

B 5591 F

August/September 2005

להרלה

10

Die Eleganz für DrachentmeZlettschirmflieger

135

PARLDES





DHV Performance Center

Die Prati7-Gleitschirmflugschulen

- DHV-zertifiziert nach Qualitätsmanagement-Maßstäben
- Fluglehrer mit Zusatzqualifikation
- Professionelle Ausbildungsangebote und Performance Trainings nach DHV-Standards

Rhbner Drachen- und Gleitschirmflugschulen

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



Ammersee 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



LIMNIS Eugens Flugschule Luftsportgeräte GmbH

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



GlideZeit Flugschule Tübinge

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



Nigäule Coppingen

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



Sky Team Paragliding

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



Ragschde Chiemsee GmbH

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



Paragliding Performance Center Chiemsee

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



wgzeith.o

Polner GmbH
Gstatter Au 5
83324 Ruppolding
Tel: 08663/668
Fax: 08663/776
www.FlugzentrumRuppolding.de
office@flugzentrumRuppolding.de



Adventure Spots Gleitschirm-Schule

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



Peraglidingtegernsee

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



KABIS Flugsport

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



Flugschule Martin Mergenthaler

Waltenerstraße 20
87527 Sonthofen
TA 08321/9970
Fax: 08321/22970



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
Forggensee
Tel.: 08362/37038
Fax: 08362/38873
www.gleitschirm-aktuell.de
info@gleitschirm-aktuell.de



Flugzentrum Bayernald

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



Bugschule Athensee

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



Sky Club Austria Walter Schrempf

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



Flugschule Aufwind

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



Euro-Flugschule iaguerg

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'Aglyse
• 8470 Fellingering
Tel: 0033/38982.7187
Fax: 0033/38982.7187
www.papillon-web.de
hari@papillon-web.de





S. 28 Allgäu



S. 24 deutsche Seilbahnen



S. 52 Sicherheit

4	WICHTIG-NEU-KURZ Neuigkeiten und Wissenswertes
10	NEU AUF DEM MARKT Neues von den Anbietern
12	REGIONALVERSAMMLUNGEN Einladung und Programm
18	HOCH HINAUS... Vom Dachstein bis Chamonix
24	DEUTSCHE SEILBAHNTARIFE Augen auf beim Ticketkauf
28	FLIEGEN IN DEUTSCHLAND Allgäus Fluggebiete
32	OSTTIROL Rund um Lienz
34	HOCHSOMMER UND HAMMERTAGE Wetterinfos
38	LERNEN VOM MEISTER XC-Training im Tandem
40	PERFORMANCE TRAINING Für Drachenflieger
42	DRACHENFLIEGEN Lernen im Doppelsitzer
45	DRACHENSCHLEPP Musterprüfungen von Startwagen
46	DHV-JUGEND Schleppen im Flachland
48	GELÄNDE Neues aus den Fluggeländen
52	SICHERHEIT UND TECHNIK Unfallstatistik 2004 Gleitschirm Teil 2 und Drachen

60	NFGH Offizielle Nachrichten für Drachen- und Gleitschirmflieger
61	VEREINSNACHRICHTEN Nachrichten der Vereine
67	LESERBRIEFE
69	TEST Ergebnisse der neuen Musterprüfungen
80	DHVONLINE-CONTEST Beachtliche Zuwachsraten
82	WETTBEWERBE Landesmeisterschaften German Cup World Cup Deutsche Meisterschaft Drachen und Starrflügler Allgemeine Nachrichten und Termine

16	DHV-Shop
97	Impressum
99	Versicherungsprogramm



Foto:
Martin Scheel
in Grindelwald



Ausbildung in China

Gerade mal 5.000 registrierte Gleitschirmpiloten und eine Handvoll Drachenflieger bevölkern bislang den riesigen chinesischen Luftraum. Doch die Airsports Federation of China sowie einige Gleitschirm-Hersteller sehen ein gewaltiges Entwicklungspotential. Wie auch im übrigen asiatischen Ausland genießen der DHV-Ausbildungsstandard und das DHV-Gütesiegel höchstes Ansehen in China. Um dort deutsche Schulungsmethoden und Flugschulorganisation zu vermitteln, wurde der Fluglehrer Klaus Irschik für eine Woche nach Peking eingeladen. Er hatte sich zuvor durch mehrere Seminare in Japan und Korea einen Namen in Asien gemacht. Drei Tage lang unterrichtete er bei Peking die 35 männlichen und 5 weiblichen Fluglehrer mittels englischer Übersetzer in Flugtechnik und Pädagogik. Im nahen Schulungsgelände fanden praktische Übungen mit Flugschüler statt. Ab Oktober will China einheitliche Lehrpläne und Schulungsmethoden einführen.



DHV-online-Gebrauchtmarkt

962 Gleitschirme und 192 Drachen werden zur Zeit in unserem Gebrauchtmarkt 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!

Bauordnungsverfahren vom Tisch

Im letzten DHV-Info hatten wir darüber berichtet, dass das nordrheinwestfälische Bauministerium für Gleitschirm- und Drachenfluggelände die Bauordnungsverfahren vorgeschrieben hatte und dies auch auf die Tagesordnungspunkt der bundesweiten Bauministerkonferenz gebracht hatte. Die juristische Argumente des DHV gegen die neue Pflicht waren von dem Ministerium verworfen worden. So blieb dem DHV und seinen Mitglieds-Vereinen nur noch, sich an die Politik und an die Öffentlichkeit zu wenden. CDU und FDP bestätigten im NRW-Wahlkampf die Rechtsauffassung des DHV und widersprachen ausdrücklich dem grünen NRW-Bauminister Dr. Vesper, der gegenüber der Presse zwar einlenkte aber in einem Schreiben an den DHV darauf beharrte, dass sich aus der Häufigkeit der Nutzung eines Fluggeländes die Notwendigkeit für ein Bauordnungsverfahren ergeben kann.

Inzwischen darf der DHV in NRW die Fluggelände nach § 25 LuftVG wieder zulassen, ohne dass vorher ein Bauordnungsverfahren zu durchlaufen ist. Am 28.06.2005 erhielten wir die gute Nachricht aus der Bauministerkonferenz der Länder. Der Vorsitzende der Fachkommission Bauaufsicht,

Ministerialrat Jäde schrieb: „Unter den Ländern besteht - Nordrhein-Westfalen eingeschlossen - Einvernehmen darüber, dass allein die Benutzung einer (unverändert bleibenden) Fläche zum Starten (ggf. auch unter Verwendung einer mobilen Seilwinde als Starthilfe) und Landen von Gleitschirm- und Drachenfliegern noch keine Sport- und/oder Spielfläche entstehen lässt, die nach § 2 Abs. 1 Satz 2 Nr. 3 der Musterbauordnung (MBO) eine bauliche Anlage darstellt und ggf. eine Genehmigungsbedürfnis auslösen könnte. Anders liegen die Dinge - worüber indessen sicherlich keine Meinungsverschiedenheiten bestehen werden - beispielsweise dann, wenn auf der Fläche bauliche Anlagen errichtet werden sollen, etwa ein Schuppen zur Unterbringung von Gerätschaften, wodurch dann eine diese baulichen Anlagen zusammen mit der Start- und/oder Landefläche umfassende bauliche (Gesamt-)Anlage entstünde.“

Die Gefahr ist also gebannt. Der DHV bedankt sich beim Kuratorium Sport und Natur für die politische Unterstützung, und insbesondere beim Vorsitzenden Winfried Hermann, Bundestagsabgeordneter der Grünen, der sich in unserem Sinne an die Bauministerkonferenz gewandt hatte.

Flugbeschränkungsgebiet - Weltjugendtag in Köln

Anlässlich des Katholischen Weltjugendtages wird von der Deutschen Flugsicherung (DES) zwischen dem 18.8. und 21.8.2005 ein Flugbeschränkungsgebiet eingerichtet (NfLI-163/05). Die täglichen Aktivierungszeiten werden von der DFS am Vortag per NOTAM bekannt gegeben. Flüge nach Sichtflugregeln (VFR) sind in einem Umkreis von 30 NM bzw. 10 NM um den Veranstaltungsort „Marienfeld“ untersagt. Eine Freigabe für den Einflug ist nur mit Transponder und Flugfunk möglich. Dieses Flugbeschränkungsgebiet gilt auch für motorlose Drachen- und Gleitschirmpiloten. Weitere Infos auch unter www.dhv.de. Wir bitten um dringende Beachtung.



6th INTERNATIONAL
OLÜDENİZ
GAMES
12 - 16 OCTOBER 2005

Vom 12. bis 16. Oktober finden die 6. Airgam es statt. Die Situation in

Olüdeniz hat sich wieder entspannt (siehe Seite 67), einem kombinierten Flieger- und Baderurlaub steht nichts mehr im Weg. Action rund um die Uhr bietet das das volle Programm. Mike Küng & Friends garantieren atemberaubende Shows. Infos unter www.babadag.com, infoebabadag.com.

DHV-Wetternetz auf Seite 36



Testgelände für zukünftige Drachenflieger

Für alle, die beim Fliegen auch mal auf dem Bauch liegen wollen, ist der Freizeitpark Fort Fun bei Bestwig im Sauerland einen Besuch wert. Kann man doch dort, angehängt an einem Stahlseil, an einem Drachen-ähnlichen Gebilde mit bis zu 70 Stundenkilometer ins Tal rasen. Ob das wirklich „Fliegergefühle“ entwickelt, zeigt nur der Test.

Rechtsberatung

Für die Rechtsberatung der DHV-Mitglieder steht 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.



Neues Fluggebiet im Drautal/Kärnten

Die Gemeinde Steinfeld hat mit der Flugschule FlyCarinthia im oberen Drautal ein neues Fluggebiet (750 m Höhenunterschied) geschaffen. Der Startplatz „Rottenstein“ liegt auf ca. 1.380 m, es stehen zwei Landeplätze zur Verfügung. Einer bei Radlach, hauptsächlich für Freiflieger, der zweite in Steinfeld, der vorwiegend zur Schulung - absolut hindernisfrei - zugelassen wurde. Außerdem ist der Landeplatz Greifenburg im Gleitflug erreichbar. Flugschulen- oder Gastflieger, die im Gemeindegebiet Steinfeld übernachten, müssen keine Start- oder Landegebuhr bezahlen. Ein ortsansässiges Busunternehmen bietet einen Shuttledienst zum Start an. Infos an den Tafeln am Landeplatz oder unter www.flycarinthia.at.

Berblinger Preis 2006

Zur 175. Wiederkehr des Flugversuchs Albrecht Ludwig Berblings, des „Schneiders von Ulm“, hatte die Stadt Ulm im Jahre 1986 einen internationalen Flugwettbewerb veranstaltet. Es galt, an historischer Stätte nach Berblings Vorbild die Donau zu überfliegen. Albrecht Ludwig Berblinger (1770-1829), der als erster Flugpionier das Gleitflugprinzip anwenden wollte, ist 1811 mit seinem Versuch in die Luffahrtgeschichte eingegangen. Im Jahre 2011, also 200 Jahre nach Albrecht Ludwig Berblings Flugversuch, will die Stadt Ulm wiederum einen internationalen Flugwettbewerb durchführen. Zur Vorbereitung dieses Flugwettbewerbs wird für das Jahr 2006 ein Berblinger-Preis ausgeschrieben. Ziel der Ausschreibung des Berblinger-Preises 2006 wie auch des Flugwettbewerbs 2011 ist es, auf der Grundlage neuester Forschungsergebnisse, Erkenntnisse und Ideen aus dem Bereich der Luftfahrt das „Fliegen mit innovativen Technologien“ zu dokumentieren. Die Vorschläge sind schriftlich bis spätestens 31. Januar 2006 bei der Stadt Ulm, Abteilung Kultur, mit dem Anmeldeformular einzureichen. Der Sieger des Wettbewerbes erhält einen Geldpreis in Höhe von 25.000 Euro. Hinweise zum Wettbewerb gibt die Abteilung Kultur der Stadt Ulm, Münsterplatz 38, D-89073 Ulm, Tel: +49/731/161-4701, e-mail: kaeulm.de, www.berblinger.ulm.de.

Coupe Icare 2005 in St. Hilaire

Vom 22. – 25. September 2005 ist St. Hilaire du Touvet wieder der Nabel der Gleitschirm- und Drachenfliegerwelt. Das traditionelle Fluggebiet ca. 25 km nördlich von Grenoble feiert zum 32sten Mal den legendären Coupe Icare. Fantastisch welche abenteuerlichen Fluggeräte beim Verkleidungswettbewerb in die Luft befördert werden. Doch auch das hochkarätige Filmfest, die Herstellermesse, die atemberaubenden Flugvorführungen oder einfach die super Stimmung, die diesen Event begleiten, sind eine Reise wert. Nicht zuletzt ist das Fluggebiet in jeder Hinsicht gigantisch und lädt zum Sightseeing-Flug ein, Infos unter Tel: +33/(0)476083399 oder www.coupe-icare.org.



Travel & Training auf www.dhv.de

Über 108 Angebote in 21 Ländern warten auf Dich! Klick Dich rein!



Laufend neu auf www.dhv.de

...Nachrichten
aktuelle Termine
Sicherheit...

Schleppauskünfte

Auskunft zum Schlepp gibt der Schleppfachmann Horst Barthelmes im DHV- Informationsbüro für Schlepp regelmäßig Montag bis Freitag jeweils von 10:00 bis 12:00 Uhr, telefonisch unter 06654/353, per Fax unter 06654/7771, per e-mail: dhvschleppbueroet-online.de.

NEUE TELEFONNUMMERN FÜR DEN FLUGWETTERDIENST

Seit 1. Juli 2002 können VFR-Dienstleistungen des Flugwetterdienstes telefonisch über 0190er-Nummern abgerufen werden. 0190-Nummern werden in Deutschland künftig nicht mehr angeboten, daher stellt der DWD zum 1. Juli 2005 von den 0190er-Rufnummern auf 0900er-Nummern um. Die bisherigen 0190er-Nummern bleiben für eine Übergangszeit noch aktiv. Die neuen 0900er-Nummern sind, anders als die 0190er Nummern, auch aus den Mobilfunknetzen von D 1, Vodafone und E-Plus erreichbar. 02 bietet seinen Kunden diesen Service noch nicht.



Individuelle Flugwetterberatung

0900 1 077220 Schaltung zur nächstgelegenen Luftfahrtberatungszentrale
0900 1 077221 LBZ Nord, Hamburg
0900 1 077222 LBZ Ost, Berlin
0900 1 077223 LBZ West, Essen
0900 1 077224 LBZ Mitte, Offenbach
0900 1 077225 LBZ Süd, München
0900 1 077226 LBZ Südost, Leipzig
0900 1 077227 LBZ Südwest, Stuttgart
1,24 Euro/Minute aus dem deutschen Festnetz (Abrechnung im Sekundentakt)
+491805 250120 für Auslandsanrufe
Kosten abhängig vom ausländischen Anbieter

Segelflugwetterbericht — Ansagedienst

0900 1 116941 Schleswig-Holstein, nordwestl. Niedersachsen, Hamburg und Bremen
0900 1 116943 Lüneburger Heide und das östl. und südl. Niedersachsen
0900 1 116944 Mecklenburg-Vorpommern, Brandenburg und Berlin
0900 1 116945 Nordrhein-Westfalen
0900 1 116946 Sachsen-Anhalt, Sachsen und Thüringen
0900 1 116947 Hessen, Rheinland-Pfalz und Saarland
0900 1 116948 Baden-Württemberg
0900 1 116949 Bayern
0,62 Euro/Minute aus dem deutschen Festnetz (Abrechnung im Sekundentakt)

Fax-Abruf

0900 1 099440 1662 GAFOR Nord
0900 1 099440 1663 GAFOR Süd
0900 1 099440 1659 3-Tage-Prognose Nord
0900 1 099440 1660 3-Tage-Prognose Mitte
0900 1 099440 1661 3-Tage-Prognose Süd
0,62 Euro/Minute aus dem deutschen Festnetz (Abrechnung im Sekundentakt)

Weitere Angebote über den Fax-Server: Warnungen, Flugwetterübersichten sowie Spezialzusammenstellungen für VFR-Piloten, Segelflieger und Ballonfahrer. Eine Übersicht aller Fax-Abrufnummern erhalten Sie unter der Fax-Abrufnummer: (069) 80 56 00 02.

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 aufwändigem Verfahren qualifiziert. Sie sorgen für hohen Sicherheitsstandard, professionelle Durchführung und Betreuung durch kompetente Fluglehrer, gemäß den Anforderungen des DHV

Flugschule Chiemsee GmbH
Thomas Beyht
Dreilindenweg 7
83229 Aschau
Tel.: 08052/9494
Fax: 08052/9495
veri.flugschule-chiemsee.de
flugschule.chiemsee@t-online.de

TdiSEE

GlideZeit Flugschule Tübingen
Bahnhofstraße 1/1
72764 Reutlingen
Tel.: 07121/370400
Fax: 07121/370454
wm.glidezeit.de
info@glidezeit.de

k o w e ll

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



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

Sky Club Austria Walter Schrempf
Moosheim 113
A-8962 Gröbming
Tel.: 0043/3685/22
Fax: 0043/3685/23610
www.skyclub-austria.com
office@skyclub-austria.com

Deutscher leängeleererband e.
 Herrn Benedkie Liebean ler
 Pospach 83
 8/01 Gmund a

ELIGRIE:
 V. Jun.

Seht geehrter Herr liebeneisla,
 gern 31. Med 2005 dünn 6[1, Ihnen sei hen >> .
 lin Mt Schrei derdia in cileser heulloen Land,
 len Rann nur nenhenalS Uelanen, dass ein Wer ein verleb einmaliges Eneh
 schenleles Wegllgshsrenn Meine Elsa und ich haben uns fest %eggnormnen,
 das reehlsnat letzler ei A 9.4.,5.0 .1.,-s.K.
 .a..s
 ueca die CD 1,41 4... Fotos vom 9.52 habe ich reich sehr geheut.

Mellfeenchwhan Grüßen



weißblauen Himmel ab.' In der sanften Thermik schraubten sie sich langsam über den Gipfel.

Nach einer dreiviertel Stunde setzten sie zur perfekten Landung an. „Ein super Erlebnis“, schwärmte Dr. Beckstein, „Fliegen wie ein Vogel war immer ein Traum von mir. Jetzt ist er mit dem Gleitschirm Wirklichkeit geworden.“ Der DHV hatte auf Anfrage des Büro des Ministers die Aktion organisiert, Ritch Brandt und Martin Walleitner übernahmen den Flugauftrag. Beide verfügen über die Erfahrung von mehreren hundert Tandemflügen. PR-Referent Benedikt Liebermeister begleitete den Minister mit Gattin, Büroleitung und obligatorischem Bodyguard. Der war ganz fasziniert vom Gleitschirmfliegen und erkundigte sich, wo er das lernen könne. Dr. Beckstein war sehr gut gelaunt und genoss den Ausflug aus dem Regierungsalltag sichtlich.



Wolken, Wind und Thermik

Eine Lehr- und Informations-DVD für Drachen- und Gleitschirmflieger des DHV. Anschaulich hat Charlie löst in Zusammenarbeit mit dem DHV-Lehrteam, insbesondere dem Meteorologen Hannes Schmalz, die Themen Windsysteme, Thermik, Zirkulation, Frontensysteme und Wettergefahren dargestellt. Für die Ausbildung zum Drachen- und Gleitschirmpiloten beschreibt dieser Film die wichtigsten Inhalte im Fach Wetterkunde. Filmdauer 53 Min. Preis 19,00 Euro (zzgl. Versandkosten) erhältlich ab sofort im DHV-Shop.

Gelungene Geburtstagstiberraschung

Ein besonderes Geschenk bekam der bayerische Staatsminister des Inneren Dr. Günther Beckstein von seinem Büro zum Geburtstag: ein Tandemflug mit dem Gleitschirm. Bei strahlendem Sonnenschein fanden sich der Minister und seine Gattin am Brauneck, dem beliebten Münchner Ausflugsberg, ein. Von der Flugschule Passagierflug Wallberg (www.doppelsitzerflug.de) standen je ein Profi für den Minister und seine Frau bereit. Mit wenigen Schritten hoben die Tandemschirme in den

Vollmacht

**Nur gültig, wenn vollständig ausgefüllt und unterschreiben!
 Bankvollmacht und Untervollmacht sind nicht zulässig!**

Name des Vollmachtgebers: _____ Mitgl i eds-N r.:

Anschrift _____

Ich übertrage mein stimmrecht bei der DHV-Regionalversammlung 2005 auf den dort anwesenden

(Name des Bevollmächtigten) _____

Ort, Datum _____ Unterschrift des Vollmachtgebers



Nachruf Norman Lausch

Am Nachmittag des 15. Juni ist Norman Lausch, Mitglied der Nationalmannschaft und GIN-Testpilot, bei einem Testflug in der Schweiz tödlich verunglückt. Die geknoteten Leinen seines Prototypen haben der Belastung des Testmanövers nicht standgehalten.

Aus der Abschiedsrede der Nationalmannschaft:

„(...) Geboren 1975 in Jena, (...) entdeckte Norman 1992 zusammen mit seinem Vater Peter die scheinbar grenzenlose Freiheit des Gleitschirmfliegens. Eine Art von Freiheit, die ihnen so lange verwehrt wurde und deren Verwirklichung fortan ihr Leben prägte. Für Norman wurde das Gleitschirmfliegen zum Synonym für Selbstverwirklichung, Unabhängigkeit und Souveränität.

Er begann sein Leben neu zu leben und war wohl einer der wenigen unter uns, die einen Traum verwirklichten, einen Traum lebten.

Im Herbst 2001, gerade mal ein Jahr in der Liga, fragte er Stefan Mast, was er noch tun müsse, um in die Deutsche Nationalmannschaft zu kommen, ein halbes Jahr später hatte er dieses Ziel bereits erreicht.

Bei der Europameisterschaft in Slowenien feierte er sein Debüt, wurde auf Anhieb bester deutscher Pilot und holte mit dem Team seine erste Silbermedaille, der weitere Medaillen und Siege folgen sollten.

Die EM in Slowenien war zugleich auch der Beginn des unvergleichlichen Auf-

stiegs eines jungen Piloten, der eines deutlich zeigte:

Norman war ein Ausnahmesportler und begnadeter Pilot, für den es keine halben Sachen gab. Hatte er erst ein Ziel vor Augen, setzte er alles daran, es zu erreichen.

Sein positives und vor allem ausgeglichenes Wesen machte Norman schnell zum Ruhepol der Deutschen Mannschaft.

Eine schier unerschöpfliche Energie trieb ihn an und durch sein ausdauerndes Wesen motivierte er das gesamte Team.(...)

Normans natürliche, freundliche Art und charismatische Ausstrahlung trug neben seinen beachtlichen Erfolgen dazu bei, dass er zu einer populären Größe im Gleitschirmsport heranwuchs, vielen Piloten und nicht nur den jungen, als Vorbild diente und großen Anteil an der Entwicklung unseres Sports hatte.

Trotz aller Erfolge verlor Norman niemals seine Wurzeln aus dem Auge. Er war dankbar für die Chancen, die ihm das Leben geboten hatte, nutzte sie und war auch bereit, seine Erfahrungen auf eine einzigartige Art und Weise mit anderen zu teilen - ob beim Streckenflugseminar, bei der Junior Challenge, in der Liga oder im Team der Deutschen Nationalmannschaft — Normans Engagement war einzigartig und bedeutend.(...)



Wir geben Ihnen

jederzeit sicheren Halt.

Gerling EGO. Die Berufsunfähigkeitsversicherung
für DHV-Mitglieder inklusive Absicherung des Flugrisikos.

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. Gerling EGO sichert Ihr Einkommen bereits bei Eintritt einer Berufsunfähigkeit von 50% - ohne Sie auf eine andere Tätigkeit zu verweisen. Wichtig: Wir versichern Ihr Flugrisiko mit. Außerdem profitieren DHV-Mitglieder von Sonderkonditionen und individuellen Gestaltungsmöglichkeiten des Versicherungsschutzes.

Infos unter Gerling Vertrieb Deutschland GmbH, Mitgliederberatung der Flugsportverbände, Thomas Inger', thomas.ingerl@gerling.de, oder Hans-Christian Zimmerhäckel, hans-christian.zimmerhaeckel@gerling.de, Telefon +49 69 7567-395. Sie können uns auch den Coupon faxen.

Fax +49 69 7567-230

Vor- und Zuname

Straße, Hausnummer

Postleitzahl, Ort

Geburtsdatum

Tel./Fax privat

Tel./Fax geschäftlich

G GERLING

Wir unternehmen Sicherheit.

NEU AUF DEM MARKT

Informationen der Anbieter

Girly Shirt und T-Shirt Sigma

Die neuen T-Shirts von Advance machen auch am Boden eine gute Figur. Die drei Farben, angelehnt an die aktuellen Designs der Advance Palette, setzen jeden Piloten ins beste Licht. Hochwertig verarbeitet sind diese Shirts auch

nach vielen Waschgängen immer noch angenehm zu tragen. Nach ausgedehnten Praxis Tests in den verschiedenen Pubs und Bars

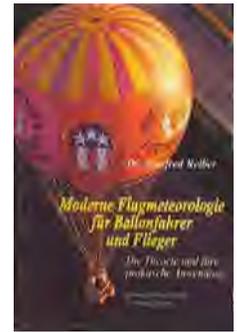
in Interlaken gibt Advance die Serienproduktion frei. Erfahrungsgemäß sind die Shirts schnell ausverkauft. Eine

he Bestellung wird ihrer empfohlen! Erhältlich bei allen Advance-Vertriebspartnern, Händlerlachelweis **unter** www.advance.ch oder Mail advance.ch.



Flugmeteorologie für Ballonfahrer und Flieger

Dieses Buch von Dr. Manfred Reiber beantwortet auf über 300 Seiten alle Fragen zu Flugmeteorologie des Motor-, Segel-, Drachen-, Gleitschirmfliegens und Ballonfahrens. Themen sind Bedeutung des Luftdruckes und der Luftdichte, Entstehung des Windes, Thermik und lokale Windsysteme, Windscherung und Turbulenz, Interpretation von Radar und Satelliten-Bildern, Stau, Föhn und Leewellen, alles über Druckgebilde und Wetterfronten, Wetterrisiken und -gefahren, Wolken als Zeichen für das künftige Wetter, das Selbstbriefungsverfahren pc_met und die Interpretation von Temps und Wetterkarten. Zum Buch gehört auch eine CD-Rom mit 171 Abbildungen. Ausführliche Information über Inhalt und Leseproben auf www.drmreiber.de.



Fliegfix!

Die Genz Sportgeräte GmbH bietet Gleitschirmausrüstungen zum Verleih an. Außerdem die klassische Zweitausrüstung wie Bergsteiger- und Tandemschirme. Aber auch Wenigflieger werden fündig, das Angebot reicht vom 1er bis zum leistungsstarken 1-2er. Die Kosten für die für die Flugausrüstung werden damit klar kalkulierbar. Die Ausrüstungen werden dem Kunden per Versand zugestellt. Raus aus dem Karton, fliegen, rein in den Karton, fertig! Dem Kunden wird ein umfassender und zuverlässiger Service geboten. Er kann sich einfach zu seinen Aktivitäten die passende Ausrüstung ins Haus kommen lassen. Das Angebot umfasst auch expeditionstaugliche Fold- und Luftboote. Genz Sportgeräte GmbH, www.Fliegfix.de, 0043/3613/21181, 0043/664/44 63 62 3.

Erfolgreich Trainieren

Für Piloten, die Drachen- und Gleitschirmfliegen unter sportlichen Gesichtspunkten sehen und daran glauben, dass Flugleistungen nicht nur durch bessere Fluggeräte sondern auch durch bessere Fitness gesteigert werden, sind Trainingsbücher eine Hilfe. Diese vom Akademischen Sportverband Zürich (ASVZ) edierte Trainingslehre entspricht einem von Sportlerinnen und Sportler oft formulierten Wunsch nach einer methodischen Trainingsanleitung. Gemeinsam mit drei Dozenten der Trainingslehre wurde einerseits eine theoretische Grundlage für das optimale Training und zugleich eine Praxisanleitung für die konkrete Umsetzung erarbeitet. Jost Hegner, Arturo Hotz, Hansruedi Kunz - Erfolgreich trainieren! Herausgegeben vom Akademischen Sportverband Zürich ASVZ, ISBN 3 7281 2948 8, www.vdf.ethz.ch.

NO LIMIT



Der ultimative Gleitschirm- und Hängegleiterhelm nach CE EN 966

Stoff-Vollausstattung mit unübertroffener Passform in 4 festen Größen.

Abnehmbares Visier mit riesigem Panorama-Blickfeld, antibeschlag- und kratztest beschichtet.

Helmschale mit Aramidfaserverstärkung im Hochdruck-Pressverfahren mit Gegenform gefertigt.

Dadurch maximale Festigkeit und Lebensdauer bei einem Gewicht von nur 650 g. -

Auch als Jet-Version erhältlich.



Innovative Alternative: Pin Lock Karabiner

Untersuchungen des DHV zeigen, dass Gleitschirmkarabiner im Flug permanent wechselnden Be- und Entlastungen ausgesetzt sind. Diese Lastschwankungen können je nach Pilotengewicht, Thermik und Flugweise zwischen 10 und 110 kg und mehr betragen. Auf Grund der hohen Bruchlast der Karabiner (mindestens 1.500 kg) dürften solche Lastschwankungen eigentlich kein Problem darstellen. Konventionelle Karabiner weisen jedoch eine konstruktionsbedingte Besonderheit auf: ihr Spiel im Verschlusschnapper. Das Spiel ist erforderlich, damit der Verschluss reibungsfrei zuschnappt, bewirkt aber, dass der Karabiner im Bereich des Schnapperspiels wie mit offenem Verschluss beansprucht wird. Da die Karabiner für diesen Lastfall nicht ausgelegt sind, kann Materialermüdung nicht ausgeschlossen werden, wenn das Spiel zu groß ist. Um plötzliche Brüche infolge Materialermüdung zuverlässig auszuschließen, sollten Karabiner dauerhaft sein oder zumindest zeitfest ausgelegt sein. Mangels genauerer Erkenntnisse über die Betriebsbelastung können fundierte Aussagen über eine zeitfeste Betriebsdauer der konventionellen Karabiner derzeit nicht gemacht werden. Finsterwalder hat mit dem Pin Lock nun einen Gleitschirmkarabiner ohne Schnapperspiel entwickelt und dessen mittlere Dauerfestigkeit mit 411 kg nachgewiesen. Bei einem Karabinergewicht von nur 80 g wird das durch Gesenkschmieden von hochfestem Flugzeugaluminium erreicht. Der Pin Lock Karabiner ist kompatibel zu konventionellen Gleitschirmkarabinern. Zum Öffnen des selbstsichernden Verschlusses sind zwei unterschiedliche manuelle Handlungen erforderlich, trotzdem ist die Bedienung einfach. Für Euro 28,50/Stck. bei Finsterwalder & Charly Tel: 089/8116528. Die Bruchlast des Pin Lock beträgt 2.500 kg.

Traditionelles Moyes Meeting vom 1-4. September 2005

Die Firma Skyline wird die Tradition weiterführen und veranstaltet dieses Jahr zum Abschluss der Saison die traditionelle Moyes und Skyline Party am Landeplatz Wessner Hof in Pettendorf/Marquartstein. Diesmal sogar von Donnerstag bis Sonntag! Der Donnerstag und Freitag ist mehr für die Insider mit Weiterbildungen, UL Schleppkurs und Vorträgen gedacht, am Samstag und Sonntag wird dann ein großes Flugfest daraus, mit mehreren Dragonflys, ULs und allem was fliegt. Die Dragonflys und ULs können dann natürlich auch für Rundflüge gebucht werden. Voraussichtlich wird Bill Moyes selbst anwesend sein. Der deutsche Meister Oliver Barthelmes, Gerolf Heinrichs, Bob Baier, Guido Gehrman, Seppi Salvenmooser u.v.m., werden für Fragen und Diskussionen zur Verfügung stehen. Getestet werden kann der Litespeed S und der Litesport sowie alle anderen Produkte von Skyline. Je nach Wetter kann auch an den Bergstartplätzen Hochfelln oder Hochplatte gestartet und am Wessner Hof gelandet werden. Für das leibliche Wohl wird gesorgt. Lagerfeuer-Atmosphäre, Barbecue und eiskaltes Landebier sind eine Spezialität! Nähere Infos über den genauen Verlauf unter www.skyline-flightgear.de. Tel 08642/5979-0.

Neue Klamotten

Wings of Change hat seine Sportbekleidungs-Kollektion fertig gestellt. Vom Langarm-T-Shirt über Fleece-Pullover bis zum Flugoverall bietet Wings of Change alles für den qualitätsbewussten Piloten. Ein besonderes Stück ist der Overall aus Multilayer Techno Stoff, superleicht, elastisch und absolut winddicht. Körperbetont geschnitten, mit allen Logos gestickt und von Profipiloten erprobt, ist dieser Overall ein absolutes Highlight. Und für den, der abends noch nobel ausgehen will, hält



Wings of Change die passende Jacke aus demselben Material, ebenfalls mit aufgestickten Logos und funktionellem, schickem Design bereit. Infos unter www.wings-of-change.at.

neu

DHV 1 / 1-2

Arcus 4
was sonst!

auch in Sonderfarben erhältlich

SWING

info@svving.de
Tel.: +49 (0) 8141 327 78 88
Fax.: +49 (0) 8141 327 78 70
www.swing.cle

DHV-REGIONAL

Region Nord



Vorträge

Thermikfliegen - vom Einsteiger zum Profi

von Burkhard Martens, einem der erfolgreichsten Streckenflugpiloten Deutschlands

Fliegen ohne Leistungszwang

von Sicherheitsreferent
Karl Slezak

Aktuelles über Fluggelände

von Björn Klaassen

Job am Limit

Neuer TV-Beitrag über die DHV-Technik

Region Südwest:

08. Oktober Hohenhaslach/Sachsenheim -Kelter, Kelterplatz, 74343 Sachsenheim/Hohenhaslach
ca. 43 Delegierte zu wählen

Region Ost:

15. Oktober Laucha - Vereinsheim am Flugplatz,
06636 Laucha-Dorndorf
ca. 8 Delegierte zu wählen

Region Mitte:

22. Oktober Bonn - Hotel Hilton, Berliner Freiheit 2,
53111 Bonn
ca. 44 Delegierte zu wählen

Region Nord:

23. Oktober Hamburg - CaM/Restaurant Auszeit (ehemals ETV), Bundesstraße 96, 20144 Hamburg ca. 12 Delegierte zu wählen

Region Südost:

12. November Ingolstadt/Ringsee - Gaststätte Freie Turnerschaft Ringsee, Martin Hemm Straße 80,
85053 Ingolstadt/Ringsee
ca. 49 Delegierte zu wählen

Vorläufige Tagesordnung

1. Begrüßung und Regularien
2. Genehmigung des Protokolls der Regionalversammlung 2004
(veröffentlicht im DHV-Info 132)
3. Aktuelle Informationen und Kurzvorträge
4. Regionale Themen
5. Wahl der Delegierten für die Jahrestagung am 26. November 2005
6. Wahl des Regionalbeirats in die DHV-Kommission
7. Sonstige Anträge

Antrags- und stimmberechtigt sind alle persönlichen Mitglieder, die ihren Wohnsitz in der Region haben. Für den Wohnsitz gilt der dem DHV gemeldete Stand am 11.09.2005. Jeder Stimmberechtigte kann sein Stimmrecht durch schriftliche Vollmacht auf einen anderen Stimmberechtigten in der Region übertragen. Jeder Bevollmächtigte kann höchstens 4 fremde Stimmen vertreten. Zum Zweck der Stimmübertragung bitte nur das Vollmachtsformular benutzen, das vollständig ausgefüllt und unterschrieben sein muss. Weitere Einzelheiten, auch zur DHV-Jahrestagung, ergeben sich aus der Satzung und der Geschäftsordnung für DHV-Versammlungen, die jedes Mitglied bei der Geschäftsstelle anfordern oder auf unserer homepage www.dhv.de downloaden kann. Bitte den DHV-Mitgliedsausweis mitbringen.

Tagungsbeginn 14:00 Uhr.

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

Vollmacht-Vordruck auf Seite 7 oder als Download unter www.dhv.de.

rerir.

DHV-JAHRESTAGUNG

4L n:

2005

am Samstag, den 2.. 1 '5
in 77728 Oppenat der Stacliii alle

Beginn der Delegierten-Versammlung
13:30 Uhr

Programm

1. Begrüßung und Regularien
2. Genehmigung des Protokolls der Jahrestagung 2004 (veröffentlicht Im DHV-Info 132)
3. Bericht des Vorstandes
4. Bericht der Kassenprüfer
5. Entlastung des Vorstandes
6. Neuwahl des 2. Vorsitzenden und des Technikvorstandes
7. Neuwahl der Kassenprüfer
8. Wirtschaftsplan für 2006
9. Sonstige Anträge
10. Ausrichter der Jahrestagung 2006

ab 21:00 Uhr DHV Party

**Stimmberechtigt sind
nur die auf den
Regionalversammlungen
gewählten Delegierten.**

gib

Sonntag
27.11.

**DHV OLC
Sportlertreffen**

Siegerehrung

**Hochkarätige Vorträge
für alle**

Strecken fluginteressierten



Sommer in Chamonix über dem Vallee Blanche, Fotograf: Thomas Ulrich





West - Start am Diedamskopf (Vorarlberg), Fotograf: Oliver Barthelmes

Bücher / Lehrpläne / Videos / C

teilen über: Tel.: 08022/9675-0 Fax: 08022/9675-99 e-mail: shop@dhv.de www.dhv.LIE



Neu

WOLKEN, WIND und THERMIK

Eine Lehr- und Informations-UV* für Drachenrund- und Gleitschirmflieger des DHV. Anschadet hat Charlie lost in Zusammenarbeit mit dem DHV-Lehrteam, losere dem Meteorologen Hannes Schmalz, die Themen Aindsysteme, 11 termik, Zirkultailun, Frontent Systeme und Wettergefahren dargestellt. Für diellus. wiengürt Drachen- und-Glenshimelloten beschreibt dieser Farn die wichtigsten Innahme Ins Fach Wetterkunde, Filmdauer 33 Min. Preis 19,40 Euro (Legt. Versandkosten)

1
13, De_N_kirtS

1
erentener



Abgehoben - in Tuchfühlung mit den Alpen

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



Windsysteme und Thermik im Gebirge

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



T-Shirts für Drachen- und Gleitschirmflieger.

Basic-Shirt der Qualitätsmarke Switcher 170 gr./m in der Farben rot und beige, mit "Drachen"- oder "Gleitschirm"- Motiv - siehe A Größe 5 Länge: ca. 62 cm Größe M Länge: ca. 67 cm Größe L Länge: ca. 73 cm Größe XL Länge: na. 76 cm Preis: 15,90 Euro zzgl. Versandkosten

Die! eins fallen groß aus!



Kalender vom Gleitschirmthegen

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

Ausgabe 2000



Flugführer Berner Oberland - Jura

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

Ausgabe 2001



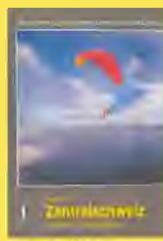
Erste Hilfe Päckchen

Wer im Falle eines Falles nicht mit leeren Händen dastehen will und Erste Hilfe leisten mtch. Le. sollte es dabelhaben! Inhalt: SAM Splint (biegbarer Metallstreifen, der sowohl als Schiene für Arme und Beine wie auch als Halskrause verwendet werden kann), Verbandsinse-Serial, Rettungsdecke, Trillerpfeife, Maße: 20*14*5 cm Preis: 35,80 €, Uirl. SAM-Splint 18,40 €, ohne SAM-Splint (sonst gleicher Inhalt)



"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



Flugführer Zentralschweiz

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

Ausgabe 1996



Ausgabe 2003

Schlepp-Lehrplan

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



AND THE WORLD COULD FLY

Anlässlich ihres 100- jähriger Bestehens hal die FAI ein englischsprachiges Buch über die Geschichte des Drachen- und Gleitschirmfliegers herausgegeben. Ein besonderer Leckerbissen sind die zahlreichen historischen Aufnahmen von den Ursprüngen des Drachen- und Gleitschirraegens. 103 Seiten, (Ausgabe 2005), Preis 22,00 €

Prüfungsfragen

G5 A-Schein	Preis: 12,00 €
06 A-Schein	Preis: 12,30
HG, GS B-Schein	Preis: 10,30
Flugfunk	Preis: 3,60 €
GS Passagier	Preis: 7,00

Info Sammelordner

Preis: 0,20 €

Flugbuch für Drachen- und Gleitschirmflieger

Rubriken: Flug Nr., Geiltetyp, Datum, Ort, Nähendifferena, Flugdauer, Wetter, Wind, Bemerkungen und Vorkommnisse, Fluglehrerbestätigung, Erste.Hille-Anweistngen, Preis: 4,100

Rettungsschnur-Set

Bestehend aus 30er Nylon-Fierhischnur und 30g Bleigewicht Preis: 6,10



Fluggebiete der Alpen

Auf drei Karten OstiMitteMest im Maßstab 1:400.000 sind die schönsten Fluggebiete der Alpen dargestellt und im Infoeteil mit den wichtigsten Informationen beschrieben. Die Karten sind als Straßenkarte mit praktischer Faltung und als Fluggebietsführer zu verwenden. Preis pro Karte: 12,80 € (Sonderpreis für DHV-Mitglieder)

Ausgabe 2003



Ausgabe 2003

Fluggeländkarte Italien

Gesamtübersicht der italienischen Fluggebiete. Maßstab 1:900 000 In Italienisch! PreIsr. 7,00 €



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 €

s / Karten / Sicherheit / Unterhaltung

Alle Preise verstehen sich zuzüglich Portokosten



Ausgabe 2004

Die schönsten Fluggebiete rund um das Mittelmeer

2. Auflage des Fluggebietsführers von Oliver Guenay mit vielen neuen Tips zu Fluggebieten in Italien, Frankreich, Spanien, Türkei, Griechenland, Kroatien, Portugal und Marokko.
Preis: 39,50 €



Ausgabe 2003

Gleitschirmfliegen für Meister

Das Lehrbuch für den Streckenflieger wurde jetzt grundlegend überarbeitet, erweitert und aktualisiert. Neu hinzugekommen ist der Beitrag von Claus Vischer. Der Gleitschirmflieglehrer und erfolgreiche Streckenflieger im Mittelgebirge und Flachland gibt im Kapitel "Streckenflug Flachland" sein wertvolles Wissen für den Streckenerfolg außerhalb der Alpen weiter. Die beiliegende CD-ROM bietet ein packendes Video über einen Streckenflug des Gleitschirmpiloten Toni Bender über die Alpen. Des Weiteren enthält sie aufschlussreiche Videos, die Wetterphänomene erläutern. Zudem werden die Lieblingsrouten der Streckenflieger grafisch dargestellt, insbesondere jene Zonen, die aufgrund ihrer Thermik einen erfolgreichen Streckenflug ermöglichen.
Preis: 39,90 €



Gleitschirmfliegen

Das klassische Buch des Gleitschirmsports jetzt grundlegend überarbeitet, erweitert und aktualisiert von Peterjanssen, Karl Siezak und Klaus Tänzler nach offiziellem Lehrplan. Mit einer beiliegenden CD-Rom mit Videos zum Buch und über 100 brillanten Farbfotos. Sowohl für Flugschüler zur Unterrichtsbegleitung als auch für erfahrene Gleitschirmpiloten durch die ausführliche Gefahrenreineweisung ein wertvoller Sicherheitserfolg.
Preis: 35,70 €



Ausgabe 2002

Drachenfliegen für Meister

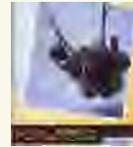
herausgegeben von Peter Janssen und Klaus Tänzler; weitere Autoren Helmut Denz, Dr. Victor Henle und Peter Cröniger; zahlreiche Abbildungen.
Preis: 24,50 €



Ausgabe 1996

Drachenfliegen

Lehrbuch für Anfänger und Fortgeschrittene von Peter Janssen und Klaus Tänzler, weitere Autoren Peter Cröniger und Knut v. Hentig.
Preis: 24,50 €



Starten, Steuern, Landen mit dem Gleitschirm

Der Lehrfilm zeigt die Gleitschirm-Fluglehre niktensprechend dem Lehrplan. Über 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 7115-Video.
Preis: 15,30 €



FREE FLIGHT Film Award

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



Aktiv Gleitschirm fliegen

Der Lehrfilm stellt sämtliche Inhalte des Performance-Trainings sei 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 Fernsehdust auf Training und Weiterbildung machen.
Herstellung: Charlie löst zusammen mit dem DHV-Lehrteam. Filmdauer 42 Minuten. Zum Verkauf als VHS-Video. Preis: 20A5 €



Am Seil nach oben

Windenschnielp für Drachen- und Gleitschirmflieger. Der neue Lehr- und Infonmalunsfilm des Deutschen Hängegleiterverbandes zeigt alles Wissenswerte zum Thema Windschlepp. Gleitschirm- und Drachenschlepp werden getrennt vorgestellt, aber beide Filme werden gemeinsam auf einer einzigen Kassette (60 Min.) ausgeliefert. Das Video ist nicht nur für die Schleppausbildung interessant, sondern bietet auch den erfahrenen Nindenhiern 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 Just aus zahlreichen Amateursreifen. Filmdauer: 25 Minuten. Zum Verkauf als VHS-Video.
Preis: 20,45 €

Hoch hinaus...

...vom Dachstein bis zur Aiguille du Midi!

Ein Beitrag von Oliver Guenay

Warum immer nur an Standardfluggeländen starten mit der Masse?

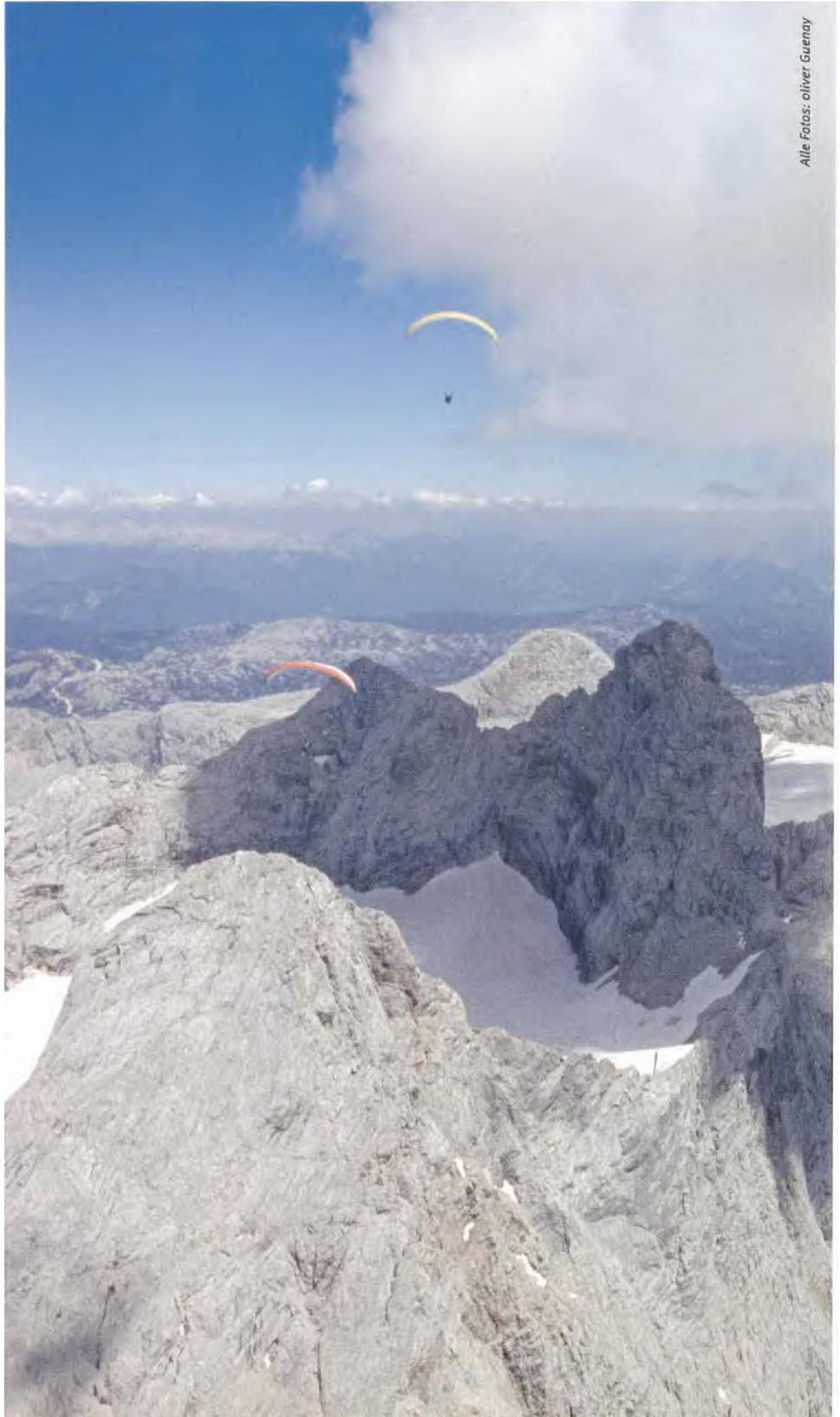
Wer es abwechslungsreicher mag und dafür die nötige Erfahrung mitbringt, der schmökere doch mal in meiner Auswahl für den "Hochhinausflieger". Im Übrigen muss man dafür kein Thermikprofi sein, aber etwas Kondition mitbringen und seinen Schirm sicher starten können.

Mindestens ein ruhiger, aber dafür sehr langer und eindrucksvoller Gleitflug belohnt die Ambitionen! Und jetzt - zieht euch warm an, es geht weit hinauf!

Zugspitze

Am höchsten Berg Deutschlands startet man gar nicht von deutschem Boden aus, sondern vom Schneefenerkopf. Der ist mit 2.874m genau 90 Meter niedriger. Trotzdem fällt dieser Gipfel auf der Westseite des Massivs mit eindrucksvoller Felswand nahezu lotrecht nach Ehrwald in Tirol ab, und, wenn man von unten hinaufschaut, kann man sich gar nicht vorstellen, es sei dort startbar. Es ist ja auch kein Fluggebiet im üblichen Sinne, sondern eher eine alpine Flugmöglichkeit, von welcher höchstens ein paar Dutzend Starts pro Jahr stattfinden. Wer nicht die Thermik- und Streckenflugerfahrung mitbringt, die man im Frühjahr und Sommer braucht, um gegebenenfalls von einem der garmischer Fluggebiete über die Zugspitze hinaus aufzudrehen, für den lohnt sich ein Abstecher wegen der Aussicht dorthin allemal. Vom Schneefenerkopf bieten sich genauso viele Flugrichtungen wie Aufstiegshilfen an: nämlich direkt über dem Kessel von Ehrwald mit Einlandung neben der Talstation der TZB (Tiroler Zugspitzbahn) oder einen Flug Richtung Garmisch und Eibsee.

Die beste Jahreszeit ist dann gegeben, wenn es ruhig wird, ähnlich wie in den Dolomiten. Denn die gewaltige Felsbastion der Zugspitze sorgt natürlich für Turbulenzen und ist extrem windexponiert. Darum



Alle Fotos: oliver Guenay

ist die beste Zeit der Herbst und Winter an ruhigen Hochdrucktagen ohne Bayerischen oder übergeordneten Wind. Man startet nach Südwesten auf einem flachen Absatz, der problemlos für 10 Schirme Platz und genügend Anlaufstrecke bietet, Freilich sollte man das Wetter genau studieren, um den richtigen Tag für einen solchen Flug zu finden. Auch ist man noch nicht angekommen, wenn man sich der Aufstiegshilfen bedient. Denn selbst vom Platt, dem berühmten Skigebiet unterhalb des Zugspitzgipfels, sind es noch mindestens 30 Minuten Fußaufstieg entlang eines ausgesetzten, mit Drahtseilen gesicherten Steigs. Ausschließlich in der Skisaison führt ein Doppelsessellift auf den Schneefernerkopf hinauf. In dieser Zeit muss man manchmal mit eisigen Temperaturen rechnen, welche ein Winterhochdruckgebiet so an sich hat. Dafür gibt es aber dann ein Lande-"Schmankerl", wie wir in Bayern zu sagen pflegen: nämlich die Landung auf der weiten Fläche des zugefrorenen Eibsees.

Überhaupt ist dieser Flug eigentlich als grenzüberschreitende Reise Richtung Garmisch am schönsten. Man startet drüben hoch über Ehrwald und gleitet entlang der mächtig beeindruckenden Wände, zuletzt jener des Waxensteinkammes Richtung Garmisch. Man landet im Herbst auf beliebigen, abgemähten Wiesen etwa 1 km unterhalb der Zugspitzbahn-Talstation Grainau (vorher begutachten!). Oder fliegt bis zum offiziellen Landeplatz des Fluggebietes am Osterfelderkopf (Rückholung?). Für die thermisch Versierteren gilt eine ähnliche beste Zeit wie für alle großen Felsmassen der Alpen, z.B. der Dolomiten, nämlich Spätsommer-Frühherbst, wenn sich im Tal die Bäume färben und die Restwärme ohne Talwind für eine sanfte Thermik bis an die 4.000 m Marke sorgen kann. Dann starten wir hier am frühen Nachmittag und drehen gleich links am großen Felsturm auf, überfliegen Zugspitze und Platt und genießen die Aussicht von der Basis aus. Und für die noch nicht so Erfahrenen empfehle ich den Osterfelderkopf über Garmisch, Startplatz mit Seilbahn erreichbar, zu Füßen der Alpzspitze-Nordwand. Selbst von hier lässt sich, entsprechende Bedingungen vorausgesetzt, Richtung Zugspitze überhören.



Dachstein

In diesem berühmten Bergmassiv zwischen dem steirischen Ennstal und den oberösterreichischen Seen liegen verschiedene Fluggebiete, ein Gletscherskigebiet und zahllose Wanderrouten und Kletterrouten in bestem Kalk. Die höchsten und zugleich spektakulärsten Startmöglichkeiten befinden sich neben der gewaltigen Dachstein-Südwand. Der Startplatz befindet sich ca. 300 m westlich der Bergstation Hunerkogel auf ca. 2.800 m und ist in ca. 10-15 Minuten zu erreichen. Es handelt sich fast um einen Klippenstart. Starten ist nur möglich bei gutem und direktem Wind aus Richtung Süd.

Der zweite Startplatz befindet sich auf der

Nordseite unterhalb des Gipfels am Gletscherrand. Ein idealer, sehr einfacher Startplatz Richtung Norden. Von hier startet die Flugschule Sky Club Austria regelmäßig zum "Jack London Flug" nach Hallstatt, 2.400 m Höhendifferenz. Einer der grandiosen Flüge der Alpen. Man kann von diesem Startplatz "Randkluft" auch zunächst nach Norden starten, dann aber sofort nach Süden drehen und über die Dachsteinwarte in den Aufwind der Südwand fliegen. Hervorragende Thermik! Zur Randkluft geht man von der Bergstation Hunerkogel ca. 1 Std,

Mit der Dachsteinsüdwandbahn gelangt man von Ramsau auf der Südseite des Massivs zur Bergstation Hunerkogel hinauf. Da

das Ennstal ein ost-west gerichtetes Thermik- und Streckenflugeldorado darstellt, hat man vom Dachstein auch fast sofort die Arbeitshöhe, um sich einen herrlichen Streckenflug dort entlang zu sichern.

Dennoch darf ich die Bergsteiger unter euch an die sichere Seite eines solchen Unternehmens erinnern: Am Besten fliegt man in solchen alpinen Geländen bei ruhigsten Bedingungen im Spätsommer-Frühherbst, d.h., keine Talwindssysteme mehr und vor allem kein Nordwind, bei welchem man sich in Leethermik wagt.

Walter Schrepf von der Flugschule Sky-

Stunden Aufstieg mit Schirm ist es von der Ramsau aus zu erreichen. Der schöne, einfache Wiesenstart nach Süden gibt auch jenen Fliegern eine Chance, denen die große Stunde noch nicht schlägt. Und auch von hier kann man mit etwas Thermikerfahrung den Dachstein überfliegen.

Jungfrauoch

Eingebettet im Herzen des Berner Oberlandes liegt auf einem Gletschersattel in 3.450 m Höhe zwischen Mönch und Jungfrau über den ungeheuren Nordabstürzen dieser Bergriesen die Station des Jungfrau-

wand der Rottaljungfrau haben wir sofort Steigen mit einem sanften Meter pro Sekunde. Unter uns fällt ein Labyrinth aus Seraks und Spalten hinab Richtung Lauterbrunnen.

Nach einem halbstündigen Spaziergang auf über 4.000 Metern gleiten wir wieder zurück ins Jungfrauoch und landen dort top, um unser Abendbrot und einen kleinen Umtrunk auf der Mönchsjochhütte einzunehmen.

Der nächste Tag ist windstill. Wir warten angespannt bis zum Nachmittag und starten im steilen Schnee knapp neben der Station, als uns eine schwache Brise den benötigten Wind beschert.

Allein dieser Flug nach Grindelwald, ausgeführt bei sicheren Verhältnissen, ist getrost das viele Geld für die Auffahrt mit der Zahnradbahn wert (ca. 100 Euro). Man sollte jedoch absolut sicher gehen, dass es zum Fliegen klappt.

Durch die Höhe und Exposition ist dies ein Abenteuer für gute, sichere Piloten, die mit der entsprechenden Erfahrung eine solche Sache wirklich einschätzen und durchführen können. Nur bei besten Verhältnissen und schwachem Nordwind (Spätsommer-Frühherbst).

Faulhorn und Glecksteinhütte sind für den alpin versierten Fußgänger zwei weitere, sehr lohnende Ziele über dem Grindelwalder Tal, weitaus leichter als das Jungfrauoch.

Den Glecksteinflug verbindet man idealerweise mit einer Übernachtung auf der gleichnamigen Hütte und einem Abflug am Vormittag des Folgetages. Wer sich aber weder das viele Geld auszugeben traut, noch den Kaltstart im Eis oder einen längeren Para-Fußmarsch, dem empfiehlt sich als Aussichtsloge fürs größere, fliegende Publikum der First.

Und selbst von diesem Seilbahn-Fluggebiet hat man als Thermikflieger mit Kenntnissen die Chance, das Dreigestirn Eiger-Mönch und Jungfrau von der entsprechenden Basis hautnah zu erleben. Viel Spaß!

Für Interessenten kann die Flugschule Paragliding Grindelwald (siehe Info) Tipps geben und evtl. geführte Touren (Gleckstein, Faulhorn) organisieren.



club Austria, als Bergführer und Fluglehrer selber ein Paralpinist der ersten Stunde, berät gerne Jene, die sich dieses Ziel ausgesucht haben.

