

1111101'1 DHV-info

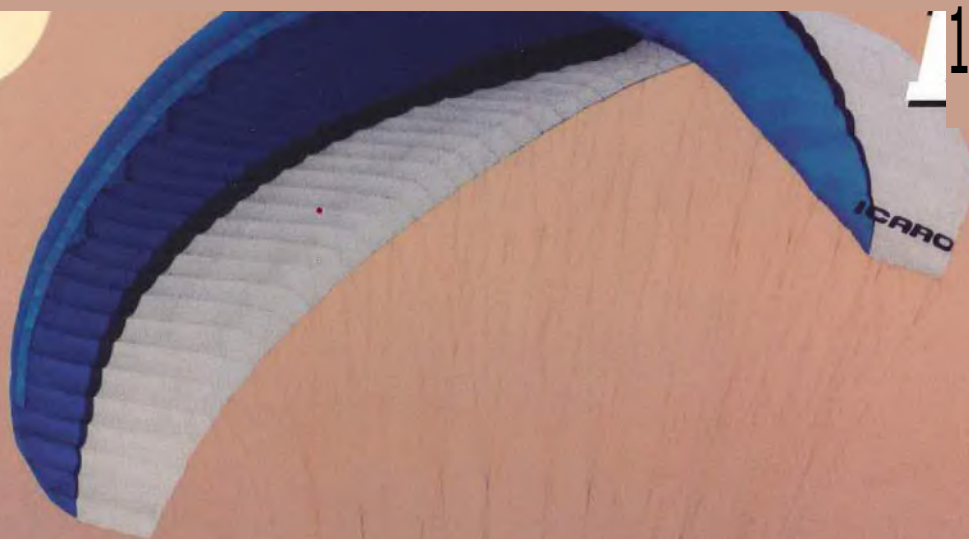
Z.111NOM¹ - -

L_

LIMES

Das Magazin für Drac - und GleitschirZerger

12,1, D





DHV Performance Center

Die Profi-Gleitschirmflugschulen

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

Hessische Gleitschirmschule Frankfurt

Hot Sport Sportschulen GmbH

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

HOT SPORT

Der Flugtechnikteil des Performance Trainings findet über Wasser statt!

Rhöner Drachen- und Gleitschirmflugschulen

Wasserkuppe GmbH

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



Harze* Gleitschirmschule

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



Flugschule Siegen

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



Luftikus Eugens Flugschule

Luftsportgeräte GmbH

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

LUFTIKUS

GlideZeit Flugschule Tübingen

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



Der Flugtechnikteil des Performance Trainings findet über Wasser statt

Flugschule Göppingen

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



Sky-Team Paragliding

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

SKY-TEAM

Flugschule Chiemsee GmbH

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

FLUGSCHULE

-C-11-11MSEE

Süddeutsche Gleitschirmschule

Paragliding Performance Center Chiemsee

Am Balsberg
83246 Unteressan
Tel: 08641/7575
Fax: 08641/61826
www.einfachfliegen.de
info@einfachfliegen.de



Flugzentrum Ruhpolding

Holzner GmbH

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



Adventure Sports Gleitschirm•Schule

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

4venCUte-Sports

eieerhirmtNgsch.K

Paragliding Tegernsee

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



Flugschule Martin Mergenthair.

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

Gleitschirmschule
MartinMergenthair

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•Schuh

Heinz Fischer GmbH

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



Flugzentrum Bayernvald

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

Vze, tr. 22, 22.

Flugschule Athensee

Eki Maute GmbH

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



Sky Club Austria Walter Schrempf

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



Flugschule Aufwind

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

COOL, 11, 441:5

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

eng
egugotto-

Papillon

Harald Huber
rue de Peglise
F-68470 Fellingring
Tel: 0033/38982.7187
Fax: 0033/38982-7187
www.papillon-web.de
hari@papillon-web.de



Flugschule Wihlschönau-riol

A-6314 Niederau Nr. 217
Tel: 0043/664/2622646
Fax: 0043/5339/8668
www.paragliding.at
info@paragliding.at

oetschanila.77rol



Seite 48, Trend intermediate



Seite 16, Nebelhorn



Seite 52, Aktiv Fliegen

- 4 WICHTIG NEU-KURZ**
Neuigkeiten und Wissenswertes
- 9 NEU AUF DEN MARK?**
Neues von den Anbietern
- 16 FLIEGEN MIT DEM WELTCUPSIEGER**
Unterwegs vom Nebelhorn
- 24 DAS COMEBACK**
Fluggelände für einen entspannten Wiedereinstieg
- 30 WETTERBERICHTE A LA CARTE**
Wo man Wetterinfos überall finden kann
- 36 RISIKOFAKTOR PILOT**
Unfallursachen hinterfragt
- 42 FREEFLIGHT 2006 MIT DHV FILM AWARD**
Treffpunkt in Garmisch-Partenkirchen
- 46 ZEITGEMME DRACHENAUSBILDUNG**
Viele Wege führen nach Rom
- 48 TREND ZUM INTERMEDIATE**
Es muss kein Hochleister sein
- 51 NFGH**
Offizielle Nachrichten für Drachen- und Gleitschirmflieger
- 52 SICHERHEIT UND TECHNIK**
Aktiv fliegen - der Schlüssel zum sicheren Piloten
- 61 GELAA1DE**
Nachrichten
- 62 TECH REVIEW**
Aktuelle GPS PDAs im Vergleich
- 66 SOFTWARE FÜR PDAs**
Freeware Programme im Test
- 69 DIIN, JUGEND**
Rückblick auf ein erfolgreiches Projekt 2005
- 70 VEREINSNACHRICHTEN**
Nachrichten der Vereine

- 77 LESERBRIEFE**
- 78 ARCHIV FÜR STRECKENFLÜGE**
Die neue Seite ermöglicht eine perfekte Flugvorbereitung
AP°W'Z1FRUNG PEP GLENeeKIRME
Empfehlungen zur Gerätewahl
- 82 TEST**
Ergebnisse der neuen Musterprüfungen
- 90 WMSMERK,**
Internationale Bayerische Meisterschaft im Gleitschirmfliegen
Drachen-Liga
GS-World-Cup in Brasilien
German Cup
Vorschau German Open HG
Allgemeine Nachrichten

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



Titel: Gudrun Öchsl
Pilot: Michael Nester am Gerlitz in Österreich



Gleitschirmsport im Condor Bordkino

In der besten Reisezeit läuft an Bord der Maschinen des Urlaubsfliegers Condor ein Film, der den Reisenden Lust auf Gleitschirmfliegen macht. Zu sehen gibt es eine sechs-Minuten-Version über die Ozone XC-Safari, die Takeoff TV mit großem Erfolg gesendet hat. Der Film erzählt die Abenteuerstory eines Teams von Weltklassepiloten, die es sich zum Ziel gesetzt haben, den afrikanischen Kontinent zu überqueren, von der Atlantikküste bis zum Indischen Ozean.

Fluggelände Tremmelhausen in Gefahr

Das Übungsgelände Tremmelhausen bietet zwar keinen großen Höhenunterschied, ist aber für fast 100 Piloten des GSC-Ratisbona in Regensburg das wichtigste Gelände für das Groundhandling. Die sowieso schon angespannte Lage (derzeit kein Pachtvertrag, Flächenstilllegung, Betretungsverbot bis Mitte Juli) wird derzeit leider noch schwieriger. Obwohl da-



für keine Zulassung besteht, startet dort häufig ein Pilot mit dem Motorgleitschirm. Die ersten Beschwerden der Anwohner und des Besitzers liegen bereits vor. Die Piloten des GSC-Ratisbona möchten ihr bestes Übungsgelände nicht verlieren und bitten deshalb auch alle nicht Vereinsmitglieder, die Tremmelhausen nutzen: Haltet Euch bitte an das Betretungsverbot und weist jeden Motorflieger darauf hin, dass er dieses sensible Fluggelände mit seinem Verhalten gefährdet. Danke und bis bald (Juli) in Tremmelhausen, die Vorstand-

schaft des GSC-Ratisbona.

Checkflug-Änderung auch in Österreich geplant

Die DHV-Kommission hatte im Juni 2005 beschlossen, dass der Nachweis der fliegerischen Übung gemäß LuftPersV § 45 Abs.4 auch als erbracht gilt, wenn der Inhaber einer Lizenz für einsitzige Hängegleiter oder Gleitschirme eine Flugerfahrung von mindestens 10 Starts und Landungen innerhalb der letzten 36 Monate im Flugbuch nachweisen kann. Zugleich hatte der DHV den ÖAeC ersucht, die österreichische Überprüfungsvorschrift ebenfalls zu modifizieren. Das österreichische Verkehrsministerium sieht nun im Entwurf der neuen Zivilluftfahrer-Personalverordnung (ZLPV), die im Sommer dem Parlament zum Beschluss vorgelegt werden soll, eine solche Modifikation vor. Demnach soll der dreijährige Überprüfungsflug wegfallen. Ersetzt wird diese Vorschrift durch eine Bestimmung, die den Lizenzinhaber zur Aufrechterhaltung seiner fliegerischen Übung verpflichtet. Lizenzen für doppelsitzige Hänge- und Paragleiter müssen jedoch weiterhin, wie auch in Deutschland, durch einen Überprüfungsflug verlängert werden. In den Materialien zum Gesetzesentwurf (Hintergrundinformationen für die Parlamentarier zu den Änderungsvorschlägen) wird ausdrücklich auf die Abschaffung des obligatorischen Checkflugs in Deutschland Bezug genommen. Interessierte (mit fortgeschrittenen Datenbank-Suchkenntnissen) können die Gesetzesvorlage im Rechtsinformationssystem des österreichischen Bundeskanzleramtes unter www.ris.bka.gv.at einsehen (Stichwort „Regierungsvorlagen“).



DHV-Fluglehrer schult in Japan

Flugtechnik, Pädagogik sowie der Inhalt eines effektiven Theorieunterrichts waren die Themenschwerpunkte des DHV-Fluglehrer Klaus Irschik. Von diesem Seminar in Tokio erhoffen sich die über 50 Fluglehrer und Schulungsleiter neue Impulse für einen in Japan expandierenden Markt. Demnächst wird Klaus Irschik vom indonesischen Gleitschirmverband eingeladen.

Live-tracking

Die steirische Firma HGS (Entwickler der XAlps 2005 Software) hat für die aktuelle Streckenflugsaison sein neuestes Live-Tracking Portal unter www.live-tracking.com freigeschaltet. Mit GPS und Mobilephone Technologie ist jetzt jederzeit und weltweit (wenn Handyempfang vorhanden ist) eine Echtzeitortung möglich: ein deutlicher Schritt für mehr Pilotensicherheit!

Live-Tracking ist nicht nur Spielerei für Technikfreaks, sondern für jeden Outdoor-sportler interessant: „Live-Tracking für Piloten ist wie ein Lawinenpiepser für Skitourengeher“. Zusammen mit dem DHV ist jetzt die Beta-Testphase eröffnet. Gesucht werden freiwillige Beta-Tester, die ihre Flüge online veröffentlichen wollen. Mehr Details über Geräte, Verfahren und Preise unter <http://forum.dhv.de> (Live-Tracking).

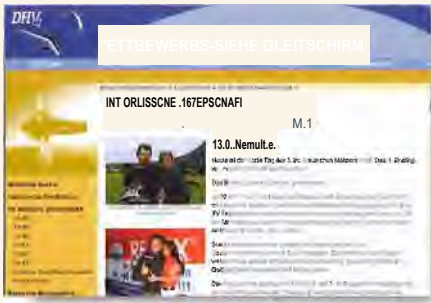
+++ Weltmeisterschaft im Drachenfliegen in Florida +++

Erfolgreiche Titelverteidigung: Corinna Schwiigershausen zum dritten Mal Weltmeisterin im Drachenfliegen! Das deutet zum sechsten Mal in Folge Mannschaftswertung!

Wir gratulieren!



Corinna im Ziel (auf dem Flugplatz von Steve Morse, Gitarrist bei Deep Purple)



Die neuen DHV-Sportseiten sind online

Die Int. Bayerische Meisterschaft im Gleitschirmfliegen am Tegernsee bot den geeigneten Rahmen, die neu gestalteten Sportseiten der DHV-Homepage zu präsentieren. Neben der Struktur wurde auch das Layout

der Drachen- und Gleitschirm-Seiten komplett überarbeitet. Im Bereich „Live-Berichte“ findet man alle Berichterstattungen aus der Gleitschirm- und Drachen-Wettbewerbs-Szene. Hier können die Piloten ihre eigenen Berichte und Bilder jetzt auch selbst online stellen.

Auf den „Pilotenseiten“ werden die Profile der Ligateilnehmer, und Nationalmannschafts-Mitglieder vorgestellt. Die Piloten haben die Möglichkeit über ein Eingabeformular ihre persönlichen Daten, Bilder und Sponsoren-Logos zu übermitteln. Neu ist auch ein interner Forumsbereich für die Drachen- und Gleitschirmszene auf den DHV-Sportseiten.



Neue Internetseite der DHV-Jugend

Die DHV-Jugend hat eine neue Internetseite www.dhv-iugend.de. Alle jungen Flieger finden dort Informationen zu den Events, sonstigen Aktionen sowie spezielle Angebote zur Jugendförderung. Also einfach mal auf die Seite schauen und für die Events anmelden.



Die weltweit größte Website für Gleitschirm- und Drachenflieger ist www.dhv.de

1.2 Millionen Hits und 37.000 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. Das "Wolkengeflüster" geht in seinen ersten Flugsommer und sind schon sehr gespannt, was die Saison für intensive Flugerlebnisse bringt. Lasst andere daran teilhaben, denn das macht das Erlebte umso nachhaltiger. Deshalb: Schreibt, wenn Ihr was zu erzählen habt! Es zählen nicht Rekorde oder Kilometer, sondern nur die nette Geschichte.

Bis zu 6.000 Interessenten im DHV-Gebrauchmarkt

Wer seine Ausrüstung verkaufen will oder eine Gebrauchte sucht, findet keine größere und aktuellere Plattform. 799 Gleitschirme und 179 Drachen werden zur Zeit angeboten, 125 Gleitschirm sowie 54 Drachen gesucht. Schaut mal rein - es lohnt sich!

Travel & Training

Nicht jeder lebt in der Nähe eines Fluggebietes. Da muss der Urlaub zum Fliegen herhalten. Möglichst effektiv sollen die wertvollen Tage genutzt werden. Travel und Training auf www.dhv.de hilft dabei. Dort bieten die DHV-Flugschulen Fortbildung und Betreuung an!

DHV-TV

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 Drachenfliegen bereit. Aktuell die Beiträge zur Drachendamen und Starrflügler WM in Florida!



Gleitschirm (799)	Drachen (179)	G113115ehlrm- Gurtzflug (130)	Qraeh Gurtzr. (35)
----------------------	------------------	-------------------------------------	--------------------------

SUCHANZEIGEN

Gleitschirm (125)	Drachen (54)	Gleitschirm- Gurtzflug (19)	rech Gurtz (4)
----------------------	-----------------	-----------------------------------	----------------------



WM - Florida
Corinna am
Start

Gerichtentscheid zu Sportunfall

Ein Drachenflierer kam während eines Landemanövers ins Straucheln und brach sich den Unterschenkel. Sein Arbeitgeber lehnte die Gehaltszahlung während der sechswöchigen Krankschreibung ab. Zu Unrecht, entschied das Bundesarbeitsgericht (5 AZR 338/79). Die Lohnfortzahlung dürfe nach einem Sportunfall nur in drei Fällen verweigert werden, stellten die Richter in ihrem Grundsatzurteil klar: Wenn die Verletzung Folge eines groben Regelverstosses sei, wenn der Verletzte sich massiv überschätzt habe oder wenn das Verletzungsrisiko der Sportart unkalkulierbar sei. Bei einem erfahrenen Drachenflierer liege keine dieser Voraussetzungen vor.

Der SWR 3-Elch lernt fliegen

Der Moderator des größten deutschen Popradsios S-SUN 3 Stefan Scheurer fliegt Gleitschirm. Das Maskottchen von SWR 3 ist ein Elch — also ziert dieses Logo Stefans neuen Schirm und das macht nicht nur ihm viel Spaß. Der fliegende Elch bringt



unseren Sport in der Öffentlichkeit sehr sympatisch rüber. Siehe auch S. 73.

Einschränkungen bei der Fußball WM zwischen dem 9. Juni und 9. Juli 2006

Aufgrund möglicher Terroranschläge werden durch das Bundesministerium für Verkehr für die Bereiche rund um die FIFA Stadien Flugbeschränkungsgebiete festgelegt. Die Ausdehnung ist gestaffelt. Generell gilt ein Flugverbot für VFR Flieger (also auch für Gleitschirme und Drachen) in einem Radius von 3 NM um die Fußballarenen herum. Dies gilt für alle Austragungsorte während der Spieltage in einem definierten Zeitraum (7 1/2 Stunden). Darüber hinaus werden Flugbeschränkungsgebiete mit einer Ausdehnung von 30 NM (Radius) festgesetzt, wenn dies die Sicherheitslage erfordert. Man kann davon ausgehen, dass dies z.B. für das Eröffnungsspiel und das Endspiel in München und Berlin eingerichtet wird. Gleiches ist für Spiele mit erhöhtem Sicherheitsrisiko (z.B. England, USA) zu erwarten. Die Einrichtung und Bekanntgabe der erweiterten Beschränkungen (30 NM) werden spätestens 24 h vorher per NOTAM bekanntgegeben. Die Deutsche Flugsicherung (DFS) hat anlässlich der Einschränkungen eine spezielle Seite auf ihrer homepage eingerichtet. Karten mit eingezeichneten Beschränkungsgebieten sind dort aktuell einsehbar. Infos unter www.dfs.de. Der DAeC Ausschuss Unterer Luftraum (DHV ist Mitglied) setzt sich dafür ein, dass die Fluggelände entlang der Randbereiche möglicherweise ausgeklammert werden. Falls das eine oder andere Fluggelände tatsächlich betroffen ist, hilft alles nichts. Entweder TV anschalten und Fußball schauen oder woanders fliegen gehen.



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.



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.

DHV-anerkanntes Sicherheitstraining

Das DHV-Lehrteam empfiehlt jedem Gleitschirmpiloten mit A- oder B-Schein die regelmäßige Teilnahme an einem DHV-anerkannten Sicherheitstraining. Die Veranstalter von DHV-anerkannten Sicherheitstrainings haben sich in einem aufwändigem Verfahren qualifiziert. Sie sorgen für hohen Sicherheitsstandard, professionelle Durchführung und Betreuung durch kompetente Fluglehrer, gemäß den Anforderungen des .01IV.

Flugschule Chiemsee GmbH

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

FLUGSCHULE -
GEBISEE

GlideZeit Flugschule Tübingen

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

HABIS Flugsport

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

Flugschule Achensee

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 Schrempf

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



Streckenflugseminar für Frauen

Das Frauenstreckenflugseminar, das letztes Jahr von Sylvie Vellbinger mit Unterstützung des DHV ins Leben gerufen wurde, wird dieses Jahr von ihrer eigenen Flugschule Freestyle angeboten. Da das Seminar letztes Jahr auf große Resonanz gestoßen ist und alle viel Spaß hatten, werden wir es auch dieses Jahr in ähnlicher Form durchführen.

Als Betreuerin wird Andrea Brüggemann wieder mit dabei sein. Als ambitionierte Streckenpilotin konnte sie viel Erfahrung bei Wettkämpfen und auch im OLC (Online Contest) machen. Wir bieten Euch wieder eine individuelle Betreuung per Funk beim Thermik- und Streckenfliegen, theoretische Grundlagen des Streckenfliegens und der Flugpraxis, wie auch Wetterbriefing und Einführung ins GPS und der Dokumentation.

Abends werden wir wieder gemeinsam grillen, um

den Tag und das Erlebte nochmal Revue passieren zu lassen. Ziel ist es, mehr Frauen zum Streckenfliegen zu ermutigen und sie so zum OLC-fliegen zu bringen und in die GPS Dokumentation einzuführen, damit sie sich einfach trauen vom Hausberg wegzufiegen. Die durchgeführten Flüge sollen vor Ort beim OLC eingereicht werden. Termin: 11.-15. August, Kosten 150 Euro, mind. 10, max. 15 Teilnehmerinnen, Ort: Greifenburg/Kärnten, Embergeralm, GPS und Funk können teilweise geliehen werden. Anmeldung und weitere Infos unter www.flugschule-freestyle.de oder direkte Mail an info@flugschule-freestyle.de.

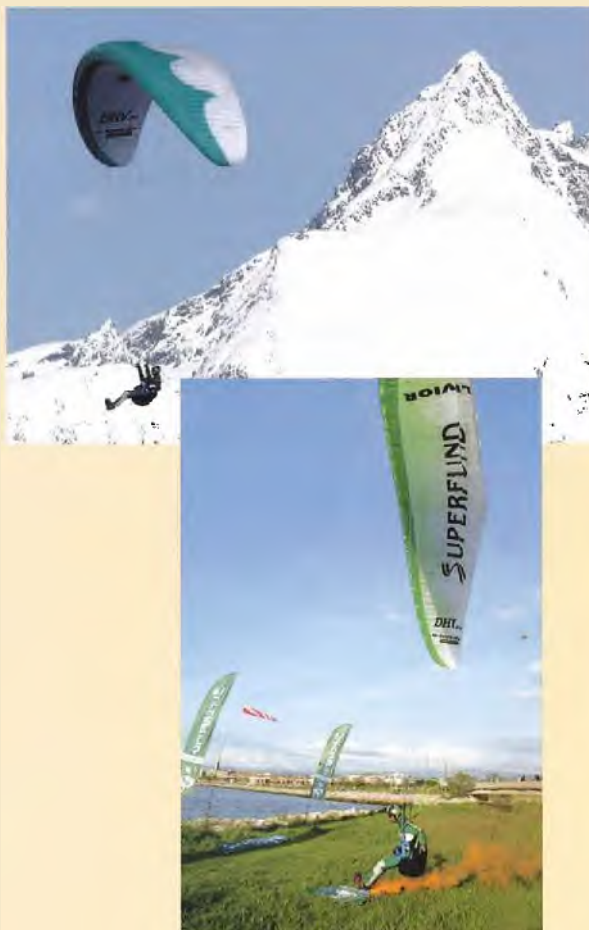
WETTERNETZ AUF SEITE 73

Trans Speed Europe geglückt

Das jüngste Projekt von Mike Küng war die Trans Speed Europe, eine Kontinentalüberquerung Europas mit dem Gleitschirm von der Ostsee bis zur Adria. Nach sechs Tagen war er am Ziel. Gestartet am Mittwoch, den 26. April in Boltenhagen an der Ostseeküste, schloss der 37-jährige mit der Landung am Sonntag, 30. April in Koper, Slowenien, nahe Triest, seine Pionierleistung erfolgreich ab. Gestartet ist der Extremsportler aus dem Helikopter. Überglücklich erklärte Mike: „1.400 Kilometer, zwei Meere, vier Länder und 31 Helikopter-Absprünge. Das war Abenteuer pur!“ Eigentlich wollte Mike möglichst schöne Streckenflugaufnahmen ins Fernsehen bringen, dies gelang erst über Österreich und Slowenien. Der für die Querung von Deutschland erforderliche starke Nordwind ging leider einher mit starker Bewölkung. Wenig Freude bereitete Mike der Umstand, dass ein Hersteller die Aktion für seine Gleitschirm-Werbung vereinnahmte, denn als DHV-Testpilot unterliegt Mike der Neutralitätspflicht. Mike Küng hierzu: „Grundsätzlich fliege ich bei meinen öffentlichkeitswirksamen Projekten unterschiedliche Gleitschirme verschiedener Hersteller, um den Anschein einer Hersteller-Nähe zu vermeiden. Beim Trans Speed Europe kam ein Prototyp zum Einsatz, der aus Elementen verschiedener Hersteller bestand. Die Werbeaussage auf der Webseite eines Herstellers war also unzutreffend.“

Die Etappen im Einzelnen:

Mittwoch, 26. April: Boltenhagen an der Ostsee - Stapelburg bei Goslar im Harz
Donnerstag, 27. April: Stapelburg bei Goslar im Harz - Wasserkuppe, Rhön
Freitag, 28. April: Wasserkuppe, Rhön - Memmingen
Samstag, 29. April: ausgefallen aufgrund des Wetters
Sonntag, 30. April: Hart am Chiemsee - Nordportal des Felbertauerntunnels
Montag, 1. Mai: Nordportal des Felbertauerntunnels - Koper, Slowenien



DHV-Satzungsänderung geplant

Die nachstehende Satzungsänderung wird bei den diesjährigen Regionalversammlungen im Herbst erörtert und dann den Delegierten der DHV-Jahrestagung am 25.11.06 zur Beschlussfassung vorgelegt. Wesentlicher Grund für die Änderung ist, dass die gesetzlichen Anforderungen an die Satzungsbestimmungen zur Gemeinnützigkeit geändert wurden. Das für den DHV neu zuständige Finanzamt hält deshalb eine Anpassung der DHV-Satzung für erforderlich. Die weiteren Änderungsvorschläge bezwecken eine Verbesserung der Haftungssituation für ehrenamtlich Tätige und größere Klarheit bei den Ausschluss-Bestimmungen.

Alt	Neu
§ 3 Vereinszweck; Gemeinnützigkeit Der DHV verfolgt ausschließlich und unmittelbar gemeinnützige Zwecke im Sinne der steuerrechtlichen Vorschriften und Richtlinien, und zwar durch Pflege und Förderung des Drachenflug- und Gleitsegelsports in seiner natur- und landschaftsverträglichen Form und durch Förderung der Flugsicherheit.	§ 3 Vereinszweck; Gemeinnützigkeit Der DHV verfolgt ausschließlich und unmittelbar gemeinnützige Zwecke im Sinne des Abschnitts „Steuerbegünstigte Zwecke“ der Abgabenordnung. Der Satzungszweck wird insbesondere verwirklicht durch Pflege und Förderung des Drachenflug- und Gleitsegelsports in seiner natur- und landschaftsverträglichen Form und durch Förderung der Flugsicherheit. II. Der Verein ist selbstlos tätig. Er verfolgt nicht in erster Linie eigenwirtschaftliche Zwecke.
§ 4 Gewinne Mittel dürfen nur für die satzungsmäßigen Zwecke verwendet werden,	§ 4 Verwendung der Mittel Mittel des Vereins dürfen nur für die satzungsmäßigen Zwecke verwendet werden. Die Mitglieder erhalten keine Zuwendungen aus Mitteln des Vereins. Es darf keine Person durch Ausgaben, die dem Zweck des Vereins fremd sind, oder durch übermäßig hohe Vergütungen begünstigt werden.
Bei § 5 III. wurde der Satz „Entgelte müssen angemessen sein.“ gestrichen, weil diese Regelung nun in §4 enthalten ist.	
§ 10 Beendigung der Mitgliedschaft I. Die Mitgliedschaft endet, bzw. gilt als beendet, am 31. Dezember des Jahres, in dem Austritt, Ausschluss oder Tod erfolgen. II. Der Austritt ist unter Wahrung einer zweimonatigen Frist schriftlich zu erklären; Rückwirkender Austritt ist nicht möglich. III. Der Ausschluss erfolgt durch Beschluss der Vorstandschaft, wenn das Mitglied in grober Weise die Flugsicherheit verletzt, insbesondere Dritte gefährdet, oder das Ansehen und das Vermögen des Verbandes schädigt, insbesondere mit einer Zahlungsverpflichtung gegenüber dem Verband sich ein Jahr in Verzug befindet.	§ 10 Beendigung der Mitgliedschaft 1. Die Mitgliedschaft endet durch Austritt, Ausschluss oder Tod. II. Der Austritt ist unter Wahrung einer zweimonatigen Frist zum Schluss eines Jahres schriftlich zu erklären. Rückwirkender Austritt ist nicht möglich. III. Der Ausschluss eines Mitglieds ist zulässig, wenn ein wichtiger Grund gegeben ist. Ein wichtiger Grund ist insbesondere gegeben, wenn das Mitglied in grober Weise oder fortgesetzt dem Vereinszweck nach § 3 zuwider handelt oder sich mit einer Zahlungsverpflichtung gegenüber dem Verband ein Jahr in Verzug befindet. Der Ausschluss erfolgt durch Beschluss der Vorstandschaft und ist dem Mitglied schriftlich bekannt zu geben. Mit Zugang der Ausschlussklärung endet die Mitgliedschaft.
§ 39 Vermögen Das Vermögen des DHV fällt dem Deutschen Aero Club e.V. zu, mit der Maßgabe, es für satzungsmäßige und gemeinnützige Zwecke zu verwenden.	§ 39 Vermögen Bei Auflösung des DHV oder bei Wegfall des steuerbegünstigten Zweckes fällt das Vermögen des DHV dem Deutschen Aero Club e.V. zu, mit der Maßgabe, es für satzungsmäßige und gemeinnützige Zwecke zu verwenden.
	§ 25a III „Ausschluss der Haftung für einfache Fahrlässigkeit im Ehrenamtsbereich des DHV“ Wenn ehrenamtliche Kommissionsmitglieder oder von der Geschäftsstelle mit ehrenamtlichen Aufgaben Beauftragte mit einfacher Fahrlässigkeit einen Schaden verursachen, ist die Haftung gegenüber dem DHV und den DHV Mitgliedern ausgeschlossen und der DHV stellt die Vorstandsmitglieder und Beauftragten von Haftungsansprüchen Dritter frei. Ausschluss und Freistellung gelten nicht, soweit eine Versicherung den Schaden ohne Rückgriff ersetzt.



Swing - Wettkampfteams

Swing stellt zusammen mit „Mustang Jeans“ 4 verschiedene Wettkampfteams auf.

Swing Mustang Jeans - Factory Team und Ladies Team
Swing Mustang Jeans - Competition Team
Swing Mustang Jeans OLC Team
Swing Mustang Jeans - Junior Team

Alle nötigen Informationen bekommt man aus unserer Webseite www.swing.de unter Wettkampf.



Streckenfliegen mit Oliver Barthelmes

Der amtierende Deutsche Meister im Drachenfliegen, Oliver Barthelmes, bietet am 08.06.-11.06.2006 und 27.07.-30.07.2006 ein Streckenflugseminar an. Je nach Wetter entweder im Chiemgau oder in Kärnten. Oliver ist zur Zeit Deutschlands erfolgreichster Wettbewerbspilot und selbst ein sehr ambitionierter Streckenflieger. Er kennt diese Fluggebiete wie seine Westentasche und möchte sein Wissen und seine Erfahrung an andere Piloten weitergeben. Diese Cross Country Clinics dienen zur Entwicklung und Erweiterung aller fliegerischen Fähigkeiten und sollen Motivation, Selbstbewusstsein und die richtige Einstellung zum Fliegen fördern, Ängste abbauen und nicht zuletzt Freude am Fliegen bereiten. Kosten auf Anfrage. Min. 4 Teilnehmer, max. 10 Teilnehmer. Unterkunft kann auf Anfrage organisiert werden. Anfragen und Anmeldung unter www.xcflight.com und Oliverbarthelmes@gmx.de.

THERMIK-INFO 2006

Die Wetter-Jetzt-Meteorologen bieten Luftsportlern Streckenflugwetter. Unter www.wetter-jetzt.de finden Segelflieger, Drachen- und Gleitschirmflieger präzise Thermik- und Streckenfluginformationen, die die optimale Flug- und Freizeitplanung der nächsten Tage ermöglichen. Bereits im 10. Jubiläumsjahr bietet Wetter-Jetzt einen beispiellosen Service Thermikinfo an. Gegen Zahlung einer einmaligen Gebühr von EUR 54,95 registriert sich der Flieger für den zwischen Ostern und Ende August laufenden Dienst. In diesem Zeitraum erhält er am frühen Nachmittag per e-mail die aktuellen Vorhersagen für die nächsten vier Tage. Mit qualifizierten Aussagen für verschiedene Segelfluggüter bieten die Diplom-Meteorologen von Wetter-Jetzt ausführliche Informationen zu Thermikgüte, Wolkenbasis und potentieller Flugdistanz.

Als zusätzliches Bonbon erhält der registrierte Flieger ein Guthaben von EUR 5,- für den geschützten Bereich der umfassend überarbeiteten Internetpräsenz von Wetter-Jetzt. In Ergänzung zum Wetter-Jetzt-Service findet er dort die tagesaktuellen Wetterinformationen zur Flugplanung am frühen Morgen. Weitere Informationen gibt es unter www.wetter-jetzt.de.

Kontakt

Diplom-Meteorologe Jon Meis
Tel: +49 (0)721 - 66 35 864
Fax: +49 (0)33843 - 41927
eMail: meis@wetter-jetzt.de
www.wetter-jetzt.de

Neuer Newsletter von Nova - Nutzwert für Gleitschirmflieger

Seit der Free Flight gibt es von Nova einen Newsletter. Ähnlich wie schon bei der DVD "Dynamit Decisions" wollen die Nova-ianer der Gleitschirmflieger-Community echte Informationen bieten. Mindestens vier Mal pro Jahr informiert der Nova-Newsletter über Themen wie die Einstellung zum Fliegen, Flugtechnik, Materialien, Events usw. Nova verspricht mit dem Newsletter nicht in die Ecke des Kommerzes abzurutschen, weshalb er für alle Gleitschirmflieger interessant ist – egal welche Marke sie fliegen! Für die redaktionelle Arbeit am Newsletter hat Nova Till Gottbrath verpflichtet. Einerseits fliegt Till seit 1987 Gleitschirm, andererseits beherrscht er als Teilhaber der Agentur KGK - Kern Gottbrath Kommunikation, das journalistische Handwerk. Die Erstausgabe Nr. 1/2006 kann man sich unter <http://www.nova-wings.com> anschauen, dort auf "Newsletter" und dann auf "Archiv" klicken. Dort ist es auch möglich, sich für die zukünftigen Ausgaben zu registrieren.

Bücher / Lehrpläne / Videos / CDs /



H.A.D.-Headware Multifunktionsstuch

Die H.A.D. Originale sind nahtlos aus einem Stück gefertigt, ca. 50 CM lang, sehr widerstandsfähig, formstabil und multifunktionsfähig einsetzbar. Die einseitige Elastizität des Tuches ermöglicht verschiedenste Anwendungsmöglichkeiten, z.B. als Halstuch, Sturmhaube, Stirnband, Piratenmütze u.v.m. 11 A.D Multifunktionsstücher werden aus 100 % Polyester (Micolite) gefertigt. Dieses hochwertige Funktionsmaterial hat eine hervorragende Atmungsaktivität und zeichnet sich durch eine außergewöhnlich schnelle Trocknung aus. Sie bieten somit guten Schutz gegen alle Witterungseinflüsse. Mit DHV-Esclusiv-Druck - Drachen- und Gleitschirmmotiv.

Preis 12,90 €



T-Shirts für Drachen- und Gleitschirmflieger.

Basic-Shirt der Qualitätsmarke Switcher 170 gr/m² in den Farben rot und beige, mit "Dracherr- oder "Gleitschirm"- Motiv - siehe Abb.

Größe 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 € abgl. Versandkosten

Die T-Shirts fallen groß aus!



DVD - BLUE SKY

Inhalt Wing Man, Grand Camion Wes, Job am Urmi (Drachen- und Gleitschirmflieger beim DHV, Pilot in 5 Tagen. Höhenrausch, Sprung in die Tiefe und als Bonus eine Reportage über die X-Alps 2005. Länge Hauptfilm 120 Min. Bonusfilm 20 Min. Einzelpreis 19,90 € zzgl. Versand.

DVD - FREE FIGHT

Die schönsten Folgen aus der TV-Doku-Reihe Take-Off. Inhalt IM neues Leben, Manerhorn BASE, Der Drachenreiter (Guido Gehrmann), 40 Sekunden Freiheit, Rekordjagd, X-Andes und als Bonusfilm: Lautlos am Limit, Drachenflüge in den Alpen und Skysurf. Länge 107 Min. Bonusfilme 25 Min. Einzelpreis taxt € zzgl. Versand



Ausgabe 2005

AND THE WORLD COULD FLY

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



Ausgabe 2006

AUGENBLICKE OBEN

Eine Dokumentation über aufregende Flüge, spektakuläre Abenteuer und ungewöhnliche Piloten: Oliver Guenay - Abenteuer in Mittelasien, Ostafrika, Südamerika, den Alpen und Hochkarpaten, Will Gadd - Langstreckenweldekord und Querung der USA; Angelo d'Arrigo - Fliegen mit Adlern; Red Bull X-Alps - dem spektakulären Gleitschirmwettbewerb: Bob [nurl] - Abenteuer vor den Eisriesen des Himalaya; und Mad Mike Kong - dem Meister der Flugakrobatik und seinem Sprung aus 10.100 Metern. Buch von Oliver Guenay 264 Seiten, Preis: 39,00 €



Kunstkalender vom Gleitschirm- und Drachenfliegen

Zeichnungen und Gemälde der Schwarzwälder Künstlerin Hilde Willmann, hochwertig reproduziert und gedruckt in einem einzigartigen Kunstkalendar.

Format DIN A3.

Preis: 24,80 €



Ausgabe 2006

Kalender vom Gleitschirmfliegen

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



Erste Hilfe Päckchen

Wer im Falle eines Falles Erste Hilfe leisten möchte, sollte es dabei haben! Inhalt: SAM Splint (biegbarer Metallstreifen, sowohl als Schiene für Arme und Beine wie auch als Halskrause verwendbar), Verbandsmaterial, Rettungsdecke, Trillerpfeife, Maße. 20'14'5 an Preis: 35,80 €, incl. SAM-Splint 18,40 €, ohne SAM-Splint (sonst gleicher Inhalt)



Ausgabe 2001

Flugführer Berner Oberland

Jura Die schönsten Fluggebiete im Gleitschirmperadies Schweiz (Berner Oberland, Berner und Freiburger Voralpen, Jura, GenD von Urs Lutscher mit RAGS von Andreas Riesling dargestellt auf 160 Seiten. Preis: 25,00 €



Ausgabe 1996

Flugführer Zentralschweiz

Die schönsten Fluggebiete in der Zentralschweiz von Um Lutscher mit Fotos von Andreas Busenger dargestellt auf 160 Seiten. Preis 25,09



Ausgabe 2005

Die schönsten Fluggebiete der Alpen

4. Auflage des Outicor-Führers von Oliver Guenay mit vielen neuen Infos ausgewählten 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 Tipps zu Fluggebietsführern in Italien, Frankreich, Spanien, Türkei, Griechenland, Kroatien, Portugal und Marokko. Preis: 39,50 €

Prüfungsfragen

G5 A-Schein	Preis: 12,00 €
HA A-Schein	Preis: 12,30
116, 65 a5schein	Preis: 10,30 €
mugrunk	Preis: 3,60
G5 Passagier	Preis: 7,00

Info - Sammelordner

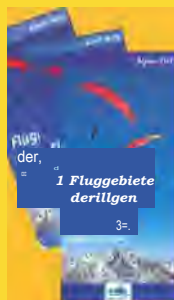
Preis: 0,20 €

Flugbuch für Drachen- und Gleitschirmflieger

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

Rettungsschnur-Set

Bestellend aus 30er NylomFlechtschnur und 301 Breigewicht Preis: 4,10



Fluggebiete der Alpen

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

Ausgabe 2003



Ausgabe 2003

Fluggeländekarte Italien

Gesamtübersicht der italienischen Fluggebiete. Maßstab 1:901 000 In Italienisch! Preis: 7,00 €



Deutsche Fluggelände Karte

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

<arten / Sicherheit / Unterhaltung

Gleitschirmfliegen



Ausgabe 2002

Gleitschirmfliegen

Das klassische Buch des Gleitschirmsports jetzt grundlegend überarbeitet, erweitert und aktualisiert von Peter Janssen, Karl Siezak und Klaus Tändler noch "Uziellem Lehrplan. Mit einer beiliegenden CD Rom mit Videos zum Buch und über 100 brillanten Farbfotos. Sowohl für Flugschüler zur Unterrichtsbegleitung als auch für erfahrene Gleitschirmpiloten durch die ausführliche Gefahrenreineinweisung ein wertvoller Sicherheitstextgewinn.

Preis: 35,70 €



Ausgabe 2003

Gleitschirmfliegen für Meister

Das Lehrbuch für den Sackentflierer wurde grundlegend erweitert und aktualisiert. Neu ist ein Beitrag von Claus Viseher. Der Gleitschirmpilot und erfolgreiche Streckenpilot im Mittelgebirge und Flachland gibt im Kapitel "Streckenflug Flachland" sein weltvolles Wissen für den Streckenerfolg außerhalb der Alpen weiter. Die beiliegende CD-ROM bietet ein packendes Video über einen Streckenflug des Gleitschirmpiloten Toni Bender über die Alpen. Weitere aufschlussreiche Videos erläutern die Wetterphänomene. Lieblingsrouten der Streckenflieger werden grafisch dargestellt. Preis: 39,99 €



Ausgabe 1998

Drachenfliegen

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

Preis: 24,50 €



Ausgabe 1993

Drachenfliegen für Meister

Herausgegeben von Peter Janssen und Klaus Tändler; weitere Autoren Helmut Denz, Dr. eher Henle und Peter Cröniger, zahlreiche Abbildungen.

Preis: 24,50 €

Überarbeitete Fassung



Ausgabe 2005

Lehrplan Passagierfliegen

Dieser Lehrplan dient als Grundlage für die Ausbildung zur Passagierberechtigung für Gleitschirmflieger. Aber auch für die vielen Piloten, die eine Tandemberechigung 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

Schlepp-Lehrplan

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



WOLKEN, WIND und THERMIK

Eine Lehr- und Infowagens-DM für Drachen- und Gleitschirmpiloten des DHV. Anschaulich hat eherbeie in Zusammenarbeit mit dem DHV-Lehrteam, Insbesondere dem Meteorologen Hannes Schmalze die Themen Windsysteme, Thermik, Zirkulation, Frontensysteme und Wettergefahren dargestellt Für die Ausbildung zum Drachen- und Gleitschirmpiloten beschreibt dieser Film die wichtigsten Inhalte im Fach Wenerkunde. 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: 11,95 €

Starten, Steuern, Landen mit dem Gleitschirm

Der Lehrfilm zeigt die Gleitschirm-Flugtechnik entsprechend dem Lehrplan. Über den reinen Lehrplan hinaus ist der Film auch schön anzuschauen. Herstellung Charlie löst zusammen mit dem DHV-Lehrteam. andauern 20 Minuten.

VHS-Video Preis: 15,30 €

DVD Preis: 15,00 € Mit Bonusfilm Sicher Gleitschirmfliegen 1

Starten, Steuern, Landen mit dem Drachen

DHV-Lehrfilm für Drachenfliegen Darstellung den richtigen Flugtechnik für den Start, den Flug und die Landung. Herstellung: Ralf Heuer zusammen mit dem DHV-Lehrteam. Filmdauer 15 Minuten.

VHS-Video Preis: 15,30 €

DVD Preis: 15,00 € Mit Bonusfilm - German Open 20051

Aktiv Gleitschirm fliegen

Der Lehrfilm stellt sämtliche Inhalte des Performance-Trainings vor und zeigt die entsprechenden Übungen. Das Video ist in erster Linie für die engagierte Fort- und Weiterbildung in Schulen und Vereinen geeignet, es soll aber auch der interessierten Pilotin, dem interessierten Piloten am heimischen Fernseher Lust auf Training und Weiterbildung machen. Herstellung: Chadie löst zusammen mit dem DHV-Lehrteam, Filmdauer: 42 Minuten.

VHS-Video Preis: 20,45 €

IM Preis: 19,00 € Mit Bonusfilm - Sicher Gleitschirmfliegenf

Am Seil nach oben

Windschlepp für Drachen- und Gleitschirmpiloten. Der neue Lehr- und Informationsfilm des Deutschen Hängegleiterverbandes zeigt alles Wissenswerte zum Thema Windschlepp. Gleitschirm- und Drachenschlepp werden getrennt vorgestellt, aber beide Filme werden gemeinsam auf einer einzigen Kassette 160 MW.) ausgeliefert. Das Video ist nicht nur für die Schleppausbildung interessant, sondern bietet auch den erfahrenen Windenfliegern einige neue Tipps und Tricks zum Thema Schlepp.

VHS-Video Preis: 20,45 €

DVD Preis: 15,00 €

Heiter bis wolkig

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

Preis: 20,45 €

FREE FLIGHT Film Award

Die besten Filme der Jahre 2000 und 2001

Laufzeit 37 min.

Preis: 20,45 €



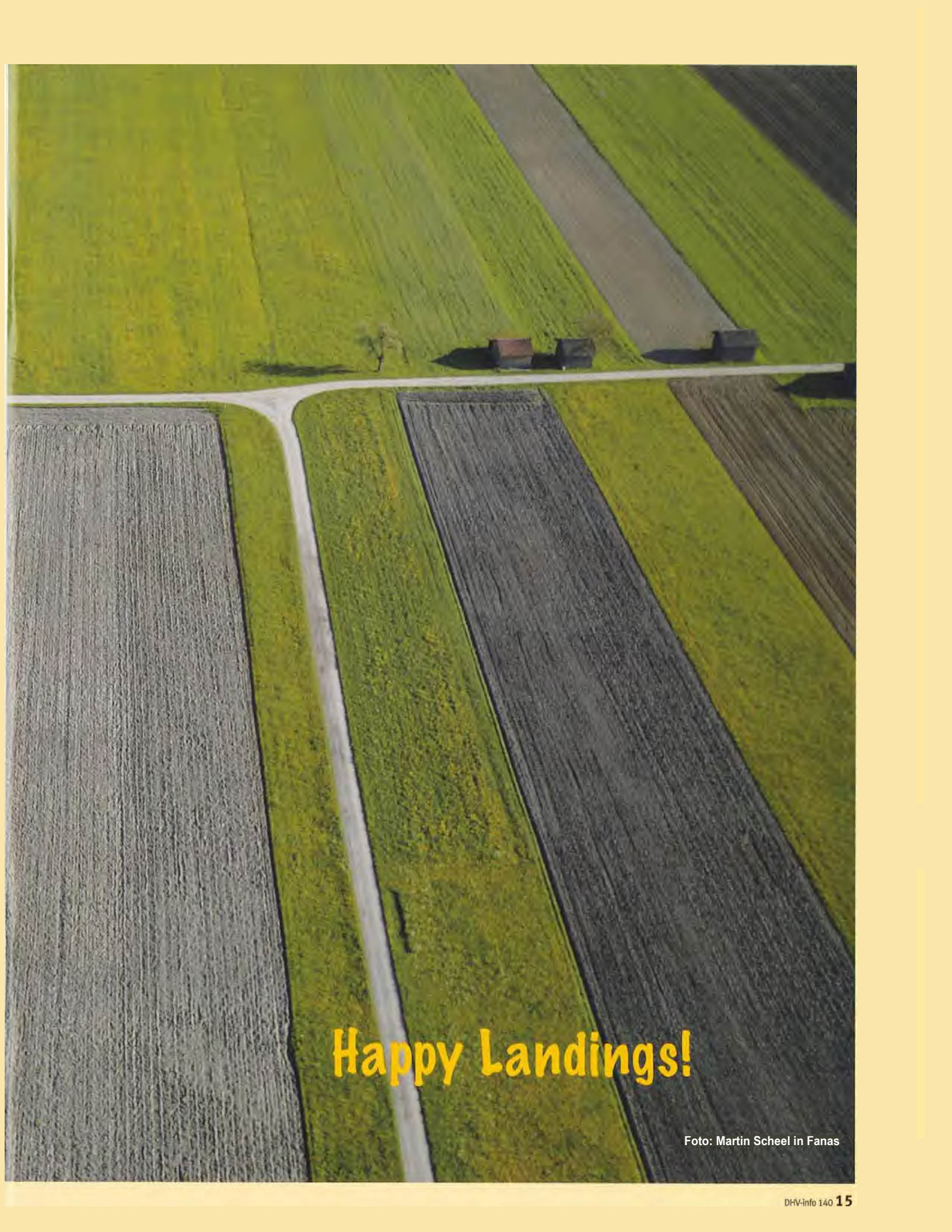




Die Welt von oben

Links: Bassano, fotografiert von Martin Scheel, oben Australien, Foto Jörg Bajewski



An aerial photograph of a rural landscape. The image shows a patchwork of green and grey fields, likely representing different crops or stages of land use. A light-colored road or path runs horizontally across the middle of the image, with a small intersection on the left. In the upper right, there are three small, dark-colored buildings or structures. The overall scene is captured from a high angle, showing the geometric patterns of the agricultural fields.

Happy Landings!

Foto: Martin Scheel in Fanas

Fluggebiet



Himmelsschroten



Schattenberg



Nebelhorn

das Höchste der Gefühle

Der Traum vieler Flieger in einem neuen Fluggebiet ist sicherlich von dem „Hausmeister“, der noch dazu Toppilot ist, eine Einführung zu bekommen. Gute Infos über Talwinde, Schlüsselstellen, Leefallen oder Thermikquellen steigern die Erfolgsaussichten für schöne, erlebnisreiche und sichere Flüge erheblich. Oliver Rössel lebt im Allgäu, war Weltcupsieger 2004, vielfacher deutscher Meister und ist deshalb der Richtige um seinen „Hausberg“, das Nebelhorn, in Oberstdorf vorzustellen.



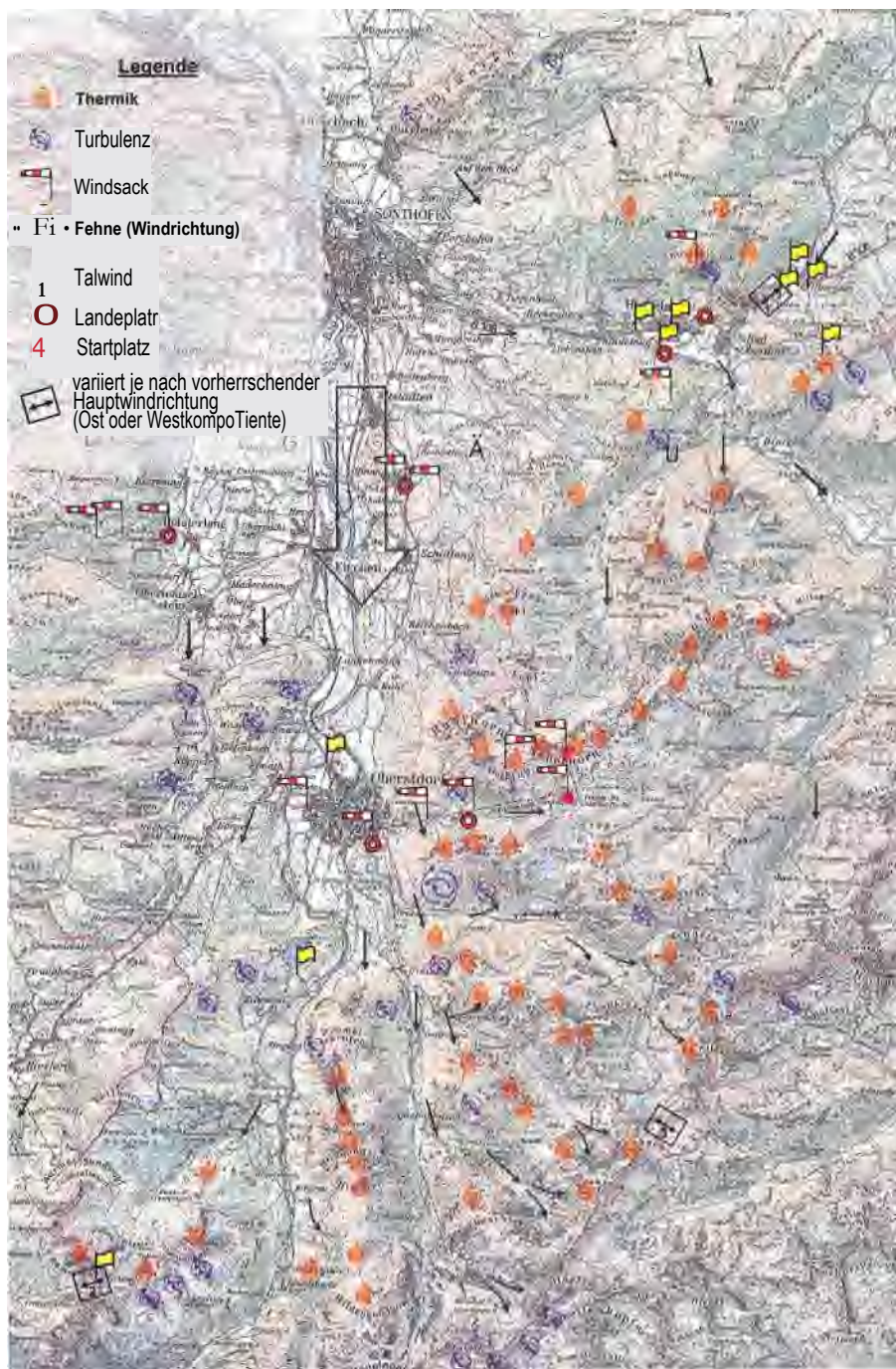
Tipps vom Weltcup-Sieger ist als Serie gedacht, in weiteren Infos wird Oliver in verschiedenen Themen seinen reichen Erfahrungsschatz weitergeben.

