

B 5591 F

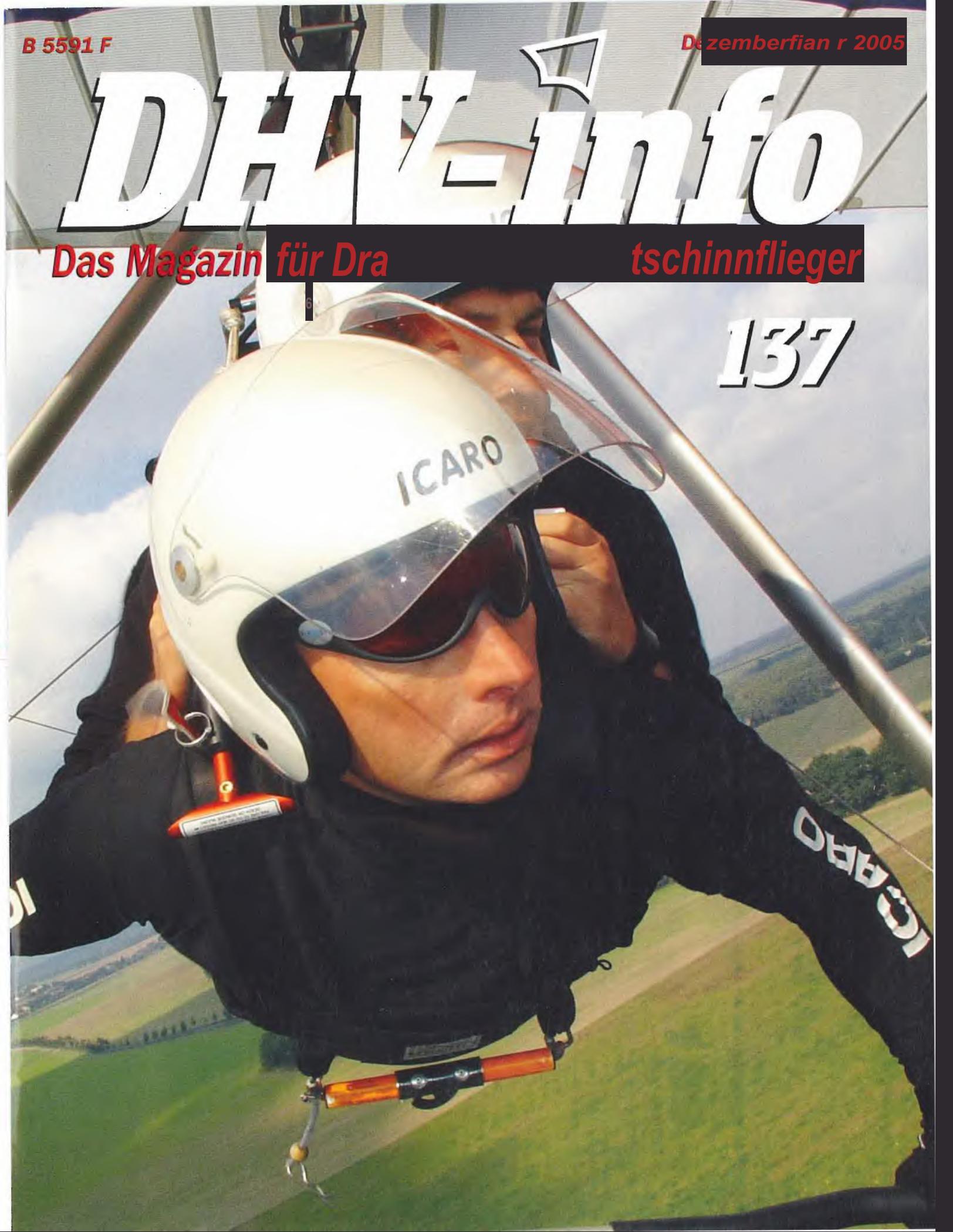
Dezember 2005

DHV-info

Das Magazin für Dra

tschinnflieger

137





DHV Performance Center

Die Profi-Gleitschirmflugschulen

DHV-zertifiziert nach Qualitätsmanagement-Maßstäben

Fluglehrer mit Zusatzqualifikation

Professionelle Ausbildungsangebote und Performance Trainings nach DHV-Standards

Hessische Gleitschirmschule Frankfurt

Hot Sport Sportschulen GmbH
Breslauerstraße 12
35096 Niederweimar/ Marburg
Tel: 06421/12345
Fax: 06421/77455 || **SPOILER**
www.hotssport.de
info@hotsport.de
Der Flugtechnikteil des Performance Trainings findet über Wasser statt!

Rhöner Drachen und Gleitschirmflugschulen

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

form (04.49.76.48

WWW.Witti | ppe.COMI

Harzer Gleitschirmschule

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



Flugschule Siegen

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



Luftikus Eugens Flugschule Luftsportgeräte GmbH

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

LUFTIKUS

GlideZeit Flugschule Tübingen

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



Flugschule Göppingen

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

Sky-Team Paragliding

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

sg(71-17)Viereb

Flugschule Chiemsee GmbH

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

FLUGSCHULE

-CHIEMSEE

Paragliding Performance Center Chiemsee Süddeutsche Gleitschirmschule

Martin Ogger & Richard Gallon
Am Balsberg
83246 Unterwössen
Tel: 08641/7575
Fax: 08641/61826
www.einfachfliegen.de
info@ppc-chiemsee.de



Flugzentrum Ruhpolding

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



Adventure Sports Gleitschirm-Schule

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

.dventUM-Sport'

Paragliding Tegernsee

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



HABIS Flugsport

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



Flugschule Martin Mergenthaler

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

Gleitschirmseute
MartinMergenthaler

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 Bayerwald

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

Flugzentrum

Flugschule Achensee

Eki Maute 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
Teh 0043/3685/22333
Fax: 0043/3685/23610
www.skyclub-austria.com
office@skyclub-austria.com
Der Flugtechnikteil des Performance Trainings findet über Wasser statt



Flugschule Aufwind

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

Euro-Flugschule Engelberg

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

e-"Zgelberl

Q-soo.fmge

Papillon

Harald Huber
rue de l'oglise
F-68470 Fellingring
Tel: 0033/38982-7187
Fax: 0033/38982-7187
www.papillon-web.de
hari@papillon-web.de

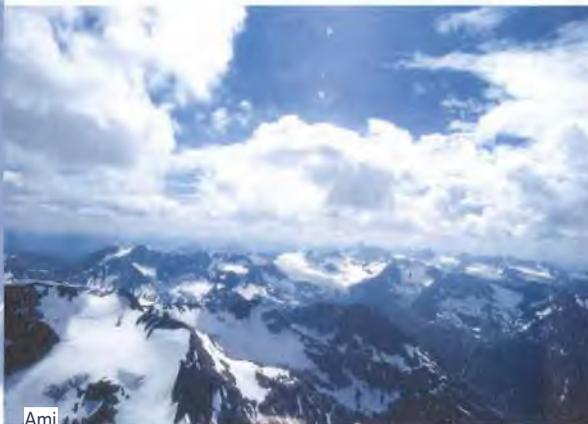




Junior-Challenge 2005



Stubai-Gut zu fliegen im Winter



Augenblicke oben - ein Buch voller Fliegerträume

- | | |
|---|---|
| <p>4 WICHTIG-NEU-KURZ
Neuigkeiten und Wissenswertes</p> <p>7 NEU AUF DEM MARKT
Neues von den Anbietern</p> <p>12 PILOTEN-UMFRAGE
Auswertung 2005</p> <p>14 DER DHV VOR ORT
Regionalversammlungen 2005</p> <p>18 PR FÜR UNSEREN SPORT
Die Öffentlichkeitsarbeit des DHV</p> <p>22 STUBAI - EIN WINTERTRAUM
Skifahren und Fliegen</p> <p>28 AUGENBLICKE OBEN
Ein Buch voller Fliegerträume</p> <p>30 FLIEGEN IN SPANIENS SÜDEN
El Yelmo</p> <p>32 DAS THERMIKBUCH
Eine Rezension</p> <p>34 WINTERFLIEGEN
Wo gibt es Thermik</p> <p>38 MANFRED RUHMER
Geheimnisse des Champions</p> <p>42 WIE ALLES BEGANN
Drachenschulung anno dazumal</p> <p>44 DRACHENFLIEGEN
Trendwende in Sicht</p> <p>46 SPOR1-SPONSORING
Geben und Nehmen</p> <p>48 DHV-JUGEND
Rockin' the Kössen air</p> <p>49 NEUJAHRSWUNSCH</p> <p>53 NFGH
Offizielle Nachrichten für Drachen- und Gleitschirmflieger</p> <p>56 GELÄNDE
Neues aus den Fluggeländen</p> <p>58 SCHLEPP AKTUELL
Neues aus dem Schleppbetrieb</p> | <p>60 FLUGSPORT UND NATUR
Wanderfalke im Fluggebiet Serrig</p> <p>62 ATOSITIS
Eine Satire</p> <p>64 VEREINSNACHRICHTEN
Nachrichten der Vereine</p> <p>72 LESERBRIEFE</p> <p>74 TESTBERICHTE
Ergebnisse der neuen Musterprüfungen</p> <p>82 DHV-ONLINE CONTEST
Resümee eines erfolgreichen Streckenflugjahres</p> <p>88 WETTBEWERBSSPORT</p> <p>88 Junior- und Ladies Challenge</p> <p>90 Junioren in der Drachen-Ligawertung vorn</p> <p>92 Streckenflugseminar von Frauen für Frauen</p> <p>93 Torsten Siegel auf Platz 2 der Weltrangliste GS</p> <p>94 Allgemeine Wettbewerbe</p> |
|---|---|

- 10 DHV-Shop
- 97 Impressum
- 99 Versicherungsprogramm



Foto: Andreas Becker



Begegnungen mit Vögeln – Piloten gesucht!

Immer wieder befürchten Vogelschützer Beeinträchtigungen der Vögel durch das Gleitschirm- und Drachenfliegen. Wir Piloten machen ganz andere Erfahrungen. Häufig drehen wir mit Greifvögeln gemeinsam im Bart nach oben und erleben ein friedliches Miteinander. Wir wollen dies näher untersuchen und suchen für die Flugsaison 2006 Piloten, die die Begegnungen dokumentieren, quasi als eine Art Tagebuch. Verschiedene Fragestellungen sollen berücksichtigt werden. Interessenten wenden sich bitte per mail an gelaende@dvh.de

Neu! – das DHV-Weblog

Seit kurzer Zeit online und schon ein beachtliches Feedback. Wirklich gute Beiträge gibt es auf „Wolkengeflüster“ -www.dhv.de/weblog zu lesen, z.B. ein Biwakflug vom Stoder nach Davos, Gleitschirmfliegen in Indien oder der Goldene Herbst in den Dolomiten!

Fliegen mit Drachen und Gleitschirm bietet eine Menge Erlebnisse. Sei es der Soaring-Flug am Hausberg, ein „Abgleiter“ nach einer Bergtour oder der Streckenflug über wenig oder viel Kilometer. Auch die Flüge im Urlaubsgebiet lassen uns viele Eindrücke sammeln.



Gerade diese Eindrücke begeistern uns und deshalb fliegen wir. Aber auch das Lesen über unseren geliebten Sport macht Freude, kann uns neue Ziele und oft auch wertvolle Tipps geben.

Wir haben hier mit der Internet Plattform „Wolkengeflüster“ eine neue Möglichkeit geschaffen, auch andere an Euren Flügen teilnehmen zu lassen. Also schreibt, wenn Ihr was zu erzählen habt. Vielleicht ein paar Bilder dazu, evtl. ein Track, Ihr werdet viele begeisterte Leser finden!

Lasst andere teilhaben an eurem Flug oder an Urlaubserlebnissen und lasst Euch nicht davon abhalten, wenn es keine „Rekordflüge“ sind. Manchmal ist der gut beschriebene erste Streckenflug, auch wenn es nur wenige Kilometer waren, lesenswerter als eine nüchterne Schilderung eines Hammertags.

Auch die Erlebnisse einer Urlaubswoche können gut beschrieben viel mehr Tipps beinhalten als die nüchterne Sammlung von Kilometern und Punkten.

Wir bieten für die Leser auch die Möglichkeit, zu den Schilderungen einen Kommentar zu schreiben.

DHV-online-Gebrauchtmarkt

648 Gleitschirme und 174 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!

+++ letzte Meldung +++

Gerling beabsichtigt für die kombinierte Passagierhaftpflicht- und Halter-Haftpflichtversicherung alternativ zum Versicherungsprogramm 5.99 eine reduzierte Jahresprämie mit reduzierter Deckungssumme anzubieten. Neues Angebot siehe www.dhv.de, Service.++



X—SA—Weltrekordjagd in Südafrika

Südafrika hat sich in den vergangenen Jahren zu einem beliebten Urlaubsziel entwickelt: Die Weite der Landschaft, die Gastfreundlichkeit der Menschen, Fauna und Flora ziehen immer mehr Besucher in ihren Bann. Für Gleitschirmpiloten hat das Land darüber hinaus etwas Besonderes zu bieten: Das zuverlässige Wetter, die trockene und heiße Wüstenluft und kräftiger Wind machen das Land zu einem der besten Streckenfluggebiete der Welt. Deshalb haben Alfred° Studer und Andre Bussmann Südafrika für ein ehrgeiziges Vorhaben gewählt: Sie wollen mit dem Gleitschirm schneller und weiter fliegen als je ein Mensch zuvor und die bestehenden Weltrekorde brechen. Im Januar dieses Jahres waren sie das erste Mal in De Aar, einem Streckeneldorado in der Wüste zwischen Kapstadt und Johannesburg. Diesen Aufenthalt nutzten sie, um sich mit den Flugbedingungen im südafrikanischen Flachland vertraut zu machen. Das Potential des Gebiets war überwältigend und so beschlossen sie bereits damals die Rückkehr. Am 12. Dezember starten sie nun ihr Projekt X-SA. Vier Wochen lang werden sie in De Aar jede Chance nutzen, um die bestehenden Weltrekorde zu brechen. Der Rekord in freier Strecke liegt derzeit bei 423 Kilometern und muss von ihnen um mindestens 2 % übertroffen werden – ein ehrgeiziges, aber nicht unmögliches Ziel! Um dieses Projekt nicht nur für sie selbst, sondern auch für andere Flugsportbegeisterte spannend zu machen, erstellen sie eine eigene Homepage (www.x-sa.ch), auf der sie täglich über Erfolge und Misserfolge berichten werden. Außerdem planen sie Live-Tracking über GPS und Internet, um allen Interessierten die Möglichkeit zu geben, ihre Flüge live mitzuverfolgen.

Coupe Icare 2005

Saint Hilaire (F) hatte Ende September zum 23. Mal Piloten und Besucher auf das bekannte Hochplateau oberhalb Touvet bei Grenoble eingeladen. Und alle kamen. Selbst aus „Down Under“, war eine australische Gruppe zum traditionellen Verkleidungswettbewerb angereist. Übersattet wurde das bunte Fliegerfest durch einen tragischen Unfall beim Zusammenstoß eines



Drachenfliegers mit einem Gleitschirm während einer Kunstflugvorführung, den der Drachenpilot nicht überlebte. Wegen der Rettungsaktion musste der Verkleidungswettbewerb gestoppt werden und das am Start stehende „Ententeam“, aus Deutschland

konnte seinen fliegenden 2CV leider erst am nächsten Tag, außerhalb der Wertung, in die Luft bringen.

Während der Verkleidungswettbewerb seit Jahren immer mehr Zuschauer anlockt, hat das Interesse am Filmwettbewerb etwas nachgelassen. Vielleicht liegt es aber auch an den Filmangeboten.

Unter den Preisträgern finden sich alleine 4 Filme, die über Fallschirmspringen und Basejumping berichten. Aus deutscher Sicht gab es dennoch Grund zur Freude. Till Middelhaue gewann mit „East Wind“, einem Roadmovie mit motorisierten Gleitschirmen, den Preis als bester Newcomer

DHV-anerkanntes Sicherheitstraining

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

Flugschule Chiemsee

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

GlideZeit Flugschule Tübingen

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

HABIS Flugsport

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

Flugschule Achensee

Ecki Meute
Buchau 20
A-6212 Maurach
TK: +43/5243/20134
Fax: +43/5243/20135
www.skyconnection.at
office@skyconnection.at

Sky Club Austria Walter Schrempf

Mooshelm 113
A-8962 Gröbming
Tel: +43/3685/22
Fax: +43/3685/23
www.skyclub-austria.com
office@skyclub-austria.com



D.H16



**Laufend neu auf
www.dhv.de
...Nachrichten
aktuelle Termine
Sicherheit...**

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 montagszwischen 10:00 und 13:00 Uhr unter Tel. 089/514636-35.

Schleppauskünfte

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

**Travel & Training auf
www.dhv.de**

**Über 128 Angebote
in 21 Ländern
warten auf Dich!
Klick Dich rein!**



Fotowettbewerb 2005

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

Schickt uns **Eure Impressionen und Schnappschüsse vom Fliegen.**

Für die besten Gleitschirm- und Drachenbilder, die bis zum 10.1.2006 beim DHV eingehen, erhalten die Einsender folgende Preise:

1. Platz Drachen- und 1. Platz Gleitschirm

je 150 Euro

2. Platz je 100 Euro

3. Platz je 50 Euro

Außerdem gibt es je eine Sonderprämie von 100 Euro für das beste Schleppfoto **und das beste Kombi-Bild, das Gleitschirm plus Drachen zeigt.**

Alle Prämien werden zusätzlich zum üblichen Bildhonorar bezahlt, das bei Verwendung eines Bildes im Info fällig wird.

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

Die automatische Nummerngebung der Kamera genügt nicht. Desweiteren müssen digitale Bilder auf 300 dpi Bildgröße umgerechnet und als jpg abgespeichert sein.



SWING OLC Party 2005

Am 1. Oktober Wochenende fand zum 2. Mal die Swing OLC-Party statt, die als kleines Dankeschön für alle Piloten organisiert wurde, die am Online Contest 2005 mit einem Swing Schirm teilgenommen hatten. Die Party fand diesmal in den landschaftlich faszinierenden Dolomiten, direkt am Landeplatz in Campitello, statt. Auch die Jeansmarke Mustang war eingeladen und spendierte am Samstagvormittag ein typisch bayerisches Weißwurstfrühstück für alle Piloten. Bei leicht bedecktem Himmel kamen alle zu schönen Flügen in einer atemberaubenden Kulisse. Die meisten Piloten nahmen auch am Punktlandwettbewerb teil, bei dem eine Sektflasche als Zielpunkt diente, die man umzustossen musste, um sie anschließend mit nach Hause zu nehmen. Am Abend fand schließlich – nach einem ausgiebigen 3-Gang-Menü im Sporthotel Enrosadira in Campitello – die Siegerehrung mit Preisver-

leihung statt. Wie schon im Jahr zuvor geht der 1. Platz an den erfolgreichen Schweizer Piloten Alfred() Studer, der mit seinem Stratus 5 beeindruckende 2.819 km erfolg. Auf Platz 2 folgt knapp dahinter der Schweizer Andre Bussmann, der ebenfalls mit 2.718 km punktete. Platz 3 geht an den Kemptner Stefan Traut. Unter den Damen gewann die Schweizer Meisterin 2005 Wibke Apholt. Die Pokale und Warengutscheine wurden am Samstag während der Swing-OLC Party übergeben. Insgesamt erflogen in diesem Jahr 238 Swing Piloten (12% aller OLC Beteiligten) – auf den verschiedensten Geräten von Axis 3 bis Stratus 5 – insgesamt 51.790 km. Eine beeindruckende Leistungssteigerung, wenn man dies mit dem Vorjahr 2004 vergleicht, als dies noch 28.255 km waren und dabei an das bescheidene Sommerwetter von 2005 denkt. Dafür war es uns eine Ehre, an 54 Swing Piloten Gutscheine im Gesamtwert von 9.583 Euro übergeben zu dürfen.



Ski & Fly

Einen exklusiven Flugurlaub ohne Schlechtwetter bietet die Flugsportschule Sky Club Austria im März Gleitschirmfliegern, die auch Schifahren können. „Als zentrale Flugschule in einer der größten Wintersportregionen der Alpen verbinden wir Fliegen und Schifahren perfekt,“ so der begeisterte Skifahrer, Fluglehrer/Berg- und Schiführer Walter Schrepf, der die Ski & Fly Touren rund um den Dachstein mit viel Liebe zum Detail zusammengestellt hat und teilweise auch selbst leitet. Kurse gibt es mit Ausgangspunkt Ennstal und Obertraun am Krippenstein/Hallstättersee. Mehr Infos unter www.skyclub-austria.at.

Neues bei schwerelos.de

Die Umbauarbeiten an schwerelos.de sind beendet. Es wurde einiges getan, um die Seiten flotter (im Hinblick auf das Design und die Ladezeiten) zu gestalten. Außerdem ist schwerelos.de nun auch wieder mit in einer mobilen Variante für Handy- und PDA-Nutzer verfügbar. Die Einstiegsseite lautet: <http://mobil.schwerelos.de>.

Schwerelos.de ist ein Flugsport Portal, das aktuelle Trends, wichtige News und sicherheitsrelevante Meldungen zeitnah an den Piloten meldet.

Internetmarktplatz für Flugsport-Fans & Co

Unter www.oouma.de erreicht man den „outdoor-market.“ Hier können Outdoor-Artikel von Privatpersonen oder auch vom Handel zu einem Festpreis oder zur Versteigerung angeboten oder gekauft werden. Zur einfacheren Zuordnung der einzelnen Artikel ist oouma.de in spezielle Outdoor-Kategorien gegliedert. Aktuell stehen zur Verfügung: Alpinsport, Angeln, Camping, Caravan, Flugsport, Garten, Golf, Jagd, Radsport, Reiten, Wandern und Wassersport. Alle Neumitglieder erhalten bei der Online-Anmeldung ein extra Startguthaben.

outdoor-
market®

der Internet-Marktplatz tu.
Nerv.

Tegernseer Tal Montgolfiade

Großes Heißluftballontreffen vom 25.1. bis 29.1.2006 mit Special Shapes, Fallschirmspringern und Gleitschirmfliegern.



Verstärkung bei turnpoint.de

Elisabeth Rauchenberger, langjährige erfolgreiche Gleitschirm-Wettkampfpilotin, kümmert sich ab sofort bei Turnpoint um den österreichischen Markt, „Ich komme ja ursprünglich aus dem Verkauf und habe Tourismusmarketing gelernt. Obwohl ich jetzt vom internationalen Wettkampffliegen zurückgetreten bin, ist Gleitschirmfliegen nach wie vor meine Leidenschaft. So lag es auf der Hand, diese beiden Komponenten miteinander zu verbinden“, so Rauchenberger, die nach 15 Jahren Schweizeraufenthalt wieder in

Österreich lebt. „Ich freue mich auf die Zusammenarbeit mit meinen Landsleuten. Nach so vielen Jahren im Ausland, wird es nun endlich Zeit, dass ich meine Heimat kennenlernen.“ Die Firma Turnpoint in Baierbach, Rosenheim, ist Generalimporteur für GradientSchirme, WoodyValley und Karpofly Gurtzeuge und die Handschuhmarke Schwenket. Außerdem entwickelt Turnpoint unter dem Branding Incase eigene Rettungssysteme. Büro Österreich: Elisabeth Rauchenberger, elisabethturnpoint.de, www.turnpoint.de, Tel: 43/69910000275.

Infinity Light — ultraleichtes Wärmewunder

Outdoor-Spezialist Berghaus schreibt das Thema Lightweight ganz groß: Im Rahmen der sehr erfolgreichen Extrem Light Serie wurde eine superechte Wärmejacke aus PERTEX® Quantum und PrimaLoft® PL1 entwickelt. Der unglaubliche 275 Gramm leichte Schlupfanorak vereint die Vorteile von Daunen mit der Stärke von Kunstfasern. Die Infinity Light ist komfortabel, sehr vielseitig einsetzbar, superklein zu packen und für ihr Gewicht ein echtes Wärmewunder! Ideal für Drachen- und Gleitschirmfliegen im Winter.



PrimaLoft® PL1 ist eine 100 % synthetische Füllfaser mit einem Gewicht von 60 g/qm. Sie erreicht fast die Wärmeleistung von Daunen und übertrifft alle anderen synthetischen Materialien deutlich. Aber sie leidet nicht unter dem Daunen-typischen Nachteil der Nässe- und Feuchtigkeitsempfindlichkeit. Im Gegenteil, PrimaLoft® weist Wasser in hohem Maße ab und behält in feuchtem Zustand immer noch rund 80 % seiner Isolationsfähigkeit! Der sehr atmungsaktive Oberstoff PERTEX® Quantum gehört mit einem Gewicht von nur 30 g/qm zu den leichtesten Geweben der Welt. Er ist winddicht, wasserabweisend und im Verhältnis zum Eigengewicht unglaublich abrieb- sowie reißfest. Die Infinity Light kann man solo über der Funktionswäsche tragen, sie eignet sich aber auch als Outer Shell über einem Fleece oder anstelle eines Fleece als Wärmelage

unter einer GORE-TEX®-Jacke. Mehr Informationen bei www.berghaus.com oder der kostenlosen Hotline 0800/100 8765 (nur aus Deutschland).

Sonderpreise für Trinksysteme

Die Trinksysteme von Deuter gibt es in drei verschiedenen Größen, die mit der Trinksystemkompetenz von Source Vagabond ausgestattet sind. Der praktische Schiebe-Clip ermöglicht durch die komplette Öffnung der Blase einfaches Befüllen und Säubern. Absolut auslaufsicher. Die Trinksysteme sind bei Flug- und FunSport-online für alle DHV Mitglieder mit einem Sportlernachlass von 20 % auf den Verkaufspreis von 19,95 für 1 Ltr., 22,95 für 2 Ltr. und 24,95 für die 3 Ltr. Blase erhältlich. Dieser Nachlass gilt auch für alle anderen Artikel aus dem Deuter Programm wie Rucksäcke, Taschen und Schlafsäcke. Eine komplette Übersicht findet Ihr unter www.deuter.com. Bestellen kann man bei: Flug- und FunSport, Poststraße 10, 53547 Roßbach/Wied. Anfragen zu Infos bitte an edmundplag@web.de oder unter Tel: 0172/2135982.



Das Beste aus zwei Welten

Bei der Funktionsunterwäsche Active Wool kombiniert Craft das Beste aus zwei Welten: Die Kunstfaser Polyester sorgt für den guten Feuchtigkeitstransport und ein angenehmes Microklima auf der Haut, das Naturmaterial Wolle hingegen wärmt und verhindert Geruchsentwicklung. Craft verarbeitet die beiden Materialien in einem zweiflächigen Strick. Auf der Innenseite befinden sich die Polyestergerne. Sie nehmen selbst praktisch

keine Feuchtigkeit auf und transportieren den Schweiß nach außen ab, Sie gewährleisten außerdem, dass die Wolle nicht kratzt – auch nicht bei Menschen mit empfindlicher Haut – weil nur das weiche Polyester mit der Haut in Berührung kommt. Die Kammgarnwolle auf der Außenseite hingegen absorbiert Feuchtigkeit. Außerdem hat Wolle zwei absolut einzigartige Fähigkeiten: Sie wärmt auch noch, wenn sie feucht ist und sie verhindert die Entstehung von unangenehmen Gerüchen. Craft strickt Active Wool aufwändig dreidimensional, so dass innen Lufttaschen entstehen, die die Wärmeleistung weiter erhöhen. Deshalb ist Active Wool eine perfekte Wärmewäsche für Drachen- und Gleitschirmflieger bei genussvollen Winterflügen. Weitere Informationen auf der Website www.craft.se.

10 Jahre Blue Sky

Ein besonderes Programm hat die Sillianer Gleitschirmschule Blue Sky für 2006 aufgelegt. Neben den Kursangeboten und Fliegerreisen werden alle Startmöglichkeiten in der Umgebung auf einer Karte vorgestellt. Zahlreiche Hotels, Pensionen und Zimmervermietungen weisen auf ihre Übernachtungsmöglichkeiten hin. Nähere Infos unter blue-sky@magnet.at oder www.blueskv.at.



Augenschmaus im Doppelpack

Nova bringt in Zusammenarbeit mit Ara Edition auch 2006 wieder einen tollen Kalender heraus. Dieses Mal machen nicht nur eindrucksvolle Fotografien Lust aufs Fliegen, sondern es gibt zum Preis von 9,95 Euro noch eine 45-minütige Video-CD dazu! Die Fotos nehmen den Betrachter – egal ob selbst Flieger oder nur „Träumer“ – mit auf eine Gleitschirm-Alpentour. Die Video-CD beinhaltet drei Filme: Gleitschirmabenteuer in Bolivien und Chile von Jacques-Paul Stefani, der stimmungsvolle Bericht eines Flugs vom Seekar bei Innsbruck hinüber zum Achensee sowie herrliche Auf-

nahmen aus dem Stubaital. Ein tolles Geschenk für Gleitschirmflieger (und für alle Fußgänger, die den Traum vom Fliegen noch mit sich herumtragen). Außergewöhnlich sind auch die vielen Bonus-Bilderaufden Rückseiten. Der Kalender ist im Buchhandel und bei vielen Flugschulen erhältlich. Charly-Produkte, Tel: 08364/1286 oder www.charly-produkte.de.

Andalusien

Otivar ist eines der besten Fluggebiete in der Gegend von Almunecar. Dort wurde ein wunderschöner Wohnturm für zwei Personen errichtet. Dieser kann ab sofort gemietet werden. Otivar liegt im Rio Verdetal, 13 km vom Meer und der Stadt Almunecar entfernt, 60 km sind es nach Granada zur Alhambra. Die Gegend ist sehr vielfältig, außer zum Fliegen gibts auch sehr gute Möglichkeiten zum Sportklettern und Mountainbiken. Infos unter www.wohnturm-andalusien.de.



Fliegerunterkunft zwischen Bologna und Florenz

Die Pension „Il Leone“ in S. Benedetto befindet sich auf ca. 700 m Meereshöhe unweit der Autobahn Bologna - Florenz. In der Nähe gibt es verschiedene Möglichkeiten zum Drachen- und Gleitschirmfliegen. Bed & Breakfast „Il Leone“, Podere „La Ca“, Lucio und Gianna Ciampi, Via della Collina 11, 1-40048 San Benedetto Vät di Sambro (Bo), Tel: +39/3476519060.

Gleitschirmkalender 2006

Der aero media Versand www.Elementbuch.de führt ab sofort wieder den Gleitschirm Kalender des spanischen Perfils Verlag. Der mehrsprachige Kalender, darunter deutsch und englisch, ist mit hervorragenden Aufnahmen von Martin Scheel, Andreas Busslinger, Michel Ferrer und anderen ausgestattet. Weiterhin gibt es von diesem Verlag noch ein Buch über Motor- Gleitschirmfliegen sowie ein Gleitschirm-Komikbuch. Mehrinfos unter www.Elementbuch.de.

Icaro - News

Pünktlich zum Start der kalten Jahreszeit bietet der Gleitschirm- und Drachenbauer Icaro eine Jacke für das "Aprös-Fly" an. Die Jacke ist warm, angenehm zu tragen und auch optisch gelungen. Die Icaro-Teamjacke ist in den Größen S-XL und in den Farben schwarz oder dunkelblau mit hochwertigem Icaro-Stick auf dem Rücken und der Brust erhältlich. Passend dazu wurde die bewährte Body Bird Neopren Windstopper-Jacke im Icaro-Look unter Verwendung von Hightech-Materialien auf den neuesten Stand gebracht. Die Jacke, die sowohl für Gleitschirm- als auch für Drachensportler gleichermaßen gedacht ist, vereint Speedarms und winddichte Jacke in einem und ist durch ihr niedriges Gewicht optimal für alle Arten von Flugunternehmungen geeignet. Für Gleitschirmpiloten, die einen Overall bevorzugen, bietet Icaro den neuen „Indren 3“ an. Er wurde im Vergleich zu seinem Vorgänger in vielen Bereichen „refreshed“ und ist nun auch im neuen Icaro-Farbdesign schwarz/silber erhältlich. Der stabile Reißverschluss, die gute Passform und der weite Oberkörperbereich, um bei kalten Wetterbedingungen einen Fleece unterzuziehen, sind nur einige der Features dieses Ganzjahres-Flugoveralls aus dem hochwertigen Cordura Material. Weitere Informationen findet man unter www.icaro-wings.de oder www.fly-more.com oder der Tel: +49(0)8034/909700.

EDELSTAHLGEHÄUSE
100m Wasserdicht
Mineralglas
Klettband

75,- €
inkl.
Geschenketui

www.AVENA-UHREN.de
AVENA-Uhren *Epslfach 7544 Straubenhardt* FON 07082 / 414700

Bücher / Lehrpläne /



WOLKEN, WIND UND THERMIK

Eine Lehr- und Informations-En für Drachen- und Gleitschirmflieger des DHV. Anschaulich hat Chadie löst in Zusammenarbeit mit dem DHV-Lehrteam, insbesondere dem Meteorologen Hannes Schmalz die Themen Windsysteme, Thermik, Frontensysteme und Wenergetikane Für die Ausbildung zum Drachen- und Gleitschirnpiloten beschreibt dieser Film die wichtigsten Inhalte im Fach Wetterkunde. Jetzt auch als VHS erhältlich. Filmdauer 53 Min, Preis 19,00 Euro fugt Versandkosten)



T-Shirts für Drachen- und Gleitschirmflieger.

Basic-Shin der Qualitätsmarke Switcher 170 gr./m2 in den Farben rot und beige, mit „Drachen“- oder „Gleitschirm“- Motiv - siehe Abb. Größe 5 Länge: ed. 62 cm Größe M Länge: ca. 67 cm Größe L Länge: ca. 73 cm Größe XL Länge: ca. 76 cm Preis: 15,90 € zag Versandkosten



Die T-Shirts fallen groß aast



NE SCHÖNSTEN FLUGGEBIETE DER ALPEN

4. Auflage des Klddoor-Führers von Oliver Guenay mit vielen neuen Infos zu ausgewählten Fluggebieten der sechs Alpenländer Deutschland, Frankreich, Italien, Slowenien, Schweiz, und östeneich, Mit vielen Fotos, 256 Seiten (Ausgabe 2005) Preis 39,50 Emu (zig. Vervwelvestim)



PARAGLIDING 2006

Gleitschirmkalencier Format 30x30 cm mit tollen Bildern die Lust auf 's Fliegen machen. Als Beilage gibt es außerdem eine 45. Min. Video-0D mit 3 Filmen die sowohl Piloten als auch Fußgänger gleichermaßen begeistern wird. Preis: 9,85€ Versand/Inland)



Kalender vom Gleitschirmfliegen

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



Kunstkalender vom Gleitschirm- und Drachenfliegen

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



AND THE WORLD COULD FLY

Anlässlich ihres 100- yeigen Bestehens hat die FAI ein englischsprachiges Buch über die Geschichte des Drachen- und Gleitschirmfliegens herausgegeben. Ein besonderer Leckerbissen sind die zahlreichen historischen Aufnahmen von den Ursprüngen des Drachen- und Gleitschirmfliegens. 103 Seiten, Preis 22,00 €



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, Preis: 15,25 €



Flugführer Berner Oberland - Jura

Die schönsten Fluggebiete im Gleitschirmparadies Schweiz (Berner Oberland, Berner und Freiburger Voralpen. Jura, Genf) von Urs Lötseher mit Fotos von Andreas Busslinger dargestellt auf 160 Seiten. Preis: 29,00 €



Flugführer Zentralschweiz

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



Erste Hilfe Päckchen

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



Schlepp-Lehrplan

Lehrpläne zum Thema Windschlepp und Lit-Schlepp. 1Nindschlepp 85 Seiten Preis: 16,901 UL-Schlepp 60 Seiten Preis: 12,50

Prüfungsfragen

kiGS A-Schein	Preis: 12,00
FIG A-Schein	Preis: 12,30
HG. GS 8-Schein	Preis: 10,30 €
Flugfunk	Preis: 3,60
GS Passagier	Preis: 7,00 €

- Sammelordner

Preis: 0,20 €

Flugbuch für Drachen- und Gleitschirmflieger

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

Rettungsschnur-Set

Bestehend aus 30m Nylon-Flechtschnur und 30g Bleigewicht Preis: 4,10 €



Fluggebiete der Alpen

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



Fluggeländharte Italien

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



Deutsche Fluggelände Karte

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

131117-SHOP

/ CDs / Karten / Sicherheit / Unterhaltung



Neu

Überarbeitete Fassung

Lehrplan-Passagierfliegen

Dieser Lehrplan dient als Grundlage für die Ausbildung zur Passagierberechtigung für Gleitschirmfliegen. Aber auch für die vielen Piloten, die eine Tandemberechtigung bereits besitzen, ist er eine Informationsquelle über den aktuellen Stand des Luftrechtes, Haftungs- und Versicherungsfragen, die optimale Ausrüstung und die aktuelle Flugtechnik. Der Lehrplan ist so aufgebaut, dass die einzelnen Abschnitte in sich geschlossen sind und eine möglichst umfassende Information über diese Themen geben.
Preis: 19,90 €



Neu

AUGENBLICKE OBEN -

Eine Dokumentation über aufregende Flüge, spektakuläre Abenteuer und ungewöhnliche Piloten wie Oliver Guenay - Abenteuer in Mittelasien, Ostafrika, Südamerika, den Alpen und Hochkarpaten, Will Gadd - Langstreckenweibekord und Querung der USA; Angelo d'Arrigo - Fliegen mit Adlern; Red Bull X-Alps - dem spektakulären Gleitschirmwettrennen; Bob Drury - Abenteuer vor den Eiseisen des Himalaya; und Mad Mike Küng - dem Meister der Flugakrobatik und seinem Sprung aus 10.100 Metern.
Buch von Oliver Guenay 264 Seiten, 39,00 € zzgl. Versand



Die schönsten Fluggebiete rund um das Mittelmeer

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



Gleitschirmfliegen für Meister

Das Lehrbuch für den SÜeckelflieger wurde jetzt grundlegend überarbeitet, erweitert und aktualisiert. Neu hinzugekommen ist der Beitrag von Claus Vischer. Der Gleitschirmfliegerlehrer und erfolgreiche Streckenflieger im Mittelgebirge und Flachland gibt im Kapitel Streckenflug "Flachland" sein wertvolles Wissen für den Streckenerfolg außerhalb der Alpen weiter. Die beiliegende CD-ROM bietet ein packendes Video über einen Streckenflug des Gleitschirmfliegers 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 Peter Janssen, Karl Slezak und Klaus Tänzler nach offiziellem Lehrplan. Mit einer beiliegenden CD-Rom mit Videos zum Buch und über 100 brillanten Farbfotos. Sowohl für Flugschüler zur Unterrichtsbegeleitung als auch für erfahrene Gleitschirmpiloten durch die ausführliche Gefahrenreineisung ein wertvoller Sicherheitsgewinn.
Preis: 35,70 €



Drachenfliegen für Meister

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



Drachenfliegen

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



Starten, Steuern, Landen mit dem Gleitschirm

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



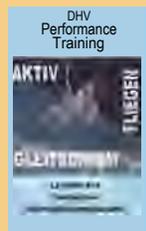
Starten, Steuern, Landen mit dem Drachen

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



FAEE FLICHT Film Award

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



Aktiv Gleitschirm fliegen

Der Lehrfilm stellt sämtliche Inhalte des Performance-Trainings vor und zeigt die entsprechenden Übungen. Das Video ist in erster Linie für die engagierte Fort- und Weiterbildung in Schulen und Vereinen geeignet, es sei aber auch der interessierten Piloten, dem interessierten Piloten am heimischen Fernseher Lust auf Training und Weiterbildung machen.
Herstellung: Charlie Jöst zusammen mit dem DHV-Lehdeam. Filmdauer: 42 Minuten. Zum Verkauf als VHS-Video.
Preis: 20,45 €



Am Seil nach oben

Windenschlepp für Drachen- und Gleitschirmflieger. Der neue Lehr- und Informationsfilm des Deutschen Hängegleiterverbandes zeigt alles Wissenswerte zum Thema Windenschlepp. Gleitschirm- und Drachenschlepp werden getrennt vorgestellt, aber beide Filme werden gemeinsam auf einer einzigen Kassette (160 Min.) ausgeliefert. Das Video ist nicht nur für die Schleppausbildung Mteressant, sondern bietet auch den erfahreneren Windenfliegern einige neue Tipps und Tricks zum Thema Schlepp. Preis: 20,45 €



Heiter bis wolkig

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

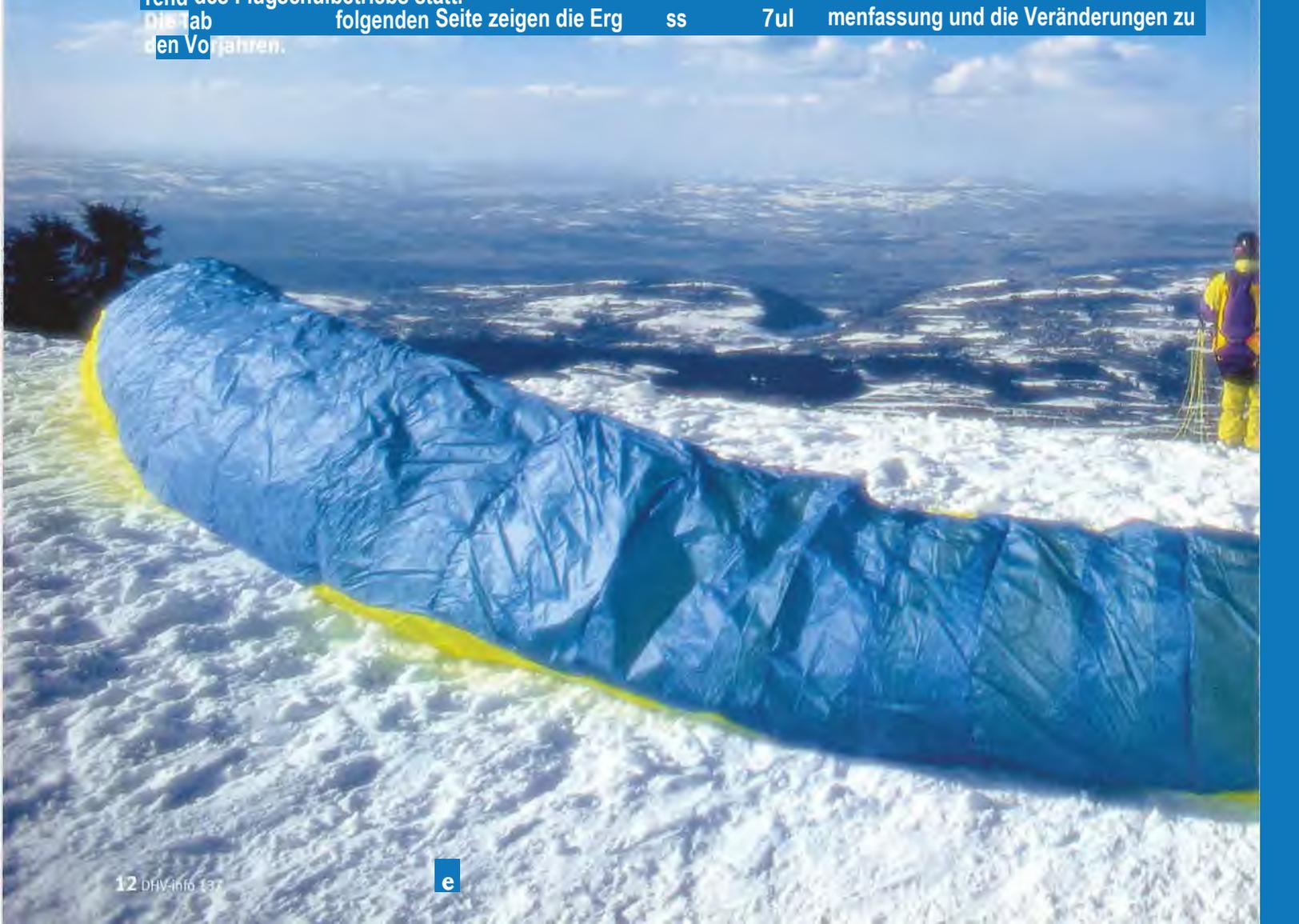
DHV-Pilotenumfrage

Jeder neue A-Schein-Pilot erhält seit 1997, zusammen mit seiner Fluglizenz und der DHV-Sicherheitsbroschüre, einen Fragebogen zur Bewertung der Ausbildung in seiner Flugschule. Jedes Jahr werden von den Piloten zwischen 500 und 700 Fragebögen an den DHV zurückgeschickt, die Datenbank ist inzwischen auf gut 5000 ausgewertete Fragebögen angewachsen.

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

Für den DHV hat die Pilotenumfrage eine wichtige Kontrollfunktion. Die Ergebnisse sind beispielsweise Grundlage für die Arbeit der Ausbildungsaufsicht. Flugschulen, die auffallend schlechte Bewertungen von ihren ehemaligen Flugschülern bekommen, werden gezielt kontrolliert. Die Kontrollbesuche finden unangemeldet während des Flugschulbetriebs statt.

Die abfolgenden Seite zeigen die Ergebnisse und die Veränderungen zu den Vorjahren.



Wie beurteilst Du den theoretischen Unterricht Deiner Flugschule ?

Zeitraum	sehr gut	gut	zufriedenstellend	verbesserungswürdig	ohne Angabe
bis 12/1999	50%	38%	7%	30/0	2%
bis 11/2000	50%	38%	6,5%	3,5%	2%
bis 11/2002	57%	36%	2%	0%	0%
Bis 10/2003	59%	35%	5%	1%	0%
Bis 10/2004	58%	34%	6%	2%	0%
Bis 10/2005	59%	34%	6%	1%	0%

Wie beurteilst Du den Zustand der Schulungsgeräte Deiner Flugschule ?

Zeitraum	sehr gut	gut	zufriedenstellend	verbesserungswürdig	ohne Angabe
bis 12/1999	50%	36%	8%	2%	4%
bis 11/2000	50%	36%	8%	2%	40/0
Bis 11/2002	54%	38%	6%	2%	0%
Bis 10/2003	61%	32%	5%	20/0	0%
Bis 10/2004	58%	36%	5%	1%	0%
Bis 10/2005	60%	34%	5%	1%	0%

Wie beurteilst Du die organisatorischen Fähigkeiten Deiner Flugschule ?

Zeitraum	sehr gut	gut	zufriedenstellend	verbesserungswürdig	ohne Angabe
bis 12/1999	46%	34%	10%	9%	1%
bis 11/2000	45%	35%	10%	80/0	2%
Bis 11/2002	45%	38%	12%	5%	00/0
Bis 10/2003	47%	40%	90/0	4%	0%
Bis 10/2004	50%	37%	9%	4%	0%
Bis 10/2005	54%	34%	9%	30/0	0%

Wie beurteilst Du das Sicherheitsbewusstsein Deiner Flugschule ?

Zeitraum	sehr gut	gut	zufriedenstellend	verbesserungswürdig	ohne Angabe
bis 12/1999	81%	13%	2%	2%	2%
bis 11/2000	82%	12%	2,5%	1,5%	2%
Bis 11/2002	84%	14%	1%	1,0/0	0%
Bis 10/2003	82%	17%	0%	1%	0%
Bis 10/2004	87%	11%	1%	1%	0%
Bis 10/2005	85%	12%	2%	1%	0%

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

Zeitraum	sehr gut	gut	zufriedenstellend	verbesserungswürdig	ohne Angabe
bis 12/1999	61%	29%	5%	4%	1%
bis 11/2000	61%	29%	5%	3,5%	1,5%
bis 11/2002	63%	30%	4%	3%	0%
Bis 10/2003	63%	32%	2%	3%	0%
Bis 10/2004	67%	28%	40/0	1%	0%
Bis 10/2005	67%	28%	3%	2%	0%

Wie beurteilst Du den DHV-Prüfer ?

Seine Entscheidung⁹en waren entsprechend den Prüfkriterien korrekt ?

bis 12/1999	Ja: 98,4%	Nein: 1,6%
bis 11/2000	Ja: 98,6%	Nein: 1,4%
Bis 11/2002	Ja: 99,2%	Nein: 0,8%
Bis 10/2003	Ja: 98,9%	Nein: 1,1%
Bis 10/2004	Ja: 98,6%	Nein: 1,4%
Bis 10/2005	Ja: 98,8%	Nein: 1,2%

Sein Auftreten war freundlich und kompetent ?

bis 12/1999	Ja: 97,4%	Nein: 2,6%
bis 11/2000	Ja: 97,3%	Nein: 2,7%
Bis 11/2002	Ja: 96,5%	Nein: 3,5%
Bis 10/2003	Ja: 97,1%	Nein: 2,9%
Bis 10/2004	Ja: 97,3%	Nein: 2,7%
Bis 10/2005	Ja: 99,3%	Nein: 0,7%



Foto: Andreas Busslinger

1111111".9" --



Der DHV vor Ort – die Regionalversammlungen 2005

Mit schwäbischen Spezialitäten wurden die Besucher der Regionalversammlung Südwest verwöhnt. Die Hohenhaslacher Flieger hatten in den Kelter im historischen Weinbauort Hohenhaslach geladen. Neu gewählter Regionalbeirat ist Klaus Kienzle, er löst Luise Christmann ab.

Nobel tagte die RV Mitte in Bonn im Hilton. Selten war eine Regionalversammlung Mitte so gut besucht. Hartmut Schlegel, Vorsitzender des gastgebenden Vereins DGC Siebengebirge, war selbst überrascht über den großen Zuspruch. Die Gründe dafür dürften in dem attraktiven Vortragsangebot und der zentralen Lage Bonns zu finden sein. Regionalbeirat Mitte ist Frank Herr.

„15 Jahre Drachen- und Gleitschirmfliegen in den neuen Bundesländern“ wurde in der Region Ost gleichzeitig mit der Regionalversammlung gefeiert. In Laucha war 1990 in einem offiziellen „Anfliegen“ im Zuge des Mauerfalls von der damaligen DDR-Regierung der gesamte Luftsport, und damit erstmals auch das Drachen- und Gleitschirmfliegen, als freier und selbständiger Sport anerkannt worden. Wieder gewählt: Regionalbeirat Siggie Prietz.

Der Norden versammelte sich in Hamburg. In alter Tradition fand die Tagung im Cafe Ehrenstein — ehemalige Auszeit — statt. Schwerpunktthema waren Fluggelände. Die Übernahme des alten Militärfluggeländes „Hun-

rigerWolf“ durch Flugsportler, auch Drachen- und Gleitschirmflieger, schafft hier neue Möglichkeiten. Gerd Olbinsky wurde als Regionalbeirat im Amt bestätigt.

Sportliches Ambiente empfing die Teilnehmer der Versammlung Südost. Die Ingolstädter hatten die Gaststätte der freien Turnerschaft Ringsee ausgesucht. Interessiert zeigte sich auch das regionale Fernsehen. Jürgen Polifke von Intv nutzte die Gelegenheit zu Interviews mit den Experten. Noldi Kummer wurde erneut zum Regionalbeirat gewählt.

