

DAHV info

Das Magazin für Drachen und Gleitschirmflieger

1411



Corinna Schwiegershausen,
nflug-Weltmeisterin





DHV Performance Center

Die Prafi-61eitschirnelugschulen

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

Hessische Gleitschirmschule Frankfurt
 liük Sport Sportschulen GmbH
 Breslauerstraße 12
 35096 Niederweimar/ Marburg
 Tel: 06421/12345
 Fax: 06421/77455
 www.hotspot.de
 info@hotspot.de

NOT SP1011IT

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



Harzer Gleitschirmschule

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



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



Skyleam Paragliding

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

Z

Flugschule Chiemsee GmbH

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

FLUGSCHULE

-(WEMSEE)

Süddeutsche Gleitschirmschule

Paragliding Performance Center Chiemsee
 Am Balsberg
 83246 Unterwössen
 Tel: 08641/7575
 Fax: 08641/61826
 www.einfachfliegen.de
 info@einfachfliegen.de

SÜDDEUTSCHE
GLEITSCHIRMSCHULE

Flugzentrum Runpolding

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



Adventure Spurts Gleitschirm-Schule

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

ceiventure-spoje

Weitschirmfried.J.1g

Paragliding Tegernsee

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



Flugschule Martin Mergenthaler

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

Gleitschirmschule
Martin Mergenthaler

OASE Flugschule Peter Geg GmbH

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

1. DAeC Gleitschirm-Schule

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



Flugzentrum Bayerwald

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



Flugschule Achensee

Ekl 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



Flugschule Wildschönau-Tirol

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

'w/1/11504
Wildsdionau.77rol

Sky Cluo Austria Walter Schrempf

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



Flugschule Aufwind

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



Euro-Flugschule Engelberg

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

e goomosco

Papillon

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





Seite 81, Wettbewerbe



Seite 34, Staudamsoaren



Seite 22, Mit dem Wohnwagen unterwegs

- 4 WICHTIG-NEU-KURZ**
Neuigkeiten und Wissenswertes
- NEU AUF DEM MARKT**
Neues von den Anbietern
- 12 REGIONALVERSAMMLUNGEN**
Einladung und Programm
- 16 ORGANISIERTES REISEN**
Grenzen und Möglichkeiten
- 22 FLIEGERURLAUB MR DEM WOHNWAGEN**
Unabhängig von Zeitpunkt und Hotel
- 28 TIPPS VOM WELTCUPSIEGER**
Wie fliegt man am besten in Greifenburg
- 34 STAUDAMM SOAREN**
Genussflieger treffen sich am Göschener Alpsee
- 38 ABTROCKNUNG NACH NIEDERSCHLÄGEN**
Wann geht's wieder nach Schlechtwetter
- 42 DHV-JUGEND**
Trampen ist kein Hexenwerk
- 44 FLUG IN DIE GOLDENE AUE**
Mit dem Starrflügler im Flachland
- 49 NFGH**
Offizielle Nachrichten für Drachen- und Gleitschirmflieger
- 50 SICHERHEIT UND TECHNIK**
Gleitschirm Unfallstatistik 2005
Problem: offene Beingurte
- 60 FLIGHT FESTIVAL WARSTEIN**
Gleitschirm- und Drachenflieger treffen sich im Herbst mit Ballonfahrern
- 62 VEREINSNACHRICHTEN**
Nachrichten der Vereine
- 69 LESERBRIEFE**
- 70 PARALANDER GLEITSEGELSYSTEM**
Ein Gleitschirm rettet Menschenleben
- 72 TEST**
Ergebnisse der neuen Musterprüfungen

- 81 WETTBEWERBE**
- German Cup**
DHV-OLC - Zwischenergebnisse Deutsche Meisterschaft im Streckenfliegen
WM Damen und Starre - Corinna Schwiagershausen ist wieder Weltmeisterin, die Damenmannschaft holt Gold
EM im Drachenfliegen - Österreich dominiert
Paragliding World Cup - Ewa Wisnierska weiter auf Siegerkurs
Deutsche Meisterschaft im Gleitschirmfliegen
- EM Senioren im Drachenfliegen** - Großes Treffen in Greifenburg
Hessische Meisterschaft - trotz schlechten Wetter eine gütliche Meisterschaft
Bawü - Air Garnes - Großer Publikumsandrang in Oppenau
- Nachrichten und Termine**

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



Titel: Oliver Barthelmes in Kössen



Ab sofort gibt es im DHV-Shop den DHV-Windsack. Material: Beschichtetes Polyester, Größe: ca. 1 m x 25 cm, Farbe: blau, weiß, rot mit Aufdruck www.dhv.de. Preis: 15,00 Euro zzgl. Versandkosten.

Coupe kam 2006 in St. Hilaire

Vom 21. – 24. September 2006 ist St. Hilaire du Touvet wieder der Nabel der Gleitschirm- und Drachenfliegerwelt. Das traditionelle Fluggebiet ca. 25 km nördlich von Grenoble feiert zum 33sten Mal den legendären Coupe Icare. Fantastisch, welche abenteuerlichen Fluggeräte



beim Verkleidungswettbewerb in die Luft befördert werden. Doch auch das hochkarätige Filmfest, die Herstellermesse, die atemberaubenden Flugvorführungen oder einfach die super Stimmung, die diesen Event begleiten, sind eine Reise wert. Infos unter Tel: +33/(0) 476083399 oder www.coupe-icare.org

Verhalten auf Flugplätzen

Immer häufiger wird der HG/GS-Winden- und UL-Schleppbetrieb auf Segelfluggeländen oder auf anderen, für verkehrszulassungspflichtige Luftfahrzeuge zugelassenen Flugplätzen durchgeführt. Piloten und Startleiter benötigen für den Flugbetrieb auf diesen Flugplätzen im Mischflugbetrieb gemäß der Flugbetriebsordnung für Hängegleiter und Gleitsegel (FBO) Abschnitt 1, Nr. 9. entweder

- die theoretische Prüfung zum unbeschränkten Luftfahrerschein oder
- eine andere anzurechnende Prüfung.