Ein Beitrag von Oliver Rössel
und Fredegar Tommek

Wer von Oberstdorf und speziell vom Nebelhorn aus auf Strecke gehen möchte, dem sollte klar sein, dass hier nicht einfach ohne die nötigen Informationen zu Gelände und Talwindssystem losgelegt werden kann. Allein ein Blick auf die Internetseite des lokalen Vereins ODV verdeutlicht, dass in diesem stark besuchten Gebiet verschiedene Interessenslagen aufeinander prallen. Wir Flieger können und wollen uns daher einigen Ge- und Verboten rund um Natur- und Alpenschutz nicht entziehen. Streckenflieger achten beispielsweise darauf, dass zum erforderlichen B-Schein auch eine beim ODV erhältliche Schirmnummer sichtbar ist. Wenn man allerdings diese ersten Hürden gemeistert hat, fällt die Entschädigung meist umso großartiger aus. Ich hatte hier schon satte Thermikflüge bis auf 4.200 Meter mit einem grandiosen Panoramablick über die Alpen, die die bürokratischen Vorgaben und relativ teure Bergbahnpreise schnell vergessen machen. Schon Ende '98 konnte ich mein erstes 150 Kilometer FAI Dreieck schließen. Heute setzen Kollegen wie Stefan Traut mit 200ern FAIs noch einen drauf.

Für Gelegenheits-Streckenflieger am Nebelhorn möchte ich in diesem Artikel eine „Hausaufgabe“ beschreiben, die an thermisch aktiven Tagen im Frühjahr und Sommer gut lösbar ist. Einen guten Tag definiere ich dabei durch eine Schwachwindlage mit einem überregionalen Wind bis maximal 15 Stundenkilometern in 3.000 Metern Höhe. Eine leichte Westkomponente macht das Fliegen und vor allem das Starten am Nebelhorn angenehmer, aber auch eine moderate Ostlage, die trockene Kaltluft mit sich führt, passt in unsere Planung.

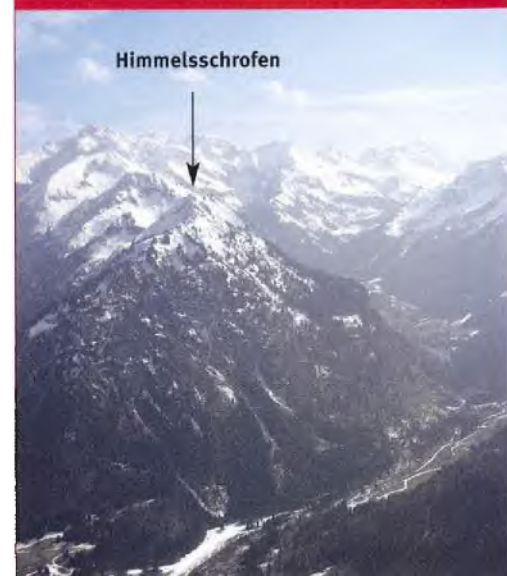
Sicht über dem Geißalhorn Richtung Süden. Am unterem Bildrand sieht man den Landeplatz / Blick in alle Täler



Das Hausaufgaben-Dreieck

Anhand der Strecke Nebelhorn (Gipfel) – Schattenberg – Riffenkopf – Höfats – Riffenkopf – Himmelschrofen – Wildengundkopf und zurück zum Landeplatz Oybele beschreibe ich die Eigenheiten während des Fluges und warne vor möglichen Gefahren. Den Schwerpunkt lege ich dabei auf die Erklärung des Talwind-Systems, das uns praktisch ständig beim Flug begleitet. Ein erster Blick auf den Kartenausschnitt der Allgäuer Alpen und des Alpenvorlandes verdeutlicht, dass sich unser Tal ziemlich

genau von Nord nach Süd erstreckt. Gehen wir also von einer normalen Wetterlage ohne extreme Windverhältnisse aus, so strömt die Luft mit einsetzender Thermik von Nord nach Süd. Vielmehr wird sie aus dem Alpenvorland rund um Kempten bis Isny angesaugt und fließt über Sonthofen, Oberstdorf und das Kleinwalsertal in Richtung Alpenhauptkamm. Dieser wird sogar regelmäßig in einer Höhe von 2.600 Metern überspült. Das Phänomen ist als bayerischer Wind bekannt und setzt in der Regel eine bis anderthalb Stunden nach Thermik-





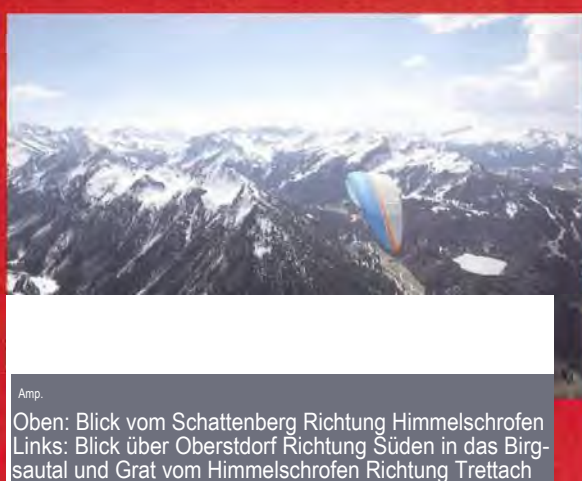
beginnen ein. Am bildlichsten stellt man sich dabei die Füllung und spätere Überflutung des kompletten Tales mit Wasser vor, das auch über die querlaufenden Täler in östlicher, bzw. westlicher Richtung kanalisiert wird. Die Luftmassen werden allerdings nicht aus dem Alpenvorland gepresst, vielmehr saugen die sonnenbestrahlten, steilen Hänge unserer Berge die aufsteigende Luft Richtung Süden nach. Wird dieses System durch einen überregionalen Nord- bis Nordostwind noch verstärkt, fällt das unkomplizierte Streckenfliegen zumindest für die meisten Gleitschirmpiloten aus. Ich selber und auch einige andere „Locals“ raten bei Windgeschwindigkeiten von mehr als 15 km/h (Nord bis Ost) in 3.000 Metern Höhe grundsätzlich vom Starten ab. Möglicherweise ergeben sich bei solchen Lagen zwar weite Streckenflüge, die einen Piloten mit kräftigem Rückenwind tief in die Alpen tragen können, doch erscheinen mir diese „heißen Ritte“ für den Großteil der Piloten zu anspruchsvoll und zu gefährlich. Deutlich ruhigere Verhältnisse entstehen beispielsweise durch eine moderate Westlage, die dem auflebendem Talwind entgegenwirkt und ihn somit entschärft.

INTERNETADRESSEN

www.nebelhorn.de
www.odv-allgaeu.de
www.hoernerbahn.de
www.oliverroessel.de

Wahl des Startplatzes

An einem schönen Tag mit schwachem Wind aus Richtung Süd bis West stehen wir also bestens gelaunt an der Talstation der Nebelhornbahn und nehmen eine der ersten Bahnen ab 8.30 Uhr. Die Großraumgondel bringt den Piloten mitsamt Gleitschirm oder (lang) gepacktem Drachen bequem über die Mittelstation Seealpe (1.280 Meter) bis zur Bergstation am Probst Haus auf 1.930 Meter. (Drachenflieger nutzen im Übrigen den gleichen Gipfelstart- und Landeplatz wie Gleitschirmflieger!) Während der Auffahrt beobachten wir die Fahnen an der Schattenbergschanze und die Windsäcke auf den Bergbahnstützen vor und oberhalb der Mittelstation Seealpe. Ebenso den Windsack auf dem Geißfuß. Sie



Amp.

Oben: Blick vom Schattenberg Richtung Himmelschrofen
 Links: Blick über Oberstdorf Richtung Süden in das Birg-sautal und Grat vom Himmelschrofen Richtung Trettach

geben Auskunft darüber, ob und wie stark der Talwind aus nördlicher Richtung den Grund, über den die Bergbahn verläuft, bereits erfasst hat. Stehen die Zeichen hier schon auf Nord, so ist der Taleinschnitt bereits über den Geißfuß überspült und liegt zumindest teilweise im Lee.

Am Probst Haus steigen wir aus und schauen uns in aller Ruhe den Startplatz vor der Restaurant-Terrasse an. Entscheidend ist nun die Beobachtung und richtige Einschätzung der beschriebenen Windsäcke. Den Wind am Startplatz von vorne vorausgesetzt, müssen wir uns für eine von zwei möglichen Flugrouten entscheiden. Erkennen wir bereits eine Nordtendenz über dem Grund, so wird über den nördlich ausgerichteten Zeigergrad bis zum Schattenbergvorgefliegen. Zeigen alle Windsäcke aufgrund der thermischen Entwicklung

KOORDINATEN

Nebelhorn Gipfel:

N 47°25'15", O 10°20'47" auf 2.224 Metern

Nebelhorn Bergstation/Probsthau:

N 47°24'50", O 10° 20' 47" auf 1.930 Metern

Landeplatz Oybele:

N 47°24'08", O 10° 17' 18" auf 830 Metern

Landeplatz Höfats:

N 47°22'00", O 10°21'00" auf 2.260 Metern

Süd- oder Westwind an, können wir uns auch an der Südseite des Nebelhorns aufhalten und dort nach Aufstiegsmöglichkeiten suchen. Lässt die Thermik aufgrund der fortgeschrittenen Tageszeit oder einer Abschattung nach, kann es durchaus sein, dass der Nordwind hier am Probst Haus durchbricht. In dem Fall bleibt die interessante Alternative, nach einem kleinen Fußmarsch am südlich gelegenen Zeigersattel zu starten und teilweise ausgiebig im Nordwind zu soaren.

Geben die beschriebenen Windsäcke keinen Hinweis auf zu starken Nord- oder Ostwind, steigen wir noch einmal in die Kabinenbahn und lassen uns bis zum Gipfel auf 2.220 Meter bringen. Allerdings gilt dies nur für Besitzer des unbeschränkten Luftfahrerscheins (B-Schein), der bei einem Gipfelstart Vorschrift ist. A-Schein Piloten starten grundsätzlich am Probst Haus.



Über der Nebelhorn Bergstation

Gipfelglück und Panoramablick

Erwischen wir mit etwas Glück einen sonnigen Tag mit guter Fernsicht, dann treibt uns hier am Gipfel der einmalige Blick auf über 400 Gipfel erstmals die Tränen ins Gesicht. Und das gewiss nicht vor Kälte...

Noch einmal prüfen wir einen möglichen Nordwind mit Hilfe des Windsacks auf dem Geißfuß direkt in Startrichtung. Normalerweise sollte es aber vormittags keine Probleme geben und der Wind aus Süd bis West anstehen. Die Thermik ist jetzt noch wesentlich ruhiger, als wenn sie später am Tag mit einsetzendem Talwind durchmischt

und somit ruppiger wird. Eine unangenehme Erscheinung ist an windschwachen Tagen der bayerische Wind, der aus dem Retterschwangertal rückseitig vom Startplatz den wartenden Piloten überraschen kann. Er verbietet uns als Rückenwind den sicheren Start in südwestlicher Richtung. Mittlerweile verboten ist der Start am früheren Oststartplatz.

Wenig Platz beim Gipfelstart

Nun kann es also losgehen! Gestartet wird etwas unterhalb der Gipfelstation, wobei die Größe des Platzes, bzw. die harte

Abbruchkante kaum einen Startabbruch zulässt. Ein sicherer Rückwärtsstart ist hier oben Voraussetzung. Einmal in der Luft kann meist direkt über dem Startplatz aufgedreht werden. Mit entsprechendem Höhengewinn fliegen wir zunächst den Geißfuß (mit Windsack) an. Dort noch einmal tanken und dann mit genügend Höhe südwärts den Taleinschnitt queren in Richtung Schattenberg. Die Drahtseile der Bergbahn dürfen hier kein Problem mehr darstellen, sollten aber immer im Auge behalten werden. Beim Erreichen des Schattenberges heißt es möglichst hoch (mind. 100 Meter) über Kammniveau ankommen. Zum einen entgehen wir dadurch möglichen Rotoren, zum anderen finden wir besseren thermischen Anschluss. Hat der Talwind bereits eingesetzt, kann meistens auch weit unterhalb des Schattenberggrates wie-

GUT ZU WISSEN

Karte für die Flugplanung:

Oberstdorf, Kleinwalsertal Nr.03 von Kompass, Maßstab 1:30.000

Fliebertreff in Oberstdorf:

„Out of Bounce“, direkt am Südeingang Nebelhornbahn

Kontaktadresse:

webmasteedv-allgaeu.de,
ODV, Postfach 11 12, D-87551 Oberstdorf
Flieger-Equipment gibt es bei FS Oase
(www.oase-paragliding.de), FS Rohrmeier
(www.flugschule-rohrmeier.de), FS Mergenthaler
(www.flugschule-mergenthaler.de)
Wetterlinks auf www.fly-zone.de

der aufgesoart werden. An dieser Nordseite prallt der Talwind auf und wird mit dem thermischen Westwind nach Osten kanalisiert. Hat man hier Pech und erwischt eine Abschattung, kann trotzdem oft an diesem Nordhang so lange gesoart werden, bis die Thermik wieder einsetzt. Absolute Verbotszone ist die Südseite des Schattenbergs. Hier wüten starke Rotoren bei entsprechend kräftigem Talwind aus Nord. Immer wieder sehe ich unerfahrene Piloten, die in das südseitige Lee des Schattenbergs geraten und dann mit aller Macht und voll gestrecktem Beschleuniger versuchen, dem verwirbelten Talwind entgegen zu fliegen, um noch den Oybele-Landeplatz zu erreichen. Dies birgt jedoch große Gefahren und sollte in jedem Fall vermieden werden.

Vielmehr möchte ich dazu raten, möglichst schnell dieses Lee-Gebiet in Richtung Riffenkopf zu verlassen. Dort besteht eine reelle Chance wieder sichere Höhe zu gewinnen. Wenn man hier wieder eine Höhe von gut 2.000 Metern erreicht, gibt es keine Probleme mehr mit einem sicheren Rückflug zum Oybele.

Aber zurück zum Schattenberg... Haben wir hier eine gute Arbeitshöhe erreicht, dann geht es Richtung Süden, dem Riffenkopf entgegen, ohne dass uns die beschriebenen Leeturbulenzen auf Gradhöhe stören. Kommen wir nicht über den Schattenberggipfel hinaus, steuern wir vorzeitig den Landeplatz beim Oybele (südwestlich, unterhalb der Skisprungschanze) an oder entscheiden uns rechtzeitig zu einer Außenlandung an der Mittelstation Seelalpe.

Nach der Talquerung sollte am Riffenkopf wieder thermischer Anschluss gefunden werden. Vereinfacht lässt sich sagen, dass unsere Bärte mehr oder weniger stationär und meist direkt über dem Gipfel stehen. Je nach vorherrschender Windrichtung sind sie oft nur wenige hundert Meter verschoben.

Mit ausreichender Höhe steuern wir jetzt vom Riffenkopf über den Hüttenkopf den Höfatsgipfel auf 2.260 Metern an und setzen dort unseren östlichsten Wendepunkt des kleinen Dreiecks. Auf dieser Strecke wähle ich meist die südseitige Route, da sie durch die Kanalisierung vom Oytal relativ geschützt ist und es hier meistens gut nach oben geht. Auf gleicher Route zurück geht es über den Riffenkopf zum Himmelschrofen. Auch diesen Berg können wir in der Regel als Prallhang des bayerischen Windes nutzen. Meist reicht das Soaringpotenzial aber nicht über das Gipfelniveau hinaus. Es empfiehlt sich gerade für Piloten, die nicht besonders mit dem Gebiet vertraut sind, an dieser Stelle auf eine thermische Blase zu warten, die uns Sicherheitshöhe bringt und den Flug in südlicher Richtung über Gradniveau fortführen lässt.

Finden wir diese thermische Hilfe am Himmelschrofen nicht, versuchen wir es besser weiter südlich an einer Stelle, die eher rechtwinklig zum Talwind verläuft (z.B. Klupper oder auf der Höhe von Einödsbach) und damit eine vertikale Komponente verspricht. Da das nächste Etappenziel der Wildengundkopf im Süden ist, fliegen wir den Gipfel am günstigsten auf der Westsei-



DHV 1 / 1-2

Arcus 4

was sonst !

auch in Sonderfarben erhältlich

scu/7-7

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



Überm Landeplatz

te des Höhenzuges, entlang des Stillachtalles an. Sollte auf diesem Abschnitt der Route jemandem die Luft ausgehen, kann im Tal in Ausnahmefällen notgelandet werden. Erfreute Bauern wird man allerdings nirgendwo antreffen...

Mit Erreichen des Wildengundkopfes (wenn möglich auch Trettachspitze) haben wir den südlichsten Punkt des Dreiecks erreicht und sind beinahe bis zum Allgäuer Hauptkamm geflogen. Zurück geht es auf gleicher Strecke über den Himmelschrofen und den Riffenkopf. Mein Tipp: Möglichst immer über dem Grat bleiben, da es hier meist gut trägt. Nur mit ausreichend Höhe (2.500 Meter) können wir uns jetzt auch südseitig dem Schattenberg nähern, ohne Probleme mit dem Talwind zu kriegen.

Wer vom Himmelschrofen den Oybele-

AUSWEICHFLUGGEBIETE BEI STARKWIND

1. Mittag bei Immenstadt

Genussflieger starten hier bei Nordwest bis Südost und freuen sich über lange Flüge im Talwind mit Blick auf die allgäuer Berge und die Alpseen. Besonders Wenigfliegern kann ich dieses Gebiet sehr ans Herz legen, da sie hier stundenlang ohne Kampf und Krampf in ruhiger Thermik in der Luft bleiben können.

2. Hörnerbahn bei Bolsterlang

Vielen ist dieses schöne Schulungsgebiet mit Startwind aus Ost von der Schulung her bekannt. Eine vergleichsweise günstige Bergbahnauffahrt mit vorwiegender Nutzung am Vormittag macht das Gebiet zu einer sinnvollen Alternative bei Ostwind.

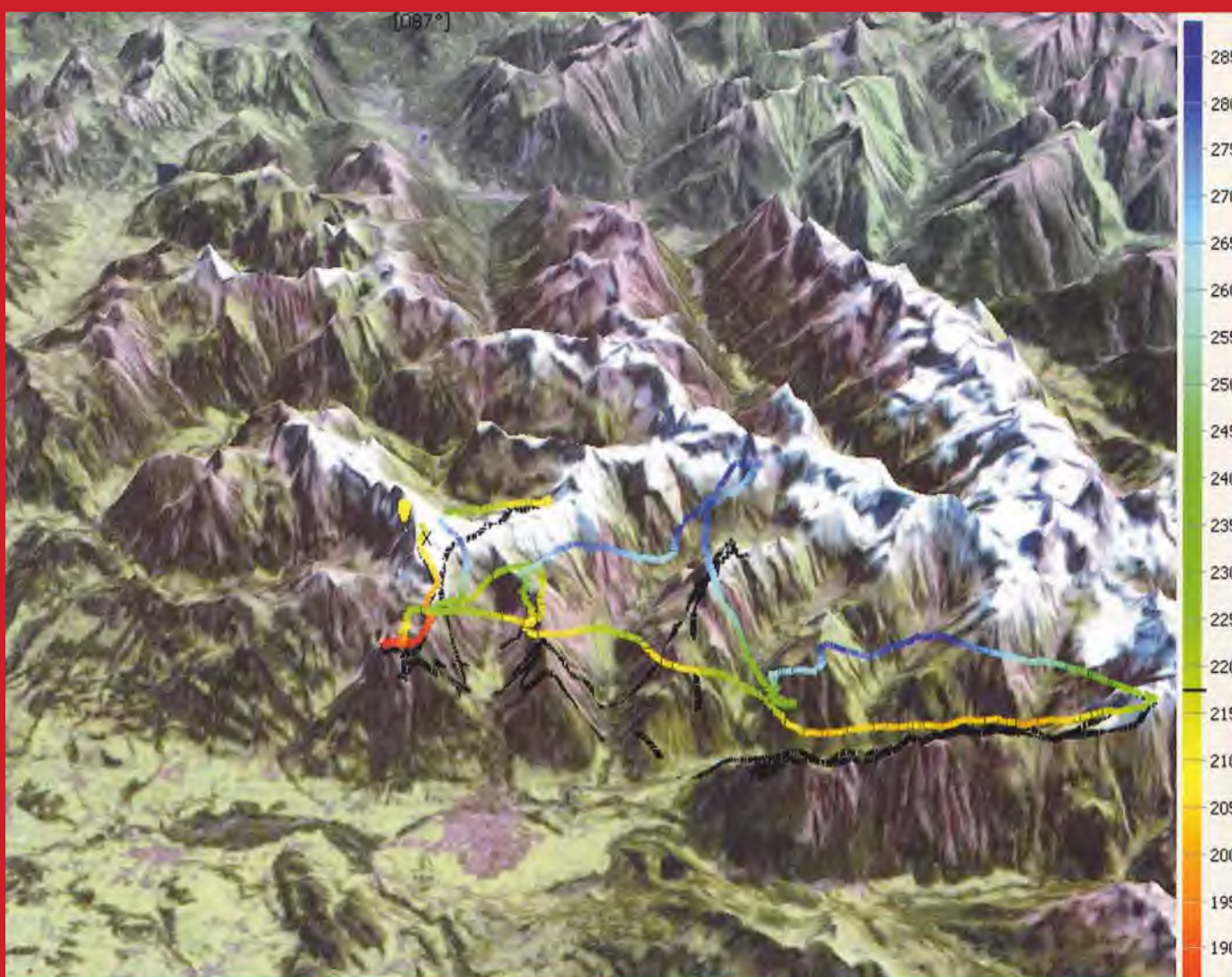
Landeplatz direkt anfliegen möchte, sollte wissen, dass der Anflug vom Gipfelniveau bei kräftigem Talwind in der Regel nicht ausreicht.

Landeplatz mit Tücken

Der große Landeplatz der Oybele Wiese liegt keine 500 Meter von der Nebelhorn-Talstation entfernt. Zeigt der Windsack den normalerweise zu erwartenden Nordwind an, fliegen Gleitschirmflieger eine Rechtsvolte und landen nah an der Oybelehalle. Drachepiloten fliegen ihre Volte links herum und halten sich westlich des Platzes. Entsprechend umgekehrt verhält es sich bei Südwind, wobei die Landepunkte beibehalten werden. Sollte der Windsack Ostwind anzeigen, ist höchste Vorsicht geboten! In diesem Fall drückt wahrschein-

GRATIS TAGESKARTEN FÜR DIE NEBELHORNBAHN

Die Nebelhornbahn hat dankenswerterweise 10 Tageskarten für die Nebelhornbahn gestiftet. Die ersten 10 Einsender, die uns durch die Kopie eines OLC-Tracks oder durch ein Foto nachweisen, dass sie nach Erscheinen des Berichts am Nebelhorn geflogen sind, erhalten je eine kostenlose Tageskarte. Einsenden bitte an pr@dhv.de. Schöne Flüge!



3D-Ansicht des „Hausaufgaben-Dreiecks“

lich ein kräftiger, überregionaler, westlicher Wind aus dem Kleinwalsertal heraus und fabriziert einen gefährlichen Lee-Rotor über dem Oybele-Landeplatz. Diese Situation sollte möglichst früh aus der Luft mit Hilfe des Windsackes erkannt werden. In diesem Ausnahmefall unbedingt auf einer „rotor-freien“ Wiese in Richtung Westen außenlanden!

Da der Landeplatz nur nach Norden hin offen und sonst von hohen Bäumen umgeben ist, sollte zur Landung nochmals alle Konzentration gesammelt und sich auf kleine thermische Heber und Verwirbelungen eingestellt werden.

Glücklich gelandet

Nach der Landung auf der saftigen Wiese des Oybele haben wir allen Grund zu einem glücklichen Jubelschrei und sind gespannt auf die Auswertung des Fluges. Haben wir alle beschriebenen Wendepunkte erreicht,

kommt immerhin ein kleines, aber feines Dreieck heraus. Auch wenn sich für Fluganfänger möglicherweise die Beschreibung meines Fluggebietes etwas kompliziert liest, kann ich jedem ambitionierten Piloten das Nebelhorn sehr empfehlen.

Voraussetzung ist, man befasst sich mit dem lokalen Windsystem und den von den Behörden und dem DHV für dieses Fluggebiet vorgeschriebenen Auflagen. Die benötigten Informationen erhält man beim Lösen der Nebelhornfahrkarte. Start- und Landgebühr schlagen noch einmal mit 2,50 Euro für einen Tag, bzw. 25,- Euro für ein ganzes Jahr zu Buche.

Beschrieben habe ich unser Talwindsystem ausgiebig in Richtung Nord-Süd. Natürlich kann sich unter gewissen Bedingungen die Richtung auch umkehren. Zu nennen ist hier ein starker, überregionaler Südwind oder abfließende Kaltluft aus den Bergen

(abends bis früh morgens). Zu diesen Zeiten (die wir eh besser im Bett verbringen) sind Windgeschwindigkeiten von 25 km/h, kommend aus dem südlichen Kleinwalsertal in Richtung Oberstdorf/Sonthofen, keine Seltenheit.

Zu den Auswirkungen bei Föhnlagen lässt sich sagen, dass das Oberstdorfer Tal durch den Allgäuer Hauptkamm, das Lechtal und das verlängerte Inntal relativ geschützt liegt. Trotzdem kommt es natürlich auch bei uns zu lebensgefährlichen Situationen, wenn der Föhn durchbricht! Vorsicht geboten ist also bei mehr als drei Hektopaskal Druckunterschied zwischen den Nord- und den Südalpen. Wer das Nebelhorn-Gebiet mit mir zusammen entdecken möchte, dem empfehle ich die Seminar-Angebote auf meiner Internetseite www.oliver-roessel.de. Ich würde mich freuen, den Flugspaß am Nebelhorn mit Euch zu teilen.



Das Comeback

Fluggelände für einen entspannten Wiedereinstieg - Teil 1

in Beitrag von Karsten Kirchhoff

E



Schweißgebadet stehe ich am Startplatz. Der Blick ins Flugbuch ließ ja schon im Vorfeld nichts Gutes erwarten. Meinen letzten Start vor Augen kann ich kaum glauben, was mein Flugbuch mir schwarz auf weiß unter die Augen reibt. Seite für Seite, Zeile für Zeile, gähnende Leere, und das nicht nur seit Wochen, nein, seit Monaten. Wie so oft haben alle guten Vorsätze, auch mal im Winter und in der Übergangszeit fliegen zu gehen, nichts gebracht. Wie heißt es sprichwörtlich so schön: Übung macht den Meister! Und Übung, die fehlt mir. Das merke ich jetzt um so mehr, je näher der erste Startversuch nach der „Zwangspause“ rückt. Mal ehrlich, wem geht es nach einer längeren Flugpause nicht genauso? Da pocht das Herz wie wild vor dem ersten Start. Dabei gibt es doch eigentlich gar keinen Grund dazu. Berücksichtigt man bei der Geländeauswahl nach der Winterpause

ein paar einfache Dinge, kann fast nichts schief gehen. Ein einfacher Startplatz mit Startabbruchmöglichkeit und freier Abflugbahn bewirkt meist schon Wunder. Doch der Geist lässt sich nicht so schnell überzeugen, ich weiß. Sammeln wir also weitere Argumente zu unserer Gemütsberuhigung. Die da wären: Blickkontakt vom Startplatz zum Landeplatz, eine freie, hindernisfreie Flugbahn und dazu noch ein möglichst großer Landeplatz. Des weiteren wirken auf das Gemüt durchaus entspannend weitere Einschwebmöglichkeiten außerhalb des Landeplatzbereiches. Diese sind vor allem wichtig, wenn der Gleitwinkel des Fluggerätes mit der Peilung des Piloten noch nicht ganz übereinstimmt und einer kleinen Nachjustierung bedarf. Schließlich noch ein einfaches Relief und der innere Frieden sollte geschaffen sein. Altbewährte, bekannte und vor allem einfache Gelände

drehen die Pulsschraube schließlich und endlich noch um die letzten entscheidenden Umdrehungen herunter. Spätestens jetzt sollte das Herz nur noch mit halber Frequenz schlagen. Das reicht, um den ersten Flug nach der Pause in Angriff zu nehmen.



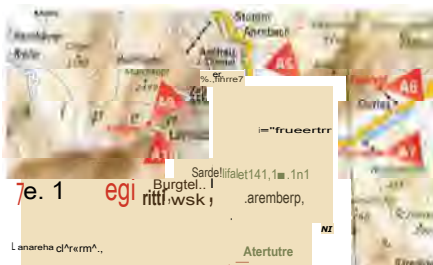
Markbachjoch

Das Markbachjoch, in der Wildschönau gelegen, ist nicht nur ein ideales und meteorologisch abgeschirmt gelegenes Schulungsgelände der Flugschule Wild-



schönau, sondern auch ein Gelände, das gerade zum Einstieg nach einer längeren Flugpause bestens geeignet ist. Die Webcam am Startplatz verrät schnell, ob sich eine Auffahrt mit der Bergbahn lohnt. Der Landeplatz an der Bergbahn bleibt den Geübteren und den ortsansässigen Tandempiloten vorbehalten. Gelandet wird ansonsten auf einer größeren Wiese oberhalb des Hotels Harfenwirt. Windrichtung: N-NO, Art: Hang Wind: Soaring, Thermik, Eignung: GS Höhenunterschied: ca. 590 m, Koordinaten: N 47° 26' 51,7" 012° 05' 34,0" Auffahrt: Bergbahn, Fußweg, Start: 1. Gipfelwiese, N, 1.497m MSL. ca. 300 m östlich der Bergstation. 2. Markbachjochhütte, N, 1.440m MSL. Hauptstartplatz bei der Markbachjochhütte. 3. ca. 200 m westlich der Bergstation. Landung: NN 848 m 1. Harfenwirt. Große, leicht geneigte Landewiese oberhalb Hotel Harfenwirt, ca. 10 min. zur Bergbahn. 2. Talstation. Direkt neben und leicht oberhalb der Talstation befindet sich der Landeplatz für etwas geübtere Piloten. Besonderheiten: Bitte Aushang beachten! Luftraum CTA Innsbruck-Ost. Notlandeplätze: Wiesen am Hangfuß. Kontakt: Flugschule Wildschönau Haus Nr. 217 A-6314 Niederau Tel: +43

(0)5339/8024 Fax: +43 (0)5339/8668 Mobil: +43 (0)664/2622646. Gebühren: Landekarte an der Talstation erhältlich. Weitere Fluggelände: Hohe Salve, Westendorf.



Arbiskopf und Perler

Ebenso bietet das Zillertal zahlreiche relativ einfache Fluggelände. Bereits am Taleingang befindet sich das Gelände Steiner Hof. Am besten geeignet finde ich jedoch das an der Zillertaler Höhenstraße gelegene Gelände. Ein Blick auf den Startplatz Perler nach den ersten 500 Höhenmetern Richtung Passhöhe lohnt allemal. An guten Tagen, wenn der Bart leicht rechts vor dem Startplatz aktiv ist, kann man sich nämlich die Mautgebühr für die weitere Auffahrt zum Arbiskopf sparen. Also erst schauen, dann handeln. Wem die Arbeitshöhe nicht reicht, der muss sich wohl oder übel zum

Gipfel hochschlängeln und auf einen Blickkontakt zum Landeplatz allerdings verzichten. Ob mit dem eigenen PKW oder dem Linienbus, das sei jedem selbst überlassen. Den Drachenfliegern wird die Entscheidung leicht fallen, wenn der Busfahrer sich nicht nur mit Worten gegen die „Stangerl“ wehrt. Vor dem Flug vom Gipfel ist natürlich eine Stärkung am Kiosk neben dem Startplatz angesagt, zumal hier auch eine Landeplatzkarte gelöst werden muss. Danach steht einem traumhaften Flugerlebnis aber nicht mehr viel im Wege.

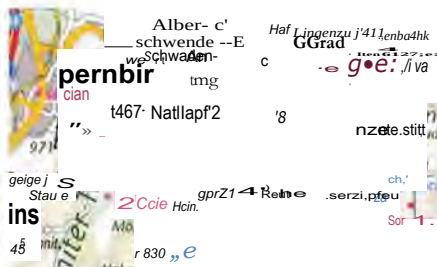
Windrichtung: SO-NO, 0, S-SW. Art: Hang Wind: Thermik. Eignung: HG, GS. Höhenunterschied: ca. 500-1.450 m. Koordinaten: N 47° 12' 01,3" 0 011° 50' 45,0". Anfahrt: Vor Mayrhofen in Hippach auf die Zillertaler Höhenstraße abbiegen. Ca. 5 km bis zum Startplatz Perler und ca. 10 km bis zum Startplatz Arbiskopf am Kiosk. Dort sind auch Start-/Landeplatzkarten erhältlich. Start: 1. SO-NO (Perler), 1.124 m NN, Startplatz an der Höhenstraße vor der Ortschaft Perler/Schwendberg. 2. S-SW (Arbiskopf), 2.100 m NN. Startplätze vor und oberhalb des Kiosks. 3. O-NO (Arbiskopf), 2.100 m NN. Flug: Vom Perler oder vom Arbiskopf über das gegenüberliegende Kreuzjoch ins

Andelsbuch - Bezau

Pinzgau (Nadelöhr hier der Gerlospaß) oder vom SP entlang des Zillertales Richtung Inn-tal. Landung: 1. Mühlbach, 608 m NN. Großer Landeplatz hinter Schwendau an der Zitier. 2. Bruggerstube, 613 m NN. Große Landewiese etwas vor der Erlebnis-sennerei. Besonderheiten: Straße mit Leit-planken unterhalb des SW-Startplatzes am Arbiskopf. Trotz der Weite des Tals ausge-prägtes Talwindssystem. Vom Startplatz Arbiskopf ist der Landeplatz nicht einseh-bar. Notlandeplätze: Felder und Wiesen am Hangfuß. Gebühren: Tagesfluggebühr 4.-?. Kontakt: Flugschule Zillertal. A-6290 Mayr-hofen, Tel.: +43-664-1802483, www.zillertaler-flugschule.com. Weitere Fluggelände: Steiner Hof, Spieljoch, Penken.

Andelsbuch/Bezau

Fast genauso gut erreichbar wie die Gelän-de in der Nordschweiz sind die Fluggelände im Bregenzer Wald. Andelsbuch, das in Flie-gerkreisen wohl bekannteste Gelände, liegt unweit von Bregenz am südöstlichen Rand des Bodensees und ist von Stuttgart in etwa zweieinhalb Autostunden erreichbar. Aber auch der nahe gelegene Diedamskopf bietet gerade im Winter und Frühjahr schö-ne Flugmöglichkeiten. Er ist etwas weniger



überlaufen als das Gelände in Andelsbuch. Etwas bessere Flugbedingungen bietet meist aber das Gelände in Andelsbuch. Windrichtung: NO-W, SO-SW Art: Hang Wind: Thermik Eignung: GS + HG Höhenun-terschied: ca. 930 m Koordinaten: N 47° 24' 46,9" O 09° 54' 31,1" Auffahrt: Bahn, Fußweg Start: Andelsbuch, NN 1.586 m Große Startwiese links oberhalb der Berg-station (ca. 15 min. Fußmarsch) hinter dem Bergrestaurant. Bezau, NN 1.574 m Von der Bergstation Andelsbuch kann man auch Startplatz (SW) Richtung Bezau laufen, zu dem man normalerweise mit der Bergbahn von Bezau aus gelangt. 1. Startplatz neben der Bergstation 2. Östlich der Bergstation (ca. 10 min. Fußmarsch) Landung: Andels-buch, NN 655 m Große Landewiese direkt neben der Talstation am Hang, 655m MSL. Landevolte siehe Infotafel an der Talstati-

NEU - DHV 1-2



306,4 Km

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

MISTRAL 4
Leistung satt!



Info ^{go} swing.de
Tel.: +49 (01 8141 327 78
Fax.: +49 (01 8141 3e7 78 70
swing.de

on! Oft thermisch. Für Hängegleiter gibt es neben dem Hotel Landammann NW der Bundesstraße einen weiteren Landeplatz. Bezau, NN 683 m An der Straße zur Bergbahn liegt 250 m vor der Talstation auf der rechten Seite die Landeweise (Windsack). Vorsicht Weidezäune. Wildschutz Infotafel an der Talstation beachten. Besonderheiten: vor allem am Wochenende hohes Pilotenaufkommen. Notlandeplätze: freie Wiesen am Hangfuß. Kontakt : Flugschule Brengenerwald jodok Moosbrugger Wilbinger 483 A-6870 Bezau Tel: +43/5514/3177 Fax: +43/5514/3176 info@gleitschirmschule.at www.gleitschirmschule.at Weitere Fluggelände: Diedamskopf, Arlberg, Ebenalp

Neunerköpfe

Ein einfaches Relief, schöne Startplätze und ein großer Landeplatz machen das Neunerköpfe im Tannheimer Tal zum Pilotentreffpunkt und das nicht nur zur Flockenzeit. Gleichmaßen beliebt ist dieses Fluggelände bei Einsteigern wie auch bei Dau-



er- und Weitfliegern. Über die Autobahn Ulm-Kempten ist das Tannheimer Tal auch im Winter und Frühjahr jederzeit gut erreichbar. Immer häufiger trifft man in letzter Zeit auch Drachenflieger an, die sich allerdings bis jetzt noch recht spärlich unter Gleitsegelvolk mischen. Windrichtung: NO-0, NW-W Art: Hang Wind: Thermik Eignung: GS + HG Höhendifferenz: ca. 750 m Koordinaten: N 47° 29' 56,1" 0 10° 31' 34,3" Auffahrt: von Tannheim mit der Seilbahn auf das Neunerköpfe Start: 1. NW-W, GS + HG, NN 1.824 m Von der Bergstation sind es nur wenige Meter bis zum Startplatz

direkt unterhalb des Gipfels des Neunerköpfe 2. NO-0, GS + HG, NN 1.798 m Von der Bergstation rechts vorbei am Berggasthof zum Startplatz Landung: GS + HG, NN 1.079 m Großer Landeplatz in Tannheim neben der Straße an der Seilbahnstation. Notlandeplätze: Felder und Wiesen am Hangfuß. Diverse Wiesen im gesamten Tannheimer Tal. Besonderheiten: Ausgeprägtes Talwindssystem. Oft viele Piloten. Hang- und Thermikflugregeln unbedingt beachten. 50 m Sicherheitsabstand zur Seilbahn einhalten. Bei allen Flügen bitte unbedingt die Flugverbotszonen und Wildschutzgebiete beachten. Startgebühr: Fahr- und Landeplatzkarten an der Talstation erhältlich. Verbund-/Punktekarte. Kontakt: Flugschule Tannheim www.flugschule-tannheimertal.at Weitere Fluggelände: Breitenberg, Hahnenkamm, Jöchelspitze.

Im nächsten Info folgen die Gebiete Drunni, Ahornach, Watles, Sillian

WÄHLE DEINE EIGENE FARBKOMBINATION FÜR'S OBERSEGEL – OHNE AUFPREIS!

STANDARD-FARBKOMBINATIONEN:

(in der Regel sofort lieferbar)

IM-1EOHE>
DHV 1-2 Sport

Z13 » DHV 1-2 Easy

element
» DHV 1

admiral
» DHV 2

MAGNUM
» DHV 1-2 Tandem

MANT^R A
» DHV 2-3

FARBPALETTE:

* Wähl Deine eigene Farbkombination für's Obersegel – ohne Aufpreis!

- 1 ROT
- 2 ORANGE
- 3 GELB
- 4 GRÜN
- 5 DUNKELGRÜN
- 6 BLAU
- 7 DUNKELBLAU
- 8 SCHWARZ
- 9 GRAU
- 10 WEISS

* Es handelt sich hier um Sonderfarb-Kombinationen, nicht um Design-Änderungen!

die FREERIDE-ZUKUNFT >>>

f" 44 zc.r7ei
WINWINFIXCZCINE iCONI

heben den Standard-Farbkombinationen (in der Regel sofort lieferbar), kannst du dir ohne Aufpreis deine eigene Farbkombination für's Obersegel zusammenstellen! Die Lieferzeit beträgt ca. 4 Wochen, (Aktion gültig nur in Deutschland und Österreich)

AEROSPORT INTERNATI Grafanstr. 26, D-83098 Ellnangburg Tel. 4 49 M8034-1034 info@aerospoort.de www.aerospoort.de

DIE FLIEGER-AKADEMIE

Ausbildung, Fortbildung und Flugwochen Sommer/Herbst 2006

Jeden Samstag beginn
Wasserkuppe ein **Einsteiger**
kurs im Gleitschirmfliegen.



Die - henek-Technik-Seminare in Südtirol sind unsere Empfehlung für alle Pilotinnen und Piloten, die einen sicheren und einfachen Einstieg in das Thermikfliegen und Soaring wünschen.



Jede Woche bieten wir auch **Flugbetreuung** für alle an, die „einfach nur mal wieder fliegen“ wollen.

Ambitionierten Flugsportlern vermitteln wir in unseren **Thermik- und Streckenflugkursen** alle Inhalte für die B-Lizenz.



Die hohe Kunst der Schirmbeherrschung erlernen die Teilnehmer unserer **Groundhandling-Seminare** in der Rhön. Die riesigen, freien Flächen und die hohe Windsicherheit bieten auch für das „Bodentraining“ beste Bedingungen.



Unabhängig von Berg und Wind gleitschirmfliegen? Mit Motorschirm kein Problem! Jeden Monat startet ein **UL-Motorschirmkurs** in der Rhön. Wir schulen mit Rucksackmotor, Trike und Flyke.

Im **Rettungsgeräte-Wurftraining** übst du das Auslösen und Packen des Rettungsschirmes. Termine; Ab Oktober jeden Sonntag.

Thermik- und Streckenflugkurse und Flugwochen

UD09.06	3.6. - 10.6.
UD10.06	11.6. - 16.6.
DF1.06	18.6. - 25.6.
UD11.06	25.6. - 2.7.
DF2.06	2.7. - 9.7.
UD12.06	8.7. - 15.7.
UD13.06	16.7. - 23.7.
UD14.06	23.7. - 30.7.
UD15.06	30.7. - 6.8.
UD16.06	6.8. - 13.8.
UD17.06	13.8. - 20.8.
UD18.06	27.8. - 3.9.
DF3.06	3.9. - 10.9.
UD19.06	10.9. - 17.9.
DF4.06	17.9. - 24.9.
UD20.06	23.9. - 30.9.
UD21.06	1.10. - 8.10.
DF5.06	8.10. - 15.10.
UD22.06	15.10. - 22.10.
DF6.06	22.10. - 29.10.

Thermik- und Streckenflugkurse, Abschluss 13-Lizenz

B10.06	11.6. - 18.6.
B13.06	16.7. - 23.7.
B14.06	23.7. - 30.7.
B15.06	30.7. - 5.8.
B16.06	6.8. - 13.8.
B17.06	13.8. - 20.8.
B19.06	10.9. - 17.9.
B20.06	23.9. - 30.9.
B21.06	1.10. - 8.10.

Motorschirm-Kompaktkurse

8/14.06	17.6. - 25.6.
M5.06	17. - 8.7.
M6.06	19.8. - 27.8.
M7.06	2.9. - 10.9.
M8.06	7.10. - 14.10.

DER FLIEGER-SHOP

Alles für deinen Flugsport – auf dem Berg der Flieger!

Der **Flieger-Shop** im **Flugcenter** auf der **Wasserkuppe** hat täglich von 9 bis 18 Uhr geöffnet – auch an **Wochenenden**! In der Rhön kannst du bei allen Windrichtungen probefliegen.

Herstellerunabhängige **2-Jahres-Checks, Rettungspack-Service, Kompatibilitätsprüfungen und Wertermittlung** bietet unser Luftfahrttechnischer Betrieb.



Die **Protect** in den Größen 42 und 45 qm erhältst du im empfohlenen Geschwindigkeitsbereich jeweils bei niedrigen 4 m/s. Das Rapid Inflation System (BIS, Zulassung 2005) garantiert eine maximal schnelle Öffnung. Unsere Top-Empfehlung für alle Piloten – vom Einsteiger bis zum Crack!



er) (31221gi

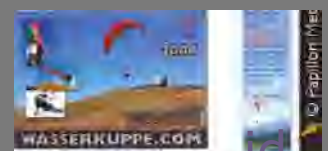


Hotline:
(06654) 75 48

Flugcenter
Wasserkuppe 46
36129 Gersfeld

Rhöner Drachen- und Gleitschirm-
Flugschulen Wasserkuppe, z.zer...

...Rhön.0.y.ex...



© Papillon Media



Foto: Karsten Kirchhoff

Wetterinfos. ra Garte!

Wo man Wetterinformationen überall finden kann!

Ein Beitrag von Karsten Kirchhoff

ippy! Endlich ist sie da, die lang ersehnte Urlaubszeit, die schönste Zeit des Jahres! Zeit, auch mal wieder den Stress des Alltags zu vergessen und sich seinem Hobby zu widmen. Lassen wir die letzten Tage und Wochen schnell einmal Revue passieren. Stress, Hektik und Arbeit ohne Ende! Recht bald fällt uns auf, dass das Fliegen in letzter Zeit wieder einmal viel zu kurz gekommen ist. Dazu noch schlechtes Wetter an den wenigen freien Wochenenden machten eine intensivere Beschäftigung mit dem Fluggerät für die Meisten unmöglich. Wie fast immer muss nun der Urlaub herhalten, um der Beschichtung des Fluggerätes wenigstens ein paar Lichtstrahlen zuführen zu können. Die Einen zieht es wie jedes Jahr in die Alpen, die Globetrotter ab und an auch mal etwas weiter weg. Wer jedoch im Urlaub

relativ sicher zum Fliegen kommen möchte, findet in den Alpen wohl die größte Wahrscheinlichkeit und die vielfältigsten Möglichkeiten. Nicht umsonst sind die Alpen das Gebirgsmassiv mit den vielleicht meisten und besten Fluggeländen auf der ganzen Welt. Erwischt man eine gute Wetterlage, kann es sein, dass die Imprägnierung des Hügels durch Überstrapazierung und UV-Einstrahlung gar zu altern droht. Dennoch gilt auch hier wie überall sonst, ohne die richtigen Wetterbedingungen keine guten Flugbedingungen und kein richtiges Flugvergnügen. Gerade im Urlaub könnt ihr euch umfassend mit Wetterinfos versorgen. Wie ihr sehen werdet, sind die Möglichkeiten vielfältiger als erwartet. Die Bandbreite erstreckt sich über verschiedene Medien und dabei von einfachen Wettervorhersa-

gen über Wetterkarten, Radarbilder, Satellitenbilder, Höhenwindangaben, Wolkenanimationen, Wind- und Wetterwerten, Wetterarchiven, Radiosondenaufstiegen mit Temps bis hin zu Webcams und Wetterstationen. Jedoch gibt es deutliche Unterschiede, was den Informationsgehalt betrifft. Vom Einsteiger bis zum Profi wird jedoch jeder die für ihn richtige Quelle ausfindig machen.

Tageszeitungen

Tageszeitungen können meist nur einen groben Blick über das Wettergeschehen liefern. Die Wetterwerte sind oft nicht aktuell, da der Bericht bereits am Vorabend erstellt wurde. Auch die Prognosen, gemacht zum Zeitpunkt der Drucksetzung, bedürfen in Hinsicht des flugwettertauglichen Informati-

onsgehaltes einer Aktualisierung und Überprüfung, gerade bei schwierigen Wetterlagen. In den Alpenländern findet sich in den Zeitungen oft eine spezielle Rubrik für das Berg/Alpenwetter, die grundlegende Informationen über das zu erwartende Wettergeschehen liefert.

Deutschland: Süddeutsche Zeitung, Die Welt, Allgäuer Zeitung, lokale Tageszeitungen.
Österreich: Kronen, Kurier, Kärntener Tageszeitung, Tiroler Tageszeitung, Salzburger Nachrichten, lokale Tageszeitungen.
Schweiz: NZZ, weitere Tageszeitungen.

Radio

Wetterberichte im Radio können vom Informationsgehalt sehr unterschiedlich sein. Stündlich, meist nach den Nachrichten zur vollen Stunde, wird der aktuelle Wetterbericht auf fast jedem Sender durchgegeben. Auf manchen Sendern kann man vor allem in den Sommermonaten sogar einen aktuellen Segelflugwetterbericht mit Windwerten meist zur Frühstückszeit hören.

Sender

(Frequenzen jeweils ortsabhängig!):

Deutschland: SWR 1, Bayern 4, Bayern 3, Lokalsender der einzelnen Regionen.
Österreich: Ö3, Ö1, Lokalsender der einzelnen Regionen.
Schweiz: DRS 3, DRS 2, DRS 1, Lokalsender der einzelnen Regionen.

Fernsehen

Das Fernsehen kann, wie auch schon die Tageszeitung, nur bedingt genaue Flugwetterinformationen liefern und dient eher dazu, sich einen Überblick über die Wetter-situation und die Großwetterlage zu verschaffen. Ab und an können die Berichte nochmals regional aufgesplittet gesendet werden und dadurch etwas genauere Informationen enthalten.

Deutschland: ARD (Mo-Fr 19:49 Uhr, Sa 19:44 Uhr, So 20:10 Uhr und täglich nach den Tagesthemen)
ZDF (Mo-Fr 17:10 Uhr, 19:15 Uhr und 22:10 Uhr, Sa 19:15 Uhr, So 19:05 Uhr und täglich nach dem heute-journal) 3 Sat (Mo-Fr 09:04 und 19:15 Uhr, Sa 19:15 Uhr, So 19:05 Uhr)
Sat 1 (Mo-Fr 18:45 Uhr, Sa-So 18:40 Uhr)
RTL (Mo-Fr 19:05 Uhr, Sa-So 19:00 Uhr)
SWR 3 (Mo-Fr 19:58 Uhr und 22:28 Uhr, Sa 19:58 Uhr, So 19:58 Uhr)

Bayern 3 (Mo-Fr 18:55 Uhr und 21:15 Uhr, Sa 18:55 und 21:10 Uhr, So 18:55 Uhr), weitere Lokalsender.

Österreich: ORF 1 (Mo-Fr 19:53 Uhr, Sa 19:53 Uhr, So 19:45 Uhr), ORF 2 (Mo-Fr 7:00 Uhr Frühwetter, 09:04 und 11:45 Uhr und 19:53 Uhr, Sa 7:00 und 19:53 Uhr, So

Deutschland: ARD ab Seite 170, ZDF ab Seite 170, Südwest 3 ab Seite 160, Bayern 3 ab Seite 600, 3 Sat ab Seite 400

Österreich: ORF 1 ab Seite 600, Flugwetter Seite 613

Schweiz: SF 1 ab Seite 150

INTERNET

Internetseiten allgemein: www.wetteronline.de, www.wetter.com, www.wetterzentrale.de, www.dwd.de, de.weather.yahoo.com, www.alpenverein.de, www.dhv.de, www.msn.de/wetter/, www.bergsteiger.de

Deutschland: www.wetterklima.de, www.tagesschau.de/wetter, www.zdf.de, www.br-online.de

Österreich: www.wetterat, www.austrocontrol.at, www.zamg.ac.at, wetter.orf.at/oes/, www.feratel.at, www.tiscover.com, www.alpenverein.at

Schweiz: www.wetter.ch, www.meteoschweiz.ch, www.soaringwetter.ch, www.sfdrs.ch, www.nzz.ch/wetter/, www.meteonews.ch, www.swisswetter.ch, www.meteoblue.ch, www.airmet.ch, www.afg.ethz.ch/Meteo/

Italien: www.meteo.it, www.paragliding.it, www.provinz.bz.it, www.ilmeteo.it, www.wetter-italien.de, www.meteotrentino.it, www.alpenverein.it

Frankreich: www.meteo.fr, www.meteofrance.com, meteo.france3.fr/, www.lachainemeteo.com

Slowenien: www.rzs-hm.si

Wetterstationen allgemein: www.meteomedia.de

Webcams

Deutschland: www.wetterklima.de/cams/deutschland.htm

Österreich: www.touristcam.at/berge/

Schweiz: www.topin.ch

Italien: www.meteolive.it

Alpen: www.berggruf.de/bergcam/

Weltweit: www.wetter.com, www.wetteronline.de, www.wetterkrima.de



19:45 Uhr), TW1 (Wetterinformationen den ganzen Tag über, jede volle und halbe Stunde) 3 Sat, weitere Lokalsender.

Schweiz: SF DRS 1 (Mo-Fr 12:55 Uhr und 19:50 Uhr, Sa 19:50 und 21:55 Uhr und morgens zwischen den Panoramabildern), 3 Sat, weitere Lokalsender.

Italien: Rai Uno (19:50 Uhr und 20:50 Uhr), weitere Lokalsender.

Videotext

Videotexte liefern auch Wetterinformationen. Diese reichen von Wettervorhersagen über Wochenvorschauen bis hin zu stundenaktuellen Wetterwerten. Unter anderem findet man hier auf einigen Sendern auch Bergwetter-, Flug- und Segelflugwetterberichte.

Internet

Im Internet erhält man die Wetterinformationen relativ aktuell, teilweise sogar top-aktuell (z.B. Webcams, Wetterstationen), und dazu noch für jedes beliebige Land in vielen verschiedenen Sprachen. Es kann vielfältige Informationen liefern, aktuell, rückblickend wie auch vorausschauend. Ob normale Wettervorhersagen mit Wettervor-schau über Wetterarchive, Wetterkarten, Satellitenbilder, Radarbilder, Windwerte, Radiosondenaufstiege, Wolkenanimationen oder Webcams, im Internet wird jeder die Informationen finden, die er für eine einfache Flugplanung benötigt. Aber auch Profis informieren sich hier für anspruchsvolle Flugaufgaben und Planungen.

