

DHV-info

Das Magazin für Drachen- und Gleitschirmflieger

133





Performance Center

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

Rhöner Drachen- und Gleitschirmflugschulen

Wasserkuppe GmbH

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



Harzer Gleitschirmschule

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



Flugschule Siegen

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



Luftikus Eugens Flugschule Luftsportgeräte GmbH

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



GlideZeit Flugschule Tübingen

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



Der Flugtechnikteil des Performance Trainings findet über Wasser statt

Flugschule Göppingen

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



Sky-Team Paragliding

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



Flugschule Chiemsee GmbH

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



Paragliding Performance Center Chiemsee

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



Flugzentrum Ruhpolding

Holzner GmbH
Gstatter Au 5
83324 Ruhpolding
Tel: 08663/668
Fax: 08663/776
www.Flugzentrum-Ruhpolding.de
office@flugzentrum-ruhpolding.de



Adventure Sports Gleitschirm-Schule

Talstation
83661 Lenggries
Tel: 08042/9486
Fax: 08042/4831
myw.adventure-sports.de
info@adventure-sports.de



Paragliding Tegernsee

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



HABIS Flugsport

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



Flugschule Martin Mergenthaler

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



OASE Flugschule Peter Geg GmbH

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



1. DAeC Gleitschirm - Schule

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



Flugzentrum Bayerwald

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



Flugschule Achensee

Eki 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



S10/ Club Austria Walter Schrempf

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



Flugschule Aufwind

Franz Rehl
Dachstein 52
A-8972 Ramsau
Tel: 0043/3687/81880 0. 82568
Fax: 0043/3687/818804
mmaufwin.d.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 l'oglise
F-68470 Fellingring
Tel: 0033/38982-7187
Fax: 0033/38982-7187
www.papillon-web.de
hari@papillon-web.de





5. 30 Jugend



5. 14 Endlich Frühling



5. 82 Wiedereinsteiger

- WICHTIG - NEU - KURZ** Neuigkeiten und Wissenswertes
- 10 NEU AUF DEM MARKT**
Neues von den Anbietern
- 14 ENDLICH FRÜHLING!**
Die Thermik erwacht
- 18 FLUGWETTER IM APRIL**
Erste Strecken in Osttirol
- 22 NEUER STARTPLATZ AM BLOMBERG**
„Schmankerl“ in den bayerischen Voralpen
- 25 GELUNGENE WERBUNG**
Gleitschirmteam auf nordischer Ski WM
- 26 DER MITTAG IM ALLGÄU**
Kleines, aber feines Fluggebiet
- 30 JUGEND**
Ski and Fly
- 32 „KEEP IT SHORT AND SIMPLE“**
Erfolgreiches DHV-Presseseminar
- 36 HÖHENWIND-VORHERSAGEN**
für jeden Punkt der Erde
- 38 WIND FÜR ALLE**
Windanlagen beeinflussen den Flugbetrieb
- 40 EINSATZ EINES RETTUNGSHUBSCHRAUBERS**
Interview mit Helipilot Bernhard Schmid
- 44 LEINENCHAOS**
Tipps zum Entwirren
- 46 ZUSCHAUER UNTER SICH**
Satirischer Blick auf die „Fallschirmflieger“
- 47 NFGH** Offizielle Nachrichten für Drachen- und Gleitschirmflieger
- 52 SICHERHEITSJOURNAL**
Reiserückhol- und Bergekostenversicherung

- 66 VERHALTEN AUF FLUGPLÄTZEN**
Wichtiges Wissen für Mischflugbetrieb
- 59 MACH' MAL LAUT**
Wie Fluglehrer über den Winter kommen
- 60 VEREINSNACHRICHTEN**
Nachrichten der Vereine
- 64 LESERBRIEFE**
- 66 GELÄNDE**
Neues aus den Fluggeländen
- 68 TEST** Ergebnisse der neuen Musterprüfungen
- 82 WIEDEREINSTIEG INS DRACHENFLIEGEN**
Training mit Gerd Pitsch
- 86 VOLKS•HOCHLEISTER**
Der Trend zum Intermediate-Drachen
- 90 GLEITSCHIRM WM IN BRASILIEN**
Silber für das Team und Ewa Wisnierska-Cieslewicz
- 94 GERMAN CUP 2005**
Neuerungen
WETTBEWERBE
Berichte und Termine

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



Foto: Hannes Schmalzt
Pilot: Manfred Ruhmer
beim Speedrun in Kitzbühel

FREE FLIGHT 2006

Nächste Free Flight 2006

In Zukunft findet die größte Gleitschirm- und Drachensemester der Welt im Zweijahres-Rhythmus statt. Im Frühjahr 2006 öffnet die Free Flight wieder in Garmisch ihre Tore.

Aero 2005 in Friedrichshafen

Jede Menge Flugshows, neun Messehallen, welche die Facetten der Luftfahrt zeigen, und eine Sonderausstellung mit historischen Segelflugzeugen. All das erwartet die Besucher der Aero 2005. Die DHV-Mitarbeiterin der Halle A5 freuen sich über euren Besuch! Termin: Donnerstag, den 21.4., bis Sonntag, den 24.04.2005, auf der Messe Friedrichshafen. Öffnungszeiten: Donnerstag - Samstag von 9:00 - 18:00 Uhr, Sonntag von 9:00 bis 16:00 Uhr, Flugshows: täglich von 13:00 - 15:00 Uhr. Mehr Infos unter www.aero-friedrichshafen.com



FRIEDRICHSHAFEN

Wir gratulieren - Teamgold für Florian Eckert!

Der deutsche Abfahrtsstar holte Gold mit dem Team bei der alpinen Ski WM in Bormio. Warum uns das interessiert? Florian Eckert ist auch begeisterter Gleitschirmflieger und gab im Info 131 ein ausführliches Interview (S. 23). Die Rennläufer des Deutschen Skiverbandes setzten sich überraschend gegen die favorisierten Österreicher durch und gewannen den ersten Mannschaftswettbewerb der WM-Geschichte. Das Gleitschirmfliegen scheint Florian zu beflügeln. Er verwies WM-Superstar Benjamin Raich auf Platz Drei im Super G und musste sich nur Abfahrts- und Super G-Weltmeister Bode Miller geschlagen geben.



X-Alps 2005

X-Alps Fans aufgepasst: Einer der härtesten Gleitschirmwettkämpfe kommt diesen Sommer in die zweite Runde. Am 1. August starten, wie 2003, die Teams am Dachstein (Österreich). Über die Wendepunkte Zugspitze und Mont Blanc geht es nach Monaco. Insgesamt müssen die Teilnehmer 850 km mit dem Gleitschirm und zu Fuß zurücklegen. Andere Transportmittel sind nicht erlaubt. Der Wettkampf ist live auf der Internetseite www.redbullalps.com mitzuverfolgen. Jeder Pilot muss ein GPS-Gerät mitführen, das die aktuelle Position direkt auf die Internetseite überträgt. Auf der Internetseite www.redbullalps.com stehen weitere Informationen zu diesem Wettbewerb. Dort können sich auch bis zum 25. April Athleten für die Teilnahme bewerben.

*WL



Red Bull Aite

LTV.425-

Gurtzeugkarabiner Parafly Automatic von AustriAlpin gesperrt!

In seiner Lufttüchtigkeitsanweisung vom 9.3.05 hat der DHV wegen erheblicher Beeinträchtigung der Flugsicherheit bestimmt, dass der Karabiner nicht mehr im Flugbetrieb eingesetzt werden darf. LTA siehe S. 49 in diesem Info.

DHV-anerkanntes Sicherheitstraining

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

Flugschule Chiemsee GmbH

Thomas Beyhl
Dreilindenweg 7 FLUGSCHULE –
83229 Aschau (Hfi VV)
Tel.: 08052/9494
Fax: 08052/9495
www.flugschule-chiemsee.de
flugschule.chiemsee@t-online.de

GlideZeit Flugschule Tübingen

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



HAB'S Flugsport

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

Flugschule Achensee

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

Flugschule Achensee

Sky Club Austria Walter Schrempf

Moosheim 113
A-8962 Gröbming
Tel.: 0043/3685/22
Fax: 0043/3685/23
miw.skyclub-austria.com
office@skyclub-austria.com



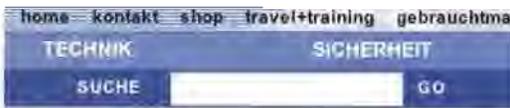
DHV-online-Gebrauchtmart

618 Gleitschirme und 151 Drachen werden zur Zeit in unserem Gebrauchtmart angeboten. Dazu kommen Gleitschirm- und Drachengurtzeuge, Rettungsgeräte sowie sonstiges Zubehör. Wer sich eine gebrauchte Ausrüstung kaufen oder seine eigene verkaufen will, findet keine größere und aktuellere Plattform.

Schaut mal rein!

Tipps zur Suchfunktion auf www.dhv.de

In der letzten Zeit gab es wiederholt Support-Anfragen zur Suchfunktion auf der DHV-Homepage. Dabei ging es meistens um die Suche nach Begriffen mit Bindestrich wie 'ippi-card' oder 'DHV-TV'. Die Suche arbeitet ähnlich wie die bekannten Suchmaschinen mit Such-Operatoren. Dabei bedeutet = und, '-'= nicht. Wird also



einfach ippi-card eingegeben, so wird nach Seiten gesucht, die 'ipp', aber NICHT 'card' enthalten. Möchte man aber nach dieser Zeichenfolge inklusive Bindestrich suchen, so muss "ippi-card" inklusive der Anführungszeichen eingegeben werden.



Probleme mit ausländischen Piloten in italienischen Fluggeländen

Trotz mehrmaliger Hinweise missachten ausländische Piloten, nach Angaben des italienischen Verbandes vor allem Deutsche und Österreicher, die lokalen Flugregeln in verschiedenen italienischen Fluggebieten. Bitte unbedingt die Hinweise für Gastpiloten auf www.fivl.it/testi/xforeigners.html beachten! Wie in Deutschland kann die Nichtbeachtung der örtlichen Bestimmungen zur Schließung der Fluggebiete führen.

Konkret ist ein Gelände in der Nähe von Bassano betroffen. Der Startplatz in Rubbio/Marostica darf nur von der italienischen Flugschule Manta zur Ausbildung genutzt werden. Der Grundstückseigentümer hat nach langwierigen Verhandlungen ausdrücklich dieser Nutzung zugestimmt und droht bei fortschreitender Zuwiderhandlung mit der Sperrung.

Der italienische Verband bittet deshalb:

Vor der Planung eines Flugurlaubs [überwww.fivl.it/testi/xforeigners.html](http://www.fivl.it/testi/xforeigners.html) die örtlichen Vereine zu kontaktieren. Die Fluggeländehalter informieren gern über die regionalen Besonderheiten und Beschränkungen. So lässt sich manche Fahrt umsonst vermeiden. **Die Anweisungen der Vereins-Verantwortlichen müssen beachtet werden!**



Drachentransport auf dem Cabrio

Wie transportiere ich einen Drachen mit einem Kleinwagen oder einem Cabrio? Die Lösung wurde auf dem Parkplatz der Hochries in Samerberg entdeckt: Ein simpler Anhänger mit einer Leiter drauf. Und wenn es ein Sportgeräteanhänger ist, braucht er nur alle zwei Jahre zum TÜV und kostet sonst nichts.

Festival an Kanadas Ostküste

Vom 20. bis 23. Mai 2005 findet zum elften Mal das Gleitschirm- und Drachenfestival in Parrsboro statt. Die kleine Stadt liegt in der Provinz Nova Scotia, ca. drei Autostunden von Halifax entfernt. Dank einer aktiven Fliegergemeinschaft ist Parrsboro die heimliche Hauptstadt der Gleitschirmflieger an der kanadischen Ostküste (Kontakte siehe unten).

Das zweite Festival für Drachen- und Gleitschirmflieger ist vom 22. bis 31. Juli 2005 und findet im malerischen Küstendorf Mont-Saint-Pierre in der Region Gaspésie (Provinz Québec) statt. Über eine Woche ist dort Flugfestivalbetrieb. Vor allem an den zwei Wochenenden hat die Veranstaltung, neben dem Fliegen, auch ein attraktives Rahmenprogramm zu bieten.

Infos zu beiden Festivals und generell zum Fliegen an der kanadischen Ostküste gibt Brain Wheaton aus Parrsboro (Tel: 001/902/254/2583), Brain ist 60 Jahre alt und eine Flieger-Institution in Kanada. Auch die Flugschule

Pegasus Paragliding von Michael Fuller (www.pegasusparagliding.com) nahe Parrsboro gibt Informationen und Tipps. Dort kann man zudem die nötige Gastmitgliedschaft im kanadischen Drachen- und Gleitschirmverband HPAC (www.hpac.ca) abschließen. Mehr Bilder vom Gleitschirmfliegen in Kanada unter www.bluelobster.de.

Neuer Verein

Herzlich willkommen

GSV Scharfes Eck
Franz Greiler
Wiesenweg 4, A-9361 St. Salvator



Foto: Martin Scheel

Fliegen am Finsteraarhorn bei Fiesch

Landeplatz in Fiesch in Gefahr

Vom heimischen Gleitschirmclub Fly-In hatte der DHV erfahren, dass der Landeplatz für Drachen und Gleitschirme in Fiesch wegen Bauvorhaben verkleinert werden soll. Deshalb hatte sich der DHV im Februar an den Gemeindepräsidenten und die Gemeinderäte gewandt und auf die Bedeutung des Fiescher Fluggebiets für den Tourismus hingewiesen. Der DHV bat insbesondere darum, eine ausreichende Größe des Landefeldes sicherzustellen, da der Landeplatz wegen der vorherrschenden Wind- und Wetterverhältnisse sehr anspruchsvoll ist. Das Fluggebiet Fiesch ist eines der schönsten Fluggebiete der Welt und entsprechend viel frequentiert. Beim Kontakt des DHV mit dem zuständigen Tourismusverein „Eggishorn Tourismus“ zeigte sich, dass dieser den Gemeinden Fiesch-Fieschertal-Lax unterstellt ist und keinen direkten Einfluss auf Baugesuche hat. Der Tourismusverein hat aber auch unseren Argumenten in den Gesprächen mit den zuständigen Gemeindevertretern Nachdruck verliehen. Vom SHV haben wir nun Nachricht erhalten: Die für das Bauvorhaben nötige Änderung des Zonenplans wurde mit 157 zu 94 Stimmen abgelehnt! So bleibt nun hoffentlich der Landeplatz in seiner Größe erhalten.

„Angeschleppt“ DHV-Jugendwindenschleppevent

Für alle, die noch nie an der Winde geflogen sind..
Für alle, die unbedingt wieder an die Winde wollen..
Für alle, denen der Weg in die Berge zu weit ist..
Für alle, Gleitschirm- und Drachenflieger bis 28..
...veranstaltet die DHV- Jugend am 26.-29. Mai das Windenschlepp-event „angeschleppt“
Alle Infos und die Anmeldung unter www.jugend-dhv.de

Travel & Training auf www.dhv.de

Über 90 Angebote in 21 Ländern
warten auf Dich!
Klick Dich rein!

Foto: Andreas Busslinger



Radardom als Vereinsheim

Der Radardom auf dem Gipfel der Wasserkuppe (950 m) ist der letzte von ehemals fünf Kugeln, die als Radaranlagen dienten und in der Zeit des Kalten Krieges aktiv waren. In den Achtzigern projektiert, ist das Gebäude erst 1994, also vier Jahre nach Grenzöffnung, für 8 Millionen DM erbaut worden. Nur fünf Jahre später sollte die Kuppel schon wieder abgerissen werden. Ulrich Kroll, Vorsitzender des 1. Drachenflugclubs Wasserkuppe, und Andreas Schubert, 1. Vorsitzender des Rhöner Drachen- und Gleitschirmfliegervereins, legten Einspruch gegen die Abrisspläne ein. Mit Erfolg. Beide Vereine beschlossen, die Zukunft des Gebäudes in die Hand zu nehmen. Vereinsräume an den Startplätzen und eine öffentliche Nutzung der Aussichtsplattform für die Besucher auf der Wasserkuppe sind geplant. Schon bald werden die ersten Drachen und Gleitschirmpiloten vor dem eigenen millionenteuren Vereinsgebäude losstarten. Zur Einweihung werden alle Piloten zu einer riesigen Eröffnungsveranstaltung und der höchsten Fliegerparty nördlich der Alpen eingeladen.

Mehr Infos unter www.radom-wasserkuppe.de.

Schleppauskünfte

Auskunft zum Schlepp gibt der Schleppfachmann Horst Barthelmes im Dien 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: dhyschleppbuero@t-online.de.

Rechtsberatung

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



HaWii-Open 2005 in Oppenau

Wenn im Mai hoch über Oppenau mehr als 130 Gleitschirmflieger an den Start gehen, wird dieses Ereignis wieder tausende Gäste in den Schwarzwald locken. Kurze Distanzen garantieren den Zuschauern, das Wettkampf-Geschehen aus nächster Nähe zu erleben. Zum dritten Mal ist der Luftkurort im Renchtal Austragungsort der baden-württembergischen Gleitschirm-Meisterschaften vom 13. bis 16. Mai 2005. Außerdem gehen Piloten aus Rheinland-Pfalz, Nordrhein-Westfalen und den ostdeutschen Bundesländern an den Start, um ihre Landesmeisterschaften in Oppenau auszutragen. Weitere Infos auf S. 96.

DHV-WETTERNETZ

07338 Tauschwitz	Osthüringer Drachen- und Gleitsch Ir nfliegerverein Saalfeld	0170/7287230
27374 abdingen	Gleitsegelclub Weser	0160/91259530
32457 Porta Westfalica	Delta-Club Wiehengebirge	0571/710227
35088 Eisenberg	DFC Ederbergland	06452/8585
36136 Wasserkuppe	Rhäner Drachen- und Gleitschirmfliegenerein	06654/696
38640 Rammelsberg	Harzer Drachen- und Gletschirmerein Gastar	0170/6728487
52245 Sophienhöhe	Ostwindfreunde	02274/703649
55585 Duchroth	Pfälzer GleitschireClub wird repariert	0171/1514273
57562 Sassenroth	Drachen- und Gleitschirmfreunde Hellertal	02744/930349
58849 Nordhelle	GSC Nordhelle + Flogsport Lenneta I	02352/21265
64665 Melibokus	Erster Odenwälder Drachen.Flugeub	06251/983612
69198 Ölberg	Bergsbraler Drachenflieger	0174/1861387
72258 Stockerkopf	Drachen- und Gletschirmverein Barersbronn	07442/121425
77193 Schneithalde	DEC Starzein	0170/4436907
73430 Ostalbskipiste Langen	DHC Aalen	0160.3282349
74343 Teufelsberg	Die "1. Hohen haslacher Flieger"	071471922156
74544 Einkorn	HG Dlub "Einkorn Schwäbisch Hall"	0791/4992360
74847 Finkenhof	Della-Cub Mosbach	06761/670638
75325 Sommerberg	Enztaflieger Bad Wildbad	07081/380212
76332 Althof	Die Althofdrachen	07083/4567
76597 Teufelsmühle	Drachenflugclub Loffenau	0174/6138071
76703 Krämer	Gleitschirmclub Kraichtal	07250/921228
76863 Fürienberg/Tritels	SirdpfälzerGleitschirmBieger Club	06346/300560
77709 Kirchiserg/Spitzfelseio	Drachen- und Gleitschirmflieger Oberes Elztal	07034/4594
78148 Hintereck	Gleitsegelclub Lenticularis	47723/5841
79102 Schauinsland	15C Colibri	07602/1512
79183 Kandel	DFC Südschwarzwald	07681/22458
79215 Gschasi	Drachen- und Gleitschirmflieger Oberes Eintal	0171/9044833
79410 Hochelauen	Hängegleiter Club Region Blauen	07632/828088
83122 Hochries	Gleitschirmclub Hochries-Samerberg	08032/8805
83346 Bergen/Hochfeln	Hochfeln Flieger Bergen	www.nochfelnfliegerbergen.de
83436 Predigtstuhl	GSC "Albatros" Bad Reichenhall	derzeit nicht aktiv
83661 Brauneck	Lenggrieser Gleitschirmflieger	0171/0169210
53700 Wallberg	DGD Tegernseer Tal	0160/96643891
87459 Breitenberg	Ostallgäuer Drachen- und Gleitschirmflieger hAarktoberücrf	0171/8120340
93339 fachenhausen	1. Oberpfälzer Drachenfliegerclub Riedeuburg	0160/7841232
93453 Hoher Bogen	1. Gleitschirmverein Bayerwald	09947/2452
93462 Osser	1. Gleitschirmwetein Bayernvald	0175/8184772
94541 Büchelstern	DGC Bayerivald	09908/891191



Foto: Oliver Barthelmes

Aktive Drachenflugschulen

Stand 1.4.2005

PLZ	Ort	Name	Telefon	URL, E-Mail
03113	Ilberfeld	1. Drachenfliegerclub Sachsen	037605/4227	www.1.dfc-sachsen.de.vu
13347	Berlin	Schleppgemeinschaft Segeletz-Berlin	030/4561902	
14552	Saarmund	Fly Ranch Berlin-Brandenburg	033200/82424	www.FlyRanch.de
14913	Niedergörsdorf	Drachenflugschule Altes Lager	033741/80551	www.drachenfliegenlernen.de
22607	Hamburg	Vereinsflugschule Hamburger Drachenflieger	040/784176	
32425	Minden	Drachenflugcenter Peter Bork	0571/43083	bork.peter@t-online.de
33824	Werther	Flugschule Werther	05202/158282	www.flugschule-westfalen.de
36163	Poppenhausen	Rhöner Drachen- und Gleitschirmschule	06654/7548	www.wasserkuppe.com
36433	Bad Salzungen	Flugschule Ffy your way	0173/3769006	hans-dieter.fischer@t-online.de
36433	Bad Salzungen	Flugschule fly magic m	06672/929267	www.fly-magic.de
37536	Dassel	Drachenflugschule Solling	05561/71009	www.dfs-solling.de
47506	Neukirschen-Vluyn	Flugschule Reviervings	02845/981326	www.reviervings.de
49324	Meile	Flugschule Bielefeld	05422/924814	www.flugschule-bielefeld.de
50674	Köln	Flugschule Aerotix	0172/8015936	
51674	Wiehl	Flugschule Oberberg	02262/92430	www.flugschule-oberberg.de
53757	Sankt Augustin	Flugzentrum Westerwald	02241/338314	karl-heinz.sylla@t-online.de
54472	Longkamp	Flugschule Saar-Mosel	06531/94677	flugschule_saar_mosel@freenet.de
56767	Mosbruch	Flugschule Rheinland-Vulkaneifel	02692/8288	www.vulkanhof-ferien.de
66637	Wadern-Wadtrill	Drachenflugschule Saar	06871/4859	www.drachenflugclub-saar.de
69469	Weinheim	Flugschule Sunrise	06201/373367	www.fs-sunrise.de
71120	Gratenau	Flugschule Rüdinger	07033/45262	info@dragonfly-germany.de
73549	Spaichingen	Drachenfliegerverein Spaichingen	07424/6172	www.drachenflieger-spaichingen.de
79115	Freiburg	Flugschule Skytec	0761/4766391	www.skytec.de
79199	Kirchzarten	Flugschule Dreieckland	07661/627140	www.flugschule-dreieckland.de
82031	Grünwald	Bayer. Drachen- u. Gleitschirmschule	089/482141	www.lern-fliegende.de
83122	Samerberg	Flugschule Hochries	08032/8971	www.flugschule-hochries.de
83735	Bayrischzell	Münchner Drachenflugschule	08023/1571	www.muenchner-drachenflugschule.de
87527	Sonthofen	1. Oberallgäuer Drachen- u. Gleitschirmschule	08321/9328	www.flugschule-rohrmeier.de
87645	Schwangau	Flugschule Aktiv	08362/921457	www.ffugschule-aktiv.de
87672	Roßhaupten	Flugschule Tegelberg	08367/598	www.abschweb.net/schule
88175	Scheidegg	Westallgäuer Flugschule	08381/6265	www.westallgaeuer-flugschule.de
89518	Heidenheim	Flugschule Heidenheim	07321/45425	www.paragleiter.de
91154	Roth	Drachenflugschule Mittelfranken	09171/3302	
93309	Kelheim	Drachenflugschule Kelheim	09441/4938	www.dfs-kelheim.de
97972	Würzburg	Flugschule Flight Team	09339/1297	www.flight-team.de
98527	Kulmburg	Flugschule Dolmar	036844/46102	flugschule-dolmar@t-online.de
12520	Aguessac-Compeyre	Drachenflugzentrum Millau	0033/56559/8444	www.cabrieres.net
168470	Felling	Flugschule Papillon	0033/38982/7187	www.papillon-web.de



EUROPES NUM

1 FRIEDRICHSHAFEN

BUSINESS AVIATION

Sponsored by

E«onMobil

Aviation. Lubricants

THE PASSION OF FLYING

INTERNATIONALE FACHMESSE
FÜR ALLGEMEINE LUFTFAHRT

2t 24.APRIL 2005

www.aero-friedrichshafen.com

GLIDERS AND ULTRALIGHTS

AyionICS AND MAINTENANCE

www.track-werbung.de

PRIVATE AND SPORTS
AVIATION

ufi
Approved
Event



NEU AUF DEM MARKT

Informationen der Anbieter



The "Big Five" of Active Paragliding

Das tatsächliche Flugverhalten ergibt sich erst aus der Gesamtheit "Gleitschirm plus Gurtzeug plus Pilot".

Auf Basis dieser Grunderkenntnis präsentiert Walter Schrempp einen neuen, aber bereits im Jahr 2004 bis ins letzte Detail erprobten, Lehrinhalt im Sky Club Austria Sicherheitstrainingscenter am Krippenstein/Hallstättersee.

„Das Besondere des neuen

Ausbildungskonzeptes ist", so Walter Schrempp, „dass ich nicht mehr den Gleitschirm isoliert als alleinigen Verantwortlichen für kritische Flugzustände - und damit für die Sicherheit beim Fliegen - betrachte. Mein Ausbildungskonzept berücksichtigt die Gesamtheit aus Gleitschirm plus Gurtzeug plus Pilot. Um nachvollziehen zu können, dass es nicht der Schirm alleine ist, braucht man nur eine schnelle Kurve zu fliegen und zwar einmal bei der Einleitung mit Gewichtsverlagerung in die Kurveninnenseite und einmal mit Gewichtsverlagerung in die Kurvenaußenseite. Diese Beeinflussung, die beim einfachen Kurvenfliegen schon deutlich zu bemerken ist, verstärkt sich in extremen, bzw. dynamischen Fluglagen um ein Vielfaches.

"The Big Five of Active Paragliding" sind die Flugerfahrung und physische wie psychische Tagesverfassung des Piloten, die Konstruktion und Einstellung des Gurtzeuges, die Einstellung und Handhabung der Steuerleinen, die Körpergrundhaltung des Piloten und ein grundsätzlich immer gleicher Bewegungsablauf für das Vermeiden und Beheben kritischer Flugzustände. Diese Punkte können von jedem Piloten unabhängig von seiner Erfahrung schnell erlernt und umgesetzt werden. Sie sind auf alle Arten von Störungen anwendbar. Präventiv angewandt, bringen die „Big Five" ein unmittelbar spürbares Plus an Sicherheit in allen Fluglagen. Infos und Termine unter www.skyclub-austria.at.



Longsleeve von ADVANCE

Ideal zum Saisonanfang – der leichte Sweater im sportlichen Look. Mitzweifarbigem Design, geradem Saum und der feinen Stickerei auf der Front- und Rückseite ist das Shirt nicht nur für Advance-Piloten ein Geheimtipp. Lieferbar ab Ende Februar in den Farbkombinationen

grey/black und red/black für 46,- Euro inkl. MwSt bei allen Advance-Vertriebspartnern oder direkt per e-mail: info@advance.ch.



Neue T-Shirts im DHV-Shop

Basic T-Shirts der Qualitätsmarke SWITCHER in den Farben –rot– und –beige– mit Drachen- oder Gleitschirmmotiv und dem

Bruck „Spüre die Freiheit" gibt es ab so-
Shop Preis von je 15,90 Euro

Größen L, T-Shirts fallen „groß" aus.

www.dhv.de oder Tel: 08022/9675-50

(zzgl. V
Zu best

UP mit neuer Website!

Unter www.up-paragliders.com präsentiert UP International seine komplett neu gestaltete Homepage. UP-Fans finden auf der Seite alle Informationen zu den UP Schirmen, Gurtzeugen und Zubehör. UP hat dabei seine umfassende Palette an Schirmen zur besseren Übersicht in 3 Gruppen eingeteilt: Fun & Easy, Performance und Special. Des Weiteren kann man sich Leinenpläne und Betriebsanleitungen herunterladen und sich über News, UP-Events und vieles mehr informieren. Laut UP wird die Website kontinuierlich mit weiteren Features ausgebaut, so dass es sich lohnen soll, immer mal wieder auf www.up-paragliders.com zu gehen.



Fly-Ranch Hinterweiler schult mit Doppelsitzerdrachen BiCo

Mit Unterstützung der Firma Bautek ist ab sofort der neue Doppelsitzerdrachen BiCo für Ausbildungs- und Passagierflüge auf dem UL-Schleppgelände Hinterweiler in der Eifel stationiert. Der BiCo hat hervorragende Flugeigenschaften sowie Flugeleistungen und wurde mit Blick auf die Anforderungen beim UL-Schlepp entwickelt. Durch seine hohe Zuladung von 236 kg ist der Drachen auch für die Mitnahme von schweren Piloten und Passagieren geeignet. Neben dem normalen Schleppbetrieb werden deshalb ab sofort die Ausbildung zum A-Schein-Piloten, die Einweisung von Gleitschirmfliegern in das Drachenfliegen (Umschulung), allgemeine Passagierflüge und die Einweisung zum DoSi-Piloten im Doppelsitzerverfahren (UL-Schlepp) am Flugplatz Hinterweiler angeboten. Weitere Infos bei Walter Franken Tel: 0170/414 15 71, Platztelefon bei Flugbetrieb Tel: 0175/636 13 55, DFC-Vulkaneifel Ralf Wippich Tel: 0221/51 33 66 und Karl-Heinz Sylla Tel: 0170 / 3842280 oder www.DFC-Vulkaneifel.de.



Fortbildungsangebote speziell für Drachenflieger

Auch dieses Jahr wird die Flugschule Dreyeckland vom 04.06. – 11.06.05 ein Flugtechniktraining am Col de la Forclaz bei Annecy durchführen. Ein einfacher Starplatz, 800 m Höhendifferenz, konstante Windverhältnisse und eine riesige ebene Landwiese sowie kurze Anfahrtswege machen effektives Üben möglich. Routiniert Starten und Landen sind Hauptziele dieser Woche. Die Betreuer Kai Ehrenfried und Roland Lantzsch haben mehrjährige Erfahrung in der Drachenflugausbildung.

Wer hat nicht schon mal davon geträumt einen Streckenflug über 20, 30 km oder mehr zu machen? Um diesen Traum zu verwirklichen bzw. ihm deutlich näher zu kommen, bedarf es verschiedener Voraussetzungen: Einen Streckenflugexperten, der mit der Region bestens vertraut ist sowie ein geeignetes thermiksicheres Fluggebiet mit einfachen Außenlandemöglichkeiten. Die Emberger Alm bei Greifenburg und Lukas Etz erfüllen diese Voraussetzungen.

Als ausgewiesener Gebietskenner der Flugverhältnisse im Drautal ist Lukas ein hervorragender Coach. Geeignet ist diese Veranstaltung für Piloten, die einige Thermikflüge hinter sich haben und sich selbständige Außenlandungen zutrauen. Vom 29.05. - 03.06.05 wird der Kilometerzähler aktiviert. Just do W! Weitere Infos bei der Flugschule Dreyeckland, Freiburger Str. 5, 79199 Kirchzarten, Tel.: 0761/627140, info@flugschule-dreyeckland.de, www.flugschule-dreyeckland.de.

Neues Albergo direkt am Bassano Drachen-Landeplatz

Zu vielen Fliegerträumen gehört sicherlich gleich nach der Landung das Fliegerbier oder der Cappuccino und ein Tiramisu. Direkt am Drachenlandeplatz Bassano - Borso del Grappa – hat nun Silvia, Chefin des ob ihrer Küche berühmten berüchtigten Lokals „Locanda Monte Grappa“ das „Garden Relais“ gebaut. Es bietet neben schönen Zimmern und abschließbaren Lagerräumen für Ausrüstung auch ein Restaurant mit Pizzeria. Ein Frei- und Hallenschwimmbad ist im Bau. Die Adresse: Garden Relais Albergo Ristorante, Via Caose 22, 1-31030 Borso del Grappa (TV), Tel: +39/0423/910858, Fax: +39/0423/914853, e-mail: info@gardenrelais.it.

Turnpoint checkt FreeX Faniac und Frantic

Die Firma Turnpoint GmbH wird als Gütesiegelinhaber und Betreuer der Produkte FreeX Faniac und FreeX Frantic nach wie vor die 2-Jahres Checks sowie Reparaturen mit den Original Eulit -Leinen durchführen. Um auch den Piloten von freeX Air-Sports GmbH Gleitschirmen ein sicheres Weiterfliegen zu ermöglichen, bieten wir weiterhin die 2-Jahres Checks und Reparaturen mit Original Bauteilen an.

Weitere Infos: Tel: 08036/9088261, e-mail: info@turnpoint.de.

NEU AUF DEM MARKT

Informationen der Anbieter

Skywalk Biplace

Profi-Tandem piloten kennen diese Situation: Der Packsack ist schon alleine mit den beiden Gurtzeugen, Helmen, etc. voll. Wohin jetzt mit dem Gleitschirm? Hier kommt die Skywalk Biplace Box ins Spiel: mit 120 Litern Stauraum bietet sie üppig Platz und kann im Bedarfsfall auch als Tasche über der Schulter getragen werden. So kann die Biplace Box auch als universelle Sport- oder Reisetasche verwendet werden.

Mehr Infos unter www.skywalk.info, infogskywalk.org und Tel: 08641/694840.



Flight Design Starrflügler in neuen Händen

Flight Design hat sich in den letzten Jahren mehr und mehr auf den Flugzeugmarkt und die damit verbundene Entwicklung und Produktion konzentriert. Um deren Starrflügelkunden auch weiterhin kompetent zu betreuen, übernimmt ab sofort die Firma Fliegerböhm aus dem nordbayerischen Effeltrich den Vertrieb, die Konstruktion und die Weiterentwicklung der kompletten Starrflügel-Palette wie Exxtacy, GhostBuster, Axxess und Revolution. Fliegerböhm Geschäftsführer Manfred Böhm erklärt: sichere Spitzentechnologie an die Kunden weiterzu geben, ist mir das Wichtigste! Infos unter: Firma Fliegerböhm, Manfred Böhm, Hauptstraße 15, 91090

Effeltrich, e-mail: fliegerboehmenexgo.de.

24 Std. Hotline für Bestellungen, Check und Reparaturen Tel: 0172/8408848.

Webshop für „Fluggeile!“

Seit kurzem ist die kleine, feine Kultmarke „Fluggeil“ mit einem eigenen Webshop am Start. Flugbegeisterte finden hier T-Shirts, Jacken, Gürteltaschen und vieles mehr, was das Fliegerherz höher schlagen lässt. Alle Produkte wurden von der „fluggeilen“ Designagentur Hoch Zwei entworfen.

Zu finden ist der Shop unter

www.immeroben.de

- „Wie passend!“



Ali Bücher / Lehrpläne / Videos / Ci



Neue T-shirts



T-Shirts für Drachen- und Gleitschirmflieger.

Basic-Set der Qualitätsmarke Switcher 170 gr. im 1 in den Farben rot und beige, mit "Drachen"- oder "Gleitschirm"- Motiv - siehe Abb.

Größe S Länge: ca. 61 cm

Größe M Länge: ca. 67 cm

Größe L Länge: ca. 73 cm

Größe XL Länge: ca. 76 cm

Preis: 15,90 Euro zzgl. Versandkosten

Die T-Shirts fallen groß aus!

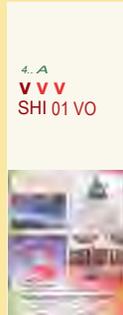
Molle 05



Ausgabe 2004

Deutsche Fluggelände Karte

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



Ausgabe 2003

Fluggeländkarte 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 Formationen beschrieben. Die Karten sind als Straßenkarte mit praktischer Faltung und als Fluggebietsführer zu verwenden. Preis pro Karte: 12,80 (Sonderpreis Str UV-Mitglieder)



Erste Hilfe Päckchen

Wer im Falle eines Falles nicht mit leeren Händen dastehen will und Erste Hilfe leisten möchte, sollte es dabei haben! Inhalt: SAM Splint (biegbarer Metallstreifen, der sowohl als Schiene für Arme und Beine wie auch als Halskrause verwendet werden kann) Verbandsmaterial, Retrungsderke, Trillerpfeife, Maße: 20'14'5 cm Preis: 35,80 E, incl. SAM-Splint 18,49 €, ohne SAM-Splint (sonst gleicher Inhalt)

Prüfungsfragen

GS A-Schein	Preis: 12,00 €
HG A-Schein	Preis: 12,30
HG, GS B-Schein	Preis: 10,30 €
FLuglunk	Preis: 3,40 €
GS Passagier	Preis: 7,00 E

Fragenkatalog GS-Passagier-Theorieprüfung

Theorieprüfungsunterlagen
Gültig ab 1A.2004
Preis: 7,00

Info - Sammelordner

Preis: 0,20

Flugbuch für Drachen- und Gleitschirmflieger

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

Rettungsschnur-Set

Bestehend aus 30m Nylon flechtschnur und 30g Bleigewicht;
Preis: 4,10



Abgehoben - in Tuchföhlung mit den Alpen

Ein Bildband von Andreas Busslinger
Traumhafte Farb bilder übers
Gleitschirmflieger auf 110 Seiten.
Preis: 50,10



Ausgabe 2005

Kalender vom Gleitschirmfliegen

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



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



Ausgabe 2001

Flugführer Berner Oberland - Jura

Die schönsten Fluggebiete im Gleitschirmparadies Schweiz (Berner Oberland, Berner und Freiburger Voralpenjura, Genf von Urs Lätcher mit Fotos von Andreas Busslinger dargestellt auf 160 Seiten,
Preis: 25,00



Ausgabe 1996

Flugführer Zentralschweiz

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

DHV-Lehrplan Windschlepp



Ausgabe 2003

Schlepp-Lehrplan

Lehrpläne zum Thema Windschlepp und UL-Schlepp.
Windschlepp 85 Seiter
Preis: 16,90
UL-Schlepp 60 Seiter
Preis: 12,5e



Ausgabe 2000

Windsysteme und Thermik im Gebirge

Das Buch richtet sich an Alle, die ihr meteorologisches Wissen über thermische Windsysteme verbessern wollen. Vor Martin Dinges.
62 Seiten, 48 Skizzen, 31w.
Preis: 15,25

Karten / Sachpreise / Unterhaltung

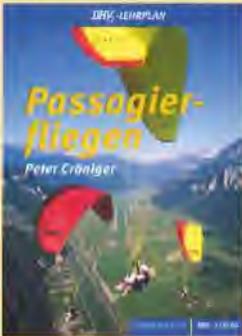


Ausgabe 2004

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 €

tool 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 CEaus Vischer. Der Gleitschirmfliegerlehrer und erfolgreiche Streckenflieger im Mittelgebirge und Flachland gibt im Kapitel "Streckenflug Flachland" sein wertvolles Wissen für den Streckenerfolg außerhalb der Alpen weiter. Die beiliegende CD-ROM bietet ein packendes Video über einen Streckenflug des Gleitschirmpiloten Toni Bender über die Alpen. Des Weiteren enthält sie aufschlussreiche Videos, die Wetterphänomene erläutern. Zudem werden die Lieblingsrouten der Streckenflieger grafisch dargestellt, insbesondere jene Zonen, die aufgrund ihrer Thermik einen erfolgreichen Streckenflug ermöglichen.

Preis: 39,90 €

Gleitschirmfliegen



Ausgabe 2002

Gleitschirmfliegen

Das klassische Buch des Gleitschirmsports jetzt grundlegend überarbeitet, erweitert und aktualisiert von Peterjanssen, Karl Slezak und Klaus Tänzler nach offiziellem Lehrplan. Mit einer beiliegenden CD-Rom mit Videos ZUM Buch und über 100 brillanten Farbfotos. Sowohl für Flugschüler zur Unterrichtsbegeleitung als auch für erfahrene Gleitschirmpiloten durch die ausführliche Gefahrenanweisung 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 €



122M91.131
MEM
MEM

Starten, Steuern, Landen mit dem Gleitschirm

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



Starten, Steuern, Landen mit dem Drachen

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



FREE FLIGHT
FILM AWARD

FREE FLIGHT Film Award

Die besten Filme der Jahre 2000 und 2001. Laufzeit 31 min. Preis: 20,45 €



AKTIV
GLEITSCHIRMFLIEGEN

Aktiv Gleitschirmfliegen

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

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



Am Seil nach oben

Windenschlepp für Drachen- und Gleit-einflieger. Der neue Lehr- und Informationsfilm des Deutschen Hängegleiterverbandes zeigt alles Wissenswerte zum Thema Windenschlepp. Gleitschirm- und Drachenschlepp werden getrennt vorgestellt, aber beide Filme werden gemeinsam auf einer einzigen Kassette (60 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 löst zusammen mit dem DHV-Lehrteam. Filmdauer: 25 Minuten. Zum Verkauf als VHS-Video. Preis: 20,45 €



Frühling

Am Morgenberghorn im Berner Oberland/Schweiz



Foto: Hannes Schmalzl



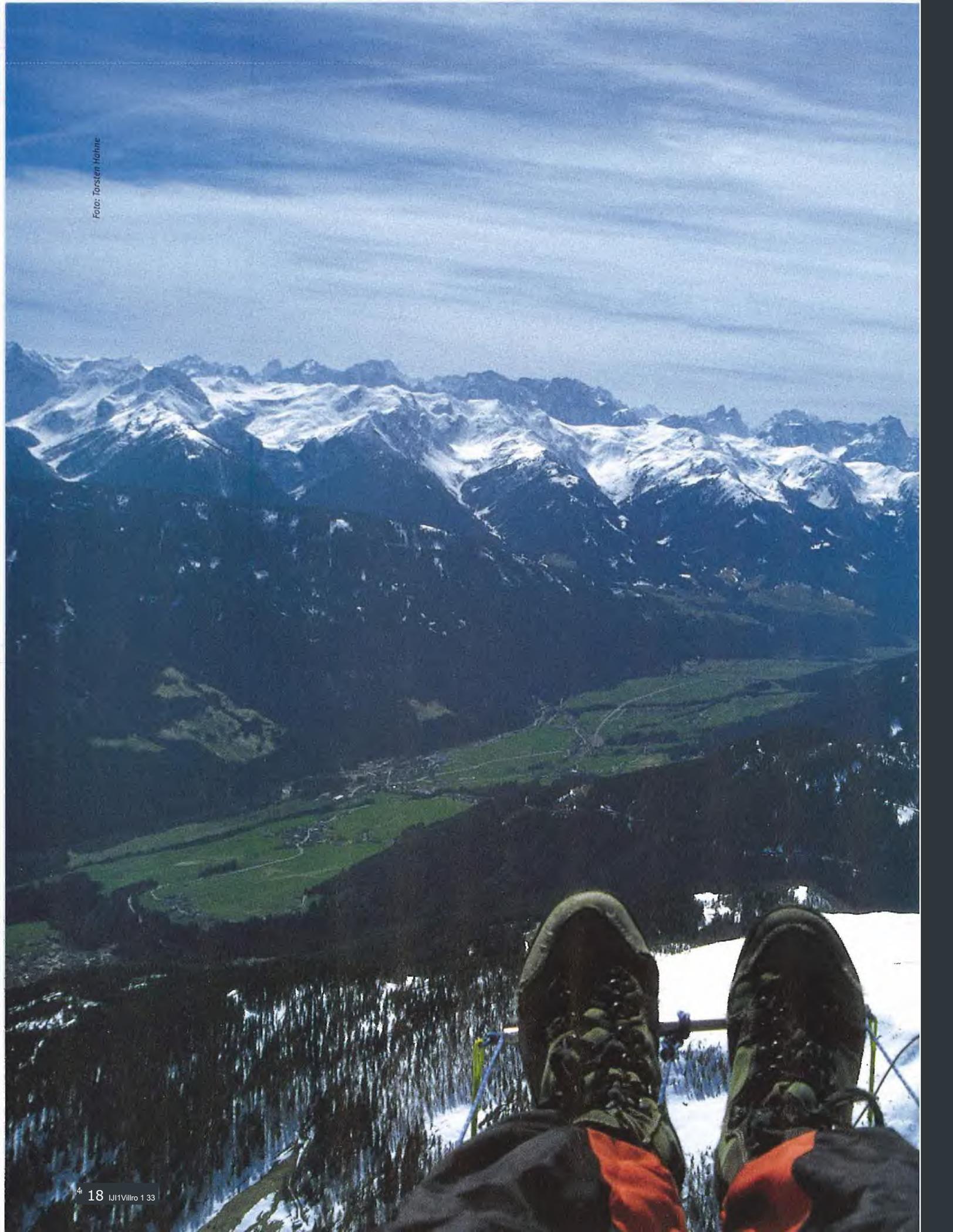
Frühling

imemomme-molil

A-1-R

An der Rampe in Grafenwald im Inntal/Österreich

Foto: Törsten Hahnke



Fliegen im April

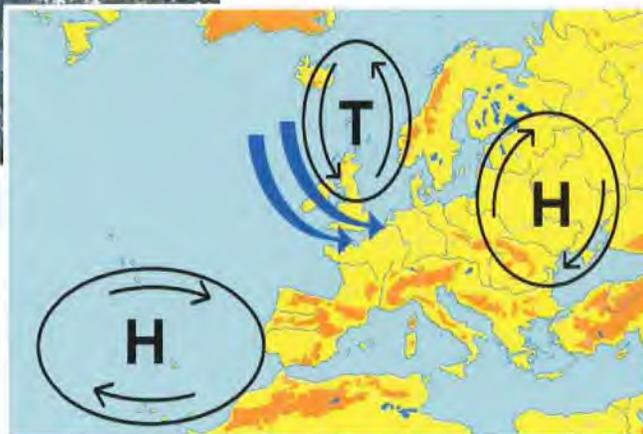
Ein Beitrag von Volker Schwanitz

Oer April ist ein ungewöhnlicher Wettermonat, denn das sprichwörtliche Aprilwetter mit seiner schnellen Folge von **Sonne, Regen, Schnee hat nicht ohne Grund einen eigenen Namen bekommen.** Aber auch wenn besonders im April über das unberechenbare Wetter und über die unpassenden Vorhersagen **der Meteorologen gewettert wird, ist der großräumige Zusammenhang, der dieses typische Wetter hervorbringt, doch klar festzumachen.** Es wird durch eine Konstellation folgender für Europa wetterbestimmenden Druckgebilde (**Hochs/Tiefs**) hervorgerufen:

Azorenhoch: Dieses quasi permanente Hochdruckgebiet ist Teil der globalen Zirkulation. Es platziert sich im Winterhalbjahr deutlich südlicher als im Sommerhalbjahr, wo wir dann auch vermehrt von seinen Ausläufern profitieren können.

Islandtief: Ähnlich wie das Azorenhoch ist das Islandtief eines unserer permanenten Druckgebilde, die (je nach Wetterlage und Jahreszeit) in unserem Wettergeschehen mitmischen.

Rußland-Kältehoch: Dieses sich im Winter fast immer etablierende bodennahe Hochdruckgebiet entsteht durch die sehr starke Abkühlung des dortigen Untergrundes. Es kühlt natürlich auch die dortige Luft stark ab, die dadurch schwerer wird und abzusinken beginnt. In solch absinkender Luft entsteht ein zähes Hochdruckgebiet (Kältehoch).