Als "andere anzurechnende Prüfung" zählt nun auch die theoretische Prüfung im Lehrfach "Verhalten auf Flugplätzen". Dieses Ausbildungsfach wird seit Mai 2005 in der Theorieausbildung zur Winden- und UL-Schleppstarteinweisung an den Schleppflugschulen unterrichtet und geprüft.

Piloten und Startleiter, die mit dem Verhalten auf Flugplätzen bereits vor dem 1. Mai 2005 von ihren Fluglehrern vertraut gemacht und geprüft wurden, erhalten darüber eine formlose Bestätigung bzw. einen Eintrag im Flugbuch von ihrer Flugschule. Mehr Infos zum Verhalten auf Flugplätzen auf www.dhv.de unter Schleppbüro.

DHV-Schleppbuero, Horst Barthelmes

Drachenfliegen in der DDR – gab es das?

Ja und Nein! Anfangs geduldet, dann verboten und kurz vor der Wende ausgerechnet durch einen Kosmonauten wieder legalisiert, stand der Drachen- und Gleitschirmflugsport immer zwischen der Republikflucht-Neurose der DDR-Oberen und dem unbändigen Flugwunsch einer Bevölkerung, der buchstäblich die Flügel gestutzt waren. Claus Gerhard, Autor des Buches „Fliegen wo Fontane wanderte“, hat jetzt eine spannende Chronik des DDR-Drachenfluges vorgelegt. Er beschreibt darin erschütternde Einzelschicksale, aber auch die Strömungen innerhalb der DDR-Führung zu diesem Thema. Möglich wurde die Arbeit auf Grund von vielen Gesprächen mit den betroffenen Piloten und durch das Studium von Akten aus dem Bundesarchiv und der Stasi-Unterlagenbehörde. Nachzulesen auf der Homepage des DHV unter www.dhv.de.

Rechtsberatung

Für die Rechtsberatung der DHV-Mitglieder steht der Rechtsanwalt und Gleitschirmflieger Dr. Eick Busz zur Verfügung. Sprechzeit für DHV-Mitglieder ist Freitags zwischen 17 und 20 Uhr unter Tel: 089/38367967.



Nur gültig, wenn vollständig ausgefüllt und unterschrieben!

Blankovollmacht und Untervollmacht sind nicht zulässig!

Name des Vollmachtgebers:

Mitglieds-Nr.:

Anschrift:

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

(Name des Bevollmächtigten)

Ort, Datum

Unterschrift des Vollmachtgebers



DEUTSCHER HÄNGEGLEITERVERBAND E.V



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

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. "Wolkengeflüster" berichtet live und aktuell aus der Fliegerszene. Und viel zu erzählen haben wir nach diesem Sommer! Ein Flugtag jagte den anderen. Die intensiven Erlebnisse verzaubern uns den Alltag. Lassen wir andere daran teilhaben, denn das macht das Erlebte umso nachhaltiger. Deshalb: Schreibt auf, wenn Ihr was zu erzählen habt! Es zählen nicht Rekorde oder Kilometer, sondern nur die individuelle Geschichte.



Bis zu 6.000 Interessenten im DHV-Gebrauchtmarkt

Wer seine Ausrüstung verkaufen will oder eine Gebrauchte sucht, findet keine größere und aktuellere Plattform. 790 Gleitschirme und 216 Drachen werden zur Zeit angeboten, 98 Gleitschirme sowie 56 Drachen gesucht. Schaut rein - es lohnt sich!

ANGEBOTE

Gleitschirm (790)	Drachen (216)	Gleitschirm-Gurtzeug (156)	Drachen-Gurtzeug (43)
-------------------	---------------	----------------------------	-----------------------

SUCHANZEIGEN

Gleitschirm (98)	Drachen (56)	Gleitschirm-Gurtzeug (29)	Drachen-Gurtzeug
------------------	--------------	---------------------------	------------------

Travel & Training

Der "Jahrhundertsommer" neigt sich dem Ende zu und verspricht einen goldenen Herbst. Eine wunderbare Gelegenheit, die Flugsaison ausklingen zu lassen. Doch möglichst effektiv sollten wir die wertvollen Tage nutzen - der nächste Winter kommt bestimmt! Travel und Training auf www.dhv.de ist der Schlüssel dazu. Dort bieten die DHV-Flugschulen Fortbildung und Reisen 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. Brandneu "Golden Girls", ein 20-minütiger TV-Film des Senders n-tv über den Gewinn der Drachenweltmeisterschaft in Florida.



DHV-anerkanntes Sicherheitstraining

Das DHV-Lehrteam empfiehlt jedem Gleitschirmpiloten mit A- oder 8-Schein die regelmäßige Teilnahme an einem DHV-anerkannten Sicherheitstraining. Die Veranstalter von DHV-anerkannten Sicherheitstrainings haben sich in einem aufwändigem Verfahren qualifiziert. Sie sorgen für hohen Sicherheitsstandard, professionelle Durchführung und Betreuung durch kompetente Fluglehrer, gemäß den Anforderungen des DHV.

Flugschule Chiemsee GmbH

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



GlideZeit Flugschule Tübingen

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

HABIS Flugsport

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



Flugschule Achensee

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



Sky Club Austria Walter Schrenpf

Moosheim 113
A-8962 Gröbming cjub
Tel: 0043/3685/21
Fax: 0043/3685/23610
www.skyclub-austria.com
office@skyclub-austria.com



Gerling erhöht Prämien

Die bevorstehende Erhöhung der Versicherungssteuer und die hohe Schadensquote der letzten 5 Jahre haben Gerling veranlasst, ab 1.7.2006 eine maßvolle Prämienhöhung bei dem DHV-Versicherungsprogramm vorzunehmen. Einzelheiten sind der nachstehenden Tabelle zu entnehmen.