Wie üblich bot der DHV neben den Regularien ein abwechslungsreiches Programm. Das Interesse war allenthalben groß. Bieten doch die Versammlungen außer interessan-



Für DHV-Testpilot Christoph Kratzner ging ein Laucha ein alter Traum in Erfüllung: Flug in einem echten Oldtimer aus den Zwanzigern, „Hols der Teufel“, nachgebaut von Gerhard Malescka, li und Ulf Kern.



Bei traumhaftem Wetter nutzten auch Charlie Jöst und Björn Klaassen (Foto) die Möglichkeit, sich von der Winde auf fast 400 Meter Höhe schleppen zu lassen.

ten Vorträgen den persönlichen Kontakt zum DHV. Ansprechpartner aus allen Referaten standen zur Auskünften vor Ort bereit.

Die Versammlung eröffneten der DHV-Vorstand Charlie Jöst sowie die jeweiligen Vorsitzenden der gastgebenden Vereine.

DHV Geschäftsführer Klaus Tänzler berichtet über den Kampf des DHV gegen die in NRW neu errichtete bürokratische Hürde: Bauordnungsverfahren als Voraussetzung für die Zulassung von Fluggeländen. Nach erfolgreicher Medienkampagne und intensiver politischer Gremienarbeit konnte dies in NRW und später auch auf Bundesebene vermieden werden.

Entscheidend für den Erhalt der fliegeri-



DHV-Vorsitzender Charlie Jöst (re.) gratuliert dem Vorsitzenden des Luftsportvereins Laucha-Dornsdorf, Konrad Blanke, zum 15-jährigen „Anfliegen“ in den neuen Bundesländern.



Der Regionalsender Intv bittet die Weltmeisterin im Drachenfliegen, Corinna Schwiegershausen, zum Interview während der Regionalversammlung Süd-Ost.



Großen Anklang finden die Geländetafeln des DHV in den verschiedenen Fluggebieten, berichtet Sicherheitsreferent Karl Slezak



Gut besucht waren die Regionalversammlungen. Nicht zuletzt ein Verdienst des attraktiven Vortragsangebot. **ist das zentrale Anliegen der EHPU laut DHV Ge-**



schäftsführer und EHPU Generalsekretär Klaus Tänzler.

schen Freiheit in Europa ist die Arbeit der EHPU (European Hang Gliding and Paragliding Union, ca. 100.000 Mitglieder). Klaus Tänzler ist 2005 zum Generalsekretär der EHPU gewählt worden. Inwieweit der Luftsport durch Vorhaben der Europäischen Kommission, des Europäischen Parlaments, des Europäischen Luftamtes EASA und von Eurocontrol betroffen ist, macht die Webseite www.ehpu.org transparent.

Als einer der erfolgreichsten Streckenpiloten Deutschlands spricht Burkhard Martens

über Thermikfliegen — vom Einsteiger zum Profi. Burkhard hat nach seinem Sieg in der Deutschen Streckenflugmeisterschaft 2004 (Gleitschirm, Sportklasse) das sehr anschaulich gestaltete Thermikbuch für Gleitschirm- und Drachenflieger veröffentlicht. Aus dieser Fülle von Informationen stellte er ausgewählte Kapitel vor und beleuchtete diese nicht aus der Sicht des Theoretikers, sondern im Kontext des Erfahrungsschatzes eines erfolgreichen Praktikers.

Sicherheit im Flugsport ist das zentrale An-

liegen von Karl Slezak. Als Sicherheitsreferent des DHV erfasst und analysiert er die Flugunfälle. Nicht selten ist Selbstüberschätzung eine der Unfallursachen. Deshalb plädiert Karl immerwiederfür das „Fliegen ohne Leistungszwang“. Anhand der Entwicklung, die der Trendsport der 80iger Jahre, das Windsurfen, nahm, warnt er eindringlich vor einer Analogie im Flugsport. Die Drachenflieger haben den Fehler der Surfer wiederholt. Eine kleine Elite von Könnern trieb die Leistung der Drachen immer weiter nach oben.



Aus Burkhard Martens spricht der Praktiker. Der Gewinn der Deutschen Streckenflugmeisterschaft 2004 (Sportklasse, Gleitschirm) unterstreicht seinen Erfahrungsschatz. Hier bei seinem Thermikvortrag in Baden-Württemberg



Aktuelles aus den Fluggeländen ist Thema des DHV Geländereferenten Björn Klaassen



Rege Diskussion mit Sicherheitsreferent Kart Slezak

Dadurch wurden die High-Performance Geräte immer schwieriger zu landen. Doch keiner wollte einen uncoolen Intermediate fliegen. Nach mehreren uncoolen Landungen gaben viele Gelegenheitspiloten den Sport auf. Ausführlich beschäftigte sich Karl in seinem letzten Artikel „Der Traum des Sicherheitsreferenten“ (Info 134, S. 60) mit dieser Thematik.

Der DHV Geländereferent Björn Klaassen berichtete über die aktuellen Zulassungen in den Regionen und über die Problematik mit

der Jägerschaft in Teilen Deutschlands. Das Luftfahrtbundesamt (LBA) beschied dem Widerspruch der Jägerschaft zu einer vom DHV erteilten Erlaubnis eindeutig: Der örtliche Jäger ist nicht widerspruchsberechtigt.

Erfreuliches berichtete Björn auch über die ersten Ergebnisse einer Untersuchung der Firma IUS und den Südpfälzer Gleitschirmfliegern am Blättersberg. Hier wurde eindeutig der Bruterfolg von geschützten Arten in unmittelbarem Startbereich nachgewiesen.

An die Vorträge schloss sich der verbands-

politische Teil der Regionalversammlungen an mit Diskussion regionaler Themen und der Wahl der Delegierten für die Jahrestagung. Zum krönenden Abschluss zeigt Charlie löst „Job am Limit“, den Film über die DHV-Technik. Die CO-Produktion des DHV mit dem Flugsportmagazin „takeoff“ wurde bereits mehrmals auf n-tv ausgestrahlt und erreichte bisher über eine Million Zuschauer.

Benedikt Liebermeister



Drachen-Pilot Otterpohl gewinnt Deutsche Meisterscha

Bernd Otterpohl aus herford ist Deutscher Meister im St'eckenfliegen mit dem Drachen. Trotz des Wechshaffen Sommers erzfette Otterpohl im Laufe des Jahres beachtliche Flugleistungen. Den Grundstein zum Erfolg legte der Maschinenbau-Irgenieur Ende Mai iirerha von zwei Tagen mit einem 225 Kilometer Dretec Flug und einem riel-Rtjärflug aber 301 Kilometer i.co der Schmittenhöhe in Österreich. Lokalseite

DHV Öffentlichkeitsarbeit im Focus

Mit einer Auflage von 33.000 ist das DHV-Info das weltweit größte Magazin für Gleitschirm- und Drachenflieger. Die Kompetenz der Fachartikel zeichnet die Mitgliederzeitschrift aus. Themen zur Verbesserung der Flugsicherheit werden dabei Priorität eingeräumt.

Unter www.dhv.de präsentiert der DHV seine Internetpräsenz. Laufend modernisiert und aktualisiert hat sich dhv.de zur bedeutendsten Site in allen relevanten Fragen des Gleitschirm- und Drachensports entwickelt. 35.000 Visits (unique user) und 1.1 Millionen Hits (page impressions) pro Woche im Jahr 2005 untermauern diesen Anspruch.

Auf www.dhv.de/presse werden Journalisten mit allen Informationen versorgt. Auch Einsteiger haben einen eigenen, speziell auf ihre Bedürfnisse zugeschnittenen, Bereich.

Daneben betreibt der DHV eine offensive Öffentlichkeitsarbeit. Fernsehen ist immer noch das Medium Nummer Eins. Deshalb ist die Vermarktung von sendefähigem Filmmaterial an die nationalen und internationalen TV-Sender ein Schwerpunkt.

„Job am Limit“ – der Film über die DHV-Technik – war eine CO-Produktion des DHV mit dem Flugsportmagazin „takeoff“. löst Media lieferte das anerkannt gute Material und takeoff sendete im Rahmen von n-tv.

Bisher wurden ca. eine Million Zuschauer erreicht. Das Besondere daran: takeoff bedient genau die für den Gleitschirm- und Drachensport relevante Zielgruppe.

Ewa Cieslewicz ist der Shootingstar 2005 im Gleitschirmsport. Gesamtsiegerin des World-Cups in der Damenwertung, Vize-Weltmeisterin, deutsche Meisterin 2004/5. Im World Cup Finale in Portugal holt die sympathische Fluglehrerin zum Doppelschlag aus. Sie gewann das Finale und damit die Gesamtwertung. Im Vorfeld nahm der DHV Kontakt mit den Sendern auf. Teamchef Stefan Mast brachte aktuelles Material vom Flughafen mit, das am selben Tag – eigentlich ein

Gleitflug zum Titelgewinn

Drachen-Pilot Bernd Otterpohl ist Deutscher Meister 2005

Herford (HK). Bernd Otterpohl aus Herford ist Deutscher Meister 2005 im Streckenfliegen mit der Drachen. Auf den Plätzen Zwei und Drei folgten der Münchner Peter Waldmann und Michael Schmidt (Ingolstadt).

Trotz des schlechten Sommerwetters erzielte Bernd Otterpohl beschleunigte Flugleistungen. Mit einem 30 Kilometer-Flug von Bahrenhorst nach 14. Mal lag er deutlich vor dem Mittelfeld der Wertung. Den Grundstein zu seinem Erfolg legte der Maseloh-Maschinenbau-Ingenieur Ende Mai innerhalb von zwei Tagen mit einem 235 Kilometer-Dreiecks-Flug und einem Ziel-Rückflug über 301 Kilometer von der Seinernte in Österreich. Diese Leistung konnte in der Folge keiner seiner Konkurrenten übertreffen, so dass der Herforder sich den Titel sicherte.

Die Deutsche Meisterschaft erstreckt sich über ein Jahr, wobei die drei besten Flieger jedes Teilnehmers gewertet werden. Nur eine konstante Leistung unter ständig wechselnden Bedingungen über die ganze Saison hinweg ist ein Erfolg.

Um in die vorderen Plätze zu fliegen, müssen die Piloten Streckenflüge von 300 Kilometern zurücklegen. In diesem Flug anhand eines GPS-Aufzeichnungsdatensatzes.



Meister der Drachenflieger

Herford (WB/Hex). Bernd Otterpohl ist Deutscher Meister im Streckenfliegen mit dem Drachen. Der Herforder Maschinenbauingenieur sicherte sich den Sieg mit zwei Flügen Ende In...



Innerhalb von zwei Tagen legte er mit einem 225 Kilometer-Dreiecks-Flug und einem Ziel-Rückflug über 301 Kilometer von der Schmitten Höhe in Österreich den Grundstein für den Sieg. In die Wertung kommen die drei besten Flüge der Saison.

tele.°

Ndp



18888888888888888888
411111111

FLIERSCHIRMFLIEGEN | Monika Mack gewinnt die Frauenwertung des deutschen Streckenpokals

Die Flugfreunde finden den thermischen Anschluss

Die Flugfreunde in der Saison hinter sich; Platz fünf in der Team-Wertung des deutschen Streckenpokals sprang heraus. Zudem sicherte sich die Pilotin die Frauen-Wertung. Auch im Wettkampffliegen war sie die erfolgreichste des Teams.

Zwei Mecklenburger gibt es. Im Glenschildloggen Lorbeer ernteten sie einen ersten Platz. Weitkampffliegen, beiden sie Platz fünf gleichzeitig stellten sie im Wettkampffliegen. Die Pilotin, die die Frauenwertung gewann, ist die erfolgreichste des Teams. Zwei Mecklenburger gibt es. Im Glenschildloggen Lorbeer ernteten sie einen ersten Platz. Weitkampffliegen, beiden sie Platz fünf gleichzeitig stellten sie im Wettkampffliegen. Die Pilotin, die die Frauenwertung gewann, ist die erfolgreichste des Teams.



Vom Hochfeld aus starteten die Ulmer Gleitschirmflieger; deren Beste Monika Mack war, zu Rekordflügen.

11. November: Die Siegerin der Frauenwertung im Streckenflug erreichte die Ziellinie mit 145 Punkten. Die Ulmer Gleitschirmflieger erreichten die Ziellinie mit 145 Punkten. Die Siegerin der Frauenwertung im Streckenflug erreichte die Ziellinie mit 145 Punkten.

Fluider Spurtklasse. Fierst Mein wende mit 7,5 Punkten Schier der ebenen Klasse Das kann komplette Mitunas Garnet 149. Spanklasse/455 Punkte.

Whirpanoll. Pinzgau 1-16 Falanie rer. Weicher festesof dein Weg wen ritk. 11thwohl ihn der haversische Gegenwind zur Lideng am Imre Zwang und er Stunden inanelite. hi sich ein Annahtet söttet und des ein umnerlieb. Errefinis - und eine tolle Leistung.

Feiertag – gesichtet, geschnitten, kopiert und mit Timecode versehen an die interessierten Sender verschickt wurde. Das Feedback lässt sich sehen. Sat 1 lud Ewa umgehend ins Studio zum Interview bei „17:30 Live“ und zeigte eine Zusammenfassung im Frühstücksfernsehen. Beim SWR war sie zu Gast in der Sportsendung „Flutlicht“, Professionell stand die 34-jährige Rede und Antwort und vermittelte die besondere Faszination des lautlosen Gleitens. Der SWR schob sogleich einen Filmausschnitt in der Landeschau nach. Das Bayerische Fernsehen begleitete sie beim Fliegen und machte ein Porträt. Mehrmals kam ein Beitrag auf N24. Arte

Torsten Hahne deutscher Meister 2005

Siegsdorfer Gleitschirm-Pilot gewinnt Streckenflugmeisterschaften - Alle Flüge vom Hochfelln aus gestartet

Siegsdorf. Torsten Hahne aus Siegsdorf ist deutscher Meister 20115 im Streckenfliegen in der Sportklasse der Gleitschirme. Auf den Plätzen 2 und 3 folgen der Dietromszeller 'Aldus Schreiner und Burkhard äartens aus Gaillach. Die Sportklasse ist heim Gleitschirmfliegen auf Geräte bis Kategorie 2 beschränkt. in dieser Kategorie hal Sieberbeit verbunden mit Flugleistung höchste Priorität.

Trotz des wechselhaften Sommers erzielte Torsten Hahne beachtliche Flugleistungen bei einer Rekordteilnehmerzahl. Anfang Mai flog er innerhalb von sieben Tagen 1041 km und brachte es auf 50 Flugstunden. Die besten Flüge waren ein 155 km Dreieck, ein 151 km Dreieck und ein 153 km Dreieck. Alle Flüge wurden vom Hochfelln im Chiemgau gestartet. Kein anderer Pilot konnte diese Flugleistung in 2005 übertreffen. Torsten Hahns; „Den Streckenflugpokal

innerhalb von drei Tagen zu gewinnen und das mit drei Deutschlandflügen ist unglaublich. *Ich freue mich riesig.*“

Die deutsche Meisterschaft erstreckt sich über ein Jahr, wobei die drei besten Flüge eines jeden Teilnehmers gewertet werden. Nur eine konstante Leistung unier ständig wechselnden Bedingungen über die ganze Saison bringt hier einen Erfolg.

Um in die vorderen Plätze zu fliegen, müssen die Piloten Strecken bis zu 200 Kilometern zu-



Torsten Hahne aus Siegsdorf

rücklegen und diesen Flug anhand von GPS-Aufzeichnungen dokumentieren. Ein GPS-Gerät ermittelt mit Hilfe von Satelliten den aktuellen Standort und speichert die gesamte Flugroute ab. Die Strecken werden oft am selben Abend über das Internet eingegeben und können im D-Format von Jedermann nachvollzogen werden. Diese

stark vereinfachte Form der Dokumentation - früher mussten die Wegpunkte aus der Luft fotografiert werden - hell die Teilnehmerzahlen beim Online Contest des Deutschen Hängegleiterverbandes 11J1-114 explodierten. So reichten 1148 deutsche Piloten 01100 Flüge mit einer geflogenen Leistung von insgesamt 380 078 km ein.

Alle Flüge und Wertungen können auf der Homepage des Deutschen Hängegleiterverbandes www.chvde unter DHV Online Conlest betrachtet werden. Dort finden Sie auch allgemeine Informationen zum Drachen- und Gleitschirm fliegen. Ergebnis Gleitschirmportklasse 1. Torsten Hahne. Siegsdorf, 2. Tobias Schreiner Dietramszell, :1. Burkhard Martens. Gallisch.

wurde auf Ewa aufmerksam und engagierte sie für die Sendung „Nomadinnen des 21. Jahrhunderts“. „Euromaxx“ auf der Deutschen Welle brachte weltweit „Die Gleitschirmfliegerin“ auf Deutsch und Englisch. Filmmacher Thomas Latzel bereitet einen Dokumentarfilm über das Gleitschirm- und Drachenfliegen über 90 min für das Kino vor. In Form von drei Portraits (Ewa Cieslewicz, Pierre Bouilloux und Klaus Wildmann) soll der Faszination des Fliegens in einer großen Bandbreite nachgespürt werden. Als „Nebeneffekt“ wird es vermutlich noch ein 45 min. Portrait über Ewa für den WDR geben. Angestrebter Filmstart ist der Winter 2006/7.

Mit großem Aufwand betrieb der DHV die Pressearbeit für die Sieger der Deutschen Streckenflugmeisterschaft. Neben einer allgemeinen Pressemitteilung an alle wichtigen Fachzeitschriften und überregionale Zeitungen wurden für jeden einzelnen Sportler regionale Zusatzverteiler erstellt. So wurde z.B. der Sieg Bernd Otterpohls bei den Drachen (FAI 1) an fünf regionale Redaktionen gemeldet. Auch im Raum Oberstdorf erfuhr fünf Zeitungen von der Titelverteidigung Stefan Trauts in der offenen Klasse Gleitschirm etc. Der Rücklauf war äußerst zufriedenstellend.

Von folgenden Zeitungen liegen Pressemitteilungen vor:

Oberbayerisches Volksblatt, Münchner Merkur, Allgäuer Zeitung, Herforder Kreisblatt,

Westfalen-Blatt, Herforder Zeitung, Neue Westfälische, Trostberger Tagblatt, Schwäbische Donau-Zeitung, Donaukurier, Schwäbische Zeitung, Allgäuer-Anzeigenblatt, Traun-



Corinna Schwiengershausen.

Foto: DHV

Münchenerin ist Meisterin im Drachenfliegen

Den WettelTaunen dieses Sommers hat eine Haidhauserin hartnäckig getrotzt - mit Erfolg: Corinna Schwiengershausen ist heuer Deutsche Meisterin im Streckenfliegen mit dem Drachen. Die 33-Jährige konnte mit ihren drei besten Flügen aus dem Zeitraum von Oktober 2004 bis September 2005 alle Mitbewerberinnen ausstechen. „**Einer der Flüge muss in Deutschland gestartet werden**“, erklärt **Benedikt Liebermeister** vom Deutschen Hängegleiterverband. Kein Problem für Schwiengershausen: Sie hob im Mai **von der Hochries im Chiemgau ab** und landete erst nach 165 Kilometern. Der Mai wurde zu ihrem

steiner Tagblatt, Berchtesgadener Anzeiger, Diepholzer Kreisblatt, Schwarzwälder Bote.

„Einfach himmlisch – Keine Luftsportart beflügelt schneller und unkomplizierter: Gleitschirmflieger kommen den Vögeln ganz nah und sehen die Welt mit neuen Augen“, schrieb Marc Bielefeld in der Oktoberausgabe der Zeitschrift Fit for Fun. Auf sechs Seiten mit vielen Fotos erklärte der begeisterte Journalist die Faszination „mit so schlichten Mitteln selbst abheben zu können. Lautlos. Friedlich. Und für ein paar Stunden von einer merkwürdigen Freiheit beseelt.“ Eine super Werbung für den Gleitschirmsport, am Ende des Artikels wird auf www.dhv.de verwiesen. Der DHV hat Bielefeld in mehreren Gesprächen mit Informationen versorgt.

Die Vereine bilden das Rückgrat des DHVs. Sehr wertvoll ist ihre ehrenamtliche Pressearbeit. Da fast alle Vereine ein Gelände vor Ort betreiben, entwickelt sich schon allein dadurch eine positive Öffentlichkeitswirkung. Fliegen lässt sich eben am Besten durch Fliegen vermitteln. Jeder Pilot kennt die Fragen, die ihm beim Fliegen gestellt werden und das Interesse der Öffentlichkeit ist gerade beim Drachen- und Gleitschirmsport sehr groß. Dies lässt sich relativ leicht und ohne zu großen Aufwand für PR Arbeit nutzen. Nichtselten kommen die Medien auf die Vereine und Flugschulen selbst zu, um mehr über den faszinierenden Sport zu erfahren. Daraus entwickeln sich interessante Zeitungs- und Fernsehberichte.

Mehr Aufwand für die Vereine bedeutet es, wenn öffentliche Veranstaltungen geplant sind. Ein Event mit Hunderten oder gar Tau-

Von der Wolken-Untergrenze bis ins tiefe Meer

Drachenflieger aus Dietfurt Fünfter der Europameisterschaft / Weitesten Flug und längstes Dreieck absolviert

VON GRAS SCHUTTENSÄUER

LANDKREIS. Reinhard Pöppel führt ein dreidimensionales Leben. Während sich der Normalbürger meist auf derselben Ebene bewegt, sind dem Dietfurter die Sphären bis hinauf zur Wolken-Untergrenze und bis hinab ins tiefe Meer wohl bekannt. Der 44-jährige wurde im Jahr 2003 Fünfter der Europameisterschaft - im Drachenfiegen.

Der Hängegleiter, wie das Gerät mit 14 Metern Spannweite offiziell heißt, ist aber nicht das einzige Streifenpferd von Reinhard Pöppel. Zur Abwechslung begibt er sich schon real in die Unterwelt und sieht sich beim Tauchen das Leben unter dem Meeresspiegel an.

Dies kommt als, eher selten vor, denn der Diktator Drachenflieger verbringt einen Großteil seiner Freizeit auf Ikarus Spuren.

Routine ist alles

„Wenn man erst fünf Lieder auch zehn Jahre langaktiv ist, hat man bei den Wettbewerben keine Chance“, sagt Pöppel im NT-Gespräch. Er selbst begann mit 17, die Lüfte zu erobern. In seinem 27. fuhr als Drachenflieger feierte er nett seine größten Erfolge. Die gute Malzierer* bei der E51 unter 1500 „VeilueilMem, die den zweiten Platz in der europäischen Nallonenwertung in Deutschland bedeutete und der zweite Platz bei der Deutschen Meisterschaft sind nicht alles.

Reinhard Nipp* legte ins vergangene Jahr auch seinen weitesten Streckenflug und den besten Dreiecksflug hin: 350 Kilometer weit war er mit dem Drachen unterwegs - die Thermik trieb ihn zum Startplatz in bars bei Buchberg bis nach St. Pölten in Österreich. Sein längster Dreiecksflug ging über 224 Kilometer, Pust - Kellheim - Treuchtlingen - Grallnwühr - Ernst



Reinhard Pöppel (hier mit einem Flugkollegen) zeigt, wo es lang geht. Er

sagt Pöppel. Die Teilnehmer an der Europameisterschaft suchen sich werden. Im Jahr 2003 sand hard Pöppel rund 30 erl

500 Flieger

LANDKREIS (gs). 500 Flieger gibt es im Landkreis Neumarkt, die dieser „Sucht“ nachgehen. Reinhard Pöppel ist Mitglied im Drachenfliegerclub Ingolstadt, der 110 Mitglieder zählt. Außerdem gibt es den Drachen- und Ultraleichtclub Forst-Sengenthal und den Gleitschirmclub Jura-Altmitühl mit Sitz in Dietfurt.

Gleitschirmfliegen gehört ebenfalls zur Passion von Reinhard Pöppel. Hierbei handelt es sich um die jüngere Sportart, die es erst seit 15 Jahren gibt. Inzwischen aber gibt es mehr Gleitschirmflieger als Drachenflieger, vor allem bei den Jüngeren. Dies liegt daran, dass der Gleitschirm im Preis günstiger, das Fliegen leichter erlernbar und das Sportgerät einfacher zu transportieren ist. Obwohl

HINTERGRUND

das Flugerlebnis am Drachen nach Meinung von Reinhard Pöppel „etwas schöner ist, weil man die Landschaft liegend beobachten kann“, sei auch der Gleitschirm nicht zu verachten: „Dort sitzt man bequemer“. Der Drache aber sei aufgrund seiner festen Verstreibungen schneller. „Mit dem Schirm kann man 200 Kilometer weit mit dem Drachen 300“.

senden Besuchern will gut geplant und organisiert sein. Die Öffentlichkeitswirkung ist eben nur dann positiv, wenn die Veranstaltung gelingt. Deshalb verstärkt der DHV seine Unterstützung. In Zusammenarbeit mit der Fachhochschule in Furtwangen wurde ein Eventplaner für Vereine erstellt, der alle wichtigen Fragen beantwortet. Der DHV war bereits auf einigen Veranstaltungen, um Praxiserfahrung einzuarbeiten.

Unter anderem in Schnathorst Anfang Oktober, wo der örtliche Verein zum Saisonabschluss ein Oktoberfest mit Gleitschirmfliegen organisierte. Im Vorfeld hatte Joachim Mehnert vom Parasport Schnathorst das regionale Fernsehen mit einem Beitrag für die Besucherwerbung gewonnen. Bei der Veranstaltung nutzten die anwesenden Journalisten die Gelegenheit zu einem Tandemflugan der Winde. Das Erlebnis war eindrücklich, denn ganzseitig wurde in der „Neuen Westfälischen“ über das Fliegen berichtet.

Benedikt Liebermeister





Stubai Ein Wintertraum

Skifahren und Fliegen

Ein Beitrag von Benedikt Liebermeister

Bei Stubai denkt jeder Flieger sofort an den Stubai-Cup. Zu Recht. Ist doch der traditionelle Saisonauftakt (20.01.06 bis 22.01.06) ein Publikumsmagnet erster Güte. Der Markt präsentiert die neuesten Produkte. Die Elite des internationalen Gleitschirmsports gibt sich die Ehre und die Szene feiert den Beginn eines verheißungsvollen Flugjahrs.

Andererseits ist es schade, das Stubai als Fluggebiet mit seinen vielfältigen Möglichkeiten auf einen Nenner zu reduzieren. Vor allem im Winter spielt das romantische Tal seine Trümpfe aus. Fliegen und Familie lassen sich hier wunderbar untereinen Hut bringen. Besonders, wenn der geliebte Anhang ein Faible für den Wintersport hat!

Skifahren ohne Ende — durch die absolute Schneesicherheit in Österreichs größtem Gletscherskigebiet. Dazu das Kreuzjoch mit dem Skigebiet Schlick 2000 sowie die Elferlifte. Vor allem Carver und Snowboarder finden hier hervorragende Bedingungen vor. Auch Freerider kommen nicht zu kurz. Unpräparierte Skirouten bieten „Powder“ oder naturbelassene Buckelpisten.

Doch nicht nur alpine Ski-Enthusiasten sind hier bestens versorgt. Rodeln, Langlaufen, Eislauf und Winterwandern stehen ebenso im Angebot. Die Kleinsten sind im Micky Maus Club gut aufgehoben.

Geradezu legendär ist das Stubai für sein Mikroklima. Von Ost nach West ausgerichtet und von hohen Bergen im Norden und Süden geschützt, weist das Tal eine hohe Zahl an fliegbaren Tagen auf.

Zwei Hauptfluggebiete bietet das Stubai: Den Elfer und das Kreuzjoch. An beiden Bergen lässt sich Skifahren und Fliegen optimal verbinden. Wobei das Kreuzjoch sicherlich das attraktivere Skigebiet ist und vor allem im Winter der thermischere Berg. Die Stärke des Elfers sind die perfekten Soaringbedingungen bei Talwind im Sommer. Doch auch ein Gleitflug in winterlicher Märchenland-

schaft nach einem gelungenen Skitag ist nicht zu verachten. Der Renner ist jedoch das Kreuzjoch. Bereits im Dezember/Januar sind mehrstündige Flüge möglich. Schnell werden die steilen südlichen Waldhänge schneefrei und die erste Thermik entsteht. Am besten nach dem Start gleich rechts in die Südseite des Sennjochs. Hat man den Startplatz überhört, öffnet sich ein Panorama, das durchaus dem Vergleich mit den Dolomiten standhält. Geht's richtig gut, lockt ein kurzer Sightseeing-Flug vorn Hohen Burgstall zu, in Kaikkögeln. Doch Vorsicht, ein Teil des Gebietes liegt in der CTR Innsbruck! Hier ist genaues Kartenstudium erforderlich. Besser die Höhe nutzen und das Tal queren zu den Westhängen des Serles. Die markante Felspyramide ragt steil über den Eingang zum Stubaital auf. Der Höhepunkt ist ein Flug zum Habicht — eine lohnenswerte Aufgabe fürs Frühjahr — Beim Einblick in die tiefverschneiten Gletscherriesen schlägt jedes Fliegerherz höher.

Start- und Landeplätze am Elfer und Kreuzjoch sind relativ einfach, im Sommer auf den teilweise starken Talwind achten. Mehr Infos unter Fluggebietsinformationen.

Reine XC-Cracks werden im Stubai nur selten richtig glücklich. Der Weg nach Norden zur Rennstrecke im Inntal ist durch die CTR Innsbruck verschlossen, in alle anderen Richtungen versperrt richtig hohe Berge den Weg. Wer jedoch seiner Familie was Gute tun möchte, wer den Wintersport und Fliegen in einer imposanten Bergwelt liebt, der wird im Stubaital die idealen Voraussetzungen finden,



Foto: Johannes Mayr





Wer zum ersten Mal im Stubaital fliegt, sollte sich bitte bei der Flugschule Parafly eine kostenlose Einweisungskarte holen. Dort liegt auch eine ausführliche Info-Mappe über die Fluggebiete im Stubaital bereit. Das Parafly-Team steht jederzeit mit den wichtigsten Infos über Wetter und Flugbedingungen zur Verfügung. Flugschule Parafly, Eller Hans-Peter, A-6167 Neustift, Tel.: +43/5226-3344, Fax: +43/5226-3371, e-mail: flugschule@parafly.at, www.parafly.at

Startplätze: Elfer in Neustift (Elferlifte)
Windrichtung: ideal bei Ostwind, Nordwind, Nordwestwind.
Soaring und Thermikflüge. Im Sommer fast tägliches Soaren im Talwind. **Startplatz:** von 1.830 m - 2.080 m, idealer Wiesenstartplatz für HG und GS. **Höhendifferenz:** 830 m - 1.080 m. Im Sommer: Gestartet wird oberhalb des Zaunes, unterhalb des Zaunes nur starten, wenn kein Schulungsbetrieb ist. Flugschüler fliegen mit Windfähnchen am Gurtzeug. Schulungshang am Elfer nicht mit geringer Höhe überfliegen. Im Winter: wird an der Elferhütte gestartet, ca. 20 Minuten Gehzeit. **Koordinaten:** N 47°05'52"; 011°19'25"
Flugroute Elfer: Geflogen wird rechts zwischen der Liftrasse und der Hangkante (Hennenbichl). Diese Hangkante soll nicht weiter in das Pinnistal (aus Startrichtung rechts) überflogen werden, da ab Mittag durch den auffrischenden Tal-

47°09'18"; 011°18'09". **Flugroute Kreuzjoch:** Startplatz hegt südlich der CTR Innsbruck. Keine Streckenflüge nach Norden! Lokalflüge im Stubaital. Im Hochsommer XC-Möglichkeiten über Ötztal und Pitztal ins Engadin. Nach Süden über den Brenner mit Anschluss ins Pustertal. Auf teilweise sehr starken Talwind (bis zu 35-40 km/h) achten.
Landung: Offizieller Landeplatz in Neustift: 970 m, groß, ideal für Schüler und Wenigflieger, direkt am Elfer-Lift. **Koordinaten:** N 47°06' 79"; 011°18' 95". Offizieller Landeplatz in Fulpmes: 973 m, groß und einfach, zwischen Fulpmes und Medraz an der alten Bundesstraße. **Gratis** Zubringerbus zur Schlick 2000 im Winter. **Koordinaten:** N 47°08' 87"; 0 11°20' 74". Nur im Winter (bis Ende April) **LP Schlick 2000** Talstation. 970 m, gewalzt und mit zwei Windsäcken deutlich gekennzeichnet. **Koordinaten:** N



Foto: Benedikt Liebermeister

Landeplatz an der Flugschute

wind eine starke Düsenwirkung entsteht und das Herausfliegen aus dem Pinnistal meistens unmöglich wird. Nicht zurück in das Dorf fliegen, durch den starken Talwind kein Vorwärtskommen möglich. In den Monaten Mai/Juni nicht das Pinnistal in Hangnähe Richtung Kesselspitze überqueren. **Brunfzeit der Gamsen.** Kreuzjoch in Fulpmes (Seilbahn Schlick 2000)
Windrichtung: ideal bei Süd, Südost und bei leichtem Nord- und Westwind. Perfekter Thermikberg auch im Winter. Ausgangspunkt für Streckenflüge im Winter und Sommer.
GS: 2.170 m, Naturstartplatz direkt unter der Bergstation. Nach dem Start das Startfenster freigeben, nicht vor dem Startplatz hin und her soaren und andere Piloten dadurch behindern! **HG:** Rampe direkt neben der Terrasse des Bergrestaurants. **SO.** Höhendifferenz 1.230 m. **Koordinaten:** N

47°09' 32", 0 11°20' 74". **Landung- und Landeeinteilung:** Landeeinteilung rechtzeitig planen. Besonders im Frühjahr und Sommer starker Talwind. Höhe in Achterschleifen abbauen, keine Landevolte! Das eingezäunte Landefeld anfliegen. Außenlandegebühr von Euro 5,- (wird den Bauern gegeben). Schirme nur am vorgesehenen Abbauplatz zusammenlegen (in Neustift) und am Rand (Straßenseite) des Landeplatzes in Fulpmes. Drachenflieger fliegen Linksvolte, Gleitschirme haben Vorrang. Drachen am Abbauplatz zusammenlegen. Überfliegen der Lifтанlagen mit Mindestabstand 50 m. Bei Talquerungen auf den Hubschrauberverkehr achten. Jahreszeit: ganzjährig zum Fliegen geeignet. Beste Thermik im Spätwinter und im Frühjahr. **Wetter:** www.dhv.de/tvpo/Wetter.10.0.html. **FlugwetterTirol:** www.austrocontrol.co.at/



weather/maps/europe/AlVfore.html ,AustroControl - allgemein: www.austrocontrol.co.at/weather/info.html
Panoramakameras Kreuzjoch: <http://panpic.feratel.at/panpic/index.jsp?ID=5670> Stubai Gletscherbahn: <http://web6.feratel.at/panpic3/index.jsp?ID=5710>
Fluggebiete in der Umgebung: Nösslajoch bei Steinach: 2.000 m, NO - NW , Seegrube oder Hafelekar bei Innsbruck: 1.900 - 2.280 in, SO - SW , Hinterhornalm bei Gnadwald: 1.520 m, S/SO, Auffahrt mit Auto.

Allgemeine Informationen

Anreise

Auto: Von München über die A5, die A93 und die A12 bis zur Brennerautobahn. Auf der A13 Brennerautobahn (Maut!) bis zur Ausfahrt Schönberg/Stubaital, dann auf der Bundesstraße 8183 vorbei an Mieders und Telfes nach Fulpmes (Kreuzjoch). Elfer/Flugschule Parafly, durch Kampl und Neder nach Neustift, nach ca. 200 m hinter der Tankstelle links einbiegen. Hinweistafel „Eiterlifte“. Über den Parkplatz der Lifte Richtungblausgang, nach weiteren 150 m liegt die Flugschule Parafly rechts direkt am Landeplatz. Bahn/Bus: Innsbruck Hauptbahnhof. dann mit der Stubaitalbahn oder mit dem Bus nach Fulpmes/Neustift. Flugzeug: vom Alpenflughafen Innsbruck mit Bus oder Taxi zur Bushaltestelle Hbf. oder Wiltener Platz, von dort Anreise siehe Bahn/Bus oder direkt vom Flughafen mit dem Taxi nach Fulpmes oder Neustift. Karte: General Karte Nr. 7 (Österreich) 1.200.000 oder Kompass Wanderkarte Nr. 36 (Innsbruck/Brenner)

Adressen

Liftanlagen: 1. lifte in Neustift, Tel: +43/5226-2270, www.eiferat.com, Schlick 2000, Tel: +43/5225-62622, www.schrick2000.at/lageskarte ist an beiden Liften (Elfer und Schlick) gültig, Shuttle- Skibusse mit Tageskarte gratis. Stubai Gletscherbahnen, Tel: +43/52268141, www.stubaiergletscher.com, Ski- und Bergsteigerschule: Tel. +43/5225/33490. Skiverleih: Intersport Gamsgarten und Intersport Eisgrat direkt am Gletscher, Tel: +43/ 5226/ 8141/329, Mtersoorteisgrat@stubai-ergletscher.com oder Tel.: +43/5226/8141/469, intersportgamsgarten@stubai-ergletscher.com, Sportheim Schönherr Peter in Neustift Tel: +43/5226/2671 oder +43/5226/3690 Snowboardshop: -3630. Kinder: in Neustift Club Micky Maus, Montag bis Freitag 08:00 - 17:00 Uhr, Tel: +43/5226/ 2228. Programmheft des Micky Maus Clubs bei den Tourismusverbänden. Skischulen bieten bereits für die 2-3 Jährigen eigene Programme an. In Fulpmes Familiennestl Tel: -F43/5225/ 62235. Extratipp im Sommer: Hüpfburg an der Bergstation Kreuzjoch, Klettern, biwakieren und abseilen im Alpin Edelnispark, Sreichelzoo bei der Sohnekeim. Tourismusverbände: Stubai (Fulpmes)Tel.: 0043/ 5225/62235, www.stubai.at, e-mail: info@stubai.at. Neustift Tel: +43/5226/2228. www.tourismus.s-tirol.com/neustift, e-mail: neustift@tourismus.s-tirol.com. Unterkunft: über die Tourismusverbände buchen, von der einfachen Pension bis zum Luxushotel. Alternative: flugschuleigene Appartements in Neustift-Kampl (ca. 10 Min. zu Fuß von der Flugschule) oder in Fulpmes (5 Min. zu Fuß von der Talstation Schlick 2000), Unterkunft von 2 Personen bis Gruppen von 20 Personen. Tel:

+43/5226/3344, flugschule@parafly.at mehr Infos auf www.appartements-aufwind.at.

Alternativprogramm:

Schwimmbäder: Im Winter im Superskipaß Inklusivel Freizeitzentrum Neustift: Tel: +43/5226/2722 <http://members.ach.at/fizzneustiftnews.htm>. Schwimmbad Fulpmes: Tel: +43/5225/62666. Im Sommer Mountainbiken: Mountainbike-Karte mit genauen Wegbeschreibungen in der Flugschule erhältlich. Mountainbikeverleih: Neustift: Sport Schönherr, Tel: +43/ 5226/3690 oder Sport Stube' Aktiv, Tel: +43/5226/2428, Fulpmes: Radsport Steixner, Bahnstraße 14, .Tel: +43/ 5225/62428 Swarovski Kristallwelten in Wattens: täglich von 09:00 - 18:00 Uhr, Tel.: +43/5224/51080, Euro 8,- ab 12 J. Silberbergwerk Schwaz: täglich von 08:30 - 17:00 Uhr, Tel: +43/5242/ 72372, Euro 15,- Etw., Euro 8,- Kinder. Planetarium Schwaz: täglich ab 11:00 Uhr, Tel: +43/5242/72129, Euro 7,- Erw., Euro 4,- Kinder. Innsbruck: Zahlreiche Sehenswürdigkeiten bequem zu Fuß erreichen. Shoppen. Bergiselturm in Innsbruck, Tel: +43/512/589259, Kinos: Cineplexx Innsbruck, Tel: +43/512/581457 und Metropol Innsbruck, Tel: +43/512/283310. Wichtige Telefonnummern: Familie Eiler, Flugschule Parafly +43/5226/3344 oder +43/5225/ 63916 oder +43/664/4453233 Notruf: 140, Bergrettung, 4-43/5225/62693 oder +43/5226/ 2210, Feuerwehr, 122 Gendarmerie/Polizei: +43/5226/ 2212, Notruf: 133. Pannenhilfe: ARBÖ, 123 oder (J)AMT, 120. Taxi: Neustift, +43/5226/2626 oder +43/5226/ 2877 oder +43/5225/ 202123.



INTERVIEW MARKUS GRÜNDHAMMER

Markus Gründhammer ist der „Hausmeister“ des Stubaitals. Als „Acrominator“ in der Kunstflugszene seit langem ein Begriff lebt und arbeitet er in Fulpmes. Neben seiner großen Leidenschaft Acrofliegen vertritt er sein eigenes Label „Wings of Change“ mit dem markanten Alien-Design. Intensives Training ist Grundvoraussetzung für eine perfekte Schirmbeherrschung beim Erfliegen der anspruchsvollen Flugfiguren. Deshalb macht Markus ca. 500 Flüge im Jahr. Wer könnte uns besser Auskunft geben als er?

Markus, Ihr habt zwei Flugberge im Stubai, den Elfer und das Kreuzjoch. Wann fliegst Du am Elfer und um welche Zeit ist das Kreuzjoch besser geeignet?
ich fliege eigentlich hauptsächlich am Kreuzjoch, da dies unser Hausberg ist und wir auch mehr Höhe haben. Aber von Mai bis August ist der Elfer super zum Fliegen. Stundenlanges Soaren und Abendthermik-Flüge sind da täglich möglich. Der große

Vorteil im Stubaital mit Kreuzjoch und Elfer ist, dass Du fast das ganze Jahr fliegen kannst, weil es so geschützt ist.

In welcher Zeit ist das Wetter am zuverlässigsten?

Ist schwer zu sagen. Ich mache im Stubaital im Jahr 500 Flüge. Das heißt, ich fliege fast täglich. Aber ich denke, von Februar bis April ist es am zuverlässigsten.

Und wann habts den besten Schnee?

Natürlich im Winter!

Jetzt mal im Ernst. Von Januar bis März ist es einfach wunderschön hier. Fliegen wie Skifahren ein Traum. Für mich eigentlich die schönste Zeit.

Zum Schluss noch eine persönliche Frage.

Du trainierst seit Jahren fast täglich Dein Acroprogramm. Unter anderem ist die körperliche Belastung extrem. Was treibt Dich dazu?

DER WAHSINN! Nein, Scherz beiseite.

Es ist zu meinem Lebensinhalt und zu meiner Gewohnheit geworden, an mir zu arbei-

ten. Aber am meisten treibt mich dazu, dass ich ganz genau weiß, mit den ausgereizter? Schirmen, die ich fürs Acro benutze, muss ich fast täglich trainieren, um mich nicht zu verletzen. Was die körperliche Belastung angeht, da bin ich in den letzten 16 Jahren schon a bisschen angeschlagen, mir tut so Eines weh, muss ich sagen, aber es hält mich auch fit!

Einfach gesagt, ich liebe es immer noch, jeden Tag fliegen zu gehen und ich hoffe, das bleibt noch lange so...

Markus, vielen Dank für das Gespräch und noch viele, viele Flüge!

Das Gespräch führte Benedikt Liebermeister.



Augenblicke oben

Aus dem neuen Buch von Oliver Guenay



Ich hatte einen Traum: Da war eine Feder, die sich vor mir im Wind erhob und langsam davon getragen wurde, himmelwärts mit dem Aufwind. Sie entschwand im unendlichen Blau in ihrer vollkommenen Leichtigkeit, als gäbe es nichts Einfacheres und Schöneres.

Damals stand ich als Kletterer gerade am Flusse einer hohen Wand des Montblanc Gebirges. Während ich meine mühsamen Schritte himmelwärts durch die Felsen bekam, ging mir der Traum nicht mehr aus dem Kopf. Was wäre, wenn nach den Gipfeln noch ein weiterer Raum auf mich warten würde? Was wäre, wenn dieser Raum noch viel größer wäre, so, als würde ein Leben nicht ausreichen, ihn zu erfassen, aber ein Leben, sich ihm zu widmen, erfüllt davon wäre!? Wenige

Monate später glitten ein paar der ersten Gleitschirme von den steilen Eisbergen über Chamonix. Nicht viel später begann auch ich, diesen Raum zu entdecken, von dem ich geträumt hatte. Wir glitten mit Ach und Krach, mit Ahnungslosigkeit und Naivität von den Bergen, um irgendwo im Tal einzuschlagen. Der Traum vom schnellen Abstieg nach der Tour war unendlich weit vom freien, majestätischen Fliegen jener Feder entfernt. Was wäre, wenn eines Tages das Segelflugzeug aus dem Rucksack neu erfunden würde und ich es empor trüge zwischen all diese Zinnen und Berge, wenn ich leicht wie meine Feder aufstiege zu den Wolken über den Bergen, und die hohen und furchtbaren Felsen meiner Zeit als Kletterer hinter mir ließe, als bloßes Spielzeug in einem viel weiteren Raum?

Was wäre, wenn viele Jahre vergingen, und mein Jugendtraum, von dem ich niemals gelassen habe, sich doch erfüllen würde? Vierzehn Jahre, nachdem ich die imaginäre Feder an den Felsen der Petit Dru habe aufsteigen sehen, hänge ich selber an meiner Feder aus Plastik und Leinen und Nähten und steige hinauf ans Licht, zu jenem Raum, den zu erreichen die Berge einmal aller erstes Mittel waren. Wenn ich, den es stets in die Berge getrieben hat, aus meinem Fenster schaue, erkenne ich an Zug und Form der Wolken den Wind und entscheide, ob sich der Einsatz lohnt. Dann ist der Schirm gepackt und ich stehe in kurzer Zeit oben am Startplatz und überfliege mit einem Jauchzer die Berghütte meiner Freunde, während mich die unsichtbare Energie warmer Luft aufwärts trägt. Ich



sehe die Berge jetzt aus anderer Sicht. Das Licht spielt an ihren Flanken und der Wind bricht sich nach oben. Der Schatten meines Gleitschirms wandert vor der Sonne über den Boden und erschrickt den einen oder anderen Wanderer auf dem Weg zu seinem Gipfel, oder, er begegnet den Gefährten des Windes, den Dohlen und Adlern. Mein Gipfel ist eine Illusion – ist der Berg der Vorstellungskraft. Ich bin Teil einer neuen Dimension geworden. Die räumliche Enge ist vollkommen abgestreift worden. Selbst die Berge waren, trotz ihrer Höhe, Größe und Schönheit, begrenzt, und ich nur Gast auf ihnen. Jetzt habe ich selbst die Berge abgestreift, zurückgelassen, wie eine Stufe, die man betreten und verlassen hat. Denn es hat über alle Gipfel hinaus noch einen weiteren Raum – den Hori-

zont. Ich habe den Weg zum Horizont gewählt. Ich habe den nächsten Schritt nach den Gipfeln begonnen...Aus dem Alleinflug ist bald der Tandemflug geworden. Ich wollte anderen Menschen auch jene Schönheit und Weite zeigen und mir damit sogar etwas Geld verdienen dürfen. Am Anfang sind wir nur zu Tale geglitten und haben in die Tiefe gestarrt, erstaunt und respektvoll. Mit der Entwicklung unserer Technik, mit zunehmender Erfahrung und Kenntnis im Segelfliegen habe auch ich versucht, davon zu gleiten, meinen neuen Raum zu entdecken begonnen. Aus all der Summe jener Flüge und Berge und Augenblicke, meinen dort verbrachten, Tausenden von Stunden, ist der Wunsch nach etwas ganz Besonderem entstanden: Ich wollte derart unterwegs sein dürfen, dass ich jeden Tag zum Fliegen ausnutze und dort lande, wohin ich es schaffe und am nächsten Tag von dort weiterfliege: Biwakflug. Vor einigen Jahren habe ich alleine die Alpen durchquert. Nicht, dass es nachzuahmen wäre, oder einen besonderen Rekord ausmachte, aber dennoch auf eine ganz bestimmte Weise eine Bewegung darstellt, die ich allein und niemand sonst auf der Welt in diesem Augenblick auf diese Weise vollführte. Ich habe meinen Weg gefunden. Im Sommer '99 wollte ich daran gehen, zu Zweit über die Alpen nach Italien zu fliegen. Die Reise über die Alpen ist seit dem Mittelalter ein sogar poetisches Ziel, ist ein alter Traum des Menschen vom Wechsel aus dem rauhen Norden ins Licht des Südens. Über die Alpen sind in Jahrhunderten Generationen von Dichtern, Kaisern und Königen, von einfachen Leuten, Händlern und Kriegern gereist, mit unterschiedlichsten Motivationen. Heute düst man im Verkehrsflugzeug in einer Stunde von München nach Rom, oder man staut sich in der Pkw-Kolonne über einen der großen Pässe oder begegnet einander auf den zahlreichen „europäischen Fernwanderwegen“. Ich wollte das Antlitz der Berge, die Schönheit der Erde in anderer Erinnerung behalten. Das lautlose, motorlose Gleiten von Wolke zu Wolke über Täler und Gipfel ersetzt mir die unbegreifliche Hektik und den Lärm und das Chaos unserer Zivilisation. Zu Zweit aufbrechen, von zuhause nach Italien über die Alpen, von heute auf morgen aufzubrechen, auf seiner eigenen „Straße“ – dieses letzte Abenteuer dort, wollte ich erleben...

Augenblicke oben, Autor Oliver Guenay, SALON Literatur Verlag, ISBN Nr.: 3-9809635-3-5. Siehe auch DHV-Shop Seite 10.

Fliegen in Spaniens Süden



El Yelmo — Der Helm

Ein Bericht von Petra Bruns und Dimitrios Mouratidis



Es riecht nach Kiefern! Dies war unsere erste Wahrnehmung, die wir nach unserer anstrengenden fünfstündigen Autofahrt hatten, nachdem wir fünf erholsame Tage an der andalusischen Südküste in Almunecar hatten. Dort waren die Flugbedingungen diesmal leider nicht so gut, so dass wir uns voller Hoffnung auf den Weg in das Landesinnere von Andalusien begeben hatten, genauer auf den Weg zum „El Yelmo“. Auf dieses Fluggebiet waren wir besonders neugierig. Auf der BaWü 2005 hatten wir zufällig Oliver Guenay in einem Restaurant getroffen und dieser hatte uns bei einem gemütlichen Abendessen so sehr von der Heimatstätte der Gebrüder Rodriguez vorgeschwärmt, dass wir uns spontan entschlossen hatten: „Da wollen wir hin“.

Wir fuhren die engen, aber gut ausgebauten, Serpentina entlang und wunderten uns, dass trotz monatelanger Trockenzeit die Gegend so herrlich grün war. Wir hatten uns

das spanische Inland um diese Jahreszeit wie eine trockene und karge Wüste vorgestellt. Unsere Unterkunft hielt alles, was sie versprochen hatte. Ein Zimmer war vorab im „Cortijo de Ramon“ gebucht, dessen Betreiber Mark Petiot ist, der Organisator und Direktor des alljährlich im Sommer stattfindenden El-Yelmo-Flugfestivals. Dieses wirklich bezaubernde Landhaus liegt inmitten eines Kiefernwaldes, eine Oase der Ruhe. Mark spricht spanisch, französisch und etwas englisch.