Typische April-Wetterlage: Ein starkes und jahreszeitlich recht weit südlich liegendes Islandtief, das uns direkt und anhaltend mit feucht-kühler und tiefdrucktypischer (zyklonaler) Luftmasse versorgt.

Typische April-Wetterlage: Ein starkes und jahreszeitlich recht weit südlich liegendes Islandtief, das uns direkt und anhaltend mit feucht-kühler und tiefdrucktypischer (zyklonaler) Luftmasse versorgt. Da sich das Azorenhoch um diese Jahreszeit normalerweise sehr weit von uns weg platziert, kann es kaum helfen die sehr unfreundliche Luftmasse abzuhalten. Und auch das

Blick ins Pustertal



Sextener Dolomiten



Fotos: Torsten Humme

Pfälzen



Obertilliach

Fotos: Lehmann, Tony

Spezielle Wetterinfos für die Region Osttirol

Webcams

An den Alpen kann es im April (und auch noch Mai) durchaus noch ergiebige Schneefälle geben, die der Thermikentwicklung überhaupt nicht gut tun. Es ist also ratsam sich nach einer Schlechtwetterphase über die Schneegrenze im anvisierten Fluggebiet zu informieren. Empfehlen möchte ich dazu einfach einen Blick auf die Webcams im TV (8-9 Uhr auf B3, 3Sat, ORF) oder in die umfangreichen Webcam-Sammlungen auf der DHV-Wetterseite (www.dhv.de => Wetter => Wettergeschehen => Webcams/Satbilder). So ist man vor der nicht immer so schnell wieder wegschmelzenden weißen »Pracht« doch gut gewarnt.

Flugwetter Austrocontrol

Im »Länderwetter Österreich« sind die Flugwetterberichte von Austrocontrol abrufbar. Der speziell für Osttirol erstellte Flugwetterbericht befindet sich mit im Austrocontrol-Flugwetter für Tirol (unten angefügt und leicht zu übersehen).

Windmesswerte vom Sonnblick

Bei der Einschätzung der Höhenwindsituation in Osttirol kann man auf die aktuellen Messwerte vom Sonnblick (3105 m NN) nie verzichten! Denn hier zeichnet sich die wahre Windsituation, die sich meist erst im Tagesverlauf (bei einsetzender Thermik) in den unteren Schichten durchsetzt, schon von Anfang an klar ab.

Darum ist dieser überaus wichtige Link auf der DHV-Wetterseite unter folgenden Rubriken zu finden: »Min-Wetter«, »Wind«, »Länderwetter-Österreich«.

Zusätzlich kann auch per WAP immer und überall der aktuelle Windwert abgerufen werden:

<http://wap.wetteronlineiwapiaktuell?L=dew11146>

ORF-Bergwetter

Ein weiterer sehr zu empfehlender Wetterbericht für Osttirol ist auch im »Länderwetter Österreich« zu finden, das ORF-Bergwetter. In ihm findet man die Einschätzung des Bergwettters für die nächsten 3 Tage, incl. des Höhenwindes und der Höhentemperaturen!

W-Wetterbericht in ORF2, 19:15 Uhr

Auf ORF2 bekommt man um 19:15 Uhr einen regionalen sehr guten Wetterbericht, den man sich nicht entgehen lassen sollte.

Höhenwindprognosen

Höhenwind und speziell Nordföhn sind natürlich auch in Osttirol ein Thema um das man sich nicht drücken darf. Besonders hilfreich bei der Vorhersage der Höhenwindsituation sind die Windprognosen der 850 hPa (1.500 mNN)-Höhe. Da im Wettermodell die Alpen nur rund 1.500 m hoch sind, sagen diese Prognose-Karten den über den Gipfeln zu erwarteten Höhenwind gut vorher (auch wenn der Flugberg/Startplatz höher liegt). Zu finden sind die Höhenwindkarten im Min.-Wetter der Wetterstartseite und in der Rubrik »Wettergeschehen« => »Wind«.

Flugwetterübersicht für den ganzen Alpenraum (von Austrocontrol):

Hier wird die weitere Wetter- und Windentwicklung der gesamten Alpen speziell für Fliegerbelange beschrieben, Während man sich für den Internetzugriff einmalig (kostenlos) registrieren muss, kann man die Telefonansage sofort nutzen (keine teure Sondernummer).

Internet: DHV-Wetter -> Länderwetter-> Österreich -> Alptherm -> Alptherm-Produkte

Telefon: +43/(0)51 703 99 99 0 1 1 1 #11178#_# (Unterstrich bedeutet Wählpause). Für die telefonische Abfrage ist keine Anmeldung notwendig.

Russland-Kältehoch, das uns in guten Wintern vor den Tiefausläufern schützt, ist im April kaum noch vorhanden.

Somit lässt die im April schon recht starke Sonnenstrahlung die labile Luft umgehend hochquellen, mit der Folge von Schnee- bzw. Regenschauern. Und zwischen diesen Schauern kommt natürlich immer (kurzzeitig) die Sonne durch.

Die wieder erstarkte Kraft der Sonne ist am Beispiel der astronomischen Daten für München sehr deutlich zu erkennen:

22.12.: Sonnenaufgang 08:03 Uhr, Sonnenuntergang 16:19 Uhr, mögliche Sonnenstunden 8,2 Std.

15.04.: Sonnenaufgang 06:26 Uhr, Sonnenuntergang 20:01 Uhr, mögliche Sonnenstunden 13,5 Std.

Aber neben den schnöden Zahlen merkt man auch an den sich wieder klar strukturiert bildenden Blumenkohl-Quellwolken und an den sich deutlich in der Sonne aufheizenden Innenräumen der Autos, dass es in Richtung Frühjahr geht.

Durch die wieder stärkere Sonnenstrahlung können wir unsere Suche nach den wirklich thermisch interessanten Flugregionen in den Alpen auch neu ausrichten. Neben dem an Südfanken schon großenteils schneefreien und damit thermisch sehr aktiven Untergrund ist für uns Flieger wichtig, dass die Sonne jetzt in der Lage ist, die zähen Bodeninversionen und Kaltluftseen in den Tälern aufzulösen.

Damit zieht es die Streckenjäger nun langsam aber sicher etwas weiter in die Südalpen hinein, wo jetzt die Thermik in der Regel ungleich stärker und höher reicht als am Alpensüdrand. Jetzt sind hier auch leichte Südlagen strecken-trächtig, die am Alpensüdrand nur sehr eingeschränkt nutzbar sind (Bassano-Smog). Besonders hervorheben möchte ich für diese Jahreszeit die Flugregion Osttirol mit der Emberger Alm und Silian als Hauptfluggebiete.

Osttirol

Neben den schon angesprochenen Punkten bewirkt auch die geographische Lage Osttirols, zwischen dem Alpenhauptkamm im Norden und den Sextner Dolomiten im Süden, einen deutlichen Klimavorteil, der diese Region nicht nur bei der Sonnenausbeute deutlich bevorzugt. Die apriltypi-

schon Niederschlagsgebiete aus Nordwest wirken sich durch die Alpenbarriere (Nordföhn-Effekt) hier kaum aus, während sie alpenordseitig noch für ordentliche Schneefälle gut sind. Und auch Niederschlagsfelder aus SW-S treten in Osttirol nur deutlich abgeschwächt zu Tage, da die südlich vorgelagerten Sextener Dolomiten für eine leichte Abschirmung gut sind. Dadurch beginnt hier der jahreszeitliche Übergang vom Winter zum Frühjahr besonders früh! Dies wirkt sich natürlich auch auf die Flugausbeute deutlich positiv aus, denn jeder Meter mehr an schneefreier und angestrahelter Hangfläche schiebt die Thermik in der jahreszeitlich noch kühlen Luftmasse besonders stark an!

Revisionszeit

Aber neben den angesprochenen klimatischen Effekten spielt um diese Jahreszeit auch noch ein ganz anderer Faktor in der Auswahl der Flugregion/des Fluggebietes eine Rolle. Gemeint sind die Revisionszeiten der Bergbahnen, die gewöhnlich bald nach dem Ostergeschäft beginnen. Und da nur wenige so viel Kondition und Enthusiasmus mitbringen, um die Startplätze zu Fuß zu erklimmen, müssen wir viele geliebte Flugberge bis zum Start der Sommersaison (Anfang bis Mitte Mai) aus unserem Repertoire streichen. Aber auch in diesem Punkt haben die Fluggebiete Silian und Emberger Alm die Nase vorn, denn hier ist der Weg zum Startplatz gut mit Pkws, Taxibussen (EmbergerAlm) oder der örtlichen Flugschule (Bluesky in Silian) zu erreichen.

Tipps aus Erfahrung

Bei labilen Wetterlagen mit der Tendenz zu Überentwicklungen/Schauem/Gewittern ist die Emberger Alm weniger anfällig als der Bereich Lienz und Silian. Auch wenn sich die Luftmasse natürlich nicht grundlegend ändert, ist man an der Emberger Alm doch meist einen Tick besser dran! Ist durch die Schneegrenze die Abrisskante für die Thermik deutlich unterhalb des Startplatzes, so sollte man eher früh bei Beginn der Thermik starten. Mit zunehmender Thermikstärke setzt am Startplatz oft Rückenwind ein. Ist man doch mal in diese Fettnäpfchen getreten, kann es hilfreich sein, weiter unten (möglichst an der Schneegrenze) zu starten.

Anzeige

The advertisement features a dark grey header with the 'fluggeil' logo on the left, which consists of a stylized fan icon and the brand name. To the right of the logo, the text reads 'der webshop für flieger' and 'www.immeroben.de'. Below the header, three individuals are shown wearing branded apparel: a white long-sleeved shirt with black sleeves and 'fluggeil' printed on the chest, a black jacket with 'fluggeil' on the sleeve, and a white t-shirt with black sleeves and 'fluggeil' on the chest. The background is a plain, light color.



Foto: Markus Hanfstängl

Flug übers Blomberghaus Richtung Norden

Blick ins Flachland

Auer Startplatz am Iomberg

Ein Beitrag von Margit Wohirab

„Oh mei, wo soll'n ma da bloß als erstes o'fanga?“

Skeptisch blickten viele der freiwilligen Helfer des Drachenfliegerclubs Isarwinkel (DCI) und der Lenggrieser Gleitschirmflieger auf ein Gewirr von abgeschnittenen Ästen, Rinden und Wurzelstöcken. Es ist Mitte Juli, doch das Thermometer am Berg zeigt gerade mal plus 5 Grad und es gießt in Strömen. „Arbeitsdienst am Blomberg – bei jeder Witterung“ hieß es im Rundmail an alle Mitglieder der beiden Clubs. Durch einen „Massenangriff“ des gestreiften Nutzholz-Borkenkäfers (*Trypodendron lineatum*) musste im Norden des Blombergs eine große Fläche Wald gerodet werden. Somit bot sich die Möglichkeit für den Drachen- und Gleitschirmsport, neben dem bereits bestehenden Ost-Start einen zusätzlichen Startplatz mit Nordost- bis Nordwestausrichtung zu schaffen.

„Pack mas“ rief der 2. Vorstand des DCI Markus Hanfstängl, zog seine Kapuze tief ins Gesicht und grinste uns trotz des Regens fröhlich an. „Um 13.00 Uhr gibt's Brotzeit und Bier“ – aber nur für alle, die arbeiten. Schnell fand jeder heraus, welche Art von Waldarbeit ihm am besten lag. Ei-

nige konnten gut mit der Motorsäge umgehen, andere waren mit der Axt geschickt am Werk. Sehr viele herumliegende Äste und kleinere Baumstümpfe mussten zerkleinert werden, um sie leichter abzutransportieren.

Dank des Regens und der Kälte durften wir nach Erlaubnis der Feuerwehr einen großen Teil der Rinden und Äste gleich vor Ort verbrennen.

Schweigend und vor Nässe tiefend arbeiteten wir uns durch das Gewirr. Langsam sah man Ordnung in das Chaos kommen. Nach einigen Stunden war eine größere Fläche freigeräumt. Hier konnte man jetzt mit viel Phantasie einen Gleitschirm auslegen oder mit dem Drachen loslaufen. Euphorie machte sich breit. Bei der versprochenen Brotzeit wurden eifrig Pläne geschmiedet. Viele konstruktive Vorschläge für einen brauchbaren Startplatz kamen so zusammen.

Sehr stark unterstützt wurden wir bei unseren Arbeiten durch die Herren Zintl sen. und jun. (Betreiber der Blombergbahn). Ein gut begehbarer Weg vom Lift zu den Startplätzen wurde an-



Foto: Markus Hanfstängl



Foto: Martina Gülls

**Erst die Arbeit,
dann das
Vergnügen**



Stallauer Weiher und Landeplatz im Hintergrund

gelegt und das Gelände rundherum befestigt.

Der nächste Arbeitsdienst fand bei strahlendem Sonnenschein und 25 Grad statt. Mitarbeiter der Bergbahn hatten inzwischen die gesäuberte Fläche geebnet, mit Erdreich aufgefüllt und gedüngt. Wir säten Grassamen der Marke „Almrassen“ aus und wünschten uns, es würde wieder regnen. Zum Anwachsen musste der Samen mit Stroh abgedeckt werden und der Strohstaub kratzte wie „Juckpulver“ auf unserer Haut. Zum Schluss überzogen wir die ganze Fläche mit Jutematten, die vom Gras durchwachsen werden und somit eine feste Grundlage bieten.

Am Ende dieses letzten von insgesamt fünf Arbeitstagen wurden wir mit Nordwind belohnt, Darauf hatten wir uns schon die ganze Zeit gefreut.

Der erste Flug vom neuen Startplatz – schnell packten wir unsere Fluggeräte aus! Wir waren alle gespannt, ob's thermisch geht. Sepp Mürnseer von den Lenggrieser Gleitschirmfliegern konnte es nicht mehr erwarten. Fest entschlossen die „Erstbefliegung“ zu wagen, warf er seinen Schirm auf das frische Stroh. Ein kurzer Blick auf den Windsack - perfekt - ein Ruck an den Leinen und Sepp hob lehrbuchmäßig ab. Ein lautes



„Take off“ am neuen Startplatz

„Juhee - es geht“ - warvon ihm noch zu hören, dann kurbelte er in einem Super-Bart nach oben! Ebenso problemlos verlief der erste Drachenstart! Kurze Zeit später kreiste ein Pulk von Drachen- und Gleitschirmfliegern gemeinsam über dem Blomberg-Gipfel und betrachtete aus der Vogelperspektive zufrieden das erfolgreiche Werk.

FLUGGEBIETSINFORMATIONEN BLOMBERG

Für Piloten, die zum ersten Mal am Blomberg fliegen, ist es wichtig, dass sie sich über Besonderheiten und Fluggebietsbeschränkungen genau informieren. Info-Tafeln sind an der Bergbahn und am Startplatz aufgestellt. Diese Regelungen müssen dringend eingehalten werden, da sonst das Fluggebiet erheblich gefährdet ist.

Startplätze:

Windrichtung: ausschließlich OST

Nach Verlassen des Sesselliftes nach links dem Fußweg am Berggrücken entlang folgen. Ca. 10 Minuten Gehzeit.

Startplatz: 1.246 m – Wiesenstart in Waldschneise für HG und GS – Achtung, relativ enge Schneise, für Anfänger nicht geeignet!

Landeplatz: 710 m

Koordinaten: N 47°44.846, E 011°30.754

Hinweise: Bei Seitenwind starke Turbulenzen durch die hohen Nadelbäume auf der rechten Seite der Waldschneise! Unbedingt Windsack beobachten!

Toplandungen sind möglich, aber wegen auftretender Turbulenzen nicht immer problemlos.

Windrichtung: NORD/OST – NORD/WEST

Unmittelbar unterhalb der Bergstation des Sesselliftes.

Startplatz: 1.236 m – Wiesenstart in Waldschneise für HG und GS

Landeplatz: 710 m

Koordinaten Nordost: N 47°44.060, [01110.438

Koordinaten Nordwest: N 47°44.080, E 011°30.397

Landeplatz:

An der Nord-Ost-Seite des Stallauer Weiher, (ca. einen Kilometer von der Blomberg-Talstation in Richtung Westen entfernt), direkt an der Zufahrt zum Campingplatz. Bitte versuchen, in der Nähe des Windsacks zu landen. Drachen und Gleitschirme müssen am Wiesenrand abgebaut bzw. zusammengelegt werden.

Die Zufahrt zum Landeplatz darf nur zum Abholen der Fluggeräte befahren werden!



ren werden! Auf keinen Fall Fahrzeuge im Bereich des Landeplatzes und der Zufahrtsstrasse abstellen! Zuwiderhandlungen gefährden den Landeplatz.

Koordinaten: N 47°45.005, E 011°30.309

Landung: Höhe am östlichen Seeufer abbauen – Endanflug entweder von Ost oder West – leicht hangaufwärts (nach Norden) landen.

Jahreszeit: ganzjährig

Infos für Drachenflieger:

Langpack, Starrflügler – voraussichtlich im Sommer 2005

Wetter:

www.dhv.de/typo/Wetter.10.0.html

Windmessanlage: Brauneck 0171/8169210

Windmessanlage: Wallberg 0160/96643891

Links:

Blombergbahn www.blombergbahn.de

Outdoorschule am Blomberg www.montevia.de

Campingplatz Stallauer Weiher www.campingplatz-demmelhof.de

Tourismus-Verband Bad Tölz www.bad-toelz.de

Tourismusverband Lenggries www.lenggries.de

Drachenfliegerclub Isarwinkel e.V. www.dc-isarwinkel.de

Lenggrieser Gleitschirmflieger e.V. www.lenggrieser-gleitschirmflieger.de

Flugschule Lenggries www.adventure-sports.de

Drachen- und Gleitschirmfliegerclub Tegernseer Tal www.gleitschirm.de

Flugschule Tegernsee www.paragliding-tegernsee.de

ALLGEMEINE INFORMATIONEN

Der „Hausberg“ von Bad Tölz liegt ca. 3 km westlich der Stadt, direkt an der B 472.

Bequem auch mit öffentlichen Verkehrsmitteln zu erreichen, bietet der Blomberg eine Vielfalt von Freizeitaktivitäten.

Von Drachen- und Gleitschirmfliegen bis zu einer rasanten Fahrt auf Deutschlands längster Sommerrodelbahn (Geschwindigkeiten bis zu 55 km/h) ist alles geboten.

Auf mehreren gut ausgebauten Forstwegen lässt sich der Blomberggipfel mit dem Mountainbike erklimmen. Über 25 km ausgewiesene Wege laden zum Wandern und Nordic Walking ein. Im Winter kommt auch das Ski- und Snowboardvergnügen nicht zu kurz. Der Blomberg hat für alle Könnensstufen die richtige Piste. Gipfeleinkehr bietet das Blomberghaus mit Übernachtungsmöglichkeit.

Die Kids sind im Vergnügungspark im Bereich der Talstation gut aufgehoben.

In der Umgebung des Blombergs findet man ein attraktives Angebot für Unternehmungen aller Art. So bietet die Stadt Bad Tölz das ganze Jahr über viele traditionelle und kulturelle Veranstaltungen, eine hervorragende Gastronomie und diverse Sport-Einrichtungen.

Flugberg der Nachbargemeinde Lenggries ist das Brauneck (Hausberg des Bayrischen Meisters im Drachenfliegen 2003 Richi Liebig und des DHV-OLC-Gewinners 2004 in der Gleitschirmsportklasse Burkhard Martens).

Ebenfalls ein lohnendes Fluggebiet in der Nähe ist der Wallberg im Tegernseer Tal. Ausgangspunkt für große Streckenflüge der Tegernseer Cracks.

Sylvensteinsee, Achensee und das Karwendelgebirge sind nur einige der unzähligen Ausflugsgebiete im Umland mit Flug- und Outdoormöglichkeiten aller Art.



Allgäuer Gleitschirmflie- team auf der nordischen Ski-WM

Eine rundum gelungene Werbung für unseren Flugsport ist dem jungen Allgäuer Gleitschirmfliegerteam auf der Ski WM in Oberstdorf geglückt. Das Allgäuer Team präsentierte den 315.000 WM Besuchern den Traum vom freien Fliegen und das vor der herrlichen Winterkulisse von Oberstdorf.

12 Mal waren die Milkaflieger in der WM Woche unterwegs. Landen durften sie an den Sprungschanzen oder im Stadion direkt, meist kurz vor Beginn eines Wettkampfs. Dadurch waren die Chancen am größten, dass sie ins Fernsehen kommen. Und das ist ihnen nicht nur einmal geglückt! Ganz wichtig war dem Team, nicht irgendwelche wilden Akro Manöver zu fliegen. Denn wenn Akrofliegen nicht kommentiert wird, wirkt es für viele Nichtflieger wie unkontrollierte Abstürze. Sie können sich einfach nichts darunter vorstellen. Außerdem birgt das Akrofliegen ein Restrisiko, das auf einer WM vor 315.000 Zuschauern nichts zu suchen hat. So wurde schön lautlos zu Tal geflogen und der ein oder andere machte auch mal eine dosierte Steil-



spirale um zu zeigen, dass Gleitschirmfliegen sehr vielseitig sein kann.

Die Piloten haben ihre Aufgabe mit großem Verantwortungsbewusstsein gemeistert. Die WM Leitung stellte ihnen ein striktes Programm, an das sie sich mit größter Zuverlässigkeit hielten. Wer für Sponsoren fliegt, muss sich an Abmachungen halten und etwas fürs Sponsoring tun, außer Geld einzustecken. Das ist Arbeit und nicht nur aus Vergnügen zum Fliegen zu gehen. „Sonst gehen Türchen für einen auf und man schließt diese gleich wieder hinter sich“, erklärte O11y Rössel, der bedeutende Marketingpersonen von Milka mit dem Tandem zu Tal flog um ihnen unseren schönen Flugsport zu präsentieren. Und so ein Tandemflug, bei dieser Kulisse, dem tollen Wetter und auch noch auf einer WM, das ist ja wirklich etwas ganz Besonderes!

Nina Colditz



Fliegen im Allgäu

Der Mittag bietet sowohl für Einsteiger sowie Streckenpiloten viele Möglichkeiten

Ein Beitrag von Bernd Seelherr

Das Panorama rund um den Mittag ist phantastisch, die Aussicht mit der neuen Gestaltung des Startbereiches weitläufig. Im Westen der türkis schimmernde Alpsee, im Norden erstreckt sich das Flachland. Der Blick reicht hinüber in das Ostrachtal mit seinen Flugbergen Iseler und Hirschberg bis weit nach Südosten vom Oberstdorfer Tal zum Arlberg. Flugberge für (fast) alle Windrichtungen rund herum, manche mit riesigem Streckenflugpotential wie das Nebelhorn. Andere Berge bestens für die Schulung geeignet wie der Weiherkopf oder die Salmaser Höhe. Mitten drin der Mittag in Immenstadt.

Ein unscheinbarer Berg am Rande der Allgäuer Alpen. Leicht zu befliegen, relativ wenig Flugbetrieb und eine angenehme familiäre Atmosphäre. Mit einem Profil, welches sowohl dem Einsteiger als auch dem Profipiloten genügend Spielraum zur Entfaltung gibt, Ein weiteres »Schmankerl« am Mittag ist die Vielfalt der Luftsportler. Ein ständig wechselndes Schauspiel für alle Zuschauer, wenn die unterschiedlichen Thermikflieger miteinander aufdrehen: Drachen, Gleitschirm und Segelflieger.

Die »Mittags«-Lage

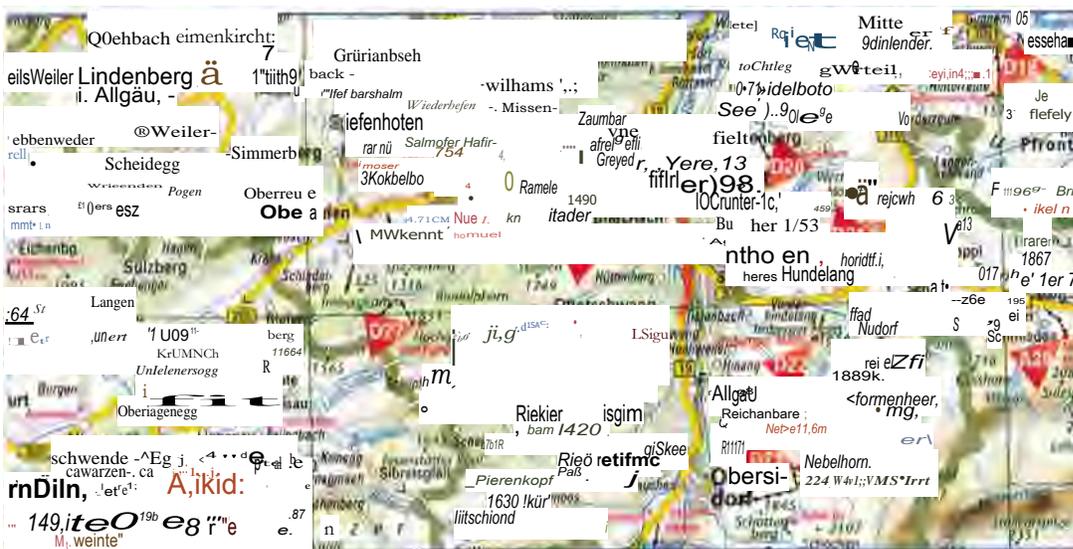
Die meisten Gleitschirmpiloten fahren nichtsahnend an diesem unscheinbaren Flugberg vorbei, hinein nach Oberstdorf, ins Tannheimer Tal oder

auch auf der Durchreise nach Andelsbuch. Außer bei Ost - und Nordostlagen. Da ist der Mittag »die« Empfehlung für das gesamte Westallgäu. Aber nicht nur bei diesen speziellen Wetterlagen ist der Berg ein Vergnügen. Aufgrund der Topographie ist der »Bayrische Wind« fast immer Garant für einen längeren Flug. Nicht immer hoch, dafür aber verlässlich. Stundenlanges Soaren ohne den Trubel anderer Gebiete der näheren Umgebung. An sonnigen Wochenenden sind auch Familien, Wanderer und Touristen mit der Bergbahn nach oben unterwegs. Die Kapazität war bisher bis zur Mittelstation gut, danach ging es allerdings mit einem Solo-Sessellift weiter. Seit Anfang August letzten Jahres ist nun auch die zweite Sektion bis zur Bergstation ausgebaut. Eine moderne und schnelle Sesselbahn befördert die Gäste bequem in wenigen Minuten auf über 1.400 m. Die Bergankunft gleicht einer mondänen Skistation - dennoch mit gemütlicher, einfacher Gastronomie. Von der Terrasse aus kann der meistbeflogene Bereich zum vorgelagerten Immenstädter Horn (einfache kleine Strecke) bis zum östlich und weiter entfernten Grünten eingesehen werden. Auch der Landeplatz ist neuerdings von dort einsehbar. Zwei Worte zum fliegerfreundlichen Personal, der schnellen Auffahrt und den Preisen am Mittag: absolut vorbildlich! Für rund 700 Höhenmeter sind auch mit der neuen und deutlich schnelleren Bahn nur 4,50 EUR zu berappen. Landegebühren sind hier ein Fremdwort.

0
ti



Vom Mittag bis nach Oberstdorf,
viele ist möglich



INFO

Um das Streckenfliegen am Mittag (D25) für Gleitschirmflieger zu fördern, hat der Betreiber der Bergbahn Preise zur Verfügung gestellt. Prämiiert werden die drei weitesten Flüge und die ersten Flüge über 100 Punkte nach Osten, Westen oder Süden. Jeweils gewertet nach der OLC-Sportklasse.

Prämien für den ersten Flug nach Osten, Westen und Süden über 100 Punkte:
 jeweils 1 x "Zehnerkarte"
 Prämien für den weitesten Flug nach Osten, Westen und Süden:
 jeweils 1 x "Saisonkarte Mittag". Die Gewinner werden im Herbst aus der OLC Wertung ermittelt und benachrichtigt.

In der näheren und weiteren Umgebung kann hier nur die Hochgratbahn mithalten. Alle anderen Bahnen haben wesentlich höhere Preise und meist auch noch überproportional teure Landegebühren.

Der Flugberg

Der Mittag ist einerseits ein einfacher Fliegerberg und bietet gleichwohl für Streckenpiloten einige Herausforderungen. Der Starthang ist direkt unterhalb der Bergstation. Aufgrund einer natürlichen Kante mit integrierter Drachenrampe (ebenerdig eingelassen) kann im Prinzip nur nacheinander gestartet werden. Bei guten Verhältnissen ist dies aber auch bei viel Flugbetrieb kein größeres Ereignis. Der teils pulsierenden Thermik im dynamischen Aufwind gebührt etwas Respekt, insbesondere vom Fliegerneuling oder weniger versierten Starter. Die Naturrampe ist gewöhnungsbedürftig und verlangt einen sicheren Startvorgang. Dennoch bleibt genügend Platz und Zeit um den Schirm zu stabilisieren und souverän zu starten. Selbst Tandemflieger finden hier ausreichend Sicherheitsreserven vor. Einmal in der Luft angekommen, hat der Mittag mehrere relativ sichere Thermik- oder

Soaringkanten. An mehreren Stellen werden die Fluggeräte meist sanft, dafür kontinuierlich, bis Gipfelhöhe emporgehoben. Für weitere Höhen muss schon sorgfältiger zentriert werden. Dem geübten Flieger ist dies ein Leichtes, Ausflüge im Gleitwinkelbereich sind problemlos zu meistern. Die östlich gelegene Soaringkante, in Verlängerung des Startplatzes, macht ein Absaufen fast unmöglich!

Am Mittag herrscht eine ausgesprochen familiäre Atmosphäre, das gemeinsame Fliegen mit Drachepiloten, Starrflüglern oder auch Segelfliegern ist wirklich ein Genuss. Es macht einfach Spaß einen Segelflieger in der Thermik auszukurbeln um letztlich der Gleitleistung völlig unterlegen zu sein. Es gibt wenige Gebiete, in denen man so gut mit anderen Fliegern »spielen« kann. Ein tolles Gefühl. Einziger Wehrmutstropfen ist der Landeplatz, da dieser rund 2 km von der Bergbahn entfernt liegt.

Streckenfliegen — klein aber fein...

Am Mittag ist Streckenfliegen von seiner schönsten Seite zu erleben. Nicht unbedingt sehr weit — aber sehr intensiv, weil die Strecken anspruchsvoll

sind und damit auch das Gefühl, etwas Außergewöhnliches erlebt zu haben. Dass Dreiecke über 60 km von dort aus machbar sind, wissen die Dracheflieger schon lange. Ein Beispiel zum Nachfliegen: Einmal über dem Startplatz angekommen, bietet sich jedem Flieger ein herrlicher Rundumblick. Die Sicht in südwestlicher Richtung verleitet schnell zu einem kleinen »Ausflug« über die sogenannte Nagelfluhkette bis zum nächsten Fluggebiet - dem Hochgrat. Dieser Höhenzug trennt das Flachland von den Alpen. Ein schöne Wanderung für die nicht fliegbaren Tage. Die Herausforderung für die Wanderer liegt in der zu bewältigenden Höhendifferenz von

INFO

Flugschulen: Peter Geg, Oase, Tel: 08326/7592, www.peter-geg.de
 Westallgäuer Flugschule, Tel: 08381/6265, www.westallgauer-flugschule.de
 Bergbahn Mittag Tel: 08323-6149, www.mittagbergbahn.de
 Preise für Flieger: Einzelfahrt 6,- EUR; 10er Karte 45,- EUR, keine Landegebühren, keine Parkplatzgebühren
 Startplätze: NO, direkt an der Bahn, leicht (Hauptstartplatz)
 NW, westlich unter der Bahn durchlaufen, mittel
 Gefahrenhinweis: nicht bei reinen Westlagen fliegen - Turbulenzen
 Streckenmöglichkeiten:
 1. Mittag – Hochgrat – Hochhädrich – Mittag ca. 40 km
 2. Mittag – Hochgrat – Andelsbuch – Mittag ca. 60 km
 3. Mittag – Tannheimer Tal – Hahnenkamm – Mittag ca. 70 km
 4. Mittag – Grünten – Nebelhorn – Mittag ca. 40 km
 Anfahrt: von Norden: Anfahrt über die BAB A8 Richtung Kempten, Ausfahrt Waltenhofen auf die B19 nach Immenstadt zur ausgeschilderten „Mittagbahn“.
 Von Westen: von Lindau der Queralpenstraße folgend über Oberstaufen nach Immenstadt.



Weiberberg



Winterfliegen in Werfenweng
vor traumhafter Kulisse

Ski & Fly - eine gelungene Mischung!

Auf einem Parkplatz nahe der Autobahn A8 beginnt unser erster Winter-Event. Manuel holt mich ab und schon beim Einladen in den großen Kombi wird klar, dass diesmal alles etwas anders ist als sonst. Kein Zelt, dafür Ski, Snowboard und natürlich Schirme liegen schon bereit – vor allem aber drei große Reisetaschen mit Lebensmitteln lassen den Platz doch recht eng werden.

In Werfenweng angekommen müssen zunächst die Vorräte für alle 16 Teilnehmerinnen auf die Selbstversorgerhütte gebracht werden – kein leichtes Unterfangen, liegen doch zwischen Liftausstieg und Hütte knapp 400 Höhenmeter Abfahrt, die mit schweren Rucksäcken, Taschen und Getränkekisten erst einmal bewältigt werden wollen! So manch eine(r) lernte bei der ungewohnten Belastung seine skitechnischen Grenzen kennen. Mit vereinten Kräften war nach zwei Runden aber alles Ess- und Trinkbare auf der urigen Freilassinger Hütt'n verstaut, die Schlafplätze im Matratzenlager ausgefuchst und wir konnten in einen ruhigen Skitag starten. Das Schöne an der Kombination aus Skifahren/Boarden und Fliegen ist ja, dass es kein schlechtes Wetter gibt und so macht es uns gar nichts aus, dass der Wind erst am – späten – Nachmittag einen ersten Start zulässt: Zehn Minuten vor Vier. Um Vier fährt die Bahn ein letztes Mal hoch und ich frage mich, wie lange die beiden, die eben noch gestartet sind, wohl zu Fuß brauchen werden, um die 500 Höhenmeter Aufstieg zu unserer Hütte bei anbrechender Dunkelheit zu bewältigen? Nach einer halben Stunde dann Entwarnung. Der Mitarbeiter an der Bahn ließ sich breit-schlagen und den beiden blieb der Fußmarsch erspart. Erleichterung auch bei mir, ich kann das „Bergtaxi“ wieder abbestellen. Abends besinnt sich Jean-Pierre seiner französischen Wurzeln und zaubert leckere Nudelvariationen auf den Tisch. Dass ihm hingegen nach der Völlerei beim Mäxchen-Spielen kein so glückliches Händchen vergönnt war, wird er wohl nicht so schnell vergessen...

Der Samstag und Sonntag bieten dann schließlich Winterflugwetter vom Feinsten, Die flotte Bahn tut ihr übriges dazu,



Kers en lässt sich beim Aufbauen vom Trubel nicht aus der Ruhe bringen...



Happy auf der Hütt'n: Die Teilnehmer beim ski&fly

dass jederauf seine Kosten kommt, Wartezeiten gibt es nur am Start: Flugwetter am Wochenende bedeutet nämlich am Bischling auch immer etwas Trubel und so ziehen wir es vor allem' nachmittags vor, das Gedränge in Ruhe von der Seite zu beobachten. Auch die Renegades trainieren hier, Langeweile kommt also auch beim Zusehen nicht auf.

Starts bei absoluter Windstille im flachen

Gelände scheinen nicht jedermanns Sache. Umso bewundernswerter, dass unser einziger Drachenflieger Kersten bei all seinen Starts keinerlei Probleme hat!-„Fliegerkameradschaft“ gibt es unter der Masse der Piloten leider nicht mehr häufig zu beobachten. Wie wäre es sonst zu erklären, dass zwar niemand der Pilotin zu Hilfe kommt, deren Schirm nach dem Startabbruch in den Latschen hängt, aber sich sofort zwei finden, die auf dem freigewordenen Startplatz auslegen wollen?

Umso mehr freut es mich, dass unsere Teilnehmer sich tatsächlich als Gruppe präsentieren: Jeder hilft jedem, zumindest am Startplatz. Beim Ab-

wasch muss Verena erst ein Machtwort sprechen, bevor die Herren der Schöpfung zum Spüllumpen greifen. Doch auch dieses Erlebnis schweißt zusammen...

Viel zu schnell vergehen drei schöne Tage mit Fliegen, Skifahren, Boarden und jeder Menge Hüttengaudi. Alle sind sich aber einig, dass Ski&Fly zu einer festen Einrichtung werden sollte und drum bleibt mir nur zu sagen:

See ya next year!

Tobias Schreiner



"Die ist aber ganz schön scharf, die Soße!"



DHV-JUGEND wir tun was!

26. bis 29. Mai 2005

Cottbus — angeschleppt

Wir wagen uns ins Flachland! Zur besten Thermikzeit schleppen wir euch in die ... äh nein... in der Lausitz. Noch kein Schleppschein? Kein Problem! Die Schleppeinweisung macht ihr einfach gleich vor Ort.

Was ist geboten?

- **4 Tage Fliegen von morgens bis abends!**
- **Flachlandfliegen (endlich mal kein nerviges Lee!)**
- **Möglichkeit, die Schleppeinweisung zu beginnen!**
- **Interessante Vorträge und die neuesten Videos!**
- **4 Tage Fliegerlager mit Party und Fun bis zum Abwinken!**

Geschleppt werden können natürlich Drachen und Gleitschirme, die Einweisung wird voraussichtlich aber nur für Gleitschirmflieger angeboten.

Die DHV-Jugend übernimmt die Kosten für die Betreuung vor Ort und einen Teil der Start- und Landegebühen. Selber zahlen müsst ihr die Schlepps und, falls gewünscht, die Schleppeinweisung durch einen Fluglehrer.

Teilnehmen können alle jungen DHV-Mitglieder bis 28 Jahre mit gültigem A-Schein und Versicherung. Die Teilnehmerzahl ist beschränkt.

Alle weiteren Infos und die Anmeldung gibt es wie immer im Internet: www.dhv-iu⁹end.de unter ‚Events‘.

bis 3. Juli 2005

Füssen

Der Schwangauer Drachenflieger e.V. hat uns eingeladen und wir folgen dieser Einladung gerne! Auf geht's zu unserem ersten XC-Camp für Streckenflug-Einsteiger!

Was ist geboten?

- **Streckenflug-Einführung in Theorie und Praxis**
- **Strecken planen mit Karte und PC**
- **In der Luft die richtigen Entscheidungen treffen**
- **OLC-Einweisung**

Locals erklären uns das Fluggebiet und markieren die Bärte, bevor wir uns dann gemeinsam aus dem vertrauten Gebiet heraus wagen.

Die DHV-Jugend übernimmt wie immer die Kosten für die Betreuung vor Ort und einen Teil der Start- und Landegebühen. Für die Auffahrten müsst ihr selbst in die Tasche greifen.

Teilnehmen können alle jungen DIW-Mitglieder bis 28 Jahre mit gültigem B-Schein und Versicherung. Die Teilnehmerzahl ist beschränkt.

Alle weiteren Infos und die Anmeldung gibt es wie immer im Internet: www.dhv-iugend.de unter ‚Events‘.



Hartmut Schlegel (li.) erklärt die Grundlagen einer erfolgreichen Pressearbeit. Tipps zur Webgestaltung gibt Benedikt Liebermeister (re).

„„Zeep *it short and simpfie*

Erfolgreiche Pressearbeit mit dem DHV-PR-Seminar

Circa 30 Personen mittleren Alters arbeiten in Zweiergruppen konzentriert an ihren Übungsbeispielen. Kein unnötiger Laut ist zu hören. Mit Ernst und Hingabe sind sie bei der Sache. Der Referent geht von Tisch zu Tisch und gibt Hilfestellung. Erinnerungen an die Schulzeit werden wach. Ob sie damals auch so fleißig waren?

Der DHV hatte zum Presseseminar in Sauerlach bei München eingeladen. Zahlreiche Vereine, Flugschulen und Hersteller nahmen das Angebot gern an. Hartmut Schlegel, Pressesprecher der Deutschen Postbank, und das Team der DHV-Öffentlichkeitsarbeit waren als Referenten engagiert. Das Feedback war so positiv, dass das nächste Seminar im November/Dezember in der Mitte Deutschlands geplant ist.

Alle DHV-Mitglieder sind herzlich dazu eingeladen. Vorläufige Anmeldungen unter pr@dhv.de oder **08022/967562**.

Der Ort wird nach dem Schwerpunkt der Anmeldungen festgelegt.

DHV Seminar zum Thema PR — was bringt's?

Der DHV lud zu einem PR-Seminar für Hersteller, Vereine und Flugschulen ein. Soll ich da wirklich hin, dachte ich mir? Lohnt sich das? Noch dazu in meiner Freizeit an einem Sonntag! Was soll ich als studierter Marketing-Profi von denen schon noch lernen? Mehr als ich dachte! Der Gastreferent Hartmut Schlegel, PR Manager einer großen Bank, überzeugte mit seiner angenehm ruhigen und positiven Art. Er vermittelte wertvolle Tipps, wie man Pressemitteilungen spannend und verständlich schreibt und die richtigen Medien und Leute überhaupt erreicht. Es sind die einfachen Dinge, die wichtig sind, die man aber auch gerne schnell wieder vergisst. Einfache Sätze machen die Meldungen leichter lesbar, statt in sich verschachtelte und mit Informationen voll gepackte. „Lest die BILD Zeitung“ war für mich ein überraschender, aber dennoch einleuchtender Tipp. Wurde diese Zeitung in der Schulzeit von den Lehrern geächtet, so führt der einfache Schreibstil anscheinend doch zu sehr hohen Auflagen. Die praktischen Übungen zeigten aber auch, dass das manchmal ganz schön schwer sein kann.

Mit „Gestaltung der Homepage“ riss Ben Liebermeister ein schier unendliches Thema an. Es gibt so viele Dinge, die man dabei falsch machen kann! Ben erläuterte das anschaulich anhand eigener Erfahrungen beim Gestalten der DHV Website. Er machte noch einmal klar, wie wichtig ein vorangestelltes klares Konzept ist, bevor man überhaupt mit der eigentlichen Gestaltung beginnt. Auch die Tipps, was man tun sollte, damit die eigene Homepage im unendlichen Webespace besser gefunden wird, waren sehr wertvoll.

Abgerundet wurde das Seminar in Diskussionsrunden in 3 verschiedenen Gruppen. Natürlich wollte in der Hersteller - Gruppe keiner seinen Mitbewerbern zu viel aus dem Nähkästchen verraten. Dennoch war es ein interessanter Austausch mit konkreten Ansätzen, gemeinsam etwas für die Erweiterung unseres schönen Sports zu tun. Jetzt hoffe ich, dass diese Ansätze in der nahen Zukunft fruchten.

Ich danke Hartmut, Ben und Kathrin für dieses interessante und gut strukturierte Seminar und freue mich schon jetzt auf das nächste.

Stefan Mayrhofer, Manager Marketing & Sales, UP International



Sehr konstruktiv war die Zusammenarbeit zwischen den Teilnehmern



Interessiert folgten die Teilnehmer den Ausführungen Hartmut Schlegels

Frischer Wind für die Öffentlichkeitsarbeit

In Sauerlach bei München ließen es sich Vertreter von Drachen- und Gleitschirmfliegerclubs, Flugschulen und Anbietern so richtig gut gehen. Der DHV hatte zu einem Presseseminar in ein schickes Hotel eingeladen, übernahm alle Kosten und stellte die Referenten.

WIE BITTE?

Nein, so war es natürlich nicht; schließlich wollen Ben Liebermeister und Kathrin Metzenroth, die das Seminar für den DHV ausgerichtet haben, ihre Jobs gerne noch länger behalten. Gemeinsam mit Hartmut Schlegel als externem Referenten und PR-Profi brachten sie den rund zwei Dutzend (auf eigene Kosten angereisten!) Teilnehmern im Verlauf eines straffen Programms näher, wie professionelle Öffentlichkeitsarbeit aussieht. Im ersten Teil zeigte Hartmut auf, wie man eine Pressemitteilung verständlich, und mit möglichst großer Chance auf Veröffentlichung, formuliert. So lernten wir, dass die „KISS“-Regel nichts damit zu tun hat, wie man küsst; sie besagt vielmehr, dass eine Pressemeldung kurz und einfach sein sollte, um anzukommen (Keep It Short and Simple). Die anschließende praktische Übung zeigte, dass dabei Theorie und Praxis gar nicht so leicht in Einklang zu bringen sind. Auch die Kontaktmöglichkeiten mit den Medien beschrieb Hartmut anschaulich.

Als nächstes nahm Ben Liebermeister sich den Internetauftritt der Vereine, Flugschulen und Anbieter vor. Er gab grundlegende Hinweise zur Gestaltung und konnte mit vielen Tipps, auch zu nützlichen Hilfsprogrammen, aufwarten. Bei der Veranschaulichung anhand vorhandener Internetseiten der Teilnehmer gab es manche Überraschung.

Als weiteres Hauptelement schloss sich nachmittags ein Brainstorming an. Dabei konnten die Vertreter der Vereine, Flugschulen und Anbieter unter sich mit je einer Referentin/einem Referenten über alles sprechen, was sie im Rahmen ihrer Öffentlichkeitsarbeit berührt. Diese Gelegenheit nahmen alle Gruppen intensiv wahr. Auch die unangenehme, aber wichtige Frage, wie man in diesem Zusammenhang mit einem schweren Flugunfall umgeht, wurde hier besprochen.

Damit die Teilnehmer die dicht gedrängt präsentierten Informationen auch in Ruhe nachschlagen und vertiefen können, erhielten sie am Ende noch entsprechende Arbeitsunterlagen mit auf den Heimweg.

Persönlich freue ich mich, dass ich am Vortag die Möglichkeit hatte, mir einmal die DHV-Geschäftsstelle in Gmund aus der Nähe anzusehen — für einen Rheinland-Pfälzer eine rare Gelegenheit.

Insgesamt war es aus meiner Sicht ein professionell organisiertes und informatives Seminar. Jeder, der im Rahmen unseres Flugsports Öffentlichkeitsarbeit betreibt, sollte hieran einmal teilnehmen.

Und Spaß hat das Ganze auch noch gemacht!

Volkmar Baaden,
 Pressewart Drachen- und Gleitschirmfliegerfreunde
 Rhein-Mosel-Lahn e.V.



Hartmut unterstützt die einzelnen Gruppen





Aus Theorie wird Praxis



DHV-Press-Seminar 2005 oder "Der Weg zum Erfolgsverein mit steigenden Mitgliederzahlen"

Schneesturm und Eis erschwerten den Weg zum DHV-Seminar "Erfolgreiche Pressearbeit". Was wird uns da wohl beigebracht? Hartmut Schlegel, im Hauptberuf und in seinem Verein Pressereferent, schockte mich erst mal: Wir sollen von der "Bildzeitung" lernen! Ich war sehr skeptisch: Was kann man wohl von einer Zeitung lernen, die immer wieder moralisch fragwürdige Meinungsmache betreibt und regelmäßig vom deutschen Presserat gerügt wird? Gemeint ist damit allerdings anderes: Schreibe kurz und einfach, kein Fachchinesisch, verständlich, konkret und direkt. Dies ist nicht so einfach, wie es sich anhört. In Übungen mit echtem Gleitschimmaterial konnten wir feststellen, wie mühsam das Umformulieren dieser für Laien unverständlichen Texte war. Nach dem Schreiben kamen Tipps für die nächsten Hürden: Wie spricht man die verschiedenen Medien an und welche Regeln sollte man beachten. Und als dringende Empfehlung: immer das große Plus unseres Sportes - schöne Bilder - verwenden! Im zweiten Teil des Seminars wurde die Homepage betrachtet. Benedikt Liebermeister teilte mit uns seine Erfahrungen mit der umfangreichen DHV-Seite. Aufbau und Technik war auch für kleinere Vereinsseiten interessant.