Die Halterhaftpflichtversicherung des DHV-Versicherungsprogramms bleibt dennoch weiterhin die günstigste. Und das in 27 Jahren Partnerschaft mit Gerling gewachsene Vertrauen wissen die DHV-Mitglieder zu schätzen. Wer dennoch wegen der Prämienhöhung seine Versicherung kündigen will, hat Sonderkündigungsrecht bis zum 30.11.2006 (Einschreiben an die DHV-Geschäftsstelle).

Auch künftig ist für DHV-Mitglieder die Bergungskostenversicherung kostenlos. Bei den für Mitglieder ebenfalls kostenlosen Versicherungen für Startleiter-Haftpflicht, Schirmpacker-Haftpflicht, Geländehaftpflicht, Schleppwinden-Haftpflicht, sowie die für DHV-Vereine kostenlose Versicherungen für Vereins-Haftpflicht, Veranstalter-Haftpflicht und Boden-Unfall für Startleiter wurden die Deckungssummen auf 1.000.000 Euro verdoppelt.



Begegnungen mit Vögeln - Bilder und Videos gesucht!

Wer hat es noch nicht erlebt? Häufig kreisen wir Gleitschirm- und Drachenpiloten gemeinsam mit Vögeln im Aufwind und erleben ein friedliches Miteinander. Mit Milanen, Bussarden oder großen Gänsegeiern in der Thermik zu drehen, gehört zu den eindrucksvollsten Erlebnissen in der Natur. Nachdem immer mehr Piloten Video- und Digitalkameras beim Flug dabei haben, entstehen immer mehr und bessere Bilder vom Fliegen mit Vögeln.

Der DHV sucht für das Projekt „Luftige Begegnungen“ (Infos: www.dhv.de/typonuoftige_Begegnungen.3108.0.html) weitere Videos und Bilder. Bitte nehmt untergelaende@dhv.de Kontakt mit uns auf. Björn Klaassen, DHV Flugbetrieb

Vertrag	SB	Prämie Stand 2006	Deckungssumme	Prämie ab 01.01.2001
alle Hängegleiter und Gleitsegel	SB 250 EUR	28,00 EUR	1.500.000 EUR	31,60 EUR
	ohne SB	35,60 WR	1.500.000 EUR	40,20 EUR
Gleitsegel	SB 250 EUR	25,40 EUR	1.500.000 EUR	28,79 EUR
	ohne SB	30,50 EUR	1.500.000 EUR	34,40 EUR
Motorschirm, Motorschirm-Trifte und Fußstart-UL (Minimum) mit weniger als 120 kg	ohne SB	60,00 EUR	1000.009 WR	61,55 EUR
	SB 250 EUR	120,00 EUR	4.000.000 EH	123,10 EUR
Trike und Motorschirm-Trike mit mehr als 120 kg	ohne SB	170,00 EUR	4.000.000 EUR	174,40 EUR
	ohne SB	100,00 EUR	1.000.000 EUR	102,59 EUR
Dreiaxler	50 250 EUR	120,00 EUR	4.000.000 EUR	123,10 EUR
	ohne SB	170,00 EUR	4.000.000 EUR	174,40 EUR
UL-Segellugzeuge	ohne SB	180,00 EUR	1.000.000 EUR	184,66 EUR
	SB 250 EUR	260,00 EUR	4.000.000 EUR	287,24 EUR
UL-Segellugzeuge	ohne SB	330,00 EUR	4.000.000 EUR	338,53 EUR
	ohne SB	170,00 EUR	1.500.000 EUR	174,40 EUR

EU=				
Hängegleiter und Gleitsegel	ohne SB	460,00 EUR	2.500.000 EUR	471,90 EUR
	ohne SB	560,00 EUR	4.000.000 EUR	631,90 EUR
Motorschirm, Motorschirm-Trike und Fußstart-UL (Minimum) mit weniger als 120 kg	ohne SB	460,00 EUR	2.500.000 HR	471,90 EUR
	SB 250 EUR	530,00	5.000.000 EUR	543,71 EUR
Trike und Motorschirm-Trike mit mehr als 120 kg	ohne SB	580,00 EUR	5.000.000 EUR	595,00 EUR
	ohne SB	520,00 EUR	2.500.000 EUR	533,45 EUR
Dreiaxler	SB 250 EUR	530,00 EUR	5.000.000 EUR	543,71 EUR
	ohne SB	580,00 EUR	5.000.000 EUR	595,00 EUR
Sonstl	ohne SB	580,00 EUR	2.500.000 EUR	595,00 EUR
	SB 250 EUR	690,00 EUR	5.000.000 EUR	707,84 EUR
Passagier-Haftpflicht nur Rh UL (alle UL)	ohne SB	380,00 EUR	359.000 EUR	369,83 EUR
	Fluglehrer-Haftpflichtversicherung	/5,00 EUR	500.000 EUR	85,00 EUR
einweisungsberechtigter Windenführer		37,50 EUR	5.000.000 ER	38,50 EUR
			1.000.000 EUR	47,50 EUR
Zusatzrisiko Personenschäden im geschleppte Lfz		33,20 EUR	500.000 EUR	34,00 EUR
			1.000.000 EUR	42,00 EUR
Veranstalter-Unfallversicherung	Tod	50,00 EUR	5.000 EUR	51,30 EUR
	Invalidität		10.000 EUR	