Telefon

Gerade das Telefon kann sehr dienlich sein, vor allem, wenn auf dem nächsten Flugberg eine anrufbare Wetterstation steht. Der DHV hat bereits in Zusammenarbeit mit Vereinen über 40 solcher anrufbaren Wetterstationen bundesweit aufgestellt. Aber auch die persönliche Wetterberatung ist über den "glühenden Draht" zu erreichen. Nicht ganz billig, doch gerade bei unsicheren und schwierigen Wetter-situationen eine gute und wichtige Hilfe. Die Rufnummern sind oft nur aus dem jeweiligen Land erreichbar! Die 0900er Nummern sind mittlerweile aber aus fast allen Mobilfunknetzen erreichbar. **Achtung: Viele der nachfolgenden Nummern sind kostenpflichtig!** (für die angegebenen Daten kann keine Gewähr übernommen werden!)

Deutschland: Ansagedienst des Deutschen Wetterdienstes: 0900/11160

-11 (Alpenwetterbericht)

-12 (Zugspitzwetter)

-16 (Französische Alpen)

-17 (Schweizer Alpen)

-18 (Ostalpen)

-19 (Bayrische Alpen)

0900/1295070 (DAV-Wetterbericht)

Schweiz: 162 (allgemeiner Wetterbericht)

+41/848800/162 (Vorwahl aus dem Ausland)

Segelflugwetterbericht-Ansagedienst

Schleswig-Holstein, nordwestl. Niedersachsen, Hamburg und

Bremen

0900 1 116941

Lüneburger Heide und das östl. und südl. Niedersachsen

0900 1 116943

Mecklenburg-Vorpommern, Brandenburg und Berlin

0900 1 116944

Nordrhein-Westfalen

0900 1 116945

Sachsen-Anhalt, Sachsen und Thüringen

0900 1 116946

Hessen, Rheinland-Pfalz und Saarland

0900 1 116947

Baden Württemberg

0900 1 116948

Bayern

0900 1 116949

Ansagedienst (Tonband):

0900/162110 (Wetterbericht)

0900/162111 (Spezialwetterbericht)

0900/162120 (GAFOR)

0900/162121 (Flugwetterprognose)

0900/162122 (Segelflugprognose, Apr.-Okt.)

Österreich: Flugwetter Bandansage:

+43(0)51703/9999-0-111- Box Nr. #11141# (Kärnten)

+43(0)51703/9999-0-111- Box Nr. #11151# (Oberösterreich)

+43(0)51703/9999-0-111- Box Nr. #11161# (Salzburg)

+43(0)51703/9999-0411- Box Nr. #11171# (Innsbruck)

+43(0)51703/9999-0-111- Box Nr. #11178# (weitere Aussichten)



TONI BENDER.



HERAUSFORDERUNG!

„Meine Passion ist das Streckenfliegen. Deshalb bin ich Leistungsfetischist.. Einen neuen Hochleister zu entwickeln. ist für mich das Salz in der Suppe. Weit es das Gerät ist. mit dem ich auch am liebsten fliege.

Einen Tycoon zu beherrschen. verlangt hohes fliegerisches Können. Die große Streckung erfordert präzise Technik beim Zentrieren. Dann belohnt er mit besten Steigwerten. Wer mit seiner Dynamik umgehen kann, wird phantastische Leistungswerte erzielen. Und

genau darin liegt der Reiz. Nur die perfekte Symbiose zwischen Pilot und Fluggerät setzt

Caalt

VERTRIEB

DEUTSCHLAND

Charly Produkte

0-87637 Seeg

++49(0) 83 64 -12 86

www.cherty-produkte.de

VERTRIEB

SCHWEIZ

High Adventure

CH-6383 Dallenwil

++41 (0) 41-628 01 30

www.high-adventure.ch



NOVA

www.nova-wings.com

A-6020 Innsbruck, Austria

Bernhard-Hitfer-Straße 14

Tel. ++43 101 512 - 36 13 40

info@nova-wings.com



Wetterstation am Fellhorn

Ansagedienst (Tonband): 0900/911566

-80 (Alpenwetterbericht)

-81 (regionales Alpenwetter)

-82 (Ostalpen)

-83 (Schweizer Berge)

-84 (Gardasee)

Italien: +39/0471/271177 (Südtirol)

+39/0471/2705555 (Dolomiten)

Deutschland: Luftfahrtberatungszentralen (ca. 1,24 € min):

0900/1077220 (Schaltung zur nächstgelegenen Luftfahrtberatungszentrale)

0900/1077221 (LBZ Nord, Hamburg)

0900/1077222 (LBZ Ost, Berlin)

0900/1077223 (LBZ West, Essen)

0900/1077224 (LBZ Mitte, Offenbach)

0900/1077225 (LBZ Süd, München)

0900/1077226 (LBZ Südost, Leipzig)

0900/1077227 (LBZ Südwest, Stuttgart)

für Anrufe aus dem Ausland, Kosten abhängig vom ausländischen Anbieter:

+49/1805/250123 (LBZ Nord für Anrufe aus Nord- und Nordwesteuropa)

+49/1805/250124 (LBZ West für Anrufe aus West- und Südwesteuropa)

+49/1805/250125 (LBZ Ost für Anrufe aus Ost- und Nordosteuropa)

+49/1805/250126 (LBZ Süd für Anrufe aus Süd- und Südosteuropa)

Österreich:

0900/971703 · 1 (Wien)

0900/971703 · 2 (Graz)

0900/9717033 (Klagenfurt)

0900/971703 · 4 (Linz)

0900/971703 · 5 (Salzburg)

0900/971703 · 6 (Innsbruck)

aus Deutschland anwählbar:

0900-1-79-1703- (1-6) aus dem übrigen Ausland: +43/5/1703-4088

(Rufnummernerkennung des Auslandes erforderlich)

Schweiz:

0900/162333 (individuelle Wetterauskünfte)

0900/162737 (Flugwetterberatung)

Wetterstationen

Eine Stationsliste aufgestellter Wetterstationen in einigen deutschen Fluggebieten findet ihr auf www.dhv.de

Persönliche Wetterberatung

Wer bei der persönlichen Wetterberatung anruft, sollte sich im klaren sein, dass er mit Fachleuten ein Gespräch führt. Meteorologische Grundkenntnisse sind von großem Vorteil. Nicht vergessen: Ihr seid diejenigen, die Fragen stellen. Wer hat, sollte das Kennzeichen seines Fluggerätes parat haben oder die Nummer seines Luftfahrerscheines. Die Gespräche werden generell aufgezeichnet (Nachweis über die Informationspflicht als Pilot!).

Ofluggeil®

der webshop für flieger
www.immeroben.de



zieh dir was warmes drüber



und was heißes drunter

LEASING - ANRUFEN UND SOFORT ABHEBEN

Ob Anfänger oder Streckenflieger, dank unserem Leasing-Angebot kannst du sofort zu sehr vorteilhaften Konditionen abheben.

Angebot für alle **Gleitschirm-Marken** neu oder gebraucht.

Angebotsbeispiele:

ALPHA 3

für CHF 3'000.- oder Euro 2'000.-

12 Monate CHF 225.-/mtl, Euro 150.-/mtl

24 Monate CHF 130.-/mtl, Euro 87.-/mtl

EPSILON 5

für CHF 4'000.- oder Euro 3'000.-

12 Monate CHF 299.-/mtl, Euro 225.-/mtl

24 Monate CHF 172.-/mtl, Euro 130.-/mtl

Sicherheitseinweisung über See inklusive.

Verlange eine unverbindliche Offerte.

ALLES INKLUSIVE

Erlebe eine ungetrübte Flugwoche im Gleitschirm Eldorado der Zentralschweiz.

Variable Komplettangebote inklusive Hotel/ Frühstück, Betreuung, Funk & Material.

5 Tage alles dabei bereits ab CHF 678.- oder Euro 448.-.

Jetzt buchen.


engelberg
EURO-FLUGSCHULE
www.euroflugschule.ch

ä

Euroflugschule Engelberg
CH - 6390 Engelberg

Tel +41 41 637 07 07
info@euroflugschule.ch



Bergbahnen

Diverse Bergbahnen bieten verschiedenartige Wetterinformationen an. Informationen und Telefonnummern sind über das Internet erhältlich.

Faxgerät

Auch per Faxabruf gelangt man an Wetterinformationen. Klar, dass diese Informationen schon auf dem Weg durch die Leitung etwas veraltet sind. Immerhin werden die Daten dennoch spätestens alle 6 Stunden aktualisiert, so dass man nicht ganz bedröppelt da steht.

Telefaxabruf — Polling (nur mit Faxgeräten mit Polling-Funktion möglich)

Deutschland: 069/8056-0002 (Übersicht über alle Fax-Abrufnummern, Faxserver)

Folgende Faxabrufe werden im Sekundentakt abgerechnet.

Kosten aus dem deutschen Festnetz 0,62 f(t-rin.):

0900/1099440 1658 (3 Tage Prognose für Sichtflug und Luftsport)

0900/1099440 1659 (3 Tage Prognose Nord)

0900/1099440 1660 (3 Tage Prognose Mitte)

0900/1099440 1661 (3 Tage Prognose Süd und angrenzende Alpenländer)

0900/1099440 1662 (GAFOR Nord)

0900/1099440 1663 (GAFOR Süd)

Österreich: Fax-Rückrufnummer wird nach der letzten Rautetaste abgefragt!

AbrufprogrammeVFR-komplett

+43/(0)51703-9999-0-112- #112211## (Wien)

+43/(0)51703-9999-0-112- #11231## (Graz)

+43/(0)51703-9999-0-112- #11241## (Klagenfurt)

+43/(0)51703-9999-0-112- #11251## (Oberösterreich)

+43/(0)51703-9999-0-112- #11261## (Salzburg)

+43/(0)51703-9999-0-112- #11271## (Innsbruck)

Schweiz: 0900/62311 (Spezialwetterbericht)

0900/62320 (VER Flugwetterprognose)

0900/62321 (IFR Höhen- und Bodenkarten)

0900/62322 (Segelflugprognose, Apr.-Okt.)

0900/62323 (Windprognose)

0900/62338 (Alpenwetterbericht)

Wetterpanorama

Deutschland: Bayern 3 (Mo-Fr und Sa-So 7:30 - 9:00 Uhr), weitere Lokalsender in Touristikorten.

3 Sat (Mo-Fr 7:30-9:00 Uhr und Sa-So 8:00-9:00 Uhr)

Österreich: ORF 2 (Mo-Fr und Sa-So 7:30-9:00 Uhr), TW1 (ganztägig), weitere Lokalsender in Touristikorten

Schweiz: SF 1 (Mo-Fr und Sa-So 8:00-9:30 Uhr), weitere Lokalsender in Touristikorten



VERLEIH PER VERSAND

GLEITSCHIRME BOOTE ZELTE



- M** Expeditionstaugliche falt- & luftboote
- M** Tourentaugliche badeboote
- I** ultraleicht- und familienzelte
- E** umfangreiche verkaufsausstellung
- E** unsere erfahrung ist dein vorteil:
Beratung durch Bodo Genz,
u.a. Deutscher Meister 2000

THERMIKAUSRÜSTUNGEN

- i** NOVA Syntax
- O** Charly Light 3000, Charly SC
Rucksack, Versicherung*
- E** 259 € 1. Leihwoche
- M** 179€⁻ pro Woche bei 3 Wo. Leihdauer

TANDEMAUSRÜSTUNGEN

- E** NOVA Phor2
- O** 2 Charly Gurtzeuge, Charly Duo 200,
Rucksack, Versicherungen*
- E** 399€ 1. Leihwoche
- 309€^{**}** pro Woche bei 3 Wo. Leihdauer

* Details auf Anfrage.

** Gilt bei Versand nach Deutschland und Österreich Abhalpreise siehe Internet.



Genz Sportgeräte GmbH Neu

Telefon +43.36 82.26 11 2
oder +43.664.44 63 62 3
Salzburgerstr. 340, 8950 Stainach
Steiermark, Österreich

www.fliegfix.com

Risikofaktor Pilot



Den Faktoren Wetter, Fluggelände und Ausrüstung wurde bei Unfallanalysen in der Vergangenheit stets das Hauptaugenmerk geschenkt. Doch machen wir es uns bei der Suche nach der Ursache nicht etwas zu leicht? Wichtigste Erkenntnis: Nicht das Wetter ist gefährlich - der eigentliche Risikofaktor ist der Mensch. Hintergründe und Zusammenhänge zum Risikofaktor Pilot aus der Sichtweise von Fluglehrer Klaus Irschik.



Ein Könnner am Start: Steve Co

Ein Blick über den Zaun

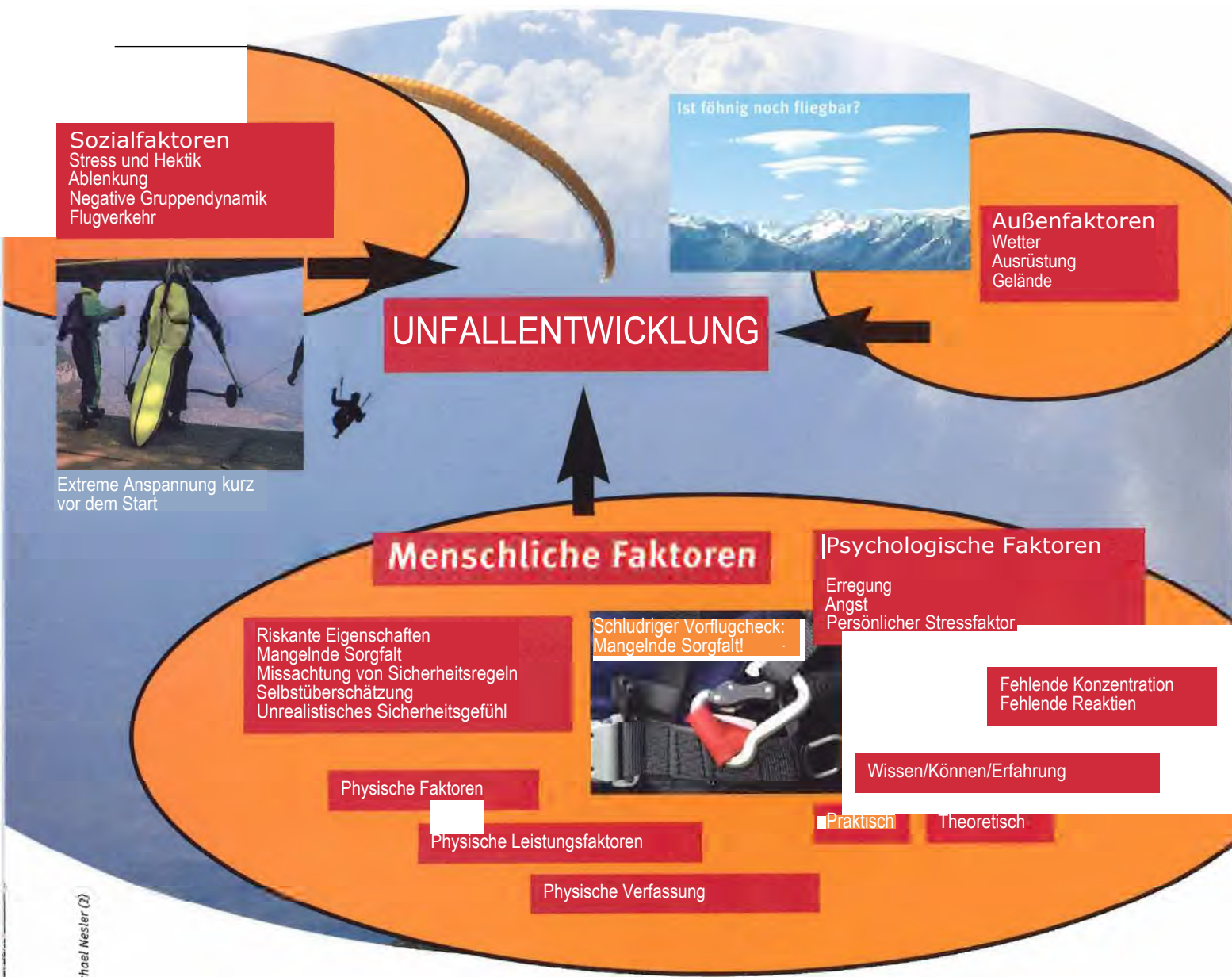
Wo neben der Technik auch noch der Mensch im Spiel ist, gibt es Missgeschicke und Unfälle. In der Profi-Luftfahrt und im Verkehrswesen ist man sich dieses „Human Factors“ längst bewusst. Schon beeindruckend, wie Industrie und Forschung versuchen, durch eine sukzessive Wegrationalisierung des Menschen die Unfallsituation in den Griff zu bekommen. High-Tech-Methoden mit Abstandswarnern

und automatische Lenk- und Bremssysteme sollen Unfälle reduzieren. Längst fällt der Computer im Cockpit die Entscheidungen. Menschen sind zwar kreativ, scheinen jedoch äußerst unzuverlässig.

Wann wird es bei uns Fetzen- und Drachenfliegern den Bremsdruckwarner, Steuerdruckindikator, das Antikollisionsradar und ein funktionierendes Airbagsystem geben? Doch sind das tatsächlich Lösungen?

Faktor Mensch im Flugsport

Der Unsicherheitsfaktor „Mensch“ beim Fliegen wurde in der Vergangenheit in jeglicher Hinsicht viel zu wenig berücksichtigt. Selbst in den Lehrplänen der Flugschulen ist das offensichtlich schwächste Glied im System nur wenig bedacht. Dabei gibt es mehr als genug Erfahrungen. Stehen uns doch aus den vergangenen acht Jahren immerhin mehr als 1.600 Unfall- und Ereignisberichte beim DHV als Datenbasis zur



Michael Nester (2)

Fotos: K



Ein grandioser Flugtag wird kräftig begossen. Und wie sieht es am nächsten Tag aus?

Interpretation der Wetterlage: Wann schlägt der Föhn durch? Reicht es noch für einen Flug?

Verfügung. Deren Bilanz ist eindeutig: Mehr als 90 Prozent sind auf menschliches Versagen zurückzuführen! Nur in 3 - 5 Prozent der Fälle lag technisches Versagen vor, lediglich in weiteren 3 - 5 Prozent war Fremdverschulden im Spiel.

Die Risikofaktoren im Überblick

„Nicht wissen“, „Nicht können“ und „falsche bzw. unrealistische Situationseinschätzungen“ zählen zu den häufigsten Ursachen menschlichen Versagens. Neben der physischen und psychischen Verfassung gehören sie zu den menschlichen Risikofaktoren. Auf der anderen Seite bilden noch soziale Faktoren und Außenfaktoren ein Geflecht zu beachtender Rahmenbedingungen. Zu den Sozialfaktoren zählen alle Bedingungen und Reaktionen, die in irgendeiner Form im Zusammenhang mit anderen Piloten oder Personen stehen, sowie Faktoren, die mit dem Verhalten des Piloten in einer Gruppe zu tun haben. Mit äußeren Rahmenbedingungen sind Fluggelände, Ausrüstung und Wetter gemeint.

Alles in allem ein unheimlich kompliziertes und verzwicktes System. Einzelne Faktoren können nie alleine für sich gesehen werden.

Interessante Erkenntnis: Bei gravierenden Unfällen haben mindestens zwei bis drei,

manchmal sogar noch mehr Faktoren eine bedeutende Rolle gespielt. In einem ersten Schritt geht es nun um einen Bewusstmachung der einzelnen Faktoren. Die Grafik soll hierfür den Überblick bieten.

„Irren ist menschlich“ - Gefahrenquelle Pilot

Um es gleich vorweg zu nehmen: Solange alle Entscheidungen vom Piloten getroffen werden, bleibt die Gefahrenquelle „Pilot“ bestehen. Bekannt ist mittlerweile die Tatsache, dass viele Faktoren unmittelbar mit den Charaktereigenschaften des Piloten zusammen hängen. Doch jeder weiß auch genau, wie schwierig es ist, diese Eigenschaften ab einem gewissen Lebensalter noch zu beeinflussen oder gar zu ändern.

Die Sportart an sich bleibt wohl riskant, wichtig ist es daher, ein Bewusstsein über die bestehenden Risikofaktoren zu schaffen. Vor allem aber sollten wir aufhören, uns selbst etwas in die Tasche zu lügen. Doch wer ist schon in der Lage, sich selbst und sein eigenes Handeln kritisch und mit Abstand zu betrachten und zu bewerten? Liegt hier die Krux?

Welcher Pilot ist ein „Risikotyp“?

Welches sind denn nun eigentlich die gefährlichen Charaktereigenschaften, die speziell in der Luftfahrt so folgenschwere Auswirkungen haben können?

Zusammenfassend auf den Punkt gebracht: Mangelnde Sorgfalt und Gewissenhaftigkeit, die Missachtung von Sicher-

heitsregeln, Selbstüberschätzung sowie ein unrealistisches Gefühl für Gefahr und Sicherheit.

Zur Veranschaulichung ein paar Fragen:

Erinnere dich dabei an deine letzte kritische Flugsituation? Spielte da - mal ganz ehrlich - nicht die Selbstüberschätzung, - „Für mich ist das kein Problem“ - eine nicht unwesentliche Rolle?

Wann hast du das letzte Mal einen richtigen Startcheck durchgeführt, vollständig mit allen Punkten. Oder ist das beim 234. Flug überhaupt noch notwendig?

Überprüfe doch mal, wie konsequent du in der Anwendung von gelernten Sicherheitsregeln bist? Hast du deine (Start-) Entscheidungen nicht manchmal aufgrund eines Gruppenzwangs oder unter dem Einfluss extremer Hektik getroffen?

Zu welchem Schluss du auch kommst: Entscheidend ist die Selbsterkenntnis. Vielleicht auch die Betroffenheit.

Faktor psychische Fitness

Gleitschirm- und Drachenfliegen ist ein Sport, der durch permanente dynamische Entscheidungen geprägt ist. Um dies zu bewerkstelligen, braucht ein Pilot vor allem

Mehr Freude am Fliegen

TACO
Mescal
TEQUILA
CHILI
CAVENNe2
JET FLAP sportster - DHV 2
POISON
JET FLAP sportster - DHV 2.4
JOINT
JET FLAP sportster - DHV 2.2
SCOTCH
JET FLAP sportster - DHV

LEISTUNG MIT LEIDENSCHAFT

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

23221 CM 2 Ufnu
Hochleistung verpackt mit ausreichender Handlungsfähigkeit
Der Sportster CAYENN-2 bringt auf den Punkt!

JET nfiP

March Salon 2006

lthie@ 3931X-

zwei wichtige Eigenschaften: Konzentration und Reaktionsfähigkeit. Im bodennahen (Gefahren-)Bereich, bei Turbulenzen und dem Fliegen im Pulk sind diese Eigenschaften von besonderer Bedeutung.

Doch damit ist die mentale Seite noch längst nicht abgehakt.

Zwei weitere Dinge prägen die psychische Verfassung: zum einen der individuelle Stressfaktor - bedingt durch die persönliche Situation des Augenblicks - und zweitens das grundsätzliche individuelle Angstlevel.

Zu Veranschaulichung wiederum ein paar Fragen:

Denke wieder an einen deiner letzten Flüge. Warst du mit dem Kopf tatsächlich zu 100% beim Fliegen oder noch bei der Arbeit? Hast du den Stress von Büro oder Familie tatsächlich am Boden gelassen? Hast du dir am Start auch genügend Zeit gegönnt oder warst du im Kopf eigentlich schon wieder beim nächsten Date?

Über Angst spricht man nicht

Schon mal erlebt? Trockener Mund, Herzklopfen, Enge im Hals und der Drang zur Toilette vor dem Flug. Komische Gedanken schießen durch das Hirn. Manchen Piloten sieht man die Anspannung vor dem Start förmlich an.

Wo doch vom biologischen Sinn her die Angst, oder sagen wir besser, das erhöhte Erregungsniveau, etwas Positives sein sollte. Die erhöhte Anspannung, quasi eine gesunde Form der Angst, steigert erwiesenermaßen



Trinken vor dem Start ist sehr wichtig

die Wachheit der Sinne und letztendlich die Leistungsfähigkeit des gesamten Körpers. Hochleistungssportler kennen und nutzen dieses positive Adrenalinlevel zur Vollbringung ihrer Höchstleistungen.

Kritisch wird das Ganze jedoch, wenn die Erregung über ein bestimmtes Level hinausgeht. Dann wirkt sich Angst negativ aus. Es beginnt mit der Einschränkung der Sinneswahrnehmung und endet im schlimmsten Falle mit Denkblokkaden und Blackouts. Die Horrorvision für einen jeden Flieger. Aber nur so ist zu verstehen, wie hoffnungslos überforderte Piloten beide Bremsen nur noch gezogen halten, nach der Einklappung vor Angst erstarren oder der Steuerbügel beim Drachen nach dem

Start nur noch nach vorne gedrückt wird.

Der Faktor „Erregungsniveau“ spielt bei fast allen Fällen des menschlichen Versagens eine wichtige Rolle!

Physische Verfassung

Unter diesem Aspekt sind nicht nur die physischen Leistungsfaktoren wie Kraft, Ausdauer, Schnelligkeit und Koordinationsfähigkeit zu verstehen. Es geht in erster Linie um die tatsächliche physische Verfassung vor dem Moment des Starts. Natürlich auch später in der Luft und vor und während der Landung. Das Problem ist eben, dass wir normalerweise nach der Startentscheidung nicht mehr umkehren können und unsere physische Verfassung vor dem Start möglichst realistisch beurteilen müssen.



Ist der Wind für mich noch startbar?



Mißachtung von Sicherheitsregeln: Schlampiger. Startcheck! Resultat ein verdrehter Tragegurt!

Wieder ein paar Fragen:

Hast du vor deinem letzten Flug an ausreichende Mineralwasserversorgung gedacht?

Warst du wirklich gut ausgeruht oder hattest du wieder schlecht geschlafen? Wie sieht es mit Erkältungskrankheiten aus?

Alles Faktoren, die so gut wie nie in irgendwelchen Unfallberichten zu lesen sind.



Fotos: Michael Nesler (2), Klaus Irschik (2)

Erst mal cool down und zusehen.
Läßt das Herzklopfen bald nach?

Faktor Wissen, Können und Erfahrung

„Der Pilot wurde von den Gefahren des Wetters überrascht“, war im Zeitungsbericht nachzulesen. In der Analyse wieder ein typischer Fall von externer Schuldzuweisung. Fakt ist: Nicht das Wetter ist schuld. Fakt ist: Das Wissen und die Erfahrung des Piloten haben eben nicht ausgereicht, um die richtige Entscheidung zu treffen.

Für Schulen und Verband stellt sich besonders die Frage: Ab wann ist ein Pilot erfahren genug, um jede Situation treffsicher einzuschätzen? Wann hat ein Pilot genügend Wis-

sen, um das schützende Nest seiner Flugschule zu verlassen? Nach 40 Höhenflügen? Nach einem Performancetraining, nach einem Sicherheitstraining?

Karl Slezaks Statistik zeigt unmissverständlich, dass die meisten Piloten ab dem hundertsten Höhenflug ihren ersten ernsthaften Zwischenfall erleben. Vielleicht ist es tatsächlich so, dass das Gros der Piloten um diesen Zeitpunkt herum das irreführende Gefühl hat, jetzt die Sache verstanden und die Lage ein für alle Male im Griff zu haben. Ich möchte hierzu aus meiner eige-

nen Erfahrung berichten: Ich bin immer wieder über bestimmte Wetterphänomene überrascht, vor allem, wenn ich fernab meiner Hausberge fliege. Auch nach 30 Jahren Drachen und 20 Jahren Gleitschirm-Flugerafahrung mit weit mehr als 1.000 Flügen, fliege und trainiere ich für mein Gefühl viel zu wenig und hab noch dieses und jenes nicht voll im Griff. Mir ist mittlerweile klar geworden, dass Flugsport lebenslängliches Dazulernen bedeutet. Vielleicht ist es aber gerade das, was die Angelegenheit so prickelnd und immer wieder spannend macht.

himmel himmel
himmel

das war ein Flug
mein Herz zittert
meine Hände zittern
meine Knie sind
weich din

jetzt bleib ich hie
einfach liegen
bis jemand kommt
und mir erklärt
warum das sen
nicht immer
so gei* sein soll



Thank you for flying ADVANCE

advance.ch



DHV-Jugend gibt Auskunft

Gut besucht waren die Expertenrunden bei Nova

Felix Rühle auf die Frage, was es Neues gibt: "Ilse!"

Free-Flight 2006

Text und Fotos
Benedikt Liebermeister



Am DHV-Stand war immer was los

Strahlender Sonnenschein empfing die Besucher der weltweit größten Gleitschirm- und Drachensegelfest Free Flight. Da lockte natürlich der Wank, der Hausberg der garmischer Flieger. Vor allem im Frühjahr ein Thermikofen erster Güte. Bis auf 2.700 m schraubten sich die Piloten über den Gipfel.

So war es kein Wunder, dass es in den Messehallen zu Anfang eher ruhig zuging. Doch nach einem ausgiebigem Flug war ein Messebesuch das geeignete Apres Programm. Viele genossen gemütlich ihr verdientes Landebier und schauten dabei den Profis bei ihren Vorführungen zu. Mad Mike, das SAT-Team mit den Rodriguez-Brüdern, "Birdwoman" Veronica Ihme, Matt Gerdes, das Icaro Synchron Acro Team, Manfred Ruhmer im Swift und Motorschirm Weltmeister Mathieu etc. zauberten faszinierende Flugfi-

guren in den Himmel. Archaeopteryx, der erste Dino mit Federn, stand Pate für das fußstartfähige UI Segelflugzeug, das gekonnt seine Runden über der Free Flight drehte. Eine interessante Alternative zu den herkömmlichen Dis bot der Gyrokopter. Sieht aus wie ein Helikopter, wird aber durch einen Propeller am Heck angetrieben. Doch auch in den Hallen gab es viel zu sehen. Neben dem DHV waren fast alle namhaften Gleitschirm- und Drachenhersteller, Flugschulen sowie Flugzubehörfirmen vertreten.

Nachdem beim Stubal Cup in erster Linie Gleitschirmhersteller ihre neuen Produkte präsentiert hatten, kam jetzt Schwung in die Drachenszene. Kein Wunder, steht doch die Damen- und Starrflügler Weltmeisterschaft in Florida vor der Tür! Phantom heißt der Starre von Aeros. Mit Gleitzahl 19 und einer

Geschwindigkeit von 130 km besitzt er ein beachtliches Potential. Auffällig ist das beinahe durchsichtige Obersegel aus Mylar und die glatt lackierte Eintrittskante. Hochfeister-Segelflieger arbeiten aus aerodynamischen Gründen mit Mückenputzern an der Anströmkante, vielleicht wäre das ja auch eine Option für Drachenflieger? Aerodynamische Vorteile bringt auf jeden Fall das stromlinienförmige Vollmylar-Gurtzeug mit zwei integrierten Rettungen. Wie ein Segelflieger wird der Phantom über Querrudergesteuert. Spoilergesteuert ist hingegen sein großer Konkurrent, der Atos VR. Der geht bereits in die zweite Saison. Minimale Kinderkrankheiten hat Konstrukteur Felix Rühle beseitigt und den Vogel im Detail verbessert. Die Heckflosse lässt sich synchron mit der Wölbklappe auf- und abheben.

Eine Landung auf dem Bauch fangen die neuen Kufen mit Kettenfahrwerk ab. Sehr nützlich, besonders für Doppelsitzer. Seedwings kümmert sich um Wiedereinsteiger und ambitionierte Anfänger. Den „Funky“ gibt's in zwei Größen (15 und 17). Gemütliches Fliegen und einfaches Landen waren die Zielvorgaben bei der Konstruktion des hochwertigen Fun-Geräts. "Back to the roots" heißt die Devise von Icaro. Mit dem Orbiter bringen sie einen modernen Turmdrachen im Intermediate Segment. Mit 30 Kilo ein echtes Leichtgewicht.

Die Schirmpalette 2006 wurde ja schon ausgiebig im Artikel über den Stubai Cup in Schrift, Ton und Bild präsentiert. Markant war die Entwicklung im 2-3er Bereich. Boomerang Sport von Gin, Novas Tycoon und Magic 4 (Airwave) sind die Flaggschiffe. Die Leistung dieser Schirme ist unbestritten gewaltig, der Abstand zu den Wettbewerbs-Geräten hat sich noch mal deutlich verringert. Das gilt leider auch in jeder Beziehung. Toni Bender umschreibt im aktuellen Nova Newsletter die Zielgruppe: „Man sollte

seit mehreren Jahren mindestens 100 richtige Flüge pro Saison machen, also Thermik und Strecke. Die Flugtechnik sollte perfekt sein, beim Start, in der Luft und beim Landen“, und er warnt: „Ich befürchte, dass auch solche Leute einen Tycoon kaufen, die eigentlich überhaupt keinen 2-3er fliegen sollten. Man darf einen Tycoon, so wie auch jeden anderen Schirm dieser Kategorien, keineswegs unterschätzen!“ Ähnlich äußerten sich auch Hans Keim von Aerosport (Gin Gliders) und Martin Gostner von Airwave.

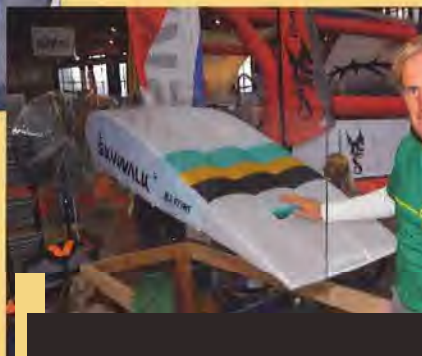
Neues

Neue Lösungen fanden die Hersteller um die Schtaufe (Loop) beim Übergang von einer dicken zu einer dünnen Leine zu verstärken. Nova hat den Loop doppelt gespleißt, Gin stülpt einen Schrumpfschlauch über die Schlaufe und Markus Gründhammer verstärkt den wunden Punkt der Dyneemaline mit einem Kevlarkern. „Back to the roots“ das Motto auch bei den Gleitschirmgurtzeugen. Wer schleppt schon gern einen Wohnzimmersessel mit sich rum? 10 G hält das

Altix von Supair mit einem Doppelkammer Airbag, wiegt ca. 3,8 Kilo und lässt sich auf ein Minimum zusammenlegen. Ein Herz für Kinder beweist Ava Sport mit professionellen Kinder-gurtzeugen. Die bulgarische Gurtzeug-schmiede scheute den Aufwand nicht und hat die DHV-Zulassung dafür beauftragt.

Äußerst variabel ist das Baukastensystem von Renschler. Das CoMo (Cockpit-Modul) wird je nach Bedarf – Basis, OLC oder Wettbewerb – modular ergänzt. Der Acro-Pilot kann sogar einen „G-Messer“ intergerieren. Klein und fein ist das IQ von Bräuniger, ein Einsteiger mit flottem Design. PC Freaks legen 50 Euro drauf und haben einen Barograf zur Auswertung des Flugs daheim.

Dank an Thomas Neff und sein Team für die perfekte Organisation. 10.000 Besucher in drei Tagen sind ein solides Ergebnis. Die Free Flight 2006 war wirtschaftlich ausgeglichen. In der nationalen und internationalen Szene besitzt die weltweit größte Flugsportmesse einen guten Ruf.



Demo von Skywalks Jetflaps im Windkanal



Die Firma Levior sponsert die Drachendammnationalmannschaft



Markus Gründhammer (WOC) verstärkt die Dyneemaline mit einem Kevlarkern



IQ von Bräuniger



Von links im Uhrzeigersinn:

Der verstärkte Loop von Nova

Funky von Seedwings

Renschlers CoMo

Kettenkufe

31 Filme bewarben sich beim diesjährigen Film Award für 7 zu vergebende Preise.

Im Endspurt rangen immerhin noch 22 Filme aus 8 Nationen um die Gunst der Zuschauer und der Jury. Mit Kathrin Metzneroth (Marketing-Profi und frühere Senderbetreuerin beim DHV), Christian Koranda (Gleitschirm-Redakteur, Fotograf, Testpilot), Till Middelhaue (Schlechtflieger-Redakteur und Filmemacher), Frank Zwecker (Filmemacher und Fernsehproduzent von Take Off, ntv) und Charlie Jöst (Filmemacher, Medienprofi, DHV-Vorsitzender) war die Jury – übrigens alles aktive Piloten - kompetent besetzt.



Die Sieger v.li: Beanie Bechter, Marcin Kostur und Michael Ehlert mit Team

DHV Film Award 2006

Ein Beitrag von Charlie Jöst

Bei einer Laufzeit von rund 5 Stunden Film war es gar nicht einfach, die Preisträger zu ermitteln. Zumal meist mehrere Beiträge für die jeweilige Kategorie in Frage kamen. Nachdem der Publikumspreis aufgrund des zu geringen Rücklaufs der Fragebögen statistisch leider nicht ermittelbar war, wurde diese Kategorie von der Jury in den Preis „Beste Reportage“ umgewandelt. Und auch davon gab es einige gute Filmbeiträge.

Die Preise waren mit EUR 1.000.- für den Großen Preis und EUR 400.- für die weiteren Kategorien (außer Publikumspreis, bzw. Reportage) gut dotiert. Zusätzlich erhielten die anwesenden Preisträger weitere Sachpreise. Der Preis für die „Beste Reportage“ war ein besonders schöner Sachpreis, da hier keine Geldpreise ausgeschrieben waren. Die Sachpreise reichen von wertvollen Integralhelmen und Fliegerkombinationen (Skywalk, Levior, Charly) bis zum T-Shirt oder der Geldbörse. Aus dem Sachpreisfond der Sponsoren – alles Firmen und Aussteller der Free Flight – erhalten außerdem alle FN-memacher, die keine Preise gewannen, jeweils einen kleinen Sachpreis als Dankeschön und Anerkennung fürs Mitmachen.

Ein herzliches Dankeschön für die Sachpreise geht an folgende Sponsoren des Film Award (in alphabetischer Reihenfolge):

Advance, Aerosport, AIR, Airwave, Arctia SOL, Bergbahn Schmittenhöhe, Blue Eye, Blue Sky, Bräuniger, Burkhard Martens, Charly Produkte, DHV, Firebird, Flight-Tools, Flugschule Chiemsee, Fly and Glide, Fly Market, Fly and More, Fly Mike Sport Häffner, freex, Levior, Schlechtflieger-Magazin, Seedwings, Skyline, Skywalk, Skyward, Swing, UP, U-turn, Thermikverlag Aprissnig, Turnpoint, Wings Of Change.

Die Prämierungen

Großer Preis

Beanie Bechter aus Österreich für „Back 2 Life“

Preis der Jury

Herwig Decker aus Deutschland für „Fliegende Bergsteiger“

Beste Kamera

Marc Godefroy aus den Niederlanden für „Flying The Nasca Lines“

Originellste Idee

Nicolas Bossard aus der Schweiz für „Woopy Generation“

Beste Erstveröffentlichung

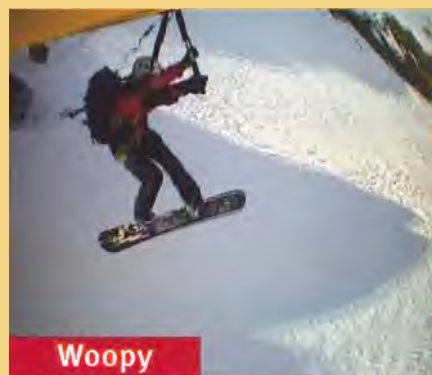
Michael Ehlert aus Deutschland für „Paranate“

Bester Kurzfilm

Marcin Kostur aus Polen für „A Dream“

Beste Reportage

Christelle Link aus Frankreich für „Festival Acrofolies 2005“

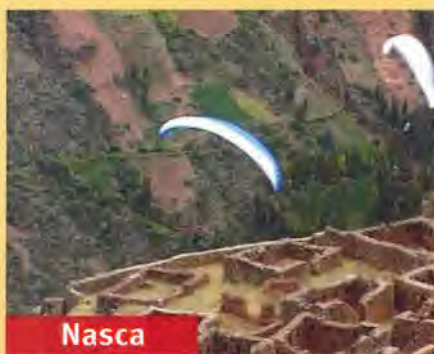


Woopy

ORIGINELLSTE IDEE: Nicolas Bossard, Woopy Generation (CH, 13 Min.). Zu sehen sind die ersten 5 Minuten des Films. Kontakt: Nicolas Bossard, CP 303, 0-1-1824 Caux, Schweiz

Über den Woopy, ein neuartiges Fluggerät des Schweizer Laurent de Kalbermatten, gibt es bereits einen gut gemachten Werbefilm. In Woopy Generation haben Nicolas Bossard und Laurent de Kalbermatten um diesen Film herum eine originelle und lustige Geschichte konstruiert. In schauspielerischer Glanzleistung zeigt der Meister Kalbermatten höchstselbst, wie er auf die Idee mit dem Woopy kam...



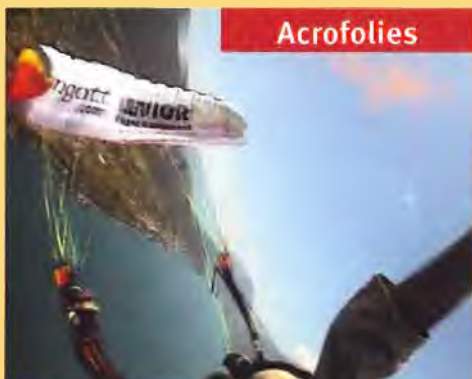
**Nasca**

BESTE KAMERA: Marc Godefroy, Flying the Nasca Lines (NL, 22 Min.). Zu sehen sind die ersten 6 Minuten des Films. Kontakt: Marc Godefroy, Hoogte Kadijk 97, 1018 Amsterdam, Niederlande.

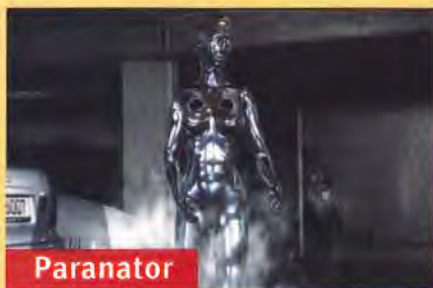
Ein Film, der auch Anwärter auf den Preis für die beste Reportage war. Herausragend ist jedoch die gelungene Kameraarbeit. Es gibt eindrucksvolle Bilder aus allen erdenklichen Perspektiven. Dazu überzeugt das in sich geschlossene, ästhetische Konzept des Films. Ein gelungener Werbefilm, nicht nur für ein bestimmtes Gleitschirmprodukt, sondern für den Sport allgemein.

**Bergauf Bergab**

PREIS DER JURY: Herwig Decker, Fliegende Bergsteiger (D, 28 Min.) Zu sehen sind die letzten 6 Minuten des Films. Kontakt: Herwig Decker, Michael-Datzel-Str. 26, 93437 Furth im Wald, Deutschland
Für die bekannte, bayrische Bergsteigersendung "Bergauf-Bergab" erzählt Herwig Decker in ruhigen, stimmungsvollen Bildern die Geschichte des Gleitschirmfliegens aus der Sicht der Bergsteiger. Ihm zur Seite stehen u. a. Helga und Hermann Magerer, der Erfinder der Sendung und einer der ersten Gleitschirmflieger in Deutschland.

**Acrofolies**

BESTE REPORTAGE: Christelle Link, Festival Acrofolies 2005 (Frankreich, 18 Min.). Zu sehen sind die ersten 6 Minuten des Films. Kontakt: Christelle Link, 135 Route de Lathuile, F-74210 Doussard, Frankreich.
Eine erfrischende, kurzweilige Reportage über einen Flugwettbewerb am Lac d'Annecy in Frankreich. Französischer Charme mit englischen Untertiteln.

**Paranator**

BESTE ERSTVERÖFFENTLICHUNG: Michael Ehlert, Paranator (D/A, 10 Min.). Zu sehen sind die ersten 5 Minuten des Films. Kontakt: Michael Ehlert, Aurikelstraße 14, 82024 Taufkirchen, Deutschland

Wer die Geschichten des Terminators kennt - und wer kennt die nicht - ahnt vielleicht, was ein Paranator (eigentlich eine "sie") ist. Mehr wird nicht verraten. Erfrischend fantasievoll, dazu mit ausgezeichneten Animationen und gutem schauspielerischem Talent, ist es diesen jungen Filmemacherinnen und Filmemachern gelungen, die Zuschauer und auch die Jury zu begeistern.

Dieses kleine, engagierte Team mit Michael Ehlert, Markus Hollaus, Ulrike Ehlert und Nicole Neureuter hat von der Kamera über die digitalen Tricks bis zur Musik alles selbst gemacht! Allein das wäre schon eines Preises würdig gewesen. Von diesem begabten Team dürfte noch Einiges zu erwarten sein ...

**A Dream**

BESTER KURZFILM: Marcin Kostur, A Dream (Polen, 4 Min.) Kontakt: Marcin Kostur, Josef-Prillerstr. 40, 86159 Augsburg
Eine kleine Geschichte über den Traum vom Fliegen. Originell umgesetzt mit einer Botschaft, die alle Flieger kennen. Besonders nach diesem langen Winter...

**Bergauf Bergab**

GROßER PREIS: Beannie Bechter, Back 2 Life (A, 19 Min.) Zu sehen sind die letzten 5 Min. des Films. Kontakt: Bernhard Bechter, Reute 135, A-6951 Lingenau, Österreich
Nachdem Bernhard Bechter den Krebs besiegt hat, macht er sich mit Fahrrad und Gepäck auf eine 2400 km lange Reise "zurück ins Leben", um von Norwegens höchstem Berg mit dem Gleitschirm zu fliegen. Im Gepäck seine DV-Kamera, mit der er schon in früheren Jahren interessante Reiseberichte mit nach Hause brachte. Dies ist sein bisher persönlichster Bericht. Ein journalistisches Tagebuch mit einer gut erzählten Geschichte aus dem Leben.

Zeitgemäße Pilotenausbildung? –

Viele Wege führen nach Rom!

Ein Beitrag von Thomas Weiss



Wir befinden uns im Jahre 6 n. Chr. Ganz Gallien ist von den Römern besetzt... Ganz Gallien? Nein! Der von unbeugsamen Drachenfliegern bevölkerte Flugplatz Hinterweiler in der Eifel leistet erbitterten Widerstand.

So hätte die Geschichte damals beginnen können. Gott sei Dank leben wir im Jahre 2006 und haben das Glück, Hightech fliegen zu dürfen. Selbst für Obelix hätten wir heute einen passenden Drachen.

Was auch im „Flachland“ alles möglich ist, wenn man nur einen Flugplatz zum UL-Schlepp hat, möchten wir anhand der Aktivitäten auf der Fly-Ranch Hinterweiler in einer mehrteiligen Serie erzählen.

Den Anfang macht Thomas, unser erster Umsteiger vom Gleitschirm auf den Drachen. Er schildert, wie er den Umstieg erlebt und welche Erfahrungen er gemacht hat. Im nächsten Heft wird unser Fluglehrer Dirk als Mentor von Leo den fliegerischen Werdegang dieses Jugendlichen erläutern und uns dabei auch über den Tellerrand einer Fly-Ranch hinausblicken lassen. Ein Vereinsmitglied des DFC-Vulkaneifel wird uns in einem dritten Artikel erläutern, wieso er ausgerechnet jetzt die Ausbildung zum Tandemdrachenpiloten in Hinterweiler gemacht hat und vieles mehr.

Der Flugplatz Hinterweiler ist gut organisiert. Für die Schleppmaschinen sind die Eigentümer, für die Organisation des Schleppbetriebes die Mitglieder des DFC-Vulkaneifel verantwortlich. Im Team betreibt man neben dem normalen Schleppbetrieb auch die Ausbildung. Dabei steht hier Team nicht für die übliche Abkürzung – toll ein anderer macht's – nein, die Arbeit wurde hier wirklich auf viele Schultern verteilt.

So werden routinierte Drachenflieger des

Vereins zu Tandempiloten ausgebildet, um normale Passagierflüge, für die es immer mehr Interessenten gibt, durchzuführen und so die Fluglehrer zu entlasten. Mit vier Fluglehrern wurde eine intensive Kooperation eingegangen. Ein Fluglehrer betreut die Schüler beim normalen Schleppschein, die drei anderen kümmern sich um die Ausbildung im Doppelpack. „Prinzenerziehung“ steht hier an, denn im Einzelunterricht kann man in der Luft sehr genau auf die jeweiligen Wünsche und Probleme der Schüler eingehen. Eine solche Ausbildung hat Thomas gemacht, als er vom Gleitschirm auf den Drachen umgestiegen ist.

Hier sein Bericht:

Meine Gleitschirm-Lizenz hatte ich bereits 1998 erworben. Obwohl ich eigentlich schon immer lieber einen Drachen fliegen wollte, lag die Entscheidung für den Gleitschirm gegen den Drachen damals für mich auf der Hand: Ein Schirm war zunächst mal günstiger in den Anschaffungskosten und natürlich leichter zu transportieren. Wenn man am Wochenende fliegen gehen wollte, war ein Gleitschirm wesentlich praktischer, und in der kleinen Studentenbude nahm er auch nur wenig Platz ein. Aber mir war schon klar: Ein Drachen besitzt aufgrund der starren Konstruktion erheblich größere Sicherheitsreserven als ein Schirm. Nachdem ich die Prüfung bestanden hatte, bin ich fast ausschließlich im Mittelgebirge geflogen. Da stellten sich dann schon bald neben den Vorteilen auch die Nachteile des „Tütenfliegens“ heraus: Ein freies Wochenende, laut Wetterbericht fliegbare Bedingungen. Wenn die Entscheidung auf ein geeignetes Fluggebiet gefallen war, war man mindestens eine Stunde unterwegs. Dann vor Ort die ernüchternde Erkenntnis: Der

Wind hatte gedreht, an einen Flug war nicht mehr zu denken, und für die Fahrt zu einem alternativen Flughang war es schon zu spät. Dies führte dazu, dass die Anzahl meiner Flüge im Jahr sehr überschaubar wurde.

Die mangelnde Routine trug nicht gerade zur Ausprägung von Sicherheit bei. Ein weiterer Nachteil des Gleitschirmfliegens im Mittelgebirge sind die doch vielfach schwierigen Startplätze bzw. Fluggebiete. Ein Auge in Auge mit Baumkronen war häufig nicht vermeidbar ... und einige Baumlandungen leider auch nicht.

Bei der Hessenmeisterschaft 2004 in Greifenburg habe ich viele Drachenflieger kennen gelernt und bald stand mein Entschluss fest: Ich steige um!

Über Internet erfuhr ich von der Startmöglichkeit über UL-Schlepp. Die Vorteile dieser Variante überzeugten mich sofort: Die Startart ist bei unterschiedlich ausgerichteten Startbahnen unabhängiger von der Windrichtung und das Trike schleppt den Drachenflieger direkt in die Thermik.

In Hinterweiler in der Eifel fand ich einen Flugplatz in meiner Nähe, der diese Möglichkeiten anbot. Leider war dort zu diesem Zeitpunkt die Infrastruktur noch nicht so weit aufgebaut, dass ich dort die Ausbildung hätte machen können. Stattdessen ging ich zu Andreas Becker. Die Umschulung dauerte in der Flugschule „Altes Lager“ bei Berlin nur 6 Flugtage. Die Ausrüstung konnte ich dort komplett mieten. Nach nur 5 Flügen auf dem Doppelsitzer Focus stieg ich dann direkt auf einen Einfachsegler, den 'cal-0 Mars, um.

Das „Alte Lager“ ist ein ehemaliger Militärflugplatz mit riesigen Betonstartbahnen. Als ich beim ersten Start mit der Schlepphilfe direkt den Asphalt unter mir hatte – bei der Ausbildung im Doppelsitzer liegt der Schü-



ler unten, der Lehrer darüber –, wurde mir doch ein bisschen mulmig. Es war ein ganz merkwürdiges Gefühl, den Asphalt so nah unter mir zu wissen.

Die erste Landung mit dem Drachen empfand ich gegenüber meinen früheren Gleitschirmerfahrungen als sauschnell. Die Landeeinteilung mit dem Drachen muss wesentlich größer und genauer sein, hier ist Präzision viel wichtiger als beim Gleitschirm, wo man halt immer noch einen Bogen fliegen kann.

Mit zunehmender Übung stieg mein Vertrauen in den Drachen sehr schnell – mehr als beim Gleitschirm –, da der Kontakt viel dichter ist. In Turbulenzen konnte ich Gas geben, und der Drachen lag immer noch superstabil. Das war beim Gleitschirm so nicht machbar. Bei ruppigem Wetter bestand im unteren Gewichtsbereich schnell die Gefahr eines Klappers.

Das Fluggefühl mit dem Drachen ist einfach ganz anders. Die Fläche ist wie ein Teil von dir; allein schon von der Haltung her ist es dem Vogelflug viel näher.

Nach den anfänglichen Radlandungen kam irgendwann auch die erste stehende

Landung: In der Luft Umgreifen war angesagt. Beim Landeanflug kam mir die Geschwindigkeit zunächst sehr hoch vor, aber daran gewöhnte ich mich schnell. Das ist überhaupt ein enormer Vorteil der Tandem-Ausbildung: Die Angst vor der höheren Geschwindigkeit des Drachens wird dem Umsteiger dadurch genommen, dass er nicht allein gelassen wird.

