

B 5591 F

April/Mai 2006

# ***DHV-info***

**Das Magazin für Drachen- und Gleitschirmflieger**

**139**





# DHV Performance Center

## Die Profi-Gleitschirrnflugschulen

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

### Hessische Gleitschirmschule Frankfurt No<sup>t</sup> Sport Soolsc<sup>h</sup>nie<sup>a</sup> Grlw

Breslauerstraße 12  
35096 Niederweimar/ Marburg  
Tel: 06421(12345  
Fax: 06421/77455  
www.hotspot.de  
info@hotspot.de

**HOT SPOITZ**

Der Flugtechnikteil des Performance Trainings findet über Wasser statt!

### Rhöner Drachen- und Gleitschirmflugschule, Wasserkuppe GmbH

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



### Harzer Gleitschirmschule

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



### Flugschule Siegen

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

[01Flugschule Siegen](#)

### 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

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



Der Flugtechnikteil des Performance Trainings findet über Wasser statt

### Flugschule Goppingen

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

ausschule  
göppingen

### Sky-Team Paragliding

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



### Flugschule Chiemsee GmbH

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

**FLUGSCHULE -  
-01-1E1SEE**

### Süddeutsche Gleitschirmschule

#### Paragliding Performance Center Chiemsee

Am Balsberg  
83246 Unterwiesing  
Tel: 08641/61826  
Fax: 08641/61826  
www.einfachfliegen.de  
info@einfachfliegen.de

**geR&I.LE**

### Flugzentrum Ruhpolding

#### Hotz- 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  
08042/9486  
Fax: 08042/4831  
www.adventure-sports.de  
info@adventure-sports.de

**gootture-sporte**

a -

### 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.klewenal.de  
mail@klewenal.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-mergentaler.de  
flugmergen@aol.com

Gleitschirmschule  
Martin Mergenthaler

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



### Flugzentrum Bayerwald

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



### Flugschule Achensee

#### Eki Meute GmbH

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



### Sky Club Adria Walte<sup>r</sup> Schrempf

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

### rh,rehue Aggymd

Franz Rehr  
Dachstein 52  
A-8972 Ramsau  
Tel: 0043/3687/81880 o. 82568  
Fax: 0043/3687/818804  
www.aufwind.at  
office@aufwind.at  
Der Flugtechnikteil des Performance Trainings findet über Wasser statt



### Euro-Flugschule Engelberg

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

**.ogsulf  
e wozwg.-**

### Papillon

Harald Huber  
rue de reglie  
F-68470 Felling  
Tel: 0033/38982.7187  
Fax: 0033/38982.7187  
www.papillon-web.de  
harl@papillon-web.de

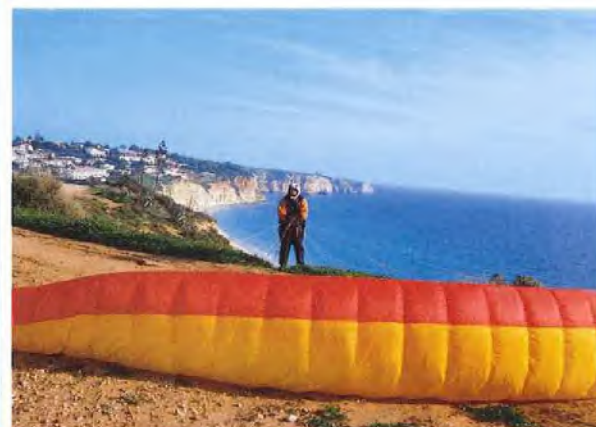




Seite 16, Fotowettbewerb



Seite 34, Streckenfliegen



Seite 24, Fluggebiet Portugal

- WICHTIG-NEU-KURZ**  
Neuigkeiten und Wissenswertes
- NEU AUF DEM MARKT**  
Neues von den Anbietern
- 16 FOTOWETTBEWERB**  
Die Sieger und weitere Impressionen
- 24 FRÜHLING IN PORTUGAL**  
Soaren am Atlantik
- 30 HOCHRIES FÜR GENUSS- UND STRECKENFLIEGER**  
Bei Nordwest geht die Hochries
- 34 STRECKENFLIEGEN BEGINNT IM KOPF**  
Vorbereitung und Flugplanung
- 40 VORFAHRT ODER AUSWEICHPFLICHT?**  
Miteinander fliegen statt gegeneinander
- 44 FIT IN DIE FLUGSAISON**  
Eine sportmedizinische Untersuchung
- 48 BODY DOPING**  
Leistungssteigerung durch Ernährung
- 52 SICHERHEIT UND TECHNIK**  
Nachrichten
- 53 NFGH**  
Offizielle Nachrichten für Drachen- und Gleitschirmflieger
- 4 WETTER**  
Föhn - wie erkenne ich ihn?
- 58 SCHLEPP IM VORALPENLAND**  
Alter Militärflugplatz in Greiling neu genutzt
- 60 ZUR SICHERHEIT VON WETTBEWERBSDRACHEN**  
Statements von Fachleuten

- 63 DHV-JUGEND**  
Die Events 2006
- 64 BLICK ÜBER DEN TELLERRAND**  
Interview mit dem mehrmaligen Weltmeister Manfred Ruhmer
- 68 DHV-RESSESEMINAR**  
Großes Interesse für Öffentlichkeitsarbeit
- 72 VEREINSNACHRICHTEN**  
Nachrichten der Vereine
- 80 LESERBRIEFE**
- 82 TEST**  
Ergebnisse der neuen Musterprüfungen
- 95 WETTBEWERBE**  
Seniorencup 2005 - eine Nachlese  
Nachrichten und Termine

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



Titel: Oliver Barthelmes  
in Bright (Mystic Flight  
Park) Australien

„Um Himmels willen“, so heißt die ARD Serie, in der die Flugschule Klaus

[illegible]

Der Landkreis Fulda wirbt auf seiner Internetseite [www.fulda-online.de/2002\\_tourismus/index.html](http://www.fulda-online.de/2002_tourismus/index.html) neben dem barocken Fuldaer Dom auch mit Paragleitern. Anbei ein Screenshot des Internetauftritts auf der Titelseite des Landkreises Fulda.

**Wir begrüßen herzlich**

Der Flughafen Innsbruck ist aufgrund des nördlich steil aufragenden Karwendelgebirges auch für Berufspiloten nicht einfach anzufliegen. Gleichzeitig wird das Gebiet von Segelfliegern, Drachenfliegern und Gleitschirmfliegern genutzt. Ein neues Abkommen zum Flugbetrieb rund um Innsbruck wurde im Januar 2006 zwischen der Austrocontrol und dem Österreichischen Aeroclub abgeschlossen. Der Vertrag regelt die Mitbenützung von Bereichen der Kontrollzone. Betroffen sind insbesondere die Fluggelände „Innsbrucker See-grube“ und „Patscherkofel“ sowie die Streckenflüge entlang der „Nordkette“. An der „Nordkette“ besteht das Segelfluggelände B, dass teilweise auch von Drachen- und Gleitschirmpiloten mitgenutzt werden kann. Der Betrieb ist nur erlaubt, wenn das Segelfluggelände aktiviert ist und die Thermikverhältnisse einen Streckenflug zulassen. Wichtig: Die Aktivierung ist zu erfragen über ATIS (Tel: 051703 / 4631) oder 126,025 Mhz. Die max. Flughöhe beträgt 11.000 ft. Teilbereiche sind nur für örtliche Vereinsmitglieder erlaubt. Die in der Kontrollzone liegenden Landeplätze dürfen nur nach Höhenabbau direkt am Hang angefliegen werden. Ein Flug mit großer Höhe ins Inntal hinein ist verboten und gefährdet alle Fluggebiete. Infos unbedingt bei den örtlichen Clubs erfragen. Die Gebietskarte und weitere Infos kann man sich unter [www.dhv.de](http://www.dhv.de) unter News (28.3.2006) herunterladen.

Die Delegierten der DHV-Jahrestagung 05 hatten das DHV-Lehrteam um Überprüfung der Ausbildungsrichtlinien zur B-Lizenz für Hängegleiter gebeten. Hintergrund war der Antrag des Drachenfluglehrers Helmut Bonertz, der bei den in der B-Ausbildung zu absolvierenden Überlandflügen eine Gleichstellung von Drachen und Gleitschirmen gefordert hatte. Die DHV-Kommission hat nun auf Empfehlung des DHV-Ausbildungs-Fachausschusses (Lehrteam) einer Änderung bei der B-Lizenz-Praxisausbildung zugestimmt. Der Streckenflug im Flugauftrag der Flugschule, der die Praxisausbildung zur B-Lizenz abschließt, wird mindestens auf 10 km Flugstrecke festgelegt. Bisher galten 10 km für Gleitschirm und 20 km für Drachen. Die nur noch geringen Leistungsunterschiede zwischen modernen Standardgleitschirmen und Standarddrachen haben eine Angleichung erforderlich gemacht. Die Erfahrungen mit dem Streckenflug in der B-Schein-Ausbildung seit dessen Einführung 2003 haben gezeigt, dass eine Mindeststrecke von 10 km als ausreichend anzusehen ist. Die Neuregelung gilt ab dem 1. März 06, die Ausbildungs- und Prüfungsordnung für Hängegleiterführer wird entsprechend geändert.

## Verbesserte Konditionen bei Sixt

Ab sofort stehen allen DHV-Mitgliedern neue und sehr viel bessere Konditionen bei Sixt zur Verfügung. Tarife siehe [www.dhv.de](http://www.dhv.de) unter Service/Download.

Die Buchungen erfolgen wie gewohnt unter Angabe der Kundennummer 9904062 entweder telefonisch unter 01805/252525 oder über [www.e-sixt.de](http://www.e-sixt.de). Dort zum Schnelleinstieg - ganz unten auf der Website - auf Firmenkunden. Beim Login Kundennummer 9904062 und das Passwort "flieger" eingeben. Man kann zwischen PKW- und LKW-Anmietungen wählen. Am Wochenende bietet Sixt allen Kunden manchmal günstigere Raten an, die ab Freitag 12.00 Uhr bis Montag 09.00 Uhr gelten.

## 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: [dhvschleppbueroedhv.de](mailto:dhvschleppbueroedhv.de).

## Revisionszeiten der Seilbahnen

Fast jedes Jahr wurden die Revisionszeiten der deutschen Seilbahnen im Info veröffentlicht. Da diese Zeiten oft erst sehr spät erscheinen und auch z. B. durch viel Schnee, verschoben werden, ist es am besten im Internet unter [www.seilbahnen.de](http://www.seilbahnen.de) für Deutschland oder [www.seilbahnen.at](http://www.seilbahnen.at) für Österreich nachzuschauen. Für die Schweiz unter [www.seilbahnen.org](http://www.seilbahnen.org).

## Rechtsberatung

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



# CEN-Norm bleibt unkontrolliert

Der DHV hatte sich an der Erarbeitung der CEN-Norm für Gleitschirmflugtests unter der Voraussetzung beteiligt, dass auch ein Kontrollsystem geschaffen wird, welches die korrekte Anwendung der Norm sicherstellt. Bei der Jahrestagung der EHPU (European Hang Gliding and Paragliding Union) im Februar 2006 fand jedoch der britische Vorschlag für ein EHPU-Kontrollsystem nicht genügend Unterstützung. Der französische Verband vertrat die Auffassung, das freie Spiel der Kräfte im Markt entwickle ausreichende Kontrollfunktion. Deshalb sei es kein Problem, dass jeder Hersteller die Erfüllung der Norm selbst attestieren könne, oder wenn sich konkurrierende Prüfstellen in der Prüfqualität gegenseitig unterbieten.

Der DHV teilt diese Auffassung nicht. Die Hoffnung: "der Markt wird es schon richten" ist in einer solch wichtigen Frage der Flug-sicherheit unangebracht. Die Rechtslage in Deutschland verlangt auch künftig, dass nur Gleitschirme zum Einsatz kommen, die von einer LBA-anerkannten und überwachten Prüfstelle entsprechend der Lufttüchtigkeitsforderungen des Luftfahrtbundesamtes geprüft sind. Das DHV-Gütesiegel hat Vertrauen geschaffen. Und es hat seine Fähigkeit bewiesen, mit der dynamischen technischen Entwicklung Schritt zu halten. Es hat einen wichtigen Anteil am hohen Sicherheitsstandard und der positiven Entwicklung des Flugsports. Der DHV wird seinen Service für die Piloten aufrechterhalten, die Gütesiegelarbeit fortsetzen und er will sich von der unkontrollierten CEN-Welt fern halten. Denn es ist absehbar, dass es unzutreffende Werbeaussagen in Verbindung mit CEN geben wird.

Ob CEN drin ist, wo CEN drauf steht, wird von niemandem überwacht. Und die Experten wissen es: eine Video-Dokumentation von Testflügen reicht als Beleg nicht aus, weder dafür dass der Gleitschirm die Norm erfüllt hat, noch dass er den Anforderungen einer bestimmten Klassifikation genügt. Denn der Testpilot kann das Testresultat beeinflussen, ohne dass dies im Video erkennbar ist. Deshalb kommt es auf die Neutralität des Testpiloten an.

Bei den DHV-Prüfungen fliegen zwei, bei Bedarf auch drei, neutrale Testpiloten unabhängig von einander den Gleitschirm, um das Prüfergebnis zu ermitteln. Dass Gütesiegel drin ist, wenn Gütesiegel draufsteht, überwacht der DHV, in dem er Produkte vom Markt kauft und untersucht.

Das DHV-Gütesiegel ist weltweit anerkannt und es gibt in keinem Land rechtliche Vorschriften, welche statt dem Gütesiegel die Einhaltung der CEN-Norm fordern.

Der französische Verband beabsichtigt lediglich folgende verbandsinterne Einschränkung einzuführen: Nach einer Übergangszeit von 2 Jahren sollen die Flugschulen, welche die Bezeichnung FFVL-anerkannte Flugschule führen wollen, als eine der Voraussetzungen hierfür nur mehr CEN-getestete Schirme in der Schulung verwenden.

Der DHV hat seine Zusammenarbeit mit Alain Zoller beendet, dessen Firma Air Turquoise wird künftig CEN-Tests anbieten und zugleich als Händler von Gleitschirmen auftreten. Der DHV sieht darin eine Interessens-kollision.

*Siehe auch Leserbrief Seite 80.*



# Warum es beim Gütesiegel bleibt

## Die Fakten zu CEN

**In der Diskussion über die Bedeutung von CEN-Normen für Gleitschirme herrscht oft Unklarheit. Hier sind zum besseren Verständnis die Fakten und Argumente zusammengetragen.**

### Die Rechtslage in Europa

Gleitschirme und Flugdrachen sind von den gesetzlichen Europäischen Anforderungen an die Lufttüchtigkeit von Fluggeräten und Flugausrüstung ausgenommen. Somit gelten für diese Fluggeräte in den europäischen Staaten weiterhin die nationalen Vorschriften, welche in den einzelnen Ländern stark differieren. In Deutschland und Österreich sind gesetzliche Lufttüchtigkeitsforderungen einzuhalten. Die neue CEN-Norm für Gleitschirmflugtests ist hier nicht relevant. In anderen Ländern, z.B. in Frankreich, gibt es überhaupt keine gesetzlichen Anforderungen.

### Welche rechtliche Bedeutung haben DIN- oder CEN-Normen?

Wenn die Einhaltung von DIN oder CEN-Normen gesetzlich gefordert wird, erhalten die Normen rechtliche Bedeutung, weil sie Ausführungsbestimmungen eines Gesetzes sind. Man spricht vom geregelten Normen-Bereich.

Fehlt eine gesetzliche Grundlage spricht man vom ungeregelten Normen-Bereich. In diesem sind die Gleitschirm-CEN-Normen. Es gilt das Prinzip der Freiwilligkeit, niemand muss die Norm beachten. Aber die Einhaltung von freiwilligen Normen kann dem Hersteller bei der Abwehr von etwaigen Schadensersatzklagen helfen, in Ländern in denen es keine staatliche Mindestanforderungen an das Produkt gibt.

### Wer ist der Normengeber?

Erarbeitet werden Normen von den „interessierten Kreisen“ der Industrie, manchmal unter Einbeziehung von Verbänden, unter dem Dach des nationalen Normeninstituts (in Deutschland DIN) oder dem des Europäischen Normeninstituts, European Committee for Standardization (CEN).

Die Gleitschirm-CEN-Normen sind von einigen Gleitschirm-Herstellern zusammen mit einigen nationalen Fachverbänden erarbeitet worden. Der DHV hat mitgewirkt, konnte aber in wesentlichen Fragen keine Mehrheit finden, zum Beispiel dafür, die CEN-Norm im geregelten Bereich anzusiedeln.

### Die Gleitschirm-CEN-Normen sind keine Vorschrift

Normalerweise erlässt der nationale Gesetzgeber oder der europäische Gesetzgeber für sicherheitsrelevante Bereiche Vorschriften. Es sind dann entweder von Behörden erarbeitete Vorschriften zu erfüllen oder es wird die Beachtung von Normen vorgeschrieben. So gibt es beispielsweise europäische Vorschriften für Spielzeug, Maschinen oder persönliche Schutzausrüstung, die auf CEN-Normen verweisen. Solche Produkte dürfen nur dann in den Verkauf

gebracht werden, wenn der Hersteller oder Händler die gesetzlich vorgeschriebenen Konformitäts-Bewertungsverfahren eingehalten hat und es gilt die CE-Kennzeichnungspflicht. Dass in diesen Bereichen nur Produkte mit CE-Kennzeichen auf den Markt kommen, wird vom Gewerbeaufsichtsamt sporadisch kontrolliert. Beispielsweise dürfen Flugsporthelme, weil sie von der gesetzlichen Europäischen Vorschrift für Persönliche Schutzausrüstung (PSA) erfasst sind, nur in Verkauf gebracht werden, wenn das CE-Kennzeichen angebracht ist. Voraussetzung dafür ist die EU-Baumusterprüfung des Helms durch ein gesetzlich zugelassenes Prüfinstitut entsprechend der CEN-Norm für Flugsporthelme. Gleiches gilt für einige Produkte der Bergsportausrüstung.

Für Gleitschirme hat der Europäische Gesetzgeber keinerlei Vorschriften erlassen. Die Anwendung der Gleitschirm-Normen ist freiwillig. Wer die Konformität eines Gleitschirms mit der Norm bestätigen darf, ist nicht geregelt. Der französische Verband vertritt die Auffassung, dass man dem Hersteller die Hersteller-Selbstzertifizierung, wie sie im ungeregelten Bereich üblich ist, nicht verwehren kann. Jedenfalls ist ein „zugelassenes Prüfinstitut“ gesetzlich nicht erforderlich. Es gibt kein geschütztes Prüfzeichen, die CE-Kennzeichnung ist nicht erlaubt. Und niemand kontrolliert, ob ein Produkt die Norm tatsächlich erfüllt, wenn dies in Werbeaussagen behauptet wird.

Es ist kurios: In der Europäischen „Normen-Hierarchie“ sind die Flugsporthelme höher angesiedelt als die Gleitschirme!

### Die rechtliche Situation in Deutschland

Die CEN-Normen für Gleitschirme haben in Deutschland keine rechtliche Bedeutung. Das deutsche Luftrecht schreibt die Musterprüfung durch eine LBA-anerkannte Prüfstelle entsprechend der LBA-Lufttüchtigkeitsforderungen vor. Der DHV ist LBA-anerkannte Prüfstelle und wird vom LBA überwacht.

Der DHV gestattet dem Hersteller die Kennzeichnung von DHV-geprüften Produkten mit den DHV-Gütesiegel nur dann, wenn er, über die gesetzlichen Anforderungen hinaus, zusätzliche DHV-Sicherheitsbestimmungen einhält. Dazu zählen Qualitätsforderungen an den Herstellungsbetrieb. Der DHV kontrolliert außerdem, ob die am Markt befindlichen Fluggeräte mit DHV-Gütesiegel dem geprüften Muster entsprechen.

Nachteile für die ausländische Gäste bringt die deutsche Rechtslage nicht, weil Gastflieger in Deutschland die Flugausrüstung verwenden dürfen, die im Heimatland erlaubt ist.

Bestehen inhaltlichen Unterschiede zwischen den CEN-Normen für Gleitschirme und den LBA-Lufttüchtigkeitsforderungen?

Die LBA-Lufttüchtigkeitsforderungen sind in einigen Bereichen

strenger als die CEN-Normen. Dies hat dazu beigetragen, dass die CEN-Normen, die sie seit einigen Jahren auf dem Markt sind, auch im Ausland kaum beachtet wurden. Die meisten Hersteller ließen weiterhin ihre Produkte beim DHV entsprechend der LBA-Lufttüchtigkeitsforderungen testen.

Beim CEN-Schocktest (CEN 926-1) genügt es beispielsweise, wenn der Gleitschirm ausgebreitet am Boden liegt und dann mit 60 km/h angezogen wird. Bei der DHV-Prüfung wird er senkrecht voll ausgebreitet in der Luft gehalten, dann wird mit 100 km/h angezogen. Dies bewirkt eine weitaus härtere Schockbelastung. Auch bei der DHV-Belastungsprüfung für Rettungsgeräte gibt es Unterschiede. So wird bei der DHV-Prüfung das selbe Muster 3 mal belastet, während der CEN-Test (CEN 12491) nur je einen Test an zwei baugleichen Muster verlangt. Auf den high-speed-opening Test (freier Fall) des DHV wird bei CEN ganz verzichtet, lediglich die Öffnung bei 28,8 km/h wird hier getestet.

Der DHV-Gurtzeugtest ist bei allen Belastungsgrenzwerten deutlich härter. Im Gegensatz zu CEN (CEN 1651) wird vom DHV die Verbindung Gurtzeug/Rettungsgerät in der Kopfüberposition auch getestet. (Der in Südamerika tödlich verunglückte schwedische Pilot, dessen Verbindung nach erfolgter Rettungsöffnung in Kopfüber-Position riss, hatte leider kein DHV-geprüftes Gurtzeug.) Der DHV hat schon vor sieben Jahren Prüfungen für Protektoren eingeführt, bei der CEN gibt es dafür keine Norm.

Um der Gefahr von Karabinerbrüchen entgegenzuwirken, die aufgrund des Schnapperspiels durch die Schwingungsbelastung im Flug entsteht, hat der DHV nun eine Norm für Karabiner erarbeitet. CEN sieht nichts dergleichen vor.

Nur die neue CEN-Norm für Gleitschirmflugtests (CEN 926-2) entspricht derzeit in den wesentlichen Eckpunkten den bereits seit drei Jahren gültigen LBA-Lufttüchtigkeitsforderungen.

### Wie schnell können Normen an den technischen Fortschritt angepasst werden?

Die Erarbeitung und Weiterentwicklung von CEN-Normen hat sich als enorm langwierig erwiesen. Wobei es eine zusätzliche Schwierigkeit darstellt, die erforderlichen Abstimmungsmehrheiten der „interessierten Kreise“ zustande zu bringen.

Das LBA hingegen hat in der Vergangenheit seine Lufttüchtigkeitsforderungen auf Vorschlag des DHV rasch an die fortwährende dynamische technische Entwicklung angepasst. Leinenserienrisse wurden durch die Einführung des Leinenknicktests beantwortet. Rückenverletzungen sind seit Einführung der Rückenprotektorentests stark zurück gegangen. CEN und sein Vorläufer AFNOR haben bis heute nicht entsprechend reagiert.

Die Verschärfung der LBA-Lufttüchtigkeitsforderungen für die Gleitschirm-Kategorien 1 und 1-2 hat ein positives Echo gefunden. Weitere Fortentwicklungen der Prüfvorschriften infolge der technische Entwicklung werden auch künftig erforderlich sein.

### Warum ist die Neutralität der Testpiloten so wichtig?

Auch bei standardisierten Testmanövern kann der Testpilot das Ergebnis entscheidend beeinflussen, ohne dass dies in der Videodokumentation erkennbar ist. Die DHV-Testpiloten machen zudem in begründeten Einzelfällen von ihrem durch die Lufttüch-

| DHV-WETTERNETZ                  |                                                                                       |                               |
|---------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------|
| Geländename                     | Geländehalter                                                                         | Telefon, Internet, Funk       |
| 07338 Iauschwitz                | Ostthüringer Drachen- und Gleitschirmfliegerverein Saalfeld                           | 0170/7287230                  |
| 21374 Lüdigen                   | Gleitsegelclub Weser                                                                  | 0160/91259530                 |
| 32457 Porta Westfalica          | Delta-Club Wiehengebirge                                                              | 0571/710227                   |
| 35088 Eisenberg                 | DFC Ederbergland                                                                      | 06452/8585                    |
| 35415 Pohlheim                  | Drachenflieger Pohlheim 06403/63706, www.dracheallieger-pohlheim.de, keine Bandansage |                               |
| 36136 Wasserkuppe               | KW( Drachen- und Glensclermliegeverein                                                | 06654/696                     |
| 38640 Rammeisberg               | Harzer Drachen- und Gleitschirm-Verein Goslar                                         | 0170/6728487                  |
| 52245 Sophienhöhe               | Ostwindfreunde                                                                        | 02274/703649                  |
| 55585 Duekoll                   | Näher Gleitschirm-Club                                                                | 0175/5198606                  |
| 57562 Sassenruth                | Drachen- und Gleitschirmfreunde Hellertal                                             | 02744/930349                  |
| 58849 Nordheile                 | GSC Nordheile . + Flugsport Lennetal                                                  | 02352/21265                   |
| 64407 [Au-Fränkisch Grumbach    | Erster Odenwälder Drachenflug-Club                                                    | 0160/8551027                  |
| 64665 Meibokus                  | Erster Odenwälder Drachen-FlugClub                                                    | 06251/983612                  |
| 69198 Ölbeg                     | Bergslätler Drachenflieger                                                            | 0174/1861382                  |
| 69111 Königstuhl                | Kurpfälzer Gleitschirmflieger                                                         | 0176/28577305                 |
| 72258 Slöckerkopf               | Drachen- und Gleitschirmverein Baiersbronn                                            | 07442/121425                  |
| 72393 Schneithalde              | DFC Slarzel                                                                           | 0170/4436907                  |
| 13430 Cstaltstalskipiste Langen | 086 Aalen                                                                             | 0160.3282349                  |
| 74343 Teufelsberg               | Die "1. Hohenhaslachter Finger"                                                       | 07147/922156                  |
| 74544 Einkorn                   | HG-Club "Einkorn Schwäbisch Hall"                                                     | 0791/4992360                  |
| 74847 Finkenhol                 | Delta-Club Moshach                                                                    | 06261/670638                  |
| 75325 Sommerberg                | Enzielflieger Bad Wildbad                                                             | 07081/380212                  |
| 76332 Allhot                    | Die Althokhachen                                                                      | 0170/9865064                  |
| 76530 Merkur                    | Gleitschirmverein Bade 07221/27/577, www.schwarzwaldegeier.de, 433300 MN              |                               |
| 76597 Teufelsmühle              | Drachenflugclub Lallimau                                                              | 0174/6188071                  |
| 76703 Krämer                    | Gleitschclub Kraichthal                                                               | 07250/921228                  |
| 76863 Farlenberg/friels         | Südpfälzer Gleitschirmflieger Club                                                    | 06346/308560                  |
| 77709 KirebbergSpitzfelsen      | Drachen- und Gleitschirmflieger Oberes Ehtal                                          | 07834/4594                    |
| 77728 Oppenau                   | Dopenauer Gleitschirmflieger                                                          | 0160/7129906                  |
| 78148 Hintereck                 | Gleitsegelclub lenticularis                                                           | 07723/5801                    |
| 79102 Schauinsland              | GSC Colibri                                                                           | 07602/1512                    |
| 79183 Kandel                    | DFC Sildschwarthald                                                                   | 97581/22058                   |
| 79215 Gschasi                   | Drachen- und Gleitschirmflieger Oberes Elztal                                         | 0171/9004833                  |
| 79410 Hochblauen                | Hängegleiter Club Regen Blauen                                                        | 07632/828088                  |
| 79736 Rickenbach                | Della-Club Condor                                                                     | 07762/51582, mellerdein.de    |
| 83122 Hochries                  | Gleitschirmclub Hochries-Samerberg                                                    | 08032/8805                    |
| 83661 Brauneck                  | Lenggrieser Gleitschirmflieger                                                        | 0171/8169210                  |
| 33700 Wallberg                  | 06C Tegernseer 131                                                                    | 0160/96543891                 |
| 87459 Breitenberg               | Ostallgäuer HG und GS Markloberdorf und STRATOS Pfeifener GS                          | 0171/8120340                  |
| 93339 Jacherhausen              | 1. Oberpfälzer Drachenfliegerclub Riedenburg                                          | 0160/7841232                  |
| 93453 Hoher Bogen               | 1. Gleitschirmverein Bayerwald                                                        | 09947/2452                    |
| 93462 Osser                     | 1. Gleitschirmverein Bayerwald                                                        | 0160-3523936                  |
| 94541 Büchelstein               | DGC Bayenwald                                                                         | 09908/891191                  |
| 35415 Fohlheim                  | Drachenflieger Bohlheim                                                               | www.drachenfliegerpohlheim.de |
| 75530 Merkur                    | Gleitschirmverein Baden                                                               | www.schwarzwaldegeier.de      |
| 79736 Rickenbach                | Delta-Club Condur                                                                     | vHavrellerehr.de              |
| 83346 Hochfenn                  | Hechtelln-Flieger Bergen                                                              | www.hochfennflieger.bergen.de |



tigkeitsforderungen erlaubten Recht Gebrauch Sicherheitsmängel aufzudecken.

Zitat aus den Lufttüchtigkeitsforderungen:

„3.3.7 Bei jeder Form des Einklappens des Gleitsegels muss zu erwarten sein, dass

- a) durch das Einklappen kein irreversibler Flugzustand auftritt,
- b) im eingeklappten Zustand durch Steuerleinenzug geradeaus gehalten werden kann,
- c) ohne Zutun des Piloten oder nur durch Steuerleinenzug des Piloten das Einklappen beenden wird.“

Es kommt trotz des hohen Entwicklungsaufwands, den die Konstrukteure betreiben, immer wieder mal zu negativen Überraschungen. Im Jahr 2005 erfüllten rund 10% der vorgestellten Muster die DHV-Anforderungen nicht.

## Besteht bei konkurrierenden Prüfstellen die Gefahr, dass diese sich gegenseitig in der Prüfgenaugkeit unterbieten?

Beim DHV-Gütesiegel besteht die Gefahr nicht, weil es nur eine Prüfstelle gibt. Kommen hier die zwei Testpiloten zu unterschiedlichen Ergebnissen wird ein dritter Testpilot eingeschaltet. Die Prüfstelle setzt im Zweifel das strengere Urteil als Ergebnis fest.

Im ungeregelten Bereich, in dem die Gleitschirm-Normen angesiedelt sind, werden weder etwaige Prüfstellen noch die Selbstzertifizierungen der Hersteller überwacht. Der Vorschlag, die EHPU als europäische Überwachungsstelle vorzusehen, fand keine Mehrheit der EHPU-Mitglieder.

Aber auch im geregelten Bereich der Normenwelt scheint es mit der Überwachung nicht so recht zu funktionieren. Prüfungenieure berichten, dass es sogar dort zwischen den einzelnen staatlich zugelassenen Prüfstellen in den verschiedenen Ländern zu erheblichen Unterschieden in der Prüfqualität kommt.

## Blick über den Tellerrand

Bei Computerbildschirmen hat das TCO-Zeichen den größten Stellenwert. Das CE-Zeichen spielt, obwohl gesetzlich vorgeschrieben, keine werbewirksame Rolle. Es bietet zu wenig Verbraucherschutz. Das TCO-Zeichen wird von einem norwegischen Verband vergeben. Seine Prüfkriterien sind streng und sie werden rasch an die technische Entwicklung angepasst. Somit schützt das TCO-Prüfsystem die Gesundheit weitaus besser. Der norwegische Verband hat auch

durch Kontrollen Vertrauen geschaffen. Hingegen hat sich bei Tests einer Computer-Zeitschrift gezeigt, dass bei vielen Bildschirmen mit CE-Zeichen die gesetzlich vorgeschriebene Norm nicht erfüllt war.

Ein anderes Beispiel zeigt sich bei der Bergsportausrüstung. Hier spielt das Prüfzeichen des Verbandes UIAA eine wichtigere Rolle als das CE-Zeichen. Das Prüfzeichen des Verbandes UIAA findet weltweit Anerkennung, obwohl die Normen des UIAA nicht gesetzlich verpflichtend sind. Dipl. Ingenieur Volker Kron, Bergsportsachverständiger des TÜV schreibt: „Heute hat die UIAA ihre Funktion vor allem als Kontrollinstanz, bzw. als Zugpferd, da sie Änderungen wesentlich rascher umsetzen können als die CEN.“

## Die Zukunft des DHV Gütesiegels

Der DHV orientiert sich an den Wünschen seiner Mitglieder. Auch die letzte repräsentative Mitgliederbefragung hatte gezeigt: Die Arbeit des DHV für die Flugsicherheit ist ein wesentlicher Wunsch und zentraler Auftrag an den DHV. Es gilt auch weiterhin der Beschluss der DHV-Jahrestagung 1999:

„Das heutige System der verbindlichen Musterzulassung der Gleitsegel und Hängegleiter gewährleistet die neutrale und qualitativ hochwertige Musterprüfung der Geräte nach einheitlichen, am Sicherheitsanspruch der Piloten ausgerichteten Anforderung. Die Musterzulassung soll nur wegfallen, wenn ein gleichwertiges, möglichst internationales System an ihre Stelle tritt.“

Da ein solches gleichwertiges internationales System nicht in Sicht ist, wird das DHV-Technikreferat seine Gütesiegel-Arbeit auch in Zukunft weiterführen.

CEN bietet dem DHV keinen gangbaren Weg, denn: Um korrekte Informationen über die technische Sicherheit der Flugausrüstung gewährleisten zu können, muss Klarheit herrschen. Beim CEN-System aber soll der Pilot selbst herausfinden, ob bei einem Produkt Selbstzertifizierung vorliegt oder ob es von einer Teststelle getestet wurde und ob diese dann auch wirklich unabhängig und qualifiziert ist. Konkurrierende Teststellen werden teils guten, teils schlechteren Ruf haben und darüber wird es verwirrenden Streit geben, weil es keine neutrale Überwachungsinstanz gibt. Schließlich kann sich der Pilot bei CEN nicht darauf verlassen, dass das Produkt tatsächlich dem geprüften Muster entspricht.

## E1HV-anerkanntes Sicherheitstraining

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

### Flugschule Chiemsee GmbH

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

### GlideZeit Flugschule Tübingen

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

### HABIS Flugsport

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



### Flugschule Achensee

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

### Sky Club Austria Walter

Schrempp  
Moosheim 113  
A-8962 Gröbming  
Tel: 0043/3685/22  
Fax: 0043/3685/23610  
www.skyclub-austria.com  
office@skyclub-austria.com



## Schein- und Versicherungskontrolle in Italien

Die Polizei kontrolliert immer häufiger die Piloten und Flugschulen an Start- und Landeplätzen. In Bassano benötigt man neben der Versicherungsbestätigung und der Fluglizenz mit IPPI-Card auch eine gültige Flycard (die örtliche Flycard für Bassano gibt es bei der Flugschule Montegrappa Airpark am Landeplatz). Wer die Papiere nicht dabei hat, muss teilweise tief in die Tasche greifen. Der Bußgeldkatalog beginnt mit 40 Euro aufwärts. Also vor dem Fliegerurlaub immer die Papiere checken, sonst kann es teuer werden. Die IPPI-Card können Luftfahrerschein-Inhaber über den DHV-Shop bestellen.



## Gleitschirm Festival in Teneriffa

Die Stadtverwaltung der Historischen Villa de Los Realejos und der Kanarische Verband für Flugsportarten organisieren das II. Internationale Paragliding Festival von Valle de la Ortiva vom **27. April bis zum 1. Mai 2006 in Teneriffa**. Im letzten Jahr nahmen mehr als 150 Piloten, 29 Aussteller und 72 akkreditierte Journalisten teil. Das zweite Festival verspricht ein ebenso großer Erfolg zu werden. Mehr Infos unter [www.losrealejos.es](http://www.losrealejos.es).

Die weltweit größte Website für Gleitschirm- und Drachenflierer ist [www.dhv.de](http://www.dhv.de).

**1.1 Millionen Hits und 35.000 Visits** in der Woche sprechen für sich. Mehrmals täglich werden News, Wetter, Termine, Sicherheitsmitteilungen etc. aktualisiert.

Ein besonderes „Schmankerl“ ist das DHV-Weblog - [www.dhv.de/weblog](http://www.dhv.de/weblog). Seit Beginn erfährt "Wolkengeflüster" ein beachtliches Feedback. Das Spektrum reicht von einer Sauerland-Runde mit dem Drachen über den Goldenen Herbst in den Dolomiten bis zu faszinierenden Flügen in Indien.

Fliegen ist ein mit nichts zu vergleichendes intensives Erlebnis. Die Bandbreite ist enorm. Streckenfliegen, Soaren am Hausberg oder einfach

sanftes Abgleiten am Ende eines arbeitsreichen Tages. In unseren heimischen Gefilden oder am "Ende der Welt". Doch besonders nachhaltig wird das Erlebnis, wenn ich andere daran teilhaben lasse.

Deshalb: Schreibt, wenn Ihr was zu erzählen habt! Es zählen nicht Rekorde oder Kilometer, sondern nur die nette Geschichte.



## ANGEBOTE

|                                                                                     |                                                                                     |                                                                                     |
|-------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------|
|  |  |  |
| Gleitschirm<br>(703)                                                                | Drachen<br>(126)                                                                    | Gleitschirm-<br>Gurtzeug<br>(129)                                                   |

## SUCHANZEIGEN

|                                                                                     |                                                                                     |                                                                                     |
|-------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------|
|  |  |  |
| Gleitschirm<br>(121)                                                                | Drachen<br>(31)                                                                     | Gleitschirm-<br>Gurtzeug<br>(21)                                                    |

## Bis zu 6.000 Interessenten

besuchen pro Woche den DHV Gebrauchtmarkt. Wer seine Ausrüstung verkaufen will oder eine Gebrauchte sucht, findet keine größere und aktuellere Plattform. 702 Gleitschirme und 125 Drachen werden zur Zeit angeboten. Schaut mal rein - es lohnt sich!

## Die Flugsaison steht vor der Tür!

Am Südrand der Alpen wurden schon die ersten Streckenflüge gemacht. Jetzt gilt es, sich gezielt auf die anspruchsvolle Frühjahrs-thermik vorzubereiten. Am besten mit Betreuung der DHV anerkannten Flugschulen. Auf Travel und Training auf [www.dhv.de](http://www.dhv.de) findet ihr das komplette Reise- und Fortbildungsprogramm 2006. 158 Angebote in 22 Ländern warten auf Euch!



## Artikel sind gut, Fotos noch besser, am besten ist aber ein Film.

Auf DHV TV steht eine Fülle an erstklassigen Filmen, Fernsehbeiträgen und Videoclips über das Gleitschirm- und Drachenfiegen bereit. Ausführlich werden wir in Bild und Ton von der Free-Flight 2006 berichten!



**Stehend von links:** Sergio Calabresi (I), Scott Torkelsen (DK), Daniel Riner (CH), Chris Bouman (NL), Angus Pinkerton (UK), Yves Borreman (B), Juli Franko (SLO), Niels Jensen (DK), Jean-Claude Benintende (F), Chris Borra (NL), Miroslav Fejt (CR), Antônio Fernandes (P), Karel Vejchodský (CR), Hans-Peter Fallesen (S), Marion Varner (F),  
**Sitzend von links:** Luigi de Stefanis (I), Pietro Bacchi (I), Charlie Jöst (D), Hanspeter Denzler (CH), Martin Heywood (UK), Klaus Tänzler (D), Andreia Lopes (P)

## EHPU Jahrestagung

Die European Hang Gliding and Paragliding Union (EHPU) entwickelt sich gut. Aus dem Gedanken, den der FFVL Präsident Gerard Blandin und der DHV-Vorsitzende Charlie Jöst einst in St. Hilaire entwickelt haben, ist inzwischen ein großer Dachverband geworden, der die Interessen des Drachenflugs und des Gleitschirmfliegens in Europa erfolgreich wahrnimmt.

Bei der diesjährigen EHPU Jahrestagung in Thalwil / Zürich am 18. Februar waren die Präsidenten und Geschäftsführer von Gleit-

schirm- und Drachenflugverbänden aus 13 Nationen vertreten. Als neues Mitglied wurde die Repräsentanten der tschechische Federation LAA begrüßt. Inzwischen haben auch Ungarn und Polen ihren Beitritt erklärt.

Als Gastredner begründete Europe Airports Präsident Sir John Allison warum die Koordination der Interessen aller Luftsportarten unter dem Dach von Europe Airports



so wichtig ist und er dankte der EHPU für die erhaltene Unterstützung. Als weiterer Gast erläuterte Roland Stuck, Präsident der European Gliding Union (EGU), detailliert die Strategie der Segelflieger gegenüber dem europäischen Gesetzgeber, dem europäischen Luftamt EASA und der Flugüberwachungsstelle Eurocontrol. Vor allem im Kampf um den freien Zugang zum Luftraum haben EGU und EHPU gleiche Interessen. Es gelang das gegenseitige Verständnis zwischen Segelflug und unserem Sport zu fördern und die bereits gut funktionierende Allianz zwischen EGU und EHPU zu festigen. Nach Diskussion der für bestimmte Lufträume erkennbaren Tendenz zur Transponderpflicht verabschiedete die EHPU-Jahrestagung ihr Luftraum-Strategiepapier. Weitere Informationen siehe [www.ehpu.org](http://www.ehpu.org).

Bei Tagungsende wurde die EHPU-Präsidenschaft von dem Präsidenten des SHV Daniel Riner an den Vorsitzenden der British Hang Gliding and Paragliding Association Martin Heywood weitergereicht (Die Satzung sieht vor, dass im Jahresturnus die Präsidenschaft in alphabetischer Reihenfolge zum nächsten EHPU-Mitglied weiterwandert).

Als EHPU-Generalsekretär einstimmig wiedergewählt wurde der DHV-Geschäftsführer Klaus Tänzler, dessen ehrenamtliche Arbeit für die EHPU viel Beifall fand.



### Lehrfilme des DHV als DVD

Auf vielfachen Wunsch sind ab sofort die DHV-Lehrfilme "Starten/Steuern/Landen mit dem Gleitschirm", "Starten, Steuern, Landen mit dem Drachen", "Aktiv Gleitschirmfliegen" und "Am Seil nach oben" auch als DVD erhältlich. Zusätzlich gibt es auf einigen der DVDs das Bonusvideo "Sicher Gleitschirmfliegen".



### BLUE SKY und FREE FLIGHT

2 DVDs mit den schönsten Folgen aus der TV-Doku-Serie "Take-Off". Abenteuer von Piloten und Flugsport-

lern in aller Welt sowie der Film "Iob am Limit" (Drachen- u. Gleitschirmtests beim DHV). Kombiangebot: 30,00 Euro, Einzelpreis 19,95 Euro zzgl. Versand.



## Das richtige Wetter kannst du nicht buchen, aber suchen!

Mit dem Wetterservice von Gleitsegelvvetterde und der Ausrüstung von Fliegfix flexibel ins gute Wetter! Dein Urlaubstermin steht fest - den Ort kannst du noch wählen - FLIEGFIK!



### THERMIKAUSRÜSTUNGEN

- 13** NOVA Syntax
- O** Charly Light 3000, Charly SC Rucksack, Versicherung\*
- in** 219 €\*\* 1. Leihwoche
- EI** 166 €\*\* pro Woche bei 3 Wochen Leihdauer

- EI** Unsere **Erfahrung** ist dein **Vorteil**: **Beratung** durch Bodo Genz, u.a. **Deutscher Meister 2000**
- Gleitschirme in **allen Größen**, **O(S-L**
- EI** Jetzt neu mit kostenlosen **Wetterinformationen** von gleitsegelvvetterde
- In** Expeditionstaugliche Fait- & Luftboote
- C** Tourentaugliche Badeboote
- EI** Ultraleicht- und Familienzelte
- 10** Umfangreiche **Verkaufsausstellung**

### TANDEMAUSRÜSTUNGEN

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

\* Details auf Anfrage.

\*\* Gilt bei Abholung. Versandpreise s. Internet.

# NOVA

# innAivv. fl iegf ix com

Genz Sportgeräte GmbH, Salzburgerstr.

8950 Stainach, Österreich

Telefon +43.36 82.26 1 1 2 oder +43.664.44, 63 62 3

## Neue GPS Geräte bei Garmin

Die neuen Handempfänger mit der Bezeichnung „X“ haben alle die Möglichkeit mehr Detailkarten (topographisch als auch auto-routingfähige Karten) auf eine einsetzbare micro SD (TransFlash) Karte zu speichern (bis 512MB). Die neue Serie GPSMap 60cx und 60csx sowie 76cx und csx sind darüberhinaus mit einem neuen Empfänger Chipsatz ausgestattet.



Diese Technik bietet auch unter extremen Bedingungen einen stabilen Satellitenempfang. Infos unter [www.gps24.de](http://www.gps24.de), Tel: 08231/3403-0 und Fax: 08231/3403-11.

## Skywalk Reisetasche und Rucksack

Wer gerne auf Reisen geht, ist mit diesem Duo perfekt ausgestattet.

Die praktische Sport-Reisetasche kann per Zipperin der Größe von 50 Liter auf 67 Liter komfortabel verändert werden. Ein oben liegendes flexibles Gepäcknetz erlaubt zusätzlich das Verstauen von feuchter Kleidung etc. auf der Tasche. Ideal ergänzt wird die Reisetasche durch einen großzügig geschnittenen Sportrucksack. Mit einem Stauvolumen von gut 30 Litern und ausgezeichnetem Tragekomfort ist der Rucksack ein idealer Begleiter



„on Tour“. Das dynamische Duo gibt es komplett oder auch einzeln im Skywalk shop oder beim

Skywalk Partner. Auch der neue Skywalk Emotionskatalog für die Saison 2006 ist da! Mehr Infos unter Tel: 08641/694840, [www.skywalk.info](http://www.skywalk.info) oder [info@skywalk.org](mailto:info@skywalk.org).



## Gleitschirm-Almrausch 2006 vom 29.04. — 01.05.2006

Paratech veranstaltet die einzigartige Berg-Party zum Start in die Flugsaison 2006 in Andelsbuch. Es gibt ein atemberaubendes Show-Programm und die Premiere des brandneuen P44 (DHV 1-2), ein ausgiebiges kostenloses Probefliegen aller Paratech-Schirme und Gurtzeuge, große Teilnehmer-Verlosung mit Preisen im Wert von über 4.000 Euro Hauptpreis ein nagelneuer P44 Barbecue, Bergfeuer, Sternenzauber und Open-Air-Bar.

Infos unter [www.almrausch.paratech.ch](http://www.almrausch.paratech.ch)

## Airwave sucht Piloten

Die Firma Airwave sucht Piloten für den Aufbau eines XC-Wettkampfteams und eines Ligateams. Für das XC-Team werden 8 Piloten für die Teilnahme am OLC gesucht. Für die Liga werden je 4 Piloten in der Serienklasse und 4 Piloten für die offene Klasse ausgewählt. Diese Piloten erhalten die Schirme zu speziellen Konditionen.

Die Voraussetzungen und Leistungen sowie das Online-Bewerbungsformular findet man unter [www.airwave-gliders.com/wettkampf/xcteam/index.html](http://www.airwave-gliders.com/wettkampf/xcteam/index.html). Bewerbungen werden ausschließlich online entgegen genommen.



## Tasche für Gleitschirmfotos

Diese Fototasche wurde zusammen mit der renommierten Firma „Cullmann“ speziell für Gleitschirmpiloten entwickelt. Das Modell ist speziell für Spiegelreflex und Videokameras und bietet folgende Vorteile: optimaler Schutz für die Fotoausrüstung, die Hände können an den Steuerleinen bleiben, Startlauf problemlos möglich, fotografieren und filmen aus verschiedenen Perspektiven. Voraussetzung ist ein Fernauslöser.

Nähere Infos bei [www.easy-glider.de](http://www.easy-glider.de). Tel./Fax: 09164/1327.

## skysticker ultralight für perfekte Werbebeschriftungen

Die am Chiemsee ansässige Firma GH Werbebeschriftung hat das Selbstklebetuch skysticker ultra light mit einem 42g/qm-Gewebe entwickelt. Durch die Synthese eines modifizierten Kraftklebers mit einem 27g/qm-Ripstopgewebe entsteht das

derzeitig mit Abstand leichteste Beschriftungsmaterial in der Branche. Da eine minimale Gewichtszunahme ausschlaggebend für die sichere Gleitschirmbeschriftung ist, eröffnet dieses Material völlig neue Perspektiven in der Beschriftungstechnik. Vom Entwurf über die Produktion bis zur Beschriftung bietet die Firma einen Komplettservice an.

Infos unter [www.gleitschirmbeschriftung.de](http://www.gleitschirmbeschriftung.de) oder bei GH Werbebeschriftungen, Tel. 08051/63676.



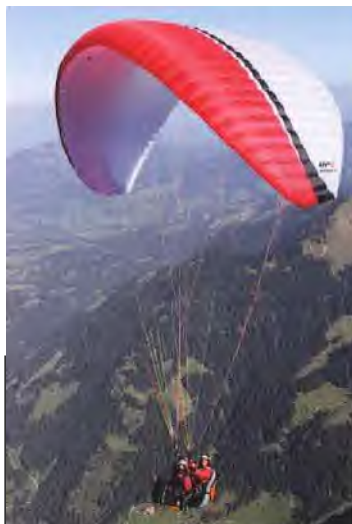
### Speed-Flying – Ein neuer Trend?

Gleitschirmfliegen hat vor ca. 20 Jahren seinen Siegeszug dadurch angetreten, dass mit einfachsten Mitteln der Traum vieler Menschen, fliegen zu können, möglich wurde. Inzwischen gibt es viele Spielarten dieses Sports, vom Gleitflug über weiteste Streckenflüge bis zum Acrofliegen reicht der Bogen. Das Fliegen ist von der Ausrüstung gegenüber den Anfängen deutlich aufwendiger geworden. Waren es am Anfang nur ein paar Kilo, schleppt heute mancher Streckenpilot bis zu 30 kg zum Startplatz. Da könnte die Speed-Flying Ausrüstung wieder ein Zurück zu den Wurzeln sein. Ca. 3 kg wiegt die gesamte Flugausrüstung. Hinter dieser „neuen“ Art des Sports steht jedoch eine völlig andere Philosophie. Speed heißt die Devise, der Adrenalin kick ist angesagt. Da mit den Mini-Schirmen (ca. 8 – 14 m<sup>2</sup> groß) Starts und Landungen nur mit hohen Geschwindigkeiten möglich sind, benötigt man Ski als „Fahrwerk“. Es soll auch kein reiner Flugsport sein, gerade die Verbindung mit Ski macht Abfahrten über Gelände möglich, die teilweise fahrend und fliegend bewältigt werden. Gleitschirmhersteller „Gin Glider“

lud über den Importeur Aerosport Gleitschirmschulen, Presse und den DHV an den Arlberg ein um diese neue Sportart vorzustellen. DHV-Testpilot Harry Buntz und die Info-Redakteure Sepp Gschwendtner und Ben Liebermeister ließen es sich nicht nehmen, im wahrsten Sinne des Wortes ins Tal zu rasen. Über eines waren sich alle Teilnehmer einig, man muss schon recht gut und verantwortungsvoll skifahren und fliegen um andere und sich selbst nicht zu verletzen. Andererseits kann bei geeignetem Gelände das Ganze vielleicht auch als Einstieg vom Skifahren zum Fliegen werden. Dass es noch ein weiter Weg bis hin zu einem relativ sicheren und geregelten Sport ist, war auch jedem klar.

### Individuelles XC-Tandem-Training mit dem Profi

Wer träumt nicht vom stundenlangen Streckenflug, vom großen FAI-Dreieck? Von der Entdeckung neuer Routen und Fluggebiete, die vorher bestenfalls mit dem Finger auf der Karte erkundet wurden... Erfolgreiches Streckenfliegen ist ein komplexes Unternehmen. Allein die Auswahl der Route in Verbindung zur aktuellen Wetterlage wird oft zur philosophischen Fragestellung. Zudem braucht es viel Erfahrung bei der Thermiksuche und anderen Entscheidungsfindungen während des Fluges. Oliver Rössel, Weltcup Gesamtsieger und aktuelles Teammitglied der deutschen Nationalmannschaft, möchte seine gesammelte Erfahrung aus Wettkämpfen, Streckenkilometern und diversen erfolgreichen Meisterschaften weitergeben. Als Tandem-Team wird jede Entscheidung während des Fluges direkt besprochen und erläutert und dadurch sehr intensiv vom Passagier verarbeitet. Die Preise für das Tandem-Training liegen zwischen 250,- und 500,- Euro, je nach Dauer und Aufwand. Nähere Informationen gibt es auf der neuen Internetseite von Oliver unter [www.oliver-roessel.de](http://www.oliver-roessel.de).



### Die Icaro-Familie wächst 2006 weiter

Iguana 2 – die extrem leichte Halbschale von Icaro 2000: Für 2006 bietet Icaro 2000 die Weiterentwicklung des beliebten Iguana. Der rundum ausgereifte Iguana 2 wurde in vielen Details überarbeitet und wird ab sofort standardmäßig mit Ohrschutz ausgeliefert. Zusätzlich zu der bereits bekannten und beliebten Carbon Optik bietet Icaro 2000 als weitere Farbausführung „Silver Flame“ an. Optimale, individuelle Größenregulierung möglich. Nähere Infos unter Tel: 08034/909700, [www.icaro-wings.de](http://www.icaro-wings.de) oder [www.fly-more.com](http://www.fly-more.com).



### Ab in den Süden – Flugtechnik für Drachenpiloten

Ein bis zwei Tage einfliegen am Cal de la Forclaz bei Annecy, dann geht die Reise Richtung Südfrankreich, um in verschiedenen Fluggebieten zu fliegen. Roland Lantzsch, Ausbildungsleiter der Flugschule Dreyeckland, und Kai Ehrenfried, Chef der Flugschule Hirondelle, erweitern das jährlich stattfindende Flugtechniktraining für Drachenpiloten um einen Abstecher nach Süden. In einer Woche seine Start- und Landetechnik auf Vordermann bringen und das mit einer Menge Spaß ist das Motto des diesjährigen Trainings. Die Ausbildungsinhalte für den B-Schein nach neuem Luftrecht werden in die Woche integriert. Termin ist von 19.– 27. Mai 2006. Nähere Infos bei Flugschule Dreyeckland, Tel: 07661/627140, [www.flugschule-dreyeckland.de](http://www.flugschule-dreyeckland.de) oder Flugschule Hirondelle, Tel: 06201/185718, [www.fs-hirondelle.de](http://www.fs-hirondelle.de).

# Bücher / Lehrpläne / Videos / C

Zu bestellen über: Tel.: 08022/9675-0 Fax: 08022/9675-99

*Neu als DVD*



## Im Kombiangebot zum Preis von 30,00 € zzgl. Versand

### DVD - BLUE SKY

Inhalt: Wing Man, Grand Canyon Wings, lob am Li mit !Drachen und Gleitschirmtests beim OHO), Pilot in Stagen, Höhenrausch, Sprung irr die Tiefe und als Bonus eine Reportage über die X-Afcs 2005. Länge Hauptfilme 120 Min. Bonusfilm 20 Min. Einzelpreis 19190 Euro zzgl. Versand.

### DVD - FREE FLIEHT

FREE FLIGHT - Die schönsten Folgen aus der TV-Dokserie Take+Off... Inhalt: Ein neues Leben, Matterhorn BASE, Der Drachenreiter (Guido Gehnann), 40 Sekunden Freiheit, Rekordjagd, X-Altides und als Bonusfilme: Lautlos am Limit, Drathenflüge in den Alpen und Skysurf. Länge 107 Min. Bonusfilme 25 Min. Einzelpreis 19,90 Euro zzgl. Versand



## T-Shirts für Drachen- und Gleitschirmflieger.

Basic-Shift der Qualitätsmarke Switcher 170 gr. 1m2 in den Farben rot und beige, mit 'Drachen oder "Gleitschirm"-Motiv- siehe Abb.

|                                       |                  |
|---------------------------------------|------------------|
| GNU S                                 | Länge: ca. 62 cm |
| Größe M                               | Länge: ca. 67 cm |
| Größe L                               | Länge: ca. 73 cm |
| Größe XL                              | Länge: ca. 76 cm |
| Preis: 15,90 Euro zzgl. Versandkosten |                  |

Die T-Shirts falten groß aus!



Ausgabe 2006

## Kalender vom Gleitschirmfliegen

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



Ausgabe 2001

## Flugführer Berner Oberland - Jura

Die schönsten Fluggebiete im Gleitschirm-pamdis Schweiz (Berner Oberland, Berner und Freiburger Voralpen, Jura, Genf) von Urs Uhscher mit Fotos von Andreas Bussinger dargestellt auf 160 Seiten. Preis: 25,00 €



Ausgabe 1996

## Flugführer Zentralschweiz

Die schönsten Fluggebiete in der Zentral-schweiz von Urs Lötscher mit Fotos von Am drens Bussinger dargestellt auf 160 Seiten. Preis 25,00 €



## Kunstkalender vom Gleitschirm- und Drachenfliegen

Zeichnungen und Gemälde der Schwarz-wälder Künstlerin Hilde Willmann, hoch-wertig reproduziert und gedruckt in einem einzigartigen Kunstkalender. Format DIN A3. Preis: 24,80 €



Ausgabe 2005

## AND THE WORLD COULD FLY

Anlässlich ihres 100-jährigen 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, (Ausgabe 2005), Preis 21,00 €



Ausgabe 2005

## Die schönsten Fluggebiete der Alpen

4. Auflage des Outdorm-Führers von Oliver Guenay mit vielen neuen Infos zuausge-wählten Fluggebieten der sechs Alpenländer Deutschland, Frankreich, Italien, Slowenien, Schweiz, und Österreich. Mit vielen Fotos, 256 Seiten Preis 39,50



Ausgabe 2004

## Die schönsten Fluggebiete rund um das Mittelmeer

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



Ausgabe 2003

## DHV-Lehrplan Windschlepp



Ausgabe 2003

## Schlepp-Lehrplan

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

## Prüfungsfragen

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

## Info - Sammelordner

Preis: 0,20 €

## Flugbuch für Drachen- und Gleitschirmflieger

Rubriken: Flug NJ, Gerätetyp, Datum, Ort, Höhendifferenz, Flugdauer, Wetter, Wind, Bemerkungen und Vorkommnisse, Fluglehrerbestätigung, Erste-Hilfe-Anweisungen, Preis: 4,10

## Rettungsschnur-Set

Bestehend aus 30m Nylon-Flechtnur und 30g Bieligewicht Preis: 4,10 €



## Fluggebiete der Alpen

Auf drei Karten Ost/Mitte/West im Maßstab 1:400.000 sind die schön- sten Fluggebiete der Alpen derge- stellt und im Infoteil mit den wich- tigen Informationen beschrieben. Die Karten sind als Straßenkarte mit praktischer Faltung und als Fluggebietsführer zu verwenden. Preis pro Karte: 12,80 € (Sonderpreis für DHV-Mitglieder)

Ausgabe 2003



Ausgabe 2003

## Fluggeländkarte Italien

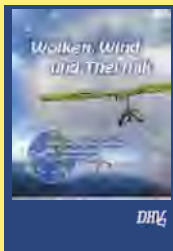
Gesamtübersicht der italienischen Fluggebiete. Maßstab 1:900.000 In Italienisch! Preis: 7,00 €



Ausgabe 2004

## Deutsche Fluggelände Karte

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



### WOLKEN, WIND und THERMIK

Eine Lehr- und Informations-DVD für Drachen- und Gleitschirmflieger des DHV. Anschaulich hat Charlie Jöst in Zusammenarbeit mit dem DHV-Lehrteam, insbesondere dem Meteorologen Hannes Schmalz, die Themen Windsysteme, Thermik, Zirkulation,

Frontensysteme und Weitergefahren dargestellt. Für die Ausbildung zum Drachen- und Gleitschirmpiloten beschreibt dieser Film die wichtigsten Inhalte im Fach Wetterkunde. Jetzt auch als VHS erhältlich. Filmdauer 53 Min.

Preis: 19,00 €



### GLÜCKLICHER IKARUS

mit dem Gleitschirm über die Alpen. Quer über die Alpen zu fliegen von Nord nach Süd. Toni Bender hat sich diesen Traum erfüllt und nimmt den Zuschauer mit auf eine Reise mit dem Wind in völliger Harmonie mit der Natur. Nicht nur Piloten werden von diesem Film

begeistert sein! Eine DVD in deutscher und englischer Sprache.

Preis: 17,95 €



Ausgabe 2002

### Gleitschirmfliegen

Das klassische Buch des Gleitschirmsports jetzt grundlegend überarbeitet, erweitert und aktualisiert von Peter Janssen, Karl Siezak und Klaus Tänzler nach offiziellem Lehrplan. Mit einem beiliegenden CD-Rom mit Videos zum Buch und über 100 brillanten Farbfotos. Sowohl für Flugschüler zur Unterrichtsbegleitung als

auch für erfahrene Gleitschirmpiloten durch die ausführliche Gefahrenanweisung ein wertvoller Sicherheitsgewinn.

Preis: 35,70 €

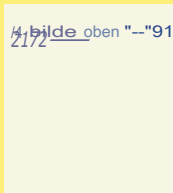


Ausgabe 1998

### Drachenfliegen

Lehrbuch für Anfänger und Fortgeschrittene von Peter Janssen und Klaus Tänzler, weitere Autoren Peter Cröniger und Knut v. Henlig.

Preis: 24,50 €



Ausgabe 2006

### 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 - Langstreckenweltrekord und Querung der USA; Angelo deArrigo - Fliegen mit Adlern; Red Bull X-Alps - dem spektakulären Gleitschirmwettrennen; Bob Drury - Abenteuer vor den Eisriesen des Himalaya; und Mad Mike Küng - dem Meister der Flugakrobatik und seinem Sprung aus 10.100 Metern. Buch von Oliver Guenay 264 Seiten, Preis: 3590 €



Ausgabe 2005

### 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 €



Ausgabe 2003

### Gleitschirmfliegen für Meister

Das Lehrbuch für den Streckenflieger wurde jetzt grundlegend überarbeitet, erweitert und aktualisiert. Neu hinzugekommen ist der Beitrag von Claus Vischer. Der Gleitschirmfliegerlehrer und erfolgreiche Streckenflieger im Mittelgebirge und Flachland gibt im Kapitel 'Streckenflug Flachland' sein wertvolles Wissen für den Streckenerfolg außerhalb der Alpen weiter. Die be-

liegende CD-ROM bietet ein packendes Video über einen Streckenflug des Gleitschirmpiloten Toni Bender über die Alpen. Des Weiteren enthält sie aufschlussreiche Videos, die Wetterphänomene erläutern. Zudem werden die Lieblingsrouten der Streckenflieger grafisch dargestellt, insbesondere jene Zonen, die aufgrund ihrer Thermik einen erfolgreichen Streckenflug ermöglichen.

Preis: 39,90 €



Ausgabe 1993

### Drachenfliegen für Meister

Herausgegeben von Peterjanssen und Klaus Tänzler; weitere Autoren Helmut Denz, Dr. Victor Herne und Peter Cröniger; zahlreiche Abbildungen.

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 löst zusammen mit dem DHV-Lehrteam, Filmdauer: 20 Minuten. DVD Preis: 15,00 € Mit Bonusfilm - Sicher Gleitschirmfliegen!

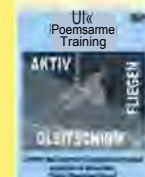
VHS-Video Preis: 15,30 €



### Starten, Steuern, Landen mit dem Drachen

DHV-Lehrfilm für Drachenfliegen. Darstellung der richtigen Flugtechnik für den Start, den Flug und die Landung. Herstellung: Ralf Heuher zusammen mit dem DHV-Lehrteam. Filmdauer: 15 Minuten. DVD Preis: 15,00 € (Mn Bonusfilm German Open 2005!)

VHS-Video Preis: 15,30 €



### 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 engagierten Fort- und Weiterbildung in Schulen und Vereinen geeignet, es soll aber auch der interessierten Pilotin, dem interessierten Piloten am heimischen Fernseher Lust auf Training und Weiterbildung machen. Herstellung: Charlie löst zusammen mit dem 000-Lehrteam. Filmdauer: 42 Minuten. DVD Preis: 19,00 € MU Bonusfilm - Sicher Gleitschirmfliegen!