11ME					
namentliche Unfallversicherung	Tod	23,10 EUR	2.500 EUR	26,10 WR	
	Invalidität		5.000 EUR		
	Invalidität	6,60 EUR	5.000 WR	7,40 EUR	
	Tod	33,20 EUR	2.500 EUR	37,50 EH	
	Invalidität		5.000 EUR		
	KTG		3 EUR		
	Invalidität	16,50 EH	5.000 EUR	18,60 EUR	
	HTG		3 EUR		
	Progression 500 %	Tod	76,00 EUR	2.500 EUR	83,60 EUR
		Invalidität		25.000 EUR	
nicht namentliche Unfallversicherung	Tod	136,00 EUR	2.500 EUR	153,50 EUR	
	Invalidität		50.000 EUR		
Passagier-Unfallversicherung für Österreich	Tod	13,30 EUR	2.500 EUR	15,00 EU	
	Invalidität		5.000 EUR		
Passagier-Unfallversicherung für Österreich	Tod	47,80 EUR	40.000 EUR	53,90 EUR	
	Invalidität		40.000 EUR		

Luftraumbeschränkungen in der Schweiz beachten

Da es in Kürze wieder zu vielen Flügen von deutschen Piloten in Schweizer Fluggebieten im Rahmen des OLC kommen wird, werden die Piloten dringend gebeten, sich vor den Flügen über die Luftraumstruktur in dem jeweiligen Fluggebiet zu informieren.

Besonders wichtig sind hier auch örtlich und zeitlich begrenzte Beschränkungen zu beachten. So ist beispielsweise die TMA 1-3 Sion zeitweise aktiv, dies hat Einschränkungen im Fluggebiet Fiesch zur Folge. Vor Antritt des Fluges sollten demnach entsprechende Informationen eingeholt werden. Man erhält sie per NOTAM oder auch unter: www.shv-net.ch/d/fluggebiete/index.htm (Temporäre Luftraumregelungen). Die TMA's Sion sind militärische Lufträume, also nicht immer aktiv (Siehe NOTAM). Die CTR ist immer aktiv (Siehe Segelflugkarte CH). MIL ON oder MIL OFF (Zeiten siehe Segelflugkarte) entscheidet auch über die max. Flughöhe (4.000 m oder 4.600 m, Ausnahme: Tempo. Segelfluggzonen). Im Rahmen des OLC wendet das Schweizer OLC-Auswerteteam folgende Toleranzen an: Höhe: 5% min. 100 m (bezogen auf GPS Höhe) Seitlich: 500 m.

Nachzulesen unter: www.shv-net.ch/d/resultate/index.htm CCC, Toleranzen. Diese Toleranzen stellen keine für Drachen- und Gleitschirmflieger um die Toleranzen erweiterte Lufträume dar, sondern dienen lediglich zur Flugauswertung. Aus Solidarität dem Gastgeberland gegenüber und wegen einer Wettbewerbschancengleichheit wird das deutsche OLC Auswerteteam die gleichen Auswertekriterien für Flüge innerhalb der Schweiz anwenden.

Noch ein Hinweis (dies gilt generell für alle im OLC eingereichten Flüge): Solltet ihr in der Nähe von flugbeschränkten Gebieten fliegen, so vermerkt bitte im Pilotenkommentar, dass ihr entweder eine Flugfreigabe hattet (am besten gleich von wem), dass die Beschränkung nicht aktiv war oder sonstige hilfreich Kommentare. Dies hilft zum einem dem Auswerter bei der Überprüfung und zeigt den anderen Wettbewerbspiloten, wie jeweils verfahren wurde. Infrage kommende Luftraumverletzungen sind jeweils in der Fluganmeldung angegeben und sollten nicht einfach bedenkenlos abgehakt werden. Bei Einhaltung der bestehenden Regelungen sollten auch weiterhin ergebnisreiche XC-Flüge möglich sein.

Rudi Bürger, OLC Koordinator, DHV-Sportvorstand

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: dhvschleppbuero@dhv.de.

Kündigungsfrist beachten!

Am 31.10.2006 läuft die in der DHV Satzung festgelegte zweimonatige Kündigungsfrist zum Jahresende 2006 ab. Diese Kündigungsfrist gilt auch für sämtliche Gruppenversicherungsverträge, also auch für die Gerätehaftpflichtversicherung. Wer Mitglied beim DHV bleiben, jedoch seine Versicherung kündigen möchte, kann dies getrennt tun. Umgekehrt erlischt bei einer Kündigung der DHV Mitgliedschaft automatisch auch die Versicherung zum Jahresende 2006.