Aber dann war es endlich so weit: der erste Alleinflug. Das war schon ein prickelndes Gefühl! Kein Fluglehrer hing mehr über mir und ich fragte mich unwillkürlich: Wie wird der Vogel reagieren? Hab ich das echt im Griff?

Mit mir zusammen machte noch ein zweiter Gleitschirm-Umschüler die Ausbildung, und wir konnten schnell feststellen: Alle Handgriffe saßen, es ging alles fast schon automatisch. Ich musste gar nicht weiter darüber nachdenken. Bis auf 500 Meter ging es hoch ohne Seilriss.

Natürlich will ich unbedingt auch den Hangstart lernen, aber die Ausbildung im Doppelsitzer mit UL-Schlepp war einfach super. Mit dieser Grundlage sind die Verletzungsrisiken am Übungshang wesentlich

geringer, da ich die Grundlagen bereits gut beherrsche.

Zurück in der Eifel stellte sich dann die Frage, welchen Drachen ich mir anschaffen sollte. In Hinterweiler wird mit einem sehr vielschnelleren und moderneren Doppelsitzer ausgebildet, dem BiCo von Bautek. Dadurch kann der Flugschüler auch sofort im Anschluss einen schnelleren Drachen allein fliegen, d. h. ohne Schlepphilfe. Besonders interessant ist, dass die Landeeinteilung mit dem BiCo und dem Sunrise fast identisch ist, so dass der Umstieg vom Doppelsitzer auf den Solo-Drachen beim ersten Alleinflug erleichtert wird.

Also machte ich zusammen mit Karl-Heinz einen Flug im BiCo. Anschließend probierte ich den Sunrise aus. Und war begeistert! Schon der erste Schlepp gelang auf Anhieb: 300 Höhenmeter. Der Zweite auf 1.000 Höhenmeter! Das Gerät ließ sich hinter dem Trike gut steuern und dies ohne Gabelseil. Schon nach zwei, drei Schlepps hatte ich den Bogen raus. Auch die Landung stellte kein Problem dar: eine großzügige Landeeinteilung und dann Aufsetzen auf den Luftgummi-Reifen – nicht elegant, aber sicher.

Bereits drei Wochen darauf konnte ich einen gebrauchten Sunrise mein Eigen nennen. Die dann folgenden Flüge verliefen völlig problemlos: Selbst bei thermischen Bedingungen ließ sich das Gerät gut kontrollieren. Zum Abschluss möchte ich betonen, dass dies mein ganz persönlicher Erfahrungsbericht ist. Jeder neue Drachenflieger muss für sich selbst ausprobieren und entscheiden, welches Gerät das richtige für ihn ist. Aber eins ist klar: Der Umstieg auf das Drachenfliegen hat sich für mich auf jeden Fall gelohnt! Die Flugtage haben sich deutlich erhöht. Aus viel Frust ist endlich Lust geworden.

Ibtir

Thermikschnüffler mit Knautschzone
im 3 m Packmaß.

DHV anerkannter Luftfahrtbetrieb
Nachprüfungen aller Fabrikate

ibautek

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





Trend zum Intermediate

Ein Beitrag von Regina Glas

Vor kurzem fuhr ich an die Hochries im Chiemgau um einen schönen Flugnachmittag zu verbringen. Ich wollte mal wieder ein paar Drachenflieger treffen und da ist die Hochries die richtige Adresse. Der Aufbauplatz war so voll, dass ich mich irgendwo dazwischen quetschen musste um meinen Drachen aufzubauen. Nachdem ich meinen Turmlosen aufgebaut hatte und feststellte, dass der Startwind noch nicht so ganz passte, schaute ich mal in die Runde. Über die Hälfte der aufgebauten Drachen sind Intermediate-Drachen. Auch einige Anfängergeräte sind dazwischen. Tatsächlich haben in der letzten Zeit die Piloten, die Intermediate-Drachen fliegen, zugenommen. Ein begrüßenswerter Trend.

Gleich zu Anfang der neuen Flugsaison hatte ich die Gelegenheit einen neuen Turmdrachen zu fliegen. Große Freude bereitete mir bereits das angenehme

Gewicht beim Abladen vom Auto. So locker bin ich schon lange nicht mehr mit dem Drachen auf der Schulter zum Aufbauplatz gefedert. Aufgebaut war er auch sehr schnell. Der ist aber leicht", der fliegt ja

KTUELLE INTERMED1ATE-DRACHEN

Aeros - Discus
Guggenmos – Rebull
Icaro Laminar Easy, Orbiter
Moyes – Litesport
Seedwings Spyder

schon von alleine. Bei starkem Wind auf der Rampe war ich mit zwei Schritten in der Luft. Ich hatte keine Mühe, mit den anderen Drachen- und Gleitschirmpiloten in der Thermik zu steigen. Im Gegenteil, ich hatte fast den Eindruck, der Drachen sucht die Thermik alleine. Ich hatte ein Spielzeug in der Hand, das unheimlichen Spaß bereitete. Auch im normalen Gleiten hatte ich

wenig Nachteile. Nur ab 65 km/h ging es etwas mehr abwärts als mit meinem Hochleister. Am Ende des Fluges legte ich noch eine perfekte Landung nahe dem ausgelegten Landpunkt hin. Perfekt – das war Spaß pur!

Die Frage beim Neukauf eines Gerätes: Hochleister oder Intermediate?

Was soll man sich nun kaufen, wenn man keine Wettbewerbe fliegt, sondern Genuss- oder Streckenflugpilot ist? Die Leistung der neuen Turmlosen ist bemerkenswert, aber wie viele Piloten sind mit den Schnellflug-, Start- und Landeeigenschaften mangels ausreichender Praxis überfordert? Gerade im Schnellflug liegt der Vorteil der Hochleister gegenüber den Intermediates. Der Erfolg im Streckenfliegen hängt aber sicherlich von der Gerätebeherrschung und dem Spaßfaktor ab, nicht nur vom Gerät. Wer



permanent Angst vor Turbulenzen und vorm Landen hat, wird nicht sehr weit fliegen. Oftmals verdirbt es einem die Fliegerei ganz.

Jürgen Rüdinger
(DHV-Technik-Vorstand)

Jeder Pilot sollte sich einmal so ein Intermediate Gerät ausleihen und damit fliegen. Er wird erstaunt sein, wie hoch der Spaßfaktor bei diesen Geräten ist. Wir haben uns schon viel zu lange selbst überfordert.

Die neuen Intermediates besitzen eine Flugleistung, die deutlich über der von Hochleister-Gleitschirmen liegt. Und diese Drachen können auch von Wenigfliegern beherrscht werden. Man schaue nur, wie weit die Gleitschirme im OLC fliegen, und das mit Gleitzahlen unter 10. Mit den Gleitzahlen der Intermediates zwischen 13 und 14 sollten große Strecken über 200 km leicht möglich sein. Warum versuchen es nur so wenige? Wer sagt, dass Rekorde nur mit Hochleistern und Starrflüglern möglich sind? Früher wurden mit den alten Turmdrachen jedes Jahr Rekorde gebrochen und die

aktuellen Turmdrachen gehen um einiges besser. Aber es muss ja auch kein Rekord sein, Fliegen soll grundsätzlich Spaß machen und das funktioniert nur, wenn man keine Angst haben muss..!

Vorteile der Intermediates gegenüber Hochleistern und welche Geräte werden angeboten?

Fast alle Drachen-Hersteller bieten einen aktuellen Intermediate-Drachen an. Teilweise sogar mit einer Variablen Geometrie (VG). Die Preise dieser Drachen liegen deutlich unter denen von Hochleistern. Bereits geübte Anfänger können auf diese Geräte wegen der einfachen Start- und Landeeigenschaften umsteigen. Auch das Handling im Flug ist bedeutend einfacher. Ein weite-

Sybille Baeumer-Fischer
(Deutsche Damennationalmannschaft):

Ich bin der Meinung, dass jeder Pilot, der nicht wesentlich mehr als 20 Flüge im Jahr macht, unbedingt einen Intermediate fliegen sollte. Flugspaß und Sicherheit bleiben dadurch wesentlich besser erhalten.

rer Vorteil ist das geringere Gerätegewicht. Turmlose Hochleister sind ausschließlich M Geräte für Vielflieger und Wettbewerbspiloten, die an die Leistungsgrenze gehen wollen.

E

Fazit:

Sehr viele Drachenpiloten haben den Flugsport an den Nagel gehängt, weil sie bei den wenigen Flügen, die sie in der Saison tit gemacht haben, nicht mehr den richtigen Genuss hatten. Sei es durch harte Landungen oder allgemeinen Stress beim Fliegen. Wären sie nie auf einen Hochleister umgestiegen oder früh genug wieder zurück auf einen Intermediate, wären sie bestimmt noch dabei. Warum? Im Gleitschirmsport funktioniert es doch auch. Die meisten Anfänger und Wenigflieger fliegen einen 1 oder 1-2 Gleitschirm und würden nicht im Traum daran denken einen Hochleister zu fliegen. Wann denken die Drachenflieger genauso? Lieber viele schöne Flüge und Landungen mit einem 2er Drachen als stressvolle Flüge und kaputte Steuerbügel mit einem Turmlosen.

Wer kennt das nicht: Kaum stehst Du am Startplatz, baust Deinen Drachen auf oder sortiert Deine Gleitschirmleinen, fragen Dir wissbegierige Zuschauer Löcher in den Bauch.

Darum eine einfache Lösung:

Die hier dem Info beigefügten Kärtchen raustrennen, mitnehmen und den Fragern in die Hand drücken. Es ist schön, wenn sich die Leute für unseren Sport interessieren. Unter der auf dem Kärtchen genannten Internetadresse www.dhv.de können sie eine Informationswelt für Einsteiger anklicken, jeweils eine für Drachenfliegen und eine für Gleitschirmfliegen, mit umfangreichen und fundierten Antworten auf alle Fragen, die den Interessierten bewegen.

ii.figliür Gleitsegel- und Hängegleiterführer

295/140

Neue Musterzulassungen

Gleitsegel

MusterprüfNr	Muster Klasse	Inhaber der Musterprüfung Flu. ewicht min. - max.
DHV GS-01-1488-06	Icaro Incanto M 1-2 GH	Fly & more GmbH, KARO 85 kg 105 kg
DHV GS-01-1489-06	Icaro Incanto L 1-2 GH	Fly & more GmbH, ICARO 100 kg 125 kg
DHV GS-01-1490-06	Paratech P44 XS 1-2 GH	PARATECH AG 60 kg - 80 kg
DHV GS-01-1491-06	Paratech P44 SM 1-2 GH	PARATECH AG 75 kg 100 kg
DHV GS-01-1492-06	Paratech 044 ML 1-2 GH	PARATECH AG 85 kg-110 kg
DHV GS-01-1493-06	Paratech P44 1-2 GH	PARATECH AG 105 kg -130 kg
DHV GS-01-1494-06	Nova Tycoon L 2-3 GH	NOVA Vertriebsgesellschaft 100 kg 130 kg
DHV GS-01-1495-06	Skywalk Cayenne2L 2 GH	Skywalk GmbH & Co. KG 105 kg- 130 kg
DHV GS-01-1496-06	Pro-Design Thema 105 2 GH	PRO-DESIGN Graf, Hofbauer Ges.m.b.H. 105 kg 130 kg
DHV GS-01-1497-06	Pro-Design Accura 70 1-2 GH	PRO-DESIGN Graf, Hofbauer Ges.m.b.H. 70 kg • 90 kg
DHV GS-01-1498-06	Pro-Design Accura 85 1-2 GH	PRO-DESIGN Graf, Hofbauer Ges.m.b.H. 85 kg• 105 kg
DHV GS-01-1499-06	Niyiuk Artik S 2 GH	Skyline Flight Gear GmbH 75 kg-95 kg
DHV GS-01-1500-06	NiyiukArtik M 2 GH	Skyline Flight Gear GmbH 90 kg•110 kg
DHV GS-01-1501-06	Skywalk Chiii M 1-2 GH	Skywalk GmbH & Co. KG 90 kg - 110 kg
DHV GS-01-1502-06	Gin Boomerang Sport S 2-3 GH	Gin Gliders Inc. 70 kg 95 kg
DHV GS-01-1503-06	Gin Boomerang Sport L 2-3 GH	Gin Gliders Inc. 100 kg • 125 kg

MusterprüfNr	Muster Klasse	Inhaber der Musterprüfung Fit! ewicht min. max.
DHV GS-01-1504-06	Skywalk S 1-2 GH	Skywalk GmbH & Co. KG 75 kg•95 kg
DHV GS-01-1505-06	Airwave Magic 4 S 2-3 GH	Airwave Villinger Ges.m.b.H. 65 kg 85 kg
DHV GS-01-1506-06	Airwave Magic 4 Ni 2-3 GH	Ahne Villinger Ges.m.b.H. 80 kg 105 kg
DHV GS-01-1501-06	Airwave Magic 4 ML 2-3 GH	Airwave Villinger Ges.m.b.H. 90 kg - 115 kg
DHV GS-01-1508-06	Airwave Magic 4 L 2-3 GH	Airwave Villinger Ges.m.b.H. 95 kg- 125 kg

Hängegleitergurtzeuge

MusterprüfNr	Muster Anhängelast max.	Inhaber der Musterprüfung
DHV 03-0125-06	XR 5 NO kg	Flugsport Seedwings GmbH

Gleitsegelgurtzeuge

MusterprüfNr	Muster Arthänselast max.	Inhaber der Musterprüfung
DHV GS-03-0329-06	Skyline Ride 120 kg	Skyline Flight Gear GmbH
DHV GS-03-0330-06	Skyline Pure 06 120 kg	Skyline Flight Gear GmbH
DHV GS-03-0331-06	Skyline Core 06 120 kg	Skyline Flight Gear GmbH

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



takee'r Festival der arnmeisstu"rrner

Der neue Take Off DVD Sampler über das freie Fliegen

Für nur 1 9,90 EUR

Erhältlich im Handel und unter vmetakeoff-teile



AktiviMTV I ZigretU

Ein Beitrag von Karl Slezak

Der Gleitschirm ist schon ein seltsames Fluggerät. So seltsam, dass die in der ganzen Luftfahrt geltenden Gesetze der Aerodynamik bei weitem nicht alles erklären können, was an diesem Flügel passiert. Einem Flugzeug, dessen Schwerpunkt sieben bis acht Meter unterhalb des Flügels liegt und der sich auch noch ständig nach vorne und hinten bewegt, ist mit klassischer Aerodynamik allein nicht beizukommen.

Ein Gleitschirm ist aerodynamisch instabil, kaum ein anderes Fluggerät weist diese Eigenschaft auf. Nur in ruhiger Luft (oder manchen Extremflugzuständen, wie stabi-

ler Sackflug, stabile Steilspirale) kann von einem stationären Flug (alle Kräfte im Gleichgewicht) geredet werden, in bewegter Luft führt der Flügel ein ausgesprochenes Eigenleben. Der tiefe Schwerpunkt sorgt nur begrenzt für Stabilität. Das Pendelsystem Schirm-Pilot ist zwar stets um Ausgleich bestrebt, jedoch gelingt das bei unruhiger Luft nicht immer. Die Pendelausschläge des Systems erzeugen eine instabile Druckpunktwanderung und verursachen dadurch ständige, nicht selten gefährliche starke Anstellwinkelveränderungen. Ohne die zügelnde Hand des Piloten benimmt

sich ein Gleitschirm in turbulenter Luft wie ein Segelschiff mit besoffenem Kapitän.

Nähme man 100 beliebige Leute von der Straße, würden 95 davon auf Anhieb problemlos einen (einfachen) Gleitschirm in ruhiger Luft steuern können. Gleitschirmfliegen ist idiotisch einfach. Das ändert sich sofort und in einzigartig radikaler Weise, wenn Aufwinde, Abwinde und Turbulenzen die Luft bestimmen. Neben der Steuerung, dem einfachen Teil, hat der Pilot jetzt zusätzlich die weit schwierigere Aufgabe der Anstellwinkelkontrolle. Mit den Steuerleinen und Gewichtsverlagerung muss er ständig

auf ab- oder zunehmenden Steuerdruck und Hebel- bzw. Abkippbewegungen des Gurtzeuges reagieren.

Das erfordert eine Menge Übung, ist aber Voraussetzung um in bewegter Luft sicher zu fliegen. Erfahrene Gleitschirmflieger beherrschen dieses Spiel teilweise so perfekt, dass die Schirmkappe immer ruhig über dem Piloten steht. Ein Beobachter hat den Eindruck problemloser Flugbedingungen, was schon so manchem weniger Erfahrenen zu einem Start in unerwartete Turbulenzen verleitet hat.

Gleitschirmfliegen in ruhiger oder nur leicht bewegter Luft ist auch für wenig erfahrene Piloten sicher.

Gleitschirmfliegen in stärkeren Bedingungen (Thermik) setzt die sichere Beherrschung der Anstellwinkelkontrolle (aktives Fliegen) voraus.

Im Normalflug

Aktiv fliegen im Normalflug heißt, den Gleitschirm stets in einem sicheren Anstellwinkelbereich zu halten, möglichst senkrecht über dem Piloten. Die auf die Schirmkappe einwirkenden Luftbewegungen verändern den Anstellwinkel oft in unerwünschter Weise. Beim Einflug in einen Aufwind bäumt sich der Schirm auf, die Kappe *nickt* nach hinten, der Anstellwinkel vergrößert sich Richtung Strömungsabriss. Bei Abwind bewegt sich der Schirm nach vorne, der Anstellwinkel verkleinert sich Richtung Einklapper. Beides kann symmetrisch, beidseitig oder asymmetrisch, einseitig erfolgen.

Kontrolle des Anstellwinkels

Manchmal kann man Piloten beobachten, die beim Fliegen fast ständig in ihre Schirmkappe blicken. Eine Kontrolle des Anstellwinkels ist so nicht möglich. Die visuellen Informationen über die Position der Schirmkappe sind unpräzise, kommen verspätet und werden auch dadurch verfälscht, dass der Pilot optisch keinen festen Bezugspunkt hat. Zudem ist die Wahrnehmung des Piloten für das Geschehen um ihn herum stark eingeschränkt.

Die Kontrolle des Anstellwinkels über das Beobachten der Schirmkappe ist nicht zielführend und unbedingt zu vermeiden.





2. Grundsatz: Kappe nickt nach hinten - Bremsen verboten, Kappe nickt nach vorne - Bremsen ein Muss!

Wenn die Schirmkappe nach vorne nickt, wird der Anstellwinkel kleiner. Bei ausgeprägter Nickbewegung nach vorne droht ein Einklapper wegen des zu klein gewordenen Anstellwinkels. Deshalb muss der Pilot ein Vornicken der Kappe durch beidseitiges Bremsen stoppen.

Umgekehrt vergrößert sich der Anstellwinkel, wenn die Kappe hinter dem Piloten zurückbleibt, z.B. beim Einfliegen in einen Aufwind. Der Schirm befindet sich nun näher am Strömungsabriss. Ein deutliches Anbremsen durch den Piloten kann in dieser Flugsituation zum Trudeln oder zu einem Stall führen. Deshalb darf beim Zurücknicken der Kappe nicht gebremst werden, bzw. tief gehaltene Bremsen müssen jetzt nachgelassen werden.

3. Grundsatz: Fliegen mit gleichbleibendem Steuerdruck

Um den Steuerdruck zu spüren, fliegt der Pilot in der Grundstellung, leicht angebrems, zwischen bestem Gleiten und geringstem Sinken. Jetzt gilt es, diesen bekannten Druck, meist ca. 2-3 kg auf jeder Bremse, nach Möglichkeit stets beizubehalten.

Nachlassender Steuerdruck ■■■ so weit anbremsen bis bekannter Steuerdruck wieder anliegt
Steigender Steuerdruck **, Bremse so weit lösen bis bekannter Steuerdruck wieder anliegt

Aktives Fliegen ist ein ständiges Korrigieren mit beiden Steuerleinen. Die Steuerbewegungen folgen dabei dem steigenden oder nachlassenden Druck unmittelbar, ohne Verzögerung. Die Steuerausschläge sind meist gering (10-30 cm), können aber, besonders bei kräftigen Nickbewegungen nach vorne, sehr deutlich sein.

Perfekte Demonstrationen von aktivem Fliegen zeigen Christoph Kirsch im DHV-Lehrfilm „Aktiv Fliegen“ und Toni Bender in seinem Film „Glücklicher Ikarus“.

Variable Größe- der Steuerweg

Nur im stationären Geradeausflug hat ein Gleitschirm gleichbleibende Steuerwege. Diese verändern sich je nach momentanem Anstellwinkel des Schirmes.

Kleiner Anstellwinkel (Kappe nickt nach vorne oder droht einzuklappen) *** der Steuerweg wird länger

Nickt die Kappe vor den Piloten (kleiner Anstellwinkel), verschiebt sich der nutzbare Steuerweg nach unten. Der Leerweg der Bremse verlängert sich, die Steuer-/Bremswirkung beginnt erst bei deutlich tiefer gezogenen Bremsen.

Großer Anstellwinkel (Kappe nickt nach hinten) der Steuerweg wird kürzer

Nickt die Kappe hinter den Piloten (großer Anstellwinkel), verschiebt sich der nutzbare Steuerweg nach oben. Der Leerweg der Bremse verkürzt sich, bzw. es ist kein Leerweg mehr vorhanden, die Steuer-/Bremswirkung beginnt bereits bei geringfügigem Anbremsen, bzw. ist auch völlig ungebrems vorhanden.

Für das aktive Fliegen bedeutet das: Mach Dir den Steuerdruck in der Grundstellung vertraut. Steuern immer so, dass Du stets den aus der Grundstellung bekannten Druck auf den Bremsen spürst, unabhängig davon, wie groß oder klein die hierfür notwendigen Steuerbewegungen sind.

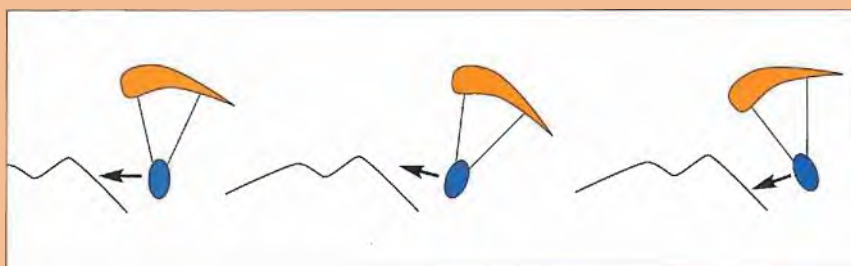


Abb. 1: Peilung des Horizonts im Normalflug

Abb. 2: Nickt die Kappe nach hinten, geht die Blickrichtung nach oben, der Horizont bewegt sich nach unten.

Abb. 3: Nickt die Kappe nach vorne, geht die Blickrichtung nach unten, der Horizont bewegt sich nach oben.

1. Grundsatz: Blick in Flugrichtung

Was die Kappe oben macht, wird dem Piloten durch die Veränderungen des Horizonts mitgeteilt. In Flugrichtung blickend, bewegt sich der Horizont nach unten, wenn der Schirm hinter den Piloten nickt und nach oben, wenn die Kappe vor den Piloten kommt. Nur der Blick in Flugrichtung zum Horizont erlaubt dem Piloten die richtige Einschätzung seiner Lage im Raum. Das gilt im Grunde für alle Flugsituationen und ist einer der wichtigsten Grundsätze für die Steuerung des Gleitschirms. Übrigens: Je aufrechter die Pilotenposition im Gurtzeug, desto besser funktioniert die Sache.

Jede Veränderung des Anstellwinkels wird bereits im Ansatz durch eine Veränderung des Steuerdrucks auf den Bremsen angekündigt.

Der Steuerdruck gibt dem Piloten unmittelbar Informationen über den Anstellwinkel und damit darüber, was die Kappe gerade macht oder im Begriff ist zu machen.

Kappe nickt nach vorne Anstellwinkel verkleinert sich Steuerdruck lässt nach
Kappe will einklappen Anstellwinkel verkleinert sich - Steuerdruck lässt nach
Kappe nickt nach hinten Anstellwinkel vergrößert sich ** Steuerdruck steigt an

Vergiss den Steuerweg - konzentriere Dich auf den **Steuerdruck** !

Aggressiv abfangen — dann weich freigeben

Harte, schnelle, aggressive Steuerbewegungen sind alles andere als typisch für's Gleitschirmfliegen. Mit Ausnahmen. Wenn der Schirm es verlangt. Das ist beispielsweise dann der Fall, wenn die Kappe, in Turbulenzen oder nach einem Flugfehler, massiv nach vorne schießt.

Dann muss der Pilot ebenso aggressiv reagieren. Mit raschem, entschlossenem, weitem Anbremsen bis das Vorschießen abgefangen ist. Auch hier zeigt der Steuerdruck das richtige Maß an. Typisch in dieser Situation: Druck auf der Bremse setzt erst weit unten ein. Das Anbremsen muss ggf. bis zu einer Bremsstellung erfolgen, die im Normalflug gefährlich nahe am Strömungsabriss liegen würde. Ganz wichtig! Ist das Vorschießen gestoppt, müssen die Bremsen weich aber unverzüglich wieder freigegeben werden. Der Anstellwinkel kehrt durch den nachpendelnden Piloten rasch wieder in seine Normallage zurück. Eine jetzt noch zu tief gehaltene Bremse würde den Schirm gefährlich langsam machen und könnte einen Strömungsabriss verursachen. Die Information liefert dem Piloten wieder der Steuerdruck. Der steigt nämlich in dem Masse wieder an, wie sich der Anstellwinkel normalisiert. Optimale Reaktion des Piloten: Bremse(n) so freigeben, dass dabei der aus der Grundstellung bekannte Steuerdruck gehalten wird.

Ähnlich verhält es sich bei einem Entlasten einer Flügelseite oder der ganzen Eintrittskante, einem beginnenden Einklapper. Entschlossenes Anbremsen bis wieder Steuerdruck anliegt und anschließendes Freigeben der Bremse (n) ist die richtige Reaktion und kann in den meisten Fällen das Entlasten und Einklappen verhindern.

Zusammenfassung „Aktiv Fliegen“

- Der Pilot sitzt aufrecht in seinem Gurtzeug, sein Blick geht in Flugrichtung.
- Er reagiert ständig auf nachlassende und steigende Steuerdrücke mit dem Ziel, stets gleichbleibenden Druck auf den Steuerleinen zu haben.
- Bei nachlassendem Steuerdruck wird entschlossen angebremsst, bei steigendem Steuerdruck wird die Bremse freigegeben.

Aktiv fliegen in verschiedenen Flugsituationen

Beim Starten im steilen...

Wenn die Schirmkappe, besonders im steilen Gelände und bei Wind, beim Aufziehen dynamisch nach oben steigt, ist die Situation gleich, wie wenn der Schirm im Flug aggressiv nach vorne schießen will. Der Pilot muss augenblicklich, entschlossen und weit anbremsen, um den Schirm über sich zu halten und ein Einklappen zu verhindern. Im Startlauf müssen die Bremsen anschließend wieder angepasst freigegeben werden.

... und im flachen Gelände

Umgekehrt verlangt ein flacher Startplatz mit wenig Wind ein fast diametral entgegengesetztes Pilotenverhalten, ähnlich einer Flugsituation, in welcher der Schirm sich hinter dem Piloten befindet. Zu frühes Loslassen der A-Tragegurte oder gar Anbremsen in der Aufziehphase würden unweigerlich dazu führen, dass der Schirm nicht über den Piloten kommt sondern hinten hängen bleibt. Auch beim Beschleunigen im flachen Gelände kann schon relativ geringes Anbremsen einen so hohen Anstellwinkel verursachen, dass der Schirm nicht abhebt.

Beim Thermikkreisen

Im Thermikbart verlangen Bereiche unterschiedlicher Aufwindstärken und die Berührung von Abwindgebieten einen geschult aktiven Flugstil. Die Außenbremse, stets zumindest auf Zug gehalten, zeigt dem feinfühligsten Piloten durch Nachlassen des Steuerdruck einen drohenden Einklapper (sofort bis zum bekannten Steuerdruck anbremsen) an. Die tiefer gezogene kurveninnere Bremse meldet bei steigendem Steuerdruck eine Anstellwinkelerhöhung und fordert, wenn der Steuerdruckanstieg deutlich ausfällt, ein Nachgeben der Steuerleine um nicht einen einseitigen Strömungsabriss zu provozieren. Kreisen in unruhiger Thermik ist aktives Fliegen in Reinkultur.

Bei Einklappen

Ist es trotz eines aktiven Flugstils zu einem Einklapper gekommen, gelten die Gesetze des aktiven Fliegens dennoch weiter.

Frontales Einklappen

Nach einem Frontklapper verabschiedet sich der Schirm nach hinten, während der massenträgere Pilot weiter nach vorne unterwegs ist. Kappe hinten, Pilot vorne, markant hoher Anstellwinkel, eine klare Sache; nicht anbremsen, sonst droht ein gefährlicher Strömungsabriss. Frühestens wenn die Kappe wieder über den Piloten kommt, darf der Pilot die Steuerleinen betätigen. Schießt die Kappe gar dynamisch vor, ist das konsequente, entschlossene Abfangen über die Bremsen ein Muss.



Drehbewegungen

Bei allen Arten von Drehbewegungen bekommt das Pendel Pilot-Schirm eine zusätzliche Dimension. Es schlägt nicht nur noch hinten und vorne aus, sondern auch zur Seite und beschleunigt dabei. Aus der Nickbewegung wird eine kombinierte Roll-Nickbewegung. Das ist wichtig, weil sich ein Parameter aus diesem Grund ändert: der Steuerdruck. Die Sache mit dem aktiven Fliegen wird bei Drehbewegungen deshalb komplizierter.

Seitliches Einklappen

Befindet sich die Kappe nach dem seitlichen Einklappen vor dem Piloten, heißt es umgehend und entschlossen die offene Seite anbremsen um eine unkontrollierte



Fehler bei der Steilspirale
Außenseite zu wenig abgebremst,
Kappe beginnt einzuklappen

Drehbewegung zu verhindern. Auch hier gilt: Kappe vorne, Bremsen ist Pflicht. Manchmal ist der Anstellwinkel an der offenen, nicht eingeklappten, Seite aber auch vergleichsweise hoch, der Schirm hinter dem Piloten. Jetzt würde ein deutliches Anbremsen den sicheren Strömungsabriss mit möglichen extremen Reaktionen zur Folge haben. Bei seitlichen Einklappen bestimmt grundsätzlich das Schirmverhalten das Handeln des Piloten. Starke Drehtendenz (Schirmkappe vorne) = entschlossenes Gegenbremsen. Keine oder schwache

Drehtendenz (Kappe hinten) = kein bzw. wenig Gegenbremsen.

Bei der Steilspirale

In einer kontrollierten Steilspirale wird ebenso aktiv geflogen, wie beim Thermikkreisen.

Durch die starken Zentrifugalkräfte in der Steilspirale ändert sich jedoch der Druck auf den Bremsen. Er steigt entsprechend dem Lastvielfachen. Bereits bei mäßigem Spiralen ist die doppelte Erdbeschleunigung (2 G) erreicht. Entsprechend verdop-

pelt sich auch der Druck auf den Steuertenden. In der Spirale gilt es unkontrolliertes Beschleunigen des Schirmes zu verhindern. Da der Schirm immer über den Außenflügel „auf die Nase geht“, wird die Spiralgeschwindigkeit mit der kurvenäußeren Bremse reguliert, es wird aktiv geflogen. Bei unerwünschter Zunahme der Geschwindigkeit wird stärker abgebremst um wieder langsamer zu werden. Wird der Schirm zu langsam, kann durch Nachlassen der kurvenäußeren Bremse wieder Speed gemacht werden.



Telefon 089 811 65 28, Fax 089 814 41 07

Gut getestet, sicher geflogen

SincoTec geprüft dauerhaft!

Damit Betriebsstunden für Karabiner kein Thema mehr sind.



Pin Lock

Damit Sie Ihr Gleitschirmgurtzeug einer dauerhaftesten Karabineralternative nachrüsten können, haben wir den Pin Lock Karabiner entwickelt. Der Pin Lock ist nicht nur dauerhaft, sondern zudem auch praktisch in der Handhabung und leicht.

Karabinergehäuse aus hochfestem Titan geschmiedet, Weht gebogen! Cluickpin aus verfestigtem Edelstahl mit drei Sperrkugeln.

Pin Lock:

Bruchlast 2500 Kg,
mittlere Dauerfestigkeit 425 Kg,
Gewicht 80 g,
Preis/Stck. 28,50 Euro

SIL-System

Charly empfiehlt für seine Gleitschirmgurt das SIL-System. Durch die integrierte Rausfallsicherung vereinfacht das SIL die Bedienung des Gurtzeugs.

Wegen des Wegfalls von extra Beingurtschlössern werden die Gurte spürbar leichter. Da das SIL-System einen speziellen Gurtapparat erfordert, können Karabinergurte mit dem SIL-System jedoch nicht nachgerüstet werden.

SIL:

Bruchlast 2000 Kg,
mittlere Dauerfestigkeit 210 Kg,
Gewicht 100 g



Mehr über Pin Lock und SIL unter:

<http://www.fensterwalder-charly.de>



Abbildungen ca. Originalgröße

Aktiv fliegen mit dem Beschleuniger

Der Beschleuniger bietet nicht nur ein bedeutendes Geschwindigkeits-Reservoir (das allerdings mit Vorsicht eingesetzt werden sollte), sondern auch ein zusätzliches Mittel zur Kontrolle des Anstellwinkels. Auch wer den Beschleuniger nicht zum Speed-Machen einsetzen möchte, hat mit ihm ein gutes Werkzeug um Flugsituationen mit hohem Anstellwinkel zu kompensieren.

Beispiel Fliegen mit angelegten Ohren. Hier sollte der Beschleuniger betätigt werden um den bei diesem Manöver hohen Anstellwinkel und damit einer möglichen Strömungsabrissgefahr entgegen zu wirken. Da bei angelegten Ohren nicht über die Bremsen aktiv geflogen werden kann, müssen hier die Nickbewegungen mit dem Beschleuniger ausgeglichen werden. Ausgangsstellung ist der zur Hälfte oder zwei Drittel betätigte Beschleuniger. Bei beginnendem Nicken nach hinten wird so weit beschleunigt, dass die Kappe über dem Piloten bleibt. Will der Schirm nach vorne, wird der Beschleuniger nachgelassen, genauso viel, um die Kappe über dem Piloten zu halten. Wie beim aktiven Fliegen mit den Steuereinheiten muss auch der dosierte Umgang mit dem Beschleuniger trainiert werden. Nach einiger Übung wird es dem Piloten gelingen, den Einsatz richtig zu timen und schon auf Druck des Beschleunigers zu reagieren um damit die Störung schon im Ansatz zu erahnen und auszugleichen.

Aber auch beim normalen Fliegen in bewegter Luft lässt sich der Beschleuniger für den trainierten Piloten gut gegen Aufstellbewegungen der Kappe einsetzen. Beispiel Einfliegen in die Thermik, Ein Aufbäumen der Kappe wird optimal verhindert, durch ein Zusammenspiel von Bremsen (nachlassen) und Beschleuniger (kurzzeitig leicht betätigen). Immer dann, wenn die Kappe beim Fliegen unerwünscht nach hinten geht, hilft kurzzeitiges leichtes Beschleunigen um rasch wieder in den normalen Anstellwinkelbereich zu kommen. Das Beschleunigen wird beendet, wenn die Kappe wieder über dem Piloten ist. Dabei muss der Umgang mit dem Fußgas feinfühlig und dosiert erfolgen, die Betätigung erfolgt im Zentimeterbereich. „Viel hilft viel“ gilt hier nicht.

Keine Regel ohne Ausnahme

Wie wir gesehen haben, sind die Grundsätze des aktiven Fliegens auf fast alle Flugsituationen anzuwenden. Eine ausdrückliche Ausnahme sind Strömungsabrisse. Hier gilt nämlich das genaue Gegenteil. Nehmen wir einen Fullstall. Die Strömung ist beidseitig abgerissen, die Steuerleinen vollständig heruntergezogen. Aktives Fliegen ist nicht möglich, weil der sichere Anstellwinkelbereich längst verlassen worden ist (Stall= zu hoher Anstellwinkel, Anströmrichtung von unten). Die Rückkehr in einen normalen Flugzustand ist nur auf einem Weg möglich, durch Lösen der Bremsen. Anders als beim aktiven Fliegen dürfen die Bremsen aber nun nicht freigegeben werden wenn sich die Kappe hinter dem Piloten befindet. Dies

hätte ein gefährlich dynamisches Vorscheißen des Schirmes zur Folge. Das Freigeben der Bremsen erfolgt richtig in dem Moment, wenn sich die Kappe vor dem Piloten befindet.

Warum das so ist, erklären die beiden kleinen Skizzen (Abb.4 und 5).

B-Stall

Ein Schirm der kräftig vor den Piloten nickt, wird beidseitig energisch über die Bremsen abgefangen. Das gilt nicht für die Ausleitung eines B-Stalls. Hier sollte der Schirm immer ungebremst nach vorne anfahren können ohne jeden Bremseinsatz des Piloten. Erklärung anhand der beiden Skizzen 6 und 7.



Abb.4: Werden im Fullstall die Bremsen gelöst, wenn der Schirm hinter dem Piloten ist, wird die Kappe nach vorne/unten beschleunigt und der Pilot nach hinten/oben. Das ist ideal für einen „optimalen“ Pendelausschlag des Systems Pilot-Kappe. Der Schirm wird maximal weit nach vorne schießen und zwar so lange, bis die Bewegung des Piloten nach oben gestoppt ist. Das kann im Extremfall erst sehr spät erfolgen und einen Sturz in die Kappe zur Folge haben.

Abb.5: Werden im Fullstall die Bremsen gelöst, wenn der Schirm vor dem Piloten ist, wird die Kappe auch nach vorne/unten beschleunigt, der Pilot pendelt aber in die gleiche Richtung nach. Er sorgt damit für eine rasche Normalisierung des Anstellwinkels.



Abb.6: Schirm im Normalflug. Der Anstellwinkel ist definiert als der Winkel zwischen Profildrehse (gestrichelte Linie) und der Anströmrichtung (Pfeil). Beim Vornicken der Kappe wird der negative Anstellwinkel (zu kleiner Anstellwinkel = Einklapper) relativ bald erreicht.

Abb.7: Im B-Stall und bei der Ausleitung, erfolgt die Anströmung fast senkrecht von unten. Auch wenn der Schirm sehr deutlich vorschießt, bleibt der Anstellwinkel stets so hoch, dass ein Einklappen nicht möglich ist.



Training beim Groundhandling. Der Pilot hält den Schirm über sich, möglichst ohne nach oben zu blicken, er spürt über den Steuerdruck die Position der Kappe

Nachlassen des Steuerdrucks, der Schirm will nach vorne. Die Nickbewegung wird durch stärkeres Anbremsen gestoppt.

Steigender Steuerdruck, der Schirm will nach hinten. Die Bremsen werden gelöst, damit die Kappe wieder über den Piloten kommt.

derlichen Bremsimpulses um das Vorscheißen zu stoppen und ebenso das richtige Timing für das anschließende Freigeben der Bremsen. Das Manöver Nicken ist hinsichtlich des Timings von Anbremsen und Freigeben der Bremsen gar nicht so einfach. Am effektivsten trainiert man deshalb unter Anleitung eines erfahrenen Fluglehrers in einem Performance- oder Sicherheitstraining.

Gerätewahl

„Je hochleister desto aktiver muss geflogen werden.“ Wer unter einem Schirm mit Klassifizierung 2 oder höher hängt muss die Anstellwinkelkontrolle über das aktive Fliegen perfekt beherrschen. Wenn nicht ist das Risiko unkalkulierbar. Bereits sportliche 1-2 er verlangen vom Piloten einen weitgehend automatisierten aktiven Flugstil. Wer letzteres nicht von sich

Training am Boden...

Gleitschirmfliegen in stark aktiver Luft stellt hohe Anforderungen an den Piloten. Bis ein aktiver Flugstil soweit automatisiert ist, dass die Pilotenreaktionen angemessen erfolgen, benötigt man viele Thermikstunden. Eine hervorragende Trainingsmöglichkeit bietet das Groundhandling. Besonders die folgenden Übungen sind sehr gut geeignet um die Prinzipien des aktiven Fliegens effektiv zu trainieren:

Trainiere die Basics des Groundhandlings, damit Du in der Lage bist, den aufgezogenen Schirm über Dir zu halten.

Dreh' Dich wie zum Start aus. Halte beide Steuerleinen in der Grundstellung und versuche durch Korrekturen des nachlassenden und steigenden Steuerdrucks den Schirm über Dir zu halten. Blicke dabei möglichst nicht nach oben.

Bitte einen Kollegen, den aufgezogenen Schirm auf einer Seite mit den äußeren A-Leinen einzuklappen. Du wirst merken, wie markant der Druck auf der betroffenen Steu-

erleine nachlässt. Versuche schneller zu sein als Dein Kollege und verhindere/verkleinere den Einklapper durch sofortiges Nachbremsen. Dazu darf der Klapper aber nur mit einem kurzen Impuls eingeleitet werden, nicht durch unten halten der A-Leinen, sonst funktioniert's nicht.

Lass' den Schirm bewusst dynamisch nach oben steigen und überschießen. Fange ihn mit energischem beidseitigem Steuerleinenzug ab. Du wirst feststellen, dass Du sehr weit anbremsen musst und dass der Steuerdruck erst weit unten einsetzt. Trainiere auch das Freigeben der Bremsen in der richtigen Dosierung.

..... und in der Luft

Nicken und Abfangen ist die „Mutter aller Trainingsmanöver“ für's aktive Fliegen. Ziel der Übung ist es, den Schirm so deutlich ins Nicken zu bringen, dass ein Abfangen der vortauchenden Kappe trainiert werden kann. Sehr unmittelbar lernt der Pilot die Intensität und Geschwindigkeit des erfor-

behaupen kann, z.B. weil erwenigzum Fliegen kommt, findet in der DHV-Klasse 1 Gleitschirme mit hoher Nick- und Rollstabilität und dennoch ausreichender Leistung für lange Genussflüge. Diese Geräte stellen weniger hohe Anforderungen an Feingefühl und Reaktionsschnelligkeit des Piloten. Dennoch muss auch ein 1-er Pilot die Grundbegriffe der Anstellwinkelkontrolle trainiert haben und beherrschen, wenn er bei thermischem Wetter unterwegs sein will. Die hohe Dämpfung bei Geräten dieser Klasse verleitet leider nicht wenige Gelegenheitsflieger dazu, bei Bedingungen zu fliegen, die ihr Können weit übersteigen. Die eigene Sicherheit im Wesentlichen ans Fluggerät zu „delegieren“, ist bestimmt die falsche Entscheidung. Wenigflieger und Piloten ohne ausreichendes Training, sollten deshalb, 1-er hin oder her, auf Flüge in turbulenten Bedingungen verzichten.

INFINITY II AFS



„IN-Amen.
148if2L ;19eZrae.-

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.

DEUTSCHLAND

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

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

Flugzentrum Elpe
Marktstr.23
D-59955 Winterberg
Telefon: +49 (0) 7000-4636393
www.flugschule-oberberg.de

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

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

OASE Gleitschirmschule
Auwald I
D-87538 Obermaiselstein
Telefon: +49 (0) 832638036
www.oase-paragliding.de

Süddeutsche Gleitschirmschule
PPC Chiemsee
Hauptstr. 53
0-83246 Untermessen
Telefon: +49 (0) 86417575
www.einfachfliegen.de

Rhöner Drachen und Gleitschirmflugschulen
Wasserkuppe 46
36129 Gersfelden
Telefon: +49 (0) 66547548
www.flugschule-wasserkuppe.de

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

Fly North
Roderbruchstrasse 2
D-31535 Neustadt
Telefon +49(0)5034959253
www.flynorth.de

ÖSTERREICH

Flugschule Achensee Meute GmbH
Talstation Karwendelbahn
A-6213 Pertisau
Tel: +43 (0)524320134
www.skytconnection.at

Fly- Hohe Wand
clo Gasthof Postl
Hohe Wand 77
A-2724 Stollhof
Telefon: +43 (0) 6503000584
www.fly-hohewand.at

Flugschule Salzkammergut GmbH
Flachbergweg 46
A-4810 Gmunden
Telefon: +43 (0) 7612 /73 033
www.paragleiten.net

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

SCHWEIZ

Jura, Flugschule
Dünnernstrasse 378
CH-4713 Matzendorf
Telefon: +41 (0) 623942222
www.flugschule-jura.ch

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

Ecole de Pol libre Zorro
CP 11
CH-2518 Nods
Schweiz
Telefon: +41 (0) 327514742
www.zorro.ch



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



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, Telefon +49 69 7567395 oder thomas.ingerl@gerling.de. Sie können uns auch den nebenstehenden Coupon faxen.

Fax +49 69 7567-230

Vor und Zuname

Straße, Hausnummer

Postleitzahl, Ort

Geburtsdatum

Tel./Fax privat

Tel./Fax gesch.

G GERLING

Wir unternehmen Sicherheit.



Der „Hungrige Wolf“ lebt!

Aus dem Norden Deutschlands können wir von einem ungewöhnlichen Ereignis berichten. Der Militärflugplatz „Hungriger Wolf“ wurde im Jahr 2003 vom Luftsportverein Itzehoe übernommen. Um den Platz halten zu können, suchten die Motorflieger nach weiteren Fliegern. Sie boten uns, dem Gleitschirm- und Drachenfliederverein Milan und den Hamburger Drachen- und Gleitschirmfliegern, den Platz zum Mitfliegen an. Schnell besorgten wir uns die nötige Ausrüstung: Winde, Seilrückholfahrzeug, Funkgeräte und Startwagen wurden angeschafft. Dank sehr aktiver Mitglieder konnten wir bereits letztes Jahr 271 Starts durchführen. Wir haben jetzt auf dem Flugplatz Startmöglichkeiten für ULs sowie Winde in Ost-West-Richtung 950 m und in Nord-Süd-Richtung 1.250 m. Das Gelände ist ideal für die Ausbildung von Piloten. Ein Teil eines Windenschleppkurses fand hier bereits statt. Die neuen Drachenfieger wurden auf beide Vereine verteilt. Für 2006 ist ein Windenschleppseminar und ein Fliegerlager geplant. Die Zusammenarbeit der zwei Gleitschirm- und Drachenfliedervereine sowie der Motorflieger und Fallschirmspringer ist ausgezeichnet. Wir freuen uns auf weitere schöne Flüge. Der „Hungrige Wolf“ liegt nördlich von Itzehoe an der B 77 (Koordinaten: Nord: 53° 59,50' / Ost: 08° 34,50'). Weitere Infos unter www.fliegen-sh.de.

Axel Eckardt (HDGF), Gabriela Tollmien (Milan)

Moselfalken - Neue Gästeregelung um das Gelände zu erhalten

Unsere Fluggelände an der Mosel haben sich in den letzten Jahren einer ständig steigenden Beliebtheit erfreut. Die Zahl der Clubmitglieder ist auf aktuell über 160 aktive Flugsportbegeisterte angestiegen. Zudem hat sich die Anzahl der Gastpiloten in den letzten Jahren massiv erhöht.

An Wochenenden ist die Anzahl der Gastpiloten teilweise so groß, dass unsere Clubmitglieder ihre eigenen Fluggelände - die sie mit einem hohen finanziellen und persönlichen Aufwand zugelassen haben und erhalten - nur noch eingeschränkt nutzen können.

Im letzten Jahr ist es vermehrt zu Unfällen gekommen. Zum einen waren diese Unfälle auf die starke Frequentierung unserer Fluggelände zurückzuführen. Zum anderen stellen unsere Fluggelände einen außergewöhnlich hohen Anspruch an das Flugkönnen der Gleitschirmpiloten.

Teilweise machen die Eigentümer der gepachteten Grundstücke die Verlängerung der Pachtverträge von einer geringeren Frequentierung abhängig. Die Bevölkerung in der Region steht uns Gleitschirmfliegern immer kritischer gegenüber.

Die hohe Frequentierung gefährden den Fortbestand unserer Fluggelände.

Um die Anzahl der Piloten in unseren Geländen zu beschränken tritt ab dem 01. April, an Wochenenden und gesetzlichen Feiertagen, 2006 folgende Gastflugregelung in Kraft:

Jeder Gastpilot muss sich auf unserer Homepage (www.moselfalken.de) registrieren. Jeweils ab Mitte der Woche können sich Gäste für das folgende Wochenende oder gesetzlichen Feiertag als Gastpilot anmelden, Mit der Registrierung bestätigt

der Gastpilot, dass er alle in Deutschland gesetzlich vorgeschriebenen Vorschriften zur Durchführung von Gleitschirmflügen erfüllt. Ebenfalls bestätigt er, dass die verwendete Ausrüstung in allen Belangen den aktuellen luftrechtlichen Auflagen entspricht und eine gültige Versicherung vorhanden ist. Weiter bestätigt er, dass er sich über die jeweiligen Besonderheiten unserer Fluggelände informiert hat und diese auch strikt beachtet. Über die jeweiligen Besonderheiten unserer Fluggelände informieren wir umfassend auf unserer Homepage. Durch die Registrierung per Internet wollen wir verhindern dass unsere Gäste erst im Fluggelände erfahren, dass wir aufgrund des großen Andrangs das Fluggelände für Gastpiloten gesperrt haben. Gastpiloten die sich registriert haben können sicher sein unseren Geländen auch tatsächlich fliegen zu dürfen.

Die Anzahl der Gastpiloten die sich pro Tag registrieren lassen können ist, je nach vorhergesagter Windrichtung, auf maximal 25 begrenzt. Alle Gäste die sich erfolgreich registriert haben wird per Mail eine Gästekarte für den entsprechenden Tag zugesandt.

® Nur Gastpiloten mit dieser Gästekarte wird das Fliegen in unseren Geländen gestattet.

Vor dem Start haben sich Gastpiloten unaufgefordert bei einem Clubmitglied zumelden und gegen Vortage der Gästekarte eine Tagesmitgliedschaft (5,00 Euro) zu erwerben.

Die Gastflugregelung ist auf den Zeitraum 01. April bis 31. September eines jeden Jahres begrenzt. Sie betrifft alle auf unserer Homepage aufgeführten Fluggelände. Bei Nichtbeachtung unserer Gastflugregelung behalten wir uns rechtliche Schritte vor.

Mit der Entscheidung für diese Gastflugregelung haben wir es uns nicht einfach gemacht. In dieser Regelung sehen wir die einzige Möglichkeit unsere Fluggelände langfristig zu erhalten ohne sie komplett für Gastpiloten zu sperren. Wir hoffen auf Verständnis unserer Gäste.

Der Vorstand der Moselfalken e.V.
Michael Müller, Kapellenweg 25, 54338
Schweich, Tel. Nr. 06502/936960
info@moselglider.de



Ein Beitrag von Peter Wild

Tech Review - 8 aktuelle GPS PDAs

Immer mehr Leute besitzen bereits ein GPS-PDA für die Navigation im Straßenverkehr. Häufig taucht unter Piloten die Frage auf, ob diese Geräte auch Nützliches beim Fliegen leisten können. Hier ein kleiner Überblick über einige aktuelle Geräte.

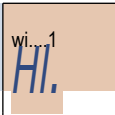
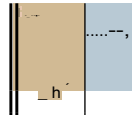
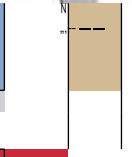
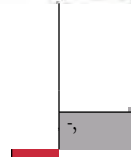
Da die US Regierung per Gesetz alle Mobilphone Betreiber verpflichtet, im Notfall ihre Kunden orten zu können, wird im GPS-Empfänger Segment eifrig entwickelt. Aktuelle Chipsätze können mehr Satelliten erfassen, schneller die Position ermitteln, einen niedrigeren Signalpegel auswerten und verbrauchen dabei immer weniger Strom. Entwicklungen, die alle sehr positiv für den portablen Bereich sind. Einige Hersteller behaupten, damit bereits in Tiefgaragen navigieren zu können. Eine Sache, die vor zwei Jahren fast undenkbar

war! Ein PDA mit integriertem GPS zu kaufen hat Vor- und Nachteile: Gegen einen Aufpreis von 50 - 60 Euro verursacht der eingebaute GPS Empfänger in dem etwas dickeren Gerät wenigstens keinen Ärger wegen abgebrochener Kabeln oder Anschlusskompatibilität. Dafür sind aber geringere Akkulaufzeiten in Kauf zu nehmen. Wer sein bestehendes PDA oder Mobilphone aufrüsten möchte, sollte die Auswahl an aktuellen Bluetooth GPS Empfängern (mouses) oder sogar das neue Bluetooth Competino GPSVario von Bräuni-

ger genauer anschauen (vorausgesetzt, die Schnittstelle am PDA ist vorhanden). Für einen ähnlichen Preis wie beim eingebauten GPS können Signale von einer Bluetooth GPS Maus bequem ohne Kabelsalat per Kurzstreckenfunk übertragen werden. Durch separate Akkus in den beiden Geräten werden die Laufzeiten verbessert.

