Wettkampfstimmung auf. Hektisch wurden die Wegpunkte ausgewählt, abgespeichert und überprüft. Die Aufgabe bestand aus 6 Wendepunkten mit einer Distanz von insgesamt 41,8 km. Es handelte sich um ein airstarted-Race, d. h. um 13.15 h wurde der 400 m-Zylinder über der Pfeiferalm für die Zeitnahme geöffnet.

Endlich war es soweit! 12.00 Uhr: „The window is open!“ Die ersten Piloten kurbelten sich nach oben und flogen zum nächsten Wendepunkt. Die Thermik hatte sich über den Tag hinweg nicht so kräftig entwickelt, wie wir gehofft hatten und die Piloten, die nicht zu den Schnellsten zählten, hatten dann auch mit Abschattungen zu kämpfen. So kristallisierte sich der Wendepunkt Weilheimer Haus zur Schlüsselstelle des Tasks heraus. Letztendlich schafften es von 24 gestarteten Piloten nur 7 ins Ziel. Thomas Rühr überflog als Erster die Ziellinie mit einer schnellen Zeit von nur 57:31 min. Am Samstag konnte leider wegen schlechten Wetters kein Task ausgerichtet werden. Die Wettervorhersage für den Sonntag war wiederum sehr gut. Treff-



Sponsored by

OZONE

SWING

NOVA

AM

### Ergebnis B-German Cup in Garmisch

Platz	Name	Gerät	Punkte
1.	Fritz, Konrad	Gradient-Aspen	1750
2.	Ide, Thomas	Nova-Radon	1745
3.	Meyer, Stephan	Nova-Aeron	1528
4.	Dichil, Ghenadine	Gradient-Bliss	1407
5.	Philippe, Jean-Pierre	IIP-Trango Race	1361

1.	Damen Bum, Martina	Up Summit 2	1215
----	--------------------	-------------	------

### Gesamtergebnis B-German Cup 2004

Platz	Name	Gerät	Punkte
1.	Fritz, Konrad	Gradient-Aspen	1878
2.	Ide, Thomas	Nova-Radon	1873
3.	Meyer, Stephan	Nova-Aeron	1794
4.	Philippe, Jean-Pierre	UP-Trango Race	1765
5.	Jenikner, Johannes	Ozone-Vulcan	1467

### Damen

Platz	Name	Gerät	Punkte
1.	Bunse, Martina	Up Summit 2	1215
2.	Pfeifer, Christine	FreeX-Moon	972
3.	Versani, Manuela	Nova-Pheron	823
4.	Urban, Gaby	Skywalk-Cayenne	227
5.	Schmitt, Ursula	Nova-X-Ray	171

punkt war gleich der Startplatz am Wank, Doch schon beim Aussteigen aus der Gondel war zu erkennen, dass deutlicher Rückenwind herrschte. Kann man überhaupt starten? Wird sich der Wind noch drehen? War doch an anderen Wetterstationen sogar eine Südströmung gemeldet. Oder macht die hoffentlich einsetzende Thermik einen Start möglich? Die Wettkampfleitung ließ sich von der Windsituation nicht irritieren und stellte den Piloten ihre Aufgabe vor. Diese bestand aus 7 Wendepunkten (40,9 km) und unterschied sich kaum von der Aufgabe vom Freitag. Der Wendepunkt Weilheimer Haus wurde durch die leichter erreichbare Farchanter Alm ersetzt. Wiederum handelte es sich um ein airstarted-Race. Tatsächlich konnten die Piloten nach Abwarten von guten Phasen und mit tatkräftiger Unterstützung zahlreicher Helfer endlich in den Wettkampf starten. Die Bedingungen wa-

ren trotz der vorausgesagten Inversionsschichten gut, so dass von 31 gestarteten Piloten 18 das Ziel erreichen konnten. Der schnellste Pilot war Thomas Ide mit einer Zeit von 1:06 h.

Es war wieder eine tolle Veranstaltung mit einem super Team. Herzlichen Dank an Harry Buntz, Peter Hensold und an die zahlreichen Helfern und natürlich nicht zu vergessen ein großes Dankeschön an den garmischer Gleitschirmclub, der uns Piloten mit kulinarischen Köstlichkeiten zum Selbstkostenpreis verwöhnte.

(Details zu Ranglisten und Flugrouten unter [www.dhv.de](http://www.dhv.de) auf Sport/Wettbewerbe/Gleitschirm/B-German Cup).