Während wir unsere Unterkunft bezogen, hatte dieser bereits Alf informiert, einen Deutschen aus dem schönen Köln, unserer Heimatstadt, der vor Jahren nach „Cortijos Nuevos“, so heißt dieses malerische Örtchen am Fuße des El Yelmo, ausgewandert ist und seitdem als Fluglehrer und Tandempilot arbeitet. Als wir erschöpft von der Anreise die leckeren spanischen Spezialitäten zu uns nehmen wollten, wurden wir von diesem



bereits herzlich mit den Worten begrüßt: „Hallo, Ihr seid also die zwei deutschen Flieger. Wenn Ihr Hilfe braucht, ich zeige Euch alles. Seid morgen um 11:00 Uhr in der Bar el Cruz unten am Platz. Alles weitere morgen.“

Voller Enthusiasmus und Vorfreude auf den nächsten Tag gingen wir nach dem wirklich



leckeren Essen und dem schweren andalusischen Wein auf unser Zimmer. Fazit: So beginnt ein perfekter Urlaub. Ausschlafen war angesagt. Nachdem wir unser Frühstück, welches nach spanischer Lebensart frühestens um 9:30 Uhr serviert wird, eingenommen hatten, machten wir uns auf den Weg zur vorgenannten Bar, dem morgendlichen Treffpunkt aller Flieger. Es hatten sich zwar bereits einige spanische Flieger eingefunden, doch deutsche Gleitschirmflieger gab es außer uns keine. Dementsprechend fühlten wir uns wie Exoten. Der Himmel war strahlend blau und wolkenlos. Nach der ca. 30 minütigen Auffahrt, die aufgrund dieser beeindruckenden Natur schon ein tolles Erlebnis war, erwartete uns ein großer Startplatz mit einem phantastischen Panorama. Wir hatten 11:30 Uhr und Wind von vorn!

Alf riss uns aus unserer Begeisterung und sagte zu mir: „Wenn Du fliegen willst, dann jetzt, sonst wird's zu heftig.“ Mein Freund Dimitri, der 10 Jahre mehr Flugerfahrung hat und daher auch bei anspruchsvolleren Be-

dingungen problemlos starten kann, legte mir meinen Schirm zurecht und es konnte losgehen.

Nach dem Start genoss ich, da die Luft sehr ruhig und daher mit keinen Turbulenzen zu rechnen war, den 20 minütigen Gleitflug mit Aussicht auf diesen gigantischen Berg, der umgeben ist von unzähligen Olivenfeldern. Nach einer perfekten Landung neben dem Fußballstadion in der Nähe des Örtchens war ich glücklich.

Mittag's wird am El Yelmo nicht geflogen. Der Wind ist dann zu stark und turbulent. Abends allerdings hatten wir noch traumhafte Flüge in der berühmten magischen Luft, die sich wie ein Teppich über das Tal legt und in der stundenlanges Soaren bis in den Sonnenuntergang möglich ist.

In diesem Rhythmus ging es die restlichen 4 Tage weiter. Abends klang der Tag in einer Bar des Dorfes aus, in dem sogar Paragliding-Videos gezeigt wurden und man sich unter die einheimischen Nachtschwärmer mischen konnte. Sollte es mal nicht zum Flie-

ALLGEMEINE INFORMATIONEN

Startplätze

1. Hauptstartplatz El Yelmo 1.809 m (Windrichtung : SW - NW), einfach
2. Nebenstartplatz 1.780 m (Windrichtung NO), schwierig, da sich dieser Startplatz über einem Steilabbruch befindet.

Landeplätze

1. Hauptlandeplatz für Gleitschirme (Höhe 800 m) liegt nahe des Dörfchen El Ojuelo östlich vom Fußballstadion, bitte den starken Talwind beachten.
2. Landeplatz für GS/Drachen befindet sich neben der Straße von Carrasco nach Cortijos Nuevos. 3. + 4. Zwei Notlandeplätze nahe des Dorfes El Ojuelo.

Treffpunkt der Flieger morgens und abends: Bar el Cruz an der Dorfkreuzung in Cortijos Nuevos. Treffpunkt für Fahrgemeinschaften ist der Brunnen im Örtchen El Ojuelo, an dem sich auch der berühmte Walk of Fame befindet, auf dem sich viele berühmte Flieger verewigt haben.

Anreise: Zahlreiche Fluggesellschaften bieten günstige Flüge nach Madrid (3 Std. Fahrtzeit bis zum Fluggebiet mit dem Mietwagen), Alicante (3 Stunden) und Malaga (5 Stunden). Bei frühzeitiger Buchung bekommt man sehr günstige Flüge bei Air Berlin/Germanwings. Tipp von uns: Air Berlin nimmt den Gleitschirm kostenlos mit.

Unterkünfte:

Cortijo de Ramon = schönes Landhaus inmitten eines Kiefernwaldes www.cortioderamon.com
Tel.: +34/953126197 oder +34/619073925

Sonstige Informationen:

Alf Raddatz
Tel.: +34/649174431, Weitere Informationen und Unterkünfte www.elvelmo.com
Informationen über das Fliegerfestival auf www.elvelmofestival.com

gen gehen, kann man sich die malerischen umliegenden Dörfer anschauen, im Nationalpark Wandertouren unternehmen, die alte Burg Segura de la Sierra besichtigen oder einfach den Badesee mit dem dazugehörigen Staudamm zur Entspannung aufsuchen. Es lohnt sich auf jeden Fall.

Zusammenfassend kann man sagen: Der El Yelmo ist eine Reise wert, vorzugsweise für Flieger, die Individualurlaub bevorzugen und abseits der Touristenfluggebiete das ursprüngliche Spanien kennen lernen möchten. Die Infrastruktur für Flieger ist nahezu optimal, da die Startplätze alle mit dem Fahrzeug zu erreichen sind. Man kann sich an die spanische Lebensart gewöhnen, die Vokabeln „Stress“ oder „Hektik“ kennt hier niemand.



***Das Ther i k b u c h
für Gleits
Drachenf eger
von Burkhard Martens***

Rezension von Benedikt Liebermeister

Durkhard Martens ist bekannt in der Gleitschirmszene. Vor allem als Streckenflieger hat er sich seit Jahren einen Namen gemacht. Unter anderem erflog er mehrere Deutsche- und Weltrekorde. 2004 erfüllte sich sein Traum mit dem Gewinn der Deutschen Streckenflugmeisterschaft in der Sportklasse. Erfolgreiche Streckenflieger gibt es jedoch eine Menge. Und manch einer denkt daran, seine reichhaltigen Erfahrungen zu einem Buch zu verarbeiten. Doch bleibt es meist ein Wunschgedanke, denn der Aufwand ist immens. Angefangen von der reinen Schreibearbeit über den Fundus an geeigneten Fotos bis zur Suche nach einem Verlag. Texte waren da, „Burki“ schreibt seit langem einschlägige Artikel für die Fachpresse. Gute Bilder hatte er über Jahre auch gesammelt. Also ging er bei den Verlagen mit seiner Word-Vorlage hausieren. Abgelehnt – „der Text ist so nicht zu redigieren“, kam als Kommentar zurück. Aufgeben widerspricht aufs Größte der Grundeinstellung des erfolgreichen Streckenfliegers. Also schrieb sich Burki bei Kursen der Bayerischen Presseakademie ein. Entschlüsselte die Geheimnisse von Photoshop und setzte sich mit einem Layout-Programm auseinander. Kein literarischer Klassiker war sein Ziel. Sondern ein leicht verständliches Handbuch, mit Schwerpunkt auf der Praxis. Für den Einsteiger um richtig Thermikfliegen zu lernen. Aber auch für den erfahrenen Piloten mit genügend Tipps und Tricks um den fliegerischen Horizont zu erweitern.

Herausgekommen ist ein 224 Seiten starker Band mit 500 Bildern, bzw. Grafiken. Das Inhaltsverzeichnis erschlägt einen etwas. Eine übersichtlichere Strukturierung würde nicht schaden. Natürlich nicht so einfach bei der Fülle an Information. Gelungen sind die launigen Vorworte von Stefan Bocks und Felix Wölk. Die Begeisterung fürs Fliegen zieht sich durch das ganze Buch. Der Autor lässt die Leidenschaft spüren, die ihn seit dem ersten Hüpfen am Übungshang gepackt hat. Das Buch liest sich spannend wie ein Roman. Doppelseitige Fotos ermuntern geradezu, die Tipps in die Praxis umzusetzen. Komplexe Zusammenhänge werden anschaulich anhand zahlreicher Grafiken erklärt. Sehr hilfreich sind auch die vom Text abgesetzten Beispiele aus Burkis eigener Erfahrung. Über die ein oder andere sprachliche Unebenheit sieht der geneigte Leser gern hinweg. Fehl



am Platz ist, wer ein wissenschaftliches Nachschlagewerk erwartet. Das war ja auch nie die Intention des Autors.

Die Thermik in ihrer Vielschichtigkeit nimmt die ersten drei Kapitel in Anspruch. Wolken und Wetter werden ausführlich in Kapitel vier und fünf erklärt. Das sechste springt in die Flugtechnik. „Wie zentriere ich am effektivsten einen Thermikbart?“ Ausführlich wird jede erdenkliche Situation in Theorie und Praxis diskutiert. Die Grafik weist hier kleine Schwächen auf. Übergang zum Talwind in Kapitel sieben. Aufschlussreich ist die Karte, die den generellen Talwindverlauf mit Konvergenzen und Prallhängen im Zen-



tralalpenbereich zeigt. Soaren – Fliegen im Aufwindband – ist Thema in Kapitel acht. Man achte besonders auf die eingängige Grafik zur Vektorzerlegung des Windes beim Soaren. Wer diese Informationen verinnerlicht, ist vor einer unfreiwilligen Abdrift ins Lee gefeit. Theorie bestimmt Kapitel neun mit der Beschreibung des Temperaturgradienten (Temp) oder Emmagramms. Mit einer bunten Mischung aus Wissenswertem und einem Trainingsprogramm schließt Kapitel zehn das Buch ab. Wer's liest, hat eine Menge gelernt. Sein Ziel hat Burkhard erreicht. In einfachen Worten erhalten Einsteiger die Grundlagen der Flugtechnik in der Thermik mit meteorologischen Hintergrund. „Alte Hasen“ frischen ihr Wissen auf und profitieren von den Tipps und Erfahrungen eines XC-Profis. Nicht wenige haben's an einem verregneten Wochenende verschlungen, wie Leserbriefe auf der Website des Autors zeigen. Burkhard Martens, Das Thermikbuch für Gleitschirm- und Drachenflieger, Euro 34,90, ISBN 3-00-015761-1, zu beziehen bei vielen Flugschulen oder unter www.thermikwolke.de.



Foto: Johannes Mayr

Winterzeit: Thermik tiefgekühlt

Ein Bericht von Volker Schwaniz

Jetzt ist also auch der Herbst vorbei, tja jetzt muss also Winter sein — SO EIN SCH....! Und überall ist zu lesen, dass in unseren Breiten die Thermiksaison jetzt endgültig zu Ende ist. Ist ja auch kein Wunder, denn Thermik ist ja bekanntlich aufsteigende Warmluft und bei winterlicher Eiseskälte bzw. unter Null Grad ist ja nur noch Kaltluft vorhanden, dahem natürlich auch keine Thermik — oder?

Das ist klafalsch! Das Aufsteigen von Thermik ist nur vom Temperaturunterschied zwischen Umgebungsluft und der etwas wärmeren (bzw. weniger kalten) Thermikblase bzw. Untergrundes abhängig. Der Temperaturbereich, in dem sich diese „Wärme-Differenz“ ausbildet, ist dabei kaum von Bedeutung. Anders bei der Bildung von Quellwolken im Winter, wo die Ausgangstemperatur schon bedeutsam ist. Denn im Gegensatz zu sommerlich warmer Luft kann kalte Luft deutlich weniger Wasser aufnehmen und dann bei der Kondensation wieder als sichtbaren Wasserdampf freisetzen. Damit wartet man im Winter meist vergeblich auf die sicheren Thermikanzeiger am Himmel und ist nicht selten überrascht, wenn das Vario plötzlich zu Leben erwacht.

Für die meisten Flieger ist das natürlich nichts Neues, denn sie haben schon selber erlebt, dass es in den Alpen selbst im Winter, an günstigen Ecken ganz nett nach oben „blubbern“ kann. Im Dezember/Januar muss dabei meist noch ein deutlich unterstützender überregionaler Wind in Form von dynamischem Aufwind beim Obenbleiben mithelfen. Natürlich sind die erreichbaren Höhen nicht sehr groß, aber mit etwas Kampfgeist sind auch solche Flüge eine echte Erfüllung.

So auch beim Stubai- bzw. Bregenzerwald-Cup, der Mitte Januar stattfindet, der für die meisten Flieger die ersten Thermikansätze im neuen Jahr bedeutet. Auch hier muss sich die südseitige Thermik wenigstens etwas vom überregionalen Wind unterstützen lassen, um sich komfortabel in der Luft halten zu können. Erfahrungsgemäß ist die Thermik in idealen Ecken erst ab Ende Januar/ Mitte

Februar wieder stark genug, um sich (bei nicht zu stabiler Luftschichtung) ohne die Mithilfe von überregionalem Soaringwind halten zu können. Dabei sind diejenigen Gebiete in den Nordalpen natürlich erste Wahl, bei denen man in die Südflanken hinein starten kann und die wenig föhnanfällig sind. Nur hier kann der südliche Wind zusammen mit den ersten Thermikansätzen aus den südlichen Hangbereichen schon so früh im Jahr ausreichende Aufwinde hervorbringen. Einen zusätzlichen Pluspunkt haben dabei diejenigen Gebiete, die erfahrungsgemäß etwas weniger stark von Föhnlagen getroffen werden.

Einige der bekanntesten Gebiete dieser Kategorie sind das Kreuzjoch im Stubaital und der Diedamskopf im Bregenzer Wald. Es ist also nicht zufällig, dass sich der Stubai-Cup (jetzt im Wechsel mit dem Bregenzerwald-Cup) schon seit den Anfängen der Gleitschirmfliegerei genau in diesen bevorzugten Gebieten etabliert hat. Beide Gebiete haben bei schwachen Südlagen eindeutige Vorteile, denn hier bedeutet Südlage nicht gleich Föhnsturm. Zudem findet im Winter eigentlich kaum eine thermische Ankopplung an den meist starken Höhenwind statt. Dadurch sind die vertretbaren Windgeschwindigkeiten etwas höher und die Gefahr eines plötzlichen Föhndurchbruchs sehr viel geringer als im Sommer. Somit können die im Winter häufigen Südlagen bei Sonnenschein und oft relativ warmen Höhentemperaturen (durch den Südwind) erstaunlich häufig fliegerisch genutzt werden.

Weitere Gebiete in den Nordalpen, die sich als wintertauglich erwiesen haben, sind Bezau im Bregenzer Wald (auch mit deutlicher Südwindabschirmung), Hohe Salve bei Westendorf (leichte Südwindabschirmung), Wank in Garmisch, Jöchelspitze im Lechtal (wenig Südwindabschirmung) und Finkenbergr im Zillertal (wenig Südwindabschirmung).

In der Südalpenregion findet man auch in der Winterzeit oft deutlich bessere Ausgangsbedingungen vor als in den Nordal-

pen. Zum einen ist hier das Problem Südföhn weniger brennend und zum anderen ist hier die Auswahl an südlich ausgerichteten Fluggebieten um ein vielfaches größer. Nicht selten liegt hier auch deutlich weniger Schnee, denn die ergiebigen Stauniederschläge bei feuchtkühler Nordwestströmung entladen sich vornehmlich nordseitig des Alpenhauptkamms.

Eine umsichtige Planung macht's!

Besonders im Winterurlaub kann die Fliegerei auch richtig familienfreundlich sein. Wählt man sein Skigebiet auch etwas mit Fliegeraugen aus, so sind die Chancen recht hoch, dass alle glücklich werden. Folgende Rahmenbedingungen sollte das Gebiet dazu aufweisen:

1) über dem Kaltluftsee

Das Gebiet (bzw. die thermikspendenden Südfanken) sollte nicht zu tief gelegen sein, damit sie deutlich aus dem Kaltluftseeragen, der sich in den Tieflagen (bis ca. 500/600m Seehöhe) ansammelt. Mitunter bildet sich an der Obergrenze dieses Kaltluftsees (besonders bei anhaltenden Hochdrucklagen) eine zähe Hochnebeldecke aus.

2) steile Südseiten müssen sein

Die Hänge sollten steil sein, um mit dem winterlich flachen Sonnenstand einen möglichst senkrechten Einstrahlwinkel zu erreichen. Die Ausrichtung der Hänge sollte Richtung SSO-SW liegen. Diese Richtungen liefern meist ab Mittag bis zum frühen Nachmittag hin verwertbare Thermik. Vormittags sind nur selten Ansätze von Thermik zu finden, da die nächtliche Auskühlung erst weggeheizt werden muss (gilt auch für Osthänge).

3) Nadelwald ja bitte!

Besonders die mit Nadelhölzern bewachsene Hangflächen spenden auch bei schneebedecktem Untergrund oft verwertbare Thermik. Zwar verhindert die Schneedecke auch hier eine Erwärmung des Erdbodens, aber sie bewirkt gleichzeitig, dass die Äste nicht nur von oben (durch die Sonne), sondern auch von unten (durch die Reflexion des Sonnenlichtes) angestrahlt werden! Die Warm-



Namibia
zum Schnäppchenpreis



18.2. bis 4.3. und 4.3. bis 18.3.06
betreute Gleitschirmreise

**..In 2 Wochen so gut
wie sonst in 2 Jahren"**
„Fliegen für die Seele“ im laminaren
Seewind und den höchsten Dünen der Welt.

Inklusive:
Flüge (Ffm), Transfers, 4 Sterne Bungalow
je 2 Pers. in exklusiver Golf Lodge, Frühstück,
beste Jeeps, nette Fluglehrer, Kurs, täglich Guide,
geführte Ausflüge und Aktionen, Nichtflieger-
programm, Versicherung, alle Genehmigungen,
mit Frühbucherrabatt bis 20.12.05
ab sensationelle **1990,- €**

Traumhaftes Namibia Video (aus 3/2005)
für 10,- € anfordern, mehr unter

www.hofsport.de/gleitschirm/fortbildung/reisen
info@hofsport.de

Flugschule Performance Center Frankfurt/Ronneburg
„Hot Sport Sportschulen GmbH“

Durch die schwache Sonnenkraft und die dadurch bedingte große Stabilität der Luftschichtung ist die Flugvorbereitung in Bezug auf das Wetter während des Winters eigentlich recht einfach. Meist reicht schon ein einfacher Wetterbericht aus dem Fernsehen oder aus der Rubrik aus, um alles Wichtige zu erfahren. Ergänzend sollte aber immer eine Höhenwindprognose (Wind 850 hPa = 1.500 m NN) und möglichst auch aktuelle Windmesswerte aus dem Internet abgerufen werden. Ebenso liefern die Panoramabilder der Webcams nützliche regionale Informationen (siehe unten). Mit ihnen erspart man sich manch unnütz gefahrenen Kilometer!

Windprognose für passenden Startwind

www.dhv.de => Wettergeschehen => Wind => Wind 850 hPa Im Winter spielt der überregionale Wind besonders bei den Startbedingungen eine viel entscheidendere Rolle als während des restlichen Jahres. Darum sind gerade jetzt die Windprognosen der 850 hPa-Höhe (rund 150 m NN) wertvoll. Auch bei der Stärkeabschätzung von jetzt oft geflogenen (föhnigen) Südwinden sind diese Karten eine wichtige Hilfe zur Einschätzung der Windstärke. Durch die jetzt große Stabilität der Luftschichtung sind deutlich mehr Südlagen fliegbar als im Jahresrest.

Webcams

www.dhv.de => Wettergeschehen => **Webcams/Satellitenbilder** Mit den Bildern der überall im Alpenraum reichlich vorhandenen Webcams lässt sich im Winter besonders gut arbeiten. Einerseits ist die Schneesituation bzw. die Schneegrenze in den einzelnen Regionen erkennbar, zum anderen ist auch die Obergrenze einer sich bei ausdauernden Hochdrucklagen oft bildenden Hochnebelschicht gut auszumachen. Meist etabliert sie sich auf 500 bis 700 m Seehöhe und stört in höher gelegenen Gebieten daher kaum, auch wenn der Blick aus dem Fenster (besonders in Alpenvorland) das nicht erwarten lassen würde.

Aus der Rubrik „Länderwetter“ (siehe DHV-Wetterseite) sind folgende Textwetterberichte für die einzelnen Alpenländer besonders zu empfehlen:

Deutschland: Weishauptwetter: <http://www.t-online.de/wettershow> => Rubrik „Bergwetter“ (Video-clip-Wetterbericht von Team Kachelmann, läuft nur mit DSL-Verbindung und dem Internet-Explorer als Browser).

Österreich: ORF Bergwetter: <http://wetter.orfat/bwx/reportdetail>

Schweiz: SF-DRS-Spezialwetter: <http://www.sfdrs.ch> => Wetteraussichten -> Spezialwetterbericht

Südtirol: Amtl. Bericht Bozen: <http://www.provinz.bz.it/wetter/suedtirol.htm>

Luftschicht, aus der sich die Thermik speist, kann sich somit im relativ dunklen Geäst bilden. Erkennbar ist das erstaunlich gute Aufheizen von Waldflächen am schnellen Abtauen des Geästes nach Schneefällen. Nicht selten reicht ein Schönwettertag aus um die Bäume vom Großteil des Schnees zu befreien. Natürlich sind auch schneefreie und möglichst trockene Flächen wie Felsflanken, Geröllfelder günstige Stellen zur Thermiksuche, aber erfahrungsgemäß sind besonders Nadelwaldhänge im Winter kaum zu schlagen. Daher sollte das Gebiet auch nicht zu hoch gelegen sein, um noch ausreichend Lebensraum für Gehölz zu bieten (Stichwort Baumgrenze).

4) Tipp: Durch den enormen Temperaturunterschied zwischen der Thermikblase und dem umliegenden Untergrund stehen die Bäume im Winter meist sehr steil über der Thermikquelle. Sie ziehen sich also nicht wie im Sommer in Hangneigung Richtung Gipfel empor.

5) Südstart ist Pflicht. Der Start sollte in südliche Richtungen möglich sein, da bei nördlichen Windrichtungen nur sehr selten Winterflugwetter zu erwarten ist (feuchtkühle Luftmasse mit Staubewölkung in den Nordalpen, Nordföhn im Südalpenbereich).

Mit etwas Wetterglück und nicht allzu stabiler Luftschichtung (z.B. durch sehr starken Hochdruck) ist also auch der Winter in den Alpen gar nicht so schrecklich. Und wenn man sich bei günstigen Wetterlagen (z.B. leichte Nordlagen) mal für ein paar Tage Richtung Bassano abseilt, dann ist der Winter auch viel kürzer und auch flugstundenträchtiger als man glaubt! Siehe dazu den Bassano-Artikel, derim DHV-Info 132 erschienen ist und mit dem die Serie über die jeweiligen Top-Flugregionen der Alpen begonnen wurde (auch als PDF-Download unter: http://www.thermikwetter.com/download/Bassano_Artikel.pdf).

DHV-WETTERNETZ

Geländename	Geländehalter	Kontakt
07338 Tauschwe	Ostthüringer Drachen- und Gleitschirmfliegerverein Saalfeld e.V.	0170/7287230
27374 Lüdigen	Gleitsegelclub Weser e.V.	0160/91259530
32457 Porta Westfalica	Delta-Club Wiehengebirge e.V.	0571/710227
35088 Eisenberg	DFC Ederbergland e.V.	06452/8585
36136 Wasserkuppe	Rhöner Drachen- und Gleitschirmfliegerverein e.V.	06654/696
38640 Rammelsberg	Harzer Drachen- und Gleitschirm-Verein Goslar e.V.	0170/6728487
52245 Sophienhöhe	Ostwindfreunde e.V.	02274/703649
55585 Duchroth	Pfälzer Gleitschirm-Club e.V.	wird repariert 0171/1514273
57562 Sassenroth	Drachen- und Gleitschirmfreunde Hellertal e.N.	02744/930349
58849 Nordhelle	GSC Nordhelle e.V. + Flugsport Lennetal e.V.	02352/21265
64665 Melibokus	Erster Odenwälder Drachen-Flug-Club e.V.	06251/983612
69198 Ölberg	Bergsträßler Drachenflieger e.V.	0174/1861382
69117 Königstuhl	Kurpfälzer Gleitschirmflieger e.V.	0176/28677305
72258 Stückerkopf	Drachen- und Gleitschirmverein Baiersbrunn e.V.	07442/121425
72393 Schneithalde	DFC Starzeh e.V.	0170/4436907
73430 Ostalbskipiste Langen	DHC Aalen e.V.	0160-3282349
74343 Teufelsberg	Die „I. 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.	0170/9865064
76597 Teufelsmühle	Drachenflugclub Loftenau e.V.	0174/6188071
76703 Krämer	Gleitschirmclub Kraichtal e.V.	07250/921228
76863 Furlenbergerfels	Südpfälzer Gleitschirmflieger Club e.V.	06346/308560
77709 Kirchberg-Spiefelsen	Drachen- und Gleitschirmflieger Oberes Elztal e.V.	07834/4594
77728 Oppenau	Oppenauer Gleitschirmflieger e.V.	0160/7129906
78148 Hintereck	Gleitsegelclub Lenticularis e.V.	07723/5801
79102 Schauinsland	GSC Colibri e.V.	07602/1512
79183 Kandel	DFC Südschwarzwald e.V.	07681/22058
79215 Gschasi	Drachen- und Gleitschirmflieger Oberes Elztal e.V.	0171/9004833
79410 Hachblauen	Hängegleiter Club Region Blauen e.V.	07632/828088
79736 Rickenbach	Delta-Club Condor e.V.	07762/51582, www.wetter-wehnde.de
83122 Hochries	Gleitschirmclub Hochdes-Samerberg e.V.	08032/8805
83436 Predigtstuhl	GSC „Albatros“ Bad Reichenhall e.V.	derzeit nicht aktiv
83661 Brauneck	Lenggrieser Gleitschirmflieger	0171/8169210
83700 Wallberg	DGC Tegernseer Tal e.V.	0160/96643891
87459 Breitenberg	Ostallgäuer Drachen- und Gleitschirmflieger Marktberdorf und STRAMS - Pflöfner Gleitschirmflieger e.V.	0171/8120340
93339 Jachenhausen	1. Oberpfälzer Drachenfliegerclub Riedenburg e.V.	0160/7841232
93453 Hoher Bogen	1. Gleitschirmverein Bayerwald e.V.	09947/2452
93462 Osser	1. Gleitschirmverein Bayerwald e.V.	0160-3523936
94541 Büchelstein	DGC Bayerwald e.V.	09908/891191
83346 Hochtelln	Hochfelln-Flieger Bergen e.V.	www.hochfellnflieger.bergen.de/

113tir

Thermikschlüpfer mit Knautschzone im 3 m Packmaß.

DHV anerkannter Luftfahrtbetrieb
Nachprüfungen aller Fabrikate

Ibautek

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



Geheimnisse des Chaw ions Manfred Ruhmer

Übersetzung aus dem Cross Country Magazine 100 + 101

Seit seinem ersten Weltmeisterschaftssieg am Monte Cucco 1999 hat Manfred die Drachenflug-Wettbewerbswelt so dominiert, dass 1999 - 2004 als die Ruhmer-Ära des Drachenfliegens bezeichnet wird. Dennis Pagen interviewte Manfred Ruhmer.

Manfred, was für eine Art von Pilot bist Du?

Ich bin sehr geduldig. Ich kann, wenn es nötig ist, eine Stunde oder mehr damit verbringen Höhe zu machen, bevor ich zum Startzylinder fliege. Natürlich zögere ich nicht eine Thermik zu verlassen, wenn die Zeit dafür gekommen ist. Ich sehe viele Piloten, die an guten Tagen zu geduldig ausharren und im obersten Thermikbereich, wo der Aufstieg sich verlangsamt, zu lange warten. Wenn ich mich entscheide die Thermik oder den Pulk zu verlassen, treffe ich eine logische Entscheidung, die darauf basiert, was ich von der Gegend weiß und was der Tag mir bisher gezeigt hat. Ich halte auch dauernd nach Möglichkeiten für ein besseres Steigen Ausschau, sogar wenn ich gut steige. Wie auch immer, viele meiner Gedankenprozesse sind unbewusst, während ich diese Entscheidungen treffe und besonders, wenn ich eine Thermik verlasse und einen guten Weg wähle. Ich denke, 60 bis 80% meines Fliegens



sind intuitiv. Sogar beim Thermikfliegen bin ich eine Art automatischer Pilot; mein Körper macht die richtigen Dinge um im besten Steigen zu bleiben während sich meine Aufmerksamkeit darauf konzentriert den Verkehr zu beobachten und Zeichen für einen besseren

Lift oder die beste Routen zu suchen. Ich habe die Fähigkeit viele Informationen aufzusaugen und zu bearbeiten, aber oft geschieht dies nicht bewusst. Ich nutze, was notwendig ist."

Tomas Suchanek erzählte mir, dass er fortwährend direkte logische Entscheidungen trifft, während Du ein mehr intuitiver Pilot bist. Es ist interessant, dass beide Verfahrensarten erfolgreich sein können. Aber ich denke, Zuversicht ist ein wichtiger Faktor, unabhängig davon, aus welchem Grund der Pilot zu einer bestimmten Entscheidung kommt.

„So ist es. In der Vergangenheit hatte ich kein uneingeschränktes Vertrauen in meine Entscheidungsfindung, so wie ich es heute habe. Ich habe beim Drachenfliegen gelernt, dass wir unsere Entscheidungen treffen und zu ihnen stehen müssen, weil wir wenig Gelegenheit haben andere Optionen auszuprobieren. Wenn wir zögern, verlieren wir oft alle Optionen. Zum Beispiel, wenn wir uns auf dem Weg zu einer Stelle befinden, wo sich wahrscheinlich Thermik entwickelt und wir unterwegs auf starkes Sinken treffen und dann umdrehen, werden wir höchstwahrscheinlich alle Chancen Aufwind zu finden verlieren. Natürlich muss dieser Vorgang mit

gutem Gespür verbunden werden – steuere nicht auf eine trostlose Strecke mit mageren thermischen Aussichten zu, nur weil du entschlossen bist, deine Entscheidungen niemals zu ändern.

Es geht darum, Vertrauen in die eigene Entscheidungen zu haben und sie nur zu ändern, wenn es klar ist, dass eine andere Möglichkeit besser ist. Während wir fliegen, haben wir so oft keine klaren Informationen darüber, was voraus passieren wird. Deshalb müssen wir Überlegungen anstellen, die auf all unseren Beobachtungen und Erfahrungen basieren. Und natürlich ändert sich die Situation andauernd. Aus diesem Grund fliege ich nicht gerne hinter anderen Piloten her. Andere mögen es, einem Pulk zu folgen, aber ich finde, dass andere Piloten meine Entscheidungen negativ beeinflussen und mich oft verlangsamen. Die Luft und der Aufwind ändern sich ständig, deshalb zeigen dir voraus fliegende Piloten nicht notwendigerweise die besten Routen. Natürlich werde ich zu einem steigenden Gleiter fliegen, wenn ich mehr Höhe brauche, aber sehr oft werde ich an einem Pulk vorbeifliegen, wenn ich weiter vorn auf meinem Kurs Thermik erwarte.

Du scheinst wenig Fehler zu machen. Wie schaffst Du das?

Ich mache immer noch Fehler, aber sie werden immer weniger. Besonders wichtig (genauso wichtig wie das Vermeiden von Fehlern) ist es, Entscheidungen zu treffen und zu ihnen zu stehen. Wenn du dann absäufst, kannst du über den Fehler nachdenken und wenn du dann auf eine ähnliche Situation triffst, kannst du eine bessere Entscheidung treffen. Wenn wir nie Fehler machen, können wir nie daraus lernen. Ein Pilot, der Angst davor hat, Fehler zu machen, wird auch Angst

davor haben, eine unabhängige Entscheidung zu treffen. Er oder sie wird in diesem Falle nichts lernen und sich nicht verbessern. Ich kann mich an viele Fehler erinnern und wiederhole sie nicht. Wenn ich anderen Piloten einen kleinen Rat geben sollte, würde ich sagen, „Hab keine Angst davor, einen Fehler zu machen“. Wenn du absäufst, analysiere die Situation und merke sie dir für das nächste Mal. Das Schlechte ist nicht, einen Fehler zu machen, sondern ihn zu wiederholen. Vertrauen ist alles und Vertrauen kommt, wenn man die Situation bewusst erlebt. In unse-

der getroffenen haben, die auf unseren vorliegenden Informationen basiert. Wenn wir absaufen, müssen wir diese Erfahrung in unserem Wissensspeicher lagern und es noch einmal versuchen. Wenn wir uns das nächste Mal in einer ähnlichen Situation befinden, rufen wir uns unsere letzte Erfahrung ins Gedächtnis, aber lassen das Vertrauen in unsere Entscheidung davon nicht beeinflussen.

Du scheinst fähig zu sein, in der Thermik an fast jedem vorbeizusteigen. Wie schaffst Du es, so gut hochzukurbeln?



rem Sport ist es unmöglich 100% gute Cross Country Entscheidungen zu treffen. Das ist die Natur des Drachenfliegens, da wir die Luft nicht wirklich sehen können. Deshalb werden Fehler gemacht. Wir müssen die Überzeugung haben, dass wir die beste Entschei-

Ich versuche es zumindest. Ich habe die Tendenzen automatischer Pilot zu sein, deshalb bin ich mir nicht aller Dinge bewusst, die ich tue. Wenn ich in einer Thermik kreise, bin ich in Bezug auf Änderungen im Aufwind ständig aufmerksam. Ich passe sowohl den Anstell-



winke' wie auch die Flügelneigung entsprechend an. Ich drücke vielleicht ein wenig raus um noch etwas Höhe dazuzugewinnen, wenn ich nicht in Gefahr bin zu stallen. Ich werde steiler oder flacher kreisen um meine Runden entsprechend der Thermikbewegung und -entwicklung zu ändern. Natürlich wird die pitch-Steuerung auch die Größe unseres Kreises ändern. Deshalb beinhalten all diese Steuermechanismen eine Kombination von pitch, roll und gieren. Ich glaube, eines der Geheimnisse des maximalen Steigens ist, nicht in einem stetigen Aufwind zu bleiben, sondern, wann immer möglich, Anpassungen durchzuführen. Ich versuche immer ein noch besseres Steigen zustande zu bringen.

Ich habe oft gesehen, wie Du in einer Thermik Deinen Kreis verengst, um vom Pulk wegzusteigen. Ist dies eine Methode, die Du oft gebrauchst?

Ja, ich nütze diese Methode immer wieder, aber es muss klar sein, dass es in total ruhiger Thermik keine Steigkerne gibt, die ein Wegsteigen ermöglichen. Größere Thermikblasen in Wüstengebieten wie in Spanien haben wahrscheinlich eher Variationen, die auf diese Weise genutzt werden können. Natürlich ist es schwierig genau so zu manövrieren, wie ich es gerne möchte, wenn der Verkehr zu dicht ist. Auf der anderen Seite passiert es oft gerade in der Situation, wo sich zu viele Piloten in der Thermik gegenseitig blockieren, dass ich den besten Aufwind nütze und einen Sprung über die anderen Piloten machen kann. Während ich in einen Steigkern enger hineinkreise und hochsteige, behindert sich der Rest.. Ich finde, dass ich in überfüllten Thermikbärten nicht so aggressiv bin, wie die anderen Wettbewerber, aber wenn ich eine Chance sehe, enger zu zentrieren und wegzukommen, nütze ich sie.

All diese Steuertechniken werden von einem wirklich guten Drachenhandling unterstützt, welches mir erlaubt, augenblicklich zu wenden. Ein anderer wichtiger Punkt: Ich glaube, man sollte mit seinem Körper auf der hohen Seite des Drachens sein, wenn man das Steigen maximieren will. Manchmal ziehe ich die VG etwas zusätzlich an, um mir das zu ermöglichen. Wenn ich auf der hohen Seite bin, ist die Flügelneigung pro gegebenem Kreisradius geringer, was effizienter ist. (Notiz des Autors Dennis Pagen: Wenn der Gleitersteigen soll, indem der Körper des Piloten zur Außenseite verschoben wird, muss der Gleiter eine Tendenz dazu haben, den Kreis enger zu machen. Diese Tendenz lässt sich bei vielen Gleitern per VG-Zug erzeugen, weil

der Flügel dann weniger oder negative V-Form hat.)

Hast Du noch andere Tricks oder Ideen auf Lager, die Dir beim Steigen helfen?

Sicher, so bin ich mir bewusst, dass viele Bärte ihren eigenen Charakter haben. Dies ist abhängig von der Qualität der Luft und der Umgebung. Unterschiedliche Windbedingung, Temperatur und Luftfeuchtigkeit beeinflussen die Thermikbeschaffenheit. Unterschiedliche Bodenformen, Bodenbedeckung und Orientierung ändern ebenfalls die Bärte. Deshalb versuche ich in jedem Bart drei Dinge so früh wie möglich zu bestimmen:

1. wie groß der Bart ist,
 2. wie stark das Zentrum ist und
 3. ob die Steigkerne sich bewegen.
- Die ersten beiden Punkte entscheiden, wie

wind in den Bart einfließen und ihn beschleunigen. Wenn man bereit ist, seine Kreisposition zu verändern und etwas nachforscht, kann man dieses bessere Steigen finden und von den anderen Drachen wegsteigen.

Manfred, hast Du spezielle Tricks für die Aufwindsuche?

Na ja, meistens nütze ich die klassischen Zeichen: Wolken, Terrain, Vögel und andere Gleiter. Wolken sind besonders wichtig, wenn man hoch ist. Wenn es windig ist, zeigt die Bewegung der Wolkenschatten auf dem Boden die Windrichtung an der Wolkenbasis. Dies hilft mir zu erkennen, wo ich im Verhältnis zur Wolke bin, damit ich den besten Thermikeinstieg finde.

Wenn der Aufwind schwächer ist oder schwerer zu finden ist, verlasse ich mich mehr auf



viel Kurvenüberhöhung man benutzen muss. Ich möchte im stärksten Teil mit dem kleinsten Kreisradius und der geringst möglichen Geschwindigkeit bleiben. Der dritte Punkt lässt mich wissen, ob ich ständig das Zentrum meines Kreise verändern muss.

In einer anderen Situation erreicht man die Spitze eines Bartes, lange bevor seine maximale Höhe erreicht hat. Es kann an diesem Punkt turbulent sein. Hier ist es wichtig, seinen Kreis zu ändern um die Sektion zu finden, die am besten weitersteigt. Gewöhnlich mache ich größere Kreise und verenge sie dann, wenn ich ein besseres Gebiet gefunden habe. Es kann sein, dass ich diesen Prozess einige Male wiederholen muss, bis der Thermikbart ausgereizt ist. Oft kann stärkerer Auf-

andere Gleiter und Vögel. Manchmal wird ein anderer Gleiter an der Spitze des Bartes sein und du wirst über ihm sein und keinen Aufwind finden. Wenn Du an dieser Stelle eine Thermik brauchst, mußt Du auf ihn warten, bis er zu dir hochsteigt. Dies ist eine schwierige Sache, wenn du ein Rennen fliegst, weil es heißt, dass dich dieser Piloteinholen oder dich überholen wird. Aber Thermik zu finden ist eine Sache von Wahrscheinlichkeiten oder Chancen und man muss nehmen, was man bekommen kann. Ich würde nur an einem so gut markierten Bart vorbeifliegen, wenn ich genügend Höhe zum Rumsuchen habe und ich voraus sichere Anzeichen eines Aufwindes sehe.

Ich versuche mir aller Möglichkeiten bewusst

zu sein und behalte alle Gleiter in der Gegend sehr gut im Auge, besonders wenn der Aufwind schwach ist. Außerdem versuche ich sehr sensibel für meine Drift zu sein, so dass ich Strömungen in Richtung einer Thermik entdecken kann. Diese macht sich meist als seitliche Bewegung meines Gleiters bemerkbar. Wir treffen oft mit einer Flügelseite auf Thermik, deshalb ist es sehr wichtig zu fühlen, wo sich das beste Gebiet des Aufwindes befindet. Wenn ein Pilot kein Gespür für horizontale Strömungen hat, fühlt er vielleicht einen geringen Aufwind und fliegt weiter, in der Annahme, dass es nur eine schwache Thermik sei. Wenn er fähig ist Gleiter-Inputs zu fühlen, die ihm mitteilen, dass sich weiter seitlich Thermik befindet, wird er vielleicht mit einer starken Thermik belohnt.

Beobachtest Du hauptsächlich das Terrain oder den Himmel, wenn du Cross Country fliegst?

Ich nütze beides. Je höher ich bin, desto mehr nütze ich den Himmel; je niedriger, desto mehr nütze ich den Boden. Aber eine Cross Country Strecke zu wählen ist ein umfangreicher Plan, der Entscheidungen mit einbezieht, welche die Kombination von der am besten aussehenden Wolke und dem Terrain-Verlauf beinhalten muss. Zum Beispiel bin ich bei der heutigen Aufgabe nicht die kürzeste Route über den eigentlich ganz guten Untergrund geflogen, weil es Richtung Norden Wolken gab, die bessere Thermik versprochen. Die Piloten, die direkt durch die Blauthermik flogen, hatten mehr Probleme. Ich beobachte oft, dass Piloten nicht immer die besten Routen nehmen.

Sehr oft gibt es am Himmel Thermiklinien und Linien des Sinkens, die sich grundsätzlich parallel zur Wind orientieren. Diese Linien können sehr schwach sein, nur leichte Unterschiede im Steigen und Sinken haben – aber es ist wichtig sie zu finden und zu versuchen in den Aufwindlinien zu bleiben. Dies ist teilweise eine Sache der Erforschung und teilweise der Beobachtung. Beobachte andere Piloten beim Gleiten und beobachte deine Instrumente, während du fliegst.

Ich glaube, wir alle sind schon neben einem anderen Piloten geflogen, dem es viel besser oder schlechter erging als uns, einfach nur, weil er oder sie auf einer etwas anderen Linie flogen. Hast Du eigentlich irgendeinen Ratschlag für das Fliegen in windigen Bedingungen?

Lass mich zuerst sagen, dass Wind die Dinge komplizierter macht. In hohen Bergen bei leichtem Wind kann man Aufwindverläufe

herauslesen wie in den Lehrbüchern. Wenn jedoch mehr Wind aufkommt, sind die Thermikbärte zerrissen, schwerer zu fassen, sie strömen oft um zahlreiche Hügel herum, reagieren aufeinander und die Abwinde haben mehr Geschwindigkeit, wenn sie den Boden treffen. Diese letzte Tatsache kann bedeuten, dass sie eher Thermikbärte auslösen, aber die Bärte werden kleiner sein, weil sie jählicher abgelöst werden.

Wir können diese Vorstellung nützen, um Thermik über Hügeln zu finden. Normalerweise suchen wir bei stärkerem Wind die ansteigenden Gebiete nach Aufwind ab. Jedoch kann auch der Abwind hinter dem Hügel Thermik auslösen. Das Gebiet hinter dem Hügel kann auch etwas vom Wind abgeschirmt sein, deshalb kann sich eine stärkere Thermik bilden, bis der Abwind sie ablöst. Es sollte klar sein, dass Winde in hügeligen oder bergigen Regionen nicht beständig sind, deshalb werden sich die Bärte an unterschiedlichen Stellen bilden und die normalen Thermikproduktionsorte werden weniger verlässlich sein. In Wüstenbedingungen hingegen, mit ihren großen sich bewegenden Vvarmluftschichten, steigt die Thermik an Orten mit geringer Bodenerhebung auf. Ich beobachte all diese Faktoren, wenn ich bei windigen Bedingungen fliege.

Die Technik des Thermikfliegens sollte bei windigen Bedingungen etwas unterschiedlich sein. Zum Beispiel erfordert die Thermik Bewegung, so dass man ständig darauf achten muss, im Zentrum zu bleiben. Manchmal muss man sich entscheiden und mit einem Bart, der sich nach dem Start schnellwegbewegt, mitgehen. Oft muss man vermeiden, hinten aus dem Bart raus zu fallen. Die Methoden, die ich vorhin erwähnte – ständig die Kreise anpassen, ständig seine Steigrate zu beobachten, sind alle wichtig, wenn man versucht im Aufwind zu bleiben und seinen Anstieg an windigen Tagen zu maximieren.

Hast du noch andere Zaubersprüche bezüglich Thermik- oder Cross-Country Fliegen?

Ich würde für mich sagen, dass ich versuche so schnell wie möglich die Natur der Thermikbärte und die Tagesqualität zu verstehen. Natürlich können wir etwas lernen, indem wir andere Piloten beobachten, aber Fliegen gibt uns die meisten Informationen. Innerhalb von zwei oder drei Thermikbärten versuche ich herauszufinden, wie stark der Tag ist, wie groß die Bärte sind, wie hoch sie gehen, wie zusammenhaltend sie sind und welche Höhen den besten Aufwind liefern. Natürlich passe ich mich während des Fluges ständig an, aber je schneller ich diese Infor-

mationen eingeordnet habe, um so besser kann ich nützliche Entscheidungen treffen. Ich möchte besonders wissen, welche Höhen das beste Steigen liefern und dann versuche ich beim Racen in diesem Höhenband zu bleiben.

Noch ein anderer Punkt ist ein Variometer, das schnell und sensibel genug ist, um die Änderungen in der Thermikstruktur zu zeigen. Ein gutes Audiosignal mit einer Anzeige für das Durchschnittssteigen ist das allerwichtigste Instrument, das ein Pilot haben kann. Dies erlaubt uns, die Umgebung zu beobachten – ich halte immer nach dem besten Aufwind Ausschau – und kontrolliere die ganze Zeit den Fortschritt.

Schließlich und vielleicht am allerwichtigsten ist, dass die Piloten einfach lernen müssen, ihr Glück zu nutzen. Dieses Spiel, welches wir spielen, ist teilweise eine Sache des



Zufalls, aber die besten Piloten verstehen es, ihr Glück am Schopf zu packen, wenn es kommt. Es erfordert Können das Glück zu erkennen, eine Aufwindstraße zum Beispiel und es dann maximal zu nützen. Dies beinhaltet vollkommene Aufmerksamkeit und die Fähigkeit mit der Luft zu tanzen um seine Energie auszuschöpfen. Nicht alle Piloten können dies, aber die meisten Piloten können es lernen.

Wie alles begann

Drachenschulung anno Dazumal



Der Unimog hielt. Patschend kam der Motor zum Stehen. Türen schlugen, die Heckklappe wurde geöffnet. Wir sprangen in den Nebel hinaus. Reinhold Schmitz, unser Fluglehrer, zog zwei lange Pakete vom Dach des Fahrzeugs. Er schnürte eines der Bündel auf, breitete das Segel aus, zeigte uns das Querrohr und die beiden Seitenrohre, verschraubte sie miteinander und setzte den Spannturm auf, dann hob er mit einer Hand die große Dreiecksfläche an und klappte mit der anderen Hand eine große Triangel nach unten, die er eigenartiger Weise Trapez nannte, wobei er, um uns vollends zu verwirren, die Basis der Triangel als Steuerbügel bezeichnete, was aber zumindest ihre Funktion erklärte.

In wenigen Minuten waren unter Reinholds Aufsicht die beiden anderen Drachen montiert. Reihum schulterten wir die Geräte. Knapp zwanzig Kilogramm wog so ein Standard Drache. Durch Heben und Senken der Drachennase und abwechselndes Hängenlassen und Wiederaufrichten der Flügel machen wir uns mit der Lage seines Schwerpunktes vertraut. Dann ermunterte uns Reinhold, mit dem genau waagrecht gehaltenen und ein wenig aufwärts gerichteten Apparat einige schnelle Schritte den anziehenden Nebelschwaden entgegenzulaufen.

Anfangs musste ich mich noch gegen die Trägheit des Drachens stemmen, aber schon nach dem zweiten Schritt wurde der Widerstand geringer. Als hätte mein Spür die eben noch müde um die Wacholderbüsche schleichende Luft alamiert, blies mir ein plötzlicher Luftstrom entgegen, griff ins Tuch, blähte es zum Segel und brach meinen Lauf. Erschöpft blieb ich stehen. Der Wind hatte sich wieder in die Nebelbank verzogen, nur ein sanfter Hauch war geblieben, strich schmeichelnd über meine erhitzte Stirn. „Dein Anstellwinkel ist zu groß!“ schrie Reinhold hinauf. „Du musst die Nase tiefernehmen.“ „Okay, ich werde dran denken!“ Ein beherzter Anlauf und wieder erhob sich der mit jedem Schritt stärker und kräftiger werdende Wind. Diesmal zog ich die Basis des Steuerbügels bis dicht an den Bauch, die Nase des Drachens geneigt, versuchte ich seinen Angriff zu unterlaufen. Vergeblich! Erbarmungslos drückte er jetzt von oben auf das Segel. Das Gewicht des Standards vervielfachte sich, meine Knie wurden weich, ich konnte das Gerät nicht mehr halten.

Jetzt schnallte sich Klaus die Kinderschaukel unter den Hintern. Klaus war der kleinste der Gruppe, ein drahtiger und flinker Bursche. Sorgfältig spannte er die Oberschenkelgurte, packte mit beiden Händen das Basisrohr, stemmte seine Oberarme

gegen die Seitenrohre und sprintete vorwärts. Es war deutlich zu sehen, wie sich nach einigen Schritten seine Füße vom Boden lösten und sich der Abstand zur Wiese allmählich vergrößerte. Klaus schwebte davon. Die Konturen des Drachens zerflossen. Gespannt stierten wir in den Nebel, der ihn verschluckt hatte, lauschten auf ein Geräusch des Aufschlags oder ein Rufen. Nach bangen Sekunden befreiendes Aufatmen: Klaus trat, den Drachen geschultert, aus der Nebelwand. Wahnsinn! Klaus war geflogen!

Wir staunten noch mehr, als wir am nächsten Tag bei schönstem Sonnenschein den Südhang hochschaukelten und auf der Höhe des Fliegerdenkmals das Übungsgelände erreichten: eine leicht abschüssige Wiese, die sich zu einer anfangs steileren, dann flacheren Schüssel ausformt und deren mit Fichten bestandener Rand steil ins zweihundert Meter tiefer gelegene Tal der Haardt fällt. Wie weit war Klaus gekommen? Hätte er nicht auch über den Rand der Schüssel gleiten können?