Hardware

Microsoft und Palm sind die Hauptspieler am PDA Betriebssystem Markt. Wobei PDAs mit eingebautem GPS Empfänger für den

								
Produkt		135-17"tt	36	CIEte	Loox 0560	HPAQ hw6515		
Hersteller	Yakumo www.yakumo.de	her www.acer.de	Asus www.asus.de	E-Ten www.etencorp.com	Fujitsu Siemens www.fujitsu-siemens.de	Hewlett Packard www.hp.com/de	Garmin www.garmin.de	Garmin www.garmin.de
Betriebssystem	Windows Mobile 2003	Windows Mobile 2003	Windows Mobile 5	Windows Mobile 5	Windows Mobile 5	Windows Mobile 2003	Palm OS 5	Windows Mobile 2003
Prozessor	Samsung 266MHz / 64 + 32MB	Samsung 266MHz / 64 + 32M3	intel 416MHz / 64 + 32MB	Samsung 266MHz / 64 + 32MB	NEL 624MHz / 64+128MB	Intel 312MHz / 64+64MB	Motorola 200MHz 132 MB	Intel 416MHz + GPS Coprozessor 48 MHz / 64 + 64MB
Git .5 Chipsatz	SIRFStar II	SIRFStar II	SIRFStar III	SIRFStar III	SIRFStar III	Global Locate GL 20000	PhaseTrac12 (mit WAAS / EGNOS)	PhaseTrac12 (mit WAAS / EGNOS)
Display: Auflösung / Diagonale / Max. Helligkeit	240 x 320 / 8,9 cm / 130 cd/m2	240 x 320 / 8,9 cm / 116 cd/m2	240x320 / 8,9 cm / 123 cd/m2	240x320 / 7,1 cm / k.A.	480x640 / 8,9 cm / k.A.	240 x 240 / 7,6 cm / 68 cd/m2	320 x 480 / 9,7 cm / k.A.	240 x 320 / 8,9 cm / 88 cd/m2
Display bei Tageslicht	gut	schlecht	schlecht	zufriedenstellend	Sehr schlecht	zufriedenstellend	zufriedenstellend	zufriedenstellend
Laufzeit mit 'eRS'	ca. 1 Std. 74 Std.	ca. 1,5 Std. 74,3 Std.	ca. 6 Std. 7 23,5 Std.	ca. 4,5 Std. / 18 Std.	ca. 3 Std. / 9 Std.	ca. 2,5 Std. / 7 Std.	ca. 2,5 Std. 7 5 Std.	ca. 3,5 Std. / 9,8 Std.
Akku Kapazität / wechselbar	1000 mAh / Nein	1000 mAh / Nein	1300 mAh / Ja	1440 mAh / Ja	1200 mAh / Ja	1200 mAh / Ja	900 mAh / Nein	1250 mAh / Ja
Navigations Software	ii Marco Polo 3	Optional (Destinator PN)	Optional (Destinator PN,	keine	Optional (Navigon Mobile Navigator 5)	Optional CronTom Navigator 5)	Garmin	Garmin
IrDA/Bluetooth/WLAN	Ja / Nein / Nein	Ja / Nein / Nein	Ja / Ja / Ja	Ja / Ja / Nein	Ja / Ja / Ja	Ja / Ja / 1 Nein	Ja / Nein 1 Nein	Ja / Ja / Nein
Strassenkarten	Deutschland	Westeuropa	Westeuropa	keine	12, A, CH	Westeuropa	Westeuropa	Westeuropa
Preis mit Nav. Software Preis	€300 / -	€380 / -	€480 / €370	- / € 529	€580 / €460	€620 / €520	€ 639 / -	€700 / -
„Verwandte Produkte und Anmer- kungen	Yakumo Delta 160 300 MHz Prozessor, 64 + 64 MB Speicher Westeuropa Karten- material	Externe FM TMC Empfänger verfügbar	A632 (€ 460 1 380) ohne WLAN	GSM Smartphone, FM TMC Empfänger, Integrierte Kamera	N500, 0520 (E 300, E 320) mit geringerer Display Auflösung, ohne BMeruth bzw. WLAN.T810, T830 GPS / GSM Smartphone geplant Sommer 2006	GSM Smartphone, FM TMC Empfänger, Integrierte Kamera (Optional). hw6940 geplant Sommer 2006, GPS Smartphone mit Windows Mobile 5, 416 MHz Prozessor und WLAN.	iQue 3000, iQue 3200 (€ k.A. , € 549) 320 x 320 / 74 cm Anzeige. Software Einschränkungen	M3, M4 (k.A., € 649) Langsamere Prozessoren, kein Bluetooth

Palm OS eher zu den Raritäten gehören. Die neuesten OS Generationen von Microsoft (Windows Mobile 5) und Palm (Palm OS 5) können beide ihre Daten in nicht flüchtigen Speichern sichern, was den Verlust durch leere Akkus verhindert. Je nach Ausstattung sind Preise von 300 bis 700 Euro üblich. Wer zusätzlich auf einen schnellen Prozessor, gute Akku-Laufzeiten, ein großes Display und WLAN Wert legt, findet sich allerdings schnell in den oberen Preisklassen wieder. Für den Außenbetrieb sind vor allem Display- und Akkueigenschaften wichtig. Der schnellste Prozessor nutzt wenig, wenn unter direktem Sonnenlicht die Anzeige nicht mehr zu sehen ist. Fast alle Geräte werden mit einer Straßen-Navigationssoftware und einigen Extras angeboten. Beim Preisvergleich empfiehlt es sich, genau nachzuschauen, welche Länder die Kartensammlung umfasst.

Die folgenden Daten wurden nach besten Wissen aus verschiedenen Quellen zusammengetragen (Fachzeitschriften, Internet Foren und Websites). Aber wie immer bleiben Änderungen und Irrtümervorbehalten.

Ob mehrere Satellitenkanäle wirklich von Vorteil sind, oder eher aus Vermarktungsgründen eingebaut werden, ist ein heiß diskutiertes Thema. Bevor die Anzahl an GPS Satelliten in der Erdumlaufbahn erhöht wird, werden Satelliten auf der anderen Seite des Planeten immer noch unsichtbar sein, auch wenn ein Gerät theoretisch 20 davon sehen könnte. Viel wichtiger ist, wie schnell und wie oft ein GPS seine Positionsdaten weitergeben kann. So sind z.B. die schnelleren Mehrkanal-Chipsätze nach der Fahrt durch einen Tunnel meistens schneller wieder betriebsbereit. Jedenfalls ist bemerkenswert, dass der Low-Power-Chipsatz von SiRF, der häufig Verwendung bei Solarbetriebenen GPS Mäusen findet, nur 8 Satelliten erfasst und fast alle Garmins nur mit 6 Satelliten arbeiten, sobald der Batterie-Sparmodus eingeschaltet wird. Dies reicht auch vollkommen aus, um die Autobahnausfahrt nicht wegen einer verspäteten Ansage zu verpassen. Mit einem aktuellen 12 Kanal SiRFStar III hat man auf jeden Fall keinen veralteten und stromfressenden Chipsatz in sein PDA eingebaut.

Akkus

Aus der obigen Tabelle ist schnell ersichtlich, dass der riesige PDA-Schwachpunkt beim Fliegen die kurzen Akkulaufzeiten sind. Dieses Problem verbunden mit einem älteren Betriebssystem und flüchtigem Datenspeicher bedeutet: „Strom weg – Daten weg“. Und der Ärger ist komplett. Wer ein GPS PDA mit dem Wunsch kauft, von allen Kabeln befreit zu sein, sollte an dieser Stelle besonders aufpassen. Ein Ersatzakku ist auch nicht immer leicht einzulegen, wenn beide Hände lieber an den Bremsen bleiben sollten. Wenn man mit einem Stecker leben kann, sind für fast alle Modelle externe Batteriepacks verfügbar, die im Fliegercockpit Platz finden können. Wer sein PDA länger als ein paar Jahre behalten will, sollte außerdem auf die Wechselbarkeit der Akkus achten. Beim Selbsteinbau eines neuen Fix-Akkus verfällt meistens durch die Öffnung des Gehäuses der Garantieanspruch. Und es ist ärgerlich nur dafür alles verschicken zu müssen. Die in der Tabelle angegebenen Laufzeiten mit eingeschaltetem GPS und voller



GPS Empfänger Chipsätze

Nicht nur die Umgebung oder die Antennenposition entscheidet, ob, oder wie schnell, Satelliten gefunden werden. Entwicklungen an verschiedenen Chipsätzen spielen häufig eine entscheidende Rolle. Der Firma SiRF gibt einen Minimum Signalpegel von -159 dB vor, und baut 200.000 Korrelatoren (Positions-Rechnungen) fest auf den SiRFStar III Chip ein, was eine Positionsermittlung fast auf Knopfdruck, selbst bei abgeschirmten Bedingungen, ermöglicht. Garmin versucht durch die Verwendung eines GPS Coprozessors den Hauptprozessor des PDAs zu entlasten und dadurch eine bessere Anwendungsperformance zu erzielen. Fast alle Chipsätze erfassen heutzutage 12, 16 oder sogar 20 Satelliten für eine Positionsbestimmung.



Hintergrundbeleuchtung sind aus verschiedenen Benutzerforen gesammelt und sind in der Regel 50-100% kürzer als die der Herstellerangaben.

Stärken und Schwächen

Yakumo AlphaX

Dieses Modell bietet Einsteigertauglichkeit für einen günstigen Preis. Schwachpunkte sind der etwas langsamere SiRFStar II GPS Chipsatz und die sehr schwachen Akkus. Dazu kommt Windows Mobile 2003 zum Einsatz – eine regelmäßige Datensicherung ist daher unbedingt nötig. Für die Straßen-Navigation ist die beigelegte Marco Polo Software eher am unteren Marktsegmente einzustufen. Als PDA kaum zu empfehlen wegen des Akkus, aber für den Ein-

satz im Auto ausreichend (keine TMC Stau-Infos). Trotz einer der besten Tageslichtanzeigen kaum für's Fliegen zu empfehlen.

Acer H35TMC

Auch dieses PDA von Acer ist mit einem SiRFStar II Chipsatz, Windows Mobile 2003 und einer Straßen-Navigationssoftware ausgestattet, die leider nicht überzeugen kann. Zudem ist das Display stark spiegelnd und winkelabhängig – nicht gerade günstig für draußen. Pluspunkte sammelt der Acer für die mitgelieferte TMC Empfänger Erweiterung, die die Destinator Software gut einzusetzen weiß und automatisch neue Routen ohne Staus erstellt. Als PDA und für's Fliegen wieder kaum zu empfehlen – der Akku reicht nicht lang unter maximal Belastung.

Asus MyPat A636

Dieses PDA und das verwandte A632 Modell sind beide einen zweiten Blickwert. Abgesehen von einem stark spiegelnden Display sind die PDAs wegen ihrer guten Akkus durchaus für den Outdoor Einsatz zu gebrauchen. Der SiRFStar III Chipsatz ist aktuell, Windows Mobile 5 bietet Datensicherheit an, der eingebaute WLAN eröffnet die Welt des Internets und sogar MP3 Musik klingt damit gut. Die Alternative ohne Navigationssoftware wäre der bessere Kauf, denn Destinator weist seine Mängel auf. Mit einer Anti-Reflexions-Folie auf der Anzeige durchaus für den Flugeinsatz zu empfehlen.

E-Ten G500

Wer neidisch auf die langen Standby-Zeiten von Smartphone Akkus blickt, wird leider etwas enttäuscht sein, wenn es um den GPS Betrieb geht. Immerhin bietet dieser Neuling eine Menge Technologie zu einem interessanten Preis. Als derzeit einziges Windows Mobile 5 Smartphone mit GPS Empfänger sucht der G500 seinesgleichen. Die Komponenten Chipsatz, Prozessor und Speicher sind hochwertig und sogar ein FM TMC Empfänger ist bereits eingebaut (auch wenn die Erwartungen gedämpft werden und es einige Meldungen über Kinderkrankheiten gibt). Eine Digitalkamera rundet das Paket ab. Software für die Straßen-Navigation muss allerdings getrennt gekauft werden. Obwohl dieses Gerät recht neu am Markt ist, haben die meisten Benutzer durchaus positiv darüber berichtet – ein Allrounder auch für's Fliegen?

Fujitsu-Siemens Pocket Loox N560

Mit dem N560 baut Fujitsu-Siemens erstmals ein VGA Display in ihre bewährte PDA N-Serie ein. Gestochen scharfe Details, aber leider ein Spiegel. Das bedeutet: Der Outdoor Genuss wird ohne Anti-Reflexions-Folie geschmälert. Wer ein high-end PDA sucht, ist hier sicherlich richtig – Prozessor, Speicher, WLAN, Bluetooth, und GPS - alles vom Feinsten. Und die Mobil Navigator 5 Software gehört auch zur Besten ihrer Klasse. Auch die wechselbaren Akkus machen dieses Gerät zu einem, das auch in Zukunft nicht zu schnell altern wird. Leider ist jedoch bei voller Last die Laufzeit auf ca. 3 Stunden begrenzt. Für's Fliegen bedingt brauchbar.

Hewlett Packard iPAQ hw6515

HP war einer der ersten, die ein Windows Mobile Smartphone mit GPS gekoppelt haben. Der Global Locate GPS Chipsatz findet schnell und zuverlässig Satelliten, mit TMC können Staus umfahren werden, aber der Prozessor scheint etwas langsam für die mitgelieferte TomTom Navigationssoftware. Hier kommen Abbiegehinweise teilweise verspätet an. Minuspunkte wieder für Windows Mobile 2003, das nach einem entleerten Akku nach einer Neuinstallation aller Daten verlangt. Das Display gehört beim Outdoor Einsatz zu den besseren. 3 Stunden Akkulaufzeit sind für ein GPS wieder zu wenig, aber für das Mobilphone und PDA gerade noch ausreichend. Trotzdem sollte dieses Gerät jeden Abend zum Aufladen an die Dockingstation. Das iPAQ soll im Sommer durch eine Neues abgelöst werden. Empfehlenswert wäre zu warten, denn für's Fliegen taugt es nur bedingt.

Garmin iQue 3600

Palm Fans können lang suchen um ein integriertes GPS PDA zu finden. Garmin waren die ersten, die ein solches Gerät auf den Markt brachten, mit einem sehr schönen, hoch auflösenden Display. Leider kommt es ohne die übliche Strom-Sparsamkeit für die Palms normalerweise bekannt sind. Sehr enttäuschend ist, dass der iQue 3600 nach 2,5 Stunden anfängt zu schwächeln. Ärgerlich ist auch der fest eingebaute Akku im Falle eines Austauschs. Sonst punktet der Garmin mit einer Navigationssoftware vom Feinsten und einem GPS Empfänger, der auch für WAAS (USA) und EGNOS (EU) Korrektursignale gerüstet ist und daher

noch bessere Genauigkeit hat. Als PDA erfüllt der Palm die üblichen Wünsche. Das Display macht Freude, sonstige Komponenten sind eher spartanisch. Die verwandten Modelle iQue 3000 und iQue 3200 sind durchaus einen zweiten Blick wert, wenn es nicht auf die Displaygröße und Software ankommt. Leider können, bis Garmin die Akkulaufzeit verbessert, iQues kaum für's Fliegen empfohlen werden.

Garmin iQue M5

Mit der M Modell Reihe versucht Garmin seine Künste mit Windows Mobile 2003. Das Display ist zwar nicht so groß wie bei den Palm Modellen, taugt aber durchaus für den Outdoor Einsatz. Garmin ist der einzige Hersteller, der einen GPS Coprozessor in die PDAs einbaut. Während alle Navigationsaufgaben darüber laufen, ist der Hauptprozessor für andere Anwendungen frei. Pluspunkte für die Garmin Navigationssoftware. Punktabzug für mäßige Akkulaufzeiten. Andere Modelle (M3, M4) bieten langsamere (aber durchaus ausreichende) Prozessoren und keine Bluetooth Schnittstelle an, um dadurch günstiger zu sein. Für's Fliegen bedingt zu empfehlen.

Fazit

Der Outdoor Sportler oder Pilot, der nie länger als 3 Stunden von einer Ladesteckdose entfernt ist, hat durchaus eine Auswahl an brauchbaren PDA Navigationsgeräten. Wer aber die doppelte Zeit weg bleiben möchte, kommt höchstens mit dem MyPal von Asus zurecht. Oder man macht sich im voraus Gedanken darüber, wie das Gerät versorgt sein soll. Alle PDAs profitieren von einer Anti-Reflexions-Folie auf dem Display. Eine wasserdichte Schutztasche (z.B. Aquapack) sollte auch nicht vergessen werden.

Bis ein GPS PDA entwickelt ist, das 10 Stunden oder länger durchhält, sollte auf jeden Fall die getrennte Bluetooth Lösung in Betracht gezogen werden, bevor übereilt in den Geldbeutel gegriffen wird. Vielversprechende Lösungen unter Palm (z.B. Treo 650 Smartphone) und Windows (z.B. iPAQ hx4700, FS Loox 720, Asus A730) erfüllen bereits diese Kriterien. Und sollte das getrennte GPS ausfallen, muss wenigstens das PDA nicht weggeschickt werden.

Freeware PDA

Flugnavigationsssoftware im Vergleich

Wer bereits ein PDA für die Autonavigation verwendet, fragt sich vielleicht, ob das gute Teil auch was Nützliches in der Luft leisten kann. Hier ein kurzer Vergleich zwischen zwei Freeware PDA Programmen für Thermik-Piloten.

Ein Beitrag von Peter Wild

SoarPilot 3.3.1 für Palm OS

SoarPilot ist ein Flugrechner, Logger und Navigationssoftware Programm, das auf allen Palm PDAs ab 05 3.0 lauffähig ist. Bereits ältere Palm Modelle erfüllen die Voraussetzungen, solange nicht zu viele Lufträume oder Waypoints überwacht werden müssen. Viele Features orientieren sich an ambitionierten Segelflug-Piloten, aber auch der Freizeit Drachen- oder Gleitschirmpilot findet einiges was die Entscheidungen in der Luft unterstützt.

Hier eine Zusammenfassung einiger Features die nützlich sind.

SoarPilot muss erstmal mit einigen Daten versorgt und, je nach Wunsch, entsprechend konfiguriert werden. Dies sollte unbedingt zu Hause statt finden, da beim Fliegen weder Zeit noch Ruhe dafür ist. Die wichtigsten Einstellungen sind der Kommunikationsport für das GPS, der eigene Polar, die Geschwindigkeit bei der der Logger sich einschaltet und die Versorgung mit Waypoints, Lufträumen und Gelände-Höhendaten. Ohne GPS können zwar alle Anzeigen durchgeblättert werden, für den ersten Feldversuch empfiehlt sich allerdings eine kleine Fahrradtour mit angeschlossenem GPS.

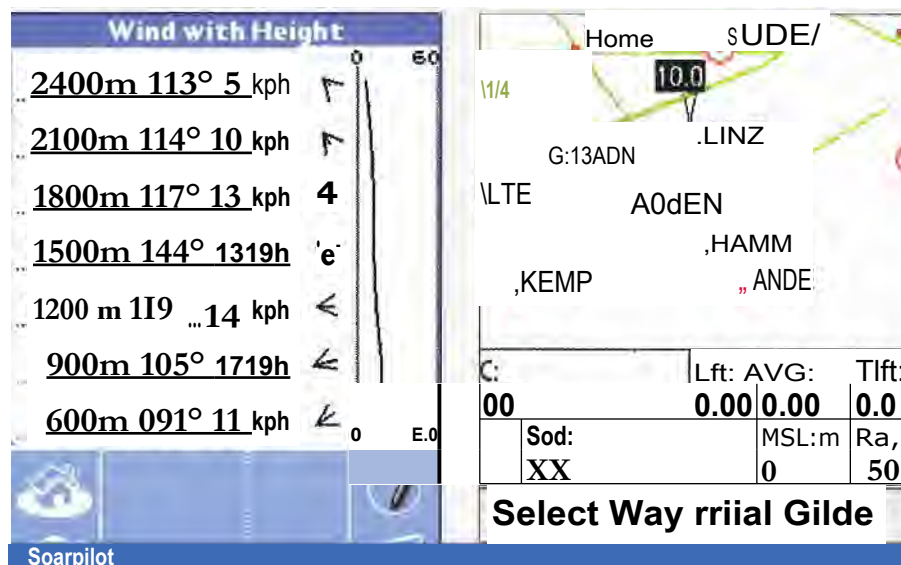
Beim Fliegen verwende ich hauptsächlich das „Moving Map Display“. Hier werden alle Informationen zusammengefasst und grafisch dargestellt. Ein Segelfliegersymbol stellt das Fluggerät dar, alles vor einem Hintergrund gefüllt mit Luftraum und Waypoint

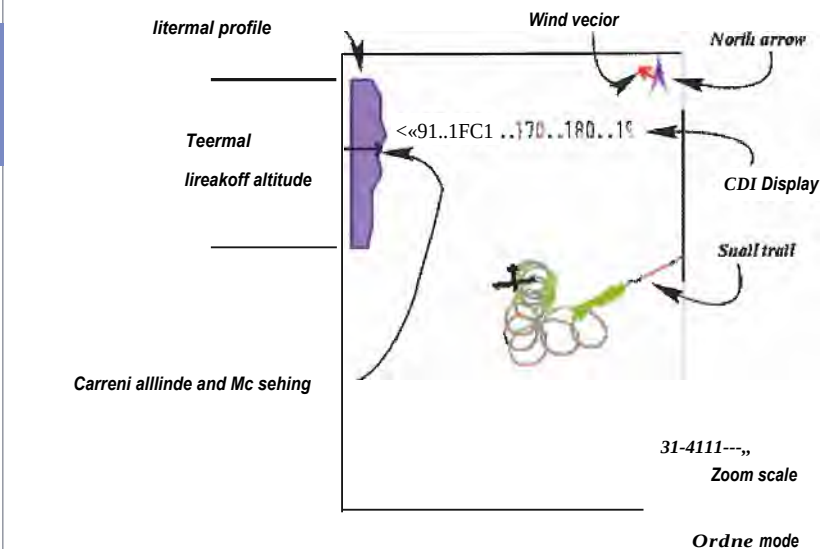
Informationen. Luftraumgrenzen werden klar markiert, Waypoints werden je nach Erreichbarkeit entweder rot oder grün dargestellt. Auch bei einem älteren schwarz-weißen Palm kann man den Unterschied gut erkennen, da der Waypoint-Name fett dargestellt wird, sobald man in seine Reichweite kommt.

Der effektive Gleitwinkel, der hier verwendet wird, wird ständig neu berechnet durch den ermittelten Windvector und die eingegebenen Polardaten. Sehr praktisch ist, dass bei einer ordentlich angelegten Waypoint-Datenbank leicht ersichtlich ist, ob die Höhe für die nächste Talüberquerung noch ausreicht. Wenn auf der anderen Talseite

noch alles rot ist, sollte unbedingt weiter gekurbelt werden!

Per Taste kann schnell der „Moving Map Zoomfaktor“ eingestellt werden um den gewünschten Überblick zu erhalten. Sobald der Pilot anfängt zu kreisen, wechselt der Zoomfaktor automatisch um die Thermikkreise vergrößert anzuzeigen. Zudem weist die hinterlegte Spur, je nach Farbe, auf Steigen oder Sinken hin. Das ist eine nette Hilfe nach ein paar Stunden Fliegen, sollten die Gedanken kurzfristig woanders hin schweifen, und auf einmal der Bart verloren werden. Ein kurzer Blick auf das Display und es ist sofort klar in welche Richtung wieder geflogen werden sollte. Die farbliche Spur





XCSOAR

als Steigwertanzeige bestätigt höchstens, dass man aus der Thermik herausgefallen ist – durch die GPS-PDA Arbeitskettenverzögerungen ist diese meistens als Zentrlerhilfe unbrauchbar.

Unten auf der Moving Map werden einige Parameter-Boxen angezeigt: Kurs, Grundgeschwindigkeit, Sollgeschwindigkeit, Sollhöhe, Höhe und Maßstab. Die Soll-Parameter beziehen sich immer auf den nächsten ausgewählten Waypoint.

In der Mitte des Segelfliegersymbols wird auch ein Windpfeil mit Windgeschwindigkeit angezeigt. Wenn die Anzeige für „Track Up“ (Fahrtrichtung oben) konfiguriert ist, reicht ein kurzer Blick um die Bestätigung zu haben, dass der geplante Vorhaltungswinkel zum nächsten Berg doch auf der richtigen Seite ist. Windvektoren werden immer beim Kreisflug ermittelt und meistens nach zwei vollen Kreisen aktualisiert.

Lufträume im Moving Map Display lassen vor allem Flachlandflieger weit im voraus planen. Erfahrungsgemäß enden die meisten kurzfristigen Ausweichmanöver mit Gleitschirmen direkt am Boden. Ansonsten löst die Luftraumannäherung Alarm aus: Welche Klassen das tun, wie oft und wie weit im voraus geschaut werden soll – das alles lässt sich konfigurieren.

Thermikstellen können leicht und schnell markiert werden durch Tippen auf das Segelfliegersymbol. Dadurch erscheint ein kleiner Kreis, gekennzeichnet mit T und der durchschnittlichen Steiggeschwindigkeit auf dem Display. Diese temporären Way-

points werden am Ende eines Fluges gelöscht.

SoarPilot bietet auch einen Rechner für den Gleitwinkel über Gelände und die Höhe über Grund, wenn er mit den entsprechenden Höhendaten versorgt ist. Leider sind die frei verfügbaren SRTM 30 DEM Höhendaten (Auflösung ca. 1 km) viel zu grob, als dass man sich darauf beim Fliegen im Bergland verlassen könnte. Bei Gleitwinkel 60 für die Segelflieger sieht die Sache vielleicht anders aus. Jedenfalls sollten Drachen- und Gleitschirmpiloten lieber wie bisher peilen, um Kollisionen zu vermeiden.

Sonstiges: Die Waypoint Datenbank zeigt ihren Inhalt sortiert nach Namen, Entfernung, Landeplatz oder „zuletzt benutzt“ an und lässt sich schnell ergänzen oder ein neues Ziel auswählen. Für Piloten, die gern Wettbewerbe fliegen oder vordefinierte Aufgaben lösen möchten bietet SoarPilot sehr umfassende Task-Konfigurationsmöglichkeiten. Routen mit Wendepunkten, Kontrollpunkten, Flächenaufgaben usw. sind einstellbar. Beim Fliegen wird das Erreichen eines Wendepunktes mit einem glücklichen Piepsen des PDAs quittiert.

SoarPilot ist auch ein vollwertiger Online Contest igc Logger. Empfehlenswert ist der automatische Start ab einer bestimmten Geschwindigkeit, so dass alle Flugbewegungen fest gehalten werden können. Ausgelesen werden die PDA Daten per Synchronisationsschnittstelle oder mit Hilfe eines Transfers auf einem Speicherchip. Wer SoarPilot

auch gern auf einem Windows Mobile PDA probieren möchte, kann das auch mittels des Palm Emulator Programme Styletap.

XCSOAR 4.5.3

Für Windows Mobile Piloten bietet dieses Programm viele schöne Features. Viele sind wieder hauptsächlich für Segelflieger gedacht, aber das Moving Map Display stellt eine Menge Information dar, die auch für Drachen- und Gleitschirmpiloten von Nutzen sein können. XCSOAR ist auf allen Windows PocketPC/Mobile Versionen lauffähig.

Die Konfigurationsschritte beim XCSOAR sollten vorweg eingestellt werden: Lufträume, Höhendaten, topographische Daten, Waypoints, Landeplätze, GPS Kommunikation, Profile und Logger Daten. Alle Daten lassen sich per Internet besorgen beziehungsweise ausrechnen.

Angenehm bei XCSOAR ist eine vollwertige Simulatorversion des Programms, das ohne GPS auskommt und viel Experimentieren im Wohnzimmer erlaubt.

Wenn alle Daten vorhanden sind, zeigt sich am Moving Map Display ein farbiges Höhenrelief, Lufträume und einige topographische Features wie Flüsse, Seen, Hauptstraßen und Bahnlinien.

Oben und unten am Displayrand sind 8 verschieden definierbare Parameterfelder.

Seitlich erscheinen Anzeigen über Steigwertprofile, Sollhöhe und Sollgeschwindigkeit bis zum nächsten Waypoint. Besonders schön ist das kleine Steigwertprofil. Auf einen Blick kann der Pilot direkt erfassen in

welcher Höhe das Steigen am stärksten ist und ob es sich lohnt dabei zu bleiben oder die Thermik frühzeitig zu verlassen.

Die Reliefanzeige verwendet ein innovatives sogenanntes „Phong Shading“: Die Berge werden mit einer Lichtquelle beleuchtet, die genau aus der Windrichtung kommt.

Leider ist es in der Praxis aber doch nicht so einfach die beleuchteten Flanken am Bildschirm auf der Suche nach Hangaufwind abzufliegen. Da die Reliefanzeige einen deutlichen Verlust beim Displaykontrast bedeutet und eine Menge Prozessorzeit kostet, ist es empfehlenswert draußen ganz abzuschalten. Die Orientierung ist ohnehin am besten anhand von topographischen Merkmalen und Waypoints.

Alles im Gleitwinkelbereich wird schön dargestellt in Form einer einfachen gestrichelten Linie um das Segelfliegersymbol herum. Ein Windpfeil mit Geschwindigkeitsangabe sowie ein Richtungspfeil zum nächsten Waypoint mit eingerechnetem Windversatz sind Standardanzeigen.

XCSOAR hat drei verschiedene automatisch wechselnde Anzeigen – Cruise, Thermal und Final Glide.

Die Parameterfelder ändern sich um Nützliches für die aktuelle Flugphase anzuzeigen. Beim Einschalten der Autozoom Funktion werden beim Wendepunkt Annäherung und beim Thermikkreisen die Flugwege genauer angezeigt. Beim Thermikkreisen ändert sich bei der Flugspur Farbe und

Dicke, um Steigen oder Sinken darzustellen.

Durch Tippen auf einen Waypoint werden alle dazugehörigen Details dargestellt (inklusive der Möglichkeit ein Satellitenbild oder ähnliches anzuzeigen. Dies ist nützlich für Segelflieger, die an unbekannten Flugplätzen auslanden müssen). Direkt daneben wird auch angeboten den Waypoint als nächstes Ziel anzufliegen oder ihn in die bestehende Route aufzunehmen.

Vielfältige Tasks nach Segelflieger Art lassen sich per Task Menü erstellen.

Weitere Analysen können auf dem Bildschirm per Menü Eingabe erreicht werden, unter anderem auch ein Windprofil.

Lufträume können farblich voneinander getrennt werden und ein entsprechender Alarm kann bei einer Annäherung ausgelöst werden. Flüge können über den automatischen Logger aufgezeichnet werden. Allerdings ist der Logger nicht vom OLC anerkannt.

Fazit

Beide Programme bieten den Piloten einiges an zusätzlichen Informationen. Von Wert ist vor allem der automatische Display Wechsel beim Übergang von einer Flugphase in eine andere und dass die Software größtenteils bedienungsfrei bleibt.

Für die Zukunft haben die Entwickler von SoarPilot und XCSOAR bereits Module für Live-Tracking angekündigt – bis dahin sind leider diese beiden Programme ungeeignet.

Computerunterstütztes Fliegen – hat das Vorteile oder nicht?

Zusätzliche Information ist immer nützlich. Frustrierend wird die Sache erst, wenn entweder die Technik falsche Information liefert, oder die Information so dargestellt wird, dass sie falsch interpretiert wird. Ich persönlich rate zu einem langsamen Anfang. Schalte zum Beispiel alle akustischen Meldungen gänzlich ab – es ist erstaunlich wie stressig ein kleiner Pieps sein kann, wenn die Konzentration nicht gestört werden darf. Das Ziel ist die Technik zu nützen, aber nicht der Technik ausgeliefert zu sein.

Angenehm ist es schon, wenn rechtzeitig vor Luftraumverletzungen gewarnt wird, aber darauf blind zu vertrauen, ist auch etwas gewagt.

Ich glaube nicht, dass man durch die Hilfestellung des Computers zu einem guten Piloten wird. Man sollte vielmehr Erfahrung sammeln, um selber die richtige Entscheidungen zu treffen und im Zweifelsfall vom Computer zusätzliche Informationen zu Hilfe nehmen.

Wer lieber mit einem Bräuniger Vario oder Nokia Smartphone online gehen will, findet unter <http://forum.dhv.de/> (Technik) die komplette Liste aller kompatiblen Geräte.

Räumungsverkauf

wegen Umbau

ryrir vergrößern unsere Lagerfläche

FLY MIKE

Flugsp ortbekleidung

und Zubehör

Overalls, Helme, Jacken, Handschuhe, Gurtzeuge, T-Shirts, Stiefel, Packsäcke, usw.

nur solange Vorrat reicht
jetzt zugreifen !!!
www.fly-mike.de

20 %
bis

-50%
reduziert

Sporthandel Häfner, 96479 Weilramsdorf, Coburger

, Tel: 09561-512934

FlyZeit 2005

Die Jugendförderung des DHV soll Piloten beim Einstieg in unseren Sport unterstützen sowie den Sport für junge Leute attraktiver machen. Aufgrund dieses Gedankens wurde die Evangelische Jugend Hameln-Pyrmont von uns unterstützt

Der Windsack wird gehisst

Nach 9 Stunden Fahrt stehen 17 Jugendliche und junge Erwachsene auf der Terrasse des Hauses „Seemad“ und blicken überwältigt ins Haslital. Die Vorstellung, hier zu fliegen, lässt die 8 Grundschüler zweifeln und das Pilotenherz der A-Schein Schüler höher schlagen. Trotz der geteilten Meinungen sind alle glücklich, als wir als Zeichen unserer Zusammengehörigkeit den Windsack hissen.

Lernen fürs Leben

Klar, fliegen steht im Vordergrund der 10 Tage. Aber als Marion (16) seinen ersten Pudding anrührt und mit dem Mixer experimentiert, wird schnell deutlich – hier lernt man fürs Leben. Er: „Und wie gehen die Dinger da vorne nun raus?“ Antwort: „Du musst auf den Knopf drücken!“ - „Okay!“ Gesagt getan, er entriegelt die Rührstäbe, die vor ihm aufschlagen. Verwunderung seinerseits, Begeisterung beim Rest des Küchendienstes. So lernt er dann auch gleich den Fußboden zu wischen. Jeder muss mit anpacken, damit's im Haus klappt.

Fliegen lernen ist anstrengend

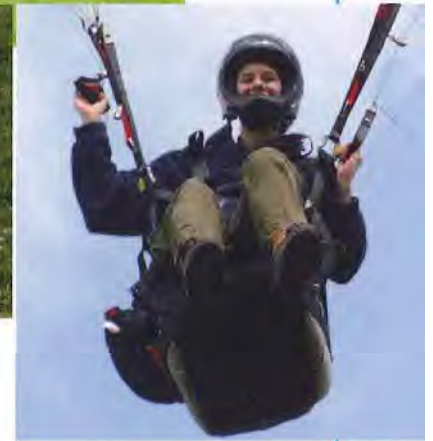
...besonders bei schlechtem Wetter. Warten und hoffen, doch noch fliegen zu können, zert an den Nerven. Die Zeit nutzen wir sinnvoll, den Grundschülern die Theorie näher bringen. Auch die A-Schein Schüler nutzen die Möglichkeit, ihre Kenntnisse aufzufrischen. Erleichterung, als es aufklart. Doch nach einigen Stunden „Plackerei“ am Übungshang sehnt sich die Truppe wieder nach „Luftrecht“ und Küchendienst.

Nach dem Kampf

... mit 19 Leuten um die Poleposition vor der einzigen Dusche im Haus (auch Hermann und Matze von der Flugschule Brodbeck wohnen mit im Haus und haben geschwitzt) ist das Programm noch lange nicht zu Ende. Anhand von Videoanalysen erkennen die Schüler ihre Fehler und Fortschritte. Bei vier Festen, drei Themenabenden und acht rockigen Andachten haben alle im Laufe der FlyZeit die Möglichkeit, miteinander zu reden, „Freundschaft auf Zeit“ zu bilden und über Spiritualität und Leben weiter zu denken.

Mittwoch war Freitag, der 13.

Das Leitungsteam ist gesundheitlich angeschlagen – Tom muss schon vormittags wieder ins Bett, um sich zu kurieren. Maik hat's auch erwischt, aber er kann sich noch senkrecht halten! Nur Silvia lässt alle Viren an sich abprallen – der Fels in der Brandung!



Auch bei den Flugschülern steckt irgendwie der Wurm drin: unkonzentrierte Starts, vergeigte Landungen. Die Gruppe wirkt träge und nicht wirklich motiviert. Am Abend fallen einige deutliche, aber auch aufmunternde Worte.

Feuerwerk der Erleichterung

Am darauf folgenden Tag passt alles. Perfekte Bedingungen, konzentrierte Starts und Landungen sowie schöne Flüge von allen Schülern sorgen für persönliches Weiterkommen, Erfolge und Glücksgefühle. „Das ist also richtiges Fliegen.“ Heute ist selbst die L-Sch ein Prüfung kein Problem. Alle bestehen. Krönender Abschluss des Tages ist die traditionelle Fliegertaufe der Flugschule Brodbeck und der Evangelischen Jugend. Das Feuerwerk zur Einweihung der neuen Haslbergbahn wird zugleich ein Feuerwerk für jeden von uns.

Wir bedanken uns

bei den Firmen Nova, Bräuniger und FlyMike, der Autovermietung Dreyer und der Flugschule Brodbeck, die uns auch diesmal mit Sach- und Geldspenden unterstützen. Der DHV gibt finanzielle Zuwendungen und Tobias Schreiner von der DHV-Jugend steht uns trotz Prüfungsstress mit Rat und Tat zur Seite. Nur durch Eure Hilfe sind wir in der Lage, die FlyZeit für Jugendliche zu einem erschwinglichen Preis anzubieten. Danke! Die glücklichen Gesichter der Grundschüler nach dem ersten Höhenflug, den die Flugschule als Bonbon noch drauflegt, werden wir nichtvergessen. Nächstes Jahr werden sie zu Beginn der FlyZeit wieder auf der Terrasse des Hauses „Seemad“ stehen. Und ihr Pilotenherz als A-Schein Schüler wird dann höher schlagen. Dann werden sie genauso schöne Flüge haben, wie die A-Schein Schüler in diesem Jahr.

Silvia Bütke, Maik George, Tom Müller

GEBRAUCHTMARKT,
INZAHLUNGNAHME,
SHOP&S VICE.
FLILGER S&
SICHERK RTS-
TRAINING

INFORMATIONEN UNTER:
+ 49 (0) 5641 - 7575
office@ppc-chiemsee.de
weny.einteeffliegen.de

News von Albatros

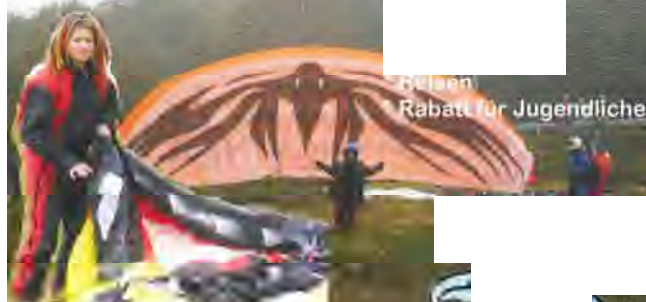
Auf der letzten Jahreshauptversammlung berichtete der 1. Vorsitzende Reiner Mayer u.a. über den Bau einer neuen Vereinswinde. Das Vorstandsmitglied Horst Deiniger, maßgeblich an der technischen Konzeption der vereinseigenen Neuentwicklung beteiligt, ist sehr zufrieden mit dem Verlauf der bisherigen Arbeiten. Der Probelauf dieser neuen elektro-hydraulischen Schleppwinde wird voraussichtlich im Sommer 2006 stattfinden können. Anhand einer statistischen Auswertung verdeutlichte der 2. Vorsitzende Stefan Flick das Altersprofil unseres Vereins. Die meisten Vereinsmitglieder



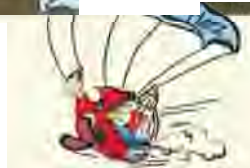
weisen ein Alter zwischen 40 und 50 Jahren auf Maßnahmen zur Verjüngung des Vereins werden ein diskussionswürdiges Thema für die Zukunft sein. Bereits zum Standardprogramm beim GSC Albatros gehört das Rettungsgerätewerfen in einer Turnhalle. Auch dieses Jahr bestand die Möglichkeit, sein R-Gerät unter Aufsicht eines Fluglehrers zu packen. Zum Abschluss der Versammlung wurden die Gewinner der Vereins-Wanderpokale 2005 geehrt. Besonders bemerkenswert war die Leistung unseres Nachwuchswindenfahrers Günther Völk, der auf Anhieb die meisten Schlepps der Saison nachweisen konnte. Den Pokal für den längsten Flug am Nilkheimer Schleppgelände erhielt Werner Schwab; den weitesten Flug absolvierte Jürgen Schiele. Der Schleppbetrieb verlief 2005 reibungslos und unfallfrei. Damit dies so bleibt, bitten wir alle Vereins- und Gastpiloten, die Regeln auf unseren Schleppgeländen weiterhin zu beachten. Nähere Informationen unter www.albatros-gsc.de.

GSC Albatros Aschaffenburg
Sonja + Helmut Baden

... endlich liegen!



Harzer
GLEITSCHIRM
Schule & Shop



Gleitschirmreisen 2006

- 1171 NV11
- Mod11110
- Rumänien
- EEinbergerAtrn
- Pinagau
- Calabrien
- Türkei
- Brasilien

Termine und Preise:
www.gleitschirmschule-tegernsee.de

Paragliding Tegernsee
Tenseer Straße 88
8370 Weeüh-Egetn
Te4: 00:2-492556

e-mail: fa@panggiting legemene.51n-
Internet: wyrkpar4inbig-tege mAee.4 1
N.N. (€)...PiiMeriefZiedketetei

Richys Sportshop Füssen

Aktion: Rettungsschirnpacken 23. Euro inkl. Rückversand, 2 Jahres Checks, Gebrauchtsschirme, Inzahlungnahme von Rettungsgeräten, Gleitschirmen, Gurtzeugen

Neugeräte der Führenden Hersteller.

Overalls, Ftelme Auesaires. Sommer und Wintermoden. Funsporttaden
Rabatte für Vereine

Lassen sie sich Ihr Angebot machen

Richys-Sportshop

Augsburgerstraße 7, 87629 Füssen

Tel. 08362/925262, Fax 083621925099

e-mail: apregliders@t-online.de Homepage: www.Richys-sportshop.de



Aufdrehen und Abfliegen- Mut zur Strecke!

Der Verein Leichtflieger- Oberlausitz will allen Piloten in der Region Anregung zum Bewältigen eines Streckenfluges geben und lobt aus diesem Grunde einen Streckenpokal, getrennt für Drachen und Gleitschirm, aus. Die Ausschreibung dazu ist aus der Homepage: www.leichtflieger-oberlausitz.de zu entnehmen. Gemäß dem Kennzeichen unserer Winde gilt es nun, die entsprechende Mindeststrecke oder sogar mal einen „Hunderter“ zu knacken!

Leichtflieger-Oberlausitz
Frank Urban



30 Jahre Drachenfliegen im Altmühltal

Am 22. – 23. Juli wird in Unteremmendorf/Oberemmendorf gefeiert. Der Startplatz Oberemmendorf ist Ausgangspunkt vieler weiter Streckenflüge für Drachen und Gleitschirm und bietet oft auch tolle Soaringmöglichkeiten. Es wird zur Feier ein tolles Programm geboten: Zeltbetrieb mit abends Live-Musik, Großleinwandvorführungen über die ersten Stunden des Fliegens, namhafte Hersteller werden mit ihren Produkten vorhanden sein, ganztägiger Flugbetrieb per Winde oder vom Hang, Passagierflug mit Gleitschirm, Drachen und Ultraleichtflugzeug möglich, einzigartiger Flugsimulator, an dem jeder das Gefühl des Drachenfliegens nachempfinden kann und natürlich wird auch für das leibliche Wohl bestens gesorgt. Die Mitglieder des Drachenfliegerclubs Ingolstadt freuen sich auf Dein Kommen. Mehr Informationen auf www.dfci.de.

Der Fliegerclub Achental: Hauptversammlung - Anfliegen 2006 - Termine

Bei den Achentalern Drachenfliegern tut sich was!

Wichtigster Tagesordnungspunkt bei der ersten Jahreshauptversammlung nach dem Weggang der Gleitschirmfliegernach Bergen war die Entlastung des Vorstands und Genehmigung des Kassenberichts. Hier gab es keine Gegenstimmen, was das ausgesprochen gute Vertrauensverhältnis im Club bekundet. Mit Bildern und Filmen wurde dann im gemütlichen Teil der Versammlung die Vorfreude auf die Flugsaison 2006 angekurbelt.

Die Saison 2006 wurde in einer erstmals wieder größeren Runde von 18 Piloten in Sand in Taufers, Südtirol, eröffnet. Der DFCA war vom 21.-23.04.06 zu Gast beim Falkenclub, bei dem sich der DFCA an dieser Stelle nochmals ganz herzlich für die kameradschaftliche und überaus freundliche Aufnahme bedankt. Allen voran hat der Hubert vom Falkenclub eine außerordentliche Hilfsbereitschaft an den Tag gelegt und den DFCA perfekt unterstützt!

Das Flugwetter am Freitag und Samstag war ausgesprochen gut, so konnten beim ersten Teil der Clubmeisterschaft am Samstag recht gute Ergebnisse erzielt werden. Vor allem der Fliegernachwuchs hat mit den Plätzen 1 und 2 gehörig gepunktet!

(Alle Ergebnisse siehe www.dfca-achental.de)

Am Samstag Abend wurde dann nach dem Abendessen mit ausreichend Rotwein gefeiert, geredet, gelacht, gefachsimpelt, aber auch geplant. Und zwar weitere gemeinsame Aktivitäten, weil unser „Anfliegen 2006“ wirklich pfundig war!

Der DFCA plant für 2006 folgende Unternehmungen:

- 24.06. Sonnwendfeier Hochplatte
- 15.07. 12:00 Uhr Bergmesse mit Pfarrer Edgar
Bergstation Hochplattenbahn
- 15.07. Schorsch Steffl-Gedächtnis-Fliegen
als 2. Teil der Clubmeisterschaft
- 15.07. ab ca. 16:00 DFCA Fest (Landeplatz Weißner Hop)
- 09.12. Weihnachtsfeier (Weißner Hop)

Fliegende und nicht fliegende Sympathisanten des DFCA sind am Landeplatz des Weißner Hof immer gerne gesehen, gerade auch nach der Landung von einem Flug von sonst woher. Hans Trisl mit seiner Flugschule am DFCA Landeplatz ist darüber hinaus gerne eine Anlaufstelle. Immer aktuelle DFCA – Infos: www.dfca-achental.de

DFCA

Hans-Peter Blecher



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

Gleitschirm- u. Drachenflugausbildung
Tandemflüge --- Schnupperkurse --- Reisen
Probefliegen --- einfach Infomaterial anfordern
flugschule.tegelberg@t-online.de / www.abschweb.net



Wie aus einem Zimmermann ein Drachenflieger wurde

Der DFC Trier investiert ins Fluggelände „An der schönen Aussicht“ bei Serrig. Nach dem Motto „Erst das Vergnügen, dann die Arbeit!“ startete der Zimmermann Michael Zimmer von der Zimmerei Zimmer aus Greimerath in einem Doppelsitzerdrachen zu einem der letzten Gleitflüge von der alten Startrampe des Drachenfliegerclubs Trier e. V. im Fluggelände „An der Schönen Aussicht“ in Serrig. Den Drachendoppelsitzerflug hatte er als „Fluglaie“ vom DFC Trier im Vorfeld der geplanten Rampenerneuerung geschenkt bekommen, mit der er vom Verein beauftragt worden war. Gesteuert wurde der Hängegleiter von dem erfahrenen Piloten Erwin Bude vom DFC Trier, der zusammen mit seinem begeisterten Passagier bei dessen Erstflug sicher auf der vereinseigenen Landwiese bei Hamm aufsetzte. Anschließend nutzte der Zimmermannmeister die kurze, trockene Schönwetterlage über Karneval, um die Rampe in Serrig in kürzester Zeit komplett zu erneuern. Dabei wurde der Flugbetrieb des Vereins nicht behindert, da bei dem vorherrschenden Ostwind ohnehin keine Flüge in diesem SW-Fluggelände möglich waren. Nach erfolgreichem Abschluss der Bauarbeiten wurde zur Feier des Tages auch eine neue (Wind) Fahne neben der neuen Startrampe gehisst. Die Kosten für alle im Fluggelände Serrig durchgeführten Baumaßnahmen beliefen sich auf über 5.000 Euro und werden ohne Rückgriff auf öffentliche Fördermittel ausschließlich aus Beiträgen der Vereinsmitglieder des DFC Trier finanziert. Mit der Erneuerung der Rampe wird auch ein Beitrag zur Verbesserung der touristischen Infrastruktur in der Saarburger Region geleistet, da das Fluggebiet Serrig Drachenflieger aus ganz Deutschland anzieht, die oft sogar mit ihren Fluggeräten ihren gesamten Urlaub an Saar und Mosel verbringen. Der Drachenfliegerclub Trier zählt mit seinen 210 Mitgliedern, wovon ca. 150 den Flugsport auch aktiv ausüben, zu den größten Hängegleitervereinen in der Region. Neben dem Gelände über der Saar in Serrig unterhält der Verein weitere Fluggelände an der Mosel in Neumagen-Dhron, Riöl, Meh-ring, Klüsserath und Maring-Noviant. In Neumagen und Serrig ist lediglich Flugbetrieb mit Drachen zulässig, in den übrigen Gelän-

den sind aber auch Flüge mit Gleitschirmen möglich. Darüber hinaus haben in letzter Zeit im Drachenfliegerclub Trier vermehrt Piloten auch eine Zusatzausbildung im Doppelsitzerdrachenflug absolviert, so dass jetzt vermehrt auch die Möglichkeit für „Fliegerlaien“ zum Mitflug besteht. Mit der Erneuerung der Startrampe in Serrig und weiteren, teils sehr kostspieligen Verbesserungen (z. B. Vergrößerung des Aufbauplatzes, Parkplätze, Anfahrtswege, Sitzbänke für Zuschauer etc.) in den Vereinsfluggeländen, hat sich die Vereinsführung des DFC Trier zum Ziel gesetzt, anlässlich des am 1.12.2006 bevorstehenden 30jährigen Vereinsjubiläums die Optimierung der Fluginfrastruktur in den Vereinsgeländen voranzutreiben. Der Zimmermann Michael Zimmer war übrigens so sehr von seinem gesponsertem Mitflug in einem Drachen fasziniert und begeistert, dass er sich zwischenzeitlich entschlossen hat, selbst mit der Ausbildung zum Drachenflugpiloten in der Flugschule zu beginnen und einen Aufnahmeantrag in den Trierer Drachenfliegerclub gestellt hat.

DFC Trier
Karl Schiffer-Merten



Fliegen in Thüringen

Ganzjährig Kurse
alle Ausbildungsstufen
Windenausbildung
Flugsafaris Shop

UL-Ausbildung: Motorschirm

Prospekt anfordern!

Rosenthaler Str. 25 • 07338 Leutenberg

OSTTHÜRINGER GLEITSCHIRMSCHULE

Tel.: 03 67 34/3 03 57 • Hdre: 01 71/5 14 27 82 • e-ma8; ocuthuringergleitschirmschuleul-online.de



Sportliche Dänen

Thüringen ist bei Gleitschirmfliegern bekannt durch seine guten Flugbedingungen. Optik-Studenten aus Aalborg, Dänemark, welche zur Exkursion in Thüringer Betrieben weilen, nutzten deshalb einen freien Tag, um mit der Thüringer Flugschule Jenair einen Schnuppertag zu vereinbaren. Den meisten Spaß hatte Winni Knudsen aus Kokling, die das erste Mal in ihrem Leben vom Boden abhob. David Akbari aus Vesterbro brachte es auf die meisten Flüge im sonnigen Saaletal. Auch wenn er zum Schluss tüchtig nach Atem rang. Ein wunderschönes Erlebnis, meinten die Optik-Fachschüler, die sich nun wieder ernsteren Aufgaben, wie dem Besuch des Optischen Museums in Jena, widmen.

► Wolfgang Unger

Endlich hat auch die größte ARD-Anstalt im Süden eine eigene Gleitschirmgruppe

Und das wurde auch Zeit, denn schließlich ist das ganze SWR-Sendegebiet umzingelt von schnuckeligen Bergen, in denen Gleitschirm geflogen wird: Der SWR sendet von Hunsrück und Eifel über Schwarzwald und Alb bis nach Zürich. Zusammen mit dem BR und n-vt gehört der SWR europaweit zu den Sendern mit der häufigsten Gleitschirm- und Drachen-Berichterstattung. Besonders aus strategischer Sicht ist es praktisch, dass es jetzt innerhalb des SWR auch Redakteure als Ansprechpartner für's Fliegen gibt. Und wie wichtig häufige und gute Berichterstattung über unseren Sport ist, wissen besonders diejenigen, die Fluggebiete gegen viele Widerstände im Flachland betreuen. Ein gutes Image der Fliegerei ist außerordentlich wichtig, damit es uns einfacher fällt, solche Fluggebiete auch unter kritischen Momenten nicht zu gefährden, denn in der Zeitung steht oft nur der Absturz - die Schönheit des Fliegens für uns und für die Region ist immer noch Sache von Radios und Fernsehen.