Im letzten Teil trennten sich die drei Gruppen. Die besonderen Interessen von Flugschulen, Herstellern und Vereinen wurden so genauer besprochen. In meiner Gruppe mit den Vereinen waren die meisten Teilnehmer. Hier fand ein reger Erfahrungsaustausch statt. Viele Vereine kämpfen mit ähnlichen Problemen: Wenige Mitglieder kommen, aber viele gehen. Damit verbunden ist die Zunahme des Durchschnittsalters. Einige Vereine hatten hier keine Probleme und meldeten konstante oder steigende Mitgliederzahlen. Hilfreich ist hier anscheinend:

- eine aktuelle Homepage, inzwischen wohl wichtigstes Kontaktmedium ("aktuelle" Terminhinweise auf ein "Morgen", das bereits Monate zurückliegt, bewirken einen sofortigen Weg-Klick-Effekt),
- interessante Vorträge, vor allem im Winterhalbjahr (zugkräftige Referenten auch über den DHV),
- gemeinsames Ausflugsprogramm (rechtlichen Haftungsausschluss für Verein beachten),
- Rettungsschirme in Turnhalle werfen und packen,
- Teilnahme an bzw. Organisation von örtlichen Festen (ein Verein lässt die Kinder im UL eine Runde spazierenfahren - der Nachwuchs ist dort gesichert),
- bekannte und sportlich erfolgreiche Mitglieder und
- Nachbarvereine einladen bzw. Kooperationen.

Zusammenfassend: etwas tun, aktiv sein und austesten, was tatsächlich ankommt - aber so, dass die Arbeit auf viele Schultern verteilt wird.

In der Schlussrunde zeigte sich ein gemeinsames Interesse: Mehr Flieger gewinnen und damit den Kuchen vergrößern hilft allen: Herstellern, Flugschulen, DHV und Vereinen.

Und einen Tag später habe auch ich eine Bildzeitung gekauft und dazugelernt: nix Verwerfliches gefunden. Der knappe Text ist tatsächlich sehr einprägsam formuliert, es werden viele Bilder und extrem gut lesbare Überschriften verwendet.

Peter v. Bronk, Eichenauer SV

all inclusive...

... im **Pauschalangebot** für Gleitschirm-Ferien in Engelberg, dem Gleitschirm-Eldorado der Schweiz

- SHV DHV Fluglehrer-Betreuung
- Advance-Equipment
- Zimmer/Frühstück
- Bergbahnfahrten
- Aus- und Weiterbildung
- vom Anfänger bis zum Profi
- variabel 5-14 Tage



Preisbeispiel:
5 Tage alles dabei
ab **C 448.--**

- gemässigte Verhältnisse
- verschiedenste Fluggebiete
- bis 2600m Höhendifferenz
- Bahnen ganzjährig in Betrieb
- familienfreundlich



engelber9

ADVANCE PRO SHOP

Buchen bei:

Euroflugschule Engelberg
CH-6390 Engelberg

Tel. +41 41 637 07 07
www.euroflugschule.ch

Betreuung... Material... Hotel... Bergbahnabo...

Höhenwind-Vorhersagen für jeden Punkt der Erde

Ein Beitrag von Volker Schwanitz

Es hat sich langsam aber sicher herumgesprochen, dass sich auf der DHV-Wetterseite (www.dhv.de => Wetter) mittlerweile eine Vielzahl von ausgesuchten Wetterlinks zusammengefunden hat. Einen Link, dem man nicht auf den ersten Blick ansieht, **was alles** in ihm steckt, möchte ich näher erläutern.

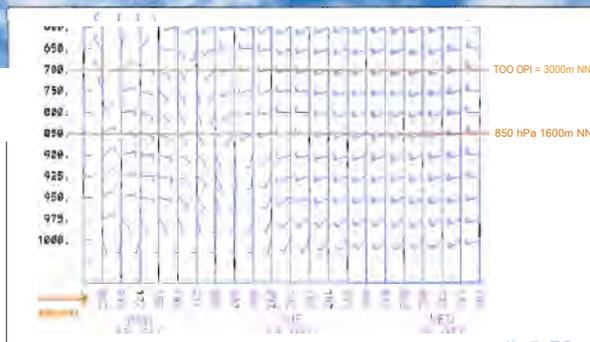
Der Link (<http://www.arl.noaa.gov/ready/cmet.html>) führt auf eine Seite des amerikanischen »Air Resource Laboratory« (ARL), auf dem ein Tool namens »READY« (Real-time Environmental Applications and Display sYstem) zur Verfügung steht. Mit ihm kann man relativ einfach (u.a.) punktgenaue Windverlaufs- und Windschichtungskarten für jeden Punkt der Erde generieren. Als Datenbasis wird dabei das anerkannt gute globale GFS Wettermodell verwendet.

Interessant sind gerade diese Windkarten, da sie den Verlauf (zeitlich und höhenmäßig) auf einen Blick zeigen. Hervorzuheben ist außerdem die hohe zeitliche Auflösung mit einer 3-stündigen Abstufung, wodurch sogar die überregionalen Änderungen der Windrichtung und Windstärke im Tagesverlauf erkennbar werden!

Besonders die Strecken- und Hochgebirgsflieger können von diesen Informationen profitieren, da präzise Höhenwindvorhersagen ein entscheidender Punkt bei der Gebiets- und Routenwahl sind. Richtig eingesetzt kann man gebietsbedingte Leesituationen vermeiden oder auch leichte Föhneffekte (z.B. durch den Alpenhauptkamm) einschätzen. So kann man das Optimaler aus der Wetterlage herauszuholen!

Aber auch regional sind solch detailliertere Höhenwindvorhersagen von Nutzen! Der Höhenwind in den Alpen hat nämlich (auch wenn er nicht besonders stark ist) deutlichen Einfluss auf die Flugbedingungen, da die thermischen Windsysteme (Talwinde, Bayerischer Wind) in ihrer Ausprägung mit dem Höhenwind verknüpft sind. So verstärken sich Talwinde deutlich und reichen auch höher, wenn der überregionale Höhenwind in gleicher Richtung weht. Und der Bayerische Nordwind setzt bei überregionalem Nordwind viel früher ein und weht stärker als gewohnt. Analog dazu werden diese Winde abgeschwächt, wenn der Höhenwind ihnen entgegen gerichtet weht. Lässt man diese Faktoren in seine Flugplanung mit einfließen, ist dies sicher vorteilhaft.

Ein weiteres großes Einsatzfeld haben diese Karten bei der Einschätzung der Windsituation in Ländern, in denen kein eigener Flugwetterbericht zu bekommen ist. Die grobe Wetterentwicklung (zur Not als Vorhersage mit Wettersymbolen) bekommt man schon irgendwie aus den örtlichen Medien, aber der für uns Flieger wichtige Höhenwind bleibt da ausgespart. Und genau diese Lücke können diese Windkarten füllen!



Wie lese ich diese Karten?

Wie unschwer zu erkennen ist, liest man auf der unteren Achse den Zeitpunkt ab, für den man den Windwert sucht. Auf der senkrechten Achse ist die Höhe getragen. Wie in der Meteorologie üblich, wird die Höhenangabe über den Luftdruck gemacht, was aber nur anfänglich ungewohnt ist. Hier eine Gegenüberstellung des Drucks [hPa] und der dazugehörigen (gerundeten) Meereshöhe (dass in den Karten noch die Druckangabe Minibar [mb] verwendet wird, ist dabei belanglos, da 1 mb = 1hPa).

Um den Höhenwind einschätzen zu können, ist das Augenmerk auf den Höhenbereich zwischen 850 hPa (1.500 m NN) und 700 hPa (3.000m NN) zu richten. In diesem Höhenbereich ist der Höhenwind am klarsten zu erkennen. Die in den Karten verwendeten Windsymbole sollten eigentlich keinem Flieger Rätsel aufgeben, aber zur Erinnerung.

500 hPa 0500mNN
700 57a 3000mNN
500 hPa: 2000015
800 hPa: 800 rein
1000 hPa MaaraahGh.

West 5 kt	Nord 15 Kt.	Süd 25 Kt.	Ost 55Kt.
1 Knoten 0 1,852 Km/h			
Faustformel: lunt ⁰ (Knoten 0 2) -10%			

Wie komme ich zu diesen Windkarten?

www.dhv.de => Wetter => Wettergeschehen => Radiosonden/Temps => Vorhersage-Tool (Der Link ist in der Rubrik Radiosonden zu finden, da sich mit diesem Tool auch Vorschau-Temp-Diagramme erstellen lassen, die ja alles beinhalten, was man zur Erstellung einer punktgenauen Thermikprognose braucht).

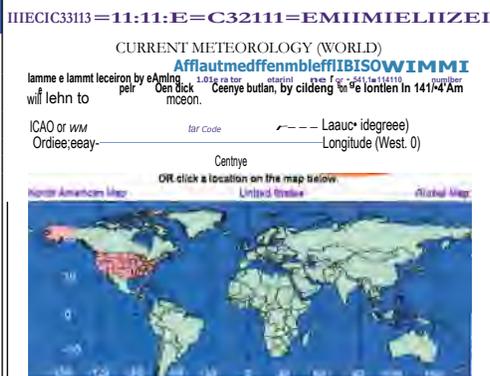


Dann erscheint folgende Eingabemaske, in der man den Ort wählt. Dies kann man über die Eingabe der Koordinaten tun, wobei zu beachten ist, dass man als Trennzeichen bei den Koordinaten einen »Punkt« verwendet und kein »Komma«! Für Bozen (das man als Referenzpunkt für einen Windvorhersage in den Dolomiten gut verwenden kann) sind 46.30 und 11.20 in die Eingabefenster einzutragen. Oder durch die Eingabe eines möglichst nahe am Zielort gelegenen Flugplatzes (über den Icao-Code, z.B. ILPB = Bozen, EDDM = München, LOWI = Innsbruck, ...) Eine Liste aller ICAO-Flugplatz-Codes findet man neben dem Eingabefenster unter »Search for Code«.

Für Flieger, die in der Lage sind Temp-Diagramme (Radiosondenaufstiege) zu interpretieren, bietet das hier vorgestellte Tool auch die Möglichkeit Vor-schau-Temp-Diagramme zu erstellen. Dazu wählt man anstatt Windgram nur Sounding aus der Liste der Produkte aus (siehe letzte Eingabemaske). In diesen Diagrammen ist alles notwendige vereint, um seine eigenen punktgenaue Thermikprognose zu erstellen! Erklärungen zur Temp-Analyse findet man u.a. in der Rubrik Radiosonden/Temps auf der DHV-Wetterseite.

Quellen der Grafiken:

- 1) Windgram vom ARL: <http://www.arl.noaa.gov/ready/cmet.html>
- 2) Gegenüberstellung Höhe NN/Druckflächen: Von mir erstellt
- 3) Erklärung Windpfeile: Von mir erstellt
- 4) Eingabemaske vom ARL: <http://www.arl.noaa.gov/ready/cmet.html>
- 5) Eingabemaske vom ARL: <http://www.arl.noaa.gov/ready/cmet.html>



Nach Eingabe des Ortes auf »Continue« drücken und in der folgenden Eingabemaske unter »Windgram« das 3-Stündige und bis 84 Stunden voraus reichende GFS-Wettermodell wählen (gleich das erste in der Liste). Die weitere Menüführung (in der man u.a. die Größe, die Startzeit und die Laufzeit des Diagramms wählen kann) erklärt sich von selber und wird daher hieraus-gespart,

Anzeige

Wind ist für uns alle da ?!





1 Luftraum frei

Bernhard Schmid gehört zu den Pionier Gleitschirmfliegern in Frankreich. Damals war er der erste Deutsche, der dieses neue Fluggerät ausprobierte. Das sie auch in kürzester Zeit zu den offiziellen WM in Verbier/CH. Beim Cut Deutsch Team wurde mit Bernhard im F-100er im D-Lehrteam mit. Die Faszination des Fliegens ließ Bernhard nie mehr los und er wurde nach langer Ausbildung Berufspilot.

Den Gleitschirmfliegern blieb er verbunden, da er u. a. die Rettungseinsätze zu ihrer Bergung fliegt.

des Gleitschirmfliegens in Deutschland. 1986 bestellte er seinen ersten bei der Firma Salewa beschäftigt, zusammen mit Sepp Gschwendtner. Dieses neue Fluggerät auszuprobieren. Beide waren hervorragende Kletterer. Top- Gleitschirmpiloten gehörten, bewiesen sie 1987 auf der ersten internationalen WM in Verbier/CH. Beim Cut Deutsch Team wurde mit Bernhard im F-100er im D-Lehrteam mit. Die Faszination des Fliegens ließ Bernhard nie mehr los und er wurde nach langer Ausbildung Berufspilot.

den, da er u. a. die Rettungseinsätze zu ihrer Bergung fliegt.

Bernhard, stell Dich bitte kurz vor. Vor allem Dein Werdegang zum Helikopter Piloten interessiert uns.

Ich bin in Garmisch-Partenkirchen geboren, lebe in Grainau unter der Zugspitze und bin 43 Jahre alt. Zeitgleich zum Gleitschirmfliegen habe ich mit der motorisierten Fliegerei angefangen, 1986 die Privatpilotenlizenz (PPL) für Fläche und '89 den PPL für Helikopter gemacht. Seit '93 habe ich den Berufspilotenschein für Helikopter, die Instrumentenflugberechtigung und bin Fluglehrer. Jetzt arbeite ich für den HEW Flugservice im Team Deutsche Rettungsflugwacht (DRF) als Kapitän für Helikopter. Unser Heli ist der „Christoph München“, einer der wenigen Hubschrauber, die 24 Stunden, also auch nachts, im Einsatz sind. Unsere Aufgaben sind Intensivtransporte und die Primärrettung bei schweren Unfällen, nachts nach speziellen Verfahren.

Bei einer Helikopterbergung muss der Luftraum von Drachen- und Gleitschirmfliegern frei sein. Grund ist u.a. der Downwash. Wie und in welchem Umkreis wirkt sich der Downwash vom Helikopter aus?

Die größte Gefahr ist der Zusammenstoß mit Gleitschirmen oder Drachen, dann erst der Downwash. Den allerdings habe ich in meiner aktiven Zeit als Gleitschirmflieger selbst erfahren. Bei Filmaufnahmen in Samedan flog der Helikopter zu nah über mir. Der Downwash traf mich schlagartig ohne jede Vorankündigung. Von der Kappe blieb da nicht mehr viel übrig.

Der Umfang des Turbulenzbereichs ist sehr schwer einzuschätzen, der Windverlauf spielt da auch eine große Rolle.



Helikopter Kapitän Bernhard Schni
arer

Technische Details

Rufzeichen: Christoph München
 EC 145 / Firma Eurocopter in Donauwörth
 2 Turbinen mit jeweils 750 PS, ist auch mit einer Turbine flugfähig
 Maximale Reichweite ca. 700 km
 Maximales Abfluggewicht 3.585 kg
 Bildschirmcockpit wie Airliner, Instrumentenflugtauglich, digitaler Autopilot, Satellitentelefon.
 Medizinische Ausstattung: fliegende Intensivstation
 Kostet: 5,5 Millionen Euro
 Mehr Infos: www.HDM-Ftugservice.de, www.drf.de



Was behindert Eure Einsätze vor Ort am meisten?

Wie schon erwähnt die Piloten in der Luft. Bei einer Helikopterbergung müssen die Piloten schnellstmöglich zum Landen gehen und der Start gesperrt werden. Für Hubschrauberpiloten ist es schwierig, die Gleitschirm- und Drachen/Lieger während einer Bergung im Auge zu behalten, da diese ständig ihre Position wechseln, sich mal vor, übert, unter ödet sonst wo in Bezug auf den Hubschrauber befinden. So muss oft viel Aufmerksamkeit auf die Lufttraumbeobachtung gelegt werden, die aber zu diesem Zeitpunkt woanders notwendiger wäre. Flugtechnisch ist eine Bergung im Gelände sehr anspruchsvoll, da spielen viele Faktoren eine Rolle. Z.B. hat ein Hubschrauber im Hochgebirge oft Leistungsprobleme und seine 41anövrierfähigkeit ist dadurch eingeschränkt.

Ihr sitzt ja praktisch in einer Glaskanzel, da ist die Rundumsicht recht gut. Wo liegt der tote Winkel?

Bei unserem Helikopter ist die Sicht nach vorne sehr gut, sie beträgt mehr als 180°. Bei anderen Hubschraubermustern kann sie deutlich schlechter

sein. Der tote Winkel liegt in jedem Fall hinten. Da sich ein Hubschrauber in alle Richtungen bewegen kann, schaffen Gleitschirme und Drachen eventuell ein Sicherheitsrisiko.

Meist befinden sich mehrere Personen bei dem Verletzten. Wie sollen sie sich verhalten?

Unbedingt zuerst den Verletzten vom Schirm trennen. Es gab einen Fall in der Schweiz, da wurde der Verunglückte im Downwash von seinem Schirm eine Felswand runter gezogen. Dann sollten alle Gegenstände – Schirme,, Jacken, Gurtzeuge etc. – weggepackt werden. Einer bleibt beim Verletzten, der Rest geht auf die Seite. Diese Person sollte bei Anflug des Helikopters das Yes- oder No-Zeichen (siehe Kasten) machen, um Anzeigen, ob der Hubschrauber auch die richtige Stelle anfliegt. Wichtig ist, den Verteilten vor denn Downwash zu schützen, damit offene Wunden nicht verunreinigt werden. Liegt Schnee, ist es hilfreich, die voraussichtliche Landefläche festzutreten, sonst sinkt der Hubschrauber zu sehr ein.

Foto: Hens G. Isenberg



Benötigt Ihr im Landebereich Zeichen, woher der Wind kommt. Wenn ja, wie sehen die aus?

Ja, das wäre gut. Am besten mit einer Art Windspion die aktuelle Windrichtung anzeigen.

Wie weit sollen sich die Helfer vom Landepunkt entfernen!

Die normale Landefläche ist 30x30 Meter, zur Not auch kleiner. Wenn möglich 20 bis 30 m davon entfernen.

Welche Telefonnummern im Ernstfall?

Vorrangig die 112, den Notruf, diese Nummer gilt europaweit. Dann 112 für die Polizei. Der Vorteil der beiden Nummern ist, dass der Anrufer digital geortet werden kann, falls das Rettungsteam aus irgendeinem Grund die Absturzstelle nicht findet. Die 19222 der Rettungsleitstelle funktioniert nur vom Festnetz ohne Vorwahl! Ruft man vom Handy an, muss die richtige Ortsnetzvorwahl vorgewählt werden, sonst landet man mit seinem Anruf unter Umständen in einem anderen Leitellenbereich.

Oft sind Augenzeugen bei einem Unfall sehr aufgewühlt und vergessen bei der Benachrichtigung der Rettungskräfte wichtige Details. Welche Angaben benötigt Ihr?

Am wichtigsten sind genaue Ortsangaben, z.B. die Koordinaten. Sind keine Koordinaten vorhanden, eine detaillierte Beschreibung anhand eines markanten Punktes mit Entfernungsbestimmung. Unbedingt die Himmelsrichtung angeben.



Zur Gedächtnisstütze bei einer Unfallmeldung

Yes ft/

Fünf W's

- Wo ist es passiert? (genaue Ortsangabe) No
- Was ist passiert? (kurze Unfallbeschreibung)
- Wie viele Verletzte? (konkrete Anzahl der betroffenen Personen)
- Welche Art der Verletzung (keine Diagnose, sondern kurze Symptombeschreibung)
- Warten auf Rückfragen

Ausgerüstet für den Ernstfall



Foto: Benedikt Liebermeister

„Christoph München“ im Einsatz



Foto: Eurocopter

ben. „finks vom Roßwank“, nützt uns wenig. Außerdem die Meereshöhe. Wird eine Winde benötigt? Nicht jeder Helikopter ist damit ausgerüstet. Wie ist der Landeplatz beschaffen? Eben oder ein Hang. Gibt es Hindernisse wie Seil- und Materialbahnen, Stromleitungen etc.. Wenn vor Ort keine Landung möglich ist, dann wo in der Nähe, welche Entfernung? Den ungefähren Verletzungsgrad, ist bereits medizinische Hilfe vor Ort? Auf jeden Fall eine Rückrufnummer hinterlassen!

Wie lange dauert es vom Anruf bis zum Eintreffen des Helis? Bei bergnah stationierten Hubschraubern wenige Minuten. Aber an schönen Sommertagen kann es problematischer werden, wenn die Helikopter bei anderen Unfällen gebunden sind. In den bayerischen Alpen sind die Basen in Traunstein, Murnau und Kempten bergnah, wo jeweils ein Helikopter stationiert ist. In München stehen zwei, einer davon ist unser „Christoph München“, der andere ist vom ADAC.

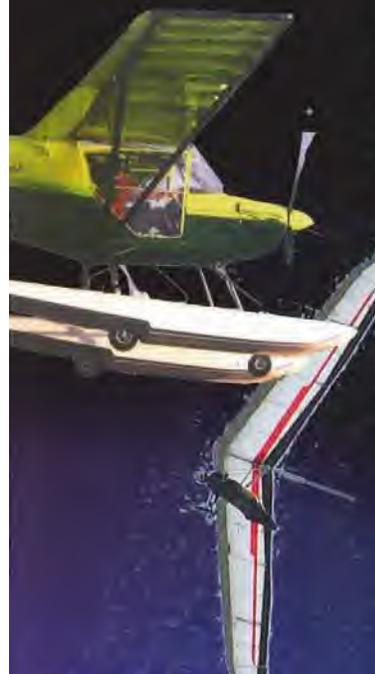
Helikopterflüge sind bekanntlich nicht billig. Was kostet ein Einsatz? Die Flugstunde kostet zwischen 2.500 und 3.000 Euro und wird in der Regel von der Krankenkasse übernommen, wenn der Pilot verletzt ist.

Zum Glück verlaufen viele Abstürze glimpflich. Muss der Pilot sich trotzdem melden? Auf jeden Fall. Benötigt der Pilot nach einem Absturz keine Hilfe, sollte er sich sofort melden. Oft benachrichtigen Augenzeugen die Rettungskräfte. Wenn die Bergwacht bzw. Rettungsleitstelle eine Meldung bekommt und die Absturzstelle nicht selbst orten kann, schickt sie einen Helikopter. Sehr schnell wird da umsonst geflogen. Bei einem Fehlalarm kann unter Umständen der Pilot zur Kasse gebeten werden.

Lieber Bernhard, vielen Dank.
Das Gespräch führte Benedikt Liebermeister



AERO 2005 — Halle B4



UL-Flugzeu e
Trikes
Gleiter

Herstellung
Service
Ausbildung



Flugplatz Eisenach-Kindel • 99819 Wenigenlupnitz • Tel. 0049-5491-9758931 • Fax 0049-5491-977186 • www.aeros-europe.de
Kooperationspartner: IKARUSFLUG • T. Pellicci, Tel. 08036-2265 • ikaruspellicci@web.de

Ein Beitrag von Hans G. Isenberg

Gleitschirm Know how Leinen-Chaos

Irgend wann erwischt es jeden. Statt wohlgeordneter Leinen ein heillos verknüpfter Leinensalat, der nicht nur frisch gebackenen Einsteigern den Schweiß auf die Stirn treibt. Mit einem ganz einfachen Trick lassen sich auch „hoffnungslose“ Fälle entwirren.

Hinterher ist man immer klüger. Fast jeden Tag werden Schirme aus der Botanik gepflückt. Die Strafe für unser Missgeschick folgt in allen Fällen umgehend: Schirm bergen, Leinen sortieren. Leicht gesagt, schwer getan und der Spott der Kollegen nagt am fliegerischen Selbstbewusstsein. Gut 300 Meter Leinen türmen sich in einem kompakten Knäuel vor uns auf. Wo soll man anfangen? Ist es nicht besser, die Leinenschlösser aufzuschrauben und dann alle Leinen nach dem hoffentlich mitgeführten Leinenplan neu einzuleinen? Es geht auch einfacher, wie die „unretouschierte“ Bildfolge zeigt. Vorausgegangen war eine spektakuläre Wasserlandung an der Steilküste von Bali im vergangenen Oktober. Es war eine typische Situation, die beim Küstensoaren bei leichten Bedingungen fast schon alltäglich ist. Ein einheimischer Tandempilot drückte meinen Clubkameraden trotz „Vorfahrt“ aus dem

schwachen Aufwindband heraus und schon ging's mit ihm mangels unterstützender Thermik zum Indischen Ozean bergab. Die glücklich verlaufene Bergung von Pilot und Equipment ist eine andere Geschichte. Was blieb, ist das gezeigte Leinen-Chaos der ganz schlimmen Sorte. Nachdem wir die leicht konsternierten Badegäste aus unserem Hotel eigenen Swimmingpool heraus komplimentiert hatten, wurden Schirm und Leinen im Süßwasser reichlich gebadet und ausgiebig vom Salzwasser gereinigt. Nun stand der schwerste Teil der erfolgreichen Bergung an, das Sortieren der Leinen. Nach einiger Diskussion erinnerte sich unser Clubmitglied Lorenz an eine Jahre zurückliegende Außenlandung in Frankreich. Ein französischer Pilot hatte ihm damals den Trick mit der äußersten A-Leine verraten. Für uns war es der klassische Fall von learning by doing. Hier ist das clevere Rezept für die ganz vertrackten Situationen. An sich gehört diese nette Übung ins Lehrprogramm der Flugschulen, denn irgendwann hängt mit Sicherheit der eigene Schirm im Gehölz.



Das ist die Ausgangsbasis: Leinen, Tragegurte und auch die Bremsenleinen sind in einem dichten Knäuel vereint. Die Schirmkappe wird nun so gut es geht ausgelegt.



Von der Schirmkappe her wird die äußerste, vordere A-Leine ergriffen. Nun führt man diese A-Leine bis tief hinein in das Leinenbündel und packt den ersten Tragegurt. Es ist logischerweise der äußerste A-Gurt.



jetzt zieht man mit der äußersten A-Leine diesen A-Gurt vorsichtig aus dem Knäuel heraus.



Wie durch ein Wunder löst sich nun der komplette Tragegurt leicht aus dem Leinenknäuel. Damit ist der ganze Unke Tragegurt mit seinen Leinen frei.



Der Rest ist Routine. Noch sind die Leinen in sich etwas verdreht, aber die Leinenebenen stimmen schon. Nachdem der erste Tragegurt mit seinen Leinen in Ordnung ist, folgt Tragegurt Nr. 2 nach dem gleichem Muster.



Zuschauer unter sich

»Guck mal, Papa, ein Fallschirmflieger!«
»Mein junge, das sind Fallschirmspringer ... äh, Schirmflieger ..., ich meine, Fallschirm-, nein Gleitschirm-, Gleitschirmspringer sind das.«
»Guck mal, Papa, der fliegt da mit seinem Fallschirm!«
»Ein Gleitschirm ist das. Der springt jetzt mit seinem Gleitschirm ab.«
»Der geht gar nicht runter. Der ist immer noch zu sehen.«
»ja, der ist jetzt abgesprungen, und jetzt ... äh, jetzt gleitet er da am Berg runter.«
»Guck mal, Papa, wie der fliegt! Immer höher fliegt der.«
»Der gleitet mit seinem Gleitschirm ... ja, also der steigt jetzt ein bisschen. Da vorn ist noch mehr Wind als hier.«
»Der gleitet immer höher.«
»Ja, das stimmt, der gleitet ziemlich hoch. –Also, dann gehen wir mal weiter!«
»Guck mal, Papa, wie der jetzt da kreist! Der kreist immer höher.«
»Das stimmt, ja, das stimmt.«
»Papa, wie macht der das?«
»...«
»Papa, wie macht der das denn?«
»... Der Wind!«
»Der Wind?«
»Der Wind trägt ihn da hoch.«
»So ein Wind wie hier?«
»Nein, also, da vorn ist viel mehr Wind. – So, und nun gehen wir weiter!«
»Aber Papa, guck mal! Der kreist auf der Stelle.«
»Das sieht nur so aus. Der ist so weit weg – sieht das nur so aus.«

»Der geht immer höher.«
»Der Wind!«
»Der geht immer noch höher.«
»...«
»Guck doch, Papa! Der geht immer noch mehr höher. Und der kommt nicht hierher.«
»Ja, da vorn, da also, da an dem Berg, da schiebt es den Wind hoch, so wie, ja, wie bei einem Drachen, verstehst du, wie bei einem Spielzeugdrachen. Den schiebt doch auch der Wind hoch. So ist das auch bei den Gleitschirmspringern.«
»Aber Papa, ist der denn festgemacht?«
»Das hast du doch gesehen, an wie viel Schnüren der hängt.«
»ja, aber ich meine ... ich meine doch, der ist aber nicht am Boden festgemacht.«
»Nein, natürlich nicht. Aber die ... äh, die Gleitschirm-, äh, die stellen sich gegen den Wind und der Wind drückt sie dann hoch. Die kippen einfach ein Stück nach vorn. Das macht man doch auch, wenn man gegen starken Wind geht. Dann drückt man sich doch auch nach vorn um vorwärts zu kommen. Das sieht man von hier nur nicht. Der ist ja sowieso kaum noch zu sehen. – Und nun lass uns endlich ...«
»Doch, ich seh ihn noch. Da oben, da unter der Wolke, da ist der jetzt, der Gleitschirmspringer.«
»Und außerdem: Gefährlich ist das, ganz gefährlich. Lass uns wirklich mal gehen. Nicht, dass der noch abstürzt!«
»Der gleitet ja so weit oben! Geil!«
»Guck mal, mein Sohn! Da unten vor dem Wald! Da ist eine Wirtschaft. Da gibt's bestimmt eine Cola.«
»Eine Cola? Au ja, da gehn wir hin! Kann ich auch eine Wurst haben?«

Andreas Venske

Neue Musterprüfbescheinigungen

280/133

MusterprüfNr	Küster	Inhaber der Musterprüfung	
	Klasse	Flu. gewicht	- max.
DHV 01-0403-05	Litespeed 54	Skyline Flight Sex' GmbH	
	3	107 kg	132 kg
DHV 01.0404-05	Litespeed 5 3.5	Skyline Flight Gear GmbH	
	3	99 kg	124 kg
DHV 01-0405-05	Litespeed 5 4.5	Skyline Flight Gear GmbH	
	3	114 kg	138 kg
DHV 01.0406-05	Bico	Bautek Fluggeräte GmbH	
	2	120 kg	279 kg

Gleitsegel

MusterprüfNr	Muster	Inhaber der Musterprüfung	
	Klasse	Flu. gewicht	- max.
DHV G5.01-1299-05	Sol Synergy 2 S	Sol Sports Ind. E Comerin* LIDA	
	2 GH	90 kg	110 kg
DHVG5 01-1300-05	SDI Synergy 2 M	Sei Sports Ind. E Comerin IDA	
	2 GH	105kg	125kg
DHV G5.01-1301-05	Sol Synergy 2 L	ADVANCE Thun AG	
	2 GH	70 kg	95 kg
DHV G5-01-1302-05	Sol Synergy 2 XL	ADVANCE Thun 56	
	2 GH	85 kg	110 kg
DHV G5-01-1303-05	Advance Sigma 6 26	ADVANCE Thun SA	
	2 GH	100 kg	130 kg
DHV G5-01.1304-05	Advance Sigma 6 28	OZONE Gliders Ltd.	
	2 GH	80 kg	109 kg
DHV GS-01.1305-05	Advance Sigma 6 31	OZONE Gliders Ltd.	
	2 GH	95 kg	115 kg
DHV G5.01-1306-05	Ozons Bau M	NONE Gliders Ltd.	
	1-2 GH	110 kg	130 kg
DHV G5-01.1307-05	Ozone Buzz L	OZONE Gliders Ltd.	
	1-2 GH	85 kg	105 kg
OHO GS 01-1308-05	Ozone Buzz XL	*ZONE Gliders Ltd.	
	1-2 GH	115 kg	135 kg
OHO G5-01-1309-05	Ozone Rush M	OZONE Gliders Ltd.	
	1-2 GH	70 kg	90 kg
DHV G5.01-1310-05	Ozone Rush XL	OZONE Gliders Ltd.	
	1-2 GH	65 kg	85 kg
DE1065.01.1311.05	Ozone Rush S	NOVA Vertriebsgesellschaft m.b.H.	
	1-2 GH	90 kg	110 kg
DHVG5-01-1312-05	Ozone Buzz 5	OZONE Gliders Ltd.	
	1-2 GH	100 kg	120 kg
DHVG5-01.1313-05	NOVA Tattoo M	OZONE Gliders Ltd.	
	2 GH	55 kg	75 kg
DHV 55011314-05	Ozone Roh L	OZONE Gliders Ltd.	
	1-2 GH	100 kg	120 kg
DHV G5.01-1315-05	Ozone Rush XS	OZONE Gliders Ltd.	
	1-2 GH	55 kg	75 kg
DHV G501.1316-05	Swing Citrus 4.22	Swing Flugsportgeräte GmbH	
	2-3 GH	70	90 kg
DHV GS-01-1317-05	Swing Citrus 4.24	Swing Flugsportgeräte GmbH	
	2-3 GH	80 kg	105 kg
OHO G5.01-1318-05	Swing Citrus 4.26	Swing flugsportgeräte GmbH	
	2-3 GH	95 kg	115 kg
DHV G5-01-1319-05	Swing Everest 30 Twin	Swing Flugsportgeräte GmbH	
	1-2 Biplace	105 kg	165 kg
050 GS-01-1320-05	loin't	Skywalk GmbH & Co. KG	
	1-2 Biplace	140 kg	230 kg
DHV 65-01-1321-05	Bodyguard S	U-Turn GmbH	
	1 GH	65 kg	90 kg
DINGS-01.1322-05	Bodyguard	U-Turn GmbH	
	1 GH	80 kg	110 kg
DHV G5 01-1323-05	Bodyguard L	U-Turn GmbH	
	1 GH	95 kg	130 kg

DHV 65 01-1324-05	Ozone Buzz XS	(ZONE Gleis	kaue
	1-2 GH	55 kg	70 kg
DHV 65.011325-05	FreeXArcane M	FreeX GmbH	
	2 GH	70 kg	93 kg
DHV G5-01-132605	FreeXArcane L	FreeX GmbH	
	2 GH	85 kg	118kg
D0005-011327-05	FreeXArcane XL	FreeX GmbH	
	2 GH	100 kg	130 kg
DHV GS-01-1329-05	Pro-Design Thesis 80	PRO-DESIGN Graf, Hofbauer Ges.m.b.H.	
	1 GH	80 kg	105 kg
DHV GS-01-1330-05	NOVA Tattoo XS	NOVA Vertriebsgesellschaft m.b.H.	
	2 GH	65 kg	85 kg
DU G5-911331-05	NOVA Tate S	NOVA Vertriebsgesellschaft m.b.H.	
	2 GH	80 kg	NO
HV G5-01-1332-05	NOVA Tattoo L	NOVA Vertriebsgesellschaft m.b.H.	
	2 GH	100 kg	130 kg
DHV G5 01-1333-05	U-Turn Tandem LI2	U-Turn GmbH	
	1-2 Biplace	140 kg	210 kg
DHV GS-01-1334-05	UP Trango 2 S	UP Europe GmbH	
	2-3 GH	70 kg	85 kg

Hängegleiterturzeuge

MusterprüfNr	Muster:	Inhaber der Musterprüfung
Anhängelast max.		
DHV 03-0122-05	Vulto	Finsterwalder GmbH
	100 kg	
DHV 03.0123-05	Vullo 5	Finsterwalder GmbH
	100 kg	

Gleitsegelturzeuge

MusterprüfNr	Muster	Inhaber der Musterprüfung
Anhängelast max.		
DHV GS-03-0313-05	Skyline CORE	Skyline Flight Gear GmbH
	100 kg	

Gleitsegel-Gurtzeugprotektoren

MusterprüfNr	Muster	Inhabender Misteedung
Bauart		
Normverzögerung aus 150cm		
DHV GSP-0021-05	SKT 17	Skyline Flight Gear GmbH
	Schaumstoff / Luft	150cm -15,98

Gleitsegel-Zubehör

MusterprüfNr	Muster	Geräteart
Inhaber der Musterprüfung		
DHV GSWH-0005-05	Nova Power Winch	Gleitsegel-Windenschlepphilfe
	NOVA Vertriebsgesellschaft m.b.H	

DHV/OeAeC-anerkannte Betriebe für Luftsportgerät

Name	Adresse, Telefon/Fax/eMail	Anerkennung für
Fliegerböhm	DE 91090 Effelrich Hauptstraße 15, 0172/8408848 09133/6791 fliegerboehm@nexgo.de	Herstellung und Instandhaltung von HG
FreeX GmbH	DE 82431 Kochei am See/Al Joch 19a 08851/929214,08851/929260 crweup@europe.com	Herstellung und Instandhaltung von GS, Guizeugen, Rettungsgeräten, Schleppkürken
RIP'AIR	FR 74290 Talloires Z.A. de Perroix 0033/0 450644102, 0033/0 450644117 ripair@ripair.com	Herstellung und Instandhaltung von GS, Gurtzeugen, Rettungsgeräten
SKY-TEAM Paragliding	DE 76593 Gernsbach Schwarzwaldstraße 30 07224/993365,07224/993326 infogisky-team.de	Herstellung und Instandhaltung von 65

COMPETENCE-CENTERS:

HUTU LANÜ

AdYenture Sparts GmbH
Talstation, D-83661 Lenggries
Telefon: +49 161130429486
Email: info@adventure-sports.de
www.adyenture-sparts.de

AirSport Oral 2009 Deutschland
D-65191 Wiesbaden
Telefon: +49 101 61 1123 85 272

Flugschule AKTIV
Tegelbergstrasse, 33, 0-87645 Schwangen
Telefon: +491018362.921.457
Email: Flugschule.aktiv@onFine.de
www.Flugschule-aktiv.de

Flugschule Elberberg
Cosimastr. 2, 0-51674 Mehl
Telefon: +49 6012262-92430
Email: arno@groebi-airspart.de
www.flugschule-elberberg.de

Flugschule Rottweil
Bleichstrasse 8, 0-78737 Fluorn-Winzeln
Telefon: +49 101 74238027221
Email: infoparegliding-rottweil.de
www.parag3ding-ranwelide

Luftikus
Hartwaldstr. 650, 70378 Stuttgart (Hafen)
Telefon: +49101711537928
Email: Info@Luftikus-Flugschule.de
www.luftikus-flugschule.de

OASE Gleitschirmschule
Auwald 1, 0-87538 Obermaiselele
Telefon: +49 (0) 832838036
Email: oase_petergeget-enne.de
www.onse-paragiding.de

Osthüringer Gleitschirmschule
Rosenthaler Str. 25, 0-07338 Leutenberg
Telefon: +49 (0)13673430357
DszthueringerGleitschirmschule
471t-online.de

PPC Chiemsee
Hauptstr. 53, 17-83246 Unterwässen
Telefon: +4910186417575
office@ppc-chiemsee.de
www.weinfefluggen.de

Rhöner Drachen und
Gleitschirmfinisaulen
Wasserkuppe 46, 17-38129 Gersfelden
Telefon: +49 (0) 66547548
Email: Info@Ullugschule-wasserkuppe.de
www.flugschule-wasserkuppe.de

Sky Team
Schwarzwaldstrasse 30, 0-76593 Gernsbach
Telefon: +49(0)7224993365
Email: info@skyteam.de
www.sky-team.de

Airsend Tirol 2000
Oberbach 30a, A-6653 Bach
Telefon: +43 (0)56346498
Email: flugschule@sport.at
www.airsport.at

Blue Sky Flugschule Hachpustertal
Talstation Turntater, A-9920 Sirin
Telefon: +43101 413425176
Email: blue-sky@magnet.at
www.Bluesky-paragilaing.carn

Fiy-Hohe Wand
c/o Gasthof Pesti
Hohe Wand 77, A-2724 Stollhof
Telefon: +43(0)16503000584
Email: flugschule@fihohewand.at

Flugschule Salzkammntaut GmbH
Flachbergweg 46, A-4810 Gmunden
Telefon: +43 (0)17612 (73 033
Email: Flugschuteemeragieiten.net
www.paragleiten.net

Flugschule, Zillertaler
Edenfehen, A-6290, Mayerhofen 676
Telefon: +43 0,116643588435
ifsigitrol.com
www.zillertaler-flugschule.com

(SCHWEIZ

Jura, Flugschule
Dinnernstrasse 378, CH-4713 Matzendort
Telefon: +41 (0)1623942222
Email: info@flugschule-jure.ch
weirflugschule-jura.ch

Ecole de vol le Zorro
CP 11, CH-2518 Nods
Telefon: +41 (0) 327514742
Email: info@zorro.ch

Entspannung durch Uorspannung: Sicher mit dem BODYGURRD flfs®



- mit AFS höchst mögliche Kappenstabilität in der Thermik
- BFS (B-Flug System) und Ohrenanlageassistent
- Computeroptimiert Flügelgrundriss und Profile, geometrische Schränkung
- Geringstes Sinken nur 1,1m/s, Streckungsfaktor 4,9

Mirr

(5'4-TURN

U-turn GmbH, Esslinger Str. 23
0-78054 VS-Schwenningen
www.u-turn.de, info@u-turn.de
+49 (0) 7720 / 807111

BODYGURRD

von u-turn

Mehr Sicherheit bei
gleichem Flugspaß:
Das bietet der neue
BODYGUARD (DHV1)
von u-turn dank seiner
automatischen Flug
Stabilisierung (AFS).



DHV1

C

Gestaltung: m f e o iv-zone/Scheldorf

Finanzierung für alle U-Turn-Produkte: 3,99 % bei 18-48 Monaten Laufzeit (eff. Zins nach PAngVO); Infos bei unseren Competence-Centers.

Reiserückhol- und Bergekostenversicherung-

Beim DHV gehen immer wieder Berichte von Piloten ein, die nach einem Flugunfall im Ausland von ihren Erfahrungen mit der Bergung und der medizinischen **Versorgung erzählen. Dabei** wird deutlich, dass, besonders in den Ländern Südeuropas, teilweise erhebliche Abstriche bei der Qualität der Leistungen gemacht werden müssen, wenn mitteleuropäischer Standard zugrunde gelegt wird.

Für Manchen ist dies Teil des Abenteuers (Zitat Oliver Guenay in einem Reisebericht über Marokko: „...wem die Qualität der medizinischen Versorgung hier zu schlecht ist, der sollte in Europa bleiben“), viele, die zu einem Fliegerurlaub in den Süden aufbrechen, denken jedoch einfach nicht daran, dass im Falle eines Unfalls vieles anders läuft als zuhause.

Auslandskrankenschein

In Europa (außer Zypern) hat man als Kassenpatient mit dem Auslandskrankenschein (den die gesetzliche Krankenversicherung ausstellt) grundsätzlich Anspruch auf medizinische Leistungen. Besonders beliebt ist der Auslandskrankenschein in europäischen Urlaubsländern aber nicht, denn häufig muss die Behandlung trotzdem zunächst bar bezahlt werden. Dies gilt sowieso für all jene Länder, die mit der Bundesrepublik Deutschland kein Sozialversicherungsabkommen haben. Zurück im Heimatland

werden die Kosten durch die eigene Krankenkasse erstattet, jedoch nur bis zu dem Betrag, den die gleiche Leistung im Inland kosten würde. Da medizinische Leistungen im Ausland, auch in Ländern mit erheblich niedrigerem Standard als in Deutschland, oft wesentlich teurer sind, kommt es relativ häufig vor, dass ein Teil der Kosten bei der Rückerstattung nicht abgedeckt wird.

Auslandskrankenversicherung

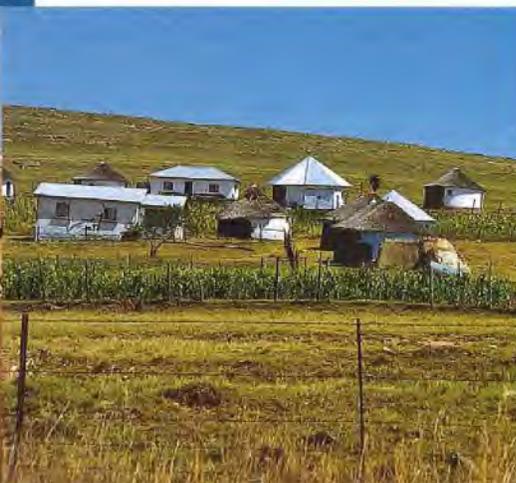
Dies verhindert eine zusätzliche Auslandskrankenversicherung. Die Versicherung übernimmt alle Kosten von medizinischen Leistungen, die über den Betrag hinausgehen, den die Krankenkasse im Heimatland zu zahlen bereit ist.

Reiserückholversicherung

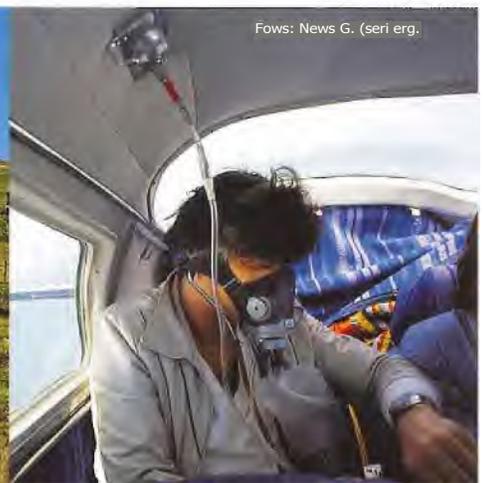
Die Auslandsrückholung ist im Ernstfall die wichtigste Leistung der Auslandskrankenversicherung. Einige Gesellschaften bieten die Auslandsrückholung auch als separate Versicherungsleistung an, ohne den Abschluss einer Auslandskrankenversicherung. Während die medizinischen Leistungen im Ausland zumindest zu den deutschen Sätzen von den heimischen Krankenkassen übernommen werden, wird eine Rückholung generell nicht bezahlt, auch nicht für die sonst privilegierten Privatpatienten. Bei schwerwiegenden oder komplizierten Verletzungen kann das Hospital



Airport auf 2.800 m Höhe in Lesotho



Krankenstation in Südafrika



Notversorgung im Flugzeug



Fluggenuss in Öliideniz

in der Türkei oder auf Bali rasch an die Grenze des Machbaren kommen. Bestmögliche medizinische Versorgung kann in manchen Fällen nur durch einen Transport in eine deutsche Klinik gewährleistet werden.

Wer eine Auslandsrankenversicherung oder Reiserückholversicherung abschließt, sollte sich - wie bei allen Versicherungen - das Kleingedruckte gründlich durchlesen. Vor allem die „Voraussetzungen für eine Rückholung“ werden von den Gesellschaften unterschiedlich formuliert. Üblicherweise muss die Rückholung „medizinisch notwendig und ärztlich angeordnet“ sein. Die Beratungsärzte der Versicherung entscheiden dies nach Kontaktaufnahme mit dem behandelnden Ärzten im Ausland. Ist der Versicherungsvertrag mit dieser Formulierung ausgestattet, kann man davon ausgehen, dass die Kostenübernahme für einen Rücktransport dann erfolgt, wenn die Ärzte vor Ort den medizinischen Erfolg ihrer Bemühungen nicht garantieren können. Drei Anbieter (ADAC, Deutsche Reiseversicherung, HUK-Coburg) garantieren eine Rückholung bereits, wenn diese „medizinisch sinnvoll und vertretbar“ ist, eine Formulierung, die nicht nur für den Laien wesentlich beruhigender klingt. Hier besteht bereits ein Rechtsanspruch des Versicherten auf eine Rückholung, wenn dadurch ein besseres Behandlungsergebnis erzielt werden kann. Marktführer bei den Auslandsrankenversicherung ist die ADAC-Versicherungs-GmbH. Für 13,50 Euro kann jedermann, ob ADAC-Mitglied oder nicht, eine Auslandsrankenversicherung

mit Rückholung abschließen, die 1 Jahr gültig ist und die jeweils ersten 45 Tage einer Auslandsreise absichert. Bei der Recherche zu diesem Artikel stieß ich immer wieder auf die Berichte von Menschen, die ihre ADAC-Versicherung in Anspruch nehmen mussten. Es fand sich ausschließlich Lob, besonders hervorgehoben wurde die - für uns Flieger besonders wichtige - schnelle und professionelle Rückholung bei ernsthaften Verletzungen oder Erkrankungen.