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 (60 Min.) ausgeliefert. Das Video ist nicht nur für die Schleppeausbildung interessant, sondern bietet auch den erfahrenen Windenliegern einige neue Tipp und Tricks zum Thema Schlepp.

DVD Preis: 15,00 €

VHS-Video Preis: 20,45 €



### Heiter bis wolkig

Heiteres und Lustiges aus den Anfangstagen des Drachenfliegens, Herstellung: 1905, zusammengestellt von Charlie löst aus zahlreichen Amateurstreifen. Filmdauer: 25 Minuten. Zum Verkauf als VHS-Video. Preis: 20,45 €

911FUGT  
FIX AWARD

### FREE FLIGHT Film Award

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

# FOTOWETTBEWERB

## FOTOWETTBEWERB



**1. Platz**

Stefan Köni



**2. Platz**

Albert Daub



**3. Platz**

Wolfgang Link



Tim Grabowski

**1** Platz

# FOTOWETTBEWERB

FOTOWETTBEWERB



Horst Zimmer

**2** Platz

**3** Platz

Joachim Kuhnt

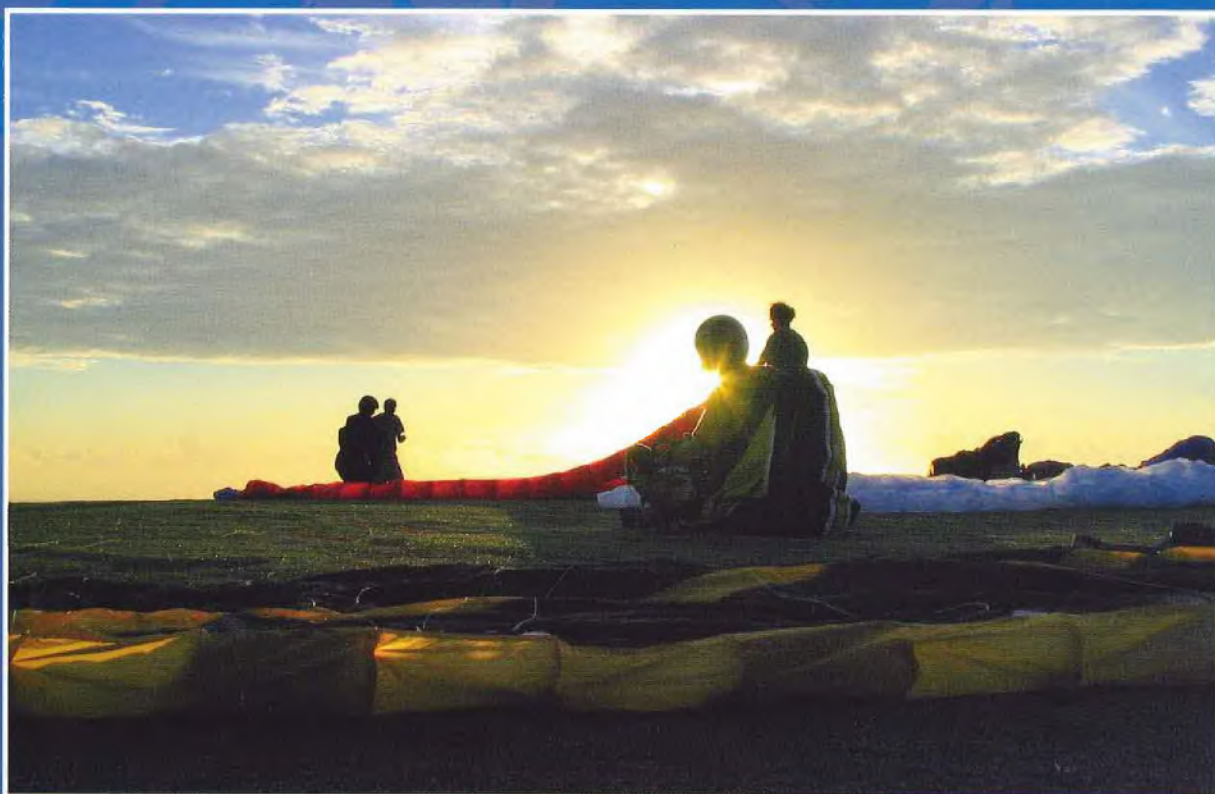




**Sieger Schlepp** Bernhard Kempe



Christian Zarneckow



Wolfgang Link

# FOTOWETTBEWERB

FOTOWETTBEWERB



Angelika Rohrer-Hofweller



Beate Ba I ke

# FoToweir9gregete

Der Preis für das Kombi-Bild konnte leider nicht vergeben werden



Michael Huber



Renate Brümmer



Foto: Hans G. Jansenberg

reit über fünf Jahren gastiert die internationale Wettkampfelite des Paragliding World Cups in der Serra da Estrela, dem höchsten Gebirge Portugals. Torsten Siegel feierte hier letztes Jahr seinen ersten World Cup-Sieg und Ewa Wisnierska gewann überlegen den Gesamtsieg in der Damenwertung des PWC. An sich müssten solche Ergebnisse viele deutsche Gleitschirmflieger nach Portugal ziehen. Weit gefehlt, denn hier liegt im Hochsommer die Basis gar nicht so selten bei über 4.000 Metern. Eindeutig zuviel des Guten, denken sich wohl viele Genussflieger aus unseren Breiten nach der Berichterstattung über die PWC-Events und lassen die Finger davon. Vielleicht liegt es auch an

der Entfernung zu unserem westlichsten EU-Mitglied. Am Ende unserer fünfwöchigen Reise mit dem Campingbus hatten wir über 8.000 Kilometer auf dem Tacho. Unser Ziel war es, alle bekannten Küstenfluggebiete Portugals ohne Zeitdruck aufzusuchen, die von jedermann ohne Bammel befliegen werden können und sich für einen Kurzurlaub mit dem „Billigflieger“ von etwa sieben bis zehn Tagen am besten eignen.

### Wetterglück oder Wetterpech?

Nicht zuletzt reizte uns Lissabon, die portugiesische Atlantikküste und die milde Südküste, die Algarve, wo laut Aussagen eines ehemaligen deutschen Fluglehrers an fast

350 Tagen im Jahr geflogen werden kann. Wer's glaubt... Fliegerlatein ist mindestens so kreativ wie Anglerlatein. Doch zeigt unser Flugbuch, dass wir im Dezember 2005 bis Anfang Januar 2006 nur zwei Regentage verschmerzen mussten, an 18 Tagen konnte geflogen werden. „Lucky pilots“ meinte ein portugiesischer Fluglehrer, seiner Ansicht nach eignet sich nur die milde Algarve als Urlaubsgebiet für die Wintermonate. Wir hatten einfach Glück mit dem Wetter. Fakt ist, dass die Atlantikküste um Lissabon im Winter oft von heftigen Stürmen heimgesucht wird, die einen Kurzurlaub zum Lotteriespiel werden lassen. Perfekte Bedingungen sind dort erst ab Ende März bis Juni zu erwarten,

# Küstenfluggebiete in Portugal

„Billigflüge“ nach Lissabon und Faro sind die neuen Renner im Programm der Airlines. Für etwa 150 Euro ist man dabei. Portugals Küstenfluggebiete sind in der Nebensaison eine interessante und preiswerte Alternative zum Nachbarland Spanien.

Ein Beitrag von Hans-Georg Isenberg

im Spätherbst lässt es sich fliegerisch hervorragend bis Mitte November an der Küste aushalten. Während der Sommerferien ist ein Teil der blitzsauberen Badestrände für uns Flieger tabu als Landeplätze, und die Fluggebiete im Inland sind um die Mittagszeit echte Thermiköfen, die nicht jedermann liegen. Zwei bekannte Flugschulen bieten recht preiswerte Gruppenreisen nach Portugal an. Die Flugschule Oase von Peter Geg startet jeweils im Mai ihre zehntägige Tour mit Fluglehrer Michael Gebert (X-Alps Crack 2005) und seinem portugiesischen Freund Frederico, der perfekt Deutsch spricht. Infos über [www.oase-paragliding.de](http://www.oase-paragliding.de). Walter Schrempf von Sky Club Austria setzt auf den

meist noch sonnigen November. Infos [www.skyclub-austria.at](http://www.skyclub-austria.at).

## Die besten Küstenfluggebiete bei Lissabon

Im Umkreis von 100 Kilometern liegen an der Atlantikküste zahlreiche Startplätze, die von den einheimischen Drachen- und Gleitschirmfliegern beflogen werden. Je nach Lust und Laune zeigen markante Hinweisschilder den Weg zu den oft versteckten Startplätzen an oder auch nicht. Dann geht die Sucherei erst richtig los. Eine geführte Gruppe hat es da leichter. Wir beschränken uns deshalb auf die günstig gelegenen und am besten frequentierten Startplätze für

einen etwa einwöchigen Urlaub außerhalb der Hochsaison. Natürlich gibt es viele weitere Startplätze an' der Küste oder im Landesinneren von Portugal, die man übers Web vorkosten kann, [www.parapente-portugal.com](http://www.parapente-portugal.com). Ein Teil der dort beschriebenen Fluggebiete entspricht allerdings nicht mehr den heutigen Gegebenheiten. Ähnlich wie im Süden Spaniens wurden ruck zuck Ferienhäuser auf bekannte Startplätze gebaut oder auch mal von den Behörden geschlossen.

## Nazare - Praia dos Salgados

Ein perfektes Soaringgelände ca. drei Kilometersüdlich der gleichnamigen Kleinstadt,



Foto: Benedikt Liebermeister

die im Hochsommer ein beliebter Treffpunkt sonnenhungriger Lissaboner Familien ist. Höhenunterschied knapp 100 Meter. Die bis zum Horizont reichende Kante ist bei NW-Wind sauber angeströmt. Der anfänger-taugliche NW-Startplatz wurde teilweise mit Matten ausgelegt. Ein deutlich anspruchsvollerer West-Startplatz ein paar Meter weiter erfordert ein sicheres Starthandling bei auffrischem Seewind. Gelandet wird Top oder am kilometerlangen Strand, dem Praia dos Salgados. Während der Sommerferien darf an den stark besuchten Stränden nicht gelandet werden. Die beiden gut präparierten Startplätze findet man von Nazare aus: 7,5 Kilometer nach Süden bis Familicao, vom Dorfzentrum aus nach der Kirche steil aufwärts zur Höhenstraße, am höchsten Punkt links abbiegen. Nach 1,4 Kilometern liegt rechts die Zufahrt zum Windfahnen bestückten und ausgeschilderten Startplatz (Asa Delta). Koordinaten der beiden Startplätze: 39°32.619'N, 009°06.468'W. Einen weiteren Startplatz finden kreative Flieger direkt oberhalb von Nazare am Südhang bei der Standseilbahn.

## Praia Grande bei Sintra

Nur eine knappe Fahrstunde westlich vom Stadtrand Lissabons entfernt liegt das etwas versteckt gelegene, aber reizvolle Soaring-Fluggebiet Praia Grande. Hier sorgte der Atlantik für bizzare Abbrüche. 80 Meter unterhalb des zwar engen aber einfachen Startplatzes brechen sich die Wellen an der fast senkrecht abfallenden Steilküste. Die Zufahrt zum Startplatz: Vom Strand Praia Grande aus 1,8 Kilometer Asphaltstraße nach Almocague, beim Schild „Rua do Calhau do Corvo“ rechts auf die kleine Stichstraße abbiegen. Nach 600 Metern leicht abschüssiger Piste erkennt man links die „Garden Lodge“. Am Rondell parken und noch ca. drei Minuten zum leicht steinigen und von niedrigen Büschen umgebenen Startplatz in Richtung Steilküste weitergehen. Der Weg ist mit den weiß-roten Kennzeichen des Atlantik-Wanderwegs markiert. Startplatz-Koordinaten: 38°48.587'N, 009°28.763'W. Gelandet wird Top oder am riesigen Sandstrand des Praia Grande. Der kürzeste Aufstieg zurück zum Startplatz geht über einen extrem steilen Fußweg, der vom Startplatz aus gesehen linker Hand hoch führt, oder per Auto vom Strand aus.

## Arrabida bei Setubal

Eine gute Fahrstunde südlich von Lissabon liegt der Gebirgszug „Serra da Arrabida“. Er gilt als bestes Fluggebiet der Region. Hier stehen drei leicht erreichbare Start- und Landeplätze zur Auswahl, die sowohl pure Genussflieger als auch Streckencracks begeistern und für fast alle Windrichtungen geeignet sind. Die Entfernung zwischen den drei Startplätzen ist kurz, nur zwei Kilometer Luftlinie.

## Figueirinha

Der **einfachste Startplatz** wird Figueirinha/Setubal genannt, er liegt ca. 100m unterhalb der rot-weißen Antennenanlage an der N10. Beschilderung „Miradouro“. Der Höhenunterschied zum Landeplatz am Strand beträgt knapp 400 Meter. Neben den laminaren Seewinden, die zum Soaren ideal sind, entwickelt sich hier schnell Thermik, die zu Startüberhöhungen in dem dahinter liegenden Gebirgszug, der „Serra da Arrabida“, von über 1.000 Metern verhelfen kann. Der für alle südliche Windrichtungen geeignete Startplatz ist mit Matten ausgelegt und selbst für den Schulungsbetrieb geeignet. Landeplatz ist der Strand



Santa Rita, Fluggebiet an den Klippen entlang

von Figuerinha. Bequeme Autozufahrt. Startplatz-Koordinaten: 38°29.388'N, 008°57.385'W.

### Portinho da Arrabida - Rampa de Madeira

Nur ca. fünf Autominuten vom Südstartplatz Figueirinha entfernt erreicht man auf dem höchsten Punkt der Gebirgsstraße N10 den Südost-Startplatz Portinho da Arrabida. Leicht fassungslos mustern wir die altersschwache Holzrampe, die ein locat nicht ganz zu Unrecht als „very technical“ bezeichnet. Von hier aus geht es rund 500 Meter in die Tiefe. Halten die morschen Planken unser Gewicht aus? Es geht! Es handelt sich hier um eine primär für Drachenflierer montierte Rampe, die auch von nervenstarken Gleitschirmfliegern benutzt wird. Startplatz-Koordinaten der Rampa de Madeira: 38°28.899'N, 008°59.357'W. Offizieller Landeplatz ist der Strand von Portino de Arrabida mit PKW-Zufahrt.

### Arrabida-Norte

Eines der ganz wenigen portugiesischen Fluggebiete, das auch bei nördlichen Winden geeignet ist. Von hier aus wurden schon

dokumentierte Streckenflüge von über 150 km mit dem Drachen absolviert und auch die Gleitschirmcracks sind nicht weit davon entfernt. Das Relief gleicht fast dem südfranzösischen Streckenflug-Eldorado von Laragne, dem Mont Chabre. „In Portugal it is difficult to find a site so nice,“ meint der portugiesische Fluglehrer Paulo Alfons°. Recht hat er. Zum Startplatz fahren wir wieder über die N10 bis zu der rot-weißen Antennenanlage beim Aussichtspunkt Miradouro. Neben der ersten, nördlich postierten Antenne starten hier die meisten Piloten, obwohl der offizielle Startplatz nur etwa 10 Minuten entfernt ist. Hier seine Koordinaten: 38°29.649'N, 008°58.013'W. Toplanding oder auf einem stillgelegten Feld bei einem alten Bauernhaus links unterhalb des Startplatzes.

Bei unserer Fahrt nach Süden, immer an der Atlantikküste entlang, besuchten wir noch zwei im Internet empfohlene typische Soaring Spots, die mit den bislang beschriebenen Fluggebieten der Region Lissabon allerdings nicht mithalten können:

### Fluggebiet Praia de Melides bei Alentejo

Etwa 60 bis 80 Meter hohes, relativ flaches Dünengebiet, das nur bei starken Westwinden befliegbar ist.

### Cabo de Sines bei Sines

Steilküste, fast zugewachsener Startplatz für West- bis Nordwinde. Wenig attraktiv. Den in einigen Flugführern als idealen Flugberg beschriebenen und im Internet mehrfach duplizierten Monte da Chaminb bei Porto Covo kann man total vergessen. Neu installierte riesige Windgeneratoren lassen einen Start nicht mehr zu. Das ganze Gelände ist nun eingezäunt.

### Die Algarve - Portugals warmer Süden

Bei einem fünfwöchigen Portugal-Trip lässt sich die Qualität der Fluggebiete zwischen den Lissaboner Fluggebieten und denen der vom Wetter begünstigten Küste der Algarve gut beurteilen und vergleichen. Auf einen Nenner gebracht sind die Fluggebiete um Lissabon teilweise echte fliegerische Highlights. An der Algarve punktet das Wetter. Hier ist es in den Wintermonaten deutlich wärmer, was nicht zu verachten ist! So stör-



ten die oft bissig kalten, mitunter auch stark auffrischenden Atlantikwinde der Westküste an der Südküste der Algarve deutlich weniger. Das Thermometer kletterte hier Ende Dezember in den Mittagsstunden auf gut 20 Grad, dazu wehte eine angenehme Brise von 15 bis 20 km/h die Klippen hoch. Also ideal zum Soaren. Nun eine Auswahl der besten Fluggebiete für einen Kurzurlaub mit dem Billigflieger an die Algarve. Zielflughafen ist Faro, alle vorgestellten Startplätze liegen westlich von Faro.

## Porto de Mos bei Lagos

Wohl bestes Fluggebiet für Genussflieger an der Algarve. An der fast weißen, gut 70 Meter hohen Steilküste lässt es sich hervorragend soaren und zugleich die Aussicht auf das schnuckelige Hafenstädtchen und das Meer genießen. Doch getreu dem Sprichwort: Vor den Erfolg haben die Götter den Schweiß gesetzt - von Angstschweiß war aber nicht die Rede - gilt es, einen echten Klippenstart zu meistern. Der Anlauf beschränkt sich gezwungenermaßen auf zwei Schritte, dann ist man bei fliegbaren Bedingungen schon sicher in der Luft. Unser

portugiesischer Flugführer meint zu dem knapp bemessenen Startplatz: "It is delicate and requires great accuracy". Alles klar? Der Wind sollte mit einer Stärke von mindestens 15 km/h ankommen, die Windrichtung muss passen. Erst mal abgehoben, kommt schnell das typisch kalifornische oder südafrikanische Küstensoaring-Feeling auf: butterweiches Fliegen an der gut fünf Kilometer langen Kante entlang solange man **will**. Startplatz-Koordinaten: 37°05.148'N, 008°41.558'W. Das Landen am großen Strand ist einfach, topanden auf leicht abschüssigem Gelände ist machbar.

## Salema

Der noch weitgehendst von Appartement-Häusern verschonte Ort lädt zum Faulenzen ein. Hier trifft man in den Wintermonaten kaum einen Touristen, die freundliche Bevölkerung ist unter sich und die gemütlichen landestypischen Restaurants und Strandbars haben auch im Dezember geöffnet. Zum Fliegen kommt man direkt oberhalb des Hafens. Obwohl der Startberg nur etwa 45 Meter hoch ist, kann bei Süd- bis Westwinden von mindestens 20 km/h dort



ohne Probleme gestartet und gesoart werden. Im Vergleich zur eindrucksvollen Steilküste von Porto de Mos ist Salema nur „eine halbe Portion“, dafür ist der Ort und die Umgebung reizvoller und ideal für Familien mit Kindern, die sich am sauberen Sandstrand sicherlich wohl fühlen werden.

## Praia da Cordoama

Bei Wind aus Nord bis Nordwest sollte man sich das Soaring-Fluggebiet Praia da Cordoama nicht entgehen lassen. Nach einem lohnenswerten Besuch des berühmten Leuchtturms Cabo de Sao Vicente am westlichsten Zipfel Europas eine halbe Fahrstunde weiter Richtung Norden über Vila de Bispo zur Steilküste oberhalb des Praia da



Die Algarve

Cordoama. Diese Hinweisschilder zeigen den Weg an: Zuerst dem Zeichen „Praia de Casteleyo“ folgen, dann zum „Mirador Cordoama“. Hier ist sofort der weiträumige, auch für Anfänger geeignete Startplatz mit Blick auf den Atlantik zu erkennen. Startplatz-Koordinaten: 37°06.343'N, 008°

56.296'W. Gelandet wird meist Top auf der Hochebene beim Startplatz, oder unten am Strand beim Restaurant. Die Entfernung vom Start- bis zum Landeplatz beträgt mit dem Auto 2,6 Kilometer. Flugtechnisch gesehen ist ein ca. 15 km/h starker Wind erforderlich, dann bleibt der Pilot an diesem

fast idealen Relief schon oberhalb der Kante. Im Laufe des Nachmittags frischt der See- wind meist spürbar auf, dann sollte man das Topland hiertunlichst vergessen, denn es bildet sich ein ausgeprägter Leerrotor hinter dem Startplatz.

## ALLGEMEINE INFORMATIONEN

### Die besten Flugtickets nach Lissabon und Faro?

Der preisgünstige Ferienflieger LTU fliegt täglich nach Lissabon und mehrmals die Woche nach Faro an die Algarve. Je früher gebucht werden kann, desto günstiger ist der Flug. Der Einfachflug wird ab 29 Euro plus Treibstoffzuschlag angeboten, [www.ltu.de](http://www.ltu.de). Die Billigflieger Air Berlin, [www.airberlin.com](http://www.airberlin.com) und Germanwings, [www.germanwings.com](http://www.germanwings.com), steuern mehrmals die Woche Lissabon und Faro an. Bei Hapag Lloyd Express soll es bald ein breites Angebot für Portugal geben, [www.hlx.com](http://www.hlx.com). Das Hin- und Rückflug-Ticket kostet bei allen Billig-Airlines incl. aller Nebenkosten ca. 100 bis 150 Euro in der Nebensaison. Einen Preisvergleich zwischen den Billigfliegern und den Liniengesellschaften findet man in der Suchmaschine [www.Billigflieger.de](http://www.Billigflieger.de).

### Preisgünstige Unterkunft und Mietwagen

Etwa 60 Prozent der offiziellen Campingplätze sind selbst im Winter geöffnet. Preiswerte Pensionen gibt es vor Ort in jedem der angeführten Fluggebiete. Wer etwas mehr Komfort sucht, bucht ein Drei Sterne Hotel incl. Mietwagen für ca. 45 Euro pro Person und Nacht direkt bei den Billigfliegern oder der LTU. Die meisten jüngeren Portugiesen sprechen gut Englisch. (Pflichtfach ab der 2. Grundschulklasse).

### Nebenkosten und Sehenswertes

Für Verpflegung, Benzin, Straßenbahn- und S-Bahnfahrten in Lissabon gibt man etwa 10-15% weniger aus als in Deutschland. Lissabon ist sicher eine der attraktivsten Städte Europas. Besonders sehenswert ist die Altstadt, die bequem mit den alten, rumpeligen Straßenbahnen der Linie 28 kreuz und quer erforscht werden

kann. Auch für Zoo-Muffel unbedingt einen Besuch wert ist das einmalige Ozeanarium, das fantastisch hautnah Haie, Mantas sowie 14.000 Artgenossen aus unserer Unterwasserwelt präsentiert. Faro zeigt sich als eine moderne Mischung aus expandierender Industriemetropole und einem alten, historisch wertvollen Stadtkern. Die schönsten Strände und Lagunen der Algarve finden wir zwischen Portimao und Lagos. Alle beschriebenen Fluggebiete lassen sich einfach mit dem Auto anfahren und sind deshalb auch für Drachenflieger geeignet. Ohne Ausnahme sind die offiziellen Landeplätze immer in der Nähe öffentlicher Strände mit Autozufahrt. Nicht zuletzt freuen sich die portugiesischen Flieger über jeden ausländischen „Kollegen“, der ihr Land besucht. Fazit der langen Reise: Wir fühlten uns in der Luft und am Boden so richtig wohl und kommen bald wieder.

Für Genuss und Streckenflieger

# Bei Northwest geh die Hochries

Beitrag und Fotos von Fredegar Tommek

Egal, ob Feierabend-Gleitflug nach der Arbeit, oder Ausgangspunkt zum Kilometersammeln für den OLC. Das Fluggebiet der Hochries am Samerberg hat sich in den letzten Jahren still und heimlich zum gut besuchten und gern genutzten Startplatz für Streckenflieger und Genusspiloten gemausert.



**A**n guten Tagen trifft man sie hier. Warm eingepackt unter der Sturmhaube und für einsame Stunden in der Luft gewappnet, wählen mittlerweile erstaunlich viele ambitionierte Strecken-Cracks den Startplatz der Hochries für ihre OLC-Punktejagd. Und auch wenn der Nordwesthang des Gebiets nicht die optimale Sonneneinstrahlung für einen frühen Start bietet, häufen sich seit Jahren die sehr guten XC-Ergebnisse.

Beleg für die hervorragenden Streckenmöglichkeiten sind nicht nur die dokumentierten OLC-Flüge von der Hochries, sondern auch die überragend gelaufene „Bavarian Open“ der Drachenflieger im vergangenen Sommer. Vor allem Hängegleiterpiloten finden eine perfekte Infrastruktur mit kurzen Anfahrtswegen, bequemem Bahn-Transport und zwei eigenen Rampenstartplätzen vor. Für Kurt Axthammer, Vorsitzender des Drachenfliegerclubs Hochries-Samerberg, ist das Gebiet ein absoluter Traum: „Die Ries befriedigt nahezu alle Erwartungen. Die Genussflieger können gerade an

Hochsommer-Nachmittagen stundenlang die ganze Ridge zwischen Riesenberg und Feicht-eck abfliegen und Streckenpiloten, die ihren Genuss anders definieren, finden über Haus- und Klausenbart den optimalen Einstieg in das Streckenrevier der Kitzbühler Arena“. Kein Wunder also, wenn es an guten Tagen hoch her geht und sich Vereinsmitglieder und gern-gesehene Gastpiloten den Bergteilen.

## Gut geplant ist besser geflogen

Relativ kurze Wege braucht es, um an den Startplatz zu gelangen. Von der Münchener Innenstadt aus sollte die Fahrt von rund 80 Kilometern in knapp einer Stunde zu schaffen sein. Rosenheimer und andere, örtlich beheimatete, Piloten haben es noch einfacher. Ein Blick auf die detaillierte und gepflegte Internetseite des GSC Hochries Samerberg gibt Auskunft über Wind- und Wetterverhältnisse am Berg. Wer auf Nummer sicher gehen will, der überzeugt sich mit Hilfe der am Startplatz (Nordost) installierten Webcam davon, ob die Kollegen

bereits in der Luft sind, oder der Berggipfel vielleicht doch noch im Nebel steckt. Nach der gut ausgeschilderten Anfahrt zur Hochriesbahn (Kasten), findet man kostenpflichtige Parkplätze direkt an der Seilbahn, oder fährt ca. 200 Meter weiter und parkt seinen Wagen dort umsonst. Wer zum ersten Mal im Fluggebiet ist, findet die nötigen Informationen im Glaskasten direkt am Eingang zur Sesselbahn. Hier liegt auch das Flugbuch für Drachenflieger aus. Gleitschirmflieger tragen sich im Buch in der Mittelstation ein, damit im Falle eines unsanften Falles alles seinen reibungslosen Weg gehen kann! Das Büro der Flugschule Hochries ist in unmittelbarer Nachbarschaft der Bahn nicht zu übersehen und soweit Helene und Robert nicht selber mit einer Truppe Newcomer auf dem Berg sind, stehen sie gerne für Auskünfte und Tipps zur Verfügung. Neben der kompletten Schulung für Drachen und Gleitschirm (auch an der Winde), hält die Schule im Shop alles an Equipment bereit, was man für einen gelungenen Flugtag braucht.

## Günstige Auffahrt

Ohne lange Wartezeiten trägt uns der Eiersessel von der Talstation auf 716 Metern bis zur Mittelstation auf 916 Meter. Idyllische 12 Minuten Fahrt mit dem Packsack auf den Knien oder dem Drachen auf der Schulter. (Foto) Von hier aus transportiert die große Kabinenbahn zwischen 9.00 Uhr und 16.00 Uhr (im Hochsommer bis 17.00 Uhr) zu jeder vollen Stunde eine Gruppe Flieger oder Wanderer zur Gipfelstation auf 1.568 Meter. Bei entsprechendem Betrieb fährt die Bahn alle 15 Minuten. Schon während der Auffahrt genießt man den Panoramablick auf das vorgelagerte Flachland Richtung Norden und bei guter Sicht auch auf den Chiemsee. Genug Zeit für taktische Überlegungen, auf welchen Kurs man sich je nach Wind- und Thermiksituation begibt. Wer allerdings nach dem todsicheren Hausbart Ausschau hält, wird möglicherweise enttäuscht. Thermischen Anschluss gibt es an sonnigen Tagen fast immer, aber nicht unbedingt verlässlich am gleichen Platz. Es gilt also, die Piloten mit Heimspielvorteil zu beobachten und sich an deren Fersen zu hängen.

Am Ausgang der Kabinenbahn angelangt, sagt uns ein Blick in die Geldbörse, dass die Fliegerei hieran der Hochries durchaus noch bezahlbar ist. Die Einzelfahrt inkl. Landegebühr kostet 9,50 Euro, die Zehnerkarte 73,- Euro (die Jahreskarte 185,- Euro). Vereinsmitglieder fahren noch günstiger, wenn sie sich über die Flugschule Hochries ein Jahresticket zulegen. Sollte der Wind am Startplatz einmal nicht recht passen, macht die Gratis-Rückfahrt mit der Bahn die Entscheidung gegen einen riskanten Start um Einiges leichter.

## Der Nordstartplatz

Unmittelbar neben dem Bahnausgang, bzw. etwas unterhalb, liegt der Nordstartplatz, der bei Windrichtungen von 290 bis 20 Grad zu nutzen ist. Für Drachen gibt es eine freie Fläche zum Aufbau und eine gut gepflegte Rampe. Gleitschirmflieger starten etwas links unterhalb der Rampe von einem recht steilen Startplatz, der für zwei Schirme nebeneinander Platz bietet. Festes Schuhwerk der Piloten bewährt sich schon hier, denn um an den Startplatz zu gelangen, muss erst ein kleiner, felsiger Trampelpfad gemeistert werden. Da Drachen und Schirme recht nah beieinander in die gleiche Richtung starten, lohnt ein Blick auf den Kollegen und es darf beim Start auch schon mal



gerufen werden. Vorsicht ist auch wegen der Drahtseile der Bahn geboten, die links vom Startplatz den Luftraum queren.

## Der Weststartplatz

Bei Wind aus eher westlicher Richtung (260 bis 340 Grad) nimmt man den Fußmarsch von fünf Minuten in Richtung Gipfelkreuz gerne in Kauf. Hier ist zumindest für Gleitschirmflieger der wesentlich komfortablere Hauptstartplatz, der mindestens drei Piloten gleichzeitig genügend Raum zum Auslegen gibt. Ist der mit Kokosmatten ausgelegte und grasdurchwachsene Platz an guten Tagen voll besetzt, oder teilt man ihn mit der Flugschule, so macht man sich etwas außerhalb startbereit und lässt sich beim Auslegen von Kollegen helfen. Dies schont nicht nur die eigenen Nerven, sondern spannt vor allem die anwesenden Streckenjäger nicht schon vor dem Start zu sehr auf die Folter.

Die Drachenrampe befindet sich direkt links daneben und auch an diesem Startplatz gehört ein gegenseitiger Blick kurz vor dem Abheben zum Pflichtprogramm. Trotz der räumlichen Enge geht es an der Hochries zwischen Drachen- und Gleitschirmfliegern ausgesprochen gesittet zu und man kommt sich auch in der Luft selten in die Quere.

## Streckenflüge von klein bis ganz weit

Spätestens jetzt heißt es für Streckenflieger, oder solche, die es hier werden wollen, einen theoretische Plan mit einer angemessenen Aufgabe im Kopf zu haben. Den bisher weitesten Flug von der Hochries machte Werner Schütz im vergangenen Sommer. Er schaffte den 140 Kilometer-Flug ins Pinzgau mit anschließendem „Spaziergang“. Das

punktmäßig beste Ergebnis erflieg Hans Bausenwein ebenfalls im Frühjahr 2005 (25.05.) mit einem FAI Dreieck. Der Aero-sport-Chef, dessen Firma im benachbarten Brannenburg sitzt, flog auch ins Pinzgau und schaffte sogar beinahe den schwierigen Weg zurück zur Hochries. Am Ende standen 121,52 Kilometer auf seinem „Tachometer“! Sein erklärtes Ziel für die kommende Saison ist die Wiederholung seines weitesten Drachenfluges. Dieser liegt über zehn Jahre zurück und soll jetzt mit dem Gleitschirm nachgeflogen werden. Dieses Dreieck hat die Wendepunkte Schmittenhöhe und Gasthaus Rechteck am Fuße des Gernkogel. Dazu Bausenwein: „Die letzten Kilometer zurück zur Hochries sind selbst mit dem Drachen gegen den Bayrischen Wind sehr schwer zu fliegen. Man braucht eine hohe Basis von über 3.000 Metern um vom Zahmen Kaiser den Weg zurück zur Hochries zu schaffen. Mit der heutigen OLC Regelung bekommt man die Dreieckswertung aber schon, wenn man es bis Westendorf geschafft hat.“

Da Schütz und Bausenwein beide Mitglieder des benachbarten GSC Inntals sind, trugen ihre Flüge von der Hochries wesentlich zum Gewinn der OLC Vereinswertung 2005 bei. Somit darf sich der GSC Inntal den wohlklingenden Titel „OLC Club Weltmeister 2005“ auf die Fahne schreiben.

Auch Tobias Schreiner, Gewinner der deutschen Juniorenwertung im OLC 2005, fliegt gerne und oft von der Hochries und hat die vereinsinterne Meisterschaft seines Clubs Hochries-Samerberg mit einer freien Strecke über 129,5 Kilometer gewonnen.

Wer also hier ambitioniert startet, weiß durchaus das Potenzial des Berges zu schätzen und setzt auf weite Strecken. Nicht



Drachentransport mit dem Sessellift

umsonst haben auch die Veranstalter des ersten „Crossalps“ Wettbewerbs die Hochries als Startplatz gewählt. Ganz im Zeichen des großen Vorbilds „X-Alps“ sollten zwar hier nicht die kompletten Alpen überwunden werden, aber es galt immerhin den Landeplatz von Zell am See zu erreichen. Egal, ob zu Fuß oder in der Luft.

Ein schöner und anspruchsvoller Wettbewerb, der im Sommer wiederholt werden soll ([www.crossalps.com](http://www.crossalps.com)).

## Slice

turmlos ohne "Kohle"

DHV anerkannter Luftfahrtbetrieb  
Nachprüfungen aller Fabrikate

**bautek**

Fluggeräte GmbH [www.bautekoom](http://www.bautekoom) +49 (0) 6502 3060





## Landeplätze

Die für Drachen und Gleitschirm getrennten Landeplätze liegen im bequemen Gleitwinkelbereich des Startplatzes und bieten komfortable Maße. Schirmflieger landen in der Regel (bei Talwind aus Ost) mit einer Linksvolte. Der Landeplatz ist rundum hindernisfrei und nur im Hochsommer bedingt thermisch. Eine gute und frühzeitige Landeplanung ist besonders dann angesagt, wenn der Bayerische Wind aus östlicher Richtung besonders kräftig bläst. An solchen Tagen finden sich vor allem fremde Piloten oft einige Kilometer westlich vom Landeplatz ver setzt wieder und testen anschließend ihre Qualitäten als Fußgänger...

Das Landefeld ist mit einem großem Windsack ausgestattet und aus der Luft gut zu erkennen. Nach der Landung wird der Schirm in Nähe des Feldwegs zusammengelegt. Die in Richtung Straße angrenzende Wiesenfläche darf nicht betreten werden. Bitte haltet Euch daran, denn auch wenn die örtlichen Bauern Kummer gewohnt sind, sollte man deren Treckern und Pflugscharen nicht zu nahe kommen.

Der Landeplatz für Drachen befindet sich

## INFOS HOCHRIES

### Bergbahn Hochries:

[www.hochriesbahn.de](http://www.hochriesbahn.de), 08032/9755-0

### Flugschule Hochries:

[www.flugschule-hochries.de](http://www.flugschule-hochries.de) 08032/8971

### GSC Hochries-Samerberg:

[www.duschrelektro.de/paragliding](http://www.duschrelektro.de/paragliding) 08031/68418

GSC Inntal: [wm.gleitschirmclub-inntal.de](http://wm.gleitschirmclub-inntal.de)

### Drachenfliegerclub Hochries Samerberg:

[www.dfc-hochries.de](http://www.dfc-hochries.de),

### Campingplatz Aschau:

[www.camping-am-moor.de](http://www.camping-am-moor.de) 08052/4513

### Anfahrt

A8 Richtung Salzburg. Ausfahrt Achenmühle/Samerberg. Nach der Ausfahrt links und der Beschilderung „Hochriesbahn“ folgen. Ca. fünf Kilometer der Beschilderung über Achenmühle und Grainbach auf den Samerberg folgen.

### Koordinaten

#### Startplatz Nord:

N 47° 44' 55", O 12° 15' 03" auf 1.520 Meter

#### Startplatz West:

N 47° 44' 49", O 12° 14' 53" auf 1.560 Meter

#### Landeplatz Samerberg:

N 47° 46' 18", O 12° 14' 00" auf 687 Meter

#### Talstation Hochries:

N 47° 46' 11", O 12° 14' 07" auf 716 Meter

ca. 300 Meter weiter nordöstlich. Hier landen ausschließlich Drachen und nur Flugschüler genießen eine Ausnahmegenehmigung, um hier wieder die Füße auf den geliebten festen Boden zu setzen.

Offizielle Not- oder Außenlandeplätze gibt es nicht.

Wer hier seinen Flug von oder an der Hochries erfolgreich beendet, der nimmt Platz auf der gemütlichen Bank in Nähe des Windsacks und beobachtet zum Abschluss des Tages das Geschehen am Himmel und rund um den Landeplatz. Normalerweise geht der Flugbetrieb hier mit bayerischer Ruhe und Gelassenheit zu und weder am Hang noch am Landeplatz steht man sich auf den Füßen. Erwischt man allerdings glücklicherweise einen der perfekten Wochenendtage, wie wir sie im letzten Herbst erleben konnten, dann kann es durchaus passieren, dass man sich bereits im nahen Kössen wähnt und einige Dutzend Fluggeräte ihre Kreise ziehen...

# ***Streckenfliegen beginnt im Kopf...***

**nicht eingehängt im Fluggerät, sondern  
im Bett, unter der Dusche, auf dem Sofa.**

Ein Beitrag von Ernst Lehmann

**Ich schreibe hier über meine Erfahrungen rund ums Streckenfliegen, über meine „Aha“-Erlebnisse und über die Fehler, die ich dabei gemacht habe. Der zentrale Punkt ist die richtige innere Einstellung – sie ist weit mehr als die halbe Miete und dies ist auch das Kernthema dieses Artikels.**

Ich fliege im oberfränkischen Flachland, weil ich dort lebe. Daneben fliege ich auch manchmal im Gebirge, sowie Starrflügel-Liga und Landesmeisterschaften, Deutsche Meisterschaften, natürlich auch Ostbayern-cup und OLC. Außerdem bin ich Vorstand der Nordbayerischen Drachenflieger und Autor der Software GPSVAR (Flugdatenanalyse, Flugbuch, Flugplanung).

#### **Vereinskameraden und Wettbewerb**

Der beste Einstiegspunkt zum Streckenfliegen sind die Vereinskollegen, die das schon

**Leere Landschaft und noch leerer Kopf, der Flugplan muß noch wachsen**



Foto: Andreas Busslinger

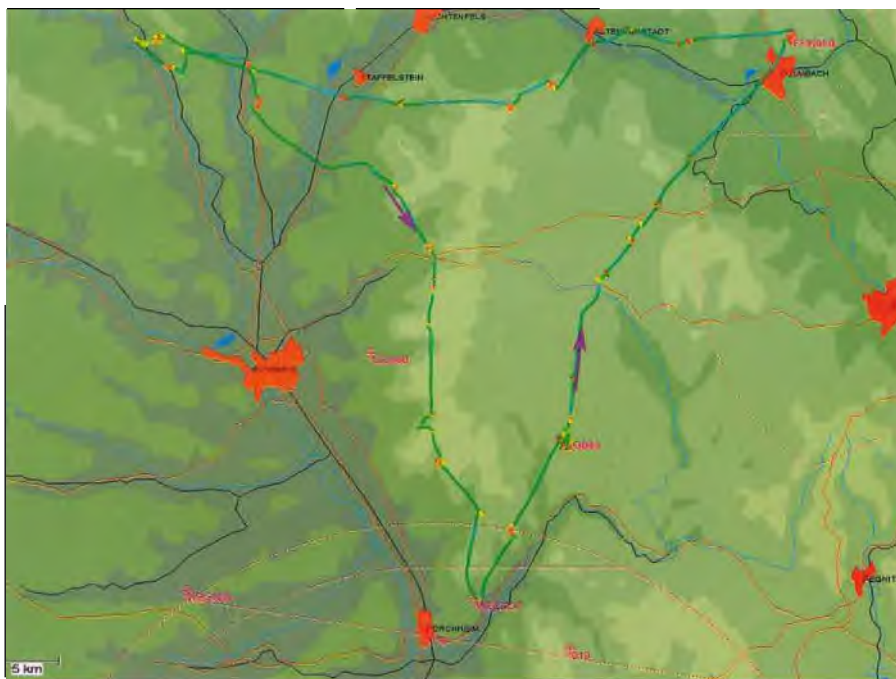
gemacht haben. Frage deinen Streckenfliegerkameraden, welche Strecke er heute beabsichtigt zu fliegen und bitte ihn gegebenenfalls, dass er ein wenig auf dich wartet, damit du dich anhängen kannst. Speziell in den Jahreszeiten, wo die Thermik schon gut ist, die Tage aber noch zu kurz für „bombastische“ Aufgaben, wird sich dein Kamerad sicher dazu bereit erklären, ein angemessenes „Übungsdreieck“ mit dir zu planen und zu fliegen.

Wer das hinter sich gebracht hat, sollte sich durchaus das Vergnügen gönnen, auf

seiner Landesmeisterschaft oder einer German-Open mitzufliegen. Wer gute Ansätze zeigt, schafft auch den Sprung in den German-Cup und in die Liga. In allen direkten Wettbewerben sind immer etliche Piloten, die schon lange Streckenfliegen und es deshalb ganz gut können. Ich habe von ihnen viele Problemlösungen, wie z.B. übergroße Talquerungen bei Gegenwind, kennengelernt. Die kreative Routenwahl einzelner Piloten und vor allem die hohen Durchschnittsgeschwindigkeiten sind erstaunlich.

Wichtig hierzu ist die richtige Einstellung

zum „scheinbar“ unerreichbaren Können der Cracks. Was man keinesfalls denken sollte ist „das kann ich nicht, das schaffe ich niemals“. Sehrviel besser ist die Einstellung „ich weiß noch nicht wie das geht und wie macht der Hund das bloß?“ Und das kannst Du einfach lösen: Frag' den Hund! Weil jeder Flieger gerne über seine Flüge erzählt, ist das abendliche Bier eine gute Gelegenheit zum Nachfragen. Sobald du ins Ziel gekommen bist, findet sich schon am Landeplatz die Gelegenheit zu fragen „...wie bist Du denn da so schnell über das Tal



FAI-Dreieck, gestartet im rechten unteren Drittel auf dem Schenkel (Siegritz). Flugrichtung im Gegenuhrzeigersinn. Abendlicher Heimflug unter Nutzung sonnenbeschienener Westhängen bei zusätzlich schwachem Westwind

gekommen?..." Eines ist ganz sicher: Die heutigen Cracks sind gestern auch oft irgendwo in der Botanik gestanden. Auch mein erster German-Open-Flug in Greifenburg war nach 10 km in Oberdrauburg zuende. Inzwischen komme ich oft ins Ziel—weil ich viel gefragt und mich selbst motiviert habe.

## Was ich zum Streckenfliegen brauche

Das grundsätzliche Handwerkszeug sollte jeder Pilot beherrschen, also Starten/Landen/Thermik/Leesituationen. Was man sonst noch braucht sind:

70 % mentale Vorbereitung  
15 % Wettervorbereitung  
10 % Zusätzliches Flugkönnen  
5 %/0 Ausrüstung

Beim Streckenfliegen kommt es zuerst darauf an, sich vor allem im Kopf und im Herzen vom Mutterbusen des Hausbarts zu lösen und erst in zweiter Linie auf Turmlosigkeit, profilierte Basis oder hauchdünne Wettkampfleinen. Fliege deine ersten Dreiecke mit deinem vertrauten Gerät. Du wirst genug mit der Thermiksuche zu tun haben, so dass es wenig sinnvoll ist, gleichzeitig das Flugverhalten einer neuen heißen Kiste auszutesten.

Wahrscheinlich kannst du dich gut an deine schweißtreibende fliegerische Ausbildung erinnern. Der mehrfache Aufwand

steht im mentalen Bereich jetzt nochmals an. Allerdings hat dieser zusätzliche geistige Arbeitsaufwand den Vorteil, dass er am Schreibtisch, im Garten, im Bett und vor allem auch bei nichtfliegbarem Wetter stattfinden kann. Der Schweiß zumindest entfällt hier also.

## Streckenplanung

Die Streckenplanung ist zuallererst eine mentale Vorbereitung, mit der du DICH an die Aufgabe gewöhnst. Die geographische Definition ist mehr das Handwerk.

Du wirst kein 200 km FAI Dreieck „einfach mal so“ und ohne Planung mit dem Drachen fliegen. Du fliegst die 200 km dann, wenn du 150 km bis 250 km geplant hast. Beim Gleitschirm sind es ein paar Kilometer weniger. Wie du eine Strecke vorausschauend und „trickreich“ planst, werde ich in einem späteren Artikel zeigen.

## Landschaft

Ich durchspiele meine geplanten Strecken immer wieder mit dem Finger auf der Landkarte oder besser noch mit der Maus auf dem PC. Dabei schaue ich mir auch dreidimensionale die Landschaft an und prüfe, ob ich abends vielleicht an Westhängen entlangfliegen kann, die dann prall in der Abendsonne stehen. Dabei spielen auch die Erfahrung aus bereits geflogenen Routen eine große Rolle.

## Abbildung Tracklog

FAI-Dreieck, gestartet im rechten unteren Drittel auf dem Schenkel (Siegritz). Flugrichtung im Gegenuhrzeigersinn. Abendlicher Heimflug unter Nutzung sonnenbeschienener Westhängen bei zusätzlich schwachem Westwind (zwischen den violetten Doppelpfeilen).

### Plan-B

Für spontane Streckenänderungen bietet mein altes Garmin-GPS gute Unterstützung, wo ich an meiner Wende mal schnell MARK drücken und die Entfernung zum Startpunkt oder zum vorigen markierten Wendepunkt ablesen kann. Kopfrechnen ist wichtig. Ich habe mir einfache Faustformeln für Wendepunktverlegungen zurechtgelegt, damit ich aus den geflogenen Teilstrecken und den Streckenflugregeln noch ein FAI-Dreieck sicher abschätzen und auch fliegen kann.

Mein Lehrgeld dazu habe ich bezahlt: Ich hatte bei einem Dreieck unter großen Mühen meinen zweiten Wendepunkt noch 5 km nach außen verschoben. Bei der Flugauswertung stellte ich ein flaches Dreieck fest, welches ich dann zugunsten der höheren Punktezahl für das etwas kleinere FAI-Dreieck wieder verwerfen konnte. Damit waren die 10 km Quälerei inkl. Beinahe-Absauer an der 2. Wende vergeblich gewesen.

## Erfahrung & Reflektion

Die geistige Integration von Teilstrecken aus vergangenen Streckenflügen ist ebenfalls sehr nützlich. Je öfter ich eine Teilstrecke fliege, desto besser lerne ich sie kennen — das bringt beim nächsten Versuch Selbstvertrauen und Entspannung.

Jede Außenlandung gibt einem die besondere Möglichkeit und vor allem die Zeit (bis der Rückholer da ist), den Flug zu reflektieren und den entscheidenden Flugfehler zu analysieren. Der häufigste Fehler und Absauf-Grund ist, sich nicht mit seinen Entscheidungsfehlern auseinanderzusetzen und die Fehler deshalb zu wiederholen.

**Das macht den richtig fetten Frust!**  
Das Frühjahr, eigentlich auch schon der Winter, ist eine gute Zeit für Reflektion und Planung. Sei dir auch nicht zu schade, dein Fluggerät mitsamt innerem Schweinehund in der Frühlingskälte ins Gelände zu bringen und an der Winde ein paar Schlepps zu machen oder schon weihnachtlich am Hausberg zu soaren. Im Februar bei 8/8 Wolken-

Dauerbedeckung mit 2 Metern pro Minute an die Basis bei 250 m über Grund zu kurbeln ist eine sehr gute Motivationsübung.

## Wetter

Bei gefährlichen Wetterlagen (meist extremer Wind) fliege ich nicht. Viele andere Wetterlagen verleiten zu dem Gedanken „Heute geht sowieso nichts!“, was aber oftmals nicht stimmt. Ich glaube dem Wetterbericht, wenn er Gefahren meldet; wenn er „keine Thermik“ meldet, geh' ich trotzdem fliegen, prüfe die Thermik selbst und wundere mich immer wieder!

Ich versuche bei jedem (nicht gefährlichen) Wetter ein Dreieck zu fliegen, solange der Wind das zulässt. Dabei bin ich oft erstaunt, was trotz der zunächst „trüben Aussichten“ (großflächige Bewölkung bis hin zu 8/8, schwach gemeldeter Thermik, späte oder sehr frühe Jahreszeit) alles geht. An solchen Tagen lerne ich viel dazu, auch wenn das Dreieck klein ist. Das dabei Erlern-

te hilft mir dann an einem guten Tag, mich aus einem Beinahe-Absauer zu befreien und meinen Flug fortzusetzen. Der Wirkung des Wetters auf die Motivation ist immens, „Nur wer selbst in der Luft ist, kann wissen, ob es heute geht oder nicht“, sagt Ernst Lehmann, ein wenig bekannter deutscher Drachenflieger.

Auch hierzu eine Anekdote: Ich fragte im Spätsommer beim Windenschlepp einen langjährigen Fliegerkollegen, ob er denn jetzt starten wolle. Er sagte, dass „sowieso nichts geht“ und dass er aber sofort starten würde, wenn ich mich jetzt oben halten könnte. Wie bestellt, blieben ein anderer Pilot und ich oben! Nach einer Stunde landete ich wieder und erzählte meinem „bodenständigen“ Kollegen von der butterweichen Thermik. Seine Reaktion darauf war, dass „die Thermik ja jetzt schon vorüber sei“ und dass „sowieso nichts geht“...

Sein Verhalten gehorchte seiner negativen Grundeinstellung „dass sowieso nichts geht“ und er startete an diesem Tag nicht, obwohl er mit eigenen Augen sehen konnte, dass inzwischen auch weitere Piloten oben blieben.

## Den Flugtag kennenlernen

Bis ich das erste Mal an der Basis bin, weiß ich ungefähr, was ich von dem Tag erwarten kann. Der Tagesverlauf hat großen Einfluss auf die Thermik. Beim Abflug hat man noch Probleme den nächsten Bart zu finden, das wechselt bisweilen in eine sportliche Turne-



Foto: Ernst Lehmann

Das Wiesen-Tal bei Siegritz, zwischen Ebermannstadt und Pottenstein

rei. Schließlich merkt man, wie langsam die Bockigkeit nachläßt, die Thermik gnädiger wird und letztlich in eine zarte Fingerspitzenfliegerei übergeht, mit der man abends die entscheidenden Kilometer zurücklegt. Manchmal war der höchste und gleichzeitig gemütlichste Bart derjenige am Ende der

Strecke, mit dem ich dann 25 km nur noch gegliitten bin. Genauso flog ich schon rein rechnerisch mit Gleitzahl 25 nach Hause, wobei ich schwachen Rückenwind hatte und immer an den abendsonnebeschiedenen Waldkanten und Hügeln entlanggliitten, immer die Nase zwischen den Händen an der Basis. Die Luft stieg dabei wohl in vielen Bereichen noch großflächig nach oben, auch wenn das Vario keinen Piepser mehr von sich gab.

In jeder Situation bin ich so entspannt wie möglich und geduldig wie nötig – so habe ich den Kopf frei und kann Entscheidungsfehler vermeiden.

## Ziele und Meilensteine

Natürlich ist das große Dreieck mein Ziel – aber nur auf dem Sofa! Während ich in der Luft bin, setzte ich meine Ziele bescheidener, z.B. auf die nächsten 10 km, die Talquerung, die nächste Stadt, das Ende eines Rückens oder einer Waldkette – auf Meilensteine eben. Ich muss mir nicht am Anfang des Fluges über den gesamten Flugweg Gedanken machen, weil ich da noch gar nicht wissen kann, ob ich meine Route z.B. noch ändern werde. Würde ich ständig über alle Teilprobleme nachdenken, wäre zuviel meiner Aufmerksamkeit vom eigentlichen Fliegen abgezogen und ich stünde bald am Boden. Ich fixiere mich keinesfalls von Anfang an auf den Endpunkt des Fluges, sonst wird die Aufgabe unüberschaubar und

Logo: **flypa**

rote 11 April bis zum 1. Mai 2006

Internationales gleitfliegerfestival  
im orotavatal  
tuit 0 Jos, ealejas .es  
teneriffa • kanarische inseln

einschreibung erahnet

sonderangebot IU, die unterkunn

Holet und Nolel ler 20 Euro mll  
Halepensum PRO Tag und POMO

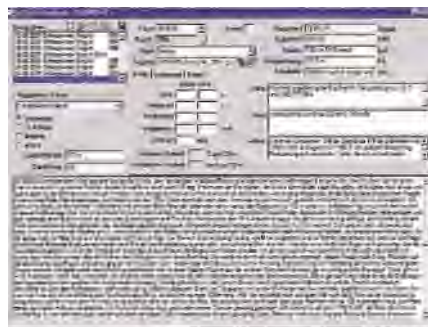
1.1

tgaleggrogramm ler 61elttlluerFiunschuien  
IR die Insel kennenzulernen

06 | mai-somme-



Landung bei Riekofen (Nähe Straubing) nach 160 km Streckenflug und rechts ein Auszug aus dem elektronischen Flugbuch (GPSVAR) - das ideale Mittel zur mentalen Nachbearbeitung und Selbstmotivation



sie würde damit auch unbewältigbar erscheinen. Daraus folgt Motivationsverlust, Mutlosigkeit und ein Absaufer.

Wer im OLC den Startplatz wieder erreicht, ist selber schuld und hat Höhe verschenkt. Am besten schiebt man den letzten Wendepunkt so weit hinaus, dass man unter Einhaltung eines FAI-Dreieckes gerade nicht mehr zum Startplatz zurückkommt — dann ist man optimal geflogen (OLC macht's möglich).

### Landung

Die Landung ist der krönende Abschluss eines Streckenfluges. Macht man dabei einen Steuerbügel krumm oder landet den Schirm in eine Dornenhecke, dann geht man trotz Riesen-Dreieck ärgerlich nach Hause und gerade das ist einer Selbstmotivation sehr abträglich. Man sollte sich bewusst sein, dass man nach 7 Stunden Flugzeit ziemlich ausgepowert und nur noch eingeschränkt konzentrationsfähig ist. Deshalb

gehe **ich** den geplanten Landeanflug mehrere Male konzentriert durch, schaue immer wieder nach Stromleitungen, Zäunen, Bewuchshöhen, Windrichtung, Turbulenzonen etc. Schon vorher wähle ich mir den Landeplatz nach Sicherheitskriterien aus und verzichte dabei gerne auf die letzten 500 m Strecke. Möglichst frei von Hindernissen, niedriger Bewuchs, nahe bei Ortschaften oder Wanderern, wo man bei der Landung sicher gesehen wird. Ortschaften haben den Vorteil, dass man als Gegenleistung für seine ausführliche Flugberichterstattung (= Eigenmotivation!) zur unbegrenzten Getränkeaufnahme und meist

auch zum Abendessen eingeladen wird. Sofern man sich beim Aufsetzen verletzen sollte (Wadenkrampf!) oder einfach den Gurtzeug-Reißverschluss nicht aufbekommen hat, ist gleich jemand verfügbar, der einen aus der „Schildkröten-Rückenlage“ befreien kann. Mit der Landung ist zwar der Flug beendet - aber nicht im Kopf. Dort läuft alles noch auf Strecken-Hochtouren und das nutze ich natürlich für weitere Motivation im...

### Flugbuch

Ein Flugbuch ist die beste Selbstmotivationsquelle überhaupt. Damit meine ich nicht die einzeiligen Heftchen, die man gerne bei Flugschulen zur Ausbildung verwendet, sondern ich meine das im Sinne eines Tagebuches. Ich schreibe meinen Flugbucheintrag gleich am Abend des Fluges. Dann sind die Eindrücke und Details noch frisch im Kopf. Weil man dabei den Flug nochmals durchgeht, hat man auch ein unmittelbares Feedback über das, was man verpatzt hat und vor allem über das, was man gut gemeistert hat. Beim nächsten Versuch lässt man dann automatisch die gemachten Fehler weg und baut die guten Erfahrungswerte aus. Ins Flugbuch sollten auch Informationen über Bewölkung, Gradienten, Wind, Luftmassenänderungen, Luftdruck und Temperaturen hinein. Man kann viel auf die großartigen Erfahrungen der anderen Piloten hören — die besten Erfahrungswerte hat man jedoch mit sich selbst und vor allem damit, was man selbst aufgeschrieben hat.

Auch für die „mentale Vorbereitung“ im Winter ist das Durchgehen von besonders interessanten Flugbucheinträgen bestens geeignet.

### Zum Schluß

Motivation, sich intensiv beschäftigen mit allen Dingen, die dazugehören, ist das wichtigste Element. In allen zunächst „technisch“ erscheinenden Punkten liegt ein weitaus größerer Anteil an mentaler Vorbereitung und letztendlich Motivation. Ohne Motivation und der vorausgehenden mentalen Vorbereitung geht schlichtweg nichts. Das war auch der ausschlaggebende Grund für mich, das Programm GPSAVR zu schreiben — damit kann ich genau erfahren, was ich gut gemacht habe (Motivation!) und wo ich noch dazulernen muß (wozu ich auch andere Piloten befragen muß).

Das Schreiben dieses Artikels ist bereits wieder eine gute Motivation für mich...

# INFINITY II AFS

**VIEL SPASS BEI HOHER SICHERHEIT** \_ dafür steht der INFINITY II AFS, der ab sofort erhältlich ist. Die Weiterentwicklung der beliebten DHV 1-2-Kappe verfügt jetzt über V-Rippen bis zur D-Reihe. Zusammen mit der Optimierung der Kappenkrümmung und des Profils sorgt dies für noch direkteres Handling, völlig unkompliziertes Starten und noch leistungsfähigeres Gleiten. Bei der Sicherheit wurden mit dem System zur Automatischen Flug-Stabilisierung natürlich keine Abstriche gemacht. Der INFINITY II ist ab sofort mit den hochwertigen Liros-Leinen ausgerüstet, die ihre Leistungsfähigkeit im Acro-Schirm G-FORCE 360 bewiesen haben. U-Turn bietet Advanced Financial Services von der Finanzierung bis zum garantierten Rückkaufswert. Nähere Infos unter [www.u-turn.de](http://www.u-turn.de).

## DEUTSCHLAND

Adventure Sports GmbH  
Talstation  
D-83661 Lenggries  
Telefon: +49 (0) 80429486  
[www.adventure-sports.de](http://www.adventure-sports.de)

Flugschule AKTIV  
Tegelbergstrasse 33  
D-87645 Schwangau  
Telefon: +49 (0) 8362.921-457  
[www.flugschule-aktiv.de](http://www.flugschule-aktiv.de)

Flugzentrum Elpe  
Marktstr. 23  
D-59955 Winterberg  
Telefon: +49 (0) 700041636393  
[www.flugschule-oberberg.de](http://www.flugschule-oberberg.de)

Flugschule Jenair  
Saalbahnhofstrasse 10  
D-07743 Jena  
Telefon: +49 (0) 3641825900  
[www.jenair.de](http://www.jenair.de)

Luftikus  
Hartwaldstr. 65b  
70378 Stuttgart (Hofen)  
Telefon: +49 (0) 711537928  
[www.luftikus-flugschule.de](http://www.luftikus-flugschule.de)

OASE Gleitschirmschule  
Auwald 1  
D-87538 Obermaiselstein  
Telefon: +49 (0) 832638036  
[www.oase-paragliding.de](http://www.oase-paragliding.de)

Süddeutsche Gleitschirmschule  
PPC Chiemsee  
Hauptstr. 53  
D-63246 Unterweissen  
Telefon: +49 (0) 86417575  
[www.einfachfliegen.de](http://www.einfachfliegen.de)

Rheiner Drachen und Gleitschirmflugschulen  
Wasserkuppe 46  
36129 Gersfelden  
Telefon: +49 (0) 66547548  
[www.flugschule-wasserkuppe.de](http://www.flugschule-wasserkuppe.de)

Sky Team  
Schwarzwaldstrasse 30  
D-76593 Gernsbach  
Telefon: +49 (0) 7224993365  
[www.sky-team.de](http://www.sky-team.de)

Fly North  
Roderbruchstrasse 2  
D-31535 Neustadt  
Telefon: +49 (0) 5034959253  
[www.flynorth.de](http://www.flynorth.de)

## ÖSTERREICH

Flugschule Achensee Maute GmbH  
Talstation Karwendelbahn  
A-6213 Pertisau  
Tel: +43 (0) 524320134  
[www.skyconnection.at](http://www.skyconnection.at)

Fly- Hohe Wand  
de Gasthof Postl  
Hohe Wand 77  
A-2724 Stettin  
Telefon: +43 (0) 6503000584  
[www.fly-hohewand.at](http://www.fly-hohewand.at)

Flugschule Salzkammergut GmbH  
Flachbergweg 46  
A-4810 Gmunden  
Telefon: +43 (0) 7612173 033  
[www.paragleiten.net](http://www.paragleiten.net)

Flugschule Zillertaler  
Edenlehen  
A-6290 Mayerhofen 676  
Telefon: +43 (0) 6643588435  
[www.zillertaler-flugschule.com](http://www.zillertaler-flugschule.com)

## SCHWEIZ

Jura, Flugschule  
Dünnernstrasse 378  
01-4713 Matzendorf  
Telefon: +41 (0) 623942222  
[www.flugschule-jura.ch](http://www.flugschule-jura.ch)

Airsport GmbH  
Hans Jörg Walliser  
Kirchgasse 16  
CH-Wiedlisbach  
Telefon: +41 (0) 419704232  
[www.airsport.ch](http://www.airsport.ch)

Ecole de vol libre Zorro  
CP 11  
CH-2516 Nods  
Schweiz  
Telefon: +41 (0) 327514742  
[www.zorro.ch](http://www.zorro.ch)



U-turn GmbH, Esslinger Str. 23  
D-78054 VS-Schwenningen  
[www.u-turn.de](http://www.u-turn.de), [info@u-turn.de](mailto:info@u-turn.de)  
+49 (0) 7720 1807111



**A**n manchen vielbeflogenen Bergen hat man sowohl als Pilot als auch als Zuschauer den Eindruck, dass es für den Flugbetrieb keine Regeln gibt. Da wird zwischen kreisenden Drachen mit dem Schirm gekreuzt und geachtet, dort pfeift ein Starrer einen Meter über eine Gleitschirmkappe. Besonders beliebt ist es auch, wenn alle in eine Richtung kreisen, genau andersrum zu drehen. Schließlich ist das doch die eigene „Schokoladenseite“. Geschrei und Flüche ersetzen die Hupe, glücklicherweise führt nicht jede Wirbelschlepe zum Absturz. Unfälle sind nicht an der Tagesordnung, aber leider auch nicht selten. Dabei gibt es auch für Drachen- und Gleitschirmflieger klare gesetzliche Regelungen, die in Deutschland in der LuftVO und in der Flugbetriebsordnung festgehalten sind. Obwohl sie bei uns jeder von seiner Ausbildung her kennen müsste, möchten wir sie in Erinnerung rufen. Ausdrücklich betonen möchten wir jedoch, dass es kein Vorflugrecht gibt, sondern eine Ausweichpflicht! Es ist auch nicht sehr klug, sich in einem Massenfluggebiet, wie z. B. Bassano, darauf zu verlassen, dass andere unbedingt eine „deutsche Landeinteilung“ fliegen, bei Multikulti-Betrieb ist es noch sinnloser als sonst, auf irgendwelche Rechte und Pflichten zu beharren. Mit etwas Toleranz fliegt man nicht nur sicherer, sondern steigt auch viel besser. Außerdem macht es auch mehr Spaß, wenn man miteinander fliegt als gegeneinander!