„Unmöglich“, versicherte Reinhold, „der Standard hat eine Gleitwinkel von eins zu vier, das heißt, ihr könnt mit einem Meter Höhe vier Meter Strecke machen. Das reicht nicht mal bis zur Schonung dort vorne.“

„Das werden wir gleich sehen!“

Klaus schnürte eines der im Gras liegenden Bündel auf, und schon wenig später schwebte er dem Abbruch entgegen. Sieben, acht Sekunden lautloses Gleiten, sanftes Aufsetzen dort, wo sich die Wiese zum Boden der Schüssel flacht. Wir applaudierten. Es dauerte nicht lange, und dem Nächsten gelang der Sprung in die Luft. Zwanzig Meter, dreißig Meter, die Distanzen wurden länger, die Landungen kontrollierter. Die meisten hatten schnell ein Gefühl dafür entwickelt, mit leichtem Druck gegen die Trapezbasis die Fahrt zu verlangsamen und dann, wenn der Drache so langsam geworden war, dass der Wind nicht länger über die Segelfläche streichen wollte und die Strömung der Luftteilchen abzureißen drohte, in genau diesem Moment den Apparat energisch nach vorne zu stoßen, damit sich ein Luftpolster unter der Fläche fing, auf dem der letzte Meter zur Erde weich hinab gestiegen werden konnte.

Mir allerdings blieb der Erfolg versagt. Es gelang mir noch nicht einmal, vernünftig vom Boden zu kommen! Anlauf, Absprung, ein kurzer Heber und gleich darauf ein harter Aufschlag mit dem Sitzbrett und eine sich anschließende Schlitterpartie über die Grasnarbe. Enttäuscht schulterte ich zum Wiederholten, wievielten Male den Drachen und schickte mich an, das kurze Stück zur Abprungstel-

le zurückzugehen, da brüllte Reinhold mit dem Megaphon herauf: „Du da, du machst jetzt Schluss! Du bist zu müde.“ Ich glaubte meinen Ohren nicht zu trauen. Führte Reinhold meinen Misserfolg tatsächlich auf Konditionsschwäche zurück! Wochenlang war ich täglich durch den Wald gelaufen. Ich war in Höchstform, den ganzen langen Vormittag immer nur die paar Meter der Anlaufstrecke gerannt, während die Kameraden immer weitere Strecken zurücklegten und ausgepumpt im Gras lagen. Entrüstet drehte ich mich Reinhold zu, dabei packte der Wind den Drachen und drohte mich auf den Rücken zu werfen. „Siehst ja, hast keine Kraft mehr“, kommentierte Reinhold mit dem Megaphon. Dir wird ich's zeigen! Verbissen stemmte ich die Nase des Drachens bergauf. „Leute, was dagegen, wenn ich es gleich noch einmal probiere?“ Grimmig — eine Stinkwut im Bauch — stürmte ich los, rannte die Wiese hinunter, rannte und rannte und legte noch zu. Ich bin schon immer ein guter Sprinter gewesen! Ein paar schnelle Schritte und plötzlich trat ich in die Luft. Die Füße fanden keinen Widerstand mehr, ich trat ins Leere.

Monatelang war mein ganzes Denken und Streben auf diesen Moment gerichtet gewesen, unzählige Male hatte ich den Augenblick in Tag- und Nachtträumen beschworen und durchlebt, und dennoch war ich, so plötzlich von der Erde gehoben, wie paralysiert. Ich war außer mir. Erstarrt klammerte ich am Steuerbügel. Vor meinen Augen tanzte der in die Unterverspannung geknotete Windspion: ein wild zuckendes Stoffbändchen über einem schwimmenden, verschwommenen Wiesenhang. Schräg unter mir tauchte Reinhold mit dem Megaphon auf, wuchs mir entgegen und sprang zur Seite, als ich, die Beine nach vorne gestreckt, mit den Hacken in die Wiese stach und auf den Hintern plumpste. Benommen rappelte ich mich auf. Nur langsam formte sich in meinem Kopf die Erkenntnis, dass das gerade Erlebte kein Traum sondern Wirklichkeit war. Ich wargeflogen! Wie der Klaps der Hebamme das Neugeborene zum Schreien und damit zum Atmen im neuen Lebensmoment zwingt, hatte mich Reinholds Megaphon in die Luft gestoßen. Ich nahm ihm die Tüte aus der Hand und jauchzte ein langes, befreiendes „Juchhe!“ über die Kuppe.

Dies ist ein Auszug aus dem Buch:

„Drachenflug und Sternenfahrt“

Thomas Reinhard

www.solarfahrt.de

(Oq)



FREE

**to GLEITSCHIRM
DRACHEN
ULTRA-LIGHT**

8. INTERNATIONALE AUSSTELLUNG UND FLUGSHOW FÜR GLEITSCHIRM- DRACHENFLIEGENI ULTRA-LIGHTS

7.-9. **APRIL 2006**

GARMISCH-PARTENKIRCHEN/ OLYMPIA EISSPORT ZENTRUM

sa.

OggeFfr



mcn
communicatem



WWW.FREE-FLIGHT.DE

INFO: MCN COMMUNICATE + 49 (0) 8821 18853



Trendwende beim Drachenfliegen in Sicht?

Ein Bericht von Claus Gerhard

Insiderwissen es seit langem: Der Drachenflugsport ist nicht nur in die Jahre gekommen, sondern auch aus der Mode geraten. Während die Gleitschirmszene unverändert boomt, finden sich immer weniger Piloten, die mit der unhandlichen „Teppichrolle“ auf dem Autodach in die Luft wollen. So hat die Zahl der Drachen-Neueinsteiger beim Deutschen Hänggleiterverband (DHV) in den letzten 10 Jahren ständig abgenommen: Legten 1995 noch 1.500 Flugschüler ihre Drachen-A-Schein-Prüfung ab, so waren es im Jahr 2004 gerade mal 140! Trotzdem gibt es nach wie vor viele Piloten, die die höhere Stabilität und Gleitleistung eines Drachen-

flügels gegenüber dem Gleitschirm bevorzugen, ebenso wie seine besseren „Knautsch-zonen“.

Etikettenschwindel mancher Schulen

Wer als Anfänger heute eine Drachenflug-Ausbildung sucht, sieht sich ungeahnten Problemen gegenüber. Zwar hat Deutschland um die 100 Schulen für Drachen- und Gleitschirmpiloten, aber nur etwa 20 von ihnen bilden Drachenflieger aus. Da kann es dem Neuling bei der Anmeldung schon mal passieren, dass er abgewimmelt oder umgeleitet wird. Er sei im Moment der einzige Interessent gegenüber zahlreichen Gleitsch-

maspiranten, ob er nicht lieber bei denen mitmachen wolle? Oder der zuständige Lehrer sei gerade nicht verfügbar. Und außerdem: Die Vorteile der Trendsportart Gleitschirmfliegen lägen doch auf der Hand: weniger umständlich, superschneller Lernerfolg, günstige Preise, höherer Frauenanteil! Ein Narr, wer da nicht nachdenklich wird und umdisponiert.

Frust am Übungshang passe?

Während man beim DHV die steigende Zahl von Gleitschirmfliegern grundsätzlich begrüßt, wird der Rückgang in der Drachenflugszene mit Sorge beobachtet und deshalb

nach Wegen der Attraktivitätssteigerung gesucht. Als viel versprechend hat sich die Förderung der Doppelsitzer-Schulung im UL-Schlepp herausgestellt. Mussten die Schüler bisher ihre Lernversuche am Übungshang immer allein „ausbaden“ (mit den entsprechenden Frusterlebnissen), so garantiert die Anwesenheit des Lehrers im Drachen neben dem größeren Sicherheitsgefühl einen wesentlich schnelleren und unfallfreien Lernerfolg. Das wiegt in der Regel die etwas höheren Schulungskosten auf.

Weitere Vorteile der Methode sind die Unabhängigkeit von Bergen, Thermikquellen und von Windrichtungen. Da Start- und Landeplatz stets identisch sind, entfallen der Transport und das zeitaufwendige Auf- und Abbauen des Drachens zwischen den Flügen, was die Ausbildung erheblich beschleunigt. Sobald ein Schüler die ersten Lernschritte im Doppelsitzer gemeistert hat, kann der Lehrer mit der Thermikausbildung beginnen. Sie vermittelt dem Schüler frühzeitig, wie man „oben“ bleibt und reduziert somit die Schleppkosten. Piloten, die nach diesem Prinzip ausgebildet werden, beherrschen am Ende ihrer A-Schein-Schulung normalerweise das Zentrieren von Aufwinden zum Höhengewinn. Wer sich noch erinnert, wie lange es einmal gedauert hat, bis er selbst den Dreh mit der Thermik heraus hatte, weiß diesen Fortschritt besonders zu würdigen!

Begeisterung ab dem ersten Flug

Auf Grund der DHV-Förderung gibt es inzwischen vier Drachenflugschulen, die nach dem neuen Prinzip arbeiten. Der Aufwand dafür ist allerdings beträchtlich: Neben UL- und Doppelsitzerdrachen mit Fahrwerk braucht die Schule einen zugelassenen Flugplatz, einen UL-Piloten mit entsprechender Schlepperfahrung, das Doppelsitzergurtzeug, die Schleppvorrichtung, mehrere Schleppseile und last but not least UL-schlepptaugliche Anfängerdrachen. Der „Lohn“ solcher Investitionen besteht vor allem in der sofortigen Begeisterung der Schüler, weil die bisher üblichen Anfänger-Frusterlebnisse gar nicht erst entstehen. Dementsprechend gering ist auch die Zahl derjenigen, die ihre Ausbildung abbrechen.

Flugplatz Altes Lager: Schleppzentrum Ost

Der erste, der diese Veränderungen konsequent und erfolgreich in die Drachenflugausbildung einführte, war Rudi Aumer im Altm Uhkat. Inzwischen gibt es Nachahmer im Flachland: Neben Vereinen in der Eifel und in



Drachenschüler bei der Theorieprüfung

Glücklicher Schüler nach dem ersten Höhenflug



Hamburg setzen seit 2 Jahren die Berliner verstärkt auf den UL-Schlepp. Möglich wurde dies mit dem Kauf des russischen Militärflugplatzes „Altes Lager“ durch den Drachenfliegerclub Berlin (DCB). Auf dem riesigen Gelände, 70 Kilometer südlich von Berlin, schult Andreas Becker, unterstützt von seinem erfahrenen UL-Piloten und langjährigen Fluglehrer Peter Schühle.

Das muss man sich mal vorstellen: Auf einer ehemals 2 1/2 Kilometer langen und 50 Meter breiten Betonpiste, die bis 1991 ein Stützpunkt der sowjetischen Luftwaffe war, starten und landen jetzt Gleitschirme, Drachen und ULs. Dabei wirkt die neu zugelassene UL-Piste auf den riesigen Betonflächen wie eine Spielzeugsbahn! Abends verschwindet das ganze Equipment in den bombensicheren Flugzeughangars unter meterdicken Erdschichten.

Beste Aussichten

Der Platz am Rande des „hohen“ Fläming mit seiner abwechslungsreichen Orographie bietet jede Menge thermischer Abrisskannten, so dass auch Gleitschirmflieger dort ungewöhnlich häufig Thermikanschluss aus

der Winde bekommen. Seit die Schleppgemeinschaft Segeletz im DCB aufgegangen ist und vom nördlichen Brandenburg ins Alte Lager umzog, hat der Drachen-UL-Schlepp dort noch einmal spürbar zugenommen. Waren es in der Saison 2004 etwa 700 Schleppstarts hinter dem UL, so erhöhte sich die Frequenz in der abgelaufenen Saison um 70 Prozent auf 1.200. In den beiden Jahren konnten 40 neue Drachenflieger ausgebildet werden, von denen viele dem Berliner Verein beitraten.

Solche Zahlen lassen hoffen, dass sich der Negativtrend beim Drachenfliegen langfristig umkehrt, denn gerade im Flachland hat der Drachen gegenüber den Gleitschirmen unbestritten Vorteile: Mit seiner höheren Gleitleistung sind die oft weit auseinander stehenden Thermikbärte besser erreichbar, man kann häufiger geschlossene Streckenflugaufgaben bewältigen und auch bei starkem Wind sind noch thermische Flüge möglich. Für Viele macht das die Größere Unhandlichkeit der „Teppichrolle“ gegenüber einem „Tütenflieger“ allemal wett!

Anmerkung der Redaktion: Siehe auch Erfahrungsbericht zum Thema UL-Schlepp S. 72

Sport-Sponsoring: Geben und Nehmen

Ein Bericht von Wolfgang Unger

Das Jammern ist in unserem Lande groß: U Jede Firma muß sparen und mancher steht auch das Wasser bis zum Halse. Kenner der Wirtschaft bestätigen, dass unter den gegenwärtigen Bedingungen vor allem an Werbung für Firmen und Produkte gespart wird.

Ja, und da kommen sie, die Vereine, die Einrichtungen, die Privatpersonen und fragen nach einem Sponsoring, einer Unterstützung, einer Spende. Die Palette reicht von der bescheidenen Anfrage des Blindenverbandes, ob man nicht Bücher in Blindenschrift finanzieren könne, bis zur rotzfrechen Aufforderung, ein paar Euro für den Zweitwagen einer Familie zu spenden. Da ist es sicher verständlich, dass Firmen hier sehr vorsichtig agieren und gründlich nach dem Nutzen

Da kommt der Werbechefin die Anfrage des Drachen- und Gleitschirmfliegerclub Jena e.V. gerade recht, eine publikumswirksame Demonstration dieses doch noch etwas exotischen Sports zu unterstützen.

Nach gegenseitiger Verständigung gibt dann das Autohaus grünes Licht: Die Gäste, welche zur Vorführung des Gleitschirmsportes kommen werden, sollen gleichzeitig die Besucher einer Autoausstellung des Unternehmens sein. Das gibt einen Sinn, weil es gegenseitigen Vorteil bringt. Aber die Sportler sind damit noch nicht zufrieden: Sponsoring heißt Geben und Nehmen! Deshalb wird im Drachen- und Gleitschirmfliegerclub Jena e.V. ausgiebig diskutiert, ob man in der Lage ist, dem Sponsor auch genügend Gegenleistung zu erbringen, denn einseitiges Sponsoring ist für den Geldgeber immer ein Verlustgeschäft. Doch die Jenaer Gleitschirmflieger sind sich bald einig: Der Vertrag zum Sponsoring soll für beide Partner attraktiv sein. So werden durch Mitglieder des Vereins Verbindungen ausgenutzt und eigene Möglichkeiten für Leistungen des Vereins gefunden. Der örtliche Fernsehsender wird für die Veranstaltung gewonnen, welche auch bald einen Namen haben sollte: Der Fischer-Cup. Ein Vereinsmitglied mit einer kleinen Werbe-firma konnte für die Produktion einer DVD über den Fischer-Cup gewonnen werden. Vereinsmitglied Christoph, exzellenter Flieger und Graphiker, entwickelte das Logo der Veranstaltung und sorgte für die Beschriftung der T-Shirts. Über die Hälfte der Vereinsmitglieder stellte sich für die ehrenamtliche Arbeit der Veranstaltung, welche als Fun-Cup auf dem Flugplatz Jena- Schöngleina ausgeschrieben wurde, zur Verfügung.

Ziellandungen auf einer Wiese voller Luftballons, welche Wertungspunkte enthielten, sollen den Gästen vorgeführt werden. Übungen im Groundhandling über einen mit Autoreifen bestückten Parcours würden den Zuschauern geboten und natürlich würden die zahlreichen Starts an der Winde wieder Publikumsmagneten sein.

So blieben also nur noch die Einladungen an die Flieger der Thüringer Vereine und der umliegenden Flugschulen zu schreiben und

die Gäste durch Plakate, Pressewerbung und Fernsehspots einzuladen.

Für den Cup stellte sich schnell als Gewinn heraus, dass der neue Pächter der Flugplatz-Gaststätte „Manfred von Richthofen“ auf seine im Fliegerstil neu gestaltete Gaststätte aufmerksam machen wollte und somit die Veranstaltung kulinarisch absicherte.

Auch die auf dem Flugplatz alteingesessenen Segelflieger unterstützten den Cup und stellten das Gelände den Drachenfliegern gern zur Verfügung. Ihnen sei hiermit auch ein besonderer Dank gesagt. Dann bot sich die Jenaer Flugschule „Jenair“ an gleichzeitig zur Veranstaltung ihr 13-jähriges Jubiläum zu feiern. Dadurch kamen die Firmen Swing, Nova und UP mit ihren wertvollen Sachpreisen zum Fun-Cup. Auto-Fischer, der Sponsor, sorgte für die Ausstellung der neusten Auto-Modelle und übernahm auch den Shuttle-Dienst für die Besucher der Gaststätte zum Startplatz. Die Jenair- Abschlussparty mit Flamenco-Tanzdarbietungen und spanischer Gitarrenmusik gab der zweitägigen Veranstaltung einen würdigen Abschluss.

Mit dieser aufwändigen Organisation konnte der Drachen- und Gleitschirmflieger-

Drachen- und Gleitschirmfliegerclub Jena e.V.

frischHER,

air



eines Sponsorings fragen. Dem Autohaus Fischer in Jena, Thüringen, geht es nicht schlecht. Aber die Werbechefin des Unternehmens, Frau Rosenberger, muss genau überlegen, wie sie die Werbung für die Firma effektiv gestaltet. Corporate Identity und corporate design, die Grundlagen der Firmenwerbung, sind bereits professionell gestaltet. Vom Logo des Unternehmens, welches die Marken VW, Audi und Seat vertritt, bis zur Kundenbetreuung ist alles aus einem Guss.

Dabei pflegt das Unternehmen auch den persönlichen Kontakt zum Kunden, der vom Geburtstagsgruß bis zur Einladung zur Kulturveranstaltung in den Verkaufsräumen des Autohauses reicht. Aber etwas Besonderes ist in der Werbung immer gefragt, denn die Mitbewerber sind stets dicht auf den Fersen.





club Jena e.V. seinen Sport den Zuschauern in voller Breite demonstrieren.

Damit hatte sich die viele Arbeit der Vereinsmitglieder gelohnt, auch wenn sich durch das heiße Wetter die Zahl der Zuschauer ein wenig in Grenzen hielt. Das war sicher auch der Grund, dass sich nur ca. 30 Piloten zum Wettbewerb einschrieben. Hier werden die Veranstalter beim nächsten Wettbewerb sicher langfristiger einladen müssen. Aber der Sponsor hatte sein Geld nicht zum Fenster herausgeworfen: Umfangreiche Fotomotive vom Fischer-Cup zieren jetzt seine Ausstellungshallen. Der mutige Tandemflug von Uwe Fischer, dem Geschäftsführer des Unternehmens, vom Fernsehen in der Region ausgestrahlt, sorgte für Gesprächsstoff und die Dokumentation des Fischer-Cups auf DVD sorgten für Zufriedenheit des Geldgebers. Das ist Sponsoring, wie es für beide Seiten lukrativ ist – eben ein Geben und Nehmen.

Sehr zur Freude des Drachen- und Gleitschirmfliegerclub Jena e.V. denkt das Autohaus Fischer bereits an einen weiteren Fischer-Cup im nächsten Jahr, wohl wissend, dass der Verein unter seinem Vorsitzenden, Sascha Schlösser, wieder ganze Arbeit leisten wird.



Fliegen in Kössen ein kaiserliches Erlebnis, wenn's Wetter passt!

DHV-Jugend rockin' the kössen air oder McHimbi FlyIn die zweite

Ein Bericht von Tobias Schreiner

RUM BAP SAU DIWAN! Haben es sich schon alle gemerkt? Nicht? Dann gleich nochmal, aber jetzt bitte alle: RUM BAP SAU DIWAN!" Was auf den ersten Blick anmutet wie ein Energie-Meridian-Lockerungs Selbsthilfeseminar für gestresste Manager ist in Wirklichkeit zentraler Bestandteil des Erste-Hilfe-Vortrags von DHV-Verbandsarzt Ecki Schröter. Die Stichpunkte sollen helfen, im Falle des Falles klaren Kopf zu bewahren und organisiert handlungsfähig zu bleiben. So steht beispielsweise BAP nicht für die fünf Mundart-Rocker aus Köln, sondern für den Check von Bewusstsein, Atmung und Puls.

Die gut 40 jungen Pilotinnen, die sich aufgemacht haben, eine Woche lang den Kaiserwinkel unsicher zu machen, werden sich das jedenfalls merken: „Meine Vorurteile von einer langweiligen Erste Hilfe Schulung waren schnell vergessen. Eine spannendere Erste Hilfe gab es nie!“, meinte ein Teilnehmer nach dem Seminar. Aber der Reihe nach:

Unser einwöchiges Sommererevent „Junior Fun Cup“ ist der zentrale Punkt der DHV-Jugend-Veranstaltungen. Und nachdem uns Kössen im letzten Jahr schon so herzlich zum Frühlingserwachen empfangen hat, haben wir das beschauliche Tal heuer gleich für eine Woche gestürmt – diesmal aber im Sommer, man muss ja nicht immer frieren.

Die Wetterprognose war natürlich wie (fast) immer bescheiden und versprach erst für den zweiten Teil der Woche brauchbares Flugwetter – und natürlich für die Tage vor dem offiziellen Beginn. Nachdem diese Prognose auch unseren Teilnehmern nicht verborgen geblieben war (dem Wetterservice



„Voller Einsatz nicht nur in Luft!“

von Stefan Hörmann sei Dank!) verschoben wurden Beginn des Events spontan um einen Tag nach vorne und konnten am Samstag Nachmittag schon schöne Flüge machen. Abends begoss die Skywalk-Crew ihr Festival mit Freibier an der Fliegerbar – die Eröffnungsparty war gesichert.

Der Sonntag brachte dann dreierlei: Schöne Soaringflüge, bevor das schlechte Wetter kam; Anschauungsunterricht über unangenehme Flugzustände beim Fliegen im Regen (da standen unsere Teilnehmer schon zwei Stunden am Boden!) und zu guter Letzt die Erkenntnis, dass Kiten ein Wassersport ist – auch auf der Wiese. Ab da begann aber die Zeit des feuchten Leidens: Unser Online-Wetterfrosch Stefan sprach in seinen täglichen Wetter-Mails von „Paddelwetter“ und „Regenmengen bis 100 Liter/qm“. Er sollte recht behalten, was uns einiges Mitleid im DHV-Internetforum einbrachte – uns aber dennoch nicht unmutig werden ließ, denn:

Zum einen verfügt der Kössener Campingplatz über eine Sauna und zum anderen wir über ein Alternativprogramm: Zusätzlich zu Kegeln, Wellenbad und Sauna standen einige hochkarätige Vorträge auf unserer Liste: Neben dem eingangs schon erwähnten Ers-

te-Hilfe Vortrag von Ecki stieß auch Burkard Martens auf reges Interesse: Er beantwortete alle offenen Fragen, wann es wie und warum am schnellsten rauf geht. Und damit% alle nochmal nachlesen können, schenkte er uns noch ein Exemplar seines hervorragenden Thermik-Buches. Zum Dank bekam er von uns einen Grundkurs in Datenmanagement, damit er beim nächsten Mal nicht wieder zweimal fahren muss, weil die selbstgebrannte Bilder-CD nicht funktioniert.

Donnerstag und Freitag boten uns schließlich Kaiserwetter vom Feinsten. Gute Thermik und brauchbare Basis ließen sogar Ausflüge in die nähere Umgebung zu, so dass auch alle unsere B-Schein-Aspiranten ihren Prüfungsflug absolvieren konnten. Klar, dass das Programm da nur noch „Fliegen bis zum Abwinken“ lautete und unsere Helfer und Thermikdummies gaben sich redlich Mühe, damit auch wirklich jeder den Startplatz mal von oben betrachten konnte. Abendliche gemeinsame Grill-Sessions mit Akro-Modellflugeinlagen sorgten dafür, dass wirklich nie Langeweile aufkommen konnte; und mit ein klein wenig Stolz stellen wir auch fest, dass durch unsere Arbeit mittlerweile viele Freundschaften unter den jungen Fliegern entstanden sind. Drachen- und Gleitschirmflieger, Anfänger und Cracks, treffen da aufeinander, haben Spaß, gehen zusammen fliegen und lernen voneinander – der Fun Cup hat uns wieder einmal gezeigt, dass wir auf dem richtigen Weg sind.

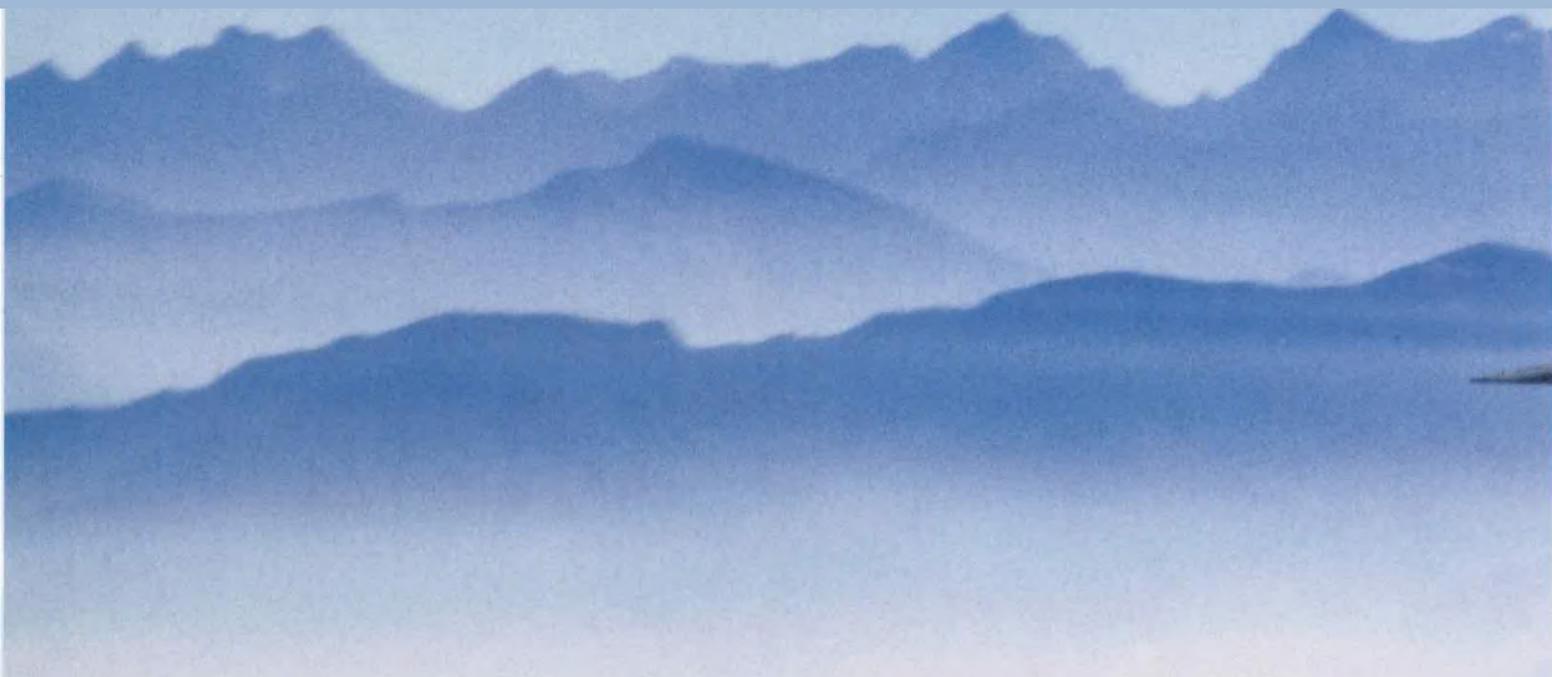
Vielen Dank an die Teilnehmer unserer Events (ihr seid spitze!), an die Helfer und Mitarbeiter und an den DHV, der all das ermöglicht.

Wer beim nächsten Mal dabei sein will: Auf www.dhv-jugend.de findet ihr immer aktuelle Infos zu unseren Events und den Vorhaben der DHV-Jugend.



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

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







286/137

Lufttüchtigkeitsanweisung

Gurtzeug für Gleitsegel

Skyline Project DHV GS-03-0232-01, SKYLINE PHASE DHV GS-03-0253-02 (nur Version mit Tube-Container betroffen (Bild 1), nicht betroffen ist die Version mit 5-Blatt-Bottom-Container (Bild 2), SKYLINE PROJEKT BI DHV GS-03-0254-02



Bild 1: Tube-Container, betroffen



Bild 2: 5-Blatt-Bottom-Container, nicht betroffen



Bild 3: Rettungsgerät Skyline Survive

In der Vergangenheit traten wiederholt Probleme beim Auslösen von Rettungsgeräten aus den Tube-Außencontainern der genannten Gleitschirm-Gurtzeuge auf. Es hat sich erwiesen, dass die Kombinierbarkeit der Tube-Außencontainer dieser Gurtzeuge mit vielen Rettungsgeräte-Innencontainern problematisch und eine einwandfreie Auslösbarkeit auch nach erfolgter Kompatibilitätsprüfung nicht in jedem Fall gewährleistet ist.

Von den Auslöseproblemen nicht betroffen sind die nachfolgend genannten Rettungsgeräte in den seit Juni 2000 integrierten Innencontainern (siehe Bild 3). Diese Innencontainer sind speziell für die Verwendung in den betroffenen Gurtzeugen konstruiert und gewährleisten, bei fachgerechtem Einbau und durchgeführter Kompatibilitätsprüfung, eine einwandfreie Auslösung des Rettungsgerätes.

Syklone	Survive	18	GS	MPR-Nr.	GS-02-0090-03
Syklone	Survive	20	GS	MPR-Nr.	GS-02-0098-03
Syklone	Survive	22	GS	MPR-Nr.	GS-02-0087-02
Syklone	Survive	26	GS	MPR-Nr.	GS-02-0091-03
Syklone	Survive	30	GS	MPR-Nr.	GS-02-0092-03
Syklone	Survive	GS	GS	MPR-Nr.	GS-02-0035-92
Syklone	Survive	GS	SDS	MPR-Nr.	GS-02-0099-03

In Übereinstimmung mit dem Hersteller, Fa. Skyline, erlässt der DHV folgende **Lufttüchtigkeitsanweisung**:

Der Betrieb der genannten Gleitschirm-Gurtzeuge mit Tube-Container wird auf die Kombination mit Rettungsgeräten Skyline Survive mit dem für Tube-Container optimierten Innencontainer beschränkt. Andere Rettungsgeräte dürfen in den Außencontainer der Gurtzeuge nicht eingebaut werden. Eine Verwendung der genannten Gurtzeuge mit einem externen Außencontainer (z.B. Frontcontainer) ist weiterhin möglich.

Die **Lufttüchtigkeitsanweisung** tritt mit Veröffentlichung in den NfGH in Kraft.

Die Umrüstung der betroffenen Gurtzeuge auf die zulässigen Rettungsgeräte oder auf einen extern angebrachten Außencontainer muss vor der nächsten Benutzung erfolgen.

Gmund, am 23.09.2005

Klaus Tänzler
Geschäftsführer

Anmerkung der Fa. Skyline Flight Gear GmbH:

Die Fa. Skyline Flight Gear GmbH, Weidach 1, D-83236 Übersee, Tel. 08642-59790, Fax: 08642-597929 bietet einen kostengünstigen Austausch der betroffenen Gurtzeuge gegen den Typ Skyline Phase mit 5-Blatt-Bottomcontainer oder gegen das baugleiche Gurtzeug CORE, ebenfalls mit 5-Blatt-Bottomcontainer an. Ebenso kann ein Gurtzeug mit Tube Container umgerüstet werden auf einen 5-Blatt Container. Auch ein Austausch nicht geeigneter Rettungsgeräte gegen den zulässigen Typ Skyline Survive ist möglich.

Email: info@skyline-flightgear.de
Internet: www.skvline-flightgear.de

Wolfgang Genghammer
Skyline Flight Gear GmbH
Geschäftsführer

Lufttüchtigkeitsanweisung

Gurtzeug für Gleitsegel Excalibur DHV GS-03-0233-01

In der Vergangenheit traten wiederholt Probleme beim Auslösen von Rettungsgeräten aus dem Tube-Außencontainer des genannten Gleitschirm-Gurtzeugs auf. Es hat sich erwiesen, dass die Kombinierbarkeit des Tube-Außencontainers dieses Gurtzeugs mit vielen Rettungsgeräte-Innencontainern problematisch und eine einwandfreie Auslösbarkeit auch nach erfolgter Kompatibilitätsprüfung nicht in jedem Fall gewährleistet ist.

In Übereinstimmung mit der Nachfolgefirma (Fa. Firebird International AG) des insolventen Herstellers (Firebird Sky Sport AG), erlässt der DHV folgende Lufttüchtigkeitsanweisung:

Das Gleitschirm-Gurtzeug Firebird Excalibur, GS-03-0233-01, darf nicht mehr betrieben werden. Ausgenommen davon ist der Betrieb mit einem extern angebrachten Rettungsgeräte-Außencontainer.

Die **Lufttüchtigkeitsanweisung** tritt mit Veröffentlichung in den NfGH in Kraft.

Gmund, am 23.09.2005

Klaus Tänzler

Geschäftsführer

Anmerkungen von Fa. Firebird International AG:

Die Firma Firebird International AG, Kientalstrasse 230, CH-3722 Scharnachtal, Tel: 0041-33 676 01 06 ; Fax: 0041-33-676 06 03 bietet einen kostengünstigen Austausch der Gurtzeuge an. Betroffene Piloten möchten sich bitte mit dem Geschäftsführer Peter Schiffler, persönlich in Verbindung setzen.

Mail: info@flyfirebird.com Internet: www.flvfirebird.com

Die Firma Firebird International AG in der Schweiz besitzt keine Verbindungen mit der insolventen „Firebird Sky Sport AG“ mit ehemaligem Sitz in Füssen, Deutschland. Es liegt aber im Interesse der Firma Firebird International AG, den betroffenen Piloten eine unkomplizierte wie auch günstige Lösung des Problems anzubieten. Leider ist aber ein kostenfreier Austausch nicht möglich.

Peter Schiffler

Geschäftsführer Firebird International AG

Lufttüchtigkeitsanweisung

Gurtzeug für Gleitsegel I.Q. DHV GS-03-0240-01

In der Vergangenheit traten wiederholt Probleme beim Auslösen von Rettungsgeräten aus dem Tube-Außencontainer des genannten Gleitschirm-Gurtzeugs auf. Es hat sich erwiesen, dass die Kombinierbarkeit des Tube-Außencontainers dieses Gurtzeugs mit vielen Rettungsgeräte-Innencontainern problematisch und eine einwandfreie Auslösbarkeit auch nach erfolgter Kompatibilitätsprüfung nicht in jedem Fall gewährleistet ist.

Der DHV erlässt folgende Lufttüchtigkeitsanweisung:

Das Gleitschirm-Gurtzeug I.Q., DHV GS-03-0240-01, (Hersteller: Insolvente Fa. Edel GmbH) darf nicht mehr betrieben werden. Ausgenommen davon ist der Betrieb mit einem extern angebrachten Rettungsgeräte-Außencontainer.

Die **Lufttüchtigkeitsanweisung** tritt mit Veröffentlichung in den NfGH in Kraft.

Gmund, am 05.10.2005

Klaus Tänzler

Geschäftsführer

Lufttüchtigkeitsanweisung

Gurtzeug für Gleitsegel Aira System Tube DHV GS-03-0252-02

In der Vergangenheit traten wiederholt Probleme beim Auslösen von Rettungsgeräten aus dem Tube-Außencontainer des genannten Gleitschirm-Gurtzeugs auf. Es hat sich erwiesen, dass die Kombinierbarkeit des Tube-Außencontainers dieses Gurtzeugs mit vielen Rettungsgeräte-Innencontainern problematisch und eine einwandfreie Auslösbarkeit auch nach erfolgter Kompatibilitätsprüfung nicht in jedem Fall gewährleistet ist.

Der DHV erlässt folgende **Lufttüchtigkeitsanweisung**:

Das Gleitschirm-Gurtzeug Aira System Tube, GS-03-0252-02, darf nicht mehr betrieben werden. Ausgenommen davon ist der Betrieb mit einem extern angebrachten Rettungsgeräte-Außencontainer.

Die Lufttüchtigkeitsanweisung tritt mit Veröffentlichung in den NfGH in Kraft.

Gmund, am 23.09.2005

Klaus Tänzler

Geschäftsführer

Die Auslöseprobleme hatten folgende Ursachen:

1. Die Kompatibilität von Rettungsgerät und Gurtzeug war nicht bzw. nicht ausreichend gewährleistet. Wegen der Bauart des Tube-Containers können schon geringe Abweichungen von der erforderlichen Konfiguration des Innencontainers (z.B. Einschlaufung für den Griff des Innencontainers nicht genau an der richtigen Stelle) die Auslösung erschweren bzw. im Extremfall unmöglich machen.
2. Erhöhte Auslösekräfte können durch solche Innencontainer-Typen verursacht werden, die mit sog. Lufthutzen zur Öffnungsbeschleunigung (am Container außen/seitlich angebrachte großflächige Gaze-Hüllen) ausgerüstet sind und/oder eine außen/seitlich angebrachte Fangleinen-Bündelung aufweisen. Bei diesen Innencontainern ist bei der Auslösung ein erhöhter Reibungswiderstand zu überwinden. In beiden Fällen kann eine Auslösung dann stark erschwert oder unmöglich sein, wenn starke G-Belastung, z.B. bei einem Spiralsturz entgegen der Auslöserichtung wirkt. Die dabei zusätzlich zu überwindenden Kräfte können die zulässige Höchstgrenze von 7 kg um ein Mehrfaches übersteigen.

Wichtig: diese Allgemeine Information gilt für alle 4 LTA's !!

Hängegleiter

MusterprüfNr	Muster Klasse	Inhaber der Musterprüfung Fluggewichtmin. - max.	MusterprüfNr	Muster Klasse	Inhaber der Musterprüfung Fluggewicht min. - max.
DHV 01-0411-05	Phantom 3E	Ikarus/Tomas Pellicci 100 kg - 154 kg	DHV GS-01-1435-05	Mac Para Muse 2-30 1 GH	Skyline Flight Gear GmbH 109 kg - 130 kg

Gleitsegel

MusterprüfNr	Muster Klasse	Inhaber der Musterprüfung Fluggewicht min. - max.	MusterprüfNr	Muster Klasse	Inhaber der Musterprüfung Fluggewicht min. - max.
DHV GS-01-1415-05	U-Turn Free Force 22 2 GH	U-Turn GmbH 55 kg - 95 kg	DHV GS-01-1437-05	Niviuk Hook >S 1-2 GH	SKY PARAGLIDERS A.S. 60 kg - 80 kg
DHV GS-01-1416-35	U-Turn Free Force 24 2 GH	U-Turn GmbH 70 kg - 105 kg	DHV GS-01-1438-05	Niviuk Hook S 1-2 GH	SKY PARAGLIDERS 75 kg - 95 kg
DHV GS-01-1417-05	U-Turn Free Force 26 2 GH	U-Turn GmbH 85 kg - 120 kg	DHV GS-01-1439-05	Niviuk Hook M 1-2 GH	SKY PARAGLIDERS 90 kg - 110 kg
DHV OS-01-1418-05	NK 1 S 1 GH	SKY PARAGLIDERS A.S. 89 kg - 90 kg		Niviuk Hook L 1-2 GH	SKY PARAGLIDERS 100 kg - 13011g

Gleitsegelgurtzeuge

MusterprüfNr	Muster Klasse	Inhaber der Musterprüfung Fluggewicht min. - max.	MusterprüfNr	Muster Klasse	Inhaber der Musterprüfung Anhängelast man.
DHV OS-01-1419-05	NK 1 M 1 GH	SM PARAGLIDERS A.S. 82 kg - 105 kg	DHV GS-03-0322-05	PARATECH D2	PARATECH AG 100 kg
DHV OS-01-1420-05	NK 1 L 1 GH	SKY PARAGLIDERS A.S. 100 Irg - 130 kg	DHV GS-03-0323-05	Spider	Fly market Flugsport-Zubehör GmbH & Co. KG 120 kg

Gleitsegelrettungsgeräte

MusterprüfNr	Muster Klasse	Inhaber der Musterprüfung Fluggewicht min. - max.	MusterprüfNr	Muster Klasse	Inhaber der Musterprüfung Anhängelast max.
DHV GS-01-1421-05	wings of change Druid 1-2 Biplace	wings of change 140 kg - 210 kg	DHV GS-02-0130-05	Lifesaver PG 2	Airwave Villinger Ges.m.b.H. 128 kg
DHV GS-01-1422-05	Advance Epsilon 5 23 1-2 GH	ADVANCE Thun AG 55 kg - 75 kg			
DHV GS-01-1423-05	Advance Epsilon 5 25 1-2 GH	ADVANCE Thun AG 65 kg - 88 kg			
DHV GS-01-1424-05	Advance Epsilon 5 28 1-2 GH	ADVANCE Thun AG 78 kg - 106 kg			
DHV GS-01-1425-05	Advance Epsilon 5 31 1-2 GH	ADVANCE Thun AG 96 kg - 130 kg			
DHV GS-01-1426-05	Independence Dragon01 Small 1-2 GH	Fly market Flugsport-Zubehör GmbH & Co.KG so kg - 80 kg			
DHV GS-01-1427-05	Independence Dragon03 Large 1-2 GH	Fly market Flugsport-Zubehör GmbH & Co.KG 100 kg - 125 kg			
DHV GS-01-1428-05	Airwave Sport 3 M 1-2 GH	Airwave Villinger Ges.m.b.H. 80 kg - 100 kg			
DHV GS-01-1429-05	Airwave Sport 3 S 1-2 GH	Airwave Villinger Ges.m.b.H. 65 kg - 85 kg			
DHV GS-01-1430-05	Airwave Sport 3 L 1-2 GH	Airwave Villinger Ges.m.b.H. 95 kg - 120 kg			
DHV GS-01-1431-05	Mac Para Eden 3-22 1-2 GH	Skyline Flight Gear GmbH 60 kg - 80 kg			
DHV GS-01-1432-05	Mac Para Eden 3-33 1-2 GH	Skyline Flight Gear GmbH 115 kg - 145 kg			
DHV GS-01-1433-05	Mac Para Muse 2-25 1 GH	Skyline Flight Gear GmbH 70 kg - 90 kg			
DHV OS-01-1434-05	Mac Para Muse 2-28 1 GH	Skyline Flight Gear GmbH 85 kg - 110 kg			

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



DHV-Vorsitzender Charlie Jöst hält die Festrede bei der Geländeeinweihung am Hoheneuffen

Marienheim / Uckermark

Ein neues Windenschleppgelände wurde jetzt im November zugelassen. Das Gelände liegt zwischen Berlin und Neu-Brandenburg am Lychener Seenkreuz und wird durch den Pilot Thomas Kindervater und einer sehr kleinen Gruppe aus der Region betreut. Das Fliegen in der Uckermark steckt eigentlich in den Kinderschuhen, denn Drachen- und Gleitschirmfliegen ist nördlich von Berlin ein eher exotisches Hobby. Die Zulassung war insofern problematisch, da sich die Flächen unmittelbar am Rand des Naturschutzgebietes (FFH) befinden. Mit einem Ortstermin und DHV Beteiligung wurde eine Lösung gefunden. Es handelt sich um sandige Flächen, die entsprechende Thermik erwarten lassen. Weitere Infos bei Thomas Kindervater unter thomas.kindervater@EDt-online.de oder unter 039888 / 520015.

Björn Klaassen, DHV Flugbetrieb

Der Schwäbische (Alb)traum

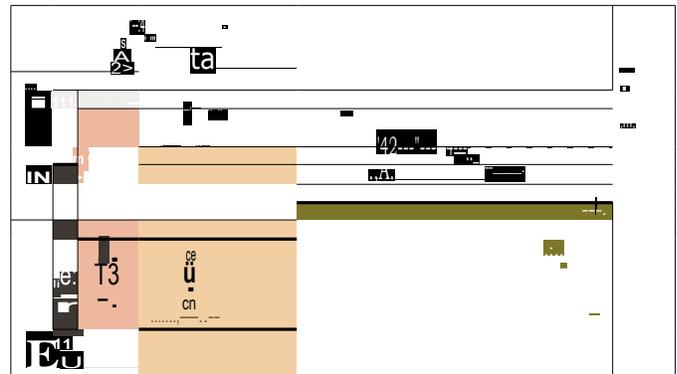
Wunder dauern etwas länger und nun ist es doch geschafft. Am Hoheneuffen kann wieder geflogen werden! Der vor einigen Jahren zwangsweise aufgegeben Startplatz am Wilhelmsfels kann jetzt wieder befliegen werden. Der mit dem Landratsamt Esslingen ausgehandelte Kompromiss zur Lösung der Startplatzproblematik an der Alb wurde im August umgesetzt. Der DHV konnte jetzt schlussendlich die luftrechtliche Erlaubnis erteilen, nachdem Forst- und Naturschutzbehörden die notwendigen Genehmigungen gegeben hatten. Mehrere dicke Leitz-Ordner haben sich in dieser Sache in den letzten Jahren angesammelt. Die Vereine DFC Hoheneuffen, der TSV Bissingen (Abt. Gleitschirm) und der DGC Weilheim betreiben in Zukunft zusammen den Startplatz und sind Geländehalter. In einer beispielhaften gemeinsamen Aktion wurde die Startfläche durch die Piloten hervorragend eingerichtet. Das Gelände ist für A-Schein Piloten geeignet. Am 12. Oktober konnte der Startplatz feierlich eingeweiht werden. Mit dabei auch Charlie Jöst (DHV Vorsitzender) und Herr Berg (Vize-Landrat von Esslingen), welche zusammen mit Peter Ziegler als Vereinsvertreter die Festansprache hielten. Der geplante Flug mit Vize-Landrat Berg musste leider verschoben werden, da der aufkommende Rückenwind keinen Start ermöglichte. Ein ausführlicher Bericht folgt im nächsten DHV Magazin. Aktuelle Infos zu den Gelände bei den Vereinen. Björn Klaassen, DHV Flugbetrieb

Bühl/Nordschwarzwald

Ein extrem langes Gezerre gab es um den neuen Startplatz in Bühl. Schon im Herbst 2002 kam es zu ersten Terminen und Vorabgesprächen mit den zuständigen Stellen. Geplant wurde eine Startstelle an einer durch den Orkan Lothar geschädigten Waldfläche. Das Gelände liegt unmittelbar an der Kreisstraße und hat damit eine günstige Verkehrsanbindung. Das örtliche Umweltamt der Stadt stellte jedoch immer wieder neue Forderungen, obwohl Forstamt und Stadtverwaltung die Startflächen als unkritisch einstufen. Unter anderem musste ein ornithologisches Fachgutachten erstellt werden, welches die Firma IUS Heidelberg anfertigte. Ergebnis: „Relevante Beeinträchtigungen der vorkommenden Vögel durch das Fliegen selber können ausgeschlossen werden. Es sei nicht mit erheblichen Auswirkungen auf das EU-Vogelschutzgebiet „Nordschwarzwald westlich der Murg“ zu rechnen.“

Schlussendlich wurde im September 2005 nach fast 3 Jahren die Start-Erlaubnis durch den DHV erteilt. In der zweiten Novemberwoche wurde mit den Einrichtungsarbeiten durch die Clubmitglieder begonnen. Das Gelände der Guggeflieger soll im Mai kommenden Jahres eingeweiht werden. Infos unter www.guggeflieger.de und beim Vorsitzenden des Vereins Wolfgang Braun.

Björn Klaassen, DHV Referat Flugbetrieb





VERLEIH!

WIE SIEHT DEIN URLAUB AUS?

Fliegen in Südafrika, Paddeln in Griechenland
oder Trekking in Skandinavien - **gönn' dir was!**



THERMIKAUSRÜSTUNGEN

- EI** NOVA Syntax
Charly Light 3000, Charly SC
Rucksack, Versicherung*
- EI** 219 €** 1. Leihwoche
- EI 16G €** pro Woche**
bei 3 Wochen Leihdauer

TANDEMAUSRÜSTUNGEN

- EI** NOVA Phor2
43 2 Charly Gurtzeuge, Charly Duo
200, Rucksack, Versicherungen*
- C** 349 €** 1. Leihwoche
- EI 293E** pro Woche**
bei 3 Wochen Leihdauer

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

Vertrieb von Booten und Zelten.

- E** Thermik- und Streckenausrüstungen
in Tandemausrüstungen
- EI** Tourentaugliche Badeboote
- EI** Expeditionstaugliche Fait- & Luftboote
- EI** Ultraleicht- und Familienzelte
- EI** Umfangreiche Verkaufsausstellung
- EI** Unsere kompetente Produktpalette
findest du auf unserer Homepage
oder ruf einfach an.

Wir bieten kompetente Beratung
und erstklassigen Service sowie die
passende Qualitätsausrüstung.

FALTBOOTAUSRÜSTUNGEN

- EI** POUCH Sport Einer
Sehr schnelles, leichtes Wander-
boot mit guter Zuladung - auch
für anstruchsvolle Bedingungen.
- EI 199 €** pro Woche**
bei 3 Wochen Leihdauer

LUFTBOOTAUSRÜSTUNGEN

- E** GRABNER Rocky
Prima Boot für Wildwasser, auch
für kleine Strecken auf Seen
geeignet - und prima Badeboot.
- SSE - pro Woche**
bei 3 Wochen Leihdauer

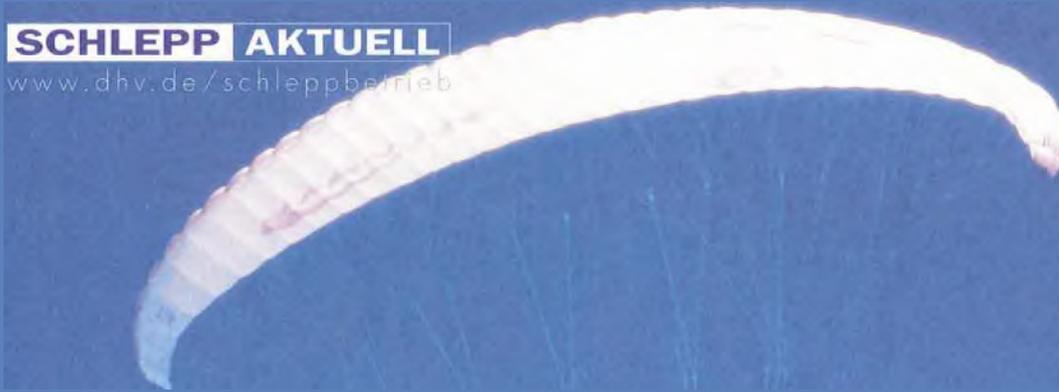
* Details auf Anfrage.
** Gilt bei Abholung. Versandpreise s. Internet.

www.fliegfix.de

Genz Sportgeräte GmbH

Telefon +43.36 13.21 181 oder +43.664.44 63 62 3

**[VERSAND AUCH
AN DEN
CRIAUBSORT!]**



Ausländerregelung für Schlepp

Ausländische Schlepppiloten dürfen auch in Deutschland mit der Winde oder dem UL geschleppt werden, wenn sie bei einer deutschen Flugschule durch Überprüfungsflüge ihr Können nachweisen.

Die Anzahl der Überprüfungsflüge ist nicht festgelegt und liegt im Ermessen des Fluglehrers. Eine gültige Haftpflichtversicherung für das Fluggerät ist erforderlich.