Geländename	Geländehalter	Telefon, Internet, Funk
91338 Tauschwitz	Ostthüringer Drachen und Gleitschirmfliegenrela Saalleid e.V.	9170/7287230
27314 LMfingen	Gleitsiegelclub Weser e.V.	0160/91259530
32457 Porta Wesfellee	Della-Club Wieheagebirge e.V.	0571/710227
35088 Eisenberg	DEC Ederbergland e.V.	8160191815859
35415 Pohlheim	Drachenflieger Pohlheim E.V. 06403/63606, www.drachenflieger-pohlheim.de, keine Bandsang	
36136 Wasserkuppe	Rhöner Drachen- und Gleitschirfliegerein e.V.	06654/696
38649 Rammelsherg	Hauer Drachen- und Gleitschirm-Verein Gastar e.V.	0170/6728487
52245 Sophienhöhe	Ostwindfreunde e.V.	02274/703649
55585 Duchrolh	Pfälzer Gleitschirm-Club e.V.	0175-5198606
51562 Sassenreih	Drachen und Gleitschirmfreunde Hellaal e.V.	02144/930349
58849 Nordhelle	GSC Nordhelle e.V. + Elugsporl tennetal e.V.	02352/21265
64497 Erlau-Fränkisch Crumbach	Erster Odenwälder Drachen HugClub e.V.	0160/8551027
64665 Meilbokus	Erster Odenwälder Drachen-fluglob e.V.	06251/983612
69198 Öberg	Bergshäfler Drachenflieger e.V.	0174/1861382
69117 Königstuhl	Kurpfälzer Gleitschirmflieger e.V.	0176/28671305
72258 Stöckerkant	Drachen- und Gleitschirmverein Baiersbronn e.V.	07442/121425
12393 Schneithalde	DEC Stadeln	0170/4436907
73430 Ostalbskiniste Langer	DHC Aalen e.V.	6160-3282349
74343 Teufelsberg	Die "1. Hohenhäslacher Flieger" e.V.	01147/922155
74544 Einkorn	HG-Club "Einkorn Schwäbisch Hall" e.V.	0791/4992360
74847 Finkenhof	Delta-Club Moshach e.V.	06261/610638
75325 Sommerberg	Eztaillieger Bad Wildbad e.V.	01081/380212
76332 Allhof	Die Allhofdrachen e.V.	0170/9865064
76530 Merkur	Gleitschirmverein Baden e.V. 07221/271577, www.schwarzwaldgeier.de, 433.300	
76597 Teufelsmühle	Drachenflugclub Iollenu e.V.	0173/4166929
76703 Kmichlat	Gleitschirmclub Kraichtal e.V.	01250/927482
76863 Förlentiergfinels	Südpfälzer Gleitschirmflieger Club e.V.	06346/308550
71709 Kirchberg, SMlrfelsen	Crachen und Gleitschirmflieger Oberes Elztal e.V.	07834/4594
77728 Oppenau	Oppenauer Gleitschirmflieger e.V.	0160/7129996
78148 Hintereck	Gleitsiegelclub lemnicularis e.V.	01123/5801
79102 Schauinslard	GSC Colibri e.V.	07602/1512
19183 Kordel	DEC Südschwarzwald	07081/22058
79215 Gschasi	Drachen- und Gleitschirmflieger Oberes Elztal e.V.	0171/9064833
19410 Hochblauen	Hängegleiter Club Region Blauen e.V.	07632/828088
79736 Rickenbach	Delta-Club Cundor e.V.	07762/523495, www.wettervehr.de
83122 Hochries	Gleitschirmclub Hochries-Sarnerberg e.V.	08032/8805
83661 Brauneck	lengrieser Gleitschirmflieger	0111/8169210
83700 Wallberg	DGC legereseer Tal e.V.	D160/96643891
81459 Breitenberg	Ostallgäuer und Pfront'ner Gleitschirmflieger e.V.	0171/8120349
93339 lachenhausen	1. Oberpfälzer Drachenfliegerclub Riedenburg e.V.	0160/7841232
93453 Hoher Bogen	1. Gleitschirmverein Bayerwald e.V.	09947/2452
93462 Osser	1. Gleitschirmverein Bayerwald e.V.	01603523936
94541 Büchelsteia	OGC Bayerwald e.V.	099087891191
35415 Poblheim	Nachennleger Patheim e.V.	vav.drachenflieger-pohlheim.de
76530 Merkur	Gleitschirmverein Baden e.V.	www.schwarzwaldgmer.de
79736 Rickenbach	Delta-Club Condor e.V.	www.wettervehr.de
83346 Hochfelle	Hechtlin flieger Bergen e.V.	www.hochleifliieger.bergen.de/

„Was fliegt denn da?“

Unbekannte Flugobjekte am Himmel? Bei der Aufklärung hilft der Band „Was fliegt denn da“? zuverlässig und bewährt. Der Longseller erscheint zum 70. Geburtstag mit ganz neuen Texten von Peter H. Barthel und Zeichnungen von Paschalis Dougalis. Mit über 1.600 detaillierten Einzeldarstellungen von mehr als 500 Arten behandelt er alle

Vögel Europas und enthält erstmals Verbreitungskarten. Kurze, präzise Texte informieren in übersichtlicher Form über alles Wissenswerte. Mit dem für Familien, Naturfreunde und Spaziergänger unverzichtbaren Band „Was fliegt denn da“ lassen sich alle Vögel in

Wald und Feld, auf der Wiese und am Wasser, im Garten und am Fenster rasch und sicher bestimmen. Infos: Peter H. Barthel Paschalis Dougalis, Was fliegt denn da?, ISBN 3-440-09977-6, 192 Seiten, Euro 9,95.



Das Skywalk Junior Race Team steht

Nach langer Zeit des Wartens war es endlich klar, welche 15 Piloten für das Skywalk „Junior Race Team“ Meran eingeladen wurden. Die Entscheidung steht nun fest. Von den anfangs fünfzig Bewerbungen haben es fünf Piloten ins Team geschafft. Klaus Tretter (Lenggries), Markus Hofpointner (Salzburg), Pascal Purin (Bregenz), Martin Klotz (Südtirol), und Tom Nather (Heidelberg). Nun warten die Ausgewählten auf ihr erstes Trainingslager unter der Leitung von Andy Frötscher, in dem es dann heißt: fliegen, fliegen, fliegen.

Infos unter: www.skywalk.info
Mail: info@skywalk.org
Tel: 08641694840

Advance Speedarms

Das funktionelle Zubehör für Kilometerjäger und Streckenflugenthusiasten! Die Advance Speedarms halten die darunter verwendete Jacke oder den Overall bei bestmöglicher Bewegungsfreiheit schön eng und flatterfrei am Körper. Ein hoher Spandex-Anteil garantiert für ausreichende Elastizität, optimale Passform und das Shirt ist dank des zentralen Reißverschlusses einfach anzuziehen. Erhältlich in zwei Designs - Team Lycra und advance Lycra - mit unterschiedlichem Aufdruck. Farbe: wie abgebildet, goldgelb, Größe: unisex, Einheitsgröße. Erhältlich bei allen Vertriebspartnern oder direkt per Mail an [info\(@\)advance](mailto:info(@)advance).