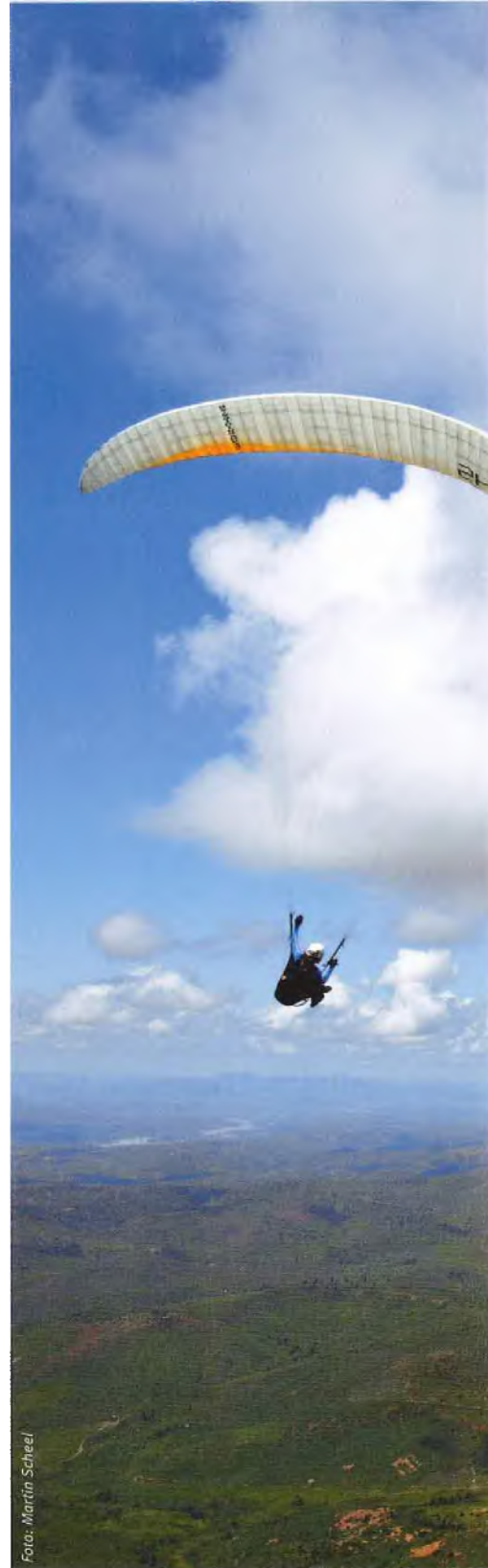
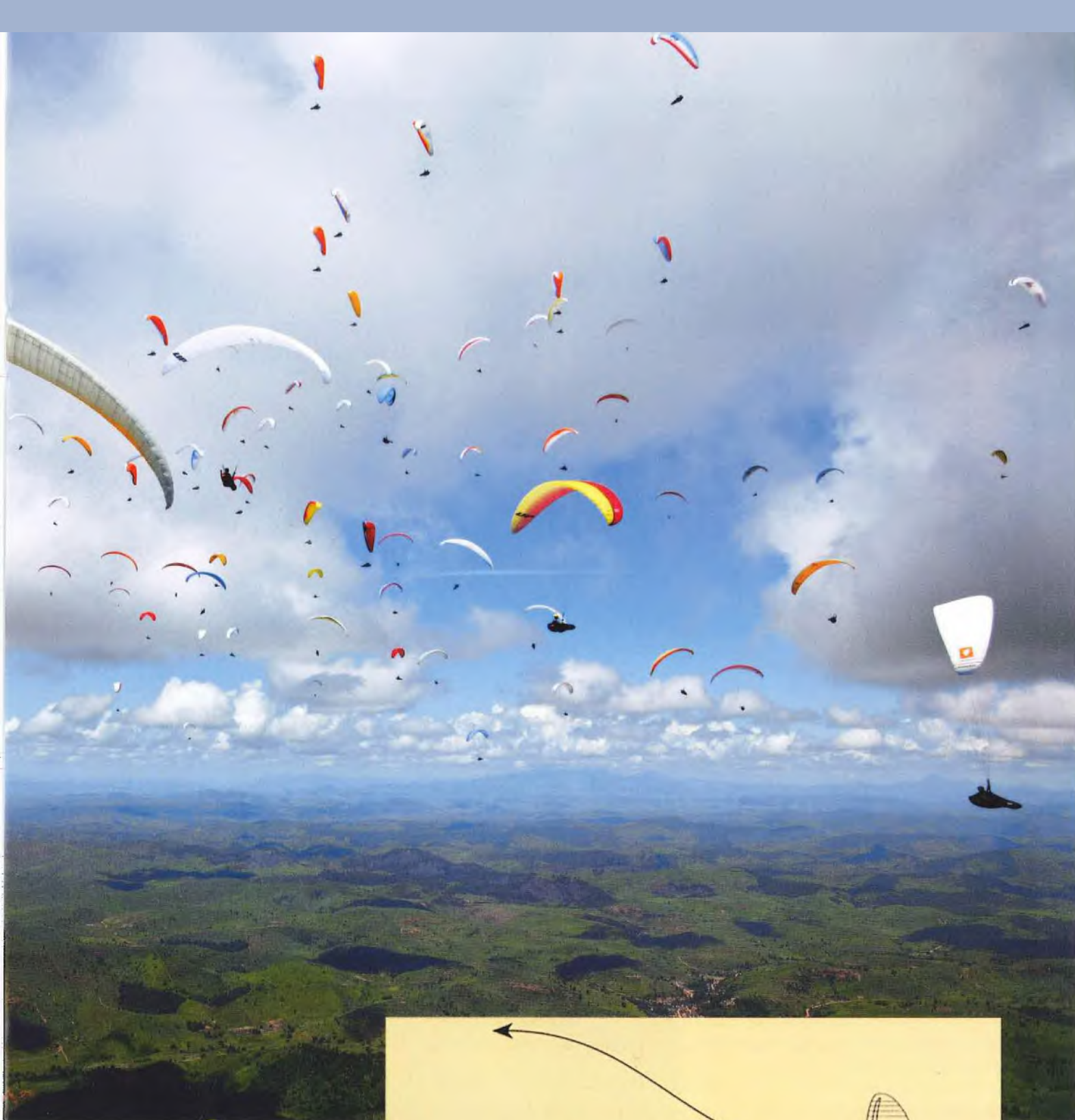


Foto: Martin Scheel

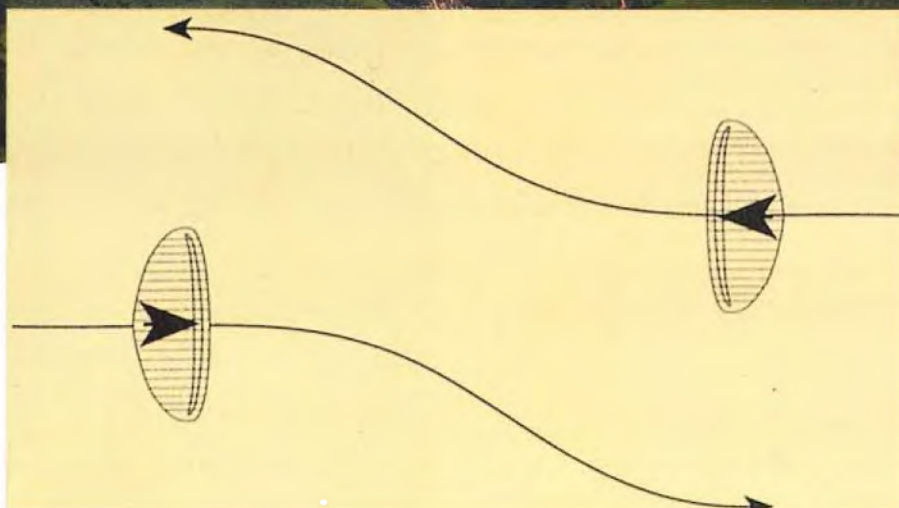
# Vorfahrt oder Ausweichpflicht?



#### LuftV0§13 (Ausweichregeln)

**1** Luftfahrzeuge, die sich im Gegenflug einander nähern, haben, wenn die Gefahr eines Zusammenstoßes besteht, nach rechts auszuweichen.

Kreuzen sich die Flugrichtungen zweier Luftfahrzeuge in nahezu gleicher Höhe, so hat das Luftfahrzeug, das von links kommt,





auszuweichen. Jedoch haben stets auszuweichen:

- motorgetriebene Luftfahrzeuge, die schwerer als Luft sind, den Luftschiffen, Segelflugzeugen, Hängegleitern, Gleitsegeln und Ballonen;
- Luftschiffe den Segelflugzeugen, Hängegleitern, Gleitsegeln und Ballonen;
- Segelflugzeuge, Hängegleiter, Gleitsegel den Ballonen;
- motorgetriebene Luftfahrzeuge den Luftfahrzeugen, die andere Luftfahrzeuge oder Gegenstände erkennbar schleppen.
- Motorsegler, deren Motor nicht in Betrieb ist, gelten bei Anwendung der Ausweichregeln als Segelflugzeuge.

Überholt ein Luftfahrzeug ein anderes, so hat das überholende Luftfahrzeug, auch wenn es steigt oder sinkt, den Flugweg des anderen zu meiden und seinen Kurs nach rechts zu ändern. Ein Luftfahrzeug überholt ein anderes, wenn es sich dem anderen von rückwärts in einer Flugrichtung nähert, die einen Winkel von weniger als 70 Grad zu der Flugrichtung des anderen bildet....

**4** Luftfahrzeugen im Endteil des Landean-

flugs und landenden Luftfahrzeugen ist auszuweichen.

**5** Von mehreren einen Flugplatz gleichzeitig zur Landung anfliegenden Luftfahrzeugen, die schwerer als Luft sind, hat das höher fliegende dem tiefer fliegenden Luftfahrzeug auszuweichen. Jedoch haben

motorgetriebene Luftfahrzeuge, die schwerer als Luft sind, anderen Luftfahrzeugen in jedem Fall auszuweichen. Ein tiefer fliegendes Luftfahrzeug darf ein anderes Luftfahrzeug, das sich im Endteil des Landeanflugs befindet, nicht unterschneiden oder überholen.



Foto: Martin Scheel



Foto: Andreas Busslinger

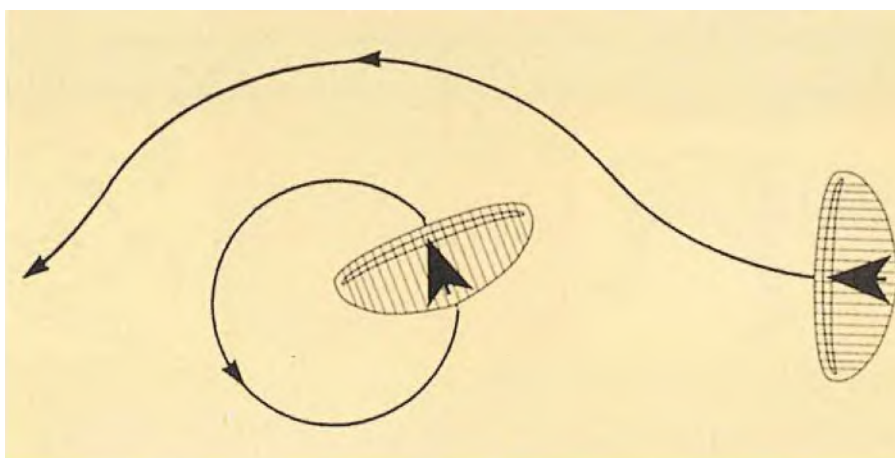
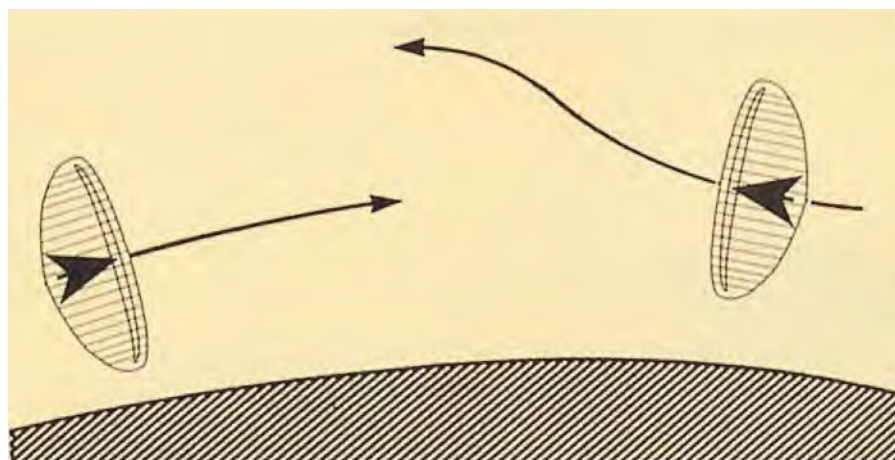
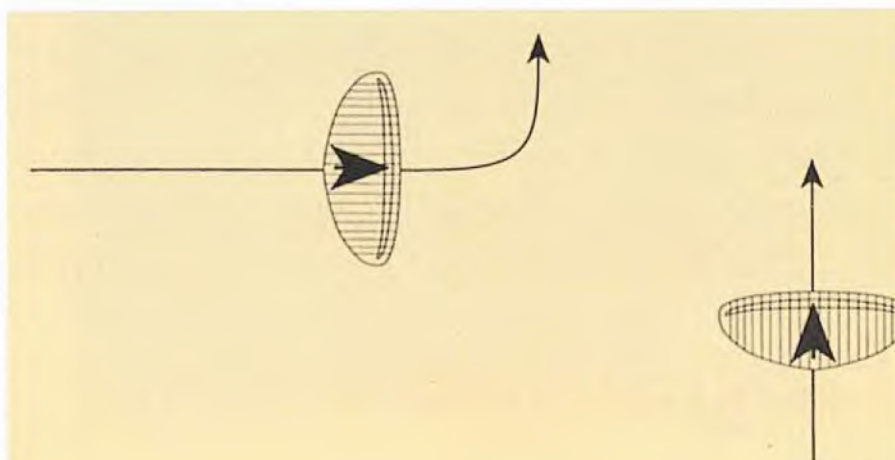
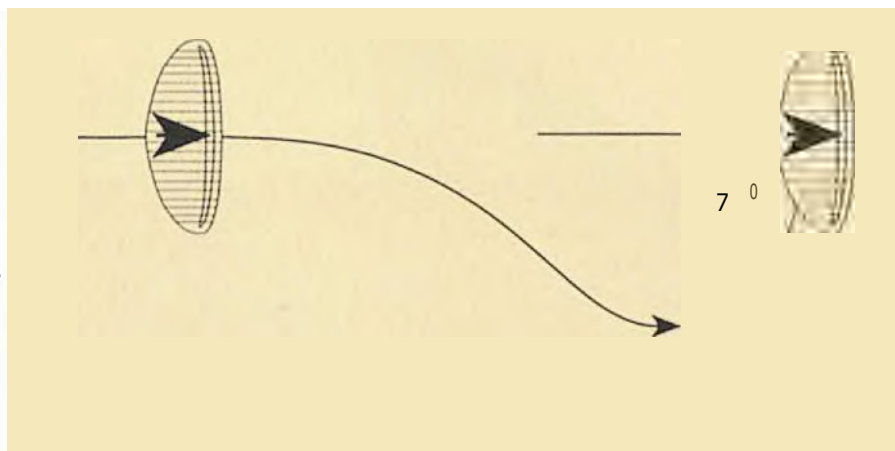
**6** Ein Luftfahrzeug darf erst starten, wenn keine Gefahr eines Zusammenstoßes besteht.

**7** Ein Luftfahrzeug hat einem anderen Luftfahrzeug, das erkennbar in seiner Manövrierfähigkeit behindert ist, auszuweichen.

Ein Luftfahrzeug, das nach den Absätzen 1 bis 5 und 7 nicht auszuweichen oder seinen Kurs zu ändern hat, muss seinen Kurs und seine Geschwindigkeit beibehalten, bis eine Zusammenstoßgefahr ausgeschlossen ist.

**9** Die Vorschriften über die Ausweich regeln entbinden die beteiligten Luftfahrzeugführer nicht von ihrer Verpflichtung, so zu handeln, dass ein Zusammenstoß vermieden wird. Ein Luftfahrzeug, das nach den Absätzen 2 bis 5 und 7 einem anderen Luftfahrzeug ausweichen oder dessen Flugweg meiden und seinen Kurs ändern muss, darf das andere Luftfahrzeug nur in einem Abstand überfliegen, unterfliegen oder vor diesem vorbeifliegen, der eine Gefährdung oder Behinderung dieses Luftfahrzeugs ausschließt.

Auszug aus dem Buch „Gleitschirmfliegen“.



# Fit in die Flugsaison

Ein Beitrag von Benedikt Liebermeister

Gute Kondition ist Grundvoraussetzung für die meisten Sportarten. Auch Gleitschirm- und Drachensport ist Sport. Stundenlange Flüge stellen eine hohe körperliche Belastung dar. Mit zunehmender Ermüdung lässt die Konzentration nach. Ein ausgewogenes Training verbessert die Fitness und gleicht bestehende muskuläre Defizite aus. Dabei ist es durchaus sinnvoll, auf professionelle Unterstützung zurückzugreifen.

Die SportMedizin Oberland® vereint die wichtigsten sportmedizinischen Gebiete — Orthopädie, Innere Medizin und Leistungsdiagnostik — unter einem Dach. Hinzu kommt ein Sportwissenschaftler, der die diagnostischen Daten in ein Trainingskonzept umsetzt. Benedikt Liebermeister durchlief den „medizinischen Marathon“ und gewann überraschende Erkenntnisse für seine individuelle Vorbereitung auf die Flugsaison 2006.

Laktattest auf dem Ergometer,  
Februar 2006



Laktattest auf dem Ergometer

5

## ALLGEMEINES KRÄFTIGUNGSPROGRAMM FÜR GLEITSCHIRMFLIEGER



**Technikübung für die  
Körperkontrolle**

Bauchlage, die Hände auf Schulterhöhe aufgestützt. Zehenspitzen hüftbreit aufgestellt. Fingerspitzen zeigen leicht nach innen. Ellenbogen sind immer leicht gebeugt. Gesäß und Bauch bewusst möglichst kräftig anspannen. Blick zum Boden. Diese Körper-

position nun halten, bis dies nicht mehr möglich ist. Übung 2x wiederholen. Alternative: Die gleiche Übung auf den Unterarm abgestützt.

**Statische Kräftigung der  
Bauchmuskulatur**

Rückenlage, die Knie werden zum Brustkorb gezogen, die Arme bleiben neben dem Rumpf. Sie dürfen sich als kleine Hilfe auch am Boden abstützen. Durch das Anspannen der unteren Bauchmuskeln, das Gesäß und die Knie senkrecht Richtung Decke heben.

Diese Übung 2-3mal durchführen, immer bis zur muskulären Ermüdung.

Der Hintern tut mir weh. Dabei sitze ich erst eine knappe halbe Stunde auf dem Rad. Im Herbst waren bis zu vier Stunden auf dem Mountainbike kein Problem. Ich spüre, dass ich total unrund trete. Drücke das Pedal kraftvoll nach unten, anstatt gleichzeitig mit dem anderen Fuß nach oben zu ziehen. Früher, als ich noch viel Spinning machte, ging das so gut. Jetzt geht bald gar nichts mehr, denn die Belastung steigt alle drei Minuten um 30 Watt. Mit 100 Watt habe ich angefangen. Da konnte ich noch grinsen und mich mit Dr. Zitzmann locker unterhalten. 300 müssten schon drin sein, dachte ich. Bei 280 kann ich die angepeilte Trittfrequenz von 70 kaum mehr halten. Damit die Messung Sinn macht, sollte ich 310 Watt über 3 Minuten durchtreten. Die Herzfrequenz liegt bei 179 und steigt unaufhörlich. Unter Aufbietung aller Kräfte würde ich vielleicht noch eine Minute durchhalten, doch der Arzt winkt ab. Ich sehe wohl nicht mehr allzu frisch aus. Der Leistungstest ist beendet. Alle drei Minuten hat mir Dr. Zitzmann Blut aus dem Ohrläppchen abgenommen und so meinen Laktatwert bestimmt, außerdem hat er den korrespondierenden Pulswert gemessen. Ich radle locker aus, nach fünf Minuten ist die Herzfrequenz auf 105 Schläge gesunken. Das ist ein sehr guter Nachbelastungswert, meint der Arzt. Da bin ich froh, denn von meinen Maximalwerten war ich ein bisschen enttäuscht.

Bei maximaler Herzfrequenz von 179 hatte ich einen Laktatwert von 10,8 unter einer Belastung von 280 Watt. Das bedeutet meine IANS (individuelle anaerobe Schwelle) liegt bei 2,4 Laktat mit einer Herzfrequenz von 133 und einer Belastung von 179 Watt. „Hier bringst Du 64, 1 % von deiner Maximalleistung. Ein eher durchschnittliches Ergebnis“, sagte der Arzt. Das heißt, bis zu



Maximalkrafttest durch Orthopäde Dr. Meichsner und Sportwissenschaftler Matthias Laar

diesem Wert überwiegt der Abbau noch den Anfall von Laktat. Gehe ich auf Dauer über diesen Bereich hinaus, übersäure ich und breche irgendwann total ein.

Das Ergebnis ist nicht verwunderlich, seit Oktober habe ich keine Ausdauer trainiert. Bin zwar relativ viel Ski gefahren, doch nur alpin, keine Skitouren. Ansonsten war ich im Fitnessstudio oder in der Halle klettern. Bringt zwar Muskeln, aber keine Kondition. Höchste Zeit für ein sinnvolles Training. Denn mindestens genauso wichtig wie Muskeln ist eine solide Grundkondition, besonders für stundenlange Streckenflüge.

Über Stunden im Gurtzeug sitzen ist nicht nur unbequem, sondern die spezielle Haltung verursacht auch Probleme. Viele von uns sitzen schon beruflich viele Stunden am Schreibtisch. In der gebeugten Gelenkposition beim Sitzen sind einige Muskeln verkürzt, andere gedehnt. In meinem Fall wur-

de bei der sportorthopädischen Untersuchung durch Dr. Meichsner eine auffallende „muskuläre Verkürzung der gesamten Streckerschlinge“ festgestellt. Lässt sich durch Dehnungsübungen leicht beheben - wenn man's weiß.

Für Gleitschirm- und Drachenflieger typisch ist auch ein Missverhältnis zwischen Rücken- und Bauchmuskulatur, eine sogenannte Dysbalance. Bei mir ist die Rückenmuskulatur um 32 % stärker als die Bauchmuskulatur. Außerdem die linke Seitenbeugemuskulatur kräftiger als die Rechte. Gemessen hat diese Werte der Sportwissenschaftler Matthias Laar beim Maximalkrafttest der Rumpfmuskulatur. Die Empfehlung: gezielte Kräftigung der geraden und schrägen Bauchmuskulatur sowie zusätzliches Training zum Ausgleich der Seitbeugeschwäche. Diese Ergebnisse sind nur ein kleiner Teil der Erkenntnisse, die einem Sportler der gründliche Gesundheitscheck bei der SportMedizin Oberland® (kurz SMO) bietet.

Initiiert wurde das Projekt im Jahr 2001 durch den Orthopäden und Sportmediziner Dr. med. Maximilian Meichsner, der auch der zentrale Ansprechpartner der SMO ist. Er

Anzeige



**Dynamische Kräftigung geraden und schrägen Muskulatur**

**ge. Die Füße aufgestellt.** Die Hände im Nacken. Ellbogen zeigen nach außen. Den Lendenwirbelbereich durch Bauchmuskelspannung auf die Unterlage drücken. Die **Brustwirbelsäule einrollen. Damit nähert sich eine Schulter dem gegenüberliegenden Knie.** Dieses

wird ebenfalls aktiv Richtung Schulter gezogen. Permanenter Seitenwechsel. Abstand Kinn und Brust: eine Handbreit. Ausatmen beim Einrollen. Diese Übung 2-3mal durchführen, immer bis zur muskulären Ermüdung.



**Dynamische Kräftigung der Rückenmuskulatur**

**Verknüpfungsstand.** Für die **Handgelenk** etwas **einnehmer: Auf** Unterarmen **abstützen.** Gesäß und **Arme** kräftig anspannen. Den Arm und das gegenseitige Bein mit viel Spannung in eine waagerechte Stellung heben. Nicht höher! Abgehobenen Ellenbogen und Knie senken. Beide Elemente treffen sich ohne

Bodenkontakt unter dem Bauchnabel. Der Rumpf bleibt ruhig und stabil. Dann wieder Arm und Bein strecken. Diese Übung 2-3mal durchführen. Immer bis zur **muskulären Ermüdung.**

entwickelte die Idee, ausgehend von seinen Erfahrungen als Leistungssportler und seiner früheren Tätigkeit am Olympiastützpunkt Dortmund. Diese Erfahrungen bringt er bereits seit 2001 als Mannschaftsarzt des Skiclub Lenggries ein, wo die Jugendlichen und Kinder des Vereins von ihm orthopädisch untersucht wurden, um körperliche Problemfelder frühzeitig zu erkennen.

Um auch internistische Problematiken ausschließen zu können, wurde der Internist Dr. med. Hans-Otto Gronau 2002 in die Untersuchungen einbezogen. Auch er ist aktiver Sportler und kann demnach auf die speziellen Befindlichkeiten der Sportler aufgrund eigener Erfahrungen gut eingehen. 2004 erfolgte dann die leistungsdiagnostische Erweiterung mit dem Sportmediziner Dr. med. Jörg Zitzmann, der ebenfalls als ehemaliger Leistungssportler aktiv in der Sportlerbetreuung – aktuell u.a. die DNL-Mannschaft des Eisclubs Bad Tölz – eingebunden ist. Dies war notwendig geworden, damit man dem Leistungssportler ebenso wie dem ambitionierten Hobbysportler präzise Daten zu effektivem Training geben kann. Im Jahr 2005 eröffnete die SMO den sportwissenschaftlichen Zweig: Matthias Laar steht den Aktiven mit Trainingsplänen und individuellem Training sowie den Trainern und Übungsleitern mit Fortbildungen und Supervision zur Verfügung. Wer mehr über die Angebote der SMO erfahren möchte - Preise etc. -, kann sich unter [www.sportmedizin-oberland.de](http://www.sportmedizin-oberland.de) informieren.



Dieser Leistungsdiagnostik ging eine internistische Untersuchung voraus, die Dr. Gronau durchführte. Er erhob eine allgemeine Vorgeschichte, dann folgte ein körperlicher Check mit Blutuntersuchung, EKG und Lungenfunktionsprüfung zum Ausschluss „versteckter“ Krankheiten.

## Warum empfiehlt sich nun aus ärztlicher Sicht eine solche Untersuchung?

Hierzu gibt Dr. med. Jörg Zitzmann, der selbst als GS-Pilot an German Cup, Liga und OLC teilgenommen hat, respektive nimmt, stellvertretend für seine Kollegen von der SportMedizin Oberland® Auskunft:

„Ziel einer sportmedizinischen Untersuchung auf orthopädischem Fachgebiet im Hinblick auf den GS-Sport ist das frühzeitige Erkennen von Fehlbelastungen, z. B. im Bereich der Wirbelsäule. Diese wird beim Gleitschirmfliegen durch die sitzende Körperposition ungünstig belastet. Dabei können ähnliche Probleme auftretende wie bei Alltagsverrichtungen in sitzender Position

(Schreibtisch Tätigkeit). Auch die Oberkörpermuskulatur ist

besonderen Belastungen ausgesetzt, die längerfristig zu Schädigungen führen können. Ein gutes, ausgeglichenes Muskelkorsett entlastet die Wirbelsäule. Im Falle von Abstürzen aus geringer Höhe senkt eine gute allroundathletische Konstitution das Verletzungsrisiko. Werden Defizite in diesen Bereichen aufgedeckt, lassen sich entsprechende Empfehlungen geben.

Die Halswirbelsäule sowie die Schulter-Nackenregion ist bei Drachenfliegern durch die Haltung in Überstreckung besonderen Belastungen ausgesetzt. Hier sollten zur Vorbeugung Veränderungen frühzeitig erkannt werden. Nur ein gesunder Bewegungsapparat garantiert lange Freude beim Fliegen. Aus internistischer Sicht müssen bei einem Gleitschirm-/Drachen-Piloten unbedingt kardiale/pulmonale (=Herz- oder Lungen-) Grunderkrankungen ausgeschlossen werden. Dies ist besonders vor dem Hintergrund der entsprechenden körperlichen Belastungen, des Luftdruckwechsel und der koordinativen Funktionen wichtig.

**Aber brauche ich zur Erlangung einer soliden Grundlagenausdauer eine Leistungsdiagnostik mit Trainingsplan, fragt sich der "Otto-NormalPilot/in?"**

Ja, denn leider wird der Ausdauerkomponente zuwenig bis kein Platz eingeräumt bei der Gesamtvorbereitung auf das Fliegen. Fakt ist, dass die allermeisten Toppiloten sowohl im Wett-

kampf als auch im OLC über eine gute Grundkondition verfügen. Sicher ist auch das ein wesentlicher Bestandteil ihres Erfolges. Gerade, weil die allermeisten von uns ohnehin ein Zeitproblem haben, ist es sinnvoll, das Training nach Anleitung und so auch zeit- und zieloptimiert zu absolvieren. Habe ich mich körperlich gut vorbereitet, steht möglichst langen und vor allem. gesunden Flügen nichts mehr im Weg!"



Dr. med. Jörg Zitzmann



### Stabilisationsübung für die Rückenmuskulatur

Bauchlage. Den Oberkörper ein wenig vom Boden heben. Die Arme Richtung Fersen ausstrecken, dabei den Nacken langziehen. Die Nase schwebt nur 5 Zentimeter über dem

Boden. Position so halten und dabei bewußt alle aktiven Muskeln zusätzlich anspannen. Diese Übung 2-3mal durchführen. immer bis zur muskulären Ermüdung.



### Dynamische Kräftigung der Schultermuskulatur und des oberen Rückens

Bauchlage. Oberkörper etwas abgehoben. Die Arme im rechten Winkel dazu. Die Handinnenflächen nach unten. Die Schulterblätter zusammenziehen. Den Nacken langstrecken und auf den Boden blicken. 5 Sekunden halten. Dann die Arme und

Schulterblätter etwas lösen. Arme oder Hände haben während der ganzen Übung keinen Bodenkontakt. Diese Übung 2-3mal durchführen. immer bis zur muskulären Ermüdung.



„See you up in the sky!“

JETZT ABONNIEREN!  
**FLIEGER-RUNDMAIL**  
 Flugwetter und Flieger-News,  
 jede Woche **gratis** per E-Mail!  
**HAU RAUS DE**  
 OVER 5000 PARA GLIDING PICTURES!

**Sicher und erfolgreich fliegen:**  
 Skywalk Mescal 1, Skyfinanz Edition ..... 1999,-  
 U-Turn Infinity 1, DHV 1 / 1-2 ..... 1999,-  
 UP Makalu II, DHV 1-2 ..... 1999,-  
 Saisonstarter-Angebote ohne Inzahlungnahme.  
 Der **Flieger-Shop** auf der Wasserkuppe hat **täglich**  
 von 9-18 Uhr auch Sa/So für dich geöffnet. In der  
 Rhön kannst du bei **jeder** Windrichtung probefliegen!



## Fliegen lernen in der Rhön

- ✓ quadratkilometergroße Übungshänge\*
  - ✓ 16 Grund- und Höhenfluggebiete, alle Windrichtungen\*
  - ✓ Flugschule, Shop, Service, Hotel auf dem Berg\*
  - ✓ DHV-Performance-Center
  - ✓ jede Woche Kurs mit DHV-Prüfung\*
  - ✓ für Schüler seit 9 Jahren keine Preiserhöhung!
  - ✓ höchste Wetterstabilität
- \* einmalig in Deutschland!*



## UL-Motorschirmfliegen

- ✓ 9tägige Kompakt-UL-Motorschirm-Kurse für Pilotinnen und Piloten ab A-Lizenz
- ✓ Schulung mit Rucksackmotor, Flyke und Trike
- ✓ Prüfungsvorbereitung
- ✓ zertifiziert durch den Deutschen Ultraleicht-Verband (DULV.)
- ✓ Große Auswahl an Motoren, Zubehör und Service im Flugcenter



## Flugtechnik Training Tu

Am 12. Juni 2006 s a Flugwoche mit Mike training im bekannten Fl biet am Babadag. Tra Wasser, mit großer he. **Türkei-Flugwoch** deniz, inkl. 3 Tage Mi ng-Techniktraining, Flug es/an FFM, 7x Hotel-Ü/F, Transfers, Eintritt Nationalpark, Auffahrten Startplatz, Video-Analyse, Funk, Rescue-Boot

**jetzt buchen für nur 1099 EUR!**



**Hotline:**  
**(06654) 75 48**

**Flugcenter**  
**Wasserkuppe 46**  
**36129 Gersfeld**





# Leistungssteigerung durch Ernährung - sinnvolles und erlaubtes Body-Doping

Ein Beitrag von Josef Poschenrieder

**W**elche Strategie verfolgt der Pilot, wenn er eine Leistungsverbesserung erreichen will? Als erstes muss ein neuer Schirm her, ein neuer Drachen. Mit besserem Material fliegt man leichter und länger. Wenn man die Entwicklung der Fluggeräte in den letzten 20 Jahren ansieht, ist da sicher einiges daran. Als nächstes wird die fliegerische Technik verbessert und dann die Theorie, vor allem die Kenntnisse in Meteorologie.

Eher vernachlässigt wird bisher die eigene physische und mentale Fitness - sie spielt aber ebenfalls eine wichtige Rolle im Konzert der Leistungssteigerung.

Häufig setzt der Körper seine Limits, und wir erkennen sie als gottgegeben an. Kopfschmerzen nach längerer Flugdauer: „Mein Aspirin hab ich immer dabei“. Unlustgefühl nach zwei Stunden Flug: „Warum flieg ich eigentlich hier rum?“ Schmerzen im Ellenbo-

gen, im Kreuz, in der Hüfte, in den Nacken. muskeln: „Nicht schon wieder, das ist nervig.“ Irgendwann macht man unerklärliche Taktikfehler, verlässt den Schlauch, anstatt noch 300 m höher zu steigen, kommt nicht über die Kante und säuft unnötig ab. Hinterher fragt man sich, warum bin ich nicht noch 10 Minuten aufgestiegen? Mit zunehmender Flugdauer steigt die Unlust und häufen sich die Fehleinschätzungen.



Fotos: Andreas Busslinger

Diese Probleme haben mit der körperlichen Leistungsfähigkeit zu tun und sind nur zum kleinen Teil individuell genetisch vorgegeben, zum größten Teil hängen sie ab von Entscheidungen pro und kontra Gesundheit am Flugtag und davor, hauptsächlich von der Ernährung.

Wenn man morgens aufsteht, ein Schnellfrühstück einnimmt, zum Startplatz fährt, das Fluggerät aufbaut und gegen 11:30 Uhr

startet, dann ist der Magen zu dieser Zeit bereits wieder leer. Dieser Zustand ist erwünscht zum Operieren, aber nicht zum Fliegen. Wir schalten sozusagen beim Start schon den Reservetank ein.

In den nächsten Ausgaben des DHV-Infos wollen wir an dieser Stelle auf die Ernährung des Piloten näher eingehen. Wir werden drei Levels vorstellen. Level 1 heißt minimaler Aufwand, aber schon mehr als nichts. Wer

diese einfachen Ratschläge befolgt, kann seine problemlose Flugzeit von zwei auf drei Stunden steigern. Hierzu ist gar nicht viel vonnöten. Bei Level 2 muss man etwas mehr Aufwand treiben, tut sich aber leichter, ein paar Stunden länger konzentriert zu fliegen. Level 3 ist die High-End-Version. Hier wird eine ziemlich ausgetüftelte Ernährung vorgestellt, die in erster Linie auf den Wettkämpfer zugeschnitten ist. Mit immer noch ver-

tretbarem Aufwand an Zeit und Material steht eine Verlängerung der Konzentrationsfähigkeit in Aussicht.

Das Hauptziel ist es, die Freude am Fliegen zu steigern, die Konzentration möglichst lange aufrechtzuerhalten und die kritische, unfallträchtige Landesituation auch nach langem Flug sicher zu bewältigen.

Was wir nicht behandeln wollen: Aufputschmittel, Schmerzmittel, Drogen, Kaffee, Alkohol, Nikotin, Fertignahrung.

## Grundsätzliche Überlegungen:

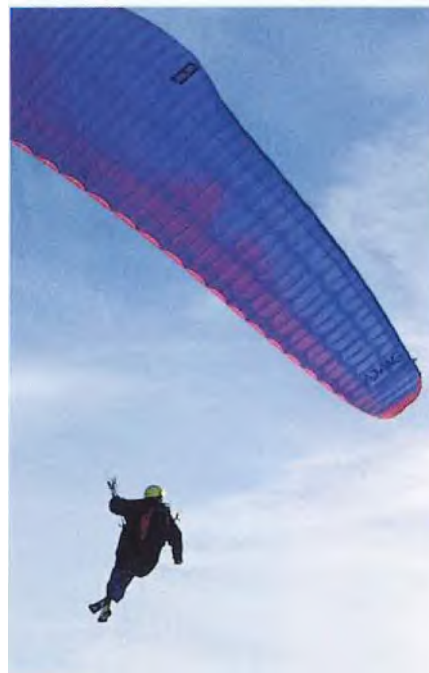
Der Körper braucht im Lauf des Tages Betriebsmaterial, Bausteine für den Erhalt der Energiekreisläufe, für die Zellregeneration, für die Reparatur von Zellschäden, für die Entgiftung, insbesondere die Unschädlichmachung von freien Radikalen.

„Selbst der Erzbischof von Canterbury besteht zu 65% aus Wasser“, hat John Hal-dane gespöttelt, erntete aber keinen Widerspruch. Wasser ist wichtig, um die Filtration der harnpflichtigen Substanzen in der Niere aufrechtzuerhalten und um das Blut möglichst fließfähig zu erhalten. Unter Wassermangel kommt es zu einer Steigerung Blut-Viskosität, das Blut wird zähflüssiger, erreicht kleinste Gefäße nur noch mit Mühe, kann weniger Sauerstoff aus der Lunge aufnehmen und diesen schlechter an Muskulatur und Gehirn abgeben.

Erstes Symptom für Wassermangel ist ein gelber Urin. Normalerweise sollte er fast wasserklar sein oder nur leicht gelblich; ist er kräftig gelb, muss etwas getrunken werden.

Zweites Symptom für Wassermangel sind Konzentrationsstörungen, kleine Denkaus-setzer. Beim Gehen oder Bergsteigen merkt man diese sehr schnell in Form von Gangunsicherheit, kleinen Fehlritten, Schwindel, unkonzentriertem, mechanischem Gehen. Werden diese Warnungen missachtet, kann es zu sekundenlangen Blackouts kommen, mit Sturz und Verletzungen. Wer im Schirm hängt, merkt nur, dass er weniger Lust am Fliegen hat, dass er sich überschätzt, glaubt, er packe die Kante noch, und muss dann feststellen, dass er 20 m zu wenig Höhe hatte.

Ein drittes Problem kommt hinzu: Wassermangel bedeutet für den Organismus Stress. Die Nebennierenrinde schüttet die Stresshormone Adrenalin und Kortison aus. Diese haben u. a. den Effekt, dass sie die Großhirnrinde schrittweise blockieren. Jeder



**Welche Ziele hat der Gleitschirmpilot?**

**Es sind immer die gleichen:**

*Länger oben bleiben  
Weiter fliegen  
Sicherer Start  
Sichere Landung  
Freude am Fliegen*



weiß, dass man unter Stress nichts lernen kann, das Hirn behält einfach nichts; es werden keine Gedächtnismoleküle gebaut. Jeder weiß auch, dass man unter Stress nicht rational reagiert. Der Streit, der sich am Gartenzaun wegen einer Lappalie entzündet, führt dazu, dass man in der Rage Dinge sagt, die man später gern zurücknehmen, aber der Nachbar vergisst sie 30 Jahre

nicht. Ursache für diese unkontrollierten Reaktionen sind die Stresshormone, die das Großhirn regelrecht abschalten, so dass nur noch unser Reptiliengehirn funktioniert, das wir für die archaischen Reaktionen Flucht oder Angriff brauchen. Wassermangel führt zu Stress und damit eingeschränkter rationaler Entscheidungsfähigkeit, mit der Folge, dass der Gleitschirmpilot aus vorliegenden Informationen falsche Schlüsse zieht, das Wetter falsch einschätzt, die Ausdehnung des Thermikschlauchs, die Geschwindigkeit des Nachbarpiloten.

Klare Forderung der Ernährungsmedizin: Es darf im Körper keine Wassernot herrschen. Also Flüssigkeit mitnehmen. Gute Frage, wieviel?

Aus der Biologiestunde wissen wir noch: Die Lunge hat eine enorme innere Oberfläche. Alle Bronchien (Röhrchen) und Alveolen (Bläschen) haben zusammen etwa 100 Quadratmeter. Das ist ein Fleck von 10 mal 10 Meter oder eine recht geräumige 4-Zimmer-Wohnung. Pro normalem Atemzug atmen wir etwa einen halben Liter Luft aus.

Nimm eine Plastiktüte und blase den nächsten normalen Atemzug komplett in die Tüte und schätze das Volumen ab. Etwa ein halber Liter? Nun stell dir vor, dass sich diese Luft gleichmäßig auf die 100 Quadratmeter deiner Wohnung verteilt. Die Schichtdicke der Luft beträgt dann nur noch 0,005 mm Millimeter. Die Luft reichert sich in der Lunge vollständig mit Wasser an. In der Lunge herrschen 37°C und an die 100% Luftfeuchtigkeit. Bei 37°C kann Luft 42 g Wasser pro Kubikmeter Luft aufnehmen. Wenn du pro Atemzug einen halben Liter atmest, und das in der Minute zwölf mal, dann sind das in der Stunde 360 l Luft; diese können maximal 15 g Wasser tragen, die du abatmest. Real atmest du weniger ab, weil die eingeatmete Luft auch etwas Wasser enthält. Wenn du aber kräftiger atmest, z. B. weil du Stress hast, kann das Atemvolumen auf ein Mehrfaches ansteigen, und dann kommen wir sehr wohl in einen Bereich, in dem die Abatmung von Wasser eine Rolle spielt.

Die Wassermenge, die über die Lungen weggeht, ist von Person zu Person, Flughöhe, Temperatur etc. sehr unterschiedlich. Geh aber davon aus, dass du allein über die Atemluft pro Stunde 30 bis 100 ml verlierst, dazu kommt das, was über die Haut weggeht und was von der Niere filtriert wird. Als Faustregel solltest du pro Stunde Flugzeit bis 0,5 l Wasser evtl. etwas mit Apfelsaft

gemischt, mitnehmen. Dazu eignet sich das sogenannte Camel-Pack.

„Wenn ich viel trinke, muss ich viel Wasser lassen!“ Das ist so und nicht zu ändern. Sinn des ganzen ist ja, die Filtration in der Niere aufrecht zu erhalten, damit das Blut nicht mit Abbauprodukten überladen wird, die den Hirnstoffwechsel beeinträchtigen, z. B. Ammoniak.

Die Männer sind beim Wasserlassen anatomisch begünstigt. Viele behelfen sich mit einem Kondom-Urinal und leiten den Urin über einen Schlauch durchs Hosenbein ins Freie, vielleicht nicht gerade, wenn der Kollege gerade unten durchrauscht.

Die Frauen sind hier benachteiligt; manche behelfen sich mit sehr saugfähigen Windeln aus dem Sanitärfachhandel, manche versuchen, das Wasser zu halten. Dies ist nicht sinnvoll, denn es führt zu einer massiven Verkrampfung des gesamten Beckenbodens, von der Strapaze für die Blase und dem Schließmuskel ganz abgesehen. Je verkrampfter man die Blase zukneift, desto schlechter und unkonzentrierter fliegt man.

Und bei der Landung geht das stundenlang Gehaltene dann doch in die Hose. Es gibt vielversprechende Entwicklungen, die das Problem in Bälde auch für Frauen lösbar machen werden. Wir werden an dieser Stelle berichten.

An dieser Stelle noch eine kleine Bemerkung zum Essen, bevor in den nächsten Ausgaben ausführlicher darauf eingegangen wird: Wer um 8 Uhr frühstückt und um 11:30 Uhr losfliegt, ist zu diesem Zeitpunkt bereits 3,5 Stunden ohne Nahrung und de facto nüchtern. Der Körper kann Aminosäuren etwa vier Stunden in einem Pool halten, um bestimmte Moleküle zu bauen, z. B. Immun-eiweiße, Stützproteine oder Enzyme. Wenn auch nur eine einzige essentielle Aminosäure fehlt, muss er das Ganze nach etwa vier Stunden verwerfen. Das ist ungefähr so, als wenn man Gemüse geschnitten habe, den Topf mit Wassergefüllt, die Gewürze hineingetan, aber kein Feuer hat zum Kochen. Nach einiger Zeit werden die Gemüse welk und irgendwann kann man den ganzen Inhalt verwerfen.

## Empfehlungen auf Level 1

Wenn du vor dem Start kein großes Mittagessen einnehmen möchtest, dann iss ein Knäckebrot mit einem Stück Avocado, dann hast du schon was für die Fettversorgung getan. Deine Nervenzellen werden es dir danken. Sodann nimm eine Handvoll Nüsse und ein paar Müsliriegel zu dir. Die Nüsse (bitte nicht geröstet und nicht gesalzen) liefern dir, sofern du sie sehr gut kausst, eine Menge an Aminosäuren; damit hältst du die Eiweißproduktion im Körper aufrecht. Dazu kausst du eine oder zwei Datteln und isst eine Banane, dann hast du auch eine Grundlage an Kohlenhydraten als Energiespeicher und musst nicht die mühsam in der Leber angelegten Glykogenreserven angreifen. Diese Minimalernährung in Verbindung mit ausreichend Flüssigkeit sollte dir sehr gut helfen, für zwei bis drei Stunden Flugzeit viel besser über die Runden zu kommen als bisher.

*Josef Poschenrieder ist Facharzt für  
Physikalische und Rehabilitati<sup>ve</sup> Medizin,  
[www.rehamedizingmund.de](http://www.rehamedizingmund.de)*

:=Tinte

wie wenh'ich mit  
schwarzer Tinte  
über Felsen  
Bäume rapid  
Wiesen zeichrien  
würde

als wäre ich  
der Pinsel und  
dieSonne.  
diä-Kürisi„lerin

Lind was dabei  
entsteht ist  
unbezahlbar.

Thank you for flying A DVA N C E

[advance.ch](http://advance.ch)

## Unfallschwerpunkt Probefliegen

Langsam geht's fliegerisch wieder los. Das zeitige Frühjahr ist für viele Piloten die Zeit neue Schirme auszuprobieren. Leider kommt es dabei überdurchschnittlich häufig zu Unfällen. Vorletzte Woche ereignete sich ein tödlicher Unfall beim ersten Flug mit einem zum Probefliegen ausgeliehenem Gleitschirm. Der Pilot hatte erst seit wenigen Monaten die A-Lizenz und außer den Ausbildungsflügen keine weitere Flugerfahrung. Entgegen dem Rat von Fluglehrern und erfahrenen Fliegerkollegen entschied er sich dafür, mehrere, für seinen Könnensstand sehr anspruchsvolle Geräte probe zu fliegen. Beim ersten Flug geriet der Schirm bei einer Steilspirale außer Kontrolle. Dem Piloten gelang es nicht die Spirale auszuleiten. Auch die Auslösung des Rettungsschirmes erfolgte nicht. Beim Aufprall auf dem Boden zog sich der Gleitschirmflieger tödliche Verletzungen zu. Im Herbst vergangenen Jahres war es bereits zu einem tödlichen Unfall beim Flugmanöver Steilspirale gekommen. Auch in diesem Fall hatte ein Pilot, kurz



nach dem Umstieg von einem wesentlich gutmütigeren Schirm auf ein Klasse 2-Gerät, beim ersten Versuch, eine Steilspirale zu erfliegen, die Kontrolle verloren und wurde beim Aufprall auf den Boden tödlich ver-

letzt. Besonders bei der Steilspirale zeigt sich teilweise stark unterschiedliches Flugverhalten, auch bei Geräten gleicher Klassifizierung. Dies sollte beim erstmaligen Erfliegen des Manövers immer bedacht werden. Wichtige Informationen hierzu geben die DHV-Testflugprotokolle. Seit 2003 wird hier die Sinkgeschwindigkeit in der Steilspirale, zwei Umdrehungen (720°) nach der Einleitung dokumentiert. Ob die Testpiloten dabei 6m/s oder 14 m/s messen, zeigt, ob das Gerät eher moderat in den Spiralfeld beschleunigt oder aggressiv hineinbohrt. Nahezu alle schweren und tödlichen Unfälle mit Steilspiralen in den letzten beiden Jahren haben sich mit solchen Gleitschirmen ereignet, denen bereits das Testflugprotokoll bissiges Spiralverhalten (12-14m/s nach 720° Grad) attestiert.

Auf Unfallursachen und Sicherheitshinweise zum Probefliegen wurde ausführlich in einem älteren Bericht im DHV-Info eingegangen.

Karl Slezak, DHV-Sicherheitsreferent

## Wichtige Information für Tandemfliegen in Österreich

Der oberste Gerichtshof in Österreich hatte sich mit einem Unfall beim Gleitschirm-Tandemfliegen befasst. Zu dem Unfall war es gekommen, weil der Passagier wegen ungeeignetem Schuhwerks (Skischuhe!) beim Startlauf ins Stolpern gekommen war. In der Folge kam es zu einem unkontrollierten Abheben und zu einer Baumberührung mit Absturz. Dabei wurde der Passagier schwer verletzt.

Der deutsche Urlauber hatte zunächst Bedenken, mit seinen Skischuhen zu starten. Von dem Tandempiloten wurden diese Bedenken aber verneint, ein Start mit Skischuhen wäre unproblematisch. Von Seiten des Piloten war auch sonst keine Aufklärung über mögliche Gefahren eines Tandemfluges erfolgt. Er hat vielmehr alles als „easy“ bezeichnet. Der Verletzte hatte auf Schadenersatz geklagt.

Der OGH stellte fest, dass in diesem Fall ein Verschulden des Piloten vorliegt. Den Schadenersatzforderungen des Geschädigten wurde stattgegeben.

Darüber hinaus urteilten die Richter, dass

Passagiere vom Piloten grundsätzlich über die Risiken eines Tandemfluges aufgeklärt werden müssen. Diese Aufklärung habe „konkret und instruktiv“ zu erfolgen. Der Passagier muss dadurch in die Lage versetzt werden, die Risiken eines Tandemfluges realistisch einzuschätzen.

In Österreich besteht eine luftrechtliche Ersatzpflicht des Piloten für Schäden des Passagiers nur bei Verschulden. Das OGH-Urteil stellt nun erhöhte Anforderungen an Tandempiloten. Es muss davon ausgegangen werden, dass eine unzureichende Aufklärung über die Risiken eines Tandemfluges - insbesondere auf Nachfragen des Fluggasts- künftig eine Haftung begründen kann.

In Deutschland sieht das LuftVG für Passagierflüge neben der Verschuldenshaftung auch eine Haftung des Piloten vor, wenn dieser am Schaden des Passagiers schuldlos ist (Gefährdungshaftung). Die Ersatzpf-



licht ist in diesem Fall auf ca. 120.000 Euro begrenzt. Der DHV empfiehlt Tandempiloten, die Passagierflüge in Österreich durchführen, sich die Aufklärung über die Gefahren eines Tandemfluges vom Passagier

schriftlich bestätigen zu lassen. Die AXA-Versicherung macht über ihre österreichische Generalagentur in Kössen unter Leitung von Sepp Himberger ihren Versicherungsnehmern (Passagierhaftpflicht) eine entspre-

chende Formulierung in den Beförderungsverträgen zur Auflage. Informationen hierüber erhält man bei [axa@fly-koessen.at](mailto:axa@fly-koessen.at).

Der DHV wird, nach rechtlicher Prüfung, eine Änderung der Formularvordrucke für die Beförderungsverträge (unentgeltlich und entgeltlich) sowie für die Erklärung des Passagiers bei Gefälligkeitsflügen vornehmen. Diese Vordrucke können Tandempiloten auf [www.dhV.de](http://www.dhV.de) unter Ausbildung downloaden

Karl Slezak, DHV-Sicherheitsreferent

# Handbuch für Gleitsegel- und Hängegleiterführer

293/139

## Neue Musterzulassungen

### Gleitsegel

| MusterPrüfNr       | Muster<br>Klasse               | Inhaber der Musterprüfung<br>Fluggewicht min.- max. |
|--------------------|--------------------------------|-----------------------------------------------------|
| DHV G5.011455-06   | Nova Tycoon S<br>2 3 GH        | NOVA Vertriebsgesellschaft m.b.H.<br>80 kg • 100 kg |
| DK 15-01-145606    | UPSommel 3 05<br>2 GH          | IFIMernational GmbH<br>613 kg . 75 kg               |
| DHV G5.014457-06   | UPSummit 3<br>2 GH             | UP International GmbH<br>70 kg 85 kg                |
| DHV 45.01-145806   | UPSmund 3 501<br>2 GH          | OPinternational GmbH<br>8D kg -95 kg                |
| DHV G5 01 1459.06  | UP Summit 3 M<br>2 GH          | UP International GmbH<br>90 kg • 107 kg             |
| DINGS-21.1460e     | Skywalk Cayenne M<br>2 GH      | Shnwalk GmbH & Co. KG<br>90 kg • 110 kg             |
| DHV GS.01.1461-06  | SkywalkCayenne15<br>2 GH       | Skywalk GmbH & Co. KG<br>75 kg 95 kg                |
| DHV 65 0111 462.16 | Skinwalk Cayenne' 05<br>2 GH   | Skywalk GmbH & Co. KG<br>60 kg • 80 kg              |
| N1465.01.1463.06   | UP Summit 3 L<br>2 GH          | UP International GmbH<br>105 kg - 125 kg            |
| EIHVG5-01.1464.96  | Sol Prymus 2 5<br>GH           | Sei Sports Ind. E Comerin LTCA<br>60 kg . 80 kg     |
| DHV 65.01.1465.06  | Sol Prymus 2 M<br>1 GH         | Sal Sports E Comerin* LTDA<br>75 kg 95 kg           |
| OHVG5.01.1466.06   | Sol Prymus 2 L<br>1 GH         | Set Sports led. E COKIMM LTDA<br>96 kg • 11* kg     |
| DHV G5-01-1467.06  | Sol Prymus 2 X1<br>1 GH        | Sol Sports Ind. EComnico<br>105 kg -125 kg          |
| DHVGS-01-1468.06   | Ozone AddictS<br>2 GH          | NUE Gliders Ltd.<br>65 kg - 85 kg                   |
| DHV GS-01-1069.06  | Ordne Addict L<br>2 GH         | NONE Gliders Ltd.<br>95 kg - 115 kg                 |
| DHV 65.01.1470.06  | None Addict XL<br>2 GH         | 0200E Gliders Ltd.<br>110 kg - 135 kg               |
| DHV 65-01.1471.06  | NONE Magnum<br>1 2 Biplane     | NONE Gliders Ltd.<br>130 kg 220 kg                  |
| DHV GS.01-1472-06  | Skyward Score L<br>1 GH        | Hugsportservine Skyward<br>190 kg-130 kg            |
| DHV 65.01.1473.06  | Swing Mistral 4,22<br>1 2 GH   | Swing Flugsportgeräte GmbH<br>55 kg 75 kg           |
| DHV 15.01.1474-06  | *Swing Mistral 4.24<br>1 2 GH  | Swing Flugsportgeräte GmbH<br>65 kg • 90 kg         |
| DHV G5.01.1475-06  | Swing Mistral 4.26<br>1 2 GH   | Swing Flugsportgeräte GmbH<br>80 kg • 105 kg        |
| DHV 65.01.141601   | Swing Mistral 4.28<br>1 2 GH   | Swing Flugsportgeräte GmbH<br>90 kg • 115 kg        |
| OHO GS-01.1477-06  | Swing Mistral 4.30<br>1 2 GH   | Swing Flugsportgeräte GmbH<br>105 kg . 135 kg       |
| DHV 65.01.147806   | Windtech Kali 25<br>1 2 GH     | NORTEC, S.L. - WINDTECH<br>75 kg . 45 kg            |
| OHO 65.01-1479.06  | Windtech Kali 27<br>1-2 GH     | NORTEC, S.L. - WINDIECH<br>90 kg 110 kg             |
| DHV 65.01.1480.06  | Gradient Aspen 2 24<br>2 GH    | Tu morfit Fastline GmbH<br>70 - 85 kg               |
| DHV G5-01.1481-06  | Gradient Aspen 2 26<br>2 GH    | Turnpoint Fastline GmbH<br>80 kg 100 kg             |
| DHV G5.01.1482.06  | Gradient Aspen 2 28<br>2 GH    | Turnpoint Fastline GmbH<br>90 kg • 115 kg           |
| DHV G5.01-1483-06  | Gradient Aspen 2 30<br>2 GH    | Turnpoint fastline GmbH<br>105 kg - 130 kg          |
| DHV 65.01.14406    | Gradient Bright 3 26<br>1 GH   | Turnpoint Tastline GmbH<br>75 kg . 95 kg            |
| OHO G5-01.1485.06  | Gradient Bright 3 28<br>1 GH   | Turnpoint Fastline GmbH<br>90 kg 110 kg             |
| OHO G5-01-148606   | Gradient Bright 3 30<br>1 GH   | Turnpoint Fastline GmbH<br>100 kg-139 kg            |
| DHV GS 01-1487-06  | Gin homerang Sport M<br>2 3 GH | Gin Gliders Inc.<br>85 kg - 105 kg                  |
| 65 01-14813 06     | Kam hmanto M<br>1-2 GH         | Flg & mann GmbH, KARO<br>85 kg 105 kg               |

### Hängegleiter

| MusterprüfN    | Muster<br>Klasse | Inhaber der Musterprüfung<br>Fluggewicht min. max. |
|----------------|------------------|----------------------------------------------------|
| DHV 01.0414-06 | Combat L 14<br>3 | Ikarus Tomas Pellinci<br>1150g-152 kg              |
| OHO 01.0415.06 | Discus 15<br>2-3 | Ikarus ! Trias Pullicci<br>115 kg • 142 kg         |

### Gleitsegelgurtzeuge

| MusterprüfNr       | Muster<br>Anhängelast max. | Inhaber der Musterprüfung    |
|--------------------|----------------------------|------------------------------|
| 01-14G5.03-0325-06 | Carrera<br>120 kg          | FreeX GmbH                   |
| DHV 65.03.0326-06  | Cross Over CULT<br>12011   | Skywalk GmbH & Co. KG        |
| OHO GS.03-0327-06  | SUP'PAIR 06<br>120 kg      | Aerosport International GmbH |
| DHV 8S-03-0328 06  | EnergV Light<br>120 kg     | Fhi 8. more GmbH, KARO       |

### Gleitsegelrettungsgeräte

| Musterprä         | Muster<br>Anhängelast max. | Inhaber der Musterprüfung |
|-------------------|----------------------------|---------------------------|
| OHO G5.02.0131.06 | FreeX LR 34<br>100 kg      | FreeX GmbH                |
| HV G5.02.0132-06  | FreeX LR 39<br>110 kg      | Renk GmbH                 |
| DHV 65.02-0133.06 | FreeX LR Bi<br>200 kg      | FreeX GmbH                |
| OHO G5 02 0134 06 | Limit XI.<br>148 kg        | Fly & more GmbH, KARO     |

### DHV/OeAeC-anerkannte Betriebe für Luftsportgerät

| Name                   | Adresse<br>eMail                                                     | Telefon/Fax<br>Anerkennung für                                        |
|------------------------|----------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------|
| Check Point Cornizzolo | IT 23867 Suello (10) Via Mauri, I<br>checkpointcornizzolo@telemakadt | 0039-3387340537<br>Instandhaltung von GS, Gurtzeugen, Rettungsgeräten |
| Tonring Systems        | 518270 Krsko Roslohariera 8<br>lowingtow-systems.com                 | +386 41 637 630<br>Herstellung und Instandhaltung von Schleppwinden   |

294/139

### Lufttüchtigkeitsanweisung:

## Gurtzeuge für Gleitsegel

### UP Europe GmbH Pamir DHV GS-03-0258-02

### UP International GmbH Teton DHV GS-03-0291-04

Bei einer Überprüfung von Gurtzeugen der Modellreihe Pamir und Teton wurde an einigen Rettungsgeräte-Auslösegriffen Mängel festgestellt. Am Auslösegriff war die Vernähung des Verbindungsbandes zum Splint nicht korrekt ausgeführt (siehe Abb.1). Es besteht die Gefahr, dass der Griff bei dem Versuch, das Rettungsgerät auszulösen abreißt und dadurch ein Herausziehen des Rettungsgerätes aus dem Außencontainer unmöglich wird. In Übereinstimmung mit dem Hersteller UP International GmbH erlässt der DHV folgende Lufttüchtigkeitsanweisung:

1. An allen Gurtzeugen der Modellreihen Pamir und Teton müssen die Rettungsgeräte-Auslösegriffe überprüft werden.
2. Fehlerhafte Auslösegriffe müssen fachmännisch repariert werden. Die Reparatur wird von UP International GmbH, Aljoch 19 A, D-82431 Kochet oder von UP International autorisierten Fachbetrieben durchgeführt.



Abb. 1: Rettungsgeräte-Auslösegriff mit fehlerhaftem Nahtbild. Es ist keine kreuzförmige Vernähung vorhanden.



Abb. 2: Rettungsgeräte-Auslösegriff mit vorschriftsmäßigem Nahtbild. Kreuzförmige Vernähung vorhanden.

Diese Lufttüchtigkeitsanweisung tritt mit Veröffentlichung in den Nachrichten für Gleitsegel- und Hängegleiterführer (nFGH) in Kraft. Die Sicherheitsmaßnahmen müssen vor der nächsten Benutzung durchgeführt sein.

Gmund, 31.03.2004

Klaus Tänzler  
Geschäftsführer

# Föhn *in Messwerten und Prognosekarten*

Föhn ist bei der Drachen- und Gleitschirmfliegerei ein wichtiges Thema, denn hinter seinem sonnigen Wettercharakter können sich unkalkulierbare Flugbedingungen verbergen.

Da die typischen Vorgänge und Gefahren einer Föhnlage in der A- und B-Schein Ausbildung ausführlich abgehandelt werden, soll hier der Schwerpunkt auf die für die Fliegerei wichtigen Wetterkarten/Messwerte liegen, um eine aktuelle oder sich anbahnende Föhnlage schon daheim am PC zu erkennen. Die DHV-Wetterseite bietet mit ihrem umfassenden Inhalt dazu die ideale Startplattform.