Unter dem Motto "Discover Dachstein" bietet er eine Spezial-Flugsafari, in der vorwiegend Panorama, Thermik- und Streckenflüge vom Dachstein gemacht werden. Siehe Info. Für alle Anderen, welche etwas Schmalz in den Waden mitbringen, aber durchaus nicht soviel Höhentherapie und Können, empfehle ich das Gutenberghaus, wenige Kilometer östlich. In bequemen 2

jochs wie der imaginäre Glaspalast einer futuristischen Schneekönigin.

Während sich zahlreiche Schaulustige an diesem Glas die Nasen platt drücken, ziehe ich meinen Tandemschirm auf dem breiten Sattel etwas westlich der Station in die Luft. Stefan, Freund und Fotograf vieler Abenteuer, ist als Passagier dabei. Wir wagen bei dem genialen Nordwind einen Abendflug, und zwar hinauf zum Gipfel der Jungfrau. Ich will keineswegs ins Tal gleiten, sondern fotografisch und seelisch diese dramatische Stimmung festhalten. An der Nord-

Chamonix - Aiguilles du Midi und Grands Montets

Was soll ich sagen - zu Füßen des Monarchen, Krone der Alpen, liegt die immer noch verrückteste Siedlung für Outdoorfreaks - Chamonix! Viele moderne, alpine Sportarten, auch unsere Art zu fliegen, haben hier erst das Rampenlicht der Öffentlichkeit erreicht, hier, vor der Kulisse der ins scheinbar Unendliche hinauf schwingenden Felspfeiler und Eisbalkone.

Wenn Einer von "Ganz oben" spricht, dann muss er Chamonix zuvorderst nennen. Von hier aus begann der wirkliche Siegeszug der neuen Sportart, der neuen Bergphilosophie, in alle Welt und zwar über diese selben Berge über der Stadt. Vom Gipfel des Montblanc genauso, wie von vielen anderen Gipfeln auch. Von hier startete Roger Fillon, der erste Paralpinist, zu seinem haarsträubenden Absprung am Flächenfallschirm vom Gipfel der Aiguille Verte, nachdem er zuvor solo die abschreckende Montblancwand durchstiegen hatte. Von hier wurde im vermutlich ersten Gleitschirmstreckenflug überhaupt das Tal von Chamonix durchflogen - Xavier Remond 1986. Von hier wurde Mieussy in der Schweiz erreicht - 1988 zum ersten Mal. Und von hier aus, in einem kleinen Chalet, wurde der Flug vom Everest geplant und vorbereitet.

Zwei Startplätze möchte ich erwähnen. Grands Montets, 3.228 m, liegt zu Füßen der eisigen Nordwand der Aiguille Verte, zu Füßen der ungeheuren Granitsäule der Drus, sowie der Eisgrat der Aiguille du Midi, wo man auf 3.650 Metern startet. Das Erstere ist ein Flug, den bei guten Verhältnissen auch ein Normalpilot wagen darf, der Midi-Plan Grat aber ist ein Seltenflug für Experten des Hochalpinen.

Doch: Zwischen 1. Juli und 31. August herrscht dort absolutes Flugverbot - nicht vergessen! Alle Details habe ich bereits 1989 in meinem längst vergessenen kleinen Flugführer Frankreich beschrieben und neu sind sie jetzt wieder in meinem Alpenbuch zu finden - hier beim DHV erhältlich.

Jeder Meter Eis in diesen Flanken ist Teil meines Lebens als Bergsteiger und Flieger geworden. Hier habe ich als blutiger Anfän-

ger der Lüfte meine ersten Sternstunden erlebt, weit entfernt von heutigem Streckenfliegen. Hier habe ich Kameraden aus steilen Fels- und Eiswänden gerettet, mit und ohne Schirm. Viele Male sind wir die Eisrinnen empor gekeucht und manchmal war auch schon ein Schirm dabei.

Mehrere Male habe ich auf dem Montblanc-Gipfel gestanden, um hinunter fliegen zu dürfen. Zwei Mal hat es geklappt. Und zweimal habe ich am Montblanc Cup teilgenommen - jedoch ironischerweise ohne Gipfflug. Wir mussten uns den Verhältnissen beugen. Und ich hatte das große Glück, von einigen namhaften Gipfeln dieses Gebirges fliegen zu dürfen. Am beeindruckendsten war der lange Flug von den Grandes Jorasses hinab nach Italien ins Val Veny. Mein Kamerad ist eine Woche später mit seinem Schirm bei einer unglücklichen Baumlandung ums Leben gekommen.

Wenn wir heute auf diesem historischen Boden starten, dann mit etwas Hintergrundwissen und Interesse, denen zuliebe, denen wir auch unser heutiges Wissen mitverdanken, denen, die dort durch ihre Leidenschaft Geschichte geschrieben haben und es so möglich machten, dass das Gleitschirmfliegen auch einen inneren Wert besitzt! Von Argentiere am Nordeingang des Tales führt uns die Seilbahn auf die runde Kuppe der Grands Montets. Der Start liegt gleich westlich daneben, ist meist an Nachmittagen gut und das fast das ganze Jahr über. Der Wind sollte nicht zu stark sein und nicht unbedingt aus Süd oder Nord kommen, sondern eher eine von West bis Nordwest durch Talwind beeinflusste Komponente haben. Besonders schöne Flüge im Herbst und Frühling. An manchen Frühlingsabenden kann man die Drus emporsoaren und erreicht mit dieser Höhe dann Chamonix. Trotzdem ist es ein hochalpiner Flug und man sollte die Landemöglichkeiten und den Talwind vorher genau kennen.

Die Aiguille du Midi ist noch eine Stufe anspruchsvoller. Allein die in Schwindel erregende Höhe führende Seilbahn puscht ängstliche Fußgänger an die Grenze ihres Nervenkostüms. Die Station thront wie ein filigranes Schloss aus einem Science Ficti-

on Märchen auf dem exponierten Felsturm auf 3.824 Metern Höhe. Zum Startplatz führt ein steiler Eisgrat hinab auf einen breiteren Sattel, wo auch der lange Weg der Bergsteiger und Skifahrer ins Vallée Blanche, bzw. zu den diversen Bergzielen der Umgebung, beginnt. Als Übernachtungsmöglichkeit im Zweifelsfalle kommt für uns die 20 Minuten entfernte Cosmiqueshütte in Frage. An diesem Sattel kann nach Norden und Süden gestartet werden. Beides geschieht im eigenen Interesse nur bei allerbesten Bedingungen. Ich würde den Nordstart vom Midi-Plan Grat, genau 2.600 Meternvertikal über dem Tal von Chamonix, als einen der anspruchsvollsten, regelmäßig beflogenen Startplatz der Welt bezeichnen. Der Flug ist, ähnlich wie am Jungfrauoch, von erhabener Dimension. Mit heutiger Gleitzahl kann man ohne Höhenverlust eine Entdeckungsreise ins Reich der Aiguilles (Nadeln) unternehmen, mit ihren senkrechten Granitwänden und bizarren Eispanzern. Dasselbe gilt in abgemildertem Maße auf der Südroute um die Aiguilles herum und hinaus ins Tal nach Chamonix. Man folgt dem Eisstrom des Vallée Blanche, vorbei an zahlreichen Klettergebieten rotbraunen Granits. Wer jetzt noch nicht die Hose voll hat, dem empfehle ich, mit geschärften Steigeisen und guter Lunge den wahren "Flug der Flüge" anzugehen - je nach Kondition. Auf den Monarchen läuft man als geübter, höhentrainierter Paralpinist in ca. 4 Stunden ab Aiguille du Midi Gipfelstation. Falls es nicht zum Fliegen geht, sollte man zur Gouterhütte absteigen und dort evtl. nochmals probieren oder übernachten. Im "Maison de Montagne" in Chamonix werden Routentips gegeben und es gibt auch fliegende Bergführer für derlei Unternehmung, wenn man sich allein nicht sicher genug fühlt. Infos findet ihr in meinem Buch "Die schönsten Fluggebiete der Alpen" unter "Tal von Chamonix". Und wenn nach anstrengendem Steigen das Maß voll ist, habt ihr in Planpraz gegenüber das Hauptfluggebiet des Tales, mit Seilbahn und allem Flieger-Schnickschnack. Kollegentreff ist die Bar "La Cabole.e" gegenüber der Talstation der Brevent-Seilbahn. Oder am Landeplatz Bois du Bouchet. Also dann, hinaus in die Höhe!

INFORMATIONEN FLUGBERGE

Zugspitze

Seilbahnen: Zugspitzbahn, Grainau, Tel: 08821/797800, www.zugspitze.de oder Tiroler Zugspitzbahn, Ehrwald, +43/5673/2309. Die Zahnradbahn zur Zugspitze verkehrt von Garmisch-Partenkirchen stündlich ab 08:15 Uhr, von Grainau stündlich ab 08:30 Uhr und ab Eibsee um 08:45 Uhr. Die Eibseeseilbahn ist ab 08:00 Uhr in Betrieb, Landemöglichkeiten: Kessel von Ehrwald neben Zugspitzbahn, Nähe Grainau oder neben Talstation Osterfelderbahn. Wetter: www.wetteronline.de, Bayern/Zugspitze.htm. **Flugschule:** Gleitschirmschule Garmisch-Partenkirchen, Tel: 08821/74260, Fax: 08821/74260, brunnair@t-online.de, www.gleitschirmschule-gap.de **Unterkunft:** www.garmisch-partenkirchen.de - jede Menge Infos! Camping Zugspitze, Tel: 08821/3180. Münchner Haus, Zugspitzgipfel, Tel: 08821/2901,

www.muenchner-haus.de (Website mit guten Detailkarten) **Alternativen:** Fluggebiete am Hausberg (nur B-Schein oder mit Flugschule) und Osterfelderkopf, ideal bei Talwind aus Norden. Tel. Bergbahn: 08821/797-0. Fluggebiet Wank, Wankbahn, Tel: 08821/71617, Alp- spitze für Paralpinisten (E, NE, mittel), 2 Std. Aufstieg vom Osterfelderkopf (nur für Bergerfahrene - Klettersteig und Steilflanke) - Achtung kein offizielles Fluggebiet. Sehr anspruchsvoll! Jochberg (S,SW, einfach; NE, mittel) 1 Std. von der Kesselbergstraße über Kochelsee; lohnendes Abendsoaringgebiet im Sommer. Daniel und Upsspitze (S, SW) - von Lermoos über Tuftalm in 3 - 3,5 Std., alpin, verschiedene Stellen, nichts für Anfänger. Grugstein (N,NO) über Lermoos (N,NO), Bergbahn Tel: +43/ 5673/2323, www.bergbahnen-langes.at

Dachstein

Bergbahn: Dachsteinsüdwandbahn von Ramsau zum Hunerkogel, Infotel: +43/3687/81241 Landemöglichkeiten: Zahlreiche Wiesen in der Ramsau und im Ennstal, möglichst auf abgemähten Wiesen landen. Wetter: www.wetter.dachstein.at, www.ramsau.com mit Steiermarkwetter und Webcam vom Rittisberg Nähe Dachstein **Flugschulen:** Experte für den Dachstein: Walter Schrempf, vewskyclub-austria.at, Tel: +43/3685/22333, Flugschule Aufwind in Ramsau, Tel: +43/3687/81880, www.aufwind.at **Alternativen:** Gutenberghaus (S,einfach), in toller Lage auf Wiesen- kopf vor der Kulisse der Dachsteinabstürze, Tel: +43/3687/22753, 2 Std. von Ramsau, ebenfalls Sinabell, alle Richtungen, Zustieg wie Gutenberghaus + 30 Min. Fluggebiete im Ennstal (siehe Flugschulen) sowie Rittisberg (0) bei Ramsau, Krippenstein (W-N), Info: Dachsteinbahn, Obertraun, Tel: +43/6134/8400 www.dachstein.at **Unterkunft:** In der Ramsau z.B.

Pension Schönblick, Tel: +43/3687/81929, preiswerte Zimmer ab 16 Euro, Nähe Flugschule Ederhof, Tel: +43/3687/82527, www.ederhof.co.at, Alpenperle, Tel: +43/3687/81877, www.alpenperle.com, Tourismusverband Ramsau, Tel: +43/3687/81833, www.ramsau.com

Jungfraujoch

Seilbahn: Satte Preise: 100 Franken Zahnradbahn retour! Tel: Jungfraubahn +41/33828/7233; www.jungfraubahn.ch. **Landemöglichkeiten:** In Grindelwald-Grund und Bodmi (klein) liegen die offiziellen LPs des Fluggebiets First. Vorsicht, talaus wird es eng und verkabelt. Dann lieber gleich in hohem Bogen hinausfliegen Richtung Intedaken, Wetter: www.wetteronline.de/Schweiz/Jungfraujoch.htm www.meteoschweiz.ch/cgi-bin/plz.cgi?plz=3818



Mont Blanc im Hintergrund

Wettertelefon Grindelwald, +41/79388/1022

Flugschule: Paragliding Grindelwald, Ueli Bohren, Tel: +41/33853/3661, www.paragliding-grindelwald.ch **Unterkunft:** www.grindelwald.ch - informative Page mit Wetter und Sportlinks, Mountain Hostel, Tel: +41/33853/3900, email: mhostel@grindelwald.ch, www.mountainhostel.ch, Camping Gletscherdorf, Tel: +41/33853/1429, www.gletscherdorf.ch, liegt Nähe Landeplatz Grindelwald - Grund. Camping Eigernordwand; Tel: +41/33853/ 1242; www.eigernordwand.ch, liegt vor Grindelwald Nähe Talstation Männlichenbahn. Hotel Bodmi; Tel: +41/33853/1220, auch Treffpunkt der GS-Flieger in Grindelwald. **Alternativen zu Fuß:** Glecksteinhütte, 2,5 Std. ab Haltestelle Glecksteinhütte des Busses von Grindelwald zur Kl. Scheidegg, wumgleckstein.ch, Startmöglichkeit SW in Hüttennähe bzw. Richtung Ktinnenhorn Faulhorn, fast alle Richtungen möglich, am schönsten von Wilderswil mit der Bahn zur Schynige Platte und dort dem tollen Panoramagrät folgen in 3 Std. zum Faulhorngipfel, ebenfalls vom First

in ca. 3 Std.. Lauberhorn und Männlichen (beide nach W) von Kleine Scheidegg am Grat nach Norden entlang aus oder per Bahn von Wengen First, Standardflugge- biet und Aussichtsloge über Grindelwald, Bergbahn +41/33828/7710, www.gofirst.ch

Chamonix

Seilbahnen: Brevent Tal : +33/45053/1318 Plan - Aiguille du Midi Tal : +33/45053/3080 Grands Montets, Tel: +33/45054/0071 www.compagniedumontblanc.com Wetter Chamonix: Tel: +33/89268/0274 und +33/45053/2204, www.chamonix-meteo.com, der Wetterbericht hängt täg- lich mehrmals im Zentrum aus am Maison de la Monta- gne und Office du Tourisme. Club/Treffpunkt: Man trifft sich am Landeplatz Bois du Bauchet beim Infoki-

osk oder gegenüber der Talstation der Bre- vent-Seilbahn an der Bar "La Cabolde". Club "Les Grattes-Ciel", Tel : +33/ 45055/5281

Flugschulen: Les Alles du Montblanc, Büro liegt neben dem Landeplatz Bois du Bauchet

www.lesallesdumontblanc.free.fr, Tel: +33/ 45053/9672, Summits - die zweite Flug- schule hier, im Zentrum von Chamonix, Tel: +33/45053/5014, www.summits.free.fr

Camping/Unterkunft: Camping Les Arolles, Chamonix-Sud, Tel: +33/45053/ 1430. Camping Argentiere, Tel: +33/ 45054/ 1736, www.camping- chamonix.com, Auberge de Jeunesse (Jugendherberge). Tel : +33/ 45053/1452, Gite du Vagabond, Tel : +33/ 45053/1543 www.gitevagabond.com, preiswert, mit Inter- netanschluss, Ski Station (neben Talstation Brevent), recht überlaufen, aber praktisch

und günstig, Tel : +33/ 45053/2025. Le Chamoniard volant, Tel: +33/ 45053/1409 - www.chamoniard.com, Gite la Montagne, Tel : +33/45053/1160. Der Pilot Bernard Quinquis vermietet Ferienappartments. Bernard.quinquis@wanadoo.fr

Allgemeine Infos: Office du Tourisme Tel: +33/45053/0024, www.chamonix.com. Maison de la Montagne - www.ohm-chamonix.com - mit Details zu Wetter, Hütten, Infoservice. **Alternativen:** Im ganzen Tal kann geflogen werden, viele Fußaufstiege möglich. Für Paralpinisten und Schirmwanderer weitere schöne Ziele: z.B. Le Buet, (0.50),der höchste Gipfel der Aiguilles Rouges, von La Poya (Valide Berard) am Cal de la Forclaz in 3 - 4 Std. Aiguillette (SW-SO), Les Hauches - Alpenzoo Merlet im Tal von Chamonix, 1,5 Std. ab dort Aiguille du Gouter, (0, NO), Eisausrüstung nötig, von Les Houches mit Bel- levue Seilbahn, dann Zahnradbahn Nid d'Aigle, und zuletzt NW Rippe, 4-5 Std. ab Nid d'Aigle Notunterkunft auf der Gouterhütte.

ALLGEMEINE INFORMATIONEN

Wer einen Traumflug sucht, muss auch die Voraussetzungen dafür mitbringen. Die beschriebenen Startplätze sind überwiegend hochalpine Flugmöglichkeiten für den absolut selbständigen Piloten mit perfekter Schirm beherrschung, Startkönnen und Wettereinschätzung. Eine gute physische und psychische Kondition ist notwendig, um sicher und beherrscht diese Unternehmen anzugehen. Nur wer gut vorbereitet ist, sollte hier zum Fliegen gehen - auf jeden Fall niemals alleine. Die geringste Störung oder Panne kann böse enden. Einige Flüge werden von lokalen Profis betreut - man wende sich unbedingt an die jeweilige Flugschule bzw. den Kontakt, um noch Grundsätzliches zu klären, bevor es wirklich losgeht.

Als weitere Voraussetzung für das Fliegen hier sollte man seine Ausrüstung gut kennen und gecheckt haben, den lokalen Wetterbericht selber analysieren können, notwendige Infos für den Notfall (Rufnummern,

Kontakt) besitzen und vor seinem geplanten Flug bei Freunden, Verwandten, Flugschule etc. Nachricht hinterlassen. (denk auch an Handy, Funkgerät und Notrakete). Begutachtet euer Flugvorhaben auf einer topographischen Karte im Maßstab 1:50.000, die ihr dann auch dabei habt. Im Falle einer Notlandung abseits im felsigen oder vergletscherten Gelände von einem dieser Berge benötigt ihr wichtige Überlebensmittel, wie genügend warme Kleidung, Sonnenschutz, eine Rettungsdecke, Trillerpfeife, evtl. Mini-Erste-Hilfe Beutel, evtl. ein Sicherungsseilstück von 10-15 m als 6 mm Reepschnur, etwas zu trinken und zu knabbern. Wem es langweilig wird, oder wer sich damit noch nicht beschäftigt hat, dem empfehle ich in Rüdiger Nehbergs "Überleben ums Verrecken" (kein Witz, ein geniales Buch zum Überleben in allen Situationen, aber so weit wollt ihr es ja nicht kommen lassen, oder?) zu schmökern, erschienen bei Piper (...als nicht so schweres Taschen-

buch im Gleitschirmrucksack?). Berge wie das Jungfraujoch, Grands Montets, Aiguille du Midi und der Dachstein bedeuten gleichzeitig Gletscherbegehung. Die entsprechende Ausrüstung (Bergstiefel, Steigeisen, Seil, Pickel) sollte mitgeführt und auch beherrscht werden. Kenntnisse in Spaltenbergung haben ja die Wenigsten, da die hochalpinen Start- und "Toplandesots" zumeist noch über dem Fließbereich der Gletscher liegen, aber bei zunehmender Ausaperung / Klimaverschiebung wird man durchaus einmal damit konfrontiert werden(auch wenn sie hoffentlich niemals zur Anwendung kommen). Wer sich nicht völlig sicher ist, sollte auf ein solches Unternehmen verzichten oder nur mit Bergführer/Fluglehrer/erfahrenem Partner unterwegs sein.

Allen, die aber Lust darauf bekommen haben, wünsche ich ausreichend Vorbereitung und einen tollen Flug, von dem sie noch lange zehren werden.

Anzeige

Mini-Abo

Das Kennenlern-Angebot mit **Gratis-Zugabe!**

3 1-1 f ➔ für nur 9,- € lesen 35% sparen und einen Windsack sichern!



Windsack
Der Windsack von Fly and Ode, damit jederzeit weiß, weht

JEDEN MONAT NEU:

- Szene-News
- Flugpraxis-Tipps
- Fluggebiete.
- Reportagen
- Im Test: Fluggeräte

Ich bin dabei!

Bitte senden Sie mir die nächsten drei Ausgaben von Fly and glide direkt ins Haus und als Dankeschön den Windsack zusammen mit der **ersten Ausgabe**.

Den Betrag von € 9,- zahle ich

bequem durch Abbuchung von meinem Konto

Konto-Nr. _____

BLZ _____

Geldinstitut _____

Unterschrift

Per Kreditkarte Gültig bis 1 _____

rt*trl

Karten-Nr. _____

11 I
051M702

Vorname, _____ Name _____
Straße, Nr. _____ Tel.-Nr. _____
PLZ _____ Ort _____
Datum _____ Unterschrift _____

Entscheide Ich mich nach der 3. Ausgabe zum Weiterlesen, zahle ich für Fly and glide im Jahr (12 Ausgaben) 54,00 (inkl. Zustellung, Auslandspreise auf Anfrage).
Andernfalls schicke ich innerhalb von so Tagen nach Erhalt des 3. Heftes eine kurze Absage, und alles ist erledigt. Ich kann ein evtl. Abonnement aber auch später jederzeit fristlos beenden. Für diese Miniabo-Bestellung besteht Jedoch kein Widerrufsrecht.

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

Fly and Postfach oder

Nicht nur bei der Leberwurst muss man auf das Verfalldatum achten, sondern auch bei den Tickets unserer Seilbahnen. Manche teuer eingekaufte Zehnerkarte verfällt schon nach Ende der Saison, bei anderen Bahnen gibt es keinen Verfall. Wir fragten bei allen deutschen Seilbahnen an, was Sache ist. Herbes Frühlingswachen in der Schweiz. Tatort Engelberger Tal. An der schick ausgestatteten Seilbahnstation des Brunni akzeptiert die Sperre meine vor zwei Jahren teuer bezahlte Chipkarte nicht. Die Reklamation am Schalter erweist sich als Schuss in den Ofen: „Tut uns leid, der Automat akzeptiert die Karte nicht mehr.“ Sechs Fahrten für über 100 Schweizer Franken (64 €) sind im Software-Programm der Bahn verschwunden. Ersatz gibt es nicht, betretene Gesichter bei mir und meinen acht Clubkameraden. Damit nun nicht der

„Wenn geflogen wird, zieht es unsere Feriengäste vermehrt den Berg hinauf, denn auch eine Oma freut sich mit den Enkelkindern auf die Aktion am Startplatz,“ berichtet mir der freundliche Wirt vom neu gebauten Almrestaurant auf dem Buchenberg. Ähnlich sieht es Andreas Weber von der Laber-Seilbahn in Oberammergau: Selbst 15 Jahre alte Zehnerkarten akzeptieren wir, denn wir wissen, was wir an den Fliegern haben.“ Auch Frau Malue von der Seilbahn zum Hochgrat in Steibis lässt die Fünfer- und Zehnerkarten nie verfallen, wie sie uns versicherte.

Sind Chipkarten Mogelpackungen?

Sicher ist der Spagat zwischen den nicht unerheblichen Kosten der Einzelfahrten gegenüber den meist deutlich günstigeren Mehrfahrten-Tickets für Gleitschirm- und Drachenflieger ein Rechenexempel für die

Punkte der 60er Punktekarte ab. Unter dem Strich bekommt man nun statt vier Fahrten nur noch drei Fahrten angerechnet, ein trübes Beispiel aus Österreich.

Manche Chipkarten-Lesegeräte verlangen wie bei der Geisskopfbahn nach einer neuen Karte, wenn das Konto der alten zweijährig gültigen Chipkarte nicht mehr ausreicht. Ist man nicht bereit, die Chipkarte aufbuchen zu lassen, verfallen die noch vorhandenen Punkte nach zwei Jahren ersatzlos. Chipkarten sind unserer Ansicht für die Seilbahn Betreiber praktisch, weil Personal eingespart wird, aber für den Kunden teurer als herkömmliche Mehrfahrtenkarten, die abgeknipst werden ohne das zusätzliche Pfandrisiko.

Wenn die Jahreskarte verfällt

Schulter verletzt oder Bein gebrochen? Die Flugsaison ist für uns gelaufen. Diskretes Nachverhandeln mit dem Geschäftsführer der Bahngesellschaft führt möglicherweise zum Erfolg, wenn die Argumente stichhaltig sind. Bei längerer Abstinenz vom Berg wegen eines Unfalls, schwerer Krankheit und dergleichen werden Jahreskarten und Mehrfahrtenkarten von der Geschäftsleitung meist verlängert. Mit dem „einfachen“ Bahnpersonal sollte man sich nicht herumstreiten, das führt selten zum Erfolg und die Stimmung ist versaut. Auch der Hinweis auf Mitgliedschaft in einem starken Fliegerclub verhalf uns schon hin und wieder zu interessanten Konditionen mit einem Gruppentarif. Schließlich handeln auch die Umsatz starken Flugschulen Mengenrabatte bei ihrem Hausberg aus. Die meisten deutschen Bahnbetreiber gaben uns Mitte Juni ihre aktuellen Bedingungen und Preise per email bekannt. Einige Seilbahngesellschaften ignorierten unsere Fragen oder äußerten sich auch auf wiederholte Nachfragen nicht konkret über den Verfall ihrer Mehrfahrtenkarten und Jahreskarten. Sie fehlen deshalb in der Aufstellung. Halten wir es im Schiller-Jahr mit dem schönen Spruch: Drum prüfe, wer sich „ewig“ bindet.

Fazit: Je häufiger nach dem Verfalldatum von uns Fliegern nachgefragt wird, desto sensibler und hoffentlich auch kulanter wird dieses Thema in Zukunft behandelt werden, denn wir sind die besten Kunden der Bahn, und das verpflichtet.

Deutsche Seilbahntarife

Augen auf am Ticketschalter

Ein Beitrag von Hans G. Isenberg

Eindruck erweckt wird, alle schweizer Seilbahngesellschaften seien geizige, fliegerfeindliche Eidgenossen, fahren wir nur fünf Kilometer weiter ins Tal hinein zur privat betriebenen Kabinenbahn der Führenalp. Frau Matter akzeptiert unsere drei Jahre alte Zehnerkarte anstandslos: „Unsere Mehrfahrtenkarten verfallen nie, denn es wurde ja von den bei uns sehr geschätzten Fliegern der volle Preis bezahlt.“ Das hört man gern. Nebenbei bemerkt ist die Seilbahn zur Führenalp bei fast gleicher Höhendifferenz um über 50 Prozent preiswerter als die Brunni-Bahn und sowohl landschaftlich wie fliegerisch gesehen erste Sahne. Beim DHV gehen immer wieder ähnlich gelagerte Berichte unserer 33.000 Mitglieder ein. Gründe genug, zuerst den deutschen Seilbahnen auf den Zahn zu fühlen.

„Die Gleitschirm- und Drachenflieger sind für uns die besten Kunden“

Tatsache ist, dass etliche kleinere Seilbahnbetriebe ohne ihre Dauerkunden, die Flieger, ihren Laden dicht machen könnten.

meisten Seilbahnen. Andererseits sind die Flieger nicht nur Dauerkunden, sondern auch erstklassige Werbeträger für die Region und den Berg und das sollten durch besonders kulanter Regelungen bei Aufbuchungen der Chipkarten auch die Seilbahnen honorieren. So bezahlen wir Kunden für die Chipkarte zusätzlich eine Pfandgebühr von fünf bis zu zehn Euro, quasi ein zinsloses Darlehen für die Bahn neben dem Vorverkauf der Bahnkarten. Bekommt man die volle Pfandgebühr bei der Rückgabe zurück? Nicht selten eine glatte Fehlanzeige. Bei der Tegelberg- und Breitenberg-Bahn erhält man z.B. für die Chipkarte nur noch Euro 5,50 statt der zuvor bezahlten Euro 7,50 zurück! Bei Verlust der Chipkarte ist man das Geld sowieso los. Die klein gedruckten Betriebsbedingungen machen es möglich. Letztlich kann die Bahn das Punktesystem mit der Chipkarten-Abbuchung auch während der Saison zum Nachteil der Kundschaft verändern. Statt bislang 15 Punkten bucht der Automat nun 20

LISTE DER BAHNEN

Alpspitze

Preis Bergfahrt: Gleitschirm 14.50
Sommersaisonkarte: Gleitschirm € 98.-
Gültigkeit: ab Ausstellung zwei Jahre
Besonderheit: Saisonkarte ist übertragbar

Brauneck

Preis Bergfahrt: Gleitschirm € 8.50
Mehrfahrtenkarte: 10er Karte € 64.
20er Karte € 104.-
Sommersaisonkarte: € 210.-
Gültigkeit: 2 Jahre
Besonderheiten: Mehrfahrtenkarten-Gültigkeit bezieht sich auf die Sommersaison

Breitenberg

Preis Bergfahrt: Gleitschirm € 8.50 + € 2.-
Landegebühr
Mehrfahrtenkarten: derzeit keine
Sommersaisonkarte: siehe Tegelberg
Besonderheiten: Kombikarte mit Tegelberg und Buchenberg

Buchenberg

Preis Bergfahrt: GS und Drachen 5.-
Mehrfahrtenkarten: 3er Karte € 12.50,
6er Karte 23.50
Gültigkeit: ein Jahr nach Ausstellung
Sommersaisonkarte: siehe Tegelberg,
Besonderheiten: Kombikarten für Tegelberg, Breitenberg und Buchenberg. Landegebühr nur für Drachen € 3.- je Tag

Geisskopf

Preis Bergfahrt: Gleitschirm/Drachen € 3.50
Sommersaisonkarte: € 230.-
Mehrfahrtenkarte 60 Punkte € 21.-
Gültigkeit: 2 Jahre nach Ausstellung
Besonderheit: Pfandgebühr € 5.- für Chipkarte. Mehrfahrtenkarte reicht für 8,5 Fahrten, Zubuchung möglich.

Hausberg

Preis Bergfahrt: Gleitschirm 11.50
Sommersaisonkarte: Gleitschirme 98.-
Gültigkeit: ab Ausstellung zwei Jahre
Besonderheiten: siehe Alpspitze, Kreuzeck und Wank, gleiche Bahngesellschaft

Hochfan

Preis Bergfahrt: Gleitschirm € 7.50
Mehrfahrtenkarte: 10er-Karte € 65.-
Jahreskarte: € 175.-
Gültigkeit Mehrfahrtenkarten: Mai bis Oktober
Besonderheiten: Landegebühren pro Tag + € 3.50 bei Jahreskarten + 36,-

Hochgrat

Preis Bergfahrt: Gleitschirm .50
Mehrfahrtenkarten: 5er Karte € 24.-,
10er Karte € 42.-
Gültigkeit: unbegrenzt, kein Verfall
Besonderheiten: keine Preiserhöhungen für 2006, keine Chipkarten-Pfandgebühr, keine Landegebühren.

Aufdrehen am Nebelhorn

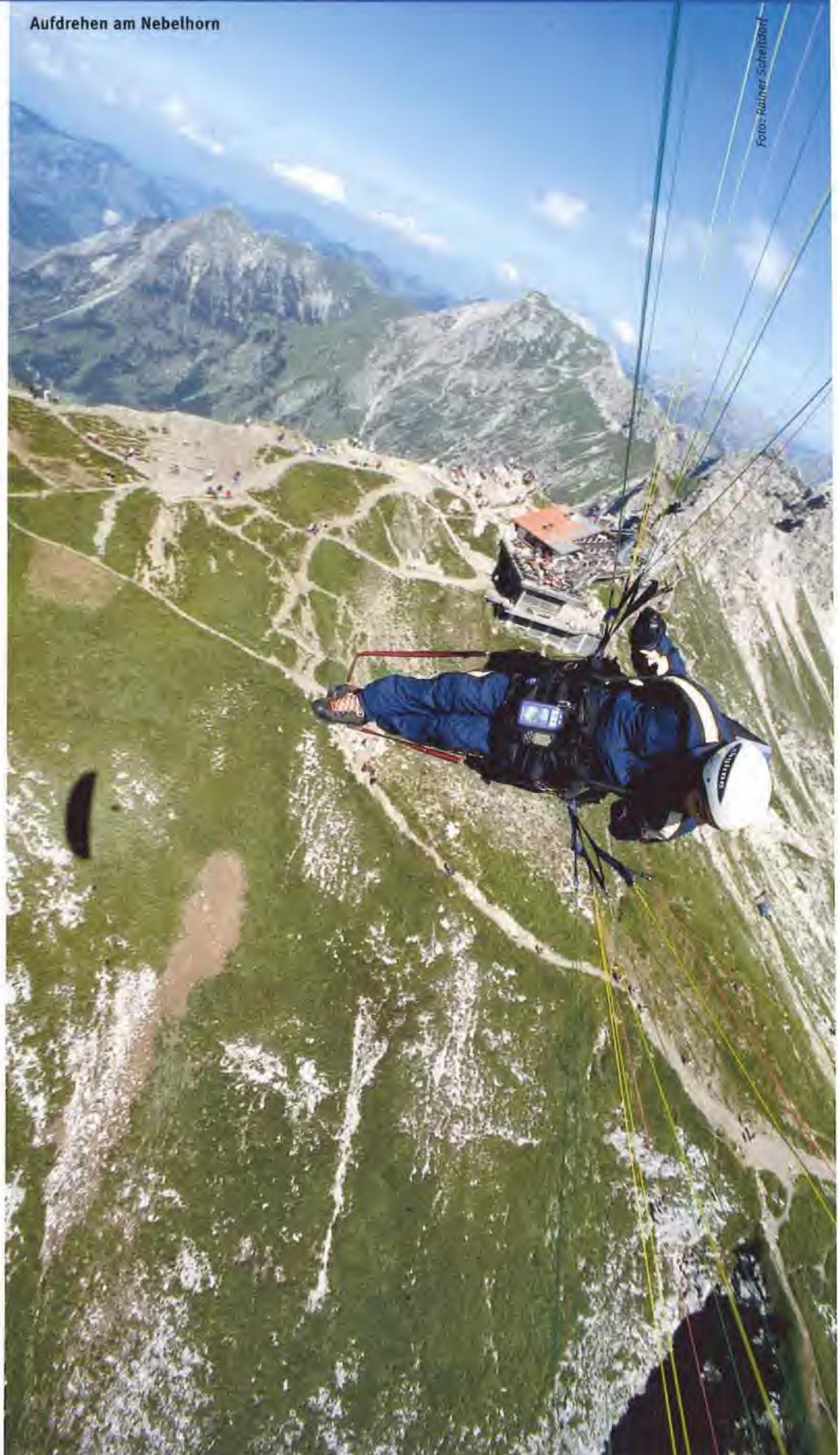


Foto: Rainer Scheibler

Ein traumhaftes Panorama entschädigt für die teure Bergfahrt am Wallberg



Jenner

Preis Berg- oder Talfahrt: GS oder Drachen € 14.-, Jahreskarte für alle Anlagen: 280.-, Mehrfahrtenkarte/Tageskarte: € 23.50

Gültigkeit: 1 Tag

Pfandgebühr Chipkarte: € 5.50

Besonderheiten: Eine 7 Tage-Wanderpasskarte für E 48.- ermöglicht unbegrenzte Fahrten

Kampenwand

Preis Bergfahrt: GS und Drachen

E 6.- + 2 Landegebühr

Mehrfahrtenkarten: 10er-Karte

€ 50.- + € 20 Landegebühr

Tageskarte: € 15 + € 6 Landegebühr.

Sommersaison März-Okt. € 155.- + €

50 Landegebühr

Gültigkeit Mehrfahrtenkarten: zwei Jahre nach Ausstellung

Besonderheiten: Sommersaisonkarte von Mai-Okt. € 140 + € 50.- Landegebühr

Kreuzeck

Preis Bergfahrt: Gleitschirm € 12.50

Sommersaisonkarte: Gleitschirm € 98.-

Gültigkeit: Ab Ausstellung zwei Jahre

Besonderheit: Saisonkarte gilt auch für Wank und Hausberg.

Landekarte pro Tag € 3.-

Laber

Preis Bergfahrt: GS und Drachen € 7.50

Mehrfahrtenkarten: Ger-Karte € 41.- ,

10er-Karte € 66.50

Jahreskarte; € 200.- wurscht ob Berg

oder Tal, Wortlaut Seilbahn

Mehrfahrtenkarten: Gültigkeit unbegrenzt

Chipkarte: € 5.-Pfand

Besonderheiten: Auch 15 Jahre alte

Mehrfahrtenkarten werden akzeptiert,

Keine Preiserhöhung 2006

Merkur

Preis Bergfahrt: Gleitschirm € 5.-

Saison und Mehrfachkarten: gibt es nicht

Gültigkeit: ein Jahr

Besonderheiten: Fahrkartenautomat

Keine Preiserhöhungen für 2006 geplant.

Mittag

Preis Bergfahrt: Gleitschirm € 9.-

Mehrfahrtenkarten: 4-Tageskarte

€ 35.50, 7 Tage € 49.50

Gültigkeit: ein Jahr

Besonderheiten: Mit der Allgäu-Walser

card können 15 Bergbahnen und Sessel-

lifte der Region während 4 Tage für € 48

oder 7 Tage für € 76 befahren werden.

Nebelhorn

Preis Bergfahrt GS bis Höfatsblick

€ 15.50, Gipfel € 18.-

Mehrfahrtenkarten: Tageskarte € 29.50 ,

7 Tage € 54, 14 Tage € 78.-

Jahreskarte Nebelhorn: € 358.-

Chipkarte: € 5.-Pfand

Besonderheiten: Mehrfachkarten gelten

für vier verschiedene Gipelfahrten. Prei-

serhöhungen sind für 2006 geplant.

Predigtstuhl

Preis Bergfahrt: Gleitschirm/Hängegleiter

€ 7,00

Saisonkarte: € 120 (gültig von 01.05 bis

zum 15.11, des jeweiligen Jahres(

Jahreskarte: € 200 (gültig ab Kaufdatum

1 Jahr)

Besonderheiten: keine Pfandgebühr, es muss lediglich ein Foto bereitgestellt werden.

Rauschberg

Preis Bergfahrt: Gleitschirm € 12.-

Mehrfahrtenkarten: 5er-Karte € 50.-

Gültigkeit: laufendes Jahr

Besonderheiten: keine Chipkarten, keine

Pfandgebühr

Schauinsland

Preis Bergfahrt: Gleitschirm € 7.50

Mehrfachkarte: 15 Fahrten € 54.-

Gültigkeit: bis 3. Jahre

Besonderheit: € 10 Pfand für Chipkarte,

keine Preiserhöhungen 2006

Stöckerkopf

Derzeit nur sporadischer Betrieb laut

Flugschule Sky-Sports, Baiersbronn

Tegelberg

Preis Bergfahrt: GS und Drachen E 9.-,

Drachen + € 3.- Landegebühr

Mehrfahrtenkarten: 3er-Karte € 22.50,

6er-Karte € 40i-

Sommersaisonkarte: €190. , Jahreskarte € 310.-

Gültigkeit: 3er-Karte ein Jahr, 6er-Karte

1,5 Jahre

Pfandgebühr Chipkarte: € 7.50, bei

Rückgabe € 5.50 zurück.

Besonderheiten: Sommersaison- und Jahreskarten gelten auch für die Breiten-

berg- und Buchenbergbahn. Preiser-

höhung für 2006 geplant

Wallberg

Preis Bergfahrt: Gleitschirm und Drachen

€ 8.50

Mehrfahrtenkarten: 10er-Karte € 64.- ,

20er-Karte 104.-

Sommersaisonkarte: € 210.-

Gültigkeit Mehrfahrtenkarten: zwei Jahre

Besonderheiten: Gültigkeit bezieht sich

auf die Sommersaison. Preiserhöhungen für 2006 geplant.

Wank

Preis Bergfahrt: Gleitschirm € 11.50

Sommersaisonkarte: Gleitschirme € 98.-

Gültigkeit: ab Ausstellung zwei Jahre

Besonderheiten: gleiche Bedingungen

siehe Kreuzeck und Hausberg. Landekar-

te € 3.- pro Tag, gilt für alle Landeplätze

in Garmisch-Partenkirchen. Preiserhöhungen für 2006 noch offen.

adventure-sports



sports chirmflugs^{cb} (Ale

- > **Performance Center**
Profi Gleitschirm-Flugschule
- > **Luftfahrttechnischer Betrieb** für 2-Jahres Check, Rettung packen, Service und Reparaturen
- > **u-turn Service Center**
- > **Testschirme**
mehrerer Hersteller
- > **Inzahlungnahme**
Angebote auf Anfrage
- > **Reisen**
Betreutes Fliegen für Weiterbildung und Training

adventure-sports GbR

Gleitschirm-Flugschule

Gilgenhöfe 28

D-83661 Lenggries

fon +49 (0) 8042-9486

fax +49 (0) 8042-483 I

info@adventure-sports.de

www.adventure-sports.de

Infinity DHV 1-2

Einsteiger-Spezial-Pakete ab 2978,-

Inklusive Gleitschirm, Gurtzeug und Rettung

Wil!!!feig

Paketkomponenten z.B.
BODYGUARD mit Specials
u. a. A FS'- Konstruktions-
prinzip für maximale
Kappenstabilität.

BF5(B-Flug System) und
Ohrenanlegeassistent

Gurtzeug: Supair-Access

Rettung: Perche Joker

**Weitere Hersteller-
produkte auf Anfrage**



Photo: Felix Wolk

Warum in die Ferne schweifen, wo das Gute doch so nah!

Die schönsten Fluggelände im Allgäu
Ein Beitrag von Karsten Kirchhoff



ioralpenlandidylle! Östlich von Füssen
 V liegt das Wahrzeichen der Region rund um den Foggensee, das Schloss Neuschwanstein. König Ludwig II. konnte 1869 den Baustil der Romantik seines Schlosses nicht passender zur umgebenden Landschaft und Natur der Voralpenregion wählen. Seit den 80er Jahren des 20. Jahrhunderts lockt die Gegend um den Tegelberg allerdings nicht mehr nur das Fußvolk aus der gesamten Welt an. Mit dem Bau der Startrampen neben der Bergstation auf dem Tegelberg wurde der Berg mit dem herrlichen Ausblick auf das Schloss und die Allgäuer Seenlandschaft auch für Flugsportbegeisterte interessant. Seit knapp einem Jahr musste die alte Holzstartrampe auf der Nordseite einem Naturstartplatz weichen. So finden heute Drachen- wie auch Gleitschirmpiloten optimale Startbedingungen vor. Konnten sich zuerst die Drachenflieger auf die Fotos der Touristen schmuggeln, ist es heute auch den Gleitschirmen dank der verbesserten Flugeigenschaften und Flugleistungen möglich dem einen oder anderen Schlossfoto ins Bild zu huschen. Doch nicht nur der Tegelberg bietet in der Region gute Flugmöglichkeiten. Nahe gelegen ist auch der Buchenberg und der Breitenberg. Im benachbarten Österreich erreicht man den Hahnenkamm bei Reutte und das Neunerköpfe im Tannheimertal im Nu.

Tegelberg

Bereits bei der Parkplatzsuche neben der Tegelbergbahn gibt es einiges zu beachten! Vor Tieffliegern wird hier bereits mit Schildern neben der Zufahrtsstraße gewarnt. Und das nicht ohne Grund! Denn die Einflugschneise der Landeplätze für Drachen und Gleitschirme kreuzt die Fahrbahn im Endanflug winkelrecht. Mindestens 10 m Überflughöhe ist vorgeschrieben. Lieber etwas zu hoch, als zu tief heißt es hier für diejenigen, die nicht als Kühlerfigur auf einem der zahlreichen Automobile enden wollen! Ausgleitstrecke gibt es genug. Eine einmalige Geländeeinweisung ist hier allerdings vor dem ersten Flug vorgeschrieben. Informationen hierzu erhält man an der Talstation der Bergbahn. Wer anschließend mit der Seilbahn hochfährt, sollte sich vorher darüber im Klaren sein, dass er oben nicht allein ist. Lampenfieber ist hier fehl am Platz. An schönen Tagen kommt es schon mal vor, dass hunderte Kamera-Objektive am Start auf Einen gerichtet sind.

Buchenberg

Durch die Pracht und die Vielfalt des Tegelberges ist der nahe gelegene Buchenberg etwas ins Abseits gedrängt worden. Dem Berg merkt man die Voralpencharakteristik deutlich an. Aber trotz der nur knapp 350 m Höhenunterschied kann man hier Spaß beim Fliegen haben. Zum Trainieren ist der Berg ideal. Aber auch längere Flugerlebnisse sind hier möglich. Hangsoaring an Tagen, an denen der Nordostwind auf den Hang steht. Dann kann man den herrlichen Blick auf den Bannwaldsee aus der Vogelperspektive genießen.

Breitenberg

Vielleicht nicht ganz so faszinierend wie vom Tegelberg ist der Ausblick vom westlich des Tegelbergs gelegenen Breitenbergs. Dafür ist hier deutlich weniger Trubel

Ostausrichtung. Es ist also gut, vor dem Hochfahren den überregionalen Wind zu checken, bevor man oben steht und feststellt, dass einem der Wind ordentlich ins Genick bläst. Bei passendem Wind steht jedoch einem Flugerlebnis mit Blick bis ins Voralpenland nichts mehr im Wege. Gute Aufwinde findet man auch entlang der Hügelkette auf der gegenüberliegenden Talseite. Bei jedem Flug müssen jedoch die Wildschutzgebiete beachtet werden.

Neunerköpfe

Das Tannheimer Tal ist sicher eines der schönsten Hochtäler Europas. Ob Anfänger oder Streckenflugcrack, hier, knapp hinter der österreichischen Grenze, trifft sich die Gemeinde der Gleitschirm- und Drachenfliiegerpilote äußerst gern. Trotzdem geht es fast immer zivilisiert zu. Die Startplätze



als am Tegelberg. Nach der Eintragung ins Flugbuch an der Talstation stehen den Piloten zahlreiche Startplätze zur Verfügung. Aktuell habe ich 7 Startplätze gezählt! Welche davon „aktiv“ sind erfahrt ihr immer aktuell an dem Aushang in der Talstation. Mit der Kabinenbahn geht es danach gemütlich den Berg hoch. Bei der Mittelstation kann man die ersten freien Flächen erspähen, die ein Abheben zulassen. Startrichtung Nordost. Die meisten Startplätze am Berg haben hier eine leichte bis starke

in Ost- und Westrichtung befinden sich nur einen Steinwurf von der Bergstation entfernt. Landschaftlich bietet die Natur hier einen Augenschmaus. Sanfte Hügel wechseln sich mit schroffen Felsformationen ab und prägen das Landschaftsbild der Voralpenregion. Der riesige Landeplatz direkt neben der Talstation der Bergbahn in Tannheim lädt zu einem stressfreien Flugerlebnis in herrlicher Umgebung mit Freunden und Bekannten ein.



Allgemeine Informationen:

Anreise: Über die Autobahn A7 Ulm-Kempen bis zur Ausfahrt Oy-Mittelberg. Weiter auf der Landstraße 309 bis Kroaten. Ins Tannheimer Tal ab der Ausfahrt Mittelberg/Oy der Beschilderung Richtung Oberjoch folgen.

Von Oberjoch sind es noch gut 10-15 Minuten bis zur Talstation in Tannheim. Alternativ bis zum Autobahnenende und der Beschilderung Richtung Füssen/Reutte folgen. **Dokumente:** Unbedingt eine Auslands-Krankenversicherung abschließen. Kostet wenig (ca. 15 Euro/Jahr) bringt aber viel! Flugschein und Versicherungsnachweis sowie IPPI-Card (erhältlich beim DHV).

Unterkunft: Ob Hotel, Pension, Gasthof, Ferienwohnung oder einfach nur ein Steilplatz auf dem Campingplatz, für jeden Geschmack und für jeden Geldbeutel gibt es was (siehe Verkehrsverein). Hotels, Pensionen und Gasthöfe bieten Übernachtungsmöglichkeiten mit guter Küche zu noch erschwinglichen Preisen (HF ab 18 Euro, HP ab 32 Euro). Schön gelegen ist der Campingplatz am Haldensee (siehe auch Internet Verkehrsverein) Fam, Wassermann A-6675 Tannheim - Oberhöfen 71 Tel: +43/5675/6272, Fax: +43/5675/627250 haus-wassermann@netway.at, Campingplatz Haldensee (Mai-November) A-6673 Haldensee Tel: +43/676/3375031 huberrotfluen.com,

www.rotflueh.com **Informationen:** Füssen Tourismus 87629 Füssen, Tel: +49/8362/93850, www.fuessen.de, Pfronten Tourismus 87459 Pfronten Tel: +49/8363/69888, info@pfronten.de, www.pfronten.de Tourismusverband Tannheimer Tal A-6675 Tannheim Tel: +43/5675/62200 Fax +43/5675/622060 info@tannheimertal.com, www.tannheimertal.com.

Internet: www.startplatz-breitenberg.de, www.abcweb.de, www.gleitschirmclub-hahnenkamm.at,

Bergbahnen: Tegelbergbahn Tel.: +49/8362/98360 www.tegelbergbahn.de, Doppelsesselbahn Buching Tel: +49/8368/91250 www.buchenbergbahn-buching.de, Breitenbergbahn Pfronten, Tel: +49/8363/5820 www.breitenbergbahn.de, Tannheimer Liftgesellschaft A-6675 Tannheim Tel: +43/5675/6260 www.lift-tannheim.at, Reuttener Bergbahn Tel.: +43-5672-62420 www.reuttenerseilbahnen.at

Ansprechpartner: Flugschule Tegel barg Tel: +49/8367/598 www.abcweb.net Flugschule Aktiv Tel: +49/8362/921457 www.flugschule-aktiv.de, 1. DaeC Gleitschirmschule Tel: +49/8362/37038 www.erste-daeC-gleitschirm-schule.de, Flugschule OFS Paragliding GmbH Tel.: +49/8342/899405 ofs.hoschka@t-online.de www.ofs-paragliding.com, Flugschule Tannheim www.flugschute-tannheimertal.de, www.gleitschirmclub-hahnenkamm.at, Karsten Ktrchhoff karsten.kirchhoff@t-online.de, www.karsten-kirchhoff.de.

Reisezeit: Die besten Flugbedingungen und Freizeitmöglichkeiten bieten sich ab dem späten Frühjahr. Aber auch im Herbst (eingeschränkt) und im Winter sind die Bergbahnen meist geöffnet.

Karte: Kompass Karte Nr. 4 M 1:50000 www.kompass.at Alpenkarten info@media-montana.de, Tel: +49/8021/90987 oder über den DHV erhältlich Geländekarte Deutschland (beziehbar über den DHV)

Wetter: Wetterinfo +49/8363/392, +49/8362/81010, +43/6506675667 (Wetterstation Neunerköpfe) www.wetteronline.de, wem.wetter.com, www.wetterzentrale.de, www.austro-controtat Notruf: 110 (D), 122, 133, 144 (Ö)

Hahnenkamm

Vom Landschaftscharakter hat die Umgebung um das Örtchen Reutte nicht ganz so viel zu bieten wie die idyllischer gelegenen Örtchen Tannheim, Pfronten und Füssen. Dafür sind die Flugbedingungen, die man am Hahnenkamm oberhalb von Reutte vorfindet, nicht zu verachten: hohe Basis und gute Thermik. Das Gelände ergattert sich einen weiteren Pluspunkt durch den Verpflegungsservice am Landeplatz.

Wenn der Wind bläst

Im Allgäu gibt es keine Langeweile! Die Freizeitmöglichkeiten sind hier ungemein groß. Neben der Talstation in Tannheim befindet sich ein schöner großer Spielplatz mit Bäumen, die im Sommer herrlichen Schatten spenden, während die „Eroberer der Lüfte“ das ein oder andere Mal ins Schwitzen kommen. Ein Eis zum Trost für das lange Warten gibt es entweder in Tannheim oder nach einer Fahrt mit dem Zug am Vilsalpsee, der einen Ausflug auf jeden Fall lohnt. Schöne Rad- und Mountainbikewege bieten den Lauffaulen eine bewegungstechnische Alternative zum Wandern. Das kühle Nass bietet das Freibad des Campingplatzes am Haldensee sowie weitere Seen in der Umgebung von Füssen. Wer jetzt noch nicht weiß, was er mit dem Tag anfangen soll, dem empfehle ich die Königsschlösser bei Füssen zu besichtigen. Das Schloß Neuschwanstein ist auch für die „Kleinen“ ein wahres Erlebnis. Hier gibt es auch eine Sommerrodelbahn an der Talstation der Tegelbergbahn. Mit der Kreditkarte des Mannes ist „Frau“ in Füssen bei einem Stadt- und Einkaufsummel auch gut aufgehoben.

Richys Sportshop Füssen

Aktion: Rettungsschirmpacken 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

RichysSportshop

Augsburgerstraße 7, 87629 Füssen

Tel 08364925262, Fax 08362925099

e-mail: apcogliderseonline.de

Homepage: view.Richys-sportshop.de

Tegelberg:

Windrichtung: N, NO, O **Art:** Thermik Eignung: GS + HG **Höhendifferenz:** ca. 890 m **Anfahrt:** in der Ortsmitte von Schwangau abbiegen zum Parkplatz der Tegelbergbahn (beschildert). Koordinaten: N 47° 34' 11,8" E 10° 45' 23,3" **Start:** 1, N-NO, GS + HG, für HG Rampe.

2. O, GS (B-Schein). Beide Startplätze befinden sich direkt neben der Bergstation am Tegelberghaus. Aufbauplatz neben der Bergstation. Weitere Startplätze befinden sich unterhalb am Hang. Informationen und Erlaubnis über die Flugschule. NN 1.707 m **Flug:** Bei guten Aufwinden kann man Richtung Füssen auf Strecke gehen und zum Schloss Neuschwanstein fliegen. Richtung Osten führt der Flugweg zum Buchenberg. **Landung:** 1. GS großer Landeplatz neben der Zufahrtsstraße zum Parkplatz der Tegelbergbahn 2. HG großes Landefeld unterhalb des Gleitschirmlandeplatzes, Landevolten unbedingt beachten (s. Aushang am Landeplatz und der Talstation) NN 820 m **Notlandeplätze:** Felder und Wiesen am Hangfuß **Gebühren:** Fahr- und Landeplatzkarten an der Talstation erhältlich. Landegegebühr 3,00 Euro **Besonderheiten:** Einweisung erforderlich! Gefährlich bei Föhn. Zerklüftetes Relief. Abstand zu Seilen der Bergbahn einhalten. Trotz der Weite des Tals ausgeprägtes Talwindssystem und Thermik. Aktuelle Aushänge am Landeplatz und an der Talstation beachten. Einweisung erforderlich. V.a. an Wochenenden hohes Pilotenaufkommen.

Buchenberg:

Windrichtung: N-NO, NW **Art:** Thermik + Soaring Eignung: GS + HG **Höhendifferenz:** ca. 350 m **Anfahrt:** Von Füssen Richtung Buching. Die Talstation der Doppelsesselbahn befindet sich kurz hinter dem Ortseingang, Koordinaten: N 47° 36' 40,2" E 10° 48' 05,1" **Start:** 1, N-NO, GS + HG, Schneise 2. NW, GS, Schneise. Beide Startplätze befinden sich direkt neben der Bergstation. NN 1.114 m **Flug:** Bei guten Aufwinden kann man Richtung Tegelberg auf Strecke gehen. Ansonsten bietet der Berg

gute Trainings- und Soaringmöglichkeiten **Landung:** Landeplätze südwestlich der Talstation der Buchenbergbahn neben der Bundesstraße 1. GS 2. HG Landevolten unbedingt beachten. Zufahrt nur mit Genehmigung NN 790 m **Notlandeplätze:** Felder und Wiesen am Hangfuß **Gebühren:** Fahr- und Landeplatzkarten an der Talstation erhältlich. Landeplatzgebühr 3.-Euro **Besonderheiten:** Gefährlich bei Föhn!

Breitenberg

Windrichtung: N, NO, O **Art:** Thermik Eignung: GS + HG **Höhendifferenz:** ca. 700 – 850 m **Anfahrt:** Am Ortsende von Pfronten Richtung Füssen befindet sich die Breitenbergbahn Koordinaten: N 47° 33' 45,9" E 10° 34' 25,1" **Start:** 1. Kesselmoos NO, O GS, 2. Bergstation N, NO HG 3. Engerle 0 GS. Am Berg gibt es mehrere Startplätze. Aushang an der Talstation beachten. NN 1.578 m **Flug:** Bei guten Aufwinden kann man Richtung Füssen oder Nesselwang gut auf Strecke gehen **Landung:** GS + HG NN 863 m großer Landeplatz hinter der Talstation **Notlandeplätze:** Felder und Wiesen am Hangfuß **Gebühren:** Fahr- und Landeplatzkarten an der Talstation erhältlich. Bergfahrt 8,50 Euro, Landegegebühr 2,00 Euro **Besonderheiten:** Gefährlich bei Föhn! Trotz der Weite des Tals ausgeprägtes Talwindssystem. Wildschutzgebiete beachten. Aktuelle Aushänge an der Talstation beachten. Eintragung ins Flugbuch an der Talstation.

Neunerköpfe

Windrichtung: NO-O, NW-W **Art:** Thermik Eignung: GS + HG **Höhendifferenz:** ca. 750 m **Anfahrt:** In Tannheim mit der Seilbahn auf das Neunerköpfe, Koordinaten: N 47° 29' 56,1" E 10° 31' 34,3" **Start:** 1. Startplatz: NW-WGS + HG NN 1.824 m von der Bergstation sind es nur wenige Meter bis zum Startplatz direkt unterhalb des Gipfels des Neunerköpfes 2. Startplatz: NO-O GS + HG NN 1.798 m von der Bergstation rechts vorbei am Berggasthof zum Startplatz. Flug: Vom Neunerköpfe gibt es je nach Windrichtung diverse Streckenflugmöglichkeiten in Ost- und West-Richtung

des Tannheimer Tales wie auch in Südrichtung ins Lechtal. Bei allen Flügen bitte unbedingt die Flugverbotszonen und Wildschutzgebiete beachten **Landung:** GS + HG NN 1.079 m großer Landeplatz in Tannheim neben der Straße an der Seilbahnstation **Tandem:** Tandempiloten melden sich bitte bei der Flugschule **Notlandeplätze:** Felder und Wiesen am Hangfuß. Diverse Wiesen im gesamten Tannheimer Tal **Gebühren:** Fahr- und Landeplatzkarten an der Talstation erhältlich. Verbund-/Punktekarte **Besonderheiten:** Gefährlich bei Föhn! Trotz der Weite des Tals ausgeprägtes Talwindssystem. Oft viele Piloten. Hang- und Thermikflugregeln unbedingt beachten. 50 m Sicherheitsabstand zur Seilbahn einhalten.