Skyclimber mit Flugschule Remstal

Die Flugschule Remstal (FSR) erweitert ihr Angebot über die Pilotenausbildung hinaus auf Outdoor-Events und -Touren. Im Fokus stehen bei diesen Aktivitäten nicht nur die Gleitschirmflieger, sondern auch deren Begleitpersonen. Das Angebot erfolgt in enger Kooperation mit Skyclimber, der Firma, mit der Jens Wiesner, Partner und Fluglehrer der FSR, seit mittlerweile 3 Jahren Outdoor-Aktivitäten für Kenner und Outdoor-Schnupperer anbietet. Bei allen Aktivitäten gewährleistet Skyclimber größtmögliche Sicherheit durch langjährige Erfahrung sowie einer umfassenden Planung, optimalen Organisation und zielgruppenorientierten Durchführung. In dem breiten Angebot findet jeder seine Art der Tagesgestaltung und somit ist abends die gute Stimmung beim Austausch von Erlebnissen gesichert. Infos unter www.skyclimber.de.

Rodenstock sponsert die Drachen-Nationalmannschaft

Seit Juni diesen Jahres wird die Herren Nationalmannschaft der Drachenflieger von Rodenstock unterstützt. Teamchefin Regina Glas wurde durch ihren Optiker auf die ProAct Sportbrillen und die neuen ColorMatic Contrast Gläser aufmerksam. Diese Gläser verstärken die Kontraste in hohem Maße und passen sich automatisch den Lichtverhältnissen an. Das Unternehmen war natürlich gerne bereit, die Besten einer Sportart, in der es wie in kaum einer anderen auf scharfes Sehen ankommt, zu unterstützen. Bei der gerade beendeten Europameisterschaft in Kroatien kamen die ProAct Brillen erstmals zum Einsatz und fanden großen Anklang bei den Piloten. Rodenstock wartet mit Spannung auf die nächsten Wettkämpfe und wünscht Corinna Schwiengershausen und der Herren-Nationalmannschaft viel Erfolg. Nähere Informationen zu den ProAct Sportbrillen oder den

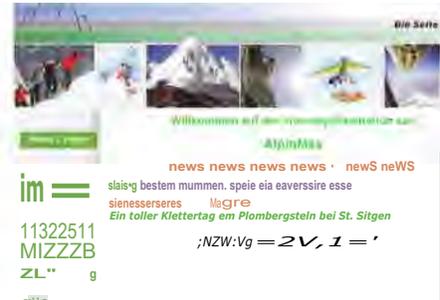


einzigartigen ColorMatic Contrast Gläsern erhalten sie unter www.Rodenstock.de oder bei ihrem Optiker.



Mit Levior zum WM-Titel

Leviorgratuliert dem erfolgreichen WM-Team und wünscht auch für die Zukunft viel Erfolg und weitere Titel. Die Firma Levior Voss als Hersteller von hochwertigen Flugsporthelmen für die Drachenflug- und Gleitschirm-Szene hatte das deutsche Team auf der internationalen Free-Flight-Messe in Garmisch-Partenkirchen unter Vertrag genommen und mit hochwertigen Helmen, Overalls und Handschuhen komplett ausgestattet.



Wetter-Max - Max Altmannshofer hat eine eigenen Homepage

Max Altmannshofer, mehrfacher Sieger des Deutschen Streckenflugpokals im Drachenfliegen, hat eine neue Homepage. Dort erfährt man die wichtigsten News über Bergflug- und Laufsport. Max ist ebenso als Hobby-Meteorologe bekannt und hat auf seiner Internetseite eine Rubrik für das Flugwetter in Bayern und in den Alpen eingerichtet. Hier gibt's z.B. perfekte Flugwetter-Prognosen fürs Pinzgau. Außerdem sind seine Artikel über das Drachenfliegen sehr zu empfehlen. Dort zeigt er zum Beispiel den Gegensatz zwischen Flachland und Gebirge beim Fliegen. Reinschauen lohnt sich. www.altmannshofer.org.



Swing-Teamweste aus Softshell - auch in Damengrößen

Nach dem großen Erfolg der Langarm-Team-Jacke ist nun auch eine schicke Weste erhältlich. Diese schwarze Softshellweste ist ausgestattet mit Stickereien am Kragen und Reflexionsstreifen, 2 Taschen und einem unteren Abschlussbund mit Kordelzug. Eine tolle Weste auch für laue Nächte. Infos: www.swing.de.



Ein Muss für jeden Landeplatz...

...ist ein Peilpunkt als Orientierung für die Landeinteilung. Nur wenn der Pilot bei Gegen-, Quer- und Endanflug einen Fixpunkt in der Nähe des Landeortes anpeilen kann, ist eine präzise Landevolte möglich. Die Firma Skywalk bietet einen Peilpunkt an, der auch aus größerer Höhe gut zu sehen ist und durch eine spezielle Beschwerung des Randes auch bei Wind dort liegenbleibt, wo er sein soll. Das DHV-Sicherheitsreferat empfiehlt den Peilpunkt für alle Flugschulen, Vereine und sonstige Landeplatzbesitzer. Weitere Infos unter www.skywalk.org



Mnlene

Gleitschirm- und Drachen-Beschriftungen. Perfekt und sicher.



Bücher / Lehrpläne / DVDs / Kai



H.A.D.-Headware Multifunktionstuch

Die N.A.D. Originale sind nahtlos aus hochwertigem Funktionsmaterial (Microfibre) gefertigt, ca. 50 cm lang, sehr widerstandsfähig, und multifunktional einsetzbar. Die Elastizität des Tuches ermöglicht verschiedenste Anwendungsmöglichkeiten, z.B. als Halstuch, Sturmhaube, Stirband, Piratenmütze u.v.m. Mit DHV-Exklusiv-Druck - Drachen- und Gleitschirmmotiv. Preis 12,90 €



T-Shirts für Drachen- und Gleitschirmflieger.

Basic-Shirt der Qualitätsmarke Switcher 170 grim2 in den Farben rot und beige, mit "Drachen"- 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 € ugl. Versandkosten

Die T-Shirts fallen groß aus!