Bergungskostenversicherung

Unter Bergung versteht man Such- und Rettungsmaßnahmen für eine Person, die tatsächlich oder vermutlich verunglückt ist. Die Kosten für eine Bergung werden von den Krankenkassen nur dann übernommen, wenn diese medizinisch erforderlich war, wenn also ein Verletzter geborgen werden muss. Beim Flugsport ist aber häufig die Bergung von unverletzten Piloten notwendig. Beispielsweise nach einer Baumlandung. In einem solchen Fall trägt der Geborgene die Kosten selbst.

Seit vielen Jahren ist deshalb im DHV-Mitgliedsbeitrag eine Bergungskostenversicherung über 2.500 Euro enthalten. Sie erfreut sich von allen kostenlosen Zusatzversicherungen für DHV-Mitglieder des regsten Zuspruchs. In den letzten Jahren sind die Leistungen aus der Bergungskostenversicherung exorbitant gestiegen. Das liegt nicht daran, dass immer

h ; •
**FLUGSCHULE
SILVRETTA
GALTÜR-Tirol**

»Berg-POWER«
im wunderschönen
Alpenland
mit professioneller
Flugbetreuung.

**VORTEIL:
HOTEL UND FLUGSCHULE
UNTER EINEM DACH!**

Beste Betreuung für Genussflieger
Größtes Ausbildungs- u. Weiterbildungszentrum mit
30-jähriger Flugenerfahrung.
Höhenflüge für die in Ausbildung sind
DHV und AEROCUB anerkannt.
Tandemflüge mit dem Paragleiter.
Individuelles Flugservice:
Funkeinweisung. Abholdienst bei Streckenflug,
Starthilfe u.s.w.
Fliegerstammtisch im Adlerhorst:
Hotel Silbertaler«
Alternativsportarten:
Rafting, Silvretta-Gletschertouren.
Hauseigene Mountainbikes.
Integration und Sicherheit
ist unsere Stärke.
A-Scheinprüfungen nach Vereinbarung.
Exkursion:
Exkursion : 21.05 - 28.05. 2005
SLOVENIA -KRVAVEČ
Alpineinweisung

»ALL-INCLUSIVE-WOCHE«
mit Halbpension zum Spitzenpreis!

SCHAU REIN
www.galtuer.at/silbertaler
www.galtuerat/flugschule
Flugschule Silvretta
Elmar Ganahl
Tel: 0043/5443/8256
Fax: 0043/5443/8459
A-6563 Galtür 61a

SICHERHEIT ! TECHNIK

mehr Piloten in die Bäume fliegen und geborgen werden müssen, sondern daran, dass die Zahl der Hubschrauberbergungen drastisch zugenommen hat. Eine Bergung mit dem Helikopter kostet etwa das 8-fache wie eine konventionelle Bergung durch einen Einsatztrupp der Bergrettung. In manchen Teilen Österreichs treibt das Helikopter-Bergungswesen manchmal schon unerfreuliche Blüten. Eine Reihe von privaten Heli-Unternehmen teilen sich hier den Markt und die Leute müssen beschäftigt werden. Da wird dann Piloten zu Hilfe geeilt, die eine schlichte Außenlandung hingelegt haben oder die am Startplatz topgelandet sind. Das Heli-Unternehmen beruft sich auf die vermeintliche Notlage, die den Einsatz rechtfertigt und schickt dem Piloten eine gesalzene Rechnung. Eine große Bitte an dieser Stelle: Nach einer Außenlandung, besonders im alpinen Gelände, sollte der Pilot unbedingt möglichen Beobachtern signalisieren, dass hier kein Unfall vorliegt (z.B. gleich den Schirm zusammenpacken, nicht bewegungslos bleiben).

Die Bergungskostenversicherung des DHV wurde im Jahr 2004 mit durchschnittlich 2.100 Euro pro Bergung beansprucht. In den meisten Fällen war der Deckungsbetrag von 2.500 Euro also ausreichend. Es gab jedoch auch Fälle mit wesentlich höheren Kosten. Besonders, wenn der Bergung eine langwierige Suche vorausgeht, summieren sich die Kosten von 60-80 Euro je Heli-Flugminute enorm. Die teuerste Bergung kostete 9.000 Euro, ein Gleitschirmflieger war in ein Seilbahnkabel geflogen und musste mit hohem Aufwand (2 Heils, 2 Bergrettungstrupps) gerettet werden. Die Bergung des Fluggeräts ist bei der DHV-Bergungskostenversicherung inkludiert, sofern hierfür kein eigener Einsatz erforderlich ist, sondern Pilot und Fluggerät während eines Einsatzes geborgen werden können. Wer eine zusätzliche Absicherung höherer Bergungskosten (über den versicherten Betrag von Euro 2.500 hinaus) sucht, kann Fördermitglied der Bergrettung von Tirol (<http://test2.ng-softvware.ativ2/default.asp>)

und Vorarlberg (www.bergrettung-vorarlberg.at) werden. Dort gewährt man eine Deckung bis 15.000 Euro, die ausdrücklich auch Bergungskosten für Vorfälle beim Gleitschirm- und Drachenfliegen abdeckt. Übrigens die hohe Deckung für Bergungskosten, die im AV-Mitgliedsbeitrag enthalten ist, (25.000 Euro) gilt nicht für Bergungen nach Gleitschirm- und Drachenunfällen. Das selbe gilt für die Übernahme von Bergungskosten bei den meisten privaten Unfallversicherungen, Auch hier wird der Flugsport in der Regel von der Deckung ausgeschlossen.

Zusammenfassung

Beim Fliegerurlaub außerhalb Mitteleuropas ist eine Auslandsrankenversicherung dringend anzuraten. Die billigsten Angebote für einen Jahresvertrag (bei Reisedauer von nicht mehr als 45 Tagen) liegen bei 5 Euro. Einen Überblick zu den Angeboten gibt es auf den Internetseiten von Stiftung Warentest (www.stiftung-warentest.de), hier kann ein ausführlicher Vergleich von Kosten/Leistungen gegen Gebühr heruntergeladen werden.

Separate Angebote nur für die Rückholung aus dem Ausland gibt es bspw. von der Deutschen Rettungsflugwacht. Im Rahmen des Gruppenversicherungsvertrages mit dem DHV ist man bei der DRF für 9 Euro Jahresbeitrag versichert (download des Antrags von www.dhv.de)

Mit vielfach gelobtem Rückhol-Service ist das Angebot des ADAC (Jahresprämie 13,50 Euro) besonders empfehlenswert (www.adac.de).

Eine Bergungskostenversicherung, die über den Betrag hinausgeht, der mit der DHV-Mitgliedschaft versichert ist, kann sich im Einzelfall bezahlt machen, besonders für alpine Streckenflieger, die auch aufwändige Such- und Bergeaktionen in schwer zugänglichen Gebirgsgegenden abgesichert wissen wollen.

Karl Slezak

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.

Rhöner Drachen- und Gleitechirm-Flugschulen Wasserkuppe

Highlights 2005

Worldcup-Sieger

✓ **Achim Joos**

Lüsen, 10. - 17. April
Streckenflug-Seminar

Vizeweltmeister, Europa-
meister und Konstrukteur

✓ **Ernst Strobl**

Wasserkuppe,

11. Juni + 20. August:
U-Turn-Days im Rhöner
Flieger-Shop

Akro-Weltmeister
und DHV-Testpilot

✓ **Mike Küng**

Wasserkuppe,

10. - 11. September
Groundhandling-Seminar in
der Rhön

X-Alps-Teilnehmer

und Südtirolmeister

✓ **Andy Frötscher**

Lüsen, 31. August
Thermik- und Streckenflug-
seminar, Vortrag über
die X-Alps 2005

Landesmeister und
staatl. gepr. Pädagoge

✓ **Andreas Schubert**

Rhön / Südtirol

Ausbildungsleiter, Schulung unc. 1
Thermiktraining in den
Dolomiten

Ausbildungs- und Prüfungszentrum

- ✓ Jeden Samstag Kursbeginn für Einsteiger
- ✓ wöchentlich DHV-Prüfung
- ✓ Groundhandling-Seminare und Fachvorträge

5-2005

100 Jahre Fußstart
auf der Wasserkuppe

jährlich 65 Auslandsveranstaltungen

- ✓ Fliegen mit Guide, z.B. in Spanien und Frankreich
- ✓ Thermik- und Streckenfliegen in Südtirol

Flieger-Shop

- ✓ große Auswahl an
Gleitschirmen und Zubehör
- ✓ professionelle Beratung,
langjährige Erfahrung
- ✓ Probefliegen bei allen
Windrichtungen möglich
- ✓ ständig Gebrauchtgeräte

UL-Motorschirmausbildung

- Einwöchige Kompaktkurse in der Rhön
- ✓ Motoren: Service, Wartung und Verkauf

Luftfahrttechnischer Betrieb

- ✓ 2Jahres-Checks für praktisch alle Fabrikate
- ✓ Rettungsgeräte-Packservice

Berghotel Flieger

- ✓ Übernachtung direkt auf
der Wasserkuppe (950m)
- ✓ gemütliche Zimmer schon
ab 25,- EUR inkl. D/F
- ✓ täglich großes Frühstücks-
Buffet, rechtzeitig vor
Flugbeginn

Flugschul- Katalog 2005

und Rhöner Flieger-Rund-
mail jetzt gratis unter
wasserkuppe.com
bestellen!



wasserku
Hotline: 06654 75 48

c m
Wasserkuppe 46 • 36129 Gersfeld

Verhalten auf Flugplätzen

Allgemeines

Immer häufiger wird der Winden- und UL-Schleppbetrieb auf Segelfluggeländen und anderen zugelassenen Flugplätzen im Mischflugbetrieb durchgeführt. Besonders der gemeinsame Flugbetrieb mit anderen Luftfahrzeugarten auf diesen Flugplätzen erfordert hohe Aufmerksamkeit und setzt voraus, dass jeder am Flugbetrieb Beteiligte die Verhaltensregeln dort kennt und berücksichtigt. Jeder Teilnehmer am Luftverkehr hat sich so zu verhalten, dass Sicherheit und Ordnung im Luftverkehr gewährleistet sind und kein anderer gefährdet, geschädigt oder mehr als nach den Umständen unvermeidbar behindert oder belästigt wird (§1 LuftV0). Wer durch berauschende Mittel oder durch geistige oder körperliche Mängel behindert ist, darf als Luftfahrzeugführer nicht tätig werden, sonst handelt er strafbar. Der Luftfahrzeugführer hat beim Rollen, Starten, Landen und während des Fluges alle notwendigen Sicherheitsmaßnahmen zu treffen.

Flugplätze

sind Anlagen, die für Start und Landungen von Luftfahrzeugen eingerichtet wurden. Der Luftfahrzeugführer ist verpflichtet, für Start und Landung einen Flugplatz zu benutzen (Flugplatzzwang). Ausnahmen sind möglich. Man unterscheidet Militär- und Zivilflugplätze.

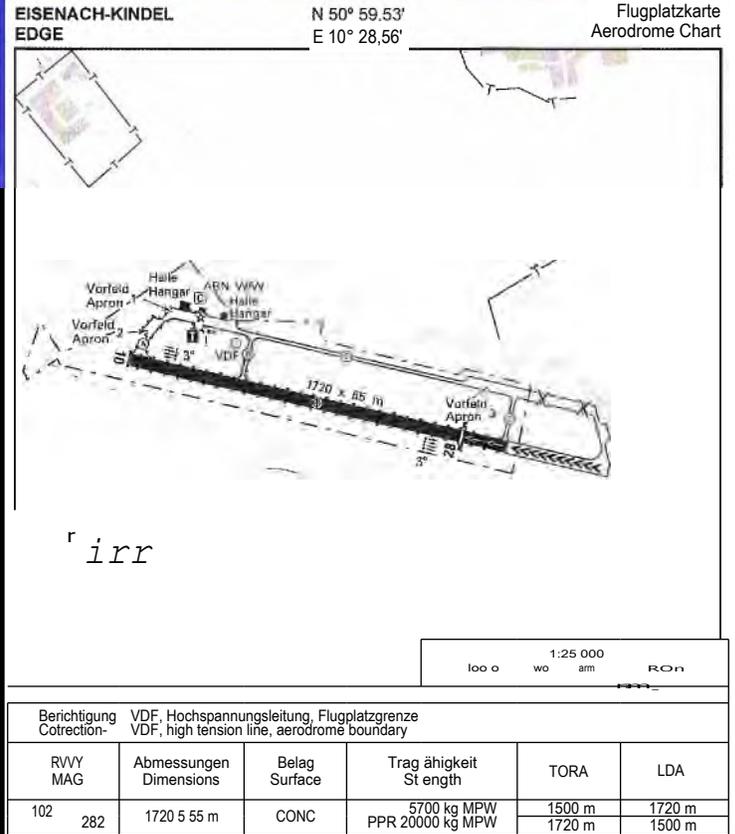
Übersicht der verschiedenen Kategorien von zivilen Flugplätzen:

- a) Flughäfen (Verkehrsflughäfen, Sonderflughäfen), sind kontrollierte Flugplätze und dienen der Groß-, Reise- und Verkehrsfliegerei. FH sind z.B. Frankfurt/M, München, Hamburg, Erfurt etc.
- b) Verkehrslandeplätze (VLP) dienen dem allgemeinen Verkehr
- c) Sonderlandeplätze (SLP) sind Landeplätze für besondere Zwecke z.B. UL-SLP
- d) Segelfluggelände dienen dem Winden- und oft auch dem F-Schlepp von Segelflugzeugen.

Flughäfen sind für den Mischflugbetrieb mit HG/GS üblicherweise nicht zugelassen.

Sonderlandeplätze und Segelfluggelände haben keine Betriebspflicht. Sie sind unkontrollierte Landeplätze, ebenso wie die Verkehrslandeplätze, die nicht im Luftraum D liegen.

Die Betriebszeiten der VLP und einiger SLP sind im AIP VFR veröffentlicht. Die Flugplatzanlagen dürfen nur innerhalb der Betriebszeiten (angegeben in UTC) benutzt werden. Eine vorherige Genehmigung ist vor dem Flugbetrieb einzuholen, wenn die Abkürzung PPR auf der Flugplatzkarte vermerkt ist.

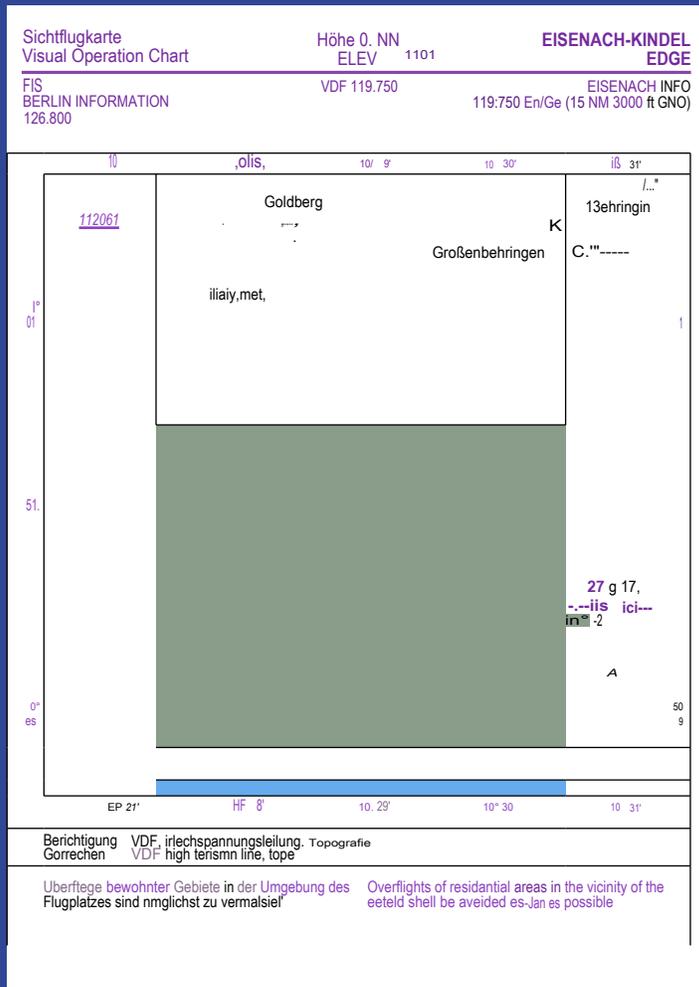


Flugplatzkarte

Die Flugplatzanlage (Flugfeld)

besteht aus dem Vorfeld und dem Rollfeld. Zum Rollfeld gehören die Start- und Landebahnen einschließlich der sie umgebenden Schutzstreifen und die Rollbahnen, jedoch nicht das Vorfeld, auf dem die Flugzeuge abgestellt sind. Zum Flugplatzverkehr gehören Luftfahrzeuge in der Platzrunde sowie auf dem Rollfeld (das Vorfeld gehört nicht zum Flugplatzverkehr). Auf der AIP-Flugplatzkarte ist der Flugplatz beschrieben. Dort findet man auch die ICAO-Kennung, die Koordinaten, die Funkfrequenz, das Vorfeld, die Rollwege, die Start- und Landebahn sowie die Gebäude, die Tankanlage oder Hochspannungsleitungen im Nahbereich.

Das Betreten des gesamten Flugfeldes ist Unbefugten untersagt. Auf dem Flugfeld haben die Luftfahrzeuge Vorrang. Autos, Schleppwinden und Fußgänger bedürfen zum Queren der Roll- und Startbahnen ausdrücklich der Genehmigung des Flugleiters, der bei größeren Flugplätzen im Gebäude der Flugleitung (Turm) zu finden ist. Das Gebäude ist mit einer gelben Tafel und dem schwarzen Buchstaben „C“ gekennzeichnet.



Sichtflugkarte

Hier ist auch der Winden- bzw. UL-Schleppbetrieb anzumelden und die Landegebühr zu zahlen.

Die Rollwege (Taxiways)

beginnen am Vorfeld. Dort sind die Luftfahrzeuge abgestellt (Abstellplatz Allgemeine Luftfahrt). Rollwege sind Verbindungswege zur Start- und Landebahn. Bei mehreren Rollwegen werden diese mit A(lpha), B(ravo), C(harlie) bezeichnet. Bevor das Luftfahrzeug auf die Startbahn rollen kann, muss es an der durchgezogenen Linie (am Rollhalteort) anhalten.

Erst nach der Meldung „D-.... abflugbereit“ darf auf die Bahn zur Schwelle gerollt und anschließend gestartet werden. Gelandete Luftfahrzeuge dürfen über den vorher zugewiesenen Rollweg sofort und ohne weitere Meldung über die unterbrochene Linie abrollen.

Die Schwelle (Abflugpunkt) der Startbahn 09 liegt am westlichen Ende der Bahn. Gestartet wird in Ostrichtung. Bei Westwind würde am östlichen Ende der Bahn (auf der Schwelle 27) gestartet und gelandet. Der Aufsetz-

punkt beim Landen befindet sich üblicherweise direkt hinter der Schwelle. Die Start- und Landebahnen werden in der Gradzahl ihrer missweisenden Ausrichtung benannt, z.B. 09 = 90°. Auf dieser Bahn wird bei Ostwind gestartet und gelandet. Die in Betrieb befindliche Start- und Landebahnrichtung wird im Signalgarten und/oder auch an der Flugleitung angezeigt. Auf der Bahnmitte befinden sich jeweils rechts und links zwei gelbe Dachreiter mit der Bezeichnung ¹/_z (Halbbahnmarkierung). Sie dient dem Piloten als Orientierung und zur Entscheidungsfindung (Startabbruch o. Durchstarten). Im Abstand von jeweils 50 m befinden sich die seitlichen Begrenzungsmarkierungen, die aus weiß/roten Kegeln, Pyramiden, Dachreitern oder weißen Rechtecken bestehen können. Durch sie ist der Flugplatz auch aus größerer Höhe noch gut erkennbar.

Die Platzrunde ist üblicherweise eine Linksplatzrunde (Normalplatzrunde), d. h., der Gegen- Quer- und Endanflug werden mit Linkskurven durchgeführt. Ist eine Rechtsplatzrunde vorgeschrieben, wird der Anflug mit „rechter Gegenanflug und rechter Queranflug angemeldet. Queranflug und Endteil müssen in der Allgemeinen Luftfahrt dem Flugleiter gemeldet werden.

Auf der ICAO-Karte ist die Flughöhe für die Platzrunde in feet (ft) über MSL ersichtlich. Sie muss aus Lärmschutzgründen eingehalten werden und darf nur im Endteil unterschritten werden.

Startstellen

Sind außer der Start- und Landebahn der Motorflieger noch andere Startstellen, z. B. Segelflug-Windenschlepp oder HG/GS-Windenschlepp in Betrieb, werden dort jeweils Startstellenleiter benötigt. Mit ihnen steht der Flugleiter ständig über Funk in Kontakt, wenn ein Start von einer dieser Startstellen aus erfolgt.

Je nach Absprache und Genehmigung kann auch ein eigenständiger Flugbetrieb für HG/GS-Windenschlepp auf einem Flugplatz durchgeführt werden, wenn sichergestellt ist, dass der übrige Flugbetrieb nicht durch den HG/GS-Windenschlepp beeinträchtigt wird. Diese Regelung kann angewendet werden, wenn eine getrennte Platzrunde für den nicht-motorisierten Luftsportbetrieb vorgesehen ist und eine eigene Start/Landebahn zu Verfügung steht. Die Entscheidung obliegt dem Flugleiter.

Der UL-Schleppbetrieb findet meist auf der regulären Betriebsstartbahn statt, auf der auch der motorisierte Flugbetrieb durchgeführt wird. Das Schleppflugzeug benutzt zum Landen die Motorplatzrunde, die Luftsportgeräte (HG/GS) üblicherweise die Segelflugplatzrunde, bzw. die gegenüberliegende Platzrunde der Motorflieger.

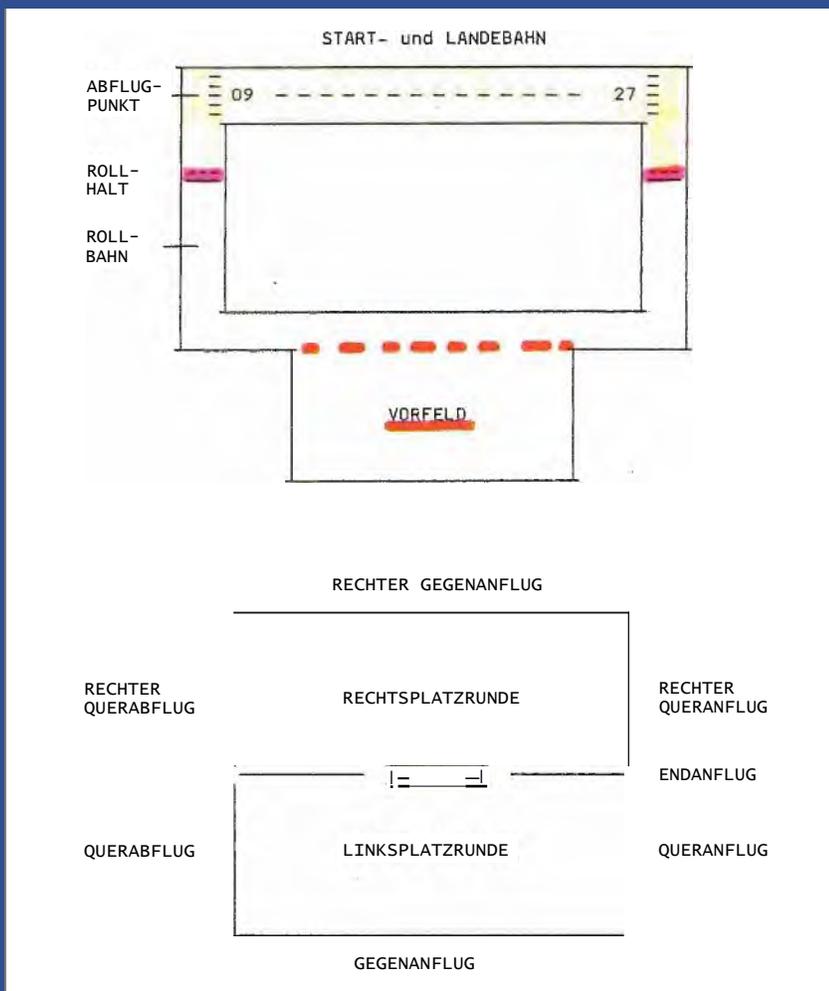
Bei kleineren Segelfluggeländen, auf denen auch HG/GS-Winden- oder UL-Schleppbetrieb durchgeführt wird, steht häufig nur eine gemeinsame Schleppstrecke und Start- bzw. Landebahn zu Verfügung. Manche Luftfahrtbehörden legen deshalb in ihren Genehmigungen fest, dass jeweils nur eine Luftfahrzeugart gleichzeitig betrieben werden darf. Dadurch entstehen auf diesen Fluggeländen oft große Pausen für den HG/GS-Winden-, bzw. UL-Schlepp.

Segelfluggelände

sind speziell für die Betriebsart Segelflug zugelassen.

Soll auf Segelfluggeländen UL-Schlepp durchgeführt werden, muss für das UL-Schleppflugzeug eine Genehmigung nach § 25 LuftVG vorliegen.

Zusätzlich muss der Betrieb mit Hängegleitern/Gleitsegeln luftrechtlich für diese Luftfahrzeugart behördlich genehmigt sein. Die Betriebsart UL- oder



Flugplatz Platzrunde



Windenschlepp mit HG/GS muss auch in den Flugplatzgenehmigungen vermerkt sein.

Achtung: Schleppseile, Startwagen, Rückholer, Fußgänger und Fluggeräte gehören nicht auf die Start-/Landebahn, wenn an- und abfliegender Luftverkehr stattfindet. Es besteht Lebensgefahr durch Verhängen von Schleppseilen oder anderer Gerätschaften an startenden oder landenden Luftfahrzeugen. Klare Absprachen mit der Flugleitung vereinbaren!

Rufzeichen

Das Rufzeichen für Flughäfen lautet z.B.: „Frankfurt Turm“,
Das Rufzeichen für unkontrollierte Flugplätze z.B.: „Lauterbach Info“,
Das Rufzeichen für Segelfluggelände z.B.: „Huhnrain Segelflug“.

Die ICAO-Karte 1:500 000

gibt mit Symbolen an, ob der Flugplatz über eine Grasbahn oder Hartbelagpiste verfügt; ob er militärisch oder zivil genutzt ist, ob er eine Landebahnbefeuerung hat oder ob dort auch Funknavigationshilfe (QDM) angeboten wird. Außer der Platzfrequenz ersieht man auch die Start/Landebahnlänge in Metern und die Platzrundenangabe in feet (ft) über MSL. Segelfluggelände, militärische Flugplätze, Flugplätze auf den Fallschirmspringer abgesetzt werden, Flughäfen mit Kontrollzonen (D) sind ebenfalls gekennzeichnet, wie auch die Höhe des kontrollierten Luftraums über dem Flugplatz.

Der Flugleiter

Der diensthabende Flugleiter oder der Beauftragte für Luftaufsicht (BfL) ist für den gesamten Flugbetrieb auf unkontrollierten Flugplätzen der Verantwortliche. Er ist an die Weisungen der zuständigen Luftfahrtbehörde gebunden. Zur Abwehr von unmittelbarer Gefahr und zur Erhaltung der Sicherheit hat er ordnerische Befugnisse. Er koordiniert die Flugbewegung der startenden und landenden Luftfahrzeuge, ähnlich wie ein Fluglotse im Tower. Flugverkehrsfreigaben, wie sie auf kontrollierten Flugplätzen vorgeschrieben sind, gibt es allerdings auf unkontrollierten Flugplätzen nicht. Aber auch hier muss das Rollen, Starten und Landen mit den vorgeschriebenen Funksprechgruppen vom Piloten dem Flugleiter gemeldet werden. Der Flugleiter gibt auch bei Funkausfall die erforderlichen Lichtsignale, die den HG/GS-Piloten bekannt sein sollten.

Das Überqueren der Rollwege, der Start- und Landebahnen und der Beginn des HG/GS-Schleppbetriebs müssen bei ihm angemeldet werden, ebenfalls das Betriebsende.

Die in der Luftfahrt übliche Zeitangabe (UTC) ist auch in der Startklade anzuwenden.

Betriebliche Störungen und Unfälle

auf dem Gelände sind dem Flugleiter sofort zu melden. Erveranlasst auch ggf. die erforderlichen Rettungsmaßnahmen. Dafür hat der Platzhalter einen Alarmplan erstellt, der auch dem Startstellenleiter HG/GS bekannt sein sollte.



Fotos: Felix Wolk

Mach mal laut!

(wie Fluglehrer über den Winter kommen)

Drei Männer stehen im Dunkeln auf dem Parkplatz vor dem Tölzer Kesselhaus. Die Autotür ist auf, laute Musik kommt aus dem Auto. Die Drei hüpfen wie verrückt im Schnee herum, behindern den Schneeflug und singen, springen, plärren zur Musik. Dazwischen reiben sie sich immer wieder die Augen, fallen sich wie Fußballer nach einem Tor in die Arme und schreien: „Hey Jungs, das sind wir, wir sind im Radio!“ Sie kommen gerade von Radio Alpenwelle, wo sie vorher live in der Sendung ein Interview gegeben haben, die neue CD abgegeben haben und einen Song „unplugged“ zum Besten gaben. Den Moderatoren der Sendung „Plattform“ haben die frisch aus dem Studio gepressten Aufnahmen sogar so gut gefallen, dass sie noch ein weiteres Lied von der CD gespielt haben: Fliegen. Die Drei sind happy und gehen zur Feier des Tages erst mal ordentlich einen heben.

Tschaka „Boom“ Molotov ist Felix Wölk, Fotograf, Gleitschirm-Fluglehrer und in der Flugszene bestens bekannt. Ad Aloha ist Andreas Riedmann, Geschäftsführer einer Marketingfirma und Gleitschirm-Tandempilot. Johann D ist Michael Wiedemann, Gleitschirm-Fluglehrer und Outdoortrainer. Die Drei sind Johann D und die Rebellen. Sie verbringen den Winter nicht um jeden Preis in Spanien oder sonstwo im Warmen mit der Hoffnung auf den ein oder anderen Thermikflug. Sie stellen sich 2 mal die Woche in einen Keller in Lenggries und klopfen auf Trommeln, schrammeln auf E-Gitarren und dem E-Bass. Das was sie spielen, nennen sie selbst Spaßrock oder Schlagerrock. Eines ihrer liebsten Lieder handelt, wovon auch sonst, vom Fliegen. „Ich stehe weit oben, schau die Welt von droben an.... Genieß noch kurz den Augenblick und dann gebe ich Gas und hebe einfach ab! Ich hebe ab und fliege einfach rum, schau euch unten zu!“ Diesen Song und zwei weitere haben sie im Januar in einem Profi-Studio aufgenommen, um statt Thermikflügen aus warmen Gefilden eine Musik-CD mit aus dem Winter zu bringen. Nach der erfolgreichen Erstpräsentation auf einer Bühne im Oberland im April wäre das Ziel in diesem Jahr ein Platz auf dem Hillside-Festival, einem von den Bananafishbones ins Leben gerufenen zweitägigen Open Air in Bad Tölz oder beim Sonnenrot-Festival in Geretsried.

Bei dem Spaß und Ehrgeiz, den die Drei entwickeln, wird schnell klar: Es gibt sogar für Flieger andere Dinge, die thermiklose Zeiten lebenswert machen. Es lebe das Fliegen, Es lebe die Musik.

Johann D und die Rebellen findest du im Internet unter www.johann-d.de, dort gibt es Infos, Termine, Bilder und auch drei Songs, natürlich auch das Flieger-Lied „Fliegen“ zum Download, Johann D





Fliegen in Thüringen

Ganzjährig Kurse
alle Ausbildungsstufen
Windenausbildung
Flugsafaris • Shop

U1-Ausbildung: **Motorschirm**

Prospekt anfordern!

Rogenthdlr Str. 25 • 07338 Leutenberg

OSTTHÜRINGER GLEITSCHIRMSCHULE

Tel.: 03 67 34/3 03 57, Hamiy101 71/5 14 27 32 •

osuthringergleilNchirmuludeOI-onlineak



DHV-zertifiziertes Performance Center
Training, Seminare und Reisen

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

www.adventure-sports.de
Gilgenhöfe 28 • 83661 Lenggries • fon 08042-9486

Gleitschirmreisen 2005

05.0a.	10.00.	Yinwenen
	17.0G.	1anberger
07.118.	12.08.	Castalkwdt
0109.		Griedlenland
25.09.	311.0e.	Osti 1
24.10.	31.11.	Türkei
31.10.	07.11.	Türkei
16.11.	05.12.	Brasilien

Paragliding Tegerensee
Tegerenseer Straße 88
83700 Rottach-Egern
Tel.: 0802272556
E-Mail: info@paragliding-tegerensee.de
Internet: www.paragliding-tegerensee.de

Flugtage in Börry

110 Tage nach der 1.000-Jahr-Feier in Börry haben wir wieder gemeinsam mit der Flugschule HB-Drachensport in Börry Flugtage veranstaltet. Viele Börryer, die bei der 1.000-Jahr-Feier aufgrund eigener Initiativen nicht die Möglichkeit hatten in die Luft zu kommen, haben die Flugtage genutzt und sich bei sehr gutem Wetter ihr Dorf aus luftiger Höhe angesehen. In der Presse angekündigt, war an beiden Tagen Hochbetrieb auf dem Schleppgelände. Ein besonderes Erlebnis an diesem Wochenende für alle Beteiligten war der Tandemflug einer Rollifahrerin aus Börry. Für Tanja war es ein super Erlebnis, 300 Meter hoch in die untergehende Sonne geschleppt zu werden und das Wesertal einmal ganz anders zu sehen.



Applaus von allen Zuschauern gab es nach der butterweichen Landung. Noch Tage später sind Vereinsmitglieder von Börryer Bürgern auf die Flugtage und den Flug von Tanja angesprochen worden und erstmalig gab es eine Einladung zum Bürgermeister-Pokal-Schießen. 14 Passagiere haben uns ihre Adresse gegeben. Wir wollen nun versuchen, zusammen mit der Flugschule Brodbeck, für diese 14 entweder einen Schnuppertag oder die Grundscheinausbildung hier bei uns zu organisieren und auch Flugtage wird's in Börry bestimmt wieder geben. Danken möchten wir an dieser Stelle der Flugschule Hermann Brodbeck mit den Piloten Andreas, Ralf, Mathias und Hermann auf der Winde. Und nicht zuletzt Dank an den DHV für die unproblematische Unterstützung bei der Zulassung des Schleppgeländes.



Drachenfluggruppe Börring Weserbergland, Wolfgang Ernert

Lob des Gleitschirmfliegens

Spielend leicht erhebt sich,
der freie Geist,
über den Ungeist,
der schwer auf ihm lastet,
hinauf in die Lüfte,
die ihn tragen.
Von oben herab kann er,
verhöhnern und verspotten,
was unter ihm liegt, oder
einfach genießen

Henning Koch

Glörtalflieger im Internet

Die Glörtalflieger sind jetzt mit einer eigenen Seite im Internet vertreten. Unter www.gloertalflieger.de können sich Pilotinnen und Piloten über VVindenschlepp im Bereich zwischen Ruhrgebiet und Sauerland informieren. Das Ost-West-Schleppgelände der Glörtalflieger liegt südlich von Dortmund in 58339 Breckerfeld. Die Glörtalflieger organisieren während der Saison regelmäßig an Samstagen und Sonntagen Gleitsegel-Schleppbetrieb. Hängegleiterschlepp ist nach Absprache möglich. Intensiv betreiben die Glörtalflieger die Zulassung eines neuen Nord-Süd-Geländes, nachdem das bisher genutzte Gelände einer Wohnbebauung „zum Opfer fiel“. Mit der Internetpräsenz wollen die Glörtalflieger ihr Angebot für Gäste weiter verbessern. Infos unter www.gloertalflieger.de.

Faschingsfliegen 2005

Das Faschingsfliegen auf Seceda/Gröden war wieder ein voller Erfolg. Auch wenn heuer, wie schon im Vorjahr, aufgrund der ungünstigen Wetterlage nicht geflogen werden konnte, verbrachten die zahlreichen Zuschauer einen erlebnisreichen Tag. Die Piloten, die mit viel Fleiß und Arbeit originelle Fluggeräte angefertigt hatten, sollten bis zur „Sofie-Hütte“ auf der Seceda abfahren bzw. –rutschen. Sehr viele Schaulustige hatten sich bei der Bergstation eingefunden: Nach und nach gingen Clown Einrad, Pianarotti und das fliegende Klavier, ein Würfel und sogar ein Red Bull-Stier an den Start. Es folgten zahlreiche mit viel Phantasie und Geschick angefertigte Fluggeräte. Recht lustig waren die Eisverkäufer, die vor und nach dem Start Eistüten an die Schaulustigen verteilten. Mittlerweile ist das Faschingsfliegen zu einem wichtigen Grödner Event geworden.

Tourismusverband Gröden, Senoner Iolanda

Malen wie im Flug

Helmut Lammet arbeitet mit geistig und körperlich behinderten Kindern und Jugendlichen. Sein Arbeitsplatz ist im Förderzentrum des Vereins „Hilfe für das behinderte Kind“ im bayerischen Pfaffenhofen. Selbst ehemaliger Drachen- und UL-Pilot kam er eines Tages auf die Idee, seinen Schützlingen eine besondere Beschäftigung zu beschaffen: Er bastelte ein stabiles Gestell, an das er ein ausgedientes Gurtzeug vom Drachen- bzw. Minimumfliegen hängte. Dort setzte er die Kinder hinein, ungefähr in Armhöhe über dem Boden, legte ein großes Blatt Papier drunter und nun durften seine Schützlinge nach Herzenslust malen, frei schwingend und dennoch sicher aufgehoben. Die Aktion kommt derartig gut an, dass Helmut jetzt auf der Suche ist nach ausgedienten Gurtzeugen von Drachen- und Minimumfliegern. Wer ein solches Gurtzeug hat, ruft einfach bei Helmut an. Es sollte sich möglichst um die offene Variante handeln, da die meisten Kinder sich vor den „neumodischen Mumien schlafsäcken“ fürchten. Informationen bei Helmut Lammet Tel: 08441/9414, Hauptstr. 84, 85276 Hettenshausen, Infos zum Verein „Hilfe für das behinderte Kind“: www.adolf-rebl-schule.de.

Deutscher Ultraleichtflugverband, Christina Schonert

DGCW Wettbewerb 2005

Unser diesjähriger Wettbewerb findet am 4.-5. Juni bzw. Ausweichtermin 11.-12. Juni statt. Dieses Jahr sind alle Flieger eingeladen, die sich gerne mit uns messen wollen und mit uns einen gemütlichen Nachmittag verbringen möchten. Auch Nichtflieger, Familienmitglieder und Gönner unseres schönen Sports sind gerne gesehen. Für das leibliche Wohl wird gesorgt. Alle Teilnehmer bitten wir sich auf der Homepage – unverbindlich – einzutragen. Infos unter www.dgcw.de.

Delta- und Gleitschirmclub Weilheim Teck, Marion Schorp

Anzeige



.440

Gemeinsam genießen

Einfaches Startverhalten, direktes, leichtgängiges Handling und entscheidende Reserven durch JET FLAP Technologie machen den JOIN'T zur ersten Wahl – sowohl für den harten Profibetrieb als auch im privaten Einsatz.

JETFEETri
TECHNOLOGY

Mit den serienmäßigen Thermiktrimmern gibt es den JOIN'T in den zwei Größen: AR 115-190kg und BI 140-230kg



JOIN'T

JET FLAP biplace - DHV 1-2

yo,xE,-3(gy[i=irt

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

ofpe

Mehr Info unter:

SKYWALK



Jahreshauptversammlung der „Entenbergflieger“

In der Jahreshauptversammlung der Drachen- und Gleitschirmflieger Bad Laasphe standen die Verlängerung der Fluggenehmigung für den Entenberg in Niederlaasphe und die Neuwahlen des Vorstandes an. Die Zahl der aktiven Mitglieder des Vereines ist nach dem Eintritt von vier Gleitschirmpiloten auf nunmehr 62 angewachsen, Dazu kommen noch 49 passive Mitglieder. Der Landeplatz in den Lahnwiesen konnte durch Zupachtung einer weiteren Wiese beträchtlich vergrößert werden. Über den DHV organisiert fand im April ein Packerlehrgang für das Selbst-Packen des Rettungsfallschirmes statt, an dem 15 Piloten teilnahmen. Ein weiterer Höhepunkt war der Vereinsausflug ins Berchtesgadener Land nach Oberau, an dem 11 Flieger mit ihren Frauen teilnahmen. Wenn auch das Wetter es gerade in diesen Tagen nicht immer so gut meinte, so konnte doch an vier Tagen an zwei Bergen im Salzburger Becken geflogen werden. Der Vorsitzende Thomas Bauer bedankte sich noch einmal bei Walter Lauber für die gute Organisation. Das WDR-Fernsehteam zeigte in der Sendung „Lokalzeit“ ein ganz besonderes Interesse für das Fliegen am Entenberg und verfolgte einen Flug Hermann Achenbachs vom Start- zum Landeplatz.

Folgender Vorstand wurde gewählt:

1. Vorsitzender Thomas Bauer, 2. Vorsitzender Hermann Achenbach, Kassenwart Frank Weiß, Schriftführer Jürgen Thomas und Beisitzer Referat Gelände, Burkhard Kaiser. Neu in den Vorstand kamen: Beisitzer Referat Technik Dirk Bankmann und Beisitzer Referat Pressearbeit Walter Lauber, alle Vorstandsmitglieder wurden einstimmig gewählt. Zum Abschluss der Versammlung bedankte sich die Ortsvorsteherin Waltraud Schäfer von Niederlaasphe für die Aktivitäten des Vereines und die gute Zusammenarbeit der Gleitschirmflieger mit den anderen örtlichen Vereinen, ebenso auch für die Ankündigung, dass die Gleitschirmflieger im Rahmen der 700-Jahr Feier sich mit einem zweitägigem Fliegerfest einbringen wollen.

Drachen- & Gleitschirmflieger Bad Laasphe, Walter Lauber

Wie kommt der Gleitschirmflieger auf den Berg?

Mit dieser Frage beschäftigten sich die 23 anwesenden Mitglieder des Gleitschirmclubs Wiesental bei ihrer Generalversammlung. Die sportliche Variante zu Fuß ist nicht jedermanns Sache. Schließlich gilt es vom Ende der öffentlichen Straße noch knapp 200 Höhenmetern anzusteigen. „Ein Clubbus muss herr forderte Vorstand Martin Sütterlin. Nach der detaillierten Schilderung der Notwendigkeit eines solchen Fahrzeuges und der Finanzierung des Projektes stimmte die Versammlung mit großer Mehrheit dieser bislang aufwendigsten Anschaffung in der dreizehnjährigen Vereinsgeschichte zu. Am Karfreitag 2005 startet der neue Shuttle-Service. An Wochenenden und Feiertagen von 10.00 bis 16.00 Uhr fährt der angeschaffte Clubbus im 2-Stunden-Takt ab Gemeindehalle Frönd zu den umliegenden Startplätzen. Große Geschlossenheit demonstrierten die Mitglieder bei den Neuwahlen. Alle Funktionen wurden einstimmig vergeben: Karl Stall, 2. Vorsitzender; Walter Wagner, Schriftführer; Hartmut Imbery, Kassenwart; Wolfgang Köpfer, Beisitzer Ehrsborg. Positives wusste der Erste Vorstand beim Jahresrückblick zu berichten. Martin Sütterlin sieht den Flugsport auf breiter Basis akzeptiert, wie die gute Zusammenarbeit mit den Gemeinden, Landwirten, Jägern und den Fremdenverkehrsvereinen beweist. Auch Bürgermeister Wiesel freut sich nach seinen Worten jedes Mal, wenn er einen bunten Tupfer am Himmel sieht und empfindet dies als eine Bereicherung.

Gleitschirmclub-Wiesental, Walter Wagner

Flysports Weiden — ein Verein für alle Facetten des leichten Fliegens

1982 schlossen sich ein Dutzend vom Drachenfliegen begeisterte Oberpfälzer in einem Verein zusammen. Es ist schon erstaunlich, zwar hat sich der Name geändert und die Mitgliederzahl ist auf über 100 geklettert, aber



die Vorstandschaft ist seit den letzten Wahlen wieder die alte wie vor 23 Jahren. Ulf Neumann und Lois Laumer als Vorstände sowie Angelika Koller als Kassiererin. Nur Karl Ruhland als Schriftführer ist neu hinzugekommen.

Flysports Weiden dürfte einer der wenigen Vereine sein, der seinen Mitgliedern alle Facetten des „leichten Fliegens“ vor Ort bieten kann. Von den Vereinsgeländen können Drachen und Gleitschirme sowohl Hang- als auch Windenstarts für alle Windrichtungen durchführen. Das vereinseigene Trike steht für F-Schlepps und Rundflüge zur Verfügung. Motorisierte Gleitschirme, Minimum aber auch 300 km/h schnelle Dreiaxler starten, wann immer die Wetterverhältnisse es zulassen, vom Vereins-UL-Platz. Weitere Informationen über die vielen Aktivitäten in diesem Teil Ostbayerns findet man unter www.flysports.de.

Flysports Weiden, Alois Laumer



30. Hexentreffen

Schirmherrin war Oberbürgermeisterin Petra Roth. Stadträtin Elisabeth Haindl erinnerte in ihrem Grußwort an die lange Luftfahrtradition Frankfurts. Namentlich Jean Pierre Blanchard, Käthchen Paulus und August Euler, der den ersten deutschen Luftfahrerschein besaß. Zum insgesamt sechsten Mal wurde die „Goldene Hexe“ verliehen. Mit Gill van den Broek erhielt erstmals eine Ausländerin die „Goldene Hexe“. Die Belgierin steht u. a. für die Mannschaftsleitung der Segelflieger ihres Landes. Seit 1973 betreute sie die belgischen Damen bei internationalen Wettbewerben. Anschließend blühte in Gill's Vortrag noch einmal, beginnend 1973 in Lezno, die Geschichte der internationalen Segelflugmeisterschaften für Frauen auf Untermalt mit unheimlich vielen Fotos und Anekdoten. Gute Ernte verspricht auch immer Christine Grote. Nachdem sie vor einem Jahr von ihrem überraschenden Weltmeistertitel berichtete, waren wir diesmal mit auf ihrem Segelflug Abenteuer in den Anden. Mit gefühlt und gelitten haben wir, In „Himalaya Expeditionsklammotten“ genoss sie die unendliche Sicht, den Ausblick auf Vulkane, Pampa und Condore. „Aber jeder deutsche Adler kann besser kurbeln!“ Am letzten Tag gelang ihr dann, gemeinsam mit Karl Rabeder, ein Flug über 1.900 Kilometer.

Schlussendlich ließen Angelika Machinek und Ingrid Blecher noch zwei Fußballerinnen auflaufen. Während die Nationalmannschaftskolleginnen gerade in China kicken, standen Monika Staab (Trainerin FFC Frankfurt) und Weltmeisterin Steffi Iones (die einen Kreuzbandriss auskuriert) Rede und Antwort.