Hahnenkamm

Windrichtung: SOG **Art:** Thermik **Eignung:** GS **Höhendifferenz:** ca. 750 m **Anfahrt:** Von Reutte nach Höfen. Dort mit der Bergbahn auf den Hahnenkamm Koordinaten: N 47° 28' 34,4" E 10° 40' 44,0" **Start:** 1. SO-O NN 1.805 m von der Bergstation sind es nur wenige Gehminuten bis zu den Startplätzen neben und oberhalb der Bergstation, 2. W vom linken der beiden Oststartplätze dem Fußweg bis zum Grat folgen und dort am Zaun vorbei nach Westen absteigen. (schwierig zu finden, Info über Club) **Flug:** Vom Hahnenkamm führt die Streckenflugroute meist Richtung Lechtal, jedoch für längere Streckenflüge nicht unbedingt geeignet **Landung:** GS NN 926 m Landeplatz südlichwestlich der Talstation. Weitere Landemöglichkeit in Weißenbach beim Musikanten-Stadl (Landen Mai-Sept. untersagt) **Notlandeplätze:** Felder und Wiesen am Hangfuß **Gebühren:** Fahr- und Landeplatzkarten an der Talstation erhältlich. Verbund-/Punktekarte. Landegegebühr 3,00 Euro. Außenlandungen 2,50 Euro. **Besonderheiten:** Gefährlich bei Föhn! Ausgeprägtes Talwindssystem. Sicherheitsabstand zur Seilbahn einhalten. Gefahr von Leethermik. Überflughöhe Flugplatz mind. 600 m. **Anmerkung:** In den beschriebenen Fluggebieten können sich Start- und Landeplätze ändern. Beachtet vorhandene Infotafeln.

sicher
weit...



Cirrus 4
die OLC Maschine.



infogswing.de
Tel.: +49 [0] 8141 327 78 88
Fax.: +49 [0] 8141 327 78 70

www.swing.de

Osttirol

Dein Bergtirol

Osttirol liegt an der österreichischen Alpensüdseite zwischen Kärnten und Südtirol, begrenzt von den Hohen Tauern im Norden und den Lienzer Dolomiten im Süden. Die drei Ferienregionen Nationalparkregion Hohe Tauern Osttirol, Lienzer Dolomiten und Hochpustertal bilden zusammen eine Urlaubs-Erlebniswelt voll Natürlichkeit und Ursprünglichkeit. Von den urigen Tälern wie dem Virgental, dem Defereggeng- und dem Hochpustertal bis zu den eisigen Spitzen einiger der höchsten Berge Österreichs, Großglockner und Großvenediger, prägen Naturvielfalt, echte Tiroler Traditionen und herzliche Gastfreundschaft das Urlaubsangebot. Familien, Bergfexe und Genussurlauber finden in Osttirol alles, was man sich von einem Urlaub in den Bergen nur wünschen kann. Unverzichtbar für jeden Sommerurlaub ist die Osttirol Card, eine All-Inklusive-Karte, mit der man einmal täglich Bergbahnen, Schwimmbäder oder Ausstellungen – ohne weiteren Aufpreis – benutzen kann. Die Osttirol-Card gibt es bei den Bergbahnen, Tourismusverbänden und bei der Osttirol Werbung (siehe Kontakte).

Anreise Lienz, die Bezirkshauptstadt von Osttirol, liegt ca. 3 Stunden von München entfernt. Für die staufreie Anreise ist keine Vignette und für Wohnmobile über 3,5 t keine GO-Box erforderlich. Schon die Anreise über die gute ausgebaute Felbertauernstraße, die durch den Nationalpark Hohe Tauern führt, stimmt auf einen Urlaub in traumhafter Natur ein.

Die Hauptfluggebiete

Zettersfeld 2.213 m

Die weiten Almwiesen über Lienz bieten eines der schönsten Panoramen Österreichs von den Lienzer Dolomiten zu den Drei Zinnen bis hin zu den vergletscherten Gipfel der Tauern. Als altes Segelflugparadies wird Lienz im Sommer nicht nur von Gleitschirmfliegern besucht. Starker Flugverkehr weist die Richtung zwischen Tauern, Dolomiten und Kärnten, wo die Luftstraßen der XC Fans kreuzen.



Startplätze: 1. Kollnig: (1.380 m), SO, leicht. Der Startplatz liegt direkt an der Straße zur Faschingalm, welche an der Zettersfeld Talstation beginnt.
2. Ebnerfeld: (L420 m), SO-SW, mittel, Waldschneisenstart, liegt etwas weiter und höher als Kollnig an derselben Straße. Gefahr bei Seitenwind, nur mit Auto erreichbar, liegt direkt neben der Straße, ideal für Starrflügler
3. Steiner Mandl: (2.200 m), SO-SW, einfach, GS und D (keine Sicht zum Landeplatz) Drachenflieger: Einseilumlaufbahn und Vierersesselbahn transportieren nur „2 Meter Drachen“. Auffahrt auch mit Auto möglich (Mautstraße) bis Bergstation

(1.800 m) anschl. muss der Drachen ca. 10 Minuten getragen werden. Achtung: Auf Höhe Bergstation Einseilumlaufbahn keine Startmöglichkeit. Für Paragleiter gibt es am Steiner Mandl zwei Startplätze west und ostseitig vom Restaurant „Moar Pepo“. Am Startplatz Steiner Mandl ist Windsack und Toilette vorhanden. Während der Revisionszeiten besteht die Möglichkeit mit Taxi Xander die Startplätze zu erreichen - für GS und D.
4. Panoramaköpfel: (ca. 2.200 m), SO-SW, einfach. Keine direkte Sicht zum Landeplatz. Zu Fuß von der Bergstation Vierersesselbahn Richtung Westen ca. 15-20 min. (Sechsessesselbahn befördert keine Flugsportler). Startplatz oberhalb der Bergstation

BERGSTEIGEN MIT SCHIRM

Lienzer Dolomiten

Die schroffen Zackengrater der Lienzer sind mehr ein Kletterparadies als ein Startgelände für den Paragleiter. Dennoch gibt es für den erfahrenen Aeronauten einige faszinierende Flugmöglichkeiten. Insbesondere der Extrembewerb des Dolomitenmannes hat diese Gegend unter „Paralpinisten“ bekannt gemacht (Initiator war hier Gernot Madritsch). Fachkundige Auskunft über Start-, Landeplätze, Flug und eventuelle Gefahren in den Lienzer Dolomiten gibt der 5-fache Dolomitenmangewinner Wendelin Ortner von der Flugschule Blue Sky.

Hochstadel (2.680 m) - Hochstadelwiese (ca. 1.820 m)

Der Flug über die Hochstadel-Nordwand hinaus ist einfach atemberaubend. Mit ca. 1.400 m Höhe ist sie die höchstehende Felswand der Ostalpen. Von der Hochstadelwiese startet man direkt oberhalb des Hochstadelhauses bzw. der Kaiserhütte.

Lasierzwand (2.614 m)

Von Lienz aus übermächtig- und doch haben beim Dolomitenmann '99 über 100 Paragleiter diesen Schritt getan. Faszinierendes Flugerlebnis bei sicheren Verhältnissen, am Schönsten im Herbst.

Spitzkofel (2.718 m)

Direkt vom Gipfel ist ein Start zu riskant. Gestartet wird am Fuß des Gipfelaufbaus auf etwa 2.400 m in den steilen Hängen über dem Hallebachtal. Dies ist auch der Startplatz der Paragleiter beim alljährlich stattfindenden Dolomitenmann.



FLUGSCHULE • CLUB • TREFFPUNKT

Flugschule Bruno Girstmair, Landeplatz Postleite
 DGFC Osttirol „Touch Heaven“, www.thermik.net
 Blue Sky Flugschule Hochpustertal & Blue Sky Club
 Telefon 0043-4842-5176 Fax 0043-4842-20176
blue-sky@mag.net.at, www.bluesky.at
 Para- & Delta Flugschule Bruno Girstmair Tel. und
 Fax: 0043-4852-65539 Mob: 0043-676-4775783
brunoeirstmair.com, www.girstmair.com
 Airtaxi Osttirol - Hainzer Klaus (staatl. gepr. Tandem-
 unternehmer) Tel. 0043-664-4153180
airtaxi-osttirol@gmx.at, www.airtaxi-osttirol.at
 Detaillierte, aktuelle Wetterauskunft für den Bezirk
 Osttirol: Meteo Experts: Tel. 0043-900-511 599
 (EHR 2,16 pro Minute).

an direkt über dem Hausbart (Debantgraben). Guter XC - Ausgangspunkt.

Landeplätze: 1. Postleite: (668 m), Hauptlandeplatz für GS und D ein Wiesenfeld, etwa 800 m östlich der Talstation. Genaue Skizze auf der Homepage der Flugschule Girstmair (www.girstmair.com). Kabel (Flugsimulatorseil) und Leitungen beachten. Talwind meist aus SO, Nordföhn aus W!
 2. Camping Falken: (6 5 5 m), Wiesenfeld gegenüber vom Campingplatz. Idealer Landeplatz auch für Drachenflieger.

Flug: Gute thermische Bedingungen ab dem späten Vormittag. Die beiden Startplätze Kollnigg und Ebnerfeld lohnen am Morgen für Übungsflüge und ruhige Abgleiter von Seltenfliegern. Auf dem Zettersfeld sind Toplandungen ohne weiteres möglich.

Bei Flügen ins Tal die Sommertalwinde berücksichtigen. Bei Nordlagen herrscht starke, turbulente Leethermik. Am Kollnigg, insbesondere am Nachmittag, auf Leeverwirbelungen aus dem Debanttal achten!

Streckenmöglichkeiten: Bereits ab März und noch lange bis Anfang November gute Thermik. Die Streckenmöglichkeiten führen nach Osten über das Drautal Richtung Emberger Alm. Wer sich nach Westen begibt, sollte den Talsprung zum Hochstein schaffen (hohe Basis nötig), von dort geht es über Sillian ins Pustertal. Flüge nach Norden führen Richtung Kals oder ins Mölltal. Das Tauertal sollte man wegen der extrem starken Sommertalwinde meiden!

Gefahren: Mögliche Gefahrenherde sind starker Sommertalwind, Nord- und Nordwestwinde mit aktivem Tauernwindssystem (Leesituation am Zettersfeld) bzw. Nordföhn. Vorsicht bei Streckenflügen und Flügen vorbei an Nikolsdorf – starker Segelflugbetrieb & Rettungshubschrauberflüge zwischen Nikolsdorf und Krankenhaus Lienz. Flugsimulatorseil oberhalb Landeplatz Postleite.

Hochstein 2.057 m

Der Hochstein ist das zweite Fluggebiet direkt über Lienz und teilt sich die Landeplätze mit jenen des Zettersfelds. Durch den ostgerichteten Starthang ist hier der frühest mögliche Einstieg in die Thermik möglich - besonders geeignet für Morgen- und Vormittagsflüge oder Flüge im Talwind sowie Ostwindlagen im Winter. Berühmt sind Bruno Girstmairs „Frühstücksflüge“ gegen 6.00 Uhr morgens an stabilen Sommertagen nach einem Frühstück auf der Hochsteinhütte. Interessant wären die Westflanken am Grat hinüber zum Bösen Weibele für ruhige Spätnachmittagsflüge. Jedoch muss entweder topgelandet werden oder im Pustertal.

Auffahrt: Ab Leisach auf der Pustertaler Höhenstraße, nach Bannberg und weiter über die Hochsteinstraße (Maut) zum Parkplatz. Von dort 5 Min. zur Hütte oder 10 Min. zum Startplatz.

Startplatz: 0/SO, leicht, ca. 1.970 m, Waldschneise. Vom Parkplatz direkt waagrecht nach 0 bis zur Bergstation des Schleppliftes. Von dort noch 50 m absteigen (bis zum Windsack). Oder zuerst Aufstieg zur Hochsteinhütte (5 Min.) und dann Richtung 0 zum Startplatz. Bei Westwind und Nordwind von hier nicht starten! Leerotoren! Bei Westwind ist ein Start beim Hochstein-Kreuz möglich.

Landeplätze: 1. Postleite und 2. Camping Falken.

FLITE
DHV 1

EINFACH
is geil.

No trickst
Es war noch nie so schön,
EINFACH
zu fliegen!

4/4 EJ rene v ite7

Unsere neue Anschrift!

Gewerbepark 6
 A-6142 Mieders / Austria
 sales@airwave-gliders.com

Tel.: +43 (0) 52 25 - 6 44 55
 Fax: +43 (0) 52 25 - 6 44 55 66
www.airwave-gliders.com



Hochsommer und Hammertage

Ein Beitrag von Volker Schwanitz

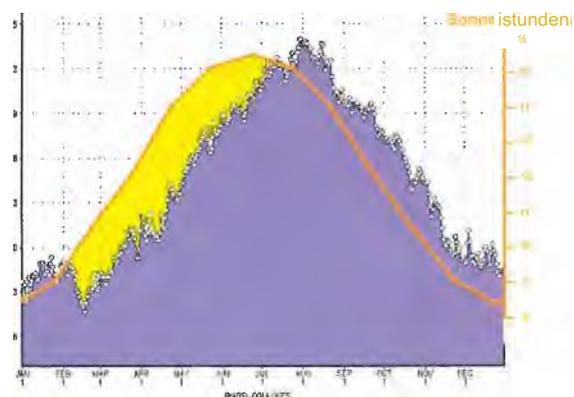
Wenn es gut läuft, dann werden uns die bisher eingesparten Sonnenstunden und Hochdruckgebiete doch noch vorbeigebracht. Das würde jetzt im Hochsommer Sonne, Hitze und Badewetter für die nicht fliegende Bevölkerung bedeuten. Und für uns Flieger? Bei diesen Voraussetzungen sollten doch auch super Flugbedingungen selbstverständlich sein, denn viel warme Luft macht ja auch viel Thermik - oder?

Leider nein, denn bei der thermischen Entwicklung im Jahresverlauf befinden wir uns schon langsam im letzten Drittel des

gut streckentauglichen Zeitbereichs. Und vor allem ist die „egal wohin - alles geht“ - Zeit für dieses Jahr zu Ende und wir müssen uns für Streckenflüge wieder vermehrt auf einzelne besonders begünstigte Flugregionen der Alpen konzentrieren.

Aber wie kann das sein? Wenn Thermik aufsteigende Warmluft ist, dann sollte es doch gerade jetzt, in den Hit-

Temperatur (CC)
in 1500mNN Gitterpunkt 47,5N/10E





zemonaten, erst richtig losgehen!? Leider nicht, oder besser gesagt, im Großteil der Alpen nicht. Der Grund hierfür wird von nebenstehender Grafik gut verdeutlicht: Daten aus CIRCES/Climate Diagnostics Center-University of Colorado (Dankan Joachim Schug vom Kachelmann-Team, der beim Erstellen der Grafik behilflich war): Die orange Kurve zeigt die Anzahl der monatlich möglichen Sonnenstunden im Jahresverlauf. Das Maximum wird am 21. Juni (Sommeranfang) erreicht und das Minimum am 21. Dezember (Winteranfang). Die

schwarze Kurve (bzw. der blau eingefärbte Bereich) zeigt den Jahresverlauf der Temperatur auf rund 1.500 m NN, für die Region Bregenzer Wald (im langjährigen Mittel). Durch den Versatz der beiden Kurven erkennt man sehr schön, dass die jahreszeitliche Erwärmung des europäischen Kontinentes (incl. der für uns wichtigen Temperatur in der Höhe) deutlich dem Verlauf der Sonneneinstrahlung hinterher eilt. Dadurch ergibt sich im Frühjahr eine große Differenz zwischen Sonnenkraft (=Bodenerwärmung) und Höhenluft-Temperatur. Dies tritt anhand des gelb eingefärbten Bereichs sehr deutlich hervor und bedeutet für uns Flieger gute und hochreichende Thermik!

Im Hochsommer hingegen nimmt die Sonnenkraft schon wieder ab, während die Temperatur der Höhenluft noch deutlich weiter ansteigt. Und genau hier liegt „der Hund begraben“! Damit treffen zwei Faktoren, die die Thermik schwächen, zusammen. Und obwohl uns das subjektive „Sommerfeeling“ etwas anderes sagt, befinden wir uns genau in dem Bereich, in dem sich die Voraussetzungen für die Bildung von hoher Thermik deutlich verschlechtern (siehe Schnittpunkt der Kurven). Bei Hochdruckwetter entsteht somit vermehrt eine stabile Luftschicht (oft um 2.200 - 2.500 m NN), welche nicht mehr an allen Flugbergen von der Sonne durchgeheizt werden kann.

Die Phasenverschiebung zwischen Sonnenstunden (=Sonnenkraft) und Lufttemperatur (auch Höhentemperatur) entsteht dabei nicht nur durch das zähe Erwärmen des Untergrundes im Jahresverlauf, sondern auch durch die anzutreffenden Hauptwindrichtung. Denn während in der ersten Jahreshälfte noch sehr häufig Winde aus dem Sektor Nord, eher kühle (für Thermik günstige) Luftmassen heranführen, treten in der zweiten Jahreshälfte zunehmend Winde aus dem südlichen Sektor mit (auch in der Höhe) warmen Luftmassen auf.

Für Thermikflieger wichtig:

- Die Thermik beginnt durch die jetzt wärmere Höhenluft deutlicher später (späte Thermikauslöse) und endet auch früher! An extrem warmen Tagen muss sogar oft bis deutlich nach Mittag gewartet werden, ehe die Thermik durchheizt.

Obwohl die Thermik in den meisten Gebieten einen Gang zurückgeschaltet hat, so

muss man doch wissen, dass die Talwinde (incl. des Bayrischen Nordwindes) jetzt erst ihre maximale Stärke erreichen! Schnell hat man diesen Faktor bei einer verbissenen Thermiksuche vergessen und fliegt aus Versehen in eine Leezone des (teilweise recht hoch reichenden) Talwindes ein.

- Aus der Liste der „normal üblichen“ Fluggebiete sollten diejenigen bevorzugt werden, die Richtung S-SW ausgerichtet sind und zusätzlich noch recht hoch gelegen sind. Hier ist die Thermik noch deutlich ergiebiger!

Am Beispiel Nordalpen: Rofan anstatt Wallberg oder Zillertal.

- Besonders die Region um Fiesch (Goms) liefert jetzt eklatant bessere Bedingungen für Streckenflüge als der Rest der Alpen! Zum einen sind jetzt hier die Bergflanken bis in sehr große Höhen abgetaut und bieten somit viel Heizfläche für die Sonne. Zum anderen begünstigt die Höhenlage dieser Region (Talgrund auf über 1.000 m NN und noch große Südflanken bis über 3.000 m) die Thermikbitclung. Denn damit befinden sich noch ausreichend große „Heizflächen“ (Südhänge) über den sich schon stabilisierenden Luftschichten und die der am Hang entlang streichende Thermik wird noch einmal richtig aufgeladen.

Aber trotz aller Statistiken muss hier (wie in allen hochalpinen Gebieten) in erster Linie die Wetterlage stimmen und nicht das Datum! Denn neben der Windexponiertheit hat man es in dieser hochalpinen und thermikstarken Region nicht selten mit komplizierten Windsystemen zu tun (Stichwort: Gletscherwind, Grimselschlange, Bise, Nordföhn), die sich mit den Talwindsystemen örtlich zu schwer kalkulierbaren Bedingungen vermengen.

Eine verantwortungsvolle Wettereinschätzung, unter Einbeziehung der regionalen Besonderheiten, ist hier unabdingbar!

Aus der Dhv-Wetterseite (www.dhv.de) => Wetter) sind folgende Links für die Region um Fiesch besonders wertvoll:

Windprognosen 1.500 m: http://profil.wetteronline.de/uv85_frame.htm

Für eine erste Abschätzung der Höhenwind-situation sehr nützlich, auch wenn der Startplatz deutlich über 1.500 m NN liegt (Startplatz Fiesch-Kühboden 2.210 m NN).

Genauere Höhenwindprognosen bekommt man über das GFS-Höhenwind-Tool

auf der DHV-Wetterseite unter Wettergeschehen => Radiosonden. Siehe dazu auch den Artikel zur Bedienung im DHV-Info 133, Seite 36 (oder als Download www.thermikwetter.com/download/Hoehenwind_Tool.pdf).

Druckdifferenz zwischen Nord- und Südalpen

Dieses Druckgefälle ist ein wichtiger Indikator um Föhnlagen zu erkennen. Da aber in Sachen Föhn jedes Tal seine Eigenheiten hat, kann man keinen festen „Föhnwert“ nennen. Ab einer Druckdifferenz von 3-5 hPa zwischen Nord- und Südalpen sollte man aber gewarnt sein und den Rat von lokal erfahrenen Piloten suchen. Auf der Seite www.soaringwetter.ch/sq/adiff.php findet man sehr gute Grafiken zum Druckgefälle.

Eine komplette Alpenübersicht mit Druckdifferenz und Höhenwinden (auch als Prognose) bietet die Alptherm-Seite von Austrocontrol (Registrierung/Nutzung kostenlos!):

www.Flug-Wetter.at => Hängeparagleiter => Alptherm => Höhenwind/Föhn => Luftdruck Höhenwind

Einen Einblick in die Komplexität des Föhns in der Schweiz geben folgende Artikel aus dem Archiv der schweizer Verbandszeitschrift Swiss-Glider:

www.shy-fsvl.ch/d/vveter/archiv/0802.htm
www.shy-fsvl.ch/d/wetter/archiv/1002.htm
www.shy-fsvl.ch/d/wetter/archiv/0303.htm

Aktuelle Windwerte

findet man auf der DHV-Wetterseite unter Länderwetter => Schweiz (z.B. Grimsel 1.980 m NN und Jungfraujoch 3.500 m NN). Bei den Windwerten von Grimsel-Hospiz bitte beachten, dass die Meßstation sich ca. 1 km nördlich und 185 m tiefer als der Grimsel Paß befindet!

Besonders nützlich sind auch die Handy-WAP-Seiten von Wetteronline mit denen man (auch noch am Startplatz) aktuelle Wetterwerte abrufen kann:

<http://wap.wetteronline.de> => Wetter weltweit => Europa-Mitte => Schweiz => Grimsel oder jungfraujoch => aktuelles Wetter => Wind (wer im Heimatnetz den Umgang übt und Bookmarks einspeichert spart Geld!)

Wetterberichte

In der Rubrik Länderwetter auf der DHV-Wetterseite wird man fündig. Neben den Segelflugprognosen findet sich hier auch der Alpenwetterbericht von Wetteronline und auch der sehr exakte und regional aufgliederte Spezialwetterbericht des Schweizer Fernsehens SFDRS. Besonders letzterer ist ein Muss! Über Videotext ist beim Schweizer Fernsehen ab Seite 780 der Segelflugwetterbericht und aktuelle Windwerte abrufbar (im Internet zu sehen über: www.swisstxt.ch/SF2/780-00.html).

Flugwettervorschau von Austrocontrol

Auf der DHV-Wetterseite unter Länderwetter => Österreich(!) => Alptherm-Produkte wird die weitere Wetterentwicklung des gesamten Alpenraums, speziell für Fliegerbelange beschrieben. Während man sich für den Internetzugriff einmalig registrieren muss, kann man die Telefonansage sofort nutzen (keine teure Sondernummer): Telefon: +43 (0)51 703 99 99_0_1_1_1_1#11178#_# (Unterstrich bedeutet Wählpause).

DHV-WETTERN ETZ

Geländename	Geländehalter	Kontakt
07338 Tauschwitz	Osthüringer Drachen• und Gleitschmallegerverein Saalfeld e.V.	0170(7287230
27374 Likkgen	Gleitsegelclub Weser e.V.	0160/91259530
32457 Porta Westfalica	Delta-Club Wiehengebirge eY.	0571/710227
35088 Eisenberg	DFC Ederbergland e.V.	06452/8585
36136 Wasserkuppe	Rhöner Drachen- und Gleitschirmfliegerverein e.V.	06654/696
38640 Rammetsberg	Harzer Drachen- und Gleitschirm-Verein Goslar e.V.	017016728487
52245 Sophienhöhe	Ostwindfreunde e.V.	02274/703649
55585 Duchroth	Pfälzer Gleitschirm-Club e.V.	wird repariert
57562 Sassenroth	Drachen- und Gleitschirmfreunde Hellertal e.V.	02744/930349
58849 Nordhelle	GSC Nordhelle e.V. + Flugsport Lennetal e.V.	02352/21265
64665 Melibokus	Erster Odenwälder Drathenflug-Club e.V.	06251/983612
69198 Ölberg	Bergsträßler Drachenflieger e.V.	0174/1861382
72258 Strickerkopf	Drachen- und Gleitschirmverein Baiersbronn e.V.	07442/121425
72393 Schneithalde	DFC Starzeln e.V.	0170/4436907
73430 Ostalbskipiste Langer	DHC Aalen e.V.	0160-3282349
74343 Teufelsberg	Die "1. Hohenhaslacher Flieger" e.V.	07147/922156
74544 Einkorn	HG-Club "Einkorn Schwäbisch Hall" e.V.	0791(4992360
74847 Finkenhof	Delta-Club Mosbach e.V.	06261/670638
75325 Sommerberg	Enztaflieger Bad Wildbad e.V.	07081/380212
76332 Althof	Die Althofdrachen e.V.	07083/4567
76597 Teufelsmühle	Drachenflugclub Loffenau e.V.	0174(6188071
16703 Krämer	Gleitschirmclub Kraichtal eY,	07250/921228
76863 Färlenberg/Trifels	Südpfälzer Gleitschirmflieger Club e.V.	06346/308560
77709 Kirchberg-Spitzfelsen	Drachen- und Gleitschirmflieger Oberes Elztal e.V.	07834/4594
78148 Hintereck	Gleitsegelclub Lenticularis e.V.	07723/5801
79102 Schauinsland	GSC Colibri e.V.	07602/1512
79183 Handel	DFC Südschwarzwald e.V.	07681/22058
79215 Gschasi	Drachen- und Gleitschirmflieger Oberes Elztal	0171/9004833
79410 Hochblauer	Hängegleiter Club Region Blauen e.V.	07632/828088
83122 Hochries	Gleitschirmclub Hochries-Samerberg e.V.	080323805
83436 Predigtstuhl	G5C "Albatros" Bad Reichenhall e.V.	derzeit nicht aktiv
83661 Brauneck	Lenggrieser Gleitschirmflieger	0171/8169210
83700 Wallberg	DGC Tegernseer Tat e.V.	0160/96643891
87459 Breitenberg	Ostallgäuer Drachen- und Gleitschirmflieger	0171/8120340
	Marktobderdorf und STRATOS - Pfrontner Gleitschirmflieger e.V.	
93339 lachenhausen	I. Oberpfälzer Drachenfliegerclub Riedenburg e.V.	0160/7841232
93453 Hoher Bogen	1. Gleitschirmverein Bayernwald e.V.	09947/2452
93462 Osser	1. Gleitschirmverein Bayerwald	0160.3523936
94541 Büchelstein	DGC Bayerwald e.V.	09908/891191
83346 Hochfelln	Hochfelln•Flieger Bergen e.V.	www.hochfellnflieger.bergen.de/

112: Weltweit einziger Tandem mit RFS-System

Hohe passive Sicherheit bei gleichzeitig agilem Flugverhalten – das sind die Stärken des neuen Tandemschirms von U-Turn. Die Automatische Flug-Stabilisierung, die B-Stall-Hilfe und der Assistent zum Ohrenanlegen geben dem Piloten die Möglichkeit, sich noch mehr um den Passagier zu kümmern. Für unbeschwerten Flugspaß.

AFS-System, B-Stall-Hilfe, Big Ears-Assistent
DHV-zugelassene Trimmer-Tragegurte ermöglichen extrem geringen take-off-speed
Minimales Sinken 1,1 m/s
Attraktive Farbkombinationen

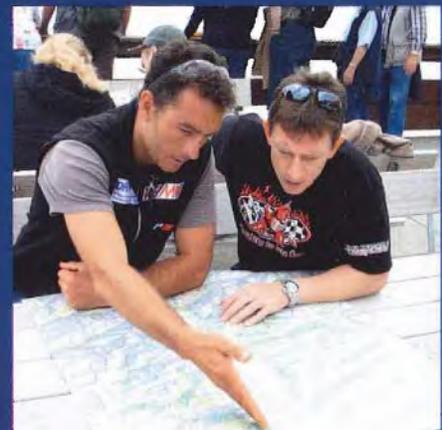


(1,2⁴MT TZ 12
J6 Ni/

U-turn GmbH, Esslinger Str. 23
D-78054 VS-Schwenningen
www.u-turn.de, info@u-turn.de
+49 (0)17720 / 807111



Die tiefe Basis verlangt vorausschauendes Fliegen



011y erklärt Gerhard die **Besonderheit** des Talwindes

Lernen vom Meister

XC-Training im Tandem mit Oliver Rössel

Ein Beitrag von Benedikt Liebermeister

Jeder engagierte Hobbysportler hat einen Traum. Privatunterricht beim Besten der Besten. In vielen Sportarten bleibt's beim Traum. Michael Schumacher würde wohl kaum mit einem Passagier über die Trainingsstrecke von Maranello rasen. Und wenn, dann nur gegen ein exorbitantes Honorar!

Anders beim Gleitschirmfliegen. Oliver Rössel bietet ein individuelles Streckenflugtraining im Tandem an. 011y ist einer der ganz Großen im Gleitschirmsport. Weltcup-sieger overall 2004! 2002 um ein Haar Weltmeister, im letzten Task 3 km vorm Ziel gegroundet, immer noch Bronze. Mehrere nationale Titel, unter anderem auch Deutscher Meister im Streckenfliegen.

Das Angebot machte Gerhard Peter neu-

gierig. Gerhard fliegt seit drei Jahren Gleitschirm. Ganz unbedarft ist er nicht, schließlich hat der Major a.D. 20 Jahre Jetfliegerei hinter sich. Wahrscheinlich mit ein Grund, warum er bereits diesen Sommer im Pinzgau ein flaches 116 km Dreieck vollendete. Schnell war ein Termin gefunden, Treffpunkt Nebelhorn Talstation, mit dabei ein Fotograf.

„Er hätte noch länger dort verharren müssen“, erklärt 011y Gerhard. Er - das ist der mitgereiste Fotograf. Der sich eben erfolgreich im Talwind versenkt hat, als er versuchte tief gegen den Wind den Landeplatz zu erreichen. Dabei hat es 011y so plastisch erklärt anhand der Reliefkarte, als er mit Gerhard die mögliche Tagesaufgabe am Morgen besprach, „Viele Piloten verlieren

zu früh die Nerven, wenn sie nicht da einen Bart finden, wo er ihrer Meinung nach sein müsste und kehren zu früh um. Dann stehen sie gegen den Wind irgendwo im Tal – man kommt manchmal sowieso nicht mehr zurück, also lieber weiter suchen, solange eine sichere Möglichkeit zum Landen besteht.“ Das war der erste Fehler des Fotografen. Der Zweite, an der letzten möglichen Thermik, die durch Wind zerrissen und pulsierend war, nicht lange genug „auszuharren“, sondern genervt mit zu wenig Höhe den Endanflug zu versuchen.

Der Flug ist ein ständiges Gespräch zwischen 011y und Gerhard. Jeweils im Anflug auf die Schlüsselstellen erklärt 011y, was er plant und welche Bedingungen er erwartet. Dort angekommen setzt er die Theorie in



Foto: Gerhard Peter

die Praxis um. Sind die Verhältnisse anders als erwartet, analysiert er die Situation und beschreibt seine Reaktion auf die veränderte Situation. Gerhard fragt laufend nach, 011y antwortet und demonstriert nach Möglichkeit das Gesagte. Z.B. wie mache ich Suchkreise um Thermik zu finden, wann fange ich an einzudrehen, mit welcher Schräglage zentriere ich...

Dann übergibt 011y Gerhard die Steuerleinen und lässt ihn selbst probieren. Erstaunt stellt dieser fest, wie träge der Tandem im Vergleich zum Soloschirm ist. Gemeinsam üben sie Wingover und Steilspirale.

Die Basis ist tief, aufgrund der Labilität herrscht gutes Steigen. 011y demonstriert, wie er im Wettbewerb Zeit gewinnt. Vorm Talsprung nicht bis zur Basis aufdrehen, sondern unter der Wolke mit Steigen Richtung Talmitte fliegen, so dass er ca. 30 m über dem nächsten Grat ankommt. Die Nähe zum Gelände bietet einen leichteren Einstieg in die Thermik. Der Fotograf flieht inzwischen vollbeschleunigt mit angelegten Ohren aus der Wolkenbasis.

Nach über vier Stunden setzen sie zur



„Auf einen gelungenen Flug“

Landung an. Gerard ist begeistert und beeindruckt. Ihm war klar, dass er noch am Anfang seiner „Gleitschirmkarriere“ steht. Doch dass er aus einem Flug soviel Nutzen zieht, hat ihn überrascht. „Die Fülle an Information konnte ich gut verarbeiten. Da 011y die Erklärungen auch zeitnah demonstrierte, blieb sehr viel hängen. Das werde ich in meinen nächsten Flügen gleich umsetzen, auch Wingover - aber sehr verhalten.“ Gemütlich lassen sie den Tag auf 011ys Terrasse bei einer Nachbesprechung mit anschließender Brotzeit ausklingen.

011y bietet folgendes Programm

Morgens: Wetter und mögliche Aufgaben anhand von Karten besprechen. Taktik für der Tag festlegen

Am Startplatz: Wetterbericht mit der Realität abgleichen. Bugstrecke auswählen. Talwindssysteme erklären

Während des Fluges: Laufende Erläuterung der Entscheidungen und der Taktik. Kommentierung der Wetterentwicklung. Je nach Flugkönnen Übergabe der Steuerleinen mit Flugauftrag. Erfolgen von Steilspirale und Wingover

Nach dem Flug: Besprechung plus Analyse. Weitere Themen:

Ernäh-rung, Training, Angstbewältigung, Motivation, Philosophie **Grundsätzlich:** Riegen ist sehr komplex, es ist schwierig komplexe Situationen zu beschreiben. Wenn man sie zusammen erlebt, ist die Komplexität viel Leichter zu verstehen.

Mögliche Strecken:

75 - 80 km: Nebelhorn - Sonnenköpfe - Hirschberg - Ponte - Neunerköpfe - Hahnenkamm - Leilachspitze - Klimmspilde - Krottenkopf - Wildengundkopf - Himmelschrofen - Oberstdorf

100 - 150 km: Nebelhorn - Miemingerkette - Landeck - Oberstdorf

Oder doch gleich über die Alpen nach Italien zum Pizza essen?

Kontakt Oliver Rössel, Tel. 08322/95092, 0175/7547039, oroessel@hotmail.com



Performance Training für Drachenflieger

Ein Beitrag von Tanja Israel

Es gibt kaum einen Gleitschirmflieger, der nicht irgendwann ein Sicherheitstraining mitgemacht hat. Fortbildungen für Drachenflieger hingegen waren bisher eher leistungsorientiert, Streckenfliegen steht dort im Vordergrund. Was ist jedoch mit denen, die schon vorher auf der Strecke bleiben? Wie soll man überhaupt ans Wegfliegen denken, wenn man gerade ein massives Landeproblem hat? Dafür gibt es nun eine Lösung

„Ich kann einfach nicht mehr landen, das gibt's doch gar nicht!“ sagt Günter und klopft sich ärgerlich den Dreck aus seinem Gurtzeug. Nun fliegt er schon über zehn Jahre, fliegt viel und gut, turmlos und sicher. Aber seit einiger Zeit, eigentlich ohne ersichtlichen Grund, klappt's nicht mehr mit dem Landen. Der Fehler kam schleichend. Irgendwann „bombte“ er mal ein, viel ist eigentlich nicht passiert. Trotzdem bekam er anschließend Angst vor der Landung und plötzlich findet er den Punkt nicht mehr, an dem er rausdrücken muss. Das war's. Immer seltener geht er zum Fliegen, die Angst manifestiert sich im Kopf. Was nun? Durch Zufall erfährt er vom Per-



Wolf Schneider beim Briefing

formance Training in Bassano und meldet sich an. Vielversprechend ist das Angebot: Eine Woche Urlaub in Italien, viel fliegen und dabei auch noch ein Performancetraining machen. Genau das ist es.

Es sind gar nicht nur die Anfänger, für die das Training geschaffen wurde, sondern diejenigen, die schon fliegen können. Die, die plötzlich nicht mehr landen oder starten können oder jene, die länger nicht geflogen und nun unsicher sind. Und wer seinen B-Schein machen möchte, hat hier die Gelegenheit, die entsprechenden Übungen sowie die geforderten Streckenflüge durchzuführen. Insgesamt also eine

Lücke, die dringend geschlossen werden wollte.

„Etwa 80 Prozent der Drachenflieger weisen deutliche Defizite auf, erklärt Wolf Schneider von der Bayrischen Drachen- und Gleitschirmflugschule. „Fliegen können sie, aber bei Start und Landung hapert es, das sieht man leider viel zu oft an unseren Start- und Landeplätzen. Und die meisten Unfälle passieren eben beim Starten oder Landen.“ Das Manko der Drachenausbildung: Die Piloten sind nach Beendigung ihres A-Scheines auf sich selbst gestellt. Irgendwann schleichen sich aber Fehler ein, die automatisiert werden. Diese Fehler werden bei jedem Flug wiederholt, was unausweichlich irgendwann zu Unfällen führt.

Was für Gleitschirmflieger inzwischen selbstverständlich ist — ein Sicherheitstraining, Flugtechnikurse und Performance Trainings — das gab es bis vor kurzem für Drachen nicht. „Es ist nun schon der dritte Lehrgang, und die Resonanz ist enorm,“ berichtet Wolf, der die Trainings bereits seit 2003 als erste Flugschule Deutschlands anbietet. „Die Leute kommen von überall her, manche fliegen schon über 20 Jahre lang. Wir führen hier ein individuelles Training durch, maßgeschneidert auf die Bedürfnisse jedes Einzelnen. Günter zum Beispiel hat gerade dieses Landeproblem. Wir filmen daher, wie bei allen, einen ganzen Flug mit der Videokamera. Anschließend analysieren wir ihn gemeinsam. So kann jeder Einzelne genau sehen, wo seine Defizite sind: Unsaubere Parallelverschiebung beim Kurvenfliegen, Starts, bei denen der Schulterkontakt zu früh verloren geht oder Starts mit einem Hechtsprung an die Basis. Und natürlich die Landungen, die Hauptfehlerquelle. Alles wird erbarmungslos dokumentiert und analysiert.“

Auch für Günter war die Videoanalyse sehr aufschlussreich und er hat eingesehen, dass er an den folgenden Tagen nicht nur ein gezieltes Landetraining durchführen wird, sondern auch seine Starttechnik etwas verbessern muss.

Martina, die einzige Frau unter den vierzehn Teilnehmern, fliegt erst seit einem Jahr. Sie möchte Ihren Drachen besser kennen lernen und generell an Sicherheit gewinnen. „Alleine hätte ich mich nie getraut, mal eine Steilschleife oder die Flugfigur Delphin zu fliegen. Und schon gar nicht den Strömungsabriss! Es war schon

ein gewaltiger Fortschritt, zu erkennen, wie das alles geht - und das das alles gar nicht schlimm ist! Aber auch das aufgerichtete Fliegen hoch oben in der Luft hat mir unheimlich viel gebracht. Insgesamt bin ich schon sehr viel sicherer geworden, das ist genau das, was ich mir gewünscht habe!" erzählt sie begeistert.

Gleitschirmflieger haben einen Vorteil: Sie können mit Hilfe des Groundhandlings trainieren, soviel sie wollen. Drachenflieger hingegen können das nicht und genau da setzt das Performance Training an: Was am Boden nicht geht, funktioniert bestens in der Luft! Daher werden genau diese Übungen in großer Höhe trainiert, so lange, bis sie sitzen. Dazu gehören Flugfiguren wie Rollen, Nicken, aufgerichtetes Rollen und Nicken mit mehrmaligem Griffwechsel was übrigens keiner auf Anhieb richtig macht - schnelle saubere Achter und Steilschlangen.

Unsauberes Korrigieren im Endanflug gehört zum Beispiel zu den Fehlern, die bekanntermaßen am meisten Unfälle verursachen - und leider sind es nicht immer nur die Steuerbügel, die dabei brechen. Ein weit verbreiteter Fehler ist, dass die Piloten im Endanflug die Geschwindigkeit nicht halten können. Die Steuerbügel werden unbewusst immer weiter nach vorne geführt, solange bis der Drache in Folge eines Strömungsabrisses ausbricht und anschließend einschlägt. Solche Crashes können aber mit ein wenig Training weitgehend verhindert werden!

Ein wichtiger Punkt beim Performance Training ist auch, dass die Teilnehmer ihr Fluggerät besser kennen lernen. So manch einer weiß gar nicht, wie sein Drache bei einem Strömungsabriss reagiert oder wie schnell er wird, wenn er mal richtig durchzieht und ob er dann giert oder nicht. Das kann durchaus wichtig werden, wenn ihm ein Strömungsabriss beim Kurbeln nah am Hang passiert oder man „schnell irgendwo weg muss“...

In der Praxis sieht das dann so aus: Die Kursteilnehmer müssen im Geradeausflug den Stallpunkt mit anschließendem Strömungsabriss ertasten. Ein Mal im Geradeausflug, ein weiteres Mal mit Abkippen über die Fläche. Martina zum Beispiel wusste gar nicht, dass sie die Basis so weit vorne halten kann und ihr Drache immer noch fliegt! Aber auch die Übung Delphin hat es in sich: Bei dieser extremen Nickbewegung müssen die Piloten immer wieder die Richtung und das Gierverhalten kontrol-

I. Ablauf des Performance Trainings

1.) Checkflug

- Start
- Rollen
- Achter (schnelle Acht in 20 Sekunden)
- Landeeinteilung, Landung

2.) Analyse des Checkfluges

3.) Festlegen der Übungen

- richtet sich nach den individuellen Fehlern

4.) Performance Training

- Rettungsgerätewerfen in der Turnhalle
- Theorie in Flugtechnik
- Flugtechniktraining

5.) B-Scheinübungen mit 20 km Streckenflug

11. Überblick über das Programm des Performance Trainings:

Theorie:

- Flugtechnik, Start
- Landeeinteilung, Landung
- alpine Wettergefahren
- Angstbewältigung
- Sportmedizin
- Ausrüstung

Praxis:

- sicher starten
- Landeeinteilung
- sicher landen
- landen auf kleiner Fläche
- landen auf schiefer Fläche
- rollen, nicken
- aufgerichtet Rollen/ Nicken
- schnelle Acht
- Steilkurve
- Strömungsabriss ertasten
 antauchen nach Strömungsabriss/ Richtung haften und Delphin
- Strömungsabriss/ Abkippen über die Fläche
- Richtung halten mit einer Hand an der Basis und einer am Rettungsgerät
- umgreifen auf die Steuerbügelseitenrohre

Kontakt:

Bayerische Drachen- und Gleitschirmflugschule Wolf Schneider
 Perlacher Str. 4, 82031 Grünwald, Tel. 089/482141
 oder 0172/4088444, infobay-flugschule.de

lieren. Was sich hier einfach anhört, ist für viele aber gar nicht so leicht, denn nicht jeder weiß, was sein Drache in solchen Flugzuständen macht - geschweige denn, was er selbst vielleicht für Ängste in sich hat. Also ist es wichtig, sich behutsam mit Funkeinweisung diesen Grenzen zu nähern. Diese Grenzen zu überschreiten ist

das, was Alexander am meisten fasziniert: Er fliegt knapp zwei Jahre, kommt aber eher selten dazu, weil er keine Berge vor der Tür hat. So hat er sich der Flugschule angeschlossen; zum einen, weil er dadurch zum Fliegen kommt und zum anderen, weil er ganz gezielt das Performance Training mitmachen wollte. „Ich lerne etwas über mich. Über Entscheidungen und über das Leben. Ich muss nämlich beim Fliegen Entscheidungen treffen, immer wieder, jede Sekunde. Es ist nicht immer leicht, zum Beispiel bei der Landeeinteilung, aber mir gefällt das. Es geht mir nicht nur um das Überschreiten von persönlichen Grenzen, sondern halt auch um mich selbst. Landevolte, Thermik, Steilschlangen, Strömungsabriss und so weiter, überall muss ich souverän handeln. Hier lerne ich das und das macht mich stärker und sicherer - und ich nehme was davon für das ganze Leben mit.“ Wahre Worte, denn schon aus einer Außenlandung kann eine kritische Situation werden. Wer da unsicher ist und hektisch wird, weil er sowieso gerade nicht der Landeheld ist, macht eventuell verhängnisvolle Fehler, die er anschließend bitter bereut. Die Schlussfolgerung: Trainieren, bis sowohl die Landeeinteilung als auch die Landung selbst sitzt. Erst dann ist entspanntes Fliegen möglich.

Zu guter Letzt gehört zum Performance Training der Bayerischen Drachen- und Gleitschirmschule natürlich auch ein Rettungsgerätewerfen in der Turnhalle. Abgerundet wird das Ganze außerdem mit Theorieunterricht zu den Themen Flugtechnik, Start, Landung, Angstbewältigung, alpine Wettergefahren, Sportmedizin und Ausrüstung. Günter, Martina und Alexander, wie auch alle anderen Teilnehmer dieses Kurses, sind sich einig: eine Woche Fliegerurlaub mit über 20 Flügen pro Pilot und Trainingseinheiten mit 100 Prozent Zugewinn an Sicherheit - das hat sich auf jeden Fall gelohnt! Und damit bei aller Sicherheit auch der Spaß nicht zu kurz kam, war jeden Nachmittag zur besten Thermikzeit frei fliegen angesagt. So können sich nun alle zusätzlich über wunderbare, lange Streckenflüge freuen.

Fazit: Das Performance Training für Drachenflieger ist ein rundes Programm, durch das die Piloten nicht nur sicherer werden, sondern auch an ihren Ängsten arbeiten können. Es ist eine große Bereicherung für unseren Sport und wird sich hoffentlich bald etablieren. So, wie das Sicherheitstraining für Gleitschirmflieger.



Drachenfliegen lernen im Tandem Drachen

Ein Beitrag von Karl-Heinz Sylla

Die Ausbildung

In der seit einem Jahr gültigen DHV-Ausbildungs- und Prüfungsordnung hat die doppelsitzige Ausbildung einen eigenen Platz bekommen. Für die Startarten UL-Schlepp und Windschlepp gibt es doppelsitzige Ausbildungswege bis zum A-Schein. Zudem können doppelsitzige Ausbildungsflüge auch in die „klassische“ Ausbildung mit der Startart Hangstart integriert und angerechnet werden.

Die eigenständigen Ausbildungswege in den Startarten UL-Schleppstart und Windschleppstart sind neu und attraktiv: Man beginnt mit doppelsitzigen Flügen in Begleitung des Fluglehrers und lernt die Steuerung, Flugfiguren und die Landeeinteilung bis zur Alleinflugreife. Anschließend kommt die Praxis-Ausbildung im Alleinflug bis zur Prüfung. Fliegen lernt man im Tandem und nicht am Übungshang. In die Startart „Fuß-start am Hang“ und die dafür

geforderten Höhen- und Gebirgsflüge kann man sich von Flugschulen nachträglich einweisen lassen, eine weitere Prüfung ist nicht erforderlich. Für die Ausbildung gelten folgende Mindestzahlen an Flügen: 10 Ausbildungsflüge mit einem Fluglehrer im Doppelsitzer, 20 Alleinflüge unter Aufsicht eines Fluglehrers und weitere 10 Alleinflüge im Flugauftrag eines Fluglehrers. Für Umsteiger von Gleitschirm auf Drachen sind die geforderten Flugzahlen auf die Hälfte vermindert.

Neue technische Konzepte haben zum Erfolg der neuen Ausbildungsmethode beigetragen. Sie wurden zuvor in dem von DHV-Schleppbüro/Horst Barthelmes geleiteten Erprobungsprogramm „doppelsitzige Ausbildung im Hängegleiten“ erprobt:

® Das Etagegurtzeug (engl. tandem stacked harness -Tandem Stapel Gurtzeug), in dem die beiden Personen übereinander angeordnet sind.

- UL-Schlepp geeignete Tandem-Drachen, die für hohe Zuladungen muster-geprüft sind.
- Gabelseil- und Fahrwerk-Konstruktionen mit Prüfung und Zulassung.

Das Etagegurtzeug

Es zeigt sich, dass die Anordnung "Schüler unten – Lehrer oben" für die Flugausbildung bestens geeignet ist: Schüler und Lehrer liegen mittig im Trapez, der Schüler hat eine Position wie im Alleinflug, der Lehrer kann jederzeit eingreifen, korrigieren oder übernehmen.

Das Etagegurtzeug besteht aus zwei übereinander angeordneten und durch Sicherheits-Klinken verbundene Strecker-Gurtzeugen, die Verbindungen der Gurtzeuge sind an Hüfte, Brust und Schulter und Oberschenkel angeordnet. Deshalb können die Strecker-Gurtzeuge etwas länger und damit bequemer als für einsitziges Flie-

gen mit Hangstart ausgeführt sein. Streckgurte stabilisieren die Lage des Körpers und sie können in der Länge leicht an die jeweilige Person angepasst werden.

Die untere Position entspricht der Position des Piloten in einem solo geflogenen Hängegleiter. Aufhängehöhe, mittige Position im Trapez, Griff an der Trapezbasis und Steuerbewegungen sind direkt mit einsitzigem Fliegen vergleichbar. Auch in der oberen Position ist die Steuerung in jeder Fluglage möglich. Die Griffposition von oben ist an den Trapezseitenrohren. In der oberen Position kann ein Fluglehrer jederzeit die Steuerung des Schülers korrigieren oder die Steuerung komplett übernehmen. Für Hangstart ist ein Etagegurtzeug ungeeignet, aber im UL- oder Windschlepp und beim Start mit Fahrgestell unproblematisch und zum Fliegenlernen ideal. Das Etagegurtzeug wird ausschließlich in Drachen mit angebautem Fahrgestell eingesetzt. Passagiere und Schüler haben zur Fahrgestell-Landung spontan eine positive Einstellung: Die Landung ist elegant, angenehm und vertrauenerweckend.

Die Erfahrungen vieler erfolgreicher Ausbildungen zeigen:

- Ein Drachen kann im UL-Schlepp, im Windschlepp und im Freiflug komplett incl. Start und Landung mit Fahrgestell aus der oberen Position sicher, schnell, kraftvoll und dauerhaft gesteuert werden.
- Der Kräfteinsatz aus der oberen Position ist für die meisten Steuerbewegungen effektiver als der Kräfteinsatz unten, weil die Trapezseitenrohre etwa auf Schulterhöhe und enger am Körper des oberen Piloten sind. Der Obere ist bei gezieltem Kräfteinsatz mit dem Ellenbogen stärker als der Untere. Eine fehlerhafte Steuerung des Schülers kann von oben korrigiert werden
- In der oberen Position kann man sehr feinfühlig die Steuerbewegungen des Unteren fühlen und beobachten. Bereits im Ansatz spürt man eine unvollkommene oder gar fehlerhafte Steuerbewegung.
- Der Lernerfolg beim Tandem-Fliegen ist enorm. Flugfiguren können vorgeführt und dann vom Schuler unmittelbar nachgeflogen werden, Fehler treten auf, werden korrigiert und sofort kann ein neuer Versuch gestartet werden.
- Im Tandem kann man erheblich mehr Wetterphasen nutzen. Für den Solo-Flug eines Schülers ist einsetzende Thermik oft



unvertretbar, im Tandem kann Thermikfliegen geübt werden.

- Vorbereitend für aufrechte Landung und für die Übungen des Fußstarts wird bereits im Etagegurtzeug der Wechsel zwischen aufrechter und liegender Flugposition geübt. Später werden diese Übungen im Alleinflug in ausreichender Höhe geprobt, bis dann bei ruhiger Luft auf den Füßen gelandet wird.
- Ein Übungshang wird nur gebraucht, um den Startlauf und den Abflug des Hangstarts zu üben. Fliegen, Landeeinteilung und Landen hat ein Schüler bereits gelernt. Nach 1-2 Tagen im Übungshang finden nun Höhenflüge in Hangstartgelände statt.

BiCo - ein neuer Tandem-Drachen

Vor ca. 3 Jahren, UL-Schlepp in Hinterweiler/Vulkaneifel, abends bei ruhiger Luft, schwacher Wind aus West. Vorne ein Schlepptrike (BMW Motor, halb voll getankt) mit Pico Fläche von Bautek und hinten Focus8 mit 2 Personen im Etagegurtzeug. Nach dem Ausklinken in 1.200 MSL waren wir im Geradeausflug zum Platz. Ralph am Steuerbügel, ich genoss den Rundum-Ausblick. „Hey, schau mal links.“ Walter, der Schlepppilot im UL, flog im Leerlauf freundlich winkend langsam vorbei. Nach kurzer Zeit sahen wir ihn auf gleicher Höhe vor uns, immer noch im Leerlauf.

Zur Landung hat er uns den Vortritt gelassen. Eigentlich hätten wir uns am liebsten zu zweit in eine Pico UL-Fläche eingehängt und schleppen lassen. Diese Fläche hat nicht nur eine ausgezeichnete Gleitleistung, aus dem Einsatz im Schlepp-Trike ist sie uns als wendig und gut handhabbar bekannt. Die Leistung und Wendigkeit der UL-Fläche kommt aus dem Profil und der gesamten Abstimmung.

Einfach einhängen und los wäre leichtsinnig gewesen, zumal die Pico Fläche mit 49 kg und 14,8 qm Fläche für die Anforderungen des UL-Fluges optimiert und verwindungsfest ausgelegt ist. Horst und Harald Zimmer hatten als Hersteller genügend Ideen was zu machen ist, um aus der Pico Fläche den BiCo Tandemdrachen zu entwickeln.

Bei einem Tandem-Drachen soll bei hoher Zuladung und bei den hohen Geschwindigkeiten des UL-Schlepps der Tunnel nicht aufgehen, der Schlepp leicht zu steuern sein, das aufrichtende Moment auch ohne ein Gabelseil als Schlepphilfe beherrschbar sein und mit Fahrgestell sollte der Drachen für mindestens 230 kg Zuladung zugelassen sein. Im Januar 2003 war es soweit. Solo im Hangstart geflogen hat Bautek bereits für gute Trimmung und Abstimmung gesorgt. Im UL-Schlepp ging es solo unproblematisch hinter dem UL her. Die Seitensteuerung war angenehm direkt



und die Geschwindigkeitssteuerung so leicht wie mit einem flotten Einzelsitzer. Doppelsitzig geflogen war eine Tunnelvergrößerung kaum feststellbar. Die Steuerung als Tandem blieb leichtgängig und erforderte geringere Ausschläge als solo geflogen. Den Sink- und Gleitleistungsvergleich Pico gegen BiCo hat Walter noch einmal versucht: Im Leerlauf ist er chancenlos.

Förderung durch den DHV

Für Etagegurtzeuge und auch für Tandem-Drachen ist der Markt so klein, dass für einen Hersteller die Entwicklung und Zulassung unattraktiv ist. Deshalb stellte der DHV die Gütesiegelprüfung von Hängegleitern für doppelsitzige Schulung kostenfrei ebenso die Prüfung des Etagegurtzeugs. Die Hersteller bekamen die Chance, Belastungsgrenzen und die Auflastung von Tandem-Hängegleitern zu erproben. Bei Misserfolg geht zwar das Gerät zu Bruch,

der Hersteller wird aber nicht zusätzlich mit den Prüfkosten belastet. Tests zur Auflastung des Laminar BIP waren bisher leider noch ohne Erfolg. Der Focus18 mit der Zuladungsgrenze von 200 kg Zuladung wurde nicht mehr zur Prüfung gebracht. Aber für den Bautek BiCo wurde in mehreren Versuchen das Ziel erreicht: 279 kg Abfluggewicht erlauben 237 kg Zuladung. Zudem ist die Fläche auch bei der Minimalzuladung von 90 kg mit guter Leistung zu fliegen und auch im Langsamflug leicht steuerbar.

Das Schulungs-Angebot

Im Tandem-Ausbildungsverfahren haben die Drachenflugschule Kelheim und die Flugschule am Flugplatz „Altes Lager“ bei Berlin bisher mit Abstand die meisten Piloten ausgebildet. Diese Flugschulen bieten einen schuleigenen Schleppbetrieb und ein umfangreiches Service-Angebot incl. Verleih von Schulungsgeräten auch wäh-

rend der Woche an. Hier kann man in kurzer Zeit kompakt bis zum A-Schein ausgebildet werden. Andere Schulen bieten die Tandem-Ausbildung im Rahmen des üblichen Schleppbetriebs eines Vereins oder eines Platzes am Wochenende an; die Fluglehrer arbeiten nebenberuflich in ihrer Freizeit. Ein Schüler hat in dem Fall eine größere Nähe zum Flugbetrieb in einem Verein, dafür wird die Ausbildung „brutto“ über einen längeren Zeitraum gestreckt. Zwar ist der maschinelle und personelle Einsatz einer Ausbildung im Tandem hoch, aber die Kosten einer A-Schein Schulung sind vergleichbar zu den Kosten einer klassischen Ausbildung am Übungshang: Jedoch können die Schulungstage effektiver genutzt werden, weil weniger Schulungspausen wegen falscher Windrichtung oder einsetzender Thermik erzwungen werden. Der Aufwand für An- und Abreisen sowie für den Aufenthalt vor Ort ist insgesamt geringer.

Die Ausbildungswege werden sehr flexibel gestaffelt angeboten. Nach einem ersten Passagierflug und in ersten Schnupperflügen lernt man die Steuerung schrittweise bis zum ersten Alleinflug. Dann kommt die Alleinflugphase der Ausbildung bis zur Prüfungsreife. In dem Zusammenhang fällt die Entscheidung, ob man es bei der tollen Flugerfahrung belässt oder ob man in den Sport einsteigt und sich eine eigene Ausrüstung zulegt.

Wie aufwändig ist es, das Drachenfliegen auszuprobieren und einen Drachen selbst zu fliegen?

Antwort: Schnapp' Dir einen Doppelsitzer und einen Fluglehrer, der die Fläche im UL-Schlepp auf Höhe bringt und übernimmt die Steuerung.

Anzeige

etir

Theif mikschnütfler mit Knautschzone
im 3 m Packmaß.