Die Überprüfung wird von einem Fachlehrer für Schlepp im Flugbuch des Piloten wie folgt dokumentiert:

„Winden- bzw. UL-Schleppstart überprüft!“
Ort, Datum, Unterschrift des Fluglehrers, Stempel der Flugschule.

Diese Einweisung erstreckt sich ausschließlich auf einsitzige Schlepps.

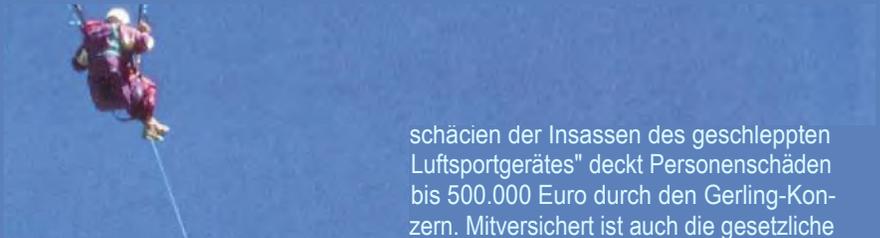
(DHV-Kommissionsbeschluss der 72. Sitzung)

DHV-Schleppbüro
Horst Barthelmes

Versicherungen beim Windenschlepp

Vielen Piloten ist es nicht bewusst, welchen Versicherungsschutz sie als DHV-Mitglied durch Ihre Mitgliedschaft automatisch und ohne Aufpreis erworben haben und welche Versicherungen, speziell im Bereich „Windenschlepp“, zusätzlich abgeschlossen werden sollten.

Anfragen an das DHV-Schleppbüro, ob denn auch die Winde eines Einzelmitglieds versichert sei und ob es eine Versicherung für den geschleppten Piloten gibt oder ob die Vereinsmeisterschaft an der Winde als Veranstalter überhaupt ver-



sichert ist, sind Anlass der Information.

Für alle DHV-Mitglieder gilt:

Kostenlos und damit im Mitgliedsbeitrag enthalten sind für alle Mitglieder die Gelände-Haftpflicht und die Startwinden-Haftpflichtversicherung. Nicht aber die **Schleppwinden-Haftpflichtversicherung für Personenschäden**, die separat für 33,20 Euro/Jahr abgeschlossenen werden sollte.

Für Mitgliedsvereine besteht kostenlos

- eine Vereins-Haftpflicht,
- eine Veranstalter-Haftpflicht und
- eine Boden-Unfallversicherung für Startleiter.

Damit sind auch alle Vereinswettbewerbe haftpflichtversichert, egal ob sie im Schlepp oder am Berg stattfinden. Für den Winden-, schleppbetrieb sollte zu der *kostenlos bestehenden Schleppwinden-Haftpflichtversicherung, die keine Schäden am geschleppten Fluggerät und auch keine Personen- oder Sachschäden der Insassen des geschleppten Fluggeräts zahlt, unbedingt eine Zusatzversicherung abgeschlossen werden. Mit dieser Zusatzversicherung sind nicht nur die geschleppten Insassen des Fluggerätes sondern auch alle mit dem Windenbetrieb beauftragten Personen haftpflichtversichert* Diese „Zusatzversicherung für Personen-

schäden der Insassen des geschleppten Luftsportgerätes“ deckt Personenschäden bis 500.000 Euro durch den Gerling-Konzern. Mitversichert ist auch die gesetzliche Haftpflicht der sonstigen mit dem Windenbetrieb beauftragten Personen (Startleiter, Windenführer, Starthelfer, Rückholer).

Kein Versicherungsschutz besteht, wenn

- die Schleppwinde nicht mustergeprüft und zugelassen ist (Nachprüfung!)
- der Windenführer nicht die ordnungsgemäße Befugnis besitzt oder
- eine zum Starten mit Windenschlepp vorgeschriebene Erlaubnis nicht erteilt ist oder als erteilt gilt.

Ferner besteht kein Versicherungsschutz für Schäden am geschleppten Luftsportgerät und für Sachschäden der Insassen. Übrigens, auch der Startwagen und das nicht für den Straßenverkehr zugelassene Rückholfahrzeug ist beim Windenschleppbetrieb zusammen mit der Schleppwinde haftpflichtversichert. Der Versicherungsschutz entfällt, wenn das Fahrzeug auf öffentlichen Plätzen und Wegen benutzt wird.

Die Startwagenversicherung für den LIL-Schleppbetrieb wird noch nicht angeboten.

DHV-Schleppbüro
Horst Barthelmes



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 Ingerl, 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

Verunsichern wir Drachenflieger die Vogelwelt? Ist auf jeden Fall das landläufige Image, das der Öffentlichkeit von Vogelschützern gerne ver Welt wird. Dass serpauschale Meinungen nicht haltbar sind; weiß jeder Pilot, der (siehe) mal mit einem Vogel im selben Bart gek eishst.

Wanderfalke und Co im Fluggelände „Serrig“

Ein Bericht von Karl Schiffer-Merten

hier meine individuellen Erfahrungen, die ich mit zwei Vogelkundlern und der Vogelwelt in unserem Drachenfluggelände des Drachenflieger Clubs Trier in Serrig an der Saar in diesem Frühjahr gemacht habe.

In diesem Jahr brüteten in unserem Fluggebiet in Serrig, das schon seit 20 Jahren befliegen wird, ein Pärchen Wanderfalken. Sie zogen trotz unserer „Riesenvögel“, den Gleitdrachen, und regem Flugbetrieb zwei putzmunterere Jungen groß.

Im Mai diesen Jahres wurde ich auf die Wanderfalken aufmerksam. Ich fuhr rauf dem Uferweg entlang der Saar zum Landeplatz und beobachtete zwei Leute, die gebannt mit langen, auf Stativen befestigten Teleskopfernrohren in Richtung der Felsenrippen schauten, die sich am Südhang in ca. 400 Metern Entfernung neben unserer Startrampe befinden. Als ich dort keinen gestrandeten Drachenflieger in den Bäumen hängen sah, fragte ich die beiden, was es denn dort zu beobachten gäbe. „Dort brüten Wanderfalken!“, antworteten sie begeistert. Daraufhin ließen mich die Ornithologen durch ihre Ferngläser schauen und ich sah die Brutstelle mit den beiden Jungen und den Vogel Eltern, die etwas abseits stolz auf den Fel-

GELÄNDEINFO:

Das Gelände in Serrig ist wegen seiner frühen Aktivität und sehr guten Geländeformation ein Garant für lange Flüge. Vor allem bei Rückseitenwetter ist Serrig lange aktiv und ermöglicht herrliche Abendflüge und weite Streckenflüge bis zum Rhein.

Koordinaten: N: 49°34'13" O: 06°36'58"

Windrichtung: SW-W

Ausbildungsstand: A-Schein, Schulung

Start: Rampe. Bei Südwind gefährliche Leewirbel.

Höhendifferenz: 188 m

Landeplatz: große Wiese umgeben von Obstwiesen. Kein Endanflug in Richtung Saar!

Anfahrt: von Serrig, Landstraße Richtung Gremerath bis Parkplatz

Von BAB A1: Abfahrt Reinsfeld Richtung Zerf (B407), weiter Richtung Losheim, bei Gremerath rechts Richtung Serrig bis Parkplatz

Kontakt:

Drachenfliegerclub Trier e.V.

Weidegasse 5

54290 Trier

Tel: 06502/3060

eMail: bautek@t-online.de

www.dfc-trier.de

senvorsprüngen saßen. Dann berichteten mir die beiden Vogelkundler euphorisch alles, was es Wissenswertes über die Wanderfalken gibt: „Sie sind wesentlich seltener als die weit verbreiteten kleineren Turmfalken, die man häufig in Kirchturmnähe beobachten kann. Bis vor wenigen Jahren galten die Wanderfalken in der hiesigen Region als Opfer eines allzu großzügigen DDT-Einsatzes und somit ausgerottet.“

Weiter erzählten sie, dass sie die Wanderfalken schon in den letzten drei Jahren in unserem Fluggelände gesichtet hätten. Seitdem kommen die Ornithologen mehrmals immer im Frühling an diese Stelle, um die brütenden Vögel und die Aufzucht der Jungvögel zu beobachten. „Im letzten Jahr ist die Aufzucht der Jungen jedoch nicht erfolgreich verlaufen. Die noch nicht flugfähigen Jungen sind von dem Felsen gestürzt.“, berichteten sie dann. „Offensichtlich war die von den Altieren im letzten Jahr gewählte Felsenstelle nicht für die Jungenaufzucht geeignet. In diesem Jahr haben sie eine andere Stelle in der Felsenwand etwas weiter links gewählt. Mit besserem Erfolg – wie man sieht.“ Ich erfuhr, dass die Wanderfalken keinen Horst anlegen, sondern ihr Gelege nur in einer kleinen

Mulde in der Felsenwand platzieren.

„In diesem Jahr sind die Jungen auch schon ausgeflogen und fleißig mit dem Erlernen der Jagdtechnik beschäftigt“, klärte mich einer der Vogelkundler weiter auf, „Hier jagen die Wanderfalken im Flug hauptsächlich die Tauben, die sich an den Schleusentoren der nahegelegenen Staustufe aufhalten. Beim hohen Kreisen zeigen die Wanderfalken ein deutlich spitzes, ankerförmiges Flugbild bei einer Spannweite von 95 — 115 cm.“

Für uns Drachenflieger beweist der diesjährige Aufzuchterfolg der seltenen Wanderfalken, dass wir sie, obwohl wir sehr häufig in ihrer Nähe geflogen sind, nichtwesentlich in ihrem Brutgeschäft gestört haben. Wahrscheinlich haben sie sich an uns gewöhnt und wissen, dass wir Ihnen fliegerisch nicht das Wasser reichen können und wir ihnen auch keine Tauben abspenstig machen. Kurzum: Einem friedlichen Nebeneinander von Wanderfalken und Drachenfliegern steht hier nichts im Wege!



Wanderfalk

Übrigens: Im Fluggelände Serrig habe ich neben den relativ häufigen Fischreiheren auch schon einzelne Schwarzstörche beobachtet und manchmal im Frühjahr beim Aufbauen des Drachens den Gesang der Nachtigall gehört. Mein Traum ist jedoch, einmal im Frühjahr mit meinem Drachen zusammen mit den Kranichen im gleichen Bart aufdrehen zu können, wenn diese Vögel auf ihrem Weg zwischen Afrika und Nordeuropa an un-

serem Fluggelände in Serrig vorbeiziehen.

Als ich das im Verein erzählte, erklärte mir einer meiner Vereinskollegen, dass er sich exakt diesen Traum, mit den Kranichen zu fliegen, in diesem Frühjahr in Serrig erfüllt habe. „Es war ein grandioses Erlebnis,“ berichtete er begeistert, „Es waren ungefähr 100 Kraniche. Der gemeinsame Flug dauerte aber nicht lang. Sie waren zu schnell für mich. Ich vermute allerdings, dass die Vögel Angst vor dem Drachen gehabt haben, da einige Tiere vor mir flüchteten.“

Darin liegt wohl der gravierende Unterschied zwischen den seltenen Wanderfalken und den Kranichen: Der Kranich hat im Gegensatz zu unserem Wanderfalkenpärchen keine Zeit, sich an uns Drachenflieger zu gewöhnen und zeigt dann, wenn wir uns begegnen, zuerst mal ein gesundes Fluchtverhalten.

Sollte ich dann meinen Traum auf einen Flug mit den Kranichen nochmals überdenken?

WIE GEHTS WEITER?

Die Geschichte könnte hier eigentlich zu Ende sein. Doch die Wanderfalken gehen mir nicht aus dem Sinn: Mittlerweile ist einige Zeit vergangen und ich habe auf der diesjährigen Regionalversammlung des DHV in Bonn erfahren, dass einige Vereine „Probleme“ mit Wanderfalken haben. Während der Brutzeit dieser Vögel wurde in ihren Fluggeländen aus Naturschutzgründen ein zeitlich befristetes Flugverbot ausgesprochen. Natürlich genau im Frühjahr, wenn die beste Thermik zu erwarten ist. Könnte uns das auch in Serrig drohen? Aber haben wir nicht ältere Rechte? Sollte man die Anwesenheit der Tiere vielleicht besser geheim halten? Doch die Wanderfalken sind doch trotz unserer Anwesenheit heimlich und leise, zuerst von uns und allen Naturschützern völlig unbemerkt, wieder zurückgekehrt? Ohne Wiederansiedlungsprogramm irgendeiner Naturschutzorganisation, — trotz regem Flugbetrieb.

Es ist Herbst geworden. Goldener Oktober! Trotz typischer Herbstinversion mit später Nebelauflösung: Zum Soaren reicht's heute Nachmittag für mich. Nach meiner Landung — bei der Rückfahrt vom Landeplatz — komme ich wieder an der großen Staustufe Serrig vorbei. Mir fallen sofort einige bauliche

Veränderungen an den großen Schleusentoren der Staustufe ins Auge: Man — wahrscheinlich das zuständige Schiffahrtsamt — hat die großen Hohlräume zwischen den mächtigen Metallträgern der Tore mit neuen, verzinkten, feinschichtigen Metallgittern versehen. Der Sinn der Gitter ist mir auf den ersten Blick nicht klar, tragen sie doch zur Stabilität der Tore offensichtlich nichts bei. Alles erscheint irgendwie verändert. Ich schaue genauer hin. Es wirkt plötzlich so sauber und ordentlich. Klar: Der Taubenkot fehlt an den Toren. Die Tore wurden offensichtlich gereinigt. — Der Taubendreck war ja auch kein schöner Anblick für die vielen Touristen, die häufig dem Schleusen der Schiffe zugesehen haben. Vielleicht hat auch der aggressive Taubenkot den Metalltoren und dem Beton zugesetzt. Ja klar, jetzt begreife ich plötzlich: Es sind keine Tauben mehr da! Das ist also der Sinn der neuen Gitter: Die Tauben sollten vertrieben werden! Was offenkundig auch gelungen ist. Es ist jetzt alles hier — wie auf einer Postkarte — hygienisch sauber! Doch dann schießt mir ein unheilvoller Gedanke durch den Kopf: Hatten unserer Hobbyornithologen nicht beobachtet, dass die Tauben der Schleuse auf dem regelmäßigen Speiseplan unserer

Wanderfalken gestanden haben? Quasi ein unerschöpfliches Nahrungsreservoir für deren Jungenaufzucht verkörpert? Stellten die vielen Tauben nicht immer eine leicht zu erjagende Beute für sie dar? Ein Garant für eine erfolgreiche Aufzucht ihrer Jungen? Seit Jahren gibt es an dieser Mäanderschleife der Saar vermehrt Tauben. Offensichtlich hat sich das Taubenproblem für das Schiffahrtsamt in den letzten Jahren so verschärft, dass man sich jetzt veranlasst sieht, etwas gegen die Taubenplage mit den Gittern zu unternehmen. Denn erst nach Abschluss der Saarkanalisation und Fertigstellung des Betonstauwerkes siedelten sich zusehends mehr Tauben hier an. Es liegt nahe, dass die Wanderfalken in deren Gefolge — dank des zunehmendem Nahrungsangebotes — in die Felswände des steilen Saarprallhanges zurückkehrten.

Ob sich das Schiffahrtsamt mit Ihrer Metallgitteraktion und der Vertreibung der Tauben über die möglichen Auswirkungen für die Wanderfalken im Klaren ist? Jetzt bin ich äußerst gespannt, ob die Wanderfalken im nächsten Frühjahr an unsere — oder ihre — Felsen zurückkehren und sie auch bei offensichtlich verknapptem Nahrungsangebot erfolgreich ihre Jungen groß ziehen werden.

„Atositis“

Wege aus der Seuche und ihre Risiken

Satire von Thomas Fürbaß

Mit jeder neuen Flugsaison erreicht die Zahl der infizierten Piloten größere Dimensionen. Zwar sorgt der Erreger noch nicht für öffentliches Ärgernis, aber er grasst inzwischen weltweit und schert sich nicht um Landesgrenzen. Auf Erfolge bei der Identifizierung wartet man noch immer vergeblich. Der Leiter des deutschen Tropeninstituts mit Sitz im Freien (Dr. Ebola) verdächtigt einen Virus, schließt allerdings auch Bakterien als Verursacher nicht aus. Zahlreiche Indizien deuten auf ein Exemplar aus der Gruppe der sog. „Starrphlygelokokken“. Erfreulicherweise verursacht der Erreger keine Organschäden. Beeinträchtigt werden lediglich die mentalen Prozesse des Kortex (Großhirn rinde), was bei den Betroffenen früher oder später zu Verhaltensauffälligkeiten führt. Statistische Erhebungen belegen, dass Drachenflieger – insbesondere die mit flexiblen Gerätschaften – die größte Risikogruppe darstellen. Innerhalb dieser potentiellen Virusempfänger ist hier der gewöhnliche Hängegleiter-Pilot hervorzuheben, der bereits auf eine langjährige Drachenflug-Erfahrung zurückblicken kann. Steht bei ihm aufgrund des technischen Zustands demnächstin Gerätewechsel an und übt das mit Starrflüglern aufrüstende Umfeld einen gewissen Zugzwang aus und treffen dann noch eine über Jahre angestaute Leistungsunzufriedenheit mit Mut zur Veränderung und Experimentierfreude aufeinander, besteht hochgradige Ansteckungsgefahr. Begünstigt wird die Infektionsrisiko durch ausgeprägten Starrsinn (Sinn für Starre) sowie ein durch ständiges Absaufen geschwächtes Immunsystem.

Heimtückisch an diesem Erreger ist seine berührungslose, nicht an Tröpfchen, Sekret oder Schleimhäute gebundene Übertragungsform. Der arglose Pilot merkt in der Regel nichts von einer Infizierung. Enormes Ansteckungspotential hat das Gespräch mit einem Starrflügelpiloten. Generell wird es von der Mehrheit der „Flex-Piloten“ unterschätzt. Sowohl Mediziner als auch Psychologen warnen immer wieder eindringlich vor dem leichtfertigen Umgang mit dieser Kontaktform. Was das Ansteckungsrisiko angeht,

wird das Gespräch nur noch von einer Aktivität übertroffen: dem Probeflug. Nach diesem einschneidenden Ereignis fordern Epidemiologen und Hersteller flexibler Geräte seit langem eine mindestens einwöchige Quarantäne inkl. Kommunikationsverbot mit der Außenwelt. Diese Phase soll dem von Endorphinen und Adrenalin überfluteten



Organismus Zeit geben, die Hormone restlos abzubauen, um zum vernunftgesteuerten Handeln zurückzufinden. So hofft man unüberlegte Spontanbestellungen von Starrflüglern zu verhindern.

Hat eine Ansteckung trotz aller Vorsichtsmaßnahmen stattgefunden, rechnen Experten mit Inkubationszeiten von wenigen Tagen bis zu mehreren Jahren. Es sind Fälle bekannt, bei denen Patienten – ähnlich wie HIV-Infizierte – jahrelang symptomfrei bleiben und dann aber plötzlich und unangekündigt einen Atos bestellen. Herzrasen, motorische Unruhe und Migräne sind nur einige der psychosomatischen Indikatoren dafür, dass es einem selbst erwischt hat. Daran schließt sich typischerweise die Verdrängungsphase an. Hierin wirft der Infizierte gebetsmühlenartig Gegenargumente und Nachteile des Starren in jede Diskussionsrunde. Der psychologische Laie würde hier-

bei fälschlicherweise das Abklingen der Krankheit vermuten, tatsächlich handelt es sich um ein weiteres Symptom.

Im Frühstadium verläuft die Erkrankung normalerweise in fieberfreien Schüben. D.h. während der Flugsaison schreitet die sog. „Atositis“ schneller voran als in den kalten Wintermonaten, da hier die Kontakthäufigkeit des Patienten mit den Krankheitsherden (Starrflügel-Piloten) geringer ist.

Diagnosen gestalten sich schwierig, da der Infizierte zunächst versucht in seinem näheren sozialen Umfeld die Krankheit zu verbergen. Hier ist der Lebenspartner angesprochen, dem im Privatbereich am ehesten nicht unterdrückbare Verhaltensänderungen auffallen wie: Selbstgespräche, Schlafwandeln mit starr ausgestreckten Armen, starrer Le-

thargie-Blick und Unkonzentriertheit. Im Dialog offenbart er plötzlich seinen Starrkopf (hat nur noch Starre im Kopf). Wird der Patient vom Lebensgefährten darauf angesprochen, reagiert er in der Regel gereizt, abweisend und ausweichend, weil er weiß, dass im Endstadium der Krankheit langwierige Genehmigungsdiskussionen mit dem Partner und gegebenenfalls erhebliche Kosten (der Preis eines Starren) fällig werden. Die folgenden, klassischen Symptome einer „Atositis“ sind jedoch auch von jedem aufmerksamen Beobachter zu erkennen. Im Fluggebiet beginnt es mit leichtem Glanz im Auge, begleitet von Gänsehaut oder Schweißausbrüchen des Infizierten beim Anblick eines im Flug befindlichen Starren. Die Atemfrequenz nimmt zu. Die Stirn glättet sich, die Pupillen sind, wie bei anderen Erregungszuständen auch, weit geöffnet. Am Landeplatz wartet er in der Nähe des abbau-

enden Starrflügel-Piloten eine passende Gelegenheit ab, um beim faszinierten Streichen über die Anströmkante die Frage nach dem Probeheben los zu werden. Ein weiteres Indiz ist die Erkundigung nach der persönlichen Zufriedenheit des Handlings und wie der Pilot mit der Umstellung von flexibel auf steif zurecht gekommen ist.

Was die Unterstützung der Wissenschaft bei der Entwicklung eines Impfstoffes angeht, ist von Seiten der Starrflügelhersteller weiterhin mit Passivität zu rechnen. Außer Placebos, Baldrian und Franzbranntwein, existieren gegenwärtig leider keine wirkungsvollen Präparate auf dem Arzneimittelmarkt. Das von der Pharma-Industrie viel gepriesene Atos-Blocker-Dragee, sowie das „Starr-Ex“-Zäpfchen, welche ursprünglich

die Abwehrkräfte steigern. **Erfolgsquote:** Minimal. **Risiken:** Bei ersten Testpersonen traten Stottern und Herpes, spontaner Haarausfall und Bettnässen auf. Zusätzlich wurden einige Kandidaten durch schwere Neurosen wie permanentes Augenzwinkern oder heftiges Fingerschnippen auffällig. Es ist mit exzessivem Drogenmissbrauch (Schnupftabak, Hanfsuppe, Lakritze etc.) und Halluzinationen zu rechnen, sowie mit Ablehnung der eigenen Geschlechtsrolle, Verwahrlosung und Suizidgefahr (Sturz aus dem Kellerfenster...etc.).

2. Hyposensibilisierung bzw. Expositionstherapie. Hierbei werden dem Patienten über Monate mit ansteigender Häufigkeit und Dauer Video-Sequenzen mit Starrflügel-Szenen vorgespielt. Als Getränk wird ihm le-

dersetzung mit Flugkatastrophen alle Risiken aufgezeigt und absichtlich dramatisiert. Dadurch wird die bei jedem vorhandene Urangst vor dem Fliegen gezielt gefördert und verstärkt. **Ziel:** Wer Flugangst hat, ist wahrscheinlich immun gegen Atositis. **Erfolgsquote:** Eine Aussage ist schwierig. Der Erfolg hängt stark vom Patienten-Charakter ab. **Risiken:** Einige Testkandidaten litten an Depressionen, Tinnitus, Sehstörungen und Spontan-Cellulitis. Durch die permanentstehenden Nackenhaare, bildeten sich bei einigen eitrig-ekzematöse Ekzeme im Nackenbereich. Schleppender Schritt, Isolationsneigung und Rückkehr zur infantilen Oralphase wurden nur vereinzelt beobachtet. Die Wahrscheinlichkeit ist hoch, dass der Seminarteilnehmer danach auch das Drachenfliegen an



gegen Altersstarrsinn und Wundstarrkrampf bzw. gegen Gelenk- und Genickstarre konzipiert wurden, stecken noch immer im Tierversuchs-Stadium und wirken bisher nur bei Fledermäusen. Daher scheint momentan die konsequente Prophylaxe das einzig sinnvolle Mittel zum Schutz vor Ansteckung zu sein. So empfehlen Mediziner an Hammertagen Fluggebiete großräumig zu umfahren.

Abstinenz vom Fluggebiet und Kontaktverbot mit Starrflügelpiloten sind auf Dauer nicht zumutbar. Durch eine Initiative der Selbsthilfe-Gruppe „AA“ (Anonyme Atositen) wurden deshalb für Betroffene folgende vier Therapieformen erarbeitet.

1. Hobby-Alternativen anbieten: Halma oder Monopoly spielen, Briefmarken sammeln, Mitglied im Kirchenchor oder bei den Kaninchenzüchtern werden. **Ziel:** Es soll für Ablenkung sorgen und durch schnelle Erfolgserlebnisse das Selbstwertgefühl und damit

diglich lauwarmer Yogi-Tee gereicht. Ziel: Ein gewisser abstumpfender Gewöhnungseffekt. Der Tee soll einen gleichgültigen Gemütszustand herbeiführen, um den Patienten für die anschließenden Manipulationsgespräche gefügig zu machen. In mehrstündigen Einzelsitzungen – von Räucherstäbchenschwaden benebelt – versucht ihm der Therapeut, wahlweise auf der Couch oder Bastmatte, seine Starrflügel-Affinität auszureden. **Erfolgsquote:** Mäßig. **Risiken:** Es können akuter Bluthochdruck, Gefahr von Schockzuständen oder epileptischen Anfällen auftreten. Schüttelfrost und Phobienbildung begleitet von Realitäts- bzw. komplettem Kontrollverlust. Panikattacken sind nicht auszuschließen. Wegen des hohen Verletzungsrisikos wird dem Therapeuten Schutzkleidung empfohlen.

3. Teilnahme an einem Flugangst-Seminar. Hierbei werden durch intensive Auseinan-

den Nagel hängt, evtl. nicht mehr Fahrstuhl, Rolltreppe oder über Brücken fährt und auch in keinen Urlaubsjet mehr steigt.

4. Kontrollierte Anschaffung eines Starrflüglers. Damit wird der Ausbruch der Krankheit vorweggenommen, der Organismus beginnt unmittelbar mit der Antikörperbildung und der Genesungsprozess setzt früher ein. **Erfolgsquote:** signifikant hoch. **Risiken:** Vernachlässigung sowohl der Kinder als auch der Beziehung, weil der Patient seine Freizeit unter dem Karabinerhaken verbringt und deswegen selten zu Hause ist. Sein Gemütszustand ist euphorisch, er wirkt hemmungslos, zielorientiert (hat nur noch eines im Kopf) aber entspannt. Erfahrungsgemäß wird aus ihm nach ein paar Jahren wieder ein geselliger Zeitgenosse, der erwiesenermaßen für die weitere Ausbreitung der Seuche sorgt.



Kinderferienprogramm mit dem „Aufwind Brettachtal“

Im Rahmen des Kinderferienprogrammes der Gemeinde Bretzfeld fand zum wiederholten Mal ein Treffen mit dem Gleitschirmclub Aufwind Brettachtal statt. Um 10.00 Uhr trafen 10 flugsportbegeisterte Kinder u. Jugendliche im Mosthof beim Vereinsvorsitzenden Siegfried

Seiler ein. Gemeinsam mit Sportgeräten u. Winde ging es auf den Büchelberg. Dort konnten bei herrlichem Sommerwetter die Gerätschaften aufgebaut werden. Die Kinder wurden von Vereinsmitglied Bernd Bareis zunächst über die Voraussetzungen u. Technik des Gleitschirmfliegens informiert. Eine praktische Einweisung mit Aufziehbungen eines Gleitschirms bereitete die Kinder auf ihren ersten großen Flug mit einem Tandemschirm vor. Und dann ging es auch schon ab in die Lüfte. Siegfried Seiler, Peter Lang, Robert Ludmann u. Jür-

gen Heisig, alles erfahrene Gleitschirmpiloten mit Tandemzusatzausbildung, ermöglichten den Kindern ein einmaliges Flugerlebnis. Einmal Riegen wie ein Vogel, lautlos im Aufwind oder in der Thermik gleiten. Die Kinder wie auch die Piloten hatten viel Freude an diesem gemeinsamen Abendteuer. Das leibliche Wohl für die fleißigen Teilnehmer kam natürlich auch nicht zu kurz. Der Ausklang dieses Tages fand in geselliger Runde beim Würstchen Grillen statt und so manche Fliegergeschichte wurde zum Besten gegeben. Am Abend waren sich alle einig – es war wieder ein großes Erlebnis für Jung und Alt, welches auch im nächsten Jahr fortgeführt werden soll.

Aufwind Brettachtal
Kirsten Schüßler



Vereinsmeisterschaft der Haller Drachenflieger am Einkorn

Am letzten Septemberwochenende flogen die Piloten des Hängegleiterclubs Einkorn ihre Vereinsmeisterschaften bei herrlichem Spätsommerwetter aus. Bei der 26. Ausgabe des Einkorn – Cups nahmen 23 Drachepiloten teil. Gewertet wurde die Flugzeit und das Landekönnen der Piloten, die in einen Kreis mit 50 Meter Durchmesser möglichst exakt einlanden mussten. Wie in den letzten Jahren wurde auch wieder eine Newcomerwertung für Piloten, die maximal 3 Jahre die Lizenz besitzen, vergeben und erstmalig auch ein Senioren Cup für Piloten ab 60 Jahre. Am Samstag wurde bei schwachwindigen Bedingungen nur ein Durchgang geflogen. Bereits nach dem ersten Durchgang setzte sich mit Martin Stengel ein sehr erfahrenes Mitglied des HGC dadurch an die Spitze, dass er die maximal angesetzte Flugzeit erfüllte und nur wenige Meter vom Landepunkt entfernt landete. Manfred Weber folgte dicht auf vor dem Newcomer Raimund Köcher aus Obersulm, dem die beste Landung – nur 2 Meter vom Punkt entfernt – gelang. Am Sonntag wurden die Windverhältnisse deutlich besser und es konnten bei idealem Südwestwind zwei weitere Durchgänge angesetzt werden. Da einige Piloten an diesem Tag drei oder mehr Flüge durchführten, bekamen die Besucher des Einkorn über fünfzig Drachenstarts und –landungen zu sehen und ließen sich von der Dynamik des vogelgleichen Fliegens faszinieren. Stengel war durch zwei weitere gute Flüge die Spitzenposition nicht mehr streitig zu machen und er wurde souverän neuer Vereinsmeister des HGC-Einkorn. Spannend wurde es um die darauffolgenden Plätze. Für Aufsehen sorgte der älteste Teilnehmer des Contests. Karl Wittmann aus Künzelsau flog konstant lange Flugzeiten, verdrängte durch zwei gute Landungen Manfred Weber noch vom zweiten Platz und gewann mit dieser Leistung zusätzlich noch den Senioren-Cup. Auf den Plätzen 4 und 5 folgten mit Sven Beutinger und Matthias Lipp zwei Piloten, die in den letzten Jahren schon gute Platzierungen und die gewonnene Newcomerwertung beim Einkorn-Cup vorweisen konnten. Beate Bauer, die einzige teilnehmende Frau, sicherte sich mit dem 9. Platz einen Rang unter den besten zehn und Raimund Köcher wurde bester Newcomer 2005. Weitere Bilder gibt es auf der Homepage des Vereins www.hac-einkorn.de.

Ergebnis: 1. Martin Stengel (Atos) , 2. Karl Wittmann (Funfex) , 3. Manfred Weber (Zephir) , 4. Sven Beutinger (Sport), 5. Matthias Lipp (Spektrum).

HGC Einkorn
Christoph Wankmüller

Die Elbtalflieger feierten „15 Jahre Ostsächsischer Fliegerclub“

Einstimmig hatten die Mitglieder des OSFC e.V. Petrus zum Ehrenmitglied bestimmt. Pünktlich zum Fliegerfest an dem letzten Augustwochenende war er derjenige, auf den man wirklich zählen konnte. Auf unserem Schleppgelände in der Nähe von Meißen haben wir mit den befreundeten Clubs aus Sachsen und Brandenburg und sehr vielen interessierten Fußgängern gefeiert, was das Zeug hielt. Dank Uwe, Thomas und Carsten von den Cottbusser Drachen- und Gleitschirmflieger hatten wir an beiden Tagen eine zweite Winde zur Verfügung. Das hat die Schleppfrequenz sehr erhöht. Viele nutzten die Chance, bei einem Tandemflug die Vogelperspektive zu genießen. Für viele Gäste war auch der Blick auf das eigene Haus und den Garten von oben, der faszinierte. Für die weniger Mutigen hatten wir den bewährten Kran zum Kran-Drachenfliegen aufgebaut. Um die Wartezeit am Boden zu verkürzen waren Bierwagen und Grill mitsamt sehr fleißiger Besatzung vor Ort. Vielen Dank an Sandra, Peggy und Doris. Wir konnten uns an diesem Wochenende genauso gut bei unseren „Nachbarn“ in den umliegenden Orten vorstellen wie bei vielen Gleitschirmfliegern aus Dresden und aus der Umgebung, die bis jetzt dachten, wir schleppen ausschließlich Drachen. Weiterhin bleibt unser Schlepp- oder Telefon mit den Infos über jedes Wochenende aktiv. Flieger und Tandempassagiere erreichen uns unter Tel: 0162/325 52 62.

► Ostsächsischer Fliegerclub
Andreas Fürst

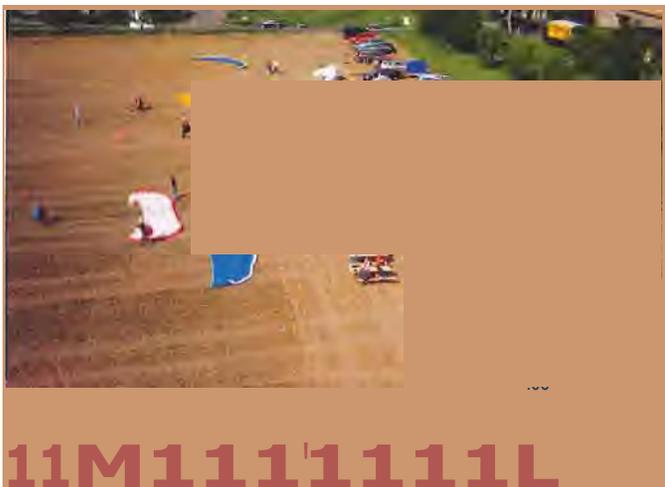


Das 17. Pokalfliegen des Gleitschirmflieger Urenschwang und der Flugschule Ulm

Dieses Jahr fand unser Pokalfliegen erst beim 2. Anlauf statt. Nach den Vorbereitungen am Samstag gab es abends für alle Helfer ein Spanferkel, das auf offenem Feuer von unseren Mitgliedern Eckart und Detlef gegrillt wurde. Leider konnten wir am Sonntag aus Sicherheitsgründen nicht fliegen, da wir stark böigen Wind hatten. Unser Fest wurde aber dank unserer Mitglieder und unseres Publikums, die wir mit Steak, Wurst, Kaffee und Kuchen im beheizten Zelt verwöhnten, ein voller Erfolg. Dank unserer Anne, die manchen Gast mit Glühwein wärmte, blieben alle bis zum Schluss. Das Pokalfliegen wurde dann eine Woche später nachgeholt. Bei herrlichem Sonnenschein und gutem Wind konnten die Piloten ihre zwei Zielflüge auf den Punkt im Zielkreis landen.

Die besten 6 Piloten bekamen einen Pokal. 1. Platz Horst Kiem
2. Platz Udo Wohlketzetter, 3. Platz Rolf Mangold, 4. Platz Erwin Schwarz, 5. Platz Reinhold Gutknecht. Damen 1. Platz Annelie Roll.

► Gleitschirmflieger Urenschwang
Gabi Schwarz



DRACHEN- UND GLEITSCHIRM
WINLIE,14



Auto-Kirchner
M&ninger Straße 19
D-98631 Römhild

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

www.drachen-gleitschirmwinden.de

Flugschule Siegen

Claus Vischer

Probefliegen und Verkauf fast aller aktuellen GSI 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. Anzahlungnahme, Versand, Fluglehrereinweisung in der Mitte Deutschlands. Ständig 25 verschiedene Gurtzeuge. Herstellerunabhängige Beratung. GS-Motoren: Verkauf, Service und Reparatur für unsere Kunden.

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

Richys Sportshop Füssen

Aktion: Rettungsschirmpacken 23.- Euro inkl. Rückversand, 2 Jahres Checks, Gebrauchtschirme, Inzahlungnahme von Rettungsgeräten, Gleitschirmen, Gurtzeugen
Neugeräte der rührenden Hersteller.

Overalls, Helme Accessoires. Sommer und Wintermoden. Funsportladen
Rabatte für Vereine

Lassen sie sich ihr Angebot machen

Richys Sportshop

Augsburgerstraße 7, 87629 Füssen

Tel. 08362/925262, Fax 08362/925099

e Innl: apcoglidert@t online.de Homepage: www.Richys-sportshop.de



Gleitschirmreisen 2006

- Sizilien
- Moldunri
- Rumänien
- Emberger Alm
- Pinzgau
- Calabrien
- Türkei
- Brasilien

Termine und Preise:
www.gleitschirmschule-tegernsee.de

Paragliding Tegernsee
Tege)Aegr Strake 88
8370eöttach, Egetn
Tekt-GBPA2/e.

e-mali: .47
Internet: wie jijnicaülirinfargeren_eite,



Winter-Aktion

(bis 31.1.2006) Serviceleistung zum 2-Jahres-Check:
wir packen deine Rettung kostenlos

www.adventure-sports.de

Gilgenhöfe 28 • 83661 Lenggries • fon 08042-9486

Lammabtrieb in Böhming

Am Samstag und Sonntag machte der Oktoberseinen Attribut goldener Oktoberalle Ehre. Die Sonne schien vom wolkenlosen Himmel und es warsommerlich warm. Um 10:30 Uhrtraf Klaus VVerner mitder mobilen Winde ein. Der Autokran der Fa. Eckstein fungierte wieder als Flugsimulator. Den Drachen, ein Zephir, hatte Walter Raum zu Verfügung gestellt. Zum Ende der Weidesaison soll die Arbeit der Schäfer mit ihren Herden herausgestelltund geehrtwerden. Schließlich sorgt die Hüteschäferei im Altmühltal dafür, dass unsere herrliche Landschaft mit ihren seltenen Tier- und Pflanzenarten erhalten bleibt. Denn ohne die vierbeinigen Rasenmäherwürden die Jurafelsen in wenigen Jahren hinter Büschen und Bäumen verschwinden: Silberdistel, Enzian oder Schwalbenschwanz könnten unsere Kinderdann nur noch auf Fotos bestaunen. Ottmar Sichert und Toni Annabergerstanden schon startbereit an der Rampe. Als um 11:15 Uhr die Schafherde, begleitet von Marktgeiß Mare, Lammpinzessin Heidi und dem Ziegenpeter an derAltmühlbrücke eintraf, starte Otti, flog mehrmals am Hang hin- und her und beendete den Flug mit einersauberen Landung. Zwischenzeitlich waren auch derSchirmherr MdB Seehofer mit dem Ehrengast, Innenminister Beckstein und weitere Ehrengästen aus Politik und bundesdeutscher Schafzucht unter dem musikalischen GeleitderKipfenbergerBlaskapelle an derAltmühlbrücke eingetroffen. Der Flugsimulator war dauernd in Betrieb und manchmal bildete sich auch eine Warteschlange. Mit freudigen Gesichtern absolvierten die Kinder ihren Flug. Auch an derSchleppwinder der Gleitschirmflieger war reger Betrieb. Durch diestärke Sonneneinstrahlung wargute Thermik und die Gleitschirme waren lange in der Luft. Die Besucher hatten mehr Augen für die Flugvorführungen als für die grasende Schafherde! Besonderen Dankden unermüdlichen Helfern, die den Flugsimulator und die Schleppwinde bedient haben. Ausdrücklich bedanken wir uns auch bei der Firma Eckstein, die uns den Autokran unentgeltlich zur Verfügung stellte.

► Drachenfliegerclub Ingolstadt
Gunther Fleischer



Vereinsmeisterschaft 2005 der „Schwarzwaldgeier“

Die diesjährige Vereinsmeisterschaft im Gleitschirmfliegen fand am Merkur in Baden-Baden statt. Der Wettergott meinte es gut mit den Fliegern. Nach dem Briefing der 22 Teilnehmer am Landeplatz fuhren diese mit der Merkurbahn zum Startplatz hoch. Es mussten zwei Durchgänge geflogen werden, wobei folgende Aufgaben zu bewältigen waren: Zuerst sollte jeder Pilot seine Flugdauer schätzen und den Landepunkt in einem Kreis von 10 m treffen. Als zweite Flugaufgabe mussten die Piloten aus der Luft am Boden versteckte Zahlen und Buchstaben erkennen sowie abermals den markierten Landepunkt anfliegen. Dank verschiedener Sponsoren wie der Firma arctia, Sol Paragliders Christian Zell, der Gleitschirmschule Klaus Döscher und der Firma PDW GmbH Werner Wolff wurden attraktive Preise vergeben. Während die Verantwortlichen mit der Auswertung beschäftigt waren, wurden von den Tandempiloten des Vereins Familienangehörige kostenlos vom Merkur geflogen. Außerdem konnte man sich unverbindlich über das Angebot von Gleitschirmen und Zubehör der Fa. Sol an einem Stand informieren und Schirme Probe fliegen. Die Siegerehrung fand dann bei strahlendem Sonnenschein statt. Den ersten Platz bei gleicher Punktzahl teilen sich Bernhard Drixler und Karl Heinz Volp; zweiter wurde der Vorjahressieger Benno Walz, dritter Rolf Böttcher. Das älteste Vereinsmitglied Werner Bolle wurde mit seinen 70 Jahren immerhin achtbar sechster. Als einzige Pilotin im Feld belegte Cornelia Sell Platz 14. In gemütlicher Runde wurde gegrillt, Anekdoten zum Besten gegeben und außerdem zeigte Max Haase als Jongleur verschiedene Kunststücke, welche mit großem Beifall belohnt wurden. Der Vorstand bedankt sich an dieser Stelle bei allen Mitwirkenden und Helfern für die gelungene Veranstaltung.

► Gleitschirmverein GSV Baden „Die Schwarzwaldgeier“

Roland Klein



30 Jahre DFC Saar

Der Drachenflugclub Saar wurde 30 Jahre alt und ist somit einer der ältesten Drachenflugvereine in Deutschland. Er wurde am 07.11.1975 von Surfern und Drachenfliegern als „Windglider und Drachenflugclub Saar“ gegründet. 1980 folgte dann die Trennung von den Surfern. Helmut Bonertz wurde der erste Vorsitzende des Drachenflugclub Saar. In den ersten Aufbaujahren konnten die Fluggebiete Pfeffelbach „Herzerberg“ und Ockfen „Bockstein“ erschlossen werden. Im Frühjahr 2005 wurde Helmut von den Mitgliedern zum 30-jährigen Clubbestehen abermals zum ersten Vorsitzenden gewählt. Am 27. und 28. August feierten viele Mitglieder des DFC Saar in Ockfen (Saarburger Land) dieses Jubiläum. Auch viele langjährige mittlerweile inaktive Mitglieder fanden den Weg nach Ockfen. Im Rahmen der zweitägigen Feier wurde auch die neu erstellte Bockstein-Rampe eingeweiht. Die Rampe musste leider wegen eines Startverbotes der neuen Grundstückseigentümerin um ca. 30 Meter versetzt und von Grund auf neu aufgebaut werden. Während des gesamten Wochenendes herrschte tolles Spätsommerwetter. Leider war aber der Nordwest-Wind für Ockfen nicht ideal und so nahmen nur wenige Piloten an dem vereinsinternen Spaßwettbewerb teil. Klaus Schäfer, unser jüngstes Mitglied Alexander Bonertz (15 Jahre) und Marie-Luise Rodener belegten die ersten Plätze. Die Hauptlast der Organisation der 30-Jahr-Feier lag bei Christa und Helmut Bonertz, denen wir auch für die sehr gute Bewirtung danken. Für 2006 hat sich der neue Vorstand wieder Einiges vorgenommen. Unter anderem sollen die sportlichen Aktivitäten des Vereins fortgeführt werden. Zwei DFC Saar – Piloten haben sich aufgrund ihrer Wettbewerbsleistungen für die Starrflügler WM 2006 in Florida qualifiziert. Auch bei dem regionalen Streckenflugwettbewerb „Rheinland-Pfalz/Saar XCCup“ sind die Mitglieder immer wieder erfolgreich und Streckenfluganfänger werden über diesen Wettbewerb in Teams an das Streckenfliegen herangeführt. Der Verein hat über die vielen Jahre konstant ca. 140 Mitglieder. Wir hoffen, dass wir diese Anzahl durch die Gewinnung junger neuer Mitglieder auch weiterhin halten können. Vereinsinformationen gibts unter www.dfc-saarde.de.

^k Drachenflugclub Saar

Jörg Gregorius

checkcenter-tedejberg.de

Rettungen packen
2-Jahres-Check
Tandemflüge

4¹-

el 0175 2859231 44>



Clubmeisterschaft im Sauerland

Die erste gemeinsame Clubmeisterschaft der Sauerländer Drachen- und Gleitschirmflieger SauerlandAir wurde bei bestem Flugwetter an den Bruchhauser Steinen durchgeführt. Der aus allen Sauerland-Vereinen entstandene neue Club hat mittlerweile fast 350 Mitglieder. Über 50 Mitglieder davon trafen sich jetzt zur gemeinsamen Meisterschaft an den Bruchhauser Steinen. Punktgenaues Landen wurde ebenso bewertet wie zeitgenaues Ankommen auf der Landewiese. Bei den Drachenfliegern konnten die einheimischen Piloten Ingo Hanfland aus Assinghausen vor Dieter Ersepke aus Elpe und Winfried Schmidtaus Silbach den Wettbewerb und damit Pokale und Geld- und Sachpreise gewinnen. Aus dem Ruhrgebiet dagegen kommen die Sieger bei den Gleitschirmen. Jupp Meis aus Borken und Markus Schapler aus Bottrop kamen punktgleich auf den 1. Platz, Birgit Schweers aus Mülheim belegte den guten 3. Platz. Die anschließende Siegfeste fand dann wie gewohnt in freier Natur bis in die späte Nacht am Fluggelände Elpe statt.

SauerlandAir
Burkhard Schulte



DGC Albatros Landshut auf der Niederbayern-Schau

Zehn Tage lang betreuten die Piloten des DGC Albatros Landshut ihren Messestand auf der Niederbayernschau in Landshut. Im Rahmen dieser Regionalmesse gab es eine Sonderschau lokaler Sportvereine. Im Verein war die Entscheidung, sich an dieser Messe zu beteiligen, im Vorfeld durchaus konträr diskutiert worden. Bedeutete dies doch einen erheblichen Aufwand aller Aktiven, bei eher schlechtgreifbaren Vorteilen für den Verein. Ausschlaggebend für die Beteiligung war letzten Endes aber nicht nur die Präsentation des Vereins, sondern auch die für den Textilflugsport imagefördernde Breitenwirkung dieser Veranstaltung. Einen, wenn auch virtuellen, Schnupperflug konnten Interessierte mit dem Drachenflugsimulator des DCB Ruhpolding machen. Umfangreiches Informationsmaterial über Gleitschirm- und Drachenfliegen wurde verteilt. Unzählige Fragen wurden von den Standbetreuern geduldig beantwortet. „Wir ziehen insgesamt eine positive Bilanz“, so Vereinsvorstand Helmut Fahrner, „allerdings kamen wir aufgrund der vielen Ausstellungstage an die Grenzen dessen, was ein Verein in unserer Größe leisten kann. Der Auf- und Abbau musste schließlich auch noch geleistet werden.“ Die alle zwei Jahre stattfindende Niederbayern Schau ist mit rund 115.000 Besuchern und 600 Ausstellern eine der größten Regionalmessen in Bayern. Thematische Schwerpunkte der Sonderschauen waren Bauen und Wohnen, Garten, Handwerk, Medizin und Energie. Besuchermagneten waren schon traditionell die „gläserne Wurstkuchl“, die Schaubackstube und die Orchideen Schau. In der Halle 10/11 (Sparkassen-Arena) sorgten die Sportvereine unter Koordination von Sportamtsleiter Alois Schloder für einen Besucheransturm, der besonders an den Sonntagen ein Durchkommen zeitweise kaum noch möglich machte. Der Drachen- Gleitschirm fliegerclub Landshut hat rund 100 Mitglieder. Neben einigen zugelassenen Übungshängen betreibt der Verein einige Schleppgelände in der Nähe von Landshut. Gäste sind willkommen und Neumitglieder finden schnell Anschluss bei den Aktiven des Vereins. Alle Informationen gibt es auch im Internet unter www.albatros-landshut.de.

DGC Albatros Landshut
Oliver Teubert

Fly Ride+ Ski

am Schilchernhof =

Traumurlaub im Allgäu

www.schilchernhof.de 11;
sunglide@t-online.de \$1
tel. 08374-588895
fax 08374-588894



Kocheier Gleitschirmfreunde eröffnen Gleitschirmlehrpfad

Seit Anfang September ist die Ferien- und Freizeitregion Koche! um eine Attraktion reicher: Entlang des Wanderweges vom Sattel auf den Jochberg haben die Mitglieder des Gleitschirmvereins „Kocheler Gleitschirmfreunde“ den wohl ersten Gleitschirmlehrpfad überhaupt eröffnet. Den Wanderern und Berggeheren werden auf einer Reihe von Informationstafeln interessante Informationen rund um den Gleitschirmsport präsentiert. Die Idee dazu hatten Vereinsmitglieder, die bei vielen Gelegenheiten, wenn sie zum Riegen auf den Jochberg gingen, bei Begegnungen mit anderen Wanderern deren vielfältige Fragen beantwortet haben. Das Interesse an unserem Sport ist offensichtlich hoch und die Kenntnisse über Ausbildung, Ausrüstung, Sicherheit und vieles mehr jedoch eher gering. Da bei solchen zufälligen Begegnungen nicht immer genügend Zeit bleibt, um alle Fragen zu beantworten, manchmal hoch über dem Jochberg bunte Schirme kreisen, aber kein Pilot in der Nähe ist, der erhoffte Auskünfte geben könnte, entstand die Idee, Wissenswertes zusammenzustellen und entlang des Aufstiegs auf thematisch gegliederten Tafeln darzustellen. Dass eine gute Idee oft der Beginn einer mühevollen Arbeit ist, zeigte sich auch in diesem Fall. Wer geglaubt hatte, man könne einfach Schilder herstellen und diese aufstellen, hatte sich gründlich geirrt! Vielfältige Erörterungen mit zuständigen Stellen, Zustimmungen und Genehmigungen waren notwendig, bis konkrete Schritte unternommen werden konnten. Ein besonderer Dank gilt an dieser Stelle dem Bürgermeister von Kochet, Herrn Werner Englert, und dem Gemeinderat, die das Vorhaben aus einem Fond der Gemeinde mit 500 Euro unterstützten sowie dem Deutschen Hänggleiterverband, der ebenfalls einen finanziellen Beitrag leistete. Die ersten Resonanzen von Wanderern auf dem Pfad



zeugen davon, dass hier wirklich eine gute Idee gelungen umgesetzt wurde und sich die Mühen dazu gelohnt haben. Die Aussage eines Vaters, den wir zusammen mit seinem Sohn beim Abstieg trafen, mag stellvertretend sein: „Ja wir haben die Tafeln alle gelesen, sehr interessant, aber wir fliegen ja nicht.“ Darauf der Sohn: „Noch nicht!“ Wir würden uns freuen, wenn wir mit dem Lehrpfad nicht nur die eine oder andere Frage beantworten können, dem ein oder anderen den Aufstieg ein wenig verkürzen können, sondern ganz besonders darüber, wenn es gelingt, weitere Menschen für unseren faszinierenden Sport interessieren zu können.