Hauptsitz der SWR-Gleitschirm-Truppe ist die "grüne Hölle" - ja, man braucht schon einen Sinn für Humor, um hier in Baden-Baden zu überleben. Aber mit dem Hausberg Merkur geht das vergleichsweise einfach, die Bergbahn fährt fast Tag und Nacht, da entschädigt ein Abendflügchen zusammen mit den Schwarzwaldgeiern immer wieder. Kontakt, Infos und Wetter: www.lenkungsgruppe.de.

► Stefan Scheurer; Holger Farken

SWR-Sportclub, Sparte Gleitschirmfliegen



Geländename	Geländehalter	Telefon, Internet, Funk
07338 Tauschwitz	Ostthüringer Drachen- und Gleitschirmfliegerverein Saalfeld e.N.	0170/7287230
27374 Lüdigen	Gleitsportclub Weser e.V.	0160/91259530
32457 Porta Westfalica	Della-Club Wiehengebirge e.V.	0571/710227
35088 Eisenberg	HFG Ederbergland e.V.	06452/8585
35415 Pohlheim	Drachentflieger Pohlheim e.V. 06403/63606, www.drachentflieger-pohlheim.de , keine Bandansage	
36136 Wasserkuppe	Rhäner Drachen- und Gleitschirmfliegerverein e.V.	06654/695
38640 Rommelsberg	Harzer Drachen- und Gleitschirm-Verein Goslar e.V.	0170/6728487
52245 Sophienhöhe	Ostwindfreunde e.V.	02274/703649
55585 Duchroth	Pfälzer Gleitschirm-Club e.V.	0175-5198606
57562 Sassenroth	Drachen- und Gleitschirmhandel Hellertal e.V.	02144/930349
58849 Nordhelle	GSC Nordhelle e.V. + Engsport tennetal e.V.	02352/21265
64407 &lau-Fränkisch Grumbach	Erster Odenwälder Drachentfliegerclub e.V.	0160/855102
54665 Melibokus	Erster Odenwälder Drachen-Flug-Club e.V.	06251/983612
59198 Ölberg	Bergsireliier Drachentflieger e.V.	0174/1861382
69117 Künsgrühl	Kurpfälzer Gleitschirmflieger e.V.	0176/28677305
72258 Stückerkopf	Drachen- und Gleitschirmverein Baiersbrunn e.V.	07442/121425
72393 Schneithalde	DFC Starzein e.V.	0170/4436907
13430 Oslalskipiste Langerl	DIIC Aalen e.V.	0160 3282349
74343 Teufelsberg	Die "1. Hobenhaslachener Flieger" e.V.	01141/922156
74544 Einkorn	HG-Club "Einkorn Schwäbisch Hall" e.V.	0791/4992360
74847 Finkenhol	Delta-Club Mosbach e.V.	06261/670538
75325 Sommerberg	Enztaflieger Bad Wildbad e.V.	07081/380212
76332 Althof	Die Althofdrachen e.V.	0170/9865064
76530 Merke	Gleitschirmverein Baden e.V. 07221/277577, www.schwarzwaldgeier.de , 433.300 MHz	
76597 Teufelsmühle	Drachalligclub tollenan e.V.	0173/4166929
76703 Kraichthal	Gleitschirmclub Kraichthal e.V.	07250/927482
76863 Födenberg/Trifels	Südpfälzer Gleitschirmflieger Club e.V.	06346/308560
74709 Kirchberg-Spitzelsen	Drachen- und Gleitschirmflieger Oberes Elztal e.V.	01834/4594
77728 Oppenau	Oppenauer Gleitschirmflieger e.V.	0160/7129906
78148 Hintereck	Gleitsportclub Lenticularis e.V.	07/23/5801
19102 Schaulnsland	GSC Colibri e.V.	07602/1512
19183 Kandel	DFC Südschwarzwald e.V.	07681/22058
79215 Gschasi	Drachen- und GIMLSchirmflieger Oberes [Wal] e.V.	0171/9004833
79410 Hochblauen	Hängegleiter Club Region Blauen e.V.	01632/828088
19136 Rickenbach	Delta-Club Condor e.V.	07762/523495, vav.wetter-welinde
83122 Hochries	Gleitschirmclub Hochries-Samerberg e.V.	08032/8805
83661 Brauneck	Lengrieser Gleitschirmflieger	0171/8169210
83700 Wallberg	097 Tegernseer Tal e.V.	0160/96643891
81459 Breitenberg	Ostallgäuer und Pfaffen'ner Gleitschirmflieger e.V..	0171/8120340
93339 Ichenhausen	1. Oberpfälzer Drachentfliegerclub Riedenburg e.V.	0150/7841232
93453 Hoher Bogen	1. Gleitschirmverein Bayernwald e.V.	09947/2452
93462 Osser	1. Gleitschirmverein Bayernwald e.V.	0150-3523936
94541 Büchelstein	DGC Bayernwald e.V.	09908/891191
35415 Pohlheim	Drachentflieger Pohlheim e.V.	www.drachentflieger-pohlheim.de
76530 Merkur	Gleitschirmverein Baden e.V.	vav.schwarzwaldgeier.de
79736 Rickenbach	Delta-Club Gonder e.V.	envormettenwehr.de
83346 Hochfelln	Hahtelln-Flieger Bergen e.V.	voznv.hochfellnflieger-bergen.de/



Alles neu macht der Mai

Mit der neuen Flugsaison hat sich bei den Elbtalfliegern aus Meißen einiges geändert. Die unbefriedigende Geländesituation im Umfeld von Meißen erforderte die Suche nach einem anderen Schleppgelände. Wir wurden bei der Freiburger Windenschleppgemeinschaft fündig, die uns die partnerschaftliche Nutzung des Geländes anbot. Mit Beginn der Saison 2006 werden wir nun auf dem ehemaligen

Agrarflugplatz bei Freiberg (N 50°52', O 13°15') fliegen. Unweit des Schleppgeländes verfügen wir über eine geräumige Scheune zur Unterbringung von Winde und Drachen. Die Winterzeit nutzten wir zur grundlegenden Sanierung unserer Schlepptechnik. Unser in die Jahre gekommener Einachsanhänger schrie nach Ersatz und diese Gelegenheit wollten wir nutzen, mit einem neuen Fahrzeug auch die Organisation des Flugbetriebes verbessern zu können. Das Motorrad sollte mit transportiert werden können und, wenn man schon dabei ist, auch die Abhängigkeit von einem PKW mit Anhängerkupplung störe uns seit langem. Dank der Wegbereitung durch die Sportfreunde des XC-Flatlands konnten wir auf der Basis einer VW LT 28-Pritsche eine selbstfahrende Seilwinde zulassen und damit unsere Flexibilität in der Organisation des Flugbetriebes deutlich steigern. Gastpiloten sind uns immer willkommen und können unter www.elbtalflieger.de und Tel: 0162/3255262 aktuelle Informationen erhalten.

► Ostsächsischer Fliegerclub
Andreas Fürst

egeNie,,)



In die Luft für eine gute Sache

Der Drachen- und Gleitschirmverein „1. Hohenhaslacher Flieger“ hat am 19. März mit der Flugschule GlideZeit und den Segelfliegern „Luftsportgemeinschaft Bietigheim-Löchgau e.V.“ auf dem Segelflugplatz Löchgau eine Benefiz-Veranstaltung zu Gunsten der Initiative „Hilfe für Amy“ organisiert. Die sechsjährige Amy aus Löchgau leidet an einer lebensgefährlichen Knochenmarkserkrankung, die auf Dauer nur durch eine Stammzellentransplantation geheilt werden kann, deshalb wollten wir helfen. Bei schönstem Wetter konnte jeder mal erleben wie es ist, mit einem Tandempilot am Seil nach oben gezogen zu werden. Viele der weit über 500 Besucher nahmen diese Gelegenheit wahr. Auf Grund des super Wetters konnte bis in die Abenddämmerung hinein geflogen werden. Den Erlös dieses Flugtages der besonderen Art von 4.083 Euro wurde dem neu gegründeten Verein „Hilfe für Amy“ gespendet. Mit diesem Betrag wird die Typisierung im Land unterstützt um Spender für erkrankte Menschen zu finden.

1. Hohenhaslacher Flieger
Claudia Volk



Hels' als

blldungsze4em
(inkl. Wettergarantie)

fzentrum A + D

preis-Angebote

Top-Inzahlungnahme

2-Jahres-Check
incl. Versand

139 €

www. BLUE SKY .at
A - 9920 Sillan 83 - Tel. (43) 04842 5176

(4% . 11 fflki.

Madelii,beirriAndalusien

Toscana, Streckenfliegen
Norditalien, Griechenland
Slowakei, Istrien, Siovenien
Provence
Lago di Como
Ost-/Südtirol
Castelluccio
Sardinien
Dolomiten
Sizilien, Brasilien



adventure-sports

gleitschirmflugschule



www.adventure-sports.de

Gilgenhöfe 28 • 83661 Lenggries • fon 08042-9486



Fliegenstand - Freundschaftsfliegen am Schauinsland

Der GSC Colibri Freiburg hatte unter dem Titel „Flieginland 2006“ die 10 weiteren Südschwarzwälder Gleitschirmvereine zu einem Freundschaftsfliegen am Schauinsland eingeladen. Um den relativ kleinen Startplatz und das recht anspruchsvolle Fluggebiet nicht übermäßig zu strapazieren, wurde die Teilnehmerzahl auf 60 Piloten festgelegt. Ziel der Veranstaltung war es, den Kontakt der Gleitschirmflieger untereinander zu verbessern und die Kameradschaft in der Region zu fördern.

Leider spielte das Wetter nicht mit, daher wurde der für das Wochenende angesetzte Flugwettbewerb in ein Spiel auf dem Kinderspielfeld umgewandelt. Ursprünglich wollte man sich beim Streckenfliegen messen, bei dem die Piloten mit den weitesten Flügen gewonnen hätten. Die Alternative bei ausbleibender Thermik wäre ein Gleitflug direkt zum Landeplatz gewesen, bei dem ein Sandsäckchen aus relativ großer Höhe möglichst zielgenau abzuwerfen gewesen wäre. Das Ganze endete dann jedoch an einer Kinderseilrutsche und mit dem Säckchen wurde auf ein Ziel gleich nebenan geworfen.

Alles in Allem war es ein sehr lustiger Tag, und wie eingangs erwähnt, wollte man sich ja in erster Linie kennen lernen. Dafür war dieser Ausgang des Freundschaftswochenendes eigentlich noch besser geeignet als das geplante gemeinsame Fliegen.

Entgegen aller Erwartungen drehte am Sonntag der Wind und es konnten doch noch beachtliche Strecken geflogen werden.

Wir hoffen, dass sich das Freundschaftsfliegen zu einer Art „Südschwarzwälder Runde“ mit jährlich wechselndem Austragungsort entwickelt.

An dieser Stelle geht unser Dank an unsere Sponsoren, die durch ihre Zuschüsse und Sachpreise die Veranstaltung ermöglichen !

S Gleitschirmclub Colibri Freiburg

Jürgen Strub



Probefliegen und Verkauf fast aller aktuellen GSI Wir führen : Gin Gliders, Air-wave, Gradient, Independence, Ozone, Pro Design, Skywalk, Swing, SupAir, UP I und andere. Neue Gleitschirme ab 1799 Euro, ständig 40 gebrauchte GS vorrätig. Inzahlungnahme, Versand, Fluglehreinweisung in der Mitte Deutschlands. Ständig 25 verschiedene Gurtzeuge. Herstellerunabhängige Beratung. 05-Motoren: Verkauf, Service und Reparatur für unsere Kunden.

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

Täglich Schulung
Service
Shop



Flugschule Hochries

Hochriesstr. 80; 83122 Samerberg

08032/8971;

info@flugschule-hochries.de

Marativ Abel

Flugschule Parafly Stubaital GmbH

Moos la A-6167 • Neustift/Stubaital

Tel. +43-5226-3344 ^e Fax. +43-5226-3371

—e

www.paralyad – Fteschule, Testcenter, Appartements

DRACHEN- UND GLEITSCHIRM

WI N C^EN,



Auto-Kirchner
Meininger Straße 19
D-98631 Römhild

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

www.drachen-gleitschirmwinden.de



Fliegerfest an der Mosel mit großem Festival

Das große Fliegerfest am 5. und 6. August in Lasserg an der Mosel wird in diesem Jahr noch besser. Advance, Airwave, Firebird, Paratech und Swing haben ihre Teilnahme bereits zugesagt. Sie werden ihre aktuellen Produkte zum Testen dabei haben. Weitere Hersteller sind angefragt. Gestartet wird je nach Windrichtung vom Hang oder aus der Winde. Zwei Doppeltrommel-Winden stehen dafür bereit. Die gelandeten Piloten werden mit dem Boot der Feuerwehr über die Mosel und mit einem Shuttle-Bus zurück zum Startplatz gebracht. Aus Sicherheitsgründen sind Topplandungen an diesem Wochenende nicht erlaubt.

Das Übernachten im eigenen Zelt oder Wohnwagen auf dem Sportplatz und die Nutzung der sanitären Anlagen sind kostenlos. Hunger und Durst muss auch niemand leiden. Am Startplatz gibt es selbstgebackenen Kuchen und Kaffee. Und vom Landeplatz sind es nur zehn Schritte zum Schützenfest in Burgen, das jedes Jahr Hunderte von Besuchern anzieht. Dort gibt es neben allerlei Gaumenfreuden die berühmten Moselweine, serviert mit traditioneller Musik.

Die Organisation des Fliegerfestes teilen sich die Fliegerfreunde Rhein-Mosel-Lahn und der DGC-Siebengebirge. Die beiden Vereine verbindet eine enge Partnerschaft. Zusammen haben sie knapp 400 Mitglieder in der Region Köln-Bonn-Koblenz.

Infos über das Fliegerfest gibt es hier: www.thermik4u.de oder unter www.dgc-siebengebirge.de/aktuelles. Unter der Telefon-

nummer 02622/9229684 (Bandansage) werden am Freitag vor Beginn letzte Infos veröffentlicht.

Ansprechpartner für Medien: Hartmut Schlegel, Hatschiergasse 23, 53111 Bonn, Tel. 0170 4557801



mail@flugpark-ohm p. de
Telefon: 0030 23520 44464
mobil: 0030 6972 453495

Glörtalflieger haben neues Schleppgelände

Eine lange Durststrecke mussten die Glörtalflieger e. V. überwinden. Ende 2002 verlor der Verein sein Nord-Süd-Schleppgelände in Breckerfeld. Auf dem genutzten Weideland wurden Einfamilienhäuser errichtet. In dem topographisch anspruchsvollen Gebiet zwischen Sauerland und Bergischem Land, welches zudem Lufttraumbeschränkungen durch die Flughäfen Düsseldorf, Dortmund und Köln aufweist, konnte nach verschiedenen vergeblichen Anläufen endlich ein neues Schleppgelände gefunden werden. Gelegen in Halver bietet das neue Gelände eine Schlepplänge von ca. 600 m in NW-SO-Ausrichtung. Die Zulassung des Geländes ermöglichten aufgeschlossene Grundbesitzer und die kritischen, aber objektiven, Behörden der Stadt Halver und des Märkischen Kreises. Ihnen und dem DHV danken die Glörtalflieger. Mit dem weiterhin nutzbaren Ost-West-Schleppgelände im nur wenige Kilometer entfernten Breckerfeld können die Glörtalflieger jetzt wieder in alle Windrichtungen durchstarten. Gäste sind dabei gern gesehen. Flugbetrieb wird regelmäßig an Samstagen und Sonntagen organisiert. Interessierte Piloten können sich über Termine auf der Homepage der Glörtalflieger www.gloertalflieger.de oder über das Info-Telefon 0221 / 7000800 informieren.

► Unterschrift fehlt

Fliegen und Natur- verbundenheit gehören zusammen

14 Mitglieder der Althofdrachen folgten dem Aufruf der Gemeinde zur jährlich stattfindenden Waldputzrunde rund um Bad Herrenalb/Althof.

Mit vereinten Kräften und unter Zusammenarbeit von Gemeindeförster Theurer wurde Müll und Abfall aus dem Wald und den angrenzenden Feldern gesam-

melt. Hierbei stieß man auf eine illegal im Wald errichtete Müllhalde, die einen Anhänger zum Abtransport notwendig machte. Das Ergebnis der Aktion waren zahlreiche Säcke und ein Anhänger voller Müll. Vom 21. – 23. Juli 2006 findet wieder das Drachenflugfest und der Wettbewerb um den „Bärenpokal“ statt. Gäste und Gastflieger sind herzlich willkommen. Infos über das Drachenfliegen und die Aktivitäten des Vereins gibt es im Internet unter www.althofdrachen.de.

Die Althofdrachen
Jutta Sendelbach





Liebe GS-Flieger/innen, liebes DHV-Team und liebe Gurtzeughersteller,

seit einiger Zeit suche ich ein Gurtzeug, das sowohl leicht als auch sicher ist. Bisher bekam ich von seriösen Händlern immer in etwa die gleiche Antwort, wenn ich sie auf dieses Thema ansprach: „Wenn Du ein Gurtzeug mit weniger Gewicht willst, bietet Dir dies weniger Sicherheit!“ Ein Besuch auf der „free flight“ sollte mir weitere Klarheit bringen! Dort stellte ich mit Entsetzen fest, dass es wirklich keinen Anbieter von Gurtzeugen gibt, der Gurtzeuge mit Seitenprotektoren anbietet, welche „einigermaßen leicht“ und gleichzeitig „sicher“ sind. Auf die Frage „Warum?“ erhielt ich die lapidare Antwort: „Wird von den Piloten nicht nachgefragt!“ Da ich

mir nicht vorstellen kann, dass ich der einzige GS-Pilot sein soll, der ein leichtes und zugleich sicheres Gurtzeug haben möchte, bin ich dann doch stutzig geworden.

Eine Kurzecherche brachte ein erstaunliches Ergebnis zu Tage: Im DHV-Prüfungsverfahren für Gurtzeuge werden Seitenprotektoren nicht geprüft und somit vom DHV auch nicht gefordert! Will heißen: Gurtzeughersteller sehen sich gar nichtveranlasst, Seitenprotektoren in ihre Gurtzeuge einzubauen! Kostet ja nur Gewicht!

Im X-Alps-Zeitalter wären zusätzliche Seitenprotektoren (sprich einige wenige Hundert Gramm mehr Gewicht) kontraproduktiv zur lukrativen zurück-zum-Leichtgewicht-Gurtzeug-Marketingstrategie! Allerdings auf Kosten der Sicherheit!

Die Konsequenz daraus: Ich werde mit meinem alten, aber sicheren Gurtzeug (mit eingebauten Seitenprotektoren) vorerst weiterfliegen. So lange bis der DHV seine Prüfkriterien ändert und ein Hersteller Interesse hat, mit meinen 500 Euro seinen Umsatz zu steigern. Flugunfalluntersuchungen ergaben, dass in letzter Zeit gehäuft Oberschenkelhals- und Beckenfrakturen wegen fehlender Seitenprotektoren zu beklagen sind. Da ich vor einigen Monaten selbst einen mittelschweren Unfall hatte, bei dem ich seitlich auf einen mit Steinen übersäten Starplatz fiel, weiß ich, wovon ich rede!

Christian Schneider

Anmerkung der Redaktion:

Der DHV arbeitet seit Herbst 2005 an einer Erweiterung der Protektorenvorschrift. Dabei soll insbesondere auf die vom DHV festgestellte Häufung von Oberschenkelhals- und Beckenfrakturen reagiert und Mindestanforderungen an die Dämpfungseigenschaften für Seitenprotektoren entwickelt werden.

AUSWEICHREGELN

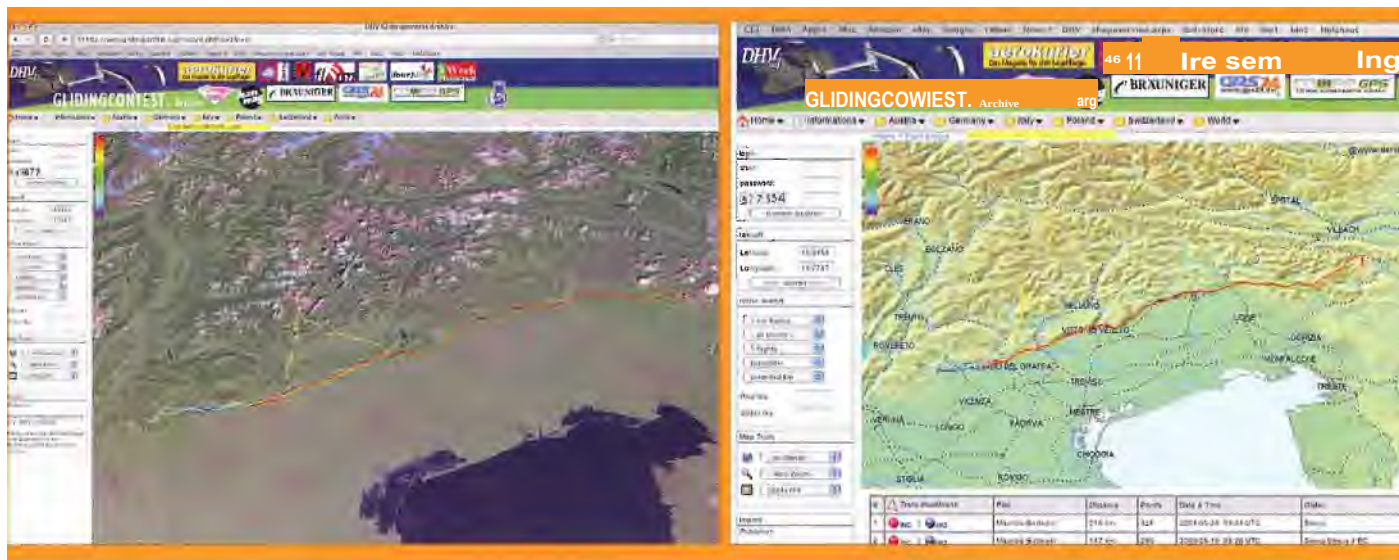
Im DHV-Info 139 hatten wir die Ausweichregeln als Auszug aus dem Lehrbuch „Gleitschirmfliegen“ veröffentlicht. Versehen lag dabei nicht die aktuelle Ausgabe des Lehrbuchs zugrunde. Deshalb war die frühere Ausweichregel "Einem in der Thermik kreisenden Luftfahrzeug ist auszuweichen" abgedruckt. Seit längerem gilt aber auch für den in der Thermik kreisenden Piloten, dass er von rechts herankommenden, nicht motorgetriebenen Luftfahrzeugen ausweichen muss. Die damalige Änderung der Vorschrift war von vielen Drachenfliegern und Gleitschirmfliegern bedauert worden. Aber sie war nötig, um unsere Ausweichregeln denen der Allgemeinen Luftfahrt anzugleichen.

ti



Neue Qualität bei der Str*

Ein Beitrag von Marcin Kostur



DHV-Online Contest ist zu einem der erfolgreichsten XC-Wettbewerbe unserer Zeit geworden. Die Anzahl der Flüge wächst jährlich und hat bereits 50.000 überschritten. Auch die Zahl der Teilnehmer nimmt stark zu. Am Online Contest beteiligen sich sowohl Piloten, die ihre ersten Strecken fliegen, als auch Liga-Piloten und sogar World-Cup-Sieger. Der OLC hat das Streckenfliegen gewaltig popularisiert. Längst ist es nicht mehr nur eine Geheimdisziplin für die Cracks. Mit Hilfe von entsprechender Software kann jeder die besten Flüge nachvollziehen, die Tricks bei schweren Talüberquerungen herausbekommen, die verborgenen Thermik-Quellen finden und oft auch die Frage beantworten, „warum war ich schon am Boden, während alle noch weiter geflogen sind?“ Heute setzt sich ein frisch gebackener Streckenpilot an den Computer, um die besten Flüge seines Zielgebietes auszuwählen und am nächsten Tag zu fliegen. Solche Vorarbeit erhöht auch die Sicherheit beim Fliegen, da man dadurch Wissen über das Gelände

gewinnt und die lokale Flugtaktik lernt. Um diese Vorbereitung zu vereinfachen, hat das Team vom DHV-Onlinecontest für die kommende Saison ein neues Werkzeug zur Verfügung gestellt: das Flüge Archiv.

Was ist das Flüge Archiv?

Das Flüge Archiv ist eine mit ausführlichen Suchmöglichkeiten ausgestattete Sammlung (Datenbank) der im DHV-OLC eingereichten Flüge. Die Hauptidee dahinter ist, alle Flüge, die von einem bestimmten Ort ausgegangen sind, zu finden und die Tracks für weitere Analysen downzuloaden. Mit der OLC-Tageswertung ist es auch möglich gewesen, aber es war viel Handarbeit nötig, um die zahlreichen Wertungslisten durch-

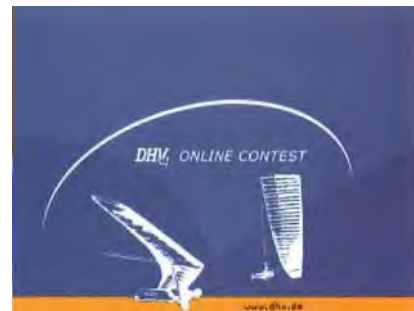
zusuchen. Jetzt ist es mit einem einzigen Mausklick möglich. Außerdem bietet das Archiv viele Möglichkeiten zur Verfeinerung der Suche, wie Jahreszeit, Radius oder Geräteklasse. Die Benutzeroberfläche beinhaltet eine interaktive Karte, die eine einfache Eingabe der geographischen Koordinaten ermöglicht.

Wo finde ich und wie benutze ich das Archiv?

Auf der DHV-OLC Seite befindet sich ein neuer Link, der direkt zum Archiv führt. Um die Suche zu starten, sollte man die Koordinaten des gewünschten Ortes eingeben (oder die Seite defaults benutzen und sich überraschen lassen) und den Knopf



kenflugvorbereitung



'Absenden' drücken. Nach wenigen Sekunden wird eine Karte erstellt, auf welcher die besten 5 Flüge, in dem Fall aus De Aar in Süd Afrika, dargestellt sind. Die Farben des Tracks sind proportional zu den Distanzen der Strecken (wobei Rot lange Strecken bezeichnet und Blau kurze). Eine interessante Funktion der Karte besteht darin, dass jeder Click neue Koordinaten ins Suchformular einfügt. Man muss praktisch nur selten die Koordinaten eintippen, es ist viel einfacher, sie direkt aus der Karte zu bekommen. Unter der Karte steht eine Tabelle mit Flügen zur Verfügung und in der Tabelle sind auch die Links zum Download einzelner Tracks.

Zum Beispiel:

"Das Wetter passt, ich fahre morgen nach Bassano..."

...und ich weiß überhaupt nicht, ob man da Strecken fliegen kann...."

Zunächst die Koordinaten von Bassano einfügen. Da Bassano ein sehr bekanntes Fluggebiet ist, muss man die Koordinaten glücklicherweise nicht aus dem Kopf eintippen, sondern es geht direkt aus dem bookmark menü unter 'Italien'.

Das Ergebnis überrascht. Sogar ein Flug über 200 km! Man fliegt also nicht nur im Ballonstil ewig über dem Startplatz, sondern geht richtig auf Strecke.

"Naja, aber ich fahre morgen, und es ist noch April, geht's auch jetzt so gut?"

Da ändern wir die entsprechende select-box in der Abfrage und drücken nochmals 'Absenden'. Wieder findet man viele Flüge, die weit über 100 km gehen.

"Tja - ist klar, da fliegen nur die Lokalmatadoren und ich Anfänger habe noch keine Chancen für einen Megaflug nach Slovenien"

Kein Problem, man kann auch die kurzen Flüge anschauen. Für Anfänger wäre alles unter 50 km interessant. Nochmals muss 'Absenden' gedrückt werden, und dann kommt folgendes Bild:

"Jetzt ist alles klar, am einfachsten fliege ich entlang des Monte-Grappa Massivs und noch ein Stückchen weiter westlich durch dieses Tal (es heißt Brenta). Jetzt muss ich noch paar igcs runterladen und schauen, wie man genau über die Brenta springt..."

Weitere Tipps

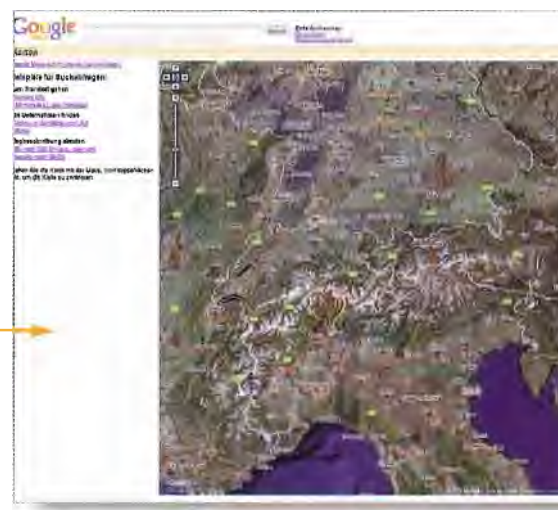
Das DHV-Archiv hat noch ein paar interessante Einstellungen.

Man kann als Hintergrundkarte das Satellitenbild von der NASA benutzen.

Die Karte ist in dieser Version des Archivs noch relativ "statisch". Die minimalen und maximalen Werte von Koordinaten sind automatisch gewählt, so dass alle gefundenen Tracks auf der Karte angepasst werden. Dennoch gibt es wenige manuelle Zoom-Möglichkeiten. Man kann die Karte nämlich auf bestimmte geographische Orte, z.B. Kontinente, zentrieren. In diesem Modus wird unabhängig vom Suchergebnis immer dieselbe Karte gezeigt (manche Tracks können deshalb unsichtbar werden). Besonders hilfreich ist es für die Recherche der unterschiedlichen Orte. Mit der manuellen Zoom-Einstellung Alpen und vielleicht etwas größerem Radius (z.B. 20 km) lassen

sich sehr bequem alle Streckenmöglichkeiten im Alpenraum finden.

Wir bieten auch die Möglichkeit, die Kartengröße an die Bildschirmauflösung anzupassen. Eine sehr wichtige Funktion unseres Archivs ist die Möglichkeit, die Tracks in unterschiedlichen Formaten herunterzuladen. Standardmäßig bieten wir IGC-Dateien, die mit vielen Programmen weiter analysiert werden können. Für Google Earth, ein besonders attraktives Programm für Visualisierung der Flüge in 3D, stellen wir auch kmz-Dateien zur Verfügung.



Fazit

Das DHV-OLC-Archiv ist ein sehr interessantes Werkzeug für alle Piloten, die sich auf Strecken gut vorbereiten wollen. Es ist die erste Version, doch das Team DHV Onlinecontest hat noch viele andere Ideen, die demnächst realisiert werden sollen. Es gibt eine öffentliche Diskussion im DHV-Forum bezüglich der Benutzung, der Probleme und der Entwicklung des Archivs. Zur Teilnahme laden wir alle herzlich ein.



Empfehlungen zu den DHV-Klassen

Diese Empfehlungen sollen dem Piloten dabei helfen, die für seine fliegerischen Fähigkeiten geeignete Geräteklasse auszuwählen. Sie stützen sich auf die langjährige Analyse der Gleitschirmunfälle und auf die Erfahrungen von Flugschulen, Fluglehrern und Sicherheitstrainern.

DHV-Klasse	Zielgruppe und empfohlene Flugerfahrung	Anforderungen im Normalflug	Anforderungen bei Störungen	Anforderungen bei Schnellabstieg	Eignung für die Ausbildung
1	Für Piloten aller Könnensstufen, vom Einsteiger bis zum Streckenflieger, die besonderen Wert auf höchstmögliche passive Gerätesicherheit legen. Für Piloten mit einer Flugerfahrung von weniger als ca. 15-20 Flugstunden pro Jahr werden ausschließlich Gleitschirme der Klassifizierung 1 empfohlen.	Das Flug- und Steuerverhalten von Gleitschirmen dieser Klasse setzt die Beherrschung der grundlegenden, in der A-Lizenz-Flugausbildung vermittelten, Flugtechniken voraus. Für sicheres Durchführen von Thermikflügen ist die Beherrschung der grundlegenden Techniken des aktiven Fliegens erforderlich.	Das Geräteverhalten nach Störungen stellt keine überdurchschnittlichen Anforderungen an Geübtheit und Reaktionsschnelligkeit des Piloten. Die Grundkenntnisse des Pilotenverhaltens zur Vermeidung und Beherrschung von Störungen müssen jedoch vorhanden sein.	Das sichere Beherrschen von anspruchsvollen Flugmanövern, wie z.B. Steilschlangen, B-Stall, setzt entsprechende praktische Kenntnisse voraus. Sind diese nicht vorhanden, wird eine spezielle Einweisung auf den jeweiligen Schirmtyp, am besten in einem Sicherheitstraining, empfohlen.	Grundsätzlich geeignet

DHV-Klasse	Zielgruppe und empfohlene Flugerfahrung	Anforderungen im Normalflug	Anforderungen bei Störungen	Anforderungen bei Schnellabstieg	Eignung für die Ausbildung
1.-2	Thermik- und Streckenflieger, die über regelmäßige Flugpraxis und über fortgeschrittene flugtechnische Kenntnisse, mit mindestens ca. 20-30 Flugstunden pro Jahr verfügen,	Das Flug- und Steuerverhalten von Gleitschirmen dieser Klasse verlangt wegen teilweise kürzerer Steuerwege, geringerer Roll- und Nickdämpfung und dynamischerem Kurvenhandling eine fortgeschrittene, präzise und feinfühligsteuertechnik sowie einen weitgehend automatisierten aktiven Flugstil.	Das Geräteverhalten nach Störungen stellt Anforderungen an Geübtheit und Reaktionsschnelligkeit des Piloten. Dieser sollte über ausreichende praktische Kenntnisse zur Vermeidung und Beherrschung der häufigsten Störungen, besonders seitliche und frontale Einklapper, verfügen. Ist diese Erfahrung nicht ausreichend vorhanden, wird eine Einweisung auf den jeweiligen Schirmtyp, am besten in einem Sicherheitstraining, empfohlen.	Flugmanöver, wie z.B. Steilschlangen oder B-Stall, stellen wegen des insgesamt anspruchsvolleren Steuerhaltens höhere Anforderungen an den Piloten. Gute praktische Kenntnisse dieser Manöver sollten vorhanden sein. Andernfalls wird eine spezielle Einweisung auf den jeweiligen Schirmtyp, am besten in einem Sicherheitstraining, empfohlen.	Geeignet, sofern der Hersteller die Austillungseignung in der Betriebsanweisung nicht ausschließt.



DHV-Klasse	Zielgruppe und empfohlene Flugerfahrung	Anforderungen im Normalflug	Anforderungen bei Störungen	Anforderungen bei Schnellabstieg	Eignung für die Ausbildung
2	Geeignet, sofern der Hersteller die Ausbildungseignung in der Betriebsanweisung nicht ausschließt.	Das anspruchsvolle Flug- und Steuerverhalten von Gleitschirmen dieser Klasse (kurze Steuerwege, hohe Dynamik, geringe Dämpfung um alle Achsen) verlangt ein intensives Training der Steuertechniken und des aktiven Fliegens sowie fundierte flugtechnische Kenntnisse um Störungen im Ansatz zu erkennen und zu verhindern.	Das Geräteverhalten nach Störungen stellt hohe Anforderungen an Geübtheit und Reaktionsgeschwindigkeit des Piloten. Die sichere Beherrschung des Geräteverhaltens nach Störungen erfordert große praktische Erfahrung mit diesen Flugzuständen. Ist diese nicht vorhanden, wird eine gründliche Einweisung auf den jeweiligen Schirmtyp in einem Sicherheitstraining empfohlen.	Das Verhalten bei Flugmanövern, wie z.B. Steilschleife oder B-Stall, kann gerätespezifisch in dieser Klasse überdurchschnittlich anspruchsvoll sein. Der Pilot sollte deshalb über fundierte Kenntnisse dieser Manöver verfügen. Ist diese Erfahrung nicht ausreichend vorhanden, wird eine spezielle Einweisung auf den jeweiligen Schirmtyp in einem Sicherheitstraining empfohlen.	Grundsätzlich nicht geeignet

DHV-Klasse	Zielgruppe und empfohlene Flugerfahrung	Anforderungen im Normalflug	Anforderungen bei Störungen und beim Schnellabstieg	Eignung für die Ausbildung
2 und 3	Leistungspiloten mit umfassender Flugerfahrung von mindestens ca. 75 Flugstunden (Klasse 2-3) bzw. 100 Flugstunden (Klasse 3) pro Jahr, die Höchstleistungen, z.B. beim Streckenflug, realisieren wollen.	Das auf Höchstleistung optimierte Flug- und Steuerverhalten von Gleitschirmen dieser Klassen verlangt umfassende, langjährige Flugpraxis und weit überdurchschnittliche flugtechnische Kenntnisse.	Die Anforderungen, die das Geräteverhalten nach Störungen stellt, verlangen ein Höchstmaß an Geübtheit und Reaktionsschnelligkeit des Piloten. Die sichere Beherrschung des Extremflugverhaltens nach Störungen, und von anspruchsvollen Flugmanövern, wie zum Beispiel Schnellabstieg, muss durch ständiges Training auf höchstem Niveau sein. Auch geringe Pilotenfehler müssen bei den Reaktionen auf Kappenstörungen und in Extremflugzuständen ausgeschlossen werden.	Grundsätzlich nicht geeignet

TESTFLÜGE an Infa

Das Testberichtschema für Gleitschirme und Hängegleiter

Die hier veröffentlichten Testberichte stellen Auszüge und Zusammenfassungen der im Rahmen der Musterprüfverfahren ermittelten Testflugprotokolle dar.

Jedes Gerät wird von zwei DHV-Testpiloten geflogen. Gleitsegel-Testflugprogramme werden grundsätzlich an der unteren und an der oberen Gewichtsgrenze geflogen. Da sich daraus oft abweichende Beurteilungen ergeben, veröffentlichen wir die Ergebnisse für die jeweiligen Gewichtsgrenzen und nicht nur eine Zusammenfassung.

Gesamtnoten ergeben sich aus der jeweils ungünstigsten Einzelbeurteilung. Dies gilt sowohl für die Gesamtklassifizierung als auch für die Noten für die einzelnen Manöver.

Geschwindigkeitsangaben werden mit Bräuniger-Flügelradsensoren ermittelt, die werksseitig speziell geeicht wurden. Die Ergebnisse sind trotzdem mit den zwangsläufigen Unsicherheiten behaftet und daher nur als Richtwerte zu verstehen.

Bei Hängegleitertests besteht das generelle Problem, dass Trimmmaßnahmen die Flugeigenschaften beeinflussen. Die Testflüge erfolgen mit demselben Gerät und derselben Trimmstellung, mit welchem auch die Flugmechanik-Messfahrt durchgeführt wurde.

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

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

DHV GS-01-1488-06



ICARO INCANTO M			
Iertlikatinhaber: Fly 8 more GmbH, ICARO Hersteller: Fly 8 more GmbH, ICARO Klassifizierung: 1-1 GH (4-Schlepp: 1x Anzahl Sitze min /Anzahl Sitze max: 111 Beschleuniger: Ja Trimmer: Nein			
Verhalten bei		min. Fluggewicht(85 Kg)	max. Fluggewicht (105 Kg)
Sten			
Füllverhalten	gleichmäßig, WO kern t et aber Piloten		gleichrein, solo!r kommt sofort über Piloten
Anziehverhalten	&adschilla		durchschnittlich
Abhegeschwindigkeit	einfach		einfach
Starthandling			
Geradeschall			
Rolldämpfung	durchschnittlich		durchschnittlich
Kierenhardlinri	1.2		1.2
Trudeltenden	gering		gering
Steuerweg	durchschnittlich		durchschnittlich
Wendigkeit	durchschnittlich		durchsch Rillieh
Bekbeili, überziehen		1.1	1.2
Seckluggrenze	durchschnittlich 60 cm * 75 an	durchschnittlich 60 un * 75 cm	
Füllstallgrenze	durchschnittlich 65 cm - 80 cm	durchschnittlich 65 cm -10 cm	
Bremskrallanstieg	durchschnittlich	hoch	
holales Einklappen	1.2		1.1
Vorbeschleunigung	gering		lerne
Einflugsverhalten	selbständig verzögert		selbstadte schnell
neld: n Einklappen	1.2		1.1
Wegdrehen	91-180 Grad		90 -180 Grad
Wegdrehen insgesamt	180 - 360 Grad		90 * 180 Grad
Drehgeschwindigkeit	durchschnittlich mit Verlangsamung		durchschnittlich mit Verlangsamung
Mar. Roll bzw. Nickwinkel	kleiner 45 Grad		kleiner 45 Grad
Höhenverlust	durchschnittlich		durchschallieh
Stabilisierung	selbständig		sehr-endig
Öffnungsverhalten	selbständig		selbständig
Eiteeüli es Einklo petz und Gegend.	1.2		1-2
Stabilisierung	einfaches Gegenbremsen		einfaches Gegenbremsen
Steuerweg	gering		durchschnittlich
Steuerkrallanstieg	durchschnittlich		hoch
Gegendrehen	einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss		einfach, keine [enden/ zum Strömungsabriss
Öffnungsverhalten	selbständig schnell		selbständige verzögert
mm. Anseilung		1.2	1-2
trudein 2US trinnigesdnr.	1.2		1.2
trudein 2US slat Kurvenflu	1.2		1.2
Stellschale	1.2		1.2
Einteilung	durchschnittlich		einfach
Wellenden/	penne		gering
Ausleitung	Nachdrehen 110 Grad		Nachdrehen < 180 Grad
Sinkgeschwindigkeit nach 720 *1rMs1	9		9
Einteilung	einfad		einfach
Ausleitung	selbständig		selbständig
Ohren artleem	1.1		1.1
Einteilung	leicht		leicht
Ausleitung	niduselutandig		selkslendigschnel
Indung	1.2		1.1
landererhalten	durchschnittlich		einfach
Frontalei Einklappen >ichleimig	1-2		1.2
Verbeschleunigung	durchschnittlich		gering
Ghinnensverhalten	selbständig verzögert		selbständig schnal
Einsellir 68 Einklo *enf1NALuigi)	1.2		1.2
Wegdrehen	<90 Grad		90, 180 Grad
Wegdrehen inmami	180 - 360 Grad		90 * 180 Grad
Ningeschwindigkeit	durchschnittlich		durchschnittlich
Han.Roll bzw. Nickwinkel	kleiner 45 Grad		kleiner 45 Grad
Höhenverlust	durchschnittlich		durchschnittlich
Stabilisierung	selbständig		selbständig
Öffnungsverhalten	selbständig		selbständig
Ohms anl n. berhini 1	1.2		1.2
Einteilung	klein		nichirelinsändig
Ausleitung	Mehl selhdig		nichirelinsändig
Erganeungen 68r E laadien			

DHV 6S-01-1489-06



ICARO INCANTO L

Imberici11119103 kam Inceim 1

lertifikatinhaber: fly 8 more GmbH, KARO Hersteller: fly 8 more GmbH, ICARO
Klassifizierung: 1-2 GH W-Schlepp: Je Anzahl Sitze mind Anzahl Sitze NL 1 11
Beschleuniger: Je Trimmer: Nein

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

Start

Füller halten	gleichmäßig, sorol	gleichmäßig, sorol
Aufhebbedallen	kommt sofei ober Piloten	kommt 9 iert über Piloten
Abhebegeghwindigkeit	durchschnitlich	durtheittla
Starthandli	einlach	einfach
Gemdenflu	1	1
Rolidämpfung	dureinscholllich	durchschenge
Kinrebending	1,2	1,2
Trudellendenz	gering	gering
Steuweg	durchschnitlich	hoch
Wendigkeit	durchenillirh	durchschnitlich

Sackfluggreue	durchschnillja 60 cm - 75 cm	gpl > 75 cm
Fullstallgrenze	durchschni 9 lich 65 cm - 80 cm	gpl > 80 cm
Bremskrallanstieg	durch eeinla	hoch
Frontaler Einklappen	1,2	1,2

Vorbeschleunigung	gering	gering
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig verzögert

Einselne Einklappen	1,2	1,2
Wegdrehen	90 - 180 Grad	90 - 180 Grad
Wegdrehen insgesamt	180 - 350 Grad	90 - 180 Grad
Drehgeschwindigkeit	duende mit Verlangsamung	dueschnitlich mit Verlangsamung
Max. Roll- bzw. Nickwinkel	kleiner 85 Grad	kleiner 45 Grad
G remien	durchschnitlich	durchschnitlich
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öffnungsverhalten	selbständig	selbständig

Einselne Einklappen und Gegenst.	1,2	1,2
Stabilisierung	einladen Gegenbremsen	einfaches Gegenbremsen
Steuweg	gering	durchschnitlich
Steuerkraftanslen	durchschnitlich	hoch
Gegendrehen	einlach, keine Tendenz zum Strömungsabriss	einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selflendl timidgeil

Einleilung	1,1	1,2
Trudeln aus Trimmgesthw.	1,2	1,2
Trudeln aus slal. Kurstrollig	1,2	1
Stleib	1,2	1,2
Einleilung	durchenitlich	einen
Trudellendenz	gering	gering
Ausleisen	Nachdrehen < 180 Grad	Nachdrehen 180 360 Grad
Sinkgeschwindigkeit nach 110 "las)	9	9

Einleilung

Einleilung	einfach	einfach
Ausleilung	elbständig	selbständig

Ohren anle n

Einleilung	leicht	leicht
Ausleilen	nicht selbständig	nicht selbständig
Land	1,1	1,2
Landeverhalten	durchschnitlich	einfach

Frontales finkla gen (beschleunigt)

Vorbeschleunigung	gering	gering
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig verzögert

Einselne Einklappen (beschleunigt)

Wegdrehen	< 90 Grad	90-180 Grad
Wegdrehen insgesamt	180 - 369 Grad	90 - 180 Grad
Drehgeschwindigkeit	durchsch Mine	deduchnitlich mir Verlangsamung
Max. Roll- bzw. Nickwinkel	kleiner 45 Grad	kleiner 45 Grad
Höhenverlag	durchsch Rillich	durchschnitlich
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öffnungsverhalten	selbständl.	selbständig

Einleilung	leicht	leicht
Ausleilung	selbständig schnell	selbständig schnell

Ergänzungen zur Flugsicherheit



DHV 6S-01-1490-06

PARATECH P44 XS

fellbericht DHV 03 Paraled 044 x1

lertifikatinhaber: PARATECH AG Hersteller: PARATECH AG
Klassifizierung 1-2 GH N-Schlepp: Je Anzahl Sitze min Anzahl Sitze maor 1 r 1
Beschleuniger: Je Trimmer: Nein

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

Start

Füllerhalten	gleichmassig, solori	gleichrenssig, solori
Aufrieber halten	kommt Well über Piloten	kommt sofort über Piloten
Abhebenerehwindigkeit	durchschnitlich	durachichnitlich
Starthandlin	einlach	einfach
Endeausflug	1,2	1,2
Rolidam lung	durchentillich	durchschifile
Kurvenendli	1,2	1,2
Nudellendenz	gering	gering
Steuweg	hoch	hoch
Wendigkeit	hoch	hoch

Beidseitigs überziehen	1,2	1,2
Sackfluggrenze	durchschnille 50 a² - 75 cm	durchenillich 60 cm - 75 cm
Fullstallgrenze	durchehille 65 cm - 89 cm	derchenille 65 cm - 80 cm
Bremskrallanstieg	hoch	hoch
Frontaler Einklappen	1,2	1,2

Vorbeschleunigung	gering	gering
Öffnungsverhalten	selbständt reuegeit	selbständig veruiged

Einseitiges Einklappen	1	1
Wegdrehen	< 90 Grad	< 90 Grad
Wegdrehen insgesamt	90 - 180 Grad	90 180 Grad
Drehelchwindigkeit	durchschpille mit Verlangsamung	durcheeide mit Verlangsamung
Max. Roh km Nickwinkel	kleiner 45 Grad	kleiner 45 Grad
Höhenverlust	durchschnitlich	durchst killieh
Stabilisier arg	selbständig	selbständig
Öffnungsverhalten	selbständig	selbständig

Einseitiges Einklappen und Gegen	1	1
Stabilisierung	einfaches Gegenbremsen	einfaches Gegenbremsen
Steuweg	hoch	hoch
Steuerkraftanslieg	hoch	hoch
Gegendrehen	einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss	einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss
Öffnungsverhalten	selbständig vermoor	selbständig verzagen

Fullfall, Inren, Ausleilun	1,2	1,2
Trudeln aus Trimmgeschw.	1,2	1,2
Trudeln aus slal. Kurvenflug	1,2	1,2
Stell irale	1,2	1,2
Einleilung	einfach	einfach
Trudellendeal	gering	gering
Ausleilung	Nachdrehen < 180 Grad	Nachdrehen < 180 Grad
Sink ch indigell nach 710 "m/s	IG	14

Einleilung

Einleilung	einfach	einfach
Ausleilen	selbständig	selbständig

Ohren anlegen

Einleilung	leicht	leicht
Ausleilung	selbständi r schnell	selbständig schnell
Land	1,1	1,2
Landeverhalten	einfach	einfach

Frontales Buklappen (beschleunigt)

Vorbeschleunigung	gering	gering
Öffnen. verhalten	selbständig re u.. rt	reislandie veringert

Einseitiges Einklappen (beschleunigt)

Wegdrehen	90 - 180 Grad	90 180 Grad
Wegdrehen insesall	90 100 Grad	90 180 Grad
Drehgeschwindigkeit	durchscholllich mit Verlangsamung	durchscholllich mit Verlangsamung
Max. Roll- bzw. Nickwinkel	kleiner 45 Grad	kleiner 45 Grad
Nähenfluss	durahennflieh	durchschnill e
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Offner verhalten	selbständig	selbständig

Ohren anlegen, beschleunigt	1	1
Einleilung	leicht	leicht
Ausleile	selbständig schnell	selbständig schnell

Ergänzungen zur Flugsicherheit



DHV 6S-01.1491-06

PARATECH P44 SM

lesbericht MV 03 rehd P44 SH

Zertifikatinhaber: PARATECH AG Hersteller: PARATECH AG
Klassifizierung: 1-2 GH N-Schlepp: Je Anzahl Sitze min Anzahl Sitze man: 1 1 1
Beschleuniger: Je Nimmer: Nein

Verhalten bei min. Fluggewicht 175 Kg) max. Fluggewicht (100 Kg)

Start

fülverhalten	gleichmäßig, sof ori	gleichmäßig, solori
Aufznterhalten	kommt sofort über Piloten	kommt solori über Piloten
Abhebegeghwindigkeit	durchschnitlich	durchsüdnlich
Starthandling	einfach	einfach
Geradeaus'	1,2	1,2
Rolidamp eng	durchschnill a	durchschnitlich
Kurvenharding	1,2	1,2
Trudellendenz	gering	gering
Steuweg	hoch	hoch
Wendigkeit	hoch	hoch

Beidseitigs überziehen	1,2	1,2
Sackfluggrete	durchschnitlich 50 cm - 75 cm	duideni9le 60 am- 75 cm
Fullstallgrenze	durchschni 9 lich 55 cm 80 cm	durchsehende 65 cm- 80 cm
Bremskrallanstieg	hoch	hoch
Frontaler Einklappen	1,2	1,2

Vorbeschleunigung	gering	gering
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig verzögert

Einseitiges Einklappen	1	1
Wegdrehen	< 90 Grad	< 90 Grad
Wegdrehen insgesamt	90 - 189 Grad	90 139 Grad
Drehgeschwindigkeit	durchschnitlich mit Verlangsamung	durahrenillich mir Verlangsamung
Max. Roll brr. Nickwinkel	kleiner 45 Grad	kleiner 45 Grad
Höhenverlust	durchschnitlich	durchende
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öffnungsverhalten	selbständig	selbständig

Einseitiges Einklappen und Gegenst.	1,2	1,2
Ihrisiereng	einfaches Gegenbremsen	einfaches Gegenbremsen
Steuweg	hoch	hach
Steuerkraftansnen	hoch	hach
Gegendrehen	einfach, keine Tendenz mann	einfach, keine Tendenz zum Stimmungsabriss
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig Yell ed

Tellerall, s mit Ausleilung	1,2	1,2
Trudeln aus Trimmgeldler.	1,2	1,2
Trudeln aus slal. Kurvenilug	1,2	1,2
Reib hak	1,2	1,2
Einleilung	einfach	einfach
Trudellendenz	gering	gering
Ausleilung	Nachdrehen < 1te Grad	Nachdrohen < 180 Grad
Sinkgeschwindigkeit nach 120 "lrs)	9	11

Einleilung

Einleilung	einfach	einfach
Ausleilung	selbstandre	selbständig

Ohren ade an

Einleilung	leicht	leer
Auslahmt	selbständi schnell	selbständig schnell
landung	1,2	1,2
Landeverhalten	einfach	einfach

Frontaler finkla en (beschleunigt)

Vorbegleunigung	gering	gering
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig verzögert

Einseitiges Einklappen (beschleunigt)

Wegdrehen	90 - 102 Grad	90-1H Grad
Wegdrehen insgesamt	90 - 180 Grad	90- 180 Grad
Drehgeschwindigkeit	durchsch aile mit Verlangsamung	durchschnitma mit Verlangsamung
Max. Roll bzw. Nickwinkel	kleiner 45 Grad	kleiner 45 Grad
Nähenfluss	durehrahnillich	durchschnitlich
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öffnungsverhalten	selbständir	selbständig

Ohren anlegen, beschleunigt	1	1
Einleilung	leicht	Kehl
Ausleilung	selbständig schnell	seihlndi r schnell

Ergänzungen zur Flugsicherheit



DHV GS-01-1492-06



PARATECH P44 ML

Testbericht DHV 03 Paratech P44 ML

lertifikatinhaber: PARATECH AG Hersteller: PARATECH AG

Klassifizierung: 62 GH IN-Schlepp: 1a Anzahl Sitze min / Anzahl Sitze max: 1 / 1

Beschleuniger: Ja Trimmer: Nein

Verhalten bei	min Fluggewicht 185 Kg	max. Fluggewicht (110 Kg)
Füllverhalten	gleichmässig, solor	gleichmässig, solor
Aufziehverhalten	kermt sofort über Piloten	reue eulen über Piloten
Abhebegeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Starthandling	tete	einfach
fremdeadig	12	
	durchschnittlich	durchschnittlich
Trudellendenz	gering	gering
Steuernweg	durchschnittlich	durchschnittlich
Wendigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Ohnehen		
Sackfluggrenze	durchschnittlich 60	durchschnittlich 60 cm-15 cm
Füllsackfluggrenze	durchschnittlich 65cm-10cm	durchschnittlich 65 cm 80 cm
Bremskraftantrieb	durchschnittlich	hoch
Eirda n		
Vorbeschleunigung	gering	gering
Öllalle, verhalten	selbständige verteger	selbständige, verm. ed
-E Einkla		
Wegdrehen	90 - 180 Grad	90 - 180 Grad
Wegdrehen insgesamt	90 - 180 Grad	90 - 180 Grad
Drehgeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
	mit Verlangsamung	mit Verlangsamung
Max. Roll- bzw. Nickwinkel	kleiner 15 Grad	kleiner 45 Gmd
Höhenverlust	gering	gering
Stabilisierung	selbständig	181131131131
Öffnen, verhalten	selbständig	selbständige
Einklappen und Gegend.		
Stabilisierung	erell achtes Gegenbremsen	einfaches Gegenbremsen
Steuernweg	durchschnittlich	durchschnittlich
Steueraufschlag	hoch	hoch
Gegendrehen	einfach, keine Tendenz, zum	einfach keine Tendenz zum
	Strömungsabriss	Strömungsabriss
Öffnen, verhalten	selbständig veria.eri	selbständig, verzögert
Wehen		
aus flütnereher.		12
Trudeln am dal. Kuredu	1	1
	1	12
Einleitung	einfach	einfach
Trudellendenz	gering	gering
Ausleitung	Nachdrehen 180 Gmd	Nachdrehen < 180 Grad
Sinkgeschwindigkeit nach 720		

Einleitung	einfach	einfach
Ausladung	selbständig	selbständig
Ohren anlegen		
Einleitung	lecker	leicht
Ausleitung	selbständig, schnell	selbständig, schnell
Landverhalten		
Froaraler OnHe	einfach	erreich
Vorbeschleunigung		
Öffnen, manövrieren	gering	gering
	selbständig von' erl	selbständig veria
es Einklappen		
Wegdrehen	90-180 Grad	90 - 180 Grad
Wegdrehen insgesamt	90 - 180 Grad	90 - 180 Grad
Drehgeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
	mit Verlangsamung	mit Verlangsamung
Max. Roll- bzw. Nickwinkel	kleiner 45 Grad	kleiner 45 Grad
Höhenverlust	durchschnittlich	durchschnittlich
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öffnen, verhalten	selbständig	selbständig
Ohren alle		
Einleitung		leicht
Ausleitung	selbständig, schnell	selbständig, schnell
beenge zur		

DHV GS-01.1493-06



PARATECH P44 L

Teerlehr 011 1113Pareedi IM

lertifikatinhaber: PARATECH AG Hersteller: PARATECH AG

Klassifizierung: 1-2 GH W-Schlepp, 1a Anzahl Sitze min / Anzahl Sitze max: 1 / 1

Beschleuniger: Ja Trimmer: Nein

Verhalten bei	min. Fluggewicht (105 Kg)	max. Fluggewicht (130 Kg)
Füllverhalten	gleichmässig, solor	gleichmässig, solor
Aufziehverhalten	kermt sofort über Piloten	reue eulen über Piloten
Abhebegeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Starthandling	einfach	einfach
Trudellendenz	gering	gering
Steuernweg	durchschnittlich	hoch
Wendigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Sackfluggrenze		
	durchschnittlich 60 m - 15 cm	spä - 75 cm
Füllsackfluggrenze	durchschnittlich 65 cm - 80 cm	spä - 80 cm
Bremskraftantrieb	durchschnittlich	hoch
Einkea		
Vorbeschleunigung	gering	gering
Öffnen, verhalten	selbständig	selbständig
Wegdrehen		
	90 - ISO Grad	90 - 180 Grad
Wegdrehen insgesamt	90 - 180 Grad	91 - 180 Grad
Drehgeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
	mit Verlangsamung	mit Verlangsamung
Max. Roll- bzw. Nickwinkel	kleiner 45 Grad	kleiner 45 Grad
Höhenverlust	gering	gering
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öffnen, verhalten	selbständig	selbständig
Stabilisierung		
	einfaches Gegenbremsen	einfaches Gegenbremsen
Steuernweg	durchschnittlich	durchschnittlich
Steueraufschlag	hoch	hoch
Gegendrehen	einfach, keine Tendenz zum	einfach, keine Tendenz zum
	Strömungsabriss	Strömungsabriss
Öffnen, verhalten	selbständig	selbständig
Altnuover halten		
NWWhing	12	
Trudeln au Trimmgeschw.		
aus sei. Kurendun	1	1
Einleitung	einfach	einfach
Trudellendenz	gering	gering
Ausleitung	Nachdrehen < 180 Grad	Nachdrehen < 180 Grad
Sinkgeschwindigkeit nach 720	10	10
B-Stall		
Einleitung	einfach	einfach
Ausleitung	selbständig	selbständig
Ohren anlegen		
Einleitung	leicht	leicht
Ausleitung	selbständig, schnell	selbständig, schnell
hande*erhalten		
einrad	einfach	einfach
Vorbeschleunigung		
Öffnen, manövrieren	gering	gering
	selbständig von' erl	selbständig, erl
Einklappen		
Wegdrehen	90-180 Grad	90-180 Grad
Wegdrehen insgesamt	90 - 180 Grad	90 - 180 Grad
Drehgeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
	mit Verlangsamung	mit Verlangsamung
Max. Roll- bzw. Nickwinkel	kleiner 45 Grad	kleiner 45 Grad
Höhenverlust	durchschnittlich	durchschnittlich
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öffnen, verhalten	selbständig	selbständig
anlegen, hem		
Einleitung	leicht	leicht
Ausleitung	selbständig, schnell	selbständig, schnell
P - en nur		

Einleitung	einfach	einfach
Ausladung	selbständig	selbständig
Ohren anlegen		
Einleitung	leicht	leicht
Ausleitung	selbständig, schnell	selbständig, schnell
hande*erhalten		
einrad	einfach	einfach
Vorbeschleunigung		
Öffnen, manövrieren	gering	gering
	selbständig von' erl	selbständig, erl
Einklappen		
Wegdrehen	90-180 Grad	90-180 Grad
Wegdrehen insgesamt	90 - 180 Grad	90 - 180 Grad
Drehgeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
	mit Verlangsamung	mit Verlangsamung
Max. Roll- bzw. Nickwinkel	kleiner 45 Grad	kleiner 45 Grad
Höhenverlust	durchschnittlich	durchschnittlich
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öffnen, verhalten	selbständig	selbständig
anlegen, hem		
Einleitung	leicht	leicht
Ausleitung	selbständig, schnell	selbständig, schnell
P - en nur		

DHV GS-01.1494-06



NOVA TYCOON L

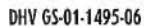
festfrenth, IU 03 Kern leere l

Zeilekalinhaber: NOVA Vertriebsgesellschaft m.b.H. Hersteller: NOVA Vertriebsgesellschaft m.H.