DHV anerkannter Luftfahrtbetrieb
Nachprüfungen aller Fabrikate

bautek

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



Musterprüfung von Startwagen

Nun ist es so weit und die ersten Startwagen werden vom DHV-Technikreferat mustergeprüft.

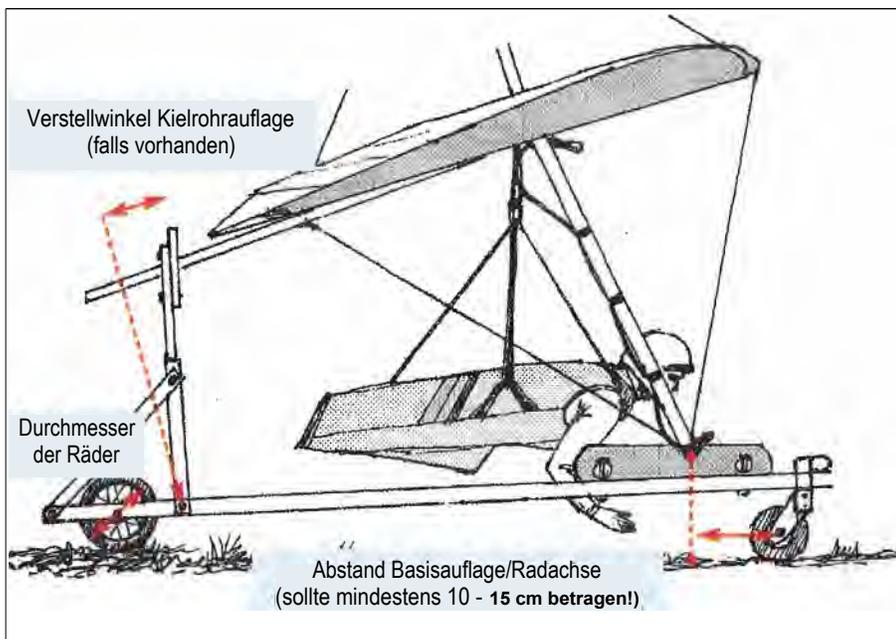
Für alle, die es noch nicht wissen: Für Startwagen gibt es nun auch eine Musterprüfungspflicht, ähnlich wie für Schleppwinden und Klinken. Der DHV führt diese Prüfungen bis zum **31.12.2005** für alle Mitgliedsvereine und DHV-Schleppgemeinschaften kostenfrei durch. Bis zu diesem Zeitpunkt sollten alle im Betrieb befindlichen Startwagen dann mustergeprüft sein, denn ab 1.1.2006 dürfen nur noch mustergeprüfte Startwagen eingesetzt werden.

Die Musterprüfung kann bei euch oder in eurer Nähe stattfinden. Damit die Fahrt- und Personalkosten nicht zu hoch werden, bitten wir euch uns mitzuteilen, wann und wo wir euren Startwagen prüfen sollen. Setzt euch dazu auch mit euren Nachbarvereinen in Verbindung, damit möglichst

Dann wird er belastet. Die Prüflast für Einziger beträgt mindestens 250 kg, für Doppelsitzer mindestens 400 kg. Der belastete Wagen wird anschließend mit ca. 10-15 km/h auf ebener, gemähter Graspiste geschleppt, um die Festigkeit des Fahrwerks beim Rollen festzustellen.

Bei der anschließenden **Funktionsprüfung** werden die Verstellmöglichkeiten der Kielrohrauflage, des Festhalteseils und der Basisauflage sowie das Fahrwerk geprüft.

In der **Praxisprüfung** werden bei einem Schleppvorgang der Geradeauslauf, das Abheben aus dem Startwagen und die Flatterneigung der Vorderräder von hinten gefilmt. Ist der Startwagen geeignet und muss nicht mehr geändert werden, wird die maximale Zuladung festgelegt, die auf dem Typenschild einzutragen ist und der Halter erhält vom DHV-Technikreferat einen Musterprüfbescheid.



viele Startwagen an einem Ort von uns abgenommen werden können, an dem auch geschleppt werden kann.

Bei der Musterprüfung wird eine Detail-, Funktions- und Praxisprüfung des Startwagens durchgeführt.

In der Detailprüfung wird der Startwagen vermessen, gewogen und fotografiert.

Bei Startwagen, die auch zum Windschlepp eingesetzt werden sollen, wird zusätzlich der Schutz gegen Falscheinhängung geprüft. Geplante Termine für die Startwagen-Musterprüfung sind auf den DHV-Schleppseiten www.dhv.de/typo/index.php?id=692; im Terminkasten veröffentlicht, der ständig aktualisiert wird. Dort



findet ihr auch weitere Informationen und die Prüfanweisung für Startwagen.

Bitte richtet eure Anmeldungen direkt an das DHV-Schleppbüro, Horst Barthelmes (dhvschleppbuero-dt-online.de).

Tel: 06654/353 (wochentags zwischen 10 und 12 Uhr).

Angeschleppt, das etwas andere Event der DHV-Jugend



Vom 26.-29.Mai fand das erste Flachlandevent der DHV-Jugend statt. Es sollte ein etwas anderes Event werden und das wurde es auch. Was anders war? Zuerst einmal fehlte etwas, das in den Köpfen der meisten Flieger unverzichtbar ist: Berge. Die haben wir einfach durch drei Winden ersetzt. Dank der Super-Organisation des Cottbusser Drachen- und Gleitschirmfliegerclubs und der Unterstützung durch die Elbtalfliegervom OSFC konnten an den vier Tagen etwa 500 Schleppts durchgeführt werden. Dem Verein verdanken wir es auch, dass wir für die Tage einen eigenen Campingplatz mit Duschen, Toiletten und Gemeinschaftszelt hatten. Im Voraus wurde das Event groß in der regionalen Presse, Radio und Fernsehen angekündigt, außerdem haben wir Flyer in Schulen und in der Uni verteilt. Viele fluginteressierte Fußgänger nutzten dann auch die Gelegenheit, unseren Sport hautnah zu erleben: entweder mit Philip am Tandemschirm oder mit den Piloten von AIR unterm Starrflügel. Unser Ziel war diesmal nicht nur das gemeinsame Fliegen und die Weiterbildung der jungen Pilotinnen, sondern auch unseren Flugsport am Rande einer Großstadt aktiv bekannt zu machen – was uns sichtlich gelungen ist: 10 junge (noch nicht-) Flieger haben heftiges Interesse an einer Ausbildung bekundet! Aber natürlich kam auch die Aus- und Weiterbildung nicht zu kurz: Lukas Bader führte mit den aus dem Süden angereisten Youngsters die Winden-



starteinweisung durch, die alle erfolgreich abschlossen. Am Wochenende stand dann das gemeinsame freie Fliegen im Vordergrund. Die Firmen AIR und Paratech hatten Testgeräte mitgebracht und einige Drachenflieger nutzten die langersehnte Gelegenheit, mit einem High-Tech-Starrflügler abzuheben. Zudem brachte uns Paratech ein Zelt für den lang ersehnten Schatten mit und AIR sorgte für Doppelsitzerpiloten, mit denen wir Gleitschirmflieger mal etwas ganz anderes erleben durften (persönliche Anmerkung: „Es war geil!“). Am Samstagabend gab es dann bei Lagerfeuer und von den Cottbussern gestiftetem Kesselgulasch noch einen Vortrag von Uwe Bernholz von Paratech über die Entwicklung von Gleitschirmen. Insgesamt war es ein tolles Event, die Abende waren trotz der Anstrengungen des Tages lang und die Truppe war einfach genial. Vielen Dank noch einmal an die beteiligten Vereine für ihre super Jugendarbeit, an Lukas für die sichere Einweisung, an Uwe und Paratech für Zelt und Testschirme. Außerdem bedan-

ken wir uns bei Felix Rühle und Christoph Lohrmann von AIR für ihre vielen Doppelsitzerflüge. Wir freuen uns schon auf nächstes Jahr!
Andreas Fürst, Philip Müller

Projekttag

Am 10.Mai fand für etwa 80 Schüler der achten Klasse zweier Radebeuler Gymnasien ein Projekttag zum Thema Fliegen auf dem Flugplatz Großenhain bei Dresden statt. Ziel war die unterschiedlichen Arten des Fliegens näher kennen zu lernen. Dies sollte an vier Stationen geschehen, die auf dem Platz aufgebaut wurden, Eine dieser Stationen war das Gleitschirmfliegen, die anderen waren Segelfliegen, Motorfliegen und historische Flugzeuge. Die Schüler wurden in Gruppen aufgeteilt und bekamen an jeder Station eine 45 minütige Einweisung in die jeweiligen Fluggeräte. Die Aufmerksamkeit wurde durch den Umstand erhöht, dass am Ende des Vormittags ein Test auf dem Plan stand, in dem das Gelernte abgefragt wurde und die zehn Besten eine Mitflugegelegenheit in einem der vorgestellten Fluggeräte gewannen. Die Station Gleitschirmfliegen wurde von Andreas Fürst und Philip Müller von den Elbtalfliegern des OSFC übernommen, unterstützt wurden sie dabei von Jens Horn und der Flugschule Top Gliders aus Dresden. Inhalt dieses „Unterrichts“ waren die Ausrüstung, die erforderliche Ausbildung und auch eine Einführung in die Technik des Gleitschirms, wobei besonders die hohe Sicherheit des Sports betont wurde. Besonders erfreulich war, dass zum Schluss zwei der drei jungen Tandempassagiere unbedingt mit dem Schirm mitfliegen wollten und dafür ihren eigentlich gewonnenen Motor- oder Segelflug eintauschten. Insgesamt war es ein gelungener Tag und die Organisatoren waren sich einig, diesen Tag zu wiederholen und so weiteren Jugendlichen das Fliegen näher zu bringen.
Philip Müller

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 € 448.--

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

Buchen bei:
Euroflugschule Engelberg
CH-6390 Engelberg

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



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



Neues Flugsportzentrum in Neuss soll Eldorado für Flachlandflieger werden

Der Versuch inmitten der Großstädte an Rhein und Ruhr ein Windenschleppzentrum für Drachen- und Gleitschirmflieger zu verwirklichen, nimmt langsam Formen an. Nach dem Motto „Lebe Deinen Traum“ wurde mit viel persönlichem Einsatz aller Mitglieder des erst am 19. Feb. 2005 gegründeten Vereins Sky Team Neuss e.V., der Anfang gemacht. Trotz schwieriger Verhandlungen und zum Teil enormen bürokratischen Hürden von Behörden in NRW (Bauministerium) wurde mit Hilfe des DHV in Neuss eines der längsten Windenschleppgelände in der Region mit einer Gesamtlänge von 1.200 Metern zugelassen.

Das erste Ziel, Neuss das Drachen- und Gleitschirmfliegen näher zu bringen und den Gemeinden und Behörden den Vorteil eines zusätzlichen Wirtschaftsimpulses bei der Zulassung von Geländen in Neuss aufzuzeigen ist erreicht. Für ein weiteres Windenschleppgelände unmittelbar an der Jever Skihalle (Allrounder Winterworld) werden zur Zeit noch Verhandlungen geführt. Nach positivem Abschluss soll das zusätzliche Windenschleppgelände mit einer Gesamtlänge von 700 m als Schulungs- und Eventgelände zugelassen werden.

Was wirklich im Flachland fehlt, sind Berge. Auch hier hat das Skyteam eine Lösung gefunden. Wir führen engagierte Verhandlungen zur Nutzung eines ehemaligen Deponiegeländes. Als höchste und weithin sichtbare Erhebung in Neuss mit einer Höhe von 52 m soll dieses ehemalige und abgedeckte Deponiegelände für die Grundausbildung und Bergstarts genutzt

werden. Die Hangkante eignet sich auch für ausgebildete Piloten zum Fliegen. Die zuständigen Behörden haben dem Skyteam Neuss e.V. die Unterstützung für dieses Projekt zugesagt. Bei der Planung der ehemaligen Deponie können die fliegerischen Bedürfnisse berücksichtigt werden.

Sanftes Fliegen und unproblematisches Toplanding verspricht genauso interessant zu werden, wie unsere Windenschleppgelände, die Ausklinkhöhen bis zu 450 m GND ermöglichen sollen. Auch Nichtflieger und Fliegerfamilien kommen auf ihre Kosten. Durch unsere Kooperation mit Allrounder Winterworld (Jever Skihalle) ist für jeden etwas dabei. Für die Kleinen ein Spielplatz, für die Großen Shopping, Ski und Snowboard oder Klettern an der größten Kletterwand in Neuss (35 m).

Ein Luftsportzentrum in der Nähe der Großstädte von Rhein und Ruhr braucht auch ein marktfähiges Angebot wie Passagierflüge, Veranstaltungen und eine erfahrene Flugschule mit ständigem Flugbetrieb. Aus diesem Grund wird die Aus- und Weiterbildung der Piloten von Flugschulen gewährleistet sein.

Ab September 2005 erfolgt das Anfliegen auf dem neuen Windenschleppgelände. Informationen zum Schleppbeginn unter www.skyteam-neuss.de. Die Eröffnung des Hanggeländes soll in 2006 folgen.

Daniela Baumgarten
SkyTeam Neuss e.V.



Nordschwarzwald weiter im Aufwind

Ein potentiell hervorragendes Streckenfluggelände im Nordschwarzwald wird im Moment durch den SG Stern erschlossen. Die Mannschaft mit Rainer Großmann setzt sich zusammen mit dem GSV Baden für die Zulassung ein. Bei einem Ortstermin mit Naturschutz, Straßenverkehrsbehörde, Forstamt, Gemeinde und DHV wurde jetzt ein weiterer Schritt gegangen. Einigkeit besteht bei der West-Startfläche, welche durch Orkan Lothar großzügig freigelegt wurde. Oberhalb von Reichental gelegen sind dort mit Sicherheit thermisch interessante Streckenflugmöglichkeiten zu erwarten. Wie häufig im Schwarzwald ist jedoch der Landeplatz problematisch. Eng, anspruchsvoll und auch naturschutzfachlich nicht einfach bewertet. Toplanden wird hier im Zweifelsfall die bessere Wahl sein. Immerhin ist die Zulassung in greifbare Nähe gerückt.

Björn Klaassen
DHV Flugbetrieb

Mehr Sicherheit, mehr Dynamik, mehr Power, mehr Spaß – dafür steht der FREE FORCE. Als direkte Ableitung aus dem schon jetzt legendären G-FORCE bringt der neue DHV 2er von U-Turn frischen Wind in die Szene. Felix Rodriguez führt mit dem G-FORCE die FAI-Weltrangliste der Acropiloten an, Hans Prunarety gewann mit dem G-FORCE die Acro Worldgames in Ölüdeniz –jetzt gibt es die Technik für ambitionierte Piloten, die Maßstäbe im Streckenflug setzen oder neue Möglichkeiten im Acrofliegen erobern wollen. Dank AFS-System mit der wichtigen Extra-Portion Sicherheit.

FREE FORCE

von u-turn

FREE FORM

Darf es etwas mehr sein?

- AFS-System
- Überragende Agilität, Dynamik und Wendigkeit
- Immense Steigfähigkeit

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

U-TURN

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



DHV 2

G-FORCE
 Alle Preise Netto-Beschaffen
 zzgl. der FREEDRIVE-Steuer

BODYGURD + ILLFILLITY: Auf der sicheren Seite

„Take a flight on the safe side“ lautet in Abwandlung eines Lou Reed-Klassikers das Motto der beiden Einstiegschirme von U-Turn. Beide Kappen bieten dank der Automatischen Flugstabilisierung (AFS-System) jede Menge passive Sicherheit, aber dennoch viel Flugvergnügen.

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



mit AFS höchst mögliche
Kappenstabilität in der Thermik

BFS (B-Flug System) und
Ohrenanlegeassistent

Computeroptimiert: Flügelgrundriss
und Profile, geometrische Schränkung

- Geringstes Sinken nur 1,1m/s,
Streckungsfaktor 4,9

COMPETENCE-CENTERS:

2E
Adventure Sports GmbH
Talstation, D-83661 Lenggries
Telefon: +4910180429486
Email: info@adventure-sports.de
www.adventure-sports.de

Airport Tire12000 Deutschland
D-65191 Wiesbaden
Telefon: +49 (0) 8112385272

Flugschule AKTIV
Tegelbergstrasse, 33, 0137645 Schwangau
Telefon: +49 (0)18362921457
Email: Flugschule.aktiv@online.de
www.Flugschule-aktiv.de

Flugschule Oberberg
Cosmask, 2, D-51674 Wiehl
Telefon: +49 RB 226292430
Email: arno@groebi-airport.de
www.flugschule-oberberg.de

Flugschule Rottweil
Bleichstrasse 8, 0-78737 Fluorn-Winzeln
Telefon: +49 (0) 74238627221
Email: info@paragliding-rottweil.de
www.paragliding-rottweil.de

Luftikus
Hertwaldstr. 65b, 70378 Stuttgart (Hofen)
Telefon: +49101711537928
Email: info@Luftikus-Flugschule.de
www.luftikus-flugschule.de

OASE Gleitschirmschule
Auwald 1, D-87538 Obermaiseistein
Telefon: +49 101 832630036
Email: oase_petergege-online.de
www.oase-paragliding.de

Osthüringer Gleitschirmschule
Rosenthaler Str. 25, D-07338 Leutenberg
Telefon: +49(0)13673439357
OsthüringerGleitschirmschule
eionline.de

Flhimer Drachen und
Gleitschirmflugschuten
Wasserkuppe 46, D-36129 Gersfelden
Telefon: +49 10 66547548
Email: Infolltigschul-wasserkuppe@y.flugs0...r-wasserkuppe.de

Akv Team, Schwaravaidstrasse 30,
> 76693 Gernsbach
Telefon: +49 (0) 7224993365
Email: info@slotteam.de
www.skviteam.de

AFIORITY

von U-turn



DHV1-2

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

- mit AFS höchst mögliche Kappenstabilität in der Thermik
- Computeroptimiert: Flügeigrundriss und Profile, geometrische Schränkung
- Vmax (beschleunigt) 52 km/h
- Streckung 5,21

Süddeutsche eraltschirmschuler
Hauptstr. 53, D-83246 Unterixdssen
Telefon: +49 99864(7575)
cfrficeOppc-chiemsee.de
www.ainfachfliegen.ca

Flugschule Achensee Meute GmbH
Talstation Karwendelhahn, A-6213 Portisee
Telefon: +43 61524320134
aflicereskyconnection.at
www.skyconnection.at

Flugschule Salzkammergut GmbH
Flachbergweg 46, A-4810 Bmunden
Telefon: +43(0)761273 033
Email: flugschutergparegleiton.net
wieraparagleiten.net

SCHWEIZ
Jura, Flugschule
Dünnerstrasse 378, CH-4713 Matzendorf
Telefonr +41 (0) 623942222
Email: inforielugschula-jera.ch
wrePerflugschule-ibra.ch

9STEFIREICH
Afrsport Tirol 2000
Oberbach 30e, A-6653 Bach
Telefon: +43 (0)56346498
Email: flugschuleVairsporres
rerreemairspon.at

Fly-Hohe Wand
du Gasthof Pesti
Hehe Wand 77, A-2724 Stallhol
Telefon: +43 (0) 6503009584
Email: flugschule@fly-hohnorand.at

Flugschule, Zillertaler
Edenfehen, A-6290, Mayerhufer 676
Telefon: +43 IM 6643588485
Email: zfseirol.com
ienerwirlarrafer-liegschule.com

Ecale de vol libre Zerre
Hausi Bollinger
CP 11, CH-2518 Nods
Telefon: +41 (0) 327514742
Email: infontorro.ch

Unfallstatistik 2004

Gleitschirm, Teil 2

Ein Beitrag von Karl Slezak, DHV-Sicherheitsreferent

Unfälle beim Start

Fehler Startvorbereitungen

Unfälle beim Start			
unverletzt	Leicht verletzt	Schwer verletzt	Tödlich verletzt
0	4	20	0

4 (Vorjahr ebenfalls 4) schwere Unfälle durch Leinenknoten, die von den Piloten beim Vorflug- und Startcheck, bzw. beim Kontrollblick, übersehen wurden, mussten für 2004 verzeichnet werden. In 3 Fällen kam es durch das Gegensteuern zur Richtungskorrektur zum Strömungsabriss in geringer Höhe und zum Absturz, ein Pilot konnte die Drehbewegung nicht stoppen und prallte in den Hang. Gemessen an den Gefahren, die ein Flug mit verknöteten Leinen mit sich bringt, ist der Aufwand für ein sorgfältiges Kontrollieren der Leinen vor dem Start gering. Dies gilt besonders für steile Startplätze, denn hier ist es in der zwangsläufig kurzen Kontrollphase oft nicht möglich, einen Leinenknoten zu spüren/zu sehen und ggf. einen Startabbruch einzuleiten. Noch ein Tipp: Zieht der Schirm nach dem Abheben ohne Steuerleinenbetätigung zu einer Seite, grundsätzlich die Richtung zuerst mit Gewichtsverlagerung korrigieren. Wenn das nicht ausreicht, die Gegenbremse sehr vorsichtig betätigen. Nicht versuchen, den Leinenknoten gleich im Abflugbereich zu lösen. Zuerst Hangabstand gewinnen. Wenn durch das erforderliche Gegensteuern bis nahe an die Strömungsabrissgrenze gebremst werden muss, ist die Gefahr groß, dass schon geringer Thermik/Turbulenz einfluss zum Stall führt. Ist das überflogene Gelände nicht völlig ungeeignet, so ist eine kontrollierte Rettungsschirmauslösung meist die sicherste Alternative um diese heikle Situation einigermaßen schadlos zu überstehen. Kleines Rechenbeispiel: 7 Schwerverletzte 2003 und 2004 durch unkontrollierte

Schirmreaktionen, verursacht durch Leinenknoten. Nach einer Rettungsschirmauslösung liegt das Risiko schwerer Verletzungen dagegen nur bei 10%.

Startfehler

Beim eigentlichen (Vorwärts-) Startvorgang ist es ein Problem, das jedes Jahr (2004: 4) zu etlichen schweren Unfällen führt: überschießen und einklappen der Kappe. Die besondere Gefahr ist dabei, dass der Pilot mit eingeklapptem Schirm meist abhebt und in einer schnellen Drehbewegung zurück in den Hang geschleudert wird. Zwei Pilotenfehler führen zu dieser Unfallsituation: Zu dynamisches Aufziehen der Kappe und/ oder zu geringes Anbremsen des Schirmes am Ende der Aufziehphase. An steilen Startplätze bei stärkerem Wind ist die Gefahr besonders groß. Wer es gewohnt ist, an flachen Startplätzen oder hauptsächlich an der Winde zu starten, ist nicht darin trainiert, das dynamische Hochsteigen der Kappe beim Start an einem steilen Startplatz durch energisches Abbremsen zu stoppen.

Für solche Piloten wäre es dringend zu empfehlen, bspw. vor einem Fliegerurlaub in den Alpen, ein Starttraining an einem steilen Übungshang durchzuführen. Auch Groundhandling trainiert das Gefühl für die erforderlichen Steuerreaktionen sehr gut.

Ein weiterer relativ häufiger Unfallgrund beim Start ist das Entlasten und Einklappen der Kappe, wenn der Pilot beim Beschleunigen in eine Senke oder Mulde läuft. (2004: 3)

Zu frühes Reinsetzen ins Gurtzeug mit anschließendem Durchsacken und Bodenberührung war der Grund für einen Unfall mit Schwerverletzten. Die Unsitte, sich unmittelbar nach dem Abheben ins Gurtzeug zu setzen statt aufrecht und laufbereit bis zur Sicherheitshöhe zu fliegen, ist leider weit verbreitet. (2004: 2)

Vier Piloten wurden beim Aufziehen des Schirmes von starken Windböen erfasst und unkontrolliert übers Gelände geschleift. Zwei weitere wurden bereits im Startlauf von Seitenwindböen gegen ein Hindernis geschleudert. Alle Verletzten sind dabei schwer.

Fehler beim Rückwärtsstart führten zu 6 Unfällen mit 4 Schwerverletzten. In 3 Fällen drehten sich die Piloten versehentlich zum Starten in die falsche Richtung aus, hoben mit verdrehten Tragegurten und mit dem Rücken zu Flugrichtung ab. 2 der betroffenen Piloten steuerten in dieser Situation, wegen der überkreuzten Bremsleinen, in die falsche Richtung – zurück in den Hang. Einer touchierte im Abflug ein Hindernis.

Ein Pilot vergaß beim Eindrehen zum Rückwärts-Aufziehen das Mitführen einer Steuerleine. Der Start gelang zwar, die am Piloten verhängte Steuerleine brachte den Schirm nach dem Abheben jedoch in eine starke Kurve. Gegensteuern führte zum Strömungsabriss und zum Aufschlag im Trudeln.

Rettungsschirmöffnungen

Rettungsschirmöffnungen			
unverletzt	Leicht verletzt	Schwer verletzt	Tödlich verletzt
12	3	4	0

19 (Vorjahr 17) Rettungsgeräteöffnungen wurden gemeldet. Gründe für die Auslösung:

Unkontrollierte Extremflugsituationen: 16, Kollision: 3. In 13 Fällen öffnete die Rettungsvollständig und tragend, viermal reichte die Höhe bei der Auslösung (20-30 Meter) nicht mehr für eine tragende Öffnung.

In einem Fall kam es bei der Landung am Rettungsschirm zu schweren Verletzungen des Piloten. Dieser hatte versucht den Gleitschirm noch in geringer Höhe zu defor-



mieren und dabei starke Pendelbewegungen des Rettungsgerätes ausgelöst. 2 Piloten wurden bei der Rettungsschirmlandung leicht verletzt, der Rest (10) blieb unverletzt. In den Fällen nicht vollständiger Öffnung gab es 2 Schwerverletzte, 2 weitere Piloten blieben dank Baumlandung unverletzt. Kurios der Fall eines Piloten in Kössen. Nach seinen Angaben hatte sich ein großer Greifvogel auf seinen Gleitschirm gestürzt. Der Greif verfang sich seitlich in den Leinen des Schirmes und brachte diesen in einen raschen Spiralsturz. Der Pilot tat das Richtige, er löste den Rettungsschirm aus. Der Greifvogel verabschiedete sich darauf hin und flog seiner Wege.

Nach einem massiven Einklapper mit Spiralsturz löste ein Gleitschirmflieger am Wallberg das Rettungsgerät aus. Dieses öffnete jedoch nicht und verfang sich in den Leinen des Gleitschirms. Beim Aufprall in der vollen Rotation zog sich der Pilot schwerste Verletzungen zu. Leider ist diese besonders gefährliche Situation gar nicht so selten. Sie wird meist dadurch verursacht, dass der Pilot nicht (mehr) in der Lage ist, den Rettungsschirm im Innencontainer kraftvoll vom Gleitschirm wegzuz-

schleudern. Der Rettungsschirm fällt dann zunächst senkrecht nach unten und wird dort, nahe der Drehachse – im Falle einer Drehbewegung des Schirmes – oft nicht von der Zentrifugalkraft erfasst, die das Päckchen nach außen schleudern würde. Vielmehr bewegt sich der meist noch im Innencontainer befindliche Rettungsschirm anschließend wieder nach oben und wird oft vom rotierenden Gleitschirm erfasst, mit dem er sich dann verhängen kann. Bei einer Kollision mit Verhängung der Gleitschirme öffnete nur eines der beiden von den Piloten ausgelösten Rettungsgeräte tragend. Der Abstieg beider Flieger erfolgte an einem Rettungsschirm. Beim Aufprall zog sich einer der beiden lebensgefährliche Verletzungen zu, er konnte nur durch eine Notoperation gerettet werden.

sich am Babadag in der Türkei. Ein deutscher und ein holländischer Pilot waren nahe am Hang zusammen gestoßen. Beim Absturz zog sich der Holländer tödliche Verletzungen zu, der Deutsche überlebte. Bei den restlichen 3 gemeldeten Kollisionen (2 davon mit Rettungsgeräteöffnung) blieben die Beteiligten unverletzt.

Fehler bei Landeinteilung und Landung

Die häufigste Einzelursache ist ein zu niedriger Übergang vom Queranflug in den Endanflug (oft mit hoher Schräglage) und der nachfolgende Aufschlag auf den Boden in der Kurve. Auch Landungen mit Rückenwind sind sehr verletzungsträchtig und ziemlich häufig. Bei der Landung selbst sind es typische Anfängerfehler, vor allem zu frühes oder zu spätes bzw. fehlendes Durchbremsen, die zum Unfall führen. Anfänger und wenig erfahrene Piloten sind überdurchschnittlich häufig von Landeunfällen betroffen. Oft genügt es, wenn ein Parameter vom Gewohnten abweicht, um die Piloten dann aus dem Konzept zu bringen. Stärkerer Wind, Wind aus einer anderen Richtung, steigende oder sinkende Luft

Unfälle nach Kollisionen			
unverletzt	Leicht verletzt	Schwer verletzt	Tödlich verletzt
2	0	2	0

Kollisionen

5 (Vorjahr 6) Kollisionen (5 GS-GS) wurden gemeldet. Der schwerste Unfall ereignete

über dem Landeplatz beispielsweise. Ein zu niedriges Anfliegen des Landeplatzes führt insgesamt zu deutlich mehr Unfällen als ein zu hohes Anfliegen.

Neben diesen Ursachen gibt es jedes Jahr zusätzlich eine Reihe von Piloten, die schlicht nach der Landung umknicken, in ein Loch treten, seitlich oder nach vorne umfallen, usw. und sich dabei, meist an den Beinen, verletzen.

Beim Toplanding kam es zu 5 gemeldeten Unfällen mit 3 Schwerverletzten. Die Ursachen für Unfälle beim Einlanden am Startplatz sind weit gestreut. Die Fehleinschätzung der Windsituation (z.B. Landeort wird zu weit im Lee gewählt, zu spätes Eindrehen des Schirmes gegen den Wind), mit der Folge von Einklappen, starkem Durchsacken oder Landung mit Rückenwind, ist der häufigste Unfallgrund. Jedoch gibt es auch andere Unfallursachen: Strömungsabriss durch zu starkes Anbremsen, Sturz oder Verletzung nach der Landung (z.B. wegen stark unebenem Gelände oder weil der Gleitschirm nach der Landung außer Kontrolle gerät und den Piloten mitschleift). Grundsätzlich sind Startplätze (außer auf Schleppstrecken) schlecht zum Landen geeignet. Turbulenzonen und die Auswirkung von thermischen Ablösungen sind oft schwierig zu beurteilen. Zudem ist der Landeanflug nicht unproblematisch. In der Praxis hat sich ein Anflug durch Herandriften mit Seitenwind (Queranflug) und einem relativ kurzen Endanflug gegen den Wind bewährt. Vorteil: Geringere Gefahr ins Lee zu geraten und bessere Höhenabschätzung. Toplanding und erneutes Herausstarten macht tierisch Spaß, sollte aber auf wirklich hindernisfreie und problemlose Gelände und gut einschätzbare, nicht stark böige Flugbedingungen beschränkt bleiben.

Hindernisberührung

Unfälle nach Hindernisberührung

unverletzt	Leicht verletzt	Schwer verletzt	Tödlich verletzt
21	4	11	2

Baumlandung und Baumberührung

Baumlandungen mit dem Gleitschirm verlaufen in der Regel glimpflich (2004: 14 unverletzte, 2 leicht verletzte Piloten). Die Entscheidung, gezielt einen Baum anzufle-

gen, wenn der Flugweg keine andere Möglichkeit offen lässt, wird von den meisten Piloten bewusst getroffen. Ungleich gefährlicher wäre es zu versuchen, den Gleitschirm in irgendeine Lichtung oder auf einem engen Forstweg einzulanden. Meist unterschätzt man dabei den Platzbedarf der Gleitschirmkappe. Kommt es dadurch zu einer seitlichen Baumberührung, ist die Wahrscheinlichkeit eines verletzungsfreien Ausgangs der Notlandung nur noch gering. (2004: 1 Toter, 4 Schwerverletzte, ein unverletzter Pilot) Es kommt zu einer schnellen Schleuderbewegung von Schirm und Pilot. Der Aufprall erfolgt im besten Fall im Geäst, manchmal jedoch auch auf dem Boden oder dem Stamm des Baumes.

Beim (zu) hangnahen Thermikkreisen hängten sich 3 Piloten in die Bäume. Übereinstimmend schilderten sie, dass beim Eindrehen gegen den Hang das erwartete Steigen ausblieb und ihnen im Abwind „der Wald entgegengesprungen sei“. „In Zukunft drehe ich nur noch mit so großem Abstand zum Hang, dass ich den Kreis auch bei plötzlichem Sinken oder einer Windböe von hinten sicher zu Ende bringe“ war die Lehre eines der Betroffenen, der nichts hinzuzufügen ist.

Seilbahnkabel und Stromleitungen

In der BILD-Zeitung wird nur selten übers Gleitschirmfliegen berichtet. Es muss schon etwas Besonderes geschehen. So wie letztes Jahr, als sich eine Gleitschirmfliegerin medienwirksam in den Seilen der Tegelbergbahn verfangen und gerettet werden musste. Bei zwei weiteren Seilbahn-Kollisionen wurde ein Gleitschirmflieger schwer am Rücken verletzt, als, bei einem Bergungsversuch durch Helfer, die Leinen des Schirmes rissen und er zu Boden stürzte. Unverletzt blieb ein Pilot, der im seilbahngespickten Fluggebiet der Ebenalp (Schweiz) in die Kabel der Schächlerseilbahn flog. Er musste in einer aufwändigen und extrem teuren (9.000 Euro) Rettungsaktion geborgen werden. Die besondere Problematik ist die schlechte Erkennbarkeit von Seilbahnkabeln während des Fluges. Jeder Pilot sollte besonderen Respekt vor diesen tückischen Hindernissen haben und großen Abstand wahren.

4 (Vorjahr ebenfalls 4) Kollisionen mit Stromleitungen wurden gemeldet. Keiner



der beteiligten Piloten wurde dabei durch den Strom geschädigt. Zwei Piloten verletzten sich am Rücken, als sie nach der Kollision zu Boden stürzten. Eine der großen Überlandleitungen im Drautal übersah ein Flugschüler bei einem Übungsflug. Trotz Anweisungen über Funk flog er mit der Kappe direkt in die Leitung. Er blieb unverletzt, weil der Schirm sich wieder aus der Leitung löste und nach einem Riesenpendler normal weiterflog. Die vergleichsweise „harmlosen“ Unfallfolgen der letzten beiden Jahre bei Kollisionen mit Stromleitungen dürfen nicht über die bestehende Lebensgefahr in dieser Situation hinwegtäuschen. In der Vergangenheit waren auch Unfälle mit schweren und tödlichen Stromverbrennungen zu verzeichnen.

Mehrere Kollisionen mit Autos (5) führten glücklicherweise zu mehr Sachschaden als Verletzungen. Sehr schwere Rückenverletzungen erlitt ein Pilot, dessen Schirm von starken Turbulenzen (Flug im Lee) unkontrolliert an einen Laternenmasten getrieben wurde. Eine Flügelseite verhängte sich, der Pilot wurde in einer extremen Drehbewegung auf den Boden geschleudert.

Groundhandling

Groundhandling wird als Trainingsmethode im Flachen immer beliebter. Zweifellos bringt das Spielen mit dem Schirm einen enormen Trainingseffekt für's Fliegen. Stark böige Windbedingungen können jedoch gefährlich werden und haben in der

vergangenen Saison 4 (Vorjahr 6) schwer-verletzte Piloten gefordert. Alle wurde von Böen mehrere Meter ausgehebelt und schlugen unkontrolliert auf dem Boden auf oder wurden gegen ein Hindernis geschleudert.

Böiger Wind ist das größte Sicherheitsproblem beim Groundhandling, man sollte ihm mit großem Respekt und natürlich mit Helm, Handschuhen und Protektorgurtzeug begegnen. Wird nur mit den Steuerleinen „gehandelt“ ist ein Aushebeln bei Böeneinwirkung praktisch nicht zu verhindern. Deshalb sollten bei starken oder böigen Bedingungen die Hände stets an den C/D-Gurten sein.

In den Fluggebieten haben sich die Tiere auf den Weiden an die Flieger gewöhnt. Anders sieht es aus, wenn irgendwo zum ersten Mal ein Gleitschirmpilot auftaucht. Ein groundhandelnder Paragleiter hat einige Kühe so gründlich in die Flucht geschlagen, dass eine mehrstündige Suchaktion erforderlich war, um die Herde, die mehrere Zäune durchbrochen hatte, wieder einzufangen. In zwei anderen Fällen gingen die in der Nachbarwiese weidenden Pferde durch. Beide Tiere verletzten sich, eines davon, ein wertvolles Rennpferd, musste anschließend in tierpsychiatrische Behandlung!

Ausbildung

Unfälle in der Ausbildung			
unverletzt	Leicht verletzt	Schwer verletzt	Tödlich verletzt
5	7	17	0

Wie bereits im Vorjahr gab es keinen tödlichen Unfall in der Flugausbildung (2002: 3), das ist eine sehr positive Bilanz. Insgesamt kam es zu 19 (Vorjahr 29) Unfällen in der Flugausbildung, der überwiegende Teil davon Start- und Landeunfälle. Von Sicherheitstrainings wurden 2 Unfälle gemeldet.

Unfälle beim Windschlepp

Unfälle beim Windschlepp			
unverletzt	Leicht verletzt	Schwer verletzt	Tödlich verletzt
0	1	7	0

Nur 4 (Vorjahr 9) Unfallmeldungen betrafen die Startart Windschlepp (vom Start bis zum Ausklinken). 3 Sackflüge am Seil (siehe bei „Übersteuerung“) wurden dabei gemeldet. Ein Pilot startete mit einem Leinenknoten und übersteuerte bei der Richtungskorrektur den seitlich ausbrechenden Schirm bis zum Strömungsabriss. Durch die Verwendung einer Schlepphilfe ist das Problem der Sackflüge am Seil vollständig aus der Welt zu schaffen. Der DHV empfiehlt grundsätzlich deren Verwendung. Der Rückgang der Sackflugunfälle lässt darauf

schließen, dass die Empfehlung bei den Piloten Gehör findet. Kein Jahr vergeht, ohne dass nicht mindestens ein Unfall durch einen Fixseilschlepp gemeldet wird. Diesmal hatte ein Jugendlicher ein Bergseil an die Anhängerkupplung eines Autos und an seinem Gurtzeug befestigt. Vom böigen Wind emporgerissen brach der Schirm zwangsläufig am Scheitelpunkt der Aufwärtsbewegung seitlich aus (Lockout) und der Junge stürzte mit hoher Geschwindigkeit auf den Boden. Dabei wurde er schwer verletzt. Vor zwei Jahren forderten laienhafte Schlepps am fixierten Seil 2 Tote.

Unfälle mit Doppelsitzern

Unfälle beim Tandemfliegen			
unverletzt	Leicht verletzt	Schwer verletzt	Tödlich verletzt
Passagier: 1	Passagier: 0	Passagier: 1	Passagier: 0
Pilot: 2	Pilot: 0	Pilot: 0	Pilot: 0

Nach zwei unfallreichen Jahren (2002: 8 Unfälle, 2003: 11 Unfälle) wurden im letzten Jahr nur 2 Unfälle beim Passagierfliegen gemeldet. Dabei kam es nur in einem Fall (Start bei Rückenwind!) zu einer schweren Verletzung des Passagiers. Bei einem weiteren Unfall klappte der Doppelsitzer in einer Leethermik ein. Der gerade noch öffnende Rettungsschirm und der Aufprall in dichten Büschen verhinderte Verletzungen von Passagier und Pilot.

Anzeige



skywalk Sommeroffensive

Wessen Geldbeutel sich bisher beharrlich gegen die Neuanschaffung eines Schirmes gewehrt hat, dem wollen wir hier eine attraktive Entscheidungshilfe vorstellen:

Fun cruiser MESCAL plus hochfunktionalem skywalk Systemoverall als monatliches

99€ PAKET*

*0% Zins bei 24-monatiger Laufzeit z.Zt. nur in Deutschland möglich

MESCAL

JET FLAP fun cruiser DIW 7

-rEckuLA

JET FLAP freerider - DHV 1-2

CAVEN NE

SPORTSTER - DHV 2

PCIISCPN

JET FLAP race carver- DHV 2-3

IJIIN'T

JET FLAP hiplace - DHV 1.2

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

www.skyfinanz.de

skyfinanz

In

Mehr Infos bei deinem Skyfinanz-Partner unter...

IKE LUB

BO

GENZ

proudly present



Der erste Gleitschirm-, Boot- und Zeltverleih per Versand!

Vertrieb von Booten und Zelten.

- ☒ Wir liefern hochwertige Ausrüstungen für die vielseitige und anspruchsvolle Freizeitgestaltung! Rundum sorglos Service! ☒ Abenteuer für die ganze Familie!
- ☒ DU bestimmst genau wann und wo du eine bestimmte Ausrüstung haben möchtest. Die Ausrüstungen werden vor jedem Verleih einer ausführlichen Sichtkontrolle unterzogen.

THERMIKAUSRÜSTUNG

- Z NOVA Primax
- Charly Light 3000
- Charly SC
- O Rucksack
- O Versicherung*
- O Versand
- Z 239 €** 1. Leihwoche
- ☒ **168 €** pro Woche** bei 3 Wochen Leihdauer

BERGSTEIGERAUSRÜSTUNG

- ☒ NOVA Syntax Easy Walking
- O Charly Superlight
- O Charly SC
- O Rucksack
- O Versicherung*
- O Versand
- ☒ 259 €** 1. Leihwoche
- ☒ **182 €** pro Woche** bei 3 Wochen Leihdauer

TANDEMAUSRÜSTUNG

- III NOVA Phor2
- O 2 Charly Gurtzeuge
- O Charly Duo 200
- ☒ Rucksack
- O Versicherungen*
- ☒ Versand
- IC 399 €' 1. Leihwoche
- ☒ **309 €** pro Woche** bei 3 Wochen Leihdauer

Details auf Anfrage. ** Gilt für Deutschland und Österreich inklusive Hin- und Rückversand.

Auch im Angebot

NOVA Syntax und Mamboo!

Expeditionstaugliche Fait- und Luftboote von **Klepper, Pouch** und **Grabner**
Familien-, Gruppen- und Leichtzelte von VauDe, Exped, Marmot, Eureka!

www.fliegfix.de

Genz Sportgeräte GmbH Telefon +43.36 13.21 181 oder +43.664.44 63 62 3

Unfallstatistik 64

Hängegleiten

1. Unfallzahlen

Im Jahre 2004 wurden dem DHV 28 Unfälle mit Hängegleitern von deutschen Piloten im In- und Ausland gemeldet, davon 2 Todesfälle. Die nachfolgende Tabelle zeigt die Hängegleiter-Unfallzahlen im Jahresvergleich.

Jahr	Unfälle Gesamt	Tödliche Unfälle
1997	50	5
1998	43	6
1999	33	3
2000	42	5
2001	34	4
2002	32	4
2003	38	2 (+ 1 Passagier) 1 Pilot vermisst
2004	28	2

Sowohl bei der Gesamtzahl der Unfälle als auch bei den tödlichen Unfällen war in der vergangenen Saison der niedrigste Stand seit Jahren zu verzeichnen.

2. Flugphase beim Unfall

Landeerteilung und Landung sind die unfallträchtigsten Flugphasen beim Drachenfliegen. Über die Hälfte aller Hängegleiter-Unfälle ereignen sich hier, während bei Start und Abflug ca. 30%, in der Flugphase selbst nur 20% der Unfälle zu verzeichnen sind.

Ursache	2000	2001	2002	2003	2004
Fehler Landeerteilung und Landung	34%	27%	43%	26% (10)	8 (29%)
Fehler Start Abflug	16%	22%	12%	24% (9)	5 (18 %)
Kollision mit Hindernis im Flug	14%	17%	20%	14% (5)	5 (18%)
Kollision Luftfahrzeug	5%	4%	0%	3% (1)	0 (0 %)
Gefährliche Flugbedingungen	nicht erhoben	7%	11%	5% (2)	3 (11%)
Medizinischer Ausfall	nicht erhoben	4%	3%	0 % (0)	0 (0%)
Technik Ausrüstung	9%	4%	6%	10% (4)	0 (0%)
Lockout Winde	5%	7%	0%	5% (2)	1 (3%)
Technik Schleppausrüstung	5%	2%	0%	3% (1)	2 (7%)
Überschlag	7%	2%	5%	7% (3)	3 (11%)
Nicht eingehängt	2%	4%	0%	3% (1)	1 (3 %)
Sonstiges	5%	0%	0%	0 %	0 (0%)



3. Unfallursachen

Fehler Landeerteilung und Landung

Für mehr als die Hälfte der Unfälle in der Landephase (2004:7) ist Hindernisberührung im Anflug die Ursache. Dabei ist räumliches Unterschätzen des Abstands zum Hindernis, meist beim Übergang vom Gegen- in der Queranflug oder vom Quer- in den Endanflug ebenso häufig, wie plötzliches

Steigen oder Sinken und eine dadurch verursachte gefährliche Annäherung an ein Hindernis. Fast immer enden solche Unfälle mit schweren Verletzungen. 2004 führten Baumberührungen im Landeanflug und der anschließende Sturz auf den Boden, alle in einer Höhe von 5 - 10 Meter über Grund, zu 4 Schwerverletzten, einem lebensgefährlich Verletztem und einem Toten. Der tödlich Verunglückte hatte eine Ortschaft zu niedrig überflogen und war zu einer Notlandung auf einer kleinen Wiese mitten im Ortsbereich gezwungen. Mit einem Rückenwind von 25 km/h flog er seinen Landeort an, kam jedoch durch starke Turbulenzen etwas von seinem Kurs ab und prallte mit sehr hoher Geschwindigkeit direkt an den Stamm einer großen Tanne. Beim Aufprall erlitt er einen Genickbruch. Zweimal verunglückten Piloten schwer, weil sie so tief aus dem Quer- in den Endanflug drehten, dass dabei der kurveninnere Flügel Bodenberührung bekam. Bei der Landung selbst führte zu spätes Rausdrücken und ein dadurch verursachtes Aufsetzen mit hoher Geschwindigkeit zu drei schwe-



ren Unfällen. Alle drei Piloten schwangen durchs Trapez nach vorne und erlitten Oberarmbrüche. Ein weiterer Pilot musste in einem hohen Roggenfeld außenlanden. Beim Ausschweben stoppte das hohe Getreide abrupt die Fahrt des Drachens, beim Aufprall auf den Boden erlitt der Pilot schwere Kopf- und Brustwirbelverletzungen.

Fehler Vorflugkontrolle, Start und Abflug

„Nicht eingehängt“! Das Schreckgespenst aller Drachenflieger schlug auch letzte Saison zu, allerdings diesmal mit einem Ausgang, der die Fachwelt in Erstaunen versetzte. Ein amerikanischer Flugschüler hatte sich am Tegelberg nach der Kontrolle durch den Fluglehrer wegen einer Unterbrechung des Startbetriebs wieder ausgehängt. Als er an der Reihe war, bemerkte niemand den fatalen Fehler. Nach dem Abheben hing der Schüler folgerichtig nur noch mit den Händen an der Basis. Die Funkenweisungen des Fluglehrers, den Ret-

tungsschirm auszulösen, ignorierte er. Stattdessen gelang es dem muskelbepacktem Ami, ehemaliges Mitglied einer US-Spezialeinheit, sich soweit an der Basis empor zu ziehen, dass er Oberarme und Achseln einspreizen konnte. So flog er vor den Augen zahlreicher fassungsloser Zuschauer die 900 Höhenmeter bis zum Landeplatz, sogar der Anflug gegen den Wind gelang. Einen Meter über dem Boden löste er sich vom Drachen und „landete“, unverletzt bis auf ein paar Abschürfungen unter den Achseln, auf der Wiese.

Hauptfehler beim Start sind, wie bereits in den letzten Jahren auch, das Abheben mit zu hohem Anstellwinkel und der Start mit zu geringer Laufgeschwindigkeit. Meist folgt dem Abheben mit zu hohem Anstellwinkel ein seitliches Abschmieren des Flügels bis zum Aufprall im Gelände.

Hindernisberührung im Flug

Zu einem tödlichen Unfall kam es im August am Tegelberg. Bei aufliegender

Basis und starkem NW-Wind wollte ein Pilot auf Strecke Richtung Osten gehen. Südostseitig des Tegelbergs flog er aus unbekannter Ursache direkt in eine Felswand. Ob er möglicherweise in die Wolken geflogen ist und dabei die Orientierung verloren hat oder aufgrund von Leeturbulenzen in die Wand gestürzt ist, war nicht zu klären. Es gab keine Augenzeugen.

Zwei Piloten entschieden sich, mangels anderer Landemöglichkeiten, für eine kontrollierte Baumlandung. Beide blieben unverletzt.

Kollision mit Luftfahrzeug

Unfälle durch Kollisionen mit anderen Luftfahrzeugen wurden im Jahr 2004 nicht bekannt.

Tucks

Drei Überschläge deutscher Piloten wurden gemeldet. Glücklicherweise gingen diese Vorfälle glimpflich aus, da allen die Auslösung des Rettungsgerätes gelang.



Foto: Oliver Barthelmés

Unfälle beim Schlepp

Windenschlepp

Ein Unfall beim Windenschlepp wurde gemeldet. Beim Umklinken war der Drachen, wohl wegen falsch gewähltem Anstellwinkels, seitlich ausgebrochen. Dem Piloten gelang die Korrektur der starken Schräglage nicht mehr, obwohl der Windenführer sofort den Zug vom Seil nahm. Mit noch eingehängtem Schleppseil entschied sich der Pilot, nach eigener Angabe bewusst, nicht weiter gegen zu steuern, sondern die Schräglage beizubehalten und eine Baumlandung zu versuchen. Es gelang, mit leichten Verletzungen konnte der Drachenfliegervon der Feuerwehraus der 25 Meter hohen Buche geborgen werden.

UL-Schlepp

Bei der Einweisung zur Startart UL-Schlepp ereigneten sich zwei Unfälle. Beide wurden verursacht durch das verwendete Gabelseil der Schleppklinge. Dieses befand sich im Landeanflug deutlich unterhalb von den Piloten. In einem Fallverging sich das Endstück an einem Grasbüschel oder sonstigem Gegenstand am Boden und brachte dadurch das Ausschweben abrupt zum Stoppen. Der Drachen stürzte auf die Nase und der Pilot zog sich beim harten Aufprall auf dem Boden eine schwere Wirbelverletzung zu.

Der andere Pilot trat, beim ersten Schritt der Landung, genau auf das Endstück des Gabelseils. Auch hier crashte der Drachen auf die Nase, der Pilot zog sich einen Oberarmbruch zu.

Medizinischer Ausfall

Im Jahr 2004 wurde kein Hängegleiterunfall durch gesundheitliche Problem des Piloten (Blackout, Bewusstlosigkeit, Herzversagen, Gehirnschlag) bekannt.

Unfälle in der Ausbildung

Zu 5 Unfällen (Vorjahr 6) kam es in der Ausbildung bzw. Einweisung in zusätzliche Startarten.

Drei Unfälle, einer beim Start, einer bei Laufübungen und einer bei der Landung wurden aus der Grundausbildung (Übungshang) gemeldet. In einem Fall waren grenzwertige Windbedingungen und der Erstflug auf einem neuen Gerät zuviel für die Flugschülerin. Sie reagierte nicht mehr auf die Funkanweisungen des Lehrers und landete

unkontrolliert aus einer engen Kurve.

Bei der Einweisung zur Startart UL-Schlepp ereigneten sich zwei Unfälle.

Sonstige Unfälle

Ein schreckliches Unglück ereignete sich an einem Flugplatz im Badischen. Es herrschte Mischbetrieb, Segelflieger, Motorflieger und Drachen (im UL-Schlepp) starteten und landeten. Ein Motorflugzeug, besetzt mit vier Personen, kam beim Start leicht seitlich von der Graspiste ab und geriet dabei in den Startbereich der Drachen. An dieser Stelle befand sich das lose Schleppseil des UL, das nach dem Start des Flugzeugs an Hängegleiter und UL angebracht werden sollte. Dieses verding sich am Fahrwerk des Flugzeugs. Ein gerade gelandeter Segelflieger warnte den Flugzeugführer über Funk. Der glaubte offensichtlich, es handle sich um das an der Winde befestigte Schleppseil der Segelflieger und leitete im Steigflug, ca. 30 Meter über Grund eine enge Kurve ein. Aufgrund des zu hohen Anstellwinkels und der niedrigen Geschwindigkeit des Motorflugzeugs kam es zu einem Strömungsabriss und zum Absturz. Dabei starben drei der vier Insassen. Die behördliche Unfalluntersuchung ergab, dass die UL- und Drachenflieger keinerlei Schuld an dem Unglück traf.

Verletzungen

Bei den tödlichen Unfällen sind es vor allem schwerste Kopf- und Halswirbelverletzungen, die zum Tod des Piloten führen. Dies war auch bei den beiden tödlichen Unfällen im letzten Jahr der Fall.

Die häufigsten schweren Verletzung beim Drachenfliegen sind Oberarmfrakturen (2004:6), Wirbelfrakturen (2004:6) und Verletzungen des Kopfes (2004:5).

Verletzungsgrad im Jahresvergleich

Jahr	Unverletzt	leicht verletzt	Schwer verletzt	Tödlich verletzt
2000	8 = 19%	9 = 21%	20 = 48%	5 = 12/14
2001	4 = 12%	6 = 17%	20 = 59%	4 = 12%
2002	6 = 19%	4 = 12,5/4	18 = 56%	4 = 12,5%
2003	9 = 24%	4 = 11%	21 = 57%	3 = 8%
2004	5 = 18%	6 = 21%	15 = 54%	2 = 7%

Zwei der gemeldeten Überschläge ging ein extremes Aufrichten des Drachens voraus („Männchen“) und dann der Tuck nach vorne. In einem Fall erfolgte der Überschlag direkt nach vorne, nachdem der Pilot einen „gewaltigen Schlag“ von oben und anschließend eine schlagartige Gewichtslosigkeit gespürt hatte. „Frischer Wind und Frühlingsthermilc verdienen wohl doch mehr Respekt“. Das ist die Lehre, die ein Drachenflieger aus seinem Überschlag am Fluggelände Porta Westfalica gezogen hat. Offensichtlich hatte eine Windscherung den Tuck ausgelöst. Nach mehrmaligem Überschlag riss es dem Piloten die Hände von der Basis, er fiel ins Segel und der Drachen zerbrach. Nach der Auslösung des Rettungsschirmes hatte der Pilot leider das Pech über eine Siedlung getrieben zu werden und auf einem Hausdach „einzuschlagen“. Dabei zog er sich eine Fraktur an den Beinen zu.

282/135

Gleitsegel

MusterprüfNr	Muster Klasse	Inhabertier Musterprüfung Fluggewicht min. - max.
DHV GS-01-1358-05	Firebird Spider S 1-2 GH	Firebird International AG 60 kg - 85 kg
DHV GS-01-1359-05	Firebird Tods 1-2 Biplace	Firebird International 66 140 kg - 220 kg
DHV GS-01-1360-05	Firebird Twix Zipper 1-2 Biplace, GH	Firebird international AG 120 kg - 180 kg
DHVG S-01-1161-05	NOVA Syntax Easy Wolke XXS 1-2 GH	NOVA Vertriebsgesellschaft m.b.H. 55 kg - 80 kg
DHV GS-01-1362-05	Skywalk Poison M 2-3 GH	Skywalk GmbH & Co. KG 90 kg - 110 kg
00065-01-1363-05	Paratech P815 1-2 Biplace	PARATECH AG 140 kg - 225 kg
DHV G5-01-1364-05	Eden 3.24 1-2 GH	Skyline Flight Gear GmbH 70 kg - 90 kg
DHV G5-01-1365-05	Eden 3x26 1-2 GH	Skyline Flight Gear GmbH 77 kg - 100 kg
OHO GS-01-1366-05	Eides 2 S 1 GH	SKY PARAGLIDERS A.S. 69 kg - 90 kg
DHV GS-01-1367-05	Eides 23e 1 GH	SKY PARAGLIDERS A.S. 82 kg - 105 kg
DHV G5-01-1368-05	Eides 2 L 1 GH	SKY PARAGLIDERS 100 kg - 130 kg
NV05.01-1369-05	Gin Beeile 38 1-2 Biplace, GH	Gin Gliders Inn. 120 kg - 180 kg
DHV GG-01.1370-05	wings of change Twister Xi 5 2 GH	wings of change 65 kg - 90 kg
DHV G5.01-1371-05	wings of change TvästerXi 2 GH	Wagt of change 80 kg - 105 kg
DHV G5.01-1372-05	wings of (bange Twister Xi 2 GH	wings of change 100 kg - 125 kg
DHV G5.01.1373.05	Wings of change Isis M 1 GH	wings of change 75 kg - 190 kg
DHV 05.01-1374-05	Wings of change Isis L 1 GH	wings of change 95 kg - 125 kg
DHV 05-01-1375-05	NOVA Tattob [-OS 2 GH	NOVA Vertriebsgesellschaft mb.H. 65 kg - 85 kg
DHV G5-01.1376-05	NOVA Tattoo C-5 2 GH	NOVA Vertriebsgesellschaft m.b.H. 80 kg - 100 kg
DHV G5-01-1377-05	NOVA Tattoo GM 2 GH	NOVA ertriebsgesellschaft m.b.H. 90 kg - 110 kg
DHV G5-01-1378-05	NOVA Tattoo C.L 2 GH	NOVA Vertriebsgesellschaft m.b.H. 100 kg - 130 ke
DHV G5-01-1379.05	Advance Signa 622 2 GI	ADVANCE Thun AG 55 kg - 80 kg
OHO GS-01-1380-05	Ozone Mantra S 2-3 GH	OZONE Gliders Ltd. 70 kg - 87 kg
DHV G5.014381.05	Ozone Mantra M 2-3 GH	OZONE Gliders Ltd. 82 kg - 102 kg
DHV G5-01-1382-05	Ozone Mantra L 2-3 GH	OZONE Gliders Ltd. 97 kg - 117 kg
DHV OS-01-1383 05	Nova Mambou XS 1-2 GH	NOVA VertriebsgesefisLhaft 55 kg - 85 kg
DHV e01-1384-05	Gin Zulu M 1-2 GH	Gin Gliders 85 kg - 105 kg
DHV G5-01-1385-05	Skywalk Poison S 2-3 GH	Skywalk GmbH & Co. KG 75 kg - 95 kg
DHV OS-01-1386.05	FreeXArcane S 2 GH	FreeX GmbH 55 kg-75 kg
DHV GS-01-1381-05	Ozone Mantra 01. 2-3 GH	NONE Gliders Lid. 112 kg - 135 kg

Hängegleiter

MusterprüfNr	Mieter Klasse	Inhaber der Musterprüfung Fluggewicht max.
DE1101.0410-05	Spyder 12.5 2	Flugsport Seedwings GmbH 84 kg - 110 kg

Gleitsegelgurtzeuge

MüsetnriifNr	Muster Anhängelast max.	Inhaber der Musterprüfung
DHV G5-03-0314-05	Flash 120 kg	Fly market Flugsport-Zubehör GmbH & Co. KG
OHO G5.03-0315-05	Clever 120 kg	Tunnpoint Fastline GmbH
DHV G5-03.0316-05	Charly Titan 120 kg	Finsterwalder GmbH

Gleitsegelrettungsgeräte

MusterprüfNr	Muster Anhängelast max.	Inhaber der Musterprüfung
DHV GS-02.0125-05	PARATECH PR1 M 100 kg	PARATECH AG
DHV 65-02-0126-05	PARATECHPR1 119 kg	PARATECH AG
DHV G5 02-0127-05	U-Turn PROTECT 38 100 kg	0-Turn GmbH
DHV G5 02-0128-05	1-Turn PROTECT 42 120 kg	U-Turn GmbH

DHV/OeAeC-anerkannte Betriebe für Luftsportgerät

Name	Anerkennung für
Adresse, Telefon, Fax, die!	
"KMP Gliders" Kevin Payne und Daniel Loritz GbR DE 87459 Pfronten-Ried Allgäuer Str. 17 08363/928031 kev.payne@gmx.de	Herstellung und Instandhaltung von GS, Gurtzeugen, Rettungsgeräten
Drachenflug Center Chiemsee DE 83250 Marguarstein Wessner Hof f Pettendorf 11 infrobeflugschuleide	Instandhaltung von HG

Anzeige



safety guarantee-

EINZIGARTIG. NOVA PROTECT.