Kocheler Gleitschirmfreunde
Karlfried Eiringhaus

Täglich Schulung
Service
Shop

Aok

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

**GEBRAUCHTMARKT,
INZAHLUNGNAHME,
SHOP&SERVICE.**
1EQERCAMPS
31 CHERHEITS-
TRAININGS.

INFORMATIONEN UNTER:
49 (9) (Mal - 7575
oNiceppc-chilernsee.cre
www.einfachille4en.an

%Ar PARAGLIDING
PERFORMANCE
CENTERCHILERNSEE
SÜDDEUTSCHE GLEITSCHIRMSCHULE
HAUPTSTRASSE 53
D-1332413 UNTERWÖSSEN



Tim Grabowski gewinnt internationale österreichische Meisterschaft

In Schoppernau (Vorarlberg) fanden am Diedamskopf im Rahmen des Drachenflug-Wettbewerbs „Best of Diedams“ Ende August die internationalen österreichischen Meisterschaften im Drachenfliegen 2005 statt. Mit dabei der erst 19-jährige Tim Grabowski, dreimaliger Gewinner des Bärenpokals der Althofdrachen. Auf dem vom Hersteller und Konstrukteur Felix Rühle gesponserten Starrflüger Atos VR, einem segelflugzeugähnlichen Gerät mit fast 14 Meter Spannweite, drehte der unbekümmerte Nachwuchspilot mächtig auf. Trotz seiner Erfolge bei den diesjährigen Alpen Open in Innsbruck, seinen guten Resultaten bei der deutschen Liga und seinem achten Platz bei den internationalen German Open war sein Sieg bei den auf dem internationalen Parkett dominierenden Österreichern eine Riesenüberraschung. Im ersten Durchgang über 139 Kilometer, derin die teilweise noch schneebedeckten Lechtaler Alpen führte, flog Tim Grabowski zur Überraschung seiner Konkurrenten auf dem Rückweg auf der Dittissima am schnellsten ins Ziel und holte so den entscheidenden Vorsprung für den Gesamtsieg. Im zweiten Durchgang war wegen des unsicheren Wetters nur eine 45-Kilometer-Aufgabe möglich, bei der Grabowski seinen Vorsprung souverän verteidigen konnte. Da wegen des einsetzenden Regens alle übrigen Durchgänge ausfallen mussten, stand mit dem talentierten und schon als Routinier geltenden Nachwuchspiloten von den Althofdrachen der diesjährige österreichische Meister bei den Starrflüglern fest. Herzlichen Glückwunsch!

► Die Althofdrachen
Jutta Sendelbach

Außergewöhnlicher Körperschmuck

Ein Tattoo, das die echte Verbundenheit (nicht nur über Leinen und Gurtzeug) zum eigenen Gleitschirm eindeutig erkennen lässt. Das Tattoo gehört zum „Skywalker“ Tom, der ein eigenes Tattoo-Studio in Hagen betreibt (www.black-bullet.de).



► Michael Friedchen
Himmelsstürmer-Lahn

Der Gleitschirmclub Inntal ist Nummer 1

Unseren Spitzenpiloten Hans Bausenwein, Werner Schütz, Hans Keim, Johannes Sturm, Rolf Wagner und nicht zuletzt „Boxi“ Stefan Bocks verdanken wir, dass der GSC-Inntal in diesem Jahr erstmalig die absolute Weltspitze erklimmen konnte. Auch in der separaten Deutschland-Wertung steht der GSC-Inntal schon wieder auf Platz eins. In einem packenden Kopf-an-Kopf-Rennen mit einem Schweizer Team (Paranoia) um den ersten Platz in der internationalen Wertung haben die Inntaler Piloten dank Boxi noch am allerletzten Wertungstag die endgültige Führung übernommen. Bei fast unfliegbarem Wetter gelang es ihm, zusammen mit unserem neuen Vereinsmeister Hans Bausenwein, nochmals an unserem Heimatberg, der Hochries, zu punkten. Damit ist die Sensation perfekt: Als erster Gleitschirm-Verein Deutschlands ist der Gleitschirmclub-Inntal die absolute Nummer 1 auf der Welt! Dem vielleicht letzten Abenteuer unserer Tage, dem Streckenfliegen, verfallen immer mehr unserer Clubmitglieder. Denn der Gleitschirmclub Inntal hat sportlich nicht nur in der Spitze, sondern auch in der Breite das Zeug zur Nummer Eins: Von den 111 Mitgliedern haben nicht weniger als 36 im internationalen OLC für den Verein gepunktet! Und das bei schwierigen Bedingungen: Während Vereine etwa aus der Schweiz oder Österreich die „richtig guten“ Thermikberge direkt vor der Haustüre haben, müssen unsere Piloten erst mal dorthin fliegen um dann mit bis zu 200 km weiten Streckenflügen, die 6 bis 8 Stunden dauern können, ihr Punktekonto aufzufüllen. Die Auswertung erfolgt per GPS und via Internet. Die Eindrücke solcher Flüge sind unvergesslich und werden jetzt in der grauen Jahreszeit bestimmt gerne immer wieder mal abgerufen. Nochmals Gratulation an alle unsere Piloten.

► GSC-Inntal
Rainer Springet

... endlich **egen!**

- * Paragliding
- * Paramotor
- * Windschlepp
- * Tamim

Ribb. Jugendliche

nosese
-Hotline (05322) 141
info@paracenter.com

Harzer
GLEITSCHIRM
Schule & Shop
wunr.pa n11'1'1111'1: e0111





Saisonausklang nach Italien

Die Flugsaison des DGFC Rottal-Inn fand ihren Ausklang mit einem viertägigen Vereinsausflug in den Belluneser Alpen zwischen Trient und Belluno, um den bekannten Monte Avena in Feltre und den Monte Cesen in Valdobbiadene zu befliegen. Beide Berge sind für ihre großzügigen Startplätze bekannt, die auch ein gefahrloses Landing an top für Anfänger und Fortgeschrittene, sowohl für Gleitschirm-, aber auch für Drachenflieger, ermöglichen. Die Gegend reizt aber nicht nur durch ihre Flugberge, sondern auch durch das milde Herbstklima, die herrliche, durch Weinberge durchzogene Landschaft und nicht zuletzt durch die hervorragende italienische Küche. Besonders angenehm ist, dass es hier noch eher beschaulich und daher auch fliegerisch sicher zugeht. Im Gegensatz zu den, um diese Jahreszeit stark mit Fliegern frequentierten, Dolomiten rund um die Marmolada. Die Fliegerdichte ist dementsprechend übersichtlich und der Flug angenehm und stressfrei. Man bezog Quartier in einem bewährten Albergo am Croce d'Arone und täglich erfolgte nun morgens die Auffahrt auf einen der beiden Berge, wo nach Abzug der morgendlichen Talnebel die sanfte Herbstthermik zum Teil noch stundenlange Flüge zuließ. So kamen Drachen wie auch Gleitschirmflieger voll auf ihre Kosten und gingen je nach Können und Kondition ihrer wunderschönen Leidenschaft nach. Täglich wurde auch abends bei hervorragender Livemusik das unvermeidliche Fliegerlatein in der örtlichen Birreria gesponnen. Am vierten Tag wurde noch abschließend die Plose, ein 1.900 Meter Höhendifferenz aufweisender Berg bei Brixen, befliegen. Bei Spinat-, Kasnocken und Schlutzkrapfen fand der Herbstausflug seinen gemütlichen Ausklang. Nun ist der Herbstvereinsausflug 2005 bereits Clubgeschichte, aber alle freuen sich schon jetzt auf das Frühjahr, denn da ist ein Ausflug nach Spanien zum Saison-Opening 2006 geplant. Übrigens, wer unkompliziert in die Lüfte kommen will, ist mit einem Tandem-Gleitschirmflug oder mit einem Passagierflug in einem Drachen-Ultraleichtflugzeug bestens bedient. Der DGFC Rottal-Inn e.V. vermittelt gerne. Und wer sich für den Verein interessiert, kontaktiert unsere Website www.dafc.de.

- DGFC Rottal - Inn
Friedrich Wuitz



Fliegen in Thüringen

Ganzjährig Kurse
alle Ausbildungsstufen
Windenausbildung
Flugsafaris • Shop
UL-Ausbildung: Motorschirm

Prospekt anfordern!

Rusenlialer Str. 25 • 07 33 8 Leutenberg

OSTTHÜRINGER GLEITSCHIRMSCHULE

Teil 03 67 1411 0:1 57 • Hanily: 01 7115 14 27 82 • r-mail: ostthuringeteist bi ms(hulltel.unline.de

...-1111: 1_1 9 9 21,de,
Bücher, DVD, CD,
Video, Kalender
& mehr.

weitere Gleitschirmbücher im Shop!
z.B. Pareponie • GIMMehirm Komik Buch f.114.

wozo,Elsmoibuch.da
Bam Media Shop

MAROKKO

flugsicher
Expeditionen - Kultur - Thermiktrainings - Entdecken neuer Fluggebiete
- Wüstencamps - Streckenfliegen - Wandern • Bergsteigen - Klettern - MTB
21.28.2. und 113.-25.4.2006, auch 2wöchig
kein "Parawalling" - ohne Angst vor Nordwind und Leethermik!
Land 8 Leute, Küstensoaren - Hochgebirge Wüste
Landrover - Abenteuerreisen für begeisterungsfähige P4oten!
www.gleitschirmurlaub.de - email: eliskluenkyeratioo.da
auch Führungen ausserhalb fester Teil! ab 2-3 Personen vereinbart

Ca. n2-114/27
e
Flugferien
Tel: (+43) 664 181 7953

A urst eict
GO
with
PRO

Einige ortsanässige Flugschule in Oberkä mten
(30 Jahre Flugerfahrung)
Flugbetreuung und XC Tipps in Kärnten
Fluggebiete für alle Startrichtungen
Höhenunterschied von 200 -1600 m!
Flughafentransfer, Zimmer mit Frühstück

www.flycarinthia.at

ofessional 411/1k-
t et
Vainingscentir j-1
kottkom
DHW & O+AG snarkent

WILreF2Pr
Glo e Z I .
94s anis
22C.27
lk Portonomolmining
1 81chorhelotralning
FiestechlYPenekiluskinie

Tandem-Fliegen hilft bei Ausbildung zum UL-Schleppschein

Ich bin Drachenflieger, bin im Nordbayrischen Flachland zu Hause, und habe mich im letzten Sommer entschlossen den UL-Schleppschein zu machen. Hierzu bin ich nach Hinterweiler (Eifel) gegangen. Dabei habe ich eine ganz neue Erfahrung gemacht, die ich hiermit weitergeben möchte. Gleich zu Anfang, also bei der theoretischen Einweisung, hat mich der Fluglehrer immer wieder darauf aufmerksam gemacht, wie schnell alles geht hinter dem UL, d.h. wie schnell und dennoch dosiert ich meine Steuerbewegungen ausführen muss, während das UL mich schleppt und wie hoch dabei die Geschwindigkeit ist, die man im Normalflug nur selten erreicht. In Vorbereitung zu diesem Schleppschein habe ich daher meinen Sunrise (Bautek) schon mal in den Alpen schnell geflogen. D.h. VG gezogen und mit 60 – 70 km/h dahingesegelt. Soweit so gut. Beim ersten Schlepp habe ich dann erlebt, was es heißt mit 70 km/h gezogen zu werden und zwar „erbarungslos“. Gleich war ich aus der Ideallinie heraus, konnte trotz kräftigster Korrekturen nicht mehr dem UL folgen und schon war die Sollbruchstelle des Schleppseils gerissen. Beim zweiten Schlepp kam ich zwar ein paar Meter höher, aber wieder riss die Sollbruchstelle. Alleine hinter dem UL kann man weder den Fluglehrer fragen, noch Hilfestellung bekommen, noch die Situation adäquat korrigieren, da es meist schon zu spät ist. Das vorausschauende, dosierte Reagieren ist wirklich schwer zu erlernen.

Soweit meine Erfahrung nach den ersten beiden Flügen. Da schlug einer der Fluglehrer vor, „ich solle doch mal mit ihm im BiCo Tandem-Drachen fliegen. Er übernehme Start und Landung, ich übernehme die Steuerung hinter dem UL unter seiner permanenten Kontrolle bzw. Anweisung. Nach dem etwas umständlichen Einhängen übereinander war alles andere plötzlich ganz neu. Nach dem Start übernahm ich die Steuerung, hörte die Anweisungen des Fluglehrers (der über mir hing) und merkte sofort, welche Fehler mir zuvor beim Alleinschlepp unterlaufen waren. Ich hatte zuvor einfach immer zu spät reagiert, dann zu heftig, und dann kam schon die Sollbruchstelle. Jetzt kannte ich die optimale Höhe im Schleppverband und hatte korrekten Kurvenflug sowie Korrekturmanöver erlebt. Nach dem Tandem-Flug machte ich meine Alleinflüge hinter dem UL weiter. Und siehe da, kein Riss der Sollbruchstelle mehr und, was viel wichtiger war für mich, ich war nicht mehr so aufgereggt und reagierte einfach viel gelassener (und damit richtiger) als zuvor. Fazit: Wenn jemand einen UL-Schleppschein machen möchte, sollte einer der ersten Flüge ruhig mal im Tandem stattfinden. Dieser Flug zählt zwar nicht zu den 10 Pflichtflügen dazu, aber Sicherheit und Lernfortschritt sind erheblich größer als bei Alleinflügen! Ich hatte Gelegenheit im BiCo mitzufliegen und kann auf keinen Vergleich mit anderen Tandem-Drachen zurückgreifen, aber ich bin begeistert von den Flugeigenschaften des Drachens.

► Gerhard E. Schmitt

Gleitschirm-Werwolf

Ein Werwolf fliegt zum Diedams-Traufundzug dort seinen Gleitschirm auf, worauf der Schirm im Thermikflug den Unhold durch die Lüfte trug. Landung schließlich punktgenau, wo man soll in Schoppemau. Werdann wohl im Wirtshaus saß, und hochgestimmt zwei Gäste fraß?

► Gerhard Hipp

DHV-Info 134

Vereinheitlichung der Farben von Gleitschirm-Gurten und Bremsleinen

Gerhard Peter sprach von zwei eigenen verschiedenen Schirmen eines Herstellers mit unterschiedlichen Farben der D-Gurte. Er benutzt die Schirme bei unterschiedlichen Bedingungen. Nach seinen Beobachtungen und Gesprächen mit Kollegen können solche Farbprobleme zu Unfällen führen. Man kann ihm nur beipflichten und in der Forderung nach Vereinheitlichung der Farben noch einen Schritt weitergehen: Nicht nur für Gurte und Bremsleinen wäre es sinnvoll, sondern auch alle übrigen Leinen bei einem solchem notwendigen Sicherheitsschritt sollten mit einbezogen werden. Als erfahrener Praktiker mehrerer technischer Berufe musste ich mich schon bei der Grundausbildung wundern, was an Farbenvielfalt bei den Gurten und Leinen da alles zusammenkam (manchmal sogar an einer Leine). Es liegt doch auf der Hand, dass in der Ausbildung, nach monatelanger Pause wegen ungünstiger Wetterbedingungen, beim Wechsel von einem zum anderen Schirm, vor allem, wenn von einem Leihschirm auf den ersten eigenen Schirm umgestiegen wird, die Sicherheit der Auszubildenden durch die gedanklich eingeprägte Sicherheitsnotiz der Farben wieder unter ins Wanken kommt. Und wie schwierig ist es für beruflich sehr engagierte Piloten mit relativ wenig Flugerfahrung, die einmal im Jahr im Urlaub mit der Flugschule fortfahren und mit unterschiedlichen Leihschirmen diesen Sport weiterhin ausüben. Auch ihnen würde man in puncto Sicherheit ein Stück entgegenkommen. Aber auch Piloten mit großer Flugerfahrung, die mit ein und demselben Schirm etliche Jahre sich identifiziert haben und dann auf einen neuen Schirm umsteigen, können nicht sicher sein, dass die Farben der Gurte des vorherigen Schirms sofort aus ihrem Gedächtnis verschwinden, wenn eine andere Farbgebung des neuen Schirms vorliegt. Bei diesem relativ jungen, anspruchsvollen Sport kann trotz dankenswerter Aktivitäten namhafter Piloten nicht alles an wichtigen Entwicklungsdetails in kurzer Zeit durchgesetzt werden, aber es ist wohl an der Zeit, dass dieses Problem zumindest ins Gespräch gebracht wird und wenn möglich auf breiter Basis (möglichst international) durch die entsprechenden Dachorganisationen in absehbarer Zeit eine Lösung gefunden wird. Ist doch gerade im Flugsport die Sicherheit vorrangig.

► Werner Schiffmann

Gerd Pitsch verunglückt

Am 14.08.2005 verunglückte Gerd Pitsch, Drachenflieger seit 1976 und DHV Drachenfluglehrer, am Monte Cucco tödlich. Nach dem Start kippte sein Starflügler zur Seite über einen Flügelweg und konnte bis zur Bodenberührung nicht mehr rechtzeitig abgefangen werden. Gerd erlag noch an der Unfallstelle seinen Verletzungen. Lieber Gerd, Du liebtest das Drachenfliegen. Du hast oft bedauert, dass die Anzahl der Drachenflieger rückläufig ist und Dir oft Gedanken gemacht, wie man diesen Umstand ändern könnte. Mit Deiner Idee, ein Wiedereinsteigertraining (www.drachenflugtraining.de) anzubieten, lagst Du genau richtig. Viele Piloten sagten mir, dass sie es Dir verdanken, unseren wunderschönen Sport wieder auszuüben. Deshalb werde ich, wenn es meine Zeit zulässt, in Deinem Sinne weitermachen. Mögen Dich Deine letzten Flügel ewig tragen.

Mit Fliegergruß,

► Dein Freund Manfred, www.fliegerboehm.de

Ortenau Pokal Fliegen in Berghaupten

Bei idealem Wetter wurde am Wochenende der Ortenau Pokal ausgeflogen. Weit über tausend Besucher waren zu Gast, als an den beiden Tagen in Berghaupten alles in die Luft ging. So wurden mit der Seilwinde die Drachen und Gleitschirme auf einer 700 Meter langen Schleppstrecke in den Himmel gezogen. Die Aufgabe war möglichst lange zu fliegen und dann einen Kreis mit 30 Meter Durchmesser genau zu treffen. An 7 besten bewältigten dies die neuen Ortenau Pokal Sieger Roland Wöhrle aus Gutach und Arno Weiss aus Schwanau. Aber auch sehr viele Besucher nahmen die Gelegenheit wahr und sind als Passagier mit dem Gleitschirm oder Motordrachen mitgeflogen. Zwei ganz Mutige haben sich sogar miteinander Tandemdrachen auf luftige 800 Meter Höheschleppen lassen. Das Fliegerfest entwickelt sich immer mehr als Zielort für Fahrradtouren, es musste zum ersten Mal der Fahrradparkplatz deutlich erweitert werden. Auf jeden Fall war es wieder eine große Werbung für unsere schöne Sportart. Einen Dank spricht der Verein auch der Gemeinde Berghaupten und den Landwirten aus, die es ermöglicht haben, das Startgelände so zu verändern, dass ein so erfolgreiches Fest entstehen konnte.

Ortenauer Drachen und Gleitschirmflieger

► Klaus Kienzle

Drachen-Schlepp ohne Steuerbügelräder - Info 134

Mir ist schon öfters aufgefallen, dass Ihr immer wieder mal Bilder vom HG-Schlepp bringt, die Piloten jedoch meistens keine Steuerbügelräder verwenden. Die richtigen Cracks brauchen so was ja sicher auch nicht? Bei den aerodynamisch optimierten Kohlefaser-Speedbars würden die durch Bügelräderverursachte Verwirbelungen sicherlich auch zu erheblichen Leistungseinbußen führen? Zu welchen Leistungseinbußen ein Schleppstart bei Nullwind führt, bei dem sich der Pilot einen Augenblick zu früh der Tragfähigkeit seines Flügels sicher glaubt (oder es einfach nicht mehr „derlaufen“ kann), wird gerne verdrängt. Auch wird gerne vergessen, dass beim UL- oder Winden-Schlepp lt. Hängegleiterbetriebsordnung „das Fluggerät mit Bügelrädern zu versehen ist“ (oder mit „Gleitkufen“). Dass Ihr jetzt ausgerechnet bei der Unfallstatistik 2004 ein Schlepp-Foto ohne Bügelräder zeigt, finde ich in diesem Zusammenhang dreist - auch wenn's

der frisch gebackene Deutsche Meister ist, der es sicherlich kann.

Es gibt prima Räder - z.B. auch für die Kohlefaser-Basis am Atos - die sehen garnichtso uncool aus, haben keinen wesentlichen Einfluss auf das Flugverhalten und tun auch nicht weh!

► Liebe Grüße
Dirk Haeffner

Berufsunfähigkeitsversicherung für Gleitschirmpiloten

Ich beschäftige mich seit Juli dieses Jahres (aus eigenem Interesse) mit Berufsunfähigkeitsversicherungen (BUZ), insbesondere im Zusammenhang mit unserem Hobby Gleitschirmfliegen. Auf diesem Weg möchte ich euch meine Erfahrungen mitteilen. Bei der BUZ gehen die Versicherungsgesellschaften so vor, dass sie etwaige Risiken in einem Fragebogen abfragen. Zu Risiken zählt natürlich auch (wer hätte es auch anders erwartet) das Gleitschirmfliegen. Die Einstufung erfolgt meistens in eine Kategorie 'Fliegen / Flugsport'. Fragen wie 'Wieviele Passagiere führen Sie mit?' und 'Transportieren Sie Munition?' lassen daraufschließen, dass vom Lufthansa- bis Jetpilot alles in einen Topf geworfen wird. Diese Unkenntnis hat natürlich erhebliche Auswirkungen auf die Festlegung der Prämie. Risikozuschläge von 100% waren bei den Versicherungen an der Tagesordnung; in einem Fall wurde sogar mit einem Zuschlag von 200% gerechnet.

Schließlich und endlich bin ich nun beim Gerling Konzern gelandet. Gerling bietet über den DHV ein Sonderprogramm an. Neben guten Konditionen sind auch die angebotenen Leistungen gut bis sehr gut. Ansprechpartner bei Gerling ist Herr Dipl. Kfm. Thomas Ingen Tel.: 069/7567-395, email thomas.inaerlaaerling.de. Wenn jemand weitere Fragen bzw. Interesse hat, kann er mich auch gerne anmailen (E1Grifo@vr-web.de).

› Jörg Held

Info 136

Ab in den Süden

Peter Schmalholz, Beppo Offinger und ich (Bernd Pitzer/Olympic Eagles) haben 1993 die ersten Startplätze am Olymp, im Ossagebirge und an den Meteora Klöstern angelegt. Der im Bericht erwähnte „Hausberg der Flugschule Olympic Wings“ wurde von uns unter Zuhilfenahme einer Baufirma mit Planieraube angelegt und von Bernd Pitzer finanziert. Dieser wie auch alle anderen Startplätze, die von uns angelegt wurden - in der Zwischenzeit sind es 17 -, stehen jedem Flieger zur Verfügung. Erst Jahre später, als sämtliche Flugberge in unserer Region erkundet, erstbeflogen und Startplätze angelegt waren, erschien die „Flugschule Olympia Wings“ aus Athen am Olymp. Ich finde es sehr schade, dass unser Pioniergeist keinerlei Erwähnung in diesem Bericht fand.

► Bernd Pitzer
Olympia Eagles



uE,c.ciule Tegel bers

Haldenweg 4 87672 Roßhaupten
Tel: 08367 - 598 / Mobil: 0172 9476240

Gleitschirm- u. Drachenflugausbildung

Tandemflüge --- Schnupperkurse --- Reisen
Probefliegen --- einfache Infomaterial anfordern

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

erl

10 Jahre Fliegerservice in Griechenland
Unter deutscher Leitung Tel 0049. 7004032453/
E-Mail: mail@flugpark-olymp.it

3⁴⁴ cee
EA 21 1&

TESTFLÜGE im Info



DHV G5-01-1415-05

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.

Im vorangegangenen Info stand irrtümlich an dieser Stelle ein neuer Wortlaut der Klassifizierung für GS, der sich noch im Entwurfstand befand. Es gilt vorerst weiterhin:

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

IMURN FREE FORCE 22		
Kategorie DHV G3 U-Turn		
Zertifikatshoher	11-Turn IAH	
Hersteller	ITure Gni HH	
Klassifizierung	2 GH	
VJ-Schlepp?	Ja	
Anzahl Sitze min / Anzahl Sitze max	1 / 1	
Beschleuniger?	Ja	
Trimmer?	Nein	
Verhalten bei	min. Fluggewicht(55 Kg)	MM Fluggewicht(95 Kg)
Sind	1-2	1-2
Füßerhüllen	gleichmäßig, sofort	gleichmäßig, sofort
Aufzieherhalten	kommt sofort über Piloten	kommt inn Cbm Piken
Abhebeschwindigkeit	durchschnittlich	denkschnä ich
Starthandlung	einfach	einfach
Rolldämpfung	denhuhninich	duichseninich
Trudellendenz	gering	gering
Steuertweg	durchschnittlich	dunhenitlich
Wendigkeit	hoch	hoch
Sackfluggrenze	durchschnittlich 60 an -15 cm	durchschnittlich 60 cm -15 an
Fußstollgrenze	du reschnlich 65 - 80 an	du rohschnitlich 65 m - 80 m
Diene - anhanstieg	heb	hoch
Vorbeschleunigung	durchschnittlich	durchschnittlich
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig schnell
Wegdrehen	93 - 180 Grad	90 - 180 Grad
Wegdrehen insgesamt	- 360 Grad	180 - 360 Grad
Dreherbindigkeit	durchschnittlich mit Verlangsamung	denhendids
Km hfl- bzw. Nickwinkel	größer 45 Grad	grau 45 Grad
Höhenverlust	durdruhnlinih	durchschnittlich
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öffnungserhalten	selbständig schnell	selbständig schnell
Stichilsreim	einfaches Gegenbremsen	einlachs Gegenbremsen
Steuertweg	diehritninhich	durchschnittlich
Steuertkruhenieag	durchschnittlich	heid
Gegendrehen	einfach, keine Tendenz zum Sitzurgsobriss	einloch, keine Tendenz zum Semenesabriss
Öffnungserhalten	selbständig Anell	selbständig schnell
Ausleitung	1-2	1-2
aus Trimm	1-2	1-2
aus sek	1-2	1-2
Steilspirale	1-2	1-2
Einleitung	einfach	einfach
Trudell münz	gering	gering
Ausleitung	Nachdrehen < 180 Grad	Nachdrehen < 180 Grad
Sinkgeschwindigkeit fluch 120 km/h	9	11
Einleitung	einfach	einloch
Ausleitung	selbständig	selbständig
Einseitig Einklappen (besleimigt)	2	2
Vorbeschleunigung	durchschnittlich	durchschnittlich
Öffnungserhalten	selbständig schnell	selbständig schnell
Einseitig Einklappen (beschleunigt)	2	2
Wegdrehen	90- 180 Grad	90- 180 Grad
Wegdrehen insgesamt	110-360 Grad	180 - 360 Grad
Drehgeschwindigkeit	durchschnittlich mit Verlangsamung	dochschniglich
Max. Rd. bzw. Nickwinkel	größer 45 Grad	größer 15 Grad
Höhenverlust	durchschnittlich	durdruhnille
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öffnungserhalten	selbständig schnell	sekendie schnell
Öhren anlegen, bespleunigt	1	1
Einleitung	selbständig	selbständig
Ausleitung	selbständig	selbständig
Ergebnisse zum Flugverhalten		

DHV GS-01-1416-05

11-11IRN FREE FORCE 24
(Turn)
Zertifikatinhaber: OLI-Turn GmbH
Hersteller: 01.1-Turn GmbH
Klassifizierung: 2 GH
W-Schlepp?: Ja
Anzahl Sitze min / Anzahl Sitze max: 111
Beschleuniger?: Ja
Nimmer?: Nein

Verhalten bei min. Fluggewicht(70 Kg) max. Fluggewicht(105 Kg)

Füllverhalten: gleichmäßig dort
Aufzieherhalten: komme sahn über Piloten
Abhegegwindigkeit: durchschnittlich
Starthandling: einloch
Rolidämpfung: durchschneidlich
Kufenhomöding: 1-2
Stabilität: gering
Steuerweg: durchschneidlich
Wendigkeit: hoch
Smlauggrenze: durchschneidlich 60 - /5 cm
Füllisallgrenze: durchschneidlich 55 - 80 en
Brenskrehsstieg: hoch
Vorbekleunigung: durchschneidlich
Öffnungsverhalten: selbständig schnell
Einklappen: 2
Wegdrehen: 1D-180 Grad
Wegdrehen insgesamt: 180-360 Grad
Drehgeschwindigkeit: durchschneidlich
Mon. Roll-nee Nickwinkel: größer 45 Grad
Höhenverlust: durchschneidlich
Stabilisierung: selbständig
Öffnungsverhalten: selbständig schnell
Stabilität: einloches Gegenbremse
Stausieg: durchschneidlich
Steuerhöheanstieg: hoch
Gegendrehen: einloch keine Tandem zum
Sturmungsaliss
Sturmungsnorhuen: selbständig schnell

Trudeln aus 1-2

Trudeln aus 1-2

Einleitung 1-2

Trudellendenz: gering
Ausleitung: Nachdrehen < 180 Grad

Sinkgeschwindigkeit nach 720° eis) 9

11111 1-2

Einleitung: einloch
Ausleitung: selbständig

1123:1 1-2

Einleitung: leicht
Ausleitung: selbständig schnell

Londng: 1-2

LWewerhollee: einloch

Frontloes: 2

Vorbekleunigung: durchschneidlich
Öffnungsverhalten: selbständig schnell

Eilseies: 2

Wegdrehen: 90 - 180 GRA
Wegdrehen insgesamt: 180 - 369 Grad
Drehgeschwindigkeit: MNMAMA
Drehgeschwindigkeit: mit Velbegdo mang
Mon. Roll- bzw. Nickwinkel: größer 45 Grrd
Höhenverlust: durchschneidlich
Stabilisierung: selbständig
Öffnungsverhalten: selbständig schnell

Einleitung: leicht
Ausleitung: selbständig schnell

DHV GS-01-141 7-05

(TURN FREE FORCE 26
MN DHV : Euin Free Manco 26
Zertifikatinhaber: 011-Turn GmbH
Hersteller: 01.1-Turn GmbH
Klassifizierung: 2 GH
W-Schlepp?: Ja
Anzahl Sitze min/Anzahl Sitze wo: 111
Beschleuniger?: Ja
Trimmer?: Nein

Verhalten bei min. Fluggewicht(85 Kg) max. Fluggewicht(120 Kg)

Wlverhalten: gleichmäßig, solort
Aufzieherhalten: kommt sof an über Molen
Abhegegwindigkeit: durchschnittlich
Stunhonling: einloch
Rolidämpfung: durchschneidlich
Traf eileeden: gering
Steuerweg: durchschneidlich
Wendigkeit: hoch
Smlauggrenze: durchschneidlich 60 cm 15 cm
Füllisallgrenze: durchschneidlich 65 - EZ nn
Brenskrehsstieg: hoch
Vorbekleunigung: durchschneidlich
Öffnungsverhalten: selbständig schnell
Einklappen: 2
Wegdrehen: 90-180 Grad
Wegdrehen insgesamt: 1E0 - 360 find
Drehgeschwindigkeit: durchschneidlich
Mon. Roll- bzw. Nickwinkel: größer 45 Grad
Höhenverlust: durchschneidlich
Stabilisierung: selbständig
Öffnungsverhalten: selbständig schnell
Stabilisierung: einfaches Gegenbremsen
Steuerweg: durchschneidlich
Staukrohneanstieg: hoch
Gegendrehen: einloch, keine ledernen
Öffnungsverhalten: selbständig schnell

Trudeln naß 1-2

Trudeln neß 1-2

Einleitung 1-2

Trudellendenz: gering
Ausleitung: Nachdrehen < 1H Grad

Sinkgeschwindigkeit nach 720° eis) 14

BaStoll 1-2

hinfereune: einloch
Ausleitung: selbständig

enlegen

Einleitung: leicht
Ausleitung: selbständig schnell

Lendeverhalten: einloch

frontales: 2

Vorbekleunigung: durchschneidlich
Öffnungsverhalten: selbständig schnell

(lieschleunigligi) 2

Wegdrehen: 90-180 Grad
Wegdrehen insgesamt: 180-360 Grrd
Drehgeschwindigkeit: durchschneidlich
Max Roll- bzw. Mideinkel: größer 45 Good
Höhenverlust: durchschneidlich
Stabilisierung: selbständig
Öffnungsverhalten: selbständig schnell

Einleitung: leicht
Ausleitung: selbständig schnell

DHV OS-01-1418-05

CBM
Zertifikatinhaber: osk? PARAGLIDERS
Hersteller: Niviuk Gliders & Air Games SL
Klassifizierung: 16H
W-Schlepp?: Ja
Anzahl Sitze min / Anzahl Sitze max: 111
Beschleuniger?: Ja
Trimmer?: Nein

Verhalten bei min. fluggewicht(69 Kg) max. Fluggewicht(90 1(g)

Füllverhalten: gleichmäßig, safe
Aufzieherhalten: hemmt ehrt über Eden
Abhegegwindigkeit: durchschneidlich
Starthandling: einloch
Rolidämpfung: hoch
Trudellendenz: nicht erhunden
Steuerweg: hoch
Wendigkeit: durchschneidlich
Sockfluggrenze: spät > ih im
Füllisallgrenze: spur > 80 cm
Brenskrehsstieg: buh
Vorbekleunigung: gering
Öffnungsverhalten: selbständig schnell
Einklappen: 2
Wegdrehen: < 90 Grad
Wegdrehen insgesamt: < 91Grad
Drehgeschwindigkeit: durchschneidlich
Mon. Roll- bzw. Nickwinkel: kleiner 45 Grad
Höhenverlust: durchschneidlich
Stabilisierung: selbständig
Öffnungsverhalten: selbständig schnell
Stabilisierung: einloches Gegenbremsen
Steuerweg: hoch
Staukrohneanstieg: hoch
Gegendrehen: einloch, keine Tendenz zum
Sturmungsaliss
Sturmungsnorhuen: selbständig schnell

aus

aus

Sei

Eirdung: einloch
Trudellendenz: nide narbenden
Ausleitung: selbständig
Sinkgeschwindigkeit nach 720° eis) 10

Einleitung: einloch
Ausleitung: selbständig

anlegen

Einleitung: leicht
Ausleitung: selbständig schnell

Landing

Landeefenellei: einloch

Einklappen

Vorbekleunigung: gering
Öffnungsverhalten: selbständig schnell

Wegdrehen: < T Grad
Wegdrehen insgesamt: < 90 Grad
Drehgeschwindigkeit: durchschneidlich
Mon. Roll- bzw. Nickwinkel: kleiner 45 Anid
Höhenverlust: durchschneidlich
Stabilisierung: selbständig
Öffnungsverhalten: satteerdig

Einleitung: leicht
Ausleitung: selbständig

NK 1 M		
Technische DHV GS NK 1 M		
Zertifizierhaber	SKY PARAGLIGERS A.S.	
Perileiter	Nivek Grals & Air Gares SL	
Klassifizierung	1 GH	
PI-Schlepp?	Ja	
Anzahl Sitze min / Anzahl Sitze max	1 / 1	
Beschleuniger?	Ja	
Trimmer?	Nein	
Verhalten bei	Fluggesicht(82 Kg)	max. Fluggewicht(105 Kg)
Start		
Fülverhalten	gleichmäßig, klar	gleichmäßig, klar
Aufzieheverhalten	kommt rasch über Piloten	kommt rasch über Piloten
Abhängenindigkeit	dunnschichtig	denkähnlich
Storhendling	einfach	einfach
Geneleositi		
Storndämpfung	hoch	hoch
Kureenhandli		
Trudellendenz	nicht vorhanden	nicht vorhanden
Steuerweg	klar	klar
Wendigkeit	durchschnittlich	duelachnlich
Oberziehen		
Sackfluggrenze	spät > 75 an	spät > 75 an
Fullmaglern	spät > 80 an	spät > 80 an
Brenskronstiel	klar	klar
Frontales Einklappen		
Vorbereitung	gering	gering
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig schnell
Einseitiges Einklappen		
Wegdrehen	< 90 Grad	< 90 Grad
Wegdrehen insgesamt	90-180 Grad	< 20 Grad
Drehgeschwindigkeit	gering	gering
Max. Roll- bzw. Nickwinkel	kleiner 45 Grad	kleiner 45 Grad
Höhenverlust	gering	gering
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öffnungsverhalten	selbständig	selbständig
Einseitiges Freklo und Gegenl.		
Stabilisierung	einfaches Gegenbremsen	einfaches Gegenbremsen
Steuerweg	klar	klar
Steuereinstellung	klar	klar
Gegendrehen	einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss	einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig
symm. Ausleitung		
Teel		
Trudeln aus Brot, Karteefflu		
Einleitung		
Pudellendenz	klar	klar
Ausleitung	selbständig	selbständig
Sinkenwindigkeit nach 720 1m/s1		
E-stoll		
Einleitung	einfach	einfach
Ausleitung	selbständig	selbständig
Ohrenlegen		
Einleitung	leicht	leicht
Ausleitung	selbständig schnell	Aufändig schnell
Landung		
Landungsverfahren	einsach	einteilt
Frontales Einklappen beschleunigt		
Vorbereitung	gering	gering
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig schnell
Einseitiges Einklappen beschleunigt		
Wegdrehen	< 90 Grad	< 90 Grad
Wegdrehen insgesamt	90-180 Grad	< 90 Grad
Drehgeschwindigkeit	gering	gering
Max. Roll- bzw. Nickwinkel	kleiner 45 Grad	kleiner 15 Grad
Höhenverlust	gering	gering
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öffnungsverhalten	selbständig	selbständig
Einleitung		
Ausleitung	selbständig schnell	selbständig schnell
Ergänzungen zur Flugsicherheit		

NK 1 L		
Technische DHV GS NK 1 L		
Zertifizierhaber	SKY PARAGLIGERS	
Hersteller	Niviuk Gjders & Air Games SL	
Klassifizierung	1 GH	
Vik-Schlepp?	Ja	
Anzahl Sitze min / Anzahl Sitze max	1 / 1	
Beschleuniger?	Ja	
Trimmer?	Nein	
Verhalten bei	min. Fluggewicht(100 Kg)	ma. Flug gewicht(1130 Kg)
Start		
Fülverhalten	gleichmäßig, klar	glt(haubig, salort
Aufzieheverhalten	kommt rasch über Piloten	kommt rasch über Piloten
Abhängenindigkeit	dunnschichtig	dunnschichtig
Storhendling	einfach	einfach
Gerodeousflug		
Storndämpfung	hoch	hoch
Kuramendling		
Trudellendenz	nicht vorhanden	nicht vorhanden
Steuerweg	klar	klar
Wendigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Beide Oberziehen		
Sackfluggrenze	spät > 75 an	spät > 75 an
Fullmaglern	spät > 80 an	spät > 80 an
Brenskronstiel	klar	klar
Beitelles Einklappen		
Vorbereitung	gering	gering
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig schnell
Einseitiges Einklappen		
Wegdrehen	< 90 Grad	< 90 Grad
Wegdrehen insgesamt	90-180 Grad	< 20 Grad
Drehgeschwindigkeit	gering	gering
Max. Roll- bzw. Nickwinkel	kleiner 45 Grad	kleiner 45 Grad
Höhenverlust	gering	gering
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öffnungsverhalten	selbständig	selbständig
Beitelles Einklappen und Gegenl.		
Stabilisierung	einfaches Gegenbremsen	einfaches Gegenbremsen
Steuerweg	klar	klar
Steuereinstellung	klar	klar
Gegendrehen	einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss	einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig
symm. Ausleitung		
Trudeln NS Treppe		
Trudeln aus slot, Kurvenflug		
Std Wale		
Einleitung	einfach	einfach
Trudellendenz	nicht vorhanden	gilt vorhanden
Ausleitung	selbständig	selbständig
Sinkenwindigkeit nach 720 1m/s1	10	10
B-Shil		
Einleitung	einfach	einfach
Ausleitung	selbständig	hellmündig
Ohren an ex		
Einleitung	leicht	leicht
Ausleitung	selbständig schnell	Abendig schnell
Landung		
Landungsverfahren	einsach	einfach
Frontales Einklappen beschleunigt		
Vorbereitung	gering	gering
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig schnell
Einseitiges Einklappen beschleunigt		
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
Einleitung		
Ausleitung	selbständig schnell	selbständig schnell
Ergänzungen zur Flugsicherheit		

ININGS OF CHANGE DRUID		
000 03 wings of (hong)		
Zertifizierhaber	singel of Mänge	
Hersteller	wires of Mänge	
Klassifizierung	eng	1-2 Biple
IN-Schlepp?	Ja	
Anzahl Sitze min / Anzahl Sitze max	212	
Beschleuniger?	Nein	
Trimmer?	Nein	
Verhalten bei	min. Flug um nichttee Kg)	max. Fluggesicht 0 Kg)
Start		
Fülverhalten	gleichmäßig, klar	gleichmäßig, klar
Aufzieheverhalten	kommt rasch über Piloten	kommt rasch über Piloten
Abhängenindigkeit	dunnschichtig	dunnschichtig
Storhendling	einfach	einfach
Freidenponstflug		
Storndämpfung	hoch	dunnschichtig
Kureenhandli		
Trudellendenz	durchschnittlich	Mal verbunden
Steuerweg	durchschnittlich	bah
Wendigkeit	dunnschichtig	dunnschichtig
Beidseitiges Oberziehen		
Sackfluggrenze	klar	klar
Fullmaglern	klar	klar
Brenskronstiel	klar	klar
Frontales Einklappen		
Vorbereitung	dunnschichtig	dunnschichtig
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig schnell
Einseitiges Einklappen		
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
Einseitiges Einklappen und General.		
Stabilisierung	einfaches Gegenbremsen	einfaches Gegenbremsen
Steuerweg	dunnschichtig	dunnschichtig
Steuereinstellung	klar	klar
Gegendrehen	einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss	einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig
symm. Ausleitung		
Fullstoll, symm. Ausleitung		
Trudeln aus Trimmgesthw.		
Trudeln aus et. Wienflug		
Steilspinde		
Einleitung	dunnschichtig	dunnschichtig
Trudellendenz	dunnschichtig	dunnschichtig
Ausleitung	selbständig	selbständig
Sinkenwindigkeit nach 720 1m/s1	10	10
Ohren an ex		
Einleitung	leicht	leicht
Ausleitung	selbständig schnell	selbständig schnell
Landung		
Landungsverfahren	duenein	klar
Frontales Einklappen beschleunigt		
Vorbereitung	gering	gering
Öffnungsverhalten	selbständig	selbständig
Einseitiges Einklappen White		
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
Ohren anlegen, beschleunigt		
Einleitung	leicht	leicht
Ausleitung	selbständig schnell	selbständig schnell
Ergänzungen zur Flugsicherheit		

DHV GS-01-1422-05



ADVANCE EPSILON 5 23

Table with specifications for ADVANCE EPSILON 5 23, including manufacturer (ADVANCE Thun AG), classification (1-2 GH), and various performance metrics like glide ratio and climb rate.

DHV GS-01-1423-05



ADVANCE EPSILON 5 25

Table with specifications for ADVANCE EPSILON 5 25, including manufacturer (ADVANCE Thun AG), classification (1-2 GH), and various performance metrics like glide ratio and climb rate.

DHV GS-01-1 424-05



ADVANCE EPSILON 5 28

Table with specifications for ADVANCE EPSILON 5 28, including manufacturer (ADVANCE Thun AG), classification (1-2 GH), and various performance metrics like glide ratio and climb rate.