Anne-Kathrin Looft

Sonnenwendfliegen der Leichtflieger- Oberlausitz

Dass Geduld sich auszahlt, ist auch beim Fliegen oftmals eine Tatsache. So verhielt der Wetterbericht zwar zum geplanten Termin angenehme Temperaturen und Sonne, nur hatte der Wind eine Stärke, die selbstrobustere Drachepiloten nicht an einen Windenstart denken ließen. Ein Anruf bei der Flugveterberatung ergab fliegbare Bedingungen ab ca. 18 Uhr. Also erfolgte das Fly-off gegen 18:30 Uhr und mittels einer Ausnahmeregelung konnten wir auch noch über die Öffnungszeit des FP-Bautzen hinaus schleppen. Dafür noch einmal herzlichen Dank an die Flugleitung! Beim traditionellen Feuerklang diese doch gelungene Veranstaltung erst in den frühen Morgenstunden aus.

Leichtflieger- Oberlausitz, Frank Urban

Anzeige

Gleitschirm- & Drachen- Beschriftungen

GH Werbebeschriftungen
3+49 (0)8051-63676 www.gleitschirmsbeschriftung.co

Richys Sportshop Füssen

Aktion: Rettungsschirm packen
23.- Euro inkl. Rückversand
2 Jahres Checks, Gebrauchtsschirme,
Inzahlungnahme von Rettungsgeräten,
Gleitschirmen, Gurtzeugen
Neugeräte der führenden Hersteller.
Overalls, Helme Accessoires,
Sommer und Wintermoden. Funsportladen
Rabatte für Vereine

Lassen sie sich Ihr Angebot machen

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

Fei
aLY1Wee

ef tije4 \ \ *)

110 zs-t

12 Jahre Flugbetreuung in Griechenland
Unter deutscher Leitung
E-Mail: mail@flugpark-olymp.de
Web: www.flugpark-olymp.de

Flugferien
Tel: (+43)664 181 7953

PRO

Einzigste ortsansässige Flugschule in Oberkärnten
(30 Jahre Flugerfahrung...)
Flugbetreuung und XCTips in Kärnten
Fluggebiete für alle Startrichtungen
!!Shenunterschied von 200-1600m1
Reiten - Wandern - Raften - Klettern - Segeln
Flughafentransfer, Zimmer mit Frühstück
ab 365 E./Woche

www.flycarinthia.at

Professional Safety Trainingcenter
Krippenstein/Hallstättersee
DGV & DGFSB anerkannt

Performance-Training
Sicherheitstraining

Flugsportladen Siegen.
Claus Vischer

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

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

DHV-Info 131/Seite 54

Wirf mal wieder

Wie Ihr seht, haben wir Euren Artikel »Wirf mal wieder . . . « im Magazin Nr. 131, Seiten 54 - 60 aufmerksam gelesen und den Rettungsschirm ausgelüftet. Ich würde mich freuen, wenn eines der Bilder für den Fotowettbewerb tauglich wäre oder es auch sonst in einem der nächsten Hefte veröffentlicht würde. Fotograf ist Josef Foyer vom DGC Albatros Landshut e.V. und abgebildet bin ich, der Schreiber,

Werner Kühnert, 69 Jahre alt, ebenfalls vom DGC Albatros Landshut. Beide natürlich DHV-Mitglieder. Datum, Sonntag, 6.2.05 ca. 14 Uhr, südlicher Stadtrand von Landshut am Englbergweg. Schwacher Ostwind. Als Warnung sollte natürlich dazugeschrieben werden, dass dieses Auslüften des Rettungsschirmes nur bei schwachem Wind empfehlenswert ist und ein Helfer dabei sein sollte, falls der Pilot stürzen sollte, um dem Schirm durch einseitiges Greifen in die Leinen die Zugkraft zu nehmen.



Vormittags hatten wir vom Verein aus Rettungswerfen in der Turnhalle. Fast alle haben danach ihr Gerät sofort wieder gepackt, wie ich die vergangenen Jahre auch. Empfohlen wird jedoch, den Rettungsschirm wenigstens einen Tag lang ausruhen zu lassen, bevor er wieder gepackt wird. In der Praxis würde das bedeuten, dass die Turnhalle 2 Tage hintereinander benötigt würde und die unzähligen Schirme irgendwie aufgehängt und beschriftet werden müssten wegen eventueller Verwechslungsgefahr. Wir haben es dieses Jahr wie weiter oben beschrieben gemacht und die Schirme dann in einem geräumigen Wohnzimmer zwei Tage später wieder gepackt.

Beste Grüße, Werner Kühnert

Spendenauf Ruf

Kubaner sind gezwungen zu nehmen, was sie geschenkt bekommen. Die Schirme die man zu sehen bekommt, sind modernes Antiquariat und wären längst in jedem anderen europäischen Land entsorgt worden, doch hier auf Kuba sind es dennoch wahre Schätze! Ich möchte Euch bitten diesen Aufruf an Eure Freunde und Bekannten aus der fliegenden Gilde zu verteilen. Gefragt sind alle Teile, die mit dem Luftsport zu tun haben: Rettungen, Helme, Gurtzeuge, Karabiner, Ersatzleinen, Reparaturklebeband, Beschleuniger, Varios, Packsäcke und was immer Ihr von Herzen geben möchtet. Gleitschirme, die Ihr guten Gewissens hergeben könnt, sind natürlich auch sehr willkommen. Für alle, die selbst nach Kuba gehen, hier die Kontaktadressen für Guisa und Holguin. Malis können immer in Englisch geschrieben werden.

Rolando c/o Javiel Leyva Anasco, Calle Garcia #87, C.P. 88200 Guisa (Granma), Cuba, Tel: +53 23 91418 Irene Bernal (spanisch), oder Tel: +53 23 426564 Hector Montero (englisch), Alexey Eskimosa Carrazana, Khaled-Hanna7@udg.co.cu, Jose Antonio Martinez Ricardo, Calle Pepe Torres #91, c/o Frexes y Aguilera, C.P. 81000 Holguin, Cuba, Tel: +53 24 461710 (spanisch), Jose Antonio Martinez Ricardo, paracaida@correoohg.co.cu. Wer nicht nach Kuba kommt: Schickt die Sachen, die Ihr spenden möchtet an meine unten angegebene Adresse. Jede Spende ist hoch willkommen. Übrigens sind in der Woche um den 15. März die Meisterschaften in Santiago angesetzt. Im August wird es dann einen weiteren Cup vermutlich in Santa Clara geben. Ich gebe die Schirme, Gurtzeuge, Rettungen und was auch immer gespendet werden mag, selbstverständlich unentgeltlich weiter und nehme die Kosten für den Transport mit den Airlines wohl oder übel auf meine Kappe, damit überhaupt eine Art von Sportförderung stattfinden kann. Die locals freuen sich riesig! So, ich danke Euch für die Aufmerksamkeit die Ihr zum Lesen meines Aufrufs verwendet habt und wünsche Euch weiterhin eine gute Zeit in der Luft und am Boden.

Mit freundlichen Grüßen

Chris Arnu, Gaußstraße 10, 76131 Karlsruhe, Tel: 0721/6 288 211
odermobil: 0171/8 38 78 78

DHV-Info 132, Seite 44

Mehr Sicherheit beim Streckenflug

Kleine Info. Die Ebenalp liegt nicht in Engelberg, sondern in der Ostschweiz, in Appenzell.

Mit freundlichen Grüßen

Happy Landing

Michael Kobler

Flugschule Tegelberg

Holdenweg 4 87672 Roßhaupten
Tel: (+49) 8367- 598 Fax: -1096
A710.:31: (+49) 172 9476240

Gleitschirm- und Drachenflugausbildung

Schnupperkurse / Tandemflüge / Reisen
Verkauf | Probefliegen / ... Spass
einroch InFo material anfordern

flugschule.tegelberg@t-online.de Ruwww.obschweb.net

3 YEARS MATERIAL **1 YEAR NOVA-PROTECT**

safety guarantee-

EINZIGARTIG. NOVA PROTECT.

WIR REPARIEREN IHREN NOVA GLEITSCHIRM IM FALLE EINES FLUGUNFALLES INNERHALB DES ERSTEN JAHRES AB DEM KAUFDATUM MOSTENLOS.

HEHR INFORMATIONEN BEI IHRER FLUGSCHULE UNO AUF
WWW.4010AVINOS.COM.

A-6020 Innsbruck Austria
Bernhard-Mei-511-A* 14
Tel. 0+43 (0) 512 - 36 13 40
info@nova-wings.com www.nova-wings.com

VA

DHV-Info 130, Seite 33

Easy Flying in der Sonne

Der Artikel über Südafrika war spannend zu lesen und nicht zuletzt ein Auslöser um für vier Wochen dem heimischen Winterhimmel zu entfliehen und vor der Küste Südafrikas zu soaren. Wir waren 11 Tage bei dem im Bericht empfohlenen Fluglehrer Jan Minnaar untergebracht. Sein Haus ist schön gelegen und ruhig. Wirklich flugbegeistert wirkte Jan Minnaar allerdings nicht. Ihm zufolge war während 11 Tagen kein einziges mal Flugwetter, obwohl reger Flugbetrieb herrschte und andere Schulen ihre Schüler rausschickten. Wer als ortsunkundiger Anfänger auf Betreuung durch einen lokalen fliegerangewiesenen ist, wird mitlan Minnaar enttäuscht sein.

In der zweiten Hälfte waren wir bei dem Fluglehrer Roland de Vries und seiner Frau Sancha www.paragliding.sa.com untergebracht. Die Backpacker-Unterkunft genügt zwar nur einfachen Ansprüchen. Dafür hat uns Roland in 14 Tagen jeden Tag – kostenlos – in seinem 4x4-Auto zu 7 verschiedenen Fluggebiete mitgenommen. Die Garden-Route zwischen George und Knysna lockt mit vielen anfängertauglichen Fluggebieten. Im November gehtes wieder in die Sonne.

Grüße Michael Klöckner

Wolkenschwingungen

als ich mit den Geiern von Algodonales flog und die mich oft abhängten, da kam die Frage auf; warum? Nach mehreren Diskussionen mit Vogelkundlern interessierte mich vor allem eine Theorie: Da Wolken bestimmte Schwingungen haben und die die Geier eventuell hören können und es wahrscheinlich ist, dass Wolken in verschiedenen Stadien bez. Wolkenarten anders schwingen und damit klingen, kann es sein, dass die Geier hören, welche Wolken ziehen und welche nicht! Soweit die Theorie. Da ich aber kein Geier bin und die Wolken aber auch hören will, komme ich nun zu meiner Bitte. Ich suche jetzt auf diesem Wege Spezialisten wie Tontechniker, Elektronikfreaks, Wissenschaftler, und eventuelle Sponsoren oder Firmen, die an einem solchen Projekt beteiligt sein wollen. Mein Ziel ist es ein Richtmikrofon auf meinem Helm zu befestigen und mit einem Ohrhörer den Wolken zu lauschen und zu lernen, welche gut ziehen und so öfter die richtigen anfliegen zu können. Mein Part wäre also der Testpilot, habe schon mit einigen Technikern gesprochen, die alle irgendwie sagten, das könne funktionieren, aber helfen wollte mir keiner. Ich bitte euch nun diesen Artikel in eurer Zeitung zu veröffentlichen und hoffe auf Rückmeldung. Bin mir klar, dass es etwas hirnrissig klingt, aber über diese Idee rede ich schon so lange und Träume lassen sich meist nicht nur mit Reden lösen.

Roland Springer, jump@onemail.at

Anzeige

Mini-Abo

Das Kennentern-Angebot mit Gratis-Zugabe!

3 Hefte für nur 9,- € lesen - 35% sparen und ein Langarm-Shirt sichern!

Fly-Langarm-Shirt in modischem Design, Sanftdalezi (kein Vordrucken) Einlaufen) 95% Baumwolle, 5% Elasthan.

JEDEN MONAT NEU:

- Szene-News
- Flugpixialisps
- Fluggebiete-Reportagen
- 0.11m Test: Fluggeräte



Ich bin dabei!

Bitte senden Sie mir die nächsten drei Ausgaben von Fly and glide direkt ins Haus und als Dankeschön das Langarm-Shirt zusammen mit der ersten Ausgabe.

T-Shirt Größen: S M L XL XXL

Den Betrag von C zahle ich bequem durch Abbuchung von meinem Konto

111111111111

Vorname, _____

Name _____

Konto-Nr. _____

BLZ _____

Straße, Nr. _____

Tel.-Nr. _____

Geldinstitut _____

: 1111

PLZ _____

Ort _____

Unterschrift _____

Datum _____

Unterschrift _____

Per Kreditkarte Gültig bis 111/Li

Entscheide ich mich nach der 3. Ausgabe zum Weiterlesen, zahle ich für alle, and glide im /Ar (12 Ausgaben) € 54,00 (le. Zustellung, Auslandspreise auf Anfrage).
Andernfalls schicke ich innerhalb von so Tagen nach Erhalt des 3. Heftes ehre kurze Absage, und alles ist erle. karten-Nr. _____

11111:111

Karten-Prüfnummer _____

otiyM702

Jederzeit freilos beenden. Für diese miniabo.gestellung (die letzten 3 Ziffern der gedruckten Nummer besteht Jedoch kein Widerrufsrecht. im Unterschriftsfeld auf der Kartenrückseite)

Schicken Sie den Coupon an:
Fly and glide Abo-Service,
Posttacho.: 32 45, 20022 Hamburg
oder bestellen Sie per
Fax: 040/ 389 06 - 765
www.flyandglide.de

Vertrieb: Inka Frey-Schmitt, Verlag Technik & Foto, Wetzlar, Tel. 03931-1300, bestellung@technik-foto.de, www.technik-foto.de
Gedruckt in Deutschland
Herstellung: Hermann Pflüger

Fluggelände Hammelburg/Unterfranken

Aufgrund des hohen Flugaufkommens und weiterer Gründe dürfen an unserem Hammelburger Südost-Gelände an Wochenenden und Feiertagen nur Vereinsmitglieder fliegen. Unsere anderen vier Gelände unterliegen nicht dieser Beschränkung. In Hammelburg besteht B-Schein Pflicht und es wird eine Tagesgebühr von 2,- Euro erhoben. Diese zahlt bitte direkt bei einem Vereinsmitglied am Startplatz und tragt Euch gleichzeitig ins Flugbuch an der Hütte ein. Gäste dürfen auch nicht mit dem Auto zum Starthang fahren. Wer ohne Bezahlung fliegt oder sich den Anordnungen des Vereins widersetzt, riskiert Flugverbot in allen unseren Gebieten. Wir fliegen in Hammelburg zusammen mit Drachen und Starrflüglern, deshalb sind besondere Vorsichtsmaßnahmen unbedingt einzuhalten.

Nähere Infos gibt es von unseren Mitgliedern am Hang oder auf unserer Homepage www.saaleflieger.de.

Die Vorstandschaft des GSFV Saaletal

Startmöglichkeit für Gleitschirmflieger an der Porta Westfalica?

Immer wieder erhalten wir Anfragen zur Startmöglichkeit für Gleitschirmflieger an unserem Startgelände an der Porta Westfalica (Wittekinsburg). Leider müssen wir diese immer negativ beantworten. Unsere Startrampe lässt mit ihrem 4 qm großen Starttisch und der schmalen Rampenfläche technisch nur Starts mit Hängegleitern zu.

Warum wir die Startrampe nicht vergrößern? Das hat mehrere Gründe. Zum einen ist unser Gelände übervoll, denn wir teilen uns den Höhenzug des Wiehengebirges mit den Segelfliegern aus Vennebeck und Kleinenbremen in Niedersachsen. Bei beiden Flugplätzen haben wir damals nur nach zähen Verhandlungen die Erlaubnis für unsere Startgelände erhalten (was sie wohl immer noch bereuen). Der wichtigste Punkt ist aber, dass unser Startplatz in einem Naturschutz- und FFH Gebiet liegt und sowohl die Landschaftsbehörde und auch die Besitzer der Wittekindsburg keine Erlaubnis für eine weitere Baumaßnahme, geschweige denn einer Vergrößerung unserer Rampe, geben. Wäre unser Startplatz 1979 nicht bereits vor den Landschaftsaufgaben errichtet worden, würden wir heute wohl nie eine Erlaubnis dafür erhalten.

Das gilt auch für unseren Landeplatz, der „nur“ in einem Landschaftsschutzgebiet liegt und auf dem wir vor 4 Jahren mit viel Glück die Erweiterung für UL-Schlepps erhielten. Drachenflieger sind an unserem Gelände immer herzlich willkommen, sowohl für den Rampenstart als auch für den UL-Schlepp. Für Gäste haben wir unseren jährlichen DCW-Streckenpokal um die Gästewertung erweitert. Wer die meisten der 12 gestellten Aufgaben, von kleinen Ziel-/Rückkehr-Aufgaben bis hin zu anspruchsvollen Zielflügen, erfüllt, erhält den Pokal. In der Regel wird ein schöner Flugtag mit „Maulfliegen“ bei Bier und Grillen abgeschlossen. Anreisende Gastflieger können natürlich auch in unserem Clubhaus an der Landewiese kostenlos übernachten. Weiter Infos zu unserem Gelände unter www.dcwiehengebirge.de.

Peter Bork, Delta-Club-Wiehengebirge e.V.



Fotos: Björn Klaassen

Durchbruch auf der Schwäbischen Alb

Der „Schwäbische Albtraum“ hat wenigstens im Landkreis Esslingen ein gutes Ende gefunden. Nach zähen Verhandlungen über Jahre hinweg ist es nun gelungen, einen gewaltigen Schritt nach vorne zu machen. Noch im März wurde beim Landratsamt Esslingen mit den beteiligten Vereinen, dem Drachenfliegerclub Hohenneuffen, dem Bissinger Turnverein (Abteilung Gleitschirm) und dem Drachen- und Gleitschirmfliegerclub Weilheim ein Nutzungsvertrag unterzeichnet.

Der neue Startplatz östlich der Burg Hohenneuffen ist eigentlich ein alter Hut. Die Fläche musste vor einigen Jahren von den Drachenfliegern aufgrund hochwachsender Bäume und fehlender behördlicher Zustimmungen aufgegeben werden. Der Umzug zur Burg war lediglich ein Notnagel, denn die dortige Rampe hatte einige Tücken. Die neue / alte Startstelle am Wilhelmsfels wird jetzt im Frühjahr für Gleitschirm- und Drachenbetrieb hergerichtet. Damit gibt es im Landkreis Esslingen neben dem Weststart in Neidlingen ein weiteres Topgelände. Wir werden über den Fortgang in den nächsten Infos berichten.

Björn Klaassen, DHV Flugbetrieb

Flugplatzöffnung SG Reitwein bei Frankfurt/Oder

Das Schleppgelände „Reitweiner Sporn“, ca. 15 km nördlich von Frankfurt/Oder, ist zugelassen. Mit einem kleinem Fest am 7. und 8. Mai soll die 1.100m lange Schleppstrecke nun eingeweiht werden. Dazu sind alle Flieger, besonders Piloten aus dem Raum Berlin – Brandenburg, herzlich eingeladen. Wir werden zwei Winden bereitstellen, die Firma Independence lädt zum Festival ein und wird auch die neuen Motoren von Fly Castelluccio mitbringen. Wer möchte, kann auch ein Zelt aufstellen. Für das leibliche Wohl wird natürlich gesorgt. Eine außerordentlich schöne Gegend wird die Flieger mit Thermik Garantie belohnen! Nähere Infos gibt's auf unserer Homepage www.flyingfunk.de.

SG Reitwein, Christian Funk

Neues Schleppgelände am Mittelrhein

Durch beispielhaftes Zusammenspiel von Naturschutzbehörde, Grundstücksbesitzer, Antragsteller und DHV konnte im November 2004 nur wenige Wochen nach Antragstellung ein neues Windenschleppgelände am Mittelrhein zugelassen werden. In der Nähe des Loreleyfelsens und der Burg

Rheinfels befindet sich das Schleppgelände auf den Rheinhöhen bei St. Goar-Wertau. Mit einer Schleppstrecke von ca. 650 m und einer zulässigen Ausklinkhöhe von 450 m in unmittelbarer Nähe des Rheingrabens sind Thermikanschluss und Streckenflüge in der kommenden Saison zu erwarten. In den ersten 6 Wochen nach Zulassung des Geländes konnte bereits an 8 Tagen Schleppbetrieb durchgeführt werden. Mit neuer Airlift AF12 Doppeltrommelwinde und einem 100 ccm Quad als Seilrückholfahrzeug steht moderne Technik für einen reibungslosen Schleppbetrieb zur Verfügung. Das Gelände wird vereinsunabhängig durch eine Haltergemeinschaft unterhalten und steht selbstverständlich allen interessierten Gastpiloten zu Verfügung. Neben einer Tagesmitgliedschaft besteht auch die Möglichkeit zum Erwerb einer Jahresschleppkarte für nur 149,- Euro, die zur ganzjährigen Teilnahme am Schleppbetrieb berechtigt.

An die „nichtfliegenden“ Familienmitglieder der Piloten richten wir den Hinweis, dass sich in Nachbarschaft zum Schleppgelände ein Reiterhof sowie ein Freibad befindet. Nähere Informationen zum Gelände gibt es im Internet unter der Adresse www.winde-werlau.de.

Lochflieger in Garzweiler/ Grevenbroich

Finden sich keine Berge, so versucht man eben das Fliegen unter Tage. Dies ist kein Witz, sondern Wirklichkeit im Raum östlich von Köln. Dort gibt es große Tagebaulöcher, deren Flanken teilweise interessante Aufwindbänder



Geländegetachter Peter Nasche mit den Ostwindfreunden beim DHV-Ortstermin

bieten. Problematisch sind jedoch die Besitzverhältnisse und das für den Bergbau geltende Bergrecht. Das Energieunternehmen RWE ist strikt gegen eine fliegerische Nutzung.

Aufgrund von „Schwarzflugbetrieb“ gab es in der Vergangenheit viel Ärger und offensichtlich viel „zerbrochenes Porzellan“. Der Verein Ostwindfreunde e.V., einige engagierte Piloten und der DHV haben sich daher Mitte Februar mit Vertretern der RWE getroffen. Bei dem ersten Gespräch konnte vorerst die Kluft nicht gekittet werden. Wir sind jedoch ins Gespräch gekommen und werden weiter an der Sache arbeiten. Nach wie vorgibt es keine Erlaubnis, weder seitens der RWE noch eine luftrechtliche Genehmigung. Wir bitten dies dringend zu beachten, da die RWE gegen „Schwarzflieger“ verstärkt mittels Anzeigen vorgehen wird.

Björn Klaassen, DHV Flugbetrieb

Anzeige

Täglich Schulung
Service Shop



Flugsch Hochries
Hochriesstr. 80; 83122 Samerberg
Mail: info@flugschule-hochries.de
Tel: 08032/8971

„ „ Milem kt/ ollig 000 **Reisen 2005**

- Süd Afrika
- Sky & Fly Zillertal
- * Bassand
- * Jordanien (mit & ohne Motor)
- * Greifenburg
- Andelsbuch
- * Las de Anney
- * Olüdeniz / Türkei
- La Palms
- Mexiko



Hotline (05322) 14 15

info@harzergss.de

Motorschirmausbildung

- Herz
- Tonnheim
- Chiemsee



Fly with the best

Fiesch mit Toni Bender
Gardasee mit Michi Nesler

www.paracehteleo.com

TESTPECIGE kjinfim

Das Testberichtschemata für Gleitschirme und Hängegleiter

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

Gleitschirme	
1	Gleitschirme mit einfachem, weitgehend fehlerverzeihendem Flugverhalten.
1-2	Gleitschirme mit gutmütigem Flugverhalten.
2	Gleitschirme mit anspruchsvollem Flugverhalten und dynamischen Reaktionen auf Störungen und Pilotenfehler. Für Piloten mit regelmäßiger Flugpraxis.
2-3	Gleitschirme mit sehr anspruchsvollem Flugverhalten und heftigen Reaktionen auf Störungen und geringem Spielraum für Pilotenfehler. Für Piloten mit umfassender Flugpraxis und regelmäßiger Flugpraxis.
3	Gleitschirme mit sehr anspruchsvollem Flugverhalten und sehr heftigen Reaktionen auf Störungen und geringem Spielraum für Pilotenfehler. Für Piloten mit überdurchschnittlich hohem Pilotenkönnen.
	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/0eAeC-zugelassenen Gurtzeuge an)
	GX Gurtzeuge mit festen Kreuzgurten - Alle Gurtzeuge, die der Gurtzeuggruppe GX angehören, sind mit diesem Gleitsegel zugelassen
	Biplace Der Schirm ist für doppelsitzigen Betrieb zugelassen
	Y Hängegurtzeug (frühere Konstruktion)
	5 Spezialgurtzeug
Drachen	
1	für Piloten, die an einem einfachen Flugverhalten interessiert sind, z.B. weil sie selten fliegen
2	für Piloten, die den Ausbildungsstand Beschränkter Luftfahrerschein (A-Lizenz) haben, und genüßvolles Fliegen vorziehen
3	für Piloten, die den Ausbildungsstand Unbeschränkter Luftfahrerschein (B-Lizenz) haben und regelmäßig und in kurzen Zeitabständen fliegen
	Spezielle Einweisung erforderlich. z.B. wegen ungewöhnlicher Steuerung
	E Spezielles Gurtzeug erforderlich
Zwischenwerte 1-2 und 2-3 sind möglich	



DHV GS-01-1303-05

ADVANCE SIGMA 6 26

TESTBERICHT DHV 03 ADVANCE SIGMA 6 26

Zertifizierter	ADVANCE ihn AG
Hersteller	APARCE Thun AG
Klassifizierung	1 GH
W-Schlepp?	Ja
Anzahl Sitze min Anzahl Sitze max	1 1
Beschleuniger?	In
lamme?	Nein

VERHAUEN BEI 110KG UNTER 70 KG | MAX. f AGEWIC 11195 KG

Start	110KG UNTER 70 KG	MAX. f AGEWIC 11195 KG
füllverhalten	gleichmäßig, sofort	gleichmäßig Eiert
Aufziehverhalten	kommt sofort der Pirmen	kommt dort über Piloten
Ahbebeschwindigkeit	durchschnittlich	Mnchinin lieb
Starthandlung	Wo rads	Einlee
Geladaustlug		1.2
Rollanrufung	duschsahninlieh	derchruhrädler
		1-2
Rudellendenz	gering	gering
Steuerweg	durchschnittlich	durchschnittlich
Wendigkeit	hoch	hoch
Beidseitiges Eltorziehen		1.2
Sackfluggrenze	durchschnittlich 60 cm • 25 cm	durchschnittlich 60 cm 1S cm
füllstalgrenze	durchschnittlich es cm • 80 cm	durchschnittlich 65 cm • 80 cm
Bremskraftansieg	herb	hach
frontales Einklagen	1-2	1
Vorbeschleunigung	gering	gering
Öltningsverhalten	selbständig schnell	selbständige schrei
Einseitiges Einklappen		1.2
Wegdrehen	< 90 Grad	90 Grad
Wegdrehen insgesamt	90 - 110 Grad	90 Grad
Drehgeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
	reff Verlangsamung	mit Verlangsamung
Max. Roll- bzw. Hickwinkel	kleiner 1S Grad	kleiner 45 Grad
Höhenverlust	gering	gering
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öffnungsverhalten	selbständig	reibende
Einseitiges Einklappen und Gegenst		
Stabilisierung	einfaches Gegenbremsen	einfaches Gegenbremsen
Steuerweg	durchschnittlich	durchschnittlich
Steuerkraftansieg	durchschnittlich	durchschonne
Gegendrehen	Bleie, keine Indern zum Stromunsebriss	einlach, keine Tendenz zum 5förmigralitiss
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig schnel

Trudeln

Trudeln /a Mailure n 1.

Einleitung	einlach	einlach
Rudellendenz	gering	gering
Anleitung	nachdrehen < 180 Grad	Nachdrehen c 1H Grad
Sinkeesch		

Einleitung	einlach	einlach
		sehrstaul.

Ohren anlegen

Einleitung	leicht	leich
Anleitung	sedsländenscheen	selbständig schnel

Tandler 1.2

Landverhalten

frontales Einklappen (beschleunigt) 1.2

Vorbeschleunigung

Öltningsverhalten

Einseitiges Einklappen

Wegdrehen 90 • 180 Grad 90 • 10 Grad

Wegdrehen insgesamt 9G•180 Grad 90 • 180 Grad

Drehgeschwindigkeit durchschnittlich durchschnittlich

mit Verlangsamung mit Verlangsamung

Max. Roll- km Nickwinkel kleiner 45 Grad kleiner 45 Grad

Höhenverlust durchschnittlich durchschnitt

Stabilisierung selbständige selbständig

Öffnungsverhalten selbstädle selbständig

Ohren anlegen, beschleunigt 1-

Einleitung leicht

Ausleitung seinrädig schnell selbständig schnel

Ergieueungen Flugsicherheit

DHV_GS-01-1304.05

ADVANCE SIGMA 6 28

TES1BERTCHT DIN 03 AUJA(1 SI

Table with 2 columns: Property (Terminhaltinhahr, Hersteller, etc.) and Value (ADVANCE Thun SA, etc.)

VERHALTEN BEI MIN. FLUGGEWICHT(85 KG) MIn FLUGGEWICHT(110 KG)

Main comparison table for ADVANCE SIGMA 6 28, listing various flight characteristics and performance metrics.

DHV_05_01_1305.05

ADVANCE SIGMA 6 31

1511101C111 1111V 03 ADIdirE

Table with 2 columns: Property (Terminhaltinhahr, Hersteller, etc.) and Value (ADVANCE Thun SA, etc.)

VERHALTEN BEI MIN. RUGGEWICHT(100 00) MAX. ROGRVVICIII(130 091

Main comparison table for ADVANCE SIGMA 6 31, listing various flight characteristics and performance metrics.

DHV 05 01-1306-05 WY:..

OZONE BUZZ

MIC Ifff OHM BM

Table with 2 columns: Property (ieril hatinhaber, Hersteller, etc.) and Value (0105E Gliders, etc.)

VERHALTEN BEI FLUNICHT(80 KG) MAL FLUGGEWICHT(100 KG)

Main comparison table for OZONE BUZZ, listing various flight characteristics and performance metrics.

DHV OS-014307-05

OZONE BUZZ L

1131BENCH16006 03 0208181221

lernkalinhaber	GIONE Gliders Ltd.
Hersteller	010711 Gliders Ltd.
Klassifizierung	1-2 GH
W-Schlepp?	Ja
Anzahl Sitze min / Anzahl Sitze max	1 / 1
Beschleuniger!	Ja
Trimmer?	Nein

VERHALTEN BEI	MIN. FLUGGEWICHT(95 KG)	MAX. RUGGEWICHT(115 KG)
Start		
Fülverhalten	gleichmäßig, niedr	gleichmäßig, med
Auflage	kommt Wert über	kommt seler über Fiel
Abhebeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Starthaltung	einfach	einfach
Geradausflug		
Rolldämpfung	niedr	hoch
Kurvenhandlung		
Trudellendenz	nicht vorhanden	nicht vorhanden
Steuerverhalten	durchschnittlich	durchschnittlich
Wendigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Hartschirm überziehen		
Sackfluggrenze	spät > 75 cm	mal > 75 cm
Füllstättgrenze	spät 80 cm	spät > 80 cm
Bremskranzstiel	hoch	hoch
Frontales Einklappen		
Vorbeschleunigung	gering	gering
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig schnell
Einsitziges Einklappen	11	
Wegdrehen	< 90 Grad	< 90 Grad
Wegdrehen insgesamt	90 - 180 Grad	90 - 180 Grad
Drehgeschwindigkeit	gering	gering
Max. Roll bzw. Nickwinkel	kleiner 45 Grad	kleiner 95 Grad
Höhenverlust	gering	gering
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öffnungsverhalten	selbständig	selbständig
Einsitziges Einklappen und Gegenst.		
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Steuerverhalten	durchschnittlich	durchschnittlich
Steuerkraftanstieg	hoch	hoch
Gegendrehen	einfach, keine Tendenz zum	einfach, keine Tendenz zum
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig schnell
Eulstahl, qmm, Ausleitung		
Trudeln am Trimmgetzchm.		
Trudeln aus Ital. Kurvenke		
Steilschale		
Einleitung	einfach	einfach
Trudellendenz	nicht vorhanden	nicht vorhanden
Ausleitung	selbständig	selbständig
Sinkgeschwindigkeit nach 120 "m/s		
Einleitung	einfach	einfach
Ausleitung	selbständig	selbständig
Ohren anlegen		
Einleitung	leicht	leicht
Ausleitung	selbständig schnell	selbständig schnell
Landung		
Landereihen	einfach	einfach
frontales Einklappen (beschleunigt)	14	14
Vorbeschleunigung	gering	gering
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig verzögert
Einsitziges Einklappen (beschleunigt)	1/	
Wegdrehen	<90 Grad	<90 Grad
Wegdrehen insgesamt	90 - 180 Grad	90 - 180 Grad
Drehgeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Max. Roll bzw. Nickwinkel	kleiner 15 Grad	kleiner 45 Grad
Höhenverlust	gering	gering
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öffnungsverhalten	selbständig	selbständig
Ohren anlegen, beschleunigt		
Einleitung	leicht	leicht
Ausleitung	selbständig schnell	selbständig schnell
Ergänzungen zur Flulleiterheil		

DHV 65-01-1308-05

OZONE BUZZ XL

1151BERICHTDHV 03 0208E 80/2 KI

lernkalinhaber	NONE Gliders Ltd.
Hersteller	OZONE Gliders Ltd.
Klassifizierung	1-2 GH
W-Schlepp?	Ja
Anzahl Sitze min / Anzahl Sitze max	1 / 1
Beschleuniger!	Ja
Trimmer?	Nein

VERHALTEN BEI	MIN. FLUGGEWICHT(110 KG)	MAX. FLUGGEWICHT(130 KG)
Start		
Fülverhalten	gleichmäßig, sofort	gleichmäßig, sofort
Aufzieherhalten	kommt solori eher Mied	hermsolori über PIMien
Abhebeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Starthaltung	einfach	einfach
Geradausflug		
Rolldämpfung	niedr	hoch
Kurvenhandlung		
Trudellendenz	nicht vorhanden	nicht vorhanden
Steuerverhalten	durchschnittlich	durchschnittlich
Wendigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Beidseitiges überziehen		
Sackfluggrenze	spät > 75 cm	spät > 15 cm
Füllstättgrenze	mal > 80 cm	spät > 80 cm
Bremskranzstiel	hoch	hoch
Frontales Einklappen		
Vorbeschleunigung	gering	gering
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig schnell
Wegdrehen	90 - 180 Grad	90 Grad
Wegdrehen insgesamt	90 - 180 Grad	90 - 180 Grad
Drehgeschwindigkeit	gering	gering
Max. Roll bzw. Nickwinkel	kleiner 95 Grad	kleiner 45 Grad
Höhenverlust	gering	gering
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öffnungsverhalten	selbständig	selbständig
Einsitziges Einklappen		
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Steuerverhalten	durchschnittlich	durchschnittlich
Steuerkraftanstieg	hoch	hoch
Gegendrehen	einfach, keine Tendenz zum	einfach, keine Tendenz zum
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig schnell
WZ sinnig Ausleitung		
Trudeln im Trimmgetzchm		
Trudeln aus Ital. Kurvenflug		
Steilschale		
Einleitung	einfach	einfach
Trudellendenz	nicht vorhanden	nicht vorhanden
Ausleitung	selbständig	selbständig
Sinkgeschwindigkeit nach 120		
6-Stiel		
Einleitung	einfach	einfach
Ausleitung	selbständig	selbständig
Ohm anlegen		
Einleitung	leicht	leicht
Ausleitung	selbständig schnell	selbständig schnell
Landung		
Landereihen	einfach	einfach
frontales Einklappen (beschleunigt)	1-2	11
Vorbeschleunigung	gering	gering
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig verzögert
Einsitziges Einklappen (beschleunigt)	11	12
Wegdrehen	90 - 180 Grad	< 90 Grad
Wegdrehen insgesamt	90 - 180 Grad	90 - 180 Grad
Drehgeschwindigkeit	gering	gering
Max. Roll bzw. Nickwinkel	kleiner 45 Grad	kleiner 45 Grad
Höhenverlust	gering	gering
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öffnungsverhalten	selbständig	selbständig
Ohren anlegen, beschleunigt		
Einleitung	leicht	leicht
Ausleitung	selbständig schnell	selbständig schnell
Ergänzungen zur Flulleiterheil		

DHV 65.01-1309.05

OZONE BUSH M

lernkalinhaber	OZONE Gliders Ltd.
Hersteller	010111 Gliders Ltd.
Klassifizierung	1-2 GH
W-Schlepp?	Ja
Anzahl Sitze min / Anzahl Sitze max	1 / 1
Beschleuniger!	Ja
Trimmer?	Nein

VERHALTEN BEI	MIN. FLUGGEWICHT(85 KG)	MAX. FLUGGEWICHT(105 KG)
Start		
Fülverhalten	gleichmäßig, solori	gleichmäßig, solori
Aufzieherhalten	kommt seler über Piloten	kommt solori über Piloten
Abhebeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Starthaltung	einfach	einfach
Geradausflug		
Rolldämpfung	durchschnittlich	durchschnittlich
Kurvenhandlung		
Trudellendenz	nicht vorhanden	nicht vorhanden
Steuerverhalten	durchschnittlich	durchschnittlich
Wendigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Beidseitiges überziehen	1.2	1.2
Sackfluggrenze	durchschnittlich 52 cm - 75 cm	durchschnittlich 60 cm - 75 cm
Füllstättgrenze	durchschnittlich 55 cm - 80 cm	durchschnittlich 65 cm - 80 cm
Bremskranzstiel	durchschnittlich	durchschnittlich
Frontales Einklappen	1.2	1.2
Vorbeschleunigung	gering	gering
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig verzögert
Einsitziges Einklappen	1.2	1.2
Wegdrehen	90 - 100 Grad	90 - 180 Grad
Wegdrehen insgesamt	90 - 100 Grad	90 - 180 Grad
Drehgeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Max. Roll bzw. Nickwinkel	kleiner 45 Grad	kleiner 45 Grad
Höhenverlust	durchschnittlich	durchschnittlich
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öffnungsverhalten	selbständig	selbständig
Einsitziges Einklappen und Gegenst.	1.2	
Stabilisierung	einfaches Gegenhalten	einfaches Gegenhalten
Steuerverhalten	durchschnittlich	durchschnittlich
Steuerkraftanstieg	durchschnittlich	durchschnittlich
Gegendrehen	einfach, keine Tendenz zum	einfach, keine Tendenz zum
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig verzögert
Fullstahl, mem Ausleitung	1-2	1.2
Trudeln aus Ital. Kurvenflug		
Steilschale	1-2	1.2
Einleitung	einfach	einfach
Trudellendenz	nicht vorhanden	nicht vorhanden
Ausleitung	selbständig	selbständig
Sinkgeschwindigkeit nach 120 "m/s	12	
B-Stiel		
Einleitung	einfach	einfach
Ausleitung	selbständig	selbständig
Ohren anlegen		
Einleitung	leicht	leicht
Ausleitung	selbständig schnell	selbständig schnell
Landung		
Landereihen	einfach	einfach
frontales Einklappen (beschleunigt)	1.2	1.2
Vorbeschleunigung	gering	gering
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig verzögert
Einsitziges Einklappen (beschleunigt)	1.2	1.2
Wegdrehen	90 - 180 Grad	90 - 100 Grad
Wegdrehen insgesamt	100 - 360 Grad	100 - 160 Grad
Drehgeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Max. Roll bzw. Nickwinkel	kleiner 45 Grad	kleiner 45 Grad
Höhenverlust	durchschnittlich	durchschnittlich
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig verzögert
Ohren anlegen, beschleunigt		
Einleitung	leicht	leicht
Ausleitung	selbständig schnell	selbständig schnell
Ergänzungen zur Flulleiterheil		

DHV GS-01-1310-05



OZONE RUSH XL

1111181011 OZONE

Hersteller	000119 Gliders Ltd.
Hemler	OZONE Gliders Ltd.
Klassifizierung	1,2 GH
111-Schlepp?	Ja
Anzahl Sitze min / Anzahl Sitze max	1 / 1
Beschleuniger?	Ja
Trimmer?	Nein

VERHALTEN	MIN. FLUGGEWICHT(1115 KG)	MAX. FLUGGEWICHT(135 KG)
-----------	---------------------------	--------------------------

Start		
Füllverhalten	gleichmässig, rot	gleichmässig, solore
Aufziehverhalten	kommt solore Eber Piloten	kommt sofort eben Piloten
Abhebeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Starthandling	einfach	einfach
Gemdemuflug		11
Rolltämring	duebrüthä	durchschnittlich
Kurvenhandlung		
Trudellendenz	nicht vorhanden	nicht vorhanden
Steuerweg	hoch	hoch
Wendigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Beidseitig es Oberziehen		
Sackfluggrenze	spät > 75 an	spät > 15 cm
Füllsalmenze	spät > 80 cm	spät > 80 cm
Bremskraftanslieg	hub	hoch

Frontales Einklappen		
Vorbeschleunigung	gering	gering
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig verzögert

Wegdrehen	90 - 180 Grad	90 - 180 Grad
Wegdrehen insgesamt	90 - 180 Grad	90 - 180 Grad
Drehgeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Max. Roll bzw. Nickwinkel	kleiner 45 Grad	kleiner 45 Grad
Höhenverlust	durchschnittlich	durchschnittlich
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig verzögert

Stabilisierung	einfaches Gegenbremsen	einfaches Gegenbremsen
Steuerweg	hoch	hoch
Steuerkraftanslieg	hoch	hoch
Gegendrehen	einfach, keine Tendenz zum	einfach, keine Tendenz zum
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig verzögert

Trudeln		
Steuerung		
Einleitung	einfach	einfach
Trudellendenz	nicht vorhanden	nicht vorhanden
Ausleitung	Nachdrehen < 180 Grad	Nachdrehen 180 - 360 Grad
Sinkgeschwindigkeit nach 720 "Eies"	8	8

Einleitung	einfach	einfach
Ausleitung	selbständig	selbständig
Ohren		
Einleitung		Nick
Ausleitung	selbständig schnell	selbständig schnell

Landeverhalten	einfach	einfach
Frontales Einklappen (bestleunigt)		
Vorbeschleunigung	gering	gering
Öffnungsverhalten	selbständig reuigere	selbständig reuigere

Wegdrehen	90 - 180 Grad	90 - 180 Grad
Wegdrehen insgesamt	90 - 180 Grad	90 - 180 Grad
Drehgeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Max. Roll bzw. Nickwinkel	kleiner 45 Grad	kleiner 45 Grad
Höhenverlust	durchschnittlich	durchschnittlich
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig verzögert

Einleitung	leicht	leicht
Ausleitung	selbständig schnell	selbständig schnell

DHV GS-01-1311-05



OZONE RUSH S

Hersteller	00060 Gliders Ltd.
Hemler	0100E Gliders Ltd.
Klassifizierung	1,2 GH
W-Schlepp?	Ja
Anzahl Sitze min / Anzahl Sitze max	1 / 1
Beschleuniger?	Ja
Trimmer?	Nein

Verhalten bei	min. fluggewicht(10 Kg)	max. fluggewicht(90 Kg)
---------------	-------------------------	-------------------------

Start		
Füllverhalten	gleichmässig, solore	gleichmässig, solore
Aufziehverhalten	kommt solore Eher Piraten	kommt sofort über Piloten
Abhebeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Starthandling	einfach	einfach
Geradeaufluggewicht		
Rolltämring	durchschnittlich	durchschnittlich
Kurvenhandlung		
Trudellendenz	nicht vorhanden	nicht vorhanden
Steuerweg	dem hühnlich	durchschnittlich
Wendigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Beidseitig es Herzziehen		
Sackfluggrenze	durchschnittlich 60 cm	durchschnittlich 60 cm
Füllsalmenze	durchschnittlich 65 - 80 cm	durchschnittlich 65 - 80 cm
Bremskraftanslieg	durchschnittlich	durchschnittlich

Frontales Einklappen		
Vorbeschleunigung	gering	gering
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig verzögert

Wegdrehen	90 - 180 Grad	90 - 180 Grad
Wegdrehen insgesamt	90 - 180 Grad	90 - 180 Grad
Drehgeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Max. Roll bzw. Nickwinkel	kleiner 45 Grad	kleiner 45 Grad
Höhenverlust	durchschnittlich	durchschnittlich
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig verzögert

Stabilisierung	einfaches Gegenbremsen	einfaches Gegenbremsen
Steuerweg	durchschnittlich	durchschnittlich
Steuerkraftanslieg	hoch	hoch
Gegendrehen	einfach, keine Tendenz zum	einfach, keine Tendenz zum
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig verzögert

Trudeln		
Steuerung		
Einleitung	einfach	einfach
Trudellendenz	nicht vorhanden	nicht vorhanden
Ausleitung	Nachdrehen < 1130 Grad	Nachdrehen 180 - 360 Grad
Sinkgeschwindigkeit nach 720 "Eies"	1	1

Einleitung	einfach	einfach
Ausleitung	selbständig	selbständig
Ohren		
Einleitung	leicht	leicht
Ausleitung	selbständig schnell	selbständig schnell

Landeverhalten	einfach	einfach
Frontales Einklappen (bestleunigt)		
Vorbeschleunigung	gering	gering
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig verzögert

Wegdrehen	90 - 180 Grad	90 - 180 Grad
Wegdrehen insgesamt	90 - 180 Grad	90 - 180 Grad
Drehgeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Max. Roll bzw. Nickwinkel	kleiner 45 Grad	kleiner 45 Grad
Höhenverlust	durchschnittlich	durchschnittlich
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig verzögert

Einleitung	leicht	leicht
Ausleitung	selbständig schnell	selbständig schnell

DHV GS-01-1312-05



OZONE BUZZ S

Hersteller	010110 Gliders Ltd.
Hemler	NONE Gliders Ltd.
Klassifizierung	1,2 GH
41-Schlepp?	Ja
Anzahl Sitze min / Anzahl Sitze max	1 / 1
Beschleuniger?	Ja
Trimmer?	Nein

VERHALTEN	MIN. FLUGGEWICHT(65 KG)	MAX. FLUGGEWICHT(85 KG)
-----------	-------------------------	-------------------------

Start		
Füllverhalten	gleichmässig, solore	gleichmässig, solore
Aufziehverhalten	kommt sofort über Piloten	kommt solore Eber Piloten
Abhebeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Starthandling	einfach	einfach
Geradeaufluggewicht		
Rolltämring	durchschnittlich	durchschnittlich
Kurvenhandlung		
Trudellendenz	nicht vorhanden	nicht vorhanden
Steuerweg	durchschnittlich	durchschnittlich
Wendigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Beidseitiges Uherziehen		
Sackfluggrenze	durchschnittlich 60 cm + 75 cm	durchschnittlich 60 cm + 15 cm
Füllsalmenze	durchschnittlich 65 cm - 80 cm	durchschnittlich 65 cm - 80 cm
Bremskraftanslieg	hoch	hoch

Frontales Einklappen		
Vorbeschleunigung	gering	gering
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig schnell

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

Stabilisierung	selbständig	selbständig
Steuerweg	durchschnittlich	durchschnittlich
Steuerkraftanslieg	hoch	hoch
Gegendrehen	einfach, keine Tendenz zum	einfach, keine Tendenz zum
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig schnell

Trudeln		
Steuerung		
Einleitung	einfach	einfach
Trudellendenz	nicht vorhanden	nicht vorhanden
Ausleitung	Nachdrehen < 180 Grad	Nachdrehen < 180 Grad
Sinkgeschwindigkeit nach 120 m/s	3	3

Einleitung	einfach	einfach
Ausleitung	selbständig	selbständig
Ohren anlegen		
Einleitung	leicht	leicht
Ausleitung	selbständig schnell	selbständig schnell

Landeverhalten	einfach	einfach
Frontales Einklappen (bestleunigt)		
Vorbeschleunigung	gering	gering
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig verzögert

Wegdrehen	< 90 Grad	< 90 Grad
Wegdrehen insgesamt	90 - 180 Grad	90 - 180 Grad
Abhebeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Max. Roll bzw. Nickwinkel	kleiner 45 Grad	kleiner 45 Grad
Höhenverlust	gering	gering
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öffnungsverhalten	selbständig	selbständig