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

MEHR INFORMATIONEN SEI IHRER FLUGSCHULE UND AUF WWW.NOVA-WINGS.COM.

„Die Schwarzwaldgeier“ starten durch

Auf ein erfolgreiches Jahr blickt der Gleitschirmverein Baden „die Schwarzwaldgeier“ zurück. Anlässlich der Jahreshauptversammlung berichtete der scheidende Vorstand, dass die Unfallserie aus dem Vorjahr gestoppt wurde. Bis auf wenige leichtere Blessuren - wie sie auch bei jeder anderen sportlichen Betätigung auftreten - wurden im Jahr 2004 ca. 3.500 Starts und Landungen am Merkur völlig problemlos durchgeführt. Damit haben sich die aktuellen Sicherheitsbestimmungen (auf der Homepage des Vereins zu finden), die als Reaktion auf die Unfallserie aus dem Vorjahr verabschiedet wurden, bewährt. Der scheidende erste Vorsitzende des Vereins Martin Lohse: "Eigentlich spiegeln die aktuellen Sicherheitsbestimmungen ohnehin nur das wieder, was jeder Pilot als kleines Einmaleins des Fliegens beherrschen sollte. Nach Eröffnung des attraktiven Geländes waren leider unvorsichtige Gastpiloten sicherheitstechnisch nicht immer ausreichend versiert. Nunmehr wird von jedem Gastpiloten eine Gelände- und Gefahrenweisung verlangt, bevor er das erste Mal abheben darf. Wer sich nicht daran hält, bekommt die Starterlaubnis entzogen. Das hat sich bewährt." Der Dank des Vereins gilt all jenen Piloten, die sich im abgelaufenen Jahr an diese Bestimmungen gehalten haben und damit ihren wichtigen Beitrag zum Erhalt des attraktiven Geländes geleistet haben. Auch in Zukunft sind dem Verein diese verantwortungsbewussten Piloten herzlich willkommen.

Das Vereinsmitglied Rolf Böttcher stellte den aktuellen Streckenrekord am Merkur ein. Am 29.6.2004 flog er in knapp drei Stunden vom Merkur aus bis nach Heilbronn, was einer Strecke von ca. 80 km entspricht. Der Verein gratulierte Rolf Böttcher, der insbesondere die Überquerung des Murgtals als besondere Herausforderung empfand, zu dieser fliegerischen Leistung.

Auch die Mitgliederzahl konnte weiter gesteigert werden. Nach turbulenten Jahren hat nunmehr der alte Vorstand das Zepter an die nächste Generation weitergegeben. Um jedoch die Kontinuität zu wahren, wechselte der bisherige 2. Vorstand, Thorsten Richter, in

das Amt des Kassiers und steht damit auch dem neuen Vorstand mit Rat und Tat zur Seite. Zum neuen Vorstand wurden gewählt: Karl Busch (1. Vorsitzender), Bernhard Litschauer (2. Vorsitzender), Thorsten Richter (Kassier), Martin Wittke (Referent für Öffentlichkeitsarbeit) und Roland Klein (Referent für Sicherheit und Technik). Für 2005 steht die Errichtung einer Wetterstation auf dem Merkur an erster Stelle. Damit soll die Möglichkeit geschaffen werden die aktuellen Wetterdaten über Funk, Telefon und Internet vom Merkur abzurufen. Das Fliegen an Baden-Badens Hausberg wird damit noch attraktiver und sicherer. Im Übrigen wird man an die erfolgreiche Arbeit des alten Vorstandes anknüpfen und dankt diesem nochmals auch im Namen aller anderen Mitglieder für die geleistete Arbeit.

► Gleitschirmverein Baden, Martin Wittke

Testival vom 10.-11.09.2005 in Hardheim

Vom 10. - 11.09.2005 findet ein Testival mit verschiedenen Herstellern und Händlern aus dem Drachen- und Gleitschirmbereich sowie Schlepwinden mit Zubehör statt.

Stattdessen wird das ganze auf unserem Schleppl Gelände, dem Standortübungsplatz Kulsheim. Hier stehen uns Schlepptrecken von 900 - 1200 m für alle Windrichtungen zur Verfügung. Geschleppt wird per Winde, eine Sondergenehmigung für UL-Schlepps ist in Arbeit. Übernachtungen auf dem Gelände sind in festen Unterkünften möglich (Bundeswehrstandard) oder einfach campen. Sanitäre Einrichtungen einschließlich Duschen sind vorhanden. Für das leibliche Wohl und abendliche Unterhaltung wird ebenfalls gesorgt. Weitere Infos erhaltet Ihr auf unserer Homepage www.cfd-hardheim.de

► CfD Hardheim, Manfred Pientka

Anzeige



SAVOYEN Chamonix, Lac Annecy
 3. – 9.7.2005 mit Helmut Achatz
CASTELLUCCIO Outdoor & Fliegen ...
 31.7. – 5.8.2005 mit Michi Wiedenmann
www.adventure-sports.de
 Gilgenhöfe 28 • 83661 Lengries fon 08042-9486

Kalender 2005 kostenlos!

Ausbildungszentrum
 Inkl. wettergarantie
 Prüfzentrum A + D
 Online Shop
 2-Jahres-Check nur
 129 Incl. Versand

Madeira
 Palm
 Andal...n
 Sü...n
 No dhallen
 Gr... enland
 S...e
 Come
 Ost-... "dtiro),
 Castellucci
 Dolomiten
 ...en
 Brasilien

www.BLUE SKY .at
 A - 520 Millian 83 - Tel. (43) 04842 5176



Krankenkasse entdeckt das Gleitschirmfliegen

Es ist noch nicht lange her, dass man in der Öffentlichkeit das Thema Risikosportart diskutierte. Verschiedene Sportarten, darunter auch wir Gleitschirmflieger, sollten aus dem gesetzlichen Krankenkassenversicherungschutz ausgeschlossen werden.

Wir waren deshalb etwas überrascht, als ein Angestellter der Krankenkasse mit uns, dem Gleitschirmclub Kraichtal, Kontakt aufnahm. Er war durch verschiedene Aktionen (Nikolausfliegen, Kinderferienprogramm, Teilnahme an Sport- und Vereinsfesten) auf uns aufmerksam geworden. Sein Vorschlag einen Schnupperkurs im Gleitschirmfliegen im Rahmen „Deutschland bewegt sich“ durchzuführen, fand sofort begeisterte Zustimmung bei uns, zumal 60.000 Flyer gedruckt werden würden, das ZDF mit dabei sei und das Regionalradio davon berichten würde. Angesichts des brisanten Themas „Risikosportart“ gingen wir vom Gleitschirmclub mit der notwendigen Sorgfalt an die Arbeit, informierten den DHV organisierten eine Flugschule (herzlichen Dank an Stefan und sein Flugsportteam, der den Tag souverän leitete) und entwarfen einen aussagekräftigen Flyer. Wir wollten den Teilnehmern an diesem Tag das Gleitschirmfliegen so nah wie möglich bringen. Die Facetten unseres Sports sollten dabei durch einen Theorieteil (Geräte und Wetterkunde), einen praktischen Teil (am Übungshang und eine Fun-Teil (ein Tandemflug an der Winde) abdecken.

Aber leider wurde unser Kontaktmann der Krankenkasse, Herr Bachmann, zurückgepfiffen. Anscheinend hatte ein Innendienstmitarbeiter kalte Füße bekommen und der Veranstaltung nicht zugestimmt. Dass die Veranstaltung dennoch stattfinden konnte, lag an Herrn Bachmann, der kurzerhand eine Zweigstellenveranstaltung daraus machte, die nicht „von oben“ genehmigt werden musste, zumal er auf große Resonanz bei seinen Mitgliedern hoffte. Es war auch so, dass sich 60 Teilnehmer nach der Ausschreibung innerhalb von nur zwei Wochen angemeldet hatten. Am Ende waren es gar fast 100 Interessierte, weshalb man eine Warteliste führte. Die Begeisterung der Teilnehmer war so enorm, dass die 15 Helfer des Gleitschirmclubs Kraichtal dann über die Tatsache hinweggetröstet wurden, dass eben nicht 60.000 Flyer gedruckt wurden, das Fernsehen flachfiel und auch das Radio nicht kam. Man beschloss spontan, trotz fehlender Medien, auch den zweiten Termin des Schnupperkurses wahrzunehmen — das Radio hat also noch eine Chance....Herzlichen Dank nochmals an die vielen Helfer vom Gleitschirmclub, an Stefan Trua und Herrn Bachmann von der Barmer. Nähere Infos und Bilder unter.

► Gleitschirmclub Kraichtal, Karl-Heinz Hommer

Und älter werden wir auch!

Wir, die Pohlheimer Drachenflieger, müssen leider zur Kenntnis nehmen, dass die „aktiven“ im Verein immer weniger sowie älter werden. Um dem entgegenzuwirken, haben wir in der Saison 2005 unsere Aufnahmegebühr für neue Mitglieder gesenkt. Es ist ange-dacht, dass für alle neue Mitglieder, egal ob Drachen- oder Gleit-schirmfliege, die unserem Verein bis zum 31.08.05 beitreten, die Aufnahmegebühr halbiert wird. Da wir auf einem Segel fluggelände schleppen, ist zum Fliegen bisher mindestens die B-Theorie vor-zuweisen. Um auch A-Schein Piloten auf unserem Gelände in den Himmel zu bekommen, werden wir bei genügender Teilnehmerzahl ein Seminar („Verhalten auf Flugplätzen“) in Zusammenarbeit mit dem DHV auf unserem Gelände durchführen. Dadurch können die teilnehmenden Piloten dauerhaft mit einem A-Schein bei uns fliegen. Wir wünschen uns mit dieser Maßnahme wieder mehr Mit-glieder sowie Flugbetrieb auf unserem Platz.

► Drachenflieger Pohlheim, Daniel Schmidt

Regionalversammlung Südwest mit Ausstellung

Die Regionalversammlung Südwest findet in Hohenhaslach (Nähe Stuttgart) statt. Als Begleitprogramm gibt es eine kleine Messe namhafter Hersteller und Flugschulen. Für Speisen und Getränke ist vorzüglich gesorgt. Anfahrts-Infos gibt's auf der Homepage der Hohenhaslacher Flieger unter www.teufelsberg.net.

► Hohenhaslacher Flieger, Hartmut Dunger

Interessanter Link zu Lilienthals Flugkonstruktionen

Unter www.lilienthal-museum.de findet man einen interessanten Link für starre Gleiter.



Landwirt Christian Thiede beim Eintreffen im Schleppgelände „Hörpel“ der Hamburger Drachenflieger.

► Hamburger Drachen flieger, Ludwig Amann

Gruß und Dank an alle meine jungen Fliegerfreunde

Mit 62 fing ich's fliegen an, bin 77 nun, hab immer noch Spaß daran.

Dankbar und heiter, ging auf Strecke - immer ein bißchen weiter

In Deutschland, Österreich, Italien und selbst in der Türkei, war ich beim Fliegen mit dabei.

Dank möchte ich sagen all den jungen Leut, mit denen ich hat so viel Gaudi und Freud, die mir auch halfen beim Tragen, und in mach mißlichen Lagen.

Nun hoff ich noch auf ein oder den anderen Flug oder sollt's doch endlich sein genug?

Am Himmel hoch droben zu schweben, das ist Glück und gibt Kraft für den Alltag im Leben, Das ist, als ob Gott mich am Bandl hält, und sagt: Schau, so schön ist die Welt!

► Ilse



Gleitschirmreise 05

21.01. - 29.01. Mit dm
0506. MAN.
12.10. - 17.10. Or, Embaj, tr Alm
07.11. - 11.01e
03.09. - 11.09. Gricchenland
25.09. - 30.09. 0.1(01
24.10. - 31.11. Türkei
31.10. - 07.11. Türkei
10.11. - 05.12. DraAfrica

Paragliding Tegerensee
Tegerenseer Straße 88
83700 Rottach-Egern
Tel.: 0 80 227 25 56
e-mail: info@paragliding-tegerensee.de
Internet: www.paragliding-tegerensee.de

Flugwetter für das Rheinland

Flugwetterprognosen sind nur so gut, wie sie das Wetter vor Ort vorhersagen können. Der Drachen- und Gleitschirmfliegerclub Siebengebirge bietet deshalb im Internet jetzt regionale Wetterinfos für die Fluggebiete beiderseits des Rheins zwischen Köln und Koblenz an unter <http://www.dgc-siebengebirge.com/vvetter.htm>. Täglich aktualisiert zeigen die Rubriken „Wetter heute“ und „Wetter morgen“ Grafiken mit Wetterkarte, Boden- und Höhenwindprognose sowie eine Grafik mit Höhendruck und Fronten. Jeden Freitag Mittag wird außerdem eine ausführliche Prognose des Wochenendwetters ins Netz gestellt – samt Tipps für die dazu passenden Fluggebiete vor Ort.

Ergänzt wird das Info-Angebot durch eine umfangreiche, kommentierte Sammlung von Links zu anderen Wetterseiten im Netz. Die Auswahl ist ebenso auf die Vereinsregion ausgerichtet. Besonders interessant ist dabei eine Reihe regionaler Wetterstationen, die Messdaten in nahezu Echtzeit liefern und somit helfen können, auch kurzfristig das passende Fluggebiet zu finden. Als besonderen Service erhalten die Mitglieder des DGC Siebengebirge und des benachbarten Vereins Drachen- und Gleitschirmfreunde Rhein-Mosel-Lahn e.V. die Wochenend-Flugwetterprognose jede Woche kostenlos per Email. Infos über die Aktivitäten des Vereins gibt es im Internet: www.dgc-siebengebirge.com. Unter Tel: 02622/9229684 (Bandansage) werden aktuelle Termine und Flugtreffs veröffentlicht.

► DGC Siebengebirge, Hartmut Schlegel

Täglich Schulung

Service Shop



Flugschule Hochries

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

GEBRAUCHTMARKT,
INZAHLUNGNAHME,
SHOP & SERVICE,
FLIEGERHQAUMPS &
RICHTIGS-
TRAINING.

INFORMATIONEN UNTER:
+ 49 (0) 9841 - 7575
officeveppo-duenmeo.do

PAALIDING
anFr2:23E19AEsEE

SÜDDEUTSCHE GLEITSCHIRMSCHULE
HAUPTSTRASSE 53
0-83246 UNTERWOSSEN



Vulkanwochen auf der Fly-Ranch Hinterweiler

In der Eifel fanden die alljährlichen Schleppwochen statt. Zwar spielte der Wettergott nicht so wie gewünscht mit, doch wurden die fliegbaren Tage um so mehr genutzt. Mehrere Piloten erlangten die Schleppberechtigung. Zudem wurde die Drachen flugausbildung von Anfängern auf dem neu eingesetzten Tandemdrachen BiCo mit Erfolg begonnen. Hier können wir schon jetzt ein Fazit ziehen: Die Ausbildung im Doppelpack wird positiv aufgenommen, die Nachfrage ist dabei auch größer, als wir es im Vorfeld erwartet hatten. Der DHV hat inzwischen den Startwagen in Hinterweiler abgenommen. Hierfür unseren besonderen Dank an Horst Barthelmes und Christof Kratzner. Impressionen [unterwww.king-artdesign.de/hinterweiler/index.htm](http://www.king-artdesign.de/hinterweiler/index.htm).

► DFC Vulkaneifel, Walter Franken



Versammlung des Ostsächsischen Fliegerclubs

Die Elbtalflieger trafen sich im Reiterhof bei Meißen zur Frühjahrsversammlung und zur Wahl des neuen Vorstandes. Nach langjährigem Engagement trat Michael Seifert von der Vorstandsarbeit zurück, Er wurde von Dirk Lindackers abgelöst. Desweiteren wurden als stellvertretender Vorstand Philip Müller, als Kassenwart Hans- Jürgen Krauß und als Schriftführer Kay- Uwe Freund bestimmt. Nach der Winterpause gehen die Drachen- und Gleitschirmflieger des OSFC weiterhin bei Meißen an den Start. Gleichzeitig stecken wir in Verhandlungen mit den Bauern um angrenzende Gelände als alternative Schleppgelände zu nutzen. Intensive Kontakte zu den benachbarten Vereinen machen unsere Flugtage

interessanter. So freuen wir uns sehr über die Zusammenarbeit mit der Freiburger Schleppgemeinschaft, auf deren Gelände wir dieses Jahr schon mehrfach erfolgreich schleppen konnten und so die Nord- und Südwindlagen für uns nutzen konnten.

Unser 15 jähriges Vereinsjubiläum soll am letzten Augustwochenende mit einem großen Fliegerfest mit Tandem flügen, Kranfliegen und befreundeten Vereinen gefeiert werden. Die Elbtalflieger haben das Windenschleppevent „Angeschleppt“ mit ihrer Winde und Windenfahrern unterstützt. Weiterhin bleibt unsere Homepage www.elbtalflieger.de mit allen Infos und Terminen bestehen. Neu ist unser Schleppofon. Unter 0162/3255262 können Interessierte mit uns in Kontakt treten und jeden Freitag ab 20.00 Uhr aktuelle Infos zu dem Schleppbetrieb erhalten.

► Ostsächsischer Fliegerclub, Andreas Fürst



Gründung des Vereins Freiflieger Niederrhein e.V.

Am 1. Februar 2005 wurde der Verein Freiflieger Niederrhein e.V. gegründet.

Er hat seinen Sitz in Neukirchen-Vluyn (Nähe Moers) am schönen flachen Niederrhein. Und doch können wir hier den Gleitschirmsport ausüben. Auf der Halde

Norddeutschland mit einem Höhenunterschied von 80 m sind kleine vollwertige Flüge möglich. Für anspruchsvollere Piloten haben wir den Segelfluggplatz Sevelen (Koordinaten: 51° 29' 24" N 06° 25' 42" O) für uns erschlossen. Wegen der großen Schlepplänge von fast 1.000 m sind hier Ausklinkhöhen ab 300 m möglich. Die Ausrichtung ist Ost-West. Thermik- und Streckenflüge sollen jetzt hier am unteren Niederrhein auch für Gleitsegler etwas ganz Alltägliches werden. Dafür wollen sich die Freiflieger Niederrhein ganz besonders stark machen. Gäste sind bei den Freifliegern gerne gesehen! Weitere Infos im Internet unter fn.wes-1.de.

► Freiflieger Niederrhein, Karsten Müller

Anzeige

ICaIA4-17'4/27
At, sfrin

Flugferien

Tel: (+43) 664 181 7953

Einzige ortsansässige Flugschule in Oberkärnten
(30 Jahre Flugerfahrung)

Flugbetreuung und XC Tipps in Kärnten
Fluggebiete für alle Startrichtungen
Höhenunterschied von 200 -1600 m
Flughafentransfer, Zimmer mit Frühstück



Vofes:

Walning

Kripp DHV k Vt



Sax'n Fly — Spaß am Fliegen

Am selben Strang ziehen und ein gemeinsames Flugwochenende auf die Beine stellen, mit diesem Ziel trafen sich die Mitglieder fünf sächsischer Drachen- und Gleitschirmvereine in Ostrau. Einigkeit bestand sofort über das Wann und Wo die Flieger-Fete stattfinden soll. Momentan wird an den Voraussetzungen und Vorbereitungen des Programms gearbeitet. Jeder Verein trägt seinen Teil zum Gelingen der Veranstaltung bei. Feststeht, am 03./04. September 2005 (bei Schlechtwetter 17./18.09.05) wird die Sax'nFly auf dem Fluggelände Neuseenland/Leipzig stattfinden. Dieses neue Gelände, welches im DHV-info 131 vorgestellt wurde, verspricht in Zukunft für das Drachen- und Gleitschirmfliegen ein attraktiver Anziehungspunkt zu werden. Ziel dieser Flugtage soll die Präsentation und Arbeit der Vereine in unserer Region sein, ohne die nichtorganisierte Freiflieger im Flachland selten zum Fliegen kämen. Mit Hilfe von 3 Schleppwinden werden lange Wartezeiten vermieden. Der Flugspaß wird im Vordergrund stehen, Gaudiwettbewerbe unter den Windenteams und interessante Aufgaben für die Flieger sorgen für ein abwechslungsreiches Programm, das nicht nur die Piloten, sondern auch die Öffentlichkeit ansprechen soll. Geplant ist, Bootsschlepp zu demonstrieren und ein Rettungsteam bereitzustellen. Zuschauerwollen wir mit Tandemflügen und einer Drachenflugsimulation am Kran auf unserer Art des Fliegens

neugierig machen. Diese Aufklärungsarbeit soll helfen, das teilweise falsche Image über unseren Sport in der Öffentlichkeit ins rechte Licht zu stellen. Für die kulinarischen Genüsse wird gesorgt und wer will, kann dort auch gern sein Zelt aufschlagen, um am Abend seinem Flieger-Latein am Lagerfeuer freien Lauf zu lassen. Pensionen oder Hotels stehen ebenfalls auf Anfrage zur Verfügung. Sax'nFly soll auch eine Plattform für gemeinsame Aktivitäten der sächsischen Drachen- und Gleitschirmvereine sein. Man lernt sich näher kennen, kann Probleme diskutieren und findet Wege, sich gegenseitig zu ergänzen. Es ist geplant, aus Sax'nFly eine jährliche Veranstaltung zu machen, die jeweils in dem Fluggelände eines anderen Vereines stattfinden soll. Wir beginnen am 03./04.09.2005 auf dem Fluggelände Neuseenland/Leipzig, am Südufer des Hainer Sees, ca. 20 km südlich von Leipzig. Treffort Piloten ist bei Espenhain am Campus Espenhain. Am Veranstaltungstag gibt es Infos für Flieger unter Tel: 034206/67891. Interessierte Clubs, aber auch Einzelkämpfer, sind herzlich eingeladen mitzumachen, auch wenn sie nicht aus Sachsen kommen. Infos unter saxnfly@gleitschirmpilot.de.



Anzeige



VERTRIEB
DEUTSCHLAND
Charly Produkte
D-87637 Seeg
++49 (0) 83 64-12 86
www.charly-produkte.de
SCHWEIZ
High Adventure
CH-6383 Datlenwit
++41 (0) 41-628 01 30
www.high-adventure.ch



NOVA
www.nova-wings.com

A-6020 Innsbruck, Austria
Bernhard-Häfel-Strasse 14
Tel. ++43 (0) 512 - 36 13 40
info@nova-wings.com



Gleitschirm BAWÜ-Open-Sieger kommt aus den Reihen des 1.Parafly-Club-Schwaben

Nun hat die jahrelange Aufbauarbeit von Peter Körber, dem Sportreferenten des 1. PCS, reichlich Früchte getragen. Zur BAWO-Open waren sieben Hobbypiloten des Clubs angetreten.

Stefan Schlang, 1. PCS aus Rudersberg, errang den Gesamtsieg und damit den Titel als Baden-Württembergischer Meister.



Der Sieger Stefan Schlang

Aber auch die weiteren Teilnehmer aus den Reihen des 1. PCS konnten mit ihren Leistungen im hochklassig besetzten, 150 Piloten starkem Teilnehmerfeld, in dem ein Großteil der deutschen Gleitschirm-Nationalmannschaft vertreten war, äußerst zufrieden sein. So platzierten sich Thomazs Ziarko auf Platz 6, Ulrich Prinz auf Platz 11, Peter Körber belegte Platz 13, Joachim Böckler landete auf Platz 28 und Martin Hummel sowie Volker Baucke auf Platz 44. Ulrich Prinz war zudem bester Pilot beim so genannten „Funcup“, einem Schätzzeitfliegen.

immer wieder hatte Peter Körber dazu aufgerufen, an Streckenflugmeisterschaften teilzunehmen, ihm ist auch die zahlreiche Teilnahme am Streckenflugpokal des 1. PCS und am OLC (DHV Online Contest) zu verdanken, bei dem auch der 1.PCS Erfolge verbuchen konnte. So haben sich Peters Bemühungen gelohnt und der 1.PCS dankt ihm für sein Engagement.

► 1. Parafly-Club-Schwaben, Wolfgang von Brunn

Hauptversammlung des Fliegerclub Achentall

Der Fliegerclub Achentall (DFCA) hatte in seiner Jahreshauptversammlung sein Vorstandsgremium neu zu wählen. Dass die bewährte Kontinuität der vergangenen Jahre bei der Wahl der Vorstandschaft 2005 nicht weiterzuführen war, ist im November 2004 traurige Gewissheit geworden, als im Jahr der runden Jubiläen (25 Jahre Fliegerclub Achentall, 25 Jahre Drachenflieger Bergmesse auf der Hochplatte, 30 Jahre Drachenflugschule Chiemsee) unser so sehr geschätzter Drachenflugpionier, Lehrer und Flugwart des Clubs, Schorsch Steffl im Alter von nur 63 völlig unerwartet verstarb. Zum 1. Vorstand wurde erwartungsgemäß einstimmig Peter Gasche wiedergewählt. Ebenso sind in der Vorstandschaft Veronika Puzio und Franz Pietschmann bestätigt. Neuer Sportwart ist der alte Sportwart: Walter Rackl. Gerätewart bleibt Fuzzy Heckner. Schriftführer alt und neu: Hans-Peter Harrer. Da der bisherige Kassier den Club leider verlässt, wurde Pia Blecher für dieses Amt gewählt. Neuer Flugwart: Harry Pfanzelt, er war bisher Pressewart. Neuer Pressewart: Hans-Peter Blecher.

► DFC Achentall, Hans-Peter Blecher

000 071koma IYvt gpOIT] 000



Reisen 2005

- Süd Afrika
- * Sky & Fly Zillertal
- Bassand
- Jordanien (mit & ohne Motor)
- Greifenburg
- Adelsbuch
- * lac de Annecy
- * Ölüdeniz / Türkei
- * La Palme
- ** Mexiko

Motorschirmausbildung

- * Hat2
- Tannbeim
- Chiemsee



Fly with the best

- * Fiesch mit Toni Bender
- * Gardasee mit Michi Nester

Hotline (05322) 14 15
infaPharzergss.de

www6 pa race nte r.co m

DRACHEN- UND GLEITSCHIRM

ti



Auto-Kirchner
Meininger Straße 19
0-98631 Röhnild

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

www.drachen-gleitschirmwinden.de



Fliegen in Thüringen

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

UI-Ausbildung: Motorschirm

Prospekt anfordern!

Rosenthaler Str. 25 • 07338 Leutenberg

OSTTHÜRINGER GLEITSCHIRMSCHULE

Tel.: 03 0734/3 03 57 • Hamh 01 71/5 4 27 91 • e-mail: usleitin5ergleitsrlitmbule99-enliee.de

Turbulenzen am „Baba Dag“

Boykottaufruf zeigt Wirkung: Weit weniger Piloten als in den Vorjahren fliegen auf "Ölti Deniz".

Gemütlich ging es zu, Mitte Juni in "Ölü Deniz" im beliebten und in den letzten Jahren zeitweise stark frequentierten Fluggebiet am "Baba Dag". Kein Gedränge(am Startplatz, kein Kampf um einen Platz im Truck für den Transport auf den Berg... und auch in der früher oft überfüllten Fliegerbar "Cloud 9" war es abends ziemlich ruhig. Der Boykottaufruf via Internet scheint Wirkung zu zeigen... verdarben doch überhöhte Preise für die "Forest Maut" zu Saisonbeginn Tandem- und Singlepiloten die Fluglaune.

Grund dafür: Das Konsortium, das den Berg für 29 Jahre von der Regierung gemietet hat, machte im vergangenen Jahr kräftig Miese. 700.000 Euro kostet der "Baba Dag" pro Jahr an Miete, nur 200.000 Euro sollen im letzten Jahr durch die Maut verdient worden sein. Darum kostete die Maut für Tandems Anfang des Jahres 24 Euro pro Auffahrt, Solopiloten mussten 12 Euro berappen, plus die Kosten für den Transport.

Die Tandempiloten boykottierten deshalb kurzerhand die Startplätze auf dem Gipfel und flogen ihre Passagiere 2 Wochen lang vom Startplatz über Lykia World. Der Protest zeigte Wirkung, das Konsortium senkte die Preise auf jetzt 15 Euro pro Tandem und 9 Euro pro Singlepilot. Diese Preise sollen jetzt für die nächsten Jahre gelten, verspricht der Manager des Konsortiums.

Für den Transport müssen Solopiloten zwischen 6 und 8 Euro berappen, je nach Company. Focus waren im Juni mit 6 Euro die günstigsten. Der Gesamtpreis liegt also zwischen 15 und 17 Euro (25 - 28 Neue Türkische Lira) pro Auffahrt.

Billiger soll in Zukunft die Auffahrt nach dem Bau der Seilbahn auf den "Baba Dag" werden, 9 Euro pro Fahrt.

Der Bau der Seilbahn war schon im letzten Winter geplant, doch noch ist davon nichts zu sehen. Laut Manager des Konsortiums gab es Probleme beim Vertragsabschluss mit der türkischen Regierung, die zu der Verzögerung führten. Doch soll die Seilbahn zum Saisonbeginn 2006 fertig gestellt werden. Veranschlagte Kosten dafür zwischen 5 und 6 Millionen Euro, eine Firma aus der Schweiz ist beauftragt. Ob der Zeitplan eingehalten wird, dafür übernimmt der Schreiber dieser Zeilen natürlich keine Haftung!

Heiß diskutiert wurden im Internet auch die "neuen" Landebestimmungen. Das nur noch auf einem ausgewiesenen Landeplatz gelandet werden darf und dass bei Außenlandungen Strafe gezahlt werden muss. Da gibt es Entwarnung, es wird wie eh und je überall am Strand und der Promenade "gelandet" ohne dass bei Außenlandungen abkassiert wird. Neugepflanzte Bäume, die im Flugweg stehen, gibt's auch nicht. Zumindest nicht da, wo man landen sollte. Alles in Allem hatsich nichtviel verändert am "Baba Dag", außer der Preiserhöhung um 5 Euro pro Auffahrt gegenüber letztem Jahr. Die "Ölti Deniz" Air Games finden vom 12.-16. Oktoberstatt. Alles, was Flügel hat ist wieder in der Luft. Highlight wie im letzten Jahr, eine Show der Kunsflugstaffel "Türk Yildizlare" der türkischen Luftwaffe. Infos unter www.babadag.com

Tipp am Rande:

Das einstige Hotel "Mavi Akdeniz" heißt jetzt "Dorian". Es wurde umbenannt, nachdem es massive Beschwerden von Gästen über Service und Zustand gab und da hat sich nicht viel geändert!

Appell an DHV, Hersteller und Flugschulen

Ich fliege schon 15 Jahre Gleitschirm. Die meisten offiziellen Landeplätze sind oft mit einen schäbigen oder zu dunklen Windsack bestückt. Bei leichtem Wind kann die Windrichtung verwirrend sein (nicht deutlich sichtbar). Um Abhilfezu schaffen, könnte man einen Windsack mit standardisierten Signalfarben ausstatten. Vom Haltestab aus könnte der Windsack 2/3 weiß und am Ende 1/3 rotsein und das Pendeln könnte man besser wahrnehmen. Das wäre ein Schritt in die richtige Richtung für die Sicherheit beim Fliegen.

Liebe Grüße aus Oberfranken

Manfred Wunderlich

Wolkensteuermannsgedicht

Drache und Schnur,
ziehen empor
In den Wind,
dort spielt ein Kind.
Daneben schwebt,
vom Ast gelöst,
Ein Blatt vom Baum,
schaukelt und trudelt
und wirbelt,
losgelöst wohin?
In den Wind,
Kindertraum,
Augen schauen.
Sehen, streben, höher
sehndend,
nach dem Himmelsblau,
wo Wolken ziehen,
unter diesem Wolkenpiel.
Kinderzeit und Kinderspiel,
Flieger fliegt,
ins Blau geworfen.
Drache steigt, von Hand
gezogen,
aus Papier und Holz gespielt.
Eines Tages steigst du selbst,

dort hinauf ans große Zelt.
Steuerst du, was leicht dich
trägt,
Seglerspiel ist deins
geworden,
segelnd, mit den Krähen
steigend,
kreisend, reisend mit dem
Wind,
Wolken treiben um dich,
ziehen, quellen, auf und ab.
du mit ihnen, sie mit dir
und du
Dein Spiel führend,
gleitest in die Welt hinaus.
Kinder Welt und Kinder Traum
Alles eins jetzt,
alles trägt davon sich, dich,
und dein Gefährt.
Nach überallhin, fort
Und frei jetzt, bist
du von Raum, Zeit, Ort,
da oben!

Oliver Guenay

Anzeige



Flugschule Parafly Stubaial GmbH

Hans-Peter-Eller
Moos 18
A-6167 Neustift/Stubaial
Tel. +43-5226-3344
Fax. +43.5226.3371

flugschute@parafly.at

Günstige Ferienwohnungen In Landeplatz-Nähe. jetzt gratis DVD über Schulung/Reisen '08

www.parafly.at



Liebe DHVler,

vorletzte Woche habe ich auf der DHV Homepage rumgestöbert und bin dabei über die Ankündigung eines Sicherheitstrainings für Wiedereinsteiger gestolpert. Diese Ankündigung hat mich sehr angesprochen. Vor 19 Jahren habe ich das Gleitschirmfliegen begonnen. Voll infiziert und viele Flüge später habe ich es dann Mitte der 90er zu einigen schönen Strecken und hochalpinen Flügen gebracht. In den vergangenen Jahren habe ich beruflich sehr viel um die Ohren gehabt und mit drei Jungs war auch zu Hause viel los. So wurde die Anzahl meiner Flüge von Jahr zu Jahr weniger und mein fliegerisches Selbstbewusstsein schwand proportional zu den wenigerwerdenden Flügen. Ich fing schon an, mich damit auseinanderzusetzen, das Gleitschirmfliegen „erstmal“ aufzugeben. Man könnte ja dann später mal wieder...! Drei richtig freie Tage über Pfingsten und Euer Hinweis für das Sicherheitstraining waren mein Glück! Mit dem Wunsch, wieder ein besseres Vertrauen zum Himmel und zu meinem Schirm zu bekommen, bin ich an den Achensee gereist. Um es vorwegzunehmen: Meine Erwartungen wurden weit übertroffen und was ich in den vergangenen drei Tagen über mich und das Fliegen gelernt habe, war sehr, sehr eindrucksvoll. Euch ein starkes „Danke“ für den Hinweis. Ich bin sicher, dass es viele ehemalige Piloten gibt, die wie ich in den letzten Jahren wenig bis gar keine Flüge gemacht haben, aber im Grunde ihres Herzens Gleitschirmpiloten geblieben sind - einige davon kenne ich selber. Ich möchte euch etwas mehr von meinen so tiefen Erlebnissen schildern und hoffe dabei insgeheim, dass ihr meine Glücksschreie veröffentlicht und ich damit viele motivieren kann, den verstaubten Schirm endlich wieder zu lüften und - noch wichtiger - im Kopf wieder Raum für Flüge ohne Bedenken und Verkrampfungen zu schaffen. Das Sicherheitstraining Basic am Achensee war eine enorm professionelle Sache. Gleich am ersten Tag hatten wir gutes Flugwetter und haben den Tag mit einem ganz ruhigen Gleitflug um einen Berg herum über schönster Landschaft begonnen. Der Startplatz hätte idealer nicht sein können und eine ruhige Stimme im Headset hat uns sicher zum Landeplatz geführt. Eki Maute, der Leiter des Sicherheitstrainings, hat eine tolle, ganzheitliche Lehrmethode. Er liebt die Natur, er liebt das Fliegen und er teilt diese große Liebe mit seiner Gruppe. Er hat ein Team, das genau so enorm hoch motiviert ist wie er und mit dem Herzen voll dabei ist. Eki hat es geschafft, alle meine Sinne für das Fliegen zu aktivieren und in mir eine Offenheit und fliegerische Lockerheit zu induzieren, die ich von mir nur aus vielen Jahren vorher kannte. Ich hatte nicht damit gerechnet, dass ich als Familienvater diese lockere, unbeschwerte, tiefe Freude am und aufs Fliegen überhaupt noch mal so erreichen könnte. Ich kam als kritischer und vielleicht sogar verschlossener Teilnehmer zum Training und gehe als lockerer, ausgeglichener Pilot. Wichtigste Grundlage für meine „Verwandlung“ war das enorme Verantwortungsbewusstsein und die hohe Professionalität von Eki und seinem Team, die in jeder Minute zu spüren war. Die Beobachtung und Einschätzung des Wetters und die Definition der individuellen Grenzen von jedem Teilnehmer hatten gleichen Stellenwert wie eine hochkonzentrierte Aufmerksamkeit für jeden Flug der Teilnehmer. Die Theorie mit genauer Videoanalyse und der Hilfe, das Gurtzeug besser einzustellen, haben mir sehr viel gebracht. Es gab keinerlei Druck, weder von

einem „Pflichtprogramm“, noch aus der Gruppe möglichst wilde Manöver zu fliegen - im Gegenteil: Wie schön war die Übung, bei der wir im Flug unseren Helm in aller Ruhe auszogen und den Fahrtwind auf dem Gesicht mit geschlossenen Augen gespürt haben. Ich hatte die Möglichkeit meine jeweils nächste Flugfigur selber zu bestimmen und bin viel weitergekommen, als ich es mir vor dem Training zugetraut hätte. Dabei habe ich nicht meine respektvolle Haltung gegenüber dem Fliegen opfern müssen. Meine Anspannung vor und während des Flugs hat lediglich die Komponente des Unwohlseins verloren und viel Freude dazu gewonnen. Ich kenne meinen Schirm und mich jetzt ein gutes Stück besser. Ich bin sicher, dass ich fit für den nächsten Thermikflug bin und richtig reagieren werde, auch wenn das Gebilde Schirm und Pilot durch thermische Turbulenzen mal nicht in optimalem Verhältnis zueinander stehen. Liebe wenig fliegende oder bereits schon nicht mehr fliegende Familienväter, Familienmütter und/oder beruflich stark Eingebundenen, macht ein Sicherheitstraining Basic für Wiedereinsteiger. Ich verspreche euch: Wenn ihr genauso gute Lehrer findet wie ich und ihr Euch für eine „Verwandlung“ öffnet, werdet ihr ein großes Stück Lebensfreude wieder finden.

Herzliche Grüße

Sebastian Kummer

Fliegen im Tessin

ich möchte euch ein paar Informationen zum Tessin geben:

Am Südende des Luganer Sees, kurz vor der italienischen Grenze, hat sich ein Club um Mauro Bordogna zusammengefunden, der sich bei fliegbaren Bedingungen täglich um 17:30 Uhr in Mendrisio an der Kirche San Martino trifft. Gegen 10 CHF Kostenbeitrag kann man in einem klapprigen VW Bus Platz nehmen und mit den Einheimischen zur Alpe di Caviano mit 970 m Höhendifferenz fahren und hat so eine Alternative zum Mte. Generoso. Der Startplatz ist sehr steil (Achtung rollende Helme) und hat eine leichte Muldenform. Gerade am Abend sind ruhige So⁹ ring Flüge möglich. Gelandet wird an der Kirche. Der Landeplatz ist zwar ausreichend groß, doch sollte man nach Möglichkeit schon vor der Kirche landen, da diese bei starkem Wind ein Lee produziert. Mauro hat eine Bandansage installiert, unter +41/91 6900615 kann man täglich erfahren, ob geflogen wird. Übrigens, nur einen Steinwurf vom Landeplatz entfernt, befindet sich das Outlet Center „Fox Town“ mit 200 Läden, falls es mal regnet, ca. 30% Nachlass.

Viele Grüße

► Evelyn Möller

Anzeige

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, Eisenhutstr. 48, 57080 Siegen,
Tel. 0271/382332 www.flugsport.de claus@flugsport.de

TESTFLÜGE

im Info



DHV GS-01-1350-05

AIRWAVE MUSTANG L	
festliegend	Airwave Mulmt
Zertifikalinhaber	Airwave Villingen Ges.m.b.H.
Hersteller	Airwave Villingen Ges.m.b.H.
Klassifizierung	2 GH
N-Schlepp?	Ja
Anzahl Sitze min 1 Anzahl Sitze max	111
Beschleuniger	Ja
Trimmer?	Nein

Das Testberichtschemata für Gleitschirme und Hängegleiter

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

Neue Klassifizierung

klasse	zielgruppe	Erfahrung/Flugerfahrung	Anforderungen bei Normalflug	Anforderungen für Thermik/Strahlflug	Anforderungen bei Störungen	Anforderungen bei Schockbelastung	Eignung für Altblaubung / *Urand
1	Empfohlen für alle, die einen besonderen Wert auf höchste Gerätequalität legen.	Für alle Erfahrungstufen. Bei einer Flugerfahrung von weniger als ca. 30 Stunden sind die Flugschritte der ersten 20 Stunden zu wiederholen.	Das Flug- und Steuerhalten von Gleitschirmen dieser Klasse erfordert einen Piloten, der über die notwendigen Kenntnisse verfügt.	Nur sichere Durchführungen von Thermik- oder Strahlflügen sind zulässig. Für Streckenflüge ist der Ausbildungsstand des Piloten zu berücksichtigen.	Das Geräteverhalten nach Störungen stellt keine besonderen Anforderungen an den Piloten. Die Grundkenntnisse des Piloten sind ausreichend.	Zur sicheren Beherrschung des Gerätes sind Kenntnisse über die Steuerung des Fluges erforderlich.	Uneingeschränkt, sofern der Hersteller die Eignung in der Bedienungsanleitung bestätigt.
1-2	Empfohlen für alle, die einen besonderen Wert auf höchste Gerätequalität legen.	Für alle Erfahrungstufen. Bei einer Flugerfahrung von weniger als ca. 30 Stunden sind die Flugschritte der ersten 20 Stunden zu wiederholen.	Das Flug- und Steuerhalten von Gleitschirmen dieser Klasse erfordert einen Piloten, der über die notwendigen Kenntnisse verfügt.	Nur sichere Durchführungen von Thermik- oder Strahlflügen sind zulässig. Für Streckenflüge ist der Ausbildungsstand des Piloten zu berücksichtigen.	Das Geräteverhalten nach Störungen stellt keine besonderen Anforderungen an den Piloten. Die Grundkenntnisse des Piloten sind ausreichend.	Zur sicheren Beherrschung des Gerätes sind Kenntnisse über die Steuerung des Fluges erforderlich.	Uneingeschränkt, sofern der Hersteller die Eignung in der Bedienungsanleitung bestätigt.
2	Empfohlen für alle, die einen besonderen Wert auf höchste Gerätequalität legen.	Für alle Erfahrungstufen. Bei einer Flugerfahrung von weniger als ca. 30 Stunden sind die Flugschritte der ersten 20 Stunden zu wiederholen.	Das Flug- und Steuerhalten von Gleitschirmen dieser Klasse erfordert einen Piloten, der über die notwendigen Kenntnisse verfügt.	Nur sichere Durchführungen von Thermik- oder Strahlflügen sind zulässig. Für Streckenflüge ist der Ausbildungsstand des Piloten zu berücksichtigen.	Das Geräteverhalten nach Störungen stellt keine besonderen Anforderungen an den Piloten. Die Grundkenntnisse des Piloten sind ausreichend.	Zur sicheren Beherrschung des Gerätes sind Kenntnisse über die Steuerung des Fluges erforderlich.	Uneingeschränkt, sofern der Hersteller die Eignung in der Bedienungsanleitung bestätigt.
2-3 und 3	Empfohlen für alle, die einen besonderen Wert auf höchste Gerätequalität legen.	Für alle Erfahrungstufen. Bei einer Flugerfahrung von weniger als ca. 30 Stunden sind die Flugschritte der ersten 20 Stunden zu wiederholen.	Das Flug- und Steuerhalten von Gleitschirmen dieser Klasse erfordert einen Piloten, der über die notwendigen Kenntnisse verfügt.	Nur sichere Durchführungen von Thermik- oder Strahlflügen sind zulässig. Für Streckenflüge ist der Ausbildungsstand des Piloten zu berücksichtigen.	Das Geräteverhalten nach Störungen stellt keine besonderen Anforderungen an den Piloten. Die Grundkenntnisse des Piloten sind ausreichend.	Zur sicheren Beherrschung des Gerätes sind Kenntnisse über die Steuerung des Fluges erforderlich.	Uneingeschränkt, sofern der Hersteller die Eignung in der Bedienungsanleitung bestätigt.

Verhalten bei	fluggewicht (915 Kg)	man. fluggewicht (120 Kg)
Füllerhalten	gleichmäßig, sofort	gleichmäßig, sofort
Aufzieherhalten	keine sofortige Reaktion	keine sofortige Reaktion
Abhebeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Starthandlung	durchschnittlich	einfach
Gezählauslauf	durchschnittlich	durchschnittlich
Rollämpfung	durchschnittlich	durchschnittlich
Nurrenhandlung	durchschnittlich	durchschnittlich
Trudellendenz	ledig	gering
Steuerweg	durchschnittlich	hoch
Wendigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Beidhändige Oberziehen	durchschnittlich	durchschnittlich
Sackgassen	durchschnittlich 60 cm - 15 cm	spät > 75
Füllstabilität	durchschnittlich 65 cm - 25 cm	hier > 80 cm
Brennkraftantrieb	durchschnittlich	durchschnittlich
hohles Einklinken	gering	gering
Vorbeschleunigung	selbständig NWgeil	selbständig verzögert
Ölungsverhalten	selbständig NWgeil	selbständig verzögert
Wegdrehen	90 - 180 Grad	< 90 Grad
Wegdrehen insgesamt	90 - 180 Grad	90 - 180 Grad
Drehgeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Hat Roll-her Nawinkel	größer 45 Grad	größer 15 Grad
Höhenverlust	durchschnittlich	durchschnittlich
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öffnungsverhalten	sofortig wem	selbständig impulsiv
Einklinken und Gegeng.	einmaliges Gegenbremsen	einfaches Gegenbremsen
Stabilisierung	einfaches Gegenbremsen	einfaches Gegenbremsen
Steuernau	durchschnittlich	hoch
Steuerkraftanstieg	hoch	hoch
Gegendrehen	inlarh. keine lendenz	einfach, keine Tadeln lernen
Öffnungsverhalten	Strepensahiss	Strepensahiss
Öffnungsverhalten	telluländüvermil	selbständig verzögert
fulistal, summ. Genleitung		
rudeln aus Trimmgen.		
Ktinenling		
Halo	1-2	1-2
Einleitung	durchschnittlich	einfach
Trudellendenz	gering	gering
Ausstellung	Nachdrehen < 180 Grad	Hanhilfen 180 Grad
Singeschwindigkeit nach In	9	9
Einleitung	einfach	einfach
Ausstellung	selbständig	selbständig
Ohne entle		
Einleihen	leicht	leicht
Ausstellung	selbständig	selbständig schnell
Landung		
Landeverhalten	durchschnittlich	einfach
holdes		
Vorbeschleunigung	gering	gering
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig vagead
Einleihen (Einklinken Heschlappig)		
Wegdrehen	90 - 180 Grad	< 90 Grad
Wegdrehen insgesamt	90 - 180 Grad	90 - 180 Grad
Drehgeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Max. bzw. Hickwinkel	größer 45 Grad	größer 45 Grad
Höhenverlust	durchschnittlich	durchschnittlich
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig impulsiv
Ohren anlegen		
Einreihung	Wahr	leicht
Ausleihen	selbständig schnell	selbständig
anz		

DHV GS-01-1351-05



FIREBIRD SPIDER L

les/betichl |)rebin' Spider

Zertifizierhaber	Firebird International AG
Hersteller	Firebird International AG
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. fluggewicht(125 Kg)

Stad		
Füllverhalten	gleichmässig, sied	
Aufziehverhalten	kommt WO aber Piloten	
Abhegeschwindigkeit	durchschnittlich	
Starrhandlung	einfach	
Geradeaufzug	1.2	
Rolldämpfung	durchschnittlich	
Kurvenhandlung	1-2	
Trudellendenz	gering	
Steuerverhalten	ruhig	
Wendigkeit	durchschnittlich	
Sackfluggrenze	spät > 75 cm	
Füllstallgrenze	spät > 80 cm	
Bremskrallensieg	hoch	

Frontales		
Vorbeschleunigung	gering	
Öffnungsverhalten	selbständig	

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

Manderune	einfaches Gegenbremsen	
Steuerverhalten	hoch	
Steuerskrallensieg	hoch	
Gegendrehen	einfach, keine Tendenz zum	
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	

Trudeln aus Trimmgeschw.	1-2	
Trudeln aus Kurvenflug	1	
Stellschnecke	1-2	

Trudellendenz	ja vorhanden	
Ausleitung	Horchdrehen < 1E0 Grad	
Sinkgeschwindigkeit nach 120 u/s 1	8	

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

Landverhalten	einfach	
Landverhalten	einfach	

Vorbeschleunigung	gering	
Öffnungsverhalten	zeitshändig gerib ted	

Wegdrehen	90-180 Grad	
Wegdrehen insgesamt	90-180 Grad	
Drehgeschwindigkeit	durchschnittlich	
Max. Roll bzw. Nickwinkel	kleiner 15 Grad	
Höhenverlust	durchschnittlich	
Stabilisierung	selbständig	
Öffnungsverhalten	selbständig	

Einleitung	leicht	
Ausleitung	selbständig schnell	

DHV GS-01.1352-05



FIREBIRD SPIDER

las/betichl 01111103 | 3Pider

Zertifizierhaber	Firebird International AG
Hersteller	Firebird International AG
Klassifizierung	1-2 GH
W-Schlepp?	Ja
Anzahl Sitze ade 1 Anzahl Sitze man	1/1
Beschleuniger?	Ja
Trimmer?	Nein

Verhalten bei min. Fluggewicht(85 Kg) max. Fluggewicht(195 Kg)

Slot		
Füllverhalten	gleichmässig, sehr	
Aufziehverhalten	kommt doll eher Piloten	
Abhegeschwindigkeit	durchschnittlich	
Starrhandlung	einfach	
Geradeaufzug	1.2	
Rolldämpfung	durchschnittlich	
Kurvenhandlung	1-2	
Trudellendenz	gering	
Steuerverhalten	ruhig	
Wendigkeit	durchschnittlich	
Sackfluggrenze	spät > 15 cm	
Füllstallgrenze	spät > 80 cm	
Bremskrallensieg	hoch	

Frontales		
Vorbeschleunigung	gering	
Öffnungsverhalten	selbständig	

Wegdrehen	90-1E0 Grad	
Wegdrehen insgesamt	90-180 Grad	
Drehgeschwindigkeit	durchschnittlich	
Max. Roll bzw. Nickwinkel	kleiner 45 Grad	
Höhenverlust	gering	
Stabilisierung	selbständig	
Öffnungsverhalten	selbständig	

Manderune	einfaches Gegenbremsen	
Steuerverhalten	hoch	
Steuerskrallensieg	hoch	
Gegendrehen	einfach, keine Tendenz zum	
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	

Trudeln aus Trimmgeschw.	1.2	
Trudeln aus Kurvenflug	1	
Stellschnecke	1-2	

Trudellendenz	Mithierhandel	
Ausleitung	Nachdrehen < 180 Grad	
Sinkgeschwindigkeit nach 120 *(m81	8	

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

Landverhalten	einfach	
Landverhalten	einfach	

Vorbeschleunigung	gering	
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	

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

Einleitung	leicht	
Ausleitung	selbständig schnell	

DHV GS-01.1353-05



SWING ARCUS 4.22

leit | s

Zertifizierhaber	Swing Flugsportgeräte GmbH
Hersteller	Swing Flugsportgeräte GmbH
Klassifizierung	1-2 GH
W-Schlepp?	Ja
Anzahl Sitze min 1 Anzahl Sitze max	1/1
Beschleuniger?	Ja
Trimmer?	Nein

Verhalten bei min. fluggewicht(55 Kg) max. Flugewidrig

Stad		
Füllverhalten	gleichmässig, nied	
Aufziehverhalten	kommt solo/ eher Piloten	
Abhegeschwindigkeit	durchschnittlich	
Starrhandlung	einfach	
Geradeaufzug	1	
Rolldämpfung	hoch	
Kurvenhandlung	1	
Trudellendenz	nicht vorhanden	
Steuerverhalten	durchschnittlich	
Wendigkeit	durchschnittlich	
Sackfluggrenze	1pat > 75 cm	
Füllstallgrenze	spät > 80 cm	
Bremskrallensieg	hoch	

Frontales		
Vorbeschleunigung	gering	
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	

Wegdrehen	< 90 Grad	
Wegdrehen insgesamt	90-180 Grad	
Drehgeschwindigkeit	durchschnittlich	
Max. Roll bzw. Nickwinkel	kleiner 15 Grad	
Höhenverlust	gering	
Stabilisierung	selbständig	
Öffnungsverhalten	selbständig	

Manderune	einfaches Gegenbremsen	
Steuerverhalten	durchschnittlich	
Steuerskrallensieg	durchschnittlich	
Gegendrehen	einfach, keine Tendenz zum	
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	

Trudeln aus Trimmgeschw.	1	
Trudeln aus Kurvenflug	1	
Stellschnecke	1	

Trudellendenz	Keil vorhanden	
Ausleitung	selbständig	
Sinkgeschwindigkeit nach 779 *(ris]	Nachdrehen < 180 Grad	

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

Landverhalten	einfach	
Landverhalten	einfach	

Vorbeschleunigung	durchschnittlich	
Öffnungsverhalten	Aslandie verzögert	

Wegdrehen	90-192 Grad	
Wegdrehen insgesamt	110-369 Grad	
Drehgeschwindigkeit	durchschnittlich	
Max. Roll bzw. Nickwinkel	kleiner 15 Grad	
Höhenverlust	durchschnittlich	
Stabilisierung	selbständig	
Öffnungsverhalten	selbständig	

Einleitung	leicht	
Ausleitung	selbständig schnell	

SWING ARCUS 4.24

halt'kalinhaber	Swing Flugsportgeräte GmbH
Hersteller	Swing flugsportgeräte GmbH
Klassifizierung	1 2 GH
W-Schlepp?	Ja
Anzahl Sitze min /Anzahl Sitze max	111
Beschleuniger?	Ja
Trimmer?	Nein

Verhalten bei	min. fluggewicht(165 Kg)	man. ihmgewicht(90 K
---------------	--------------------------	----------------------

Start

Fallverhalten	gleichmässig, Johl	gleichmässig, sahn
Ani zieherhalten	kommerciell Aer Piloten	kommt darr über Pilaan
Abhebeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschellich
Starthandlung	einfach	einfach

Gerademal

Rolldämpfung	hoch	hoch
--------------	------	------

KurvenanidiN

Trudeltendenz	nicht vorhanden	nicht Torhanden
Steuweg	hoch	hoch
Wendigkeit	durchschneid	durchschneid

Beidseir Überziehen

Sadenrgrenze	spar > IS	spät > 15 cm
fullstallg ure	spei > 80 cm	spät > 80 cm
Brennkrallanssen	hoch	hoch

frontales Einklappen

Yorbeschfeil igeng	gering	gering
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig schnell

Einreif = Einklappen

Wegdrehen	<90 Grad	<90 Grad
Wegdrehen insgesamt	90 - 180 Grad	90 - 180 Grad
Drehgeschwindigkeit	durchschnittlich mit Verlangsamung	durchschnittlich
Man. Reih bzw. Nickwinkel	kleiner 45 Grad	kleiner 45 Grad
flehanrudust	gering	durchsehnglich
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öffnungsverhalten	selbständig verengert	selbständig

Einseitig + Einklappen und Ge

Stabilisierung	eielacher Gegenbremsen	einfaches Gegenbremsen
Steu weg	hoch	hoch
Steuerkralanslim	herb	hoch
Gegendrehen	einfach, keine Tendenz um Strömungsabriss	einfach, keine tendent Strömungsabriss

Öffnungsverhalten

Fullstall, Ausleitung	↑	↑
-----------------------	---	---

Trudeln aus Trimmgeschw.