## Großwetterlage

Am Anfang jeder Wetterbetrachtung sollte immer ein Blick auf die aktuelle Großwetterlage und ihre weitere Entwicklung stehen. Dazu nimmt man am besten die Bodendruck-/Frontenkarten, die einen Vorhersagezeitraum von bis zu 5,5 Tagen abdecken. Siehe dazu unter:

[www.dhv.de](http://www.dhv.de) => Wetter => Wettergeschehen  
=> Bodendruck-/Frontenkarten => Hirlam  
oder Bracknell

Bei der Auswertung der Karten ist das Augenmerk auf die grobe Strömungsrichtung über den Alpen zu legen. Sie erkennt



Quelle: [www.wetterzentrale.de](http://www.wetterzentrale.de)

man anhand des Isobarenverlaufs und des Drehsinns der Druckgebilde (Hochs im Uhrzeigersinn bzw. Tiefs im Gegenuhrzeigersinn). In der Beispielkarte ist klar eine Hoch-

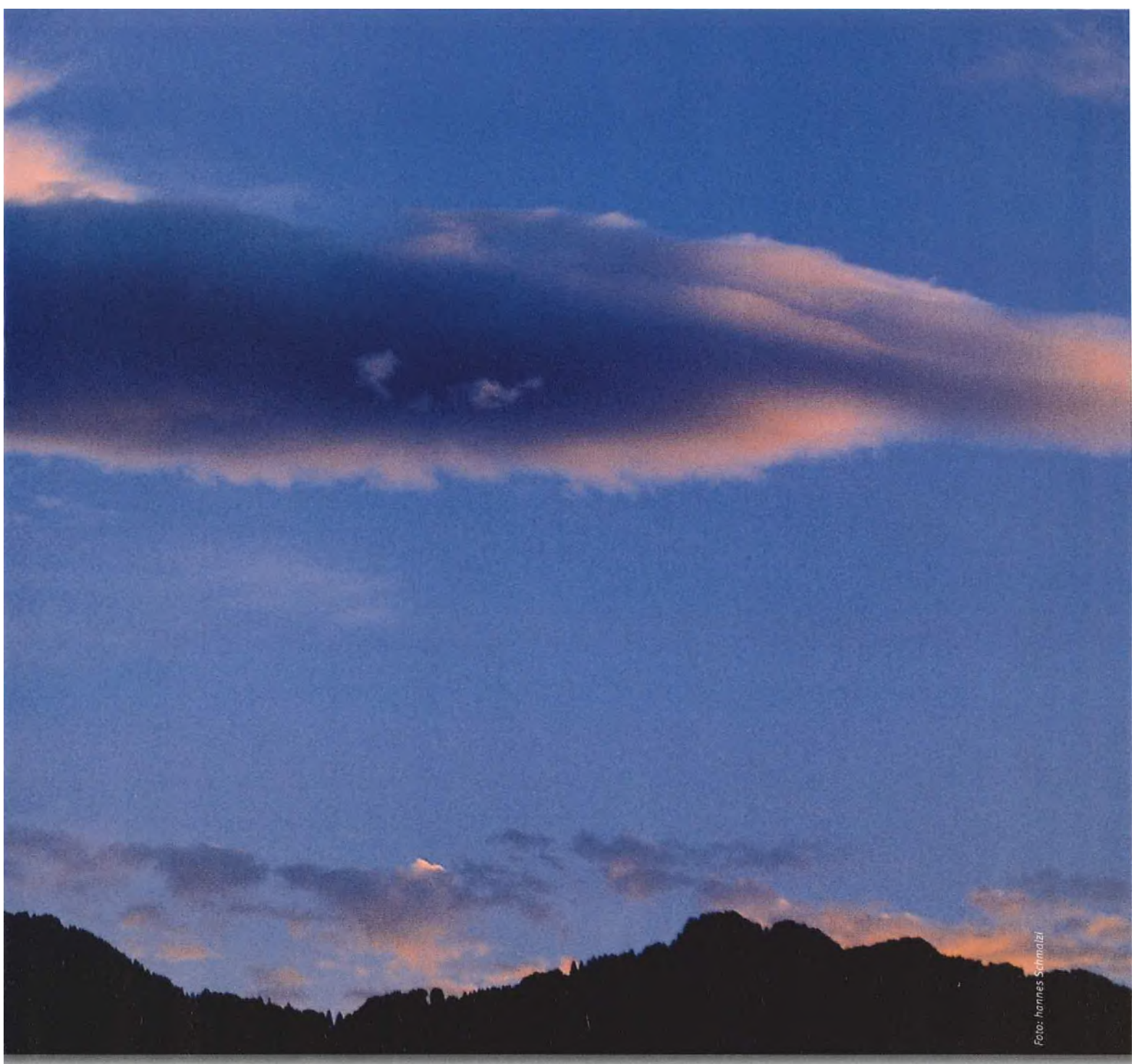


Foto: Johannes Schmalzer

druckbrücke von England bis nach Osteuropa, sowie ein Tief (L für Low) über dem westlichen Mittelmeer zu erkennen. Anhand des Drehsinns ergibt sich also eine südliche Anströmung der Alpen und damit ein erster Hinweis auf eine Südföhnlage.



**Isobarenknick  
(Föhnknie)**

Zusätzlich erkennt man über den Alpen einen markanten Knick im Verlauf der Isobaren. Dieser Knick wird als „Föhnknie“ bezeichnet und bildet den Überdruck auf

der Luvseite der Alpen und den Unterdruck auf der Leeseite der Alpen ab. Das Föhnknie ist also kein Zeichen für eine Windrichtungsänderung über den Alpen, sondern ein klares Anzeichen für eine Föhnsituation!

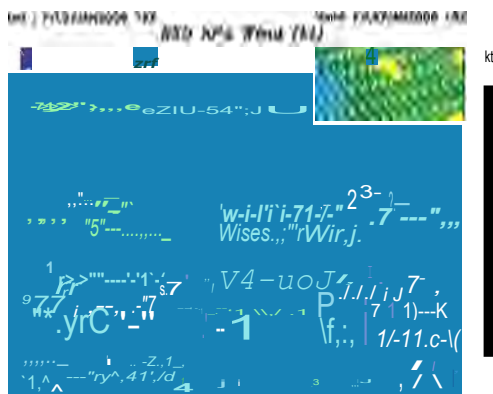
### Höhenwindprognosen

Parallel zur Pflichtübung Bodendruckprognose muss auch immer ein Blick auf die kommende Höhenwindsituation geworfen werden. Sie ist natürlich ein unverzichtbarer Aspekt des Flugwetters, egal aus welcher Richtung er weht. Südföhn wird natürlich durch südliche Windrichtungen ausgelöst, Nordföhn durch nördliche.

Am aussagekräftigsten sind die Höhenwindkarten des GFS-Wettermodells für die Höhenschicht 850 hPa (1.500 m NN) und 700 hPa (3.000 m NN). Aus ihnen kann man klar die Richtung und die grobe Stärke einer Höhenströmung erkennen.

[www.dhv.de](http://www.dhv.de) => **Wetter** => **Wettergeschehen**  
=> **Wind** => **Windvorhersagen** => **Wind 850 hPa und Wind 700 hPa**

Auf diesen Karten deutet eine Windrichtung über den Alpen aus dem südlichen oder nördlichen Sektor immer auf eine potentielle Föhngefahr hin. Zwar kann man über die in den Karten erwartete Windstärke (siehe



F LA  
West 5 kt. Nord 15 Kt. Süd 25 Kt. Ost 55Kt.  
1 Knoten = 1,85 Km/h  
Faustformel: km/h = (Knoten 0,2) \* 10%

Quelle [www.wetterzentrale.de](http://www.wetterzentrale.de)

Farbflächen und Windpfeile) schon brauchbar auf die zu erwartende Föhnstärke schließen, aber wegen der vielen orographischen Besonderheiten in den Alpen, sollte

man diese Prognosewerte nur als groben Rahmen ansehen! Föhn ist regional immer stark unterschiedlich ausgeprägt! Trotzdem hat man mit den Höhenwindkarten die Möglichkeit, eine sich anbahnende Föhnlage schon etliche Tage zuvor zu erkennen und grob einzuschätzen.

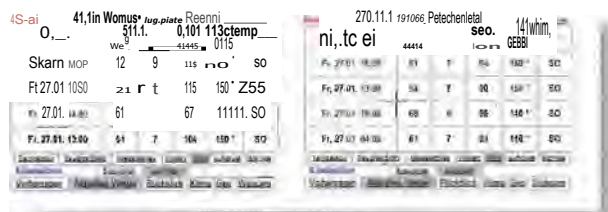
Die Karten stehen für einen langen Vorhersagezeitraum zur Verfügung (bis +180 Stunden), aber alle Prognosen ab ca. 4 Tage sollten nur als grober Rahmen gesehen werden, bei dem sich die Wetterentwicklung noch verändern kann. Im Kopf der Karte ist der Zeitpunkt, von dem aus die Prognose erstellt wurde, „Init.“: Freitag 27. Januar 2006 12 Uhr Zentralzeit) und der Zeitpunkt für den die Karte gültig ist (Valid) vermerkt. Die Weltzeit „z“ ist die Greenwich-Zeit, d.h. unsere Sommerzeit läuft 2 Stunden voraus.

#### Aktuelle Windwerte

Neben den durch die Computermodelle entstehenden Prognosen, sind reale und aktuelle

Wind-Messwerte für den Kurzfristbereich nach wie vor unverzichtbar. Dabei ist es wichtig, dass man sich Stationen wählt, die auch aussagekräftige Messwerte liefern. Dies sind vor allem die exponierten Stationen wie Sonnblick (3.105 m, Hohe Tauern), Zugspitze (2.962 m), Jungfraujoch (3.580 m). Sieweisen durch erhöhte Windwerte deutlich vor den tiefer gelegenen Stationen auf eine Föhnströmung hin.

Neben diesen Stationen zählt für Tirol aber auch eine tiefer gelegene Station unbedingt zu den Referenzstationen bei Südföhn: Der Patscherkofel am Brennerpass (Wipptal) Durch seine unmittelbare Nähe zu einer der orographisch bedingten Südföhnanfälligen



Quelle [www.wetteronline.de](http://www.wetteronline.de)



CFD?!

„Von Beginn an war es mein Ziel, die Leistung und weitere aerodynamische Eigenschaften eines Flügels im PC möglichst genau berechnen, und damit zu optimieren.

Dies erfüllte sich 2001, als Peter Mack - Leiter unserer Produktion in Ungarn - mir zeigte, wie man in aufwändiger Handarbeit ein Modell für die CFD Analyse vorbereitet. CFD heißt „Computational Fluid Dynamics“ und ermöglicht die Simulation von Strömungen im PC. Für die Technik und Möglichkeiten war ich sofort Feuer und Flamme. für die aufwändige Handarbeit nicht. Deshalb habe ich die Netz-Erstellung und Ergebnis-Erfassung automatisiert. Damit lassen sich ohne großen Aufwand sehr

umfangreiche und systematische Analysen durchführen. Auch konnte die Komplexität des berechneten 3D-Modells stark gesteigert werden, um sehr realitätsnahe Ergebnisse zu bekommen. Natürlich ist die Rechenzeit enorm hoch, doch das macht dies die Ergebnisse erst richtig spannend. Außerdem habe ich jetzt einen guten Grund, meine Rechner-Hardware zu frisieren. :-)

Erneut gibt uns damit der Computer ein Werkzeug in die Hand, mit dem wir in der Lage sind, noch viel bessere Gleitschirme zu bauen als jemals zuvor!“

VERTRIEB  
DEUTSCHLAND  
Charly Produkte  
D-87637 Seeg  
++49 (0) 83 64 -12 86  
[www.charly-produkte.de](http://www.charly-produkte.de)

VERTRIEB  
SCHWEIZ  
High Adventure  
CH-6383 Dattenwit  
++41 (0) 41-628 01 30  
[www.high-adventure.ch](http://www.high-adventure.ch)



**NOVA**  
[www.nova-wings.com](http://www.nova-wings.com)

A-6020 Innsbruck, Austria  
Bernhard-Hörel-Straße 14  
Tel. ++43 (0) 512 - 36 13 40  
[info@nova-wings.com](mailto:info@nova-wings.com)

HANNES PAPESH  
40. fliegt seit 1986. Mitbegründer. Teichei  
„ifefstrukteur der FirrteOPA Fa mitten1r  
2 + 3 Kinder. Si  
engq:-Aufse en, Riet gerndtnACHwachen und  
sd wierigen Bedingurte ieengsfluggebiet: Düne,

Gebiete der Alpen liefert diese Station schon bei den ersten Anzeichen von Südföhn deutlich erhöhte Windwerte.

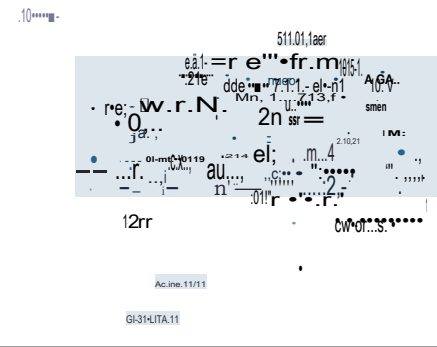
[www.dhv.de](http://www.dhv.de) => Wetter => Wettergeschehen  
=> Wind => Aktuelle Windwerte  
=> Auch auf der Wetter-Startseite unter Minimum-Wetter zu finden

**Hinweis:** Wetteronline hat auf seinem Handy-WAP-Portal die meisten Windwerte zum mobilen Abruf bereit: <http://Wap.wetteronline.de> => z.B. Deutschland => A bis Z  
=> Zugspitze => aktuelles Wetter

### Druckdifferenz Nord-/Südalen

Neben den gemessenen Windwerten ausgesuchter Stationen zählt auch die Druckdifferenz über den Alpen zu den wichtigen Größen bei Föhnlagen. Schon ab einer Druckdifferenz von 3 hPa ist örtlich mit Föhn zu rechnen. Leider sind die meisten Bodendruck-Prognosen mit ihrer 5hPa Skalierung zu grob, um in diesem Punkt wirklich klare Aussagen zu liefern. Daher ist eine Betrachtung der Druckdifferenz nur mit aktuellen Bodendruck-Analysen möglich, die die Drucksituation bis auf 1/10 hPa auflösen. Aus ihnen kann man eine Prognose für die nächsten Stunden (Kurzfristbereich) ableiten. Siehe dazu:

[www.dhv.de](http://www.dhv.de) => Wetter => Länderwetter => Schweiz => Flugwetter => Luftdruckdifferenz (Eine einfache Darstellung von SFDRS und eine sehr genaue von Meteoschweiz)



Quelle: [www.sfdrs.ch](http://www.sfdrs.ch)  
Quelle: [www.meteo-schweiz.ch](http://www.meteo-schweiz.ch)



Unter diesem Punkt hervorzuheben sind die besonders übersichtlichen Grafiken zur Föhnprognose von Austrocontrol im Alptherm-Portal. Man braucht jedoch ein Passwort um auf die Alptherm-Seite zu kommen. Flieger bekommen dies gratis (Nutzung ist

auch entgeltlos) nach der Anmeldung bei [www.Austrocontrol.at](http://www.Austrocontrol.at) => Flugwetter => Registrierung. Zu finden sind die Föhnprognosen unter:

[www.dhv.de](http://www.dhv.de) => Wetter => Länderwetter => Österreich => Alptherm => Föhnindikatoren => Luftdruck/Höhenwind

Hier sind für die nächsten 3 Tage Luftdruck, Höhenwinde und Windstärke für ausgesuchte Stationen im ganzen Alpenbereich abgebildet.



Quelle: [www.Austrocontrol.at](http://www.Austrocontrol.at)

### Textwetterberichte

Neben den graphischen Wetterinformationen sind Textwetterberichte bei vielen Fliegern der erste Anlaufpunkt. Leider bieten nur die ausgewiesenen Flugwetterberichte eine für Flieger ausreichende Informationsbasis. In den anderen Text-/Symbolwetterberichten sind die wichtigen Höhenwindinformationen kaum erwähnt. Ein Blick auf die Höhenwindkarten (s.o.) ist daher obligatorisch. Die Flugwetterberichte und ausgesuchte Textwetterberichte findet man unter:

[www.dhv.de](http://www.dhv.de) => Wetter -> Länderwetter -> z.B. Österreich =>

### Fazit

Mit den richtigen Karten und Messwerten ist eine aktuelle oder sich anbahnende Föhnlage klar zu erkennen. Sogar viel klarer, als es vor Ort in den meisten Fluggebieten anhand von Beobachtungen möglich ist. Denn die in der Schulung als sichere Föhnanzeichen genannten Erscheinungen treten im realen Wetterablauf nicht immer verlässlich und klar hervor. Auch sind die gefährlich hohen Windgeschwindigkeiten in der Höhe nur an ausgesuchten Messorten eindeutig und aussagekräftig.

306,4 Km  
Alfredo Studer  
SA - 16.12.2005  
5 Std. 3 min.  
Ø 60,59 km/h  
MISTRAL 4  
Leistung satt!

sadf-7G.  
[info@swing.c.fe](mailto:info@swing.c.fe)  
Tel.: +49 (0) 8141 327 78 88  
Fax.: +49 (0) 8141 327 78 70  
**swing. de**

# „Pilot und Gerät stortklar"... –

Drachen- und Gleitschirmschlepp  
im Voralpenland

Windenschlepp bringt man fast immer mit dem Flachland in Verbindung. Umso interessanter ist es, dass im Voralpenland, direkt vor den Münchner Hausbergen das Segelschleppgelände „Greiling/Bad Tölz" liegt.

Ein Beitrag von Margit Wohlrab

Foto: Bereditz Liebermeister

C teilt sich doch die Frage, warum fahren ...manche Lenggrieser und Tölzer Drachen- oder Gleitschirmpiloten an fliegbaren Wochenenden nicht in die nahegelegenen, überfüllten Fluggebiete wie Brauneck, Blomberg und Wallberg, sondern ziehen es vor, von der Winde aus zu starten?

Da wären zuerst einmal die vielfältigen Startrichtungen. Möglich sind sichere Starts bei Windrichtungen aus Südwest bis Südost und aus Nordwest bis Nordost.

Guten Thermikanschluss finden die Piloten dann auf den bekannten Strecken vom Blomberg übers Brauneck bis ins Karwendel-Gebirge. Flüge ins Flachland sind bei Beachtung der Kontrollzonen des Münchner Flughafens an guten Tagen keine Seltenheit.

Wird man mal nicht gleich fündig, ist es besonders für die Drachen- und Starrflügel-piloten angenehm, nach einer Platzrunde sofort wieder an den Start gehen zu können, um sein Glück erneut zu versuchen. Lästiges „Kurzpacken" für den Bergbahntransport entfällt beim Windenschlepp komplett und durch den Parkplatz in unmittelbarer Nähe des Aufbauplatzes gibt es, sehr zur Freude zahlreicher Starrflügelbesitzer, keine langen und beschwerlichen Tragestrecken. Auch Gleitschirmflieger wissen es zu schätzen,

## INFORMATION

Koordinaten: Nord 47°45' 59"  
Ost 11°35' 49"

Vorstand der Luftsportvereinigung Greiling e.V.: Michael Melzer – Telefon: 08041/4778

Ansprechpartner für Schlepptermine und Ausbildung: Fluglehrer und Windenfachlehrer Franz Bruck-schiagl, Lenggries, Telefon 0172/8531103

e-mail: [info@lenggries-urlaub.de](mailto:info@lenggries-urlaub.de)

Drachenfliieger-Club Isarwinkel e.V.:

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

Lenggrieser Gleitschirmflieger e.V.:

[www.leng.grieser-gleitschirmflieger.de](http://www.leng.grieser-gleitschirmflieger.de)

Drachen- und Gleitschirmfliegerclub Tegernseer Tal:  
[www.gleitschirm.de](http://www.gleitschirm.de)

Segelflieger: [www.aeroclub-muenchen.de](http://www.aeroclub-muenchen.de)

Fallschirmspringer: Fallschirmsportclub Condor Vorstand: Manfred Mayer Telefon: 08041/41336

Osternmünchner Hans – Greine Telefon  
08041/70319: [www.fallschirmdepot.de](http://www.fallschirmdepot.de)

Blombergbahn: Telefon: 08041/3726  
[www.blombergbahn.de](http://www.blombergbahn.de)

## FREIZEITAKTIVITÄTEN

Alpamare: Telefon: 08041/509999  
[www.afpamare.de](http://www.afpamare.de)

DAV-Kletterhalle: Telefon: 08041/79520-30  
[www.kletterzentrum-badtoelz.de](http://www.kletterzentrum-badtoelz.de)

Landkreis Bad Tölz - Info: [www.toelz-land.de](http://www.toelz-land.de)

dass sie nach einem „Absaufer" das Gerät nicht wieder einpacken und unnötige Zeit in der Bergbahn verbringen müssen.

Durch die Nähe zu verschiedenen Sport- und Freizeiteinrichtungen, wie z.B. Blomberg-Rodelbahn mit Kids-Funpark, DAV-Kletterhalle oder dem Erlebnisschwimmbad Alpamare erhält das Gelände besonders bei den Familienangehörigen der Piloten einen hohen Freizeitwert. Begleitpersonen können mit den Segelfliegern herrliche Rundflüge unternehmen und sich anschließend im Fliegerstüberl bewirten lassen.

1996 entschloss sich eine Handvoll Drachen- und Gleitschirmpiloten, zusammen mit Fallschirmspringern und Segelfliegern, den ehemaligen US-Army-Flugplatz („Bo-Baker"-Airfield) zu pachten und eine Haltergemeinschaft zu gründen. Vorstand und Ansprechpartner der Luftsportvereinigung Greiling e.V. ist Michael Melzer. Er ist zuständig für alle Belange des Vereins, selbst Gleitschirmflieger, Fallschirmspringer und gleichzeitig einer der sehr erfahrenen Windenfahrer.

Je nach Wetterlage und telefonischer Absprache ist an verschiedenen Wochentagen tagsüber Schleppbetrieb möglich. Wer es noch nie probiert hat, weiß auch nicht,

wie schön und entspannend ein „Schlepp in den Sonnenuntergang“ sein kann. In ruhiger Luft sein Fluggerät kennenzulernen oder einfach nur die geniale Aussicht auf Karwendel, Brauneck und Benediktenwand im Abendrot genießen. Auch für das Start- und Landetraining eignen sich solche „Feierabend-Schlepps“ hervorragend.

Geschleppt wird in Greiling mit einer Doppeltrommel-Winde mit Kunststoffseilen. Die Schleppstrecke beträgt 1.400 m, ist übersichtlich und hindernisfrei. Es werden Ausklinkhöhen von 400 bis 600 m erreicht. An den Wochenenden und zu Ferienzeiten herrscht sog. Mischbetrieb am Platz. Durch gegenseitige Rücksichtnahme und beiderseits umsichtige und verantwortungsvolle Startleiter, funktioniert das Zusammenspiel zwischen Tuchfliegern und Segelfliegern problemlos. Die genaue Kenntnis und Einhaltung der Flugplatzregeln ist deshalb für jeden Schlepp-Piloten unerlässlich.

Wer Interesse an einer Windschleppausbildung hat, dem bietet die Luftsportvereinigung Greiling eine vereinsinterne, kostengünstige Drachen –und Gleitschirmschulung an, die von Fluglehrer und Windenfachlehrer Franz Bruckschlegl aus Lenggries durchgeführt wird.

Sowohl Drachen- als auch Gleitschirmpiloten haben hier die Möglichkeit zu ausgewählten Terminen oder nach Absprache ihren Schleppschein zu machen. Die Ausbildung umfasst 20 Schlepps und eine flugschulinterne Prüfung. Gastflieger mit Windschleppschein sind bei den Greilingern immer herzlich willkommen. Gegen eine geringe Gebühr kann man sich von erfahrenen Windenfahrern „abschleppen“ lassen. Wer sich für eine Mitgliedschaft in der Schleppgemeinschaft interessiert, wendet sich am besten an den Vorstand Michael Metzen

Der Greilinger Verein ist sehr bemüht, auch Nichtfliegern unseren Sport nahe zu bringen. Durch die günstige Lage des Schleppgeländes am Stadtrand von Bad Tölz, direkt an der Bundesstraße B13, finden sich immer besonders an den Wochenenden zahlreiche Zuschauer ein. Bei Veranstaltungen, wie z.B. Starrflügel-Testivals, Clubmeisterschaften oder Fliegerfesten, können die Zuschauer kostengünstig mit dem Doppelsitzerdrachen oder Tandem-Gleitschirm mitfliegen. Auch für das leibliche Wohl ist meistens bestens gesorgt.

Jeden Spätsommer veranstalten alle Flugsportler der Haltergemeinschaft ein **gemein-**



sames Fliegerfest. Ein Event, dass man sich nicht entgehen lassen sollte. Vom Segelkunstflug über Fallschirmspringen bis hin zu Oldtimer-Vorfürhrungen ist alles geboten. In- und ausländische Top-Piloten, vorwiegend aus der Drachenszene wie Christof Kratzner, Markus Hanfstängl, Mitglieder der österreichischen Drachen-Nationalmannschaft und den slowenischen Meister im Drachenfliegen Primož Gricar, trifft man bei solchen Veranstaltungen gern am Platz. Auch A.I.R. Chef Felix Rühle ist mit seinem Team regelmäßig vertreten.

Findet kein Flugbetrieb statt, ist das Gelände durch die Windgegebenheiten und die riesige hindernisfreie Grundstücksfläche ein idealer Ort, um mit dem Gleitschirm Groundhandling zu üben und zu kiten.

**Die Benützung des Platzes ist allerdings nur nach vorheriger Absprache mit der Haltergemeinschaft erlaubt! Das Segelfluggelände Greiting ist ein offiziell eingetragener**

**Flugplatz und kann deshalb jederzeit als Außenlandeplatz von Flugzeugen aller Art benutzt werden. Bei allen Aktivitäten auf dem Gelände ist dies stets zu beachten!**

Die „Zukunftsmusik“ der Greilinger Luftsportvereinigung heißt UL-Schlepp. Die Drachenflieger sind bemüht, eine langfristige Genehmigung hierfür zu erreichen. Durch einen Antrag auf Sondergenehmigung an die Gemeinde Greiling könnte es bereits in dieser Saison möglich sein, an einigen Tagen UL-Schlepps durchzuführen. Bei ausreichender Beteiligung kann auch ein UL-Schleppkurs angeboten werden. Interessenten wenden sich im Frühjahr für nähere Details an Franz Bruckschlegl.

Wer jetzt neugierig auf das Gelände und den Schleppbetrieb geworden ist, der ruft an oder schaut einfach mal bei den Greilingern vorbei und lässt sich „einen Lift“ nach oben geben.





„Impact“, der Hängegleiter mit der höchsten Streckung, der je gebaut wurde

## Erhöhung der Gerätesicherheit bei Drachenflug WM und EM

Der Antrag des DHV, bei FAI Kategorie 1 <sup>®</sup> HGS Wettbewerben als Voraussetzung für eine Teilnahme ein Minimum an technischen Prüfungen nachzuweisen, wurde im CIVL/FAI Plenum nach einer konstruktiven Diskussion einstimmig angenommen. Es ist ein weiterer Schritt auf dem Weg die Sicherheit bei FAI Wettbewerben zu verbessern und gewährt darüber hinaus Chancengleichheit zwischen den Teilnehmern. Die FAI/CIVL hatte bereits im Vorjahr Standards wie safety director, mandatory safety meeting, maximum wind speed etc. eingeführt.

Eine CIVL Arbeitsgruppe, bestehend aus Vertretern der Technik, der Piloten und der Hersteller, wird die Einzelheiten der neuen Regelung zur Erhöhung der Gerätesicherheit festlegen. Bereits bei der EM in Kroatien 2006 werden Geräteüberprüfungen durchgeführt, jedoch noch ohne Konsequenzen für die Piloten. Die endgültige Umsetzung ist für die Saison 2007 geplant.

Bei den Gleitschirmwettbewerben ist eine analoge Vorgehensweise schon lange Standard. Jeder Schirm muss einen erfolgreichen Lasttest nachweisen.



Christof Kratzner mit DHV-Testwagen auf dem Gelände Neubiberg

## Interview mit Christof Kratzner

**Christof Kratzner, Starrflügel Weltmeister 1999 und DHV-Prüfer Hängegleiter war maßgeblich an der Ausarbeitung der technischen Details des Antrags beteiligt.**



**Christof, du hast für den DHV den Vorschlag, über den bei der letzten FAI-Sitzung abgestimmt wurde, ausgearbeitet. Wie stehst du persönlich zu diesem Vorstoß des DHV?**

Ich bin 20 Jahre lang Wettkämpfe geflogen und habe schlussendlich damit aufgehört, weil an den Geräten auf Kosten der Sicherheit rumgeschraubt wird. Mit einer Ausrüstung, die ich noch für sicher halte, wurde es immer schwieriger vorne mitzufliegen. 1999 habe ich auch aus diesem Grund von den Flexis zu den damals neuen Starren gewechselt. Aber auch bei den Starren dauerte es nicht lang und es zeichnete sich eine ähnliche Entwicklung ab, die Überschlänge nahmen zu, und plötzlich trudelten die Dinger sogar.

Persönlich stehe ich also voll hinter dem Vorschlag des DHV.

**Warum stößt eine Gerätekontrolle bei vielen Wettbewerbspiloten auf Ablehnung?**

Das würde ich auch gerne wissen! Ich kann hier nur mutmaßen, Vorschriften lässt sich natürlich niemand gerne machen, und alles, was von der „Behörde DHV“ an Regeln kommt, wird prinzipiell mal negativ gesehen. Ein Teil der Piloten sieht für sich einen persönlichen Vorteil. (Ich traue mich mit einer noch dünneren Unterverspannung, schmaleren Steuerbügeln, kleinerem Rettungsschirm an unerreichbarer Stelle und noch

weniger Schränkung, als meine Mitbewerber). Ein Teil der Piloten versteht insbesondere beim Pitchup, nicht, worum es

überhaupt geht. Außerdem werden Gefahren prinzipiell gerne verdrängt und die Menschen glauben am liebsten das, was sie glauben wollen, entgegen den Fakten. Das führt dann zu Aussagen wie, es gibt ja gar keine Unfälle wegen mangelnder Gerätesicherheit.

Aus meiner Sicht sind diese Regeln aber nicht gegen die Piloten, sondern für die Piloten. Sie erhöhen die Sicherheit und die Chancengleichheit, dagegen sollte doch keiner der Wettkampfpiloten etwas haben. Wenn sich ein Pilot einen Motor hinten draufschaubt, leuchtet jedem ein, dass das Betrug ist.

**Was hältst du von dem Gegenargument, die Kontrolle sei nicht mit vertretbarem Aufwand und ausreichender Genauigkeit durchzuführen?**

Die Erfahrung letztes Jahr auf der German Open hat gezeigt, dass es mit vertretbarem Aufwand und ausreichender Genauigkeit durchführbar ist. Es geht hier ja auch nicht um ein paar Millimeter hin oder her, bei vielen Geräten braucht man überhaupt nicht messen, da reicht es aus, 50 Meter Entfernung mit einem halben Auge hinzuschauen, um zu wissen, dass sie zu tief eingestellt sind.

**Manche Piloten sagen, das würde die Entwicklung behindern und den Wettbewerbs-sport kaputtmachen?**

Das Gegenteil ist der Fall, wenn Pilot XY sei

ne Schränkungsanschlänge runterdreht, sich dünne (zu dünne) Verspannungen einbaut und Steuerbügel bastelt, die bei 3 g brechen und andererseits beim Crash stärker als die Oberarme sind, ist das kein Fortschritt oder eine Entwicklung, sondern Rückschritt. Hier werden Fehler gemacht, die es schon mal gab und für die es Lösungen gibt.

Das macht den Wettbewerbssport kaputt, ich bin sicherlich nicht der einzige, der deshalb keine Wettkämpfe mehr fliegt. Wenn alle Piloten mit einer übertriebenen dicken Unterverspannung rumfliegen müssten, sagen wir mal 3,5 mm, würden alle ein 10tel Gleitzahl verlieren, aber es wäre trotzdem ein fairer spannender Wettkampf möglich, nur müsste sich kein Mensch Gedanken drüber machen, ob die Verspannung noch hält, nachdem er sie einmal um die Trapezecke geknickt hatte. Auch würde es finanziell einfacher für die Piloten, weil nach der Saison nicht ein schwer verkäuflicher Prototyp an den nächsten Sonntagsflieger verkauft werden müsste. Von daher ist die Problematik auch für Nicht-Wettbewerbspiloten von Interesse. Denn da enden diese Wettkampfkisten schlussendlich.

In der Formel 1 gibt es ein sehr dickes Regelwerk und da wird auch kontrolliert, hier gewinnt eben nicht der Hersteller, der heimlich einen größeren Motor einbaut, sondern der, der aus dem vorgegebenen Hubraum die meiste Leistung rausholt. Das ist Entwicklung!

Übrigens ist das Risiko, als Formel 1 Fahrer ums Leben zu kommen deutlich höher, als das des Drachenwettbewerbspiloten. Das kann's ja wohl nicht sein!

## Pilotenstatements zur Überprüfung der Gerätesicherheit bei Drachenwettkämpfen

**Wir stellten repräsentativen Protagonisten der Drachenszene folgende Frage.**

**Der Antrag des DHV, bei der FAI Kategorie 1 HG-Wettbewerben als Voraussetzung für eine Teilnahme, ein Minimum an technischen Prüfungen nachzuweisen, wurde im CIVL/FAI-Plenum einstimmig angenommen. Was ist deine Meinung dazu?**

**Manfred Ruhmer, dreimaliger Weltmeister im Drachenfliegen, zweimaliger Weltmeister bei den Swifts:**

„Dieser Schritt ist zu begrüßen, nur bin ich nicht im Detail informiert, welche Prüfungen die Piloten vorweisen sollten. Sollte es sich um Pitchprüfungen handeln, ist es wichtig, ein einfaches Verfahren zur Überprüfung anzuwenden. Das Vermessen der Geometrie ist zu aufwendig, da dazu alles am Drachen zu vermessen ist. Besser ist das Vermessen der tatsächlichen



Schränkung, wie bei den Starrflügeln. Geschulte Augen sehen schon am Boden bei voll gespannter VG, ob noch Schränkung vorhanden ist oder nicht. Eins ist sicher, bei den verwendeten Drachenprofilen ist einfach ein Mindestmaß an Schränkung erforderlich. Keine Schränkung ist mit Sicherheit zu wenig und auch gefährlich.“

**Oliver Barthelmes, amtierender Deutscher Meister im Drachenfliegen:**

„Grundsätzlich befürworte und unterstütze



## XTended Performance



**Das Konzept des klassischen Drachens ist noch immer unübertroffen!**

*Die klassische Idee verwirklicht mit allen Standards von 2006.*

**REBOLL** erfolgreichster Turmdrachen beim Senioreneuropacup '05

- Gerategewicht 27/kg  
DHV Gütesiegel Klasse 2

- Traumhaftes Handling

- Im Steigen fliegt der **REBULL** außer Konkurrenz.

- Start- und Landeverhalten wie mit einem Intermediate.

**Wer mit dem Fliegen anhörte, weil es ihm zu „stressig“ wurde, mit dem **REBULL** kommt die Gelassenheit zurück.**

*Luftfahrttechnischer Betrieb,  
Nachprüfung sämtlicher Geräte.*

*Wir sagen nicht, dass es nichts zu verbessern gibt!*

*Wir freuen uns über jeden Anruf!*

**Drachenbau  
Jos Guggenmos**

Fussener Str 29  
D-87600 Kaufbeuren  
Tel. 08341/5186  
Fax. 08341/82464  
Drachenbau.JGuggenmos@t-online.de  
www.drachenbau-Guggenmos.de

## Technik

ich alle Maßnahmen, die das Fliegen allgemein und besonders im Wettbewerb sicherer machen.

Auch stehe ich dem Engagement des DHV diesbezüglich positiv gegenüber.

Sehr wichtig dabei ist, dass sowohl die Veranstalter, als auch die Verbände und die CIVIL/FAI Offiziellen, die Piloten-Interessen beachten und auch vertreten (denn ohne Piloten keine Wettbewerbe!).

Nun ändert der Antrag des DHV nicht die Voraussetzungen für eine Teilnahme an Wettbewerben (die bestanden vorher schon in den meisten Ausschreibungen).

Es geht hierbei wohl eher um die Nachprüfbarkeit der Nachweise und deren Über-

einstimmung mit den Fluggeräten und langfristig um mögliche Konsequenzen bei Regelverstößen. Und da sehe ich zur Zeit noch ein Problem mit den bisher angewendeten Vermes-



sungsmethoden der Fluggeräte und der Qualifikation des durchführenden Personals.

Demnach stimme ich den Punkten 1. und 2. "Experience in Germany/Results" im DHV Proposal 11/2006 nicht zu.

Um unter Wettbewerbsbedingungen zu fairen und regelgerechten Ergebnissen zu gelangen, braucht es meiner Meinung nach mehr als Lineal und Faden und ein "mal schnell" ausgewiesenes Jurymitglied.

Um die Komplexität und die Zusammenhänge zwischen sämtlichen strukturellen und verstellbaren Komponenten eines Drachens zu verstehen und daraus dessen Pitchstabilität abzuleiten, verlangt es fundierte Kenntnisse der Prüfer und eine umfangreiche Dokumentation der Fluggeräte, eine entsprechende Pitch-Messmethode und die Zeit, jene Informationen miteinander zu vergleichen.

Die DHV Technik wird sicher nicht bei allen hochklassigen Wettbewerben anwesend sein können um diese Prüfungen zu leiten.

Ich habe die Vermessung und die gemeinsame Diskussion bei der German Open sehr begrüßt und hoffe, dass wir weiterhin gemeinsam daran arbeiten werden die guten Ansätze dieser Idee zu verfolgen.

Unabhängig davon glaube ich, dass die in den letzten Jahren auf den Markt gekommenen Hängegleiter sich auf einem sehr hohen Sicherheitsniveau befinden und gerade die Hersteller im eigenen Interesse daran arbeiten, dass es auch so bleibt."

**Olaf Barthodzie hat den Starrflieger Impact konstruiert, den Hängegleiter mit der höchsten Streckung, der je gebaut wurde.**

„Ich stimme einer Kontrolle sehr zu. Aus vielen Diskussionen um das Thema pitch stelle ich immer wieder fest, dass viele Drachenflieger nur unzureichende Kenntnisse über die Zusammenhänge haben. Allein schon aus diesem Grund finde ich es geradezu fahrlässig, tatenlos zuzusehen, wie Piloten an ihren Geräten Modifikationen vornehmen ohne zu wissen, wie weit sie gehen können,

Wir sollten die Wettbewerbsfliegerei in ein technisches Regelwerk kleiden, so wie es auch in der Formel Eins Standard ist. Schließlich besteht diese auch aus einer Fahrer und Konstrukteurs-Weltmeisterschaft. Wie ich schon im Forum angemerkt habe, liegt die Aufgabe des Drachenskonstruktors darin einen Drachen zu bauen, der so flexibel wie möglich und so steif wie nötig ist.

Mit Kontrollen der Geräte eröffnen wir einen neuen Wettbewerb, nämlich den Konstrukteurswettbewerb. Es werden sich die Geräte vorn platzieren, deren Konstrukteure ihre Aufgabe am besten gemeistert haben. Es den Piloten zu überlassen ihr Gerät so weit zu manipulieren, bis sie auf Kosten der Sicherheit die besten Siegchancen haben, halte ich für absurd. Es wäre dann ein Wettbewerb, der heißen müsste: „Wer riskiert am meisten?“

Die Piloten, die sich über zu viel Bügeldruck beklagen, wenn ihr Gerät „gütesiegelkonform“ ist, haben sich schlicht das falsche Gerät ausgesucht.

Dieses Gerät hat ganz offensichtlich Pitchschwächen durch hohe Flexibilität.

Ich prophezeie, dass bei kontrollierten Wettbewerben ganz andere Geräte plötzlich die ersten Plätze belegen, geflogen von den besten Piloten. Das können dann immer noch die selben Piloten sein, möglicherweise auf einem Modell eines anderen Herstellers auf dann hoffentlich sicheren Geräten.

Was die Pitchwerte an sich betrifft könnte man eine Untersuchung starten, die die Nickdämpfung der Drachenflügel in Betracht zieht. Dies ist aber eine ganz andere Diskussion, bei der die aktuellen Pitchwerte infrage gestellt werden. Ich muss sagen, dass ich die aktuellen Pitchwerte, subjektiv betrachtet, als sehr gering empfinde !"

Die Interviews führte Benedikt Liebermeister

Das erste Event des Jahres Ski and Fly fand auf der Pletzachalm im Zillertal statt. Obwohl der viele Neuschnee zu katastrophalen Straßenverhältnissen geführt hatte, schlugen sich einige Teilnehmer ins Zillertal durch. Am Freitag waren wir „nur“ auf den Brettl'n unterwegs, um den vielen Tiefschnee zu durchpflügen und uns auf die kommenden zwei Tage einzustimmen. Nach dem Skifahren wurden dann wieder die Ketten auf die Reifen aufgezogen und die letzten Meter zur Hütte mit dem Auto bewältigt. Auf der urigen Hütte ließen wir anschließend den ersten Tag ausklingen. Am Samstag morgen war die Wetterbesserung unübersehbar. Schnell alles zusammengepackt, in der Schneerinne runter zum Auto gerutscht und ab zu den Finkenalmbahnen. Vor Ort mussten wir dann aber erst noch mal ein paar Runden Skifahren, ehe sich die letzten großen Wolken zwischen Start und Landeplatz verzogen hatten. Am Nachmittag kam dann jeder zu seinem ersten Flug. Nach einer kurzen Erklärung zum Skistart und den üblichen Startvorbereitungen legte jeder einen super Skistart hin. Für einige Teilnehmer war dies der erste Flug mit Skiern. Nach dem wunderschönen Abendflug wurden die Vorteile des Skistarts bei null Wind bis Rückenwind sowie die restlichen Ergebnisse des Tages, bei einem Topf Chili con Carne diskutiert. Vom Sonnenschein geweckt machten wir uns am Sonntag nach einem ausgiebigen Frühstück wieder auf den Weg zu den Finkenalmbahnen. Bei strahlend blauen Himmel und einer leichten Brise konnten wir wieder mehrere Flüge machen und wegen der günstigen Lage des Berges konnten einige sich trotz der verschneiten Bäume schon ein wenig länger in der Luft halten. Doch auch die Gleitflüge über 1200 Höhenmeter stellten eine große Anforderungen an die Kleidung angesichts der äußerst kühlen Witterung. Nach einem super Flugtag mit Top Bedingungen und zwei lustigen Hüttenabenden traten alle dann wieder die Heimreise an. Schön war's im Zillertal mit dem vielen Schnee und der Sonne, obwohl so mancher wegen der schlechten Wetterprognosen nicht erschienen ist.

Matthias von Necker



TFrühlingserwachen 19. - 22. April 2006  
 » Abgeschleppt 25. - 28. Mai 2006  
 » 14-Camp 15. - 17. Juni 2006  
 » 13. Juni Cup 12. - 18. August 2006  
 » F

## DRACHEN- UND GLEITSCHIRM

# WINDEN



Auto-Kirchner  
 Meiningen Straße 19  
 D-98631 Römhild

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

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

## Das wohl meistverkaufte- und gelobte Gleitschirm / Drachenbuch 2005

Ich  
 bisher für  
 zu lesen bekam! PestcehmBirtläsuPrigeten  
 Es ist sehr iahreich geschrieben  
 und mit den vielen Fotos  
 kann man sich auch ein Bild  
 davon machen. Was man liest.  
 Lob meinerseits 1): )  
 Gruß Harald  
 B. G. H. G. T. daer. N. G. L. u. in d. ti. a. p. s. e. r.  
 bin hals begeistert von der Art wiDeEpuNdS  
 rascht vom wirklich grandiosen Umfang des Buches  
 genau das, was  
 Pescetti, e., ..., ich mir erhofft

Erhältlich bei vielen Flugschulen oder  
[www.Thermikwolke.de](http://www.Thermikwolke.de)



Foto: Oliver Barthelmes

# ***Blick über den Tellerrand***

**Was macht der mehrfache Drachenflugweltmeister?**

**Regina Glas spricht mit Manfred Ruhmer**

Manfred, Du hast der Drachen-Wettbewerbszene den Rücken gekehrt. Seit zwei Jahren sieht man Dich nur noch Swift fliegen und es macht den Eindruck, als gebe es nichts Schöneres und Leichteres. Die Drachen- und Gleitschirmflieger sind natürlich brennend interessiert, was Du so zu erzählen hast.

Da gibt es viel zu erzählen...! Tatsächlich ist es so, dass mir das Swift-Fliegen sehr, sehr viel Freude bereitet und der Spaßfaktor gehörig groß ist.

**Die Europameisterschaft 2004 in Millau/Frankreich war Dein letzter großer Wettbewerb im Drachenfliegen, hier hast Du nochmals den Europameister-Titel gewonnen. Warum hast Du dem Drachen-**

**wettbewerbssport den Rücken gekehrt?**

Drachenwettbewerbe flog ich seit 1987 und seit 1989 war ich jedes Jahr in der Österreichischen Nationalmannschaft, da kommt jetzt natürlich eine gewisse Abnützung und Müdigkeit auf. Drachenwettkampf ist ein knochenharter Job! Wenn du nicht ständig im Training bist, dann ist es hart wirklich vorne dabei zu sein. Es waren sehr schöne und lehrreiche Jahre, wobei ich die letzten Jahre im Prinzip alles gewonnen habe, was es zu gewinnen gab. Sich



Fotos: Manfred Ruhmer

immer wieder neu zu motivieren, nach so vielen Jahren, ist eigentlich das größte Problem. Auch trug die Fehlentscheidung bei einem CIVL Meeting, die letzte WM nach Australien zu vergeben, mit dazu bei, nicht an dieser WM teilzunehmen. Die WM 2005 in Australien war mit Abstand die am schlechtesten organisierte, und mit zahlreichen Problemen überhäufte WM. Für die nächste WM 2007 in Texas sieht es, meiner Meinung nach, viel besser aus und es reizt mich schon wieder dabei zu sein. Aber das ist eine andere Geschichte |

**Viele Piloten dachten damals, Du würdest in Zukunft in der Starrflüglerklasse FAI 5 mitmischen. Hat Dich diese Klasse niemals gereizt?**

Ehrlich gesagt hat es mich nicht wirklich gereizt in der Klasse 5 Wettbewerbe zu fliegen. Sicher wäre es eine Möglichkeit einen weiteren WM Titel (bei entsprechendem Training) zu erreichen. Inzwischen sind diese Geräte (Spannweite und Streckung sei Dank) die leistungsstärksten "Trapez-Hänggleiter". Aber wenn es so richtig zur Sache geht (starke Turbulenzen) dann hat man im Prinzip genau solche oder ähnliche Probleme wie mit den Klasse 1 Drachen, nämlich "schwer Schwüet".

**Du bist bereits zweimal Weltmeister mit dem Swift geworden. Du hast noch wenig Konkurrenz im Moment, was reizt Dich trotzdem so am Swiftfliegen?**

Der Swift ist eben der leistungsstärkste, sicherste, bequemste und mit hervorragenden Flugeigenschaften ausgestattete Hänggleiter. Die beiden WM-Titel sind dabei nur Nebenprodukte. Bei einer WM gibt es die Möglichkeit, mich mit anderen Gleichgesinnten zu treffen und mich fliegerisch zu messen. In erster Linie fliege ich den Swift aus Überzeugung am Konzept und nicht wegen dem Wettkampf.

In Zukunft wird es mehr Geräte in der Klasse 2 geben. Verschiedene Hersteller haben schon Pläne in der Schublade oder arbeiten bereits daran.

**Du wirst mit Deinem Swift heuer bei der WM in Florida mitfliegen. Rechnest Du dort mit mehr Konkurrenz als bei der letzten WM?**

Diesmal werden mehr Amerikaner und weniger Europäer am Start sein. Es sollte sich gerade wieder so ausgehen, dass es

eine Wertung gibt. Spannend wird sicherlich die Teilnahme von Steve Cox (amtierender Gleitschirmweltmeister). Die anderen starken Piloten sind noch Brian Porter und Robin Hamilton. Ich sehe den Aufenthalt in Florida eher als Urlaub zum Swift fliegen.

Meine Teilnahme in Florida verbinde ich eigentlich mit meinem Hauptanliegen in diesem Jahr: Einen Rekordversuch in der freien Strecke, ausgehend von Zapata (Texas). Wenn das Wetter mitspielt und ich dann keinen Fehler mache, dann sollte die Traumgrenze von 1.000 km möglich sein.

**Deine Firma „Ruhm-Air UL-Leichtflugzeuge“ ist verantwortlich für die Entwicklung/Vertrieb des neuen Swift-Light in Österreich, Deutschland und der Schweiz. Hast Du viele Interessenten und entwickelst Du auch noch im Drachenbereich?**

Interessenten gibt es tatsächlich viele. Bis jetzt gab es noch keine Zulassung für den Light. Die Zulassung in Deutschland ist jetzt über dem DULSV abgeschlossen und auch in Österreich ist die Zulassung für den Swift-Light mit Motor in Arbeit. Hier in Österreich fällt der Swift-Light mit Motor in den Bereich motorisierte Drachen- und Paragleiter.

Sofern es die Zeit zulässt, dann bin ich auch noch beim Drachenentwickeln bei Icaro.

**Wie beschreibst Du den Unterschied zwischen Drachen- und Swiftfliegen? Wie ist**





Der mehrfache Drachenvorwettbewerbssieger Manfred Ruhmer bei den Startvorbereitungen

**der Start, vor allem der Bergstart schaut sehr schwierig aus? Bevorzugst Du den UL-Start oder Windenstart? Wie funktioniert die Steuerung? Wie ist die Gleitzahl?**

Der Unterschied beim Fliegen ist hauptsächlich die Art der Steuerung, der Flugkomfort und die Sicherheit bei sehr turbulenten Bedingungen. Während der Drachen nur über Gewichtsverlagerung gesteuert wird, wird der Swift nur über Ruder, also rein aerodynamisch, gesteuert. Die Mindestgeschwindigkeit sowie der Radius beim Thermikkreisen ist gleich wie beim Drachen. Überhaupt spricht der Swift schon auf die geringste Thermik an und die Steigleistung ist ausgezeichnet. Die großen Wölbklappen ermöglichen **einen weiten** Geschwindigkeitsbereich und dienen auch zur Geschwindigkeitstrimmung. Höhen und Querruder sind über einen mechanischen Mischer angesteuert. Die Winglet-Ruder werden über Fußpedale betätigt. Die Wendigkeit ist ausgezeichnet und auch die Flugeigenschaften sind sehr gutmütig. Trudeln ist durch die sichere Schwerpunktposition und der Schräglage ausgeschlossen. Der

Flugkomfort ist in der sitzend-liegenden Position sehr angenehm und längere Flüge sind ohne Anstrengung machbar. Der Swift-Light ist der sicherste Hängegleiter überhaupt. Das Überschlagsrisiko ist gleich Null (durch die fixe Schwerpunktposition) und der Pilot ist im Gerät angeschnallt, negative Lastfälle sind kein Problem. Das Sicherheitsgefühl bei sehr starken Turbulenzen ist um ein vielfaches besser als beim Drachen. Ein typisches Beispiel ist der Startplatz in Greifenburg. Dort kann auch noch bei stärkeren nördlichen Höhenwinden gestartet werden. Mit dem Drachen sind dann die Bedingungen sehr schnell grenzwertig, doch mit dem Swift fängt da erst richtig der Spaß an...

Starten ist im Prinzip ähnlich wie mit dem Drachen, man muss nur mit dem Auto bis zum Startplatz kommen, Seilbahntransport scheidet aus. Ich bin auch schon an flachen Startplätzen bei Windstille gestartet. UL-, Motorsegler- sowie auch Windenschlepp sind problemlos machbar. Eine bevorzugte Startart habe ich nicht wirklich, nur wenn ich mit dem Auto auf den Berg komme, dann bevorzuge ich natürlich den Fußstart.

Die Gleitzahl gibt der Hersteller mit 27 an und dieser Wert ist durchaus realistisch.

**Wie ist das Landen? Braucht man wie beim Segelfliegen große Landebahnen oder reichen die meisten Drachen- und Gleitschirmlandeplätze aus?**

Landen ist mit dem Swift nicht schwieriger als mit dem Drachen. Im Gegenteil, da ich ja immer auf der Kufe und dem Landerad lande, macht auch Seitenwind oder leichter Rückenwind nichts aus. Mit vollgezogenen Wölbklappen und beidseitig voll ausgeschlagenem VVinglettruder kann der Gleitwinkel auf 1:5 reduziert werden.

Landungen sind dann vergleichbar mit einem Drachen mit gezogenem Bremschirm. Mit einer ordentlichen Landeeinteilung und der notwendigen Erfahrung sind Landungen selbst auf sehr kleinen Plätzen kein Problem.

**Wie und wo kann man das Swiftfliegen lernen, welchen Schein benötigt man? Hat man als Drachen- oder Gleitschirmflieger bessere Voraussetzungen oder Vorteile und was wird bei der Ausbildung anerkannt. Haben es Segelflieger oder Modellflieger einfacher, einen Swift zu fliegen.**

In Deutschland ist der Swift-Light ein Gleitflugzeug und für die Zulassung und der Ausbildung ist der DULSV (Deutscher Ultraleicht Segelflug Verband) zuständig.





Foto: Oliver Barthelmes

Durch die Dreiachssteuerung ist eine Segelflugausbildung, aber nur der praktische Teil, bis zur Alleinflugreife notwendig. Die Theorie wird vom unbeschränkten (B) Drachen- und Gleitschirmschein anerkannt. Dann sind noch Einweisungs- und Prüfungs-Flüge über den DULSV zu machen und man erhält den Schein.

Swift-Schnuppern kann man bei der Belgischen Swift Flugschule. Dort werden mit dem Swift Doppelsitzer Schulungen durchgeführt.

In Österreich und dem Rest der Welt ist der Swift ein Hängegleiter Klasse 2. In Österreich genügt der Sonderpilotschein und in der Schweiz gibt es das Starrflügelbrevet für aerodynamische Steuerung.

#### Kann man den Swift auch mit Motor fliegen?

Mit dem Motor-Kit ist der Swift-Light einfach in einen selbststartfähigen Motorsegler oder motorisierten Hängegleiter umzurüsten. Die Strukturfestigkeit wurde für die

Motorisierung berechnet und auch getestet. Der Flügel und das Rumpfgestell ist immer gleich, nur die Verkleidung wird gewechselt. Umrüsten von der Fußstart- zur Motorversion oder umgekehrt dauert etwa eine Stunde. Die Gewichtszunahme durch die Motorisierung beträgt nur 30 kg. Die ausgezeichneten Langsamflugeigenschaften bleiben dadurch erhalten, nur das Gleiten ist aufgrund der schlechteren Aerodynamik etwas weniger (Gleitzahl 24). Demnächst wird ein kleiner Viertaktmotor (von einem Motorschirmantrieb) getestet und damit wird der Swift-Light zum sparsamsten Fluggerät überhaupt. Beträgt derzeit der Verbrauch im Ecobetrieb mit dem Solo-Motor nur 2,2 Liter pro Stunde, dann wird der Viertaktmotor deutlich unter 2 Liter die Stunde konsumieren.

Zukunftsprojekt ist der Swift-Light mit Elektroantrieb. Gerade bei der Akku- und Motorentechnik sind große Fortschritte gemacht worden.

#### Was kostet ein Swift?

Der Swift-Light mit der Vollverkleidung kostet 22.200 Euro, das Rettungsgerät ist extra sowie die Transportbox. Bei einem Drachen ist auch das Rettungsgerät und das Gurtzeug extra dazuzurechnen. Natürlich ist das kein Sonderangebot. Berücksichtigt man aber die zu erwartende Lebensdauer von mindestens 20 Jahren (Kunststoffbauweise, wie bei den Segelflugzeugen) sowie auch die zu erwartende gute Werterhaltung, dann relativiert sich der Anschaffungspreis.

#### Wo ist der Sitz Deiner Firma, hast Du eine Internetseite?

Mein Firmensitz ist in Oberösterreich, im Bezirk Freistadt. Meine Homepage: [www.swift-light.at](http://www.swift-light.at). Aeriane Homepage (Hersteller des Swift-Light): [www.aeriane.com](http://www.aeriane.com)

Vielen Dank für das interessante Gespräch. Ich wünsche Dir viel Erfolg für die kommende Weltmeisterschaft.



Gespannte Zuhörer Im gut gefüllten Saal

DHV-Seminar für erfolgreiche Öffentlichkeitsarbeit

# Wozu brauchen wir aktive Pressearbeit?

**Newcomer mit sechzig Jahren? Beim OLC-Cup im letzten Jahr wurde Klaus Kilberth, mein Vereinskollege im Drachenflieger-Club Trier, "Newcomer 2005" (Wertung Flexible Drachen). Klaus Kilberth ist bereits über sechzig Jahre alt. "Newcomer" mit sechzig! Ein Umstand, der uns zum Nachdenken zwingen müsste! Auch unser jüngstes Vereinsmitglied im DFC Trier geht bereits auf die 26 zu. Äußerst bedenklich!**

**W**ir Drachenflieger werden im Durchschnitt immer älter. Unser jüngstes Vereinsmitglied im DFC Trier ist mittlerweile auch schon 25 Jahre. Unser älteste ist 77 Jahre. Auch das Durchschnittsalter bei Gleitschirmfliegern wird immer höher. Mittlerweile liegt es bei 40 Jahren. Ein Alarmsignal für Sportarten, die als Trendsportarten starteten. Ohne Nachwuchs stirbt unser Sport. Unsere Gelände werden nicht mehr gepflegt und verwahrlosen, die Gerätehersteller entwickeln keine neuen Fluggeräte mehr und stellen ihre Produktion ein. Irgendwann dürften sich keine Versicherungen mehr finden, die entsprechende Policen für eine absolute Minderheit anbieten. Kurz gesagt: Die fliegerische Infrastruktur

bricht zusammen ohne Nachwuchs. Deshalb müssen wir in der Öffentlichkeit dafür sorgen, das unser Sport bekannter wird. Wir müssen aktiv ein Image in der Öffentlichkeit fördern, das von der Freude am Fliegen, der Freiheit in der Luft und der Eleganz des lautlosen Gleitens geprägt ist und nicht von Unfallberichten und Naturschutzklagen. Dafür ist aktive Pressearbeit unbedingt nötig!

*Pressearbeit macht Spaß*

Der DHV organisierte am Sonntag, den 5.3.2006, in Roßbach (Westerwald) ein hochkarätiges Seminar zur erfolgreichen Öffentlichkeitsarbeit mit vielen Tipps speziell für Gleitschirm- und Drachenflieger. Es nahmen über 30 Drachen- und Gleitschirmflieger aus der DHV Region Mitte teil. Das Seminar war nicht

langweilig und trocken, sondern alle Teilnehmer empfanden viel Spaß und Freude bei diesem kostenlosen Angebot des DHV.

Aus unserem Verein nahmen folgende drei Mitglieder begeistert an der verständlich, gut strukturierten und praxisnahen Veranstaltung teil: Manfred Blankenburg, Erwin Bude, unser Webmaster, und ich als Pressereferent des DFC Trier.

Vielleicht interessiert sich in Zukunft auch der eine oder andere von Euch einmal für diese Arbeit. Spätestens dann, wenn Ihr Euren ersten Artikel in einer Zeitung lest, werdet Ihr erfahren, dass Pressearbeit richtig Spaß macht.

Möglicherweise wird der DHV bald wieder ein solches Seminar anbieten. Ich kann Euch eine Teilnahme nur empfehlen! Hier meine positiven Erfahrungen mit dem Seminar.



Hartmut Schlegel, Pressesprecher der Postbank, gab sein Know How weiter

### Vorbild Bildzeitung !?

Mein Weg zur erfolgreichen Öffentlichkeitsarbeit im Verein „Wie die Jungfrau zum Kind“, so kam ich zu meinem Amt „Presse-referent“ im Drachenfliegerclub Trier. In unserem Verein wurde ein neuer Schriftführer gesucht!. Spontan fand sich trotz aller Bemühungen eines verzweifelten Vorsitzenden keiner, der den „Job“ freiwillig übernehmen wollte, Alle hatten keine Lust! „Meine kostbare Zeit brauche ich zum Fliegen!“ war einheitlicher Tenor. Ich hatte versäumt, beharrlich auf einer Ablehnung des Postens zu bestehen. Im Handumdrehen war ich gewählt: Einstimmig und ohne Gegenkandidat! Alle waren erleichtert, dass dieser „Kelch an ihnen vorübergegangen war.“

Der Schriftführer soll bei uns im Verein neben dem Abfassen der Sitzungsprotokolle, der Mitgliederverwaltung, auch die „Öffentlichkeitsarbeit“ abdecken. Hat doch Alles irgendwie mit Schreiben zu tun!? Schreiben konnte ich! Dachte ich jedenfalls! Erlebnisaufsätze, Schilderungen, Erörterungen, Interpretationen - und was man sonst noch in der Schule so lernt. Aber von den Bedürfnissen einer Zeitungsredaktion und wie man erfolgreich einen Artikel präsentiert, der auch gedruckt wird, davon hatte ich absolut keine Ahnung. Das war mir allerdings bei Übernahme meines neuen Presse-ressorts nicht recht klar.

Folglich waren meine ersten Versuche, erfolgreich einen Artikel in den Zeitungen zu platzieren, eher bescheiden. Viel Arbeit und



Benedikt Liebermeister, PR-Referent des DHV, erklärt das Konzept einer Homepage

Mühe. Ergebnis gleich Null. Außer Spesen nichts gewesen! Irgendwie kam ich mit meinen verfassten Berichten nicht so richtig durch.

So kam mir das Angebot vom DHV zu einem Presseseminar ganz gelegen. „Mal sehen, wie es die Profis machen!“ Der angekündigte Referent Hartmut Schlegel müsste eigentlich einer sein. Ist er doch für die Pressearbeit bei einer großen deutschen Bank zuständig.

Gespannt und lernbegierig hatte ich mich auf den Weg von Trier in den fernen Westerwald nach Roßbach gemacht. Die Suche nach den Gründen meines Misserfolges konnte beginnen.

Nun lauschte ich den einführenden Worten von Hartmut: „Erfolg beim Schreiben heißt: Sehen, wie 's die Bildzeitung macht!“ Die „Bild“ als Vorbild? Mir sträubten sich die Nackenhaare! „Wir sind Papst!“ kam mir in den Sinn. Ist das seriös? Spontan erinnerte ich mich an die „Undercover-Berichte“ von Günter Wallraff über die Methoden der „Bild“. Das konnte es doch nicht sein! Oder? Hatte ich dafür solange die Schulbank gedrückt? Meine klassische Schulbildung hatte mir andere Leitlinien vermittelt.

Skeptisch lauschte ich den weiteren Ausführungen des doch eigentlich recht sympathischen Referenten. War er doch, wie sich schnell herausstellte, Fliegerkollege. Dann fiel es mir wie Schuppen von den Augen. Schlagartig wurden mir meine Fehler, die ein Vordringen meiner Artikel auf die Zeitungs-

seiten verhinderten, vor Augen geführt. Strotzten meine Artikel nicht vor Fachchinesisch? Und war ich nicht verliebt in meine Füllwörter? Waren bei mir die Schachtel- und Bandwurmsätze nicht in der Überzahl? Schrieb ich nicht eher abstrakt und pauschal als konkret und verständlich? Ich wollte immer alles in meine Texte rein pressen. Alles sollte ganz genau und exakt sein! „Kiss“ sagte Hartmut nur: „**Keep it short and simple**“. Das ist es also, was die Bildzeitung bis zur Perfektion beherrscht. „Wir

**Keep it short and simple**

sind Papst!“ Sagte das nicht alles? Und wurde dabei nicht gleichzeitig die Wahrheit auf den Kopf gestellt? Doch die Botschaft kam an! Zeitungsberichte sind eben keine wissenschaftlichen Abhandlungen. Das war der Kardinalfehler, den ich begangen hatte. Ich will eine Botschaft „rüberbringen“. „Fliegen ist schön. Fliegen macht Spaß!“ also muss ich auch die entsprechenden Worte und (Sprach-) Instrumente wählen, dies zu vermitteln. Eine wissenschaftlich exakte Beschreibung, warum Fliegen Spaß macht, dürfte wohl auch den begeistertsten Piloten eher nur langweilen. Die neurophysiologischen Zusammenhänge sind ihm völlig Wurst.

„Schauen, was den Leser interessiert, dann interessiert es auch den Redakteur.“ Hatte ich nicht nur versucht, - vergebens



Hartmut Schlegel in Diskussion mit den Teilnehmern

natürlich -, den Redakteur zu interessieren und dabei den Leser aus dem Auge verlieren? Hartmut plauderte weiter aus seinem Nähkästchen: „Rufe nie einen Redakteur dann an, wenn er absolut im Stress steht“. Anschaulich verdeutlichte er den Tagesablauf eines Chefredakteurs in einer Zeitungsredaktion. „Erkundigt Euch nach dem Redaktionsschluss!“. Es folgten weitere praktische und - vor allem - im Alltag verwertbare Tipps. Wo stammen die Informationen einer Zeitung her. Wann kommt ein Redakteur persönlich raus? Wie ist eine Zeitung organisiert? Mantel- und Lokalteil. „In den Mantel gelangt Ihr mit Euren Berichten nie! Es sei denn, es gibt Unfälle!“ Wichtige Hintergrundinformationen für mich und

### Redaktionsschluss beachten!

mein Verständnis der Presselandschaft.