Manuela Varsani

Anzeige

**Overalls**  
von Fly-Mike  
ab 99,-

einfach  
Größe+Farbe  
auswählen...  
... und bestellen !H

auswahl  
in verschiedenen  
Farben

**Bestellung**  
[www.fly-mike.de](http://www.fly-mike.de)

**<FLY MIKE>** Flugsportbekleidung Zubehör

da steckt mehr als nur Erfahrung drin !!!

Info@fly-mike.de  
Tel: 09561/512931

Sporthandlung  
Hener, coburger Str.  
1, 96479 Weitra

**Paragliding**

Start in 2.000 m Höhe und  
Landung mitten im Paradies.  
Ideal für die ganze Familie.



Infoe Blichungen bei:  
MAPRESS TOURS  
Feldbergstr. 49  
61440 Oberursel  
Tel. 06171 -50 68 60  
ggLwW.lykiaworld.com

**LYKIAWORLD**  
ÖLÖDENIZ/TURKEY  
www.lykiaworld.com



**OLYMPIA**  
**mae**

10 Jahre Fliegerservice in Griechenland  
Unter deutscher Leitung Tel:0041...700.00324337  
E-Mail: mail@flugpark-olymp.cje  
Web: www.flugpark.olymp.de

**77-10. Flugschule Tegelberg**  
Haldenweg 4 87672 Roßhaupten  
Tel: (+49) 8367- 598 Fax: -1026  
Mobil: (+49) 172 9476240

Gleitschirm- und Drochenflugausbildung  
Schnupperkurse Tandernflüge Reisen  
Verkauf / Probefliegen 1... Spass  
einfach Intomaterial anfordern

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

**\*Erhalten Sie**

**F**

**Das Magazin** | **Der Index 04/05**

**flügel** ist das größte deutschsprachige Magazin übers Ultraleichtfliegen. Seit 1991 berichten wir über alles, was **FUlgel** 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.

**1 Bestellen Sie ein kostenloses Probeheft bei:**

**Der Index** ist die größte Übersicht aller leichten Flieger - vom Gleitschirm über Drachen, Paraplanes, Bausätze, Gyrokopter bis hin zu den zugelassen 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)30/347 09 - 123\* Fax: - 124 \* E-Mail rosigitilying-pages.com

**WETTBEWERBS SPORT**

**Der XCCup Rheinland-Pfalz ist beendet**

In diesem Jahr haben 10 Vereine am Streckenflugwettbewerb teilgenommen: Aus diesen Vereinen der Region konnten 943 Mitglieder am Wettbewerb teilnehmen. Gesamt haben sich 86 Piloten zum XCCup angemeldet. Von diesen konnten 50 Piloten Streckenflüge in die Wertung einbringen, Es wurden 161 Streckenflüge von den Teilnehmern in diesem Jahr eingereicht. In der Einzelwertung liegen die Piloten der Starrflügler auf den vordersten Plätzen. Auf Platzvier folgt mit Wolf-Rüdiger Marx der erste Gleitschirmpilot. Die Vereinswertung wird von den Moselfalken angeführt, die insgesamt zehn Piloten in der Wertung haben, gefolgt vom DFC Saar mit sechs Teilnehmern und vom Nix wie nuff Offenbach, die sieben Piloten im Wettbewerb hatten. Es haben sich zwölf Teams mit jeweils fünf Mitgliedern zusammengestellt. Die Teamwertung geht wie im Vorjahr an die Saarlothris — Jürgen Bummer, Fredi Huber, Christoph König und Robert Dawo, Zweiter Platz and das Gleitschirm Dream Team — Wolf-Rüdiger Marx, Stefan Thieser, Wolf Löhr und Bettina Marx. Drittplaziert das Team Nix wie nuff — Frank Daum, Lothar Braun, Werner Sell, Manuela Braun und Michael Mühe. Preisgelder von ca. 800,- Euro werden an die Erstplatzierten der Einzel- und der Teamwertung vergeben. Durch den Einsatz der Online Datenbank ist auch eine Auswertung nach Geräteklassen erfolgt. Zwei sehr schöne Flüge in der Klasse Gleitschirm Offen (ab DHV 2 inklusive) gelangen Wolf-Rüdiger Marx mit 117 km und Ulrich Dajek mit 108 km freier Strecke. In der Gleitschirm Sportklasse (bis