↑	↑	↑
---	---	---

aus stat. Kurvenflug

↑	↑	↑
---	---	---

Eileitung

Malach	einfach	einfach
--------	---------	---------

Trudeltenden/ Ausleitung

nicht vorhanden	nicht rohanden	nicht vorhanden
seihände	Nachdrehen < 180 Grad	Nachdrehen < 110 Grad

Sinkgeschwindigkeit nach 120

↑	↑	↑
---	---	---

Eileitung Ausleitung

einfach	einfach	einfach
selbständig	selbständig	selbständig

Ohren ante er

Einlehne	fühl	leicht
Ausleitung	selhendig schnell	selbständig schnell

landung

↑	↑	↑
---	---	---

Bandeverhalten

einfach	einfach	einfach
---------	---------	---------

frontales Einklappen (benhleuni I)

1,2	↑	↑
-----	---	---

Vorbeschleunigung

dudkschnillich	dudkschnillich	dudkschnillich
----------------	----------------	----------------

Öttonnesverhalten

selbständig verheert	selbständig schnell	selbständig schnell
----------------------	---------------------	---------------------

heil', = Einklappen (beschleunigt)

Wegdrehen	90 - 180 Grad	90 ISO Grad
Wegdrehen insgesamt	360 Grad	180 - 360 Grad
Dreheeschwindigkeit	durchschneillich mit Verlangsamung	durchschneillich mit Verlangsamung
Man. Rd bzw. Nickwinkel	kleiner 45 Grad	Meiner 45 Grad
Höhevedust	durchschneillich	durchschneillich
Stabilisierung	selbrändig	selbständig
Öttonnesverhalten	selbständig	selbständig

en, basalem',

↑	↑	↑
---	---	---

Eileitung Ausleitung

leicht	leicht	leicht
selbständig schnell	selbständig schnell	selbständig schnell

anzogen zur Flugsithertnif

SWING ARCUS 4.26

Hersteller	Swing Ans 4,26
Zertifikatinhaber	Swing flugsportgeräte GmbH
Hersteller	Swing flugsportgeräte GmbH
Klassifizierung	1 2 GH
eSchlepp?	Ja
Anzahl Sitze min /Anzahl Sitze mai	111
Beschleuniger?	Ja
Trimmer?	Nein

Verhalten bei	min. fluggewicht(80 Kg)	ma: Fluggewicht(105 K
---------------	-------------------------	-----------------------

Start

Füllverhalten	gleichmässig, Mori	gleichmässig, selort
Aufzieherhalten	kennt stodd über	kommt Art ihm Holen
Abhebeschwindigkeit	durchschneilid	durchschneillich
Starthandlung	einfach	einfach

Gerademal

Rolldämpfung	hoch	hoch
--------------	------	------

KurvenanidiN

Trudeltendenz	nicht lohanden	nicht vorhanden
Steuweg	hoch	hoch
Wendigkeit	durdschnillich	dullhschnillich

Berdseir t ei

Sackfluggrenze	spät > 75 cm	spät > 75 cm
Fullstallgrenze	spät > 80 cm	spät > 80 cm
Brennkrallanstieg	hoch	hoch

Frontales Ehekclappen

Vorbesch klugigem	gering	gering
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig verzögert

Einseitiges Einklappen

Wegdrehen	<90 Grad	< 90 Grad
Wegdrehen insgesamt	90 - 180 Grad	90 - 180 Grad
Viehgeschwindigkeit	durchsehnglich mit Verlangsamung	durchschnittlich
Man, Rolle bzw. Nickwinkel	kleiner 45 Grad	kleiner 15 Grad
Höhenverlust	gering	durchschnittlich
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öffnungsverhalten	selbständig	selbständig

Einseitiges

Stabilisierung	einfaches Gegenbremsen	einfaches Gegenbremsen
Steu weg	hark	hoch
Steuerkralanslim	hoch	hoch
Gegendrehen	einfach, keine Tendenz nm Strömungsabriss	einfach, keine tendent Strömungsabriss

Öttonnesverhalten

fullstall, synn. Ausleiehng	↑	↑
-----------------------------	---	---

Trudeln aus trimmgeschw.

↑	↑	↑
---	---	---

Trudeln aus stat. hntenflu

↑	↑	↑
---	---	---

Stasi imre

Eileitung	einfach	einfach
-----------	---------	---------

Trudeltenden/ Ausleitung

nicht vorhanden	nicht vorhanden	nicht vorhanden
selbständig	Nachdrehen < 180 Grad	Nachdrehen < 110 Grad

Sinkgeschwindigkeit nach 110 *kr

↑	↑	↑
---	---	---

Eileitung Ausleitung

einfach	einfach	einfach
selbständig	selbständig	selbständig

Ohren ante er

Einleitung	leicht	leicht
Ausleitung	selbständig schnell	selbständig schnell

landung

↑	↑	↑
---	---	---

Landeverhalten

einfach	einfach	einfach
---------	---------	---------

frontaler Einklappen (beschleunigt)

↑	↑	↑
---	---	---

Vorbeschleunigung

gering	durchschneillich	durchschneillich
--------	------------------	------------------

Öttonnesverhalten

selbständig schnell	selbständig schnell	selbständig schnell
---------------------	---------------------	---------------------

Einseitig + finklatmen (teschkuni

Wegdrehen	90 - 180 Grad	90 - 180 Grad
Wegdrehen insgesamt	90 - 180 Grad	180 - 360 Grad
Drehgeschwindigkeit	durchschneillich mit Verlangsamung	durchschneillich mit Verlangsamung
Man. Roll bzw. Nickwinkel	kleiner 45 Grad	Meiner 45 Grad
Höhevedust	durchschneillich	durchschneillich
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öttonnesverhalten	selbständig	selbständig

Ohren ante er beschleunigt'

↑	↑	↑
---	---	---

Eileitung Anleitung

leicht	leicht	leicht
selbständig schnell	selbständig schnell	selbständig schnell

inlungen und flogrieberheil

SWING ARCUS 4.28

Hersteller	Swing Ans 4,28
Zertifikatinhaber	Swing Flugsportgeräte GmbH
Hersteller	Swing Flugsportgeräte GmbH
Klassifizierung	1 2 GH
W-Schlepp?	Ja
Anzahl Sitze min /Anzahl Sitze max	111
Beschleuniger?	Ja
Trimmer?	Nein

Verhalten bei	min. Fluggewicht(90 Kg)	man. Fluggewicht(115 Kg)
---------------	-------------------------	--------------------------

Start

Füllerhalten	gleichmässig, zoten	gleichmässig, sofort
Antriebverhalten	hemm satorl der Pilelen	kommt solor über Piloten
Abhebeschwindigkeit	durchschneillich	durchschneillich
Starthandlung	dunkschneillich	einfach

Gerademal

Rolldämpfung	durchsehnglich	hoch
--------------	----------------	------

KurvenanidiN

Trudeltendenz	nicht erhanden	nicht vorhanden
Steuweg	hoch	hoch
Wendigkeit	durtshchnillich	duenheiniich

Beidseir Überziehen

Saldluggrenze	spät > 15 cm	spät > 75 cm
Fullstallgrenze	spar > 80 nm	spar > 80 cm
Brennkrallans lieg	hei	hoch

Frontales Einklappen

Vorbeschleunigung	gering	gering
Öttonnesverhalten	selbständig verregert	selbständig schnell

Einseitiges Einklappen

Wegdrehen	< 90 Grad	90 - 180 Grad
Wegdrehen insgesamt	<90 Grad	90 - 180 Grad
Drehgeschwindigkeit	gering	durchschneillich mit Verlangsamung
Man. Roll- m Nickwinkel	kleiner d5 Grad	kleiner 45 Grad
Höhenverlust	gering	durtshchnillich
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öttonnesverhalten	selbständig	selbständig

Einseitiges

Stabilisierung	einfacher Gegenbremsen	einfaches Gegenbremsen
Steu weg	durchschneillich	hoch
Steuerkralanslieg	durchschneillich	hoch
Gegendreher	einfach, keine Tandens	Malach, keine tendent nm Strömungsabriss

Öttonnesverhalten

fullstall, synn. Ausleitung	↑	↑
-----------------------------	---	---

Trudeln aus trimmgeschw.

↑	↑	↑
---	---	---

Trudeln aus stat. Kurvenflug

↑	↑	↑
---	---	---

Stalspirale

Eileitung	durtshchnillich	einfach
-----------	-----------------	---------

Trudeltendenz/ Ausleitung

Mehr rohanden	nicht vorhanden	nicht vorhanden
Nachdrehen < 180 Grad	Nachdrehen < 110 Grad	Nachdrehen < 110 Grad

Sinkeschwindigkeit nach 120 *(mis)

↑	↑	↑
---	---	---

Eileitung Ausleitung

einfach	einfach	einfach
selbständig	selbständig	selbständig

Ohren ante n

Einleitung	leicht	leicht
Ausleitung	selbständig schnell	selbständig schnell

landung

↑	↑	↑
---	---	---

Landeverhalten

einfach	einfach	einfach
---------	---------	---------

Frontaler Einklappen (berchieunigt)

1,2	↑	↑
-----	---	---

Vorbeschleunigung

gering	durtshchnillich	durtshchnillich
--------	-----------------	-----------------

Öttonnesverhalten

selbständig verregert	selbständig schnell	selbständig schnell
-----------------------	---------------------	---------------------

DHV GS-01 -1 357-05



SWING ARCUS 430		
Tes/befehl Swing Arcus 430		
Zertifikatinhaber	Swing Flugsportgeräte GmbH	
Hersteller	Swing Flugsportgeräte GmbH	
Klassifizierung	1:2 GH	
{1-Schlepp?}	Ja	
Anzahl Sitze min Anzahl Sitze max	1 1	
Beschleuniger?	Ja	
Trimmer?	Nein	
Verhalten bei	min. fluggewicht(105 Kg)	max. fluggewicht(130 K)
ad		
Füllverhalten	gleichmässig, sehr	ungleichmässig, sehr
Aszinthrethalle	hemmt sofort her Piloten	kommt zelezt über Piloten
Ah eben eschi ind igkeil	durchschnittlich	durchschnittlich
Starrhandlung	durchschnittlich	aintach
Geradeauslieg		
Rolldämpfung	durchschnittlich	hoch
Kurrenhandlung		
Trudelladern	nicht vorhanden	nicht vorhanden
Steuweg	hoch	hoch
Wendigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Behheit s Überleben		
Sackfluggrenze	spät > 75 cm	spät > 15 cm
Fallsialgreere	spät > 80 cm	spät > 80 cm
Bremskrallanslieg	hoch	hoch
frontales Einklappen		
Vorbeschleunigung	gering	gering
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig schnell
Einseht s		
Wegdrehen	< 90 Grad	< 90 Grad
Wegdrehen insgesamt	90 - 180 Grad	90 - 180 Grad
Drehgeschwindigkeit	gering	durchschnittlich
Max. Hell- bzw. Nitzwinkel	kleiner 45 Grad	idealner 45 Grad
Höhenverlust	gering	durchschnittlich
Stabilisieren	selbständig	selbständig
Öffnungsverhalten	Altslandie	selbständig
Eiasieliges und Gegend.		
Stabilisierung	einfaches Gegenbremsen	einfaches Gegenbremsen
Steuweg	durek/wirtlich	hoch
Sleuerfelenslieg	dinchtatnittelich	hoch
Gegendrehen	eielach, keine Tendenz WP	eintach, keine lendenz zum
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig schnell
erinzIMMIIBINIMII		
trudel'sent		
truden aus slot Kurvenflug		
Sleisr		
Einleitung	durchschnittlich	eintach
Trudellendenz	nicht vorhanden	nicht vorhanden
Ausleitung	Nachdrehen <180 Grad	Nachdrehen < 180 Grad
Sinkgeschwindigkeit nach 720°/min	10	12
Beigil		
Einleitung	eintach	eintach
Ausleitung	selbständig	selbständig
anlegen		
Einleitung	leicht	
Ausleitung	selbständig schnell	selbräudig schnell
landung		
Landeverhalten	Width	eintach
Frontales Elekta 1 en		
Vorbeschleunigung	gering	durchschnittlich
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig schnell
Wegdrehen	90 - 180 Grad	90 - 180 Grad
Wegdrehen insgesamt	90 - ISO Grad	180 - 360 Grad
Drehgeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Max. Roll- bzw. Kirnwinkel	kleiner 45 Grad	kleiner 45 Grad
Höhenverlust	gering	durchschnittlich
Stabilisierung	selbständig	Altslandie
Öffnungsverhalten	selbständig	selbständig
Einteilung		
Einleitung	leicht	leicht
Ausleitung	selbständig schnell	selbständig schnell
Ergänzungen nur Flugsicherheit		

DHV OS-01-1358-05



FIREBIRD SPIDER S		
Tes/en Firebird Spider		
Zertifikatinhaber	Firebird International AG	
Hersteller	Firebird International AG	
Klassifizierung	1:2 GH	
AM-Schlepp?	Ja	
Anzahl Sitze min Anzahl Sitze max	1 1	
Beschleuniger?	Ja	
Trimmer?	Nein	
Verhalten bei	min fluggewicht(60 Kg)	max. fluggewicht(185)
Port		
Füllverhalten	gleichmässig, dort	gleichmässig, lgeil
Aufziehverhol	kommt Betost über Piloten	kommt Bote' über Phelen
Abhebe gekhichindikeir	durchschellia	durchschnittlich
Starrhandlung	einfach	einfach
Rolldämpfung	durchschnittlich	durchschnittlich
Kurrenhandlung		
Trudelladern	gering	gering
Steuweg	durchschnittlich	durchschnittlich
Wendigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
übefieihen		
Sackfluggrenze	durchschnittlich 60 cm- 75 cm	durchschnittlich 60 cm * 15 cm
Fallsialgreoze	durchschnittlich 65 cm- 80 cm	durchschnittlich 15 cm- 80 cm
Bremskrallanslieg	hoch	hoch
frontales Einklappen		
Vorbeschleunigung	gering	gering
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig verzögert
Einklappen		
Wegdrehen	< 90 Grad	90-180 Grad
Wegdrehen insgesamt	90 - 185 Grad	90 - 180 Grad
Drehgeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Max. Hell- bzw. Nitzwinkel	kleiner 45 Grad	kleiner 45 Grad
Höhenverlust	gering	gering
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öffnungsverhalten	selbständig	selbständig
Einseil i nklappen und Ge ensl.		
Stabilisierung	einfaches Gegenbremsen	einfaches Gegenbremsen
Steuweg	durchschnittlich	durchschnittlich
Sleuerkrallanslieg	hoch	hoch
Gegendrehen	eintach, keine Tendenz zum	eintach, keine Tendenz zum
Öffnungsverhalten	selbständig umngen	selbständig immogari
truden aus limggesthw.		
aus Kurvenring		
Sleispirate		
Einleitung	eintach	eintach
Nudellendenz	nicht vorhanden	eich' vorhanden
Aerlehirm	Nachdrehen < 138 Grad	Nachdrehen < 120 Grad
Sinkgeschwindigkeit nach 320°/min		
Einleitung	eintach	eintach
Ausleitung	selbständig	selbständig
Oben		
Einleitung	leicht	leicht
Ausleitung	selbständig schnell	selbständig schnell
landu		
Landeverhalten	eintach	eintach
Emma Einklapper		
Vorbeschleunigung	gering	gering
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig verzögert
es Einklappen		
Wegdrehen	90 - 180 Grad	90 - 180 Grad
Wegdrehen insgesamt	90 - 180 Grad	90 - 180 Grad
Drehgeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Max. Roll bzw. Nickwinkel	kleiner 05 Grad	kleiner 45 Grad
Höhenverlust	gering	gering
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öffnungsverhalten	selbständig	selbständig
beschleunigt		
Einleitung	leicht	leicht
Ausleitung	selbständig schnell	selbständig schnell
Emma Ulf Eluviderteil		

DHV GS-01-1359-05



FIREBIRD MIX		
Tes/iktrich Firebird Mix		
Zertifikatinhaber	Firebird International AG	
Hersteller	Firebird International AG	
Klassifizierung	1:2-Biplane	
W-Schlepp?	Ja	
Anzahl Sitze min Anzahl Sitze max	2 2	
Beschleuniger?	Nein	
Trimmer?	Ja	
Verhalten bei	min. fluggewicht(140 Kg)	max. fluggewicht(220 K)
Star1		
Füllverhalten	gleichmässig, Beton	gradmässig, Wort
Anzahlverhalten	kommt sofort über Piloten	kommt Bote' ihm Piloten
Abhebe geschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Starrhandlung	eintach	eintach
Geradeauslieg		
Rolldämpfung	durchschnittlich	durchschnittlich
Kurrenhandlung		
Wellendern	gering	nicht vorhanden
Steuweg	halt	hoch
Wendigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Beldseid es Überleben		
Sackfluggrenze	spät > 75 cm	spät > 75 cm
fallsallereie	spät > 80 cm	spät > 80 cm
Bremskrallanslieg	hoch	hoch
frontales Einklappen		
Vorbeschleunigung	gering	gering
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig schnell
Einklappen		
Wegdrehen	98-180 Grad	90-180 Grad
Wegdrehen insgesamt	480 - 160 Grad	90 - 180 Grad
Drehgeschwindigkeit	gering	durchschnittlich
Max. Hell- Lee, flichwinkel	kleiner 45 Grad	kleiner 45 Grad
Höhenverlust	durchschnittlich	durchschnittlich
Siebnhiern	selbständig	selbständig
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig verzögert
Einsieliges Einklappen und Gepend.		
Stabilisierung	einfaches Gegenbremsen	einfaches Gegenbremsen
Steuweg	hoch	hoch
Sleuerkrallanslieg	hoch	hoch
Gegendrehen	eintach, keine Tendenz zum	eintach, keine Tendenz zum
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig verzögert
Fellstall, Ausleilug		
Trineschicht		
sie.		
Stelle (rate)		
Einleitung	durchschnittlich	eintach
Trudellendenz	nicht vorhanden	nicht vorhanden
Ausleitung	Nachdrehen < 180 Grad	Nachdrehen < 180 Grad
Sinkgeschwindigkeit nach 720°/min	6	8
Einleitung	eintach	eintach
Ausleitung	selbständig verzögert	selbständig verzögert
Oben		
Einleitung	leicht	leicht
Ausleitung	nimm', agerdnd Fahrt auf <4 Sek	selbständig schnell
hing		
Landeverhalten	eintach	eintach
Frontales Einklappen es, hlaunig8		
Ergänzungen zur flugsicherheit		

FIREBIRD TWIX ZIPPER

feStberithl

Zertifikatinhaber	Firebird International AG	
Hersteller	Firebird International AG	
Klassifizierung	1-2 Biplace, GH	
W-Schlepp?	Ja	
Anzahl Sitze min / Anzahl Sitze max	1 / 2	
Beschleuniger?	Nein	
Trimmer?	Ja	
Verhalten bei	min. Fluggewicht(129 Kg)	max. Fluggewicht(180 Kg)
Star	1	1
Füllverhalten	nie eilässig, leibt	gleichmässig, sofo
Aufziehverhalten	keul mobil eher Ritoreu	kommt solort über Pifelen
Abheben eschw indigKM1	durchschneifieh	durchschnittlich
Stallhandlung	einfach	einfach
Geradeausflug	1.2	
	durchschellnich	durchschnittlich
Trudebenda	gering	nicht vorhanden
Steuernweg	hoch	hoch
Wendigkeit	durchschellnich	durchschmilla
Sackfluggrenze	spät > 75 cm	spei > 15 cm
Fullstallgrenze	spät > 80 cm	spul > 80 cm
Bremskrallensieg	hoch	hoch
frontales Einklappen		
Vorbeschleunigung	gering	gering
Öffnungsverhalten	selbständig Weggen	selbständige sahnst.
Einsseitiges Einklappen		
Wegdrehen	90-189 Grad	180 Grad
Wegdrehen insgesamt	180-150 Grad	99-180 Grad
Drehgeschwindigkeit	gering	dugliedwelkt
		mir Verlangsamung
Max. Roll- bzw. Hawinkel	kleiner 45 Grad	kleiner 45 Grad
Höhenverlust	durchschnittlich	durchschnittlich
Stabilisierung	selbständig	sehnledig
Öffnungsverhalten	sehrändre verneen	sehrsindie renagen
Einklappen		
Stabilisierung	eielaches Gegenbremsen	einzaches Gegenbremsen
Steuernweg	hoch	hoch
Steuerskrallensieg	hoch	hab
Gegendrehen	einfach, keine lendenz zum	einlachs, keine k W zum
		Stimmungsabriss
Öffnungsverhalten	selbständig verzögen	selbständig Venaged
Trudeln aus	esthw.	
Trudeln aus Hal. Kurrenflug		
Steilschleife	1-2	1.2
Einleitung	durchschnittlich	einfach
Trudellende	Mehl vorhande	nicht vorhanden
Ausleitung	Nachdrehen < 189 Grad	Nachdrehen 189 - 160 Grad
Sinkegeschwindigkeit nach 720 *In/s ¹	6	8
BStall		
Einleitung	einfach	einfach
Ausleitung	nimmt tigernd Fahr) auf <4 Se	selbständig
	1*	
Einleitung	leicht	
Ausleitung	Almen zögernd Fand auf <4 Se	selbständig schnei
Landung		
Landeverhalten	einfach	einfach
Spezialanforderungen zur Flugsicherheit		

NOVA SYNTAX EASY WALKING XXS

Easy Walking

Zertifikatinhaber	NOVA Verlebsgesellschaft m.b.H.	
Hersteller	NOVA Verlebsgesellschaft	
Klassifizierung	1-2 GH	
W-Schlepp?	Ja	
Anzahl Sitze min / Anzahl Sitze max	1 / 1	
Beschleuniger?	Ja	
Trimmer?	Nein	
Verhalten bei	Eluggewicht(55 Kg)	max. Fluggewicht(80 Kg)
Star	1	1
Füllverhalten	gleichmässig, solort	gleichmässig, sofo
Aufziehverhalten	beilud seien über Piloter	kommt solort uher Ritoleo
Abhebegeschwindigkeit	durchschnittlich	dochschiuch
Stallhandlung	einfach	einird
Rolldämpfung	hoch	hoch
Kurvenhandlung		
Trudeln denn	nicht vorhanden	nicht vorhanden
Steuernweg	dumschnillich	durchschmilla
Wendigkeit	durchschnittlich	dumschnillich
Beidseitiges		
Sackfluggrenze	durchscheinla 60 cm * 75 cm	durchsahenna 60 cm * 75 cm
Fullstallgrenze	durchschnittlich 65 cm * 80 cm	durchschnittlich 65 cm * 80 cm
Bremskrallensieg	durchschnittlich	durchschnittlich
frontales		
Verbeschleunigung	gering	gering
Öffnungsverhalten	seihslände schnell	seihsländiescheell
baldiges Einklappen		
Wegdrehen	< 90 Grad	< 90 Grad
Wegdrehen insgesamt	90-180 Grad	99-180 Grad
Drehgeschwindigkeit	gering	durchschnittlich
	mir Verlangsamung	mit Verlangsamung
Max. Roll- bzw. Hawinkel	kleiner 45 Grad	kleiner 05 Grad
Höhenverlust	gering	gering
Stabilisierung	selbständig	seihräudig
Öffnungsverhalten	selbständig	selbständig
instiltil finkla und Gegend.		
Stabilisierung	einfaches Gegenbremsen	einfaches Gegenbremsen
Steuernweg	durChschnittlich	duaschnirlich
Steuerskrallensieg	durchsehnghä	durchschnittlich
Gegendrehen	einfach, keine indem zum	einfach, keine knelenz zum
	Süireungsabriss	Seungsabriss
Öffnungsverhalten	selbständig verlarigel	selbständig renngell
symin, dusteilung		
Trudeln aus		
Trudeln aus Hal. Kurrenflug		
Steilschleife		
Einleitung	einfach	einfach
Trudellende	gering	gering
Ausleitung	selbständig	selbständige
Sinkegeschwindigkeit nach UI Irds1	5	6
541		
Einleitung	einfach	einfach
Ausleitung	selbständig	selbständig
Ohren		
Einleitung	leicht	leicht
Ausleitung	selbständig schnell	selbständig schnell
landtan.		
Landeverhalten	ekfach	einfach
Frontalen finklap		
Vorbeschleunigung	durchschnittlich	durchschnittlich
Öffnungsverhalten	selbständig impulsiv	selbständig impulsiv
Einschi es Einklappen	1-2	1.2
Wegdrehen	189 Grad	90 - 180 Grad
Wegdrehen insgesamt	911-180 Grad	90-180 Grad
Drehgeschwindigkeit	durchschnittlich	dochschnilla
	mH Verlangsamung	mit Verlangsamung
Max. Roll- bzw. Nickwinkel	kleiner 45 Grad	kleiner 45 Grad
Höhenverlust	gering	gering
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öffnungsverhalten	selbständig	selbständig
Ohren erde en.		
Einleitung	leicht	leicht
Ausleitung	selbständig schnell	selbständig schnell
Ergänzungen nur flugsicherheit		

SKYINALK POISON

kJikea Skyrrak

Zertifikatinhaber	Skywalk GmbH & Co. KG	
Hersteller	Skywalk GmbH & Co. KG	
Klassifizierung	2.3 GH	
W-Schlepp?	Ja	
Anzahl Sitze min / Anzahl Sitze max	1 / 1	
Beschleuniger?	Ja	
Trimmer?	Nein	
Verhalten bei	min. Fluggewicht(90 Kg)	max. Fluggewichte 10 0
Star	1	1
Füllverhalten	gleichmässig, sefort	gleichmässig, solort
Aufziehverhalten	War intoil aber Piloten	kommt solort über Hob
Abhebegeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Stallhandlung	durchschnittlich	einfach
Geradeausflug	1.2	1-2
Rolldämpfung	dumhaninlich	durchschnittlich
Kurvenhandlung		
Trudellende	dumhunnillich	gering
Steuernweg	gering	deal dnA trieh
Wendigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Beidseitiges überziehen		0-2
Seenuggrenze	durchschnittlich 60 an-75 cm	durchschnittlich 69 cm * 75 cm
Fullstallgrenze	ichsdeinla 65 cm - Bl en	durchschnittlich h5 cm * 89 cm
Bremskrallensieg	durchschnittlich	durchschnittlich
frontales Einklappen		
Vorbeschleunigung	duaschnilla	durchschnittlich
Öffnungsverhalten	seihsländia veresuen	selbständig verreged
Wegdrehen	100-350 Grad	92-100 Grad
Wegdrehen insgesamt	180-361 Grad	360 Grad
Drehgeschwindigkeit	duaschnitrof	duaschnina
Max. Roll- bzw. Nickwinkel	einer 45 Grad	größer 45 Grad
Höhenverlust	durchschnittlich	durchschnittlich
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öffnungsverhalten	selbständig verzäged	selbständig reuegell
Einselies Eukla en und G		
Stabilisierung	einfaches Gegenbremsen	einfaches Gegenbremsen
Steuernweg	durchschnittlich	hüsohn Hilich
Steuerskrallensieg	gerug	dreherschillich
Gegendrehen	anspincthull, lendenz	einfach, keine Tendenz zum
	Stromungsabriss	Stromungsabriss
Öffnungsverhalten	selbständig reihgell	selbständig verzögert
Fullsila TL, Pont Ausleitung		2
fudeln aus Irina eschen.		3
hudeln aus ein? Kurrenflug		1.2
Steilpinte		1.2
Einleitung	einfach	einfach
fredellende	gering	gering
Ausleitung	Nachdrehen 180-160 Grad	Nachdrehen 180 - 360 Grad
Sinkegeschwindigkeit nach 726 *h/m	12	9
Std		
Einleitung	einfach	einfach
Ausleitung	selbständig	seihsräudig
Ohren an B, en	1.2	1.1
Einleitung	leicht	leicht
Ausleitung	nkl selbständige	eich) selbständig
		1.2
Landeverhalten	durchschnittlich	durchschnittlich
frontales Einklappen Ihesehleungli		2.3
Vorbeschleunigung	durchschnittlich	durchschnittlich
Öffnungsverhalten	seihsländie smägel	selbständig verggerl
E'nasil'eeEinhhg	2.3	
Wegdrehen	189 - 360 Grad	180 - 360 Grad
Wegdrehen insgesamt	>366 Grad	180-360 Gmd
Drehgeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Max. Roll- bzw. Nickwinkel	THW 45 GRd	größer 45 Grad
Höhenverlust	durchschnittlich	durchschnittlich
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öffnungsverhalten	selbständig verügerl	selbständig Terzeer
bescheleuni		
Einleitung	recht	leicht
Ausleitung	nicht selbständig	Mehl selbständig
Ergänzungen zur Flugsicherheit		

DHV GS-01 -1363-05

PARHECH P315

Teilherid 03 Pariledi

Hersteller	PARHECH AG
Klassifizierung	1-2 Biplane
W-Schlepp?	Nein
Anzahl Sitze min Anzahl Sitze max	2 2
Beschleuniger?	Nein
Trimmer?	Nein

Verhalten bei min. fluggewicht(140 Kg) max. Fluggewicht(225 Kg)

Start	1,2	12
Fallen fallen	gleichmäßig, seien	gleichmäßig, seien
Aufziehverhalten	kann sofort über	kommt sofort über
Abhegeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Starthandlung	einfach	einfach
Geradausflug	1-2	1-2
Roll dämpfung	gering	gering
Kurvenhandlung	1-2	1
Trudellendenz	gering	nicht vorhanden
Steuerweg	Weih	hoch
Wendigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich

Beidseil * Ohekiehen	1	1
Sackflug ranze	spät > 75 cm	spät > 75 011
Fußlallgrenze	spät > 80 cm	spät > 80 cm
Bremskralenstieg	hoch	hoch
hanales Einklappen	1,2	1
Vorbetleunigung	gering	gering
Öffnungsverhalten	selbständier verzögert	Mtrindie xhsell

Einseitiges Einklappen	1	1,2
Wegdrehen	90 - 180 Grad	90 - 180 Grad
Wegdrehen insgesamt	90 - 180 Grad	90 - 180 Grad
Drehgeschwindigkeit	gering	durchschnittlich
Max. Roll bzw. Kiekwinkel	kleiner 45 Grad	kleiner 45 Grad
Flühenvedul	durchschnittlich	durchschnittlich
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Gilda gowe thalten	selbständig	selbständig
Stabilisierung	einfaches Gegenbremse	einfaches Gegenbremsen
Steuer weg	hoch	hoch
Steuerkrallenslieg	hoch	hoch
Gegendrehen	einfach, keine Tendenz zum	einfach, keine Tendenz zum
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig schnell

Fulkiäl, symm. Ausleitung	1	1
Trudeln Trimmnestie.	1	1
Trudeln aal. Kureeellug	1,2	1,2

Einleitung	1,2	1,2
Einleitung	einfach	einfach
Trudellendenz	Mehl vorhanden	nicht vorhanden
Ausleitung	Nachdrehen < 180 Grad	Nachdrehen < 180 Grad
Sinkgeschwindigkeit nach 722 lms1	12	12

B-StieO	1	1
Einleitung	einfach	einfach
Ausleitung	selbständig	selbständig

Ohren	1	1
Einleitung	leicht	leicht
Ausleitung	nimmt zögernd Fahrt auf < 4 Sek	selbständig schnell

Landeverhalten	einfach	durchschnittlich
-----------------------	---------	------------------

Flugsicherheit

Frontales Einklappen (beschleunigt)	gering	gering
Vorbesehle unigang	gering	gering
Öffnungsverhalten	selbständig seiner	selbständig rennen
Einseitiges Einklappen (bestleunig)	1,2	1,2
Wegdrehen	90 180 Grad	90 180 Grad
Wegdrehen insgesamt	90 180 Grad	90 180 Grad
Drehgeschwindigkeit	dunhschnidich	dunhschnidich
Max. Roll- bzw. Hickwinkel	kleiner 45 Grad	kleiner 45 Grad
Hehe Needun	durchschnittlich	durchschnittlich
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öhrungsverhalten	selbständig	selbständig
Ohren	1	1
Einleitung	leicht	leicht
Ausleitung	selbständig ehnell	selbständig schnell
Ergänzu * n iderheil		

DHV GS-01 -1364-05

EDEN 3.24

Hersteller	MAC Para Technology Ltd
Klassifizierung	1-2 GH
W-Schlepp?	Nein
Anzahl Sitze min Anzahl Sitze max	1 1
Beschleuniger?	Nein
Trimmer?	Nein

Verhalten bei min. Fluggewicht(70) max. fluggewicht(190 K)

Start	1	1
Fallen fallen	gleichmäßig, seien	gleichmäßig, sem
Aufziehverhalten	kommt sofort über	kommt felon über Piloten
Abhegeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Starthandlung	einfach	einfach
Geradausflug	1,2	1,2
Roll dämpfung	dunhschnidich	dunhschnidich
Kurvenhandlung	1-2	1-2
Trudellendenz	gering	gering
Steuerweg	durchschnittlich	durchschnittlich
Wendigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich

Beidseil*		
Sackflug ranze	durchschnittlich 80	durchschnittlich 60 cm - 75 cm
Fußlallgrenze	durchschnittlich 65 cm - 80 cm	durchschnittlich 65 cm - 80 cm
Bremskralenstieg	hoch	hoch
Frontales Einklappen	1,2	1,2
Vorbetleunigung	gering	gering
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig verzögert

heiliges Einklappen		
Wegdrehen	90 180 Grad	90 180 Grad
Wegdrehen insgesamt	90 180 Grad	90 180 Grad
Drehgeschwindigkeit	dunhschnidich	dunhschnidich
Max. Roll- bzw. Nawinkel	kleiner 45 Grad	kleiner 45 Grad
Höhenverlust	dunhschnidich	dunhschnidich
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öffnungsverhalten	selbständig	selbständig
Einseitiges Einklappen	Gegensl.	1,2
Stabilisierung	einfaches Gegenbremsen	einfaches Gegenbremsen
Steuer weg	hoch	dunhschnidich
Steuerkrallenslieg	hoch	hoch
Gegendrehen	einfach, keine fanden	einfach, keine Tendenz zum
Öffnungsverhalten	selbständig vertigen	selbständig vendgerl

fullstall, symm.		
Indem aus frinnigeschw.	1,2	1,2
In dem aus sieh Kureenl*	1	1

Stens irale	1,2	1,2
Einleitung	einfach	einfach
Trudellendenz	gering	gering
Ausleitung	selbständig	selbständig
Sinkgeschwindigkeit nach 722	9	9

B-StieO	1	1
Einleitung	einfach	einfach
Ausleitung	selbständig	selbständig

Ohren	1	1
Einleitung	leicht	leicht
Ausleitung	selbständig schnell	iäradio schnell

Landeverhalten	einfach	einfach
-----------------------	---------	---------

Frontales Einklappen (beschleunigt)	gering	gering
Vorbesehle unigang	gering	gering
Öffnungsverhalten	selbständig seiner	selbständig rennen
Einseitiges Einklappen (bestleunig)	1,2	1,2
Wegdrehen	90 180 Grad	90 180 Grad
Wegdrehen insgesamt	90 180 Grad	90 180 Grad
Drehgeschwindigkeit	dunhschnidich	dunhschnidich
Max. Roll- bzw. Hickwinkel	kleiner 45 Grad	kleiner 45 Grad
Hehe Needun	durchschnittlich	durchschnittlich
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öhrungsverhalten	selbständig	selbständig
Ohren	1	1
Einleitung	leicht	leicht
Ausleitung	selbständig ehnell	selbständig schnell
Ergänzu * n iderheil		

DHV GS-01-1365-05

EDEN 3.26

lestbericht Eden

Hersteller	Skyline flight Gear GmbH
Klassifizierung	1-2 GH
W-Schlepp?	Ja
Anzahl Sitze min Anzahl Sitze max	1 1
Beschleuniger?	Ja
Trimmer?	Nein

Verhalten bei min. fluggewicht(71 Kg) bei max. fluggewicht(100 Kg)

Start	1	1
Fallen fallen	gleichmäßig, seien	gleichmäßig, seien
Aufziehverhalten	kommt sofort über Piloten	kommt sofort über Piloten
Abhegeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Starthandlung	einfach	einfach
Geradausflug	1,2	1,2
Roll dämpfung	dunhschnidich	dunhschnidich
Kurvenhandlung	1-1	1-1
Trudellendenz	gering	gering
Steuerweg	dunhschnidich	dunhschnidich
Wendigkeit	dunhschnidich	dunhschnidich

Beidseilhes Ukerrieben		
Sackflug ranze	dunhschnidich 60 cm * 75cm	dunhschnidich 611 an -15 cm
Fußlallgrenze	dunhschnidich 65 nm 80 cm	dunhschnidich 65 cm 80 cm
Bremskralenstieg	hoch	hoch
Frontales Einklappen	1,2	1,2
Vorbetleunigung	gering	gering
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig verzögert

Einseitiges	1,2	1,2
Wegdrehen	90 180 Grad	90 180 Grad
Wegdrehen insgesamt	90 180 Grad	90 180 Grad
Drehgeschwindigkeit	dunhschnidich	dunhschnidich
Max. Roll- bzw. Hickwinkel	kleiner 45 Grad	kleiner 45 Grad
Höhenverlust	dunhschnidich	dunhschnidich
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öffnungsverhalten	selbständig	selbständig
Einseitiges	*gen send Gegend.	
Stabilisierung	einfaches Gegenbremsen	einfaches Gegenbremsen
Steuer weg	hoch	hoch
Steuerkrallenslieg	hoch	hoch
Gegendrehen	einfach, keine Tendenz zum	einfach, keine Tendenz zum
Öffnungsverhalten	selbständig reizegen	selbständig verzagen

symm. Ausleitung		
Trudeln Trimm, esrtav.	1,2	1,2
Trudeln aus slal. Kunreallug	1,2	1,2

Einleitung	1,2	1,2
Einleitung	einfach	einfach
Trudellendenz	gering	gering
Ausleitung	Nachdrehen < 180 Grad	Nachdrehen < 180 Grad
Sinkgeschwindigkeit nach 722 lms1	8	9

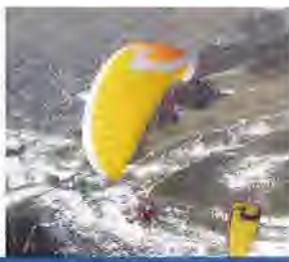
135411	1,2	1,2
Einleitung	einfach	einfach
Ausleitung	Ried nogetrd lehr auf <4 Sek nee zogernd fahr auf <4 Sek	

Ohren	1	1
Einleitung	leicht	fehlt
Ausleitung	nimmt zögernd Fahrt auf < 4 Sek	nimmt zögernd Fahrt auf < 4 Sek

Fanden.	1	1
Landeverhalten	einfach	einfach

Frontales Einklappen (beschleunigt)	gering	gering
Vorbesehle unigang	gering	gering
Öffnungsverhalten	selbständig seiner	selbständig rennen
Einseitiges Einklappen (bestleunig)	1,2	1,2
Wegdrehen	90 180 Grad	90 180 Grad
Wegdrehen insgesamt	90 180 Grad	90 180 Grad
Drehgeschwindigkeit	dunhschnidich	dunhschnidich
Max. Roll- bzw. Hickwinkel	kleiner 45 Grad	kleiner 45 Grad
Höhenverlust	dunhschnidich	dunhschnidich
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öhrungsverhalten	reintendig	sehndendig
Ohren anlegen, bestleunig		
Einleitung	eicht	leicht
Ausleitung	nimmt nogetrd fahr auf <4 Sek nimmt zogernd Fehs auf <4 Sek	
Ergänzu * en zur Flugsicherheit		

DHV GS-01-1366-05



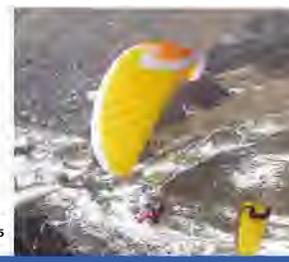
FIDES 2 S		
Technische Daten DHV GS 1366 2 S		
Zertifizierendes Institut	SKY PARAGLIDERS A.S.	
Hersteller	SKY PARAGLIDERS A.S.	
Klassifizierung	I GH	
W-Schlepp?	Ja	
Anzahl Sitze min / Anzahl Sitze max	1 / 1	
Beschleuniger?	Ja	
Trimmer?	Nein	
Verhalten bei	min. Fluggewicht (69 Kg)	max. Fluggewicht (90 Kg)
Fallverhalten	gleichmäßig, sofort	gleichmäßig, sofort
Aufziehverhalten	sehr weich	sehr weich
Ahnhöhegeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Starthandlung	einfach	einfach
Geräuschausfall		
Rolldämpfung	hoch	hoch
Kurvdrainage		
Trudeltendenzen	nicht vorhanden	nicht vorhanden
Steuerverhalten	hoch	hoch
Wendigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Neidseil		
See- / Meereshöhe	spei > 75 cm	spei > 75 cm
Fullstallgrenze	spät > 80 cm	spät > 80 cm
Bremskraftanstieg	hoch	hoch
Erdeles Einklappen		
Vorbeschleunigung	gering	gering
Öffnungsverhalten	selbständig	selbständig
Eiereiliges		
Wegdrehen	< 90 Grad	< 90 Grad
Wegdrehen insgesamt	< 90 Grad	92 180 Grad
Drehgeschwindigkeit	durchschnittlich	gering
Max. Roll- bzw. Nickwinkel	kleiner 15 Grad	kleiner 15 Grad
Höhenverlust	durchschnittlich	gering
Ironisierung	selbständig	selbständig
Öffnungsverhalten	selbständig	selbständig
Siebelinierung	einfaches Gegenbremsen	einfaches Gegenbremsen
Steuerverhalten	hoch	hoch
Steuerverhalten	hoch	hoch
Gegendrehen	einfach, keine Tendenz zum	einfach, keine Tendenz zum
Öffnungsverhalten	selbständig	selbständig
Fullstall, qmm. Aushilf		
Trudeln aus Trimmguck		
Trudeln aus stat. Kurvenflug		
Steuerverhalten		
Einleitung	einfach	einfach
Trudeltendenzen	nicht vorhanden	nicht vorhanden
Ausleitung	selbständig	selbständig
Sinkgeschwindigkeit nach 120 m/s	10	19
1131		
Einleitung	einfach	einfach
Ausleitung	selbständig	selbständig
Ohren anlegen		
Einleitung	selbständig	selbständig
Ausleitung	selbständig	selbständig
Landverhalten	einfach	einfach
Erdeles Einklappen (beschleunigt)		
Vorbeschleunigung	gering	gering
Öffnungsverhalten	selbständig	selbständig
Einseitiges Einklappen (beschleunigt)		
Wegdrehen	< 90 Grad	< 90 Grad
Wegdrehen insgesamt	< 90 Grad	90 180 Grad
Drehgeschwindigkeit	durchschnittlich	gering
Max. Roll- bzw. Nickwinkel	kleiner 15 Grad	kleiner 15 Grad
Höhenverlust	durchschnittlich	gering
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öffnungsverhalten	selbständig	selbständig
Ohren anlegen, beschleunigt		
Einleitung	selbständig	selbständig
Ausleitung	selbständig	selbständig

DHV GS-01-1367-05



FIDES 2 M		
Technische Daten DHV GS 1367 2 M		
Zertifizierendes Institut	SKY PARAGLIDERS A.S.	
Hersteller	SKY PARAGLIDERS A.S.	
Klassifizierung	I GH	
W-Schlepp?	Ja	
Anzahl Sitze min / Anzahl Sitze max	1 / 1	
Beschleuniger?	Ja	
Trimmer?	Nein	
Verhalten bei	min. Fluggewicht (82 Kg)	max. Fluggewicht (105 Kg)
Fallverhalten	gleichmäßig, sofort	gleichmäßig, sofort
Aufziehverhalten	sehr weich	sehr weich
Ahnhöhegeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Starthandlung	einfach	einfach
Geräuschausfall		
Rolldämpfung	hoch	hoch
Kurvdrainage		
Trudeltendenzen	nicht vorhanden	nicht vorhanden
Steuerverhalten	hoch	hoch
Wendigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Neidseil		
See- / Meereshöhe	spei > 75 cm	spei > 75 cm
Fullstallgrenze	spät > 80 cm	spät > 80 cm
Bremskraftanstieg	hoch	hoch
Erdeles Einklappen		
Vorbeschleunigung	gering	gering
Öffnungsverhalten	selbständig	selbständig
Eiereiliges		
Wegdrehen	< 90 Grad	< 90 Grad
Wegdrehen insgesamt	90 180 Grad	< 90 Grad
Drehgeschwindigkeit	gering	gering
Max. Roll- bzw. Nickwinkel	kleiner 45 Grad	kleiner 45 Grad
Höhenverlust	gering	gering
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öffnungsverhalten	selbständig	selbständig
Siebelinierung	einfaches Gegenbremsen	einfaches Gegenbremsen
Steuerverhalten	hoch	hoch
Steuerverhalten	hoch	hoch
Gegendrehen	einfach, keine Tendenz zum	einfach, keine Tendenz zum
Öffnungsverhalten	selbständig	selbständig
Fullstall, qmm. Aushilf		
Trudeln aus Trimmguck		
Trudeln aus stat. Kurvenflug		
Steuerverhalten		
Einleitung	einfach	einfach
Trudeltendenzen	nicht vorhanden	nicht vorhanden
Ausleitung	selbständig	selbständig
Sinkgeschwindigkeit nach 120 m/s	18	19
1131		
Einleitung	einfach	einfach
Ausleitung	selbständig	selbständig
Ohren anlegen		
Einleitung	selbständig	selbständig
Ausleitung	selbständig	selbständig
Landverhalten	einfach	einfach
Erdeles Einklappen (beschleunigt)		
Vorbeschleunigung	gering	gering
Öffnungsverhalten	selbständig	selbständig
Einseitiges Einklappen (beschleunigt)		
Wegdrehen	< 90 Grad	< 90 Grad
Wegdrehen insgesamt	90 180 Grad	< 90 Grad
Drehgeschwindigkeit	gering	gering
Max. Roll- bzw. Nickwinkel	kleiner 15 Grad	kleiner 15 Grad
Höhenverlust	gering	gering
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öffnungsverhalten	selbständig	selbständig
Ohren anlegen, beschleunigt		
Einleitung	leicht	leicht
Ausleitung	selbständig	selbständig

DHV GS-01-1368-05



FIDES 2 L		
Technische Daten DHV GS 1368 2 L		
Zertifizierendes Institut	SKY PARAGLIDERS A.S.	
Hersteller	SKY PARAGLIDERS A.S.	
Klassifizierung	I GH	
W-Schlepp?	Ja	
Anzahl Sitze min / Anzahl Sitze max	1 / 1	
Beschleuniger?	Ja	
Trimmer?	Nein	
Verhalten bei	min. Fluggewicht (100 Kg)	max. Fluggewicht (130 Kg)
Fallverhalten	gleichmäßig, sofort	gleichmäßig, sofort
Aufziehverhalten	sehr weich	sehr weich
Ahnhöhegeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Starthandlung	einfach	einfach
Geräuschausfall		
Rolldämpfung	hoch	hoch
Kurvdrainage		
Trudeltendenzen	nicht vorhanden	nicht vorhanden
Steuerverhalten	hoch	hoch
Wendigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Neidseil		
See- / Meereshöhe	spei > 15 cm	spei > 15 cm
Fullstallgrenze	spät > 80 cm	spät > 80 cm
Bremskraftanstieg	hoch	hoch
Erdeles Einklappen		
Vorbeschleunigung	gering	gering
Öffnungsverhalten	selbständig	selbständig
Eiereiliges		
Wegdrehen	< 90 Grad	< 91 Grad
Wegdrehen insgesamt	< 90 Grad	< 90 Grad
Drehgeschwindigkeit	gering	gering
Max. Roll- bzw. Nickwinkel	kleiner 15 Grad	kleiner 45 Grad
Höhenverlust	gering	gering
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öffnungsverhalten	selbständig	selbständig
Siebelinierung	einfaches Gegenbremsen	einfaches Gegenbremsen
Steuerverhalten	hoch	hoch
Steuerverhalten	hoch	hoch
Gegendrehen	einfach, keine Tendenz zum	einfach, keine Tendenz zum
Öffnungsverhalten	selbständig	selbständig
Fullstall, qmm. Aushilf		
Trudeln aus Trimmguck		
Trudeln aus stat. Kurvenflug		
Steuerverhalten		
Einleitung	einfach	einfach
Trudeltendenzen	nicht vorhanden	nicht vorhanden
Ausleitung	Nachdrehen < 180 Grad	Nachdrehen < 180 Grad
Sinkgeschwindigkeit nach 120 m/s	10	10
1131		
Einleitung	einfach	einfach
Ausleitung	selbständig	selbständig
Ohren anlegen		
Einleitung	selbständig	selbständig
Ausleitung	selbständig	selbständig
Landverhalten	einfach	einfach
Erdeles Einklappen (beschleunigt)		
Vorbeschleunigung	gering	gering
Öffnungsverhalten	selbständig	selbständig
Einseitiges Einklappen (beschleunigt)		
Wegdrehen	< 90 Grad	< 90 Grad
Wegdrehen insgesamt	< 90 Grad	< 90 Grad
Drehgeschwindigkeit	gering	gering
Max. Roll- bzw. Nickwinkel	kleiner 15 Grad	kleiner 15 Grad
Höhenverlust	gering	gering
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öffnungsverhalten	selbständig	selbständig
Ohren anlegen, beschleunigt		
Einleitung	leicht	leicht
Ausleitung	selbständig	selbständig

GIN BEELE 38

Toilerd! DHV 03 Gitt Beele 38		
lertikatinhaber	GIN Gldem Inc.	
Hersteller	GIN Glders Inc.	
Klassifizierung	1 2 Biplace	
W-Schlepp?	Ja	
Anzahl Alze min / Anzahl flize man	1 2	
Beschleunigen	Nein	
Trimmer?	Ja	
Verhalten bei	fluggewicht(120 Kg)	max. Rungewicklft K
Elan		
Führerhellen	gleichmässle,	gleichmässig, mirt
Aufzieilverhalten	konmrel soroll her Piloten	ihenchiessle muss
Ahnetegeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschniglich
Starthandlin.	durclunthnlich	durchschniglith
Gerademull		
Rolidämpfung	dainschnillich	durchschnittlich
Kureenhandlin	↑	
Trudellendenz	nicht rothanden	nicht vorhanden
Steuweg	hoch	hoch
	durchschnittlich	durchschnillich
Beiltet*b eit überziehen	↑	
Sackflugrenze	spät> 15 cm	spiel >15 cm
fullallgrenze	spät > 80 cm	spei > 80 cm
Bremskralanste	hoch	leh
frontales EMD³ en	↑	
Vorbeschleunigug	dumtschniglich	durchschnittlich
Öffnungsverhalten	seihstandb schnell	selbständi, uheell
Einsseitiges Einklap		
Wegdrehen	90 • 180 Grad	90 180 Grad
Wegdrehen insgesamt	90 180 Grad	< 90 Grad
arehgeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
	mit Verlangsamung	mit Verlangsamung
Max. Roll h m Nickwinkel	kleiner 45 Grad	kleiner 45 Grad
Nahn verleg	durchschnittlich	durchschnittlich
Stabilisierung	selbständig	selbständige
Öffnungsverhalten	selbständig	selbständige
Wasserdichtes Tanksystem und Cockpit		
Stabilisierung	einfaches Gegenbremsen	einfaches Gegenbremsen
Steuweg	hoch	durchschnillich
Steuerkralanstieg	hoch	hoch
Gegendrehen	einfach, keine leident zum	einlich, keine fänden zum
	Stömungsabriss	Stömungsabriss
Allnein verhalten	selbständig verzogen	selbständi reize
dusledung	1.2	1.2
Trudeln aus Trimm sehn.	1.2	1.2
Trudeln aus IIII. Kurvenflug	1.2	1.2
Wasserdicht	↑	↑
Einleitung	einfair	einfach
Trudleledent	nichtvorhanden	nicht vorhanden
Ausleinen	liachdref en < 180 Grad	Nachdrehen < 180 Grad
Blockgeschwindigkeit nach 720 *les	8	14
B-Stall	1.2	1.2
Einleitung	einlich	anspruchsvoll
Auslehre	selbständi	senntändige
	↑	↑
Einleitung	leicht	re eal
Ausleitung	selbständig schnell	selbständig schnell
Landgag		
Landeverhalten	durchschnittlich	durchaniglich
Ergänzungen zur Flugsicherheit		

WINGS OF CHANGE TWISTER X1

wings rd change heiser		
Zeithkallehaber	wings of change	
Hersteller	wings of change	
Klassifizierung	2 GH	
Vi-Schlepp?	Ja	
Anzahl Sitze min / Anzahl Sitze max	1 1	
Beschleuniger?	Ja	
Trimmer?	Nein	
Verhalten bei	min. Fluggewicht(80 Kg)	max. fluggeseich(105 K
Start	↑	↑
Popverhalten	gleichmässig, solori	gleichmässig,
Aufziehverhairea	hemmt sofern über Piloten	komml eher Piloten
Abimbegeschwidigheil	durchsehalt neh	durchschnittlich
Starthaedlin	einlich	einlich
Rolidämpfung	durchschnittlich	durchschnittlich
Trudellendenz	gering	gering
Steuweg	durchsehnigl ea	durchschnillich
Wendigkeit	hoch	hoch
Beidseitiges iltherziehen		
Sackfluggrenze	durchchnillich 60 cm- 75 cm	durchschnittlich 60 cm • 75 cm
Fehlst allgrenze	durchschnittlich 65 cm • 80 cm	durchsehelich 65 cm • 80 cm
Bremskralanleg	hoch	durchschnillich
frontales en		
VolmeschleueMung	gering	gering
öffnuue nerhalten	selbstand. zareägen	seihsla d rein rl
Einsid-es	↑	↑
Wegdrehen	180 360 Grad	180 360 Grad
Wegdrehen insgesamt	180 360 Grad	180 360 Grad
Drehgeschwindigkeit	durchschnillich	durchsehnlich
Max. Roll bzw. Nickwinkel	kleiner 45 Grad	graler 45 Grad
Höhenring	durchschnillich	durchachnirlich
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Gibcusverhalten	selbständig	selhsund
Ehueliges inklap en und Ge	↑	↑
Stabilisierung	einfaches Gegenbremsen	einfaches Gegenbremsen
Steuweg	durchuleiglich	durchschnittlich
Steuerkralanstieg	hoch	hoch
Gegendrehen	einlich, keine Tendenz zum	einlich, keine Anders zum
	Stremungsabriss	Stömungsabriss
Gfingusserhalten	sekländi= nue. rt	selbständi verzagen
lentel		
aus iningeschr.		
Trudeln aus slat. 8umenflug	↑	↑
Stellipirale	1-2	1-2
Einleitung	einlich	einlich
Trudleledent	gering	gering
Ausleitung	Nachdrehen < leo Grad	Nachdrehen < 180 Grad
Sagesgeschwindigkeit nach 720 *lrMsi	12	14
B-Stall	↑	↑
Einleitung	einlich	einfach
Ausleire eg	selbständi	selbsMndi
Ohren en	↑	↑
Einleitung	leicht	leicht
Auslegung	selbständig schnell	selbständig schnell
lande erhalten	einlich	einlec
(beschleunigt)		
Verbeer hie immune	gering	gering
Öffnungsverhalten	selbständig reue= en	celbereodig reu r un
Einselliges Einklap=en lcheschied d	2	2
Wegdrehen	180.160 Grad	180 360 Grad
Wegdrehen insgesamt	180 160 Grad	180 360 Grad
Drehgeschwindigkeit	durchsehnlich	durchschnittlich
Mar. Roll h w. Hickwinkel	kleiner 45 Grad	größer 45 Grad
Höhenregust	durchschnillich	durchschnillich
Stabilisierung	selthdedig	selbständig
Ö11 nungserhalten	seihsledig	selbständi
Ohren	↑	↑
Einleitung	rektal	recht
Ausleitung	eibsendig schnell	selbständig schnell
anzungen zur Flu silberheil		

DHV GS-01-1372-05



WINGS OF CHANGE MISTER XI L

Vertikalkathaber	wings of change
Hersteller	wings of change
Klassifizierung	2 GH
Vi-Schlepp?	Ja
Anzahl Sitze min Anzahl Sitze max	1 1
Beschleuniger?	Ja
Trimmer?	Nein

Verhalten bei	min. fluggewicht(100 Kg)	max. fluggewicht(125 Kg)
Start		
füllverhalten	gleichmässig, soloP	gleichreässig, solort
Aufziehverhalten	kommt Salon über Piloten	krumm solort eher Piloten
Abhebegeschwindigkeit	durchschnd	durchschnittlich
Starthandlung	durchschnglich	durchschneillich
Geradeaus(*)		
Rollanfäng	durchschneillich	der schneillich
Kurvenhandlung		
Rolldämpfung	gering	durchschneillich
Kurvenanfäng	durchschneillich	durchschneillich
überziehen	12	
durchschndich 60 cm * 75 cm		durchschnittlich 60 cm * 75 cm
durchschnittlich 65 cm * 80 cm		durchschnittlich 65 cm * 80 cm
frontales Einklappen		
durchschall		durchschnglich
selbstedieverlagert		selbständig antat, ort
Einklapp en		
Wegdrehen	180 360 Grad	90 - 180 Grad
Wegdrehen insgesamt	< 90 Gmd	< 90 Gmd
Drehgeschwindigkeit	durchschneillich	durchschneillich
Mar. Roll- bzw. Nickwinkel	größer 45 Grad	m ⁹ Verlangsamung
Höherverlust	durchschneillich	größer 45 Grad
Stabilisierung	selbständig	durchschneillich
Ölängsrealiee		selbständig
Ein- und Gegenklappen		
Stabilisierung	einfaches Gegenbremsen	einfaches Gegenbremsen
Steuerverg	durchschneillich	durchschneillich
Steuerkralansleg	durchschnglich	durchschneillich
Gegendrehen	einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss	einfach keine Tendenz zum Strömungsabriss
öffungsverhalten	selbständig verzögert	selbständige vertagen
fehelfaht, summ.	2	
Trudeln aus	2	
Trudeln aus slal. Kurvenflu		
Einleilung	durchschneillich	durchschnglich
Trudellendn	durchschneillich	durchschneillich
Ausleilung	Nachdrehen 180 360 Grad	Nachdrehen 180 - 360 Grad
Si cl geschwindigkeit nach 770 °/ling	12	12
Einleilung	einfach	einfach
Ausleilung	selbständig	selbständig
ante		2
Einleilung	leicht	
Arisierung	nimmt zügelnd fahrt auf < 4 Sek	Mehl selbständig
Landung		
Landungsverhalten		1-2
Vorbereitung	durchschneillich	durchschndich
Öffnungsverhalten	nicht selbständige	nicht selbständig
besideitiges Anbremsen		beidsseitiges Ankeiffen
esfinklap en beschleunig		
Wegdrehen	180 360 Grad	90 180 Grad
Wegdrehen insgesamt	< 90 Grad	< 90 Grad
Drehgeschwindigkeit	durchschnglich	durchschneillich
Mar. Roll- bzw. Nickwinkel	größer 45 Grad	mit Verlangsamung
Höherverlust	durchschneillich	größer 45 Grad
Stabilisierung	selbständig	durchschnittlich
Öffnungsverhalten	selbständige	selbständig
beschleunig'		2
Einteilung	leicht	leicht
Ausleilung	nimmt logind fahrt auf < 4 Sek	nicht selbständig

DHV GS-01.1373-05



WINGS OF CHANGE ISIS

Vertikalkathaber	wings of change
Hersteller	wings of change
Klassifizierung	1 GH
Vi-Schlepp?	Ja
Anzahl Sitze min Anzahl Sitze max	1 1
Beschleuniger?	Ja
Trimmer?	Nein