ADVANCE EPSILON 5 31		
03 Adressen		
Zertifizierhaber	ADVANCE Thun AG	
Hersteller	ADVANCE Thun AG	
Klassifizierung	1-2 GH	
Ni-Schlepp?	Ja	
Anzahl Sitze min / Anzahl Eibe man	1/1	
Beschleuniger?	Ja	
Trimmer?	Nein	

Verhalten bei min. Fluggewicht(96 Kg) max. Fluggewicht(130 Kg)

Start	1	1
Füllerhalten	gleichmäßig, sahn	ehtänässig, sofort
Aufziehverhalten	kommt sofort über Pricau	kerne sofoe über Piloten
Abhebegeschwindigkeit	durchscholtdich	durchschnittlich
Starthandlung	eindarb	einloch
Geradedeug	1-2	1-2
Rolldämpfung	durchschnittlich	hoch
Kurvehandlung	1-2	1
Trudellendenz	gering	gering
Steuweg	hoch	bah
Wendigkeit	durchschnittlich	hab
Beidseitiges Wehen	1-2	1-2
Sadlug grenze	epOI > 75 an	durchsänctlich 60 im - 75 ein
Fulleoerrenze	spei > BB un	durchschnittlich 65cm - h0 an
Bremskrotenstieg	hoch	durthsänighrh
Einzelnes Einklappen	1-2	1-2
Vorbeschleunigung	dürsänctlich	gering
Öffnungsverhalten	selbständig inn	selbeändig schnell
zeitiges Einklappen	1-2	1-2
Wegdrehen	90-180 Grad	90-180 Grad
Wegdrehen insgesamt	90-180 Grad	- ISO Grad
Drehgeschwindigkeit	mir Verlangsamung	mit Verlangsamung
Mor. Roll- bzw. Nickwinkel	kleiner 45 Said	kleiner 45 Grad
Höhenverlust	dürsänctlich	gering
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öffnungsverhalten	selbständig	selbeändig schnell
Einzel- 14 Einklappen und Gegend	1-2	1-2
Stabilisierung	einlochen Gegenbremsen	selbständig
Steuweg	harn	dürsänctlich
Steuerkranstieg	hoch	durthe Talich
Gegendrehen	einlach, keine Tendenz	einfach, keine Tendenz zum
Übungsverhalten	Strömungsabriss	Mromungsabriss
HTRoll- erte Ausleitung	1-2	1-2
Trudein aus Trimmgeschw	1-2	1-2
Trudein aus stul Kurvenflug	1-2	1-2
Steilsikale	1-2	1
Einleitung	einfach	einfach
Trudellendenz	gering	gering
Ausleitung	Nochdrehen < 180 Grad	selbständig
Sinkgeschwindigkeit nach 720 im/s1	11	14
B-Sind	1-2	1-2
Einleitung	einlade	einloch
Ausleitung	nimmt zögernd Folie un < 4 Sek	selbsaffig
Ohren anlesen		
Einleitung	leicht	leicht
Ausleitung	selbständig schnell	ltseländig schnell
Ladung	1-2	1
Landeverhalten	einfach	einfach
Einzelnes Einklappen (beschleunigt)	1-2	1
Vorbeschleunigung	dürsänctlich	gering
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig schnell
Einzelnes Einklappen (beschleunigt)	1-2	1-2
Wegdrehen	90-180	90-180 Grad
Wegdrehen insgesamt	90-181 Grad	90-180 Grad
Drehmedwindigkeit	durchschnittlich	gering
Mo. Roll- bzw. Nickwinkel	kleiner 45 Grad	kleiner 45 Grad
Höhenverlust	durchschnittlich	dürsänctlich
Stabilisierung	selbeändig	selbständig
Öffnungsverhalten	selbständig	selbeändig schnell
Ohren anlesen, beschleunigt	1	1
Einleitung	leicht	leicht
Ausleitung	selbständig schnell	selbständig schnell
Eigenschaften zur Flugsicherheit		

INDEPENDENCE DRAGON SMALL		
heridin DRY 03 Indere nde		
Zertifizierhaber	Flymarket Flugspart-Zubehör GmbH & Co. KG	
Hersteller	Fly market Flugspan-Zubehör GmbH & Co. KG	
Klassifizierung	1-2 GH	
91-Schlepp?	Ja	
Anzahl Sitze min / Anzahl Sitze man	1/1	
Beschleuniger?	Ja	
Trimmer?	Nein	

Verhalten bei min. Fluggewicht(60 Kg) max. Fluggewicht(80 Kg)

Start	1-2	1
Füllverhalten	gleichmäßig sofort	gleichmäßig %lad
Aufnehmerhalten	kommt sofoe über Piloten	kommt sofoe über Noten
Ablebegeschwindigkeit	dualtschnitlich	durchschnittlich
Stawhandlung	einfach	einfach
Geradedeug	1-2	1-2
Rolldämpfung	durdechnitlich	durdahninlich
Kurvehandlung	1-2	1-2
Trudellendenz	gering	durthebeinlich
Steuweg	durthebeinlich	dürsänctlich
Wendigkeit	durthebeinlich	dürsänctlich
Beere * 1 es 1 Trimmer	1-2	1-2
Säleibgrenze	durchuhnlich 60 m - 75 an	dusthv 60 an-15 cm
Fulleoerrenze	duahahnitlich 65 an -tio	durchahninlich 65 an-80 an
Bremskrotenstieg	bah	durchheialkh
Frontales Einklaw- 1	1-2	1-2
Vorbeschleunigung	dürsänctlich	dürsänctlich
Öffnungsverhalten	selbeändig verzögert	selbständig schnell
Einzelnes Einklappen	1-2	1-2
Wegdrehen	90-180 Grad	90-180 Grad
Wegdrehen insgesamt	90-180 Grad	90-180 Grad
Drehgeschwindigkeit	dürsänctlich	dürsänctlich
Mo. Roll- bzw. Nickwinkel	kleiner 45 Grad	kleiner 45 Grad
Höhenverlust	dürsänctlich	dürsänctlich
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öffnungsverhalten	Arüde impulsiv	selbständig impulsiv
Einzelnes Einklappen und Gegend	1-2	1-2
Stabilisierung	einloch Gegenbremsen	entlothesGegenbremsen
Steuweg	dürsänctlich	Mnfichtring
Steuerkranstieg	herb	durchduchlich
Gegendrehen	einfach, keine Tendenz zum	einlach, keine Tendenz zum
Öffnungsverhalten	selbeändig verzögert	selbständig schnell
Fullstall, symm. Ausleitung	1-2	1-2
Trudein aus Trimmgeschw	1-2	1-2
Trudein aus stul Kurvendig	1-2	1-2
Steilsikale	1-2	1-2
Einleitung	einfach	dürsänctlich
Trudellendenz	gering	gering
Ausleitung	Nothdrehen < 180 Grad	selbständig
Sinkgeschwindigkeit nach 720 im/s1	9	13
net,	1-2	1-2
Einleitung	einloch	einfach
Ausleitung	selbständig	selbständig
Ohren anlesen	1	1-2
Einleitung	leicht	leicht
Ausleitung	selbständig schnell	selbständig schnell
Landung	1-2	1-2
Landeverhalten	dürsänctlich	dürsänctlich
Frontales Einklappen (beschleunigt)	1-2	1-2
Vorbeschleunigung	gering	dürsänctlich
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig schnell
Einzelnes Einklappen (beschleunigt)	1-2	1-2
Wegdrehen	90-180 Grad	90-180 Grad
Wegdrehen insgesamt	90-180 Grad	180-360 Grad
Drehgeschwindigkeit	dürsänctlich	dürsänctlich
Mo. Roll- bzw. Nickwinkel	kleiner 45 Grad	kleiner 45 Grad
Höhenverlust	dürsänctlich	bah schnitlich
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Übungsverhalten	selbständig impulsiv	selbständig impulsiv
Ohren anlesen, beschleunigt	1	1-2
Einleitung	leicht	leicht
Ausleitung	selbständig schnell	selbeändig schnell
Eigenschaften zur Flugsicherheit		

INDEPENDENCE DRAGON LUGE		
heridin DRY 03 Independente De gur luge		
Zertifizierhaber	Fly market Flugspart-Zubehör GmbH & Co. KG	
Hersteller	Fly market Flugspan-Zubehör GmbH & Co. KG	
Klassifizierung	1-2 GH	
W-Schlepp?	Ja	
Anzahl Sitze min / Anzahl Sitze nue	1/1	
Beschleuniger?	Ja	
Trimmer?	Nein	

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

Start	1-2	1
Füllverhalten	gleichmäßig solo	Adressig, An
Aufnehmerhalten	kommt sofoe über Mien	kommt sofoe über Filmen
Ablebegeschwindigkeit	dürsänctlich	durchahnitlich
Storhandlung	einfach	einloch
Geradedeug	1-2	1-2
Rolldämpfung	dürsänctlich	dunternlich
Kurvehandlung	1-2	1
Trudellendenz	dürsänctlich	nichtvorhanden
Steuweg	der dreh ninit	hoch
Wendigkeit	deutelnitlich	derdehnitlich
Beidseitiges Überwehen	1-2	1-2
Smäuggeme	dürsänctlich 80 im -15 an	spät > 75 un
Fulleoerrenze	dürsänctlich 65 an -80 ar	spe > 80 cm
Elremskrotenstieg	dürsänctlich	hoch
Einzelnes Einklappen	1-2	1-2
Vorbeschleunigung	dürsänctlich	gering
Öffnungsverhalten	selbständig dsnell	selbständig veaäert
Einzelnes Einklappen	1-2	1-2
Wegdrehen	90-180 Grad	90-180 Grad
Wegdrehen insgesamt	90-180 Grad	90-180 Grad
Drehgeschwindigkeit	dürsänctlich	dürsänctlich
Max. Roll- bzw. Nickwinkel	kleiner 45 Grad	kleiner 45 Grad
Höhenverlust	dürsänctlich	dürsänctlich
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öffnungsverhalten	selbständig impulsiv	selbständig impulsiv
Einzelnes Einklappen und Gegend	1-2	1-2
Stabilisierung	enkrichs Gegenbremsen	einladies Gegenbremsen
Steuweg	dürsänctlich	hoch
Steuerkranstieg	dürsänctlich	hab
Gegendrehen	einfach, keine Tendenz zum	einfach, keine Tendenz Nm
Öffnungsverhalten	selbständig impulsiv	selbständig impulsiv
Fullstall, symm. Ausleitung	1-2	1-2
Trudein aus Trimmgeschw	1-2	1-2
Trudein aus stul Kurvendig	1-2	1-2
Steilsikale	1-2	1-2
Einleitung	dürsänctlich	dürsänctlich
Trudellendenz	gering	gering
Ausleitung	selbständig	selbständig
Sinkgeschwindigkeit nach 720 im/s1	13	13
Einleitung	einloch	1-2
Ausleitung	selbständig	selbständig
Ohren anlesen	1-2	1-2
Einleitung	leicht	leicht
Ausleitung	selbständig umell	selbständig sänell
Landung	1-2	1-2
Landeverhalten	ijmdochnitlich	dürsänctlich
Frontales Einklappen (beschleunigt)	1-2	1-2
Vorbeschleunigung	gering	gering
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig schnell
Einzelnes Einklappen (beschleunigt)	1-2	1-2
Wegdrehen	90-180 Grad	91- ISO Grad
Wegdrehen insgesamt	180-360 Grad	181- 360 Grad
Drehgeschwindigkeit	dürsänctlich	dürsänctlich
Mo. Roll- bzw. Nickwinkel	kleiner 45 Grad	kleiner 45 Grad
Höhenverlust	dürsänctlich	dürsänctlich
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öffnungsverhalten	selbständig impulsiv	selbständig impulsiv
Ohren anlesen, beschleunigt	1-2	1-2
Einleitung	leicht	Wirt
Ausleitung	Mär selbständig	selbständig schnell
Eigenschaften zur Flugsicherheit		

DHV GS-01-1428-05

WAVE SPORT 3

Hersteller	Ahweve Villinger Ges.m.b.H.
Klassifizierung	1-2 GH
IN-Schlepp	Ja
Anzahl Sitze min/Anzahl Sitze ex	1/1
Beschleuniger?	Ja
Trimmer?	Nein

Vorholten bei	min. Fluggewicht(80 Kg)	max. Fluggewicht(80 Kg)
Stiel	1	1
Füllerhalten	gleichmäßig, sofort	gleichmäßig, sofort
Aufzieher hoben	korrekt sofort über Nolo	korrekt sofort über Piloten
Abhebegeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Standhandlung	einfach	einfach
Gerädeausflug	1-2	1-2
Rolldämpfung	durchschnittlich	durchschnittlich
Kurvenhandlung	1-2	1-2
Trudellenz	gering	gering
Steuernweg	durchschnittlich	durchschnittlich
Wendigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Beidseitiges Überziehen	1-2	1-2
Sockellgrenze	durchschnittlich 60 im-75 an-	durchschnittlich 60 im-75 an-
Füllergrenze	durchschnittlich 65 an-80m	durchschnittlich 65 im-80 un-
Bremskoeffizient	durchschnittlich	hoch
Frontales Einklappen	1-2	1-2
Vor beschleunigung	gering	gering
Öffnungsverhalten	selbständig	selbständig
Wegdrehen	90-180 Grad	90-180 Grad
Wegdrehen insgesamt	90-180 Grad	90-180 Grad
Drehgeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Max. Roll- bzw. Nickwinkel	kleiner 45 Grad	kleiner 45 Grad
Höhenverlust	durchschnittlich	gering
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öffnungsverhalten	selbständig	selbständig
Einseitiges Einklappen und Gegenst.	1-2	1-2
Stabilisierung	einfach	einfach
Steuernweg	durchschnittlich	durchschnittlich
Steuereinstellung	einfach	einfach
Gegendrehen	einfach, keine Tendenz zum	einfach, keine Tendenz zum
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig verzögert
Trudeln	1-2	1-2
Trudeln	1-2	1-2
Trudeln	1-2	1-2
Stiel	1-2	1-2
Einleitung	durchschnittlich	einfach
Trudellenz	gering	gering
Ausleitung	Nachdrehen < 180 Grad	Nachdrehen < 180 Grad
Sinkgeschwindigkeit nach 720°	6	13
Einleitung	einfach	einfach
Ausleitung	selbständig	selbständig
Ohren anlegen	1	1
Einleitung	leicht	leicht
Ausleitung	selbständig schnell	selbständig schnell
Landung	1-2	1
Landeverhalten	durchschnittlich	einfach
Frontales Einklappen (berithleugigt)	1-2	1
Vor beschleunigung	durchschnittlich	gering
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig schnell
Einseitiges Einklappen (beschleunigt)	1-2	1-2
Wegdrehen	90-180 Grad	90-180 Grad
Wegdrehen insgesamt	90-180 Grad	90-180 Grad
Drehgeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Max. Ball- bzw. Nickwinkel	kleiner 45 Grad	kleiner 45 Grad
Höhenverlust	durchschnittlich	gering
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öffnungsverhalten	selbständig	selbständig
Ohren anlegen, beschleunigt	1	1
Einleitung	leicht	leicht
Ausleitung	selbständig schnell	selbständig schnell
Ergänzungen zur Flugsicherheit		

DHV GS-01-1429-05

AIRWAVE SPORT 3 S

Hersteller	Ahweve Villinger Ges.m.b.H.
Klassifizierung	1-2 GH
VJ-Schlepp	In
Anzahl Sitze min / Anzahl Sitze max	1/1
Beschleuniger?	Ja
Trimmer?	Nein

Vorholten bei	min. Fluggewicht(65 Kg)	max. Fluggewicht(85 Kg)
Stiel	1	1
Füllerhalten	gleichmäßig, sofort	gleichmäßig, sofort
Aufzieher hoben	korrekt sofort über Piloten	korrekt sofort über Piloten
Abhebegeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Standhandlung	einfach	einfach
Gerädeausflug	1-2	1-2
Rolldämpfung	durchschnittlich	durchschnittlich
Kurvenhandlung	1-2	1-2
Trudellenz	nicht vorhanden	nicht vorhanden
Steuernweg	durchschnittlich	durchschnittlich
Wendigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Beidseitiges Überziehen	1	1
Sockellgrenze	spät > 75 an-	durchschnittlich 60 im-75 an-
Füllergrenze	spät > 90 an	durchschnittlich 65 an-80 un-
Bremskoeffizient	hoch	hoch
Frontales Einklappen	1-2	1-2
Vor beschleunigung	gering	gering
Öffnungsverhalten	selbständig	selbständig
Wegdrehen	< 90 Grad	90-180 Grad
Wegdrehen insgesamt	90-180 Grad	90-180 Grad
Drehgeschwindigkeit	gering	durchschnittlich
Max. Roll- bzw. Nickwinkel	kleiner 45 Grad	kleiner 45 Grad
Höhenverlust	gering	gering
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öffnungsverhalten	selbständig	selbständig
Einseitiges Einklappen und Gegenst.	1-2	1-2
Stabilisierung	einfach	einfach
Steuernweg	durchschnittlich	durchschnittlich
Steuereinstellung	hoch	hoch
Gegendrehen	einfach, keine Tendenz zum	einfach, keine Tendenz zum
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig verzögert
Trudeln	1-2	1-2
Trudeln	1-2	1-2
Trudeln	1-2	1-2
Stiel	1-2	1-2
Einleitung	nicht vorhanden	einfach
Trudellenz	nicht vorhanden	nicht vorhanden
Ausleitung	selbständig	Nachdrehen ISO-360 Grad
Sinkgeschwindigkeit nach 720°	11	13
Einleitung	einfach	einfach
Ausleitung	selbständig	selbständig
Ohren anlegen	1	1
Einleitung	leicht	leicht
Ausleitung	selbständig schnell	selbständig schnell
Landung	1-2	1
Landeverhalten	einfach	einfach
Frontales Einklappen (berithleugigt)	1-2	1-2
Vor beschleunigung	durchschnittlich	gering
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig schnell
Einseitiges Einklappen (beschleunigt)	1-2	1-2
Wegdrehen	90-169 Grad	90-180 Grad
Wegdrehen insgesamt	90-180 Grad	90-180 Grad
Drehgeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Max. Ball- bzw. Nickwinkel	kleiner 45 Grad	kleiner 45 Grad
Höhenverlust	gering	gering
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öffnungsverhalten	selbständig	selbständig
Ohren anlegen, beschleunigt	1	1
Einleitung	leicht	leicht
Ausleitung	selbständig schnell	selbständig schnell
Ergänzungen zur Flugsicherheit		



neu

Arcus 4
was sonst!

auch in Sonderfarben erhältlich



info@5wingale
Tel.: +49 101 8141 327 78 88
Fax.: +49 (0) 8141 327 78 70
www.swing.cle

DHV 65-01-1430-05



AIRWAVE SPORT 3

Tabellen zur DHV OS Airwave Sport 3 L

Zugkraftinhaber	NNan Villing Ges.m.b.H.	
Hersteller	Mivon Villing Ges.m.b.H.	
Klassifizierung	1-2 GH	
W-Schlepp?	Ja	
Anzahl Sitze min / Anzahl Sitze max	1/1	
Beschleuniger?	Ja	
Trimmer?	Nein	

Verhalten bei	min. Fluggewicht(95 Kg)	max. Fluggewicht(120 Kg)
---------------	-------------------------	--------------------------

Füllerhollen	gleichmäßig Idee	gleichmäßig solide
Anlieherhollen	kommt soled über Fliesen	kommt soled über Piloten
Ablebegeschwindigkeit	duakehnrinlich	dueschniflieh
Stonheeding	einlade	einfeeh
Rollkompung	durnscentlich	dunedtrialich
Trudelhendenz	gering	gering
Steuweg	hoch	hoch
Windigkeit	hoch	hoch

Besondereigenschaften

Saddlgränze	spül > 75 an	durchschnittlich 60 cm-75 un
Falbie ligränze	spoil > 90 et	dudsehnrinlich 65 m-89 nm
Ihereskrehoneieg	hoch	hoch
Vorbeseueung	gering	gering
Öffnungserhollen	eihändig beeil	selbständig ideal

Wegdrehen	90-170 Grad	90 - 100 Grad
Wegdrehen insgesamt	90-180Gne	90 - 190 Gaul
Drehgeschwindigkeit	duchuhnlich	duchuhnlich
	min Verlangsamung	mit Verlangsamung
Max Roll- Imre Nickwinkel	keiner 45 Grad	kleiner 45Grad
Höhenverlust	gering	gering
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öffnungserhelle	reiständig schnell	mit beendig schnell

Stabilisierung	einlerhes Gegenbremsen	einlobes Gegenbremsen
Steuweg	hab	dechuhnlich
Steuerkroko mäng	hoch	huh
Gegendrehen	einloch, keine Tendenz min	einfeh, keine Tendenz min
	Seränmensobüss	Strömungsabriss
Öffnungserhellen	selhendig schnell	selbständig schnell

Trudeln raus

Einleitung	einde	einfach
Trudellendenz	gering	gering
AuP edung	Nochrehen < 180 Grad	Notdrehen < 180 Geld
Sinkgeschwindigkeit nach 720 imist	14	14
Einleitung	einloch	eirdich
Ausleitung	elbogendig	selbstendig
Einladung	reie	mitbeendig schnell
Ausleitung	selbeendig schnell	mitbeendig schnell

Lee derer halten	einfröh	einfach
------------------	---------	---------

Varbesueung	gering	gering
Übungserhollen	selbständig shell	selbständig schnell

Einklappen

Wegdrehen	90 -1E0 Grad	97 -187 Gnu'
Wegdrehen insgesamt	90 - läE Grad	90 -189Grad
Drehgeschwindigkeit	dunhuhnlich	derchehlich
	min Vedengsamung	mit Verlangsamung
Mon Rd- bzw. Nicksegg	kleiner 45 Gerd	kleiner 45 Grad
Höhenverlust	gering	gering
Staleikimung	gelbseldig	selbständig
Öffnungserhoben	salbeendig schnell	selbständig schnell

Widung	leicht	leicht
Ausleitung	reiständig schnell	selbeendig eure

bgänlungen zur

DHV OS.01-1431-05



MAC PARA EDEN 3-22

Zugkraftinhaber	OSkyline Might Gem GmbH	
Hersteller	MAC Pero Technology lid	
Klassifizierung	1-2 GH	
W-Schlepp?	Ja	
Anzahl Sitze min / Anzahl Sitze max	1/1	
Beschleuniger?	Ja	
Trimmer?	Nein	

Verhalten bei	min. Fluggewicht(60 Kg)	max. Fluggewicht(89 Kg)
---------------	-------------------------	-------------------------

Füllerhollen	gleichmäßig, solon	gleichmäßig, sort
Anlieherhollen	Innrer seien über Piloten	kommt soled über Mloeen
Ablehegerinndrckkeil	durchrimlich	du alleendich
Starbondung	erniort	einfach
Geradeausflug		
Rollendung	durchschnittlich	durchschnittlich
Kurvenhandlung	1-2	1-2
Trudelhendenz	gering	nicht vorhanden
Steuweg	durchschnittlich	durchschnittlich
Windigkeit	hoch	hoch

Besondereigenschaften

Seekluggerene	durchschneide NO - 75 cm	duerhschninlidrina-75 zm
Fulleolgrne	durchschnittlich 65w-80cm	durchschniala 65cm
Breuehghenseig	bade	hoch
Vorbeseueubung	durchschnittlich	gering
Öffnungserhollen	selbständig	selbständig sänell

Einklappen

Wegdrehen	< 90 Grob	< 90 Grad
Wegdrehen insgesamt	90 - IRO Grub	90-180 Grad
Drehgeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
	min Anfengsamung	mit Vedogsamung
Max Roll- bzw. Nidreihel	kleiner 45 Grad	kleiner 45 Grad
Höhmalme	durchschnittlich	durchschnittlich
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öffnungserhollen	selbständig	selbständig

Mobilisierung	einfaches Gegenbremsen	einfaches Gegenbremsen
Steuweg	hoch	hoch
Steuerkroko mäng	hoch	hoch
Gegendrehen	einloch, Mine Tendenz min	einloch, keine Tendenz euer
	Strömungsabriss	Strömungsabriss
Öffnungserhellen	selbständig schnell	selbständig vorzögen

Falstrel system Ausleitung

Trudeln aus Trümmerschle

Trudeln aus star Kurvenflug

Stärkepunkte

Einleitung	einfach	einfach
Trudellendenz	nahm	gering
Ausleitung	Hochdrehen < 110 Grad	Nochdrehen < 100 Grad
Sinkgeschwindigkeit nach 720 enj	11	12
Einleitung	einlade	einfach
Ausleitung	Ahändig	ninini zögernd Fuhe out < 4 Sek
Einleitung	badet	leicht
Ausleitung	mitbündig schnell	nimm) zögernd Fahrt < Sek

Einleitung

Landungserhellen

Vorhercheueung	gering	gering
öffnungserhollen	selbständig schnell	selbständig schnell

Wegdrehen	< 90 Grad	< 90 Grad
Wegdrehen insgesamt	99-180 Gerd	97 -180 Grad
Dieghesheriadigkeit	durchschnittlich	ärdasänlich
	mit Verlangsamung	mit Verlangsamung
Max Roll hm. Kidedinkel	kleiner 45 Grad	kleiner 45 Grad
flähermerfog	durchschnittlich	durchschnittlich
Stabilisierung	mit bröndig	selbständig
Öffnungserhollen	selbständig	mitendig schnell

Einleitung	leicht	leicht
Ausleitung	selbständig schnell	nimmt zögernd Fühl out < 4 Sek

Empfehlungen zur Flugfähigkeit

DHV 01-0411-05



PHANTOM

Hersteller	AEROS Lid.	
Inhaber der deutschen Musterprüfung	Ikarus / Tomos Pellai	
Klassifizierung	3E	
Fluggewicht	109 Kg -154 Kg	
Sitzcelli	1	
Hörstzulässige Fluggeschwindigkeit	90 km/h	
Windschlepp	Ja	
W-Schlepp	Ja	

TECHNISCHE MERKMALE

Trimmvorrichtungen Wölbklappen, Querrudernullstellung erdahn
 Art des Steuerbügels prallen
 Steuerdügelbau % Speedikr
 Bennderheiten Abgehend erre-Gell aus EPKIFotrollen und Aluminium; Demenbespue-
 nre Gier/Rollueuerung über Querruder und Bremsklappen die durch selliche Verdiehung der
 Basis betätigt werden; Wallinloppe und Quartedotele 99"long über Seilzug zu verstellen,

BODENHANDLUNG UND START WIRKLICHEIT

Stabsbe Innigkeit	leicht heridout
Aerodynamischeionigkeit	neunrot
Altegheseherindigkeit	durnedintlich

MDEAUSFLUG

	Wölbklappe 0 Grad	Wölbklappe 55 Grad
A min (MN	36	29
V nue lrcE	>90	>80
Bügeldruck bei 60 km/h	gering	gering
Bügeldeurk bei 80 km/h	gering	ducludinilida
Richtuegs 9 oblieE1 (Gieren)	knie Gieren	kein Gieren

KURVENHANDLUNG

Kmfaukrundlür Einleiten	gering	gering
9 alkulerand fit Augelten	gering	gering
Rotheil le9 Einleisen	du rchschundä	docksbablich
	durchschnittlich	durchschnittlich
Auslagen	leicht neehmend	leicht zunehmend

VERHALTEN BEI PHMAUNGURRISS

Geradeausflug - Bügel luagsom rar	ineablen Sacklug	insibioller sudlug
Genadelnflug - Bügel schnell vor	weiches Abnicken	weiche Ab nicken
Keennflug - Bügel longsum ran	Minensackflug	litumensadlug
Kunenflug - Bagaluhnell vor	Kunensackflug	Mireesoddlug
Preerze 9 es Trudeln	keine leudehneigung	keine Trudeln eigung

LANDUNG

	Wölbklappe 55 Grad
Augberebereede	dunhuhnähä
Moment des Stollens	mittelschwer zu Haden
V-Bereich des Mohns	durchschnittlich
Krohnenend beim Stollen	durnhänlich

EMPFEHLUNGEN ZUR FLUGFÄHIGKEIT

Trudeln lith sich im Extremfall eventuell provozieren und in unbedingt zu uniedomen.
 Einweisung hzgl. kultau und Flug in edordedinh.

Alle gecheckt:

Rhöner
Drachen- und
Gleitschirm-
Flugschulen Wasserkuppe

Die heißeste Gleitschirm-Gebraucht-Liste
findest du unter www.wasserkuppe.com gebraucht



Qual	Hersteller	Faxboy/D-05415	IB-T Geimich?	Preis
DHV 1				
Atom M	Ozone	rot-blau	2002 80-100	1203E EUR
Poduguord L	U-Turn	rot-blau	5/2005 95-130	1800 EUR
Poduguord L	U-Turn	rot-blau	7/2005 95-130	2000 EUR
Poduguord L	U-Turn	orange-ordu	1/2005 95-100	1000 ELIR
Boduuuad L	U-Turn	ordnoe-ordu	4/2005 95-130	1900 EUR
3cauguard L	U-Turn	rot-blau	1/2005 95-130	1700 ELIR
1Soduguurd M	U-Turn	blau-gelb	10/2005 80-115	2000 EUR
10od9dlunrd M	U-Turn	rot-blau	10/2005 80-115	1700 EUR
3odu3uard 9	tl-Turn	rot-weiß	10/2005 05-90	2050 ELIR
Control L	Edel	türkis	2000 95-125	700 ELIR
Cuntr01 M	Edel	101b	2001 75-100	1120 ELIR
Mescal L	Skuumik	blau	2/2004 100-130	1500 ELIR
Mescd1 L	Skuwalk	rät	10/2004 100-130	1600 ELIR
Mescal M	Skuaik	blau	1/2004 90-110	1600 EUR
Mescal S	Skuaik	gelb	10/2005 75-95	2000 ELIR
Mescal XS	Skuaik	gold	2004 60-82	1820 ELIR
Pulse L	UP	gelb/blau	2003 85-110	1250 EUR
Pulse L	UP	blau	2002 95-120	1150 EUR
Pulse L	UP	Tornado-ret	2002 95-120	1020 EUR
Pulse L	UP	Tornado-rol	amm 2008 95-120	1400 ELIR
Pulse L	UP	Tornado-ret	2002 95-120	1000 EUR
Pulse L	UP	orange/grau	2004 95-120	1399 EUR
Pulse L	UP	Tornado-ret	2003 95-120	1100 EUR
Pulse L	UP	blau	2001 95-120	850 EUR
Pulse M	UP	rot	2001 80-105	1200 EUR
Pulse M	UP	blau	2001 80-105	900 EUR
Pulse M	UP	rot	2003 80-105	1400 EUR
Pulse M	UP	Tornado-ret	2004 80-105	1300 EUR
Bright 30	Gradient	rot	2003 100-130	1400 EUR
Bright 28	Gradient	rot	2003 100-130	1500 EUR
Lab-Eine	Firebird	gold	2004 80-85	1300 EUR
Z-One M	Firebird	gold	2002 80-105	1200 EUR
U-One	Firebird	gold	2003 eel-e	990 ELIR
Z-One 8	Firebird	blau	ffi:2003 FA-85	1100 EUR
DHV 1-2				
M	111 Firebird	aila	2000 90-120	900 EUR
M	Firebird	violett	75-95	1050 FOR
Arcus 8	Weins	blau	1999 65-85	1000 EUR
At1ds	Edel	weiß	1993 80-105	830 EUR
Atlas M/L	Edel	gelb/blau	1998 90-110	400 ELIR
At X8	Ozone	rot	2002 55-75	1100 ELIR
Confidence	Edel	türkis	2000 100-125	750 EUR
Cordidence M	Edel	violett	2000 80-105	750 EUR
Epsilon 3/28	Advance	blau/weiss	2001 90-107	1100 EUR
Ignition L	Firebird	rot	1998 90-120	600 EUR
Ignition	Firebird	rot	1998 75-95	750 ELIR
Smart M	Fly Market	blau	2002 75-100	1200 EUR
Vector	Fly Market	türkis/blau	1999 30-110	600 ELIR
Vision Cl. M	UP	orange	2000 35-110	750 ELIR
MIAU 2				
Axon	Nova	türkis	1997 100-130	750 EUR



it im Flugcenter Wasserkuppe

Wir Rhöner wünschen dir einen guten Flug ins Neue Jahr und viele schöne Flugstunden in der kommenden Saison!

Auch im Winter hat das Flugcenter mit der wohl größten Auswahl nördlich der Alpen täglich von 9 bis 18 Uhr für dich geöffnet. In dieser Zeit erreichst du unsere Hotline unter Tel. 06654 - 75 48.



Gebrauchte mit Check

Im Fliegershop bekommst du auch ständig Gebrauchte und Vorführer - alle mit neuem Check im Wert von 150,- EUR! Probefliegen kannst du hier in der Rhön bei allen Windrichtungen.

0% - Finanzierung?*

Schon ab einem Betrag von 1500,- EUR bieten wir dir eine Null-Prozent-Finanzierung für deinen Einkauf im Flugcenter.

Flugurlaub und Fortbildungen?

Mehr als 70 Wochen Gleitschirmurlaub und Fortbildungen bieten wir 2006 für Pilotinnen und Piloten an. Alle Infos gibts online und im über 100 Seiten starken Gratis-Katalog, den wir dir gerne zuschicken.



See you UP in the sky!!

WASSERKUPPE.COM

WASSERKUPPE.COM

Hotline: 06654 - 75 48

Wasserkuppe 46 • 36129 Gersfeld

*Anzahlung: 20% des Kaufpreises, 12 Monatsraten, Mindestfinanzierungssumme: 1500,- Euro. Ein Angebot der Gleitschirm Direkt GmbH © Papillon Meiere

Endergebnisse Deutsche Streckenflugmeisterschaft

DHV Online Contest 2005

„Die Erfolgstory des DHV Online Contest.

....geht weiter“, hieß es im
Jahresrückblick 2003 und 2004.
Diese Aussage hat auch 2005
uneingeschränkt seine Gültigkeit.



www.gps24.de



remefinstenealder/charly.de



smeehanwag.de

BRAUNIGER

membratiniger.com



Rückblick

Die Saison 2005 gab aus meteorologischer Sicht nun wahrlich nicht den Anlass zu glauben, dass im DHV Online Contest mit steigenden Teilnehmerzahlen zu rechnen sei. Trotzdem war auch 2005 eine Steigerung der teilnehmenden Piloten zu verzeichnen.

Im nationalen Wettbewerb reichten 1.177 Piloten (+30%) insgesamt 6.769 Flüge ein, dokumentierten insgesamt mehr als 350.000 XC-Kilometer und kämpften um die Titel der Deutschen Streckenflugmeisterschaft 2005.

International findet der DHV Online Contest immer mehr Anhänger. Auf allen 5 Kontinenten beteiligten sich insgesamt mehr als 2.500 Piloten am Wettbewerb und dokumentierten mit mehr als 15.000 Flügen insgesamt knapp 950.000 Streckenkilometer. Da sich für 2006 bereits zusätzliche Länder angemeldet haben, sollten im kommenden Jahr wohl mehr als 1 Million Streckenkilometer dokumentiert werden.

In diese Statistik fallen jedoch nur die Flüge, die größer als die geforderte Mindestdistanz von 15 km sind. In den Tageswertungen sind viele Flüge aufgeführt, die unterhalb dieser Marke liegen und nicht als XC-Flüge definiert sind. Diese gehen nicht in die Ergebnislisten ein.

Das Grundkonzept des OLC hat sich bewährt. Es wird von den Piloten positiv angenommen und viele Anfangsschwierigkeiten wurden bisher überwunden. In den vergangenen 3 Jahren sind neben konzeptionellen Änderungen viele technische Details verwirklicht worden. Dies wird auch so bleiben. Am eigentlichen Konzept wird auch in der kommenden Saison 2006 nicht gerüttelt, es werden aber technische Änderungen eingearbeitet. Das DHV OLC Team, bestehend aus Organisatoren, technischen Entwicklern und Auswertern, hat sich hierüber nach Ablauf der Saison 2005 verständigt und dies in Absprache mit den beteiligten Nationen für die kommende Saison festgelegt.

Der DHV Online Contest wird zukünftig für die Piloten, Verbände und Sponsoren noch attraktiver werden und ist bereits jetzt ein akzeptierter Leistungsvergleich für alle interessierten Piloten auf der gesamten Welt.



Stefan Traut



Monika Mack



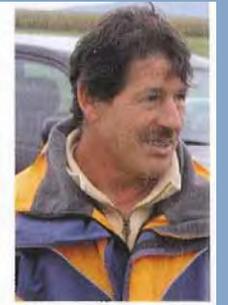
Corinna Schwiigershausen



Bernd Otterpohl



Torsten Hahne



Reinhard Pöppel



www.gps24.de



www.finsterwalder/charly.de



www.hanwag.de



www.brauniger.com



Robert Staudacher

Bester Junior Gleitschirm:	Tobias Schreiner, Gin Zoom Race
Bester Junior Drachen:	Tim Grabowski, Atos
Bester Verein Gleitschirm:	Gleitschirmclub Inntal
Bester Verein Drachen:	Delta Club Bavaria Ruhpolding
Bundesliga 1. Platz Gleitschirm:	Gleitschirm- und Hängegleiter Drei-Kaiser-Berge Waldstetten
Bundesliga 1. Platz Drachen:	Drachenfliiegerclub Hochries-Samerberg

Deutsche Streckenflugmeisterschaft 2005

Seit 1985 (damals Deutscher Streckenflugpokal) wurde die Streckenflugmeisterschaft bereits zum 21. Mal mit nahezu unverändertem Wertungssystem durchgeführt. In mehreren Wertungsklassen werden die besten 3 Flüge eines Piloten, von denen einer innerhalb der Grenzen Deutschlands gestartet sein muss, für die Gesamtwertung herangezogen.

Gleitschirm

Neben den Wertungsklassen der „offenen Klasse“ und der „Sportklasse (max. DHV Gütesiegelklasse 2)“ wird 2005 erstmals ein Titel in der Tandemklasse vergeben. Gemäß OLC nationaler Wettbewerbsordnung gilt hier eine Mindestteilnahme von 25 Piloten und es dürfen nur Gütesiegelgeräte geflogen werden.

Insgesamt beteiligten sich mehr als 900 Gleitschirmflieger am nationalen OLC 2005. Sie verteilen sich auf die „offene Klasse“ mit 266 Teilnehmern (+31%), der „Sportklasse“ mit 606 Teilnehmern (+40%) und 45 Tandempiloten (+12%).

Erfreulich ist, dass es neben eines Beteiligungszuwachses der Pilotinnen (+36%) zu einer enormen Steigerung von Junioren (+58%) und Wettbewerbseinsteigern (+42%) im abgelaufenen Wettbewerbsjahr kam. Es zeigt sich, dass besonders junge Piloten und Wettbewerbsneulinge den OLC als Einstiegsplattform für ihre Streckenflüge nutzen.

Offene Klasse

In der offenen Klasse sicherte sich Stefan Traut zum wiederholten Mal den Titel des Deutschen Streckenflugmeisters. Mit einem 207 km Dreieck in Fiesch am 14.07.05 übernahm er die Führung in der offenen Wertung. Da der weitere Verlauf der Saison aufgrund der ungünstigen meteorologischen Bedin-

gungen keine großen Streckenflüge zuließ, bedeutete dies für Stefan der Sieg 2005. Ein Blick in die Ergebnisliste zeigt, dass nach diesem Zeitpunkt, bis auf 2 Ausnahmen, keiner der „Top Ten“ Piloten mehr punkten konnte. Die sonst gewohnten großen Flüge, wie etwa im Wallis in der ersten Augustwoche, fielen in diesem Jahr der Witterung zum Opfer.

Auf den Plätzen 2 und 3 folgten Michael Hartmann und Karl Bauer.

Bezeichnend für den Saisonverlauf ist, dass die Piloten auf den nächstfolgenden Plätzen Stefan Bocks und Rolf Wagner ihre OLC Flüge 2005 bereits am letzten Wochenende im Mai absolviert hatten. Auch hierwar meteorologisch bedingt keine Steigerung mehr möglich, aber mit der Teilnahme bei den X-Alps wartete für Stefan in diesem Jahr noch eine besondere Herausforderung.

Sportklasse

Mit mehr als 600 Teilnehmern stellt die Sportklasse weiterhin das größte Teilnehmerfeld.

Nach seinem 2. Platz 2004 war dieses Jahr Torsten Hahne nicht zu schlagen und sicherte sich mit insgesamt 961 Punkten den Meistertitel. Auf Platz 2 und 3 folgten mit nur weniger als einem Punkt Abstand zueinander Tobias Schreiner und Burkhard Martens. Zwar gelang Burkhard im Juli mit einem Flug von der Schmittenhöhe noch der Sprung auf das Siegertreppchen, aber ansonsten stand auch in der Sportklasse das Endergebnis bereits am 3. Juni fest. Bemerkenswert ist aber das Leistungspotential der Streckenpiloten in der DHV-Gütesiegelklasse 2. In einer gemeinsamen Wertung von offener Klasse und Sportklasse befinden sich 6 Piloten der gütesiegemäßig begrenzten Klasse unter den insgesamt 10 besten Piloten.

Interessant ist, dass, außer von jeweils 2 Flügen von Tobias und Burkhard von der benachbarten Schmittenhöhe, alle Flüge der besten 5 Piloten von Startplätzen innerhalb

Deutschlands durchgeführt wurden. Diese stellten somit unter Beweis, dass auch die deutschen Fluggebiete ein noch nicht ausgereiztes Streckenpotential bieten.

Tandem klasse

Der erste offizielle Deutsche Streckenflugmeister in der Tandemklasse heißt Robert Staudacher. Mit bemerkenswerten 620 Punkten und Flügen von jeweils mehr als 100 km verwies er Rüdiger Goltermann und Wolfgang Linder, deren Flüge ebenfalls jenseits der 100 km Marke lagen, auf die Plätze 2 und 3.

Damenwertung

Neue Deutsche Streckenflugmeisterin ist Monika Mack. Während ihre direkten Konkurrentinnen nach dem letzten Wochenende im Mai nicht mehr entscheidend punkten konnten, gelang der Pilotin aus dem Donautal am 12. August ein Dreieck vom Nebelhorn über 104,6 km, das ihr mit 209 Punkten zur Führung verhalf und ihr letztendlich den Titel bescherte. Die Teilnahme von insgesamt 45 Damen bedeutete im OLC 2005 eine erfreuliche Teilnahmesteigerung von 36% gegenüber dem Vorjahr.

Juniorenwertung

Die Juniorenwertung sicherte sich Tobias Schreiner vor dem Vorjahressieger Rolf Wagner und Marco Hierling. Hier ist eine Beteiligung von 38 „Youngstern“ erfreulich. Vielleicht ist dies eine positive Bilanz der Arbeit der DHV-Jugendabteilung unter der Leitung des diesjährigen Siegers dieser Wertung, der aber altersbedingt diesen Titel im kommenden Jahr nicht mehr verteidigen kann.

Vereinswertung

Eine knappe Entscheidung war der Titelgewinn in der Vereinswertung (4 Piloten je Verein) zugunsten des Gleitschirmclubs Inntal mit Stefan Bocks, Hans Keim, Rolf Wagner und Werner Schütz gegenüber den Ostrachtaler Gleitschirmfliegern (Stefan Traut, Michael Hartmann, Matthias Raab und Uli Mayr) sowie auf Platz 3 dem DGC Tegernseer Tal (Torsten Hahne, Burkhard Martens, Christoph Kirsch und Sepp Gschwendtner).

OLC Bundesliga

Großes Interesse findet mittlerweile die im vergangenen Jahr eingeführte OLC-Bundesliga. Anders als bei der Vereinswertung, in der nur die 4 punktbesten Piloten für den Verein punkten, werden bei der Bundesliga die jeweils besten Wochenergebnisse der 3 besten Vereinspiloten für das Bundesligawochenergebnis herangezogen. Hierbei ist außerdem nicht die absolute Streckenleistung die Basis für die Wertung, sondern die in einem bestimmten Abschnitt erzielte maximale Durchschnittsgeschwindigkeit.

Für die Vereine ist dies besonders interessant, da hierbei alle beteiligten Vereinspiloten zum Gesamtergebnis beitragen können, und die Vereine ihr Ergebnis nach dem jeweiligen Wochenende sehr zeitnah in der örtlichen Presse darstellen können.

Obwohl in der normalen Vereinswertung nur auf Platz 10, war der Gleitschirm- und Hängegleiterverein Drei-Kaiser-Berge Waldstetten besonders erfolgreich, seine Piloten für Flüge an den entsprechenden Bundesligawochenenden zu motivieren. Er gewinnt die Bundesliga 2005 und verweist die punktgleichen bodenlos e.V. und Tegernseer Tal auf den gemeinsamen Platz 2.

Der Siegereverein wird ab diesem Jahr mit einem vom DHV gestifteten Wanderpokal geehrt.

Drachen

Etwas bescheidener als bei den Gleitschirmen fielen die Zuwachsraten in der Beteiligung am OLC im Bereich Drachenfliegen aus, dennoch konnten auch hier bis auf eine Ausnahme positive Tendenzen registriert werden.

Insgesamt (flexible HG und Starrflügler) nahmen 347 (+4%) Piloten am DHV Online Contest teil. Neben 228 flexiblen Hängegleiterpiloten (+3%) waren dies 119 Starrflügel-piloten (+6%).

Das Verhältnis von Starrflügel-piloten erhöht sich somit auf nahezu 1:2, die „rigids“ erreichen eine immer größere Anhängerschaft in Deutschland, wie es übrigens bereits in der Gesamtzahl der teilnehmenden Drachennationen zum Ausdruck kommt:

Hier stehen exakt 200 Starrflügel-piloten 397 Piloten der flexiblen Klasse gegenüber.

Der DHV Online Contest, mit seiner weltweit größten Datenbank an Streckenflügen der vergangenen Jahre, bietet hier die Möglichkeit, um Tendenzen innerhalb Deutschlands und außerhalb unserer Grenzen zu erkennen und nachzuweisen. Einzige negative Zahl im gesamten OLC Zahlenspiel ist ein Rückgang von „newcomern“ im Drachenflugsport. Mit 63 „neuen“ Piloten beteiligten sich in diesem Jahr 20 Piloten weniger als im vergangenen Jahr (83). Dies entspricht aber auch dem veränderten Interesse und den Ausbildungszahlen in dieser Luftsportart.

Flexible Hängegleiter

Mit Bernd Otterpohl kommt der Deutsche Streckenflugmeister 2005 aus dem hohen Norden. Zwar führte Bernd 2 seiner besten Wertungsflüge im Gebirge mit dem Startplatz Schmittenhöhe durch, aber seinen „Deutschlandflug“ startete er an der heimischen Winde in Bahrenborstel und dieser Flug führte ihn am 18.05. an einem Tag, an dem es in den Bergen wie aus Kübeln regnete, über 211 km südlich nach Bad Hersfeld.

Nur knapp geschlagen wurde Peter Waldmann, der sämtliche Wertungsflüge von seinem Hausberg, dem Rauschberg, startete. 3. wurde Michael Schmidt mit 2 Flügen nach UL-Start in Forst mit 260 km Richtung Westen und 275 km Richtung Osten.

Ein langjährig gehegten Traum erfüllte sich als 4. platzierter Roland Wöhrle: Erstmals knackte er im Schwarzwald die Schallmauer für ein 200 km Dreieck. Sein Kommentar im Pilotenkommentar der OLC-Fluganmeldung nach 215 km dokumentierter Flugstrecke lautete am 14.07.2005: Jippmmie! Des Mättele wär gmäht!!!

Starrflügler

Den Titel aus dem vergangenen Jahr verteidigte Reinhard Pöpl. Sein weitester Flug führte ihn nach dem UL-Start in Forst über 368 km Richtung Westen in die Nähe von Bitburg; außerdem vollendete er noch ein 200 km Dreieck mit Start und Ziel in Forst.

Auf Platz 2 in der Gesamtwertung der Starr-

GI2g2.74
www.gps

1'157
CHARLY
ca.1/4(.40)



g BRÄUNIGER

semengp524-de

Herenfinsterwalderidiary.de

enw.hanseag.de

www.braunigencom

flügelpiloten landete Jochen Zeyher, dem unter anderem auch ein 200 km Schwarzwald-dreieck gelang, gefolgt von Herbert Leimkühler, dessen 3 beste Wertungsflüge vom Laber Platz 3 bedeuten.

Wie bei den flexiblen Hängegleitern stehen auch bei den Starrflüglern und den Gleitschirmen, Piloten auf dem Siebertreppchen, die überwiegend, wenn nicht sogar ausschließlich, ihre punktbesten Flüge im Heimatrevier starteten.

Damenwertung

Neue deutsche Streckenflugmeisterin ist die amtierende Weltmeisterin Corinna Schwietershausen. In der aktuellen Wertungsrankliste der OLC Damenwertung liegt sie zwar nur auf Rang 2, profitiert allerdings von der angewendeten Bonus-Malus-Regelung bei gemeinsamer Wertung mit der Konkurrenz aus der Starrflügelklasse. Sie gewann durch diese Regelung auch die internationale Wertung.

Zwar insgesamt punktbeste, Deutsche Vize-Meisterin, insgesamt 13. im Gesamtklassment, Führende der Weltrangliste in ihrer Klasse und als erste Frau Mitglied in der Starrflügelnationalmannschaft, wird Andrea Hetzet nach einer tollen Flugsaison den Titel einer „nur“ Vizemeisterin in der deutschen Streckenflugmeisterschaft wohl verschmerzen. 3. wurde Manuela Braun aus „nix wie null“ Offenbach.

Juniorenwertung

Die besten Nachwuchspiloten der Saison 2005 kommen ebenfalls aus der Starrflügelklasse.

Mit beachtlichen 1.046 Punkten und einem 6. Platz in der Gesamtkonkurrenz gewinnt Tim Grabowski die Juniorenwertung und siegt vor seinem Atos-Markenkollegen Andreas Becker, gefolgt von Wolfgang Aumer aus der flexiblen Klasse. Aufgrund ihres Alters geben alle 3 Piloten Anlass zur Hoffnung auf eine Verjüngung der deutschen Präsenz im internationalen Wettbewerbssport.

Vereinswertung

Mit Peter Waldmann, Hias Mayer, Wolfgang Graf und Girgl Weinzierl gewinnt der DC Bavaria Ruhpolding zum wiederholten Mal die Vereinsmeisterschaft. Nur knapp dahinter geschlagen folgt der UL und DFC Forst Sengethal mit Michael Schmidt, Reinhard

Nationenwertung Gleitschirmfliegen

Platz Nation

1. Schweiz
2. Deutschland
3. Italien
4. Österreich
5. Steiermark
6. Polen

Nationenwertung Drachenfliegen

Platz Nation

1. Österreich
2. Deutschland
3. Schweiz
4. USA
5. Italien
6. Spanien

Pöpl, Georg Rauscher und Lorenz Fritz, vor dem DFC Südschwarzwald mit Roland Wöhrl, Jochen Zeyher, Frank Pfander und Klaus Peter Wilming.

OLC Bundesliga

Wie bei den Gleitschirmfliegern ist der Gewinner der Vereinwertung nicht identisch mit dem Sieger der OLC Bundesliga. Hier gewinnt der DFC Hochries Samerberg vor dem DCB Ruhpolding und dem 1. Odenwälder Drachen- und Gleitschirmfliegerclub.

Die Samerberger hatten frühzeitig als Parolen den Sieg in der OLC Bundesliga für das Jahr 2005 ausgegeben. Die Vereinsführung bereitete ihre Mitglieder durch Streckenflugseminare, GPS Einweisungen und praktische Flugeinweisungen auf dieses Ziel vor. Der Erfolg gibt der Vereinsführung Recht. Neben dem erzielten Gewinn in der Bundesliga erzielten viele Piloten ansprechende Leistungen in der Liga, der Landes- und der Deutschen Meisterschaft. Der Hausberg der Samerberger, die Hochries, war nicht nur Ausgangspunkt für beachtliche Strecken bei der Bayerischen Meisterschaft, sondern entwickelte sich auch zum Startplatz für viele Streckenflüge innerhalb des OLC. Die Erfolge wurden entsprechend in der regionalen Presse dargestellt und führten zu einer positiven Darstellung des Flugsports in der Region. Auch dieser Sieg wird mit dem vom DHV gestifteten Wanderpokal gewürdigt.

Internationale Wertungen

Auch 2005 bleiben die führenden Nationen

im Drachen- und Gleitsegelsport die Alpenländer Schweiz, Österreich, Italien sowie Deutschland. Während die Schweizer Piloten eindeutig die Gleitschirmszene beherrschen, belegen bei den Drachen die Österreicher die ersten Plätze.

Herausragende Leistungen wurden in allen Bereichen aufgestellt. Detaillierte Listen sind unter „Online Contest“ bei www.dhv.de gelistet:

Ausblick

Auch dieses Jahr tagte die nationale und internationale OLC Arbeitsgruppe, um über Verbesserungen und Neuerungen für das kommende Jahr zu entscheiden. Während in der nationalen Arbeitsgruppe neben den nationalen Auswertern und dem technischen Koordinator auch die DHV Pilotenvertreter für Drachen (Georg Rauscher) und Gleitschirm (Sepp Gschwendtner) teilnahmen, besteht die internationale Arbeitsgruppe aus den Vertretern der Länder mit mehr als 50 Teilnehmern im OLC. Dies sind momentan: Deutschland, Schweiz, Österreich, Italien, Slovenien, Tschechien, Niederlande und Polen.

Für den DHV Online Contest 2006 wurden Änderungen beschlossen. Diese wurden bereits unter den „news“ unter www.dhv.de veröffentlicht und werden momentan, nach der Verabschiedung in der DHV-Kommission, in die OLC Wettbewerbsordnung eingearbeitet.

In Übereinstimmung mit den beteiligten Ländern ist eine weitgehende Fortführung des augenblicklichen Konzeptes unter der Federführung des DHV als Veranstalter in den kommenden Jahren angestrebt. Hierbei sollen technische Neuerungen und Verbesserungen dazu beitragen, dass der DHV Online Contest auch weiterhin als weltweit größter Streckenflugwettbewerb im Luftsportbereich im Wesentlichen in seiner bestehenden Form erhalten bleibt.

Mein persönlicher Dank gilt dem DHV, den nationalen und internationalen Auswertern sowie der Segelflugszene e.V für die Unterstützung und Andreas Rieck für das persönliche Engagement zur technischen Realisierung dieses Wettbewerbes.

Im Namen des gesamten OLC Teams wünsche ich allen Pilotinnen und Piloten eine erlebnisreiche und erfolgreiche Streckenflugsaison 2006.

Rudi Bürger

GS-Ladies und Junior Challenge 2005

Das schlechte Wetter verdarb die gute Laune nicht. Wie jedes Jahr trafen sich in Greifenburg junge motivierte Piloten sowie Pilotinnen zum gemeinsamen Fliegen, Feiern und um dabei etwas von den Nationalmannschaftspiloten über das Wettkampffliegen zu lernen.



entschied ich mich außerhalb der Wertung mitzumachen. Noch kein Jahr lang geflogen, strahlte ich mit jedem Tag, an dem die zurückgelegte Strecke länger wurde. Am letzten Tag waren es stolze 45 km und nur noch vier fehlten mir bis zum Ziel. Unglaublich, was man in einer Woche lernen kann. Die Motivation, bis zum Schluss nicht aufzugeben, war ganz anders als beim freien Fliegen. Die Analyse des Fluges und die Tipps von unseren Betreuern halfen enorm die Fehler raus zu finden und bei den nächsten Flügen zu vermeiden.

Letztes Jahr entschied ich mich wieder in das Wettkampfgeschehen reinzuschmecken. Ich wusste, dass ich dadurch viel intensiver fliegen lerne. Natürlich stand die Ladies und Junior Challenge wieder auf dem Plan. Diesmal stand ich ganz oben bei den Damen und auf dem dritten Platz der Gesamtwertung. Die Motivation stieg mit jedem gewonnenen Wettbewerb und die gesammelten Erfahrungen brachten mich schließlich in dieser Saison in die Top 20 des Gesamt-World Cups. Als Vize-Weltmeisterin und Weltcup Siegerin konnte ich schlecht an der Challenge teilnehmen. Ich wollte aber mitfliegen. Also nahm ich

das Angebot an, als Nationalmannschaftspilotin den Wettbewerb mitzubetreuen.

Was für ein Spaß!

In den aufmerksamen Gesichtern der Teilnehmerinnen und der Teilnehmer erkannte ich alle Phasen meines Fliegerlebens wieder. Da waren die ganz aufgeregten, die überhaupt keine Vorstellung hatten, was sie hier erwartet, wie Hanna:

„Ich kannte das Fluggebiet Greifenburg noch nicht und ich hatte eigentlich immer noch keine rechte Ahnung, was mich bei der Challenge erwarten würde. Das kostete mich ungeheuer viel Nerven und ich wusste, dass mein GPS für den Wettbewerb nicht richtig geeignet ist. Alle meine Sorgen erwiesen sich letztlich als total unbegründet. Irgendwiewurde alles herrlich unproblematisch gelöst. Ich fühlte mich sehr wohl und gut informiert.“

Dann die, die einfach Spaß beim Streckenfliegen haben und Gleichgesinnte treffen wollen, aber auch etwas über das Wettkampffliegen erfahren und an sich arbeiten möchten.