DHV 1-2) gelang Holger Kiesewetter der weiteste Flug mit 68 km, gefolgt von Johannes Reitz mit 66 km. Der einzige Gleitschirm Tandemflug in der Wertung wurde kurz vor Ende des Wettbewerbs von Stefan Thieser durchgeführt, der am 18.09. seinen Streckenflug absolvierte. Bei den Hängegleitern gelang Andreas Braun vom DFC Trier ein toller Flug von über 160 km von Serrig aus. Beindruckende Leistungen sind auch von den Starrflüglern zu verzeichnen, Jürgen Bummer fliegtzweimal an die 2501(m weit. Oliver Schmidt bewältigt 238 km und auch Fredi Huber kommt über die 200 km Marke mit einem Streckenflug. Der XCCup bedankt sich bei den zahlreichen Sponsoren, die den diesjährigen Wettbewerb unterstützt haben: KIM GmbH - MoselGlider - Bräuniger - Aerogene - Aircotec - DHV • Renschier - Henry Hauck - Swing - FlightDesign - Aerosport - Icaro - Fly&Glide - Independence - Paratech - SeeYou - Paragliding-NL - Finsterwalder-Charly - Advance - SkyClubAustria - UP Europe - GPS24.de

Hierbei besonderer Dank an MoselGlider und Icaro, die die Kosten der XCCup T-Shirts übernommen haben. Jeder Teilnehmer am XCCup2004 hat ein solches T-Shirt erhalten. Infos unter www.xccup.net

Einzelwertung: 1. Bummer Jürgen (728), 2. Schmidt Oliver (675), 3. Huber Fredi (596)

Vereinswertung: 1. Die Moselfalken (2559), 2. Drachenflugclub Saar (1830), 3. Nix wie Nuff Offenbach (1559)

Teamwertung:, 1. Saarlothris (1868), 2, Dream Team (1341), 3. Nix wie nuff (1098)

Thomas Willems



## Swing OLC Siegerehrung in Bassano

An die sechzig gut gelaunte Gäste haben den Abschluss des Swing OLC in Bassano gefeiert. Während des Fests überreichte Günther Wört, Geschäftsführer von Swing, die Preise an die dreißig Gewinner des Swing OLC mit einem Gesamtwert von mehr als 7000 Euro. Sie erhielten einen Gutschein von Swing abhängig von ihrer OLC-Gesamtpunktzahl.

Ergebnisliste Swing OLC:

1. Studer Alfredo	CH	Stratus 5.22	2.195,08
2. Bussmann Andre	CH	Stratus 5.22	1.899,58
3. Croci Manuel	CH	Stratus 5.22	1.549,95
4. Traut Stefan	D	Stratus 5.26	1.480,96
5. Hartmann Michael	D	Stratus 5.26	1.219,59
6. Lutz Adrian	CH	Mistral 3.26	1.112,80
7. Apholt Wibke	CH	Stratus 5.21	1.102,78
8. Gassmann Peter	CH	Stratus 5.23	1.093,19
9. Schlöffel Ralph	DE	Cirrus 3.26	1.086,74
10. Maurizio Bottegall	IT	Stratus 5.23	964,46

Swing hatte im Vorfeld wertvolle Sachpreise für die drei Erstplatzierten im Internationalen OLC ausgeschrieben. So gewann Alfredo Studer einen Gleitschirm seiner Wahl, Andre Bussmann einen Overall. Außerdem wertete Swing auch eine internationale Sportklasse bis DHV 1:2: Dritter wurde Adrian Lutz und erhielt ebenfalls einen Swing Overall.

Insgesamt hat sich das Konzept des Swing OLC als ein großer Erfolg herausgestellt, vor allem wegen der großen Teilnehmerzahl. Deswegen wird Swing auch im kommenden Jahr den Swing OLC veranstalten, um den Spaß am Wettkampf- und Streckenfliegen zu fördern. Die Anmeldung ist ab dem 15. November auf der Swing Homepage möglich.

## Angerer Open 2005

Wer einmal dabei war weiß, die Erde ist eine Scheibe und deshalb ideal zum Gleitwinkelfliegen! Der Delta Club Bavaria Ruhpolding lädt wieder einmal zum Gleitwinkelwettbewerb "Angerer Open" ein. Am 6. Januar 2005 ist es soweit. Die Anmeldung erfolgt ab 9:30 Uhr an der Fürmannalm, Startgebühr ist 5 Euro. Zuvor bitte den Landeplatz besichtigen. Der Start ist frei von 11 Uhr bis 15 Uhr, anschließend findet die Siegerehrung im Gasthaus Fürmannalm statt, jeder Teilnehmer bekommt einen Preis. Ausweichtermin ist der 7./8. oder 9. Januar 2005. Weitere Informationen bei Hias Mayer Tel. 08656/7216 oder Dieter Kamm( Tel: 08654/7267. Dieter Kamml  
DCB Ruhpolding

M

### Herausgeber:

Deutscher Hängegleiterverband e.V. (DHV) im DAeC,  
Fachverband der Drachenflieger und Gleitsegler in der  
Bundesrepublik Deutschland  
Postfach 88, 83701 Gmund am Tegernsee