Und dann der Insiderhinweis von Hartmut, der bei mir den Groschen fallen ließ: „Auch in den Zeitungsredaktionen ist die Rationalisierung eingeleitet! Auch hier werden Arbeitsplätze wegrationalisiert. Die wenigen Redakteure, die übrig bleiben, müssen immer mehr schreiben. „Schreibt also so, dass der Redakteur möglichst wenig Arbeit mit Euren Beiträgen hat. Präsentiert ihm am besten einen vollständigen Artikel, unter den er nur noch seinen Namen zu setzen braucht!“ Das war also der Schlüssel zum Erfolg: möglichst wenig Arbeit für die Redak-

tion! Wie steht im Skript von Hartmut über erfolgreiche Pressearbeit nachzulesen: „Die Pressemitteilung wird an viele Redaktionen gleichzeitig verschickt. Die Redakteure haben das Recht, die Mitteilung zu bearbeiten, vor allem zu kürzen, mit weiteren Informationen zu ergänzen und als eigenen Beitrag zu veröffentlichen. Wenn Dir eine Pressemitteilung besonders gut gelungen ist, verändert der Redakteur kaum etwas. Er lässt Deinen Text abdrucken und setzt nur seinen Namen darunter.“

### Mein Fazit

Mehr Teilnehmer waren offensichtlich an diesem Sonntag nach Roßbach in den Westerwald gekommen, als der DHV selbst wohl erwartet hatte. Der Seminarraum schien etwas klein. Einige Fliegerkollegen mussten in der zweiten Reihe Platz nehmen. Wahrscheinlich hatte sich bereits im Vorfeld die Qualität der vom DHV finanzierten Veranstaltung bis in die weitere Umgebung herumgesprochen. Hartmut Schlegel mit seinem Schwerpunkt Printmedien und Benedikt Liebermeister mit seinem Spezialgebiet „Internet“, hielten ihre Vorträge offensichtlich nicht zum ersten Mal. So war auch die routinierte Mischung von Theorie, praktischen Übungen und Diskussionen absolut ausgewogen. Die Zeit verflieg, ohne dass Langeweile aufkam.

Hartmut Schlegel, ein ausgewiesener Fachmann für Pressearbeit, führte die Teilnehmer anschaulich und leicht verständlich

in die Geheimnisse einer erfolgreichen PR-Arbeit ein. Alles klang ausgesprochen plausibel. Vom Anlegen und Pflegen eines Verteilers, dem praktischen Verfassen einer Pressemitteilung bis hin zum (Presse)Krisenmanagement bei Sportunfällen, der gesamte Komplex Öffentlichkeitsarbeit wurde umfassend abgearbeitet. Und immer wieder gab es viele praktische Tipps und wertvolle Hintergrundinformationen. Die Teilnehmer werden in Zukunft in der Lage sein, erfolgreich Öffentlichkeitsarbeit in ihren Vereinen zu betreiben.

Benedikt Liebermeister, der beim DHV für den Internetauftritt verantwortlich ist, steuerte vieles Wissenswerte aus seinem Spezialgebiet „Homepage“ bei. Die Homepage, das Schaufenster des Vereins. Sie gewinnt immer mehr an Bedeutung für die Selbstdarstellung der Vereine. Jedem, der sich auf dieses Medium einlässt, muss klar sein: Erst eine komplette Bedarfsanalyse, dann Planung, Planung und nochmals Planung. Erst dann die praktische, strukturierte Realisation. Ansonsten drohen finanzielle Fehlinvestitionen. Dann ging es in media res: CMS (Content Management Systeme) und Relaunch einer Homepage, um mal einige Schlagworte aus dem Fachchinesisch der

auf zu neuen ufern...



**gleitschirm reisen und  
motogrschi unischulung**  
verkauf von oleisciirmen und zutieli;  
motorschirmkornpakturse ganzjähri,  
auch bei euch vor Ort

**airbase-k**  
mulr girbase-k, ofaf straub  
bresfauerstraße 18, 74909 meckesheim  
te/efon 06226/794660, 0172/62C17783

[www.airbase-k.de](http://www.airbase-k.de)

Computerfreaks zu verwenden. Ich war froh, unseren Vereinswebmaster Erwin Bude zur Teilnahme am Seminar überredet und an meiner Seite zu haben. Ihm schien das alles etwas vertrauter als mir vorzukommen.

Immer wieder wurden interessante Fragen und Diskussionen zugelassen. Trotzdem verzettelte man sich nicht und der Stoffzeitplan war nie gefährdet. Benedikt Lieber-

knapp 40 Jahren liegt, dann müssen gerade wir, als Vereinsmitglieder, darüber nachdenken, wie wir unseren Sport den jungen Leuten - unserem Nachwuchs - nahe bringen. Erfolgsversprechend zeichnet sich unter anderem die Zusammenarbeit mit Schulen ab. So haben Vertreter unseres Vereins im Fach Physik im Bereich der Aerodynamik in Abstimmung mit dem Fachlehrer einen Unterrichtstag gestaltet. Ausschnitte aus Lehrfilmen des DHV und in der Aula ausgelegte Gleitsegel und aufgebaute Hängegleiter haben den gemeinsamen Unterricht abgerundet. Ein Besuch auf dem Fluggelände, an dem die 3 verlosteten Tandemflüge eingelöst werden können, bringt den Schülern unseren Sport noch näher. Eine weitere Möglichkeit, bei der sich die Vereine darstellen können, ist die „Homepage“. Übersichtlich und funktionell muss sie angelegt sein.

Über die vielfältigsten Möglichkeiten der Verständigung und Vermeidung von Missbräuchen wurde ausgiebig diskutiert. Eine Menge Anregungen und bisher gemachte Erfahrungen wurden ausgetauscht.

Summa summarum kann ich aus meiner Sicht sagen, dass es ein erfolgreicher Tag für mich war. Ich möchte mich hiermit noch einmal bei Benedikt und Hartmut bedanken. Auch die Wahl des Tagungsortes im verschneiten Siebengebirge war beeindruckend.

Eckhard Meier

1. Vorsitzender

Vestischer Drachenflieger Verein e.V.

### PR-Seminar

Das Seminar am 05.03. war für mich sehr aufschlussreich. Mit den Informationen zum Erstellen von Pressemitteilungen kann ich in Zukunft gut arbeiten. Die Tipps zur Gestaltung von Texten und zur Aufbereitung von Meldungen, um die Veröffentlichungschancen zu erhöhen, waren interessant. Auch die Hinweise zur Gestaltung von Homepages waren für mich und sicher auch für andere Teilnehmer sehr informativ. Dies alles erfuhr ich in einer angenehmen Atmosphäre, in der auch genügend Zeit für den Austausch von Erfahrungen der Seminarteilnehmer war. Es war ein sehr interessanter Tag, der für mich mit vielen neuen Ideen im Kopf endete. Hoffentlich fand das Seminar nicht zum letzten Mal statt.

Herbert Schulz

Nordhessischer Gleitschirmclub (NGsC)

## Erst planen, dann realisieren

meisters Informationen: Ein unbedingtes Muss für jeden Webmaster in einem Verein! Am Veranstaltungsende erreichte bei improvisierten, spontanen Rollenspielen zum Thema „Presse bei Unfallereignissen“ die Stimmung einen konstruktiven Höhepunkt. Alle Teilnehmer fühlten sich einfach wohl.

Am Abend waren sich alle Teilnehmer einig: Eine komplette, informative und absolut sinnvolle Veranstaltung mit hohem Nutzwert! Absolut brauchbare Informationen, professionell vorgetragen und praxisnah vermittelt. Meine persönlichen, im Veranstaltungsvorfeld recht hoch gesteckten, Erwartungen wurden noch um einiges übertroffen. Dieses Seminar: Eine absolute Pflichtveranstaltung für jeden Webmaster und jeden angehenden Pressereferenten in einem Verein.

Beim nächsten Mal dürfte sich auch ein größerer Saal mit Interessenten füllen lassen!

Karl Schiffer-Merten

Schriftführer, Mitgliederverwaltung,  
Öffentlichkeitsarbeit im DFC Trier e.

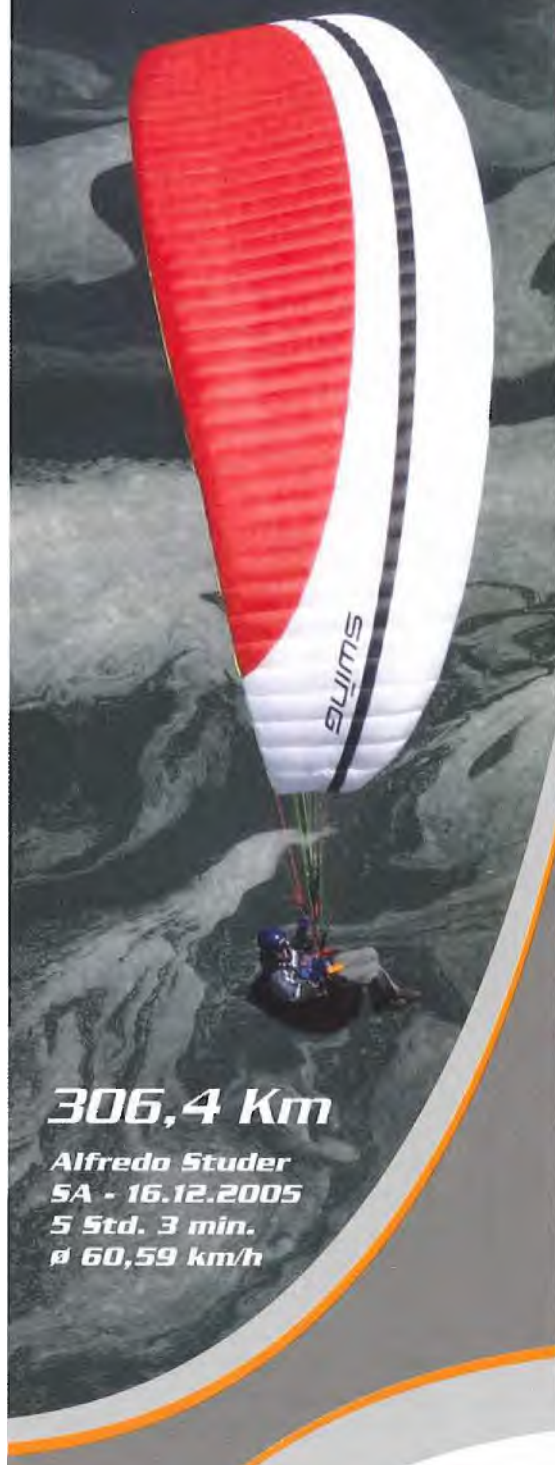
## Weitere Stimmen

### Unser Fenster nach draußen,

so, oder so ähnlich könnte man es sehen, wenn man Benedikt Liebermeister und Hartmut Schlegel beim Seminar des DHV „Erfolgreiche Pressearbeit“ zuhörte. Der DHV hatte eingeladen und über 30 Piloten aus den Flieger- Vereinen und Flugschulen des nord- und mitteldeutschen Raumes waren ins Siebengebirge nach Roßbach bei Bonn gekommen.

Wie wichtig für uns die Pressearbeit ist, haben die beiden Vortragenden klar herausgearbeitet und an gut gewählten Fallbeispielen dargestellt. Wenn man bedenkt, dass das Durchschnittsalter der Flieger bei

**NEU - DHV 1-2**



**306,4 Km**

**Alfredo Studer**  
**SA - 16.12.2005**  
**5 Std. 3 min.**  
**Ø 60,59 km/h**

**/77/mi-n t\_  
Leistung satt/**



**info@svving.cle**  
**Tel.: +49 101 8141 327 78 88**  
**Fax.: +49 (01 6141 327 78 70**

**swing.de**

## 30 Jahre Hessischer Drachenfliegerclub Main Taunus

Die diesjährige Jahreshauptversammlung des Drachenfliegerclubs Main-Taunus wurde früh angesetzt, damit noch Zeit für eine kleine Feier zum 30 jährigen Bestehen des DMT blieb. Der Verein wurde als erster Drachenfliegerclub in Hessen schon 1975 gegründet. Bei der Vorstandswahl wurde der alte Vorstand mit Klaus Keller als erstem Vorsitzenden, Uli Eysel als zweitem Vorsitzenden und Lutz Mühle als Kassierer wieder gewählt.

Nach fahren der Stagnation in den Vereins- Aktivitäten mit einhergehendem Mitgliederschwund ist im letzten Jahr endlich wieder ein Aufschwung in unserem Verein zu verzeichnen.



Die Winde wird wieder mehr genutzt und wir haben auch wieder Neumitglieder zu verzeichnen. Diese Neumitglieder sind in erster Linie Gleitschirmflieger, die mit viel Elan an die Fliegerei herangehen. Als Schlepptag haben wir weiterhin den Donnerstag auf dem Gelände des LSC Bad Homburg bei Neu-Anspach. Andere Absprachen können kurzfristig über Achim (Tel:09178/3522272) oder meinen

AB 06081/5746 erfahren werden. Die Monatsversammlung findet der Einfachheit halber und wegen der Nähe zum Flugplatz weiterhin jeden 2. Do im Monat in Obernhain (Tel. 0173/3023574) statt. Zur Zeit erreichen uns viele Anfragen von Motorschirm-Piloten. Ob wir dazu vom Verein wegen einem Gelände aktiv werden, müssen wir in Zukunft entscheiden.

Bisher haben solche Versuche, hier im Hochtaunuskreis Zulassungen zu erreichen, nur negative Bescheide verursacht.

Als Gäste zur Feier konnten wir auch die ehemaligen Drachenfluglehrer und Piloten der ersten Stunde in unserem Verein, Alfred Geiss und Horst Sauer, begrüßen. Beide vollenden in diesem Jahr ihr 80. Lebensjahr.

Während Alfred mittlerweile nicht mehr fliegt, ist Horst auf dem Flugplatz Laucha noch sehr aktiv und hat mit seinem Minimum alleine im letzten November noch 25 Starts gemacht. Insgesamt war es, auch wegen der verbesserten Zukunftsperspektiven, eine gelungene Veranstaltung.

Hessischer Drachenfliegerclub Main Taunus  
Klaus Keller



## Drachen- und Gleitschirmflieger lernen Erste Hilfe bei Flugunfällen

Auf initiative von Dr. Alfred Riedl, einem Gleitschirmflieger bei den Nordbayerischen Drachenfliegern und von Beruf Arzt, fand eine Unterweisung der Oberfränkischen Flachlandflieger zum Thema Erstversorgung von Flugunfällen statt. Trotz schönsten Winterwetters fand die Veranstaltung reges Interesse und so nahmen 55 Piloten und Windenfahrer der Nordbayerischen Drachenflieger, des Drachenfliegerclubs Görauer Anger, des Gleitschirmclubs Fränkische Schweiz und des 1. Bamberger Gleitschirmclubs teil. Alfred und sein ehrenamtliches Team aus Rettungsassistenten zeigten den Teilnehmern das Abnehmen von Helm und Gurtzeug eines Verletzten, die richtige Lagerung bis zum Eintreffen von Rettungsprofis und für den Notfall Wiederbelebensmaßnahmen. Alle Piloten führten die Übungen auch praktisch durch.

Mit dem erworbenen Notfallwissen ausgerüstet kann die neue Flugsaison nun mit einem Gewinn an Sicherheit angegangen werden. Natürlich hoffen alle Beteiligten, dass die neuen oder aufgefrischten Kenntnisse nicht angewendet werden müssen. Bei den Rettungsassistenten, die für die Veranstaltung ihre Freizeit geopfert hatten, bedankten sich die Flieger durch die Einladung zu Rundflügen am Tandemgleitschirm.

1) 1. Bamberger Gleitschirmclub  
Uli Schmottermeyer



Fliegen, Kultur und Reisen...  
die Welt erleben in kleinen Gruppen!

Katalonien, Sardinien ca. 21.5.- 4.6,  
Tansania, Safari, Fliegen, Baden (Sept.)  
Marokko (Ende Sept.)  
= Chile-Argentinien (Nov., Dez.)

www.gleitschirmurlaub.de  
oliverguenay@gmail.com, 08363-94443

## Richys Sportshop Rissen

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

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

Lassen sie sich Ihr Angebot machen

Richys•Sportshop

Augsburgersiraße 7, 87629 Füssen

Tel. 08362/925262 Fax 08362/1925099

e-mail: apcoglidrs@l-online.de Homepage: www.Richys•sparshep.de

## Ehrung der Ruhpoldinger - Sonntagsflieger

Im Rahmen der Jahreshauptversammlung des Ruhpoldinger Fliegerclubs wurden mit Thorsten Hahne (Gleitschirm), Peter Waldmann (Drachen) und Dieter Kamml (Starrflügler) neben vielen anderen Siegern in verschiedenen Wettbewerben erstmals auch die „Ruhpoldinger Sonntagsflieger 2005“ in drei Klassen geehrt und die Preisgelder überreicht.

Mit diesem neuen Offenen Streckenflugcup sieht der Club die Möglichkeit, Normalpiloten und Wenigflieger - Sonntagsflieger halt - mit einem einfachen Reglement durch Teilnahme an einem Wettbewerb, der sich von April bis August über die Hauptflugsaison zieht, verstärkt zu Streckenflügen an den Vereinsgeländen Rauschberg, Unternberg und Hochfelln zu animieren. Es zählen nämlich nur Flüge, die an einem Sonntag hier gestartet und im OLC-Cup

gewertet sind. Über den Sieg entscheidet die Gesamtpunktzahl, das heißt, je mehr Sonntags - Streckenflüge, um so besser. Die Teilnahme ist nicht auf Clubmitglieder beschränkt, denn Gäste sind dem DCBR immer willkommen.

Die Wertung beginnt übrigens frühestens nach Eingang des Startgeldes von 5 Euro, weitere Informationen zur Anmeldung gibts unter [www.dcb-ruh-polding.de](http://www.dcb-ruh-polding.de). Bei Anmeldung erhält jeder Teilnehmer außerdem ein necki-

sches Sonntagsflieger-T-Shirt!

Sportwart Hias Mayer macht im übrigen ausdrücklich die Schlechtwetterflugsaison 2005 dafür verantwortlich, dass unter den 25 Teilnehmern drei Streckenflugcracks mit ihren traditionellen Frühjahrsflügen vom Rauschberg und Hochfelln bereits so viele Punkte im Sack hatten, dass Normalflieger dieses Mal wenig Chancen hatten, eventuell noch die Tatsache für sich zu nutzen, dass die ambitionierten Wettbewerbsflieger im Hochsommer ja üblicherweise in die Zentralalpen abwandern. Außerdem soll es bei den Starren in diesem Jahr auch Konkurrenten geben, wie man hört! Es gibt also wieder Hoffnung, deshalb sofort 5 Euro einzahlen und mitmachen.

► DCB Ruhpolding  
Gabi Demberger



## Gleitschirmpiloten erproben Flugbetrieb auf der Mönchsheide

Harmonisches Miteinander mit Motorseglern

Am letzten Wochenende im Januar weckten Gleitschirmpiloten den Segelflugplatz Mönchsheide aus dem Winterschlaf. Bunte Farbtupfer bevölkerten den blauen Himmel über der verschneiten Hochebene. Möglich wurde das Flugereignis dank einer Probegenehmigung der Luftverkehrsbehörde Hahn und der Erlaubnis des Luftsportvereins Mönchsheide. Werner Schultz, Vorstand im Drachen- und Gleitschirmfliegerclub Siebengebirge: „Im Winter ruht der Segelflugbetrieb, weil die Thermik fehlt. Der Flugplatz wird dann nur von einigen Motorseglern und Ultraleicht-Flugzeugen genutzt. Das ist eine gute Gelegenheit, zu erproben, ob die Gleitschirmfliegerei hierher passt.“

Die Ergebnisse des ersten Testwochenendes sind ermutigend. Dank Funkverbindung mit dem Tower konnten die Gleitschirmpiloten sich ohne Probleme in den Flugbetrieb am Platz eingliedern. Das Zusammenspiel verlief sicher und reibungslos. Gleitschirmpilot Schultz zeigt sich zufrieden: „Die Rückmeldung unserer Piloten war sehr positiv. Vor allem die freundliche Aufnahme durch den Luftsportverein Mönchsheide war überwältigend.“ Auch die Spaziergänger auf der Mönchsheide waren sichtlich angetan von dem bunten Treiben. Viele blieben stehen und verfolgten die Starts, die mit Hilfe einer Schleppwinde durchgeführt wurden. „Eigentlich ist das bei Euch ja genauso wie bei den Segelfliegern“, beobachtete eine Passantin. „Ihr lasst Euch mit dem Seil hochziehen und wenn Ihr oben seid, knipst Ihr Euch ab und fliegt allein weiter. Nur bunter sieht es bei Euch aus...“

Die Probegenehmigung des Luftfahrtamtes reicht bis Ende März. Dann, mit dem Erwachen der Thermik, kommen die Segelflieger wieder zurück auf den Platz. Bis dahin wird man wohl noch öfter die bunten Gleiter lautlos ihre Kreise am Himmel ziehen sehen. Infos über die Aktivitäten des Vereins gibt es im Internet: [www.dgc-siebengebirge.de](http://www.dgc-siebengebirge.de). Unter der Nummer 02622/9229684 (Bandansage) werden aktuelle Termine und Flugtreffs veröffentlicht.

Drachen- und Gleitschirmfliegerclub Siebengebirge  
Hartmut Schlegel



# Festival der flimme

## Isstürmer

Der neue Take Off  
DVD Sampler über  
das freie Fliegen  
für nur **19,90** EUR.

\*evörbintl egresernpielet;

take



Erhältlich im Handel  
und unter [www.takeoff-tv.de](http://www.takeoff-tv.de)



## Deutsche Streckenflugmeisterschaften 2005 Ansporn für neue Saison: Team der Althofdrachen erfliegt fünften Rang

Als „Aufsteiger des Jahres“ wird die deutsche Nachwuchshoffnung im Drachenflug, Tim Grabowski (19 Jahre), von den Althofdrachen auf der offiziellen Homepage des Deutschen Hängegleiterverbandes (DHV) titulierte: Kein Wunder, denn Tim sicherte sich neben dem Titel des österreichischen Meisters in der Starrflügelklasse (FAI 5) auch den Sieg in der deutschen Liga und somit auch die Teilnahme bei den im Frühsommer stattfindenden Weltmeisterschaften in Florida. Einen unerwarteten 5. Platz in der Teamwertung des dezentralen Streckenflugwettbewerbs des DHV erlangte das Quartett der Althofdrachen mit Wolfgang Meschik, Tim Grabowski (beide Frielzheim), Uli Blumenthal (Bad Wildbad) und Hans-Jörg Schiller (Ettlingen). Die Althofer erfliegen ihre Leistungen auch in den klassischen Streckenflugrevieren der Alpen, wie in Ruhpolding, Greifenburg (Österreich/Kärnten) und in St. Andre (Provence/Frankreich).

Strecken bis zu 250 Kilometern und so genannte (etwa gleichschenklige) FAI-Dreiecke bis an die 200-km-Marke wurden von den Althofern vollendet, besonders in den Pfingstferien, als sogenanntes „Hammerwetter“ mit Wolken thermik bis an die 4.000-Meter-Grenze für phantastische Flugbedingungen sorgte. Profitieren davon konnte auch „Oldie“ Uli Blumenthal, der sich an drei aufeinander folgenden Tagen mit 20 Flugstunden auf seinem flexiblen, nur mit Gewichtsverlagerung gesteuerten Drachen einen ordentlichen Muskelkater holte. In der Einzelwertung reichten seine 3 Dreiecksflüge von Ruhpolding aus über Zell am See und das Zillertal zu einem guten 11. Rang unter 228 Teilnehmern. Wenn sich dagegen der Vater Wolfgang Meschik mit seinem Sohn Tim Grabowski sowie Hans-Jörg Schiller in die Lüfte schwingen, brauchen sie mit ihren eleganten, einem Segelflugzeug ähnelnden Starrflügler Atos nur wenig Muskelkraft, denn aerodynamische Klappen unterstützen ihre Steuerbewegungen. Von Greifenburg bei Spital aus flogen die Atos-Piloten über Lienz an den Dolomiten entlang bis in die Gegend von Bruneck und zurück. Dass sich Wolfgang Meschik in der Einzelwertung als Vierter noch vor seinen Sohn Tim als Sechsten schieben konnte, war eine Überraschung, aber auch Hans-Jörg Schiller als 31. trug unter 118 Teilnehmern seiner Klasse zum bisher größten Mannschaftserfolg in der Vereinsgeschichte der Althofdrachen bei. Bleibt zu hoffen, dass dieses Ergebnis zur weiteren Motivation in der bevorstehenden Saison beiträgt. Hinter dem erfolgreichen Quartett stehen weitere ambitionierte Piloten und Teilnehmer der deutschen Streckenflugmeisterschaften 2005, wie zum Beispiel Ralph Trenkle, Peter Friedemann, Achim Bischoff, Valentin Werner, sowie die Dame Tini Prögel in Startlöchern, um auch 2006 in Deutschland ganz vorne mitzumischen. Mehr Infos unter [www.althofdrachen.de](http://www.althofdrachen.de).

► Die Althofdrachen

Jutta Sendelbach

## Gleitschirmreisen 2006

- Sizilien
- Meduno
- Ifullui. aiun
- Ennberger Alm
- inzgou
- Calabrien
- Türkei
- Brasilien

**Tegernsee**

**4e 88**

**837**

**22/25 56**

Termine und Preise:  
sewer.gleitschirmschule-tegef ilhe2e.dC

Internet: IknApimeignillegtenkei

## ... endlich ifieuen'

- Paragliding
- Paramotor
- Windenschlepp
- Tandem
- Reisen
- Rabatt für

**Harzer**

## GLEITSCHIRM

Schule & Shop

[www.pararenieneneoin](http://www.pararenieneneoin)

## Streckenflug-Vortrag beim 1. Eichenauer Gleitschirmverein

Für über drei Stunden wurde Eichenau im eisigen Winter zum Mekka der Streckenflieger. Sepp Gschwendtner hielt in Eichenau auf Einladung des 1. Eichenauer Gleitschirmvereins im Eichenauer SV e.V. einen Vortrag über „Streckenfliegen für Einsteiger und Fortgeschrittene“. Der Streckenflug-Vortrag stieß auf großes Interesse



und fand in einem deutlich zu kleinem Versammlungsraum statt. Die vorhandenen 80 Sitzplätze reichten für die über 100 Teilnehmer nicht aus, viele Zuhörer mussten den Vortrag leider im Stehen verfolgen. Beste Thermik im Saal ließ die Luft zum Atmen knapp werden, konnten der Themenvielfalt und der Spannung der Erzählungen Sepp's jedoch nichts anhaben.

Obwohl Sepp auf jegliche moderne Präsentationsmittel wie Beamer und Powerpoint verzichtete, hörten nicht nur die Einsteiger seinen

praktischen Tipps fasziniert zu. Robert Fesl: „Man bekam einen Praktiker des Streckenfliegens zu sehen, der ohne all zu viel Theoriegefasel einen interessanten und kurzweiligen Abend bescherte. Es wurden kaum Patentrezepte verteilt, eher vermittelte Sepp das Prinzip Eigenverantwortung. Er warnte vor blindem 'Hinterherfliegen' und differenzierte Begriffe wie 'Lee' und 'föhnig' ohne Sicherheitsaspekte zu vernachlässigen. Sepp ging geduldig auf alle Fragen ein und würzte seinen Vortrag immer wieder mit Anekdoten aus seiner langen Fliegerkarriere.“ Viele Fragen konzentrierten sich auf das wichtige Thema Sicherheit. Seine offene und ehrliche Schilderung eines Vorfalls vor 2 Jahren, bei dem ein Unfall und Verletzungen nur durch den Einsatz des Rettungsschirmes vermieden wurden, beeindruckte die Zuhörer sichtlich. Auch ein Profi und Vielflieger kann anscheinend mal auf die „second chance“ angewiesen sein. Fast alle Zuhörer blieben bis zur letzten Minute und bedankten sich mit einem langen Applaus. Originalton Teilnehmer: „Fazit: Für mich hat sich der Abend gelohnt! Vielen Dank an die Eichenauer für die Organisation und dass auch Nichtmitglieder kostenfrei zuhören durften.“ Danke, Sepp, für den unterhaltsamen und informativen Abend!

Vom 1. Eichenauer Gleitschirmverein werden weitere Veranstaltungen angeboten, wie u.a. Training des Rettungsschirmwerfens, Streckenflugseminar und ein Sicherheits-Vortrag von Karl Slezak, dem bekanntesten deutschen Gleitschirm-Sicherheitsexperten. Die Termine sind auf <http://buchert-net.de>. Auch hier ist kein Eintritt erforderlich. Die Eichenauer Gleitschirmflieger wurden 1987 zu Beginn des Gleitschirmfliegens gegründet. Der Club bietet im Großraum München eine Heimat für ein breites Spektrum von Fliegern: Wenigflieger, Genusspiloten, Streckenflieger und einige Wettkampfpiloten. Beispielsweise sind die deutschen Meisterinnen im Gleitschirmfliegen der Jahre 2000 und 2001, Anja Blum und Andrea Gäch und weitere gute Piloten bei uns Mitglied. Interessenten wie hereinschnuppernde Anfänger, aber auch erfahrene Piloten sind bei uns herzlich willkommen. Kontaktdaten, Events und weitere Informationen über den 1. Eichenauer Gleitschirmverein siehe <http://buchert-net.de>.

► 1. Eichenauer Gleitschirmverein

Peter von Bronk



## Frühjahrs-Festival 6.-7. Mai

Hersteller präsentieren ihr aktuelles Equipment zum testen.

Auswahl-Wunschzettel auf unserer Website !

**www.adventure-sports.de**

Gilgenhöfe 28 • 83661 Lenggries • fon 08042-9486



## Fliegen in Thüringen

Ganzjährig Kurse  
alle Ausbildungsstufen  
Windenausbildung  
Flugsafaris • Shop

UL-Ausbildung: Motorschirm

Prospekt anfordern!

Ro, enlhaler Str. 25 • 07338 Leulenberg

## OSTTHÜRINGER GLEITSCHIRMSCHULE

Tela 03 67 34/3 03 57 • Reich : 01 71/5 14 27 02 • email: [osuldiringgleith@hirmq.huiret.online.de](mailto:osuldiringgleith@hirmq.huiret.online.de)

**BEBRAUCHTMARKT,  
ZAHLENAHME,  
SHOP & SERVICE.  
FÜR GERÄTE &  
Sicherheits-  
TRi**

INFORMATIONEN UNTER:  
+49 (0) 8641 - 7575  
[aflicepp@chlemseexle](mailto:aflicepp@chlemseexle)  
[www.entanilllegen.de](http://www.entanilllegen.de)

**PARAGLIDING  
PERFORMANCE**

**N**

SÜDDEUTSCHE GLEITSCHIRMSCHULE  
HAUPTSTRASSE 53  
D-83246 UNTERWOSSEN

# Fliegen + Reiten am Schilchernhof = Traumurlaub im Allgäu

[www.schilchernhof.de](http://www.schilchernhof.de)  
[sunglide@t-online.de](mailto:sunglide@t-online.de)  
tel. 08374-588895  
fax 08374-588894



## Flugschule Siegen

Claus Vischer

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

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

## ilugschule Tegelberg

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

Gleitschirm- u. Drachenflugausbildung

Tandemflüge --- Schnupperkurse --- Reisen  
Probefliegen --- einfach Infomaterial anfordern

[flugschule.tegelberg@t-online.de](mailto:flugschule.tegelberg@t-online.de) / [www.abschweb.net](http://www.abschweb.net)

## Täglich Schulung

Service  
Shop



Flugschule Hochries  
Hochriesstr. 80; 83122 Samerberg  
08032/8971; Mail: [info@flugschule-hochries.de](mailto:info@flugschule-hochries.de)

## Himmlicher Segen - Tandemfliegen für einen guten Zweck

Der Albatros Gleitsegelclub Aschaffenburg ließ auf seinem Windenschleppgelände Nilkheim den Nikolaus am Gleitschirm einfliegen. In seinem Gepäck befand sich ein besonderes Geschenk: Ein Spendenscheck über 500,-Euro!

Alle Einnahmen, die der Albatros GSC von Juli bis September 2005 mit Tandemflügen erwirtschaftet hatte, wurden zusammen mit weiteren Privatspenden der Vereinsmitglieder für einen guten Zweck zusammengetragen. Der 1. Vorsitzende Reiner Mayer freute sich, dem Städtischen Kinderheim Aschaffenburg diese Unterstützung überreichen zu können, welche für eine Kinderfreizeit eingesetzt werden soll. Aber auch für die anwesenden Kinder der Vereinsmitglieder hatte der Nikolaus eine Überraschung bereit. Die Bescherung unter Kontrolle von Knecht Rupprecht wird den Kindern als weiterer Höhepunkt dieses Nachmittags in Erinnerung bleiben. Für alle Erwachsenen erhielt die Veranstaltung mittels Glühwein, Plätzchen, Würstchen und guter Stimmung einen gemütlich weihnachtlichen Charakter. Das Organisationsteam, dem wir hier nochmals unseren Dank aussprechen möchten, hatte wirklich an alles gedacht – selbst geschmückte Weihnachtsbäume waren vor Ort. Dieses erste Albatros-Nikolausfliegen war ein voller Erfolg, an den wir auch in 2006 anschließen möchten.

► Albatros Gleitsegelclub Aschaffenburg  
Sonja und Helmut Baden

## Neue Lizenz für den „Entenberg“

In der Jahreshauptversammlung der Drachen- und Gleitschirmflieger Bad Laasphe konnte der Vorsitzende Thomas Bauer den anwesenden Vereinsmitgliedern mitteilen, dass die behördliche Genehmigung für das Fluggelände „Entenberg“ in Bad Laasphe für weitere zehn Jahre verlängert ist. Allerdings gibt es einige Änderungen, was den Flugbetrieb am Berg betrifft. So darf ab 2006 erst zwei Stunden nach Sonnenaufgang geflogen werden. Einzustellen ist der Flugbetrieb eine Stunde vor Sonnenuntergang, jedoch spätestens um 20 Uhr. Die Flieger im Verein wurden angewiesen, diese neue Regelung unbedingt einzuhalten. Über den Aushang im Schaukasten am Landeplatz hinaus sollten auch die Gastpiloten immer wieder auf die Neuregelung hingewiesen werden.

Wegen der ab dem Jahr 2006 neuen, kostenintensiven Regelung bezüglich der Startplatznutzung wurden alle Aktiven gebeten, bei Gastfliegern stets die Kontrolle der Gastkarte durchzuführen. Diese sind, wie auch in der Vergangenheit, in der Vereinsgaststätte Schäfer und in der Wohnung von Klaus Meier direkt am Landeplatz zu erhalten. Ob am Startplatz fliegbare Bedingungen sind, werden die Piloten zukünftig wieder, nach der Reparatur der Wetterstation, auf der Anzeigetafel bei Klaus Meier sehen können.

► Drachen- und Gleitschirmflieger Bad Laasphe  
Walter Lauber

## Zweite Auflage "abgeschleppt" in Cottbus

Die Cottbuser Drachen und Gleitschirmflieger freuen sich auch in diesem Jahr, die DHV Jugend und alle anderen jung gebliebenen Pilotinnen und Piloten auf ihrem Fluggelände in Cottbus begrüßen zu können. Vom 25.05.06 bis zum 28.05.06 haben alle jungen und jung gebliebenen Drachen und Gleitschirmpiloten die Möglichkeit, an zwei bis drei Doppelwinden unseren Sport auch im Flachland auszuüben. Wir sind gegenwärtig bemüht, ein ähnlich interessantes Rahmenprogramm wie im Vorjahr auf die Beine zustellen. Geplant sind interessante Vorträge, ein Festival und Rückholer für die Party am Abend. Als fliegerisches Highlight findet am Samstag der Wettkampf um den 1. Cottbuser Fliegerpokal statt.

Ausgetragen wird er in zwei getrennten Wertungen, einmal für die DHV-Jugend und dann für alle anderen Gastpiloten. Als attraktiven Anreiz für die Sieger stellen die Cottbuser Drachen- und Gleitschirmflieger hochwertige Sachpreise (den Siegern in jeder der beiden Kategorien ist ein GPS von Garmin sicher...). Teilnehmen kann jeder, der Spaß am Riegen hat und eine Herausforderung sucht.

Außer den üblichen Schleppgebühren fallen keine Startgebühren für die Wettkampfteilnehmer an. Weitere Informationen und Anmeldung zu diesem Event sind unter [www.windenschlepp-cottbus.de](http://www.windenschlepp-cottbus.de) und unter [cucumberairpirat@windenschlepp-cottbus.de](mailto:cucumberairpirat@windenschlepp-cottbus.de) möglich. Für Pilotinnen und Piloten der DHV-Jugend, die über keinen Windenschleppschein verfügen, werden wir, bei genügend Anmeldungen, auch wieder eine Windenausbildung organisieren. Auf unserem Fluggelände ist auch in diesem Jahr das kostengünstige Campen möglich, für sanitäre Anlagen ist gesorgt.

Wie im Vorjahr wollen wir diese Veranstaltung nutzen, um interessierte Jugendliche auf unseren Sport aufmerksam zu machen und Fliegernachwuchs zu gewinnen. Dazu werden wir an den Cottbuser Schulen und Hochschulen kräftig die Werbetrommel rühren.

Alle, die bei der Hitzeschlacht letztes Jahr nicht dabei waren, soll-

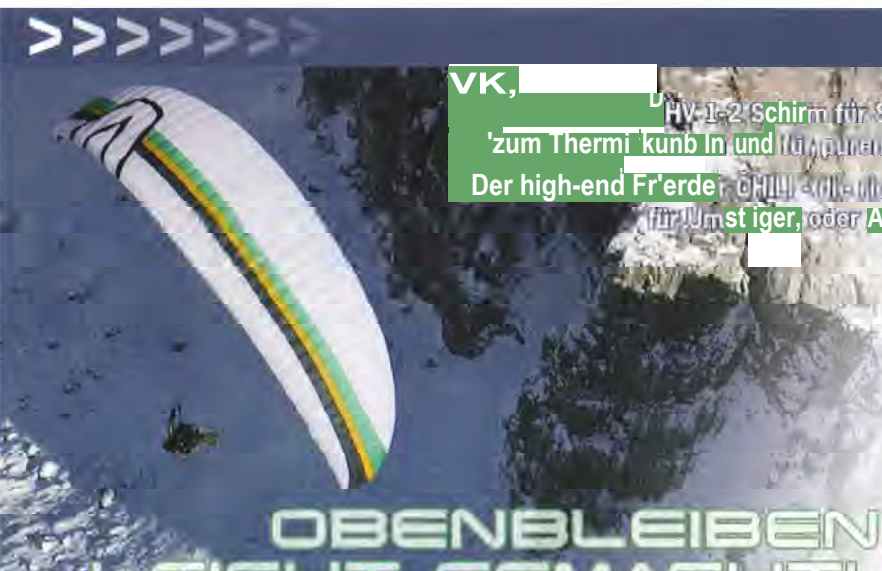
ten dieses Jahr auf jeden Fall die Gelegenheit nutzen, um direkt über der Stadt aufzudrehen! Anmeldung für die DHV-Jugend erfolgt wie immer im Internet. See you here for flying high.

► Cottbuser Drachenfliegerverein  
Sebastian Herbst

## Großes Gleitschirm-Festival im Osten Deutschlands

Vom 29. April bis 1. Mai 2006 veranstaltet der Drachenfliegerclub Berlin ein großes Gleitschirm-Festival auf dem Flugplatz Altes Lager in Niedergörsdorf bei Jüterbog (im Süden Brandenburgs, auf halber Strecke zwischen Leipzig und Berlin). Neben mehreren Herstellern und Importeuren von Gleitschirmen und Equipment haben auch einige Flugschulen ihre Teilnahme in Aussicht gestellt oder zugesagt. Es sollte also reichlich Möglichkeit geben, die neuesten Schirme und Gurtzeuge der unterschiedlichen Hersteller unter Realbedingungen beim Groundhandling, im Windenschlepp und in der Frühlingsthermik zu testen. Eingeladen sind nicht nur aktive Gleitschirmpiloten aus der näheren und weiteren Region sondern auch alle „Fußgänger“, die Interesse an dieser faszinierenden Sportart haben und sich über die Ausbildung informieren möchten. Voraussichtlich gibt es auch die Möglichkeit, als Passagier bei einem besonders erfahrenen Piloten mitzufliegen. Übernachtungsmöglichkeiten gibt es direkt auf dem Flugplatz (u. a. Camping) und in freundlichen Pensionen in der näheren Umgebung. Und natürlich feiern wir dann gemeinsam mit unseren Gästen in den Mai hinein. Aktualisierte Infos gibt es auf der Webseite des

► Drachenfliegerclubs Berlin [www.dcb.org](http://www.dcb.org).



>>>>>>>

**VK, [redacted]**  
 HV 1-2 Schirm für Streckenfliegen,  
 'zum Thermi' künb In und für puren Abgesaugt.  
 Der high-end Fr'ender CHILI 3000 - nicht im Wahl  
 für Umstiger, oder Aufsteiger!

**Mehr Freude am Fliegen**  
**CO**  
 groundhandling-trainer/snowvity  
**MESCAL**  
 JET FLAP tun cruller - DHV 1  
**TEQUILA**  
**CHILI**  
 JET FLAP High-end Freerider - DHV 1-2  
**CAVENNEE**  
 JET FLAP ground - DHV 2  
**(31S1:3IN)**  
 JET FLAP race cervier - DHV 2.3  
**01111T**  
 FLAP bplace - DHV 1.2  
**SCOTCH**  
 Je RAF mntorgif der - DULV  
 treue [redacted] KG  
 Bahnhofstraße 110  
 83224 Grassau  
 Fon: +49 (0) 86 41 - 69 48 40  
 info@skywalk.info  
**www.skywalk.info**

OBENBLEIBEN  
 LEICHT GEMACHT!

Neu ab Saison 2006

Mehr leas unter...

skywalk  
 tn



## Jahreshauptversammlung des DGFC Rottal-Inn e.V.

Die große Teilnahme bei der Jahreshauptversammlung 2005 zeigt deutlich das gesteigerte Interesse am Vereinsgeschehen und bestätigt die gute Arbeit der Vorstandschaft. Nach den ersten formellen Punkten der Tagesordnung brachte Stinglhammer einen tabellarischen Jahresrückblick und blickte wiederholt auf ein sehr ereignisreiches und erfolgreiches Vereinsjahr zurück. Wesentliche Schwerpunkte waren eine Windenschleppausbildung am Flugplatz Postmünster, die konsequente vereinsinterne Ausbildung für Windenfahrer, ein Rettungsschirmselbstpackerkurs in Pocking, der erste Frühjahrsvereinsausflug nach Spanien und ein weiterer nach Slowenien mit der Rekordteilnehmerzahl von 27 Personen, ein Schnupperflugtag am Flugplatz in Eggenfelden, die Vereinsmeisterschaft in Ruhpolding, die Teilnahme mit dem Vereinstrike an Flugtagen befreundeter Vereine wie z.B. des LSC Pfarrkirchen, Thermikgeier in Gastein, Moyesmeeting in Marquartstein, Grainet etc., der Herbstvereinsausflug nach Feltre, sowie das Saisonabschlußschleppen mit dem DGC Albatros Landshut.

Die anschließenden Neuwahlen brachten keine Überraschungen. 1. Vorsitzender Ludwig Stinglhammer und Kassenwart Friedrich Wuitz wurden ohne Gegenstimmen in ihren Ämtern bestätigt. Beide nahmen die Wahl an und dankten für das gezeigte Vertrauen in ihre Arbeit. Am 05. + 06. August 2006 feiert der DGFC, einer der ältesten Drachen- und Gleitschirmvereine Deutschlands, sein 30-jähriges Bestehen. Dies soll mit einem großen Fliegerfest für Flieger am Flugplatz Postmünster stattfinden. Weitere Informationen unter [www.dgfc.de](http://www.dgfc.de).

► DGFC Rottal – Inn  
Friedrich Wuitz

## Neuer Vorstand der Drachen- und Gleitschirmflieger im Hessischen Luftsportbundes

Auf der Hauptversammlung 2005 des Hessischen Luftsportbundes, Sportfachgruppe Hängegleiten/Gleitsegeln wurde ein neuer Vorstand gewählt. Sportreferent Klaus Staubach, der die Vertretung für den verstorbenen 1. Vorsitzenden Thomas Deibele im letzten Jahr übernommen hatte, bat die Anwesenden um eine Gedenkminute für den Fliegerkameraden. Auch die 2. Vorsitzende, Annette Carstensen, stellte aus beruflichen Gründen ihr Vorstandsamt zur Verfügung. An dieser Stelle sei ihr noch mal für das Engagement für den HLB gedankt. Somit waren Neuwahlen notwendig. Bei der Wahl, unter Leitung des Ehrenvorsitzenden Kurt Luther, wurden Thorsten Braun zum 1. und Wolfgang Ponzel zum 2. Vorsitzenden gewählt. Im Fortgang der Versammlung berichtete Klaus Staubach über die Aktivitäten der Sportfachgruppe und über die sportlichen Leistungen der hessischen Luftsportler bei nationalen und internationalen Veranstaltungen.

So nahmen Oliver Barthelmes (31. Platz) und Jörg Bajewski (37. Platz) an der WM der Drachenflieger in Australien teil. Deutsche Meister in ihren jeweiligen Klassen wurden Oliver Barthelmes, Corinna Schwiengershausen und Dieter Müglich.

Die Hessenmeisterschaft im Drachenfliegen fand in diesem Jahr zum 30sten Mal statt. Die HM im Gleitschirmfliegen wurde gleichzeitig in Greifenburg zum 14ten mal durchgeführt.

Ehrungen fanden im Rahmen der JHV für die Sieger des hessischen Streckenflugpokals statt. Bei den Drachenfliegern konnte, wie in den Jahren zuvor, Lukas Etz gewinnen. Der Sieg in der Gleitschirmwertung ging an Uli Schmeck.

Sportfördermittel in Höhe von 8.220 Euro wurden an HLB Wettkampfpiloten/innen und Vereine auszuzahlen. Hauptaktivität Sportfachgruppe wird im Jahr 2006 wiederum die Hessenmeisterschaft vom 21. - 27. Mai in Greifenburg/Österreich sein.

Der Streckenflugpokal für HG/GS wird ebenso ausgetragen. Die Preisgelder wurden auf die drei Erstplatzierten ausgeweitet und erhöht. Bei ausreichendem Interesse soll für GS/HG im August erstmals eine gemeinsame Flugsportwoche auf einem Hessischen Flugplatz mit UL- und Windenschlepp stattfinden. Zur Abklärung der Interessenlage wird sich der HLB an die hessischen Vereine bzw. über die angesagten Internetforen an die Piloten wenden, um entsprechende Rückmeldung zu erhalten. Weitere Infos unter [www.hlb-gleitfliegen.de](http://www.hlb-gleitfliegen.de).

► Uli Schmeck



Günstige Ferienwohnungen in Landeplatz-Nähe. Jetzt gratis DVD über Schutung/Reisen \*a5

## Fallschirmspringer werden Gleitschirmflieger

Auch manche Fallschirmspringer möchten mal „richtig“ fliegen und machten einen Gleitschirmkurs im Stubaital. Sie warten jetzt begeistert auf ihren ersten

Thermikflug.

► Anja Mai





**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](mailto:thomas.ingerl@gerling.de), oder Hans-Christian Zimmerhäckel, [hans-christian.zimmerhaeckel@gerling.de](mailto:hans-christian.zimmerhaeckel@gerling.de), Telefon +49 69 7567-395. Sie können uns auch den Coupon faxen.

**Fax +49 69 7567-230**

\_\_\_\_\_  
Vor. und Zuname

\_\_\_\_\_  
Straße, Hausnummer

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

\_\_\_\_\_  
Geburtsdatum

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

\_\_\_\_\_  
Tel./Fax geschäftlich

**G GERLING**

*Wir unternehmen Sicherheit.*

Info 138/Seite 68

**Burgfriede am Hohenneuffen**

*Wir Mitglieder des Drachenfliegerclubs Hohenneuffen (DCH) freuen uns natürlich, dass unser altes Nordgelände wieder als Startplatz zugelassen wurde. Getrübt wird die Freude durch den Bericht des Herrn Isenberg. Es sei uns gestattet, einige Richtigstellungen anzubringen. Wenn der Autor zu Beginn des Artikels davon schreibt, dass an der „Schwäbischen Alb“ ein halbes Dutzend Segelfliegerplätze seinen Stammsitz hat“, dann ist das nicht nur schlecht formuliert, sondern auch falsch. Nur in der direkten Umgebung der Gelände des DCH liegen sechs Flugplätze; auf der gesamten Alb mögen es an die fünfzig sein. Der schlechten Recherche wirft dann Herr Isenberg den Fehdehandschuh hinterher. Die Drachenflieger, und zwar alle, stellt er in die Ecke mit der Aussage eines anonymen Piloten, die so natürlich nicht zu überprüfen ist,*



*"man wolle keine Fetzenflieger". Niemand in unserem Verein kann sich erinnern, dass Herr Isenberg ihn über das Verhältnis zu den Gleitschirmkollegen befragt hätte. Abervielleicht können wir ja dieses, offensichtlich sehr nötige Gespräch, nachholen. Tatsache ist, dass die beiden Gelände am Hohenneuffen bei jeder Verlängerung der Zulassung auf der Kippe standen. jeder umgeknickte Zweig, jeder Trittschaden wurde aufgelistet. Nur großem Verhandlungsgeschick, Diplomatie und Zugeständnissen war es zu verdanken, dass wir z.B. das Gelände Wilhelmsfels erhalten konnten, indem wir den Startplatz immer weiter Richtung Burg verschoben, um trotz des nachwachsenden Waldes noch in die Luft zu kommen. Später erkämpften wir uns die Genehmigung einer Rampe, dann deren Erhöhung, und zwar ohne Unterstützung des DHV. Aus diesen Jahren stammte auch unsere Forderung, der DHV müsse sich stärker um die Bedürfnisse der Vereine vor Ort kümmern, speziell um die Zulassung der Gelände. Überaus deutlich wurde uns bei den Genehmigungsverfahren klar gemacht, dass an eine Erweiterung der Zulassung für Gleitschirme nicht zu denken sei, weil jeder Eingriff in den natürlichen Waldbestand als Sakrileg behandelt werden würde. Das bedeutete für uns, und viele von unseren Drachenfliegern haben auch den Gleitschirmschein, ich seit 1992, dass der Spatz in der Hand wichtiger ist als die Taube auf dem Dach. Schließlich waren wir Jahr für Jahr froh, selbst noch geduldet zu werden. Außerdem liegt es in der Natur der Sache, dass es vor allem Sache einer "neuen" Sportart ist, vor allem aber die der kommerziellen Flugschulen, sich um die nötigen Örtlichkeiten zu kümmern. Und dann wurde unser Fluggelände "Nord" geschlossen.*

*Herr Isenberg fabuliert davon, der Startplatz sei "in einen tiefen Dornröschenschlaf gefallen (gewesen), überwuchert von einem dichten Stangenwald". Das ist schlicht unwahr. Dieser Startplatz war bis zu seiner amtlichen Schließung bei jeder möglichen Wetterlage, sommers wie winters, in Betrieb. Alle unsere Vorschläge zum Erhalt des Geländes wurden abgebugelt. Ein von einem Mitglied auf eigene Kosten erstelltes Landschaftsgutachten wurde letztlich zurückgehalten, um die Aktion "Fußstartgelände" nicht zu gefährden. Der DHV war damals mehr mit dieser Aktion beschäftigt als mit unserem Gelände. Dass unterhalb der Burgmauer eine Rampe errichtet werden konnte, auf der Grundlage eines Geländegutachtens des DHV, auf- und zwischenzeitlich wieder abgebaut auf Kosten des DCH, auf der nur sechs Drachenpiloten sich getraut haben, zu starten und nie ein Gleitschirm jemals in die Luft kam, ist wieder eine andere Geschichte. Nun haben wir also unser Gelände zurück. Das ist prima. Ob wir allerdings "wieder voll auf unsere Kosten" kommen, wie Herr Isenberg allwissend schreibt, wird sich zeigen. Als kürzlich an einem grauen Februartag bei leichtem Nordwind acht Gleitschirme und vier Drachen versuchten, Gott sei Dank (noch) nicht gleichzeitig, das schmale Aufwindband zu nutzen, beschlichen uns existenzielle Befürchtungen. Deshalb ist die Wiedereröffnung des "Wilhelmsfelsens" nur ein kleiner Schritt. Die vorhandenen Startplätze reichen den Drachenfliegern, den Tausenden von Gleitschirmpiloten rund um Stuttgart, reichen sie nicht. Deshalb sollten der DHV, die Flugschulen und die Piloten nicht nachlassen, nach neuen Startmöglichkeiten an der Schwäbischen Alb zu suchen. Für den DCH ist es eine neue Situation, nach über 30 Jahren der alleinigen Verantwortung für das Nordgelände, in einer Haltergemeinschaft die Probleme gemeinsam zu lösen. Um so wichtiger ist es deshalb für uns und unsere 150 Mitglieder, die Vorgeschichte sauber festzuhalten. Nur wer die Vergangenheit kennt und richtig interpretiert, kann die Zukunft meistern.*

*Drachenfliegerclub Hohenneuffen  
Dieter Rebstock*

*Antwort von Hans G. Isenberg:*

*Flieger sind, was ihre eigenen Fluggebiete angeht, besonders dünnhäutig. Der Vorwurf, ich hätte nicht sorgfältig recherchiert, kann mich nicht treffen, denn ich bin seit 1986 Gleitschirmflieger und wohne nur 30 Kilometer Luftlinie vom Hohenneuffen entfernt. Deshalb kenne ich die Verhältnisse auf der Schwäbischen Alb aus dem Eff-Eff. Was schwerer wiegt, sind die internen Protokolle, die ich bei meinen Recherchen zu lesen bekam. Sie umfassen konkret 65 Seiten plus 120 Seiten Projektbeschreibung Fußstartgelände Schwäbische Alb. Die Gespräche auf dem Landratsamt Esslingen mit Herrn Dr. Bauer und Herrn Matthias Berg gingen nicht husch husch über die Bühne, sondern dauerten jeweils eineinhalb Stunden. Auch hier wurde mir deutlich gemacht, daß die Fliegergemeinschaften einem Strang zu ziehen hätte. Dass ich mich mit dem Sprecher der drei Platz haltenden Vereinen mehrmals traf und auch sonst noch die Macher vor Ort über strittige Punkte befragte, sei nur am Rande erwähnt. Nicht zuletzt bleibt einfach festzuhalten, dass der Drachenfliegerclub Hohenneuffen (DCH) zu Beginn der Verhandlungen mit nur noch wenigen aktiven Drachenfliegern einfach zu klein war, um ein solch großes Projekt durchzuführen. Des-*

halb öffnete sich der Verein jetzt auch erfreulicherweise für Gleitschirmpiloten, und er wird es hoffentlich nicht bereuen. Langfristig gesehen nutzt die einstige Konfrontation zwischen den etablierten Drachentfliegern vom DCH und den „zugewanderten“ Gleitschirmpiloten niemand. Eine „große Koalition“ ist auch bei der Fliegerei auf der Schwäbischen Alb notwendig und sinnvoll, damit wir weitere Startplätze auf die Reihe bringen.

Hans Isenberg

## Zur CEN-Norm

Vielen Dank, dass ihr die unkontrollierte CEN-Norm ablehnt und das DHV-Gütesiegel weiter besteht. Als Wenig- und Genussflieger, und wir stellen die große Mehrheit der Gleitschirmpiloten, bin ich auf ein verlässliches und von einer hersteller- und händlerunabhängigen Stelle kontrolliertes Gütesiegel angewiesen. Gott sei Dank leben wir nicht mehr in den Anfangsjahren, als wildeste Konstruktionen auf Kosten der Piloten verkauft und geflogen wurden. Wir haben jetzt die Möglichkeit, und die müssen wir unbedingt nutzen, alle Schirme in einer bestimmten Kategorie zuzulassen und damit dem Käufer / Piloten ein verlässliches Kriterium für das zu erwartende Verhalten des Schirms in die Hand zu geben. Selbstverständlich gibt es immer Verbesserungsansätze; so ist mirz.B. aufgefallen, dass manche gut klassifizierten Schirme (1, 1-2) in der Steilschleife bei höheren Sinkwerten nicht selbsttätig ausleiten. Ich möchte anregen, bei den Tests auf 15 bis 18 m/s zu gehen und dann eine Pilotenohnmacht zu simulieren, das heißt, der Testpilot lässt alle Muskeln erschlaffen (hebt auch nicht aktiv die Arme, gibt nur passiv dem Bremsdruck nach) und beobachtet, was der Schirm macht. Für 1 oder 1-2 muss der Schirm von alleine aus der Spirale herauskommen (für 1 schneller). Ein weiterer Verbesserungsvorschlag ist eine Kategorie 1e, damit meine ich 1 für erfahrene Piloten. Die Abweichung von Klasse 1 sollte sein: kurze Bremswege, der Schirm reagiert direkt auf Bremsimpulse, der Stallpunkt ist ohne Wickeln mit nach unten gestreckten Armen erfliegbar. Ich bin schon mehrere 1er probegefliegen, habe aber immer von einem Kauf Abstand genommen, weil das Bremshandling auf Dauer zu mühsam ist. Alle anderen Sicherheitsmerkmale der 1er hätte ich gerne! (Wie sieht eigentlich Karl Slezak mit seiner 1er-Erfahrung das Thema?) In der Kategorie 1 für Anfänger muss das Bremshandling selbstverständlich so bleiben, wie es ist. Es ist auch sinnvoll, auf kommerziellem Gebiet Verbesserungen zu suchen. So ist der Einstufungstest beim DHV tatsächlich kostspielig. Zwar bekommt man dafür eine wertvolle Gegenleistung, trotzdem macht es Sinn, billigere Lösungen zu suchen - aber nur ohne Qualitätsverlust! Unabhängige Prüflabors, die einander beim Preis Konkurrenz machen, sind nicht grundsätzlich falsch. Sie müssen nur regelmäßig und verdeckt kontrolliert werden, z.B. mit vom DHV geprüften Prototypen mit genau bekanntem Verhalten. Das Labor darf nie wissen, ob ein Schirm vom Hersteller fürs Gütesiegel eingereicht wurde oder vom DHV zur Überprüfung des Labors dient. Bitte drängt international weiter auf eine verlässliche Qualitätssicherung, und solange die nicht gewährleistet ist, lasst bitte das DHV-Gütesiegel bestehen.

Liebe Grüße

Manfred Fedorczyk

## Sehr geehrte Damen und Herren

meine Meinung zur geplanten CENorm: Der Grund für eine Einführung einer europaweit geltenden Norm macht nach meinem Dafürhalten nur dann Sinn, wenn der bis Dato erreichte Standard in der Beurteilung des Flugverhaltens von Hänge- u. Paragleitern gewahrt oder verbessert werden kann. Dieser Standard wurde durch den DHV geschaffen.

Ein wesentlicher Aspekt für eine neue Norm müsste sein, Gleitschirme für ein möglichst breites Pilotenspektrum sicherer zu machen. Der DHV hat durch seine kontinuierliche Arbeit eine Plattform für den Flugsport geschaffen, welche ständig die Pilotengemeinschaft über Sicherheitsaspekte informiert und langfristig zugunsten positiver Entwicklungen u. Innovationen im Gleitschirmsport führt, welche weltweit anerkannt werden. Die DHV-Tests sind marktneutral und unabhängig. Damit wird garantiert, dass Entscheidungen betreffend Flug-sicherheit nicht Individuen, gewinnorientierten Firmen oder dem "guten Willen" des Handels unterworfen werden.

Um Jedem, der diesen einzigartigen Sport betreiben möchte, ein Höchstmaß an passiver Sicherheit zu gewährleisten, muss diese Verantwortung auch weiterhin von einer marktunabhängigen Einrichtung betreut werden.

Aus diesen Gründen spreche ich mich eindeutig gegen eine Einführung des Systems wie die der CEN aus, welche im Namen Europas agiert, jedoch in Wirklichkeit ihrem Wesen nach, marktwirtschaftlichen Gesetzen unterworfen wäre.