Verhalten bei	min. fluggewicht(75 Kg)	max. fluggewicht(100 K)
Start		
füllverhalten	gleichmässig, solort	gleichmässig, solort
Aufziehverhalten	kommt solori über Piloten	keul solori über Piloten
Abhebegeschwindigkeit	durchschneillich	dumhatteillich
Starthandlung	einfach	einfach
Geradeaus		
Rolldämpfung	hoch	deltchsehillich
Kurvenanfäng		
irudellendn	nicht vorhanden	nicht vorhanden
Steuerverg	hoch	hoch
Wendikeri	hoch	durchschnglich
Beidsseitig		
Sankluggrenze	spar > 15 cm	spät > 75 cm
fullsrelgrenze	spät> 80 Ul	Tal > 80 cm
Bremskralanstieg	hoch	hoch
hutate Einklappen		
Vorbereitung	gering	gering
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig schnell
Wegdrehen	< 90 Grad	< 90 Grad
Wegdrehen insgesamt	90 100 Grad	90 180 Grad
Drehgeschwindigkeit	durchschneillich	derchschneillich
Mar. Roll- bzw. Nickwinkel	kleiner 45 Grad	mit Verlangsamung
Höherverlust	durchschneillich	kleiner 45 Grad
Stabilisierung	selbständig	gering
Öffnungsverhalten	selbständig	selbständig
Einseitiges haklappen		
Stabilisierung	einfaches Gegenbremsen	einfaches Gegenbremsen
Steuerverg	hoch	hoch
Steuerkralansleg	hoch	hoch
Gegendrehen	einfach, keilt Tendenz zum Strömungsabriss	einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss
öffungsverhalten	selbständig schnell	selbständig schnell
Fullstall, Ausleil		
Trudeln aus Trimmgeschw.		
Trudeln aus al. Kurven		
Steile rate		
Einleilung	einfach	einfach
Budeirenden/	nicht vorhanden	nicht vorhanden
Ausleilung	Nachdrehen < 180 Grad	selbständig
Sink eschwindigkeit nach 120 °/m/s	12	12
finleilung	einfach	einfach
Ausleilung	selbständig	selbständig
Öhren anle.		
Öhrenleilung	leicht	leicht
Ausleilung	selbständig schnell	selbständig schnell
fan		
Landeverhalten	einfach	einfach
Emhlales Einklap en (beschleunig)		
Vorbereitung	gering	gering
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig schnell
Einklappen		
Wegdrehen	< 92 Grad	< 90 Grad
Wegdrehen insgesamt	90 10 Grad	90 180 Grad
Drehgeschwindigkeit	durchschneillich	durchschneillich
Mar. Roll- bzw. Nickwinkel	kleiner 45 Grad	mit Verlangsamung
Höherverlust	durchschneillich	kleiner 45 Grad
Stabilisierung	selbständig	elhalendig
Öffnungsverhalten	selbständig	selbständig
Öhren		
Einleilung	leicht	leicht
Ausladun	selbständig schnell	selbständig schnell
Emantun en zur Flugsicherheit		

DHV GS-01-1374-05



WINGS OF CHANGE ISIS L

Vertikalkathaber	seines of change
Hersteller	seines of change
Klassifizierung	1 GH
Vi-Schlepp?	Ja
Anzahl Sitze min Anzahl Sitze max	1 1
Beschleuniger?	Ja
Trimmer?	Nein

Verhalten bei	min. fluggewicht(95 Kg)	max. fluggewicht(130 Kg)
Start		
füllverhalten	gleichmässig, sofort	gleichmässig, sofort
Aufziehverhalten	kommt sofort über Piloten	kommt solori über Piloten
Abhebegeschwindigkeit	durchschnglich	durchschneillich
Starthandlung	einfach	einfach
Rolldämpfung		
Rolldämpfung	hoch	hoch
Kurvenhandlung		
Duderreeder	nicht vorhanden	Mehl vorhanden
Steuerverg	hoch	hoch
Viendikeri	durchschneillich	durchschnglich
Beidsel überziehen		
Sackluggenze	spar > 15 cm	spät > 75 cm
Fullsrelgrenze	spät > 80 cm	par > 80 cm
Bremskralanstieg	hoch	hoch
Frontales feila, en		
Vorbereitung		wring
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig schnell
Einseitiges Enklappen		
Wegdrehen	< 90 Grad	< 90 Grad
Wegdrehen insgesamt	90 - 180 Grad	90 180 Grad
Drehgeschwindigkeit	durchschneillich	gering
Mar. Roll- bzw. Nickwinkel	kleiner 45 Grad	kleiner 45 Grad
Höherverlust	gering	gering
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Stabilisierung		
Stabilisierung	einfaches Gegenbremsen	einfaches Gegenbremsen
Steuerverg	hoch	hoch
Steuerkralansleg	hoch	hoch
Gegendrehen	einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss	einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss
öffungsverhalten	selbständig schnell	ethifftdie schnell
Fullstall, e mm. Ausleilung		
am Trimmgeschw.		
Trudeln aus stel Kurfeilung		
Stehspirale		
Einleilung	einfach	einfach
Trudellendn	nicht vorhanden	nicht vorhanden
Ausleilung	selbständig	selbständig
Sinkgeschwindigkeit nach 770 °/m/s	9	9
B-Stall		
Einleilung	einfach	einfach
Ausleilung	selbständig	selbständig
Öhren		
Eieledun		leicht
Ausladun	Abstände sg et	selbsteruth schnell
landw.		
Landeverhalten	einfach	einfach
Frontales feil , en (besehe)		
Vorbereitung	Verlag	gering
Öffnungsverhalten	lb Medi schnell	selbständig schnell
Einseitiges linka en		
Wegdrehen	90 - 180 Grad	90 180 Grad
Wegdrehen insgesamt	90 - 180 Grad	90 180 Grad
Drehgeschwindigkeit	durchschneillich	gering
Mar. Roll- bzw. Nickwinkel	kleiner 45 Grad	kleiner 45 Grad
Höherverlust		ng
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öffnungsverhalten	selbständig	selbständig
beschleunigt		
Einteilung	leicht	leicht
Auslegung	selbständig schnell	selbständig schnell
an r 90 zur Flugsicherheit		



DHV GS-01-1325-05

NOVA TATE 00 C-S		
Zertifikatinhaber	NOVA Vertriebsgesellschaft m.B.H.	
Hersteller	NOVA Vertriebsgesellschaft m.B.H.	
Klassifizierung	2 GH	
W-Schlepp?	Ja	
Anzahl Sitze min / Anzahl Sitze max	1 / 1	
Beschleuniger?	Ja	
Trimmer?	Nein	
Verhalten bei	min. fluggewicht(65 Kg)	max. fluggewicht(85 Kg)
Start	14	12
Füllverhalten	gleichmäßig, sofort	gleichmäßig, sofort
Antrieherhalten	krud Weil aber Piloten	krud solort über Piloten
Ablebegeschwindigkeit	durchhufniflich	durchschniflich
Starthandlung	einfach	einfach
Geradeausile	12	14
Rolleugung	durchschniflgeh	durchschniflich
Kumenbandin	2	2
Trudellenden	durchschniflich	durchschniflich
Steuweg	gering	gering
Wendigkeit	huh	hoch
leidsäil es Nuiachen	2	
Sackluggerne	durchscheinhieh 60 cm 75 cm	durchschniflich 6° cm • 75 cm
fullstallgene	durchscheinhieh 65 cm 80 cm	durehschnilbild 65 cm • 80 cm
Bremskralensgen	hoch	deehuhnilla
holales Ankla en	2	
Vorbesleunigung	durchscheinhieh	durschniflich
Wegdrehen	90-180 Grad	93-100 Grad
Wegdrehen insgesamt	180-360 Grad	93-180 Grad
Drehnest her la d igkel	durschniflich	durchschniflich
Man. Roll- bzw. Nickwinkel	größer d5 52d	größer 45 Grad
Höhenerlust	durchschniflich	durchschniflich
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öfnungsverhalten	selbständig im ulsie	selbständig impulsiv
EDneNi es Finkla en und Gegend.		
Stabilisierung	eidaches Gegenbremsen	einfaches Gegenbremsen
Steuweg	gering	gering
Steueraliansleg	hoch	hoch
Gegendrehen	einfach, keine lendenz zum	einfach, keine lendenz zum
Öfnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig verzögert
Fellstall, s mm. Ausleilung	2	2
trudeln ausrimngeiche	2	2
Trudeln aus da ifunenOug	2	1,2
Steilspirale	1,2	1,2
Einteilung	durchhufniflich	durchschniflich
Trudelluden	gering	gering
Ausleilung	selbständig	selbständig
Sink- eschwindigkeit nach 720 °Imstl	18	11
8-9011	1,4	1,4
Einteilung	einfach	einfach
Ausleilzug	selbständig	selbständig
Ohren an	1,2	1,2
Einleilne		leicht
Ausleilung	selbständig schnell	selbständig schnell
landung	1,2	1,2
Landexherallee	durchhufniflich	nabschniflich
Wales Einklappen (bnschlemi. l)	2	2
Vurbeseleun renne	gering	gering
Öfnungsverhalten	selbständige verzögert	selbständig verzögert
Erseiliges Einklappen (huchleunig)		
Wegdrehen	180-360 Grad	90-180 Grad
Wegdrehen insgesamt	180-360 Grad	180-360 Grad
Drehgeschwindigkeit	durchschniflich	durchschniflich
Max. Null- bzw. Nickwinkel	größer 45 Grad	größer 45 Grad
Höhenerlust	hab	dere huhellieh
Stabilisierung	anspruchsvollesGegenbremse	selbständig
Öfnungsverhalten	Hal selbständig	selbständig verzögert
Obren nie en, beschtuftl	1,2	1,2
Einreihung	leicht	leicht
Ausleilung	nicht selbständig	nithl Selbständig
E erogren nur Aueherheil		

DHV GS-01.1376-05

NOVA TATTOO		
Zertifikatinhaber	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	rein. fluggewicht(80 Kg)	max. fluggewicht(100 Kg)
Start	1,2	1,2
Füllverhalten	gleichmäßig, sofort	gleichmäßig, sofort
Antrieherhalten	benimm selort über Piloten	kommt sied eher Piloten
Ablebegeschwindigkeit	durchschniflich	durchschniflich
Starthandlung	einfach	einfach
Geradeausile	1,2	1,2
Rolleugung	durchschniflich	durchschniflich
Kumenbandin	2	2
Trudellenden	durchschniflich	gering
Steuweg	gering	deleichlich
Wendigkeit	hoch	duKhniflich
Beldcellhesüberziehen	2	2
Sackluggerne	durchschniflich 60 En - 75 cm	durschniflich 63 cm- 75 cm
Rüst allenze	durchsehni 9 lieh 65 cm 80 cm	chirchsehl 9 lieh 65 um- 00 cm
nremskratensien	hoch	denchuhnflich
Finnales Einklappen	2	2
Voieuhreunigung	durchschniflich	durchschniflich
Öfnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig verzögert
Einreihung	leicht	leicht
Wegdrehen	90-100 Grad	90-15 Grad
Wegdrehen insgesamt	180-360 Grad	93-100 Grad
Drehgeschwindigkeit	durchschniflich	durchschniflich
Max. Roll bzw. Nickwinkel	größer 45 Grad	größer 45 Grad
Höhenerlust	durchschniflich	durchschniflich
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öfnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig schnell
Ehmesies Einklappen und Gegend.	2	2
Stabilisierung	einfaches Gegenbremsen	einfaches Gegenbremsen
Steuweg	gering	durchschniflich
Steueraliansleg	hoch	hoch
Gegendrehen	einfach, keine Tendenz rinn	einfach, keine landent
Öfnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig schnell
Fellstall, 1110111 Ausleilung	2	2
Trudeln aus Mngeschw.	2	2
Trudeln aus Kureenilug	2	1,2
Gleite irale	0,2	0,2
Einteilung	durchhufniflich	durchschniflich
Trudellenden	gering	gering
Ausleilung	selbständig	Nachdrehen 180-360 Grad
Sinkgemeindigkeit nach 110 Hintat	13	11
Einleilung	einfach	einfach
Ausleilueg	selbständig	selbständig
Ohren ante	1,2	1,2
Einleilung	leicht	leicht
Ausleiluee	selbständig schnell	selbständig schnell
landung	1,2	1,2
landeehallen	durchhufniflich	durchhufniflich
Finmales finna en etschleuni	0	0
Vurbeseleunigung	gering	du ischsehniflich
Öfnungsverhalten	Mehl selbständig	selbständig reungell
Einseir es Einklappen (beschleunig)	2	2
Wegdrehen	110-360 Grad	53-100 Grad
Wegdrehen insgesamt	180-360 Grad	183-360 Grad
Drehgeschwindigkeit	durchschniflich	durchschniflich
Max. Roll bzw. Nickwinkel	größer 45 Grad	nähr 45 Grad
Höhenerlust	hoch	durchhufniflich
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öfnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig schnell
Ohren anlegen, hebbleidgl	1,2	1,2
Einleilung	leicht	leicht
Ausleilung	Kehl selbständig	selbständig schnell

DHV GS-01.1371-05

NOVA TA1700 C-M		
Zertifikatinhaber	NOVA Vertriebsgesellschaft m.B.H.	
Hersteller	NOVA Vertriebsgesellschaft m.B.H.	
Klassifizierung	2 GH	
W-Schlepp?	Ja	
Anzahl Sitze min / Anzahl Sitze max	1	
Beschleuniger?	Ja	
Trimmer?	Nein	
Verhalten bei	min. fluggewicht(1190 Kg)	max. fluggewicht(110 Kg)
Start	1,2	1,2
Füllverhalten	gleichmäßig, niedrig	gleichmäßig, niedrig
Antrieherhalten	kommt solort fier Helm	hemmt saferi über Piloten
Ablebegeschwindigkeit	durchschniflich	durchschniflich
Starthandlung	einfach	einfach
Geradeausile	1,2	1,2
Rolleugung	durchschniflich	durchschniflich
Kumenbandin	7	7
Trudellenden	durchschniflich	gering
Steuweg	gering	durchschniflich
Wendigkeit	durchschniflich	durchschniflich
Beidnitt Wern		
Santillegglelle	durchschniflich 60 mi 75 cm	durchschniflich 65 cm • 15 an
Fullstallgrenze	durchschniflich 85 cm El cm	dochstkleb 65 cm - Rran
Bremskrafanstieg	hoch	hoch
Frontales Einklappen	1,2	1,2
Yorbuehleunigung	durchschniflich	durchschniflich
Öfnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig verzögert
Einreihung	leicht	leicht
Wegdrehen	110 Grad	90-180 Grad
Wegdrehen insgesamt	90-180 Grad	90-180 Grad
Drehgeschwindigkeit	durchschniflich	durchschniflich
Max. Roll bzw. Nickwinkel	größer 65 Grad	größer 45 Grad
Höhenerlust	durchschniflich	durchschniflich
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öfnungsverhalten	selbständig impulsiv	selbständig impulsiv
Einsieigen Einklappen und Gegend	2	1,2
Stabilisierung	einfaches Gegenbremsen	einfaches Gegenbremsen
Steuweg	gering	durchschniflich
Steueraliansleg	durchschniflich	durchschniflich
Gegendrehen	einfach, keine lendenz sann	einfach, keine lendenz sann
Öfnungsverhalten	selbständig eringen	selbständig eringen
Fullstall, symm. Ausleilung	2	2
trudeln aus Trimm milde	2	2
Trudeln auf stet Kenerdun	2	1,2
Steilspirale	1,2	1,2
Einteilung	durchhufniflich	durchschniflich
Trudellenden	gering	gering
Ausleilung	selbständig	selbständig
Sinkgeschwindigkeit nach NO Im...s1	14	14
841111	1,2	1,4
Einteilung	einfach	einfach
Ausleilung	selbständig	selbständig
Ohrenanke en	1,2	1,2
Einleilung		leicht
Ausleilung	selbständig schnell	selbständig schnell
landung	1,2	1,2
landeehallen	durchhufniflich	durchhufniflich
Frontales Einklappen (beschleunig)	2	2
Aerbeschleunigung	gering	durchschniflich
Öfnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig verzögert
finstilles Einklappen (beschleunig)	2	2
Wegdrehen	180-360 Grad	HO • 36(1)Grad
Wegdrehen insgesamt	183-360 Grad	160-363 Grad
Drehgeschwindigkeit	durchschniflich	durchschniflich
Max. Roll bzw. Nickwinkel	größer 45 Grad	größer 65 Grad
Höhenerlust	hoch	durchhufniflich
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öfnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig schnell
Ohren anlegen		
Einteilung		
Ausleilung	Mehl selbständig	selbständig schnell
Einreihung		

DHV GS-01-1378-05



NOVA TA1T00		
01111 KOUT		
Halbkalnhaber	Verfr Hsgereitschaftm. b.hr.	
Hersteller	NOVA Vertriebsgesellschaft	
Klassifizierung	2 GH	
WSchlepp?	Ja	
Anzahl Sitze min Anzahl Sitze mal	111	
Besehrlunger?	Ja	
Trimmer?	Nein	
Verhalten bei	min. Fluggewicht(00 Kg)	max. Fluggewicht(110 K)
Start	1	1.2
Fullerhalten	gleichmässig, sofort	gleichmässig, sofort
Auflieherhalten	kommt sofort über Piloten	kommt sofort über Piloten
Abhebegeschwindigkeit	dorthehrlich	durchschnittlich
Starthandlung	eifnach	einlach
Geradeausflu	2	1.2
Rollanlag	durchschnittlich	durchschnittlich
Imdellenden?	gering	gering
Steuerweg	hoch	hoch
Wendigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Sackklogrenn	durchschnittlich CO cm 75 cm	spül > 75 cm
Fulstallenz	durchschallich 65 ein 80 cm	spät > 80 cm
Bremskraftansien	hoch	hoch
frontales Einklappen	2	
Vorbeschleunigung	durchschnittlich	durchsch ubrich
Bilnugsymballen	nicht selbsrandig	selbständig anzögen
	beihelliges Anbremsen	
Wegdrehen	90 180 Grad	90-180 Grad
Wegdrehen insgesamt	180 360 Grad	90 180 Grad
Drehgeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Mar. Rah bzw. Nickwinkel	vifer 45 Grad	größer 45 Grad
Höhenreila	durchsehnlich	dumbschnillich
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öffnungsverhalten	selbständig reuegell	selbständig yer art
Stehisimme	einfaches Gegenbremsen	einfaches Gegenbremsen
Steuerweg	hoch	hoch
Steuerkraftanstieg	hoch	hoch
Gegendrehen	einlach, keine Tendenz zum Strömungsabriss	einlach, keine Tendenz zum Strömungsabriss
Öffnungsverhalten	selbständig verzögen	selbständig reuriga
fullstall, Ausleihe		
Trudeln aus trimmesche		
trudeln aus stal. Kurvenlu.		
Einleitung	einfach	durchschnittlich
Trudellende	gering	gering
Ausleitung	Nachdrehen < 180 Grad	selbsnandig
Sinkgeschwindigkeit nach 720 "list	9	9
Einleitung	einlach	einlach
Ausleitung	selbständig	selbständig
Ohren anlegen	1	1.2
Einleihe	leicht	leicht
Ausleitung	selbständig schnell	selbständig schnell
ladeverhalten	einfach	durchschnittlich
frontales Einklappen	2	
Vorbeschleunigung	durchehnlich	durchreinlich
Öffnungsverhalten	nicht selhndig	selbständig reuegell
	heisseliges anbremsen	
Eiruf s Nkr y n	2	
Wegdrehen	90 180 Grad	180 • 360 Grad
Wegdrehen insgesamt	160 • 360 Grad	1BG - 360 Grad
Dreheeschwindigkeit	durchentillich	durchschnittlich
MaL NI- bzw. Nickwinkel	gräfer 45 Grad	größer 45 Grad
Höheeraust	durchschnillich	durchschnillich
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öffnungsethalla	selbständig impulsiv	selbständig impulsiv
ahn ien Heieuni i		
Einleitung	leicht	leicht
Ausleitung	selbständig schnell	selbständig schnell
antungen zur Flugsicherheit		

DHV GS.011379-05



ADVANCE S1GMA 6 22		
Zertifikalinhaber	aVANCE lhn 4.6	
Hersteller	ADVANCE Thun AG	
Klassifizierung	1 GH	
W-Schlepp	Ja	
Anzahl Sitze min Anzahl Sitze mal	111	
Beschleuniger?	la	
Trimmer?	Nein	
Verhalten bei	min. Fluggewicht(55 Kg)	max. Fluggewicht(80 Kg)
Aufzieherhalten	kommt sokil über Piloten	gleichmässig, sofort
Abhebegeschwindigkeit	durchschnittlich	kommt sofort über Piloten
Starthandlung	durtshchnitrich	durchschnittlich
Gerahand:		
Rollämpfung	durchschnittlich	durchschnittlich
frudellenz	gering	gering
Steuerweg	durchschnillich	gering
Wendigkeit	hoch	hoch
Saalluglenze	durchschnittlich 60 cm • 15 cm	durchhühillich 60 cm • 75 cm
frilistgrenze	durchschnittlich 65 cm • 80 cm	durchschnillich 65 cm - 80 cm
Bremskraftanstieg	hoch	hoch
Einklappen	2	
Wegdrehen	90 180 Grad	90,180 Grad
Wegdrehen insgesamt	90 180 Grad	< 90 Grad
Drehgeschwindigkeit	hoch	durchschnillich mit Wangsamme
Mal Roll bzw. Nickwinkel	groBar 45 Grad	ord er 45 Grad
Höhenverlust	hoch	durchschnillich
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öffnungsverhalten	selbständig	selbständig
Stabilisierung	einfaches kgenbremsen	einfaches Gegenbremsen
Steuerweg	hoch	durchschnillich
Steuerkraftanstieg	hoch	durchschnittlich
Gegendrehen	einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss	einlach, keine Tendenz zum Strömungsabriss
Öffnungsverhalten	selbständig umzöget	selbständig schnell
Indem ausiel.		
Einleitung	einfach	durchschnittlich
Imdellenden!	gering	umhin
Ausleitung	Nachdrehen < 180 Grad	Nachdrehen 180 • 360 Grad
Sinkgeschwindigkeit nach 710		12
Einleitung	einlach	einlade
Ausleitung	selbsndig	selbständig
finleitung	leicht	leicht
Ausleitung	selbsndioschnell	nimmt zögernd fahd all < 4 Sek
Landung		
Landererhalten	einlach	durchschnittlich
Frontales fiellep.en lteschlauniell	2	
Vorbeschleunigung	gering	durchschonlich
Öffnungsverhalten	fieh! selbsreedig	nicht selbständig
	beidselliges Anbremsen	beidselliges Anbremsen
Wegdrehen	90 180 Grad	90,180 Grad
Wegdrehen insgesamt	90 • 180 Grad	< 90 Grad
Drehgeschwindigkeit	hoch	durchschonlich
		mit Verlangsamung
Max. Roll bzw. Nickwinkel	groem 45 Grad	gröler 45 Grad
Höhenreilast	hoch	dunhühillich
Stabilisierung	selbständig	solnlende
Öffnungsverhalten	selbständig	
beschleunigt		
Einleitung	leicht	leicht
Ausleitung	selbständig schnell	nimmt rogernd labil auf < 4 Se
en tut flu		

DHV 01-0410-05



SPYDER 12.5		
DHV Typisch Hänggleiter		
Hinsteller	Flugspert Seedwings GmbH	
Inhaber der deutschen Muslerrnhng flugsport Seedwings GmbH		
Klassifizierung	2	
Fluggewicht	84 Kg - 110 Kg	
Sitzzahl	1	
Höchstzulässige Fluggeschwindigkeit	90 km/h	
Windschlepp	Ja	
OE-Schlepp	Ja	
WHNISCH	VG	
Art des Steuerbügels	profilert	
Stenegelbasis	Speedbar	
Besonderheiten	turngesät	
Schrankensanschläge pro Seite	2	
Line: START	VG 33%	
Statische basigkeit	IMAI heckklasig	
Aerodynamische lasigkeit	neutral	
Abhebegeschwindigkeit	durchschnittlich	
GRADEAUSRUG	VG 60%	
min (kmh)	33	32
mar x 11	75	90
Bügeldruck bei 60 hak	durchschnittlich	gering
Bügeldruck bei 80 kmh	durchschnittlich-hoch	durchschmalch
Richtungsstabdia (Gieren)	kein Gieren	kein Gieren
esoc: NHd00006		
Kralaufwand für Einleihen	gering	durchschnittlich
Kralaufwand für Ausleihen	gering	durchschnittlich
Rollzeit ler Einleiten kur'		dunherhntillich
Rollzeit lhr Ausleihen kurz		leicht zunehmend
Schräglage bei V	min.sink mulm'	
NN		
Geradeausflug Bügel langsam vor	problemlos	problemlos
Geradeausflug Bügel schnell nur	problemlos	problemlos
Kurvealle g hoch langsam vor	problemlos	problemlos
Kumenlug • Bügel schnell vor	problemlos	problemlos
Provozierles trudeln	nicht möglich	nicht möglich
LANDUNG	VO 33%	
Ausschwebesnecke	duretschnillich	
Manien des Stallein	einlach zu linden	
V-Bereich des Stollens	durchschnittlich	
Kralaufwand beim Stallen	gering	
ROA NIUN601 ZUR FLUGSICHERHEIT		

Alle Flüge lassen sich im Internet auf www.dhv.de unter Sport/DHV-Online-Contest genau verfolgen. Auch gibt es hier immer aktuelle Ergebnisse.

Foto: Martin Schaefer am Eiger/Schweiz

DHV Online Contest

Teilnehmerzahlen und Kilometerzahlen explodieren

Streckenfliegen mit Drachen und Gleitschirm erfreut sich nach wie vor steigender Beliebtheit. Durch den DHV Online Contest werden diese Flüge auch weitgehend dokumentiert, ist es doch viel einfacher als früher, bei einem Streckenflugwettbewerb mitzumachen. Sicher geht es vielen Teilnehmern dabei nicht um den Wettbewerbsgewinn, es

macht einfach Spaß seinen Flug und den anderer Piloten im PC nachverfolgen zu können. Zu sehen was andere geflogen sind, auch wo überhaupt geflogen werden konnte! Dass mit dem DHV Online Contest der richtige Weg in Dokumentation und Wertung gefunden wurde, beweisen auch 2005 wieder die gestiegenen Teilnehmerzahlen, bereits jetzt (Stand Mitte Juli) sind

es bereits fast 2.500 Teilnehmer. Die Schirmflieger machen davon mehr als zwei Drittel aus (1.840), davon aus Deutschland 561 in der Sportklasse und 240 in der offenen Klasse. Drachenflieger gibt es bei uns anscheinend noch mehr als im Ausland (208 von 377), auch bei den Starrflüglern sind wir recht aktiv (109 von 189). Da an einigen wenigen Tagen heuer auch



das Flugwetter mitspielte, das Pilotenkönigen jährlich steigt und vor allem die Anzahl derer, die weit fliegen wollen und das auch können, sind natürlich Punkt und Kilometerzahlen bereits jetzt deutlich höher als im Vorjahr. Die Dreihundertkilometer-Marke ist immer noch ein „Brett“ beim Drachenfliegen, jetzt werden allerdings schon geschlossene Aufgaben in dieser Größenordnung geflogen. Bernd Otterpohl (D), Aeros Combat, gelang es mit einem flachen Dreieck mit 301 km von der Schmitenhöhe/A aus, dem Österreicher Wolfgang Dertnig (Icaro Laminar) vom Fuls- eck/A mit 318 km ebenfalls.

Die Starren fliegen das nun schon als FAI-Dreieck, 313 und 302 km vom Hochfelln/D aus, erzielt vom Österreicher Toni Raumauf/Atos.

Was den Drachen die 300er, sind für Schirme die 200 km. Ein FAI über 207 km von Stefan Traut (D), Swing Stratus, in Fiesch/CH, ein 240 km flaches Dreieck von Chrigel Maurer (CH), Advance Omega Proto, von Niesen/CH sind sicher was Besonderes. Aber die 245 km auf geknickter Bahn von Burkhard Martens (D), Gin Zoom Race, vom heimischen Brauneck aus auch! Und wenn Torsten Hahne (D), Gin Zoom Race, innerhalb vier aufeinanderfolgender Tage (26.29.5.) insgesamt 626 km auf Dreieckskurs fliegt, ist das Hochleistungssport!

Die Flachlandflieger warten heuer noch auf die Superhammertage. Das hinderte Reinhard Pöpl (D) mit seinem Atos aber nicht daran, erneut von Forst/D 368 km weit zu fliegen. Wenn ich den Schwarzwald als Flachland bezeichnen würde, wären mir die dortigen Flieger sicher beleidigt, aber die 215 und 205 km FAI-Dreiecke von Roland Wöhrl (D), Moyes Litespeed, und Jochen Zeyher (O), Atos, vom Kandel aus, mitten in Deutschland, sind auf jeden Fall beachtlich.

Beim Erscheinen dieses Infos sind die meisten der Streckenflieger noch unterwegs um ihre Punkte für den OLC zu verbessern. Aber ganz gleich ob das gelingt, neue Erlebnisse und Eindrücke bieten sich uns sicher, ganz gleich ob bei 20 oder 300 Kilometern. Dass diese Erlebnisse ausschließlich positiv sein sollen, wünscht allen

Sepp Gschwendtner

Zwischenergebnisse Deutsche Streckenflug-Meisterschaft Stand 18. Juli 2005

Drachen

Platz	Pilot	Gerät	Punkte
1.	Otterpohl Bernd	Aeros Combat	1.295,37
2.	Waldmann Peter	Moyes Litespeed	1.218,10
3.	Wöhrl Roland	Moyes Litespeed	1.145,27
4.	Schmidt Michael	Moyes Litespeed	1.133,61
5.	Rauscher Georg	Moyes Litespeed	1.119,14
6.	Graf Wolfgang	Moyes Litespeed	1.016,20
7.	Weinziel Georg	Icaro Laminar Zero 7	1.010,00
8.	Kietlinger Hans	Aeros Combat	984,35
9.	Köhler Alexander	Moyes Litespeed	975,21
10.	Mayer Nies	Aeros Stealth	968,65

Drachen Damen

Platz	Pilot	Gerät	Punkte
1.	Netzel Andrea	AIR Atos	916,88
2.	Schwiegershausen C.	Moyes Litespeed	793,75
3.	Braun Manuela	AIR Atos	291,47

Starrflügler

Platz	Pilot	Gerät	Punkte
1.	Pöpl Reinhard	AIR Atos	1.346
2.	Zeyher Jochen	AIR Atos	1.174,35
3.	Leimkühler Herbert	AIR Atos	1.119,70
4.	Meschik Wolfgang	AIR Atos	1.111,91
5.	Ludwig Gerhard	AIR Atos	1.077,11
6.	Grabowski Tim	AIR Atos	1.046,56
7.	Bummer Jürgen	AIR Atos	1.028,17
8.	Günther Harald	Guggenmos ESC	994,46
9.	Christ Clemens	AIR Atos	987,95
10.	Pfander Frank	Icaro Stratus	967,84

International Drachen

Platz	Pilot	Land	Gerät	Punkte
1.	Dertnig Wolfgang	AT	Icaro Laminar	2.411,92
2.	Wiesinger Thomas	AT	Icaro Laminar	2.348,05
3.	Gross Paolo	IT	Moyes Litespeed	2.297,02
4.	Punet Carlos	ES	Moyes Litespeed	2.238,97
5.	Otterpohl Bernd	DE	Aeros Combat	2.229,87
6.	Orgler Andreas	AT	Moyes Litespeed	2.228,41
7.	Waldmann Peter	DE	Moyes Litespeed	2.206,52
8.	Rauscher Georg	DE	Moyes Litespeed	2.094,44
9.	Wöhrl Roland	DE	Moyes Litespeed	2.037,13
10.	Schmid Christoph	AT	Icaro Laminar	1.960,95

International Starrflügler

Mai.	Pilot	Land	Gerät	Punkte
1.	Raumauf Toni	AT	AIR Atos	3.244,45
2.	Spann Rüdiger	AT	AIR Atos	3.238,51
3.	Tschurnig Günther	AT	AIR Atos	2.863,11
4.	Pacheiner Franz	AT	AIR Atos	2.783,24
5.	Nadlinger Arnold	AT	AIR Atos	2.682,41
6.	Meierkord Adi	DE	AIR Atos	2.434,37
7.	Pöpl Reinhard	DE	AIR Atos	2.432,19
8.	Trost Boris	AT	AIR-Atos	2.403,27
9.	Puclimayr Robert	AT	AIR Atos	2.400,39
10.	Dorfer Siegfried	AT	AIR Atos	2.247,25

De ONLINE CONTEST

Aktuell siehe www.dhmtle.de
unter DHV tirilli est

Gleitschirm offene Klasse

Platz	Pilot	Gerät	Punkte
1.	Traut Stefan	Swing Stratus	1.052,20
2.	Hartmann Michael	Swing Stratus	1.023,37
3.	Bocks Stefan	Gin Boomerang	954,60
4.	Bauer Karl	Advance Omega	869,72
5.	Wagner Rolf	Swing Stratus	842,49
6.	Raab Matthias	XIX Sens C	778,75
7.	Riedl Stefan	Swing Cirrus	776,75
8.	Kiem Horst	Gin Boomerang	775,26
9.	Sturm Johannes	Advance Omega	771,85
10.	Hauser Robert	Gin Boomerang	727,96

Gleitschirm Sportklasse

Platz	Pilot	Gerät	Punkte
1.	Hahne Torsten	Gin Zoom Race	961,86
2.	Schreiner Tobias	Gin Zoom Race	908,34
3.	Martens Burkhard	Gin Zoom Race	907,98
4.	Linckh Eberhard	Advance Signa	879,37
5.	Keim Hans	Gin Zoom Race	877,87
6.	Ide Thomas	Nova Tattoo	863,26
7.	Schuetz Werner	Gin Zoom	835,05
8.	Bausenwein Hans	Gin Zoom Race	809,24
9.	Welcher Hans	Firebird Hornet SP	781,42
10.	Strasser UN	Icaro Ice	764,76

Gleitschirm Damen

Platz	Pilot	Gerät	Punkte
1.	Kleiner Hildrun	Gin Oasis	623,22
2.	Lacrouts Barbara	Advance Sigma	567,54
3.	Bohne Johanna	Gin Oasis	463,12

Gleitschirm Tandem

Platz	Pilot	Gerät	Punkte
1.	Staudacher Robert	Swing Mistral Twin	620,90
2.	Goltermann Rüdiger	Advance Bi Beta	540,38
3.	Linder Wolfgang	Flight Design T Twin	527,99

International Gleitschirm

Platz	Pilot	Land	Gerät	Punkte
1.	Eder Kurt	Ir	UP Targa	2.013,23
2.	Studer Alfredo	CH	Swing Status	1.998,91
3.	Stocker Beni	CH	Advance Omega	1.917,77
4.	Hahne Torsten	DE	Gin Zoom Race	1.841,71
5.	Bussmann Andre	CH	Swing Stratus	1.824,93
6.	Heimhofer Klaus	AT	Gin Boomerang	1.770,60
7.	Hartmann Michael	DE	Swing Stratus	1.733,18
8.	Bacsak Martin	AT	Gin Boomerang	1.715,18
9.	Dondi Manuele	tr	Gradient Avax	1.704,99
10.	Traut Stefan	DE	Swing Stratus	1.697,55

German Open 2005

Oliver Barthelmes Deutscher Meister



Innerhalb von drei Wochen drei internationale Wettbewerbe – Erst der „Big Task“ in Greifenburg, dann die Vor-EM in Kroatien und wieder in Greifenburg die German Open der Drachenflieger und Starrflügler. Viele deutsche und ausländische Piloten nutzten die relativ kurzen Distanzen um an diesen drei hochkarätigen Wettbewerben teilzunehmen. So kam es, dass 93 Piloten aus 14 Nationen zur diesjährigen German Open in Kärnten anreisten. Mit dabei der Weltmeister 2005 Oleg Bondarchuk (UKR), der Vor-EM-Gewinner Gerolf Heinrichs (A), Jack Bott aus dem französischen Nationalteam der Starrflügler, der gesamte deutsche Kader, die deutsche Liga und viele andere Toppiloten aus dem Inn- und Ausland. Das Organisationsteam des DHV's mit Meedirektor Harry Buntz und Regina Glas, Sportvorstand Rudi Bürger und der Helferlin Claudia de la Pava waren gefordert.

Der erste Wettbewerbstag begann mit leichtem Regen. Trotzdem wurde die ganze Teilnehmerschar um 8 Uhr morgens auf den Berg geschickt. Und siehe da, Petrus war uns gnädig, der blaue Himmel kam von Westen auf uns zu. Beim Eröffnungsbriefing am Startplatz wurde von DHV-Technikvorstand Jürgen Rüdinger die schwebende Pitch-Diskussion angesprochen. Christof Kratzner war angereist um die Vermessung der Fluggeräte vor Ort zu erproben, Pitch-Messproben von einigen Drachen- und Starrflügler zu nehmen und die Piloten über Gefahren von vertrimmten Geräten hinzuweisen. Das von den Teilnehmern gewählte Task-Komitee bastelte die erste Flugaufgabe für die Piloten. Der Task führte bei den

Flexis über 91 km zum Gailbergsattel, der Werbutz-Alm und wieder zurück. Als Erster flog an diesem Tag der Deutsche Meister von 2004 Guido Gehrman ins Ziel. Seine Teilnahme war bis dahin noch ungewiss, da er am Vorabend noch mit Magenbeschwerden im Bett lag. Gleich nach ihm kam 011i Barthelmes ins Ziel, gefolgt von dem Amerikaner Kevin Carter. Bei den Starren waren 120 km zu fliegen. Hier heizte Primoz Gricar mit der schnellsten Zeit ins Ziel gefolgt von Jürgen Bummer und Ralf Niederhoff.

Am zweiten Tag machten örtliche Regen-

und Regina. Der persönliche Wetterbericht sprach lediglich von umfliegbaren Schauern. Harry sah sich das mit seinem Gleitschirm von oben an und Rudi fuhr mit Vollgas zur ersten Wende nach Lienz um die Lage zu checken. Es wurde nicht gecancelt. Das Ziel nach 110 km erreichten 30 Piloten. Am Schnellsten war diesmal 011i Barthelmes bei den Flexis, gefolgt von Moyes-Pilot Roland Wöhrle und dem Japaner Kato Minoru (Icaro Laminar Zero7) Primoz Gricar war bei den Starren der „Winner of the Day“, er überquerte nach 132 km das Ziel vor Ralf



Sieger FAI 1



Sieger FAI 5

schauer den Piloten und auch den Organisatoren das Leben schwer. „Einparken und Geduld haben“ war das Motto, denn bereits am Startgate stand eine Schauerwolke. „Canceln oder nicht?“ fragten sich Harry

Wertung

German Open FAI 1

Platz	Name	Nation	Gerät
1.	Oliver Barthelmes	D	Moyes Litespeed 5
2.	Oleg Bondarchuk	UKR	Aeros Combat
3.	Roland Wöhrle	D	Moyes Litespeed 5
4.	Gerolf Heinrichs	A	Moyes Litespeed 5
5.	Hans Kiefinger	D	Aeros Combat

German Open FAI 5

Platz	Name	Nation	Gerät
1.	Jack Bott	FRA	AIR Atos VA
2.	Primoz Gricar	SLC	Aeros Phantom
3.	Beter Müglic	D	AIR Atos VX
4.	Andrea Hetzel	D	AIR Atos
5.	Jürgen Bummer	D	AS Atos VX

Deutsche Meisterschaft FAI 1

Platz	Name	Gerät
1.	011i Barthelmes	Moyes Litespeed S
2.	Roland Söhne	Moyes Litespeed S
3.	Hans Kiefinger	Aeros Combat
4.	Christian Zehetmair	Aeros Combat
5.	Corinna Schwiagershausen	Moyes Litespeed

Deutsche Meisterschaft FAI 5

Platz	Name	Gerät
1.	Dieter Müglic	AIR Atos VX
2.	Andrea Hetzel	AIR Atos
3.	Jürgen Bummer	AIR Atos VR
4.	Ralf Niederhoff	AIR Atos VR
5.	Fredi Huber	AIR Atos

sponsored by

SKYLINE-FUGHTGEARDE

13 1,110te ▶ EyE

Miederhoff, Norbert Kirchner und Andrea Hetzet, der einzigen Dame im Feld der Starrflügler. Am anschließenden Grillabend am Camp wurde noch lang über diesen schwierigen Tag diskutiert. Beim dritten und letzten Task wurden die Karten nochmals völlig neu gemischt. Die Ritsch-Ratsch-Aufgabe über 93 km im Drautal für die Flexis meisterte Oleg Bondarchuk am besten, knapp gefolgt von Gerolf Heinrichs, 011i Barthelmes, Hans Kiefinger und Roland Wöhrle. In der Starrflügler-Klasse verzettelte sich Primoz Gricar auf dem Weg nach Sillian und landete beim Rückflug nach 3 Stunden Dauersoaren im Lesachtal, 15 km vor dem Ziel. Auch „Ratz-Fatz“ Ralf Miederhoff landete frühzeitig und verspielte seine Sieg-Chancen. Der 50 jährige französische Lini-pilotlack Bott dagegen flog mit seinem Atos VR die 108 km in 1 Std. 53 min. und verwies Dieter Mücklich und den 18 jährigen Liga-Newcomer Tim Grabowski auf die Plätze. Andrea Hetzel hetzte als 5. ins Ziel und sicherte sich so den deutschen Vizemeistertitel. Der anschließende Restday wurde zum Ausschlafen genutzt. Christof Kratzner hielt einen Technikvortrag und anschließend wurde ausgiebig über viel und wenig Pitch diskutiert. Auch der DHV Vorsitzende Charlie Jöst und Technik-Vorstand Jürgen Rüdinger nahmen an der Runde teil.

Am Samstag morgen dann wieder blauer Himmel, super Wolken, nur leider 50 Knoten Nordwind am Sonnblick und 30 km/h Rückenwind am Startplatz. Die Siegerehrung wurde auf 11 Uhr vorverlegt. Gewinner der German Open 2005 und Deutscher Meister der Drachenflieger ist der Moyes-Testpilot und Fotograf Oliver Barthelmes vor Oleg Bondarchuk (UKR) und Roland Wöhrle. Deutscher Vizemeister ist Roland Wöhrle vor Hans Kiefinger. Deutsche Meisterin bei den Flexis ist Corinna Schwiengershausen vor Sybille Baeumer-Fischer und Ute Hoffmann.

Bei den Starren gewann die German Open Jack Bott (FRA) vor Primoz Gricar (SLO) und Dieter Mücklich (D). Den deutschen Meistertitel holte sich erstmals Dieter Mücklich vor Andrea Hetzet und Jürgen Bummer. Dieter Mücklich über seinen Titel: „Mein Traum war ein 3. Platz und jetzt bin ich auf einmal Deutscher Meister, dass ist momentan noch unfassbar für mich.“ Andrea Hetzet belegte international den sensationellen 4. Platz. Die Männer müssen nun aufpassen, dass es nächstes Jahr nicht einen Pokal für die Deutsche Meisterin gibt und einen kleinen Becher für den besten Mann. Für alle Gewinner gab es neben Preisgeld und Pokale auch super Sachpreise, gesponsert von der Firma Skyline aus Übersee/Chiemsee und Blue Eye.

Besonders zu erwähnen ist die erfolgreiche Teilnahme von jungen Piloten aus der deutschen Liga. Bei den Flexis konnte Christian Zehetmair (Aeros Combat) im Gesamtklassement den 7. Platz belegen und in der nationalen Wertung sogar den 4. Platz. Den 10. Platz belegte Dominik Rothmeier (national 7. Platz) mit seinem Litespeed und Heiko Janczak (Bautek Spice) flog auf Rang 15

(national Rang 11). Bei den Starren mischten gleich zwei Junioren unter 20 Jahren mit. Tim Grabowski flog mit seinem Atos auf Platz 8 (national 6. Platz) und Andreas Becker ebenfalls mit einem Atos auf Platz 11 (national 8. Platz) Alle Ergebnislisten sind auf unserer Homepage auf www.dhv.de zu finden. Auf DHV-1V gibt es Filmausschnitte der German Open zu sehen. Vielen Dank Charlie!

Regina Glas



Anzeige



Gut gebettet

Wer viel fliegt, Osttiroler Betriebe haben etaten. Folgende rz für Flieger:

Hotel Stöckel†,i Linz
66, www.hotel-stoekler.at

Gästehaus Sporerh

44

Comfort Camping Falken, Lienz
Tel. 0043/4852/64022, www.camping-falken.com

Camping Amlacherhof, Lienz
Tel. 0043/4852/62317, www.amlacherhof.at

Eva & Reiner's Fliegerfarm, Kartitsch
Tel. 0043/4848/30021, www.flieger-farm.at

Blue Sky Rooms, Sillian
Tel. 0043/4842/5176, www.bluesky.at

Gasthof Unterwöger, Oberilltlach
Tel. 0043/4847/5221, www.unterwoeger.at

511 aßeninformation unt ii
www.felbertauernstrasse.at



Osttirol
DEIN BERGTIROL

Osttirol Werbung
A-4 goo Lienz
Tel. ++43 4852 65333
o@iosttirol.com
www.osttirol.com



Bavarin Open a la ante!

Bayerische Landesmeisterschaft mit hochkarätiger internationaler Beteiligung, Hammerwetter und bester Laune.

Fotos: Peter Nowak

Die Bavarian Open im Drachenfliegen fand erstmals seit 28 Jahren wieder an der Hochries statt. 80 Piloten aus 7 Nationen in 2 Wertungsklassen kämpften um die Titel. In der Gesamtwertung ging es um Preisgelder von insgesamt 4.000 Euro und wertvolle Sachpreise. Vor allem die Sparkasse, Bergbahn Hochries und Privatbrauerei Flötzinger als Hauptsponsoren haben ermöglicht, dieses Event an den Samerberg zu holen. Aber auch Auto Eder, der die Rückholfahrzeuge stellte, die Flugsport-händler Skyline sowie Fly and More mit Sachspenden und die örtliche Gastronomie unterstützten den Bewerb. Dass es ein hochkarätiger Wettbewerb wurde, zeigte sich schon im Vorfeld an der Teilnehmerliste: Die amtierende Weltmeisterin Corinna Schwiegershausen, Kevin Carter, der US

Amerikanische Meister, Primoz Gricar, der Slowenische Meister, sowie die Hälfte des deutschen Nationalkaders waren gemeldet.

Am Donnerstag, den 26. Mai, pünktlich um 11 Uhr, startete dann Wettbewerbsleiter Kurt Axthammer den Bewerb mit dem Eröffnungsbriefing. Eine lange Nacht lag hinter den Organisatoren. Statt der erwarteten 50 Piloten, die bis Mittwoch früh gemeldet waren, hatten sich bei der Einschreibung weitere 37 Piloten gemeldet. Dafür entlohnte der Wettergott Piloten und Helfer mit traumhaftem, heißem Sommerwetter. Stefan Hörmann, unser meteorologischer Supporter, versprach optimale Hammerthermik im inneralpinen Bereich. Allerdings hatte sich durch das alpine Hitzetief auch schon die gefürchtete hochsommerliche Absinkversion über dem Flachland breit gemacht.

Da war optimales Timing gefragt: Wann kommen die ersten brauchbaren Blasen hoch und wann greift der bayrische Wind durch und erschwert das Abfliegen? In dieser Zeitspanne mussten wir das Feld in die Luft bringen. Eine heikle Aufgabe für Stefan Hörmann, die er aber mit Bravour löste. Fast auf die Viertelstunde genau konnte er uns das jeweilige Startfenster markieren.

Gleich beim ersten Task wurden die Piloten auf eine knackige 152 km Aufgabe geschickt. Die ersten mutigen Starter hatten die richtige Entscheidung getroffen. Nach anfänglichem Zögern ermöglichte der Hausbart zwischen Riesenberg und Hochries wenigstens soviel Höhe um zur Klausen zu kommen. Dort stand deutlich sichtbar der erste Cumulus. Ein großer Startzylinder erleichterte das Einparken und Warten auf



Briefing mit meet director Kurt Axthammer und Dieter Kamml, der wertvolle Hinweise zur Routenwahl gibt



den Startzeitpunkt. Dann war die klassische Route vorgegeben: Über den Zahmen und Wilden Kaiser in die Wildschönau; den Langen Grund hinunter zum Sprung ins Pinzgau. Der Wildkogel war die erste Wende. Dann ging es die Rennstrecke entlang bis Zelt am See. Der letzte Schenkel erwies sich wie erwartet als der schwierigste. Die Leoganger hielten nicht was ihre angestrahnten Flanken versprochen und je weiter die Piloten nach Norden kamen, umso heftiger stürte sie der Bayrische Wind. Spätestens bei Kössen standen viele am Boden. Aber das war immerhin noch ein 140 km FAI Dreieck! Letztendlich erreichten nur Drei das Ziel: Günther Tschurnig, Primoz Gricar und Michael Friesenbichler. Zwei Starre, ein Flexi.



Der 2. Wettbewerbstag brachte ganz ähnliche Bedingungen. Nur sollte diesmal die Thermik schon eine Stunde früher, gegen 17 Uhr, ausgeknipst werden. Ein 108 km Race zum Asitz kurz vor Saalfelden und zurück war genau die richtige Strecke, damit 19 der Piloten ins Ziel segeln konnten. Wieder fanden sich die Vortagesieger im Ziel. Der ohnehin knappe Vorsprung des führenden Michael Friesenbichler war weiter zusammengeschmolzen. Der Slowenische Meister Primoz Gricar war ihm dicht auf den Fersen. Aber auch Günther Tschurnig war ein heißer Kandidat auf den Gesamtsieg. Noch weitgehend unbemerkt von den meisten hatten sich auch Seppi Salvenmoser und Hans Kiefinger durch konstante Leistungen nach vor-

ne geschoben. Zwei harte Wettkampftage hinterließen nun Spuren bei den Wettkampfpiloten. Nur die Härtesten rafften sich noch auf zum Almbend bei Peter auf der Käseralm. Spätestens als die „Samerberger Goaßlschnalzer“ ihre Peitschen nur wenige Zentimeter über den Gästen mit pistolenhartem Knall schnalzen ließen, waren alle

Sponsored by

- Flugschule Hochries**
- Auto Eder Kolbermoor**
- Flözinger Bräu Rosenheim**
- Puracon GmbH**
- Forst- und Gartentechnik Hans Harft**
- Gasthof Maurer Samerberg**
- Käser Alm**
- Hochriesbahn**



Zieleinflug von Günter Tschurnig

wieder hellwach. Entgegen der Langfristprognose wurde der dritte Tag thermisch wieder ergiebiger. Wettkampfleitung und Tasksetter rangen sich zu einer mutigen Entscheidung durch: Obwohl starker Bayrischer Wind erwartet wurde, der die letzten 5 Kilometer fast unmöglich machen würde, entschloss man sich erneut für den Pinzgau. Diesmal sogar in der Maxi Version von 189 Km. Die Wendepunkte waren nun Königsleitn und der Hundstein. Die zu erwartende „Rückholgaudi“ wurde zugunsten der optimalen inneralpinen Möglichkeiten bewusst in Kauf genommen. Dabei hofften die Organisatoren, dass das Pinzgau wieder am besten laufen würde und sich die Rückholung auf den letzten Schenkel beschränken würde.

Aber gerade das sollte sich als Trugschluss erweisen. Nur zwei Starrflügler schafften die Rückkehr. Völlig überraschend erreichte Manfred Trimmel, den keiner mehr auf der Rechnung hatte, mit großem Vorsprung als Erster das Ziel. Er hatte die einzig richtige Entscheidung getroffen und war nach dem Hundstein erst wieder zurückgefliegen um nahezu auf seiner eigenen Linie nach Norden zurückzufliegen. Primoz Gricar, der fast eine halbe Stunde später eintraf, hatte die direkte Route gewählt. Damit hatte Manfred die ganze Wertung durcheinander gewirbelt. Umso mehr, als der bisher führende Michael Friesenbichler schon am Pass Thurn abgleiten musste. Wie in den Vortagen hatte sich der erst 23-jährige Ftexipilot mutig an die Kielrohre der führenden Starren geheftet. Am dritten Tag aber ging seine riskante Taktik nicht mehr auf. Trotzdem werden wir noch viel von die-

Ergebnisse Gesamtwertung

Pl. Name	Gerät	Nation	Punkte
1 Primoz Gricar	Aeros Phantom	SVN	2.306
2 Seppi Salvenmoser	Moyes Litespeed S	A	2.204
3 Günther Tschurnig	Air Atos VR	A	2.177
4 Hans Kerner	Aeros Combat L	D	2.148
5 Manfred Trimmel	Air Atos VX	A	2.127

Beste Dame

7 C. Schwiagershausen	Moyes Litespeed S	D	2.070
-----------------------	-------------------	---	-------

Bayerische Meister

Flexible Herren

Pl. Name	Gerät
1 Hans Jgeli er	Aeros Combat L
2 Nikolaus Meyer	Aeros Combat L
2 Peter Achmüller	Moyes Litespeed S

Starre Herren

Pl. Name	Gerät
1 Gerhard Ludwig	Air Atos C
2 Dieter Kammi	Air Atos C
3 Norbert Kirchner	Air Ahn C

Damen

1 C. SchwAegershausen	Moyes Litespeed S
-----------------------	-------------------

sem jungen Piloten hören. Blues Barde Andy Spranger und ein milder Sommerabend verwöhnten die abgekämpften Teilnehmer am Abend. Die Wettkampfleitung hatte den 4. Task am Sonntag zugunsten der Siegerehrung und wegen der anspruchsvollen Tagesaufgabe abgesagt. Somit war die Open Air Abschlussparty am Landeplatz gut besucht und dauerte bis in die Morgenstunden. Die Siegerehrung wurde am nächsten Mittag im Biergarten des Gasthof Maurer abgehalten. Fast alle Piloten waren noch anwesend. Müde aber glücklich. Kaum einer dachte noch ans Flie-



Bavarian Open Sieger



Die Sieger der bayrischen Wertung

gen, obwohl auch dieser Tag sehr gute Bedingungen gebracht hätte. Der Bürgermeister Georg Huber und auch unser DHV Vorstand Charlie Jöst fassten sich kurz. Die Presseleute hatten ihre Freude an den ausgelassenen Siegerfotos.

Als dann alles vorbei war und die Organisatoren bei ihrem wohlverdienten Bier am Landeplatz saßen, schwebte noch ein Überraschungsgast ein: Der frischgebackene Hessische Meister 011i Barthelmes! Direkt von der Emberger Alm. Die Enttäuschung, dass er die Siegerehrung verpasst hatte, war ihm anzusehen. Aber mit ein paar Flaschen Rotwein und einem Bilderbuch-Sonnenuntergang am Landeplatz Samerberg munterten wir ihn gemeinsam wieder auf. Alle Ergebnisse und auch die Tracks unter www.dfc-hochries.de.

Kurt Axthammer

NEUERÖFFNUNG!



Deutschlands beliebteste Flugschule* eröffnet auf der Wasserkuppe das Flugcenter für Drachen- und Gleitschirmflug!



Schulungs- und Tagungsraum



2Jahres-Check und Service im Technischen Bereich



Neu- und Gebrauchtgeräte in großer Auswahl



Rettungspackservice und Beratung



große Auswahl im Fliegershop



Das Flugcenter als Testcenter



Trikes, Flykes und UL-Motoren Willkommen auf der Wasserkuppe!



Flugcenter Wstmerkuppi
Rhöner Drachen- und
Gleitschirm-Flugschule, 1

EVEL 2

schulung / Tagung

technischer Bereich
2-Jahres-Check
Rettungspackservice
Reparaturservice

Geräteausgabe
i-Gebrauchtmarkt

S&L Versicherungs-
Service
Flugsportversicherungen
Hilke Lindemann

lehre,

EVEL

Rezeption
Gleitschirmreisen
Kursanmeldung

Gleitschirm Direkt GmbH
Schirme und Gurtzeuge
Schulung und Zubehör
Rettungssysteme
JL-Motoren und Zubehör
Wies und Zubehör
Fachliteratur

Flugwetterinfo
Office
Lager / Müllanlager

DHV-Scheinertellungsstatistik 2000-2004

Mit Sicherheit abheben! Unsere Eröffnungsangebote:

- UP Kuna: Der Sichere 1799,- EUR
- Skywalk Mescal: Der Sportlich-Sichere 2299,- EUR
- U-Turn Bodyguard: Top-Empfehlung DHV1 ... 2299,- EUR
- U-Turn Infinity: Top-Empfehlung DHV 1/1-2 . 2499,- EUR
- Skywalk Tequila: Top-Empfehlung DHV 1-2 ... 2299,- EUR
- UP Summit 2: Top-Empfehlung DHV 2 2299,- EUR

Für Um- und Aufsteiger:
Inzahlungnahme deines „Alten“!
Wir nehmen deinen alten Schirm zu Top-
Konditionen in Zahlung! 2Jahres-Checks und Wer-
termittlung bietet der Luftfahrttechnische Betrieb
Wasserkuppe direkt bei uns im Haus.



In der Rhön:
Groundhandling und Probefliegen in 16
Fluggebieten, bei allen Windrichtungen!



300 Hessisch Drachenflug- n Gleitschirmmeisterschaft

68 Gleitschirm- und 50 Hängegleiterpiloten/innen gingen in Greifenburg, Kärnten/Österreich an den Start und absolvierten am 23.5. eine "Eingewöhnungsrunde", denn das Wetter wollte noch nicht so richtig. Oliver Barthelmes setzte sich gleich an die Spitze, vor den Rhöner Starrflüglerpiloten Jethro Gerstner und Dieter Mücklich. Sie schafften die 43 Km in 38, 39 bzw. 41 min. Mit der schnellsten Flugzeit und dem Starrenfaktor setzte sich 011i gleich schon nach dem ersten Tag vom Rest ab. Bei den Turmdrachen übernahm Peter Kaltenhofer die Führung. Die Gleitschirmpiloten/innen, unter ihnen auch 7 Tandempaare, flogen 33 km über Radelberger Alm - Dolzer Bergstation - Gerlamoos Kirche - Greifenburg LP. Erster im Ziel Maurice Knurr vor Reinhard May und dem Seriensieger Andreas Schubert. Bester in der Sportklasse auf Rang 6 Remo Kutz. Schnellstes Tandemteam war Schulz/Kunst mit 1 Std. 28 min. 98 hg

Beim 2. Durchgang starten Jethro Gerstner und Dieter Mücklich, kaum dass das Fenster geöffnet war und sind auch recht flott an der Startlinie. Auch Corinna Schwiegershausen und Oliver Barthelmes sind 1/2 h später gestartet und kommen noch gut weg. Aber schon beginnt der leichte Nordwind die

Wolken vor die Sonne zu schieben und immer mehr Hänge sind abgeschattet. Wohl dem, der jetzt schon an der Basis ist! Somit wurde es auch immer schwieriger am Start die nötige Höhe mitzunehmen und viele der später gestarteten Piloten fanden sich -dann auf Höhe der 1. Wende am Boden wieder. Das Goldeck noch von der Sonne beschienen, spendierte Einigen noch mal Maximalhöhe und so wurde der Weg zum Schloss Stein entscheidend. Mittlerweile, das ganze Tal abgeschattet, wurde jeder Sonnenfleck angefliegen und jeder Höhenmeter mitgenommen. Dieter Mücklich war aber einfach schneller als die Abschattung und entschied nach 1:50 Std. Flugzeit den Tag (98 km) für sich. Die Gleitschirme flogen 58.2 km. Nur 4 Piloten kamen in das **Ziel**: Schnellster mit 1:35:31 war wieder Maurice Knurr vor dem Trio Reinhard

May, Volker und Stefan Franke. Bestes Tandemteam Bürger und Bürger.