Klassifizierung: 2-3 GH IV-Schlepp: Ja Anzahl Sitze min / Anzahl Sitze max: 1 / 1

Beschleuniger: Ja Trimmer: Nein

Verhalten bei	min. Fluggewicht (100 Kg)	ma Hu e loht 130 K
Füllverhalten		
Aufziehverhalten		
Abhebegeschwindigkeit		
Starthandling		
Rüdem, dun,		
Trudellendenz		
Steuernweg		
Wendigkeit		
Sackfluggrenze		
	früh 60 dm	früh 60 dm
Füllsackfluggrenze	früh < 55 cm	früh < 55 cm
Bremskraftantrieb	durchschnittlich	durchschnittlich
Einkea		
Vorbeschleunigung	gering	gering
Öffnen, verhalten	selbständig	selbständig
Wegdrehen		
	90-180 Grad	911 180 Gmd
Wegdrehen insgesamt	90 - 180 Grad	90 - 180 Grad
Drehgeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
	mit Verlangsamung	mit Verlangsamung
Max. Roll- bzw. Nickwinkel	größer 45 Grad	größer 15 Grad
Höhenverlust	durchschnittlich	durchschnittlich
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öffnen, verhalten	selbständig	selbständig
er flüklappen und		
	einfaches Gegenbremsen	selbständig
Steuernweg	durchschnittlich	gering
Steueraufschlag	hoch	gering
Gegendrehen	einfach, keine Tendenz zum	einfach, keine Tendenz zum
	Strömungsabriss	Strömungsabriss
Öffnen, verhalten	selbständig	selbständig
nur Trinnweele,		
aus slal	2	2
Siels Wale		
Einleitung	durchschnittlich	durchschnittlich
Trudellendenz	gering	durchschnittlich
Ausladung	Nachdrehen < 180 Grad	Hackdrehen < 180 Grad
Sinkgeschwindigkeit nach 120	10	10
Einleitung	einfach	einfach
Ausleitung	selbständig	selbständig
Chin		
Einleitung	leicht	leicht
Ausleitung	selbständig, schnell	selbständig, schnell
andeezeallen		
durchschnittlich	durchschnittlich	durchschnittlich
Nila neu		
Vorbeschleunigung	gering	gering
Öffnen, manövrieren	selbständig	selbständig
Einkla en		
Wegdrehen	90 - 189 Grad	90 - 180 Grad
Wegdrehen insgesamt	180 - 310 Grad	90-180 Grad
Drehgeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
	mit Verlangsamung	mit Verlangsamung
Max. Roll- bzw. Nickwinkel	größer 45 Grad	größer 45 Grad
Höhenverlust	durchschnittlich	hoch
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öffnen, verhalten	selbständig	selbständig
Einleitung		
	leicht	leicht
Ausleitung	selbständig, schnell	nicht selbständig
äreolgen tut		

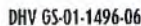
SKYWAik CAYENNE² L

iestherichl HV 0354

Zertifikatinhaber: Skywalk GmbH & Co. KG Herstellen Skywalk GmbH & Co. KG
Klassifizierung 2 GH W-Schlepu Je kühl Sitze *mini* Anzahl Sitze mar: 1 i
Beschleunigen Ja Trimmer: Nein

Verhalten bei	kleine Fluggewicht (700 kg)	große Fluggewicht (130 kg)
Sied	1,2	1,2
fulverhalten	günstig	günstig
Aufziehverhalten	günstig	günstig
Abhebe geschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Starthandling	gut	gut
Geradeausflug	2	1,2
Runden Jung	gut	durchschnittlich
Kommenbanding	2	1,2
Irduellenden:	durchschnittlich	günstig
Steuernweg	durchschnittlich	hoch
Wendigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Beidseitiges Überziehen	2	1,2
Sackfluggrenze	800 m / 15 km	durchschnittlich 800 m / 15 km
Füllstielgrenze	800 m / 15 km	durchschnittlich 800 m / 15 km
Bremskrallanstieg	gut	gut
Frontales Einklen per	2	1,2
Vorbeschleunigung	günstig	günstig
Ölungsverhalten	günstig	günstig
rdnarr Einklenen	2	1,2
Wegdrehen	80 360 Grad	90 * 180 Grad
Wegdrehen insgesamt	180 360 Grad	90 Grad
Drehgeschwindigkeit	durchschnittlich	gering
Max. Wel dm Nickwinkel	grüner 45 Grad	kleiner 15 Grad
Hilfenverlust	durchschnittlich	gering
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig
Einzelliges Einklen gen und 6e enst	12	1,2
Stabilisierung	einfaches Gegenbremsen	einfaches Gegenbremsen
Steuernweg	durchschnittlich	dere hühnrich
Steuernkrallanstieg	durchschnittlich	hoch
Gegendrehen	einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss	einfach, keine Tendenz sen Strömungsabriss
Öffnungs erhalten	selbständir reuigen	selbständig schnell
fidfall symm. Ausleitung	2	1,2
rudeln aus rümmgescher.	2	1,2
Tudeln aus skr. Kursenit	1,2	1,2

Einleitung	eilach	eilach
Ausleitung	selbslaadr	selbnaedg
Drehbewegung	12	12
Einleitung	leicht	leicht
Ausleitung	selbständig schnell	selbständig schnell
Landung	12	12
Tandemhalten	eilach	eilach
frontales Einklappen (Heschleunigt)	2	1-2
Vorbeschleunigung	gering	gering
Distanzverhalten	seihendl/rmmiss	selbständig schnell
Einstell- / Einklappen > schind	1	2
Wegdrehen	180 - 760 Grad	90 - 180 Grad
Wegdrehen insgesamt	180 - 360 Grad	90 - 180 Grad
Drehgeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich mir Verlangsamung
Max. Rollbew. Winkel	greifer 45 Grad	kleiner 45 Grad
Höhenverstell	durchschnittlich	durchschnittlich
Stufenverstellung	seih edig	elbständig
Ölwanneverstellung	selbständig schnell	selbständig
Ölwanne beschleunig	12	12
Einleitung	leicht	leerm
Ausleitung	seihndnG schnell nimm	regend Fahrt auf <4 Sek
Ergänzen und einflugschertail		



PRO-DESIGN THEMA 105

kslbericIII PHY 03 PraOkion Thema 105

bandinhaben PRO005191Graf,Holbauer Ges.m.kH. Hentellen PRODESIGN Gmf.Holbauer Ges.m.b11.
Klassifizierung: 2 GH Ur-Schlepp, Nein Anzahl Sitze min; Anzahl Sitze mar, I I 1
Beschleuniger: Je Trimmer: Nein

Verhalten bei	fluggewicht! 1105 Kg!	mar. fluggewicht NO Kg!
fallverhalten	gleichmässig, sofort	gleichmässig, langsam
Aufziehverhalten	kommt seien uher Piloten	kommt schon eher Piloten
Anhebebeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Starthandl	einfach	einfach
Geradeaus!!	1,2	1,2
Rolidämpfung	durchschnittlich	hoch
Kuntenhandl	1,2	1,2
Trodelendens	gering	gering
Steuweg	derchschnittlich	hoch
Wendigkeit	durchscheinlich	durchsehend
Beidseilr es Überziehen	1,2	1,2
Sackringenge	durchuhnineth 60 cm 75 cm	durchschnittlich 60 cm 75 cm
fullstallmend	durchschnittlich 65 cm • 80 cm	durchschnittlich 65 cm 80 cm
Bremskrallansler	hoch	hoch
frontales Einklappen	1,2	1,2
Vorbeschleunigung	gering	gering
Off nungsverhalten	selbstandi reudgen	selbstandri schnell
Einseir es Einklar ...	1,2	1,2
Wegdrehen	90, 180 Grad	90 180 Grad
Wegdrehen insgesamt	90 180 Grad	<90 Grad
Drehgeschwindigkeit	dunhieb nlinich	gering
	mit Verlangsamung	mit Verlangsamung
Max. Rollo bzw. Nickwinkel	kleine 65 Grad	kleiner IS Grad
Höhennerlen	durchschnittlich	gering
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öffnungsreihalten	selbständig	selbständri
Einsleises es Einkin gen und Ge	1,2	1,2
Stabilisierung	einfaches Gegenbremsen	emlackes Gegenbremsen
Steuweg	durchsehe tillich	du ischneillich
Steuverkrallanslieg	hoch	hoch
Gegendrehen	einfach, keine Tendenz zur	einfach, keine Tendenz zum
	Sireodersabriss	Strömungsabriss
Ölnrupsverhalten	selbständig verzagen	selbstandi, schnell
mm. Aasleitung	1,2	1,2
Trudeln aus Trimmgeschw.	1,2	1,2
trudeln am JIM. Kur? eallug	1,7	1,7
Sleis rale	12	12
Einleitung	einfach	einfach
Trudeliendend	gering	gering
Ausleitung	Nachdrehen <180 Grad	selbständig
Silugese		

Einleitung	einlach	eMach
Auskilo	lb	selbständi.
Ohren anfügen	1	
Einleitung	leicht	leicht
Ausleitung	selbständi. schnell	selbständig schnell
landuni	1,2	
Landverhalten	einfach	einlach
thermales Einklappen (beschleunigt)	2	1,2
Vorbeschleunigung	dun. beschleunigt	gering
Nnueerhilm	selbständi. verfallt!	selbständig schnell
Ehrseilt. <=> Einklarpen (beschleunigt)	2	1,1
Wegdrehen	90 - 180 Grad	90 - 180 Grad
Vierdrehen insgesamt	90 180 Grad	90 + 180 Sud
Ehrhgeschwindigkeit	durchschmillich mit Verlangsamung	durchschmillich mit Verlangsamung
hier: Ralle bzw. Nickwinkel	grolle 45 Grad	kleiner 45 Grad
Höhenvenen	durchschmillich	gering
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öffnungsverhalten	selbständig reue en	selbständi.
Oben an	beschleunigt	1,2
Einleiten	leicht	leicht
Ausleiten	selbständig schnell nimm	rdremd Fand aal < 4 Sek
F. ennungen zur Ha. thedrei		



PRO-DESIGN ACCURA

lernkalinhaben PRO-DESIGN Graf, lie huer Gum.b11, Hernellen PRO-OESIGTIGrahiolarer Ges.m.b.H.
Klassifizierung, 1-2 GH Ni-Schlapp: Ja Anzahl Setze min ! Anzahl Sitze max, I I I
Beschleunigen Je Trimmer: Nein

Verhalten bei	flu ewicht go Kot	max. Fluggewicht 190 Kg.
fallverhalten	gleichmässig, 910/1'	gleichmässig, sofort
Auf sieherhalten	kommt! seit Am! Piloten	kommt sofort aber Piloten
Abhebegeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Starthandling	einfach	einfach
Geradeausflug	1-2	1-2
Rolladlung	durchschnittlich	durchschnittlich
Trudekadern	gering	gering
Steuerweg	hoch	hoch
Nair keil	durchschnittlich	durchschnittlich
Überziehen		
Sackfluggrenze	durchschnittlich 60 cm * 75 cm	durthuinnlich 60 cm -75 cm
fullslalgrenze	durchschillikh 65 cm * 80 cm	durchschnittlich 65 - 80 cm
Bremskrallanstieg	hoch	hoch
Vorbeschleunigung	gering	gering
Non-, verhalten	selbständir verfügen	selbständig verzagen
es		
Wegdrehen	90 - 180 Grad	90-180 Grad
Wegdrehen insgesamt	90-180 Grad	90-180 Grad
Brehtagehwindigkeil	dun hichinnlich	durchsehennlich
Mar. Roll- brav Nickwinkel	kleiner 45 Grad	kleiner 15 Grad
Höheavedust	durchhuinnlich	durchschnittlich
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öffnungsverhalten	Ihsländi	selbsändi
es		
Stabilisierung	einfaches Gegenbremsen	einlaube Gegenbremsen
Steuerweg	hoch	hoch
Stene Are nanslieg	ruh	hoch
Genedrehen	einfach, keine Tendenz nm	einlud, keine Tendenz zum
Öfnnrnr wehalten	Strönungsabrisss selbsndnr schnell	Strömungsabriss salbslendnd schnell
r		
Truden aus		
aus stal.		
Einleitung	einfach	einfach
trudellenden!	gering	gering
Ausleitung	Nachdrehen < 180 Grad	Nachdrehen < 180 Grad
Sinkgephändigkeit nach 720 ° res]	9	12
Einladung		
Ausieren	seihnsakir	selbsändi
en		
Einleitung		leich
Ausleitung	seihnsrudinschnell	selbständig schnel
Tand r	1.1	1.2
Landeverhalten	einfach	einfach
J		
	gering	gering
	selbständig renit.en	selbständi reizeer
1.2		
Wegdrehen	90 -180 Grad	90-180 Grad
Wegdrehen insgesamt	90-180 Grad	90-180 Grad
Drehgesellsindigkeil	durchschnidlich	durchschnittlich
Man, Roll- her, Nickwinkel	kleiner 45 Grad	kleiner 45 Grad
Höhenverlust	darfhuhndnich	durchgrühglic
Stabilisierung	selbsändig	selbständig
Öffnungsverhalten	selbsändi.	selbständig
Ohren ader en.		
Einleitung	leicht	leicht
Ausleitung	selbständig schnell	selbstandscheel
anzuei en Jur flimionerieit		

PRO-DESIGN ACCURA 85		
Tedheftl DHV 03 erekiel haoro85		
Iertikatinhaber: PRO-DESIGN Graf, Hofbauer Ges.m.b.H. Hersteller: PROBEIGN Graf, Hofbauer Ges.m.b.H. Klassifizierung: 1-2 GH W-Schlepp: Ja Anzahl Sitze min 1 Anzahl Sitze max: 111 Beschleuniger: Ja Trimmer: Nein		
Verhalten bei	min. Fluggewicht (85 Kg)	Fluggewicht (105 Kg)
Start	1.1	
Füllverhalten	gleichmässig, rufed	gleichmässig, soled
Aufziehverhalten	kund sofort über Piloten	kommt zeterl über Piloten
Abhebeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Starthandling	einfach	einfach
Geradeausflug	1.2	1.2
Rolldämpfung	durchschnittlich	durchschnittlich
Kurvenhandhabung	1.2	1.2
Trudeln dem	gering	gering
Steuern	hoch	hoch
Wendigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Beidseitiges Übersteigen	1.2	1.2
Sackfluggrenze	durchschnittlich 60 cm • 15 cm	durchschnittlich 60 cm • 75 cm
Füllstallgrenze	durchschnittlich 65 cm • 80 cm	durchschnittlich 65 cm • 80 cm
Bremskrallantrieb	hoch	hoch
Frontflaps/Einklappen	1.1	1-1
Vorbeschleunigung	gering	gering
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig verzögert
Einklappen	1.2	1.2
Wegdrehen	90 • 180 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	durchschnittlich	durchschnittlich
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öffnungsverhalten	selbständig	selbständig
Einklappen und Gegensteuern	1-2	1
Stabilisierung	einfaches Gegensteuern	einfaches Gegensteuern
Steuern	durchschnittlich	hoch
Steuern Warnung	durchschnittlich	hoch
Gegendrehen	einfach, keine Tendenz zum Stürzen	einfach, keine Tendenz zum Stürzen
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig schnell
Fullstall, Ableitung	1.2	1.2
Trudeln aus dem gek.	1.2	1.2
Trudeln aus Ast, Kurvenfl.	1.2	1.2
Siehe irale		
Einleitung	einfach	einfach
Rolltendenz	gering	gering
Ausleitung	Nachdrehen < 180 Grad	Nachdrehen < 180 Grad
Sinkgeschwindigkeit nach 720° (11Ws)	12	12
Betan	1	1
Einleitung	einfach	einfach
Ausleitung	räumt zögernd Nick auf < 4 Sek	selbständig
Ohren anlegen	1	1
Erniegen	leicht	leicht
Ausleitung	selbständig schnell	selbständig schnell
Landung	1.2	1.2
Frontales links ein (Ktschieuren)	1.1	1.1
Vorbeschleunigung	gering	gering
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig verzögert
Einseitiges Einklappen (Einklappen)	1.2	1.2
Wegdrehen	90 • 180 Grad	90 • 180 Grad
Wegdrehen insgesamt	< 90 Grad	90 • 180 Grad
Drehgeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Max. Roll bzw. Nickwinkel	kleiner 45 Grad	kleiner 15 Grad
Höhenverlust	durchschnittlich	durchschnittlich
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öffnungsverhalten	selbständig	selbständig
(Sen anlegen, beschleunig)		
Einleitung	leicht	leicht
Ausleitung	selbständig schnell	selbständig schnell
Intensiv an zur fluchtteil		

NIVIUK ARTIK		
Festbericht Bild Artl 5		
Zertifikatinhaber: Skyline Fliehet Gear GmbH Hersteller: Niviuk Gliders & Air Games St Klassifizierung: 2 GH W-Schlepp: Ja Anzahl Sitze min 1 Anzahl Sitze max: 111 Beschleuniger: Ja Trimmer: Nein		
Verhalten bei	min. fluggewicht 115 Kg)	max. fluggewicht (95 Kg)
Start		
Füllverhalten	gleichmässig, soled	gleichmässig, sofort
Aufziehverhalten	kommt soled eher	kamen soled über Piloten
Abhebeschwindigkeit	durchschnittlich	gering
Starthandling	einfach	durchschnittlich
Nodeatull		
Rolldämpfung	durchschnittlich	durchschnittlich
Kurvenhandhabung	1.2	1.2
Trudeln dem	gering	gering
Steuern	durchschnittlich	durchschnittlich
Wendigkeit	hoch	hoch
Beidseitiges	1.2	1.2
Sackfluggrenze	durchschnittlich 60 an • 75 cm	durchschnittlich 60 cm • 75 cm
Füllstallgrenze	durchschnittlich 65 cm • 80 cm	durchschnittlich 65 cm • 80 cm
Bremskrallantrieb	hoch	hoch
Frontflaps/Einklappen	1.2	1.2
Vorbeschleunigung	gering	gering
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig schnell
Einseitiges Einklappen		
Wegdrehen	90 • 180 Grad	90 • 180 Grad
Wegdrehen insgesamt	90 • 180 Grad	90 • 180 Grad
Drehgeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Max. Roll bzw. Nickwinkel	kleiner 45 Grad	kleiner 45 Grad
Höhenverlust	durchschnittlich	durchschnittlich
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig
Einklappen und Gegensteuern		
Stabilisierung	einfaches Gegensteuern	einfaches Gegensteuern
Steuern	durchschnittlich	durchschnittlich
Steuern Warnung	durchschnittlich	hoch
Gegendrehen	einfach, keine Tendenz zum Stürzen	einfach, keine Tendenz zum Stürzen
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig schnell
Fullstall, Ableitung	1.2	1.2
Trudeln aus dem gek.	1.2	1.2
Trudeln aus Ast, Kurvenfl.	1.2	1.2
Siehe irale		
Einleitung	einfach	einfach
Rolltendenz	gering	gering
Ausleitung	Nachdrehen < 180 Grad	Nachdrehen < 180 Grad
Sinkgeschwindigkeit nach 720° (11Ws)	12	14
Betan	1	1
Einleitung	einfach	einfach
Ausleitung	selbständig	selbständig
Ohren anlegen	1.2	1.2
Erniegen	leicht	leicht
Ausleitung	selbständig schnell	selbständig schnell
Landung	1.2	1.2
Frontales links ein (Ktschieuren)	1.1	1.1
Vorbeschleunigung	gering	gering
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig schnell
Einseitiges Einklappen (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
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig
Ohren anlegen, beschleunig		
Einleitung	leicht	leicht
Ausleitung	selbständig schnell	selbständig schnell
Intensiv an zur fluchtteil		

MINI(ARTIK		
Iesemal 001103101dd Antik		
Zertifikatinhaber: Skyline Might Gear GmbH Hersteller: Hiviuk Gliders & Air Games SL Klassifizierung: 2 GH W-Schlepp: Ja Anzahl Sitze min 1 Anzahl Sitze max: 111 Beschleuniger: Ja Trimmer: Nein		
Verhalten bei	min. fluggewicht (90 Kg)	max. fluggewicht 1110 Kg)
Start	1.1	1.2
Füllverhalten	gleichmässig, soled	gleichmässig, sofort
Aufziehverhalten	unehiesst muss angetremil werden	kommt %lad über Piloten
Abhebeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Starthandling	durchschnittlich	durchschnittlich
Geradeausflug	1-1	1.2
Rolldämpfung	durchschnittlich	hoch
Kurvenhandhabung	1.2	1.1
Trudeln dem	gering	gering
Steuern	hoch	hoch
Wendigkeit	durchschnittlich	hoch
Beidseitiges Übersteigen	1-2	1.1
Sackfluggrenze	durchschnittlich 60 im • 75 cm	durchschnittlich 60 cm • 15 cm
Füllstallgrenze	durchschnittlich 65 cm • 80 cm	durchschnittlich 65 an • 80 cm
Bremskrallantrieb	hoch	hoch
Frontflaps/Einklappen	1.2	1.2
Vorbeschleunigung	gering	gering
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig schnell
Einseitiges Einklappen	2	2
Wegdrehen	90 • 180 Grad	98 • 100 Grad
Wegdrehen insgesamt	90 • 180 Grad	90 • 480 Grad
Drehgeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Max. Roll bzw. Nickwinkel	kleiner 45 Grad	kleiner 45 Grad
Höhenverlust	durchschnittlich	durchschnittlich
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öffnungsverhalten	selbständig	selbständig
Einklappen und Gegensteuern	1.2	1.2
Stabilisierung	einfaches Gegensteuern	einfaches Gegensteuern
Steuern	durchschnittlich	durchschnittlich
Steuern Warnung	hoch	hoch
Gegendrehen	einfach, keine Tendenz zum Stürzen	einfach, keine Tendenz zum Stürzen
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig schnell
Fullstall, Ableitung	1.2	1.2
Trudeln aus dem gek.	1.2	1.2
Trudeln aus Ast, Kurvenfl.	1.2	1.2
Siehe irale		
Einleitung	einfach	einfach
Rolltendenz	gering	gering
Ausleitung	Nachdrehen < 180 Grad	Nachdrehen < 180 Grad
Sinkgeschwindigkeit nach 720° (11Ws)	12	14
Betan	1	1
Einleitung	einfach	einfach
Ausleitung	selbständig	selbständig
Ohren anlegen	1.2	1.2
Erniegen	leicht	leicht
Ausleitung	selbständig schnell	selbständig schnell
Landung	1.2	1.2
Frontales links ein (Ktschieuren)	1.1	1.1
Vorbeschleunigung	gering	gering
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig schnell
Einseitiges Einklappen (Einklappen)	2	2
Wegdrehen	90 • 180 Grad	90 • 180 Grad
Wegdrehen insgesamt	90 • 180 Grad	90 • 180 Grad
Drehgeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Max. Roll bzw. Nickwinkel	kleiner 45 Grad	kleiner 45 Grad
Höhenverlust	durchschnittlich	durchschnittlich
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öffnungsverhalten	selbständig	selbständig
Ohren anlegen, beschleunig		
Einleitung	leicht	leicht
Ausleitung	selbständig schnell	selbständig schnell
Intensiv an zur fluchtteil		

DHV OS-01-1502.06

SKYWALK CHILI M		
restbetidd	03SkYueiil	NUN
häkalinhaben Skywalk GmbH & Co. KG Hersteller: Skywalk GmbH & Co. KG Klassifizierung: 1-2 GH MSehieve: 1a Anzahl Sitze min 1 Anzahl Sitze nur: 11 I Beschleuniger: Ja Trimmen Nein		

Verhalten bei	min. Fluggewicht (90 Kg)	max. Fluggewicht (110 Kai)
Start	1	1
Füllverhalten	gleichmässig, solori	gleichmässig, solori
Aufzieherhalten	kommt zuteil oben Hotel	kontre solori der Pillen
Abhebegeschwindigkeit	durehschnellich	durchschnittlich
Starthandling	einfach	einfach
Rolldämpfung	rChschnielich	durchschnittlich
Kurvenhandling		
Trudellendenz	gerier	gering
Steuernweg	duretschnillich	durzhunnndich
Wendigkeit	durchschallich	duChschnilid
Beidsehl es	1-2	
Sackluggrenze	durchschnellich 60 cm • 15 cm	durchschnellich 60 cm • 75 cm
Fullstallgrenze	durdschnillich 65 cm • 80 cm	durchschnellich 65 cm • 80 cm
Bremskraeansleg	hoch	hoch
frontales Einklappen	1-2	1-2
Vorbeschleunigung	durchschnellich	durchschnittlich
Ölkennsverhalten	selbständig verzagen	selbeändig venigen
-E Einklappen	1	
Wegdrehen	< 90 Grad	<90 Grad
Wegdrehen insgesamt	90 180 Grad	90 -180 Grad
Drehgeschwindigkeit	durthschnielich	durchrehnilee
Max. Roll- bzw. Nickwinkel	kleiner 45 Grad	kleiner 45 Grad
Hüheneerlee	durchschniefich	durchschnielich
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öffnungsverhalten	selbständig	seileiendig
Einklappen und		1-2
Stabilisierung	ein lachen Gegenbremsen	einladen Gegenbremsen
Steuernweg	durchschnellich	durchschnittlich
Steuernkraltralsieg	hoch	hoch
Gegendrehen	einfach, keine Tendenz zum	einfach, keine lendenr 101
Öffnungnerhatren	Störungsabriss	flennesabriss
Fullhall, symm. Ausleitung	selbständig schnell	selbständig schnell
Trudele aus Trimmgeschw.	1-2	1-2
Trudeln aus sel. Kurentflu	1	1
Stellschnele		
Einleitung	einfach	einfach
Trudellendenz	gering	gering
Ausleitung	Nachdrehen < 180 Grad	Nachdrehen < 180 Grad
Sinkgeschwindigkeit nach 120 °/m/s		9
11: E		
Einleitung	einfach	einfach
Ausleitung	selbständig	selbständig
Ohrenaule an	1	1
Einleitung	leicht	
Ausleitung	erfölsigndig	selbständig schnell
Ladung		
Landeverhalten	einfach	einfach
frontales Einklappen (beschleunigt)		
Vorbeschleunigung	gering	gering
Öffnungsverhalten	selbständig verfernen	selbständig verzögen
E Einklappen (beschleunig)	1-2	
Wegdrehen	90 180 Grad	90 180 Grad
Wegdrehen insgesamt	90 180 Grad	90 180 Grad
Drehgeschwindigkeit	durchschnillich	dumbchnillich
Max. Roll- bzw. Nickwinkel	kleiner 45 Grad	kleiner 45 Grad
Höhenverlust	okmhuhn: 1111A	du Mhschnielich
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öffnungsverhalten	selbständig	selbständig
Ohren anlegen,	1	
Einleitung	reicht	leicht
Aasleitung	selbständig schnell	selbeandre unnell
Eielan irr fl		

GIN BOOMERANG SPORT S		
036in Sum	m	s
Zertifikatehaben Gin Glidere Im, Herstellen Gin Gliders Inc. Klassifizierung: 2-3 GH WSchlepp: Ja Anzahl Sitze min 1 Anzahl Sitze max: 111 Beschleuniger: Ja Trimmen: Nein		
Verhalten bei	min. Fluggewicht (70 Kg)	max. Fluggewicht (95 Kq)
füllverhalten	gleichmässig, nebel	gleichmässig, sofort
Aufziehverhalten	kommt verlogen über Piloten	kommt verzagen über Piloten
Abhebegeschwindigkeit	durchtrehtelich	gering
Starthandling	durchschneidich	durchschnirlich
Rolldämpfung	durchschnittlich	gering
Kurvenhandling	2	2
Trudellendenz	durdurchnitlich	gering
Steuernweg	durchschnitlich	gering
Wendigkeit	durchschnittlich	hoch
übeniehen		
Sackluggrenze	D°< 60 cm	hüh < 60 em
Fullstallgrenze	trd < 65 cm	hüh < 65 cm
Bremskralansteig	durchschnittlich	durchschnillich
Frontales Einklappen	2	2
Vorbeschleunigung	durchschnielich	durchschnitlich
Öffnungsverhalten	nicht selbständig	nicht selbständig
	durch Pumpen mir Brenne	heldseliges Anbremsen
Einseitiges Einkle: an	2	2
Wegdrehen	180 • 360 Grad	>360 Grad
Wegdrehen insgesamt	180 369 Grad	>310 Grad
Drehgeschwindigkeit	hoch	durchsehnigla
Max. Roll- bzw. Nickwinkel	greiler 15 Grad	geiler 45 Grad
Höhenverlust	hoch	huh
Stabilisierung	selbständig	anspruchsvolles Gegenbremsen
Öffnungsverhalten	selhsendig verzögert	nicht selbständig
		anspruchsvolle Wiederöffnung
Einreihnes Finkla igen und Gegenst.		
Stabilisierung	einfachen Gegenbremsen	anspruchsvolles Gegenbremsen
Steuernweg	durthschnielich	gering
Steuernkretlansieg	durchschnielich	drachschnillich
Gegendrehen	einfach, keine Tendenz zum	einfach, keine Tendenz cum
Öffnungsverhalten	selbeändig yenegeri	selbständig rerrogeri
Fullstall, Ausleitung	2-3	2
Trudeln aus Trimmgeschw.	2-3	2
Trudeln aus	2	2
irale	2	
Einleitung	durchschnittlich	durehschnellich
Trudellendenz	durchschnittlich	gering
Ausleitung	Nachdrehen 180 • 360 Grad	Nachdrehen >360 Grad
Sinkgeschwindigkeit nach 170 °/al	9	14
Einleitung	ansprmhsvoll	anspruchszd
Ausleitung	selbständig	selbständig
Ohren anlegen	2	2
Einleitung	leicht	
Ausleitung	nicht selbständig	nicht selbständig
Landeverhalten	durchschnielich	durehschnillich
Frontales Einkla en (herchleunigt)		
Vorbeschleunigung	gering	durchschnittlich
Öffnungsverhalten	nicht selbständig	nicht selbständig
	durch Pumpen mit Bremse	beidseliges Anbremsen
Einseitiges Einklappen		
Wegdreher	180 • 360grad	>360 Grad
Wegdrehen insgesamt	180 • 360 Grad	>360 Grad
Drehgeschwindigkeit	hoch	durchschnittlich
Max. Roll- bzw. Nickwinkel	gehr 45 Grad	grüner 45 Grad
Höhenverlust	hoch	hoch
Stabilisierung	selterandig	anspruchsvolles Gegenbremsen
Öffnungsverhalten	selbständig vergeol	nicht selhsneig
		anspruchsvolle Wiedereröffnung
Inschneui		
Anteil eng	laicht	leicht
Ausleitung	nicht selbständig	nichtselbständig
Eigenogen reu Fl		
Vuschiesen mit Verhängertendenz nach Seilenkapper und beim Fullsleanspruchsvolle Wiederröhrung, Einseitiges Einklappen unbeschr. u. heule.: Tendenz zu Gegenkapper mit Flugbahnveränderung und anspruchsvoller Wiedereerung, Stellschnele: Zügiges Abtauchen der Schirmkappe.		

DHV GS-01-1503.06

GIN BOOMERANG SPORT L		
Tellherichl	036in	IIP
Iertiltszlinhaben Gin Gliders Inc. Hersteller: Gin Video Inc. Klassifizierung 2 3 GH W Schlepp: Ja Anzahl Sitze min 1 Anzahl Sitze man: 11 I Beschleuniger: 1a Trimmen Nein		
Verhalten bei	min. fluggewicht (100 Kq)	max. Fluggewicht (125 Kg)
Füllverhalten	gleichmässig, sofort	gleichmassig, solon
Aufziehverhalten	komme verzögen über Piloten	komml verlogen über Piloten
Ablebegeschwindigkeit	gering	gerinn
Starthandling	dumhuhnflief	durchschnittlich
Rolldämpfung	gering	gering
Trude lndenz	gering	gering
Steuernweg	gering	durchschnielich
Wendigkeit	hoch	hoch
es	2-3	
Sackluggrenze	hah<60cm	durchschnellich 60 cm • 75 cm
Fullstallgrenze	früh < 65 cm	durchhuhnlich 65 cm • 80 cm
Bremskralansteig	durchschnillich	durchhuhnlich
Einklappen	1-3	
Vorbeschleunigung	durchchnitlich	durchsehnigle
Öffnungsverhalten	nicht selbständig	nicht selbständig
	beidseliges Anbremsen	beidseliges Anbremsen
Finklappen	1-3	1-3
Wegdrehen	>360 Grad	>360 Grad
Wegdrehen insgesamt	>360 Grad	>360 Grad
Drehgeschwindigkeit	durchschnellich	derinchndich
Max. Roll- bzw. Nickwinkel	größer 45 Grad	geiler 45 Grad
Höhenverlust	hoch	hoch
Stabilisierung	anspruchsvolles Gegenbremsen	anspruchsvolles Gegenbremsen
Öffnungsverhalten	Mehr selbständig	nicht se hrendig
	anspruchsvolle Wiederöffnung	durch Gegenbremsen
Einseitiges Kappen	1 mut. 2-3	
Stabilisierung	anspruchsvolles Gegebremsen	anspruchsvolles Gegenbremsen
Steuernweg	gering	gering
Steuernsmenstieg	durchschnittlich	durchschnielich
Gegendrehen	einfach, keine Tendenz zum	einfach, keine Tendenz zum
Öffnungsverhalten	Störungsabriss	Störungsahriss
	selbständig verzögen	selbständig verzögert
Fullstall, Ausleitung	2	2
Trudeln aus	2	2
Trudeln aus sla I. Kurentflug	2	2
hale		
Einleitung	durchschnittlich	durchsehnle
Trudellendetz	gering	gering
Ausleitung	Nachdrehen >360 Grad	elachehen >363 Grad
Sinkgeschwindigkeit nach 720 °en)	14	14
&Malt		2
Einleitung	anspruchsvoll	anspruchsvoll
Ausleitung	selbständig	selbständig
Ohren ach. en	2	
Einleitung	leine	leide
Ausleitung	nicht selbständig	nide selbständig
Landeverhalten	2	2
dukhuhnlich		durchse In illich
Einkla en		
Vorbeschleunigung	duchschnitlich	durchsehnle
Öffnungsverhalten	nicht selbstädig	nicht selbständig
	beidseliges Anbremsen	beidseliges Anbremsen
Ekeiil im Einklappen (beschleunigt)		
Wegdrehen	>360 Grad	>360 Grad
Wegdrehen insgesamt	>360 Grad	>360 Grad
Drehgeschwindigkeit	durchschnielich	durchschnielich
Max. Roll bzw. Nickwinkel	größer 45 Grad	gehr 45 Grad
Höhenverlust	hoch	hoch
Stabilisierung	anspruchsvollen Gegetbremsen	anspruchsvolles Gegenbremsen
Öffnungsverhalten	nichtselbständig	nicht selbständig
	anspruchsvolle Wiederöfnoog	anspruchsvolle Wiederöffnung
Ohren ante, en, beschleunigt	2	2
Einleitung	leicht	leicht
Aasleitung	nicht selkundig	nicht selbedia
11=121=M11111111111	1	1 1 1 1
Einseitiges Einklappen unbeschr. u. beschr.: Tendenz zu Gegenkapper mit flagbahnveränderung und anspruchsvoller Wiedereerung, Stellschnele: Zügiges Abtauchen der Schirmkappe.		

DHV GS.01-1504-06



SKYWALK CHILI S

Fertigfabrikat DHV 130103 **CHILI**
 Halbfabrikat: Skywalk GmbH & Co. KG Hersteller: Skywalk GmbH & Co. KG
 Klassifizierung: 1-1 GH IV-Schlepp: 1a Anzahl Sitze rein / Anzahl Sitze max: 111
 Beschleuniger: Je Trimmer: Nein

Verhalten bei	min. fluggewicht (75 Kg)	max. Fluggewicht (95 Kg)
Eigenschaften		
Füllverhalten	gleichmäßig, Am	gleichmäßig, selo
Aufziehe Mellen	kommt sofort über P	kerne seleo dm Piloten
Abhebegeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Starthandling	einfach	einfach
Gesamteigenschaften	1,2	1,2
Rolldämpfung	driftanig	duz steil
Kurvenhandlung	1,2	1,3
Trudellenderr	gering	gering
Steuernweg	durahantlich	durchschnittlich
Wendigkeit	durchschnittlich	du Tscheit
Beidseitiges überziehen	1,1	1,3
Seeklingergrenze	bahsehnlich 60 cm + 75 cm	derahuhnlich 60 cm + 75 cm
Füllstallgrenze	durahantlich 15 sm - 80 cm	durahuhnlich 15 sm - 80 cm
Bremskreistages	hoch	hoch
Einseitiges Einklappen	1,2	1,3
Vorbeschleunigung	durchschnittlich	durchschnittlich
Ölunftsverhalten	selbständig	selbständig
Einseitiges Einklappen	1,2	1,2
Wegdrehen	< 99 Grad	< 90 Grad
Wegdrehen insgesamt	-180 Grad	90 -180 Grad
Drehgeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Max. Roll- bzw. Hühwinkel	kleiner 15 Grad	kleiner 45 Grad
Höhenverlust	durchschnittlich	durchschnittlich
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öffnungsverhalten	selbständig	selbständig
Einseitiges Einklappen	1,2	1,2
Stabilisierung	einfaches Gegenbremsen	einfaches Gegenbremsen
Steuernweg	durchschnittlich	durahmhell
Steuerrallängen	hoch	hoch
Gegendrehen	einfach, keine	einfach, keine
Öffnen verhalten	selbständig	selbständig
Füllstall, symm. Auskloben	1,1	1,2
Klein aus Trimmgeschw.	1,2	1,2
Trudeln aus 1131, Kurvenflug	1	1
Siebspire	1,2	1,3
Einleitung	einfach	einfach
irendellendenz	gering	gering
Ausleitung	Nachdrehen < 180 Grad	Nachdrehen < 180 Grad
Sinkeschwindigkeit nach 120 m	9	9

Belegung	einfach	einfach
Auslegung	nimmt regand Fahrt auf < 4 f	selbständig
Ohren anlegen	1	1
Einleitung	leicht	leicht
Anleitung	selbständig schnell	selbständig schnell
Landung	1,2	1,2
landeverhalten	einfach	einfach
Einseitiges Einklappen	1,2	1,2
Vorbeschleunigung	gering	gering
Ölunftsverhalten	selbständig	selbständig
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. Hühwinkel	kleiner 45 Grad	kleiner 45 Grad
Höhenverlust	durchschnittlich	durahmhell
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Ölunftsverhalten	selbständig	selbständig
Ohren anlegen	1	1
Einleitung	leicht	leicht
Ausleitung	selbständig schnell	selbständig schnell

Entsorgung
 Entsorgung: 1a Anzahl Sitze rein / Anzahl Sitze max: 111
 Beschleuniger: Je Trimmer: Nein

DHV GS-01-1505-06

AIRWAVE MAGIC 4 S

Fertigfabrikat DHV 113 Airwave Magic
 Zertifikatinhaber: Airweve Villingen Hersteller: Airweve Villingen Ges.m.b.H.
 Klassifizierung: 2-3 GH, Y⁹ ehlepp: Je, Anzahl Sitze min / Anzahl Sitze max: 111
 Beschleuniger: Ja, Trimmer: Nein

Verhalten bei	min. fluggewicht (65 Kg)	max. fluggewicht (185 Kg)
Eigenschaften		
Füllverhalten	gleichmäßig, selo	gleichmäßig, se
Adziehverhalten	überschiesst, muss an	überschiesst, muss an
Abhebegeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Starthandling	einfach	einfach
Gesamteigenschaften	2,3	2,3
Rolldämpfung	durchschnittlich	durchschnittlich
Kurvenhandlung	2,3	2,3
Trudellenderr	gering	gering
Steuernweg	durchschnittlich	durchschnittlich
Wendigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Beidseitiges überziehen	2,3	2,3
Seeklingergrenze	ich < 60 cm	früh < 5,0
Füllstallgrenze	hüh < 65 cm	hüh < 65 cm
Bremskreistages	hoch	hoch
Einseitiges Einklappen	2,3	2,3
Vorbeschleunigung	durchschnittlich	durchschnittlich
Ölunftsverhalten	selbständig	selbständig
Einseitiges Einklappen	2,3	2,3
Wegdrehen	90 - 180 Grad	90 - 180 Grad
Wegdrehen insgesamt	90 - 180 Grad	90 - 180 Grad
Drehgeschwindigkeit	hoch	hoch
Max. Roll- bzw. Hühwinkel	gram 15 Grad	gram 45 Grad
Höhenverlust	hoch	durchschnittlich
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Ölunftsverhalten	selbständig	selbständig
Einseitiges Einklappen	2,3	2,3
Stabilisierung	einfaches Gegenbremsen	einfaches Gegenbremsen
Steuernweg	durchschnittlich	durchschnittlich
Steuerrallängen	hoch	hoch
Gegendrehen	anspruchsvoll, Tendenz 5.	anspruchsvoll, Tendenz 5.
Öffnen verhalten	selbständig	selbständig
Füllstall, symm. Auskloben	2,3	2,3
Klein aus Trimmgeschw.	2,3	2,3
Trudeln aus 1131, Kurvenflug	2,3	2,3
Siebspire	2,3	2,3
Einleitung	durchschnittlich	durchschnittlich
irendellendenz	gering	gering
Ausleitung	Hubdrehen < 100 Grad	Hachdrehen > 360 Grad
Sinkeschwindigkeit nach 720 m	9	12

Belegung	einfach	einfach
Auslegung	nimmt regand Fahrt auf < 4 f	selbständig
Ohren anlegen	1,2	1,2
Einleitung	leicht	leicht
Anleitung	selbständig schnell	selbständig schnell
Landung	2,3	2,3
landeverhalten	einfach	einfach
Einseitiges Einklappen	2,3	2,3
Vorbeschleunigung	gering	durchschnittlich
Ölunftsverhalten	selbständig	selbständig
Einseitiges Einklappen	2,3	2,3
Wegdrehen	90 - 180 Grad	90 - 180 Grad
Wegdrehen insgesamt	90 - 180 Grad	90 - 180 Grad
Drehgeschwindigkeit	hoch	hoch
Max. Roll- bzw. Hühwinkel	gram 15 Grad	gram 45 Grad
Höhenverlust	hoch	durchschnittlich
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Ölunftsverhalten	selbständig	selbständig
Ohren anlegen	1,2	1,2
Einleitung	leicht	leicht
Ausleitung	selbständig schnell	selbständig schnell

Entsorgung
 Entsorgung: 1a Anzahl Sitze rein / Anzahl Sitze max: 111
 Beschleuniger: Je Trimmer: Nein

DHV GS-01-1506-06

AIRWAVE MAGIC 4 N

Fertigfabrikat DHV 113 Airwave Magic
 Zertifikatinhaber: Airweve Villingen Ges.m.b.H. Hersteller: Airweve Villingen Ges.m.b.H.
 Klassifizierung: 2-3 69 VV-Schlepp: Je Anzahl Sitze min / Anzahl Sitze max: 111
 Beschleuniger: Je Trimmer: Nein

Verhalten bei	min. fluggewicht (80 Kg)	max. fluggewicht (105 Kg)
Eigenschaften		
Füllverhalten	gleichmäßig, selo	gleichmäßig, se
Aufziehverhalten	kommt undgeit über P	überschiesst, muss an
Abhebegeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Starthandling	einfach	einfach
Gesamteigenschaften	2,3	2,3
Rolldämpfung	durchschnittlich	durchschnittlich
Kurvenhandlung	2,3	2,3
Trudellenderr	gering	gering
Steuernweg	durchschnittlich	durchschnittlich
Wendigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Beidseitiges überziehen	2,3	2,3
Seeklingergrenze	ich < 60 cm	früh < 5,0
Füllstallgrenze	hüh < 65 cm	hüh < 65 cm
Bremskreistages	hoch	hoch
Einseitiges Einklappen	2,3	2,3
Vorbeschleunigung	durchschnittlich	durchschnittlich
Ölunftsverhalten	selbständig	selbständig
Einseitiges Einklappen	2,3	2,3
Wegdrehen	90 - 180 Grad	90 - 180 Grad
Wegdrehen insgesamt	90 - 180 Grad	90 - 180 Grad
Drehgeschwindigkeit	hoch	hoch
Max. Roll- bzw. Hühwinkel	gram 15 Grad	gram 45 Grad
Höhenverlust	hoch	durchschnittlich
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Ölunftsverhalten	selbständig	selbständig
Einseitiges Einklappen	2,3	2,3
Stabilisierung	einfaches Gegenbremsen	einfaches Gegenbremsen
Steuernweg	durchschnittlich	durchschnittlich
Steuerrallängen	hoch	hoch
Gegendrehen	anspruchsvoll, Tendenz 5.	anspruchsvoll, Tendenz 5.
Öffnen verhalten	selbständig	selbständig
Füllstall, symm. Auskloben	2,3	2,3
Klein aus Trimmgeschw.	2,3	2,3
Trudeln aus 1131, Kurvenflug	2,3	2,3
Siebspire	2,3	2,3
Einleitung	durchschnittlich	durchschnittlich
irendellendenz	gering	gering
Ausleitung	Hubdrehen < 100 Grad	Hachdrehen > 360 Grad
Sinkeschwindigkeit nach 720 m	9	12

Belegung	einfach	einfach
Auslegung	nimmt regand Fahrt auf < 4 f	selbständig
Ohren anlegen	1,2	1,2
Einleitung	leicht	leicht
Anleitung	selbständig schnell	selbständig schnell
Landung	2,3	2,3
landeverhalten	einfach	einfach
Einseitiges Einklappen	2,3	2,3
Vorbeschleunigung	gering	durchschnittlich
Ölunftsverhalten	selbständig	selbständig
Einseitiges Einklappen	2,3	2,3
Wegdrehen	90 - 180 Grad	90 - 180 Grad
Wegdrehen insgesamt	90 - 180 Grad	90 - 180 Grad
Drehgeschwindigkeit	hoch	hoch
Max. Roll- bzw. Hühwinkel	gram 15 Grad	gram 45 Grad
Höhenverlust	hoch	durchschnittlich
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Ölunftsverhalten	selbständig	selbständig
Ohren anlegen	1,2	1,2
Einleitung	leicht	leicht
Ausleitung	selbständig schnell	selbständig schnell

Entsorgung
 Entsorgung: 1a Anzahl Sitze rein / Anzahl Sitze max: 111
 Beschleuniger: Je Trimmer: Nein

DHV GS-01-1507-06



AIRWAVE MAGIC 4 ML

Hersteller: Airware Villinger Ges.m.b.d. Hersteller: Airware Villinger Ges.m.b.d.
Klassifizierung: 23 GH I+Schlepp: la Anzahl Sitze ein I Anzahl Sitze max: 1 I I
Beschleuniger: la Trimmer: Nein

Verhalten bei	fluggewicht (90 Kg)	max. fluggewicht (115 Kg)
Sinn		2
Tullerhalten	gleichmässig, sofort	gleichmässig, sofort
Aukiekerhalten	kommt verzögert über Piloten	kommt verzögert über Piloten
Abhebegeschwindigkeit	gering	gering
Starthandling	durchschnittlich	durchschnittlich
Geradenush	2-3	23
Rollklappung	gering	gering
Imenstiling		2-3
buellendenz	gering	gering
Steuernweg	gering	gering
Wendigkeit	hoch	hoch
Beidseitiges überziehen	2,3	23

Saddluggenre	früh < 60 cm	früh < 60 cm
fullsallgrenze	früh < 65 cm	früh < 65 cm
Bremskrallanstieg	durchschnittlich	durchschnittlich

Frontales Einba	2,3	2,3
Vorbeschleunigung	durchschnittlich	durchschnittlich
Öffnungsverhalten	nicht selbständig	nicht selbständig
	beidseitiges Anbremsen	beidseitiges Anbremsen

Wegdrehen	>360 Grad	>360 Grad
Wegdrehen insgesamt	>360 Grad	>360 Grad
Drehgeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Max. Roll bzw. Nickwinkel	größer 45 Grad	größer 45 Grad
Höhenverlust	hoch	hoch
Stabilisierung	anspruchsvolles Gegenbremsen	anspruchsvolles Gegenbremsen
Öffnungsverhalten	nicht selbständig	nicht selbständig
	anspruchsvolle Wiederöffnung	anspruchsvolle Wiederöffnung

Einseitiges Einklappen und Ge	13	2,3
-------------------------------	----	-----

Stabilisierung	anspruchsvolles Gegenbremsen	anspruchsvolles Gegenbremsen
Steuernweg	gering	gering
Steuerskrallanstieg	durchschnittlich	durchschnittlich
Gegendrehen	anspruchsvoll, Tendenz r.	anspruchsvoll, Tendenz r.
	Störungsabriss	Störungsabriss
Öffnungsverhalten	sehr leicht	selbständig verzögert

Tullerhalten	2	2
Trudeln aus Trimmerstellung	2	2
Trudeln aus sie', Kurvenflug	1	2

Steilschleife	2,3	2,3
Einleitung	durchschnittlich	durchschnittlich
Trudeltendenz	gering	gering
Ausleitung	Nachdrehen >360 Grad	Nachdrehen >360 Grad
Sinkgeschwindigkeit nach 720 ° (1m)	14	14
B-Stall	2,3	2,3
Einleitung	anspruchsvoll	anspruchsvoll
Ausleitung	selbständig	selbständig

Öhren anlen	2	2
Einleitung	leicht	leicht
Ausleitung	nicht selbständig	nicht selbständig

Landung		
Landerehalten	durchschnittlich	durchschnittlich

Einleitendes Einklappen (Erstbelegung)	2,3	2,3
Vorbeschleunigung	durchschnittlich	durchschnittlich
Öffnungsverhalten	nicht selbständig	nicht selbständig
	beidseitiges Anbremsen	beidseitiges Anbremsen

Einseitiges Einklappen (Hochleistung)	23	2,3
Wegdrehen	>360 Grad	>360 Grad
Wegdrehen insgesamt	>360 Grad	>360 Grad
Drehgeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Max. Roll bzw. Nickwinkel	größer 45 Grad	größer 45 Grad
Höhenverlust	hoch	hoch
Stabilisierung	anspruchsvolles Gegenbremsen	anspruchsvolles Gegenbremsen
Öffnungsverhalten	nicht selbständig	nicht selbständig
	anspruchsvolle Wiederöffnung	anspruchsvolle Wiederöffnung

Öhren anlen, beschleunigt	2	2
Einleitung	leicht	leicht
Ausleitung	nicht selbständig	nicht selbständig

Ergänzungen auf Flugsicherheit		
Einseitiges Einklappen unbeschr. u. beschl., landete zu Gegenklappen mit Flugbahnveränderung und anspruchsvoller Wiederholung. Steilschleife, Teiges Abtauchen der Schlingkappe.		