Mit freundlichen Grüßen

Axel Baudendistel

## Korrektur: Info 138 Seite 24

Die korrekte Internetadresse vom Wanderpokal-Klistier Stefan Lichtmannegger lautet [info@living-objects.com](mailto:info@living-objects.com)



**Gleitschirmreisen**  
 Madeira, La Palma, Andalusien  
 Toscana, Streckenfliegen  
 Norditalien, Griechenland  
 Slowakei, Istrien, Slovenien  
 Provence  
 Lago di Como  
 Ost-/Südtirol  
 Castelluccio  
 Sardinien  
 Dolomiten  
 Sizilien, Brasilien

*Hals' als ... mit*

Ausbildungszentrum  
 inkl. Wettergalaufstieg  
 Prüfzentrum A + D  
 Bestpreis-Angebote  
 Top-Inzahlungnahme  
 2-Jahres-Check  
 inkl. Versand  
**139€**

[www.BLLIESKY.at](http://www.BLLIESKY.at)  
 A 9920 Sillian 83 - Tel.(43) 04842 5176



© 2006 The Authors  
Journal compilation © 2006 Blackwell Publishing Ltd

|                                     |                                     |                            |
|-------------------------------------|-------------------------------------|----------------------------|
| Zertifikatinhaber                   | UP International GmbH               |                            |
| Hersteller                          | UP Internallena GmbH                |                            |
| Klassifizierung                     | 2 GH                                |                            |
| W-Schlepp?                          | Ja                                  |                            |
| Anzahl Sitze min I Anzahl Sitze max | 111                                 |                            |
| Beschleuniger?                      | Ja                                  |                            |
| Trimmer?                            | Nein                                |                            |
| Verhalten bei                       | min. Fluggewicht <sup>(9)</sup> Kg) | max. fluggewicht(95        |
| Start                               | 1-2                                 | 1-2                        |
| füllverhalten                       | gleichmässig, sehe                  | gleichmässig, stier        |
| Aufzieh reihellen                   | kommt erzogen über Holen            | kÖnüll seien eher Piloten  |
| Abhebeschwindlaken                  | diedienentlich                      | durchschnittlich           |
| Starthandling                       | durchdenalich                       | dueschnillich              |
| Geradeausflit                       | 11                                  |                            |
| RoliAmplung                         | durehenallich                       | durchenne                  |
| Kuneriandlini                       |                                     | 1-2                        |
| Trudellendeuz                       | gering                              | gering                     |
| Steuernweg                          | duechsndnillich                     | durchschnillich            |
| Wendigkeit                          | durchschnidrich                     | durehsennillich            |
| Beidseitiges überdehen              | 2                                   | 1-2                        |
| Sackluggrenze                       | durchethnillich 60 cm-15 an         | dunhenitillich 60 cm 75 cm |
| fnistallgrenze                      | duescheide 65 - allem               | durchichni und 15 um 80 cm |
| Bremskirtsansiren                   | durchschnittlich                    | niet                       |
| Frontaler fclap an                  |                                     | 1-2                        |
| Vorbeschleunigung                   | gering                              | gering                     |
| 01nungenrehanen                     | selbständig reuigen                 | selbständig redgerig       |
| Elnene u Einila en                  | 1-2                                 | 1-2                        |
| Wegdrehen                           | 90 18D Grad                         | 90 -100 Grad               |
| Wegdrehen insgesamt                 | < 90 Giad                           | 90 - 18-0 Grad             |
| behgeschwindigkeit                  | dunbscheillich                      | duccinchillich             |
| Mex. Reih bzw. Nickwinkel           | kleinuni Grad                       | kleiner 05 Grad            |
| Höhenverlor                         | durchschnillich                     | durcherillich              |
| Stabilisierung                      | seihstand»                          | selbständig                |
| Öffnungsverhalten                   | seihstand»                          | selbständig                |
| Eincais es Einklappen und Gegen     | 11                                  |                            |
| Siehhierma                          | umfaches Gegenbremsen               | einfaches Gegedremser      |
| Steuernweg                          | durchschnittlich                    | durchsheillich             |
| Steuerkallanstieg                   | durchschnittlich                    | hoch                       |
| Gegendrehen                         | einfach, keine le nndenz zum        | einach, keine linden num   |
| Öffnungsverhalten                   | Snamungsahrts                       | Sinkwiese as               |
| Fultstall spur duedelung            | 1-2                                 | falbledig leidegled        |
| Judeuin aus iemgesere               | 1                                   | 2                          |
| rudeln aus siel Kunenflug           | 1-7                                 | 1-2                        |
| klaffspitze                         |                                     |                            |
| Heilung                             | einach                              | einach                     |
| Trudellendenz                       | gering                              | gering                     |
| Auslehnne                           | Wachdrehen 180° 360 Grad            | Nachdrehen 180 307 Grad    |
| Sinkeschwindigkeit (nach 120 les)   | 12                                  | 1                          |
| reibt                               | 1-2                                 |                            |
| Einleitung                          | einzach                             | einfach                    |
| Austellung                          | selbständig                         | selbständi                 |
| Ohren anlegen                       | 1-2                                 | 1-2                        |
| Einleihe                            | rendn                               | te 3                       |
| Ausenluog                           | sei <sup>9</sup> land» schnell      | selbständig schee          |
| und                                 |                                     | 1                          |
| tandeyerhalten                      | durchschnillich                     | duKhschnillich             |
| iem isiel Einile en Ditscheunel     | 1-2                                 |                            |
| Vorheschleunigung                   | gering                              | gerin                      |
| Öffnungsrehanlen                    | seihnendig schnell                  | sellilendng ender          |
| lund es Eielda n beschiegg0         |                                     |                            |
| Wegdrehen                           | 90° 186 Grad                        | 90 - 80 Grad               |
| Wegdrehen iNgeidd                   | <90 Grad                            | 90° 110 Grad               |
| Drehgeschwindigkeit                 | durchsdchech                        | duttheillich               |
| Mar. Roli Ire, Hiclusikal           | gieüet 45 Grad                      | genier 45 Grad             |
| Höhenverlust                        | durchdn                             | dachschnelli               |
| Stabilisierung                      | selbenodie                          | serbedini                  |
| Öffnungsverhalten                   | seiss eifrig                        | sekdan                     |
| Ohren anlegen beschleunigt          | 1-7                                 |                            |
| Hineim                              | leicht                              | leh                        |
| Auslegung                           | selbständig schnell                 | sellislindng Ana           |
| en einlegees un Hupscherbell        |                                     |                            |

DHW OS-01-1459-06

| UP SUMMIT 3 NI                      |                       |  |
|-------------------------------------|-----------------------|--|
| DHW 03 UP Summit 3 M                |                       |  |
| Seniellhöher                        | UP International GmbH |  |
| Hersteller                          | UP International GmbH |  |
| Klassifizierung                     | 2 GH                  |  |
| W.Schlepp?                          | Ja                    |  |
| Anzahl Sitze min / Anzahl Sitze max | 111                   |  |
| Beschleuniger?                      | Ja                    |  |
| Trimmer?                            | Nein                  |  |

|                            |                                |                                |
|----------------------------|--------------------------------|--------------------------------|
| Verhalten bei              | min. Fluggewicht 90 Kg         | max. Fluggewicht 111 Kg        |
| Start                      |                                | 1.2                            |
| Füllverhalten              | gleichmäßig, 210               | gleichmäßig, dm                |
| Aufziehverhalten           | kommt sofort über Piloten      | bowl sofort über Piloten       |
| Abhebegeschwindigkeit      | gering                         | durchschnittlich               |
| Starthandling              | einfach                        | einfach                        |
| Geradeaus!                 | 1.2                            | 1.2                            |
| Rolle tun                  | durchschnittlich               | durchschnittlich               |
| Kurvenhandlin              |                                |                                |
| hudeitenden!               | gering                         | gering                         |
| Steuernweg                 | durchschnittlich               | durchschnittlich               |
| Wendigkeit                 | hoch                           | hoch                           |
| Beidseitiges               | 1.4                            | 1.4                            |
| Sackfluggrenze             | durchschnittlich 60 cm • 15 cm | durchschnittlich 60 cm • 15 cm |
| Füllstallgrenze            | durchschnittlich 65 cm • 80 cm | durchschnittlich 65 cm • 80 cm |
| Bremskraftanstieg          | hoch                           | hoch                           |
| funkle                     | 2                              | 2                              |
| Vorbeschleunigung          | durchschnittlich               | durchschnittlich               |
| Ölungsverhalten            | selbstständig verzögert        | selbstständig verzögert        |
| Wegdrehen                  | 90-130 Grad                    | 90-180 Grad                    |
| Wegdrehen insgesamt        | 180-360 Grad                   | 180-360 Grad                   |
| Drehgeschwindigkeit        | durchschnittlich               | durchschnittlich               |
| Max. Roll- bzw. Nickwinkel | dm 45 Grad                     | dm 45 Grad                     |
| Höhenverlust               | durchschnittlich               | durchschnittlich               |
| Stabilisierung             | selbstständig                  | selbstständig                  |
| Nunungsreih                |                                |                                |

|                                 |                            |                            |
|---------------------------------|----------------------------|----------------------------|
| Stabilisierung                  | einfaches Gegenbremsen     | einfaches Gegenbremsen     |
| Steuernweg                      | durchschnittlich           | durchschnittlich           |
| Steuernkraftanstieg             | durchschnittlich           | durchschnittlich           |
| Gegendrehen                     | einfach, keine Tendenz zum | einfach, keine Tendenz zum |
| Öffnungsverhalten               | selbstständig, schnell     | selbstständig, schnell     |
| Adeann.                         | 1.2                        | 1.2                        |
| Trudeln aus                     | 1.2                        | 1.2                        |
| Trudeln aus, siehe Kurvenlin    | 1.4                        | 1.2                        |
| Steilschale                     | 2                          | 2                          |
| Einleitung                      | einfach                    | einfach                    |
| Trudeldendeal                   | gering                     | gering                     |
| Ausleitung                      | Nachdrehen 180-360 Grad    | Nachdrehen 180-360 Grad    |
| Sinkgeschwindigkeit nach 120 °m | 12                         | 12                         |
| B-Stall                         |                            |                            |
| Einleitung                      | einfach                    | einfach                    |
| Ausleitung                      | selbstständig              | selbstständig              |
| en                              | 1.2                        | 1.2                        |
| Einleitung                      | tetchl                     | leicht                     |
| Ausleitung                      | selbstständig, schnell     | selbstständig, schnell     |
| linear                          | 1.2                        | 1.2                        |
| Landeverhalten                  | durchschnittlich           | durchschnittlich           |
| Frontales                       | 2                          | 2                          |
| Vorbeschleunigung               | durchschnittlich           | durchschnittlich           |
| Öffnungsverhalten               | selbstständig verzögert    | selbstständig verzögert    |
| finklar en                      |                            |                            |
| Wegdrehen                       | 180-360 Grad               | 180-360 Grad               |
| Wegdrehen insgesamt             | 180-360 Grad               | 180-360 Grad               |
| Drehgeschwindigkeit             | durchschnittlich           | durchschnittlich           |
| Max. Roll- bzw. Nickwinkel      | mit Verlangsamung          | mit Verlangsamung          |
| Höhenverlust                    | durchschnittlich           | durchschnittlich           |
| Stabilisierung                  | selbstständig              | selbstständig              |
| Öffnungsverhalten               | selbstständig verzögert    | selbstständig verzögert    |
| Einleitung                      | leicht                     | leicht                     |
| Ausleitung                      | selbstständig, schnell     | selbstständig, schnell     |

DHW OS-01-1460-06

| SKYWALK CAYENNE2                    |                       |  |
|-------------------------------------|-----------------------|--|
| Fahrrad ITIMM, 77                   |                       |  |
| Willkallinhäher                     | Skywalk GmbH & Co. KG |  |
| Hersteller                          | Skywalk GmbH & Co. KG |  |
| Klassifizierung                     | 2 GH                  |  |
| VV-Schlepp?                         | Ja                    |  |
| Anzahl Sitze min / Anzahl Sitze max | 1)1                   |  |
| Beschleuniger?                      | Ja                    |  |
| Trimmer?                            | Nein                  |  |

|                            |                                |                                |
|----------------------------|--------------------------------|--------------------------------|
| Verhalten bei              | Min. Fluggewicht 90 Kg         | Fluggewicht 111 Kg             |
| Start                      | 1.2                            |                                |
| Füllverhalten              | gleichmäßig, zert              | gleichmäßig, loten             |
| Aufziehverhalten           | kommt sofort über Piloten      | Same sofort über Piloten       |
| Abhebegeschwindigkeit      | durchschnittlich               | durchschnittlich               |
| Starthandling              | einfach                        | einfach                        |
| Geradenst                  | 2                              | 2                              |
| Rollephon                  | durchschnittlich               | durchschnittlich               |
| Kurventrandli              | 2                              | 2                              |
| Trudellendenz              | durchschnittlich               | durchschnittlich               |
| Steuernweg                 | durchschnittlich               | durchschnittlich               |
| Wendigkeit                 | durchschnittlich               | durchschnittlich               |
| Sackfluggrenze             | durchschnittlich 60 cm • 75 cm | durchschnittlich 60 cm • 75 cm |
| Füllstallgrenze            | durchschnittlich 65 cm • 80 cm | durchschnittlich 65 cm • 80 cm |
| Bremskraftanstieg          | durchschnittlich               | durchschnittlich               |
| Frontales                  | 2                              | 2                              |
| Vorbeschleunigung          | gering                         | gering                         |
| Öffnungsverhalten          | selbstständig verzögert        | selbstständig verzögert        |
| Einseil                    | 1.2                            | 1.2                            |
| Wegdrehen                  | 90-180 Grad                    | 90-180 Grad                    |
| Wegdrehen insgesamt        | 90-180 Grad                    | 90-180 Grad                    |
| Drehgeschwindigkeit        | durchschnittlich               | durchschnittlich               |
| Max. Roll- bzw. Nickwinkel | kleiner 45 Grad                | kleiner 45 Grad                |
| Höhenverlust               | durchschnittlich               | durchschnittlich               |
| Stabilisierung             | selbstständig                  | selbstständig                  |
| Öffnungsverhalten          | selbstständig                  | selbstständig                  |

|                                 |                            |                            |
|---------------------------------|----------------------------|----------------------------|
| Einseil                         | 1.2                        | 1.2                        |
| Stabilisierung                  | einfaches Gegenbremsen     | einfaches Gegenbremsen     |
| Steuernweg                      | durchschnittlich           | durchschnittlich           |
| Steuernkraftanstieg             | durchschnittlich           | durchschnittlich           |
| Gegendrehen                     | einfach, keine Tendenz zum | einfach, keine Tendenz zum |
| Öffnungsverhalten               | selbstständig, schnell     | selbstständig, schnell     |
| Fullstall                       |                            |                            |
| Trudeln aus                     | 1.2                        | 1.2                        |
| Trudeln aus, siehe Kurvent      | 1.2                        | 1.2                        |
| Einleitung                      | durchschnittlich           | durchschnittlich           |
| Trudeldendeal                   | durchschnittlich           | durchschnittlich           |
| Ausleitung                      | Nachdrehen 180-360 Grad    | Nachdrehen 180-360 Grad    |
| Sinkgeschwindigkeit nach 120 °m | 12                         | 12                         |
| Einleitung                      | einfach                    | einfach                    |
| Ausleitung                      | nimmt 4 Sek                | nimmt 4 Sek                |
| Ohren an                        | 1.2                        | 1.2                        |
| Einleitung                      | leicht                     | leicht                     |
| Ausleitung                      | nimmt 4 Sek                | nimmt 4 Sek                |
| Land                            |                            |                            |
| Landeverhalten                  | einfach                    | einfach                    |
| Frontales                       |                            |                            |
| Vorbeschleunigung               | gering                     | gering                     |
| Öffnungsverhalten               | selbstständig verzögert    | selbstständig verzögert    |
| Wegdrehen                       | 90-180 Grad                | 90-180 Grad                |
| Wegdrehen insgesamt             | 180-360 Grad               | 180-360 Grad               |
| Drehgeschwindigkeit             | durchschnittlich           | durchschnittlich           |
| Max. Roll- bzw. Nickwinkel      | kleiner 45 Grad            | kleiner 45 Grad            |
| Höhenverlust                    | durchschnittlich           | durchschnittlich           |
| Stabilisierung                  | selbstständig              | selbstständig              |
| Öffnungsverhalten               | selbstständig              | selbstständig              |
| Einleitung                      | leicht                     | leicht                     |
| Ausleitung                      | nimmt 4 Sek                | nimmt 4 Sek                |

|            |             |             |
|------------|-------------|-------------|
| Einleitung | leicht      | leicht      |
| Ausleitung | nimmt 4 Sek | nimmt 4 Sek |

w ww,

DHW OS-01-1461-06

| SKYVALK CAYENNE <sup>2</sup> S      |                       |  |
|-------------------------------------|-----------------------|--|
| lesibenthr                          |                       |  |
| iertillikellrhahe                   | Skywalk GmbH & Co. KG |  |
| Hersteller                          | Skywalk GmbH & Co. KG |  |
| Klassifizierung                     | 2 GH                  |  |
| VV-Schlepp?                         | Ja                    |  |
| Anzahl Sitze min / Anzahl Sitze max | 111                   |  |
| Beschleuniger?                      | Ja                    |  |
| Trimmer?                            | Nein                  |  |

|                            |                                |    |                                |
|----------------------------|--------------------------------|----|--------------------------------|
| Verhalten bei              | min. r                         | Kg | max. flu mvichil 95 K          |
| Füllverhalten              | gleichmäßig, seien             |    | gleichmäßig, min               |
| Aufziehverhalten           | kommt sofort über Piloten      |    | kommt Wen über Piloten         |
| Abhebegeschwindigkeit      | durchschnittlich               |    | durchschnittlich               |
| Starthandling              | einfach                        |    | einfach                        |
| Geradeaus!                 | 2                              |    | 2                              |
| Rollwärtung                | durchschnittlich               |    | durchschnittlich               |
| Kurvenhandlin              |                                |    |                                |
| Trudellenden               | durchschnittlich               |    | durchschnittlich               |
| Steuernweg                 | durchschnittlich               |    | durchschnittlich               |
| Wendigkeit                 | durchschnittlich               |    | durchschnittlich               |
| Sackfluggrenze             | durchschnittlich 60 cm • 75 cm |    | durchschnittlich 60 cm • 75 cm |
| Füllstallgrenze            | durchschnittlich 65 cm • 80 cm |    | durchschnittlich 65 cm • 80 cm |
| Bremskraftanstieg          | durchschnittlich               |    | durchschnittlich               |
| Frontales                  | 2                              |    | 2                              |
| Vorbeschleunigung          | gering                         |    | gering                         |
| Öffnungsverhalten          | selbstständig verzögert        |    | selbstständig verzögert        |
| Einseil                    | 1.2                            |    | 1.2                            |
| Wegdrehen                  | 90-180 Grad                    |    | 90-180 Grad                    |
| Wegdrehen insgesamt        | 90-180 Grad                    |    | 90-180 Grad                    |
| Drehgeschwindigkeit        | durchschnittlich               |    | durchschnittlich               |
| Max. Roll- bzw. Nickwinkel | kleiner 45 Grad                |    | kleiner 45 Grad                |
| Höhenverlust               | durchschnittlich               |    | durchschnittlich               |
| Stabilisierung             | selbstständig                  |    | selbstständig                  |
| Öffnungsverhalten          | selbstständig                  |    | selbstständig                  |

|                                 |                            |                            |
|---------------------------------|----------------------------|----------------------------|
| Einseil                         | 1.2                        | 1.2                        |
| Stabilisierung                  | einfaches Gegenbremsen     | einfaches Gegenbremsen     |
| Steuernweg                      | durchschnittlich           | durchschnittlich           |
| Sinus kraftanstieg              | durchschnittlich           | durchschnittlich           |
| Gegendrehen                     | einfach, keine Tendenz zum | einfach, keine Tendenz zum |
| Öffnungsverhalten               | selbstständig, schnell     | selbstständig, schnell     |
| Trudeln aus                     | 1.2                        | 1.2                        |
| Trudeln aus, siehe Linientu.    | 1.2                        | 1.2                        |
| Steilschale                     | 2                          | 2                          |
| Einleitung                      | durchschnittlich           | durchschnittlich           |
| Trudeldendeal                   | durchschnittlich           | durchschnittlich           |
| Ausleitung                      | Nachdrehen 180-360 Grad    | Nachdrehen 180-360 Grad    |
| Sinkgeschwindigkeit nach 120 °m | 12                         | 12                         |
| Einleitung                      | einfach                    | einfach                    |
| Ausleitung                      | nimmt 4 Sek                | nimmt 4 Sek                |
| Ohren an                        | 1.2                        | 1.2                        |
| Einleitung                      | leicht                     | leicht                     |
| Ausleitung                      | nimmt 4 Sek                | nimmt 4 Sek                |
| Land                            |                            |                            |
| Landeverhalten                  | einfach                    | einfach                    |
| Frontales                       |                            |                            |
| Vorbeschleunigung               | gering                     | gering                     |
| Öffnungsverhalten               | selbstständig verzögert    | selbstständig verzögert    |
| Wegdrehen                       | 90-180 Grad                | 90-180 Grad                |
| Wegdrehen insgesamt             | 180-360 Grad               | 180-360 Grad               |
| Drehgeschwindigkeit             | durchschnittlich           | durchschnittlich           |
| Max. Roll- bzw. Nickwinkel      | kleiner 45 Grad            | kleiner 45 Grad            |
| Höhenverlust                    | durchschnittlich           | durchschnittlich           |
| Stabilisierung                  | selbstständig              | selbstständig              |
| Öffnungsverhalten               | selbstständig              | selbstständig              |
| Einleitung                      | leicht                     | leicht                     |
| Ausleitung                      | nimmt 4 Sek                | nimmt 4 Sek                |



DHV G5.01-1464-06

**SOL PRYMUS 2 S**

|                                            |                                 |       |
|--------------------------------------------|---------------------------------|-------|
| Zechtkariarahaber                          | Sel Sports Ind. E Cumerico ITOA |       |
| Hersteller                                 | Sal See rfs Ind. E Cumerico     |       |
| Klassifizierung                            |                                 | 1 GH  |
| W-Schlepp?                                 |                                 | Ja    |
| Anzahl Sitze min   Anzahl Sitze <i>max</i> |                                 | 1 / 1 |
| Beschleuniger?                             |                                 | Ja    |
| Trimmer?                                   |                                 | Nein  |

| Verhalten bei             | min. Fluggewicht(160 Kg)  | max. fluggewicht(180      |
|---------------------------|---------------------------|---------------------------|
| Start                     |                           |                           |
| Felverhalten              | gleichmässig, sofort      | gleichmässig, lohn        |
| Aufziehverhalten          | kommt sofort über Piloten | kommt sofort über Piloten |
| Abhegeschwindigkeit Iglei | durchschnittlich          | durchschnittlich          |
| Starthandling             | einfach                   | einfach                   |
| Geradeausflug             |                           |                           |
| Roleolum                  | durchsthillia             | durchschnittlich          |
| Kur verhandl              |                           |                           |
| Trudellendenz             | nal vorhanden             | nicht vorhande            |
| Steuerweg                 | hoch                      | ba                        |
| Wendigkeil                | durthschnitlich           | durchan illit             |

|                   |              |             |
|-------------------|--------------|-------------|
| Sackfluggrenze    | 501 > 15 cre | spar > 75 c |
| fullslalagrenze   | spei > 80 cm | spät > 80 c |
| Brenskrallenslieg | hoch         | ho          |

|                                          |                                           |                                           |
|------------------------------------------|-------------------------------------------|-------------------------------------------|
| Vorbeschleunigung                        | gering                                    | gering                                    |
| Öffnungsverhalten                        | selbstständig schnell                     | selbstständig schnell                     |
| <b>Einseitige Erddrehen</b>              |                                           |                                           |
| Wegdrehen                                | < 90 Grad                                 | 90 - 180 Grad                             |
| Wegdrehen insgesamt                      | < 90 Grad                                 | 90 - 480 Grad                             |
| Drehgeschwindigkeit                      | durchschnittlich                          | durchschnittlich mit Verlaufsammung       |
| Max. Roll-, Hei, Hiekwinkel              | kleiner 45 Grad                           | kleiner 45 Grad                           |
| Höhenverlust                             | gering                                    | gering                                    |
| Stabilisierung                           | selbstständig                             | selbstständig                             |
| Öffnungsverhalten                        | selbstständig                             | selbstständig                             |
| <b>Fenster er E inkle n und Ge. seil</b> |                                           |                                           |
| Stabilisierung                           | einladen Gegartmögen                      | einliches Gegenbremse                     |
| Steuernweg                               | hoch                                      | hoch                                      |
| Steuerrallanslie                         | hoch                                      | hoch                                      |
| Gegendrehen                              | einfach, keine Tendenz zur Strömungsabris | einfach, keine Tendenz zur Strömungsabris |
| Öffnungsverhalten                        | selbstständig schnell                     | selbstständig schnell                     |

|                              |   |
|------------------------------|---|
| trudeln aus Trimm esan.      | 1 |
| Trudeln aus siel, Kurvenflur |   |

| Steilschnecke                      |                      | 1                     |
|------------------------------------|----------------------|-----------------------|
| Flügel                             | einfach              | einflügelig           |
| Trudellanz                         | nicht vorhanden      | nicht vorhanden       |
| Auslebung                          | Hachdrehen < 1H Grad | Nachdrehen < 180 Grad |
| Sinkgeschwindigkeit nach 720° 1mre | 8                    |                       |
| (Stil)                             |                      | 1                     |
| Einteilung                         | einfach              | einflügelig           |
| Ausstellung                        | selbständi           |                       |
| Ohrenan                            |                      |                       |
| Einteilung                         |                      | leicht                |
| Ausstellung                        | leichtschnell        | selbständig schnell   |

|                                    |                       |   |                       |
|------------------------------------|-----------------------|---|-----------------------|
| landun                             |                       | 1 |                       |
| landeverhalten                     | einfach               |   | einfach               |
| frontales Einsteigen (beschießung) |                       | 1 |                       |
| Vorbeschießung                     | gering                |   | gering                |
| Öffnungsverhalten                  | selbstständig schnell |   | selbstständig schnell |
| Einsetzen (beschießung)            |                       | 1 |                       |
| Wegdrahen                          | < 90 Grad             |   | 90 - 180 Grad         |
| Wegdrahen insgesamt                | < 90 Grad             |   | 90 180 Grad           |
| Drehgeschwindigkeit                | durchschnittlich      |   | durchschnittlich      |
|                                    |                       |   | mit Verlangsamung     |
| blau Roll. bzw. Nickwinkel         | kleiner 45 Grad       |   | kleiner 45 Grad       |
| Höhenverlust                       | gering                |   | gering                |
| Stabilisierung                     | selbstständig         |   | selbstständig         |
| Öffnungsverhalten                  | selbstsändig          |   | selbstständig         |
| Ohren anlegen, beschießung         |                       | 1 |                       |
| Entleerung                         | leicht                |   | [Einfach]             |

Ausleitung selbständig schnell seihlaedie schne

E ansungen nur flugsicherheit

DHV G91-1465-06



| SOL PRYMUS 2 IV                      |                                    |                                    |  |
|--------------------------------------|------------------------------------|------------------------------------|--|
| Teilzeithr HIV 03Sel Flumtn H        |                                    |                                    |  |
| leNilmithaber                        | Sel Sauls led. FCMürb UFA          |                                    |  |
| Hersteller                           | Sel Sports led. ?Comico IDA        |                                    |  |
| Klassifizierung                      | 1 GH                               |                                    |  |
| W-Schlepp?                           | Ja                                 |                                    |  |
| Anzahl Sitze min Anzahl Sitze max    | 1 II                               |                                    |  |
| Beschleuniger?                       | Ja                                 |                                    |  |
| Trimmer?                             | Nein                               |                                    |  |
| Verhalten bei                        | min. Fluggewicht(75 Kg)            | max. fluggewicht(95 Kg)            |  |
| Start                                |                                    |                                    |  |
| füllverhalten                        | sehr                               | eidünmin, schold                   |  |
| Aufziehverhalten                     | kannt sehrt Ober f lictien         | hemmt sehen über Piloten           |  |
| Abhebegeschwindigkeit                | durchschnittlich                   | durchschnittlich                   |  |
| Starthandling                        | einfach                            | einfach                            |  |
| Geradeausflug                        |                                    |                                    |  |
| Roldämpfung                          | dueedie                            | durchschnittlich                   |  |
| Kurvenhandl int                      |                                    |                                    |  |
| Trudellendenz                        | eicht vorhanden                    | nicht vorhanden                    |  |
| Steuernweg                           | hoch                               | hoch                               |  |
| Wendigkeit                           | durchschnittlich                   | durchschnittlich                   |  |
| Beidseil ne überdehen                |                                    |                                    |  |
| Sackfluggrenze                       | spät> 15 cm                        | spät > 25 cm                       |  |
| Fußstallgrenze                       | 501 > 80 cm                        | spät > 80 cm                       |  |
| Bremskrallesien                      | hoch                               | hoch                               |  |
| freniales Blappen                    |                                    |                                    |  |
| Vorbeschleunigung                    | gering                             | gering                             |  |
| Öffnungsverhalten                    | leicht knie schnell                | selbständig schnell                |  |
| Emir, es Einkla                      |                                    |                                    |  |
| Wegdrehen                            | < 90 Grad                          | 90 - 180 Grad                      |  |
| Wegdrehen insgesamt                  | 90 - 120 Grad                      | 90 - 100 Grad                      |  |
| Drehgeschwindigkeit                  | durchschnittlich                   | durchschnittlich                   |  |
| Max. Roll bzw. Nickwinkel            | kleiner 45 Grad                    | einer 45 Grad                      |  |
| Höhenverlust                         | gering                             | gering                             |  |
| Stabilisierung                       | selbständig                        | selbständig                        |  |
| Öffnungsverhalten                    | selbständig                        | selbständig                        |  |
| Einseitiges Einklappen und Gegenseit |                                    |                                    |  |
| Stabilisierung                       | einfaches Gegenbremsen             | einfaches Gegenbremsen             |  |
| Steuernweg                           | hoch                               | hoch                               |  |
| Steuernkrallesien                    | hoch                               | hoch                               |  |
| Gegendrehen                          | einfach, keine Tendenz zum Stürzen | einfach, keine Tendenz zum Stürzen |  |
| Öffnungsverhalten                    | selbständig                        | selbständig                        |  |
| Fullstall, min. knien                |                                    |                                    |  |
| Trudeln aus Irmm, esthet.            |                                    |                                    |  |
| Trudeln aus slaE, Kurvenflug         |                                    |                                    |  |
| 51 eils hie                          |                                    |                                    |  |
| Einleitung                           | einfach                            | einfach                            |  |
| Trudeln den                          | nicht vorhanden                    | nicht vorhanden                    |  |
| Ausleitung                           | selbständig                        | Nachdrehen < 180 Grad              |  |
| Sinkgeschwindigkeit nach 120 "m/s]   | Id                                 | Id                                 |  |
| Einleitung, Ausleitung               |                                    |                                    |  |
| Einleitung                           | einfach                            | einfach                            |  |
| Ausleitung                           | selbständig                        | selbständig                        |  |
| Ohren anlegen                        |                                    |                                    |  |
| Einleitung                           | leicht                             | leicht                             |  |
| Ausleitung                           | selbständig schnell                | selbständig schnell                |  |
| Landung                              |                                    |                                    |  |
| Landung                              | einfach                            | einfach                            |  |
| freniales Einklap en (bestbleunla    |                                    |                                    |  |
| Vorbeschleunigung                    | gering                             | gering                             |  |
| Öffnungsverhalten                    | selbständig schnell                | selbständig schnell                |  |
| Einseit es Einkla en, beschleuig     |                                    |                                    |  |
| Wegdrehen                            | < 90 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                         | gering                             | gering                             |  |
| Stabilisierung                       | selbständig                        | selbständig                        |  |
| Öffnungsverhalten                    | selbständig                        | selbständig                        |  |
| Ohren anlegen, beschleunigt          |                                    |                                    |  |
| Einleitung                           | leicht                             | leicht                             |  |
| Ausleitung                           | selbständig schnell                | selbständig schnell                |  |
| Ergänzungen nur Flutielverhell       |                                    |                                    |  |

DHV 65-01.1466.06



| SOL PRYMUS 2 L                       |                                    |                                    |  |
|--------------------------------------|------------------------------------|------------------------------------|--|
| Teerbericht DHV 0330 heul?           |                                    |                                    |  |
| Zertifizierung                       | Sol Sports Ind. e ComicoIDA        |                                    |  |
| Hersteller                           | Sel Sports Ind. E Comico IDA       |                                    |  |
| Klassifizierung                      | 1 GH                               |                                    |  |
| 41-Schlepp?                          | Ja                                 |                                    |  |
| Anzahl Sitze min Anzahl Sitze max    | 111                                |                                    |  |
| Beschleuniger?                       | Ja                                 |                                    |  |
| Trimmer?                             | Nein                               |                                    |  |
| Verhalten bei                        | min. Fluggewicht(90 Kg)            | max. Fluggewicht(110 Kg)           |  |
| Start                                |                                    |                                    |  |
| füllverhalten                        | gleichmäßig, sofort                | gleichmäßig, sofort                |  |
| Aufziehverhalten                     | kommt steil her fliegen            | kommt solar über Pkier             |  |
| Abhebegeschwindigkeit                | durchschnittlich                   | durchschnittlich                   |  |
| Starthandling                        | einfach                            | einfach                            |  |
| Geradendrin                          |                                    |                                    |  |
| Roldämpfung                          | durchschnittlich                   | durchschnittlich                   |  |
| Kurvenhandl int                      |                                    |                                    |  |
| Trudellendenz                        | nicht vorhanden                    | nicht vorhanden                    |  |
| Steuernweg                           | hoch                               | hoch                               |  |
| Wendigkeit                           | gering                             | durchschnittlich                   |  |
| Beidseil ne überdehen                |                                    |                                    |  |
| Sackfluggrenze                       | spät > 15 cm                       | spät > 15 cm                       |  |
| Fußstallgrenze                       | spät > 80 cm                       | spät > 80 cm                       |  |
| Bremskrallesien                      | hoch                               | hoch                               |  |
| freniales Einklappen                 |                                    |                                    |  |
| Vorbeschleunigung                    | gering                             | gering                             |  |
| Öffnungsverhalten                    | selbständig schnell                | selbständig schnell                |  |
| Einseit es Einkla                    |                                    |                                    |  |
| Wegdrehen                            | < 90 Grad                          | < 90 Grad                          |  |
| Wegdrehen insgesamt                  | < 90 Grad                          | 90 - 180 Grad                      |  |
| Drehgeschwindigkeit                  | gering                             | durchschnittlich                   |  |
| Max. Roll bzw. Nickwinkel            | kleiner 45 Grad                    | einer 45 Grad                      |  |
| Höhenverlust                         | gering                             | gering                             |  |
| Stabilisierung                       | selbständig                        | selbständig                        |  |
| Öffnungsverhalten                    | selbständig                        | selbständig                        |  |
| Einseitiges Einklappen und Gegenseit |                                    |                                    |  |
| Stabilisierung                       | einfaches Gegenbremsen             | einfaches Gegenbremsen             |  |
| Steuernweg                           | hoch                               | hoch                               |  |
| Steuernkrallesien                    | hoch                               | hoch                               |  |
| Gegendrehen                          | einfach, keine Tendenz zum Stürzen | einfach, keine Tendenz zum Stürzen |  |
| Öffnungsverhalten                    | selbständig                        | selbständig                        |  |
| Fullstall, min. knien                |                                    |                                    |  |
| Trudeln aus Irmm, esthet.            |                                    |                                    |  |
| Trudeln aus slaE, Kurvenflug         |                                    |                                    |  |
| 51 eils hie                          |                                    |                                    |  |
| Einleitung                           | einfach                            | einfach                            |  |
| Trudeln den                          | nicht vorhanden                    | nicht vorhanden                    |  |
| Ausleitung                           | selbständig                        | selbständig                        |  |
| Sinkgeschwindigkeit nach 120 "m/s]   | Id                                 | Id                                 |  |
| Einleitung, Ausleitung               |                                    |                                    |  |
| Einleitung                           | einfach                            | einfach                            |  |
| Ausleitung                           | selbständig                        | selbständig                        |  |
| Ohren anlegen                        |                                    |                                    |  |
| Einleitung                           | leicht                             | leicht                             |  |
| Ausleitung                           | selbständig schnell                | selbständig schnell                |  |
| Landung                              |                                    |                                    |  |
| Landung                              | einfach                            | einfach                            |  |
| freniales Einklappen (bestbleunla)   |                                    |                                    |  |
| Vorbeschleunigung                    | gering                             | gering                             |  |
| Öffnungsverhalten                    | selbständig schnell                | selbständig schnell                |  |
| Einseit es Einkla en, beschleuig     |                                    |                                    |  |
| Wegdrehen                            | < 90 Grad                          | 90 - 180 Grad                      |  |
| Wegdrehen insgesamt                  | < 90 Grad                          | 90 - 180 Grad                      |  |
| Drehgeschwindigkeit                  | durchschnittlich                   | durchschnittlich                   |  |
| 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 G5.01-1467-06



| SOL PRYMUS 2 XL                      |                                    |                                    |  |
|--------------------------------------|------------------------------------|------------------------------------|--|
| Teilzeithr HIV 03 lah Pqomes         |                                    |                                    |  |
| Zertifizierung                       | Sol Sports Ind. E Comico USA       |                                    |  |
| Hersteller                           | Sel Sports Ind. E Comico USA       |                                    |  |
| Klassifizierung                      | 1 GH                               |                                    |  |
| W-Schlepp?                           | Ja                                 |                                    |  |
| Anzahl Sitze min Anzahl Sitze max    | 111                                |                                    |  |
| Beschleuniger?                       | Ja                                 |                                    |  |
| Trimmer?                             | Nein                               |                                    |  |
| Verhalten bei                        | min. Fluggewicht(105 Kg)           | max. Fluggewicht(125 Kg)           |  |
| Start                                |                                    |                                    |  |
| füllverhalten                        | gleichmäßig, unk                   | gleichmäßig, sofort                |  |
| Aufziehverhalten                     | kommt steil über Piloten           | kommt steil über Piloten           |  |
| Abhebegeschwindigkeit                | durchschnittlich                   | durchschnittlich                   |  |
| Starthandling                        | einfach                            | einfach                            |  |
| Geradendrin                          |                                    |                                    |  |
| Roldämpfung                          | durchschnittlich                   | durchschnittlich                   |  |
| Kurvenhandl int                      |                                    |                                    |  |
| Trudellendenz                        | nicht vorhanden                    | nicht vorhanden                    |  |
| Steuernweg                           | hoch                               | hoch                               |  |
| Wendigkeit                           | durchschnittlich                   | durchschnittlich                   |  |
| Beidseil ne überdehen                |                                    |                                    |  |
| Sackfluggrenze                       | spät > 15 cm                       | spät > 15 cm                       |  |
| Fußstallgrenze                       | spät > 80 cm                       | spät > 80 cm                       |  |
| Bremskrallesien                      | hoch                               | hoch                               |  |
| freniales Einklappen                 |                                    |                                    |  |
| Vorbeschleunigung                    | gering                             | gering                             |  |
| Öffnungsverhalten                    | selbständig schnell                | selbständig schnell                |  |
| Einseitiges Einklappen und Gegenseit |                                    |                                    |  |
| Stabilisierung                       | einfaches Gegenbremsen             | einfaches Gegenbremsen             |  |
| Steuernweg                           | hoch                               | hoch                               |  |
| Steuernkrallesien                    | hoch                               | hoch                               |  |
| Gegendrehen                          | einfach, keine Tendenz zum Stürzen | einfach, keine Tendenz zum Stürzen |  |
| Öffnungsverhalten                    | selbständig                        | selbständig                        |  |
| Fullstall, min. knien                |                                    |                                    |  |
| Trudeln aus Irmm, esthet.            |                                    |                                    |  |
| Trudeln aus slaE, Kurvenflug         |                                    |                                    |  |
| 51 eils hie                          |                                    |                                    |  |
| Einleitung                           | einfach                            | einfach                            |  |
| Trudeln den                          | nicht vorhanden                    | nicht vorhanden                    |  |
| Ausleitung                           | selbständig                        | selbständig                        |  |
| Sinkgeschwindigkeit nach 120 "m/s]   | Id                                 | Id                                 |  |
| Einleitung, Ausleitung               |                                    |                                    |  |
| Einleitung                           | einfach                            | einfach                            |  |
| Ausleitung                           | selbständig                        | selbständig                        |  |
| Ohren anlegen                        |                                    |                                    |  |
| Einleitung                           | leicht                             | leicht                             |  |
| Ausleitung                           | selbständig schnell                | selbständig schnell                |  |
| Landung                              |                                    |                                    |  |
| Landung                              | einfach                            | einfach                            |  |
| freniales Einklappen (bestbleunla)   |                                    |                                    |  |
| Vorbeschleunigung                    | gering                             | gering                             |  |
| Öffnungsverhalten                    | selbständig schnell                | selbständig schnell                |  |
| Einseit es Einkla en, beschleuig     |                                    |                                    |  |
| Wegdrehen                            | 90 Grad                            | < 95 Grad                          |  |
| Wegdrehen insgesamt                  | 90 - 180 Grad                      | 90 - 180 Grad                      |  |
| Drehgeschwindigkeit                  | durchschnittlich                   | durchschnittlich                   |  |
| 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       |                                    |                                    |  |

| OZONE                               |                                  | ADDICT XL                 |  |
|-------------------------------------|----------------------------------|---------------------------|--|
| Teslericht 411V                     |                                  | Addict XL                 |  |
| lertifikatir habet                  | 00093 Gliders Ltd.               |                           |  |
| Heileffer                           | 0009E Gi iders Ltd.              |                           |  |
| Klassifizierung                     | 2 GH                             |                           |  |
| VSchlepp?                           | Ja                               |                           |  |
| Anzahl Sitze min Anzahl Sitze max   | 111                              |                           |  |
| Beschleuniger?                      | Je                               |                           |  |
| Trimmer?                            | Hein                             |                           |  |
| Verhalten hei                       | min. Fluggewicht(110 Kg)         | man. Fluggewicht0135      |  |
| Statt                               | 2                                |                           |  |
| füllverhalten                       | ungleichmässig, erred            | gleichmässig, solar       |  |
| Aufzieherhalten                     | kommt verzögert ob Piloten       | kommt solort aber Piloten |  |
| Abhebeschwindigkeit                 | durchschnittlich                 | durchschnittlich          |  |
| Starthandling                       | durthschnittlich                 | einlach                   |  |
| Rollämpfung                         | durchschnittlild                 | durchst hnitiial          |  |
| hudehendertz                        | gering                           | gering                    |  |
| Steuerneg                           | durchschnittlich                 | hoch                      |  |
| Wendigkeit                          | durchschnittlich                 | durchschnittlich          |  |
| Beidself                            | 1-2                              |                           |  |
| Sackflugg reme                      | durchschnittlich 60 cm - 75 nm   | spät > 15 cm              |  |
| Fulstalgrenze                       | durthschnittlich 6Sue 80 cm      | spät > 80 cm              |  |
| Bremskranallstieg                   | hoch                             | hoch                      |  |
| frunlaes                            | en 1-2                           |                           |  |
| Vorbeschleunigung                   | gering                           | gering                    |  |
| Öffnungsverhalten                   | selbständig verzögert            | selbständig enegell       |  |
| fieldeppen                          | 2                                |                           |  |
| Wegdrehen                           | 90,180 Grad                      | 180 - 160 Grad            |  |
| Wegdrehen insgesamt                 | 90 - 180 Grad                    | 180 - 360 Grad            |  |
| Drehgeschwindigkeit                 | durchschnittlia                  | durchschnittlich          |  |
|                                     | mit Verlangsamung                |                           |  |
| Man. Roll bzw. Hickwinkel           | kleiner 45 Grad                  | gr60er45Grad              |  |
| Höhenverlust                        | durchschnittlich                 | durchschnittlich          |  |
| Stabilisierung                      | selbständig                      | selbständig               |  |
| Öffnungsverhalten                   | selbständig impulsiv             | selbständig impulsiv      |  |
| n und Ge                            |                                  |                           |  |
| Stabilisierung                      | einfaches Gegenbremsen           | einfaches Gegenbremsen    |  |
| Steuerneg                           | durchscholl dich                 | hoch                      |  |
| Steuerkraftanslieg                  | hoch                             | hoch                      |  |
| Gegendrehen                         | einfach, keine Tendenz zum       | einlach, keine iendeni    |  |
|                                     | Strömungsabriss                  | Strömungsabriss           |  |
| ülunungsverhalten                   |                                  | selbständig verzögert     |  |
| Anleitung                           | 2                                |                           |  |
| Trudeln aus Trimmgeschw.            | 2                                |                           |  |
| Trudeln au                          |                                  |                           |  |
|                                     | 12                               |                           |  |
| Anleitung                           | einlach                          | durchschnittlich          |  |
| Trudehendenz                        | gering                           | durchschnittlich          |  |
| Ausleitung                          | Nachdrehen < 180 Grad            | Nachdrehen 180 - 360 Grad |  |
| Sinkeeschwindigkeit nach 720 °(rml) | 14                               | 12                        |  |
| 8-Stall                             | 1                                |                           |  |
| Einleitung                          | einlach                          | einfach                   |  |
| Auslegung                           | selbständig                      | selbständig               |  |
| Öhren anlegen                       | 1-2                              |                           |  |
| Einlehnso                           | laicht                           | laicht                    |  |
| Auslegung                           | nimmt rögede Fahrt aal <4 Sek    | nicht selbständig         |  |
|                                     | 1-2                              | 1-2                       |  |
| Landverhalten                       | einlach                          | einlach                   |  |
| Einlehnso                           | 1-2                              | 1-2                       |  |
| Verhalschleunigung                  | gering                           | gering                    |  |
| Öffnungsverhalten                   | selbständig verzögert            | selbständig verzögert     |  |
| Einlehnso                           | 1-2                              | 1-2                       |  |
| Wegdrehen                           | <90 Grad                         | 180 360 Gmd               |  |
| Wegdrehen insgesamt                 | <90 Grad                         | 180 - 360 Grad            |  |
| Dreheeschieridiekell                | durchschnittlich                 | durchschnittlich          |  |
|                                     | mit Verlangsamung                |                           |  |
| Max. Roll bzw. Nickwinkel           | grö9er 45 Grad                   | greller 15 Grad           |  |
| Höhenverluri                        | durchschnittlich                 | durchschnittlich          |  |
| Stabilisierung                      | selbständig                      | selbständig               |  |
| Öffnungsverhalten                   | selbständig impulsiv             | selbständig impulsiv      |  |
| Einlehnso                           | 1-2                              | 1-2                       |  |
| Einleitung                          | einlach                          | einlach                   |  |
| Auslegung                           | nimmt zögernid Fahrt auf < 4 Sek | nicht selbständig         |  |
| Einlehnso                           | 1-2                              | 1-2                       |  |

| OZONE MAGNUM                        |                            |                            |
|-------------------------------------|----------------------------|----------------------------|
| 11                                  |                            |                            |
| Hersteller                          | 020110Gliders Ltd.         |                            |
| Klassifizierung                     | 02011EGliders Ltd.         |                            |
| IN-Schlepp?                         | 1 2 Biplane                |                            |
| Anzahl Sitze min / Anzahl Sitze max | Ja                         |                            |
| Beschleuniger?                      | 212                        |                            |
| Trimmer?                            | Nein                       |                            |
|                                     | Ja                         |                            |
| Verhalten bei                       | min. Fluggewicht(130 Kg)   | max. fluggewicht1220 K     |
| Start                               | 1                          |                            |
| Füßverhalten                        | gleichmäßig, so-kirr       | gleichmassig, Weg          |
| Aufziehverhalten                    | bell seien aber Pingen     | kommm) minn eber ?gen      |
| Abheereschwindigkeit                | durchschnittlich           | dueschnittlich             |
| Starthandling                       | einlach                    | einlach                    |
| Geradeausring                       | 1,2                        | 1-2                        |
| Rolldim. eng                        | durchschnittlich           | du chschnit llich          |
| Kurveandlndie                       | 1,2                        | 1-2                        |
| Trude n'endu et                     | nicht vorhanden            | l el vorhanden             |
| Steuernweg                          | huh                        | huch                       |
| Wendigkeit                          | dueschnittlich             | durcherillich              |
| Beldseill es Ubrgralehen            | 1                          |                            |
| Sackfluggrenze                      | giat >15 cm                | spdi > 15 cm               |
| fullsralimnze                       | spät > 80                  | spät > 80 cm               |
| Bremskrallensiegl                   | hoch                       | halt                       |
| roni ed nklacen                     | 1                          | 1                          |
| Vorbeschleunigung                   | gering                     | gering                     |
| Öffnungsverh alen                   | selbständig schnell        | selbständig schrei         |
| Einseil es Einkla an                | 14                         | 12                         |
| Wegdrehen                           | 90- 180 Grad               | 90 180 Grad                |
| Wegdrehen insgesamt                 | 90- 1H Grad                | 90 180 Grad                |
| Drehgeschwindigkeit                 | durchschnitlich            | durchsch eitlich           |
| Wer. 9elb bzw. Hickwinkel           | kleiner 45 Grad            | kleiner 45 Grad            |
| liihnenverleg                       | durdeklile                 | dinrschweilich             |
| Stabilisierung                      | sebgandig                  | sehsrandie                 |
| Öffnungsverhalten                   | selbständig                | selbständig                |
| Wegdrehen                           | 1,2                        | 1,2                        |
| Stabilisierung                      | etPhneiss Gegenbremsen     | einfaches Gegenbremsen     |
| Steuernweg                          | hoch                       | hach                       |
| Steuernkrallensiegl                 | hoch                       | hach                       |
| Gegendrehen                         | einlach, keine Tendenz zum | einlach, keine lendeer zum |
| Ölningesverhalten                   | Siramengsanriss            | Sera Besah im              |
| furtsall, s(1111) Sulsudng          | selhsinnidie verlege/      | selbständig vermerf/       |
| Trudeln e99 Trimm eschly            | 1,2                        | 1,2                        |
| Trudeln aus kl. Kurvenflug          | 1                          | 1                          |
| Steife                              | 1,2                        | 1,1                        |
| Einleimg                            | einfach                    | einfach                    |
| Trudehendenz                        | nicht vorhanden            | nicht vorhanden            |
| Ausleitung                          | Nachdrehen < 180 Grad      | Haehdrehen < 180 Grad      |
| Sinkgeschwindigkeit nach 120 "lab") | 9                          | 12                         |
| IDE                                 | 1                          |                            |
| Einleitung                          | einfach                    | einfach                    |
| Ausleitung                          | seltsändig                 | selluancie                 |
| Ohren                               | 1,2                        | 1,2                        |
| Einleitung                          | leer                       | leer                       |
| Ausleitung                          | WMedie schnell             | salsbände schnull          |
| zfff                                | 1,2                        | 2                          |
| Landee in allen                     | einfach                    | einfach                    |
| Frontales Einklappen (Herschleunig) |                            |                            |
| Vorbeeilenigung                     |                            |                            |
| Öffnungsverhalten                   |                            |                            |
| Wegdrehen                           |                            |                            |
| Wegdrehen insgesamt                 |                            |                            |
| Drehgeschwindigkeit                 |                            |                            |
| Max. Rd bzw. Hickwinkel             |                            |                            |
| Höhererflug                         |                            |                            |
| Stabilisierung                      |                            |                            |
| Öffnungsverhalten                   |                            |                            |
| Ohren anlegen, beschleunig          |                            |                            |
| Einleitung                          |                            |                            |
| Ausleitung                          |                            |                            |
| Ergänzungen zur Flugsicherheit      |                            |                            |

| SKYWARD SCORE L                     |                                                    |                            |
|-------------------------------------|----------------------------------------------------|----------------------------|
| Hersteller                          | Flugservice Skyward                                |                            |
| Klassifizierung                     | 1 GH                                               |                            |
| W-Seilapp?                          | Ja                                                 |                            |
| Anzahl Sitze min / Anzahl Sitze max | 1 / 11                                             |                            |
| Beschleuniger?                      | Ja                                                 |                            |
| Trimmer?                            | Nein                                               |                            |
| Verhalten bei                       | min. Fluggewicht(100 Kg)                           | max. Fluggewicht(150 Kg)   |
| Sind                                | ↑                                                  | ↑                          |
| fallverhalten                       | gleichmäßig, leicht                                | gleichmäßig, seilen        |
| Aufzieherhalten                     | kommt s <sup>g</sup> inn <sup>g</sup> über Piloten | keul sofort aber Piloten   |
| Abhebegeschwindigkeit               | durchschnittlich                                   | durchschnittlich           |
| Starthandling                       | einfach                                            | einfach                    |
| Geadausung                          | ↑                                                  | ↑                          |
| Rolldämpfung                        | hoch                                               | hoch                       |
| Kurvenhandlung                      | ↑                                                  | ↑                          |
| hudehendenz                         | nicht vorhanden                                    | nicht vorhanden            |
| Steuernweg                          | hoch                                               | hoch                       |
| Wendigkeit                          | durchschnittlich                                   | durchschnittlich           |
| Sekundärlinien                      | ↑                                                  | ↑                          |
| Serkluggränze                       | seht > 15 cm                                       | spät > 15 cm               |
| Fallsallgrenze                      | spät > 80 cm                                       | spät > 80 cm               |
| Bremskraftantrieb                   | hoch                                               | hoch                       |
| Fmrtakt                             | ↑                                                  | ↑                          |
| Verbeeileunung                      | gering                                             | gering                     |
| Ölrunverhalten                      | relativ schnell                                    | selbständig schnell        |
| Einseitiges Einklinken              | ↑                                                  | ↑                          |
| Wegdrehen                           | < 90 Grad                                          | < 90 Grad                  |
| Wegdrehen insgesamt                 | < 90 Grad                                          | < 90 Grad                  |
| Drehgeschwindigkeit                 | gering                                             | gering                     |
| Max. Hon.-bzw. Hickwinkel           | kleiner 15 Grad                                    | kleiner 45 Grad            |
| Höhenverlust                        | gering                                             | gering                     |
| Stabilisierung                      | selbständig                                        | selbständig                |
| Öffnungsverhalten                   | selbständig                                        | selbständig                |
| Ehrneiliges Erklappen und Gegenf.   | ↑                                                  | ↑                          |
| Stabilisierung                      | einfacher Gegenbremsen                             | Molacher Gegenbremsen      |
| Steuernweg                          | hoch                                               | hoch                       |
| Steuervorteil                       | deutlich                                           | deutlich                   |
| Gegendrehen                         | einfach, keine Tendenz zum                         | einfach, keine Tendenz zum |
| Öffnungsverhalten                   | selbständig schnell                                | selbständig schnell        |
| Polizei                             | ↑                                                  | ↑                          |
| Trudeln                             | ↑                                                  | ↑                          |
| Trudeln                             | ↑                                                  | ↑                          |
| Steils                              | ↑                                                  | ↑                          |
| Einklinken                          | unschwer                                           | einfach                    |
| irredendenz                         | nicht vorhanden                                    | nicht vorhanden            |
| Ausleitung                          | Hachdrehen < 180 Grad                              | Nachdrehen < 182 Grad      |
| Sinkgeschwindigkeit nach 720        | 10                                                 | 13                         |
| Einklinken                          | ↑                                                  | ↑                          |
| Ausleitung                          | AMrandie                                           | sektoriell                 |
| Chenstegen                          | ↑                                                  | ↑                          |
| Einklinken                          | Med                                                | leicht                     |
| Ausleitung                          | relativ schnell                                    | selbständig schnell        |
| Landung                             | ↑                                                  | ↑                          |
| Landenehalten                       | einfach                                            | einfach                    |
| Frontales Einklinken                | ↑                                                  | ↑                          |
| Vorbeeileunung                      | gering                                             | gering                     |
| Ölrunverhalten                      | selbständig schnell                                | selbständig schnell        |
| Einseitiges Einklinken              | ↑                                                  | ↑                          |
| Wegdrehen                           | < 90 Grad                                          | < 90 Grad                  |
| Wegdrehen insgesamt                 | < 90 Grad                                          | < 90 Grad                  |
| Drehgeschwindigkeit                 | gering                                             | gering                     |
| Max. Roll. hick Winkel              | kleiner 45 Grad                                    | kleiner 05 Grad            |
| Höhenverlust                        | gering                                             | gering                     |
| Stabilisierung                      | Wendig                                             | selbständig                |
| Öffnungsverhalten                   | selbständig                                        | selbständig                |
| Ölrunverhalten                      | ↑                                                  | ↑                          |
| Einklinken                          | ↑                                                  | ↑                          |
| Ausleitung                          | selbständig schnell                                | selbständig schnell        |
| Einklinken                          | ↑                                                  | ↑                          |

| SWING MISTRAL 4,22                    |                            |                               |  |
|---------------------------------------|----------------------------|-------------------------------|--|
| resibericht CHN 03 Swing 1111149 4.22 |                            |                               |  |
| Zertifikatinhaber                     | Swing flugsportgeräte GmbH |                               |  |
| Hersteller                            | Swing flugsportgeräte GmbH |                               |  |
| Klassifizierung                       | 1 2 GH                     |                               |  |
| V-Schlepp?                            | Ja                         |                               |  |
| Anzahl Sitze min / Anzahl Sitze max   | 111                        |                               |  |
| Beschleuniger?                        | Ja                         |                               |  |
| Trimmer?                              | Nein                       |                               |  |
| Verhalten bei                         | min. Fluggewicht(55 Kg)    | max. Fluggewicht(115 Kg)      |  |
| Stall                                 | 1.2                        | 1.2                           |  |
| Fullerhalten                          | gleichesig, Inful          | gleichmässig, %log            |  |
| Aufzieherhalten                       | kommliefer Uhu Piloten     | kornni solo d über Piktien    |  |
| Abhebeschwindigkeit                   | dedenrichd                 | durchschinnlich               |  |
| Starthandling                         | einkl e                    | einlach                       |  |
| Geradenull                            | 1.2                        |                               |  |
| Raldämpfung                           | dueschnillich              | dueuchni e                    |  |
| Kurvenablenkung                       | 1.2                        | 11                            |  |
| hüalleedu!                            | gering                     | gering                        |  |
| Stemeg                                | dueschnilliche             | durchsehnlich                 |  |
| Wendigkeit                            | durchsheillirch            | dochschnigle                  |  |
| Seidseiliges Uherzellen               | 1-2                        |                               |  |
| Sackfluggrenze                        | dueschni e 60 nm- 15 sm    | dochenrille 611 an + 75 cm    |  |
| Fulsralig ranze                       | durchschnlich 65 cm. 80 cm | durchschinnlich 65 cm + 80 cm |  |
| Bremskranhstiege                      | hieb                       | hoch                          |  |
| Wales hau. peu                        |                            | 1.2                           |  |
| Verbeschieigung                       | genug                      | gering                        |  |
| Ölnungsverhalten                      | selbstindigneszög          | gelsbrandle vanagelt          |  |
| IV an                                 | 1.2                        | 1.2                           |  |
| Wegdrehen                             | <90 Grad                   | <90 Grad                      |  |
| Wegdrehen insgesamt                   | 90 100 Grad                | 90-160 Grad                   |  |
| Drehneuchwindigkeit                   | dueschnilliche             | dueuchnilder                  |  |
| Max. Roll bzw. Nickwinkel             | kleiner 45 Grad            | kleiner 45 Grad               |  |
| Höhenartusil                          | durchschinnlich            | durchschinnlich               |  |
| Sf ablisie rufe                       | selbständig                | selbständig                   |  |
| Öffnungsverhalten                     | seinnirne .                | selbständig                   |  |
| Esseiliges Enkla paw 0140 an e        | 1.2                        | 4.2                           |  |
| Stabilisierung                        | einliches Gegenstramsen    | einfaches Gegenbremsen        |  |
| Steuweg                               | dunkhnitlich               | diechil e >>                  |  |
| Steckenkranhstiege                    | hoch                       | heb                           |  |
| Gegendrehen                           | einfach. keine Tendenz zum | einfach, keine Tendenz zum    |  |
|                                       | Störungsabriss             | Störungsmhdcs                 |  |
| Öffnungsverhalten                     | selbständig scheel)        | selhliandg schnell            |  |
| spul. Busleitung                      | 1.2                        | 1.2                           |  |
| Idaneich.                             | 1.2                        | 1.2                           |  |
| Kamenflug                             | 1.2                        | 1.2                           |  |
| Stellschnecke                         | 1.2                        | 1.2                           |  |
| Einteilung                            | einfach                    | einfach                       |  |
| Trudseliondu                          | ging                       | gering                        |  |
| Ausleirune                            | Nachdrehen 180 + 360 Grad  | Nachdrehen 180 + 360 Grad     |  |
| Sinkgeschwindigkeit hoch 120 + 1611   | 10                         |                               |  |
|                                       | 1                          |                               |  |
| Einteilung                            | erelach                    | etnlich                       |  |
| Austellung                            | reitsblände                | selbständig                   |  |
| Ohren nile                            |                            | 1                             |  |
| Einteilung                            | leer                       | leide                         |  |
| Ausleihen                             | selbständig schnell        | selhsblände schnell           |  |
| Landung                               | 1.2                        | 1.2                           |  |
| tudeverhutteu                         | 1.2                        | 1.2                           |  |
| Frätilles Enkla (heideun)             | 1.2                        | 1.2                           |  |
| Vorbeeileunigung                      | 1.2                        | 1.2                           |  |
| Öffnungsverhalten                     | 1.2                        | 1.2                           |  |
| Eimeli bilan en eeschleunig1)         | 1.2                        | 1.2                           |  |
| Wegdrehen                             | < 90 Grad                  | <99 Grad                      |  |
| Wegdrehen insgmanl                    | 02 190 Grad                | 90.180 Grad                   |  |
| Drehgeschwindigkeit                   | dunkhunnini                | dnichelnillich                |  |
| Nm Roll bzw. Hickwinkel               | kleiner 45 Grad            | kleiner 45 Grad               |  |
| Höhenmedul                            | durchschniflich            | durthschnillich e             |  |
| Stabilisierung                        | selbständig                | selhsrände                    |  |
| ÖNnungwerthollen                      | selbständig                | selhsrände                    |  |
| Ohm an beschleunig!                   |                            |                               |  |
| Unterflug                             | leithl                     | leer                          |  |
| Ausleitung                            | selbedie schnell           | setisinnldn unnei1            |  |
| nzum - zurflugsichelteil              |                            |                               |  |

DHV GS-01-1474-06



| SWING MISTRAL 4.24                        |                                            |                                            |
|-------------------------------------------|--------------------------------------------|--------------------------------------------|
| Testbericht                               |                                            |                                            |
| /edlekalkhaber Swing flugsportgeräte GmbH |                                            |                                            |
| Hersteller Swing flugsportgeräte GmbH     |                                            |                                            |
| Klassifizierung 1-2 GH                    |                                            |                                            |
| 91-Schlepp? Je                            |                                            |                                            |
| Anzahl Sitze min   Anzahl Sitze nur 111   |                                            |                                            |
| Beschleuniger? Ja                         |                                            |                                            |
| Trimmer? Nein                             |                                            |                                            |
| Verhalten bei                             | ab. fluggewicht(1165 Kg)                   | max. fluggewicht(90 Kg)                    |
| Start                                     | 1                                          | 1                                          |
| Füllverhalten                             | gleichmäßig, sofort                        | gleichmäßig, wenn                          |
| Aufzieherhaben                            | kommt solar über Piloten                   | kommt solar über Piloten                   |
| Abhebegeschwindigkeit                     | durchschnittlich                           | durchschnittlich                           |
| Starthandling                             | einfach                                    | einfach                                    |
| Gerademullug                              | 1,2                                        | 1,2                                        |
| Rollverhalten                             | durchschnittlich                           | durchschnittlich                           |
| Kurvenverhalten                           | 1,2                                        | 1,2                                        |
| Trudellendenz                             | gering                                     | gering                                     |
| Steuern                                   | durchschnittlich                           | durchschnittlich                           |
| Wendigkeit                                | durchschnittlich                           | durchschnittlich                           |
| Beidseitig es herziehen                   | 82                                         | 12                                         |
| Sackfluggabe                              | durchschnittlich 60 cm - 75 cm             | durchschnittlich 60 cm - 75 cm             |
| Füllstallgrenze                           | durchschnittlich 65 cm - 80 cm             | durchschnittlich 65 cm - 80 cm             |
| Bremskraftanstieg                         | hoch                                       | hoch                                       |
| Frontales Einflappen                      | 1,1                                        | 1,1                                        |
| Vorbeschleunigung                         | gering                                     | gering                                     |
| Öffnungsverhalten                         | selbstständig schnell                      | selbstständig schnell                      |
| Einseitiges Einklappen                    | 1,1                                        | 1,2                                        |
| Wegdrehen                                 | < 90 Grad                                  | < 90 Grad                                  |
| Wegdrehen insgesamt                       | 90-180 Grad                                | 90-180 Grad                                |
| Drehgeschwindigkeit                       | durchschnittlich                           | durchschnittlich                           |
| Max. Roll- bzw. Nickwinkel                | kleiner 45 Grad                            | kleiner 45 Grad                            |
| Höhenverlust                              | durchschnittlich                           | durchschnittlich                           |
| Stabilitätsverlust                        | selbstständig                              | selbstständig                              |
| Öffnungsverhalten                         | selbstständig                              | selbstständig                              |
| ft und Gegenw.                            | 1,1                                        | 1,2                                        |
| Stabilisierung                            | einfaches Gegenbremsen                     | einfaches Gegenbremsen                     |
| Steuern                                   | durchschnittlich                           | durchschnittlich                           |
| Steuerrallanstieg                         | hoch                                       | hoch                                       |
| Gegendrehen                               | einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss | einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss |
| Öffnungsverhalten                         | selbstständig schnell                      | selbstständig schnell                      |
| Öllstall, symtr. Ausleitung               | 1,2                                        | 1,2                                        |
| Trudeln im Trimmgeschw.                   | 1                                          | 1                                          |
| Trudeln aus stat. Kurvenflug              | 1,2                                        | 1,2                                        |
| Meile 'rote                               | 1,2                                        | 1,2                                        |
| Einteilung                                | einfach                                    | einfach                                    |
| Trudellendenz                             | gering                                     | gering                                     |
| Ausleitung                                | Nachdrehen 180 - 360 Grad                  | Nachdrehen 180 - 360 Grad                  |
| Sinkgeschwindigkeit nach 720 °Hrisi       | 14                                         | 14                                         |
| B-Stall                                   | 1                                          | 1                                          |
| Einlegen                                  | einfach                                    | einfach                                    |
| Ausleitung                                | selbstständig                              | selbstständig                              |
| Ohren anlegen                             | leicht                                     | leicht                                     |
| Einteilung                                | leicht                                     | leicht                                     |
| Ausleitung                                | selbstständig schnell                      | selbstständig schnell                      |
| Landur.                                   | 1,2                                        | 1,1                                        |
| Landerehalten                             | einfach                                    | einfach                                    |
| Frontales Einflappen (beidseitig)         | 1,1                                        | 1,1                                        |
| Vorbeschleunigung                         | gering                                     | gering                                     |
| Öffnungsverhalten                         | selbstständig schnell                      | selbstständig schnell                      |
| Einseitig es Neppen (beschleunigt)        | 11                                         | 1,2                                        |
| Wegdrehen                                 | < 90 Grad                                  | < 90 Grad                                  |
| Wegdrehen insgesamt                       | 90-180 Grad                                | 90-180 Grad                                |
| Drehgeschwindigkeit                       | durchschnittlich                           | durchschnittlich                           |
| Mar. Roll- bzw. Nickwinkel                | kleiner 45 Grad                            | kleiner 45 Grad                            |
| Höhenverlust                              | durchschnittlich                           | durchschnittlich                           |
| Stabilitätsverlust                        | selbstständig                              | selbstständig                              |
| Öffnungsverhalten                         | selbstständig                              | selbstständig                              |
| Ohren anlegen, beschleunigt               | leicht                                     | leicht                                     |
| Einteilung                                | leicht                                     | leicht                                     |
| Ausleitung                                | selbstständig schnell                      | selbstständig schnell                      |