DHV-WINDSACK

Windsack aus beschichtetem Polyester. Ca. 1 m 5 (25 cm, Farbe: blau, weiß, rot, Preis 15,00 Euro ugl. Versand



DVD - BLUE SKY

Inhalt: Wing Man, Grand Canyon Wings, Job am Limit (Drachen- und Gleitschirmtests beim DHV), Pilot in 5 Tagen, Höhenrausch, Sprung in die Tiefe und als Bonus eine Reportage über die X-Alps 2005. Länge Hauptfilme 120 Min. Bonusfilm 20 Min. Einzelpreis 19,90 € ugl. Versand.

Rombi Preis 3fai Ew.Netsand



DVD - FREE FLIGHT

Die schönsten Folgen aus der TV-Doku-Serie Take-Off. Inhalt: Ein neues Leben, Matterhorn BASE, Der Drachenreiter (Guido Gehrmann), 40 Sekunden Freiheit, Rehorejagd, X-Arides und als Bonusfilme: Lautlos am Limit, Drachenflüge in den Alpen und Skysurf. Länge 107 Min. Bonusfilme 25 Min. Einzelpreis 19,90 Engl. Versand



Kunstkalender vom Gleitschirm- und Drachenfliegen

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



Kalender vom Gleitschirmfliegen

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

Ausgabe 2006



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, Tellerplatte, Maße: 20*14*5 cm Preis: 35,80 €, incl. SAM-Splint 18,40 €, ohne SAM-Splint (sonst gleicher Inhalt)

Fluggeländekarte Italien Gesamtübersicht der italienischen Fluggebiete, Maßstab 1:900 000 In Italienisch Preis: 7,00 €



Ausgabe 2003



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

Ausgabe 2004



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

Ausgabe 2001



Flugführer Zentralschweiz Die schönsten Fluggebiete in der Zentralschweiz von Urs Lötcher reit RNS von Andreas Busslinger dargestellt auf 160 Seiten. Preis 25,00 €

Ausgabe 1996



Die schönsten Fluggebiete der Alpen 4. Auflage des OuWoor-Führers von Oliver Guenay mit vielen neuen Infos zu ausgewählten Fluggebieten der sechs Alpenländer Deutschland, Frankreich, Italien, Slowenien, Schweiz, und Österreich, Mit vielen Fotos, 256 Seiten Preis 39,50 €

Ausgabe 2005



Die schönsten Fluggebiete rund um das Mittelmeer 2. Auflage des Fluggebietsführers von Oliver Guenay mit vielen neuen Tips zu Fluggebieten In Italien, Frankreich, Spanien, Türkei, Griechenland, Kroatien, Portugal und Marokko. Preis: 39,50 €

Ausgabe 2004



Windsysteme und Thermik im Gebirge Der erfolgreiche Segelflieger Martin Dinges richtet sein Buch an Alle, die ihr meteorologisches Verständnis aal dem Gebiet der thermischen Aufwinde und thermischen Windsysteme vertiefen wollen, 62 Seiten mit 48 Skten sie Preis: 15,25 €

Ausgabe 2005



AND THE WORLD COULD FLY

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

Ausgabe 2005

Augenblicke oben ... "111



AUGENBLICKE DBEN -

Das Buch ist eine packende Dokumentation über die aufregendsten Flüge, spektakuläre Abenteuer und die ungewöhnlichsten Piloten dieser faszinierenden Sport- und Lebensart. Oliver Guenays Abenteuer in Mittelalten, Ostafrika, Südamerika, den Alpen und Hochkarpaten und außergewöhnliche Portraits und Leistungen von: Will Gadd, Red Bull 0-Alps, Bob Drury, Mad Mike King- dem Meister der Flugakrobatik und seinem Sprung aus 10.100 Metern, 264 Seiten. Preis: 39,00 €

Ausgabe 2006



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 Flagge bietsführer zu verwenden. Preis pro Karte: 12,80 € (Sonderpreis für 000-Mitglieder)

Ausgabe 2003

Prüfungsfragen

GS A Schein	Preis: 12,00
HG A-Schein	Preis: 12,30
0-Schein	Preis: 10,30 E
Flugfunk	Preis: 3,60
GS PaSSagier	Preis: 7,00 f

Info - Sammelordner

Preis: 0,20

Flugbuch für Drachen- und Gleitschirmflieger

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

Rescue Schnur-Set

estehend aus 30er Nylon-Flech enur und 30g Bleigewicht Preis: 4,10 €

en / Sicherheit / Unterhaltung



Gleitschirmfliegen
Das klassische Buch des Gleehlnsports Jetzt grundlegend überarbeitet erweitert und aktualisiert von Peter Janssen, Kad Siezak und Klaus Tänzer nach offiziellem Lehrplan. Mit einer beiliegenden CD-Rom mit Videos zum Buch und über 100 brillanten Farbfotos. Sowohl für Flugschüler zur Unterrichtsbegeleitung als auch für erfahrene Gleitschirmpiloten durch die ausführliche Gefahrenweisung ein wertvoller Sicherheitsgewinn.
Preis: 35,70 E



Gleitschirmfliegen für Meister
Das Lehrbuch für den Streckenflieger wurde grundlegend erweitert und aktualisiert. Neu ist ein Beitrag von Veronika Fischer, Der Gleitschirmfluglehrer und erfolgreiche Sheckenpilot im Mittelgebirge und Flachland gibt im Kapitel "Streckenflug Flachland" sein wertvolles Wissen für den Streckenflug 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: 39,90 E



Drachenfliegen
Lehrbuch für Anfänger und Fortgeschrittene von Peter Janssen und Klaus Tänzer, weitere Autoren Peter Cröniger und Knut e. Heutig.
Preis: 24,50 E