Einleitung	leicht	leicht
Ausleitung	selbständig schnell	selbständig schnell

NOVA TAB*			
141100			
Zertifizierter Hersteller	NOVA Vertriebsgesellschaft m.B.H.		
Klassifizierung	NOVA Vertriebsgesellschaft m.B.H.		
W-Schlepp?	2 GH		
Anzahl Sitze min /Anzahl Sitze max	Je		
Beschleuniger?	111		
Trimmer?	Je		
Trimmer?	Hein		
VERHALTEN	MIN. RUGGEWICHT(90 KG)	MAX. RUGGEWICHT(120 KG)	12
Start			12
Füllverhalten	gleichmäßig, sofort	gleichmäßig, sofort	
Aufziehverhalten	kommt sofort über Piloten	kommt sofort über Piloten	
Abhebeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich	
Starthandlung	einfach	einfach	
Gerädeausflug	1,2	1,2	
Rolldämpfung	durchschnittlich	durchschnittlich	
Kurvenhandl.	2	1,2	
Trudeltendenz	da m hschinglich	gering	
Steuern	gering	durchschnittlich	
Wendigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich	
Beidseitiges Überleben	1		
Sackfluggrenze	durchschnittlich 60 cm * 15 cre	durchschnittlich 60 cm * 75 cm	
Fullstallgrenze	durchschnittlich 65 cm * 04cm	durchschnittlich 65 cm * 80 cm	
Bremskrallenergie	hoch	hoch	
Frontales Einklappen	1	1,2	
Vorbeschleunigung	durchschnittlich	durchschnittlich	
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig verzögert	
Einsseitiges Einklappen	2		
Wegdrehen	90 151 Grad	90 * 100 Grad	
Wegdrehen insgesamt	90 180 Grad	90 100 Grad	
Drehgeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich	
Max. Roll bzw. Nickwinkel	größer 45 Grad	größer 45 Grad	
Höhenverlust	durchschnittlich	durchschnittlich	
Stabilisierung	selbständig	selbständig	
Ölungsverhalten	selbständig impulsiv	selbständig verzögert	
Einsseitiges Einklappen und Gegenst.	2		
Stabilisierung	einfaches Gegenbremsen	einfaches Gegenbremsen	
Steuern	gering	durchschnittlich	
Steuereigenschaften	durchschnittlich	durchschnittlich	
Gegendrehen	einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss	einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss	
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig verzögert	
Fullstall, Ausleitung	2	2	
Trudeln, Trimmgehst	2	2	
Trudeln ein riet Kurau	2	1,2	
Steilschleife	1,2	1,2	
Einleitung	durchschnittlich	Muchscheilich	
Redelleidenn	gering	gering	
Ausleitung	selbständig	sthrslande	
Sinkegeschwindigkeit bei 720 *1m1s	14	9	
B Sta	1,2		
Einleitung	einfach	einfach	
Ausleitung	selbständig	selbständig	
Ohren anlegen	1,2	1,2	
Einleitung	leicht	leicht	
Ausleitung	selbständig schnell	selbständig schnell	
landen.	1,2	1,2	
Landenerhaben	durchse	durchschnittlich	
frontales Einklappen (beschleunigt)	2		
Vorbeschleunigung	uni	durchschnittlich	
Öffnungsverhalten	relativ schnell	selbständig verlegen	
Einsseitiges Einklappen (beschleunigt)	2		
Wegdrehen	180 360 Grad	180 360 Grad	
Wegdrehen insgesamt	180 360 Grad	180 360 Grad	
Drehgeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich	
Roll- bzw. Nickwinkel	größer 45 Grad	größer 45 Grad	
Höhenverlust	durchschnittlich	durchschnittlich	
Stabilisierung	selbständig	selbständig	
Ölungsverhalten	selbständig schnell	selbständig impulsiv	
Ohren anlegen, beschleunigt	1,2	1,2	
Einleitung	leicht	leicht	
Ausleitung	nicht selbständig	selbständig schnell	
Ergänzungen zur Flugsicherheit			

OZONE RUSH L			
1121111011 010103 NONE			
Zertifizierter Hersteller	NONE Gliders Ltd.		
Klassifizierung	NONE Gliders Ltd.		
W-Schlepp?	1-2 GH		
Anzahl Sitze min /Anzahl Sitze max	Ja		
Beschleuniger?	111		
Trimmer?	Nein		
VERHALTEN BEI	MIN. RUGGEWICHT(100 KG)	MAX. RUGGEWICHT(120 KG)	12
Start			12
Füllverhalten	gleichmäßig, sofort	gleichmäßig, sehr	
Aufziehverhalten	kommt sofort über Piloten	kommt sofort über Piloten	
Abhebeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich	
Starthandlung	einfach	einfach	
Gerädeausflug	1,2	1,2	
Rolldämpfung	durchschnittlich	durchschnittlich	
Kurvenhandl.	1,2		
Trudeltendenz	nicht vorhanden	Mehr vorhanden	
Steuern	hoch	hoch	
Wendigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich	
Beidseitiger	1,2	1,2	
Sackfluggrenze	durchschnittlich 60 cm * 75 cm	spar >75 cm	
Fullstallgrenze	durchschnittlich 65 - RR cm	spät > 80 cm	
Bremskrallenergie	hoch	hoch	
Frontales Einklappen	1,2	1,2	
Vorbeschleunigung	durchschnittlich	durchschnittlich	
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig verzögert	
Einsseitiger Einklappen	1,2	1,2	
Wegdrehen	90-100 Grad	90 180 Grad	
Wegdrehen insgesamt	90-180 Grad	90 180 Grad	
Drehgeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich	
Max. Roll bzw. Nickwinkel	kleiner 45 Grad	kleiner 45 Grad	
Höhenverlust	durchschnittlich	durchschnittlich	
Stabilisierung	selbständig	selbständig	
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig verzögert	
Einsseitiges Einklappen und Gegenst.	1		
Stabilisierung	einfaches Gegenbremsen	einfaches Gegenbremsen	
Steuern	hoch	hoch	
Steuereigenschaften	hoch	hoch	
Gegendrehen	einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss	einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss	
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig verzögert	
Fullstall, Ausleitung	6,2	1,2	
Trudeln ein riet Kurau	1,2		
Malnarie stet Kurvenflu.			
Steilschleife			
Einleitung	einfach	einfach	
Redelleidenn	nicht vorhanden	nicht vorhanden	
Ausleitung	Nachdrehen <180 Grad	Nachdrehen < 180 Grad	
Sinkegeschwindigkeit bei 720 *VIA	12	8	
Einleitung	einfach	einfach	
Ausleitung	selbständig	selbständig	
Ohren anlegen	1,2		
Einleitung	leicht	leicht	
Ausleitung	nimmt zögernd Fahrt auf c 4 Sek	selbständig schnell	
Landung			
Landeverhalten	einfach	einfach	
Frontales Einklappen (beschleunigt)	1,2		
Vorbeschleunigung	durchschnittlich	durchschnittlich	
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig verzögert	
Einsseitiges Einklappen (beschleunigt)	1,2	1,2	
Wegdrehen	90 180 Grad	40 - 180 Grad	
Wegdrehen insgesamt	180 360 Grad	40 180 Grad	
Drehgeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich	
Max. Roll bzw. Nickwinkel	kleiner 45 Grad	kleiner 45 Grad	
Höhenverlust	durchschnittlich	durchschnittlich	
Stabilisierung	selbständig	selbständig	
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig verzögert	
Ohren anlegen, beschleunigt	1,2		
Einleitung	leicht	leicht	
Ausleitung	einfach zögernd Fahrt auf < 4 Sek	selbständig schnell	
Ergänzungen zur Flugsicherheit			
Front colosse Woe Teralehdendenz zu an asym. reopening			

OZONE RUSH XS			
11312R1011 HV 03 11011E RUSH			
Zertifizierter Hersteller	*ZONE Gliders Ltd.		
Klassifizierung	OICINE Gliders Ltd.		
W-Schlepp?	1 2 GH		
Anzahl Sitze min /Anzahl Sitze max	Ja		
Beschleuniger?	1 : 1		
Trimmer?	Nein		
VERHALTEN BEI	FLUGGEWICHT(55 KG)	MAX. RUGGEWICHT(75 KG)	12
Start			12
Füllverhalten	gleichmäßig, sofort	gleichmäßig, sofort	
Aufziehverhalten	kommt sofort über Piloten	kommt sofort über Piloten	
Abhebeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich	
Starthandlung	einfach	einfach	
Gerädeausflug	1,2	1,2	
Rolldämpfung	durchschnittlich	durchschnittlich	
Kurvenhandlung	1,2	1,2	
Nudellenden	Mehr vorhanden	nicht vorhanden	
Steuern	durchschnittlich	durchschnittlich	
Wendigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich	
Beidseitiges Überleben	1,2		
Sackfluggrenze	durchschnittlich 60 cm * 75 cm	durchschnittlich 60 cm * 75 cm	
Fullstallgrenze	durchschnittlich 65 cm - 80 cm	durchschnittlich 65 cm - 130	
Bremskrallenergie	durchschnittlich	durchschnittlich	
Frontales Einklappen	1,2	1,2	
Vorbeschleunigung	gering	gering	
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig verzögert	
Einsseitiges Einklappen	1,2		
Wegdrehen	90 180 Grad	90-180 Grad	
Wegdrehen insgesamt	90 180 Grad	90 186 Grad	
Drehgeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich	
Max. Roll- bzw. Nickwinkel	kleiner 45 Grad	kleiner 45 Grad	
Höhenverlust	durchschnittlich	durchschnittlich	
Stabilisierung	selbständig	selbständig	
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig verzögert	
Einsseitiges Einklappen und Gegenst.	1		
Stabilisierung	einfaches Gegenbremsen	einfaches Gegenbremsen	
Steuern	durchschnittlich	durchschnittlich	
Steuereigenschaften	hoch	hoch	
Gegendrehen	einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss	einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss	
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig verzögert	
Fullstall, Ausleitung	1,2	1,2	
Trudeln ein riet Kurau	1,2	1,2	
Trudeln ein riet Kurau	1,2		
%ih-Laie	1.2		
Einleitung	einfach	einfach	
Trudeltendenz	nicht vorhanden	nicht vorhanden	
Ausleitung	Nachdrehen 115 - 360 Grad	Nachdrehen 130 360 Grad	
Sinkegeschwindigkeit bei 120 *0's1	1	8	
0-Stell			
Einleitung	einfach	618fach	
Ausleitung	selbständig	91658164	
Ohren anlegen	1,2		
Einleitung	leicht	leicht	
Ausleitung	selbständig schnell	selbständig schnell	
Landung			
Landeverhalten	einfach	einfach	
Frontales Einklappen (beschleunigt)	1,2		
Vorbeschleunigung	gering	gering	
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig verzögert	
Einsseitiges Einklappen (beschleunigt)	1,2	1,2	
Wegdrehen	90 180 Grad	90 180 Grad	
Wegdrehen insgesamt	90 180 Grad	90 180 Grad	
Drehgeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich	
Max. Roll- bzw. Nickwinkel	kleiner 45 Grad	kleiner 55 Grad	
Höhenverlust	durchschnittlich	durchschnittlich	
Stabilisierung	selbständig	selbständig	
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig verzögert	
Ohren anlegen, beschleunigt	1,2		
Einleitung	leicht	leicht	
Ausleitung	selbständig schnell	selbständig schnell	
Ergänzungen zur Flugsicherheit			



DHV GS-01-1316-05

SWING CIRRUS 4.22

113183.1111

Hersteller	Swing flugsportgeräte GmbH	
Klassifizierung	2-3 GH	
W-Schiepl?	Ja	
Anzahl Sitze min /Anzahl Sitze max	111	
Beschleunigung?	Ja	
Trimmer?	Nein	

VERHALTEN BEI	MIN. WIGGEWICHT(10 KG)	MAX. RUGGEWICHT(90 K)
Start	1,2	1,2
füllverhalten	gleichmässig, sofort	gleichmässig, Wort
Aufziehverhalten	kommt sofort über Piloten	kommt sofort über Piloten
Abhebeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Starthandling	einfach	durchschnittlich
Geradeaufflug	2	
Rolidämpfung	durchschnittlich	durchschnittlich
Kurenhandlung	2	
Rudeltendenz	gering	gering
Steuernweg	durchschnittlich	durchschnittlich
Wendigkeit	herb	hoch
Beidseitiges	2	
Sackfluggrenze	Höh < 60 cm	lieh < 60 cm
Fallsfallgrenze	früh < 65 cm	lieh < 65 cm
Diernskranstreg	durchschnittlich	durchschnittlich
frontales Einklappen	2	
Yorbeschleunigung	durchschnittlich	durchschnittlich
Öffnungsverhalten	selbständig	selbständig
Einsseitiges	2,3	2,3
Wegdrehen	180 - 360 Grad	180 - 360 Grad
Wegdrehen insgesamt	180 - 360 Grad	180 - 360 Grad
Drehgeschwindigkeit	du/hsehellikh	hoch
Max. Roll bzw. Nickwinkel	größer 45 Grad	edel 45 Grad
Höhenverlust	durchschnittlich	durchschnittlich
Stabilisierung	inständig	selbständig
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig schnell
Ei Einklappen und Gegenst.	2	
Stabilisierung	einliches Gegenbremsen	einliches Gegenbremsen
Steuernweg	durchschnittlich	durchschnittlich
Steuernkranstreg	durchschnittlich	hoch
Gegendrehen	einfach, keine Tendenz Hirn	einfach, keine Tendenz zum
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig schnell
fullstall, Muschel		
Trudeln aus	2	12
trudeln aus Mat. Kurrenflu		
Stellschnecke	2	
Einleitung	durchschnittlich	durchschnittlich
Trudeltendenzi	gering	gering
Ausleitung	Nachdrehen < 180 Grad	Nachdrehen < 180 Grad
Sinkeschwindigkeit nach 120 "frs"		12
B Stall		
Einleitung	einfach	einfach
Ausleitung	selbständig	selbständig
Ohren		
Einleitung	leicht	leicht
Ausleitung	selbständig schnell	selbständig schnell
Landeverhalten	einfach	einfach
frontales		
Vorbeschleunigung	durchschnittlich	durchschnittlich
Öffnungsverhalten	selbständig	selbständig
Einsseitiges		
Wegdrehen	180 360 Grad	180 - 360 Grad
Wegdrehen insgesamt	80 360 Grad	180 360 Grad
Drehgeschwindigkeit	hoch	hoch
Max. Roll bzw. Hüwink	gram 45 Grad	molle, 45 Grad
Höhenverlust	durchschnittlich	durchschnittlich
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig verzögert
Ohren EH		
Einleitung	leicht	leicht
Ausleitung	selbständig schnell	selbständig schnell
Eigene		



DHV GS-01-1317-05

SWING CIRRUS 4.24

UBEN! SWING (IRRIG)

Hersteller	Swing flugsportgeräte GmbH	
Klassifizierung	2-3 GH	
Vi-Schiepl?	Ja	
Anzahl Sitze min /Anzahl Sitze max	111	
Beschleunigung?	Ja	
Trimmer?	Nein	

VERHALTEN BEI	MIN. FLUGGRIMM (KG)	MAX. FLUGGEWICHT(105 KG)
Start		1,2
füllverhalten	gleichmässig, sem	gleichmässig, sehen
Aufziehverhalten	kommt send über Piloten	kommt sofort der Piloten
Abhebeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Starthandling	durchschnittlich	einfach
Geradeadig	1,2	
Rolidämpfung	durchschnittlich	durchschnittlich
Kurenhandli	2	12
Rudeltendenz	gering	gering
Steuernweg	durchschnittlich	durchschnittlich
Wendigkeit	hoch	durchschnittlich
Beidseitiges Überziehen		
Sackfluggrenze	huh < 60 cm	leih AD cm
Fallsfallwenn	huh < 65 cm	Irch < 65 an
Branskrallanstreg	durchschnittlich	durchschnittlich
frontales Einklappen		
Vorbeschleunigung	durchschnittlich	durchschnittlich
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig verringert
Einsseitiges Einklappen		
Wegdrehen	180 360 Grad	180 360 Grad
Wegdrehen insgesamt	180 360 Grad	180 - 360 Grad
Drehgeschwindigkeit	hoch	durchschnittlich
Max. Roll bzw. Nickwinkel	größer 45 Grad	gram 45 Grad
Höhenverlust	durchschnittlich	durchschnittlich
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig schnell
Ei Einklappen und Gegenst.		
Stabilisierung	einfaches Gegenbremsen	einfaches Gegenbremsen
Steuernweg	durchschnittlich	durchschnittlich
Steuernkranstreg	hoch	durchschnittlich
Gegendrehen	einfach, keine Tendenz sen	einfach, keine Tendenz
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig schnell
Ausle⁹un⁹		
Trudeln aus Irningeschw.		
trudeln aus Mat. Kurrenflu		
Stellschnecke	1,2	
Einleitung	durchschnittlich	durchschnittlich
Trudeltendenzi	gering	gering
Ausleitung	Nachdrehen < 180 Grad	Nachdrehen < 180 Grad
Sinkeschwindigkeit nach 720		12
Einleitung	einfach	einfach
Ausleitung	selbständig	selbständig
Ohren		
Einleitung	leicht	leicht
Ausleitung	selbständig schnell	selbständig schnell
Landeverhalten	eiglad	einfach
frontales		
Vorbeschleunigung	durchschnittlich	durchschnittlich
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig renuigerf
Einsseitiges Einklappen		
Wegdrehen	180 - 360 Grad	180 360 Grad
Wegdrehen insgesamt	180 360 Grad	180 360 Grad
Drehgeschwindigkeit	hoch	durchschnittlich
Max. Roll bzw. Nickwinkel	größer 45 Grad	größer 45 Grad
Asharn flust	durchschnittlich	durchschnittlich
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig verruort
Ohren anlegen,		
Einleitung	leicht	leicht
Ausleitung	selbständig schnell	selbständig schnell
Ergansungen		



Das brandneue, bedienfreundliche Kompaktinstrument, speziell für den Gleitschirm-Einsatz.

COMPETINO

- 3 wählbare Displayanzeigen
- Akku- oder Batteriebetrieb
- hochauflösende Displaytechnologie



ALLE FUNKTIONEN UND DETAILS SOWIE SAMTLICHE IQ PRODUKTE JETZT NEU UNTER www.brauniger.com

COMPETINO besitzt zahlreiche der bewährten Funktionen unseres High End Instruments IQ C OMPEO sowie dessen hochauflösendes Display. Hinzu kommen revolutionäre Neuigkeiten wie drei vom Piloten wählbare Bildschirmdarstellungen (1-3), die einzigartige "Track & Drop"-Funktion für punktgenaue Zielflüge sowie die doppelte Stromversorgung über Akkus oder normale Batterien. Wettkampfpiloten schätzen die fälschungssichere Datenübertragung durch die digitale Signierung (IGC).

BRÄUNIGER
Flugelektroforso GmbH
Dr Karl-Seevogt-Str. 5
0-82362 Weilheim
Tel +49-881-64 75 0
Fax +49-881-45 61
info@brauniger.com
www.brauniger.com

Österreich:
Fluggeräte GmbH
+43-5375-2425
Italien:
Star Company
+39-02-9941188
Niederlande: DTC
+31-162-520151

Ausserdem in der bewährte IWAV Serie: **id3-440**



DHV GS-01 -1318.05

SWING CIRRUS 4,26

SWING IRREIS 4,26

Vertikalinhaber	Swing Flugsportgeräte GmbH
Hersteller	Swing Flugsportgeräte GmbH
Klassifizierung	1-3 GH
W-Schlepp?	Ja
Anzahl Sitze min / Anzahl Sitze max	1 / 1
Beschleuniger?	Ja
Trimmer?	Nein

Start	1,2	1,2
Füllverhalten	gleichmäßig, entert	gleichmäßig, color
Aufzieherhalten	hemmt sofort eher Nölen	hemmt salert über Piloten
Abhebeschwindigkeit	dughschnidlich	durhsthegliche
Starthandl	dughschnitlich	durchdingfloh
Geradeauslug	2	2
Rolldämpfung	duechschnidlich	durchschninit
Kurvenhandlung	2	2
Trudellenden!	gering	gering
Steuerverhalten	durchschalich	durchschnitlich
Wendigkeit	hoch	hoch
Beidseitiges Einklappen	1,2	1,2
Sackfluggrenze	hüh < 60 cm	lmh < 50 cm
Füllsallerte	früh < 65 cm	lmh 6;
Bremskrallansieg	durhsthegliche	durchschnitlich
frontales Einklappen	2	2
Verbesleunigung	durchschullia	durchscheilich
Öffnungsverhalten	selbndie verzog d	selbständig entf/ real
Einseitiges Einklappen	2,3	2,3
Wegdrehen	130 - 360 Grad	180 360 Grad
Wegdrehen insgesamt	153 350 Grad	180 360 Grad
Drehgeschwindigkeit	hoch	hoch
Max. Roll bzw. Nickwinkel	größer 45 Grad	größer 45 Grad
Höhenverlust	durchschnitlich	durchsehndlich
Stabilisierung	selbsändig	selbständig
Öffnungsverhalten	selbsändige schnell	selbständig schnell
Einseitiges Einklappen und Geller!	1,2	1,2
Stabilisierung	einfaches Gegenbremsen	einfaches Gegenbremsen
Steuerverhalten	durchschne	durchschnitlich
Steuerkollansieg	hoch	hoch
Gegendrehen	einfach, keine Tendenz ren	einfach, keine lendenz zum
	Strömungsabriss	Strömungsabriss
Ninengstndallen	selbständig schnell	selbständig schnell
Fullstall, Anm. Aasleitung	1,2	1,2
Trudeln	1,2	1,2
Trudeln slat, Kurvenflug	1,2	1,2
Stellschne	1,2	1,2
Einleitung	durchsch 1,1	durchschnitlich
Trudellenden	gering	gering
Ausleitung	Nachdrehen < 183 Grad	Nachdrehen < 180 Grad
Sinkgeschwindigkeit nach 120 *les	11	12
B-Stell	1,2	1,2
Einleitung	einfach	einfach
Ausleitung	selbständig	sanendig
Ohren anle	1,2	1,2
Einleitung		leicht
Ausleitung	selbeedie schnell	selbeindie schnell
Endung	1,2	1,2
Landeverhalten	einfach	einfach
frontales Einklappen (benkle 9igt)	2,3	2,3
Vorbeschleunigung	durhsthegliche	durchschnitlich
Öffnungsverhalten	selhndig verzagen	nicht selbständig
	beidselligesAnhemsen	beidselliges Anbremsen
Einseitiges Einklappen (beschleunigt)	2,3	2,3
Wegdrehen	180 360 ema	180 - 350 Grad
Wegdrehen insgesamt	140 - 360 Grad	ISO - 361 Grad
Drehgeschwindigkeit	hoch	hoch
Max. Roll bzw. Nickwinkel	größer 45 Grad	größer 45 Grad
Höhenverlust	durchschnitlich	durchscholdlich
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öffnungsverhalten	selbständig verzögen	selbsändig verlogen
Ohren nie en, beschleunig.	1,2	1,2
Einleitung	leiem	leicht
Ausleitung	selbständig schnell	selbständig schnell
Ermanlungen ... Engsicherheit		

DHV GS-01-1319-05

SWING EVEREST 30 MIN

Vertikalinhaber	Swing flugsportgeräte GmbH
Hersteller	Swing flugsportgeräte GmbH
Klassifizierung	1-2 Biplace
W-Schlepp?	Nein
Anzahl Sitze min / Anzahl Sitze max	2 / 2
Beschleuniger?	Nein
Trimmer?	Ja

VERHAUEN 8E1	MIN. FLUGGEWICHT(105 KG)	MAX. FLUGGEWICHT(1165 KG)
Start		
Füllvermlire	gleichmäßig, solol	gleichmäßig, solol
Aufzieherhalten	komm seht über Piloten	komm seien über Rheine
Abhebeschwindigkeit	durchscholdlich	durchscholdlich
Starthandlung	einfach	einfach
Geradeauslug	1	1
Rolldämpfung	durchschnelllich	durchschnitlich
Kurventandem		
Trudellenden!	nicht vollladen	nicht vorhanden
Steuerverhalten	hoch	hoch
Wendigkeit	deschschnitlich	durchschnitlich
Beidseitiges Einklappen	1	1
Sackfluggrenze	spei > 15 cm	pät> 15 cm
Füllsallerte	spei > 90 ein	spei > 90 cm
Boasakrahsn Sieg	hoch	hoch
frontales Einklappen	1	1
Vorbeschleunigung	gering	gering
Öffnungsverhalten	selhsändige schnell	selbständig schnell
Einseitiges Einklappen	1-2	1-2
Wegdrehen	90, 180 Grad	90 - 180 Grad
Wegdrehen insgesamt	90 180 Grad	90 - 183 Grad
Drehgeschwindigkeit	gering	durchschnitlich
		mit Verlangsamung
Max. Roll bzw. Nickwinkel	kleiner IS Grad	kleiner IS Grad
Höhenverlust	gering	gering
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öffnungsverhalten	selbständig	selbständig rehheil
Einseitiges Einklappen und Gerant.	1	1
Stabilisierung	einfaches Gegenbremsen	einfaches Gegenbremsen
Steuerverhalten	hoch	hoch
Steuerkollansieg	hoch	hoch
Gegendrehen	einfach, keine landen um Stromungsabriss	einfach, keine lendeer renn Sirt
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbsändig schnell
fullstall, mm. Nuslehne		
Trudeln Nil Trümngeschr.		
Trudeln ausital, Kunienflug		
Stellschne		
Einleitung	einfach	einfach
Trudellenden	nal vorhanden	nicht verbunden
Ausleitung	Nachdrehen 180 Grad	Nachdrehen 180 - 360 Grad
Sinkgeschwindigkeit nach 120 *fresi	8	9
B-Stall		
Einleitung	einfach	einfach
Ausleitung	selbständig	selbständig
Ohren anlegen		
Einleitung	leicht	leicht
Ausleitung	selbständig schnell	selbständig schnell
Landu		
landeverhalte	einfach	einfach
frontales Einklappen lkeschlesnigil		
Vorbeschleunigung		
Öffnungsverhalten		
Einseitiges Einklappen lhesdleuni i		
Wegdrehen		
Wegdrehen insgesamt		
Drehgeschwindigkeit		
Max. Roll bzw. Nickwinkel		
Höhenverlust		
Stabilisierung		
Öffnungsverhalten		
Ohren anlegen, keine		
Einleitung		
Ausleitung		
Ema en nur flugsidserkell		

DHV GS-01-1320-05

JOIN

Teilbenz610119 031010

Vertikalinhaber	Skywalk GmbH & Co. KG
Hersteller	Skywalk GmbH & Co. KG
Klassifizierung	1-2 Biplace
W-Schlepp?	Ja
Anzahl Sitze min / Anzahl Sitze max	2 / 2
Beschleuniger?	Nein
Trimmer?	Ja

Verhalten bei	min. fluggewicht(la Kg)	max. Fluggewicht(230 K)
Start		
Füllverhalten	gleichmäßig, 110011	gleichmäßig, solon
Aufzieherhalten	kenn sofort über Piloten	komm solon eher Piloten
Abhebeschwindigkeit	durhsthegliche	durchschnitlich
Starthandlung	einfach	eMlach
Geradeauslug		
Rolldämpfung	hoch	darf hst ln lidich
Kurvenhandlung		
Trudellenden!	nick' vorhanden	nicht verbunden
Steuerverhalten	hoch	huh
Wendigkeit	durhsthegliche	durchschnitlich
Beidseitiges Einklappen		
Sackfluggrenze	spät IS art	mal > 75 ren
Füllsallerte	soes > 80 cre	sem > 80 ren
Bremskrallansieg	hoch	hoch
Geniales Einklappen		
Vorbeschleunigung	gering	gering
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig schnell
Einseitiges Einklappen	1,2	1,2
Wegdrehen	< 90 Grad	90 - 180 Grad
Wegdrehen insgesamt	90 180 Grad	90, 189 Grad
Drehgeschwindigkeit	durchschnitlich	durchschnitlich
	mit Verlangsamung	mit Verlangsamung
Max. Roll bzw. Nickwinkel	kleiner 45 Grad	kleiner 45 Grad
Höhenverlust	gering	gering
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öffnungsverhalten	selbständig vermögerl	selbständig verzögen
Einseitiges Einklappen und G		
Stabilisierung	einfaches Gegenbremsen	einfaches Gegenbremsen
Steuerverhalten	hoch	hoch
Steuerkollansieg	hoch	hoch
Gegendrehen	einfach, keine Tendenz rum	einfach, keine Tendenz zum
	Strömungsabriss	Strömungsabriss
Öffnungsverhalten	selbständig vertigen	selbständig verlegen
fullstall, Adeding		12
Trudeln aus frinnueldw.		12
Trudeln aus da, Kurvenflug		
Stellschne	1,2	
Einleitung	einfach	einfach
Trudellenden!	nicht vorhandne	nicht verbunden
Ausleitung	Nachdrehen 180 - 360 Grad	Nachdrehen 180 - 360 Grad
Sinkgeschwindigkeit nach 720 l(m%)	9	
Einleitung	einfach	Mehl möglich
Ausleitung	selbständig	selbständig
Ohren anle		
Einleitung	leicht	leicht
Ausleitung	selbständig schnell	selbständig schnell
Landu		
Landeverhalten	einfach	einfach



DHV GS-01-1321-05

BODYGUARD S

Zertifikatnummer	II-Turn GmbH
Hersteller	U-Ture GmbH
Klassifizierung	I GH
W-Schlepp?	Ja
Anzahl Sitze min (Anzahl Sitze max)	1/1
Beschleuniger?	Ja
Trimmer?	Nein

Verhalten bei	min. fluggewicht(65 K)	max. fluggewicht(90 K)
füllverhalten	gleichmäßig, sofort	gleichmäßig, sofort
Aufziehverhalten	kommt samt uher Piloten	kommt sofort über Piloten
Abhebegeschwindigkeit	gering	gering
Starthandling	einfach	einfach
Geradeausflur	hoch	hoch
Trudellendenz	nicht vorhanden	nicht vorhanden
Steuerweg	durchschneidend	durchschneidend
Wendigkeit	hoch	hoch
Sackfluggrenze	durchschnittlich 60 cm + 35 cm	durchschnittlich 60 cm + 75 cm
Fullstallgrenze	durchschnittlich 05 en + 80 cm	durchschnittlich 65 in + 80 cm
Bremskraftanstiege	hoch	hoch
Frontales Einklappen	gering	gering
Vorbeschleunigung	selbständig	selbständig
Öffnungsverhalten	selbständig	selbständig
Einseitiges Einklappen	selbständig	selbständig
Wegdrehen	< 90 Grad	90 Grad
Wegdrehen insgesamt	90 - 180 Grad	90 - 180 Grad
Drehgeschwindigkeit	gering	gering
Max. Roll bzw. Hickwinkel	Reiner 45 Grad	kleiner 45 Grad
Höhenverlust	gering	gering
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öffnungsverhalten	selbständig	selbständig
Einseitiges Einklappen	selbständig	selbständig
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Steuerweg	durchschneidend	durchschneidend
Steuerkraftantrieb	hoch	hoch
Gegendreihen	einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss	einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss
Fullstall, symmetrisch	ja	ja
Trudeln	ja	ja
Trudeln	ja	ja
Stellschnecke	ja	ja
Einleitung	einfach	einfach
Trudellendenz	nicht vorhanden	nicht vorhanden
Ausleitung	selbständig	selbständig
Sinkgeschwindigkeit	gering	gering
Einleitung	einfach	einfach
Ausleitung	selbständig	selbständig
Ohren anlegen	leicht	leicht
Einleitung	selbständig	selbständig
Ausleitung	selbständig	selbständig
Landung	einfach	einfach
Landeverhalten	einfach	einfach
Frontales Einklappen	gering	gering
Vorbeschleunigung	selbständig	selbständig
Öffnungsverhalten	selbständig	selbständig
Einseitiges Einklappen	selbständig	selbständig
Wegdrehen	< 90 Grad	90 Grad
Wegdrehen insgesamt	90 - 180 Grad	90 - 180 Grad
Drehgeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Max. Roll bzw. Hickwinkel	kleiner 45 Grad	kleiner 15 Grad
Höhenverlust	gering	gering
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öffnungsverhalten	selbständig	selbständig
Ohren anlegen, beschleunigen	leicht	leicht
Einleitung	selbständig	selbständig
Ausleitung	selbständig	selbständig
Ergänzungen	gering	gering

DHV 65.01-1322-05

BODYGUARD

Zertifikatnummer	lehni 6411
Hersteller	II-Turn GmbH
Klassifizierung	I GH
W-Schlepp?	Ja
Anzahl Sitze min (Anzahl Sitze max)	1 / 1
Beschleuniger?	Ja
Trimmer?	Nein

Verhalten bei	min. Fluggewicht(80 Kg)	max. fluggewicht(110 a)
füllverhalten	gleichmäßig, sofort	gleichmäßig, sofort
Aufziehverhalten	kommt sofort über Piloten	kommt sofort über Piloten
Abhebegeschwindigkeit	gering	gering
Starthandling	einfach	einfach
Geradeausflur	hoch	hoch
Trudellendenz	nicht vorhanden	nicht vorhanden
Steuerweg	durchschneidend	durchschneidend
Wendigkeit	hoch	hoch
Sackfluggrenze	spar D- 15 nm	spal) .15tin
Fullstallgrenze	spar 80 cm	snet > 800
Bremskraftanstiege	hoch	hoch
Frontales Einklappen	gering	gering
Vorbeschleunigung	selbständig	selbständig
Öffnungsverhalten	selbständig	selbständig
Wegdrehen	< 90 Grad	< 90 Grad
Wegdrehen insgesamt	< 90 Grad	< 90 Grad
Drehgeschwindigkeit	gering	gering
Max. Roll bzw. Hickwinkel	kleiner 45 Grad	kleiner 45 Grad
Höhenverlust	gering	gering
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öffnungsverhalten	selbständig	selbständig
Einseitiges Einklappen	selbständig	selbständig
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Steuerweg	hoch	hoch
Steuerkraftantrieb	hoch	hoch
Gegendreihen	einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss	einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss
Fullstall, symmetrisch	ja	ja
Trudeln	ja	ja
Trudeln	ja	ja
Stellschnecke	ja	ja
Einleitung	einfach	einfach
Trudellendenz	nicht vorhanden	nicht vorhanden
Ausleitung	selbständig	selbständig
Sinkgeschwindigkeit	gering	gering
Einleitung	einfach	einfach
Ausleitung	selbständig	selbständig
Ohren anlegen	leicht	leicht
Einleitung	selbständig	selbständig
Ausleitung	selbständig	selbständig
Landung	einfach	einfach
Landeverhalten	einfach	einfach
Frontales Einklappen	gering	gering
Vorbeschleunigung	selbständig	selbständig
Öffnungsverhalten	selbständig	selbständig
Einseitiges Einklappen	selbständig	selbständig
Wegdrehen	90 Grad	90 Grad
Wegdrehen insgesamt	90 - 180 Grad	90 - 180 Grad
Drehgeschwindigkeit	gering	gering
Max. Roll bzw. Hickwinkel	kleiner 45 Grad	kleiner 45 Grad
Höhenverlust	gering	gering
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öffnungsverhalten	selbständig	selbständig
Ohren anlegen, beschleunigen	leicht	leicht
Einleitung	selbständig	selbständig
Ausleitung	selbständig	selbständig
Ergänzungen	gering	gering



Flugsportbekleidung de Zubehör

Galaxy 2005
einfach günstig



VK 159
Euro

Space 2005
in 33 Größen / auch Ladyschnitt



VK 189
Euro

Titan 2005
mit Fleece-Innenfutter



VK 229
Euro

Overas von Fly-Mtike
aus Erfahrung drinn

da steckt mehr **at** 99."Euro
super Auswd eit,
Auslaufprodukte 2003/2004
auch Stiefe, Helme, 4rtzeuge und mehr. .

Gr (ff) re
auswän eh be

..... und bestellen II

mehr INFO unter inf@fly-mtike.de

fly-mtike.de
Sport- und Handelshaus, Coburger Str. 50A,
96479 Weitraamsdorf / Tel: 09561/512931

BONGWIRD I.		
Iest AI ONV 13 Body		
Zertifizierter Hersteller	nm GmbH	Illum GmbH
Klassifizierung	IGH	
SV-Schlepp?	Ja	
Anzahl Sitze min Anzahl Sitze max	111	
Beschleuniger?	Ja	
Trimmer?	Nein	
Verhalten bei	min. fluggewicht(95 Kg)	eine. fluggewicht(130 K g)
Start	↑	
füllverhalten	gleichmässig, soloi	gleichmassig, zeltf
Aufziehverhalten	kommt seien über Piloten	kenntnsfort über Holen
Abhebegeschwindigkeit	gering	gering
Starthandlung	einfach	einfach
Geradaeuslu...	↑	
Rolldämpfung	hoch	buh
Kurvenhandlung	↑	
Trudeltendenz	nicht vorhanden	nicht vertanden
Steuernweg	hoch	hoch
Wendigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Beidseitiges Oheriteha	↑	
Sackflugrenne	spät > 75 cm	spät > 15 cm
Füllstallgrenze	spei > 80 cm	spät > SG cm
Bremskrallanstieg	hoch	hoch
frontales Einklapp	↑	
Vorbeschleunigung	gering	gering
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig schnell
Einseitiges Einklappen	↑	
Wegdrehen	< 90 Grad	< 95 Grad
Wegdrehen insgesamt	< 90 Grad	< 99 Grad
Drehgeschwindigkeit	gering	gering
Nr. Roll bzw. Hirkwinkel	kleiner 4S send	kleinen 45 Grad
Höhenverlust	gering	gering
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öffnungsverhalten	selbständig	selbständig
weifiges Einklappen	Gegend.	
Stabilisierung	selbständig	wilnändig
Steuernweg	hoch	hoch
Steuerrallanstiel	hoch	herb
Gegendrehen	einfach, keine Tendenz zerr	einfach, keine Tendenz zum
Strömungsabriss	selbständig verzögert	Strömungsabriss
Strömungsabriss	selbständig verzögert	selbständig verzögert
Fullstall, nue. Ausleitung	↑	
Trudeln aus trimm iesdvir	↑	
Trudeln aus Biet. hu meulla	↑	
Steilspirale	↑	
Einleitung	einfach	einfach
Trudeltendenz	nicht vorhanden	riktl reihenden
Ausleitung	selbständig	selbständig
Sinkgeschwindigkeit nach 720 °/m/s	↑	
Einleitung	einfach	einfach
Ausleitung	selbständig	selbständig
Ohren anlegen	↑	
Einleitung	leicht	leicht
Ausleitung	selbständig schnell	selbständig schnell
Landung	↑	
Landeverhalten	einfach	einfach
frontales KIKlag ew Oreletteurfi	↑	
Vorbeschleunigung	gering	gering
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig schnell
Einseitiges Es Drillat, en (beschleunigt)	↑	
Wegdrehen	< 90 Grad	< 90 Grad
Wegdrehen insgesamt	90 - 180 Grad	90 - 180 Grad
Drehgeschwindigkeit	gering	gering
Max. Roll bzw. Nickwinkel	kleiner 45 Grad	kleiner 45 Grad
Höhenverlust	gering	gering
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öffnungsverhalten	selberendig	selbständig
Ohren antuen, beschleunigt	↑	
Einleitung	leicht	leicht
Ausleitung	selbständig schnell	selbständig schnell
Ergänzungen zur Flugsicherheit		
geringe Sinkgeschwindigkeit beim B-Stall		

Zertifizierter Hersteller	GROBE Gliders France	020HE Gliders France
Klassifizierung	1-2 GH	
Vgchlepp?	Ja	
Anzahl Sitze min Anzahl Sitze max	111	
Beschleuniger?	Ja	
Trimmer?	Nein	
Verhalten bei	min. fluggewicht(55 Kg)	max. fluggewicht(170 Kg)
Start	↑	
füllverhalten	füllverhalten	gleichmässig, Ideal
Aufziehverhalten	Aufn ich erhaff en	kommt solort eher Piloten
Abhebegeschwindigkeit	Abhebegesch	dorthstmillich
Starthandlung	Starthandlung	einfach
Geradaeuslu...	↑	
Rolldämpfung	durchschnittlich	durchschnittlich
Kurvenhandlung	↑	
Trudeltendenz	nicht vorhanden	nicht vorhanden
Steuernweg	durchschnittlich	durchschnittlich
Wendigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Beidseitiges	12	
Sackfluggrenze	durchschnittlich 60 cm + 15 cm	durchschnittlich 60 cm 15 un
Füllstallgrenze	dadenn' lich 65 cm 80 cm	durchschnittlich 65 cm 80 cm
Bremskrallanstieg	hoch	hoch
frontales Einklappen	↑	
Vorbeschleunigung	gering	gering
Öffnungsverhalten	Absah verzagen	selbständig schnell
Einseitiges	↑	
Wegdrehen	< 90 Grad	< 90 Grad
Wegdrehen insgesamt	90 180 Grad	90 - 180 Grad
Drehgeschwindigkeit	gering	gering
Max. Roll bzw. Nickwinkel	mir Verlangsamung	kleiner 45 Grad
Höhenverlust	gering	gering
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öffnungsverhalten	selbständig	selbständig
Einseitiges Eintratten und	↑	
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Steuernweg	durchschnittlich	durchschnittlich
Steuerrallanstieg	hoch	hoch
Gegendrehen	einfach, keine Tendenz zum	einfach, keine Tendenz zum
Strömungsabriss	selbständig schnell	selbständig schnell
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig schnell
Fullstall, qmm. Ausleitung	↑	
Trudeln aus	↑	
Trudeln aus slal. Kunentflug	↑	
Steilspirale	↑	
Einleitung	einfach	einfach
Trudeltendenz	nicht vorhanden	nicht vorhanden
Ausleitung	selbständig	Nachdrehen < 180 Grad
Sinkgeschwindigkeit nach 120 °/m. 51	7	8
B-Stall	↑	
Einleitung	einfach	antach
Ausleitung	selbständig	selbständig
Ohren anlegen	↑	
Einleitung	leicht	leicht
Ausleitung	selbständig schnell	selbständig schnell
Landung	↑	
Landeverhalten		Ader
frontales Einklappen	↑	
Vorbeschleunigung	gering	gering
Öffnungsverhalten	elbständig verzogen	selbständig verzogen
Einseitiges link (kahleuni)	↑	
Wegdrehen	< 90 Grad	< 90 Grad
Wegdrehen insgesamt	90 + 130 Grad	98 + 130 Grad
Drehgeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Max. Roll bzw. Nickwinkel	mit Verlangsamung	mit Verlangsamung
Höhenverlust	gering	gering
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öffnungsverhalten	selbständig	selbständig
Ohren anlegen, beschleunigt	↑	
Einleitung	leicht	leicht
Ausleitung	selbständig schnell	selbständig schnell
Ergänzungen zur Flugsicherheit		
geringe Sinkgeschwindigkeit beim B-Stall		

FREEX ARCANE		
Ihbuhl DHV 113 Free% Anne		
Zertifizierter Hersteller	Free% GmbH	freeX GmbH
Klassifizierung	2 GH	
Wischlepp?	Ja	
Anzahl Sitze min Anzahl Sitze max	111	
Beschleuniger?	Ja	
Trimmer?	Nein	
Verhalten bei	min. fluggewicht(110 Kg)	max. fluggewicht(93 Kg)
Start	↑	1-2
füllverhalten	gleichmässig, soloi	gleichmässig, soloi
Aufziehverhalten	heute naturl aber Piktten	kommt über flimen
Abhebegeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Starthandlung	einfach	einfach
Geradaeuslu...	↑	
Rolldämpfung	durchschnittlich	durchschnittlich
Kurvenhandlung	↑	
Trudeltendenz	gering	gering
Steuernweg	durchschnittlich	durchschnittlich
Wendigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Beidseitiges	2	
Sackfluggrenze	durchschnittlich 60 cm - 75 cm	durchschnittlich 60 cm + 15 cm
Füllstallgrenze	durchschnittlich 05 mm - 50 an	durchschnittlich 65 cm + 80 cm
Bremskrallanstieg	durchschnittlich	durchschnittlich
frontales Einklappen	2	2
Vorbeschleunigung	gering	gering
Öffnungsverhalten	selbständig verzogen	selbständig verzogen
Einseitiges Eintrappen	↑	
Wegdrehen	90 + 180 Grad	90 + 180 Grad
Wegdrehen insgesamt	180 - 160 Grad	180 - 160 Grad
Drehgeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Max. Roll bzw. Nickwinkel	kleiner 45 Grad	kleiner 45 Grad
Höhenverlust	durchschnittlich	durchschnittlich
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öffnungsverhalten	selbständig verzogen	selbständig verzogen
Einseitiges Einklappen und Gegenst.	1.2	1-
Stabilisierung	einfaches Gegenbremsen	einfaches Gegenbremsen
Steuernweg	durchschnittlich	durchschnittlich
Steuerrallanstieg	dem Wirkigle	durchschnittlich
Gegendrehen	einfach, keine Tendenz zum	einfach, keine Tendenz zum
Strömungsabriss	selbständig schnell	selbständig schnell
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig schnell
Fullstall, s dusleitung	↑	
Trudeln aus sch.	1.2	
Trudeln aus	↑	
Steilspirale	↑	
Einleitung	einfach	einfach
Trudeltendenz	gering	gering
Ausleitung	Nachdrehen 180 + 360 Grad	Nachdrehen 160 - 360 Grad
Sinkgeschwindigkeit nach 720 °/m/s	↑	
Einleitung	einfach	einfach
Ausleitung	selbständig	selbständig
Ohren anlegen	↑	
Einleitung	leicht	leicht
Ausleitung	selbständig	1 händig schnell
Landung	1.7	1.
Landverhalten	einfach	
frontales Einklappen (beschleunigt)	2	
Vorbeschleunigung	durchschnittlich	durchschnittlich
Öffnungsverhalten	selbständig verzogen	selbständig verzogen
Einseitiges Einklappen	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 15 Grad
Höhenverlust	durchschnittlich	durchschnittlich
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öffnungsverhalten	selbständig	selbständig
Ohren anlegen, beschleunigt	12	
Einleitung	leicht	leicht
Ausleitung	selbständig schnell	selbständig schnell
Ergänzungen zur Flugsicherheit		
geringe Sinkgeschwindigkeit beim B-Stall		