NOIR, VI nur flugsicherheit

DHV GS-01.1475-06



| SWING MISTRAL 4.28                      |                                            |                                            |
|-----------------------------------------|--------------------------------------------|--------------------------------------------|
| Testbericht DHV GS Swing Mistral 4.28   |                                            |                                            |
| iertilikatig Swing flugsportgeräte GmbH |                                            |                                            |
| Hersteller Swing flugsportgeräte GmbH   |                                            |                                            |
| Klassifizierung 1-2 GH                  |                                            |                                            |
| IN-Schlepp? Ja                          |                                            |                                            |
| Anzahl Sitze min   Anzahl Sitze max 111 |                                            |                                            |
| Beschleuniger? Ja                       |                                            |                                            |
| Trimmer? Nein                           |                                            |                                            |
| Verhalten bei                           | min. fluggewicht( Kg)                      | max. fluggewicht(115 Kg)                   |
| Sind                                    | 1-                                         | 1,2                                        |
| Nilschallo                              | gleichmäßig, seil                          | gleichmäßig, sofort                        |
| Aufzieherhaben                          | kommt solar über Piloten                   | kommt solar über Piloten                   |
| Abhebegeschwindigkeit                   | durchschnittlich                           | durchschnittlich                           |
| Starthandling                           | einfach                                    | einfach                                    |
| Gerademullug                            | 1,2                                        | 1,2                                        |
| Rollverhalten                           | durchschnittlich                           | durchschnittlich                           |
| Kurvenverhalten                         | 1,2                                        | 1,2                                        |
| Trudellendenz                           | gering                                     | gering                                     |
| Steuern                                 | durchschnittlich                           | durchschnittlich                           |
| Wendigkeit                              | durchschnittlich                           | durchschnittlich                           |
| Beidseitig es überziehen                | 1,2                                        | 1,2                                        |
| Sackfluggabe                            | durchschnittlich 60 cm - 75 cm             | durchschnittlich 60 cm - 75 cm             |
| Füllstallgrenze                         | durchschnittlich 65 cm - 80 cm             | durchschnittlich 65 cm - 80 cm             |
| Bremskraftanstieg                       | hoch                                       | hoch                                       |
| Frontales Einflappen                    | 1,1                                        | 1,1                                        |
| Vorbeschleunigung                       | gering                                     | gering                                     |
| Öffnungsverhalten                       | selbstständig schnell                      | selbstständig schnell                      |
| Einseitiges Einklappen                  | 1,2                                        | 1,2                                        |
| Wegdrehen                               | 90 - 180 Grad                              | 90 - 180 Grad                              |
| Wegdrehen insgesamt                     | 90-180 Grad                                | 90-180 Grad                                |
| Drehgeschwindigkeit                     | durchschnittlich                           | durchschnittlich                           |
| Max. Roll- bzw. Nickwinkel              | kleiner 45 Grad                            | kleiner 45 Grad                            |
| Höhenverlust                            | durchschnittlich                           | durchschnittlich                           |
| Stabilitätsverlust                      | selbstständig                              | selbstständig                              |
| Öffnungsverhalten                       | selbstständig                              | selbstständig                              |
| ft und Gegenw.                          | 1,1                                        | 1,2                                        |
| Stabilisierung                          | einfaches Gegenbremsen                     | einfaches Gegenbremsen                     |
| Steuern                                 | durchschnittlich                           | durchschnittlich                           |
| Steuerrallanstieg                       | hoch                                       | hoch                                       |
| Gegendrehen                             | einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss | einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss |
| Öffnungsverhalten                       | selbstständig schnell                      | selbstständig schnell                      |
| Öllstall, symtr. Ausleitung             | 1,2                                        | 1,2                                        |
| Trudeln im Trimmgeschw.                 | 1,2                                        | 1,2                                        |
| Trudeln aus stat. Kurvenflug            | 1                                          | 1                                          |
| Meile 'rote                             | 1                                          | 1                                          |
| Einteilung                              | einfach                                    | einfach                                    |
| Trudellendenz                           | gering                                     | gering                                     |
| Ausleitung                              | Nachdrehen < 180 Grad                      | Nachdrehen 180 - 360 Grad                  |
| Sinkgeschwindigkeit nach 120 °les       | 11                                         | 12                                         |
| B-Stall                                 | 1                                          | 1                                          |
| Einlegen                                | einfach                                    | einfach                                    |
| Ausleitung                              | selbstständig                              | selbstständig                              |
| Ohren anlegen                           | leicht                                     | leicht                                     |
| Einteilung                              | leicht                                     | leicht                                     |
| Ausleitung                              | selbstständig schnell                      | selbstständig schnell                      |
| Landur.                                 | 1,2                                        | 1,2                                        |
| Landerehalten                           | einfach                                    | einfach                                    |
| Frontales Einflappen (beschleunigt)     | 1,2                                        | 1,2                                        |
| Vorbeschleunigung                       | gering                                     | gering                                     |
| Öffnungsverhalten                       | selbstständig schnell                      | selbstständig schnell                      |
| Einseitig es Einklappen (beschleunigt)  | 1,2                                        | 1,2                                        |
| Wegdrehen                               | 90 - 180 Grad                              | 90 - 180 Grad                              |
| Wegdrehen insgesamt                     | 90-180 Grad                                | 90-180 Grad                                |
| Drehgeschwindigkeit                     | durchschnittlich                           | durchschnittlich                           |
| Mar. Roll- bzw. Nickwinkel              | kleiner 45 Grad                            | kleiner 45 Grad                            |
| Höhenverlust                            | durchschnittlich                           | durchschnittlich                           |
| Stabilitätsverlust                      | selbstständig                              | selbstständig                              |
| Öffnungsverhalten                       | selbstständig                              | selbstständig                              |
| Ohren anlegen, beschleunigt             | leicht                                     | leicht                                     |
| Einteilung                              | leicht                                     | leicht                                     |
| Ausleitung                              | selbstständig schnell                      | selbstständig schnell                      |

DHV GS-01-1476-06



| SWING MISTRAL 4.28                          |                                            |                                            |
|---------------------------------------------|--------------------------------------------|--------------------------------------------|
| Testbericht DHV GS Swing Mistral 4.28       |                                            |                                            |
| Zertifikatshaber Swing flugsportgeräte GmbH |                                            |                                            |
| Hersteller Swing flugsportgeräte GmbH       |                                            |                                            |
| Klassifizierung 1-2 GH                      |                                            |                                            |
| WSchlepp? Je                                |                                            |                                            |
| Anzahl Sitze min   Anzahl Sitze max 111     |                                            |                                            |
| Beschleuniger? Je                           |                                            |                                            |
| Trimmer? Nein                               |                                            |                                            |
| Verhalten bei                               | min. fluggewicht(91 Kg)                    | max. fluggewicht(115 Kg)                   |
| Sind                                        | 1-                                         | 1,2                                        |
| Nilschallo                                  | gleichmäßig, seil                          | gleichmäßig, sofort                        |
| Aufzieherhaben                              | kommt solar über Piloten                   | kommt solar über Piloten                   |
| Abhebegeschwindigkeit                       | durchschnittlich                           | durchschnittlich                           |
| Starthandling                               | einfach                                    | einfach                                    |
| Gerademullug                                | 1,2                                        | 1,2                                        |
| Rollverhalten                               | durchschnittlich                           | durchschnittlich                           |
| Kurvenverhalten                             | 1,2                                        | 1,2                                        |
| Trudellendenz                               | gering                                     | gering                                     |
| Steuern                                     | durchschnittlich                           | durchschnittlich                           |
| Wendigkeit                                  | durchschnittlich                           | durchschnittlich                           |
| Beidseitig es überziehen                    | 1,2                                        | 1,2                                        |
| Sackfluggabe                                | durchschnittlich 60 cm - 75 cm             | durchschnittlich 60 cm - 75 cm             |
| Füllstallgrenze                             | durchschnittlich 65 cm - 80 cm             | durchschnittlich 65 cm - 80 cm             |
| Bremskraftanstieg                           | hoch                                       | hoch                                       |
| Frontales Einflappen                        | 1,1                                        | 1,1                                        |
| Vorbeschleunigung                           | gering                                     | gering                                     |
| Öffnungsverhalten                           | selbstständig schnell                      | selbstständig schnell                      |
| Einseitiges Einklappen                      | 1,2                                        | 1,2                                        |
| Wegdrehen                                   | 90 - 180 Grad                              | 90 - 180 Grad                              |
| Wegdrehen insgesamt                         | 90-180 Grad                                | 90-180 Grad                                |
| Drehgeschwindigkeit                         | durchschnittlich                           | durchschnittlich                           |
| Max. Roll- bzw. Nickwinkel                  | kleiner 45 Grad                            | kleiner 45 Grad                            |
| Höhenverlust                                | durchschnittlich                           | durchschnittlich                           |
| Stabilitätsverlust                          | selbstständig                              | selbstständig                              |
| Öffnungsverhalten                           | selbstständig                              | selbstständig                              |
| ft und Gegenw.                              | 1,1                                        | 1,2                                        |
| Stabilisierung                              | einfaches Gegenbremsen                     | einfaches Gegenbremsen                     |
| Steuern                                     | durchschnittlich                           | durchschnittlich                           |
| Steuerrallanstieg                           | hoch                                       | hoch                                       |
| Gegendrehen                                 | einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss | einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss |
| Öffnungsverhalten                           | selbstständig schnell                      | selbstständig schnell                      |
| Öllstall, symtr. Ausleitung                 | 1,2                                        | 1,2                                        |
| Trudeln im Trimmgeschw.                     | 1,2                                        | 1,2                                        |
| Trudeln aus stat. Kurvenflug                | 1                                          | 1                                          |
| Meile 'rote                                 | 1                                          | 1                                          |
| Einteilung                                  | einfach                                    | einfach                                    |
| Trudellendenz                               | gering                                     | gering                                     |
| Ausleitung                                  | Nachdrehen < 180 Grad                      | Nachdrehen 180 - 360 Grad                  |
| Sinkgeschwindigkeit nach 120 °les           | 11                                         | 12                                         |
| B-Stall                                     | 1                                          | 1                                          |
| Einlegen                                    | einfach                                    | einfach                                    |
| Ausleitung                                  | selbstständig                              | selbstständig                              |
| Ohren anlegen                               | leicht                                     | leicht                                     |
| Einteilung                                  | leicht                                     | leicht                                     |
| Ausleitung                                  | selbstständig schnell                      | selbstständig schnell                      |
| Landur.                                     | 1,2                                        | 1,2                                        |
| Landerehalten                               | einfach                                    | einfach                                    |
| Frontales Einflappen (beschleunigt)         | 1,2                                        | 1,2                                        |
| Vorbeschleunigung                           | gering                                     | gering                                     |
| Öffnungsverhalten                           | selbstständig schnell                      | selbstständig 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. Roll- bzw. Nickwinkel                  | kleiner 45 Grad                            | kleiner 45 Grad                            |
| Höhenverlust                                | durchschnittlich                           | durchschnittlich                           |
| Stabilitätsverlust                          | selbstständig                              | selbstständig                              |
| Öffnungsverhalten                           | selbstständig                              | selbstständig                              |
| Ohren anlegen, beschleunigt                 | leicht                                     | leicht                                     |
| Einteilung                                  | leicht                                     | leicht                                     |
| Ausleitung                                  | selbstständig schnell                      | selbstständig schnell                      |

DHF 6S-01-1477-06



## SWING MISTRAL 4.30

Tafelbuch 11V 03 Vlieg + Reis 431

|                                     |                            |
|-------------------------------------|----------------------------|
| lertifikatnhaber                    | Swing flugsportgeräte GmbH |
| Herseller                           | Swing flugsportgeräte GmbH |
| Klassifizierung                     | 1.2 GH                     |
| V-Schlepp?                          | Ja                         |
| Anzahl Sitze min / Anzahl Sitze max | 1/1                        |
| Beschleuniger?                      | Ja                         |
| lammel?                             | Nein                       |

|               |                          |                           |
|---------------|--------------------------|---------------------------|
| Verhalten bei | min. fluggewicht (90 Kg) | max. fluggewicht (135 Kg) |
|---------------|--------------------------|---------------------------|

Start 1.2 1.2

|                       |                         |                          |
|-----------------------|-------------------------|--------------------------|
| füllverhalten         | gleichmässig,           | gleichmässig, unten      |
| Aufziehverhalten      | kommt sofort aber Pölen | kommt solar über Piloten |
| Abhebegeschwindigkeit | durchschnittlich        | durchschnittlich         |
| Starthandling         | einfach                 | einfach                  |
| Geradeamflug          | 1.2                     | 1.2                      |
| Rolldämpfung          | denkbar                 | durchschnittlich         |
| Kurvenhandlung        | 1.2                     | 1.2                      |
| Trudellendenz         | gering                  | gering                   |
| Steuernweg            | durchschnittlich        | hoch                     |
| Wendigkeit            | durchschnittlich        | durchschnittlich         |

Beineid 0.2 1.2

Sackfluggrenze durchschnittlich 60 m IS cm spät&gt; 1S sm

Fullallgrenze durchschnittlich 65 cm -10 cm spät&gt; Nom

Bremskraftansien hoch hoch

Bremskraftansien 1.2 1.2

WMeschlein Meng durchschnittlich gering

Öffnungsverhalten antrände immir sehtändig verzogen

Einseitiges Einklappen 1.2 1.2

Wegdrehte &lt;90 Grad 90 IH Grad

Wegdrehen insgesamt &lt; 90 Grad 90 - 180 Grad

Drehgeschwindigkeit keil durchdrücklich derchschndlich

Maß, Roll- bzw. Nickwinkel kleiner 45 Grad kleiner 45 Grad

Höhenverlust durchschnittlich durchschneitlich

Stabilisierung Altslande selbständig

Öffnungsverhalten selbständig seihwede

Einseitiges Einklappen und Gegen 1.2 1.2

Stabilisierung elHechesecebreegen einlethes Gegenbremsen

Steuernweg derchschneitlich hoch

Steuernweg derchschneitlich hoch

Gegendrehen einlach, keine lndem zum Strömungsabriss einfach, keine lndem zum Strömungsabriss

Öffnungsverhalten selbständig re chn

Öffnungsverhalten selbständig re chn

Öffnungsverhalten selbständig re chn

Öffnungsverhalten selbständig re chn

Öffnungsverhalten selbständig re chn

Öffnungsverhalten selbständig re chn

Öffnungsverhalten selbständig re chn

Öffnungsverhalten selbständig re chn

Öffnungsverhalten selbständig re chn

Öffnungsverhalten selbständig re chn

Öffnungsverhalten selbständig re chn

Öffnungsverhalten selbständig re chn

Öffnungsverhalten selbständig re chn

Öffnungsverhalten selbständig re chn

Öffnungsverhalten selbständig re chn

Öffnungsverhalten selbständig re chn

Öffnungsverhalten selbständig re chn

Öffnungsverhalten selbständig re chn

Öffnungsverhalten selbständig re chn

Öffnungsverhalten selbständig re chn

Öffnungsverhalten selbständig re chn

Öffnungsverhalten selbständig re chn

Öffnungsverhalten selbständig re chn

Öffnungsverhalten selbständig re chn

Öffnungsverhalten selbständig re chn

Öffnungsverhalten selbständig re chn

Öffnungsverhalten selbständig re chn

Öffnungsverhalten selbständig re chn

Öffnungsverhalten selbständig re chn

Öffnungsverhalten selbständig re chn

Öffnungsverhalten selbständig re chn

Öffnungsverhalten selbständig re chn

Öffnungsverhalten selbständig re chn

Öffnungsverhalten selbständig re chn

Öffnungsverhalten selbständig re chn

Öffnungsverhalten selbständig re chn

Öffnungsverhalten selbständig re chn

Öffnungsverhalten selbständig re chn

DHF GS-01-1478-06



## WINDTECH KALI 25

les'heid! DR 03 edie Kali 2.5

|                                     |                        |
|-------------------------------------|------------------------|
| Zertifikatnhaber                    | NORTEC, S.L. -WINDTECH |
| Herseller                           | HORE, S.L. -WINDTECH   |
| Klassifizierung                     | 1.2 GH                 |
| V-Schlepp?                          | Ja                     |
| Anzahl Sitze min 1 Anzahl Sitze max | 1 / 1                  |
| Beschleuniger?                      | Ja                     |
| Trimmer?                            | Nein                   |

|               |                            |                          |
|---------------|----------------------------|--------------------------|
| Verhalten bei | min. Fluggewicht (1175 Kg) | max. fluggewicht (95 Kg) |
|---------------|----------------------------|--------------------------|

Start 1.2 1.2

|                       |                           |                          |
|-----------------------|---------------------------|--------------------------|
| Hill'er heller        | gleichmassig, unoll       | gleichmassig, solon      |
| Aufziehverhalten      | kommt sofort über Piloten | kommt solor eher Piloten |
| Abhebegeschwindigkeit | du rchschn illich         | durchschneitlich         |
| Starthandling         | einfach                   | einfach                  |
| Geradeamflug          | 1.2                       | 1.2                      |
| Rolldämpfung          | duraschniffilla           | durchschneitlich         |
| Kurvenhandlung        | 1.2                       | 1.2                      |
| Trudellendenz         | gering                    | gering                   |
| Steuernweg            | Mirflirtheinlieh          | huh                      |
| Wendigkeit            | durchschnittlich          | durchschneitlich         |

Beidiedi 0.2 1.2

Sackfluggrenze durchschnittlich 60 cm \* 15 um durchschneitlich 60 cm \* 15 cm

Fullallgrenze durchschneitlich 65 cm \* 80 cm durchschneitlich 65 cm \* 80 cm

Bremskraftansien heti durchschneitlich

Bremskraftansien 1.2 1.2

WMeschlein Meng gering

Öffnungsverhalten selbständig schnell

Einseitiges Einklappen 1.2 1.2

Wegdrehte &lt;90 Grad &lt; 90 Grad

Wegdrehen insgesamt &lt; 90 Grad &lt; 90 Grad

Drehgeschwindigkeit keil gering

Maß, Roll- bzw. Nickwinkel kleiner 45 Grad kleiner 45 Grad

Höhenverlust durchschnittlich durchschneitlich

Stabilisierung selbständig

Öffnungsverhalten selbständig

Einseitiges Einklappen und Gegen 1.2 1.2

Stabilisierung einfaches Gegenbremsen

Steuernweg durchschneitlich

Steuernweg durchschneitlich

Gegendrehen einfach, keine lndem zum Strömungsabriss einfach, keine lndem zum Strömungsabriss

Öffnungsverhalten Ablandig nennen

Öffnungsverhalten Ablandig nennen

Öffnungsverhalten Ablandig nennen

Öffnungsverhalten Ablandig nennen

Öffnungsverhalten Ablandig nennen

Öffnungsverhalten Ablandig nennen

Öffnungsverhalten Ablandig nennen

Öffnungsverhalten Ablandig nennen

Öffnungsverhalten Ablandig nennen

Öffnungsverhalten Ablandig nennen

Öffnungsverhalten Ablandig nennen

Öffnungsverhalten Ablandig nennen

Öffnungsverhalten Ablandig nennen

Öffnungsverhalten Ablandig nennen

Öffnungsverhalten Ablandig nennen

Öffnungsverhalten Ablandig nennen

Öffnungsverhalten Ablandig nennen

Öffnungsverhalten Ablandig nennen

Öffnungsverhalten Ablandig nennen

Öffnungsverhalten Ablandig nennen

Öffnungsverhalten Ablandig nennen

Öffnungsverhalten Ablandig nennen

Öffnungsverhalten Ablandig nennen

Öffnungsverhalten Ablandig nennen

Öffnungsverhalten Ablandig nennen

Öffnungsverhalten Ablandig nennen

Öffnungsverhalten Ablandig nennen

Öffnungsverhalten Ablandig nennen

Öffnungsverhalten Ablandig nennen

Öffnungsverhalten Ablandig nennen

Öffnungsverhalten Ablandig nennen

Öffnungsverhalten Ablandig nennen

Öffnungsverhalten Ablandig nennen

Öffnungsverhalten Ablandig nennen

Öffnungsverhalten Ablandig nennen

Öffnungsverhalten Ablandig nennen

Öffnungsverhalten Ablandig nennen

Öffnungsverhalten Ablandig nennen

DHF GS-01.1479-06

## WINDTECH KALI 27

les'eritt! &gt;&gt; 03 Windte

|                                     |                          |
|-------------------------------------|--------------------------|
| Zertifikatnhaber                    | NORTEC, S.L. -WINDTECH   |
| Herseller                           | NORTEC, S.L. -11111DIECH |
| Klassifizierung                     | 1.2 GH                   |
| V-Schlepp?                          | Ja                       |
| Anzahl Sitze min / Anzahl Sitze max | 1 / 1                    |
| Beschleuniger?                      | Ja                       |
| Trimmer?                            | Nein                     |

|               |                          |                           |
|---------------|--------------------------|---------------------------|
| Verhalten bei | min. fluggewicht (90 Kg) | max. fluggewicht (110 Kg) |
|---------------|--------------------------|---------------------------|

Start 1.2 1.2

|                       |                       |                        |
|-----------------------|-----------------------|------------------------|
| füllverhalten         | gleichmässig, roten   | gleichmässig, solar    |
| Aufziehverhalten      | kommt akriker Piloten | kommt dort ter Piloten |
| Abhebegeschwindigkeit | denmhacheitlich       | durchschneitlich       |
| Starthandling         | einfach               | einfach                |
| Geradeamflug          | 1.2                   | 1.2                    |
| Rolldämpfung          | durchschneitlich      | durchschneitlich       |
| Trudellendenz         | gering                | gering                 |
| Steuernweg            | durchschneitlich      | duahuhulith            |
| Wendigkeit            | durchschneitlich      | durchschneitlich       |

Beidiedi 0.2 1.2

Sackfluggrenze durchschnittlich 60 cm \* 15 cm durchschneitlich 60 cm \* 15 cm

Fullallgrenze durchschneitlich 65 cm \* 110 cm durchschneitlich 65 cm \* 80 Nil

Bremskraftansien hak

Bremskraftansien 1.2 1.2

WMeschlein Meng gering

Öffnungsverhalten selbständig schnell

Einseitiges Einklappen 1.2 1.2

Wegdrehte &lt;90 Grad 90 - 180 Grad

Wegdrehen insgesamt &lt;90 Grad 90 - 150 Grad

Drehgeschwindigkeit keil durchschneitlich gering

Maß, Roll- bzw. Nickwinkel kleiner 45 Grad kleiner 45 Grad

Höhenverlust durchschneitlich gering

Stabilisierung selbständig

Öffnungsverhalten selbständig

Einseitiges Einklappen und Gegen 1.2 1.2

Stabilisierung einfaches Gegenbremsen

Steuernweg durchschneitlich

Steuernweg durchschneitlich

Gegendrehen einlach, keine lndem zum Strömungsabriss einlach, keine lndem zum Strömungsabriss

Öffnungsverhalten selbständig re chn

Öffnungsverhalten selbständig re chn

Öffnungsverhalten selbständig re chn

Öffnungsverhalten selbständig re chn

Öffnungsverhalten selbständig re chn

Öffnungsverhalten selbständig re chn

Öffnungsverhalten selbständig re chn

Öffnungsverhalten selbständig re chn

Öffnungsverhalten selbständig re chn

Öffnungsverhalten selbständig re chn

Öffnungsverhalten selbständig re chn

Öffnungsverhalten selbständig re chn

Öffnungsverhalten selbständig re chn

Öffnungsverhalten selbständig re chn

Öffnungsverhalten selbständig re chn

Öffnungsverhalten selbständig re chn

Öffnungsverhalten selbständig re chn

Öffnungsverhalten selbständig re chn

Öffnungsverhalten selbständig re chn

Öffnungsverhalten selbständig re chn

Öffnungsverhalten selbständig re chn

Öffnungsverhalten selbständig re chn

Öffnungsverhalten selbständig re chn

Öffnungsverhalten selbständig re chn

Öffnungsverhalten selbständig re chn

Öffnungsverhalten selbständig re chn

Öffnungsverhalten selbständig re chn

Öffnungsverhalten selbständig re chn

Öffnungsverhalten selbständig re chn

Öffnungsverhalten selbständig re chn

Öffnungsverhalten selbständig re chn

Öffnungsverhalten selbständig re chn

Öffnungsverhalten selbständig re chn

Öffnungsverhalten selbständig re chn

Öffnungsverhalten selbständig re chn

Öffnungsverhalten selbständig re chn

Öffnungsverhalten selbständig re chn

Öffnungsverhalten selbständig re chn

| GRADIENT ASPEN 2 24               |                         |  |
|-----------------------------------|-------------------------|--|
| Ielbetidd WI 03 Wild idgett 2 21  |                         |  |
| Zertifikatinhaber                 | Turnpoint Fastline GmbH |  |
| Hersteller                        | Gradient s.r.o.         |  |
| Klassifizierung                   | 2 GH                    |  |
| gehlego?                          | Ja                      |  |
| Anzahl Sitze min/Anzahl Sitze mau | 111                     |  |
| Beschleuniger?                    | Ja                      |  |
| Trimmer?                          | Nein                    |  |

| Verhalten bei | min Fluggewicht(10 Kg) | *NL Fluggewichte(85 kg) |
|---------------|------------------------|-------------------------|
| Start         | 1.1                    |                         |

|                       |                          |                          |
|-----------------------|--------------------------|--------------------------|
| füllverhalten         | gleichmässig, rotol      | gleichmässig, solot      |
| Aufzieverhalten       | kommt solot über Piloten | kommt solot eher Piloten |
| Abhebegeschwindigkeit | durchschnittlich         | gering                   |
| Starthandling         | einfach                  | einfach                  |

## Mrele

|              |                  |      |
|--------------|------------------|------|
| Rolldämpfung | durchschnittlich | hoch |
| Kammhandlung | 1-2              | 2    |

|               |                  |                  |
|---------------|------------------|------------------|
| Trudellendenz | gering           | gering           |
| Steuerverg    | durchschnittlich | durchschnittlich |
| Wendigkeit    | hoch             | hoch             |

|                  |                        |                        |
|------------------|------------------------|------------------------|
| Sackfluggrenze   | durchschnittlich 60 cm | durchschnittlich 60 cm |
| Füllallgrenze    | durchschnittlich 65 cm | durchschnittlich 65 cm |
| Brenskralanstieg | hoch                   | hoch                   |

|                   |                     |                       |
|-------------------|---------------------|-----------------------|
| Vorbeschleunigung | gering              | durchschnittlich      |
| Öffnungsverhalten | einseitig verzögert | selbständig verzögert |

|                     |                  |                  |
|---------------------|------------------|------------------|
| Wegdrehen           | 90-180 Grad      | 180-360 Grad     |
| Wegdrehen insgesamt | 90-180 Grad      | 180-360 Grad     |
| Drehgeschwindigkeit | durchschnittlich | durchschnittlich |

|                            |                  |                  |
|----------------------------|------------------|------------------|
| Man. Roll- bzw. Nickwinkel | kleiner 45 Grad  | größer 45 Grad   |
| Höhenverlust               | durchschnittlich | durchschnittlich |
| Stabilisierung             | selbständig      | selbständig      |
| Ödow. verhalten            | selbständig      | selbständig      |

|                       |                                            |                                            |
|-----------------------|--------------------------------------------|--------------------------------------------|
| Einseitig. Einklappen | erst.                                      | 1.2                                        |
| Stabilisierung        | einfaches Gegenbremsen                     | einfaches Gegenbremsen                     |
| Steuerverg            | durchschnittlich                           | durchschnittlich                           |
| Steuerskralanstieg    | hoch                                       | hoch                                       |
| Gegendrehen           | einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss | einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss |

|                              |             |             |
|------------------------------|-------------|-------------|
| Öffnungsverhalten            | selbständig | selbständig |
| mm. Austellung               | 1.2         | 1.2         |
| Trudeln aus Trimm esch       | 1.2         | 1.2         |
| Trudeln aus stat. Kurvenflug | 1.2         | 1.2         |
| Steil spirale                | 1.2         | 1.2         |

|                                     |                       |                           |
|-------------------------------------|-----------------------|---------------------------|
| Einleitung                          | einfach               | einfach                   |
| Trudellendenz                       | gering                | gering                    |
| Anleitung                           | Nachdrehen < 180 Grad | Nachdrehen 180 - 360 Grad |
| Sinkgeschwindigkeit nach 720° (vst) | 10                    | 14                        |
| B-Stall                             | 1                     | 1                         |

|               |                     |                     |
|---------------|---------------------|---------------------|
| Einleitung    | einfach             | einfach             |
| Ausleitung    | selbständig         | selbständig         |
| Ohren anlegen | 1.2                 | 1.2                 |
| Einleitung    | leicht              | leicht              |
| Ausleitung    | selbständig schnell | selbständig schnell |
| Landverhalten | 1.2                 | 1.2                 |

|                                |                   |                       |
|--------------------------------|-------------------|-----------------------|
| Landverhalten                  | einfach           | durchschnittlich      |
| Kontaktes Flak. pen Heichleuni | 2                 | 2                     |
| Verbeschleunigung              | gering            | durchschnittlich      |
| Öffnungsverhalten              | nicht selbständig | selbständig verzögert |

|                                      |               |                  |
|--------------------------------------|---------------|------------------|
| Einseitiges Einklappen (barddeunige) | 2             | 7                |
| Wegdrehen                            | 90 - 180 Grad | 180 - 360 Grad   |
| Wegdrehen insgesamt                  | 90 - 180 Grad | 180 - 360 Grad   |
| Drehgeschwindigkeit                  | hoch          | durchschnittlich |

|                           |                  |                  |
|---------------------------|------------------|------------------|
| Man. Red- bzw. Nickwinkel | kleiner 45 Grad  | größer 45 Grad   |
| Höhenverlust              | durchschnittlich | durchschnittlich |
| Stabilisierung            | selbständig      | selbständig      |
| Öffnungsverhalten         | selbständig      | selbständig      |

|               |                     |                     |
|---------------|---------------------|---------------------|
| Einleitung    | leicht              | leicht              |
| Ausleitung    | selbständig schnell | selbständig schnell |
| Landverhalten | 1.2                 | 1.2                 |

|                                |                   |                       |
|--------------------------------|-------------------|-----------------------|
| Landverhalten                  | einfach           | durchschnittlich      |
| Kontaktes Flak. pen Heichleuni | 2                 | 2                     |
| Verbeschleunigung              | gering            | durchschnittlich      |
| Öffnungsverhalten              | nicht selbständig | selbständig verzögert |

|                                      |               |                  |
|--------------------------------------|---------------|------------------|
| Einseitiges Einklappen (barddeunige) | 2             | 7                |
| Wegdrehen                            | 90 - 180 Grad | 180 - 360 Grad   |
| Wegdrehen insgesamt                  | 90 - 180 Grad | 180 - 360 Grad   |
| Drehgeschwindigkeit                  | hoch          | durchschnittlich |

|                           |                  |                  |
|---------------------------|------------------|------------------|
| Man. Red- bzw. Nickwinkel | kleiner 45 Grad  | größer 45 Grad   |
| Höhenverlust              | durchschnittlich | durchschnittlich |
| Stabilisierung            | selbständig      | selbständig      |
| Öffnungsverhalten         | selbständig      | selbständig      |

|               |                     |                     |
|---------------|---------------------|---------------------|
| Einleitung    | leicht              | leicht              |
| Ausleitung    | selbständig schnell | selbständig schnell |
| Landverhalten | 1.2                 | 1.2                 |

|                                |                   |                       |
|--------------------------------|-------------------|-----------------------|
| Landverhalten                  | einfach           | durchschnittlich      |
| Kontaktes Flak. pen Heichleuni | 2                 | 2                     |
| Verbeschleunigung              | gering            | durchschnittlich      |
| Öffnungsverhalten              | nicht selbständig | selbständig verzögert |

|                                      |               |                  |
|--------------------------------------|---------------|------------------|
| Einseitiges Einklappen (barddeunige) | 2             | 7                |
| Wegdrehen                            | 90 - 180 Grad | 180 - 360 Grad   |
| Wegdrehen insgesamt                  | 90 - 180 Grad | 180 - 360 Grad   |
| Drehgeschwindigkeit                  | hoch          | durchschnittlich |

|                           |                  |                  |
|---------------------------|------------------|------------------|
| Man. Red- bzw. Nickwinkel | kleiner 45 Grad  | größer 45 Grad   |
| Höhenverlust              | durchschnittlich | durchschnittlich |
| Stabilisierung            | selbständig      | selbständig      |
| Öffnungsverhalten         | selbständig      | selbständig      |

|               |                     |                     |
|---------------|---------------------|---------------------|
| Einleitung    | leicht              | leicht              |
| Ausleitung    | selbständig schnell | selbständig schnell |
| Landverhalten | 1.2                 | 1.2                 |

|                                |                   |                       |
|--------------------------------|-------------------|-----------------------|
| Landverhalten                  | einfach           | durchschnittlich      |
| Kontaktes Flak. pen Heichleuni | 2                 | 2                     |
| Verbeschleunigung              | gering            | durchschnittlich      |
| Öffnungsverhalten              | nicht selbständig | selbständig verzögert |

|                                      |               |                  |
|--------------------------------------|---------------|------------------|
| Einseitiges Einklappen (barddeunige) | 2             | 7                |
| Wegdrehen                            | 90 - 180 Grad | 180 - 360 Grad   |
| Wegdrehen insgesamt                  | 90 - 180 Grad | 180 - 360 Grad   |
| Drehgeschwindigkeit                  | hoch          | durchschnittlich |

| GRADIENT ASPEN 2 28                |                         |  |
|------------------------------------|-------------------------|--|
| 03 Gradient Alpen 2 26             |                         |  |
| Zertifikatinhaber                  | Turnpoint Fastline GmbH |  |
| Hersteller                         | Gradient s.u.           |  |
| Klassifizierung                    | 2 GH                    |  |
| chlepp?                            | Ja                      |  |
| Anzahl Sitze min / Anzahl Sitze nm | 111                     |  |
| Beschleuniger?                     | Ja                      |  |
| Trimmer?                           | Nein                    |  |

| Verhalten bei | Fluggewicht(80 Kg) | max. Fluggewicht(100 Kg) |
|---------------|--------------------|--------------------------|
| Start         | 1                  | 1.2                      |

|                       |                           |                           |
|-----------------------|---------------------------|---------------------------|
| füllverhalten         | gleichmässig, sofort      | gleichmässig, sofort      |
| Aalsieh etallen       | kommt sofort über Piloten | kommt sofort über Piloten |
| Abhebegeschwindigkeit | gering                    | durchschnittlich          |
| %ahanille             | einfach                   | durchschnittlich          |
| Geradeausflug         | 1.2                       | 1.2                       |
| Rollend               | hoch                      | durchschnittlich          |
| Kuntenmilling         | 1.1                       | 1.2                       |

|               |                  |                  |
|---------------|------------------|------------------|
| Trudellendenz | gering           | gering           |
| Steuerverg    | durchschnittlich | durchschnittlich |
| Wendigkeit    | hoch             | hoch             |

|                  |                        |                        |
|------------------|------------------------|------------------------|
| Sackfluggrenze   | durchschnittlich 60 cm | durchschnittlich 60 cm |
| Füllallgrenze    | durchschnittlich 65 cm | durchschnittlich 65 cm |
| Brenskralanstieg | hoch                   | hoch                   |

|                   |                     |                       |
|-------------------|---------------------|-----------------------|
| Vorbeschleunigung | gering              | durchschnittlich      |
| Öffnungsverhalten | einseitig verzögert | selbständig verzögert |

|                     |                  |                  |
|---------------------|------------------|------------------|
| Wegdrehen           | 90-180 Grad      | 180-360 Grad     |
| Wegdrehen insgesamt | 90-180 Grad      | 180-360 Grad     |
| Drehgeschwindigkeit | durchschnittlich | durchschnittlich |

|                            |                  |                  |
|----------------------------|------------------|------------------|
| Man. Roll- bzw. Nickwinkel | kleiner 45 Grad  | größer 45 Grad   |
| Höhenverlust               | durchschnittlich | durchschnittlich |
| Stabilisierung             | selbständig      | selbständig      |
| Ödow. verhalten            | selbständig      | selbständig      |

|                       |                                            |                                            |
|-----------------------|--------------------------------------------|--------------------------------------------|
| Einseitig. Einklappen | erst.                                      | 1.2                                        |
| Stabilisierung        | einfaches Gegenbremsen                     | einfaches Gegenbremsen                     |
| Steuerverg            | durchschnittlich                           | durchschnittlich                           |
| Steuerskralanstieg    | hoch                                       | hoch                                       |
| Gegendrehen           | einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss | einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss |

|                              |             |             |
|------------------------------|-------------|-------------|
| Öffnungsverhalten            | selbständig | selbständig |
| mm. Austellung               | 1.2         | 1.2         |
| Trudeln aus Trimm esch       | 1.2         | 1.2         |
| Trudeln aus stat. Kurvenflug | 1.2         | 1.2         |
| Steil spirale                | 1.2         | 1.2         |

|                               |                         |                           |
|-------------------------------|-------------------------|---------------------------|
| Einleitung                    | einfach                 | einfach                   |
| Trudellendenz                 | gering                  | gering                    |
| Anleitung                     | Nachdrehen 180-360 Grad | Nachdrehen 180 - 360 Grad |
| Sinkgeschwindigkeit nach 720° | 12                      | 14                        |
| B-Stall                       | 1                       | 1                         |

|               |                     |                     |
|---------------|---------------------|---------------------|
| Einleitung    | einfach             | einfach             |
| Ausleitung    | selbständig         | selbständig         |
| Ohren anlegen | 1.2                 | 1.2                 |
| Einleitung    | leicht              | leicht              |
| Ausleitung    | selbständig schnell | selbständig schnell |
| Landverhalten | 1.2                 | 1.2                 |

|                                |                   |                       |
|--------------------------------|-------------------|-----------------------|
| Landverhalten                  | einfach           | durchschnittlich      |
| Kontaktes Flak. pen Heichleuni | 2                 | 2                     |
| Verbeschleunigung              | gering            | durchschnittlich      |
| Öffnungsverhalten              | nicht selbständig | selbständig verzögert |

|                                      |               |                  |
|--------------------------------------|---------------|------------------|
| Einseitiges Einklappen (barddeunige) | 2             | 7                |
| Wegdrehen                            | 90 - 180 Grad | 180 - 360 Grad   |
| Wegdrehen insgesamt                  | 90 - 180 Grad | 180 - 360 Grad   |
| Drehgeschwindigkeit                  | hoch          | durchschnittlich |

|                           |                  |                  |
|---------------------------|------------------|------------------|
| Man. Red- bzw. Nickwinkel | kleiner 45 Grad  | größer 45 Grad   |
| Höhenverlust              | durchschnittlich | durchschnittlich |
| Stabilisierung            | selbständig      | selbständig      |
| Öffnungsverhalten         | selbständig      | selbständig      |

|               |                     |                     |
|---------------|---------------------|---------------------|
| Einleitung    | leicht              | leicht              |
| Ausleitung    | selbständig schnell | selbständig schnell |
| Landverhalten | 1.2                 | 1.2                 |

|                                |                   |                       |
|--------------------------------|-------------------|-----------------------|
| Landverhalten                  | einfach           | durchschnittlich      |
| Kontaktes Flak. pen Heichleuni | 2                 | 2                     |
| Verbeschleunigung              | gering            | durchschnittlich      |
| Öffnungsverhalten              | nicht selbständig | selbständig verzögert |

|                                      |               |                  |
|--------------------------------------|---------------|------------------|
| Einseitiges Einklappen (barddeunige) | 2             | 7                |
| Wegdrehen                            | 90 - 180 Grad | 180 - 360 Grad   |
| Wegdrehen insgesamt                  | 90 - 180 Grad | 180 - 360 Grad   |
| Drehgeschwindigkeit                  | hoch          | durchschnittlich |

|                           |                  |                  |
|---------------------------|------------------|------------------|
| Man. Red- bzw. Nickwinkel | kleiner 45 Grad  | größer 45 Grad   |
| Höhenverlust              | durchschnittlich | durchschnittlich |
| Stabilisierung            | selbständig      | selbständig      |
| Öffnungsverhalten         | selbständig      | selbständig      |

|               |                     |                     |
|---------------|---------------------|---------------------|
| Einleitung    | leicht              | leicht              |
| Ausleitung    | selbständig schnell | selbständig schnell |
| Landverhalten | 1.2                 | 1.2                 |

|                                |                   |                       |
|--------------------------------|-------------------|-----------------------|
| Landverhalten                  | einfach           | durchschnittlich      |
| Kontaktes Flak. pen Heichleuni | 2                 | 2                     |
| Verbeschleunigung              | gering            | durchschnittlich      |
| Öffnungsverhalten              | nicht selbständig | selbständig verzögert |

|                                      |               |                  |
|--------------------------------------|---------------|------------------|
| Einseitiges Einklappen (barddeunige) | 2             | 7                |
| Wegdrehen                            | 90 - 180 Grad | 180 - 360 Grad   |
| Wegdrehen insgesamt                  | 90 - 180 Grad | 180 - 360 Grad   |
| Drehgeschwindigkeit                  | hoch          | durchschnittlich |

|                           |                  |                  |
|---------------------------|------------------|------------------|
| Man. Red- bzw. Nickwinkel | kleiner 45 Grad  | größer 45 Grad   |
| Höhenverlust              | durchschnittlich | durchschnittlich |
| Stabilisierung            | selbständig      | selbständig      |
| Öffnungsverhalten         | selbständig      | selbständig      |

|               |                     |                     |
|---------------|---------------------|---------------------|
| Einleitung    | leicht              | leicht              |
| Ausleitung    | selbständig schnell | selbständig schnell |
| Landverhalten | 1.2                 | 1.2                 |

|                                |                   |                       |
|--------------------------------|-------------------|-----------------------|
| Landverhalten                  | einfach           | durchschnittlich      |
| Kontaktes Flak. pen Heichleuni | 2                 | 2                     |
| Verbeschleunigung              | gering            | durchschnittlich      |
| Öffnungsverhalten              | nicht selbständig | selbständig verzögert |

|                                      |               |                  |
|--------------------------------------|---------------|------------------|
| Einseitiges Einklappen (barddeunige) | 2             | 7                |
| Wegdrehen                            | 90 - 180 Grad | 180 - 360 Grad   |
| Wegdrehen insgesamt                  | 90 - 180 Grad | 180 - 360 Grad   |
| Drehgeschwindigkeit                  | hoch          | durchschnittlich |

|                           |                  |                  |
|---------------------------|------------------|------------------|
| Man. Red- bzw. Nickwinkel | kleiner 45 Grad  | größer 45 Grad   |
| Höhenverlust              | durchschnittlich | durchschnittlich |
| Stabilisierung            | selbständig      | selbständig      |
| Öffnungsverhalten         | selbständig      | selbständig      |

|               |                     |                     |
|---------------|---------------------|---------------------|
| Einleitung    | leicht              | leicht              |
| Ausleitung    | selbständig schnell | selbständig schnell |
| Landverhalten | 1.2                 | 1.2                 |

|                                |                   |                       |
|--------------------------------|-------------------|-----------------------|
| Landverhalten                  | einfach           | durchschnittlich      |
| Kontaktes Flak. pen Heichleuni | 2                 | 2                     |
| Verbeschleunigung              | gering            | durchschnittlich      |
| Öffnungsverhalten              | nicht selbständig | selbständig verzögert |

|                                      |               |                  |
|--------------------------------------|---------------|------------------|
| Einseitiges Einklappen (barddeunige) | 2             | 7                |
| Wegdrehen                            | 90 - 180 Grad | 180 - 360 Grad   |
| Wegdrehen insgesamt                  | 90 - 180 Grad | 180 - 360 Grad   |
| Drehgeschwindigkeit                  | hoch          | durchschnittlich |

| GRADIENT ASPEN 2 28                |                         |  |
|------------------------------------|-------------------------|--|
| Testbericht Mn? 28                 |                         |  |
| Zertifizierter                     | Turnpoint Fastline GmbH |  |
| Hersteller                         | Gradient s.r.o.         |  |
| Klassifizierung                    | 2 GH                    |  |
| bV-Schlepp?                        | Ja                      |  |
| Anzahl Sitze min 'Anzahl Sitze max | 111                     |  |
| Beschleuniger?                     | Ja                      |  |
| Trimmer?                           | Nein                    |  |

| Verhalten bei | min. Fluggewicht(90 Kg) | nur. Fluggewicht(115 Kg) |
|---------------|-------------------------|--------------------------|
| Start         | 1.2                     |                          |

|                       |                           |                           |
|-----------------------|---------------------------|---------------------------|
| füllverhalten         | gleichmässig, sofort      | gleichmässig, sofort      |
| Aufzieverhalten       | kommt sofort über Piloten | kommt sofort über Piloten |
| Abhebegeschwindigkeit | durchschnittlich          | gering                    |
| Starllanein           | durchschnittlich          | einfach                   |
| Geradeausflug         | 1.1                       | 1.2                       |
| Rollend               | durchschnittlich          | hoch                      |
| Kuntenhaediet         | 2                         | 1.2                       |

|               |                  |                  |
|---------------|------------------|------------------|
| Trudellendenz | durchschnittlich | gering           |
| Steuerverg    | durchschnittlich | durchschnittlich |
| Wendigkeit    | hoch             | hoch             |

|                  |                        |                        |
|------------------|------------------------|------------------------|
| Sackfluggrenze   | durchschnittlich 60 cm | durchschnittlich 60 cm |
| Füllallgrenze    | durchschnittlich 65 cm | durchschnittlich 65 cm |
| Brenskralanstieg | hoch                   | hoch                   |

|                   |                     |                       |
|-------------------|---------------------|-----------------------|
| Vorbeschleunigung | gering              | durchschnittlich      |
| Öffnungsverhalten | einseitig verzögert | selbständig verzögert |

|                     |                  |                  |
|---------------------|------------------|------------------|
| Wegdrehen           | 90-180 Grad      | 180-360 Grad     |
| Wegdrehen insgesamt | 90-180 Grad      | 180-360 Grad     |
| Drehgeschwindigkeit | durchschnittlich | durchschnittlich |

|                            |                  |                  |
|----------------------------|------------------|------------------|
| Man. Roll- bzw. Nickwinkel | kleiner 45 Grad  | größer 45 Grad   |
| Höhenverlust               | durchschnittlich | durchschnittlich |
| Stabilisierung             | selbständig      | selbständig      |
| Ödow. verhalten            | selbständig      | selbständig      |

|                       |                                            |                                            |
|-----------------------|--------------------------------------------|--------------------------------------------|
| Einseitig. Einklappen | erst.                                      | 1.2                                        |
| Stabilisierung        | einfaches Gegenbremsen                     | einfaches Gegenbremsen                     |
| Steuerverg            | durchschnittlich                           | durchschnittlich                           |
| Steuerskralanstieg    | hoch                                       | hoch                                       |
| Gegendrehen           | einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss | einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss |

|                              |             |             |
|------------------------------|-------------|-------------|
| Öffnungsverhalten            | selbständig | selbständig |
| mm. Austellung               | 1.2         | 1.2         |
| Trudeln aus Trimm esch       | 1.2         | 1.2         |
| Trudeln aus stat. Kurvenflug | 1.1         | 1.2         |
| Steil spirale                | 1.2         | 1.2         |

|                                   |                           |                           |
|-----------------------------------|---------------------------|---------------------------|
| Einleitung                        | einfach                   | einfach                   |
| Trudellendenz                     | gering                    | gering                    |
| Anleitung                         | Nachdrehen 183 - 360 Grad | Nachdrehen 180 - 360 Grad |
| Sinkgeschwindigkeit nach 120 list | 12                        | 14                        |
| B-Stall                           | 1.2                       | 1.2                       |

|               |                     |                     |
|---------------|---------------------|---------------------|
| Einleitung    | einfach             | einfach             |
| Ausleitung    | selbständig         | selbständig         |
| Ohren anlegen | 1.2                 | 1.2                 |
| Einleitung    | leicht              | leicht              |
| Ausleitung    | selbständig schnell | selbständig schnell |
| Landverhalten | 1.2                 | 1.2                 |

|               |         |
|---------------|---------|
| Landverhalten | einfach |
|---------------|---------|

DHV GS-01-1483-06



## GRADIENT ASPEN 2 36

DR 1.5 Ömdiel Asgen 2 10

|                                     |                         |
|-------------------------------------|-------------------------|
| Zertifikalinhaber                   | Turnpoint fastlive GmbH |
| Hersteller                          | Gradient s.r.o.         |
| Klassifizierung                     | 2 GH                    |
| W-Schlepp?                          | Ja                      |
| Anzahl Sitze min / Anzahl Sitze max | 1 / 1                   |
| Beschleuniger?                      | Ja                      |
| Trimmer?                            | Nein                    |

|               |                           |                           |
|---------------|---------------------------|---------------------------|
| Verhalten bei | min. fluggewicht (105 Kg) | max. fluggewicht (130 Kg) |
|---------------|---------------------------|---------------------------|

|       |   |     |
|-------|---|-----|
| Start | 1 | 1,2 |
|-------|---|-----|

|                 |                          |                      |
|-----------------|--------------------------|----------------------|
| Füllverhalten   | gleichmässig, sofort     | gleichmässig, sofort |
| Aufziehrhythmus | kommt ziert Eber Piloten | überschress, muss    |

|                        |       |                 |
|------------------------|-------|-----------------|
| Ablebegeeschwindigkeit | gedog | derchschinnlich |
|------------------------|-------|-----------------|

|               |         |                 |
|---------------|---------|-----------------|
| Starthandling | einfach | derthschinnlich |
|---------------|---------|-----------------|

|             |     |   |
|-------------|-----|---|
| Geradenosti | 1,2 | 2 |
|-------------|-----|---|

|            |      |                |
|------------|------|----------------|
| Roll eläng | heda | dunhschinnlich |
|------------|------|----------------|

|                |     |     |
|----------------|-----|-----|
| Kurvenhandlung | 1,2 | 1,2 |
|----------------|-----|-----|

|            |        |        |
|------------|--------|--------|
| Trudeldern | gering | gering |
|------------|--------|--------|

|         |                 |                |
|---------|-----------------|----------------|
| Steuweg | durchschinnlich | druhschinnlich |
|---------|-----------------|----------------|

|            |      |     |
|------------|------|-----|
| Wendigkeit | hoch | heb |
|------------|------|-----|

|                      |     |   |
|----------------------|-----|---|
| Beiseiliges Öhrelehm | 1,2 | 2 |
|----------------------|-----|---|

|                |                             |           |
|----------------|-----------------------------|-----------|
| Sacktruggrenze | durchschinnlich 60 sm-75 cm | rüh<60 cm |
|----------------|-----------------------------|-----------|

|                |                             |            |
|----------------|-----------------------------|------------|
| fulsk Har ante | durchschinnlich 65 cm-80 cm | früh<65 cm |
|----------------|-----------------------------|------------|

|                  |      |      |
|------------------|------|------|
| Breinskrallanleg | hoch | hoch |
|------------------|------|------|

|                |     |     |
|----------------|-----|-----|
| Frontales Link | 1,2 | 1,2 |
|----------------|-----|-----|

|                   |        |        |
|-------------------|--------|--------|
| Vorbeschleunigung | gering | gering |
|-------------------|--------|--------|

|                   |                |                    |
|-------------------|----------------|--------------------|
| Öffnungsverhalten | 19bsi eg ereil | selbstend & sofrei |
|-------------------|----------------|--------------------|

|                    |     |     |
|--------------------|-----|-----|
| [muffiges hnkla p] | 1,2 | 1,2 |
|--------------------|-----|-----|

|           |              |          |
|-----------|--------------|----------|
| Wegdrehen | 90 -184 Grad | <90 Grad |
|-----------|--------------|----------|

|                     |               |          |
|---------------------|---------------|----------|
| Wegdrehen insgesamt | 180 -360 Grad | <90 Grad |
|---------------------|---------------|----------|

|                     |        |        |
|---------------------|--------|--------|
| Öhregeschwindigkeit | gering | gering |
|---------------------|--------|--------|

|                           |                   |                  |
|---------------------------|-------------------|------------------|
| blau Erik bzw. Hickwinkel | mit Verlangsamung | mü Verlangsamung |
|---------------------------|-------------------|------------------|

|              |                |                 |
|--------------|----------------|-----------------|
| Höhenverlust | größer 45 Grad | kleiner 45 Grad |
|--------------|----------------|-----------------|

|                |                 |        |
|----------------|-----------------|--------|
| Stabilisierung | durchschinnlich | gering |
|----------------|-----------------|--------|

|                   |             |             |
|-------------------|-------------|-------------|
| Öffnungsverhalten | selbständig | selbständig |
|-------------------|-------------|-------------|

|                   |           |           |
|-------------------|-----------|-----------|
| Öffnungsverhalten | salb endi | selbsendi |
|-------------------|-----------|-----------|

|                    |             |     |
|--------------------|-------------|-----|
| Einseitiges Einklo | und Gegend, | 1,2 |
|--------------------|-------------|-----|

|                |                        |                      |
|----------------|------------------------|----------------------|
| Stabilisierung | ernlicher Gegenbremsen | einfaches Gegartesen |
|----------------|------------------------|----------------------|

|         |                |        |
|---------|----------------|--------|
| Steuweg | dumtschritlich | gering |
|---------|----------------|--------|

|                    |      |      |
|--------------------|------|------|
| Steuerrakraftanlee | hoch | hoch |
|--------------------|------|------|

|             |                            |                           |
|-------------|----------------------------|---------------------------|
| Gegendrehen | niulach, keine Tendenz zur | einlach, keine Lenden zum |
|-------------|----------------------------|---------------------------|

|                   |                 |                 |
|-------------------|-----------------|-----------------|
| Öffnungsverhalten | Strömungsabriss | Strömungsabriss |
|-------------------|-----------------|-----------------|

|                   |                   |                     |
|-------------------|-------------------|---------------------|
| Öffnungsverhalten | Abständig schnell | selbsigredi schnell |
|-------------------|-------------------|---------------------|

|                           |     |     |
|---------------------------|-----|-----|
| Irudein raus Trimmgeschw. | 1,2 | 1,7 |
|---------------------------|-----|-----|

|                          |     |     |
|--------------------------|-----|-----|
| Trudeln aus zi Klimsding | 1,2 | 1,2 |
|--------------------------|-----|-----|

|             |   |     |
|-------------|---|-----|
| Si²ns_fiele | 2 | 1,2 |
|-------------|---|-----|

|            |        |                 |
|------------|--------|-----------------|
| Einleitung | einkrh | durchschinnlich |
|------------|--------|-----------------|

|            |        |        |
|------------|--------|--------|
| Trudeldern | gering | gering |
|------------|--------|--------|

|            |                         |                          |
|------------|-------------------------|--------------------------|
| Ausleitung | Hachdrehen 180 369 Grad | liffachdrehen < 109 Grad |
|------------|-------------------------|--------------------------|

|                                 |    |    |
|---------------------------------|----|----|
| Sinknes heldekeil nach 228 °ies | 12 | 14 |
|---------------------------------|----|----|

|            |         |         |
|------------|---------|---------|
| Einleitung | einfach | einfach |
|------------|---------|---------|

|            |             |             |
|------------|-------------|-------------|
| Ausleitung | selbständig | selbständig |
|------------|-------------|-------------|

|                   |     |     |
|-------------------|-----|-----|
| Öffnungsverhalten | 1,2 | 1,2 |
|-------------------|-----|-----|

|            |         |         |
|------------|---------|---------|
| Einleitung | einfach | einfach |
|------------|---------|---------|

|            |          |             |
|------------|----------|-------------|
| Ausleitung | lebendig | selbständig |
|------------|----------|-------------|

|                   |     |     |
|-------------------|-----|-----|
| Öffnungsverhalten | 1,2 | 1,2 |
|-------------------|-----|-----|

|            |         |         |
|------------|---------|---------|
| Einleitung | einfach | einfach |
|------------|---------|---------|

|            |             |             |
|------------|-------------|-------------|
| Ausleitung | selbständig | selbständig |
|------------|-------------|-------------|

|                   |     |     |
|-------------------|-----|-----|
| Öffnungsverhalten | 1,2 | 1,2 |
|-------------------|-----|-----|

|            |         |         |
|------------|---------|---------|
| Einleitung | einfach | einfach |
|------------|---------|---------|

|            |             |             |
|------------|-------------|-------------|
| Ausleitung | selbständig | selbständig |
|------------|-------------|-------------|

|                   |     |     |
|-------------------|-----|-----|
| Öffnungsverhalten | 1,2 | 1,2 |
|-------------------|-----|-----|

|            |         |         |
|------------|---------|---------|
| Einleitung | einfach | einfach |
|------------|---------|---------|

|            |             |             |
|------------|-------------|-------------|
| Ausleitung | selbständig | selbständig |
|------------|-------------|-------------|

|                   |     |     |
|-------------------|-----|-----|
| Öffnungsverhalten | 1,2 | 1,2 |
|-------------------|-----|-----|

|            |         |         |
|------------|---------|---------|
| Einleitung | einfach | einfach |
|------------|---------|---------|

|            |             |             |
|------------|-------------|-------------|
| Ausleitung | selbständig | selbständig |
|------------|-------------|-------------|

|                   |     |     |
|-------------------|-----|-----|
| Öffnungsverhalten | 1,2 | 1,2 |
|-------------------|-----|-----|

|            |         |         |
|------------|---------|---------|
| Einleitung | einfach | einfach |
|------------|---------|---------|

|            |             |             |
|------------|-------------|-------------|
| Ausleitung | selbständig | selbständig |
|------------|-------------|-------------|

|                   |     |     |
|-------------------|-----|-----|
| Öffnungsverhalten | 1,2 | 1,2 |
|-------------------|-----|-----|

|            |         |         |
|------------|---------|---------|
| Einleitung | einfach | einfach |
|------------|---------|---------|

DHV GS-01-1484-06

## GRADIENT BRIGHT 3 28

Taget DIN 03 Wade 3 26

|                                     |                         |
|-------------------------------------|-------------------------|
| Zertifikalinhaber                   | Turnpoint fastlive GmbH |
| Hersteller                          | Gradient                |
| Klassifizierung                     | 1 GH                    |
| V-Schlepp?                          | Ja                      |
| Anzahl Sitze min / Anzahl Sitze max | 1 / 1                   |
| Beschleuniger?                      | Ja                      |
| Trimmer?                            | Nein                    |

|               |                          |                          |
|---------------|--------------------------|--------------------------|
| Verhalten bei | min. fluggewicht (75 Kg) | max. fluggewicht (95 Kg) |
|---------------|--------------------------|--------------------------|

|       |   |   |
|-------|---|---|
| Start | 1 | 1 |
|-------|---|---|

|                 |                       |                       |
|-----------------|-----------------------|-----------------------|
| Füllverhalten   | gleichmässig, sofort  | gleichmässig, Wen     |
| Aufziehrhythmus | ha sofrei Ober Filmen | kommt mief übe Pflgen |

|                        |                 |                  |
|------------------------|-----------------|------------------|
| Ablebegeeschwindigkeit | durchschinnlich | dulh²szl röglich |
|------------------------|-----------------|------------------|

|               |         |         |
|---------------|---------|---------|
| Starthandling | einfach | einfach |
|---------------|---------|---------|

|              |   |   |
|--------------|---|---|
| Geradausflug | 1 | 1 |
|--------------|---|---|

|             |                |            |
|-------------|----------------|------------|
| Rollendring | dumtschinnlich | darchschnl |
|-------------|----------------|------------|

|                |   |   |
|----------------|---|---|
| Kurvenhandlung | 1 | 1 |
|----------------|---|---|

|                |                 |                 |
|----------------|-----------------|-----------------|
| Irredeltendeal | nicht vorhanden | nicht vorhanden |
|----------------|-----------------|-----------------|

|         |      |      |
|---------|------|------|
| Steuweg | hoch | hoch |
|---------|------|------|

|            |      |                 |
|------------|------|-----------------|
| Wendigkeit | hoch | durthschinnlich |
|------------|------|-----------------|

|                        |   |   |
|------------------------|---|---|
| Beidselli el ruckschon | 1 | 1 |
|------------------------|---|---|

|                |            |             |
|----------------|------------|-------------|
| Sackfluggrenze | sal >15 um | sohl >75 cm |
|----------------|------------|-------------|

|                 |         |             |
|-----------------|---------|-------------|
| Folietallgreoze | o 89 ne | spAl >90 cm |
|-----------------|---------|-------------|

|                  |      |      |
|------------------|------|------|
| Brerentflagslieg | hoch | hach |
|------------------|------|------|

|                |   |   |
|----------------|---|---|
| Frontales Link | 1 | 1 |
|----------------|---|---|

|                   |        |        |
|-------------------|--------|--------|
| Vorbeschleunigung | gering | gering |
|-------------------|--------|--------|

|                   |             |             |
|-------------------|-------------|-------------|
| Öffnungsverhalten | selbständig | selbständig |
|-------------------|-------------|-------------|

|                    |   |   |
|--------------------|---|---|
| Einseitiges Einklo | 1 | 1 |
|--------------------|---|---|

|           |          |          |
|-----------|----------|----------|
| Wegdrehen | <90 Grad | <90 Grad |
|-----------|----------|----------|

|                     |          |          |
|---------------------|----------|----------|
| Wegdrehen insgesamt | <90 Grad | <90 Grad |
|---------------------|----------|----------|

|                     |        |        |
|---------------------|--------|--------|
| Drehgeschwindigkeit | gering | gering |
|---------------------|--------|--------|

|                            |                 |                |
|----------------------------|-----------------|----------------|
| hier, Roll bzw. Hiebwinkel | kleiner 45 Grad | kreier 45 Grad |
|----------------------------|-----------------|----------------|

|              |        |        |
|--------------|--------|--------|
| Höhenverlust | gering | gering |
|--------------|--------|--------|

|                |             |             |
|----------------|-------------|-------------|
| Stabilisierung | selbständig | selbständig |
|----------------|-------------|-------------|

|                   |             |             |
|-------------------|-------------|-------------|
| Öffnungsverhalten | selbständig | selbständig |
|-------------------|-------------|-------------|

|                    |   |   |
|--------------------|---|---|
| Einseitiges Einklo | 1 | 1 |
|--------------------|---|---|

|                |                        |                        |
|----------------|------------------------|------------------------|
| Stabilisierung | einfaches Gegenbremsen | einfaches Gegenbremsen |
|----------------|------------------------|------------------------|

|         |      |      |
|---------|------|------|
| Steuweg | hoch | hoch |
|---------|------|------|

|                    |      |      |
|--------------------|------|------|
| Steuerrakraftanlee | hoch | hoch |
|--------------------|------|------|

|             |                           |                           |
|-------------|---------------------------|---------------------------|
| Gegendrehen | einfach, keine Lenden zum | einfach, keine Lenden zum |
|-------------|---------------------------|---------------------------|

|                   |             |             |
|-------------------|-------------|-------------|
| Öffnungsverhalten | selbständig | selbständig |
|-------------------|-------------|-------------|

|                   |             |             |
|-------------------|-------------|-------------|
| Öffnungsverhalten | selbständig | selbständig |
|-------------------|-------------|-------------|

|                   |             |             |
|-------------------|-------------|-------------|
| Öffnungsverhalten | selbständig | selbständig |
|-------------------|-------------|-------------|

|                   |             |             |
|-------------------|-------------|-------------|
| Öffnungsverhalten | selbständig | selbständig |
|-------------------|-------------|-------------|

|                   |             |             |
|-------------------|-------------|-------------|
| Öffnungsverhalten | selbständig | selbständig |
|-------------------|-------------|-------------|

|                   |             |             |
|-------------------|-------------|-------------|
| Öffnungsverhalten | selbständig | selbständig |
|-------------------|-------------|-------------|

|                   |             |             |
|-------------------|-------------|-------------|
| Öffnungsverhalten | selbständig | selbständig |
|-------------------|-------------|-------------|

|                   |             |             |
|-------------------|-------------|-------------|
| Öffnungsverhalten | selbständig | selbständig |
|-------------------|-------------|-------------|

|                   |             |             |
|-------------------|-------------|-------------|
| Öffnungsverhalten | selbständig | selbständig |
|-------------------|-------------|-------------|

|                   |             |             |
|-------------------|-------------|-------------|
| Öffnungsverhalten | selbständig | selbständig |
|-------------------|-------------|-------------|

|                   |             |             |
|-------------------|-------------|-------------|
| Öffnungsverhalten | selbständig | selbständig |
|-------------------|-------------|-------------|

|                   |             |             |
|-------------------|-------------|-------------|
| Öffnungsverhalten | selbständig | selbständig |
|-------------------|-------------|-------------|

|                   |             |             |
|-------------------|-------------|-------------|
| Öffnungsverhalten | selbständig | selbständig |
|-------------------|-------------|-------------|

|                   |             |             |
|-------------------|-------------|-------------|
| Öffnungsverhalten | selbständig | selbständig |
|-------------------|-------------|-------------|

|                   |             |             |
|-------------------|-------------|-------------|
| Öffnungsverhalten | selbständig | selbständig |
|-------------------|-------------|-------------|

|                   |             |             |
|-------------------|-------------|-------------|
| Öffnungsverhalten | selbständig | selbständig |
|-------------------|-------------|-------------|

|                   |             |             |
|-------------------|-------------|-------------|
| Öffnungsverhalten | selbständig | selbständig |
|-------------------|-------------|-------------|

|                   |             |             |
|-------------------|-------------|-------------|
| Öffnungsverhalten | selbständig | selbständig |
|-------------------|-------------|-------------|

|                   |             |             |
|-------------------|-------------|-------------|
| Öffnungsverhalten | selbständig | selbständig |
|-------------------|-------------|-------------|

|                   |             |             |
|-------------------|-------------|-------------|
| Öffnungsverhalten | selbständig | selbständig |
|-------------------|-------------|-------------|

|                   |             |             |
|-------------------|-------------|-------------|
| Öffnungsverhalten | selbständig | selbständig |
|-------------------|-------------|-------------|

|                   |             |             |
|-------------------|-------------|-------------|
| Öffnungsverhalten | selbständig | selbständig |
|-------------------|-------------|-------------|

|                   |             |             |
|-------------------|-------------|-------------|
| Öffnungsverhalten | selbständig | selbständig |
|-------------------|-------------|-------------|

|                   |             |             |
|-------------------|-------------|-------------|
| Öffnungsverhalten | selbständig | selbständig |
|-------------------|-------------|-------------|

|                   |             |             |
|-------------------|-------------|-------------|
| Öffnungsverhalten | selbständig | selbständig |
|-------------------|-------------|-------------|

|                   |             |             |
|-------------------|-------------|-------------|
| Öffnungsverhalten | selbständig | selbständig |
|-------------------|-------------|-------------|

|                   |             |             |
|-------------------|-------------|-------------|
| Öffnungsverhalten | selbständig | selbständig |
|-------------------|-------------|-------------|

|                   |             |             |
|-------------------|-------------|-------------|
| Öffnungsverhalten | selbständig | selbständig |
|-------------------|-------------|-------------|

|                   |             |             |
|-------------------|-------------|-------------|
| Öffnungsverhalten | selbständig | selbständig |
|-------------------|-------------|-------------|

|                   |             |             |
|-------------------|-------------|-------------|
| Öffnungsverhalten | selbständig | selbständig |
|-------------------|-------------|-------------|

|                   |             |             |
|-------------------|-------------|-------------|
| Öffnungsverhalten | selbständig | selbständig |
|-------------------|-------------|-------------|

|                   |             |             |
|-------------------|-------------|-------------|
| Öffnungsverhalten | selbständig | selbständig |
|-------------------|-------------|-------------|