### DHV homepage:

<http://www.dhv.de>

### e-mail DHV:

[dhv@dhv.de](mailto:dhv@dhv.de)

### Telefon-Nummern

Zentrale: 08022/9675-0

Fax 08022/9675-99

Lij

### Mitgliederservice/Versicherung

08022/9675-0

e-mail: [mitgliederservice@dhy.de](mailto:mitgliederservice@dhy.de)

### Ausbildung

08022/9675-30

e-mail: [ausbildung@dhy.de](mailto:ausbildung@dhy.de)

### Sport

08022/9675-50

Info-fon: 08022/9675-55

e-mail: [sport@dhy.de](mailto:sport@dhy.de)

oC

### Betrieb/Gelände

08022/9675-10

e-mail: [gelaende@dhy.de](mailto:gelaende@dhy.de)

### Technik

08022/9675-40

e-mail: [technik@dhy.de](mailto:technik@dhy.de)

### Öffentlichkeitsarbeit

08022/9675-62

e-mail: [preliv.de](mailto:preliv.de)

### Sicherheit

08022/9675-32

e-mail: [sicherheit@dhy.de](mailto:sicherheit@dhy.de)

NI MM

### 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 Jöst - 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: Stefan Mast**

# WETTBEWERBS SPORT

## WETTBEWERBSKALENDER



### Gleitschirm

#### INTERNATIONALE WETTBEWERBE

Wettbewerb	Datum	Ort / Kontakt
9th Wodd-Championship	14.03.-27.03.05	Brasil / <a href="http://eYe">http://eYe</a>
World-Cup Bulgarien	23.04.-30.04.05	Sopot
4.int BGD-Open	04.05.-10.05.05	Berchtesgaden
Wodd-Cup Frankreich	04.0E.-11.06.05	Bourg St. Maurice
Wodd-Cup Serbien	02.07.-09.07.05	Nis
World-Cup Italien	16.07.-23.07.05	Comillolo
2. int Deutsche Meisterschaft	24.07.-31.07.05	Oberstdorf / <a href="mailto:">mailto:</a>
Wodd-Cup Portugal	06.08.-13.08.05	Serra da Estrella
FAPNettewerbskalender		<a href="http://events.fai.or">http://events.fai.or</a>

#### DEUTSCHE MEISTERSCHAFT

Deutsche Meisterschaft	24.07.-31.07.05	Oberstdorf / <a href="mailto:SMast@d1w.de">mailto:SMast@d1w.de</a>
Wettbewerbstage	25.07.-31.07.05	

#### MTJ BGD JGA

4.int BGD-Open	04.05.-10.05.05	Berchtesgaden / <a href="mailto:SMas_hy.cle">mailto:SMas_hy.cle</a>
Deutsche Meisterschaft	24.07.-31.07.05	Oberstdorf / <a href="mailto:SMast@dhw.de">mailto:SMast@dhw.de</a>

#### LANDESMEISTERSCHAFTEN

Bayern	04.05.-10.05.05	Berchtesgaden / <a href="mailto:SMaskiedhv.de">mailto:SMaskiedhv.de</a>
BaWü	13.05.-16.05.05	Oppenau

### Drachen

#### INTERNATIONALE WETTBEWERBE

Bewerb	Datum	Ort / Kontakt
XCeara 2004	20.10.-27.10.2004	Quixada-Ceara Brazil / <a href="http://www.goup.com.br">http://www.goup.com.br</a>
WM 2005	6.1.-19.1.2005	Hay/Australien / <a href="http://www.asac.asn.au/">http://www.asac.asn.au/</a>
Alpen Open	14.5.-16.5.2005	Innsbruck/Gnadenwald (A) / <a href="mailto:Innsbruck@hanggliding.at">mailto:Innsbruck@hanggliding.at</a>
Vor-EM 2005	19.6.-26.6.2005	Buzet-Kroatien / <a href="http://xnmhomo-yolans.hr">http://xnmhomo-yolans.hr</a>
German Open 2005	27.6.-3.7.2005	offen / <a href="http://www.dhv.de">www.dhv.de</a>

Anzeige

## Mit 47° Nord viele Vorteile erhalten!

47° Nord ist von Piloten für Piloten.  
Die Registrierung ist kostenlos.

Wir suchen Werbepartner, vermitteln Passagiere an Tandempiloten und werden im Jahr 2005 die erste Fly Card mit vielen Vergünstigungen für uns Piloten anbieten.  
Es lohnt sich für jeden Piloten!