FREEC ARCANE		
Tactrick BdV 03 Free% -1une		
Iedliketiniaber	Fred GmbH	
Hersteller	freeK GmbH	
Klassifizierung	2 GH	
IN-Schlepp?	Ja	
Anzahl Sirre min / Anzahl Sirre max	1 / 11	
Beschleuniger?	Ja	
Inrimer?	Hein	
Verhalten bei	min. Fluggewicht(85 Kg)	max. fluggewicht(110 Kg)
Start	1.2	
	gleichmäßig, sofort	gleichmäßig, solort
	kommt sofort über Piloten	kommt sofort über Piloten
	durchschnittlich	durchschnittlich
	einfach	einfach
Genadeadl	1.2	
	durchschnittlich	durchschnittlich
Kurvenhandlung	2	
	gering	nenne
	durchschnittlich	durchschnittlich
	durchschnittlich	durchschnittlich
Beidseitiges Überziehen	2	2
	durchschnittlich 60 cm * 75 cm	durchschnittlich 65 cm * 81cm
	durchschnittlich 65 cm * 80 cm	durchschnittlich
Frontales Einklappen	gering	gering
	eibannida verbeil	selbständig verzagen
Einseitiges Einklappen	2	2
Wegdrehen	90 , ISO Grad	90 * 180 Grad
Wegdrehen insgesamt	180 360 Grad	I H * 360 Grad
Drehgeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Max. Roll- bzw. Nickwinkel	g r ⁹ el 45 Grad	größer 45
Höhenverlust	durchschnittlich	durchschnittlich
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öffnungsverhalten	selbständig verzagen	selbständig verzögert
finseiri es (Inklappen und Gegen)		
Stabilisierung	einfaches Gegenbremsen	einfaches Gegenbremsen
Steuerweg	durchschnittlich	durchschnittlich
Stenerkralanstieg	durchschnittlich	durchschnittlich
Gegendrehen	einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss	einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig schnell
Fulstall, s Ausleilung	2	2
Trudeln aus Trbmrgeschw.	1.2	
Trudeln aus stet. Kurvenflug	2	2
Einleitung	einfach	einfach
Trudellendenz	gering	gering
Ausleilung	Nachdrehen 180.360 Grad	Nachdrehen 180 - 360 Grad
Sinkgeschwindigkeit nach 120 *frrst	13	13
		1-2
Einleitung	einfach	einfach
Ausleilung	selbständig	selbständig
Ohren anlegen		
Einleitung	leicht	leicht
Ausleilung	selbständig schnell	selbständig schnell
Landen	1.2	
Landeverhalten	einfach	einfach
Frontales Einklappen (beschleunigt)	2	2
Vorbeschleunigung	durchschnittlich	durchschnittlich
Öfner esverhalten	sehtendig vernigerl	selbständig verzagen
Einseitiges finkla en (beschleunigt)	2	2
Wegdrehen	90 180 Grad	90 , 180 Ord
Wegdrehen insgesamt	180 - 360 Grad	180 360 Grad
Drehgeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
klar. Roll bzw. Nickwinkel	d5 Grad	gram 45 Grad
Höhenverlust	durchschnittlich	durchschnittlich
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öffnungsverhalten	selbständig	selbständig
Ohren anlegen, beschleunigt		
Einleitung	leicht	leicht
Ausleilung	selbständig schnell	selbständig schnell
Er antun en flu sicherheit		
Einseitiges Einklappen beschleunigt Tendenz er Gegenklapper ohne Flugbahnveränderu		

FREEC ARCANE XL		
WM		
Zertifkatnhaber	freeK GmbH	
Hersteller	freeK GmbH	
Klassifizierung	2 GH	
Vi-Schlepp?	Ja	
Anzahl Sitze min / Anzahl Sitze nee	1 / 11	
Beschleuniger?	Ja	
Trimmer?	Nein	
Verhalten bei	min. Fluggewicht(100 Kg)	max. fluggewicht1130 K
Start	1.2	1.2
	gleichmäßig, %lon	gleichmäßig, solort
	kommt solort über Piloten	kommt solort über Piloten
	durchschnittlich	durchschnittlich
	einfach	einfach
Geradeamllwa		
Rolderaptung	durchschnittlich	durchschnittlich
Kurvenhandlung		
	gering	gering
	durchschnittlich	durchschnittlich
	durchschnittlich	durchschnittlich
Beidseitiges Überziehen	2	2
	durchschnittlich 60 cm * 15 cm	durchschnittlich 65 cm * 81cm
	durchschnittlich	durchschnittlich
Frontales Einklappen	gering	gering
	selbständig verzagen	selbständig verzagen
Einseitiges Einklappen	2	2
Wegdrehen	180 Grad	90 -180 Grad
Wegdrehen insgesamt	180 360 Grad	ISO - 360 Grad
Drehgeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Max. Roll- bzw. Nickwinkel	netTer 15 Grad	oder 45 Grad
Höhenverlust	durchschnittlich	durchschnittlich
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öffnungsverhalten	selbständig verzagen	selbständig verzagen
Einseitiges Einklappen und Ge, en ⁹	1.2	1.2
Stabilisierung	einfaches Gegenbremsen	einfaches Gegenbremsen
Steuerweg	durchschnittlich	durchschnittlich
Steuerkralanstieg	durchschnittlich	durchschnittlich
Gegendrehen	einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss	einfach, keine Tendenz an Strö
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig schnell
fulistall, mm.	2	2
trudeln kimmgeschw.	1.2	1.2
trudeln aus Kumenflu	1.2	0-2
Heiheimle	2	2
Einleitung	einfach	einfach
Trudellenden/	gering	gering
Ausleilung	Nachdrehen 110 . 360 Grad	Nachdrehen 180 - 360 Grad
Sinkgeschwindigkeit nach 120 *frrml	12	12
Eilten		
Einleitung	einfach	einfach
Ausleilung	selbständig	selbständig
Ohren anlegen		
Einleitung	leicht	leicht
Ausleilung	selbständig schnell	selbständig schnell
Landung	1-2	
Landeverhalten	einfach	einfach
Frontales Einirra n (beschleunigt)	2	2
Vorbeschleunigung	durchschnittlich	durchschnittlich
Affnungsvenl alen	selbständig rauzages	selbständig verzagen
Einseitiges Einklappen (beschleunigt)	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 d5 Grad
Höhenverlust	durchschnittlich	durchschnittlich
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öffnungsverhalten	selbständig	selbständig
Ohren anlegen, beschleunigt	1.2	
Einleitung	leicht	leicht
Ausleilung	selbständig schnell	selbständig schnell
Erganungen sen Flugsitheneil		

PRO-DESIGN THESIS 80		
leilberthl NW 03 Pro-Design Dreils OH		
/erlaminhaber	PRO-DESIGN Graf Hofbauer Ges.m.b.H.	
Hersteller	PRO-DESIGN Graf, Hobauer Ges.m.b.H.	
Klassifizierung	1 GH	
IV-Schlepp?	Ja	
Anzahl Sirre min / Anzahl Sirre mar	1 / 11	
Beschleunigt?	Ja	
Trimmer?	Nein	
Verhalten bei	min. fluggewicht(80 Kg)	max. Fluggewicht(105 K
Ham	1	1
	gleichmäßig, solon	gleichmäßig, solort
	kommt solon über Piloten	kommt solort über Piloten
	durchschnittlich	durchschnittlich
	einfach	einfach
Geradeauf		
Rolldämpfe	hoch	hoch
Kurvenhenne	1	1
Trudellendenz	nicht vorhanden	nicht vorhanden
Steuerweg	hoch	hoch
Wendigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Beidseitiges Überziehen	1	1
	spar > 75 cm	spät > 75 cm
	spät > 80 cm	soal > 80 cm
	hoch	hoch
Frontales Einklappen	gering	gering
	selbständig schnell	selbständig schnell
Einseitiges Einklappen	1	1
Wegdrehen	< 90 Grad	< 90 Grad
Wegdrehen insgesamt	90 180 Grad	90 - 180 Grad
Drehgeschwindigkeit	gering	gering
Max. Roll- bzw. Nickwinkel	kleiner 45 Grad	kleiner 15 Grad
Höhenverlust	gering	gering
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öffnungsverhalten	selbständig	selbständig
Einseitiges Einklappen und	1	1
Stabilisierung	einfaches Gegenbremsen	einfaches Gegen bremsen
Steuerweg	hoch	hoch
Stenerkralanstieg	hoch	hoch
Gegendrehen	einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss	einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss
Öffnungsverhalten	selbständig reuegel	selbständig auaperl
Fulstall, dusleiluna	1	1
Trudeln aus Trimm,	1	1
Trudeln aus stal. Kurvenflug	1	1
steils pital		
Einleitung	einfach	einfach
Trudellendenz	nicht vorhanden	Mehl vorhanden
Ausleilung	selbständig	selbständig
Sinkgeschwindigkeit nach 720 *list	6	6
Stall	1	1
Einleitung	einfach	einfach
Ausleilung	selbständig	selbständig
Ohren anlegen	1	1
Einleitung	leicht	leicht
Ausleilung	selbständig schnell	selbständig schnell
Landung	1	1
Landeverhalten	einfach	einfach
Frontals Einklappen (beschleunigt)	1	1
Vorbeschleunigung	gering	gering
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig schnell
Einseitiges Einklappen (beschleunigt)	1	1
Wegdrehen	<90 Grad	< 90 Grad
Wegdrehen insgesamt	90 - 180 Grad	90 180 Grad
Drehgeschwindigkeit	gering	gering
Max. Roll bzw. Nickwinkel	kleiner 15 Grad	kleiner d5 Grad
Höhenverlust	gering	gering
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öffnungsverhalten	selbständig	selbständig
Ohren anlegen, beschleunigt	1	1
Einleitung	leicht	leicht
Ausleilung	selbständig schnell	selbständig schnell
Erganzun, sen zur Flugnickedelt		



DHV GS-01-1330-05

NOVA TATTOO XS

irrvDiDimmt

Zertifika einhaber	NOVA Vertriebsgesellschaft	
Hersteller	NOVA Vertriebsgesellschaft	
Klassifizierung	2 GH	
W-Schlepp?	da	
Anzahl Sitze min Anzahl Sitze max	1	
Beschleuniger?	Ja	
Trimmer?	Nein	

Verhalten bei Start	Fluggewicht(65 Kg)	max. flu. 99 ewich(1185 Kg)
Fülverhalten	gleichmäßig, sofort	gleichmäßig, sofort
Aer/lehre r/thallen	kommt sofort über Piloten	kommt) solori) eher Riloron
Abhebegeschwindiakell	durchschnittlich	durchschnittlich
Starthandrin	einfach	einfach
Geradeallah	1.1	
Roldämpfung	durchschnittlich	durchschnittlich
Kerverthandlin		
Trudellendnr	durch istinneen	durchschnittlich
Steuweg	gering	gering
Wendigkeit	hoch	hoch

Beidsetlines übrelliehen		
Sackfluggrenre	durchschnittlich 60 rin -13 cm	durchsehleben 60 cm • 75 cm
Fullstallgrenze	durchschnittlich 65 cm - 80 cm	durchchnielich 65 cm - 118 cm
Bremskralansstieg	hoch	durchsehlieh

Vorbeschleunigung	durchschnittlich	durchschnittlich
Öffnung averhallen	Absladi vgligerl	selbständig
Einklappen	2	
Wegdrehen	90 IH Gmd	90 IH Grad
Wegdrehen insgesamt	160 350 Grad	90 • 190 Grad
Drehgeschwindialsh	durchschnittlich	durchschnellich
Max. Roll- hur. Nickwinkel	grüner 15 Grad	grüner 45 Grad
Höhen andust	dukirrhundich	durchschnittlich
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öffnungsverhallen	selbständig im Miste	selhsrand im Hihi
Einseligen Dila en und	2	
Stabilisierung	einfaches Gegenbremsen	einfaches Gegenbremsen
Steuweg	gering	gering
Steuerkralanstieg	hoch	Inch
Gegendrehen	einfach, keine Tendenz zum SPÖnungsabriss	einfach, keine Tendenz zum Stömungsabriss
Öffnungsverhallen	selbständig	selbständig vertragen
Fullstall, symm. Ausleitung.	2	
Trudeln aus kfmescher	2	
hdela aus KtuYerdhm	2	

Sleirhmle	1.2	1.2
knleilung	durchschnittlich	durchschnittlich
Ausleitung	selbständig	reiltsgeigl
Sink. eichenind keil nach 770 *lre's!	13	11
Einlellung	einfach	einfach
Ausleitung	selbständig	selbständig
Einlellung	leicht	leicht
Ausleitung	selbständig	selbständig
Landung	1.2	
Landeverhallen	durchschnittlich	durchschnittlich
Frontales Einhalten (hestideunigt)	2	
Vorbeschleunigung	gering	gering
Öffnungsverhallen	selbständig	selbständig

Einseliges Einklappen Michreuela*	2	
Wegdrehen	180 • 360 Grad	90 - 180 Grad
Wegdrehen insgesamt	180.362 Grad	180 - 360 Grad
Drehgeschwindigkeil	durchschnittlich	durchsehllhdt.
Max. Ren- bzw llichwinkel	größer 45 Grad	größer 45 Grad
Höhenverlust	hoch	durchschnittlich
Stabilisierung	anspruchsvolles Gegengremsen	selbständig
Öffnungsverhallen	nichtselbständig	selbständig teini
Ohren aale, en, beschleud	1.2	1.2
Einlellung	leicht	leicht
Ausleitung	nicht selbständig	nicht selbstänl.
Ermantunen zur flugsicherheit		



DHV GS-01-1331-05

NOVA TATTOO S

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

Verhalten bei Start	min. Fluggervieht(80 Kg)	max. fluggewiehl(100 Kg)
Fülverhalten	gleichmäßig, sofern	gleichmäßig, so-fon
Aulziehr erhalten	honne sofern eher Piloten	kommt selori über Piloren
Abhebegeschwindigheill	durchschnittlich	derchschnilich
Starthandling	einfach	einfach
Geradeausdun	bT	1.2
Randflahn	durchschnittlich	deKnschnilich
Kurvenhandlung	2	2
huddellentleur	durchsehlin/rer	gering
Steuweg	gering	durchschnittlich
Wendigkeit	hoch	durchsehülich
Beidsetlines Oberziehen	2	2

Sackfluggrenre	durchschnittlich 60 cm • 15	durchsehnelich 60 cm • 75cm
fullstallgreore	durchschnittlich 65 cm • 80 cm	denhschnilich 65 cm • 60cm
Bremskralansstieg	hoch	durchschnittlich
frontales Einklappen	2	2
Vorbeschleunigung	durchschnittlich	durchschnittlich
Öffnungsverhallen	selbständig verträgel	selbständig treue er:
Einseliges Einklappen	2	2
Wegdrehen	90- 180 Grad	90. 180 Grad
Wegdrehen insgesamt	100 - 362 Gmd	90 185 Grad
Drehgeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Max. Roll bzw. Nickwinkel	grüner 45 Grad	grüner 45 Grad
Höhenverlust	durchschnittlich	durchsehülich
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öffnungsverhallen	selbständig schnell	selbständigvnmzu
Einseliger Einklappen und Gegenl	2	2
Stabilisierung	eintaches Gegenbremsen	einfaches Gegenbremsen
Steuweg	gering	durchschnittlich
Steuerkralanstieg	hoch	denhschnilich
Gegendrehen	einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss	einfach, keine Teedens rum Strun mahritss
Öffnungsverhallen	selbständig schnell	selbständig verträgel
symm. Ausleitung	2	2
huddellentleur	2	2
hude in aus slal, Murrende	2	1.2
Siehmle	1.2	2

Einlellung	durchschnittlich	durchchnilich
Wellendendnr	gering	durchschnittlich
Ausleitung	sehrändre	naektnehen 180- 360 Grad
Sinlgesch		
Einlellung	einfach	einfach
Ausleitung	selbständig	selbständ.
Einlellung	leicht	leicht
Ausleitung	selbständig schnell	selbständig schnell
Landung	1.2	1.2
Landeverhallen	durchschnittlich	durchschnittlich
Wales [leih. an beschleunigt]		
Vorbeschleunigung	gering	durehchnilich
Ölfnudeverhallen	nicht selbständig	selbständig remögert
beids Inges Anbremsen		
Finediges haläppen (beschleunigt)	2	
Wegdrehen	180.300 Grad	90 - 10 Grad
Wegdrehen Insgesamt	180 - 360 Grad	180 - 160 Grad
Drehgeschwindigkeil	dere hic hureich	durchschnittlich
Max. Roll- bzw llichwinkel	wö 9en 45 Grad	durchschnittlich
hithenverlur	hoch	durchschnittlich
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öfnsee seer hellen	selbständig schnell	selbständig renngeit
Ohren anlegen, beschleunigt	1.2	
Einlellung	leicht	leicht
Ausleitung	nicht smt eit!	selbständig schnell
Ergänzgen zur flugsicherheit		

Einlellung	leicht	leicht
Ausleitung	selbständig	selbständig
Einlellung	leicht	leicht
Ausleitung	selbständig	selbständig
Landung	1.2	1.2
Landeverhallen	durchschnittlich	durchschnittlich
Frontales Einklappen (beschleunigt)	2	
Vorbeschleunigung	durchschnittlich	durchschnittlich
Ölfnnsverhallen	nicht selbständig	selbständig verträgel
beidsetliges Anbremsen		
Einseliges Einklappen (beschleunigt)	2	
Wegdrehen	90 - 180 Grad	180 - 360 Grad
Wegdrehen insgesamt	180 - 360 Grad	180 - A Grad
Drehgeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnilich
Max. Roll- hm. Viehwinkel	größer IS Grad	größer 45 Grad
Höhenverlust	durchschnittlich	du Inn lieh
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öffnungsverhallen	selbständig impulsiv	soeslände impulsiv
Ohren an en, beschleueei	1.2	
Einlellung	leicht	leicht
Ausleitung	selbständig schnell	selbständig schnell
Ergänzgen zur flugsicherheit		



DHV GS-01-1332-05

NOVA TAU «» L

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

Verhalten bei Start	min. fluggewicht(100 Kg)	max. Flungewicht(130 fl
Fülverhalten	gleichmäßig, soroll	gleichmäßig, selad
Aulrichverhallen	kund solori aber Piloten	kommt solart über Piloten
Abhebegeschwindigkeil	durchschnittlich	durchschnittlich
Starthandling	einfach	einfach
Roldämpfung	2	
Roldämpfung	durchschnittlich	durchschnittlich
Kurvenanzug	1.2	1.2
huddellentleur	gering	gering
Steuweg	hoch	hoch
Wendigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Beidsetlines Oberziehen	1.2	1.2

Sackfluggramm	durchschnittlich 69 cm . 15 cm	spit > 13 cm
fullstallente	durchschnittlich 65 cm • 80 cm	spit > 80 cm
Bremskralanstieg	hoch	hoch
frontaler linker an	2	1.2
Vorbeschleunigung	durchschnittlich	durchschnittlich
Öffnungsverhallen	eicht selbständig	selbständige verzage
eiliges Anbremsen		
Einseliges Einklappen	2	2
Wegdrehen	90 180 Grad	90 190 Grad
Wegdrehen insgesamt	IS° - 360 Grad	90 ISO Grad
Drehgeschwindigkeit	durchsehbellia	durchschließen
Max. Roll- Nickwinkel	grüner 45 Grad	größer 15 Grad
Höhenverlust	durchschnittlich	durchschnittlich
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Ötte engverhallen	selbständig verögert	selhsran k xernäner
Pmeiti an Emdia, an Gegenl	1.2	1.2
Seilsleime	Ataches Gegenbremsen	einfaches Gegenbremsen
Steuweg	hoch	hoch
Steuerkralanstieg	hoch	hoch
Gegendrehen	einfach, keine Tendenz zum Stlanungsabriss	einfach, keine Tendenz zum Stremungsabriss
Öffnungsverhallen	selbständig verögert	selbständig verögert
Fullstall, symm. Ausleltrag	1.2	2
Trudeln an Trimmgeschm	1.2	1.2
Trudeln an stet. Krunallug	1.2	1.2
Einlellung	einfach	durchschnittlich
Ausleitung	gering	selbständig
Ausleitung	Hachdrehen < 180 Grad	selbständig
Sinkeeschwindigkeil nach 120 *Emril	9	
Einlellung	einfach	einfach
Ausleitung	selbständig	selbständig
Ohren anlegen	1.2	1.2
Einlellung	leicht	leicht
Ausleitung	selbständig	selbständig
Landung	1.2	1.2
Landeverhallen	durchschnittlich	durchschnittlich
Frontales Einklappen (beschleunigt)	2	
Vorbeschleunigung	durchschnittlich	durchschnittlich
Ölfnnsverhallen	nicht selbständig	selbständig verträgel
beidsetliges Anbremsen		
Einseliges Einklappen (beschleunigt)	2	
Wegdrehen	90 - 180 Grad	180 - 360 Grad
Wegdrehen insgesamt	180 - 360 Grad	180 - A Grad
Drehgeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnilich
Max. Roll- hm. Viehwinkel	größer IS Grad	größer 45 Grad
Höhenverlust	durchschnittlich	du Inn lieh
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öffnungsverhallen	selbständig impulsiv	soeslände impulsiv
Ohren an en, beschleueei	1.2	
Einlellung	leicht	leicht
Ausleitung	selbständig schnell	selbständig schnell
Ergänzgen zur flugsicherheit		

DHV GS-01.1333-05



U-TURN TANDEM U2

ilithertitbl *fum landein

Hersteller	1-am GmbH
Hersteller	Um GmbH
Klassifizierung	1-2 Biplace
VASchlepp!	la
Anzahl Sitze min Anzahl Sitze max	2 2
Beschleuniger!	Nein
Trimmer?	la

Verhalten bei min. fluggewicht(140 Kg) max. fluggewicht(210 K

Start	2	2
füllverhalten	gleichmäßig, solar	gleichmäßig, solar
Aufziehverhalten	kommt oral über Piloten	kommt roten aber Piloten
Abhebegeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Starthandling	einfach	einfach

Geradeausflug	12
Kraftaufwand	gering
Wendigkeit	durchschnittlich
Tendenz	gering
Steuerverhalten	hoch
Wendigkeit	durchschnittlich

Beobachtungs-Übersichten	1
Sackfluggrenze	früh < 75 cm
Fullstallgrenze	früh < 80 cm
Bremskraftanstieg	hoch

Einseitiges EEKlappen	12
Vorbeschleunigung	gering
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert

Einseitig EEKlappen	12
Wegdrehen	90-180 Grad
Wegdrehen insgesamt	90 - 180 Grad
Drehgeschwindigkeit	gering
Max. Roll- bzw. Nickwinkel	kleiner 45 Grad
Höhenverlust	gering
Stabilisierung	selbständig
Öffnungsverhalten	selbständig

Einseitiges Einklappen und Gegenul.	1
Stabilisierung	einfaches Gegenbremsen
Steuerverhalten	hoch
Sienerkranstieg	hoch
Gegendrehen	einfach, keine Tendenz zum
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert

Ausleitung	2
Trudeln aus immeschei	2
Trudeln aus steh Kurvenflug	1
Steils	2

Einleitung	einfach
Trudeltendenz	gering
Ausleitung	Nachdrehen < 180 Grad
Sinkgeschwindigkeit nach 120 linsj	8

B-Stell	1
Einleitung	einfach
Ausleitung	selbständig

Öffnen anlegen	1-2
Einleitung	einfach
Ausleitung	selbständig
Landung	einfach
Landverhalten	einfach

Einseitiges Einklappen (begleunigt)	1
Vorbeschleunigung	gering
Öffnungsverhalten	selbständig

Einseitiges Einklappen (begleunigt)	1
Wegdrehen	>360 Gmd
Wegdrehen insgesamt	>360 Grad
Drehgeschwindigkeit	hoch, mit Verlangsamung
Max. Roll- bzw. Nickwinkel	großer 45 Grad
Höhenverlust	hoch
Stabilisierung	selbständig
Öffnungsverhalten	selbständig

Einleitung	1
Einleitung	einfach
Ausleitung	selbständig
Ermanuten en en	1

DHV GS 01-1334-05



UP TRANGO 2 S

Teslbedid⁹ 000

Hersteller	UP Europe GmbH
Hersteller	UP Europe GmbH
Klassifizierung	2 3 GH
Vi-Schlepp!	la
Anzahl Sitze min Anzahl Sitze max	1 1
Beschleuniger!	la
Trimmer?	Nein

Verhalten bei min. fluggewicht(10 Kg) max. fluggewicht(65 K

Start	2	2
füllverhalten	solar	gleichmäßig, solo
Aufziehehalten	kommt verzogen über Piloten	kommt reuegeil über Piloten
Abhebegeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Starthandling	durchschnittlich	durchschnittlich

Geradeardug	2
Kraftaufwand	gering
Wendigkeit	durchschnittlich
Tendenz	gering
Steuerverhalten	gering
Wendigkeit	durchschnittlich

Beobachtungs-Übersichten	2
Sackfluggrenze	früh < 60 cm
Fullstallgrenze	früh < 65 cm
Bremskraftanstieg	hoch

Eroniles Enklappen	2
Vorbeschleunigung	gering
Öffnungsverhalten	selbständig rartzugel

Entseili ee Enklappen	2
Wegdrehen	>350 Grad
Wegdrehen insgesamt	>360 Grad
Drehgeschwindigkeit	hoch
Max. Roll- bzw. Nickwinkel	mit Verlangsamung
Höhenverlust	gerau d5Grad
Stobstisiumg	hoch
Öffnungsverhalten	selbständig

Einseitig ee Einlita	2
Stabilisierung	ansprechvolles Gegenbremsen
Steuerverhalten	gering
Steuerkranstieg	hoch
Gegendrehen	einfach, keine Tendenz zum
Öffnungsverhalten	selbständig verzogen

Ausleitung	2
Trudeln aus imgeschei	2
Trudeln aus stal. Kerrenflug	2
Steils	2

Einleitung	einfach
Trudeltendenz	gering
Ausleitung	Nachdrehen 180 - 360 Grad
Sinkgeschwindigkeit nach 720 lms,1	12

0-Sieh	12
Einleitung	einfach
Ausleitung	selbständig

Öffnen anlegen	12
Einleitung	leicht
Ausleitung	selbständig schnell
Landung	nicht selbständig
Landverhalten	durchschnittlich

Einseitiges Einklappen	2
Vorbeschleunigung	gering
Öffnungsverhalten	selbständig ger

Einseitiges Einklappen	2
Wegdrehen	>360 Gmd
Wegdrehen insgesamt	>360 Grad
Drehgeschwindigkeit	hoch, mit Verlangsamung
Max. Roll- bzw. Nickwinkel	großer 45 Grad
Höhenverlust	hoch
Stabilisierung	selbständig
Öffnungsverhalten	selbständig

Öffnen anlegen, beschleunigt	12
Einleitung	einfach
Ausleitung	selbständig
Ermanuten en en	1

DHV 01.0403-05



LITESPEED S 4

ELSIBLRICHT 1

Hersteller	Moyes Cella Gliders
Inhaber der deutschen Musterprüfung	Skyline Might Gear GmbH
Klassifizierung	3
Fluggewicht	101 Kg -132 Kg
Situahil	3e
Hdhstzulässige Fluggeschwindigkeit	90 km/h
Windschlepp	ja
UL-Schlepp	la

TECHNISCHE MERKMALE	
Trimmvorrichtungen	VG
Art des Steuerbügels	profiliert
Steuer bügelbasis	Speedbar
Besonderheiten	turmlos, 2 Schrankungsanschlage pro Seile

BODENHANDLUNG UND PART	V6
Statische lastigkeil	leicht hecklastig
Aerodynamische Lastigkeit	neutral
Abhebegeschwindigkeit	durchschnittlich

GRADEAUSH116 VG	100%
V min (kin)	10
V rex (Erb)	80

Bügeldruck bei 60 km h	gering
Bügeldeck hei 80 kmii	durchschnittlich
Richtungstabiler (Gieren)	kein Gieren

KURVENHANDLUNG	
Kraftaufwand Ion Einleiten	durchschnittlich
Kraftaufwand ler Ausreiten	durchschnittlich
Rollzeit NI Einleiten	durchschnittlich
Rollzeit für Ausleiten	durchschnittlich

Schräglage bei V min.sink	leicht zunehmend
VERHALTEN STRÖMUNGSABRISS	
Geradeausflug - Bügel langsam vor	problemlos
Geradeastrug Bügel schnell vor	nickt ab

Kurvenflug - Bügel langsam vor nicht sank ab, Kurunsachllug	Trudeln in Kurvenrichtung
Kurvenflug - Bügel schnell vor	nicklinKurre
Provoziertes Trudeln	nicht möglich

Ausschwehstrecke	durchschnittlich
Moment des Stollens	mittelschwer zu linden
4-Bereich des Stalles	durchschnittlich
Kraftaufwand beim Sielleo	durchschnittlich

ERGANDHIGEN ZUR 11116SICNERHIT	
Bei gespannter VG deutliche Giertenden, Ul-Schlepp wegen Gienenden' anspruchsvoll.	

DHV 01 -0404-05



LITESPEED S 3.5

Hersteller	Meyer Delta Gliders
Inhaber der deutschen Musterprüfung	Skyline Flight Gen GmbH
Klassifizierung	3
Fluggewicht	99 Kg 124 Kg
Sitzzahl	1
Höchstzulässige Fluggeschwindigkeit	90 km/h
Windschlepp	Ja
UL-Schlepp	Ja

TECHNISCHE MERKMALE

Trimmvorrichtungen	VG
Art des Steuerbügels	prefilliert
Steuerbügelbasis	Speedbar
Besonderheiten	Ar ^h los, 2 Schräkungsanschlänge pro Seite

BODENHANDLUNG UND START

Statische Lastigkeit	leicht kecklastig
Aerodynamische Lastigkeit	Genial
Abhebeschwindigkeit	durchschnittlich

GERADEAUF

V min (km/h)	30	28
V max (km/h)	77	>90
Meiðrock bei 60 km/h	gering	gering
Bügeldruck bei 80 km/h	durchschnittlich-hoch	gering
Richtungsstabilität (Gieren)	kein Gull	Anschaukeln möglich

KURVENHANDLUNG

Krallaufwand für Einleiten	geräddurchschnittlich	durchschnittlich-hoch
Krallaufwand für Auslegen	geräddurchschnittlich	durchschnittlich-hoch
Rollzeit für Einleiten	kurz-durchschnittlich	durchschnittlich
Rollzeit für Auslegen	kurz-durchschnittlich	durchschnittlich
SehNlage bei V min sink	nicht zunehmend	zunehmend

VERHALTEN BEIM WINGSABRISS

Geradeausflug	innear	Kahlemaß	anspruchsvoll
Geradeausflug	Hügel schnell	weiches Abnicken	nicht deutlich ab
Kurvenflug - Bügel langsam vor	nicht reell	eh, Kurvensackflug	Trudele in Kurvenflug
Kurvenflug Bügel schnell vor	nicht	Kurve	trudele in Kurvenflug
Provoziertes Dudeln	nicht möglich		beliebig WP möglich

LANDUNG

Ausschwebestrecke	durchschnittlich-lang
Moment des Stallens	mittelschwer zu lindern
2-Bereich der Stallent	durchschnittlich-klein
Krallaufwand beim Stallen	durchschnittlich

ERGÄNZENDE ZUR FLUGSICHERHEIT

Bei gespannter VG deutliche Gierdendenz. UL-Schlepp wegen Gierdendenz anspruchsvoll

DHV 01.0405-05



LITESPEED S 4.5

DHV LISTERICILI HANGGLEITER

Hersteller	Meyer Della Gliden
Inhaber der deutschen Musterprüfung	Skyline Flight Gear GmbH
Klassifizierung	3
Fluggewicht	114Kg-138Kg
Sitzzahl	1
Höchstzulässige Fluggeschwindigkeit	90 km/h
Windschlepp	Ja
UL-Schlepp	Ja

TECHNISCHE MERKMALE

Trimmvorrichtungen	VG
Art des Steuerbügels	prefilliert
Steuerbügelbasis	Speedbar
Besonderheiten	Ar ^h los, 2 Schräkungsanschlänge pro Seite

BODENHANDLUNG UND START

Statische Lastigkeit	eicht hochlastig
Aerodynamische Lastigkeit	neutral
Abhebeschwindigkeit	dem her hntlich

GERADEAUF

V min (km/h)	30	18
V max (km/h)	75	>99
Bügeldruck bei 80 km/h	gering	gering
Bügeldruck bei 80 km/h	durchschnittlich-hoch	gering
Richtungsstabilität (Gieren)	kein Gieren	Gieren, Anschaukeln möglich

KURVENHANDLUNG

Krallaufwand für Einleiten	durchschnittlich	hoch
Krallaufwand für Auslegen	durchschnittlich	hoch
Rollzeit für Einleiten	durchschnittlich	lang
Rollzeit für Auslegen	durchschnittlich	lang
SehNlage bei V min sink	leicht zunehmend	zunehmend

VERHALTEN BEIM WINGSABRISS

Geradeausflug	langsam vor	problemlos	anspruchsvoll
Geradeausflug	Bügel schnell vor	nicht ab	nicht deutlich ab
Kurvenflug - Bügel langsam vor	nicht reell	sanft ab, Kurvensackflug	Kurvensackflug
Kurvenflug Bügel schnell vor	nicht	in Nerve	Kurvensackflug
Provoziertes Dudeln	nicht möglich		nicht möglich

LANDUNG

Ausschwebestrecke	durchschnittlich
Moment des Stallens	deutlich schwer zu lindern
2-Bereich der Stallent	durchschnittlich
Krallaufwand beim Stallen	durchschnittlich

ERGÄNZENDE ZUR FLUGSICHERHEIT

Bei gespannter VG deutliche Gierdendenz, abnehmend wegen Gierdendenz anspruchsvoll

DHV 01-0406-05

BICO

DHV RESINIERT HANGGLEITER

Hersteller	Baulek Fluggeräte GmbH
Inhaber der deutschen Musterprüfung	Baulek Fluggeräte GmbH
Klassifizierung	2
Fluggewicht	120 Kg 219 Kg
Sitzzahl	1, 2
Höchstzulässige Fluggeschwindigkeit	90 km/h
Windschlepp	Ja
UL-Schlepp	Ja

TECHNISCHE MERKMALE

Trimmvorrichtungen	
Art des Steuerbügels	prefilliert
Steuerbügelbasis	Speedbar
Besonderheiten	

BODENHANDLUNG UND START

Statische Lastigkeit	lokal
Aerodynamische Lastigkeit	neutral
Abhebeschwindigkeit	durchschnittlich

GERADEAUF

V min (km/h)	
V max (km/h)	90
Bügeldruck bei 60 km/h	gering
Bügeldruck bei 80 km/h	durchschnittlich
Richtungsstabilität (Gieren)	kein Gieren

KURVENHANDLUNG

Krallaufwand für Einleiten	durchschnittlich
Krallaufwand für Auslegen	deutlich
Rollzeit für Einleiten	durchschnittlich
Rollzeit für Auslegen	deutlich
SehNlage bei V min sink	leicht zunehmend

VERHALTEN BEIM WINGSABRISS

Geradeausflug	langsam vor	problemlos
Geradeausflug	Bügel schnell vor	deutlich
Kurvenflug - Bügel langsam vor	nicht reell	problemlos
Kurvenflug Bügel schnell vor	nicht	problemlos
Provoziertes Dudeln	nicht möglich	

LANDUNG

Ausschwebestrecke	durchschnittlich
Moment des Stallens	einfach zu lindern
2-Bereich der Stallent	durchschnittlich
Krallaufwand beim Stallen	durchschnittlich

ERGÄNZENDE ZUR FLUGSICHERHEIT

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 10B, 60486 Frankfurt, Thomas Ingerl, Tel. +49 69 7567-395 oder thoinas.ingerl@gerling.cie. Sie können uns auch einfach den nebenstehenden Coupon faxen.

Fax +49 69 7567-230

[Vor- und Zuname

[Straße, Hausnummer

[Postleitzahl, Ort

rTellFax privat

Tel./fax geschäftlich

[Geburtsdatum

'Berg

selbständig

angestellt

G GERLING

Wir unternehmen Sicherheit.

Trak'g für Wiedereinsteiger

Ein Beitrag von Gerd Pitsch

Normalerweise ist der Bericht des Schatzmeisters sicherlich nicht der Teil einer Vereinsjahreshauptversammlung, dem wir die allergrößte Aufmerksamkeit zuteil werden lassen. Doch mitunter sind es gerade die kleinen, scheinbar nebensächlichen, Informationen, die es verdienen genauer betrachtet zu werden! So z.B. folgende Aussage unseres Schatzmeisters zur aktuellen Mitgliederzahl: Derzeit sind 178 Piloten als Mitglieder gemeldet, davon 32 als passiv registriert. Dazu kommen noch 4 Ehrenmitglieder. Wie bitte? Wir sind 178 minus 32, also 146 aktive Piloten, die regelmäßig fliegen! Wo bitte sollen die denn sein? Na ja, das sind nicht die wirklich Aktiven, aber die zahlen alle noch voll.... meinte der Kassenwart. Es ist halt nicht mehr wie früher, als wir alle noch jede freie Minute in der Luft verbringen wollten. Viele unserer langjährigen Vereinsmitglieder haben einfach keine Zeit mehr! „Sicherlich ist es wünschenswert, das Potenzial der selten oder auch gar nicht mehr fliegenden Vereinsmitglieder wieder zu reaktivieren“ stimmte der Vorstand meinem Vorschlag zu „hier mal was zu machen....“ und damit u.a. weiterem Mitgliederschwund entgegenzuwirken. So wurde die Idee eines Trainings, speziell für Gelegenheitsflieger und Wiedereinsteiger, aufgegriffen und die Umsetzung zügig in Angriff genommen. Zunächst waren die theoretischen Arbeiten zu erledigen, praktische Lehrinhalte des Trainings festzulegen und Fluggebiete in der Nähe auf ihre Eignung zu prüfen. Ich stellte fest, dass nicht mehr ein einziges geeignetes Gelände auf unseren Verein zugelassen war! Kein Übungshang, kein Schulgelände weit und breit. Mangels Bedarf wurden die früher viel beflogenen, niedrigeren Hangstartgelände nicht mehr bewirtschaftet und letztlich aufgegeben. Dafür gibt es jetzt ein Windschleppgelände, regelmäßigen UL-Schleppbetrieb am Flugplatz und eine höchst aktive, erfolgreiche Leistungspilotengruppe mit Streckenflugambitionen. Also ist alles da. Nur nichts, um mit Wiedereinsteigern zu üben oder mit neuen Interessenten mal einen Schnuppertag zu machen. Die Hilfe des benachbarten Clubs, der uns seine Schulgelände zur Verfügung stellte, nahmen wir gerne an. Damit war das Geländeproblem fürs erste gelöst. Wir haben über unsere Homepage alle Vereinsmitglieder angeschrieben und auf den neuen Link zu www.drachenflugtraining.de aufmerksam gemacht. Damit kann jeder Interessierte auf die dort eingestellten Informationen zum Thema zugreifen. Dazu kam noch die direkte Ansprache an die nicht mehr so sehr aktiven Mitglieder durch unsere Vielflieger. Die Resonanz der Angesprochenen war erstaunlich positiv. Doch auch die geäußerten Bedenken und Vorbehalte mussten ernst genommen und besprochen werden. Im ersten Moment war jeder froh, „dass einer mal wieder was macht“. Danach kamen als Standardbedenken aber immer die gleichen Einwände. Ja klasse, ich mach mit, aber.... Ich bin lange nicht mehr geflogen, außerdem habe ich mit einem ziemlich heftigen Crash aufgehört und deshalb weiß ich auch nicht so genau, ob mein Vogel noch in Ordnung ist. 5-Jahrescheck ist mehr als überfällig, der Fallschirm nicht gepackt, usw. „Letztlich ist das alles kein wirkliches

Problem“ waren meine immer wiederkehrenden Argumente. Ausrüstung lässt sich checken. Fallschirme sind schnell gepackt. Und zum Thema Drachen, der seit langem ungebraucht herum liegt und möglicherweise schon beim Erwerb nicht mehr ganz neu war, ist sowieso ganz nachhaltig was zu sagen!

Also zunächst zum Fluggerät:

Da hat sich in der (Weiter) Entwicklung der Drachen in den letzten Jahren viel getan. Wer als geübter Pilot diesen stetigen Entwicklungsprozeß durch regelmäßigen Gerätetausch nur schleichend mitbekam, kann kaum nachvollziehen, wie überraschend die permanenten Verbesserungen aller Geräteeigenschaften auf jene Piloten wirken, die nach längerer Flugabstinenz wieder in den Sport einsteigen möchten und deshalb einen neuen, modernen Vogel testen. Start und Landeeigenschaften wurden in Richtung fehlerverzeihend weiterentwickelt. Die Flugleistungen trotz vereinfachten Handlings immer besser. Wer heute zu einem Fluggerät greift, dessen Flugeigenschaften dem individuellen Pilotenanspruch angepasst sind, fliegt mit einem riesigen Zuwachs an Sicherheit und Flugspaß. Es ist nicht immer die High End Neuentwicklung, die für uns Freizeitpiloten den größten Gewinn an Leistung verspricht. Auch Spitzenpiloten benötigen ständiges Training, um unter allen Bedingungen das Potenzial ihrer Hochleistungsdrachen abrufen zu können. Wer diesen Trainingsaufwand nicht ständig bringen kann oder will, ist mit einem modernen Intermediate besser, also letztlich auch mit mehr Leistung, unterwegs. Denn was nützt Dir das theoretische Leistungspotenzial eines Spitzengerätes, wenn Du ganz praktisch absäufst und auf der Wiese stehst?

Bei meinen Training für Piloten, die eben nicht zur Gruppe der Vielflieger gehören, stelle ich deshalb immer dann Fluggeräte zur Verfügung, die auf dem neuesten Entwicklungsstand sind, wenn offensichtlich die vorhandene Ausrüstung eine weitere Entwicklung des Pilotenkönnens eher behindert als unterstützt. Wolfgang Kaiser von ICARO hilft mir hier, wann immer es geht, mit seinen Testgeräten aus und stellt top eingestellte Drachen zur Verfügung. Die geringe Gebühr fürs Ausleihen macht sich doppelt und dreifach bezahlt und das Problem eines ggf. fehlenden Checks beim eigenen Vogel ist damit vom Tisch.

Doch nun zum praktischen Teil.

Es sind letztlich immer die gleichen Anforderungen an den Piloten, die es zu beherrschen gilt.

Normalerweise stellt der Start auch nach längerer Flugpause nicht das große Problem dar. Meist reichen einige Starts an unserem 100 m Hang, um das Gefühl für Anstellwinkel, Startlauf und Abhebegeschwindigkeit wieder zu finden.

Wir beginnen den ersten Trainingstag mit Hangstarts in ideal geneigtem Gelände, üben dann Hangstart steil, Hangstart flach und Rampenstarts. Wer zwei Tage mit Hilfestellung übt, ist am Abend zwar erst hundemüde

Foto: Aflandione



0



aber auch bald wieder fit – für gute Starts auch bei null Wind! Jedenfalls ist das die Meinung der Piloten, die bisher teilgenommen haben. Weil die Landewiesen in unseren Geländen reichlich bemessen und hinderisfrei anzufliegen sind, ist der Stressfaktor auch bei den ersten Landungen gering. Steuerbügel brauchten wir zumindest höchst selten. Nach zwei Tagen wechseln wir in der Regel in geeignete Höhenfluggelände. Nur mit ausreichend Luft unter den Flügeln lässt sich fliegerisches Feingefühl entwickeln, Wind und Thermik wieder richtig einschätzen, Landeeinteilung und Landung üben. Fluggebiete wie Sand in Taufers oder auch der Monte Cucco in Italien beweisen hier einmal mehr ihre besondere Eignung für unseren Zweck.

Alle Teilnehmer sind sich einig – eine Woche Fliegerurlaub im Kreis Gleichgesinnter, ein gutes Gelände und etwas Hilfestellung durch ein geschultes Auge bringen wesentlich mehr als viele Nachmittage alleine irgendwo! Doch auch auf dem schönsten Berg ist aufbauen vor dem Fluggenuss angesagt. Inzwischen geht bei fast allen das Aufbauen wieder routiniert und zü-

gig. Trotzdem nehmen die meisten Piloten mein Angebot, das Gerät noch einmal gemeinsam zu checken, gerne an. So lässt sich auch die Einstellung des Gurtzeugs noch einmal prüfen und kleine Korrekturen können sofort vorgenommen werden. Dann vortragen zum Startplatz, Liegeprobe und ein letztes Mal die Windverhältnisse prüfen. Nach einem zustimmenden Nicken des Starthelfers läufst du los und hebst nach einigen dynamischen Schritten sauber ab.

Wenn notwendig, erhältst du sofort nach dem Start über Funk erste Tipps und Unterstützung. So stellt sich das Gefühl für Bügeldruck und Geschwindigkeit schnell wieder ein. Und auch der Einstieg in die Thermik fällt mit Hilfestellung von „außen“ deutlich leichter.

Richtig Freude beim Fliegen kommt immer dann auf, wenn der Gedanke an die Landung nicht schon in 500 m Höhe die Hände schweissnass werden lässt. Die Landung ist zumindest dann kein Problem, wenn das Gelände störungsfrei den Höhenabbau in der Position, einen hinderisfreien Gegen- und Queranflug und einen langen geraden Endanflug zulässt. Den Queran-



Geräte mit einfachem Start- und Landeverhalten erleichtern dem Piloten den Wiedereinsteig



flug verlängern oder verkürzen muss man einfach mal wieder üben, gerade wenn nach längerer Flugpause der Gleitwinkel des Vogels nicht mehr so leicht einzuschätzen ist oder eine thermische Ablösung die gesamte Einteilung über den Haufen zu werfen droht, Mit Gewalt runter ziehen bringt sowieso nicht den gewünschten Erfolg..... deshalb kann man ja mal nachfragen, wie das mit der Winkelpeilung funktioniert; hat man ja schließlich mal gelernt! Funk und Videoanalyse helfen enorm, eine subjektiv als gut empfundene Landeeinteilung entweder objektiv zu bestätigen oder Verbesserungsfähiges zu erkennen. Auf jeden Fall bleiben sowohl beim Start als auch bei der Landung die Steuerbügel länger gerade, wenn man Gelegenheit bekommt mit einer Videoaufzeichnung und einer fachgerechten Erklärung schneller Erfahrung zu sammeln. Längst werden die Trainingstage oder Wochen nicht mehr nur von den Mitgliedern meines Vereins genutzt. Viele Piloten haben den Spaß am Fliegen für sich wiedergefunden. Aus dem ursprünglichen Angebot, nur für den kleinen Kreis unserer Mitglieder gedacht, ist inzwischen eine feste Einrichtung für alle interessierten Drachen-

fliegern geworden. Deshalb und zum Schluss noch einen Satz zu den Kosten. Wer zwei Tage lang einfach mal wieder ausprobieren möchte, ob Drachenfliegen für ihn noch o.k. ist, wird 100.- bis 125.- Euro ausgeben. Wenn's dann gefällt und wer eine Woche mit in die Alpen zum Höhenflugtraining kommt, bezahlt je nach Gebiet zwischen 450.- und 550.- Euro für Doppelzimmer, Halbpension und Fluglehrerbetreuung. Kostenlos bekommst Du den Gewinn an fliegerischer Sicherheit und Selbstvertrauen. Wer erstmals wieder eine Urlaubswoche fest fürs Fliegen einplant, an der Hangkante soart oder in der Thermik aufdreht, fragt sich, ob die Zeit der fliegerischen Abstinenz wirklich notwendig war? Aber spätestens am Abend nach einem Flugtag, mit einem Glas Wein in der Hand, beantwortet sich diese Frage meist von selbst. Gerd Pitsch, Vertriebs- und Motivationstrainer, Drachenfluglehrer, Mitglied der Nordbayrischen Drachenflieger, erreichbar unter www.drachenflugtraining.de.

Trendy: Intermediate-Drachen

Volks-Hochleister

Der Winter geht zu Ende, die Tage werden länger und in den Alpentälern tauen die letzten Schneereste ab. Mit den ersten warmen Sonnenstrahlen erwacht die Lust aufs Fliegen. So mancher Pilot denkt jetzt an ein neues Gerät.

Ein Beitrag von Uli Frieß



Es ist Frühling und nachts überschreiten wir in unseren Träumen die 200 Kilometer-Marke, steigen überm Hausberg auf 3.500 Meter. Spätestens jetzt steht bei vielen Piloten eine Entscheidung an, die nicht immer von rationalen Überlegungen geprägt ist: Kann ich meine Performance durch ein leistungsstärkeres Gerät verbessern? Bringt mich ein Hochleister meiner persönlichen Befriedigung beim Fliegen näher? Turmlos, neueste Generation, Gleiten ohne Ende ... kurz: Das richtige Material muss her. Doch sind die aktuell heißesten Drachen für das Gros der Piloten – nämlich Wenigflieger – in jeder Situation beherrschbar, und bringen sie uns wirklich unseren Zielen näher? Mal ehrlich: Je mehr VG-Seil frei im Wind baumelt, desto mehr Erfahrung und Flugpraxis erfordern Hochleister, um sicher geflogen zu werden. Das gilt auch fürs Umsetzen der Leistungspotenziale dieser Geräte. Die Leistung mag erstklassig sein, aber wie viele Piloten sind mit den Schnellflugeigenschaften von Hochleistern mangels ausreichender Praxis überfordert? Diese Überlegung hat umso mehr Gewicht, als der Schnellflug genau der Bereich ist, in dem turmlose Geräte ihren Vorteil gegenüber Intermediates ausspielen können.