DHV GS-01-1485-06



## GRADIENT BRIGHT 3 28

Indere OHO 03 Gredienbright 3 28

|                                     |                         |
|-------------------------------------|-------------------------|
| Zertifikalinhaber                   | Turnpoint Fastline GmbH |
| Hersteller                          | Gradient s.u.           |
| Klassifizierung                     | 1 GH                    |
| W-Schlepp?                          | Ja                      |
| Anzahl Sitze min / Anzahl Sitze max | 111                     |
| Beschleuniger?                      | Ja                      |
| Trimmer?                            | Nein                    |

|               |                          |                           |
|---------------|--------------------------|---------------------------|
| Verhalten bei | min. Fluggewicht (90 Kg) | max. fluggewicht (110 Kg) |
|---------------|--------------------------|---------------------------|

|       |   |   |
|-------|---|---|
| Start | 1 | 1 |
|-------|---|---|

|                 |                          |                          |
|-----------------|--------------------------|--------------------------|
| Füllverhalten   | gleichmässig, sofort     | gleichmässig, solar      |
| Aufziehrhythmus | kommt soler Ober Piloten | kommt ziert eher Piloten |

|                        |                 |                 |
|------------------------|-----------------|-----------------|
| Ablebegeeschwindigkeit | durchschinnlich | derthschinnlich |
|------------------------|-----------------|-----------------|

|               |         |         |
|---------------|---------|---------|
| Starthandling | einfach | einfach |
|---------------|---------|---------|

|              |   |   |
|--------------|---|---|
| Geradausflug | 1 | 1 |
|--------------|---|---|

|             |                |            |
|-------------|----------------|------------|
| Rollendring | dumtschinnlich | darchschnl |
|-------------|----------------|------------|

|                |   |   |
|----------------|---|---|
| Kurvenhandlung | 1 | 1 |
|----------------|---|---|

|                |                 |                 |
|----------------|-----------------|-----------------|
| Irredeltendeal | nicht vorhanden | nirle vorhanden |
|----------------|-----------------|-----------------|

|         |      |      |
|---------|------|------|
| Steuweg | Nach | hoch |
|---------|------|------|

|            |                 |          |
|------------|-----------------|----------|
| Wendigkeit | durchschinnlich | kürthida |
|------------|-----------------|----------|

|                        |   |   |
|------------------------|---|---|
| Beidselli el ruckschon | 1 | 1 |
|------------------------|---|---|

|                |              |            |
|----------------|--------------|------------|
| Sacktruggrenze | spul> 75zig, | 1pV >13 um |
|----------------|--------------|------------|

|                 |             |             |
|-----------------|-------------|-------------|
| Folietallgreoze | spei >80 an | spar> 90 cm |
|-----------------|-------------|-------------|

|                 |      |      |
|-----------------|------|------|
| Brerskrallanleg | hoch | hoch |
|-----------------|------|------|

|                |   |   |
|----------------|---|---|
| Frontales Link | 1 | 1 |
|----------------|---|---|

|                   |        |        |
|-------------------|--------|--------|
| Vorbeschleunigung | gering | gering |
|-------------------|--------|--------|

|                   |             |             |
|-------------------|-------------|-------------|
| Öffnungsverhalten | selbständig | selbständig |
|-------------------|-------------|-------------|

|                    |   |   |
|--------------------|---|---|
| Einseitiges Einklo | 1 | 1 |
|--------------------|---|---|

|           |          |          |
|-----------|----------|----------|
| Wegdrehen | <93 Grad | <90 Grad |
|-----------|----------|----------|

|                     |          |          |
|---------------------|----------|----------|
| Wegdrehen insgesamt | <90 Grad | <92 Grad |
|---------------------|----------|----------|

|                     |        |        |
|---------------------|--------|--------|
| Drehgeschwindigkeit | gering | gering |
|---------------------|--------|--------|

|                            |                 |                 |
|----------------------------|-----------------|-----------------|
| hier, Roll bzw. Hickwinkel | kleiner 05 Grad | kleiner 09 Grad |
|----------------------------|-----------------|-----------------|

|              |        |        |
|--------------|--------|--------|
| Höhenverlust | gering | gering |
|--------------|--------|--------|

|                |             |             |
|----------------|-------------|-------------|
| Stabilisierung | selbständig | selbständig |
|----------------|-------------|-------------|

|                   |             |             |
|-------------------|-------------|-------------|
| Öffnungsverhalten | selbständig | selbständig |
|-------------------|-------------|-------------|

|                    |   |   |
|--------------------|---|---|
| Einseitiges Einklo | 1 | 1 |
|--------------------|---|---|

|                |                        |                        |
|----------------|------------------------|------------------------|
| Stabilisierung | einfaches Gegenbremsen | einfaches Gegenbremsen |
|----------------|------------------------|------------------------|

|         |                 |      |
|---------|-----------------|------|
| Steuweg | durchschinnlich | hoch |
|---------|-----------------|------|

|                    |      |      |
|--------------------|------|------|
| Steuerrakraftanlee | hoch | hoch |
|--------------------|------|------|

|             |                            |                          |
|-------------|----------------------------|--------------------------|
| Gegendrehen | einfach, keine Tendenz zur | einfach, keine Talku zum |
|-------------|----------------------------|--------------------------|

|                   |             |             |
|-------------------|-------------|-------------|
| Öffnungsverhalten | selbständig | selbständig |
|-------------------|-------------|-------------|

|                   |             |             |
|-------------------|-------------|-------------|
| Öffnungsverhalten | selbständig | selbständig |
|-------------------|-------------|-------------|

|                   |             |             |
|-------------------|-------------|-------------|
| Öffnungsverhalten | selbständig | selbständig |
|-------------------|-------------|-------------|

|                   |             |             |
|-------------------|-------------|-------------|
| Öffnungsverhalten | selbständig | selbständig |
|-------------------|-------------|-------------|

|  |
|--|
|  |
|--|

DHV GS-01-1486-06



## GRADIENT BRIGHT 3 30

Testbericht DHV 03 Gradient Bright 3 30

|                                     |                    |
|-------------------------------------|--------------------|
| lertifikatgeber                     | TJmpird Tanne GmbH |
| Hersteller                          | Gradient s.u.      |
| Klassifizierung                     | 1 GH               |
| W-Schlepp?                          | Je                 |
| Anzahl Sitze min / Anzahl Sitze mau | 111                |
| Beschleuniger?                      | Je                 |
| Trimmer?                            | Nein               |

| Verhalten bei | min. Fluggewicht(100 Kg) | max. Fluggewicht(130) |
|---------------|--------------------------|-----------------------|
|---------------|--------------------------|-----------------------|

## Start

|                     |                         |                           |
|---------------------|-------------------------|---------------------------|
| Füllverhalten       | gleichmäßig, sehr       | gleichmäßig, sofort       |
| Aufziehhaltungen    | kommt mehr über Piloten | kommt sofort über Piloten |
| Abhegeschwindigkeit | durchschnittlich        | durchschnittlich          |
| Starthandlung       | einfach                 | einfach                   |

|              |                  |                  |
|--------------|------------------|------------------|
| Relldämpfung | durchschnittlich | durchschnittlich |
|--------------|------------------|------------------|

## Kundenhandlung

|              |                 |                |
|--------------|-----------------|----------------|
| Trudellenden | nicht vorhanden | Mehl vorhanden |
| Steuernweg   | hoch            | hoch           |
| WV Kell      |                 |                |

|                  |              |              |
|------------------|--------------|--------------|
| Saddluggrenze    | spät > 15 cm | spät > 15 cm |
| fullstallgrenze  | spar > 90 cm | spät > Num   |
| Bremskrallansieg | hoch         | hoch         |

## frontales Elwappen

|                   |                     |                     |
|-------------------|---------------------|---------------------|
| Vorbeschleunigung | gering              | gering              |
| Ölumen verballen  | selbständig schnell | selbständig schnell |

## Einseitiges Fink

|                     |           |           |
|---------------------|-----------|-----------|
| Wegdrehen           | < 90 Grad | < 90 Grad |
| Wegdrehen insgesamt | < 90 Grad | < 90 Grad |
| Drehgeschwindigkeit | gering    | gering    |

|                         |                 |                 |
|-------------------------|-----------------|-----------------|
| Hm Roll bzw. Nickwinkel | kleiner 95 Grad | kleiner 15 Grad |
|-------------------------|-----------------|-----------------|

|                   |                     |             |
|-------------------|---------------------|-------------|
| Höhenverlust      | gering              | gering      |
| Stabilisierung    | selbständig         | selbständig |
| Ölönungsverhalten | selbständig schnell | selbständig |

## Einseitiges Fink

|                    |                                            |                                            |
|--------------------|--------------------------------------------|--------------------------------------------|
| Stabilisierung     | einfaches Gegenbremsen                     | einfaches Gegenbremsen                     |
| Steuernweg         | hoch                                       | durchschnittlich                           |
| Steuerskrallansieg | hoch                                       | hoch                                       |
| Gegendrehen        | einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss | einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss |

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

## Einseitiges Fink

|                          |  |  |
|--------------------------|--|--|
| Trudeln ans Trimmgeschw. |  |  |
|--------------------------|--|--|

## Treilein

|                |  |  |
|----------------|--|--|
| Stellungsigele |  |  |
|----------------|--|--|

|                                   |                |                       |
|-----------------------------------|----------------|-----------------------|
| Einleitung                        | einfach        | einfach               |
| hudehendenn                       | Mehl vorhanden | nicht vorhanden       |
| Ausleitung                        | selbständig    | Nachdrehen < 180 Grad |
| Sinkgeschwindigkeit nach 120 "im" | 10             | 12                    |

|            |             |             |
|------------|-------------|-------------|
| Einleitung | einfach     | einfach     |
| Ausleitung | selbständig | selbständig |

## Olm

|            |                     |                     |
|------------|---------------------|---------------------|
| Einleitung | leicht              |                     |
| Ausleitung | selbständig schnell | selbständig schnell |

## Landung

|                 |         |         |
|-----------------|---------|---------|
| tanderverhalten | einfach | einfach |
|-----------------|---------|---------|

## Frontales Elwappen(beschleunigt)

|                   |                     |                     |
|-------------------|---------------------|---------------------|
| Vorbeschleunigung | gering              | gering              |
| Öffnungsverhalten | selbständig schnell | selbständig schnell |

## Einseitiges Fink

|                     |           |           |
|---------------------|-----------|-----------|
| Wegdrehen           | < 90 Grad | 90 Grad   |
| Wegdrehen insgesamt | < 90 Grad | < 90 Grad |
| Drehgeschwindigkeit | gering    | gering    |

|                            |                 |                 |
|----------------------------|-----------------|-----------------|
| Mail Roll- bzw. Nickwinkel | kleiner 45 Grad | kleiner 15 Grad |
|----------------------------|-----------------|-----------------|

|                   |                  |                  |
|-------------------|------------------|------------------|
| Höhenverlust      | gering           | durchschnittlich |
| Stabilisierung    | selbständig      | selbständig      |
| Öffnungsverhalten | ablandig schnell | relativ meig     |

## Ohren anlegen, beschleunigt

|            |                     |                     |
|------------|---------------------|---------------------|
| Einleitung | leicht              | leicht              |
| Ausleitung | selbständig schnell | selbständig schnell |

## Eigenschaften des Silbertalers

DHV G5.01-1487-06



## GIN BOOMERANG SPORT M

Iedbedd DHV 03 Gin Boomrang Sport

|                                     |                 |
|-------------------------------------|-----------------|
| lertifikatgeber                     | Gin Guten Inc.  |
| Hersteller                          | Gin Gilden Inc. |
| Klassifizierung                     | 2-3 GH          |
| W-Schlepp?                          | Je              |
| Anzahl Sitze min / Anzahl Sitze mau | 111             |
| Beschleuniger?                      | Je              |
| Trimmer?                            | Nein            |

| Verhalten bei | Fluggewicht(85 Kg) | max. fluggewicht(105 Kg) |
|---------------|--------------------|--------------------------|
|---------------|--------------------|--------------------------|

## 112 IMIMMIZEIME

|                     |                           |                           |
|---------------------|---------------------------|---------------------------|
| Füllverhalten       | gleichmäßig, sofort       | gleichmäßig, solar        |
| Aufziehhaltungen    | kommt sofort über Piloten | kommt sofort über Piloten |
| Abhegeschwindigkeit | durchschnittlich          | durchschnittlich          |
| Starthandlung       | durchschnittlich          | durchschnittlich          |

|              |                  |                  |
|--------------|------------------|------------------|
| Trudellenden | durchschnittlich | gering           |
| Steuernweg   | gering           | durchschnittlich |
| Wendigkeit   | durchschnittlich | hoch             |

## Beidreht &amp; Oberziehen

|                  |                  |                                |
|------------------|------------------|--------------------------------|
| Sackfluggrenze   | früh < 60 an     | durchschnittlich 60 cm - 15 cm |
| fullstellgrenze  | früh < 65 cm     | durchschnittlich 65 cm - 10 m  |
| Bremskrallansieg | durchschnittlich | durchschnittlich               |

## Frontales Elwappen

|                   |                   |             |
|-------------------|-------------------|-------------|
| Vorbeschleunigung | gering            | gering      |
| Öffnungsverhalten | nicht selbständig | selbständig |

## Einseitiges Fink

|                     |                  |                  |
|---------------------|------------------|------------------|
| Wegdrehen           | 90 180 Grad      | 90 110 Grad      |
| Wegdrehen insgesamt | 180 - 360 Grad   | 180 - 360 Grad   |
| Drehgeschwindigkeit | durchschnittlich | durchschnittlich |

## Man. Roll- bzw. Nickwinkel

|                   |                  |                  |
|-------------------|------------------|------------------|
| Höhenverlust      | größer 45 Grad   | weiter 05 Grad   |
| Stabilisierung    | durchschnittlich | durchschnittlich |
| Stabilisierung    | selbständig      | selbständig      |
| Öffnungsverhalten | selbständig      | selbständig      |

## Einseitiges Fink

|                    |                                            |                                            |
|--------------------|--------------------------------------------|--------------------------------------------|
| Stabilisierung     | einfaches Gegenbremsen                     | einfaches Gegenbremsen                     |
| Steuernweg         | gering                                     | durchschnittlich                           |
| Steuerskrallansieg | gering                                     | durchschnittlich                           |
| Gegendrehen        | einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss | einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss |

## Öffnungsverhalten

|                   |             |             |
|-------------------|-------------|-------------|
| Öffnungsverhalten | selbständig | selbständig |
|-------------------|-------------|-------------|

## Einseitiges Fink

|                    |                                            |                                            |
|--------------------|--------------------------------------------|--------------------------------------------|
| Stabilisierung     | einfaches Gegenbremsen                     | einfaches Gegenbremsen                     |
| Steuernweg         | gering                                     | durchschnittlich                           |
| Steuerskrallansieg | gering                                     | durchschnittlich                           |
| Gegendrehen        | einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss | einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss |

## Einseitiges Fink

|                    |                                            |                                            |
|--------------------|--------------------------------------------|--------------------------------------------|
| Stabilisierung     | einfaches Gegenbremsen                     | einfaches Gegenbremsen                     |
| Steuernweg         | gering                                     | durchschnittlich                           |
| Steuerskrallansieg | gering                                     | durchschnittlich                           |
| Gegendrehen        | einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss | einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss |

## Öffnungsverhalten

|                   |             |             |
|-------------------|-------------|-------------|
| Öffnungsverhalten | selbständig | selbständig |
|-------------------|-------------|-------------|

## Einseitiges Fink

|                          |  |  |
|--------------------------|--|--|
| Trudeln ans Trimmgeschw. |  |  |
|--------------------------|--|--|

## Treilein

|                |  |  |
|----------------|--|--|
| Stellungsigele |  |  |
|----------------|--|--|

|                                   |                |                       |
|-----------------------------------|----------------|-----------------------|
| Einleitung                        | einfach        | einfach               |
| hudehendenn                       | Mehl vorhanden | nicht vorhanden       |
| Ausleitung                        | selbständig    | Nachdrehen < 180 Grad |
| Sinkgeschwindigkeit nach 120 "im" | 10             | 12                    |

|            |             |             |
|------------|-------------|-------------|
| Einleitung | einfach     | einfach     |
| Ausleitung | selbständig | selbständig |

## Olm

|            |                     |                     |
|------------|---------------------|---------------------|
| Einleitung | leicht              |                     |
| Ausleitung | selbständig schnell | selbständig schnell |

## Landung

|                 |         |         |
|-----------------|---------|---------|
| tanderverhalten | einfach | einfach |
|-----------------|---------|---------|

## Frontales Elwappen(beschleunigt)

|                   |                     |                     |
|-------------------|---------------------|---------------------|
| Vorbeschleunigung | gering              | gering              |
| Öffnungsverhalten | selbständig schnell | selbständig schnell |

## Einseitiges Fink

|                     |           |           |
|---------------------|-----------|-----------|
| Wegdrehen           | < 90 Grad | 90 Grad   |
| Wegdrehen insgesamt | < 90 Grad | < 90 Grad |
| Drehgeschwindigkeit | gering    | gering    |

|                            |                 |                 |
|----------------------------|-----------------|-----------------|
| Mail Roll- bzw. Nickwinkel | kleiner 45 Grad | kleiner 15 Grad |
|----------------------------|-----------------|-----------------|

|                   |                  |                  |
|-------------------|------------------|------------------|
| Höhenverlust      | gering           | durchschnittlich |
| Stabilisierung    | selbständig      | selbständig      |
| Öffnungsverhalten | ablandig schnell | relativ meig     |

## Ohren anlegen, beschleunigt

|            |                     |                     |
|------------|---------------------|---------------------|
| Einleitung | leicht              | leicht              |
| Ausleitung | selbständig schnell | selbständig schnell |

## Eigenschaften des Silbertalers

FLUGSCHULE SILVRETTA  
GALTÜR

## Paznaun / Ischgl / Tirol

„Berg - POWER „  
im wunderschönen Alpenland  
mit professioneller  
Flugbetreuung

HOTEL UND FLUGSCHULE  
UNTER EINEM DACH !

SOMMER - HIT 2006

Flug - Pauschale

ALL - INCLUSIVE - WOCHE

Genießen Sie die Berge der Silvretta  
und der Ferwall Gruppe mit bester  
Flugbetreuung und Silbertaler's  
feiner Halbpension.

NEU: Inklusive Hallenbadbenützung !  
(Entfernung 3 Gehminuten)

- Größtes Ausbildungs- und Weiterbildungscenter Westtirols mit 30 jähriger Flugerfahrung
- Höhenflüge für Auszubildende: Wir sind DHV und AERO- CLUB anerkannt
- Die A — Schein Prüfung bieten wir nach terminlicher Absprache
- Tandemflüge verleihen Flügel — das mitschwebende Naturerlebnis

Unser individuelles Flugservice: Funkeinweisung,  
Abholdienst bei Streckenflug, Starthilfe ,  
hochalpine — Einweisungen...

- Erlebtes mit Begeisterung besprechen: Beim Fliegerstammtisch
- Alternativsportarten: Rafting, Silvretta — Gletschertouren , Nordk-Walking, hauseigene Mountainbikes
- Genussflieger kommen mit bestem Service voll auf ihre Kosten
- Bei einer Schlechtwettersituationen aktivieren wir die Kooperationsschlense mit anderen, naheliegenden Fluggebieten (Südtirol oder Vorarlberg )
- Exkursion: 20.05 — 27.05. 2006 SLOVENIA - KRVAVEC

## KOSTENLOS:

Fliegersuppentopf zu Mittag und  
der Abholservice vom Landeplatz

www.flugschulegaltuer.at  
e-mail silbertaler@galtuer.at  
Elmar Ganahl  
Tel. 0043 5443 8256  
Fax 0043 5443 8459  
A-6563 Galtür 61a

DHV 6S-01-1488-06

| ICARO INCANTO M                      |                                |                                |
|--------------------------------------|--------------------------------|--------------------------------|
| 1 DIEV Item Incanto                  |                                |                                |
| Hersteller                           | Fly 8 more GmbH, ICARO         |                                |
| Hersteller                           | Fly 8 more GmbH, KARO          |                                |
| Klassifizierung                      | 1:2 GH                         |                                |
| Hi-Schlepp                           | Ja                             |                                |
| Anzahl Sitze min 1 Anzahl Sitze neu  | 111                            |                                |
| Beschleuniger?                       | Ja                             |                                |
| Trimmer?                             | Nein                           |                                |
| Verhalten bei                        | min. Fluggewicht(85 Kg)        | max. Fluggewicht(1105 Kg)      |
| Füllerhalten                         | gleichmässig, sofort           | gleichmässig, sofort           |
| Aufliegeverhalten                    | keine sofort über Piloten      | keine sofort über Piloten      |
| Abhebeschwindigkeit                  | durchschnittlich               | durchschnittlich               |
| Starthandling                        | einfach                        | einfach                        |
| Getadeausil                          |                                |                                |
| Rollverhalten                        |                                |                                |
| Trudeltendenzen                      | gering                         | gering                         |
| Steuerverhalten                      | durchschnittlich               | durchschnittlich               |
| Viendigkeit                          | durchschnittlich               | durchschnittlich               |
| 6S                                   |                                |                                |
| Sackfluggrenze                       | durchschnittlich 60 cm - 75 cm | durchschnittlich 60 cm - 75 cm |
| Fallschlaggrenze                     | durchschnittlich 65 cm - 80 cm | durchschnittlich 65 cm - 80 cm |
| Bremskrallensieg                     | durchschnittlich               | hoch                           |
| Verherschleunigung                   | gering                         | gering                         |
| Nun verhalten                        |                                |                                |
| Wegdrehen                            | 90 180 Grad                    | 90 180 Grad                    |
| Wegdrehen insgesamt                  | 180, 360 Grad                  | 90, 180 Grad                   |
| Drehgeschwindigkeit                  | durchschnittlich               | durchschnittlich               |
| Mar. Roll- bzw. Hüwinkeln            | kleiner 45 Grad                | kleiner 45 Grad                |
| Höhenverlust                         | durchschnittlich               | durchschnittlich               |
| Stabilisierung                       | selbstständig                  | selbstständig                  |
| Ölunungsverhalten                    | Jeelud'                        | selbständr.                    |
| Einselliges Einklappen               |                                |                                |
| Stabilisierung                       | einfaches Gegenbremsen         | einfaches Gegenbremsen         |
| Steuerverhalten                      | gering                         | durchschnittlich               |
| Steuerverhalten                      | durchschnittlich               | hoch                           |
| Gegendrehen                          | einfach, keine Tendenz zum     | einfach, keine Tendenz zum     |
|                                      | 51remungsabriss                | Stallmingsabriss               |
|                                      | seilsnach schnell              | seilsnach schnell              |
| s mm. hiedun                         |                                |                                |
| US Trif regeln.                      |                                |                                |
| Trudeln aus LIM. Kurvenflug          |                                |                                |
| irale                                |                                |                                |
| Einleitung                           | durchschnittlich               | einfach                        |
| Trudeltende                          | gering                         | gering                         |
| Ausleitung                           | Nachdrehen < 180 Grad          | Nachdrehen < 180 Grad          |
| Sinkgeschwindigkeit (nach 720°-Imbi) | 9                              | 9                              |
| BiBail                               |                                |                                |
| Einleitung                           | rdnlich                        | einfach                        |
| Ausleitung                           |                                | selbständr.                    |
| ante en                              | 12                             |                                |
| Einleitung                           | leicht                         | leicht                         |
| Landeverhalten                       |                                |                                |
| Verbedleunigung                      | durchschnittlich               | gering                         |
| Öffnungsverhalten                    | seilsnach verzögert            | seilsnach verzögert            |
|                                      | 1-2                            |                                |
| Wegdrehen                            | < 90 Grad                      | 90 - 180 Grad                  |
| Wegdrehen insgesamt                  | 180 362 Grad                   | 90 - 180 Grad                  |
| Didlewhwindigkeit                    | durchschnittlich               | durchschnittlich               |
|                                      | mit Verlangsamung              |                                |
| Mar Roll- bzw. Nickwinkel            | kleiner 15 Grad                | kleiner 45 Grad                |
| Höhenverlust                         | durchschnittlich               | durchschnittlich               |
| Stabilisierung                       | selbstständig                  | selbstständig                  |
| Ölunungsverhalten                    | selbstständ.                   | selbstständ.                   |
| Oben                                 |                                |                                |
| Einleitung                           | führl                          | leicht                         |
| Ausleitung                           | nicht seilsnach                | nicht selbstständig            |
| Ennzum en ZUF                        |                                |                                |

DHV 01-0414-06

| COMBAT L 14                                    |                                            |                                |
|------------------------------------------------|--------------------------------------------|--------------------------------|
| DHV restbeide Itemgeleitete Mast               |                                            |                                |
| Hersteller HEROS Ltd.                          |                                            |                                |
| Inhaber der deutschen Musterprüfung            | Ikarusflornes Pellicci                     |                                |
| Klassifizierung                                | 3                                          |                                |
| fluggewicht                                    | 115 Kg 152 Kg                              |                                |
| Sitzzahl                                       | 1                                          |                                |
| fluchtzelessige Fluggeschwindigkeit            | 90 kn/h                                    |                                |
| Windschlepp                                    | Ja                                         |                                |
| UL-Schlepp                                     | Ja                                         |                                |
| WHNISCHE MERKMALE                              |                                            |                                |
| Innenverrichtungen                             | VG                                         |                                |
| AB des Steuerbügels                            | offen                                      |                                |
| Steuerbügelsbasis                              | Speedbar                                   |                                |
| Besonderheiten                                 | reimlos, 2 Schrankungsanschlüsse pro Seite |                                |
| BODEILHANDUNG N/O STARE                        | VG 33%                                     | 2                              |
| Statische Festigkeit                           | leicht hecklastig                          |                                |
| Aerodynamische Lastigkeit                      | neutral                                    |                                |
| Abhebeschwindigkeit                            | gering                                     |                                |
| GERA WUSELN                                    | V60%                                       | V6100% 3                       |
| k' min (kehl)                                  | 24                                         | 28                             |
| 9 MV (kmbi)                                    | 35                                         | >90                            |
| Bügedruck bei 60 kn/h                          | durchschnittlich                           | gering                         |
| Bügedruck bei 80 km/h                          | hoch                                       | gering                         |
| Richtungsstabilität (Gieren)                   | gering, Aufschaukeln möglich               | leichte Gierendeor             |
| KURVENHANDLING                                 |                                            |                                |
| KWraufwand für Einleiten                       | gering                                     | hoch                           |
| Kraftaufwand für Ausleiten                     | gering                                     | hoch                           |
| Rollzeit im Längen                             | kurz                                       | lang                           |
| Rollzeit für Ausleiten                         | kurz                                       | lang                           |
| Schranke bei 9 min sink                        | leicht                                     | zunehmend                      |
| VRAHEN BEIM SRNUHUSABRISS                      |                                            |                                |
| Geradeausflug • Bügel langsam vor              | instabiler Sackflug                        | starkes Abknicken              |
| Geradeausflug • Bügel schnell EN               | nickt ab                                   | starkes Abknicken              |
| Kurveilen • Bügel langsam nur                  | Abtauchen über den Innenflügel             | Abtauchen über den Innenflügel |
| Kurveilen • Bügel schnell vor                  | Abtauchen über den Innenflügel             | Abtauchen über den Innenflügel |
| Provokiertes Trudeln                           | nicht möglich                              | mau. I Umdrehung möglich       |
| LANDUNG                                        |                                            |                                |
| Ausschwebeseeise                               | lang                                       | Harem des Stallens einfach     |
| Ü-Bereich des Stallens                         | durchschnittlich                           |                                |
| Kraftaufwand beim Stelen                       | gering                                     |                                |
| ZUR                                            |                                            |                                |
| Ul-Schlepp wegen Gierlertendenz anspruchsvoll. |                                            |                                |

DHV 01-0415-06

| DISCUS 15                                              |                                   |                            |
|--------------------------------------------------------|-----------------------------------|----------------------------|
| DHV lesiEerZhl Hängenheiler Musterbezeichnung Dietz 15 |                                   |                            |
| Hersteller AEROS Ltd.                                  |                                   |                            |
| Inhaber der deutschen Musterprüfung                    | Ikarusflornes Pellicci            |                            |
| Klassifizierung                                        | 23                                |                            |
| fluggewicht                                            | 115 Kg, 142 Kg                    |                            |
| Sitzzahl                                               |                                   |                            |
| Höchstzulässige Fluggeschwindigkeit                    | 80 kn/h                           |                            |
| Windschlepp                                            | Ja                                |                            |
| Ul-Schlepp                                             | Ja                                |                            |
| TECHNISCHE MERKMALE                                    |                                   |                            |
| Innenverrichtungen                                     | profiliert                        |                            |
| Art des Steuerbügels                                   | Speedbar                          |                            |
| Steuerbügelsbasis                                      | neutral                           |                            |
| Besonderheiten                                         |                                   |                            |
| BORMAIDUNG UND START VA                                | 33%                               |                            |
| Statische Lastigkeit                                   | leicht hecklastig                 |                            |
| Aerodynamische Lastigkeit                              | neutral                           |                            |
| Abhebeschwindigkeit                                    | durchschnittlich                  |                            |
| GERADEAUSFLUG                                          | V/G 0%                            | V/G                        |
| min (km/h)                                             | 30                                | 29                         |
| V max (km/h)                                           | 55                                | >90                        |
| Bügedruck bei 60 kn/h                                  | durchschnittlich                  | gering                     |
| Bügedruck bei 80 km/h                                  | hoch                              | durchschnittlich           |
| Richtungsstabilität (Gieren)                           | kein Gieren, Aufschaukeln möglich | kein Gieren                |
| KURVENHANDLING                                         |                                   |                            |
| Kraftaufwand für Einleiten                             | gering                            | durchschnittlich           |
| Kraftaufwand für Ausleiten                             | gering                            | durchschnittlich           |
| Rollzeit im Längen                                     | kurz                              | durchschnittlich           |
| Rollzeit für Ausleiten                                 | kurz                              | durchschnittlich           |
| Schräglage bei V min sink                              | neutral                           | leicht zunehmend           |
| BEIM                                                   |                                   |                            |
| Geradeausflug • Bügel langsam vor                      | problemlos                        | nick' schwach ab           |
| Geradeausflug • Bügel schnell vor                      | problemlos                        | nick' deutlich ab          |
| Kurveilen • Bügel langsam nur                          | problemlos                        | Kurzentsackflug            |
| Kurveilen • Bügel schnell vor                          | problemlos                        | Kurzentsackflug            |
| Provokiertes Trudeln                                   | nicht möglich                     | mat. hft Umdrehung möglich |
| VG                                                     |                                   |                            |
| Ausschwebeseeise                                       | durchschnittlich                  |                            |
| Moment des Stallens                                    | mittelschwer zu finden            |                            |
| V-Bereich des Stallens                                 | durchschnittlich                  |                            |
| Kraftaufwand beim Stelen                               | durchschnittlich                  |                            |
| ORGANISIERUNG 01 /UR RUGSICHERHEIT                     |                                   |                            |

## Alt werden...

will jeder, alt sein niemand! Hat man die Gefahren der Jugendzeit überlebt, wird man irgendwann mit diesem Thema konfrontiert und dann bohrt sie sich ins Hirn, die Frage „bin ich schon alt?“ Drachenflieger haben per se zwar alle alt zu sein, aber kleine Unterschiede gibt es dennoch. Fliegerfreund Rainer lauerte mir schon lange regelrecht auf und konnte es schier kaum erwarten, mich endlich jenseits der „50“ zu haben. In einem Moment mentaler Schwäche hatte er mir nämlich das Versprechen abgeluchst, mit ihm am Europacup für Senioren teilzunehmen, sobald ich diese

man Open. Nun hatte ich erst mal alt zu sein, wenigstens für eine Woche, und kleinere Brötchen zu backen. Wie alt würde ich mich dabei wohl fühlen?

In Greifenburg machte mich Rainer mit seinen Freunden Hagen, dem Cheforganisator, und Werner, dem Wettbewerbsleiter bekannt. Das war sehr angenehm, ohne Kontaktpersonen wäre ich mir sehr fremd vorgekommen. So gehörte ich gleich dazu und das mit dem Ohr an der Masse! Zur Eröffnung war ich baff erstaunt über die große Zahl der angereisten Piloten, wie über deren Anteil an Bärtigen. Die mussten regel-

prominente Gesichter. Die Stimmung war super und ich begriff, dass hier eine Woche Fliegerfest gefeiert werden sollte. Auch Petrus gab sich Mühe. Nach dem Trainingsflugtag ohne erwähnenswerte Thermikanteile sollte es heute damit besser bestellt sein. Der zur Auffahrt gecharterte große Bus war voll, „Einstein“ hatte aber schlechte Laune und meckerte, dass er schon eine Stunde auf uns gewartet hatte. Auf dem Aufbauplatz war schon tüchtig Betrieb, etliche Piloten waren privat aufgefahren und hatten bereits ihre Drachen aufgebaut. Als ich mein Gerät in eine passable Lücke schieben woll-



magische Schwelle genommen hatte. Rainer schwärmte schon seit Jahren von der tollen Atmosphäre bei den Senioren und hoffte wohl auch, dass wir ein gutes Wettbewerbsteam sein könnten. Schon seit vielen Jahren fanden befreundete Drachenflieger der reiferen Jahrgänge aus unterschiedlichen Ländern regelmäßig zum gemeinsamen Fliegen zusammen und erfüllten die Idee eines Senioren-Europacups mit Leben. Davon hatte ich bereits gehört, aber auch von recht skurrilen Disziplinen und eigenwilligen Bewertungen. Nachdem im letzten Jahr der Cup ausgefallen war, wurde in diesem Jahr auch organisatorisch ein neuer Anlauf genommen und Rainer versicherte mir, dass es nur Streckenflugaufgaben geben würde. Ich träumte aber immer noch von den ganz weiten Streckenflügen und einer einstelligen Platzierung bei den Ger-

recht zusammengedrängt werden, um gemeinsam auf einem Foto Platz zu finden. Das waren ja genau so viele wie kurz zuvor zur German Open, gar nicht mitgerechnet die vielen Begleitpersonen! Neben Alt-Weltmeister Jos, der natürlich mit seinem neuen Rebull renommieren wollte, sah ich etliche

te, sprang plötzlich eine reifere Dame herbei und zeigte ganz rigoros nach hinten, begleitet von einem Redeschwall auf Italienisch. Aha, die Ehefrauen kämpfen also auch mit, geht ja hart zu hier, dachte ich mir und trollte mich. Erstmals sollte beim Cup mit GPS ausgewertet werden, Fotos waren aber auch zugelassen. Es bildeten sich ein paar Trauben mit GPS-Eleven, überall piepste es. Die alten Herren hatten aber nicht nur High-tech in den Händen. Was da so aufgebaut in Reih' und Glied stand, waren überwiegend Turmlose und viele brandneue Starrflügler. Carbonbasen, Gurtzeuge vom Feinsten..., die meinen es ja richtig ernst! Als dann die erste Aufgabe kundgetan wurde, war ich doch überrascht. Ich hatte in Anbetracht von Petrus' Engagement und dem mittleren Alter der Aktiven mit etwa 50 km gerechnet, auf dem Taskboard las ich jedoch „18 km“ -



nach einem Schlenker zum Knoten über die Radlberger Alm zum Landeplatz! Der Wettbewerbsleiter rechnete nur mit 10% Piloten im Ziel, die im Mittel 2 Stunden benötigen (da wird er sich aber wundern). Zum Glück hatte sich unsere Weltmeisterin Regina heute für die Unterstützung der Auswertung angeboten, die würde die Nominalfaktoren schon hinbiegen...

Ingo sorgte als Startleiter dafür, dass es zügig in die Luft ging, jedoch nur von einer Startstelle. So gab es dann doch Gedränge und einen Fehlstart, leider verletzte sich der Pilot dabei. Über dem Gaugen traf ich auf einen Schwarm von Geiern, fasziniert davon opferte ich für sie eine Minute, drehte noch ein paar Kreise am Stager und heizte nach



einer knappen halben Stunde Flugzeit ins Ziel. In der Landevolte gab es Rangelei, denn fast alle Piloten kamen heute zurück. Ein Landeplatzlotse kämpfte winkend und laut schreiend gegen das drohende Chaos. Dank Reginas Mitarbeit flutschte die Auswertung, es gab bald eine Punktliste und sofort heiße Diskussionen um den Early-Bird-Bonus: „Warum hat Pilot X weniger Punkte als Pilot Y mit der doch längeren Flugzeit“???

Am nächsten Morgen bedachte mich „Einstein“ mit einer Erziehungsmaßnahme. Als ich 9.31 Uhr meinen Drachen auf den Hänger legen wollte, zog er den bereits umgelegten Zurrurt fest und knurrte „halb Zehn ist Abfahrt!“! Die ob ihrer zotigen Witze berüchtigte „Meierin“ lauerte schon darauf und half mir, den Drachen auf ihr Taxi zu hieven. Bei der Auffahrt gab es Witze, aber auch Vorhaltungen: „Warum musst Du bei den Alten mitfliegen, lass denen doch ihren Spaß!“ Nahe dran, ein schlechtes Gewissen zu bekommen, dachte ich drüber nach, etwas für meine Falten zu tun oder mir einen

Bart stehen zu lassen. Offenbar mussten die Spätstarter Werner tüchtig zugesetzt haben. Zum Briefing verkündigte er seinen Entschluss, heute die Early-Bird-Bonus-Punkte aus der Wertung zu nehmen. Wolfgang, der drachenfliegende Wirt, gab beim Wetterbericht eine eindringliche Gewitterwarnung. Ein paar Stunden später quoll es dann im Westen bereits mächtig auf, am Startplatz dagegen keine Spur von Hektik. Warum bei schwachen Bedingungen früh starten, wenn der Early-Bird an die Kette gelegt wurde? Die Piloten grinsten sich an und die Zeit verstrich. Und dann konnte es gar nicht mehr schnell genug gehen, weil es über Lienz schon grummelte. Zunächst wieder zur Radelberger Alm musste man danach nämlich noch nach Irschen fliegen, also Richtung dicke Luft. Auf diesem Schenkel brach ich den Flug ab, um noch sicher in Greifenburg zu landen. Kurz darauf setzte das Chaos ein, indem Massen von Drachen sternförmig auf den Landeplatz zuflogen und bei unklaren Windverhältnissen auch so einlandeten. Der Landeplatzlotse gab resigniert auf. Kurze Zeit später brachen die Wolken.

Der dritte Tag wurde frühzeitig gecancelt, Rainer organisierte Fahrräder und wir fuhren mit Peter durch das Drautal. Nach drei Kilometern lag ein Modellflugplatz am Radweg, was für Peter Grund genug war, eine ausgiebige Pause einzufordern. Ein kurzes Stück weiter kamen wir dann an einer Gaststätte nicht vorbei...

Meine neuen alten Fliegerfreunde liebten allesamt die gute Küche. Also wurde abends stets nobel eingekehrt. Ohne Ende gab es dabei stets Fliegerstories (meist mit hohem Blutzoll) aus den ganz alten Zeiten. War es Zufall, Glück oder Können, dass sie die überlebt hatten? Es war spannend zuzuhören und erfüllte mich regelrecht mit Ehrfurcht, aber dann kam immer der Punkt, wo ich so

krampfhaft wie erfolglos versuchte, das Thema zu wechseln. Am Baggersee badete ich mal gemeinsam mit Jos. Der hatte so einen Knubbel unter der Haut auf der linken Brustseite, groß wie eine Streichholzschachtel. „Das Ding sorgt dafür, dass das Herz nicht aus dem Takt kommt“ meinte er und schwärmte dann von seinem Rebull, dem flinken, leichten und wendigen Drachen, wie dazu geschaffen, das Abendrot des Drachenfliegerlebens zu vergolden. Ich nickte dazu ohne Vorbehalt, Jos lag in der Wertung etliche Punkte vor mir.

Wir konnten noch einen dritten Durchgang fliegen und das bei wirklich guten Bedingungen. Die Tasksetter übertrafen sich und spendierten uns erstmals eine Talquerung, der letzte Wendepunkt war nämlich die Weißenseebrücke. Vorher sollte es zunächst nach Westen zur Hofer Alm gehen und dann kehrt marsch wieder zur Radlberger – 58 km! Werner hatte von einschlägigen Quereilen die Nase voll und verkündete, dass nun genau nach der DHV-Sportordnung gewertet werden sollte, also Early Bird darf fliegen! Bei mir lief es diesmal wie geschmiert. Über der Brücke kam ich hoch an, konnte straff ins Ziel gleiten und dabei einen tieferen Starren noch überholen. Das tat richtig gut. Ein Flexi hatte bei der Talquerung zuviel riskiert und kam nicht mehr über den Grat zum letzten Wendepunkt. Habe echt mit ihm gelitten als ich sah, wie er abdrehen musste. Wie er mir selber später sagte, war es Johan, bis dahin Zweiter in der Wertung. Er zuckte nur mit den Schultern und trug es mit Fassung – alles riskiert und Pech gehabt.

Die Auswertung zog sich schier endlos hin. Im Wettkampfbüro rauchten die Köpfe unserer weißbärtigen Auswerter Horst und Hagen, die sich heute ohne Reginas Hilfe tapfer den Tücken von Hard- und Software stellten. Dann gab es zum Überfluss noch die Fotoauswertung. Werner sagte mir, dass

eiä

sticker

**tschirm- und Drachen-Beschriftungen. Perfekt und sicher.**

## Baden-Württembergische und Bayern Open

### Die Kandelflugtage

**An Christi Himmelfahrt** vom 25.5. bis 28.5.2006 finden die 1. Kandelflugtage statt. Der DFC-Südschwarzwald hat sich, beflügelt durch den Erfolg der Drachen-BaWU 2004, entschlossen, am Kandel erneut eine Flugveranstaltung durchzuführen. Wieder wird für das Event, der Landeplatz in die Mitte des Elztales verlegt. Im Rahmen der Kandelflugtage werden die Landesmeisterschaften Baden-Württemberg und Bayern im Drachenfliegen durchgeführt. Mit einem Gleitschirm Fun-Cup, UL- Rundflügen, Drachen Doppelsitzerschlepps, Gleitschirmtandemflügen, Ballonfahrten, abends Ballonglühn, Lagerfeuer, Liveband, 0.1-night, Kinderprogramm werden der Bevölkerung und allen Fliegern unvergessliche Erlebnisse und Flugtage geboten.

Am Landeplatz, der gleichzeitig auch die Festwiese ist, werdet ihr natürlich vorzüglich vom DFC und der hiesigen Feuerwehr bewirtet. Es wird ein Campingplatz direkt neben dem Abbauplatz, am idyllischen Ufer der Elz, eingerichtet.

Von der sportlichen Seite her wird wieder in der „Elztal- Flugarena“ geflogen. Immer im Radius der maximalen Sichtweite des Festplatzes, so dass das Publikum fast immer die Piloten sehen kann. Damit ist auch garantiert, dass die Rückhol-Aktion minimiert ist. Die Flugaufgaben werden so **gestaltet, dass es einen würdigen Meister** zu feiern gibt. **Also auf geht's. Bitte frühzeitig frühzeitig anmelden.** Der DFC- Südschwarzwald freut sich auf rege Teilnahme.



nur Emils Fotos was taugten, die von den anderen 4 Piloten waren total verwackelt oder zeigten auf andere Punkte der Kärntner Berge. Zum Glück waren die betreffenden Fotografen als Piloten auch nicht glücklicher gewesen und rangierten zweistellig. Nahelegend, dass in diesen Fällen die einschlägigen mildernden Umstände bemüht wurden. übler traf es die Besitzer von fehlbedienten GPS oder solchen, die unterwegs aussetzten, sei es mangels Gleichstrom aus schlappen Akkus oder zu dünner HF aus dem Weltall. Endlich gab es dann drei Listen, für jeden Durchgang eine, aber noch keine Punktsumme. Eifrig wurde gerechnet. Ein Italiener neben mir war mächtig zapplig und blickte mich flehentlich an, als er sah, dass ich mich schon durchaddiert hatte. „Bist Du Giuseppe?“ fragte ich ihn. „Ja“ – „dann bist Du der Sieger!“ Daraufhin gab es eine Eruption südländischen Temperaments, auf die ich bei dem Senior nicht gefasst war. Giuseppe hüpfte herum wie ein Kind, umarmte mich wie die nächsten Nachbarn und war ganz purer Jubel. Diese Alten hier, die waren gar nicht alt, sahen nur so aus und hatten mehr Geburtstage gefeiert. Innen waren sie jung geblieben! Drachen-

fliegen hält jung und wenn die Schale doch irgendwann zu müde wird, ist man, wie Ingo, auch als Startleiter noch mitten drin.

Mit den Pokalen hatten sich die Organisatoren richtig viel Mühe gegeben und genau den Punkt getroffen. Werden die Drachenflieger oft als lebende Fossilien belächelt, gab es für die Sieger jetzt echte. Auf soliden Holzplatten waren sie montiert - versteinerte Baumscheiben, Kopffüßer und Haifischzähne. Jeder Teilnehmer erhielt eine Urkunde und durfte sich beim Kassenwart Horst mit einer Anzahlung auf das Nenngeld die Teilnahme beim nächsten Cup sichern. Ich befürchte, dass es dann eine dreistellige Teilnehmerzahl geben wird. Wenn Early Bird fliegen darf, werde ich auch wieder dabei sein - falls die Altersgrenze nicht heraufgesetzt wird.

Konrad Lüders

Auch 2006 findet wieder ein Senioren-Europacup statt. **Vom 1. Juli bis 7. Juli treffen sich die Drachen- und Starrfliegerpiloten in Greifenburg/Österreich. Informationen zum Europacup 2006 bekommt man von Hagen Brandenburger [hagen.brandenburger@t-online.de](mailto:hagen.brandenburger@t-online.de)**

## I MPRESSUM

### Herausgeber:

Deutscher Hängegleiterverband e.V. (DHV) im DAeC,  
Fachverband der Drachenflieger und Gleitsegler in der  
Bundesrepublik Deutschland  
Postfach 88, 83701 Gmund am Tegernsee

### DHV homepage:

<http://www.dhv.de>

### e-mail DHV:

[dhv@dhv.de](mailto:dhv@dhv.de)

### Telefon-Nummern

Zentrale: 08022/9675-0

Fax 08022/9675-99

### Mitgliederservice/Versicherung

08022/9675-0

[mitgliederservice@dhv.de](mailto:mitgliederservice@dhv.de)

### Ausbildung

08022/9675.30

[e-mail: ausbildung@dhv.de](mailto:ausbildung@dhv.de)

### Sport

08022/9675.50

Info-fon: 08022/9675-55

[e-mail: sport@dhv.de](mailto:sport@dhv.de)

### Betrieb/Gelände

08022/9675.10

[e-mail: gelaende@dhv.de](mailto:gelaende@dhv.de)

### DHV-Shop

08022/9675.0

[e-mail: Shop@dhv.de](mailto:Shop@dhv.de)

### Technik

08022/9675-40

[e-mail: technik@dhv.de](mailto:technik@dhv.de)

### Öffentlichkeitsarbeit

08022/9675-62

[e-mail: pr@dhv.de](mailto:pr@dhv.de)

### Sicherheit

08022/9675.32

[e-mail: sicherheit@dhv.de](mailto:sicherheit@dhv.de)

### Redaktion:

Klaus Tänzler (verantwortlich)

Sepp Gschwendtner, Benedikt Liebermeister

### Gestaltung und Anzeigen

Renate Miller ([renate@budererhof.de](mailto:renate@budererhof.de))

### Erscheinungsweise:

6 Ausgaben pro Jahr

Preis: Im Mitgliedsbeitrag des DHV enthalten.

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

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

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

### DHV:

vertreten durch Charlie löst - 1, Vorsitzender

Vereinsregister-Nummer: AG München Vereinsregister 9767

Umsatzsteueridentifikationsnummer: DE 131 206 095

### Druck und Repro:

Mayr Miesbach GmbH, Am Windfeld 15, 83714 Miesbach

Papier: chlorfrei

Auflage: 31.500

Titel: Oliver Barthelmes

## TERMINE!

### Harz Cup 2006

Der Harzer Drachen- und Gleitschirmverein HDGV feiert dieses Jahr sein 30-jähriges Bestehen. Aus diesem Anlass wurde mit dem Harz Cup ein Streckenflugwettbewerb für die Region gestartet. Teilnehmen können Hängegleiter- und Gleitschirmpilotinnen. Der Wettbewerb ist auch für Gastpilotinnen offen, auf deren rege Teilnahme wir uns freuen. Die besten drei Flüge von der Winde in Stapelburg oder vom Rammelsberg in Goslar werden gewertet. Wertungszeitraum ist der 15.3. – 31.10.06. In Abweichung zum OLC werden Handicap-Faktoren für unterschiedliche Geräteklassen berücksichtigt. Hiermit soll ein Anreiz geschaffen werden, dass sich auch Pilotinnen und Piloten mit Schirmen der Klasse 1 oder 1-2 am Wettbewerb beteiligen. Dank der Unterstützung der Harzer Gleitschirmschule, von LTU und von freeX, gibt es attraktive Preise im Wert von deutlich über 1.000 Euro. Als Sonderpreis wird der weiteste Flug (unter Berücksichtigung des Handicaps) mit einem Flug nach Palma de Mallorca für zwei Personen belohnt. Unter allen Teilnehmerinnen und Teilnehmern ohne Gewinn wird eine kostenlose Mitgliedschaft im HDGV verlost. Die genauen Teilnahmebedingungen können unter [www.hdg-goslar.de](http://www.hdg-goslar.de) eingesehen werden. Hier können auch Wetterinfos und Webcam-Bilder eingeholt werden, um die aktuellen Flugmöglichkeiten einzuschätzen.

### Gleitschirm

#### Internationale Wettbewerbe

|                                |                                                                                                             |                 |                                                                                                                              |
|--------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Int. Bayrische Meisterschaft   | 29.04.-07.05.06                                                                                             | Rottach-Egern   | SMast@dhv.de                                                                                                                 |
| 3. int. Deutsche Meisterschaft | 12.05.-19.05.06                                                                                             | Berchtesgaden   | SMast@dhv.de                                                                                                                 |
| Wodd-Cup Austria               | 20.05.-27.05.06                                                                                             | Millstättersee  | <a href="http://voimpwca.org/">http://voimpwca.org/</a>                                                                      |
| 23. int. Guarnied Trophy       | 01.06.-04.06.06                                                                                             | Feltre/Belluno  | <a href="http://www.guarniedtrophy.it/index.php?destnomp&amp;langen">www.guarniedtrophy.it/index.php?destnomp&amp;langen</a> |
| int. Begib                     | 02.06.-05.06.06                                                                                             | Oppenau         | <a href="http://www.bawue-open.de/">www.bawue-open.de/</a>                                                                   |
| Europameisterschaft            | 01.07.-15.07.06                                                                                             | Morzine Avoriaz | <a href="http://www.europaparagliding.com/">www.europaparagliding.com/</a>                                                   |
| italienische Meisterschaft     | 22.07.-29.07.06                                                                                             | Corinzollo      | <a href="http://www.legapilotivtorg/">www.legapilotivtorg/</a>                                                               |
| World-Cup Switzerland          | 05.08.-12.08.06                                                                                             | Fiesch          | <a href="http://www.pwca.org/">www.pwca.org/</a>                                                                             |
| World-Cup Slovenia             | 02.09.-09.09.06                                                                                             | Tolmin          | <a href="http://www.pwca.org/">www.pwca.org/</a>                                                                             |
| World-Cup Finale Reunion       | 04.11.-11.11.06                                                                                             | St. Leu         | <a href="http://www.pwca.org/">www.pwca.org/</a>                                                                             |
| FAI-Wettbewerbskalender        | <a href="http://events.fai.org/paragliding/calendar.asp">http://events.fai.org/paragliding/calendar.asp</a> |                 |                                                                                                                              |

#### 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 | SMaseihy.de  |
| Deutsche Meisterschaft  | 12.05.-19.05.06 | Berchtesgaden | SMast@dhv.de |
| Yeltins Cup             | 15.06.-18.06.06 | Pinzgau       | SMast@dhv.de |

#### Landsmeisterschaften und German Cups

|                                 |                   |               |                                                                                                                      |
|---------------------------------|-------------------|---------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Bayrische Meisterschaft (FAI-2) | 29.04. - 07.05.06 | Rottach-Egern | SMast@dhv.de                                                                                                         |
| HLB-Hessische Meisterschaft     | 21.05. - 27.05.06 | Greifenburg   | <a href="http://mov.hlb-gleitfliegen.de/hessenmeisterschaft.htm">mov.hlb-gleitfliegen.de/hessenmeisterschaft.htm</a> |
| BaWU (FAA)                      | 02.06. - 05.06.06 | Oppenau       | <a href="http://www.bawue-open.de/">www.bawue-open.de/</a>                                                           |
| German Flatlands                | 24.07. - 28.07.06 | Altes Lager   |                                                                                                                      |

#### Junior- & Ladies Challenge

|                            |                 |             |                                                                                                                      |
|----------------------------|-----------------|-------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Junior- & Ladies Challenge | 20.08.-27.08.06 | Greifenburg | <a href="http://www.dhv.de/typo/Junior-_und_Ladies_C.370.0.html">www.dhv.de/typo/Junior-_und_Ladies_C.370.0.html</a> |
|----------------------------|-----------------|-------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|

### Drachen

#### Internationale Wettbewerbe 2005/2006

|                                      |                                                                                                     |                       |                                                                                                                                                                                      |
|--------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| FAI-Wettbewerbskalender              | <a href="http://eventshlorg/paragliding/calendatasp">http://eventshlorg/paragliding/calendatasp</a> |                       |                                                                                                                                                                                      |
| Trofeo Montegrappa                   | 15.04.-17.04.06                                                                                     | Bassano (I)           | <a href="http://www.volobbermontegrappa.it/trofeomontegrappa/deltaplano/deltaplano.en">www.volobbermontegrappa.it/trofeomontegrappa/deltaplano/deltaplano.en</a>                     |
| Sportavia int. Cnampionship          | 21.01.-28.01.06                                                                                     | Tocumwal (AUS)        | <a href="http://www.sportavia.com/HangGliding/2005_06_International_Open/International_Open.htm">www.sportavia.com/HangGliding/2005_06_International_Open/International_Open.htm</a> |
| USeationals-Flytec-Championship      | 16.04.-23.04.06                                                                                     | Groveland-Florida USA | <a href="http://iwriv.questairforce.com/">iwriv.questairforce.com/</a>                                                                                                               |
| Eva-Menyhart-Competition             | 11.05.-21.05.06                                                                                     | Dunaujvaros (Ungarn)  | <a href="http://www.asartianreputles.hu/meev/index.php">www.asartianreputles.hu/meev/index.php</a>                                                                                   |
| WM-Damen und Starre 2006             | 18.05.-27.05.06                                                                                     | Groveland-Florida USA | <a href="http://www.questairforce.com/">www.questairforce.com/</a>                                                                                                                   |
| Europameisterschaft 2006 FAI Class 1 | 16.06. - 30.06.06                                                                                   | Opabia-Buzet (HR)     | <a href="http://ersinviuebprogramming.com/HomoVolans/">ersinviuebprogramming.com/HomoVolans/</a>                                                                                     |
| Intern. französische Meisterschaften | 08.07. - 15.07.06                                                                                   | Laragne (F)           | <a href="http://jacquestotereet.ft">jacquestotereet.ft</a>                                                                                                                           |
| Dutch Open                           | 15.07.-22.07.06                                                                                     | Monte Cucco (I)       |                                                                                                                                                                                      |
| Pre-Worlds FAI 1                     | 06.08. - 12.08.06                                                                                   | Big Springs Texas     |                                                                                                                                                                                      |
| British Open                         | 27.08.-02.09.06                                                                                     | St. Andre (F)         | <a href="http://hgmeettheaeeol.com">hgmeettheaeeol.com</a>                                                                                                                           |

#### Junior- & Ladies Challenge 2006

|                            |                   |             |                                                                                                                  |
|----------------------------|-------------------|-------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Junior- & Ladies Challenge | 20.08. - 27.08.06 | Greifenburg | <a href="http://www.dhv.de/typo/JuniorUnd_Ladies_C.393.0.html">www.dhv.de/typo/JuniorUnd_Ladies_C.393.0.html</a> |
|----------------------------|-------------------|-------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|

#### Landesmeisterschaften 2006

|                  |                   |             |                                                                                                  |
|------------------|-------------------|-------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------|
| German Flatlands | 31.07. - 04.08.06 | Altes Lager | <a href="mailto:siegfried.plietz@web.de">siegfried.plietz@web.de</a>                             |
| Hessen           | 21.05. - 27.05.06 | Greifenburg | <a href="http://www.hlb-gleitfliegen.de/hessische.htm">www.hlb-gleitfliegen.de/hessische.htm</a> |
| Bayern, 13aWü    | 25.05. - 28.05.06 |             | Kandel                                                                                           |



**Fly Smile**

NEU Paramotoren m.  
DOLV + E-Start 3990,- €  
Finanzierung ab 0% eff. Jahreszins  
NEU Online Shop mit  
10% Rabatt u. Gewinnspiel  
NEU GS Spezialtouren Türkei  
Schulung ganzjährig!

**dEN AIR**  
Paragliding



**Flugferien**  
Tel: (+43) 664 181 7953

Einige ortsansässige Flugschulen in Oberkärnten  
(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](http://www.flycarinthia.at)

### Traumflüge am Gardasee

Streckenfliegen, Soaren, Arno oder 1700m in ruhiger Luft genüsslich abgleiten! Ein riesiger Gras-Starplatz, eine supermoderne Seilbahn und ein neuer, grosser Landeplatz direkt am See! All das kombiniert mit einem Aufenthalt in unserem gemütlicher, familienfreundlichen fliegerhotel, mit Klimaanlage, Schwimmbad, Garten, Lagerraum für Gleitschirme und den besten Insiderlines. Auf euer Kommen, freut sich Claudio vom

**HOTEL Muheslee (VR)**  
IDEAL Tel. 0039.045-74 00 152  
[www.hotelidealmaliesine.cout](http://www.hotelidealmaliesine.cout)  
[ideal.makesine2000.com](http://ideal.makesine2000.com)

# Das DHV-Versicherungsprogramm

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

Stand: 1.1.2003, Versicherer: Gerling Köln

## Halterhaftpflicht

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



Jahresprämie inkl. Versicherungssteuer

Hängegleiter + Gleitsegel:

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

Nur Gleitsegel:

25,40 bei 250,- € SB, 30,50 € ohne SB

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

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

*Für alle Mitgliedsvereine kostenlos*

## Vereins-Haftpflicht

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

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

## rt la 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.

## Kombinierte Halter-Haft-Acht und Passagier-Haftpflicht (CSL)

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

Jahresprämie inkl. Vers.-Steuer  
560,-

Deckungssumme: 2.500.000,- € pauschal für Personen- und Sachschäden. Gültig auch in Österreich,

Jahresprämie inkl. Vers.-Steuer  
460,- €

Umfang Halter-Haftpflicht: wie oben  
»Halter-Haftpflicht« ohne Selbstbeteiligung.  
Umfang Passagier-Haftpflicht: Luftfrachtführer, Halter und berechnigter Benutzer

## Für alle Mitglieder kostenlos

## MA) Bergungskosten

Deckungssumme: 2.503,- €  
Umfang: Suche, Rettung, Krankentransport, notwendiger Rücktransport. Ohne Mehrkosten für Bergung des Fluggeräts. (In ursächlichem Zusammenhang mit dem Betrieb eines Luftsportgerätes)

## EM 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.

## i Flug-Unfall Tod und Invalidität

Deckungssumme: 2.500,- € bei Tod, 5.000,- € bei Invalidität.  
Umfang: Verdreifachung möglich. Mitversichert 24-Stunden-Risiko gemäß AUS inkl. anderer Sportarten, Straßenverkehr, Arbeitsplatz.

Jahresprämie inkl. Vers.-Steuer  
23,10 C

Zusätzlich mit 3,00 € Krankenhaus-Tagegeld und 3,00 € Genesungsgeld je Krankenhausaufenthalt. Vervielfachung zusammen mit Unfalldeckungssumme.

Jahresprämie inkl. Vers.-Steuer  
33,20 €

## Flug-Unfall nur Invalidität

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

Jahresprämie inkl. Vers.-Steuer  
6,60 E

Zusätzlich mit 3,00 € Krankenhaus-Tagegeld und 3,00 € Genesungsgeld je Krankenhausaufenthalt. Vervielfachung zusammen mit Unfalldeckungssumme.

Jahresprämie inkl. Vers.-Steuer  
16,50 €

## Flug-Unfall Tod und Invalidität 500% Progression

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

Jahresprämie inkl. Vers.-Steuer  
76,-

Deckungssumme: 2.500,- € bei Tod, 50.000,- € bei Invalidität, 250.300,- € bei Vollinvalidität.

Jahresprämie inkl. Vers.-Steuer  
136,- €

## e) Flug-Unfall Passagier

Deckungssumme: 2500,- € bei Tod, 5.000,- € bei Invalidität.  
Umfang: Verzehnfachung möglich

Jahresprämie inkl. Vers.-Steuer  
13,30 E

## 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: 500.003,- € pauschal für Personen- und Sachschäden.

Umfang: Halter von Hängegleiter- und Gleitsegelgeländen.

## Schleppwinden-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.

## Sschleppwinden-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.

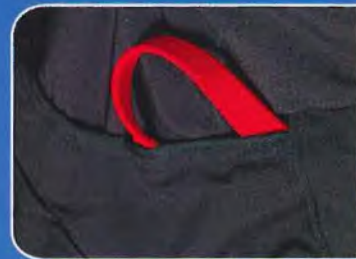
Deckung:

webweit • Europa

Deutschland

Österreich

Altix



## Affix

- neuer, revolutionärer Airbag-Protector mit Di-IV•eestrnarke 10 g
- neue, leichte Automatikschliessen
- Integrierter Rettungsschirmkontidiner
- 6- DHV-Güteslegel für 120 kg Zuladung
- 1- Gewicht nur 3.9 kg
- kleinstes Packmuss
- Grossen: **X5 - - L XL**