DHV GS-01-1508-06



AMME MAGIC 4

Hersteller: 0101 03 kirwate Magic 41

Hersteller: Airware Villinger Ges.m.b.d. Hersteller: Airware Villinger Ges.m.b.d.
Klassifizierung: 2-3 GH I+Schlepp: la Anzahl Sitze min 1 Anzahl Sitze max: 1 I I
Beschleuniger: la Trimmer: Nein

Verhalten bei	min. fluggewicht (95 Kg)	max. fluggewicht (125 Kg)
Stall	2	2
fullerhalten	gleichmässig, seid	gleichmässig, sofort
Auftriebverhalten	kommt surrt Ober Piloten	überbess. muss angebrems werden
Abhebegeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Starthandling	durchschnittlich	durchschnittlich
Geradenush	1,2	2
Rollklappung	durchschnittlich	durchschnittlich
Kurvenhandling	2	2
Einleitung	gering	gering
Steuernweg	durchschnittlich	durchschnittlich
Wendigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich

Beidseitiges überziehen	2	2
Sackfliegen	durchschnittlich 60 cm - 75 cm	durchschnittlich 60 cm - 15 cm
fullsallgrenze	durchschnittlich 65 cm - 80 cm	durchschnittlich 65 cm - 80 cm
Bremskrallanstieg	hoch	hoch

Frontales Einba	2	2
Vorbeschleunigung	gering	gering
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig verzögert

Einseitiges Einklappen	2,3	2,3
Wegdrehen	180 - 360 Grad	180 - 360 Grad
Wegdrehen insgesamt	180 - 360 Grad	180 - 360 Grad
Drehgeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Max. Roll bzw. Nickwinkel	größer 45 Grad	größer 45 Grad
Höhenverlust	hoch	hoch
Stabilisierung	durchschnittlich	durchschnittlich
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig verzögert

Einseitiges Einklappen und Ge	2,3	2
-------------------------------	-----	---

Stabilisierung	einfaches Gegenbremsen	einfaches Gegenbremsen
Steuernweg	durchschnittlich	gering
Steuerskrallanstieg	hoch	durchschnittlich
Gegendrehen	anspruchsvoll, Tendenz z.	einfach, keine Tendenz zum
	Störungsabriss	Störungsabriss
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig verzögert

Trudeln aus Trimmerstellung	2,3	2,3
Trudeln aus sie', Kurvenflug	2	2

Steilschleife	1,3	2
Einleitung	durchschnittlich	durchschnittlich
Trudeltendenz	gering	gering
Ausleitung	Nachdrehen >360 Grad	selbständig
Sinkgeschwindigkeit nach 710 ° (1m.s)	14	14
B-Stall	1,2	1,2
Einleitung	einfach	einfach
Ausleitung	selbständig	selbständig

Öhren anlen	2	2
Einleitung	leicht	leicht
Ausleitung	nicht selbständig	nicht selbständig

Landung		
Landerehalten	durchschnittlich	durchschnittlich

Einleitendes Einklappen (Erstbelegung)	2,3	2,3
Vorbeschleunigung	durchschnittlich	durchschnittlich
Öffnungsverhalten	nicht selbständig	nicht selbständig
	beidseitiges Anbremsen	beidseitiges Anbremsen

Einseitiges Einklappen (Hochleistung)	23	2,3
Wegdrehen	>360 Grad	>360 Grad
Wegdrehen insgesamt	>360 Grad	>360 Grad
Drehgeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Max. Roll bzw. Nickwinkel	größer 45 Grad	größer 45 Grad
Höhenverlust	hoch	hoch
Stabilisierung	anspruchsvolles Gegenbremsen	anspruchsvolles Gegenbremsen
Öffnungsverhalten	nicht selbständig	nicht selbständig
	anspruchsvolle Wiederöffnung	anspruchsvolle Wiederöffnung

Öhren anlen, beschleunigt	2	2
Einleitung	leicht	leicht
Ausleitung	nicht selbständig	nicht selbständig

Ergänzungen auf Flugsicherheit		
Einseitiges Einklappen unbeschr. u. beschl., landete zu Gegenklappen mit Flugbahnveränderung und anspruchsvoller Wiederholung. Steilschleife, Teiges Abtauchen der Schlingkappe.		



- Neue, hochpräzise Vario—Digitaltechnologie
- Flight Memory
- Über 250 Betriebsstunden pro Batterie—I Akku—Set



ICONE

1100NE

INTELLIGENT FLIGHT INSTRUMENTS



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

10 ONE und 10 ONE+ (mit Barograph)
sind die ersten Geräte der neuen
BRÄUNIGER-Generation. Perfekt auf
die Anforderungen anspruchsvoller
Gleitschirm- und Hängegleiterpiloten
abgestimmt, egal ob Einsteiger oder
ambitionierter Genussflieger. Metallic
ABS-Gehäuse, geringes Volumen, seit-
liche Soft Touch-Griffflächen und gut
bedienbare Tasten zeichnen beide
Geräte aus. Leistungsorientierte Piloten
überzeugt die Vielzahl an individuell
programmierbaren Funktionen, die neue
Vario-Digitaltechnologie mit variablen
Ansprechzeiten und Smartfilter-Technik,
Flight Memory von bis zu 40 Flügen
bzw. 130 Std. Barogramm sowie
Speedsensoranschluss.

amii UNICEF?
Flugelectronic GmbH
Dr. Karl-Slevogt-Str. 5
D-82362 Weilheim
Tel 449-881-64 75 0
Fax +49-881-45 61
info@raunigescom
www.braunigencem

Österreich:
Pave Shop Kössen
+43 5375 2425
Benelux:
Free Flight Instruments
+31 162 520151
Italien:
Star Company
4-39 03 83944470

Ausserdem in der bewährte IWAV Serie:

3 COMPACT
INSTRUMENTS

BRÄUNIGER
FLUGELECTRONIC

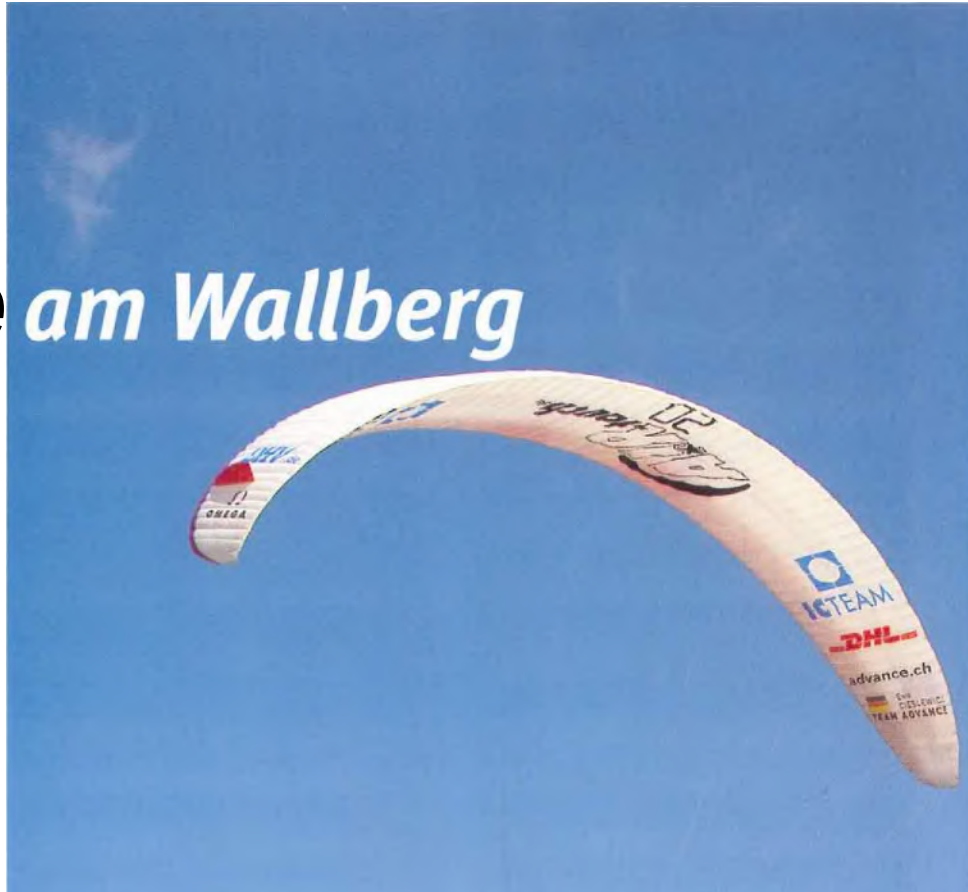
Rekordflüge am Wallberg

Ein Beitrag von Torsten Siegel

Ewa Wisnierska und Robert Bernat haben die Internationalen Meisterschaften von Bayern im Gleitschirmfliegen gewonnen. Neben der Internationalen Meisterschaft flogen die besten bayerischen Piloten um den Titel "Bayerischer Meister". Bei den Männern feierte Marco Hierling seinen ersten Sieg, während Dorothea Stichlmair bei den Damen Platz eins belegte.

Ewa Wisnierska dominiert weiter die Gleitschirmszene. Nach einem erfolgreichen Saisonauftakt beim World Cup in Brasilien fliegt sie auch in den heimischen Gefilden erstklassig. Trotz einer Außenlandung gleich zu Beginn des Wettbewerbs gewann die 34-jährige Profipilotin dank einer souveränen Leistung während der folgenden Durchgänge die Internationalen Bayerischen Meisterschaft vor Monika Mack und Dorothea Stichlmair. „Einen hochwertigen Wettbewerb zu gewinnen ist immer ein einmaliges Erlebnis. Die Aufgabe über 117 km in der atemberaubenden Landschaft der Frühjahrs-Alpen gehört sicher zu den Flügen, die ich nie vergessen werde“, sagte die strahlende Siegerin.

Bayerische Meisterin wurde Dorothea Stichlmair, die als einzige bayerische Teilnehmerin entspannt in die Rennen ging. Bei den Männern überzeugte Robert Bernat durch eine sehr konstante Flugleistung. Der gebürtige Pole fliegt dieses Jahr seine erste Saison unter deutscher Flagge, leistete sich keine Fehler und belegte nach vier Durchgängen in der Internationalen Bayerischen Meisterschaft Platz eins, gefolgt von Daniel Hierling und Andreas Malecki. Als bester bayerischer Pilot sicherte sich Marco Hierling den Titel "Bayerischer Meister". Der 24-jährige Münchner entthronte Titelverteidiger Oliver Rössel aus Oberstdorf, der im letzten Durchgang kurz vor dem Ziel stand und damit auf Platz zwei landete. Platz drei belegte Michael Hartmann aus Pfronten. Die Internationale Bayerische Meisterschaft fand vom 29.04. bis 06.05. in Rotach-Egern unter der Schirmherrschaft des Präsidenten des Deutschen Sportbundes,



ajk

Benennungsinlännim.- Ewa Wisnierska am Start

Manfred von Richthofen, statt. Ausgerichtet vom Drachen- und Gleitschirmfliegerclub Tegernseer Tal und unter sportlicher Leitung des DHV-Teamchefs Stefan Mast reisten 105 Teilnehmer aus dem In- und Ausland in das Fluggebiet, wo sie täglich vom Wallberg unterschiedliche Flugaufgaben starteten. Dank der zum Teil sehr guten Wetterbedingungen wurden an sechs Tagen sechs Durchgänge angesetzt werden, von denen vier in die Wertung einfließen. Eine 117 Kilometer lange Aufgabe vom Wallberg bis nach Innsbruck und zurück bildete dabei den Höhepunkt einer erfolgreichen Woche:

Wertung international

Platz	Name	Gerät	Punkte
1.	Robert Bernat	AirCross Ultima3	2623
2.	Daniel Hierling	UP Targa 2	2586
3.	Andreas Malecki	Gin Glider Boomerang 4	2568
4.	Marco Hierling	UP Targa 3	2509
5.	Torsten Siegel	UP Targa 3	2509

1.	Ewa Wisnierska	Advance Proto	2217
2.	Monika Mack	Swing Stratus 5	1719
3.	Dorothea Stichlmair	Advance Omega 6	1484

Wertung Bayerische Meisterschaft

Platz	Name	Gerät	Punkte
1.	Marco Hierling	UP Targa 3	2509
2.	Oliver Rössel	UP Targa 3	2430
3.	Michael Hartmann	Swing Stratus 6	2375

Beste Dame

1. Dorothea Stichlmair	Advance Omega 6	1484
------------------------	-----------------	------



Über dem Tegernsee

DHV-tv

www.dhv.de

Noch nie wurde eine Strecke mit dieser Distanz bei einem deutschen Wettbewerb geflogen.

Die professionelle und gleichzeitig herzliche Organisation durch den ausrichtenden Verein, dem DGCTT, und den sportlichen Erfolg des Wettbewerbes unter der Wettkampfleitung von Teamchef Stefan Mast wurden durch das Lob der teilnehmenden Piloten gewürdigt. Sie fühlten sich am Tegernsee rundum wohl und perfekt betreut. Dies wurde auch dadurch deutlich, dass sich Piloten und Zuschauer noch lange nach Beendigung der Flugaufgaben am Landeplatz aufhielten, wo mit Bewirtung und kulinarischen Abwechslungen für ihr leibliches Wohl gesorgt war.

Die einzelnen Durchgänge

30.05. – Kleine Aufgabe im Talkessel von Rottach-Egern

Am Eröffnungstag der Internationalen

Bayerischen Meisterschaft starteten die Piloten am Nachmittag eine 32 Kilometer lange Aufgabe. Eine niedrige Wolkenuntergrenze und wenig Sonne ließen erst spät die notwendigen Aufwinde einsetzen. Aber nicht alle Piloten fanden das spärliche Steigen: Titelverteidiger Oliver Rössel und Ewa Wisnierska mussten bereits nach ein paar Kilometern ihren Flug beenden. Insgesamt erreichten nur 17 Piloten an diesem Tag die Ziellinie, die Ulrich Prinz als schnellster nach genau einer Stunde Flugzeit überquerte.

01.05. – Vom Wallberg zum Achensee und zurück

Der zweite Durchgang führte die Piloten vom Wallberg über die schneebedeckten Blauberge weiter zum Achensee. Dort mussten sie am südlichen Ende die Bergstation der Rofanbahn umrunden, bevor sie den Rückflug zum Landeplatz am Wallberg

antraten. Dank der sehr guten Steigwerte erreichten die Piloten Höhen von 3.500 Metern, wo sie allerdings ein strammer Westwind mit 30 km/h erwartete, der das Vorankommen deutlich erschwerte. Dank eines Endanflugs über die Kirche von Rottach-Egern und einem Abstecher über das Schloss Ringberg konnten die Zuschauer am Ende das spannende Finale mitverfolgen. Die 57 Kilometer lange Aufgabe gewann Oliver Rössel vor Andreas Malecki und Ewa Wisnierska.

02.05. – Kein gültiger Durchgang

Wegen kritischer Windbedingungen am Start wurde der geplante Durchgang nicht gestartet.

03.05. – 117 Kilometer Rekordflug vom Wallberg

Die sehr guten Flugbedingungen veranlassten die Tasksetter dazu, am vierten Wettbe-

werbstag einen Rekordflug vom Wallberg zu starten. Die Flugstrecke führte über das Rofan zum Hafelekar (Innsbruck) und über Gnadenwald wieder zurück zum Wallberg (Kirche Rottach und Ringberg). Insgesamt mussten die Piloten eine Strecke von 117 Kilometern bewältigen, was gleichzeitig einen deutschen Rekord bedeutete. Eine längere Aufgabe hatte es bei einem deutschen Wettbewerb bis zu diesem Zeitpunkt noch nie gegeben. Bereits am frühen Vormittag zeigten Cumuluswolken die nutzbare Thermik deutlich an, so dass um 12:15 Uhr die 105 Teilnehmer in den Startzylinder einfliegen und die lange Aufgabe gestartet wurde. Und schneller als erwartet kehrten die ersten Piloten zurück. Um 15:39 Uhr flog Oliver Rössel mit einer Flugzeit von nur drei Stunden 24 Minuten und einer Schnittgeschwindigkeit von circa 34 km/h über die Ziellinie. Mit seinem zweiten Laufsieg setzte sich der Oberstdorfer auch in der bayerischen Wertung wieder an die Spitze und war nach dem Rekordflug begeistert von den perfekten Bedingungen: "Wir hatten heute einen der besten Flugtage, einfach ein super Tag! Gutes Steigen mit einer Basis von etwa 3.300 Metern und keine schwierigen Schlüsselstellen. Mit leichtem Rückenwind ging es sehr schnell von Innsbruck wieder zurück zum Wallberg und nach meinem zweiten Laufsieg bin ich wieder ganz vorne dabei." Nach Oliver Rössel flogen Marco Hierling und Michael Hartmann über die Ziellinie. Ewa Wisnierska belegte als beste Dame mit zehn Minuten Abstand Platz neun in der Gesamtwertung des Tages.

04.05. — Auffrischer Wind beendet den Durchgang

Der fünfte Task der internationalen Bayerischen Meisterschaft wurde aus Sicherheitsgründen gestoppt, da ein starker Ostwind am Wallberg größere Turbulenzen verursachte.

05.05. — Finale am Wallberg

Im entscheidenden vierten Durchgang setzte sich Robert Bernat gleich zu Beginn an die Spitze. Die 32 Kilometer lange Aufgabe wurde wegen Gewittergefahr im Bereich des Tegnseer Tals geflogen, wobei Robert Bernat einen Start-Ziel-Sieg feierte und damit die Führung in der Gesamtwertung über-



Int. Damen von links: 2. Monika Mack, 1. Ewa Wisnierska, 3. Dorothea Stichlmaier



Sieger int. von 2. Daniel Hierling, 1. Robert Bernat, 3. Andreas Malecki



Bayrische Meister von links: 2. Oliver Rössel, 1. Marco Hierling, 1. Lady Dorothea Stichlmaier, 3. Michael Hartmann

nahm. Mit einer Flugzeit von 1 Stunde 26 Minuten erreichte er das Ziel vor Nero Daschner und Matthias Raab.

06.05. – Kein Task wegen Überentwicklungen

Am letzten Wettbewerbstag versammelten sich die Piloten noch einmal am Startplatz des Wallbergs, doch ein aufziehendes Gewitter ließ keinen weiteren Wertungsflug zustande kommen. Damit gab es keine Veränderungen im Gesamtklassement, Robert Bernat, Marco Hierling, Ewa Wisnierska und Dorothea Stichlmair wurden als Sieger eines Wettbewerbs gefeiert, der perfekt organisiert und sportlich sehr anspruchsvoll war.

Medienpräsenz bei der Bayerischen Meisterschaft

Die Internationale Bayrische Meisterschaft der Gleitschirme am Tegernsee fand in den Medien eine große Resonanz.

Zweimal war der bayerische Rundfunk mit einem Filmteam vor Ort.

Das Ergebnis waren zwei werbewirksame Sendungen im Abendprogramm. Auch der Regionalsender INTV schickte ein Team und strahlte mehrmals einen Beitrag im Sportpanorama im Raum Ingolstadt aus.

Nachdem Radio Alpenwelle die Meisterschaft sponserte, kündigte der Sender die Bavarian Open natürlich schon im Vorfeld entsprechend an. Als besonderen Service gab es dann während des laufenden Wettbewerbs neben der aktuellen und Live-



Berichterstattung jeden Tag in der Früh über Radio einen tagesaktuellen Flugwetterbericht. Auch in den Zeitungen wurde laufend berichtet. Allein im „Miesbacher Merkur“ fand der interessierte Leser sieben teilweise halbseitige Artikel im Verlauf von nur zwei Wochen. Sogar die kleineren lokalen Blätter schrieben mehr als erwartet, so wurden z.B.

allein im „Gelben Blatt“ drei ausführliche Berichte über jeweils eine halbe Seite veröffentlicht. Aber auch außerhalb der Region fanden sich in den Sportteilen diverser Zeitungen umfangreiche Informationen zu den Bayrischen Meisterschaften, so z.B. sogar im Traunsteiner Tagblatt.

*Die erste Adresse
bei Präzisionsinstrumenten*

www.aircotec.ch
phone 0043 3118/61016 11
info@aircotec.ch

Wf:

- 15-Kanal 5P5
- 25 Stunden Betriebszeit



Mit Full Speed...

...konnte die Drachenliga in die neue Saison starten. Dabei sah es erst gar nicht danach aus. Fixiert auf bestimmte positive Inhalte sich ansonsten widersprechender Wetterprognosen hatte Ligachef Dieter Kamm! seine Mannschaft zum ersten Maiwochenende nach Greifenburg getrommelt. Am Freitagmorgen hatte aber niemand Lust auf den Berg zu fahren – 8/8 Bewölkung, sehr labile Schichtung... Dieter musste schon seinen Optimismus in einen Schutzschild ummünzen. Mangels Alternativen und weil es immerhin noch nicht regnete, fuhren wir nach dem 2. Briefing doch noch auf den Berg, bauten die Drachen auf und beschlossen eine kleine Aufgabe für den Fall einer wundersamen Wetterbesserung. Der Startplatz war ausschließlich von den 30 Ligisten okkupiert, kein vernünftiger Pilot fährt bei dem Himmel hier hoch. Allerdings begann es sofort zu quellen, wenn die Wolkendecke mal etwas dünner wurde. Eher aus Mitleid mit dem Ligachef wurde dann das Startfenster geöffnet. Runter fliegen wollten wir sowieso. Und dann trat es ein, das Wunder-Steigen! Jeder noch so winzige Sonnenstrahl konnte ein Löfflein in die Kaltluft brennen und sofort puffte es wie durch ein geöffnetes Ventil nach oben. Also dann doch Strecke fliegen! Zuerst zur Radlberger Alm, das war keine echte Hürde, dann retour zur Kirche Irschen. Die dort noch ankamen, begannen mit Sonnenfleckenhopping. Irgendwann, nach endloser Kreiselei und Sucherei nach dem Durchreißer kamen doch fast alle am Scharnik wieder hoch, Unterwäsche durchgeschwitzt und den

Monitor blau geflogen. Auf dem Taskboard stand noch einmal die Radlberger Alm, aber die schaffte keiner mehr. Es wurde ein reines Gleitwinkelfliegen, gewürzt mit kleinen Schauern aus Schnee oder Regen, je nachdem, wie hoch man gerade noch war. Hierbei spaltete sich das Feld in zwei Gruppen. Der harte Kern flog geradeaus bis zum Aufschlag und bildete ein Nest bei Steinfeld. Die Fraktion der Weicheier konnte den Verlockungen des Landeplatzes nicht widerstehen, folglich am Gaugen kehrt marsch Richtung Windsack. Das kostete „nur“ 3km Strecke, aber die waren wertvoll. GAP betrachtete nämlich diesen Abschnitt als besonders schwierig und schlug unbarmherzig zu. Der Grat, den es hier zu überwinden galt, war zwar eher ein psycho- denn ein geologischer, darauf kommt es GAP aber nicht an. Wer drüber flog, bekam satte hundert Punkte mehr und durfte überdies Dieters Lob genießen. Am Samstagmorgen war der Himmel zwar blau, dafür schossen die Cumuli bald nur so empor und setzten schon am Vormittag Eiskappen auf. Devise: ganz schnell vom Berg und über Irschen, Radlberger und Weissenseebrücke ins Ziel. Gutes Steigen war heute keine Mangelware, das Problem bestand eher darin, es da zu finden, wo es nicht gerade regnete, schneite oder graupelte. Dann hieß es parken oder weiträumig umfliegen. Fast alle Piloten kamen dennoch ins Ziel. Florian Kotscharnik brauchte für die 48 km nur 57 Minuten. Ebenfalls unter einer Stunde schafften es Kurt Axthammer und Ulf Neumann.

Da es bisher so unerwartet gut geklappt

Flexis

Platz	Name	Gerät	Punkte
1	Kotscharnik, Florian	Joaro — Laminar Zero	1655
2	Baller, Stefan	Elautek Spice	1321
3	Ebenfeld, Markus	Moyes — Litespeed 4	1225

Starrflügler

Platz	Name	Gerät	Punkte
1	Axthammer, Kurt	AIR Atms VR	1258
2	Jörg Heinzelmann	AIR Atos	1256
3	Peter Friedemann	AIR Atos	1021

hatte, überredete der Ligachef die Tasksetter am Sonntag zu einer großen Aufgabe über 117km: Radlberger - Höferer Hütte – VVindische Höhe – Gerlamoos. Angesichts geringerer Labilität wohl machbar, zum Problem wurde dann der auffrischende Ostwind. Die Startboje war längst geöffnet, als immer noch etliche Piloten auf einigermaßen günstige Startphasen warteten. In der Luft ging es ebenfalls turbulent zu. Wer den Gailbergsattel für die Querung ins Gailtal wählte, hatte diesmal aufs falsche Pferd gesattelt und stand bald auf der Wiese. Besser ging es laut Dieters Geheimtip über den Weissensee. Da am Nachmittag die Wolken ausbreiteten, konnte man sich oft nur durch Soaren oben halten und auf Sonnenflecken warten. Erstaunlich, dass Florian, unser Young-Star, auf seinem Laminar schon nach 3 ? Stunden ins Ziel segelte. Dabei nahm er Jörg Heinzelmann auf Atos noch eine halbe Stunde ab. Alle anderen Piloten mussten außenlanden.

Dank Liga sind wir an einem trübe prophezeiten Wochenende in die Alpen gefahren und hatten schöne Flüge. So kann es weitergehen, in einem Monat zur Österreichischen Staatsmeisterschaft im Zillertal.

Konrad Lüders

Paragliding World Cup Brasilien

Mit einem Sieg beim World Cup Auftakt in Brasilien setzt Ewa Wisnierska ein deutliches Zeichen. Die 34-jährige Profipilotin aus Nassau geht bereits nach dem ersten Event in Führung. Bei den Männern fliegt Oliver Rössel aus Oberstdorf als bester deutscher Pilot nach einer spannenden Aufholjagd auf Platz acht im Gesamtweltcup.

Der World Cup Auftakt 2006 fand vom 19. bis 25.03. in dem brasilianischen Ort Castelo statt. Das Deutsche Team war mit acht Piloten am Start. Insgesamt reisten 128 Teilnehmer in das Fluggebiet, wo sie von einem Tross an Fernsehteams und Zuschauern begleitet wurden. Flugsport ist in Brasilien, anders wie in Europa, eine extrem populäre Sportart. Dank der guten Wetterbedingungen kamen die Medien und die Zuschauer voll auf ihre Kosten und erlebten an sechs Tagen sechs spannende Durchgänge. Zum Finale pilgerten 3000 Zuschauer mit auf den Startberg.

Die hohe Luftfeuchtigkeit und die grüne Vegetation trugen dazu bei, dass die Aufwinde meist sehr schwach ausfielen und ein Vorankommen in der Luft viel Ausdauer und Geduld erforderte.

Ewa Wisnierska, nach den ersten beiden Tagen nur auf Platz 6, bewies im dritten Durchgang Nervenstärke: Als beste Frau flog sie 61,2 Kilometer in über fünf Stunden und verringerte den Abstand zu den bis dahin in der Gesamtwertung führenden Damen immens. Ewa kämpfte sich alleine von Aufwind zu Aufwind. Sie beobachtete aus der Luft, dass bereits viele Piloten frühzeitig am Boden standen. Mit viel Engagement flog sie noch bis in die Spitzengruppe vor.

Auch im vierten Durchgang machte Ewa Wisnierska mit Platz zwei bei den Damen wieder Boden gut, während Oliver Rössel ebenfalls eine Aufholjagd startete und mit 47,5 Kilometern auf Platz drei flog.

Extreme Spannung im sechsten und letzten Durchgang. Ewa Wisnierska erreichte als zweite das Ziel in der 56 km entfernten Hafenstadt Maratafzes. Die bis dahin führende Pilotin, die Schweizerin Karin Appenzeller, flog 16 Minuten später über die Zielinie, verlor dadurch die Führung und muss-



te sich einmal mehr Ewa Wisnierska geschlagen geben.

Ewa Wisnierska führt nach ihrem Auftakt-sieg in Brasilien auch im Gesamtweltcup und gilt dieses Jahr als klare Favoritin für den Titelgewinn. Bei den Männern liegt der World Cup Sieger aus dem Jahr 2004, Oliver

Rössel, auf Rang acht und hat damit ebenfalls noch gute Chancen, ein zweites Mal den World Cup Titel zu gewinnen.

Ewa Wisnierska aus Nassau: „Es war ein gelungener Saisonstart für mich. Nach anfänglichen Schwierigkeiten habe ich den Glauben aufs Treppchen zu kommen verloren, die Hoffnung jedoch nicht aufgegeben. So habe ich den Wettkampf konstant mit einer inneren Ruhe weiter geflogen und es hat sich voll ausgezahlt. Am letzten Tag holte ich die 120 Punkte auf die führende Schweizerin Karin Appenzeller auf und feierte meinen fünften World Cup Sieg in Folge. Langsam wird mir das unheimlich. Und die Freude wird immer größer. Die wunderschöne Landschaft und die einzigartig freundlichen Einwohner der Region um Castelo in Brasilien hinterlassen unvergessliche Erinnerungen.“

Torsten Siegel

Wertung Herren

Platz	Name	Gerät
1	Maurer Christian (CH)	Advance Omega
2	Brauner Tomas (C7)	Mobs 25
3	Orlik Marlim (CI)	Magus 26 ML
4	Eichholzer Helmut (A)	Advance Omega
5	Aeli Andy (CH)	Advance Omega

Damen

Pla	Name	Gerät
1	Wisnierska Ewa (0)	Advance Protc
2	Appenzeller Karin (CH)	Advance Omega
3	Mizonna Mod(c) (1)	Boomerang 4
4	Hlraki Keiko (1)	Boomerang 3



German-Cup

Die Internationale Bayerische Meisterschaft war die erste Landesmeisterschaft, in deren Rahmen ein German-Cup veranstaltet wurde. Von den insgesamt 110 Piloten meldeten sich 26 für den German Cup an. Einige nutzten auch die angebotene Option, sich nur einzelne Wettkampf-Tage herauszusuchen zu können.

Der Wettbewerb wurde wetter- und geländebedingt fliegerisch überaus anspruchsvoll. Unter anderem wurde der mit 117 km längste in Deutschland in einem Wettbewerb gestartete Task geflogen. Hier kamen 5 German-Cup-Piloten ins Ziel.



gen am Wallberg nicht die richtigen Rahmenbedingungen für einen German-Cup waren. Dies gilt sowohl für die technischen Abläufe, wie z. B. das Briefing oder die GPS-Handhabung, als auch für den fliegerischen Teil, wie die Größe der Aufgaben und dem Pilotenkönnen

angepasste sichere Wetterbedingungen.

Dringend erforderlich wären auch auf „Anfänger“ zielgerichtete taktische, geländespezifische und wettertechnische Einweisungen, sowie eine Nachbereitung der geflogenen Aufgaben.

Wenn der German-Cup die Aufgabe erfüllen soll, interessierten Piloten das Wettkampffliegen nahe zu bringen und dies im Rahmen einer Landesmeisterschaft passieren soll, dann muss die Zielsetzung von solchen Landesmeisterschaften neu überdacht werden.

Eine Möglichkeit wäre es, Landesmeisterschaften in Zukunft insgesamt mehr als Möglichkeit eines Wettbewerbs-Einstieges zu konzipieren. Das erfordert dann zum einen entsprechend geeignete Gelände, zum anderen eine dem Pilotenkönnen angepasste Aufgabenstellung.

Richard Brandt

Der erste in der German-Cup-Wertung, Torsen Sattler, kam in der Gesamtwertung der Internationalen Bayerischen Meisterschaft auf den 38. Platz. Auf dem zweiten Platz folgte Martin Peglow (48.) und auf dem dritten Platz Martin Jackel (55.).

Wie lässt sich jetzt das Konzept, den German-Cup im Rahmen von Landesmeisterschaften auszurichten, nach dem ersten Wettbewerb bewerten? Die Wettkampfleitung und der Veranstalter der Bayerischen Meisterschaft sind übereinstimmend der Ansicht, dass die fliegerischen Anforderun-



Einzigste ortsansässige Flugschule in Oberkärnten
(30 Jahre Flugerfahrung)

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



German Cup 2006

Platz	lerne	Grider	Punkte
1	Sanier Torsten	Swing - Cirrus 4	3762.6
2	Peglow Olaf	Ozone - Manna	3196.4
3	Jackel Martin	P-Trango2	2761.7
4	Städter MIN	Ozone - Vulcan	2712.4
5	Ebenfeld Tobias Boris	Nova - Tycoon S	2394.5



German Open 2006 HG

Bisher galt der Flugplatz „Altes Lager“ in Niedergörsdorf bei Jüterborg (im Süden Brandenburgs, auf halber Strecke zwischen Leipzig und Berlin) eher als Geheimtipp unter Drachen- und Gleitschirmpiloten aus Deutschland und anderen europäischen Ländern. Das könnte sich in diesem Jahr schlagartig ändern, denn eines ist nun sicher. Wo einst Kampfflugzeuge starteten, werden heuer die besten Drachepiloten der deutschen und internationalen Szene um die Pokale der German Open im Drachefliegen kämpfen. Der Drachefliegerclub Berlin mit seinen über 170 Gleitschirm- und Drachefliegern freut sich, die teilnehmenden Wettkampfpiloten der German Open 2006 HG vom 20. August bis 26. August 2006 mit in ausreichender Anzahl zur Verfügung stehenden ULs in die Thermik zu bringen. Eine Beton- und eine Grasrunway in Ost-West-Richtung schaffen hierfür optimale Voraussetzungen. Die Eröffnung einer weiteren Gras-Runway in Nord-Südrichtung ist in Planung und könnte vielleicht noch in diesem Jahr realisiert werden. Auf dem Flugplatz ist ausreichend Platz für Zelte und Wohnmobile sowie einfache Übernachtungsmöglichkeiten im Vereinsheim. Daneben bieten verschiedene

Pensionen in der Umgebung preiswerte Zimmer an.

Ausschreibung und Anmeldung in Deutsch und Englisch unter www.dhv.de/typo/Drachen.387.0.html.

Siegfried Prietz

auf zu neuen ufern...



gleitschirmreisen und motor schirmschulung

Verkauf von gleitschirmen und zubehör
Motorschirmkompaktkurse ganzjährig
auch bei euch vor PUL

M15

111,1,1)ule airbase-I,, Olaf "raub
brclsauerstrape 18, 7490'4 tneclieshelm
tefelson 06226/784 660, 0172/5207093•

www.airbase-k.de

IMPRESSUM

Herausgeber:

Deutscher Hängegleiterverband e.V. (DHV) im DAeC,
Fachverband der Dracheflieger und Gleitsegler in der
Bundesrepublik Deutschland
Postfach 88, 83701 Gmund am Tegernsee

DHV homepage:

<http://www.dhv.de>

e-mail DHV:

dhv@dhv.de

Telefon-Nummern

Zentrale: 08022/9675-0

Fax 08022/9675-99

Mitgliederservice/Versicherung

08022/9675-0

e-mail: mitgliederservice@dhv.de

Ausbildung

08022/9675-30

e-mail: ausbildung@dhv.de

Sport

08022/9675-50

Info-fon: 08022/9675-55

e-mail: sport@dhv.de

Betrieb/Gelände

08022/9675-10

e-mail: gelaende@dhv.de

DHV-Shop

08022/9675-0

shop@dhv.de

Technik

08022/9675-40

e-mail: techni@dhv.de

Öffentlichkeitsarbeit

98022/9675-62

e-mail: maik@dhv.de

Sicherheit

08022/9675-32

e-mail: sicherheit@dhv.de

Redaktion:

Klaus Tänzler (verantwortlich)

Sepp Gschwendner, Benedikt Liebermeister

Gestaltung und Anzeigen

Renate Miller (renate@budererhof.de)

Erscheinungsweise:

6 Ausgaben pro Jahr

Preis: Im Mitgliedsbeitrag des DHV enthalten.

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

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

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

DHV:

vertreten durch Charlie Iost - 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: 32.500

Titel: Gudrun Öchsl

MBar

schirm- und Drachen-Beschriftungen. Perfekt und sicher,

0(0)8051 63676 www.gh-werbebeschriftungen.de



2. Groundhandling-Funcup auf der Wasserkuppe

Knapp 50 Gleitschirm-Pilotinnen und Piloten kämpften sich durch Neuschnee auf der Wasserkuppe. Beim „2. Groundhandling-Funcup“, den die Rhöner Drachen- und Gleitschirmflugschulen zusammen mit dem Groundhandling-Guru „Mad“ Mike Küng veranstalteten, war neben Kondition besonders auch die perfekte Beherrschung des Gleitschirms gefragt. Die Wettkämpfer traten in drei Läufen gegeneinander an. Einen mit Fahnen markierten Parcours an der Abtsroader Kuppe galt es, mit geöffnetem Schirm, aber zu Fuß, möglichst schnell zu umrunden. Der teils recht kräftige Wind erschwerte die Wegstrecke in Windrichtung, half den Piloten jedoch auf dem Rückweg, den manche fliegend zurücklegten. Der stellenweise über einen Meter hoch verwehte Schnee zehrte zusätzlich an den Kräften der Sportler. Nach zwei Durchgängen blieb der Vorjahressieger Ulrich Klebt (Bischofsheim) nur knapp hinter der Konkurrenz zurück. Im Final-Lauf setzte sich der ehemalige Profisportler Raphael „Murphy“ Graetz (Düsseldorf) knapp gegen den Künzeller Boris Kiauka durch, der den 2. Platz erreichte. Den 3. Platz konnte sich der 19jährige Schüler David Seren aus Uehlfeld sichern. Bettina Ebeling aus dem Harz holte sich zum zweiten Mal in Folge den Extra-Pokal als Gewinnerin der Damenwertung. „Es war extrem anstrengend, aber ein klasse Rennen“, so David Seren nach dem außergewöhnlichen Wettkampf, der im nächsten Jahr sicher wieder stattfinden wird. Für den Vizemeister hatte das Hotel Rhön-Garden am Fuße der Wasserkuppe ein Relax-Wochenende gestiftet, der Gewinner Murphy Graetz darf sich auf eine Flugwoche in der Türkei freuen. Bilder und weitere Informationen gibt's unter www.gro und han d ng-fun cu p.de.

Gleitschirm

Internationale Wettbewerbe

Europameisterschaft	01.07.-15.07.06	Morzine Mori&	www.euronaraglicling.com/
Italienische Meisterschaft	22.07.-29.07.06	Corinizzolo	www.v9mlegapilotillyTerg/
World-Cup Seerland	05.08.-12.08.06	Fesch	www.v9mlegapilotillyTerg/
World-Cup Slovenia	02.09.-09.09.06	Talmin	www.v9mlegapilotillyTerg/
World-Cup Finale Reunion	04.11.-11.11.06	St. Leu	www.v9mlegapilotillyTerg/
FAI Wettbewerbskalender	http://events.TaTorg/naragichng/calendar.eso		

Gleitschirm Liga (winiufige Termine)

Veltins Cup	15.06.-18.06.06	Finzgau	SMas/Atiede
-------------	-----------------	---------	-------------

Landschaftsstoschaften und Gennan Cups

German Flanands	24.07.-28.07.06	Alles Lager	
-----------------	-----------------	-------------	--

Junior- & Ladies Challenge

Junior- & Ladies Challenge	20.08.-27.08.06	Greifenburg	www.dhv.de/typo/Junior-und_Ladies_C.370.0.html
----------------------------	-----------------	-------------	--

Drachen

Internationale Wettbewerbe 2005/2006

FAI Wettbewerbskalender	http://events.fai.org/paraglidng/calendecasp		
Europameisterschaft 2006 FAI Class 1	16.06.-30.06.06	Opahla-Ruzet (HR)	www.mracubennogramming.com/RomoVolansi
Intern. französische Meisterschaften	08.07.-15.07.06	Iaragne (f)	jecoues.bottgree.fr
Dutch Open	15.07.-22.07.06	Monte Cucco (1)	
Pre-Worts FAI 1	06.08.-12.08.06	Big Sorings Texas	
Offt of Open	27.08.-02.09.06	St Andre (F)	hgmeehead@aol.com

Junior- & Ladies Challenge 2006

Junior- & Ladies Challenge	20.08.-27.08.06	Greifenburg	www.dhv.de/typo/Junior-und_Ladies_C.393.0_e1
----------------------------	-----------------	-------------	--

Landesmeisterschaften 2006

German Flatlands	31.07.-04.08.06	Alles Lager	siegnried.prie@kveti.de
Hessen	21.05.-27.05.06	Greifenburg	www.hlb-gleithiemde/hessische.Am
Bayern, BelW5	25.05.-28.05.06		Handel

Neuaufgabe der Crossalps

Am letzten Juni-Wochenende geht es wieder heiß her, wenn das Startfenster für den 2. Crossalps Paragliding Wettbewerb geöffnet wird. Die Aufgabenstellung ist die Zurücklegung der Strecke Hochries (D) bis zur Schmittenhöhe in Österreich (Zelt am See) – per Gleitschirm oder, bei nicht fliegenden Bedingungen, zu Fuß. Zur Teilnahme sind alle Gleitschirmflieger aufgerufen, die sich dieser Herausforderung stellen wollen – die genauen Teilnahmebedingungen werden auf der Website www.crossalps.com genau aufgeführt.

Neuer Termin für die Junior- und Ladies-Challenge im Drachenfliegen

Die Junior- und Ladies-Challenge im Drachenfliegen wurde wegen der German Open und dem DHV-Jugend-UL-Schlepp-Event verschoben und findet nun vom 7. bis 12. August 2006 in Greifenburg statt. Der amtierende Deutsche Meister Oliver Barthelmes wird die Teilnehmer der Challenge an das Strecken- und Wettbewerbsfliegen heranführen.

Fly
a
Smile

NEU! Paramotoren m.
rJULV + E-Starter 3990,- €
Finanzierung ab 0% eff. Jahreszins
NEU! Online Shop mit
10 % Rabatt u. Gewinnspiel
NEU! GS Spezialtouren Türkei
Schulung ganzjährig!

4.1E2AIR
Paragliding

Das DHV-Versicherungsprogramm

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

Stand: 1.1.2003, Versicherer: Gerling Köln

Halterhaftpflicht

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



Deckungssumme: 1.500.000,- pauschal für Personen- und Sachschäden. Gültig auch in Österreich.

Umfang: Halterschaft für alle Hängegleiter und Gleitsegel des Mitglieds inkl. deren Benutzung durch berechnigte Dritte und Inkl. zugelassenem Schleppbetrieb. Keine Gerätekennzeichnung. Keine Geräteanmeldung. Für Versicherungsfälle in Dänemark vorgeschriebene Deckung ohne Mehrprämie.

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

Für alle Mitgliedsvereine
kostenlos

Vereins-Haftpflicht

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

Umfang: Tätigkeit des Mitglieds-
vereins, des Vorsitzenden, der
Gruppenleiter, etc.

Veranstalter-Haftpflicht

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

Umfang: Alle Hängegleiter- und
Gleitsegelveranstaltungen des
Mitgliedsvereins im Versiche-
rungsjahr.

Baden-Unfall für Startleiter

Deckungssumme:

2.500,- € bei Tod

€ bei Invalidität.

Umfang: Tätigkeit als vom
Mitgliedsverein beauftragter
Startleiter.

Kombinierte Halter-Haft- pflicht und Passagier-Haftpflicht (CSL)

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

Jahresprämie inkl. Vers.-Steuer
560,- €

Deckungssumme: 2.500.000,- €
pauschal für Personen- und Sach-
schäden. Gültig auch in Österreich.

Jahresprämie inkl. Vers.-Steuer
460,-

Umfang Halter-Haftpflicht: wie oben
nHalter-Haftpflicht ohne Selbstbetei-
lung.

Umfang Passagier-Haftpflicht: Lufttracht-
führer, Halter und berechtigter Benutzer.

Flug-Unfall Tod und Invalidität

Deckungssumme: 2.500,- bei
Tod, 5.000,- € bei Invalidität.
Umfang: Verdreifachung mög-
lich. Mitversichert: 24-Stunden-
Risiko gemäß AUB inkl. anderer
Sportarten, Straßenverkehr, Ar-
beitsplatz.

Jahresprämie inkl. Vers.-Steuer
23,10 €

Zusätzlich mit 3,00 Kranken-
haus-Tagegeld und 3,00 Gene-
sungsgeld je Krankenhaustag.
Vervielfachung zusammen mit
Unfalldeckungssumme.

Jahresprämie inkl. Vers.-Steuer
33,20

Flug-Unfall Tod und
Invalidität 500% Progression
Mitversichert: 24-Stunden-Risiko
gemäß AUD inkl. anderer Sportarten,
Straßenverkehr, Arbeitsplatz.
Deckungssumme: 2.500,- € bei
Tod, 25.000,- € bei Invalidität,
125.000,- € bei Vollinvalidität.

Jahresprämie inkl. Vers.-Steuer
76,- €

Deckungssumme: 2.500,- € bei
Tod, 50.000,- € bei Invalidität,
250.000,- € bei Vollinvalidität.

Jahresprämie inkl. Vers.-Steuer
136,- €

Für alle Mitglieder kostenlos

Bergungskasten

Deckungssumme: 2.500,- €
Umfang: Suche, Rettung,
Krankenhaustransport, notwendi-
ger Rücktransport. Ohne Mehrko-
sten für Bergung des Fluggeräts.
(In ursächlichem Zusammenhang
mit dem Betrieb eines Luftsport-
gerätes)

eg: Schirmpacker-Haftpflicht

Deckungssumme: 500.000,- €
pauschal für Personen- und
Sachschäden.
Umfang: Packer von Rettungs-
geräten für Dritte. Fachkunde ist
Voraussetzung.

Startleiter-Haftpflicht

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

Umfang: Startleiter mit Luftfahrer-
schein sowie Beauftragte für Luft-
aufsicht.

Flug-Unfall nur Invalidität

Deckungssumme 5.000,- €
Umfang: Verdreifachung
ich. Mitversichert: 24-Stunden-
Risiko gemäß AUB inkl. anderen
Sportarten, Straßenverkehr, Ar-
beitsplatz.

Jahresprämie inkl. Vers.-Steuer
6,60 €

Zusätzlich mit 3,00 Kranken-
haus-Tagegeld und 3,00 € Gene-
sungsgeld je Krankenhaustag.
Vervielfachung zusammen mit
Unfalldeckungssumme.

Jahresprämie Inkl. Vers.-Steuer
16,50 €

Flug-Unfall Passagier

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

Jahresprämie inkl. Vers.-Steuer
13,33 E

Flug-Unfall Passagier nur in Österreich

Deckungssumme: 40.000,- € bei
Tod und Invalidität.

Jahresprämie inkl. Vers.-Steuer
47,80 E

Für alle Mitglieder und
Mitgliedsvereine kostenlos

Gelände-Haftpflicht

Deckungssumme: 500.000,- €
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 Seilrückhol-
fahrzeuge beim Schleppbetrieb
und inkl. der Schleppautos ohne
Verkehrszulassung.
Ohne Personenschäden
im geschleppten Luftfahrzeug.

Schleppwinden-Haftpflicht

Zusatzdeckung inkl. Personen-
schäden im geschleppten Luft-
fahrzeug.

Jahresprämie inkl. Vers.-Steuer
33,20 E

Bei Versicherungsabschluß während des Jahres beträgt die Prämie bis zum Jahresende
pro Monat 1112 der Jahresprämie. Versicherungsanträge bei der DHV-Geschäftsstelle
anfordern. Weitere Versicherungen auf Antrag: Fluglehrerhaftpflicht, Boden-Unfall für
Mitgliedervereine und Boden-Unfall für Veranstalter.

Deckung:

weltweit

ab Europa

133- Deutschland

- Österreich



Ladies Top



Computer-Kamera-Rucksack



T-Shirt handrafted paraglid



Microfaser-Jacket



Speedshirt 2006



Sommer-klemd



Umhängetasche und Geldbörse



Kapuzen Sweet Shirt



Reisetasche



"feie, /
je?"
Ne.4X2te
k e..2..e,
;er>, Vee,k£4;rk.-9
i'ee',- 6"/N.



Cap 2006



Mnnbin Jacket



Stripe Shirt



3/4 Hose



Baumwolf 5hirt



Yeti Alpinrucksack



Team-Shirt 2006 Langarm



Ladies Shirt Langarm

FLY GIN

Die komplette Palette an Bekleidung, Taschen, Extras und Accessories kannst du bei www.gingliders.com ansehen