Annemarie Metzenroth: „Alleine auf mich gestellt kann ich nur sehr langsam dazuler-

Zwei Mal hatte ich schon Gelegenheit an der Veranstaltung teilzunehmen. Ich erinnere mich noch ganz genau daran, wie ich im August 2001 ganz aufgeregt auf den Beginn meines ersten Wettbewerbs gewartet habe. Einen Tag davor studierte ich die Betriebsanleitung des geliehenen GPS-Gerätes. Und dann die Einschreibung. Mit Tränen in den Augen ging ich aus dem Wettkampfbüro, nachdem ich erfahren hatte, dass ich ohne den B-Schein nicht an der Challenge teilnehmen kann. Vorschrift ist Vorsch Nfl. Auf eigene Verantwortung





Von Links: Monika Mack, beste Dame und Gesamtzweite, Sieger Stefan Hubert, Dritter Peter Kärtner, zweite Dame Martina Bunse

nen. Beim Fliegen in einer großen Gruppe von ambitionierten Piloten sind die verschiedenen Flugtaktiken direkt zu beobachten, die Motivation, sich durchzubeißen, ist viel größer. Ewa, Oliver, Achim und Stefan sind ein Spitzenteam um uns auf die Sprünge zu helfen, sei es für künftige Wettbewerbe oder gute Streckenflüge. Sehr schön finde ich, dass ich hier so viele Streckenfliegerinnen treffe, wie sonst nirgends."

Es gab aber auch die Ambitionierten, die trainieren möchten:

„Die Challenge regt mich dazu an, mir noch mehr Gedanken über das Gleitschirmfliegen zu machen. Ich schätze nicht mehr nur den Spaßfaktor, sondern verbinde diesen nun auch mit einem Leistungsgedanken. Ich freue mich nicht mehr einfach über Fort-

schritte, sondern stecke mir Ziele.

Die Mixtur aus Party, Fliegen und Theorie macht den besonderen Reiz der Challenge. Außerdem ist es im Allgemeinen schwierig, ambitionierte Frauen kennen zu lernen. Und hier wird jede Menge Motivation verbreitet!" so Katrin Greiner.

Es gab auch einige, die sich für die Liga qualifizieren und ganz klar auf das Siegerpodest wollten. Eine spannende Mischung!

Nachdem das Wetter nicht ganz so mitspielte, machten Achim, 011y und ich erst mal Theorie. Erst am dritten Tag konnte eine 45,4 km lange Aufgabe geflogen werden. 1:49:51 hat der Tagessieger Stefan Hubert für die Strecke gebraucht, gefolgt von der Ligapilotin Monika Mack und von Peter Kärtner. 24 von 41 Piloten schafften es bis zum Goal und

man begegnete am Abend vielen zufriedenen Menschen.

Da wir aus Wettergründen keinen gültigen Task mehr flogen, wurde die Tageswertung gleichzeitig zum Endresultat.

Im Debriefing und Vorträgen über taktisches Fliegen, wurden die Fehler der Einzelnen analysiert und jede Menge Tipps weitergegeben.

David & Denis:

„Man lernt jedes Jahr neue junge Piloten kennen, vergleicht seine fliegerischen Fähigkeiten mit den Anderen und tauscht Erfahrungen aus. Man lernt wirklich immer was dazu, vor allem im Bezug auf die Unterschiede zwischen Wettkampffliegen und den „freien“ Streckenfliegen. Obwohl das Wetter dieses Jahr nicht viel schlechter hätte sein können (rein flugtechnisch gesehen), war es für uns persönlich die beste Challenge der letzten drei Jahre. Und die Party war wohl legendär. Keine Frage: Wir kommen wieder!

Hochachtung und Dank auch an Normans Eltern, für ihren netten Besuch und die leckeren Würschtli!" Die Eltern des beim Testfliegen verunglückten Nationalmannschaftspiloten, Norman Lausch, blieben ihrer Tradition treu und besuchten zur Siegerehrung die Junior und Ladies Challenge, in der ihr Sohn seine einmalige Karriere zu einem der weltbesten Gleitschirmpiloten gestartet hatte. Mit herzlichen Worten motivierten sie die Nachwuchsgeneration zum Spaß haben am Fliegen.

Ewa Wisnierska

BIZBEITA

Mehr Freude am Fliegen

und ein klares Mehr an Sicherheit durch die patentierte

JET FLAP
TECHNOLOGY

MESCAL
JET FLAP fun cruiser - DHV 1

TEQUILA
JET FLAP freerider - DHV 1-2

CAYENNE
SPORTSTER - DHV 2

POISON
JET FLAP race cruiser - DHV 2-3 I.B.

JOIN'T
JET FLAP biplace - DHV 1-2

mehr Freude am Fliegen

skywalk GmbH & Co. KG

Bahnhofstraße 110

83224 Grassau

Fon: +49 (0)1 86 41 - 69 48 40

info@skywalk.info

www.skywalk.info

EMOT 11GJ

mehr Information unter:

SKYWALK

Junioren in der HG-Ligawertung vorne

Ein Bericht von Regina Glas

**Christian Zehetmair und Tim Grabowski gewinnen die Ligawertung 2005
Der 19-jährige Tim Grabowski im Nationalteam 2006**



Tim Grabowski auf Strecke mit Andreas Becker

Seit zwei Jahren gibt es im deutschen Drachenflugsport ein neues Konzept. Am Anfang dieser Struktur steht der Kader (ca. 12–15 Piloten), aus dem das Nationalteam (sechs Piloten) bestimmt wird, dahinter folgt die Liga. Die Kaderpiloten haben die Möglichkeit über internationale Wettbewerbe in der Rangliste nach oben zu rutschen. Jedes Jahr steigen die besten drei Piloten (zwei bei den Starren) aus der Liga in den Kader auf und die letzten drei Piloten (zwei bei den Starren) des Kaders in die Liga ab. Die Qualifikation für die Liga wurde früher über die Lan-

desmeisterschaften, den OLC und die Junior- und Ladies-Challenge ausgeflogen. Da die letzten Jahre der Nachwuchs mehr und mehr ausblieb, durften die meisten Piloten, die Wettkampfluft schnuppern wollten, in der Liga mitfliegen.

In der Kaderrangliste der Klasse FAI 1 führt im Moment der neue Deutsche Meister Oliver Barthelmes vor Hans Kiefinger und Jörg Bajewski. Oliver Barthelmes zeigte auch international seine gute Form und erlog unter anderem bei den Alpen Open den 2. Platz, gewann die German Open und belegte den

9. Platz bei der Vor-EM in Kroatien. In der Weltrangliste liegt er auf einem ausgezeichneten 5. Platz. Hans Kiefinger gewann das Bassano-Meeting, war bester deutscher Pilot mit Rang 2 bei den Bavarian Open und belegte den 3. Platz beim Eva-Menyhart-Pokal in Ungarn. Jörg Bajewski wurde 6. bei den Bavarian Open und zeigte mit einem 7. Platz bei den UK-Nationals in Spanien seine aufsteigende Form. Corinna Schwiengershausen ist nach wie vor das Aushängeschild der deutschen Drachendamen und mischt auch bei den Herren kräftig mit. Außerdem führt sie die Damenwertung in der Weltrangliste an.

Kader FAI 1

- Oliver Barthelmes (Moyes Litespeed)
- Hans Kiefinger (Aeros Combat)
- Jörg Bajewski (Moyes Litespeed)
- Roland Wöhrle (Moyes Litespeed)
- Lukas Bader (Moyes Litespeed)
- Corinna Schwiengershausen (Moyes Litespeed)
- Gerald Woll (Aeros Combat)
- Andre Djamarani (Moyes Litespeed)
- Guido Gehrmann (Aeros Combat)
- Uli Eysel (Moyes Litespeed)
- Christian Zehetmair (Aeros Combat)
- Klaus Dreyer (Aeros Combat)
- Sybille Baeumer-Fischer (Aeros Combat)
- Bob Baier (Moyes Litespeed)
- Dominik Rothmeier (Moyes Litespeed)
- Heiko Tandeter (Bautek Spice)
- Monique Werner (Aeros Combat)

In der Klasse der Starrflügler führt in der Kaderrangliste Jürgen Bummer vor Ralf Miederhoff und Fredi Huber. International ließ Jürgen Bummer mit einem 2. Platz bei den Italien Open aufhorchen. Absolute Newcomerin ist Andrea Hetzel, Deutsche Vizemeisterin sowie Baden Württembergische Meisterin und die einzige Frau in dieser Klasse. Andrea hat durch ihre Topleistung einen Platz in der Männer-Nationalmannschaft und ist bei der nächsten WM 2006 in Florida dabei.

Kader FAI 5

- Jürgen Bummer (A.I.R. Atos)
- Ralf Miederhoff (A.I.R. Atos)
- Fredi Huber (A.I.R. Atos)
- Schumann Kurt (Guggenmos ESC)
- Tim Grabowski (A.I.R. Atos)
- Dieter Mücklich (A.I.R. Atos)
- Jethro Gerstner (A.I.R. Atos)
- Andrea Hetzet (Atos)
- Dieter Kamml (A.I.R. Atos)
- Andreas Becker (A.I.R. Atos)

Drachenflugsport. Die verregnete Saison ließ allerdings nur vier Durchgänge zu. Anfang Mai traf sich die Deutsche Liga und auch einige Kaderpiloten bei den internationalen Alpen Open in Gnadenswald/Österreich. Auch hierspielte Petrus nicht mit und es fand nur ein Durchgang statt. Sehr überraschend übernahm der 24-jährige Florian Kotscharnik vor Markus Ebenfeld und Martin Ackermann die Liga-Führung bei den Flexiblen, bei den Starren kam der erst 19-jährige Tim Grabowski auf den 1. Platz vordem 18-jährigen Andreas Becker und Dieter Kamml aus Ruhpolding. Erst im Juni bei der German Open in Greifenburg war Petrus den Drachenfliegern wieder gewogen und ließ weitere drei Durchgänge zu. Hier zeigte der Nachwuchs, wo es lang geht. Der 29-jährige Christian Zehetmair flog in seiner ersten Wettbewerbssaison ganz vorne mit, belegt bei der Deutschen Meisterschaft einen sensationellen 4. Platz und landete damit klar auf dem ersten Platz in der Ligagesamtwertung. Platz zwei der Ligagesamtwertung belegt der 34-Jahre alte Newcomer Heiko Tandeter mit seinem Bautek-Spice und Dominik Rothmeier (26), ehemals Gleitschirm-Wettbewerbspilot, flog auf Anhieb mit seinem Litespeed auf Rang drei. In der Starrflügelwertung kam Tim Grabowski mit seinem Atos auf Rang sieben in der Deutschen Meisterschaft und gewann souverän die Liga der Starren. Auch Andreas Becker aus Schwangau zeigte den alten Hasen, dass er in Zukunft ein Wörtchen mitreden will und Erfolg bei der Deutschen Meisterschaft den

8. Platz und den 2. Platz in der Gesamtwertung der Liga. Auf Rang drei kam Dieter Kamml, der Liga-Chef von 2004 und gleichzeitig Vorstand der Ruhpoldinger Drachenflieger.

Gesamtwertung

Liga FAI 1

- 1. Christian Zehetmair (Aeros Combat)
- 2. Heiko Tandeter (Bautek Spice)
- 3. Dominik Rothmeier (Moyes Litespeed)
- 4. Markus Ebenfeld (Moyes Litespeed)
- 5. Florian Kotscharnik (Ican) Laminar)

Gesamtwertung

Liga FAI 5

- 1. Tim Grabowski (A.I.R. Atos)
- 2. Andreas Becker (A.I.R. Atos)
- 3. Dieter Kamml (A.I.R. Atos)
- 4. Rainer Rössler (A.I.R. Atos)
- 5. Gerhard Ludwig (A.I.R. Atos)

Ausblick auf 2006

Im nächsten Jahr findet die Weltmeisterschaft der Damen und der Starrflügler in Florida (15.-27. Mai) statt. Im Juni (16.-30. Juni) wird der Europameister der Drachenflieger in Kroatien ermittelt. Die deutschen Liga- und Kaderpiloten haben in der vergangenen Saison viel internationale Erfahrung gesammelt, sechs deutsche Piloten sind in der Weltrangliste unter den Top 50, dies lässt auf zukünftige Medaillen hoffen. Mehr Informationen unter www.dhv.de/tvpo/Drachen.387.0.html.



V.l. > Teamchefin Regina Glas, Oliver Barthelmes, Jrg Bajewski, Hans Kiefinger

Liga 2005

Insgesamt 46 Piloten nahmen an der diesjährigen Drachenliga teil, davon 34 in der flexiblen Klasse und 12 Piloten bei den Starren. Sehr erfreulich ist die Teilnahme von jungen, ehrgeizigen Piloten - es gibt sie doch noch im

DIE AUFSTEIGER DES JAHRES



Christian Zehetmair
(29 Jahre)
Nach mehreren Knieoperationen hing der gelehrte

Drucker den Leichtathletik-Leistungssport an den Nagel und begann 1998 mit dem Drachenfliegen. Bei der junior-Challenge 2004 qualifizierte er sich für die Liga, verletzungsbedingt konnte er erst dieses Jahr teilnehmen und gewann auf Anhieb die Gesamtwertung. Den Winter verbringt Christian in Andalusien, wo er ideale Trainingsbedingungen für die kommende Wettbewerbssaison vorfindet. Im Sommer trifft man ihn in den Bergen rund ums heimatische Bayrischzell.



Heiko Tandeter
(34 Jahre)
Ein Motorrad-Unfall war für Heiko der Grund, mit dem Drachenfliegen

zu beginnen. Der Rechtsanwalt flog heuer seine erste Wettkampfsaison mit Erfolg. Sein Ziel ist noch mehr internationale Wettkampferfahrung zu bekommen. Den Winter wird er in Argentinien mit seiner frischgebackenen argentinischen Ehefrau verbringen, dort will er bereits für die kommende Flugsaison trainieren.



Dominik Rothmeier
(27 Jahre)
Bereits seit 1994 fliegt Dominik Gleitschirm. Erst

seit 2001 besitzt er den Drachenschein. Nach einigen Jahren in der Gleitschirmliga flog er die Drachen-BaWü 2002 am Kandel mit, Der Informatik-Student und Partyfan machte nächstes Jahr gerne wie Roland Wähne ein 200-Dreieck im Schwarzwald fliegen, sein weitester Flug waren bisher 145 km.



Tim Grabowski
(19 Jahre)
Tim war bereits mit 4 Jahren mit seinem Vater beim Fliegen dabei. Seit

August 2000 fliegt er selbst Drachen und ist seit 2003 mit einem Atos unterwegs. 2004 gewann er die junior-Challenge und machte so zum ersten Mal auf sich aufmerksam. In diesem Jahr flog er zum ersten Mal in der Liga mit und gewann auf Anhieb die Gesamtwertung bei den Starrflüglern. Der angehende Holzmechaniker mischt auch beim OLC gehörig mit und zeigte mit einem 250 km Flug in Greifenburg sein XC-Potential. Die Konkurrenz darf sich in Zukunft warm anziehen - Tims Vorbild ist kein anderer als Manfred Ruhmer.



Andreas Becker
(18 Jahre)
Andreas ist der jüngste Pilot in der Liga — er fliegt seit Juni 2001 und

seit März 2005 einen Atos. Auf seinem Hausberg, dem Tegelberg, hat er seinen Drachenschein gemacht. Über seine Eltern ist er zum Fliegen gekommen, beide sind Drachen- und Gleitschirmflieger. Mit seinem Atos belegte der angehende Werkzeugmacher in seinem ersten Ligajahr in der Starrflügelklasse auf Anhieb den zweiten Platz hinter seinem Freund und Fliegerkollegen Tim.

GPS und wie kommt „Frau“ ans Ziel

1. HG-Streckenflugseminar von Frauen für Frauen



Vielleicht geht es Euch ja genauso wie mir. Sämtliche Nachrichten in den einzelnen Medien berichten immer wieder von tollen 100 km-FAI-Dreiecken, von OLC-Gewinnern, von Wettkämpfen in der Liga mit aus meiner Sicht „riesigen“ Tasks. Ja, wie fängt man denn eigentlich mit dem Streckenfliegen an?

Letzten Winter fiel dann die Entscheidung, ein Streckenflugseminar musste her, Meine Kenntnisse sollten bezüglich Wetterlagen und geeigneten Einsteigergebieten aufgefrischt werden. Viele Fragen standen offen, wie zum Beispiel:

- Welche Strecken sind gut zu schaffen?
- Auf was muss ich alles achten, wenn ich los geflogen bin?
- Wann trinke und esse ich vorm Start, schließlich muss jeder von uns mal zur Toilette?
- Wendepunkte? GPS? Wettkampf?

Als ich dann mit einer Freundin telefonierte, fanden wir auf der DHV-Homepage das erste Streckenflugseminar „von Frauen für Frauen“. Also, nix wie hin. Schließlich wollten wir beide uns endlich mal vom bekannten Fluggebiet lösen. Wie beinahe zu erwarten war, wurden wir von einigen unseren männlichen Mitstreitern müde belächelt. Aber das tat unserer Vorfreude keinen Abstrich.

Sylvia Vellbinger hatte den Kurs beim DHV ins Leben gerufen. Beim Gleitschirmfliegen

sind Frauen immer noch in der deutlichen Minderzahl. Viele von ihnen trauen sich nicht, sich mit den oft körperlich sehr fitten Männern zu messen. Sowohl bei Fortbildungen als auch bei Wettkämpfen steckt das weibliche Geschlecht gern zurück. Das ist jetzt nicht mehr nötig. Dank der hoffentlich öfter stattfindenden Frauenseminare.

Ende Juli/Anfang August war es dann soweit. Sylvia Vellbinger, unsere Kursleiterin, begrüßte den munteren Haufen von Mädels und Frauen von jung bis jung geblieben. Die Vorbildung der einzelnen Teilnehmerinnen unterschied sich sehr voneinander. Die einen sind noch nie vom Heimatfluggebiet weggekommen, die anderen sind schon kleine Strecken geflogen oder haben sogar bei der Junior- und Ladies-Challenge mitgewirkt.

Montagsmorgen ging es dann sofort auf die obere Emberger Alm. Da die Basis noch sehr tief auflag, hatten wir noch ausreichend Zeit für eine Einweisung in die Funktionen und die Bedienung des GPS. Andrea Brüggemann, die zweite Seminarreferentin, half uns mit sehr viel Geduld die technischen Besonderheiten des Gerätes kennen zu lernen. Dann endlich konnte es losgehen. Mit souveränen Starts und einer Menge Spaß ging es ab in die Luft. Es wurde kurz unter der Wolke überm Startplatz aufgekurbelt, kurz geparkt, bis dann so ziemlich alle gleichzeitig auf

dem Weg zum ersten Wendepunkt waren. Unsere Aufgabe lautete: Aufdrehen mit maximaler Höhe abfliegen und dann mit dem GPS zwei Wendepunkte (Knoten Gipfel- Gaugen Gipfelkreuz) und den Landeplatz finden. Gar nicht mal so einfach. Die Basis ursprünglich bei ca. 1800 m senkte sich stetig weiter ab und es zog sich langsam zu. Den Gaugen hat dann leider keine Pilotin erreicht. Aber später beim Debriefing und Auswerten der GPS-Daten kamen dann sehr interessante Taktiken zutage. Alle Fliegerinnen sind an diesem Tag ihrem Ziel ein Stück näher gekommen. Übrigens hatte Brigitte Schusser die weiteste Strecke mit 14,1 km bei doch recht schwierigen Bedingungen gemeistert.

Am nächsten Tag fuhren wir hinauf zum Weststartplatz. Die Wetterprognose machte uns schnell klar, es war kein geeignetes Wetter für ausgedehnte Streckenflüge. Die Thermik war leider kaum nutzbar und sehr zerrissen. Da es am Vortag bei der ein oder anderen noch Schwierigkeiten mit der Benutzung des GPS gab, wurde nur eine kleine Strecke (Sattelegger — Gaugen — Landeplatz) eingegeben. Dieses Mal waren trotz des starken Windes keine Außenlandungen nötig. Die gehören schließlich sonst regelmäßig zum Streckenfliegen dazu und sind keine Schande,

Freitags zeigte sich der Wettergott so freundlich, dass wir noch mal eine kleine Aufgabe abfliegen konnten. Vom Weststartplatz zum Sägewerk auf der anderen Seite des Tales und zurück zum Landeplatz. Hier glänzte dann Annelie Zapfe mit dem Tagessieg.

Sylvia Vellbinger und Andrea Brüggemann übergaben zur Freude der Teilnehmerinnen zum Abschluss des Kurses kleine Präsente in Form von T-Shirts, Kappies und Bauchtaschen. Vielen herzlichen Dank den Firmen Independence, UP und NOva. Wir danken Euch, Sylvia und Andrea, vor allen Dingen für die schöne Zeit und hoffen, der DHV macht noch mehr solch „spezielle“ Seminare möglich.

Fazit: eine sehr gelungene Woche trotz recht schlechter Wetterverhältnisse. Wir haben eine Menge dazugelernt und eine Menge Spaß bei der Sache gehabt. Bis hoffentlich bald wieder in den Lüften von Berg zu Berg! Das hat es bisher noch nicht gegeben und es hat sich gelohnt. Es hatte nichts mit Emanzipation zu tun, sondern mit einfühlsamer Einführung in die Geheimnisse von GPS und OLC sowie Wettkampfvorbereitungen.

Andrea Vogel

Torsten Siegel auf Platz 2 der Weltrangliste

Gmund (DHV) – Torsten Siegel klettert in der Gleitschirm-Weltrangliste weiter nach oben. Der Tettninger liegt nach seinem Sieg beim World Cup in Portugal jetzt auf Rang 2 und hat sich damit um einen weiteren Platz verbessert.

Nie zuvor war der 36-Jährige Torsten Siegel in diesem Ranking höher klassiert. Ausschlaggebend für die hervorragende Platzierung des Gleitschirmprofis ist die sehr konstante Leistung, die er in den letzten beiden Jahren zeigte. Nach einem sechsten Platz bei der Weltmeisterschaft in Brasilien folgte Rang fünf während des World Cups in Italien. Ein Sieg in dem taktisch schwierigen Gelände von Portugal sorgte zum Abschluss der Saison dafür, dass es im Ranking steil nach oben ging.

Mit neuem Selbstbewusstsein und alter Stärke will Torsten Siegel nun auch seinen Teil dazu beitragen, dass es mit den deutschen Piloten weiter bergauf geht: „Wir haben in den letzten Jahren mit der Nationalmannschaft viel geleistet. Jetzt ist es wichtig, dass die jungen Piloten langsam nachrücken und mit einem etwas aggressiveren Flugstil weiter nach vorne kommen. Das wird neben meinen persönlichen Ambitionen ein wichtiges Ziel in den kommenden Wettkämpfen sein.“

Nummer eins der Gleitschirm-Weltrangliste ist weiterhin Christian Maurer. Der World Cup Gesamtsieger und Europameister aus der Schweiz liegt mit 348 Punkten vor Torsten Siegel (335 Punkte) und dem Italiener Christian Biasi (331 Punkte). Bei den Damen führt Ewa Wisnierska aus Deutschland die Weltrangliste souverän vor Petra Krausova aus Tschechien und Hiraki Keiko aus Japan an. Teamchef Stefan Mast kann daher sehr zufrieden auf seine Arbeit blicken: „Neben der außergewöhnlichen Leistung von Ewa hat sich Torsten dieses Jahr weiter gesteigert, was der zweite Platz im World Ranking sehr gut verdeutlicht. Die Ergebnisse in den Einzelwertungen sind wirklich hervorragend. Das nächste Ziel muss es daher sein, auch mit der Mannschaft im World Ranking wieder unter die besten drei Nationen zu kommen.“



Torsten Siegel, **Sieger in Portugal**

Dort liegen die deutschen Piloten auf Platz sechs, aber der Abstand zu den erstplatzierten Italienern beträgt nur 40 Punkte.

Die Weltverband FAI (Fédération Aéronautique Internationale) hat in Zusammenarbeit mit den nationalen Verbänden ein Ranking-System für Gleitschirmpiloten eingeführt. Das System erlaubt es, in periodischen Abständen die Stärke von international aktiven Piloten zu bestimmen. Seit seiner Einführung hat sich das Ranking als Gradmesser für die Stärke von Wettkampfpiloten bewährt. Das FAI World Pilot Ranking umfasst weit über 3.000 Piloten aus 54 Nationen, die internationale Wettkämpfe fliegen. Bei der Erstellung der Rangliste werden alle offiziellen FAI-Wettbewerbe wie Welt- und Europameisterschaften sowie die Ergebnisse bei World Cup Veranstaltungen berücksichtigt.

Ergebnisse unter: www.fai.org/hang_gleitschirm/rankings/index.php?pkDiscipline=4.



4L.

Mast



XC Cup und Party Rheinland-Pfalz und Saarland

Zum Ende des XCCups 2005 fand in der Nähe des Flughafens Hahn die 2. XCCup Party statt. Wie im letzten Jahr kam erneut eine große Anzahl an Piloten und Interessierten zusammen. Das Programm der XCCup Party wurde von 3 Piloten eröffnet, die über interessante Flüge aus der Saison 2005 berichteten. Frank Norden, Jürgen Bummer und Bernd Weitzel unterhielten die Anwesenden mit interessanten Details zu ihren Flügen. Anschließend hielt Reiner Schröder vom Luftsport Verband Rheinland-Pfalz einen sehr interessanten Vortrag über die Luft Raum-Regeln für den Luftsport in unserer Region. Dabei wurden auch die zu erwartenden Veränderungen für die Zukunft angesprochen. Der Bericht zum XCCup 2005 stand als nächstes auf dem Programm. In diesem Jahr haben 12 Vereine am Wettbewerb teilgenommen. Damit hatten 897 Mitglieder die Möglichkeit zur Teilnahme. Angemeldet in der XCCup Datenbank als Teilnehmer haben sich nun 114 Piloten. Davon konnten in diesem Jahr 51 Teilnehmer mindestens einen Flug in die Wertung bringen, insgesamt wurden 173 Streckenflüge eingereicht. Diese Flüge erreichten gesamt 6.272 km und damit 11.237 Punkte. Die Anzahl der Flüge in 2005 war höher als im Vorjahr (2004 161 Flüge), wobei die Summe der erreichten Kilometer deutlich geringer ausfiel (2004 9.104 km). Für den diesjährigen Wettbewerb sind 14 Teams mit je 5 Piloten gebildet worden. Die Entwicklung des XCCup ist sehr positiv. Aus 5 Vereinen und 28 Teilnehmern im Jahre 2000, sind in dieser Saison 12 Vereine und 114 Teilnehmer geworden. Der XCCup wurde in diesem Jahr auf das Saarland erweitert. Aufgrund der Anfragen von Vereinen wird der XCCup 2006 noch einmal erweitert werden. Waren bisher nur Startgelände in Rheinland-Pfalz und dem Saarland erlaubt, werden im nächsten Jahr Streckenflüge von Startgeländen der teilnehmenden Vereine für den XCCup gelten. Es werden jedoch, um den re-

gionalen Charakter des XCCup zu bewahren, nur Vereine aus der Region am XCCup teilnehmen. Der XCCup bedankt sich besonders bei den Sponsoren, die uns Sachpreise für die Erstplatzierten des XCCup zur Verfügung gestellt haben. Weitere Sponsorenpreise wurden während der XCCup Party unter den anwesenden Teilnehmern verlost. Die Sponsoren in diesem Jahr waren:

KIM GmbH – Moselglider.de – Bräuniger – Advance – ParaglidingCamp LaPalma – Turnpoint – SkyClub Austria – Finsterwalder&Charly – Aerogene Madeira – Aerosport – XIX Paragliders – Paratech – Aircotec – GPS24.de – disquom – A-I-R – UP – SeeYou – Airwave – Fly and Gilde – Independence. Hierbei besonderer Dank an MoselGlider.de und XIX Paragliders, die in diesem Jahr die T-Shirts gesponsort haben. Jeder Teilnehmer am XCCup hat ein solches T-Shirt erhalten.

Die besten Flüge der Saison in den unterschiedlichen Geräteklassen:

Gleitschirm Offen (ab DHV 2): Claus Vischer mit 140 km, neuer XCCup Rekord mit dem Gleitschirm. Der Zweitplatzierte Wolfi Marx flog 78,5 km weit.

Gleitschirm Sportklasse (DHV 1 und 1-2): Gerd Rosenau mit 57,5 km, Wolfgang Reuter mit 56,9 km.

Gleitschirm Tandem: Axel Kalenborn fliegt mit Passagier 34,5 km

Hängegleiter: Frank Norden vom DFC Saar mit 82,2 km von Neumagen aus

Starrflügler: Michael Schweitzer mit einem FAI-Dreieck über 148,8 km, Jürgen Bummer fliegt 200 km von Serrigaus, Fredi Huber und Oliver Schmidt vollenden FAI-Dreiecke mit über 100 km.

Die **Vereinswertung** führen in diesem Jahr mit Abstand die Moselfalken an. Sie konnten 19 Piloten in die Wertung bringen, die 2.964 Punkte erreichten. Auf Platz zwei folgt der DFC Vulkaneifel mit 6 Piloten und 1.318 Punkten, gefolgt vom DFC Saar, 5 Piloten, 1.166 Punkte.

Gleitschirm offene Klasse

1. Claus Vischer 419 Punkte 223 km
2. Wolfi Marx 384 Punkte 204 km
3. Bernd Weitzel 350 Punkte 187 km

Gleitschirm Sportklasse

1. Thomas Willems 236 Punkte 104 km
2. Ralf Böhm 219 Punkte 98 km
3. Uh Becker 184 Punkte 81 km

Gleitschirm Tandem

1. Axel Kaienborn 160 Punkte 60 km
2. Stefan Thieser 82 Punkte 31 km
3. Claus Vischer 48 Punkte 18 km

Hängegleiter FAI-1

1. Andreas Braun 192 Punkte 128 km
2. Frank Norden 184 Punkte 123 km
3. Matthias König 179 Punkte 107 km

Starrflügler FAI-5

1. Jürgen Bummer 579 Punkte 514 km
2. Oliver Schmidt 465 Punkte 284 km
3. Michael Schweitzer 423 Punkte 225 km

Teamwertung

1. Saarlothris 1.213 Punkte 942 km
Jürgen Bummer, Fredi Huber, Christoph König, Robert Dawo, Karl Maillinger
2. Vulkandrachen 1.149 Punkte 654 km
Oliver Schmidt, Michael Schweitzer, Matthias König, Josef Lichter, Walter Franken
3. Dream Team 1.070 Punkte 559 km
Wolfi Marx, Gerd Rosenau, Wolf Löhr, Oliver Blonske, Bettina Marx

Einzelwertung des XCCup 2005

1. Jürgen Bummer 579 Punkte 514 km
2. Oliver Schmidt 465 Punkte 284 km
3. Michael Schweitzer 423 Punkte 225 km

Wir bitten schon jetzt die interessierten Vereine mit uns Kontakt aufzunehmen, um die Teilnahme am XCCup 2006 vorzubereiten. Informationen zum XCCup, Ergebnisse und die Daten zu den Streckenflügen stehen unter www.xccup.net zur Verfügung. Thomas Willems, e-Mail: tom@xccup.net Jörg Gregorius, e-mail: dbadmin@xccup.net.

NICHT ABHEBEN? UNMÖGLICH!

Mit dem einzigartigen OASE FLEX Teilzahlungssystem

flexible Upgrade-Möglichkeit der Ausrüstung

Kasko-Gerätereperaturversicherung, 12 Monate una GR E NT

Inzahlungnahme Ihres Gebrauchtgerätes

jederzeitige Rücknahmegarantie während der Finanzierung



Komplett-Set

Leistungsbeispiel 1

Luxus Einsteiger-Set DHV 1
Wings of Change *ISIS*
Gurtzeug SupAir EVO modular
Rettungsgerät SupAir
Varia Bräuniger PILOT 2

ISIS FLEX 24

1 x € 700,- + 23 x € 129,-

ISIS FLEX 12

1 x € 900,- + 11 x € 229,-



Leistungsbeispiel 2

Extraleicht-Set DHV 1-2
Gradient *DELIGHT*
Gurtzeug Supair X-alps oh. RG
Bergrucksack X-alps

LIGHT FLEX 24

1 x € 900,- + 23 x € 109,-

LIGHT FLEX 12

1 x € 990,- + 11 x € 205,-



Leistungsbeispiel 3

Performance-Schirm DHV 2
Advance *SIGMA 6*

SIGMA FLEX 24

1 x € 900,- + 23 x € 109,-

SIGMA FLEX 12

1 x € 950,- + 11 x € 189,-

Weitere OASE-FLEX Angebote: ARCUS 4 FLEX 24: 1 x € 600,- + 23 x € 100,- / Tandem BIGOLDEN FLEX 24: 1 x € 800,- + 23 x € 119,-
alle Top Modelle verfügbar von: GRADIENT, SWING, ADVANCE, U-TURN, GIN, NOVA, WINGS OF CHANGE, AIRWAVE
Komplette Angebotsansicht unter www.oase-paragliding.de

OASE FLUGSCHULE PETER GEG



Jetzt das neue Programm 2006 anfordern!

- Reisen und Fortbildung
- Alpine Höhenflugschulung
- im Tandemfliegen-Geschenkgutscheine
- ® Gleitschirm 2-Jahresnachprüfung
- Sport- und Fashion Shop



**Gleitschirm Flugschule
Peter Geg GmbH**

Am Auwald I
87538 Obermaiselstein
Telefon: 08326/38036
Telefax: 08326/38037
oase_peter.geg@t-online.de
www.oase-paragliding.de

Siegritz-Cup 2005

Siegritz, 2 km südöstlich von Heiligenstadt/ Ofr. gelegen, war zum 10. Mal Austragungsort des Siegritz Cup für Drachen-, Starrflügel- und Gleitschirm-Piloten. Diesmal stand der Wettbewerb ganz im Zeichen des Pegasus – das war doch dieses geflügelte Schweinchen – oder ? Natürlich gab es für jeden Teilnehmer auch ein T-Shirt im passenden Design.

Die Piloten samt Fluggeräten wurden auf der 1.000 Meter langen Schleppstrecke mittels einer Winde auf bis zu 350 Meter Höhe geschleppt. Dann galt es möglichst lange in der Luft zu bleiben und gegebenenfalls sogar einige Kilometer Strecke zu fliegen. Die besten Piloten konnten sich in der herbstlichen Thermik über 3 Stunden in der Luft halten und flogen dabei Dreiecke von bis zu 50 km Länge in Höhen von bis zu 1.500 Metern über Grund.

Teilgenommen haben 31 Piloten der Nordbayerischen Drachenflieger, der Drachenflieger Göräuer Anger und der Bamberger Gleitschirmflieger. Da einer der Piloten sogar aus Österreich kam, könnte man den Wettbewerb sogar als „international“ bezeichnen. Bei den Starrflüglern gewann Udo Görzen aus Heiligenstadt, bei den Drachen Reinhard Elbel aus Oberkonnorsreuth (Bayreuth) und bei den Gleitschirmen Wolfgang Huberth aus Wohnsgehaig (Mistelgau). Die Verwertung errangen in diesem Jahr die „Nordbayerischen Drachenflieger“ knapp vor den Drachenfliegern Göräuer Anger“.

Einige der Zuschauer nutzten die Gelegenheit, um sich von einem der Tandempiloten mit in die Luft nehmen zu lassen und genossen so den Blick über Oberfranken.

Am Samstag-Abend wurden beim gemeinsamen Grillen auf dem Fluggelände die Flug-



1. Platz Drachen: Reinhard Elbel aus Oberkonnorsreuth (Bayreuth), links blaue Jacke mit rotem Kragen) 1. Platz Starrflügel: Udo Görzen aus Heiligenstadt, Bildmitte, schwarzer Pullover) 1. Platz Gleitschirm: Wolfgang Huberth aus Wohnsgehaig (Mistelgau), links der Mitte, erste Reihe, weißes T-Shirt.



Mit dem Starrflügel über Siegritz



Die Pokale und Starrflügel dahinter



Flug mit dem Tandem-Gleitschirm

taktiken ausgiebig diskutiert und beim anschließenden Lagerfeuer die Strategien für den nächsten Tag festgelegt. Interessierte können sich im Internet unter www.nbdf.de informieren – dort finden sich auch weitere Bilder zum Wettbewerb.

Ernst Lehmann

Wertung

Drachen FAI 1

Platz	Name	Gerät	Punkte
1.	Reinhard Elbel WW	Supersport	1.398
2.	Sabine Mayr-Kießling	Impuls	848
3.	Manfred Uttenreuther	Wills-wing XC	820

Starrflügel FAI 5

1.	Udo Genen	Exxtacy	12.425
2.	Joachim Geiqer	Exxtacy	8.106
3.	Karlheinz Vogel	kess	6.670
4.	Hubert Moritz	Exxtacy	4.906
5.	Ernst Lehmann	koress	4.799

Gleitschirm FAI 3

1.	Wolfgang Huberth	Ainvave Fusion	2,111
2.	Volker Schmidt	Nova Radon	1.559
3.	Harry Eichenmüller	Gin Bolero	1.455
4.	Gerhard Kreuzig	Nova	1.366
5.	Daniel Heumann	Radon M	1.260

Gleitschirm- und Drachen-Beschriftungen. Perfekt und sicher.
 Infos: +49(0)91051 63676 www.gh-werbeschriftungen.de

Spannender alpiner Dreikampf: Der ‚Grazi-Man 2005‘

Jährlich im August veranstalten der Gleitschirmclub Albatros und Riap Sport Bad Reichenhall den alpinen Dreikampf ‚Grazi-Man‘ (benannt nach dem Hüttenwirt der Zwiesel Alm, Pankraz Potschacher), einen Staffeltwettbewerb bestehend aus den Disziplinen Mountainbike, Berglauf und Gleitschirmfliegen. Das Wetter hatte ein Einsehen, es herrschte während des eigentlichen Wettkampfs strahlender Sonnenschein. Insgesamt 123 Bergsportler hatten sich angemeldet, entweder als Mannschaft, bestehend aus je einem Athleten pro Disziplin, oder als Einzelstarter, welcher alle drei Kategorien alleine hintereinander absolviert.

Los ging's um 11:00 Uhr in Karlstein/Bad Reichenhall am Offizienheim – von hier aus wurden die Mountainbiker zur Höllenbachalm geschickt. Wie im Vorjahr konnte Andreas Ortner vom Team SC Anger die 6.5 km lange Strecke (400 Höhenmeter) als



schnellsterhintersich bringen, in einer Fahrzeit (20:32 min.), die nur wenige Sekunden über dem von ihm gehaltenen Streckenrekord liegt.

Bei den Bergläufern, sie hatten nach dem ‚fliegenden Wechsel‘ auf der Höllenbachalm etwa 650 Höhenmeter bis zur Zwieselalm zurückzulegen, setzte sich wie im Vorjahr das österreichische Nationalkadermitglied Alfred Mandl (Team ‚Leingruber Personal‘) mit einer Zeit von 30:00 min. durch. Beim Wechsel lediglich als siebter gestartet, konnte er gegenüber dem Berglauf-Zweitplatzierten Daniel Pickl von der führenden Mannschaft SC Anger, lediglich 13 sec. gutmachen.

Nach dem Berglauf-Abschnitt waren nun die Paraglider an der Reihe. Die diesjährigen Wetterverhältnisse ließen es zu, dass ohne Unterbrechung, also ebenfalls in einem fliegenden Wechsel der ‚Staffelstab‘ an den Gleitschirmpiloten übergeben wurde. Nach dem Start von der steilen Wiese unterhalb des Kaiser-Wilhelms-Hauses ging es in Minimalzeit auf direktem Weg Richtung Tal (900 Höhenmeter). Im Anschluss an die Landung am Bolzplatz/Karlstein hatte dann der Pilot vor dem Ziel noch eine kurze Laufstrecke zurückzulegen, die sich umso weiter verkürzte, je mehr Landepunkte erreicht wurden. Dieser ‚integrierte Ziellandewettbewerb‘ war besonders interessant für die zahlreich erschienenen Zuschauer, da inner-

halb einer Stunde knapp 50 Gleitschirmpiloten einlandeten.

Als Erster ins Rennen wurde Tobias Schreiner (seines Zeichens Zweiter in der Sportklasse des diesjährigen OLCs) geschickt, der die Führung bis ins Ziel nicht mehr abgab und so seinem Team SC Anger den Gesamtsieg sicherte. Der Gleitschirmprofi Christian Amon holte zwar mit der besten Flugzeit und einer Punktlandung noch eine knappe Minute auf, er fing damit aber noch lediglich Rolf Wagner (Zweiter in der Juniorwertung des OLC 2005) ab, der hinter Amon und vor Schreiner die zweitbeste Flugzeit für sich verbuchte.

Somit lautet das Endergebnis beim Grazi-Man 2005 in der Mannschaftswertung der Herren-Teams: 1. SC Anger (Ortner/Pickl/Schreiner), 2. Leingruber Personal (Schwaiger/Mandl/Amon), 3. Burger Kings (Angerer/Brettl/Wagner). In der Damenwertung flog Ursula

Pötsch den Sieg für ihre Mannschaft ‚Grenzenlos Reisen‘ ungefährdet nach Hause. Bei den Einzelstartern, also den Teilnehmern, die nicht als Mannschaft zum Wettkampf antraten, sondern die drei Disziplinen im ‚Alleingang‘ bestritten, holte sich (wie schon 2003 und 2004) Wolfgang Nöhrig aus Marzoll den ersten Platz vor Markus Stumpf und Pele Fassbender (dem ‚Dauerzweiten‘ der letzten Jahre).

Zur Siegerehrung am Nachmittag konnte der Organisator Martin Dufter von Riap-Sport und der Vorstand des Gleitschirmclubs Albatros Klaus Wallner ein mehr als positives Resümee ziehen:

„Die Teilnahme von vielen prominenten Sportlern belegt den hohen Stellenwert, den der Wettbewerb im Alpensportbereich mittlerweile einnimmt. Dabei geht der Bekanntheitsgrad nun schon weit über den regionalen Charakter hinaus – viele Wettbewerber haben eine Anreise von mehreren hundert Kilometern in Kauf genommen.“

Mit der Siegerehrung wurde die Veranstaltung aber noch lange nicht beendet, die letzten Besucher saßen bis spät in den Abend in und vor den Bewirtungszelten! Und so wird es bestimmt auch im nächsten August wieder eine Neuauflage geben, den Grazi-Man 2006 ...!

Hans Weber

IMPRESSUM

Herausgeber:

Deutscher Hängegleiterverband eV, IO im DAeC,
Fachverband der Drachentflieger und Gleitsegler in der
Bundesrepublik Deutschland
Postfach 88, 83701 Gmund am Tegernsee

DHV homepage:
<http://www.dhv.de>

e-mail DHV:
dhv@dhv.de

Telefonnummern
Zentrale: 08022/9675-0
Fax 08022/9675-99

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

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

Sport
08022/9675-50
Info-fo: 08022/9675-55
e-mail: sport@dhv.de

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

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

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

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

Redaktion:
Klaus Tänzler (verantwortlich)
Sepp Gschwendtner, Benedikt Liebermeister

Gestaltung und Anzeigen
Renate Miller (renate@miller-grafik.de)

Erscheinungsweise:
6 Ausgaben pro Jahr

Preis: Im Mitgliedsbeitrag des DHV enthalten.

Anzeigen: Bedingungen und Anzeigenpreise bei der
DHV-Geschäftsstelle erhältlich oder unter
www.dhv.de/typoimediatdaten.2462.0.html

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

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

DHV:

vertreten durch Charlie löst – 1. Vorsitzender

Vereinsregister-Nummer: AG München Vereinsregister 9767

Umsatzsteueridentifikationsnummer: DE 131 206 095

Druck und Repro:

Mavr Miesbach, Am Windfeld 15, 83714 Miesbach

Papier: chlorfrei

Auflage: 32.500

Titel: Andreas Becker

Gleitschirm

Internationale Wettbewerbe

World-Cup Brazil	18.03.-25.03.06		
3. int Deutsche Meisterschaft	12.05.-19.05.06	Berchtesgaden	SMast@dhv.de
World-Cup Austria	20.05.-27.05.06		
int. BaWü	02.06.-05.06.06	Oppenau	
Europameisterschaft	01.07.-15.07.06		
World-Cup Switzerland	05.08.-12.08.06		
World-Cup Slovenia	02.09.-09.09.06		
World-Cup Finale Reunion	04.11.-11.11.06		
FAI-Wettbewerbskalender	http://events.fai.org/paragliding/calendar.aspx http://events.fai.org/paragliding/calendanasp		

Deutsche Meisterschaft

3. int. Deutsche Meisterschaft	12.05.-19.05.06	Berchtesgaden	SMast@dhv.de
--------------------------------	-----------------	---------------	--------------

Gleitschirm Liga (vorläufige Termine)

Bayrische Meisterschaft	29.04.-07.05.06	Rottach-Egern	SMast@dhv.de
Deutsche Meisterschaft	12.05.-19.05.06	Berchtesgaden	SMast@dhv.de
Veltins Cup	15.06.-18.06.06	Pinzgau	SMast@dhv.de

Landsmeisterschaften (vorläufige Termine)

Bayrische Meisterschaft	29.04. - 07.05.06	Rottach-Egern	SMast@dhy.de
HLB-Hessische Meisterschaft	20.05. - 28.05.06	Greitenburg	
BOK	02.06. - 05.06.06	Oppenau	

Drachen

Internationale Wettbewerbe 2005/2006

FAI-Wettbewerbskalender			http://events.fai.org/hgpg/civi-calendar.asp
Australien Free Flight Festival	30.12. -02.01.06	Bright/Victoria (AUS)	www.xcflight.com
Bogong Cup	07.01 -14.01.06	Bright/Victoria (AUS)	www.xcflight.com
US-Nationals-Fiytec-Championship	16.04 -23.04.06	Groveland-Florida USA	www.questairforce.com
WM-Damen und Starre 2006	18.05. -27.05.06	Groveland-Florida USA	www.ouestairforce.com
Europameisterschaft 2006 FAI Class 1	16.06. - 30.06.06	Onatiia-Buzet IHR)	www.cubeorogramming.com/HomoVolans

Deutsche Meisterschaft 2006

German Open 2006	noch kein Termin für 2006	Ort noch offen	
Liga 2006			
noch keine Termine			
Sonstige Wettbewerbe 2005/2006			
Ladies Open Distance ChalL	11.12.-16.12.2005	South Atrica	www.pottiesbnb.co.za

www.jenair.de
Saalbahnhofstraße
07743 Jena
Tel.: D-(0)3641-825900

Fly
41
Smile

JEN AI
Paragliding

Vereinsschulung vor Ort
Fliegershop online
Finanzierung ab 0%

Parattv

Flugschule Parafly Stubaital GmbH

Hans-Peter-Eiter
Moos 18
A-6167 Neustirt/Stubaital
43 52263344
Fax: ++43-5226.3371
flugschute@parafly.at

VaX-a

Günstige Ferienwohnungen In Landeplatz-Nähe.



Jetzt gratis DVD aber 5thulung/Reisen '05

Das DHV-Versicherungsprogramm für Hängegleiter und Gleitsegel

(für UL im Internet www.dhule 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 260,- Selbstbeteiligung (SB), 35,60 ohne SB

Nur Gleitsegel:

25,40 € bei 250,- SB, 30,50 E 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 berechtigte Dritte und inkl. zugelassenem Schleppbetrieb. Keine Gerätekenzeichnung. Keine Geräteanmeldung. Für Versicherungsfälle in Dänemark vorgeschriebene Deckung ohne Mehrprämie.

Für alle Mitgliedsvereine kostenlos

EM Vereins-Haftpflicht

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

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

Veranstalter-Haftpflicht

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

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

Boden-Unfall für Startleiter

Deckungssumme:

2.500,- € bei Tod

5.000,- bei Invalidität.

Umfang: Tätigkeit als vom Mitgliedsverein beauftragter Startleiter.

1

ED 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: Luftfrachtrührer, Halter und berechtigter Benutzer.

Jahresprämie inkl. Vers.-Steuer 1
560,- €

Flug-Unfall Tod und Invalidität

Deckungssumme: 2.500,- € bei Tod, 5.000,- bei Invalidität.

Umfang: Verdreifachung möglich. Mitversichert: 24-Stunden-Risiko gemäß AUB inkl. anderer Sportarten, Straßenverkehr, Arbeitsplatz.

Jahresprämie inkl. Vers.-Steuer
23,10 E

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

Jahresprämie inkl. Vers.-Steuer
33,20

M Flug-Unfall Tod und Invalidität 500 % Progression

Mitversichert: 24-Stunden-Risiko gemäß AUB inkl. anderer Sportarten, Straßenverkehr, Arbeitsplatz.

Deckungssumme: 2.500,- € bei Tod, 25.000,- € bei Invalidität, 125.000,- € bei Vollinvalidität.

Jahresprämie inkl. Vers.-Steuer
76,- C

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

Jahresprämie inkl. Vers.-Steuer
136,- €

Für alle Mitglieder kostenlos

IM Bergungskosten

Deckungssumme: 2.500,- €

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

ES 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.

B Flug-Unfall nur Invalidität

Deckungssumme: 6.000,- €

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

Jahresprämie inkl. Vers.-Steuer
6,60 E

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

Jahresprämie inkl. Vers.-Steuer
16,50

EM Flug-Unfall Passagier

Deckungssumme: 2.500,- € bei Tod, 5.000,- € bei Invalidität.

Umfang: Verzehnfachung möglich

Jahresprämie inkl. Vers.-Steuer
13,30 €

Flug-Unfall Passagier nur in Österreich

Deckungssumme: 40.000,- € bei Tod und Invalidität

Jahresprämie inkl. Vers.-Steuer
47,80€

Für alle Mitglieder und Mitgliedsvereine kostenlos

Gelände-Haftpflicht

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

Umfang: Halter von Hängegleiter- und Gleitsegelgeländen.

Startwinden-Haftpflicht

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

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

Ohne Personenschäden im geschleppten Luftfahrzeug.

Startwinden-Haftpflicht

Zusatzdeckung inkl. Personenschäden im geschleppten Luftfahrzeug.

Jahresprämie inkl. Vers.-Steuer
33,20

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

Deckung: weltweit oje Europa ¹¹ Deutschland Österreich

Suche und gewinne einen ADDICT !!!

Suche den Addict n diesem Foto und gewinne einen Neuen!

In diesem Foto ist ein Addict-Pilot versteckt.

Er/. Sie ist sehr klein, gerade mal ein Pixel gross.

Um zu gewinnen musst du auf unsere Website [.flyozonac.com](http://www.flyozonac.com) gehen.

75

A PHOTO CREDIT

ADDICT Kir Streckenflug-Junkies

„When the going gets raue, the Addict gets
- Handling, das süchtig macht, schon beim ersten Flug fühlst du dich wohl
- Ausgewogen und perfekt, bestechend vor allem wehn es so richtig zur Sache geht
- Lind Leistung, die dich nach vorne bringt

Hol dir die neue Droge jetzt!

abbict



die Freeride-ZukunftL >

M AEROSPORT International
D-83065 Brennenburg Tel. +49 (0) 80 34 -10 34
www.aerosport.de Info@aerosport.de



OZONE
WWW.FLYOZONE.COM