Dass der Erfolg beim Streckenfliegen nicht unerheblich von Gerätebeherrschung und Spaß beim Fliegen abhängt, dürfte klar sein. Und nicht zuletzt führt mangelnde Flugpraxis zu einem erhöhten Kraftaufwand, um den Höchstleister im Schnellflug auf Kurs zu halten. Wer nach zwei Stunden bleischwere Arme und schmerzende Schultern hat, fliegt nicht sehr weit.

Zumindest diejenigen von uns, die mit Strecken unter Weltrekord-Niveau auch zufrieden sind und keine großen Wettbewerbs-Ambitionen auf internationaler Ebene haben, sollten über Alternativen nachdenken, bevor sie sich mit Höchstleistern koordinativ und psychisch überfordern.

Alternativen

Intermediates bieten ein Leistungsspektrum, das deutlich über dem von Hochleister-Gleitschirmen liegt und sie können von den meisten Piloten gleich oder bald nach der Ausbildung geflogen werden. Wer glaubt, nur mit den aktuellen Höchstleistern sind wirklich große Strecken drin, liegt ziemlich falsch. Leider gaukeln uns aber genau das die OLC-Statistiken vor. Fast alle großen dort dokumentierten Drachenflüge werden mit Turmlosen durchgeführt. Diese Tatsache führt zu einer etwas einseitigen Meinungsbildung bei Drachenfliegern. Den Beweis, dass das es nicht so ist, liefern uns die OLC-Statistiken ebenfalls: nämlich die der Gleitschirmflüge. Wenn sich streckenhungrige Drachenpiloten die Aufgaben ansehen, die dort geflogen werden, wird klar, dass man für weite Flüge keineswegs das Leistungspotenzial einer turmlosen Rennmaschine braucht. Die Strecken, die in der offenen Gleitschirm-Klasse geflogen werden, sind leistungsmäßig auch mit modernen DHV 1-ern drin - bei deutlich angenehmerem Handling und größerem Sicherheitspotential.

Icaro-Konstrukteur Manfred Ruhmer über seine Vergleichsflüge mit einem



Refax (DHV 1) gegen den Wettkampfschirm Boomerang 3: „Beim Steigen in schwacher Thermik war kein Unterschied zwischen den beiden Geräten festzustellen. Beim Gleiten hatte der Relax allerdings immer, wenn auch knapp, die Nase vorn. Bei Geschwindigkeiten über 45 km/h hatte der Schirm dann sowieso das Nachsehen, Selbst mit modernen Einfachseglern sind also weite Streckenflüge möglich und das bei einfachsten Flugeigenschaften.“

Als Drachenpiloten sollten wir uns deshalb in verstärktem Maß darauf konzentrieren, das Potenzial unserer Geräte auch auszunutzen. Davon abgesehen: Was zählt denn wirklich? Die meisten Piloten gewinnen Befriedigung nicht aus dem Brechen von Rekorden. Auch nicht aus 30 Kilometer mehr oderweniger, sondern aus schönen, entspannten und eventuell - aber nicht zwingend - weiten Flügen.

Potenzial

Von den technischen Entwicklungen bei den turmlosen Hochleistern haben in den letzten Jahren auch aktuelle Intermediates wie der Guggenmos Rebull, der Seedwings Spyder oder der Laminar Easy profitiert. Also Geräte mit DHV-Einstufung 2. Innovationen wie an den Flügelrohren angelegte Schränkungsanschlüsse, die Lufflines überflüssig machen und aerodynamische Detailverbesserungen aus dem Hochleisterbau, verhelfen diesen einfach zu fliegenden Drachen zu Leistungen, die besser sind als die der letzten Generation von Turmhochleistern. Vollmundig werben Hersteller damit, dass bis zu einem Geschwindigkeitsbereich von 60 bis 65 km/h kein Leistungs-Unterschied zu Serien-Turm losen bestünde. Vergleichsflüge und Eindrücke von Piloten, die von Turmlosen auf einen Intermediate umgestiegen sind, scheinen das zu bestätigen. Führt man sich vor Augen, dass die

Geschwindigkeit fürs beste Gleiten bei Flexiblen zwischen 40 und 50 km/h liegt, also noch bevor die Polaren von Turmlosen und Intermediates auseinanderlaufen, kann man von einer realistischen Gleitzahl zwischen 13 und 14 ausgehen. Mehr als genug, selbst für ein FAI über 200 Kilometer. Der Geschwindigkeitsbereich jenseits der 70 km/h ist fürs Streckenfliegen nicht sehr relevant und vernachlässigbar. Selbst der Sollfahrtrechner wird in den seltensten Fällen eine höhere Geschwindigkeit vorgeben. Die Tatsache, dass das Sinken bei höheren Geschwindigkeiten größer ist als bei Turmlosen, kann man auch als Vorteil sehen: So kann Höhe schneller abgebaut werden, sollte es nötig werden.

Weitere Vorteile der Intermediates sind nicht zuletzt der günstigere Preis, das geringere Gewicht und die deutlich stressfreieren Start- und Lande-Eigenschaften bei schwierigen Bedingungen. So liegen die Preise etwa 15 bis 20 Prozent unter denen turmloser Drachen. Mit etwa 28 bis 30 Kilogramm Gewicht sind moderne 2er ebenfalls deutlich leichter als Turmlose.

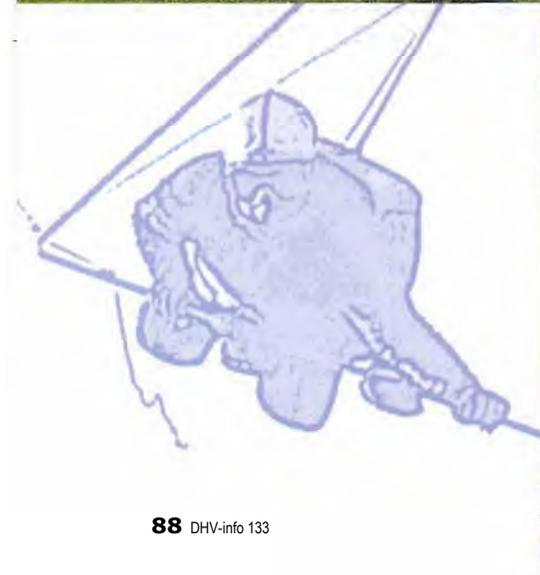
Wer mit dem Gedanken an ein neues Gerät spielt, sollte also nach einer gründlichen Selbstreflexion einen Intermediate in die KuNf-Entscheidungsliste mit aufrefleP: SiefringenerUre allemeisten Piloten mehr Spaß, reduzieren den Stress und bieten ein Leistungspotenzial, das die meisten von uns selten voll ausschöpfen werden.



Stressfrei und stehend: Landen mit dem Intermediate



Spielendes Handling; Einfachsegler machen auch am Boden



Ut-Schlepp: Intermediates sind Flachland-tauglich.

mrde





Markus Neurauter

Markus Neurauter, langjähriger Magazin-Testpilot, hat seinen turmlosen Vertigo 13 gegen einen Intermediate eingetauscht.



Markus, auf wie viele Flugstunden kommst Du?

Pro Jahr komme ich auf etwa 80 bis 100 Flugstunden, in den letzten Jahren bedingt durch Familie und Hausbau etwas weniger.

Warum bist Du auf einen Intermediate umgestiegen?

Außer mit meinem Vertigo 13 war ich oft mit diversen Starrflüglern und Flexwings, vom Einsteiger bis zum Turmlosen, unterwegs. Eigentlich wollte ich im letzten Jahr einen neuen turmlosen Hochleister kaufen. Nach einem Probeflug aus Neugier und ohne ernsthafte Kaufabsicht habe ich kurz entschlossen meinen Turmlosen in Zahlung gegeben und einen Seedwings Spyder bestellt.

Überzeugt haben mich das deutlich geringere Gewicht (wer seine Ausrüstung schon einmal die 100 Höhenmeter zum Startplatz in Hochötz geschleppt hat, weiß, was ich meine), die problemlosen Start- und Landeeigenschaften und der im Vergleich zum Turmlosen erheblich niedrigere Preis. Zudem entfällt der nicht gerade billige Zweijahrescheck des Karbonholms.

Ich nehme auch an, dass ich den Spyder in zwei bis drei Jahren zu einem angemessenen Preis weiterverkaufen kann. Bei turmlosen Hochleistern ist der Preisverfall deprimierend, sofern man sie überhaupt an den Mann bringt.

Bist Du mit der Leistung des Geräts zufrieden?

Beim geringsten Sinken und beim Steigen in der Thermik halte ich mit den Turmlosen problemlos mit. Bis etwa 65 km/h ist auch beim Gleiten praktisch kein Unterschied zu serienmäßig getrimmten Hochleistern feststellbar, mein Drachen ist allerdings mit widerstandsoptimiertem Trapez und Turm aufgerüstet.

Erst bei höheren Geschwindigkeiten gleiten die Turmlosen spürbar langsamer. Beim Auswerten meiner Streckenflüge hat sich herausgestellt, dass dieser Geschwindigkeitsbereich für mich nicht wirklich relevant ist, da der Anteil der Gleitstrecken schneller als 70 km/h verschwindend gering ist.

Für welche Piloten sind Deiner Meinung nach Intermediates am besten geeignet?

Die Zielgruppe ist sehr breit: vom Einsteiger, der sein Schulungsgerät beherrscht, bis zum Vielflieger beziehungsweise Streckenflieger oder ne Wettkampfambitionen. Das dürften in etwa 80 bis 90 Prozent aller Piloten sein.

Christof Kratzner

DHV-Testpilot Christof Kratzner hat vor 15 Jahren die Testverfahren und Einstufungskriterien für Drachen entwickelt. Diese Kriterien haben seither unverändert Bestand.

Christof, welche Flugeigenschaften unterscheiden Geräte bis DHV 2 von Drachen mit höherer Einstufung?

In erster Linie ein harmloseres Stallverhalten, einfacheres Handling, was den Kraftaufwand zum Steuern, die Rollzeiten und die Koordination beim Steuern angeht. Daneben sind die Geradeausflug-Eigenschaften wichtige Bewertungskriterien. Hier sind Spurtreue, Richtungsstabilität, Aufschaukeln und Gieren zu nennen.

Welchen Einfluss hat die VG-Stellung auf die Einstufung?

Wir beurteilen die Drachen immer nach dem schlechtesten Fall. In der Regel offenbart sich das mit gespannter VG. Kriterien sind dabei das Zäherwerden des Handlings, eine hohe Höchstgeschwindigkeit bei gleichzeitig geringem Bügeldruck, ein giftigeres Stallverhalten und ein verstärktes Ziehen in die Kurve.

Was ist die häufigste Ursache für eine höhere Einstufung als DHV 2?

Liegt die erfliegbare Höchstgeschwindigkeit über 100 km/h, bedeutet das eine DHV 3 – Einstufung. Darüber hinaus führt schlechte Spurtreue beziehungsweise Giertendenz zu einer höheren Einstufung als 2. Die Möglichkeit, über das Öffnen der VG diese Eigenschaften zu verbessern, führt nicht zu einer geringeren Einstufung, da der „worst case“, beispielsweise, wenn man vor dem Landen vergisst, die VG zu öffnen, nicht ausgeschlossen werden kann.

Die Kriterien für die Einstufung sind als Teil der Bauvorschriften genau festgelegt und können auf der DHV-Homepage eingesehen werden:

www.dhv.de/typo3/Download.511.0.html

Paragliding Weltmeisterschaft 2005

Deutsches Team ist Vize-Weltmeister

Die neunte Gleitschirm-Weltmeisterschaft endete mit einem doppelten Erfolg für das Deutsche Team. Die Mannschaft wurde zum zweiten Mal Vize-Weltmeister in der Teamwertung und Ewa Wisnierska-Cieslewicz errang bei den Damen ihren ersten Vize-Weltmeistertitel.

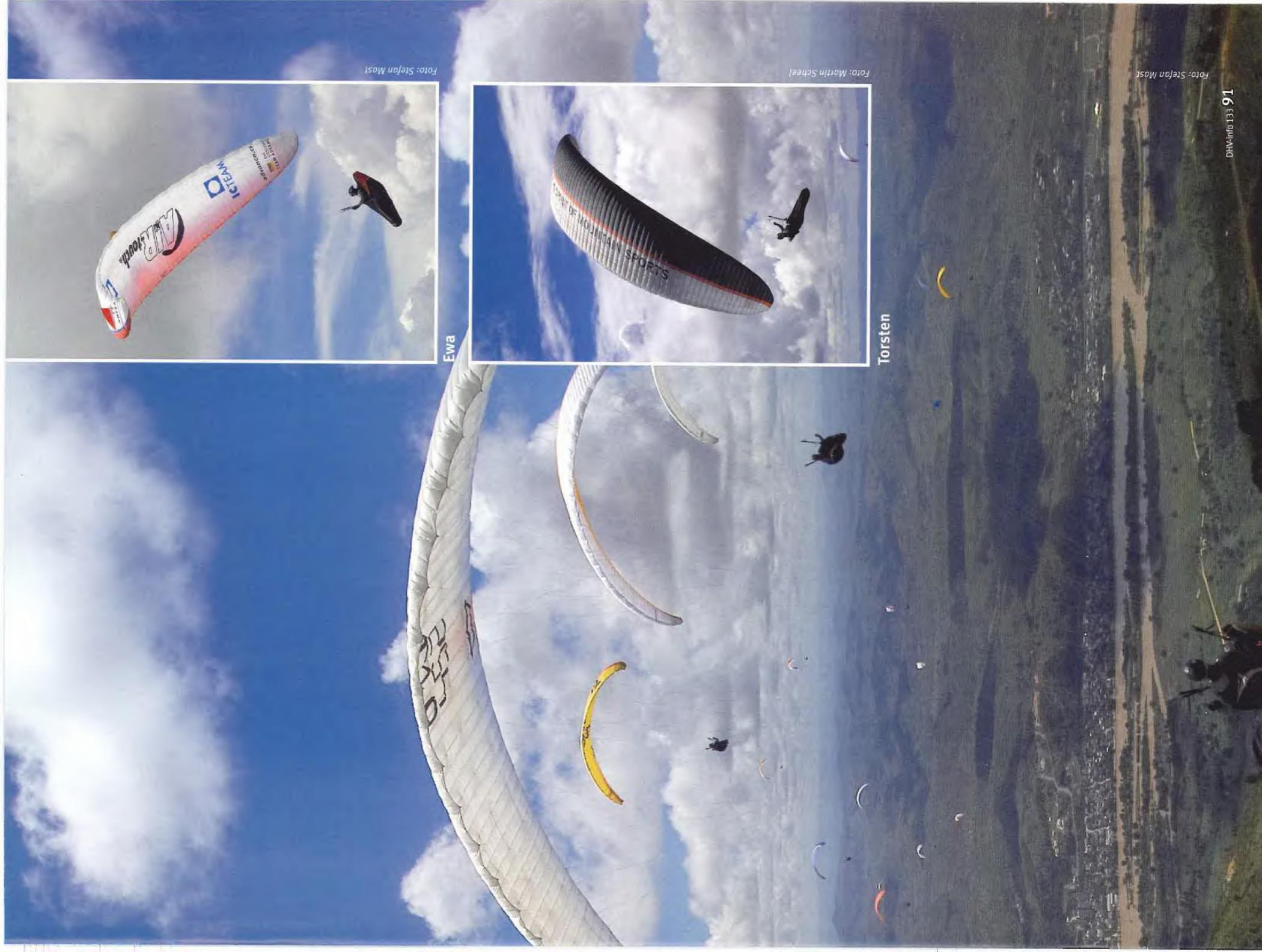


Foto: Stefan Mast



Torsten

Foto: Martin Scheel



Ewa

Foto: Stefan Mast



Im brasilianischen Valadares trafen sich vom 15.03. bis 26.03. 150 Piloten aus 42 Nationen um die neunte Weltmeisterschaft im Gleitschirmfliegen auszutragen. Von Beginn an flog das Deutsche Team um die Medaillenplätze mit und musste sich am Ende nur den Schweizern geschlagen geben. Ewa Wisnierska-Cieslewicz aus Nassau sicherte sich in einem spannenden Finale die Vize-Weltmeisterschaft hinter der Dänin Louise Crandal und machte damit den Erfolg für das Deutsche Team perfekt. „Es war meine erste Weltmeisterschaft und ich freue mich sehr gleich zwei Silbermedaillen mit nach Hause zu nehmen“, sagte die 33-jährige Fluglehrerin. „Bei diesem langen Wettbewerb führten uns die gute Zusammenarbeit im Team und unsere mentale Ausdauer zum Erfolg.“

Bei den Männern siegte der Schweizer Steve Cox vor Christian Tamegger (Österreich). Torsten Siegel (Tettnang) flog als bester deutscher Pilot auf Platz sechs, gefolgt vom Oberstdorfer Oliver Rössel (Platz 16) und Achim Joos (Platz 23) aus Kempten.

Das Deutsche Team wurde seiner Favoritenrolle gerecht und kämpfte von Anfang an um den Titel in der Teamwertung. Mit den beiden World Cup Siegern Achim Joos und Oliver Rössel sowie Norman Lausch (Jena), Torsten Siegel und Andreas Malecki (Münster) hatte Teamchef Stefan Mast ein sehr erfahrenes und erfolgreiches Team in Brasilien dabei, das noch zusätzliche Unterstützung von den beiden Damen Ewa Wisnierska-Cieslewicz und Chiara Gucker (Albstadt) erhielt. Herausragend war die sehr starke und geschlossene Teamleistung, welche ausschlaggebend für das erfolgreiche Abschneiden war. Während des zweiten und dritten Durchgangs übernahmen die deutschen Piloten sogar die Führung vor den Schweizern und bauten den Vorsprung auf die Verfolger aus Tschechien und Österreich deutlich aus. Ein unglücklicher vierter Task, bei dem nur zwei deutsche Piloten das Ziel erreichten, führte dazu, dass die Schweizern wieder in Führung lagen und sie bis zum Ende der WM verteidigten.

Bei den Männern konnten die deutschen Piloten nach dem vierten Durchgang leider nicht mehr in den Titelkampf eingreifen. Mit Christian Tamegger

(Österreich) Steve Cox und Stefan Wyss (beide Schweiz), hatte sich eine Dreiergruppe abgesetzt, die verbissen um den Titel kämpfte. Bis zum letzten Durchgang sah es danach aus, dass Christian Tamegger mit einem Vorsprung von über 100 Punkten den WM-Titel sicher nach Hause bringt, doch eine sehr frühe Außenlandung im letzten und entscheidenden Durchgang machte seine Titelambitionen zunichte und ermöglichte Steve Cox den ersten WM-Titel in seiner Karriere.

Den WM-Titel bei den Damen holte sich erneut Louise Crandal aus Dänemark. Louise gewinnt zum dritten Mal eine Weltmeisterschaft und ist damit die erfolgreichste Pilotin aller Zeiten. Im Gegensatz zu den letzten Jahren hatte sie aber mit Ewa Wisnierska-Cieslewicz, Petra Krausova und Elisabeth

Ergebnis

Einzelwertung

Platz	Name	Nation	Gerät	Punkte
1.	Cox Steve	CHE	Omega Proto	8.718
2.	Tamegger Christian	AUT	Boomerang 4	8.488
3.	Wyss Stefan	CHE	Boomerang	8.301
4.	Schalber Ales	AUT	Boomerang 4	8.245
5.	Caniglia Anton	CHE	Boomerang 4	8.235
6.	Siegel Torsten	DEU	JP Target	8.232
7.	Darlet Luca	ITA	Gradient Avax	8.162
8.	Maurer Christian	CHE	Advance Omega	8.150
9.	Brown Thomas	BRA	Boomerang 4	7.989
10.	Biasi Christian	ITA	Boomerang 4	7.953
16.	Rössel Oliver	DEU	JP Targa	7.637
23.	Joos Achim	DEU	Gradient Max	7.409
24.	Lausch Norman	DEU	Boomerang 4	7.334
33.	Wisnierska Cieslewicz Ewa	DEU	Advance Omega	7.100
49.	Malecki Andreas	DEU	JP Targa	6.607
132.	Gucker Chiara	DEU	MAC Magus	2.861

Damen

Platz	Name	Nation	Gerät	Punkte
		CHE		

Nationenwertung

Platz	Nation	Punkte
1.	CHE	26.487
2.	DEU	25.874
3.	CZE	24.954
4.	AUT	24.765
5.	TA	24.701



Oben von links: Das deutsche Team beim Briefing, Achim, Norman, 011y. Rechts: Freude bei der Siegerehrung

Rauschenberger drei ebenbürtige Gegnerinnen, die bis zum Ende um ihre Chancen kämpften. Valadares liegt 400 Kilometer nördlich von Rio. Von dem Startberg Ibituruna, der als markante Erhebung in dem sonst eher flachen Gelände steht, starteten die WM-Teilnehmer ihre Streckenflüge, wobei die Piloten oft schwierige Flachlandpassagen überfliegen mussten. Da es kaum definierte Abrisskanten für die notwendige Thermik gab, bildeten sich immer große Pulks, die im Flachland nach verwertbaren Steigwerten suchten. Ausreißversuche einzelner Piloten endeten meist mit vorzeitigen Außenlandungen und kein einziger Pilot erreichte an allen zehn Durchgängen das Ziel, was die Schwierigkeiten in dem brasilianischen Fluggebiet verdeutlichte. Dennoch waren die Flugbedingungen während des gesamten Wettbewerbs sehr gut und ermöglichten fast jeden Tag einen Wertungsflug. Mit insgesamt zehn gültigen Durchgängen war die Weltmeisterschaft in Brasilien die erfolgreichste WM aller Zeiten und forderte von den Piloten bis zum Schluss ein hohes Maß an Konzentration und Ausdauer.

Ewa Wisnierska Cieslewicz aus Nassau: "In der Damenwertung musste ich bis zum letzten Tag gegen die starke Konkurrenz kämpfen. Aber in einem Fluggelände wie Valadares gehört auch etwas Glück dazu sich in der Wertung im oberen Teil zu platzieren. Und dieses hat mich nicht verlassen. Es motiviert mich wieder sehr und ich freue mich schon auf die neue Wettkampfsaison".

Torsten Siegel aus Tettngang: „Die Weltmeisterschaft in Brasilien war mein bisher schwierigster Wettbewerb. Die extreme Hitze, das enge Kreisen in



den großen Pulks, die permanente Konzentration in dem flachen Gebiet und das tägliche Fliegen sorgten für eine ziemliche Beanspruchung. Daher bin ich sehr glücklich, dass wir mit dem Team Vize-Weltmeister geworden sind und sich die Anstrengungen ausgezahlt haben."

Teamchef Stefan Mast aus Gmund am Tegernsee: „Wir sind mit einem starken Team zu der Weltmeisterschaft in Brasilien angereist, unser Ziel war es, Gold in der Nationenwertung zu holen. Auch wenn wir dieses Ziel knapp verfehlt haben bin ich sehr zufrieden uns stolz auf die Leistung unseres Teams und der Silbermedaille in der Teamwertung und bei den Damen. Das Deutsche Team ist sicher eines der stärksten und für seinen Teamgeist bekannt."

sponsored by



SCHWENKE:
sprint



ClaleCIS



do Brazil

AIRCOTEC



German Cup 2005

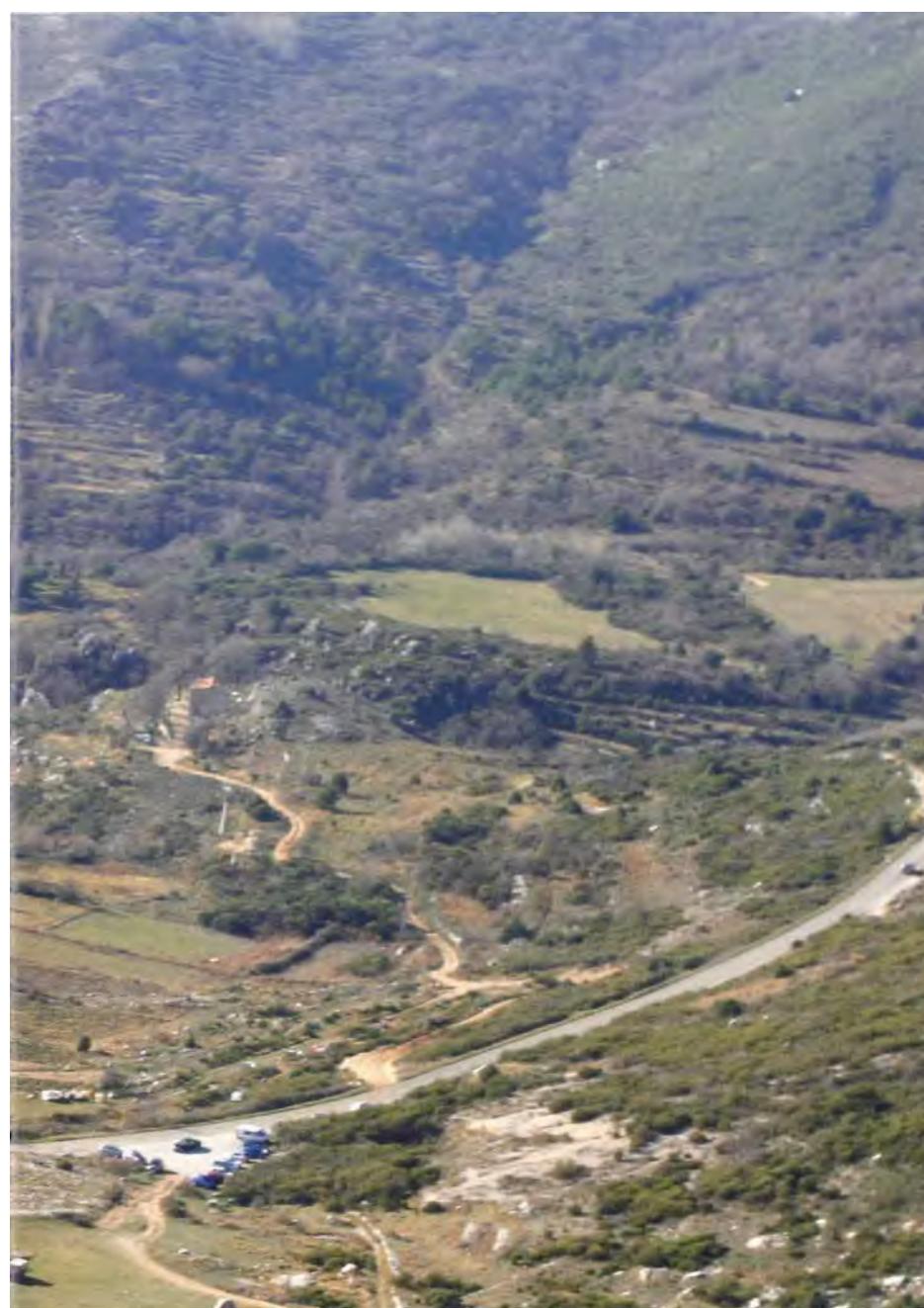
NOVA

Der German Cup 2005 wird dieses Jahr in einem Wettbewerb ausgetragen. Diese Entscheidung wurde notwendig, da im letzten Jahr die durchschnittliche Beteiligung in allen Einzelwettbewerben von beiden Cups weit unter der maximalen Teilnehmerzahl von 60 Piloten (B-Cup) bzw. 80 Piloten (A-Cup) lag. Mit durchschnittlich 35 Teilnehmern in B-Cup und 39 Teilnehmern im A-Cup und 3 Sponsoren lagen wir weit unter der „Rentabilitätsgrenze“. In der Saison 2005 müssen wir zudem mit einem weiteren Rückgang der Sponsor-Einnahmen leben. Um die Qualität dieser für den Breitensport ausgelegten Wettbewerbsserie unverändert hoch zu halten, ist erstmals eine Anpassung des Startgeldes notwendig.

Sofern die Mindestteilnehmerzahl von 50 Piloten in allen Einzelwettbewerben erreicht wird und das Wetter es zulässt, findet der erste von insgesamt 4 German Cups vom 14.04. – 17.04.05 statt. Wie bereits in den vergangenen Jahren planen wir diesen Saisonstart in Greifenburg.

Um euch nicht alle Wochenenden zu blockieren (mit Rücksicht auf Piloten, die Familie oder einfach nicht so viel Zeit haben) gibt es keine Ausweichtermine. Der German-Cup wird in einem 4 Tages-Block und drei 3 Tages-Blöcken ausgetragen.

Um die Chance auf eine vordere Platzierung im Gesamtergebnis auch dann zu ermöglichen, wenn man nicht an allen Terminen teilnehmen kann oder mal einen „schlechten“ Tag hat, wird mit „Streichern“ in der Overallwertung gearbeitet. Das heißt, nach jedem dritten gültigen Wettbewerbsdurchgang wird der jeweils schlechteste Flug gestrichen.



Beispiel:

Von 3 bis 5 gewerteten Durchgängen — 1 Streichresultat

Von 6 bis 8 gewerteten Durchgängen — 2 Streichresultate

Von 9 bis 11 gewerteten Durchgängen — 3 Streichresultate ... u.s.w.

Bei den Einzelwettbewerben gibt es keine Streichresultate, hier wird weiter eine konstante Leistung bei allen Durchgängen nötig sein, um auf dem Treppchen zu stehen. Oliver Rössel (Gesamt-World-Cup Sieger 2004) steht Euch als Trainingsleiter mit seiner Wettkampf-Erfahrung und vielen Tipps auch dieses Jahr wieder zur Verfügung.

Bis einschließlich 11.04.2005 konnte man sich schriftlich zum German-Cup anmelden. Ist nach Anmeldeschluß die max. Teilnehmerzahl von 80 Piloten nicht erreicht, kann man sich ab 08.04.2005 — online- nachmelden.

Weitere Infos zum Ablauf, Anmeldung und Bezahlung findet Ihr in der Ausschreibung auf den German-Cup Seiten im Internet!

Für kurzfristige Änderungen, wie Austragungsort oder Treffpunkt usw,
ist wie immer das DHV-Info Telefon 08022 / 9675-55
(ab 10:00 Uhr am Vortag des jeweiligen Wettbewerbs) besprochen

Das German-Cup Team wünscht Euch eine unfallfreie und erfolgreiche Flugsaison
Stefan Mast, Organisator German-Cup, Harry Buntz, Wettbewerbsleiter German Cup

*sicher
weit...*

DHV 2-3

Cirrus 4
die DLC Maschine.

L,1117-7 G

luftigswing-die
Tel.: +49 [0] 8141 327 78 88
Fax.: +491018141 327 78 70
www swina de

**GEBRAUCHTMARKT,
INZAHLUNGNAH,
SHOP&SERVICE
FL CAMPS&
TRAININGS.**

INFORMATIONEN UNTER:
+ 49 0 5541 7575
ottlcoepcc-chsem580.de
www.einfachhogen.de



**PARAGLIDING
PERFORMANCE
CENTER CHIEMSEE**
SÜDDEUTSCHE GLEITSCHIRMSCHULE
HAUPTSTRASSE 83
D-83245 UNTERWISSEN

Auf geht's zur Bayerischen Landesmeisterschaft im Drachenfliegen

Der Drachenfliegerclub Hochries-Samerberg organisiert vom 26. – 29. Mai 2005 die Bavarian Open im Drachenfliegen. „Wir wollen dem Drachenfliegen wieder den Stellenwert im Herzen unserer Bevölkerung zurückgeben, den es schon einmal hatte, eine Attraktion!“ Die Bavarian Open hat was für jeden. Für die ehrgeizigen Leistungspiloten gibt es eine optimale Betreuung: Fitnessfrühstück vor der Auffahrt, Obst Bar vor dem Start, Rückholfahrzeuge mit Fahrern, Cafe Bar am Landeplatz, Debriefing mit 3D Computeranimation. Attraktive Preisgelder von insgesamt 4.000 Euro für diesen FAI-Klasse 2 Wettbewerb. Für diejenigen, denen das „Dabeisein“ wichtiger ist: Ein ausführliches Aufgabenbriefing inkl. detaillierter Beschreibung der Wegstrecke mit den wichtigen Standard- und Hausbärten, kulinarische Rundum-Versorgung, ein attraktives Abendprogramm mit täglichen Vorführungen und Live Auftritten. Möglich ist dieses aufwendige Programm und vor allem die Preisgelder nur dank der Sponsoren. Allen voran die Sparkasse Rosenheim und die Hochriesbahn, Auto Eder, Käsealm, Querst Club, Gasthof Maurer und Fa. Puracon. Ihnen allen einen herzlichen Dank. Mehr Infos unter www.dfc-hochries.de.

DRACHEN- UND GLEITSCHIRM
WINDEN



Auto-Kirchner
Meminger Straße 19
0-98631 Römhild

Telefon: (036948) 83 00
Telefax: (036948) 83 02
E-Mail: autokirchneremx.de

www.drachen-gleitschirmwinden.de

La Palma Challenge

Die internationale Streckenflugmeisterschaft auf La Palma läuft noch bis Oktober 2005. Das Preisgeld beträgt 20.000 Euro bzw. 12.000 Euro für den 1. Platz. Nenngeld Euro 50.-, Anmeldung und Information in Spanisch, Englisch und Deutsch siehe www.desafoisladelapalma.com.

Neuer Wettbewerb »Die Ruhpoldinger Sonntagsflieger«

Gewertet werden alle Flüge, die an einem Sonntag auf einem unserer Startberge (Rauschberg, Unternberg, Hochfelln) gestartet werden. Zeitraum ist der 1.4. 2005 - 31.8.2005. Gewertet wird über GPS und OLC. Mitmachen kann jeder nach einer Anmeldung auf unseren Internetseiten, ob Gleitschirm, Drachen oder Starre. Somit haben all diejenigen eine Chance zu gewinnen, die nur an Sonntagen zum Fliegen kommen. Mehr Infos gibt's unter www.dcb-ruhpoldding.de.

Spice

turmlos ohne "Kohle"

DHV anerkannter Luftfahrtbetrieb
Nachprüfungen aller Fabrikate

sibauteic

Fluggeräte GmbH www.bautek.com +49 (0) 6502 3060



BaWü-Open 2005 wieder in Oppenau

Wenn im Mai hoch über Oppenau mehr als 130 Gleitschirmflieger an den Start gehen, wird dieses Ereignis wieder Tausende von Gästen in den Schwarzwald locken. Kurze Distanzen garantieren den Zuschauern, das Wettkampf-Geschehen aus nächster Nähe zu erleben. Zum dritten Mal ist der Luftkurort im Renchtal Austragungsort der baden-württembergischen Gleitschirm-Meisterschaften vom 13. bis 16. Mai 2005. Außerdem gehen Piloten aus Rheinland-Pfalz, Nordrhein-Westfalen und den ostdeutschen Bundesländern an den Start, um ihre Landesmeisterschaften in Oppenau auszutragen. Da die Teilnehmer dank internationaler FAI-Lizenz Weltranglisten-Punkte im Schwarzwald erfliegen können, haben außerdem Profipiloten der Schweizer Nationalmannschaft zugesagt. Aber auch Neueinsteiger und Amateure sind in Oppenau dabei, was die Wettkämpfe umso spannender macht. Auf Bundesebene wurde bereits die Schirmherrschaft zugesagt. Auch das Land Baden-Württemberg wird einen Repräsentanten nach Oppenau entsenden. Der Südwestrundfunk bereitet einen Fernsehbeitrag für »Sport im Dritten« vor. Zuschauer, die selber in die Lüfte steigen möchten, haben dazu vielfältige Möglichkeiten. Zum Beispiel bei Tandemflügen mit Gleitschirmen, in Ultraleichtflugzeugen oder beim Rundflug in einer Cessna. Voranmeldungen nimmt die Tourist-Info in Oppenau, Tel: 07804/910830, entgegen. Weitere Infos unter www.bawue-open.de



Flugschule Parafly Stubaital GmbH
 Hans-Peter-Eller
 Moos /8
 A-6167 Neustift/Stubaital
 Tel. +43-5226-3344
 Fax. +43-5226-3371
flugschule@parafly.at
 Günstige Ferienwohnungen in Landeplatz-Nähe. Jetzt gratis DVD über Schulung/Reisen '05



www.jenair.de
 Saalbahnhofstraße 10
 07743 Jena
 Tel.: D-(0)3641.825900

Fly Smile

JEN AIR
Paragliding

Vereinsschulung vor Ort
 Fliegershop online
 Finanzierung ab 0%

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

Telefon-Nummern

Zentrale: 08022/9675.0
 Fax 08022/9675-99

Mitgliederservice/Versicherung

08022/9675-0
 e-mail: mitgliederservice@dhv.de

Ausbildung

08022/9675-30
 e-mail: ausbildung@dhv.de

Sport

08022/9675.50
 Info-fo: 08022/9675-55
 e-mail: sport@dhv.de

Betrieb/Gelände

08022/9675-10
 e-mail: gelaende@dhv.de

Technik

08022/9675-40
 e-mail: technik@dhv.de

Öffentlichkeitsarbeit

08022/9675-62
 e-mail: pr@dhv.de

Sicherheit

08022/9675-32
 e-mail: sicherheit@dhv.de

Redaktion:

Klaus Tänzler (verantwortlich)
 Sepp Gschwendtner, Benedikt Liebermeister

Gestaltung und Anzeigen

Renate Miller (renate@budererhof.de)

Erscheinungsweise:

6 Ausgaben pro Jahr

Preis: Im Mitgliedsbeitrag des DHV enthalten.

Anzeigen: Bedingungen und Anzeigenpreise bei der DHV-Geschäftsstelle erhältlich.

Haftung: Die Redaktion behält sich die Kürzung von Leserbriefen und Beiträgen sowie die redaktionelle Überarbeitung vor. Für unverlangt eingesandte Manuskripte und Bilder übernehmen Redaktion DHV und Verlag keine Haftung.

Die Zeitschrift und alle in ihr enthaltenen Beiträge und Fotos sind geschützt. Verwertung nur mit Einwilligung des Verbandes,

DHV:

vertreten durch Charlie löst 1. Vorsitzender

Vereinsregister-Nummer: AG München Vereinsregister 9767

Umsatzsteueridentifikationsnummer: DE 131 206 095

Druck und Repro:

Mayr Miesbach, Am Windfeld 15, 83714 Miesbach

Papier: chlorfrei

Auflage: 31.500

Titel: Hannes Schmatzt

GLEITSCHIRM

Wettbewerb	Datum	Ort	Kontakt
Internationale Wettbewerbe			
World-Cup Bulgarien	23.04.-30.04.05	Sopot	www.paraglidingworldcup.org/
4. int. BGD-Open	04.05.-10.05.05	Berchtesgaden	www.bgd-open.de/
3. int. BaWil Open	13.05.-16.05.05	Oppenau	www.bawue-open.de/
17. Alpen Open	14.05.-16.05.05	Innsbruck	www.hanggliding.at/
World-Cup Frankreich	04.06.-11.06.05	Bourg St. Maurice	www.paraglidingworldcup.org/
World-Cup Serbien	02.07.-09.07.05	Nis	www.paraglidingworldcup.org/
World-Cup Italien	16.07.-23.07.05	Cornizzolo	www.paraglidingworldcup.org/
2. int. Deutsche Meisterschaft	24.07.-31.07.05	Oberstdorf	SMast@dhv.de
World-Cup Portugal	06.08.-13.08.05	Serra da Estrella	www.paraglidingworldcup.org/
FAI-Wettbewerbskalender			www.fai.org
Deutsche Meisterschaft			
	24.07.-31.07.05	Oberstdorf	SMast@dhv.de
Gleitschirm Liga			
4.int BGD-Open	04.05.-10.05.05	Berchtesgaden	www.bgd-open.de/
Veltins Cup	16.06.-19.06.05	Schmittenhöhe	hans.frommer@onemail.at
Deutsche Meisterschaft	24.07.-31.07.05	Oberstdorf	SMast@dhv.de
German Cup			
German Cup 1	14.04.-17.04.05	Greifenburg	sport@dhv.de
German Cup 2	26.05.-29.05.05	Wallberg	sport@dhv.de
German Cup 3	17.06.-19.06.05	offen	sport@dhv.de
German Cup 4	08.07.-10.07.05	offen	sport@dhv.de
German Cup 5	19.08.-21.08.05	offen	sport@dhv.de
Sonstige Wettbewerbe			
Staufen-Cup	21.05.-22.05.05	Andelsbuch	www.gsv-staufen.com/
Silvretta Flugtage	06.08.-07.08.05	Galtür	www.flugschule.galtuer.at
Junior- & Ladies Challenge			
Junior- & Ladies Challenge	22.08.-28.08.05	Greifenburg	www.dhv.de/typo/Junior-_und_Ladies_C.370.0.html
Landesmeisterschaften			
Bayern	04.05.-10.05.05	Berchtesgaden	www.bgd-open.de/
BaWü	13.05.-16.05.05	Oppenau	www.bawue-open.de/
RLP/NRW/OST	13.05.-16.05.05	Oppenau	www.bawue-open.de/
Hessen	22.05.-28.05.05	Greifenburg	www.hlb-gleitfliegen.de/hessische.htm

DRACHEN

Wettbewerb	Datum	Ort	Kontakt
Internationale Wettbewerbe			
FAI-Wettbewerbskalender			www.fai.org
UNationals/Pre-Worlds	15.04.-23.04.05	Orlando/Florida	www.flytec.com/flytec_usn_05/index.html
Eva Menyhart Pokal	12.05.-22.05.05	Dunaujvaros/H	www.cumulus.hu/
Alpen Open	14.05.-16.05.05	Innsbruck/Gnadenwald	www.hanggliding.at
Bavarian Open	26.05.-29.05.05	Grainbach/Hochries	www.dfc-hochries.de/
Slowenien Open	11.06.-17.06.05	Maribor (SLO)	http://zmajarstvo.elektris.net/
Vor-EM 2005	19.06.-26.06.05	Buzet-Kroatien	www.homo-volans.hr/
Greifenburg-Cross Country	11.06.-18.06.05	Greifenburg (A)	www.oberdrautaler-flugsportclub.at/
German Open 2005	27.06.-03.07.05	Greifenburg (A)	www.dhv.de/
French Open	17.07.-24.07.05	Puy de Dome, Clermont	jacques.bott@free.fr
Österreichische Staatsmeisterschaft	29.07.-31.07.05	Wildkogel/Bramberg	www.haengegleiten.com/
Europa-Cup der Senioren	23.07.-29.07.05	Greifenburg (A)	hagen.brandenburger@t-online.de
Deutsche Meisterschaft			
	26.06.-03.07.05	Greifenburg (A)	regina@dhv.de
Liga			
Liga Nr. 1	29.04.-01.05.05	Ort noch offen	www.dhv.de/typo/Drachen_Liga.377.0.html
Liga Nr. 2	14.05.-16.05.05	Gnadenwald/Alpen Open	www.dhv.de/typo/erachen_Liga.377.0.html
Liga Nr. 3	03.06.-05.06.05	Ort noch offen	www.dhv.de/typo/Drachen_Liga.377.0.html
Liga Nr. 4 - German Open	27.06.-03.07.05	Greifenburg	www.dhv.de/typo/Drachen_Liga.377.0.html
Liga Nr. 5	29.07.-31.07.05	Wildkogel/Bramberg	aon.912208230@aon.at
Sonstige Wettbewerbe			
Matchrace-Best of Diedams	12.03.-13.03.2005	Diedamskopf	www.bestofdiedams.at/
Silvretta Speedrun	06.08.-07.08.2005	Galtür	www.flugschule.galtuer.at/
Best of Diedams-XC-Bewerb	12.08.-15.08.2005	Diedamskopf	www.bestofdiedams.at/
Junior- & Ladies Challenge			
Junior- & Ladies Challenge	22.08.-28.08.05	Greifenburg	www.dhv.de/typo/Junior-_und_Ladies_C.393.0.html
Landesmeisterschaften			
German Flatlands	04.05.-08.05.05	Altes Lager	siegfried.prietz@web.de
Hessen	22.05.-28.05.05	Greifenburg	www.hlb-gleitfliegen.de/hessische.htm
Bayern	26.05.-29.05.05	Hochries	www.dfc-hochries.de/wwwdfc2002/sport/sport-body.html
BaWü	25.08.-28.08.05	Bödingen	in Arbeit

Das DHV-Versicherungsprogramm

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

Stand: 1.1.2003, Versicherer: Gerling Köln

Halterhaftpflicht

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



Jahresprämie inkl. Versicherungssteuer

Hängegleiter + Gleitsegel:

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

Nur Gleitsegel:

25,40 bei 250,- SB, 30,50 € ohne SB

Deckungssumme: 1.500.000,- € pauschal für Personen- und Sachschäden. 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.

a3) Kombinierte Halter-Haftpflicht und Passagier-Haftpflicht (CSL)

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

Umfang Halter-Haftpflicht: wie oben «Halter-Haftpflicht» ohne Selbstbeteiligung.

Umfang Passagier-Haftpflicht: Luftfrachtführer, Halter und berechtigter Benutzer.

Jahresprämie inkl. Vers.-Steuer
560,- €

eⁱ Flug-Unfall Tod und Invalidität

Deckungssumme: 2500,- € bei Tod, 5.000,- € bei Invalidität.
Umfang: Verdreifachung möglich. Mitversichert: 24-Stunden-Risiko gemäß ALB 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 €

ID 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, 50.003,- € bei Invalidität, 250.000,- € bei Vollinvalidität.

Jahresprämie inkl. Vers.-Steuer
136,-

ED Flug-Unfall Passagier

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

Jahresprämie inkl. Vers.-Steuer
13,30 €

imin Flug-Unfall Passagier nur in Österreich

Deckungssumme: 40.000,- € bei Tod und Invalidität.

Jahresprämie inkl. Vers.-Steuer
47,80 €

Bei Versicherungsabschluss während des Jahres beträgt die Prämie bis zum Jahresende pro Monat 1/12 der Jahresprämie. Versicherungsanträge bei der DHV-Geschäftsstelle anfordern. Weitere Versicherungen auf Antrag: Fluglehrerhaftpflicht, Boden-Unfall für Mitgliedervereine und Boden-Unfall für Veranstalter.

Deckung: **IM** weltweit Europa **IM** Deutschland Österreich

Für alle Mitgliedsvereine kostenlos

a³ 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.

FOr alle Mitglieder und Mitgliedsvereine kostenlos

Gelände-Haftpflicht

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

Umfang: Halter von Hängegleiter- und Gleitsegelgeländen.

Startwinden-Haftpflicht

Deckungssumme: 500000,- € pauschal für Personen- und Sachschäden.

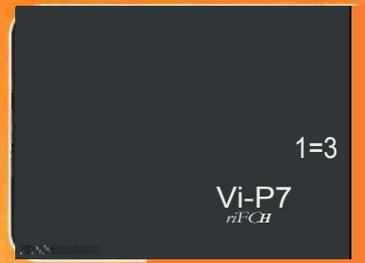
Umfang: Halter und Bediener der Startwinden inkl. der Seilrückholfahrzeuge beim Schleppbetrieb und inkl. der Schleppautos ohne Verkehrszulassung.

Ohne Personenschäden im geschleppten Luftfahrzeug.

Startwinden-Haftpflicht

Zusatzdeckung inkl. Personenschäden im geschleppten Luftfahrzeug.

Jahresprämie inkl. Vers.-Steuer
33,20 €



EVO AIR TECH



-19

EVO Air Tech

Luft hoch 3
Neue Airbag Generation
Neuer, weit öffnender Bottom-Kontainer
Gewicht 5.4 Kg
(inklusive : Stahlkarabiner, Mini-Bump'Air und Beschleuniger)
Größen :S-M-L-XL