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

**47° Nord**  
47°33' N 11°47'57" E

mAntvieniairde

# FLY NOW

## PAY LATER

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

0 - 07743 MEVA, TELEFON 0 36 41) 82 59 00  
 Mobil 01 72 / 3 80 86 28

GLEITSCHIRMKURSE  
 UND -TOUREN  
 FLIEGERSHOP  
 ONLINE-VERSAND

# JEN AIR

[jenair@jenair.de](mailto:jenair@jenair.de) PARAGLIDING

# Das DHV-Versicherungsprogramm

## für Hängegleiter und Gleitsegel

(für UI\_ im Internet [www.dhv.de](http://www.dhv.de) oder bei der DHV-Geschäftsstelle)

Stand: 1.1.2003, Versicherer: Gerling Köln

### Harterhaftpflicht

- 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 Geräteerkennung. Keine Geräteanmeldung, Für Versicherungsfälle in Dänemark vorgeschriebene Deckung ohne Mehrprämie.

### Kombinierte Halter-Haftpflicht und Passagier-Haftpflicht (CSLI)

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,-

### Für alle Mitglieder kostenlos

### Ⓢ Bergungskosten

Deckungssumme: 2.500,-  
Umfang: Suche, Rettung, Krankenhaustransport, 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.

### Flug-Unfall Tod und Invalidität

Deckungssumme: 2.500,- € bei Tod, 5.000,- € bei Invalidität.  
Umfang: Verdreifachung möglich. Mitversichert 24-Stunden-Risiko gemäß AUB inkl. anderer Sportarten, Straßenverkehr, Arbeitsplatz.

Jahresprämie inkl. Vers.-Steuer  
23,10

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

Jahresprämie inkl. Vers.-Steuer  
33,20 €

### © Flug-Unfall nur Invalidität

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

Jahresprämie inkl. Vers.-Steuer  
6,60

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

Jahresprämie inkl. Vers.-Steuer  
16,50 €

Ⓢ Flug-Unfall Tod und Invalidität 500% Progression  
Mitversichert: 24 - Stunden-Risiko gemäß AUB inkl. anderer Sportarten, Straßenverkehr, Arbeitsplatz.  
Deckungssumme: 2.500,- € bei Tod, 25.000,- € bei Invalidität, 125.000,- € bei Vollinvalidität.

Jahresprämie inkl. Vers.-Steuer  
76,- €

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

Jahresprämie inkl. Vers.-Steuer  
136,-

### Ⓢ Flug-Unfall Passagier

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

Jahresprämie inkl. Vers.-Steuer  
13,30 €

### Flug-Unfall Passagier nur in Österreich

Deckungssumme: 40.000,- € bei Tod und Invalidität.

Jahresprämie inkl. Vers.-Steuer  
47,80 €

Für alle Mitgliedsvereine kostenlos

### ED Vereins-Haftpflicht

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

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

### Veranstalter-Haftpflicht

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

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

### Boden-Unfall für Startleiter

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

Für alle Mitglieder und Mitgliedsvereine kostenlos

### Ⓢ 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 Mitgliedervereine und Boden-Unfall für Veranstalter.

Deckung: weltweit Europa **MW** Deutschland Österreich



**YETI ultra-light not only For the mountain:::**

**Für Fahrrad-, Motorrad-, Cabrio-Fahrer/innen, Familienurlauber...**

GIN hat seit mehreren Jahren schon das Gewicht der gesamten Modellpalette immer weiter reduziert. Das GIN-Team und die GIN X-Alps Piloten Will Gadd und Stefan Bocks waren an der Entwicklung des Yeti beteiligt. Den Yeti bauen wir Für uns selbst und Für GIN Piloten, die Bergsteigen oder einfach die kleine, leichte und unkomplizierteste Art zu Fliegen lieben...

**Eine Juwelierarbeit:::**

Verbessern und perfektionieren, **Konzentration** auf kleinste Details, die Suche nach neuen Materialien. Entwicklung neuer Verarbeitungstechniken Für die Leinen und die Tuchbahnen, Verstärkungen und Tragegurte. Festigkeitstests für jedes Material und jedes Verarbeitungsdetail. Hunderte von Testflügen und tausend Belastungstests, der Praxis-Test beim Red Bull X-Alps..., kurz ein echtes Stück Kunsthandwerk um ein Spielzeug mit nur 3,7 kg [Grösse X5] zu erhalten. Der Yeti ist hand made, von Anfang bis Ende von ein und derselben Fachkraft gefertigt.

**Aerosport International**  
:2 +49 8034 1034  
inroi@aerosport.de  
www.aerosport.de