Am 25.5. entscheiden sich die Drachen für eine Aufgabe, die den späteren Wechsel auf die Nordhänge nötig macht und den Piloten etwas ruhigere Bedingungen beschert. 86 km sind angesagt! Das Feld ist dann auch zügig gestartet, Einige jedoch entscheiden sich lieber nicht zu starten. Am Landeplatz geht's dann Knall auf Fall. Dieter Mücklich nach 1h 41 min und 27 sek schießt über den Landeplatz, kurze Zeit später Oliver Barthelmes mit 1 h 42 min und 15 sek, gefolgt von Axel Hartmann mit 1 h 51 min.



Piloten schaffen es heute ins Ziel. Als Letzter am Landeplatz ist Ralf Hierl. Er hat schon mehrfach am Wettbewerb teilgenommen und heute hat er zum ersten Mal die Aufgabe zugemacht! Das Grinsen im Gesicht währte noch lange! Die Gleitschirme flogen 72,7 km. Dieser Kurs lag wohl vielen, denn die Hälfte der Gestarteten standen glücklich im Ziel. Erster Andreas Schubert, Schnellster in der Sportklasse mit 2:43:58 auf Rang 9 Stephan Meier. Das schnellste Tandemteam Braun/Bochert 2 Std. 40 min.

4. Durchgang, ein Klassiker der Hessischen soll's sein. Rüber zum Schloss Heinfels bei Sillian und dann wieder über die Brücke am Weißensee zum Landeplatz. 127,8 km! Leider machte die Thermik nicht so mit, wie wir es uns eigentlich wünschten. Es gelang nur Oliver Barthelmes, 3:21 Std, Dieter Möglich, 3:31 Std und Manfred Vaupel ins Ziel zu fliegen. Für die Gleitschirmflieger ergab sich die Gelegenheit bei der Hessischen die 100-km-Marke zu knacken. Der Task lautete: Emberger **Gaugen** – Anna Schutzhaus – Sattellegger Haus – Unterlam – Goldeck – Greifenburg LP. Das sind beeindruckende 113 km. Auf welcher Landesmeisterschaft gibt es so etwas!? 18 Piloten erreichten das Ziel. Darunter waren auch 2 Piloten, die mit 1-2er Schirmen in der Sportklasse unterwegs waren. Sieger des Durchgangs wurde Stefan Franke mit einer Zeit von 3:38 Std, knapp gefolgt von seinem Bruder Volker und Andreas Frötscher. In der Sportklasse war wieder Remo Kutz souverän unterwegs und erreichte mit einer Zeit von 4:37 Std das Ziel. Die Tandems flogen mit 45,9 km eine kürzere Strecke. Nicht jeder Passagier träumt von einem 113 km-Flug. Hier siegte das Team

Fritz/Göbel und verdrängte das bisher führende Team Bürger/Bürger vom 1. Platz.

27.05.- Haaaammerwetter! Basis mindestens auf 3.400 m, nur schwacher Wind aus unterschiedlichen Richtungen.

Bei den Drachen nach 117 km 29 strahlender Gesichter im Ziel. Dieter Möglich legt ein Tempo vor und kommt nach 1:55 Std ins Ziel. Dicht gefolgt von Jethro Gerster mit 2:03 Std. Unbemerkt von den Leuten auf der Landewiese schießt Oliver Barthelmes nach 2:08 Std über das Ziel und lässt es sich nicht nehmen, anschließend noch ein Sightheingflug daranzuhängen.

Bei den Gleitschirmen musste der bisher Führende, Maurice Knur, leider aus privaten

Gründen aussteigen. 88,3 km Aufgabe, dass an diesen Tag mehr möglich war, sieht man daran, dass mehr als die Hälfte der Piloten das Ziel erreichten. Vorn weg flogen aber Andreas Frötscher und Andreas Schubert, die beiden nahmen den Franke Brüdern und May 7 Min ab. Die Tandems wollten es den Drachen nachmachen und auch mal nach Sillian über Zetttersfeld fliegen. 5 Teams waren auch gut unterwegs, wobei bei Bürger/Bürger der Landeplatz schon zum Greifen nahe war, leider mussten sie kurz davor landen.

6. und letzter Durchgang

Wetterprognose super, so wie gestern. Was uns nur einbremste, war die Siegerehrung um 20 Uhr. Bei den Drachen ging es am letzten Tag zum Erstaunen einiger Teilnehmer endlich einmal wieder um die Kreuzeckgruppe, 81,9 km. Jethro Gerstner startet immer als einer der Ersten und ihn hat es heute erwischt, er stand nach kurzem Flug in der Wiese und so ging der so sicher geglaubte Mannschaftstitel in diesem Jahr nicht an die Wasserkuppler. Etwas später wurde die Thermik immer besser, so dass ein Turmdrachenflieger nach der Polnikhütte den kürzesten Weg zur nächsten Boje nahm und quer über das ganze Massiv flog. Nach 1:29 stand Dieter Möglich im Ziel, gefolgt von Stefan Boiler und 011i Barthelmes. Dieter nahm 011i zwar 24 Min ab, es reichte aber letztendlich nicht um 011i in der Gesamtwertung vom ersten Platz zu verdrängen.

Gleitschirm-Aufgabe 39,5 km. Reinhard May stand nach 1:02 Std. im Ziel, knapp vor Volker und Stefan Franke. Die Tandems flogen den gleichen Kurs, Bürger/Bürger waren als erste am Landeplatz. Um 20 Uhr endlich Siegerehrung. Klaus Staubach dankte den vielen Helfern, denn nur durch ihre Mitarbeit war ein reibungsloser Ablauf zu garantieren und ein fairer Wettkampf auf hohem sportlichem Niveau durchzuführen. Conni und Klaus händigten in einem großen Fliegerkreis den Piloten/innen und Tandems die zahlreichen Pokale und Sachpreise aus.

Klaus Staubach

Wertung

GS Sportklasse

Platz	Name	Gerät
1.	Kutz Reale	Ozon Push
2.	Meier Stephan	UP Kantega
3.	Bienhüls Jürgen	Gin Oasis
4.	Kühler Detlef	Swing Arcus
5.	Schmidt Mario	Gin Basis

GS Offene Klasse

Platz	Name	Gerät
1.	Franke Volker	Gin Boomerang
2.	May Reinhard	XIX Sense
3.	Franke Stefan	UP Targa
4.	Dajek Ulrich	Nova Radon
5.	Ziarko Tomasz	Nova Tattee

GS Tandem

Platz	Name	Gerät
1.	Fri2/Göbel	Skywalk Joint
2.	Bürger/Bürger	Parate Bi 5
	Breithaupt/Klasen	Advance Bi-bete 2

Drachen FAI 1

Platz	Name	Gerät
1.	Barthelmes Oliver	Moyes Litespeed S
2.	Bien Rüdiger	Moyes Litespeed S
3.	Andreopoulos Pascal	Bautek Spice
4.	Boiler Stefan	Bautek Spice
5.	Lang Harald	Aeros Stealth 14

Starrflügel FAI 5

Platz	Name	Gerät
1.	Möglich Dieter	Atos VX
2.	Gerstner Jethro	Atos
3.	Vaupel Manfred	Atos C
4.	Hartmann Axel	Atos C
5.	Jung Patrick	Ales C

Turmdrachen

Platz	Name	Gerät
1.	Hillwig Frank	Icarci Laminar Easy
2.	Kaltenhofer Peter	Moyes Xtralite 147
3.	Kempe Bernhard	Seedwings Merlin
4.	Haeltner Dirk	Seedwings Spyder
5.	Ripper Peter	Bautek Zephir



3. internationale BaWü-Open

Gleitschirm- AIR GAMES 2005

Es verdient Respekt, wie das Organisationsteam um Matthias Bäuerle, Bent Beilharz, Remo Kutz und Rainer Blaich am Pfingstwochenende vom 13.-16. Mai in und um Oppenau im Naturpark Nordschwarzwald, die 3. Offenen Baden-Württembergischen Meisterschaften sowie die Landesmeisterschaften von Rheinland-Pfalz, Nordrhein-Westfalen und Ostdeutschland organisierten und die selbst gesteckte Messlatte aus den beiden Vorjahren nochmals übertrafen.

Die BaWü ist mittlerweile deutschlandweit das Gleitschirm-Event mit dem größtem Medieninteresse und hat, flankiert von Presse und TV-Berichten, unseren naturverträglichen Sport mit all seiner Faszination weit über die Landesgrenzen hinaus bekannt gemacht. „Eine schönere Werbung für unseren Sport kann es nicht geben“, so Charlie Jöst.

Die Organisatoren haben in diesem Jahr noch einmal mächtig mehr Gas gegeben als im letzten Jahr. Der reibungslose Ablauf dieser Großveranstaltung war nur Dank vieler ehrenamtlicher Helfer, der Akzeptanz und Begeisterung der Bevölkerung und der Kooperation von Behörden, Verwaltungen, Vertreter der Politik, Naturschutz, Forst und des Verbandes möglich.

Neben dem hochkarätig besetzten FAI 2-Wettbewerb stand für die BaWü-Open GmbH vor allem der Festivalcharakter im Vordergrund. Ein attraktives Rahmenprogramm, wie Mike Kungs spektakuläre Akroshow, die Vorführungen der Renegades, Basejumper, eine Modell-Helikopter-Show und der Schnupperkurs der Flugschule SkySports lockte viele Besucher aus dem weiten Umland an. Für die Hobbypiloten wurde wieder ein Schätzzeit-Fun-Wettbewerb ausgerichtet, der ebenfalls mit Preisen lockte.

Bis Pfingstmontag waren ca. 3.000 Zuschauer am Startplatz, um das farbenfrohe Bild der 140 Gleitschirme zu bestaunen.

Zum Startplatz Rossbühl war sowohl für die Piloten als auch für die Zuschauer ein Shuttle Service eingerichtet; für das leibliche Wohl gab's wieder den bewährten

Würstchengrill und Andy Kohn heizte mit fetziger Musik und lässigen Sprüchen den manchmal fröstelnden Zuschauern ein.

Und auch beim Abendprogramm war für jeden Geschmack etwas geboten: Freitags gab es zum „Take-Off“ rockige Live Musik und eine Kässpätzle-Party in der Günther Bimmerle Halle. Am Samstag lockte als Highlight die „Karibische Nacht“, zu der auch sehr viele Nichtflieger kamen, um zu feiern und zu karibischen Klängen zu tanzen; Eine Profi-Tanzgruppe heizte mit afrokubanischen Rhythmen so richtig ein – Partytime pur war angesagt.

Am Sonntagabend gab es wieder Live Musik und am Montag nach dem letzten Task eine stimmungsvolle Siegerehrung, die ihresgleichen sucht. Hier kamen auch die Piloten vom Fun-Cup nicht zu kurz; die Ehrungen der vielen Mithelfer und Organisatoren wurden gebührend vorgenommen und erhielten regen Beifall.

Die Stimmung kam mit Jubel und Musik zu ihrem Höhepunkt als die Sieger der Landesmeisterschaften und der Gesamtsieger der BaWü-Open 2005 gekürt wurden:

Neuer Baden-Württembergischer Meister und zugleich Gesamtsieger der 3. int. BaWü-Open 2005 wurde Stefan Schlang mit seinem Swing Stratus 5 (Mustang-Team).

Im hochklassig besetzten, 143 Personen starken Teilnehmerfeld war unter anderem ein Großteil der deutschen Nationalmannschaft, so auch die Vize-Weltmeisterin Ewa Cieslewicz, (die bei den Damen die Overall Wertung gewann), der Worldcup-Sieger 2003 Achim Joos, der amtierende Europameister Christian Maurer aus der Schweiz, BaWü-Open Vorjahressieger Torsten Siegel



sowie Piloten aus Australien, Frankreich vertreten. Trotz widriger Wetterbedingungen wurden drei von vier Durchgängen geflogen und den Piloten, wenn auch nur kurze Distanzen möglich waren, gutes Taktieren abverlangt. Zum Teil entschieden wenige Minuten bei der Wahl des Startzeitpunktes über Sieg oder Niederlage.

Beim ersten Task am Freitag war nur sehr schwache Thermik am Nachmittag, so dass es mehr als fragwürdig war, ob überhaupt einer der Piloten die geforderten 22 km schaffen würde. Viele der Teilnehmer erreichten nicht mehr als einen Abgleiter zum Landeplatz. Dank des gut organisierten Shuttle Service konnten einige jedoch ein zweites Mal ihr Glück versuchen, da das Startfenster von der Wettbewerbsleitung (Harry Buntz und Reiner Blaich) kurzfristig von 16:00 auf 16:15 Uhr verlängert wurde. Zwischen 16:10 und 16:15 Uhr tat sich ein lang ersehntes Wolkenfenster auf, was einigen, die das Glück hatten in dem Moment am Start zu stehen, die Möglichkeit bot, nun die erforderliche Höhe zu machen um auch



Sieger Stefan Schlang



Die Sieger der Baden-Württembergischen, Rheinland-Pfälzischen, Nordrhein-Westfälischen und Ostdeutschen Landesmeisterschaft



ins Ziel zu fliegen. Leider waren einige Piloten zu spät aus dem Startzylinder gekommen, so dass ihr Zieleinflug nicht mehr gewertet werden konnte.

Gut lief es bei Matthias Raab, der in der Zeit lag und somit als Einziger an diesem Tag im Ziel gewertet wurde. Er erhielt für den Tagessieg von 1.000 möglichen Punkten jedoch nur 23 und 95 weitere Piloten landeten mit 12 Punkten auf Platz 5. Stefan Schlang, der Overall Sieger, hatte zu diesem Zeitpunkt auch nur 12 Punkte für einen Abgleiter zu Buche stehen, doch das sollte sich am zweiten Wertungstag ändern.

Erst glaubte man nicht mehr daran, am Sonntagnachmittag noch einen gütigen Durchgang fliegen zu können. Doch dann besserten sich am Abend die Wetterbedingungen und man beschloss eine Soaring-Aufgabe zu stellen. Für Stefan lief es an diesem Tag perfekt. Er startete nicht zu spät (es war 18:15 Uhr), nämlich dann, als ihm klar war, dass 150 m Überhöhung ausreichen müssten, um die Wendepunkte auf direktem Wege links und rechts vom Startplatz Rossbühl zu erreichen. Für ihn ging die Rechnung auf: 22 km halb beschleunigt vier Mal hin und her, um dann nach 39 Minuten als Erster im Ziel zu landen. Neun weitere Piloten folgten, aber Stefans „Ground started rate“ war das schnellste, so dass er mit einem beruhigenden Vorsprung den letzten Task angehen konnte. Dann am Pfingstmontag ähnliches Wetterspiel - schwache, pulsierende Thermik, so dass der richtige Startzeitpunkt wieder einmal ausschlaggebend war. Drei Piloten flogen nach Oppenau zum Ziel, doch keiner hatte alle Wendepunkte erreicht. Andreas Malecki flog mit

Wertung

Internationale Wertung

Platz	Name	Gerät/Team
1.	Stefan Schlang	Swing-Stratus5/MustangTeam
2.	Jean-Pierre Philippe	UP-Targa2
3.	Matthias Raab	516-Sees
4.	Joachim Tore	UP-Targa2
5.	Davide Lüti	Swing-Stratus5/Mustang-Team

Damenwertung

1.	Na Cieslewicz	Advance-Omega-Proto
2.	Karin Appenzeller	Advance-Omega6
3.	Chiara Gärdes	UP-TengoR

LM Baden-Württemberg

1.	Stefan Schlang	Swing-Stratus5/Mustang-Team
2.	Jean-Pierre Philippe	UP-Targa2
3.	Uwe Sommer	AirwaveMagic FR
4.	Rolf Diebin	Skywalk-Poision
5.	Markes Allenburger	Advance-Omega6
16.	Chiara Görees (beste Dame)	

LM Rheinland-Pfalz

1.	Joachim Torn	UP-Targa2
2.	Stefan Thieser	Advance-Omega6
3.	Peter Jung	UP-Targa2
4.	Ewa Cieslewicz (beste Dame)	
5.	Wolf Lihir	

LM Nordrhein-Westfalen

1.	Roland Hochhaus	Gin-Zoom
2.	Jens Kierdorf	Acrance-Gmega6
3.	Rainer Bürger	Paratech-Bi 5
4.	Manfred Demmer	
5.	Nicolai Mintenbeck	
10.	Christina Miher (beste Dame)	

LM Ostdeutschland

1.	Robert Bernat	UP-Targa2
2.	Thomas Sloewe	Swing-Cirrus4
3.	Snezana Kocitancic	Ozon-Octan

Gütesiegelklasse

1.	Stefan Thieser	Advance-Omega6
2.	Roland Hochhaus	Gin-Zoom
3.	Markus Altenburger	Advance-Criega6
2.)	Bettina Ebeling (beste Dame)	

15,3 km die weiteste Strecke und wurde somit Tagessieger. Stefan Schlang schlug sich mittelmäßig an diesem Tag und sicherte sich somit den Gesamtsieg.

Zu seiner Person:

Der 38jährige Dentalhändler aus Rudersberg (Raum Stuttgart), der im Vorstand den „Remstaler e.V.“ aktiv mitgestaltet, ist u.a. Mitglied beim schwäbischen Gleitschirmverein 1.PCS. Stefan begann in seiner Jugend die Flügel der Segelflugmodelle seines Vaters in Groß nachzubauen, um damit kleinere Hüpfer zu machen. Mit 16 Jahren dann machte er den Drachenschein; das war jedoch nicht von langer Dauer - mit 18 hat „Mann“ doch noch andere Interessen... Anfang/Mitte der 90er packte Stefan dann doch wieder die Fliegerei, zu groß war die Sehnsucht, und er flog zunächst Motorgleitschirm und dann Dreiaxser-UL. Erst im Jahr 2000 stieg er richtig in den Gleitschirmsport ein. 2002 nahm er erstmals an Wettbewerben teil und platzierte sich auf Anhieb beim B German-Cup unter den ersten Drei. Es folgten der A German-Cup und einige internationale Wettbewerbe (Reisen u. Fliegen bevorzugt nach Südafrika sind Stefans Passion). 2004 qualifizierte sich Stefan für die Liga und erreichte mit dem BaWü-Sieg dort bereits sein für dieses Jahr selbst gestecktes Ziel. Seitdem er 2000 mit dem Gleitschirmfliegen begann, hat Stefan ca. 350 Flugstunden und eben so viele Flüge zu Buche stehen - soviel eigentlich noch nicht... Wer weiß, was wir von ihm noch erwarten können, wenn erst 1.000 und mehr Stunden im Flugbuch stehen.

1.PCS, Ilka Döring

Zwei World-Cup Siege in Folge

Ewa Wisnierska Cieslewicz auf der Siegerstraße

Die Vize-Weltmeisterin Ewa Wisnierska feierte in Frankreich ihren ersten World Cup Sieg. Bei den Männern triumphierte Lokalmatador Patrick Berod aus Frankreich vor Bruce Goldsmith (GB) und Frank Brown (BRA).

Im hochalpinen Fluggebiet von Bourg St. Maurice rund um den Mt. Blanc trafen sich vom 05. bis 11. Juni 125 Piloten zum zweiten Paragliding World Cup Event der Saison. Nach dem stürmischen Auftakt im bulgarischen Sopot mit nur zwei Wertungsflügen trafen die Piloten in Frankreich auf ebenfalls anspruchsvolle Flugbedingungen mit starkem Nordwind und kräftigen Talwinden. Ungeachtet der schwierigen Verhältnisse überzeugte Ewa Wisnierska bei allen vier Wertungsdurchgängen mit einer guten Flugleistung, flog zwei Tagessiege nach

Hause und setzte sich am Ende vor Petra Krausova (CZ) und Keiko Hiraki aus Japan an die Spitze.

Bei den Männern erzielte der amtierende World

Cup Sieger Oliver Rössel aus Oberstdorf als bestes Einzelresultat den vierten Platz. Der Nationalmannschaftspilot Norman Lausch sowie Klaus-Günter Eberle erreichten mit engagierten Flügen einen Platz in den Top-Ten. Mit einem guten Einzelergebnis machte ebenfalls der Nachwuchspilot Marco Hierling auf sich aufmerksam.

Teamchef Stefan Mast ist mit der Leistung seiner Piloten sehr zufrieden: „Nachdem Ewa bereits Vize-Europa- und Vize-Weltmeisterin ist, zeigt ihre Formkurve weiter steil nach oben und wird vom ersten World Cup Sieg einer deutschen Pilotin noch eindrucksvoll unterstrichen. Bei den Männern bin ich sicher, dass sie ihre Leistung bei normalen Flugbedingungen noch deutlich steigern können und im serbischen Nis wieder hochmotiviert an den Start gehen werden.“

Ewa Wisnierska Cieslewicz aus Ammerland/Bayern: „Es war sowohl vom Wetter als auch taktisch ein anspruchsvoller Wett-



Siegerinnen der Damen in Serbien: 2. Karin Appenzeller CH, 1. Ewa Wisnierska GER, 3. Petra Krausova CZ



bewerb vor der Kulisse des Mt. Blanc. Umso mehr freut es mich, dass ich unter den schwierigen Bedingungen die World Cup-Gesamtführung bei den Damen übernehmen konnte. Nach dem weniger glücklichen Event in Bulgarien machte es wieder Spaß auf dem Siegerpodest zu stehen. Das schönste Erlebnis dieser Woche war für mich jedoch der 9. Rang beim letzten Task.“

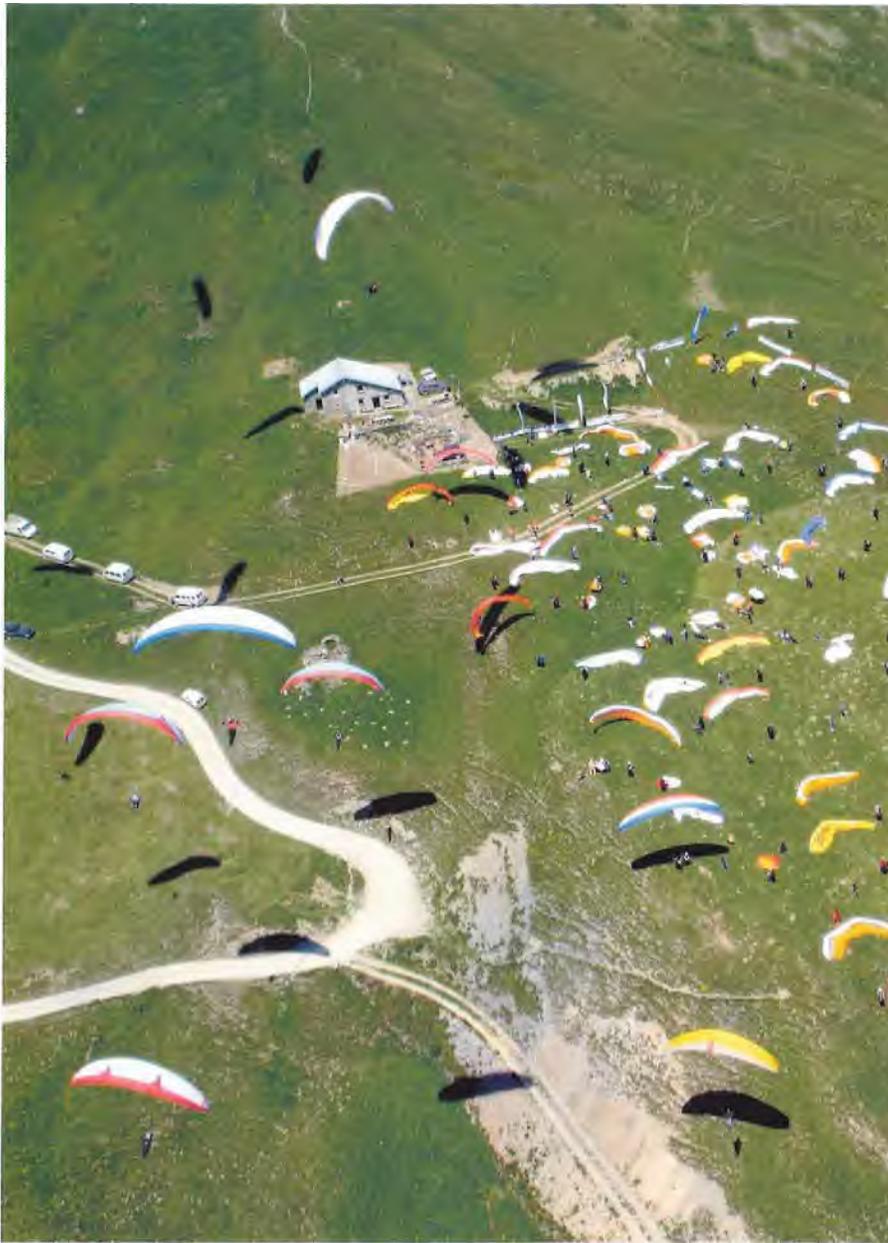
Zweiter World Cup Sieg in Folge

Nach ihrem Erfolg im französischen Bourg St. Maurice feiert Ewa Wisnierska in Serbien ihren zweiten World Cup Sieg und

setzt sich auch in der Overallwertung an die Spitze. Europameister Christian Maurer aus der Schweiz sicherte sich im letzten Durchgang den Sieg bei den Männern vor Charles Cazaux (Frankreich) und Luciano Tcacenco (Brasilien).

Der dritte World Cup Event der Saison in Nis / Serbien begann mit einer Gedenkminute an den deutschen Nationalmannschaftspiloten Norman Lausch. Norman war am 15.06.05 bei einem Testflug tödlich verunglückt und hinterlässt im deutschen Team eine Lücke, die nur schwer zu schließen sein wird. 115 Piloten erhoben sich für eine Minute in Gedenken an den





Ausnahmepiloten aus Jena. Nach zwei regenbedingten Ruhetagen sorgte ein Hochdruckgebiet für gutes Flugwetter, so dass im Zeitraum vom 03. bis 09. Juni vier gültige Durchgänge geflogen wurden. Den deutschen Piloten gelang ein Auftakt nach Maß: zum Ende eines 90 Kilometer langen Flugs, der zuerst über die bergige Landschaft von Nis und später 60 Kilometer lang über das nördliche Flachland führte, konnte Oliver Rössel mit drei Sekunden Abstand auf den führenden Michael Witschi (CH) Platz vier belegen. Torsten Siegel landete auf Platz elf. Bei den Damen gelang Ewa Wisnierska mit einem Tagessieg gleich der Sprung an die Spitze vor Petra Krausova aus Tschechien. Eine stabile Luftschicht sorgte bei den folgenden zwei Wertungsflügen dafür, dass keiner der 125 Piloten das Ziel erreichte. Es wurden die weitesten Strecken gewertet. Andreas Malecki kam im dritten Durchgang auf den sechsten Platz und Torsten Siegel belegte Platz 14.

Der vierte und letzte Durchgang führte die Piloten bei besseren Bedingungen nach 52 Kilometern an den Ortsrand von Nis, wo viele Zuschauer die knappen Endanflüge der Piloten bestaunten. Ewa Wisnierska sicherte sich mit einem weiteren Tagessieg den obersten Podiumsplatz und Oliver Rössel flog gerade mal 30 Meter über die letzten Häuser, bevor er als zehnter und damit bester deutscher Pilot das Ziel erreichte. Andreas Malecki kam auf Platz 14 vor Torsten Siegel der den 17. Platz belegte.

World-Cup Frankreich

Platz	Name	Nation	Gerät	Punkte
1.	Bernd Patrick	FRA	Gin Gliders	3868
2.	Colesmith Bruce	UK	Airwave	3593
3.	Brown Frank	BRA	Gin Gliders	3577
4.	Schmit Paul		Air Cross	3500
5.	Krenstihl Andreas	CH	Advance	3451
14.	Lausch Norman	GER	Gin Glider	3210

Damen

1.	Wisnierska Ewa	GER	Advance	3069
2.	Krausova Petra	CZ	Mac Para	2858
3.	Hiraki Keiko	J	Gin Gliders	2717
9.	Stichlmair Dorothea	GER	Advance	1630

World-Cup Serbien

1.	Maurer Christian	CH	Advance	3833
2.	Cazaux Charles	F	Gin Gliders	3732
3.	Tecanoo-Bender L	BRA	Gin Gliders	3717
4.	Brauner Tomas	CZ	Mac Para	3705
5.	Cars Ilean-Muc	R	JP	3685
14.	Malecki Andreas	GER	Gin Gliders	3452

Damen

1.	Wisnierska Ewa	GER	Advance	3322
2.	Appenzeller Kann	CH	Advance	3096
3.	Krausova Petra	CZ	Mac Para	2922



Ewa beim Start

Einsteiger Wettkampf

Ein Beitrag von Till Gottbrath

Wer reine Ergebnisberichterstattung erwartet, sollte lieber gleich umblättern. Wer aber erfahren will, wie sich ein Wettkampf-Einsteiger bei einem Nachwuchswettbewerb so fühlt, sollte unbedingt weiterlesen.

Nein, ich mag keine Wettbewerbe. Ich bin nämlich der Ansicht, dass das potenziell gefährlich ist: „Rudelfliegen“ – egal ob à la Kössen, Andelsbuch oder Air Started Race – nervt mich. Außerdem verführt der Herdentrieb dazu, vielleicht schnelle, sicher aber auch gefährlichere Linien zu fliegen. Nicht zuletzt lässt man sich auch dazu verleiten, in der Leathernik herumzueiern, was man beim freien Fliegen, soweit es irgendwie geht, vermeiden würde. Nein, Wettbewerbe mag ich nicht. Eigentlich...

Aber am Tag vor dem B-Cup am Wallberg telefonierte ich mit Thomas Ide, der im Online Contest eine wirklich gute Figur abgibt. Thomson erzählte begeistert von B-Cup 2004: „Till, flieg doch mit! Das war absolut super letztes Jahr. Ich habe extrem viel gelernt und es hat saumäßig Spaß gemacht. Außerdem ist der Wetterbericht gut und zum Fliegen gehst du doch sowieso, oder?“ Zumindest mit letzterem hatte er Recht. Dennoch zweifelte ich... OK, ich fliege seit 19 Jahren Gleitschirm, hänge z. Zt. unter einem Nova Mambo mit DHV Klasse 1-2 und habe mir beim Fliegen noch nie wehgetan. Das soll auch so bleiben. Ich bin eher ein Schisser und ein Sicherheits-Freak! Außerdem hatte ich, das muss ich zugeben, auch ein bisschen Angst, mich zu blamieren. Während ich Thomson die Sicherheitsargumente lieferte, die gegen meine Teilnahme sprachen, tief vor meinem geistigen Auge ein Film ab: Alle im Ziel, nur der Till nicht – er steht einsam und verloren abge-soffen auf einer Wiese weit vom Ziel entfernt... Wie peinlich! Aber irgendwie überzeugte mich Thomson dann doch: „Spaß + Lernen“ – diese Formel klang gut. Und Lernpotenzial gab es auf alle Fälle jede Menge, denn in den letzten zwei Monaten stand ich bei meinen Streckenflügen oft früh wieder am Boden. Mit gemischten Gefühlen mach-

te ich mich am Freitag früh auf den Weg zum Wallberg. Der Himmel verhangen, die Wolken ein einziger grauer Brei, bleierne Schwüle – das Wetter lag ziemlich neben dem Prognose (oder umgekehrt?). Ohne B-Cup würde ich mich im Bett nochmals umdrehen, dann würden wir gemütlich frühstücken und danach ... schauerma.



Und es geht doch!

Stattdessen stehe ich mit gut 40 anderen Piloten und einer Handvoll Pilotinnen vor dem Cafe am Wallberg, wo uns Harry Buntz als Wettkampfleiter und 011y Rössel als „Coach“ empfangen. Wir tragen uns in die Startliste ein, die Nachzügler bezahlen ihre 20 Euro Meldegebühr pro Kopf, und einer nach dem anderen stöpselt sein GPS in Harms PC und lädt sich die Wegepunkte runter. Der Himmel ist zwar noch immer grau und breiig, aber Harry und 011y meinen, es würde für einen kleinen Task durchaus genügen. Sie müssen es wissen. Auf der Terrasse der Wallbergbahn erfahren wir dann die Aufgabe: Startplatz – Brecherspitze – Wallbergmoosalm – Bodenschneid – Wallbergmoosalm – Schloss Ringberg – Landeplatz. Das macht gut 17 Kilometer, das Ganze bei

mittlerem Nordwestwind und einer Basis, die das Gipfelkreuz des Wallbergs zu berühren scheint. Um ehrlich zu sein: Alleine käme ich nie auf die Idee auf Strecke zu gehen, geschweige den Rückweg von der Bodenschneid zum Wallberg gegen den Wind zu wagen. In der Luft staune ich wie diszipliniert es zugeht. Zwar kreisen viele Schirme in der Gegend herum und aufgrund der niedrigen Basis ist nur wenig Platz zwischen Wallberg-Gipfel und Wolken, dennoch mache ich mir nicht in die Hose. Es geht viel gesitteter zu als in Kössen oder Andelsbuch, wo ich mich manchmal fühle wie der Keiler bei der Treibjagd. Irgendwann beginnt der Run nach Osten, ab zur Bodenschneid. Vornweg die Cracks, hinterher wir Normalflieger. Zwar reicht die Abflughöhe nicht aus, um über dem Grat anzukommen, aber man kann problemlos aufsoaren. Die Brecherspitze erweist sich hingegen als Klippe, weil man idealer Weise mit soviel Höhe hinfliegen muss, dass man wieder zum Grat im Nordwesten des Gipfels zurückkommt. Das gelingt nicht jedem. Neuhaus erlebt die ersten Außenlandungen. Ich lande zwar nicht, bin aber zu blöd, nahe genug an den Wegepunkt heranzufiegen und verbaue mir schon jetzt eine gute Wertung. Ab diesem Augenblick reihe ich einen taktischen Fehler an den anderen, nur weiß ich in diesem Augenblick nicht, welche das sind. Das führt mir am nächsten Morgen 011y Rössel beim Debriefing ziemlich klar vor Augen...

Das Know-How der Cracks

An dieser Stelle will ich eine Lanze für Oli brechen: Er erklärt beim Debriefing auf eine Art und Weise, bei der man seine Fehler wirklich gut erkennen kann, ohne dass man sich dabei als fliegerischer Volltrottel fühlt. Und seine wahrhaftig riesige Erfahrung kommt niemals als Arroganz rüber, sondern als das, was sie ist: Erfahrung. Auch Harry ist für jede Frage offen und beantwortet sie mit ebenso großer Kompetenz wie Geduld. Nach dem ersten Task liegen bekannte Namen vorn, Rüdiger Gördes oder Remo Kutz zum Beispiel. Dazwischen tauchen aber auch Newcomer wie z.B. Uli Prinz auf. Dank meiner Fehler finde ich mich zwar im hinteren Dreiviertel des Feldes, aber es stört mich nicht die Bohne, denn ich habe sehr viel gelernt. Der Samstag zeigt sich als

Tipps für B-Cup Einsteiger

- Wenn du grundsätzlich Interesse am B-Cup hast: Mach einfach mit. Keine Angst haben.
- Stelle viele Fragen. Die erfahreneren Piloten und vor allem 011y Rössel beantworten sie gerne.
- Am Anfang sollte dir die Platzierung und die Flugzeit egal sein. Versuche lieber, der Task überhaupt zu schaffen,
- Habe keine Bedenken, einen „niedrigklassigen“ (DHV 1, 1-2 oder 2) zu fliegen. Auch diese Schirme gehen gut genug, um mitzumachen,
- Du musst nicht unbedingt viel Dokumentationserfahrung mit dem GPS haben, aber empfehlenswert ist es allemal.

„echter Wettkampftag“ – ohne Task aufgrund des Wetters. Ein großer Teil der Pilotenschaft geht zu Fuß auf den Wallberg. Die Wallbergbahnen sind – anders als so manch andere Bergbahn in Oberbayern – freundlich genug, die Schirme kostenlos hinauf zu transportieren. Der Abend belohnt uns dann mit herrlichem Soaring bis weit nach 20 Uhr. Rundum grinsende

Gesichter am Landeplatz. Der Sonntag bringt dann jenes Wetter, das man uns schon für Freitag versprochen hatte: Flug-

zu Bodenschneid fehlt es an Geduld – ich komme gegen Ostwind zu tief an und werde von einer Art „Lee-Tsunami“ nach unten gespült. Ich wusste gar nicht, dass Varios so tiefe Töne von sich geben können. Schnell herumgedreht, keine weitere Höhe versammeln und zurück zum Wallberg. Hinter mir ein ganzer Pulk von Schirmen, denen es keinen Deut besser gegangen ist als mir. Sehr beruhigend. Am Wallberg-Osthang finde ich nach ein wenig Gekrebse einen wirklich schönen Bart, den ich bis hinauf zur Basis ausdrehe. Es sollte an diesem Tag, der mit

Ostwind nicht ausreichen dürfen. Nur war der Ostwind zumindest hier gar nicht mehr da. Warum? Niemand hat eine plausible Erklärung. Eigentlich hatten Harry und Oli beim Task Setting auf den Ostwind vertraut, dass möglichst viele von Para-Greenhorns wieder zurück zum Wallberg kommen. So nach dem Motto: Wenn sie es hin schaffen, dann schaffen sie es auch zurück. Doch der Wind war gegen uns. Zwischen Bayrischzell und Neuhaus gab es ein munteres Schirmchen-Versenken. Kaum einer der Nachzügler schaffte es (vielleicht auch gar keiner; ich weiß es nicht). An der Spitze gab es derweil einen harten Kampf: Rüdiger Gördes, Uli Prinz und Axel Baudendistel fighteten um jeden Meter. Schließlich gewann Rüdiger knapp mit einem Vorsprung vor Axel, der den 1. Task gewann. Immerhin 11 Piloten schafften den Rückweg zum Wallberg, was auch Oli angesichts der herrschenden Verhältnisse echten Respekt abollte. Beim Debriefing und bei der Siegerehrung sah man dann nur lachende Gesichter. Der Beste hatte am Ende verdient gewonnen und die anderen waren ganz offensichtlich zufrieden mit sich und der Welt. Auch ich. Thomson hatte wirklich recht behalten: Ich habe extrem viel gelernt, soviel wie zuvor allenfalls beim Sicherheitstraining. Ja sogar das Wettkampffliegen hat mir Spaß gemacht. Mit Ruhm habe ich mich zwar nicht bekleckert, aber blamiert habe ich mich auch nicht. Und vor allem: Es hat saumäßig Spaß gemacht!

Lob und Dank an daher Oli Rösse und Harry Buntz für ihre gute Arbeit! Danke auch an Nova und Charly als Hauptsponsoren, sowie auch an den Tegernseer Gleitschirm Club für die Gastfreundschaft und den DGCTT und an Renschler für das gemeinsame Stiften des Hauptpreises, ein Sol 17. Und nicht zuletzt Danke an die anderen Piloten für einen Wettkampf, bei dem der gemeinsame Spaß am Fliegen wichtiger war als die Platzierung (zumindest weiter hinter im Feld). Mal sehen, ob Thomson mich wieder überreden muss, zum Wank oder zum Nebelhorn zu kommen, wenn das Wetter bei uns mitspielt, sonst weichen wir nach Greifenburg aus...



Wertung

Platz	Name	Gerät
1.	Gördes, Rüdiger (LTU)	Gin Glider - Zoom
2.	Baudendistel, Axel	Gin Glider - Zoom
3.	Prinz, Ulrich	Nova -Tates
4.	Kutz, Renne (Schlechtflieger Magazin)	Giene - Mantra
5.	Rebhan, Jan-Philip (Swing)	Swing – Astra' 4

Beste Dame Gördes, Chiara

jeder Minute bockiger wurde, der einzige Bart dieser Art für mich bleiben...

Zweiter Versuch: dieses Mal klappt's. Zwar knapp, aber es reicht, um sich an der Bodenschneid auf der Ostseite wieder nach oben zu kämpfen. Andere Piloten haben weniger Glück. Beim Debriefing erfahre ich, dass es Leute gab, die dieses Manöver insgesamt vier Mal durchführten... Hochachtung, diese Nerven hätte ich wohl nicht gehabt.

Munteres Schirmchen-Versenken

Weiter zur Brecherspitze. Während der Führungspulk schon lange weg ist, gehöre ich zu einer Gruppe von fünf Schirmen, die gemeinsam versuchen, die Höhe für den Sprung über den Spitzingsattel aufzubauen. Es gelingt uns nur zäh, aber es gelingt. Über dem Jägerkamp finden wir alle Anschluss und weiter geht es Richtung Seeberg. Einige Piloten fliegen einen Bogen nach Süden, um über der Aiplspitze Höhe zu machen, ich fliege direkter und komme ohne Probleme hin. Oli macht mir später bewusst, dass ich damit ganz schön Glück hatte. Eigentlich hätte die Höhe bei dem

wetter.- Aber anspruchsvolles Flugwetter. Bei leichtem Ostwind heißt der Task: Wallberg – Seeberg (bei Bayrischzell) – Wallbergmoosalm – Bodenschneid – Wallbergmoosalm – Bodenschneid – Wallbergmoosalm – Schloss Ringberg – Landeplatz; insgesamt ca. 57 Kilometer. Sauber. Ich nehme mir vor, nicht die gleichen Fehler wie am Freitag zu machen: Grate nicht zu direkt anfliegen, sondern lieber im Bogen von außen – besser nach den Wolken schauen – die Bärte mit mehr Geduld aufdrehen – mehr auf den Wind auf den Seen achten und vor allem: wirklich bis an die Bojen heran fliegen und nicht nur nach dem Motto „ja, das passt schon“... Aber schon bei der ersten Querung hinüber

Bayerische Meisterschaft (GS) fiel ins Wasser

Die vierte int. BGD-Open musste wetterbedingt abgesagt werden. Somit bleibt der Vorjahressieger Oliver Rössel amtierender bayerischer Meister und Dorothea Stichmair die amtierende bayerische Meisterin. Ein besonderer Dank der Gleitschirminationalmannschaft geht an Jörg T. Böckeler, Direktor des neu eröffneten Hotels InterContinental Resort Berchtesgaden, der den Nationalmannschaftsmitgliedern für den Zeitraum des Wettbewerbs einen kostenlosen Aufenthalt in seinem Hotel ermöglicht hat. Einen positiven Effekt hatte das schlechte Wetter trotzdem: Das Organisationsteam um Peter Beierl und Stefan Mast erstellte noch vor Ort ein neues Konzept für das nächste Jahr, das von den Hauptsponsoren Zürich Versicherungen, dem Hotel



v.l. Detlev Knoll (Zürich Versicherung), Stefan Mast (DHV Sportmanager Gleitschirm), Jörg T. Böckeler (Hotel InterContinental), Peter Beierl (Veranstalter BGD Open), Dr. Vogel (Leiter Nationalpark Berchtesgaden), Uli Brendel (Biologe)

InterContinental Resort Berchtesgaden und dem Partner Nationalpark Berchtesgaden gut angenommen wurde. Auf reges Interesse der Journalisten ist die Pressekonferenz anlässlich der Berchtesgaden Open 2005 gestoßen. Die Ausrichter und Partner der BGD Open (Zürich Versicherung, Nationalparkverwaltung Berchtesgaden und das Hotel InterContinental Resort Berchtesgaden) stellten das Veranstaltungskonzept der BGD Open und die Motivation für ihre Beteiligung an diesem Wettbewerb vor. Aufgrund des wechselhaften Wetters konnten keine Tandemflüge mit den Journalisten durchgeführt werden. Deshalb war die Freude über die Gutscheine für Tandemflüge in den Pressemappen um so größer. Damit die Medienvertreter aber einen ersten Eindruck von unserem Sport bekamen zeigte ihnen die amtierende Vizeweltmeisterin Ewa Wisnierska Cieslewicz im Trockenen, wie ihre Ausrüstung funktioniert.

Alpiner Dreikampf „Grazi-Man“ am 27.8.2005

Der ‚Grazi-Man‘ in Bad Reichenhall hat sich in den letzten Jahren eine Spitzenstellung unter den alpinen Sportbewerben erkämpft. Wie der große Bruder, der Dolomiten Mann, so wird auch der Grazi-Man im Staffeldmodus in mehreren alpinen Disziplinen ausgetragen. Den Anfang machen die Mountainbiker mit dem Massenstart in Karlstein/Bad Reichenhall. Sie haben eine Strecke von ca. 7 km und 400 Höhenmeter zurückzulegen, wofür die besten nicht einmal 24 min. -benötigen, bevor auf der Höllebachalm an den Bergläufer übergeben wird. Die weitere Strecke führt über 500



Höhenmeter auf Fußwegen hinauf zur Zwiesselalm, wo die Wettkämpfer nach einer Laufzeit von teilweise unter 30 min. von den Gleitschirmpiloten erwartet werden (hier sind auch Tandempiloten zugelassen, die den laufenden Teamkollegen mit in die Luft nehmen). Nach einem hoffentlich schnellen Start – der Wettbewerb wird auch hierfür nicht unterbrochen - geht's dann auf direktem Weg Richtung Tal (900 m / Bestzeit knappe 10 min.). Im Anschluss an die Landung am Bolzplatz in Karlstein hat der Pilot vor dem Ziel noch eine kurze Laufstrecke zurückzulegen, die sich umso weiter verkürzt, je mehr Landepunkte erreicht werden, d.h. je näher der Aufsetzpunkt zu einem markierten Landefeld liegt.

Seit einigen Jahren sind auch ‚Einzelstarter‘ zugelassen, d.h. Sportler, die nicht als Mannschaft zum Wettkampf antreten, sondern die drei Disziplinen im Alleingang bestreiten.

Anzeige

Einladung zum 23. Bärenpokal

Vom Freitag, den 19.08., bis Sonntag, den 21.08.2004, findet der 23. Bärenpokal der Althofdrachen in Bad Herrenalb-Bernbach statt. Wie immer steht das Festzelt direkt am Landeplatz. Am Freitag- und Samstagabend ist für beste Unterhaltung und Barbetrieb gesorgt. Ein umfangreiches Kinderprogramm bietet am Samstag und Sonntag unseren Kleinen Kurzweil.

Neu ist, dass bei Süd-Westwind nicht von der Rampe, sondern vom neuen Naturstartplatz gestartet wird. Die Flugaufgaben am Samstag und Sonntag werden Streckenflüge, Speedruns und Zeitflüge sein. Der Pilot kann die Aufgabe während des Fluges selbst wählen. Je nach Windrichtung wird vom Berg oder der Winde gestartet (Schleppklinge und GPS nicht vergessen). Das Briefing findet am Samstag, 20.08., um 10:30 Uhr am Landplatz in Althof statt. Anmeldung an Werner Fleck, Wettbewerbsleiter, Tel: 07053/967610, p.w.flecket-online.de, weitere Infos unter www.althofdrachen.de.

Junior- und Ladies Challenge' der Drachenflieger

Ladies, Youngsters and Newcomer aufgepasst! Die diesjährige Challenge vom 22.8. - 28.8.2005 in Greifenburg wird vom frischgebackenen Deutschen Meister Oliver Barthelmes betreut. Sein Wissen und seine Erfahrung möchte er sehr gerne mit Euch teilen und Spaß am Fliegen vermitteln. Oliver wird die Challenge-Piloten aktiv in der Luft begleiten und in Debriefings und Theorieunterricht alles Wissenswerte über Wetter, Flugvorbereitung, Streckenflugtaktik, Ausrüstung und Instrumente zum Einstieg in den Wettbewerb weitergeben. Gemeinsames Barbeque und Lagerfeuer-Romantik werden das Programm gemütlich abrunden.



desticker

& M"
f1K e-...90%*213

Gleitschirm- und Drachen-Beschriftungen. Perfekt und sicher.



German Flatlands 2005

Vor zwei Jahren fanden zum ersten Mal die gemeinsam ausgetragenen Drachenflug-Meisterschaften der Länder Berlin, Brandenburg, Sachsen, Thüringen, Sachsen-Anhalt, Mecklenburg-Vorpommern, Hamburg, Schleswig-Holstein, Bremen und Niedersachsen statt. In Anlehnung an die jährlich in Australien durchgeführten wettmeisterlichen „Flatlands“ wurde für die etwas kleinere nord- und ostdeutsche Variante der Begriff „German Flatlands“ gewählt. Für eine solche Großveranstaltung gibt es in den genannten Flachländern nur ein geeignetes Startgelände: den ehemaligen russischen Militärflugplatz des Drachenflieger-Club Berlin in Altes Lager bei Jüterbog. Inzwischen ist auch die Infrastruktur komplett: Ein großzügiges komfortables Vereinsheim bietet nicht nur Übernachtungsmöglichkeiten sondern auch Schulungsräume und Büros.

Für die Zeit vom 4. bis 8. Mai hatten sich diesmal insgesamt 45 Piloten in Altes Lager angemeldet, davon 27 aus der Region Ost und 18 aus der Region Nord. Die Telefongesellschaften werden sich gefreut haben über die vielen Anrufe, die bei den Organisatoren einen Tag vor Beginn der Meisterschaft eingingen, denn die für jede Wettbe-

Anzeige

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

werbsleitung mehr als unangenehme und schwierige Frage nach einer Stornierung wurde immer wieder gestellt. Manche der aktuellen Wetterprognosen ließen aber fliegbare Bedingungen erwarten, so dass sich die Wettbewerbsleitung nicht zu einer Absage der Veranstaltung entschloss.

Der erste Wettbewerbstag musste dann nach dem morgendlichen Briefing wegen recht kräftigen Windes als Wertungstag gestrichen werden. Für einige starkwinderprobte Windenstarter war dieser Tag aber ideal geeignet, sich einzufliegen.

Dann am zweiten Tag, die Sonne war stellenweise zu sehen, der Wind blies deutlich aus Nordwest, erlaubte uns die Wetterprognose einen Zielflug ins 77 km entfernte Bronkow als Tagesaufgabe auszuschreiben. Um den gewünschten Termik-Anschluss zu bekommen, standen drei Schlepp-Trikes und zwei Doppelseilwinden zur Verfügung. Die anspruchsvollen Flug- und Startbedingungen blieben auch dem Bodenpersonal nicht verborgen; sah es doch fast sämtliche Wettbewerbspiloten zwei- oder gar dreimal starten. Auch die Häufigkeit der Sollbruchstellen-Risse war ungewöhnlich hoch.

Ungefähr drei Stunden nach Startfensteröffnung kamen dann die Rückmeldungen der gelandeten Piloten. Die Streuung in der Entfernung war groß, die Meisten mussten sich mit der halben Strecke zufrieden geben. Nur Einer erreichte das vorgegebene Tagesziel in Bronkow, unser ehemaliger MiG-Flieger Uwe Schmidt.

Was Optimisten nicht wahr haben wollten, Pessimisten hingegen vorher schon wußten, trat wettermäßig leider ein: Regen und böiger Wind. Nach nur einem gültigen Durchgang wurden die German Flatlands beendet durch die Siegerehrung der (inoffiziellen) Ostdeutschen und Norddeutschen Landesmeister sowie der German Flatlands Winner aus der gemeinsamen Wertung. Sie kommen –wie auch im letzten Jahr – wieder aus der Region Ost.

Siegfried Prietz

Ergebnisse

Platz	Name	Gerät
1.	Schmidt Uwe	Guggenmos-ESC
2.	Räumschüssel Lothar	Thalhofer Reflex
3.	Lutz Willi	Seedwings- Viagro
4.	Sommermeier Bernd	Icaro Laminar
5.	Ackermann Martin	Moyes Litespeed

IMPRESSUM

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@c1hv.de

Sport

08022/9675-50

Info-fon: 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 Iöst - 1. Vorsitzender

Vereinsregister-Nummer: AG München Vereinsregister 9767

Umsatzsteueridentifikationsnummer: DE 131 206 095

Druck und Repro:

Mayr Miesbach, Ani Windfeld 15, 83714 Miesbach

Papier: chlorfrei

Auflage: 32.500

Titel: Martin Scheel

Gleitschirm

Internationale Wettbewerbe

World-Cup Portugal FAI-Wettbewerbskalender	06.08.-13.08.05	Serra da Estrella	www.paraglidingworldcup.org http://events.fai.org/paragliding/calendaLasp
German Cup German Cup 5	19.08.-21.08.05	Wank/Nebelhorn	sport@dhv.de
Junior- & Ladies Challenge Junior- & Ladies Challenge	22.08.-28.08.05	Greifenburg	www.dhv.rie/typo/Lunior-_und_Ladies_C.370.0.html

Drachen

Internationale Wettbewerbe

FAI-Wettbewerbskalender <http://events.fai.org/hggp/civt-calendarasp>

Liga

Sonstige Wettbewerbe

Silvretta Flugtage/Speedrun	06.08.-07.08.05	Galtür (A)	WWW.lugschde.galluer.at/
Best of Diedams-XC-Bewerb	12.08. - 15.08.05	Diedamskopf	www.bestofdiedams.at/
SAN Flatland Challenge	18.10. -22.10.05	South Africa	www.pottesbnb.co.za/
Ladies Open Distance Chall.	11.12. -16.12.05	South Africa	www.pottiesbnb.co.za/
Junior- & Ladies Challenge Junior- & Ladies Challenge	22.08.-28.08.05	Greifenburg	www.dhv.de/typo/lunior-_und_Ladies_C.393.0.htm
Landesmeisterschaften BaWü	25.08.-28.08.05	Börsingen	in Arbeit

Anzeige

mgschule Tegelberg

Haldenweg 4 87672 Roßhaupten
Tel: 08367 - 598 / Mobil: 0172 9476240

Gleitschirm- u. Drachenflugausbildung

Tandemflüge --- Schnupperkurse --- Reisen
Probefliegen --- einfach Infomaterial anfordern

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

Ihr persönliches 'ih **gsprogramm**

mit dem **Fitness-Coach**

www.richtigfit.de



In nur wenigen Min ton

können Sie ihr persönliches Trainingsprogratn
zusammenstellen: Walking, Jogging, Biking, Inline-Skating,
Schwimmen, Gymnastik...

DEUTSCHER
SPORTBUND

www.jenair.de
Saalbahnhofstraße 10
07743 Jena
el.: D-(0)3641-825900



Fly
Senne

JEN AIR
Paragliding

Vereinschulung vor Ort
Fliegershop online
Finanzierung ab 0%

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 Gerätezeichnung. Keine Geräteanmeldung. Für Versicherungsfälle in Dänemark vorgeschriebene Deckung ohne Mehrprämie.

Für alle Mftgledsvereine kostenlos

Vereins-Haftpflicht

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

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

e3 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 Invaliddtät.

Umfang: Tätigkeit als vom Mitgliedsverein beauftragter Startleiter.

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,- €

Flug-Unfall Tod und Invaliddtät

Deckungssumme: 2.500,- € bei Tod, 5.000,- € bei Invaliddtät.

Umfang: Verdreifachung möglich. Mitversichert: 24-Stunden-Risiko gemäß AUB inkl. anderer Sportarten, Straßenverkehr, Arbeitsplatz.

Jahresprämie inkl. Vers.-Steuer
23,10 €

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

Flug-Unfall Tod und Invaliddtät 500% Progression

Mitversichert: 24-Stunden-Risiko gemäß AUB inkl. anderer Sportarten, Straßenverkehr, Arbeitsplatz.

Deckungssumme: 2.500,- € bei Tod, 25.000,- € bei Invaliddtät, 125.000,- € bei Vollinvaliddtät.

Jahresprämie inkl. Vers.-Steuer
76,-

Deckungssumme: 2.500,- € bei Tod, 50.000,- € bei Invaliddtät, 250.000,- € bei Vollinvaliddtät.

Jahresprämie inkl. Vers.-Steuer
136,- €

Für alle Mitglieder kostenlos

Bergungskosten

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

Schirmpacker-Haftpflicht

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

Startleiter-Haftpflicht

Deckungssumme: 500.000,- € pauschal für Personen- und Sachschäden.
Umfang: Startleiter mit Luftfahrerschein sowie Beauftragte für Luftaufsicht.

Flug-Unfall nur Invaliddtät

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

Jahresprämie inkl. Vers.-Steuer
6,60 €

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

Jahresprämie inkl. Vers.-Steuer
16,50 €

Flug-Unfall Passagier

Deckungssumme: 2.500,- € bei Tod, 5000,- € bei Invaliddtät.
Umfang: Verzehnfachung möglich

Jahresprämie inkl. Vers.-Steuer
13,30 €

Flug-Unfall Passagier nur in Österreich

Deckungssumme: 40.000,- € bei Tod und Invaliddtät.

Jahresprämie inkl. Vers.-Steuer
47,80 €

Für alle Mitglieder und Mitgliedsvereine kostenlos

Gelände-Haftpflicht

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

Startwinden-Haftpflicht

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

Umfang: Halter und Bediener der Startwinden inkl. der Seilrückholfahrzeuge beim Schleppbetrieb und inkl. der Schleppautos ohne Verkehrszulassung. Ohne Personenschäden im geschleppten Luftfahrzeug.

Startwinden-Haftpflicht

Zusatzdeckung inkl. Personenschäden im geschleppten Luftfahrzeug.

Jahresprämie inkl. Vers.-Steuer
33,20 €

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

Deckung:  weltweit Europa  Deutschland Österreich



... ^{AIP} ZIG/ II N'ILZICAI ^{AIF} 11-C

Das gesamte Know-How von GIN Gliders steckt in diesem Flügel, dem jüngsten Mitglied der Familie, PU ZWILI ist der "Irr-Road Flügel".

Die gekonnte Umsetzung aus Gleden unit Handling, im rünten am Beginn ihrer Karriere, abbr... NF
 tu Thermik - se, die nie müde werden zu fliegen. Beim Fliegen treffen wir immer wieder auf
 unterschiedliche aerologische Bedingungen, Der Zulu gibt Ltd-Vertrauen und Kanendim Flug, damit
 du dich in allen Situationen 100% wohlfühlst und deinen Flug genießen kannst.



>> GIN Kiel System: Der Zulu hat ein neues Design-Merkmal, das auch gut zu selten ist. Das KI System unterstützt die Richtungsstabilität durch eine Kieltasche mit zentraler Leinenaufhängung. Dieses neue System bedeutet auch: Hohe Präzision beim Steuern mit Gewichtsverlagerung, noch bessere Koordination beim Thermikfliegen, leichtes Handling ohne Gierbewegungen, verstärkte Nicksstabilität und Komfort im Flug.

>> DLILV zugelassen zum Fliegen mit Motor in den Grüssen M und L erhältlich mit speziellen Trimmertragegurten als Option.

>> DHV k 4 Grüssen

0+A:

... 1 43 81334 1034
 inFoOaerosportde www.aerosportde