Drachenfliegen für Meister
Herausgegeben von Peter Janssen und Klaus Tänzer, weitere Autoren Helmut Düne, Dr. Victor Heile und Peter Cröniger; zahlreiche Abbildungen.
Preis: 24,50



Lehrplan-Passagierfliegen
Dieser Lehrplan dient als Grundlage für die Ausbildung zur Passagierberechtigung für Gleitschirmfliegen. Aber auch für die vielen Piloten, die eine Tandemberechtigung bereits besitzen. ist er eine Informationsquelle über den aktuellen Stand des Luftrechtes, Haftung & 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 E

DHV-Lehrplan
Windsehlepp

Schlepp-Lehrplan
Lehrpläne zum Thema
Winderschlepp und UL-Schlepp.
Winderschlepp 85 Seiten
Preis: 10,90
BL-Schlepp 60 Seiten
Preis: 12,50 E



WOLKEN, WIND und THERMIK
Eine Lehr- und Informations-CD für Drachen- und Gleitschirmpiloten des OHR. Anschaulich hat Charlie löst in Zusammenarbeit mit dem DHV-Lehrteam, insbesondere dem Meteorologen Hannes Schmalz, die Themen Windsysteme, Thermik, Zirkulation, Frontensysteme und Wettergefahren dargestellt. Für die Ausbildung zum Drachen- und Gleitschirmpiloten beschreibt dieser Film die wichtigsten Inhalte im Fach Wetterkunde. Jetzt auch als VHS erhältlich. Filmdauer 53 Min.
Preis: 19,00 9



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 CD in deutscher und englischer Sprache.
Preis: 17,95



Starten, Steuern, Landen mit dem Gleitschirm
Der Lehrfilm zeigt die Gleitschirm-Flugtechnik entsprechend dem Lehrplan. über den reinen Lehrgang hinaus ist der Film auch schön anzuschauen. Herstellung: Charlie löst zusammen mit dem DHV-Lehrteam. Filmdauer: 20 Minuten,
VHS-Video Preis: 15,30
DVD Preis: 15,09€ Mit Bonusfilm 'Sicher Gleitschirmfliegen'



Starten, Steuern, Landen mit dem Drachen
!! DHV-Lehrfilm für Drachenfliegen. Darstellung der richtigen Flugtechnik für den Start, den Flug und die Landung. Herstellung: Ralf Heuber zusammen mit dem DHV-Lehrteam. Filmdauer: 15 Minuten.
VHS-Video Preis: 15,30 E
DVD Preis: 15,00 Mit Bonusfilm 'German Open 2005!'

23fli



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 Piloten, dem interessierten Piloten am heimischen Fernseher Lust auf Training und Weiterbildung machen. Herstellung: Charlie löst zusammen mit dem DHV-Lehrteam. Filmdauer: 42 Minuten.
VHS-Video Preis: 20,45 E
WD Preis: 19,00 € Mit Genushirn - Sicher Gleitschirmfliegen!



Am Seil nach oben
Winderschlepp für Drachen- und Gleitschirmpiloten. Der neue Lehr- und Informationsfilm des Deutschen Hängegleiterverbandes zeigt alles Wissenswerte zum Thema Winderschlepp. Gleitschirm- und Drachenschlepp werden getrennt vorgestellt, aber beide Filme werden gemeinsam auf einer einzigen Kassette (60 Min.) ausgeliefert. Das Video ist nicht nur für die Schleppausbildung interessant, sondern bietet auch den erfahrenen Winderfliegern einige neue Tops und Trias zum Thema Schlepp.
VHS-Video Preis: 20,45
DUO Preis: 15,00 €



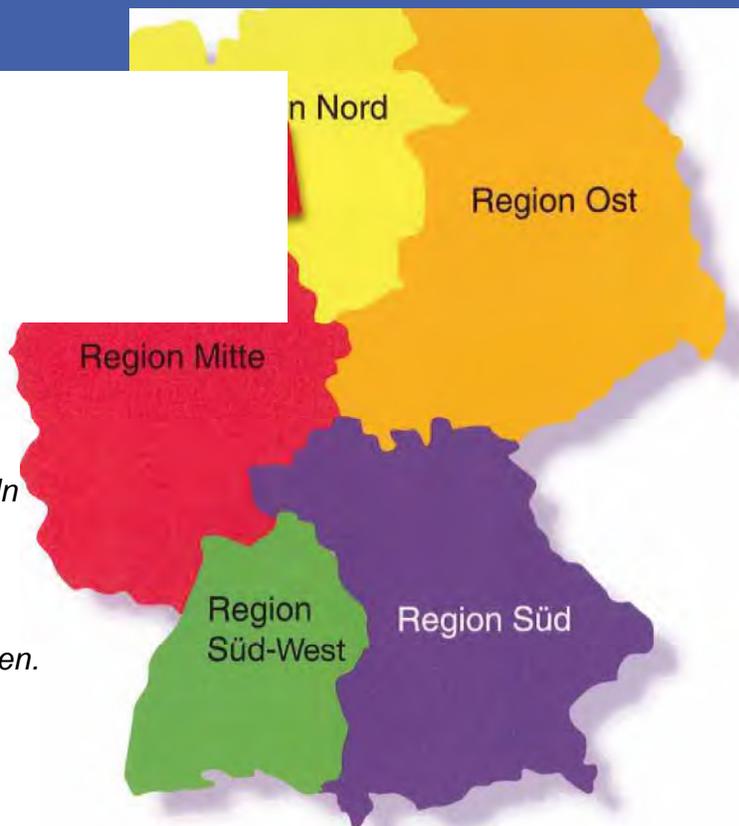
Heiter bis wollik
heileres und Lustiges aus den Anfangstagen des Drachenfliegens.
Herstellung: 1985, zusammengestellt von Charlie löst aus zahlreichen Amateursneifen.
Filmdauer: 25 Minuten. Zum Verkauf als VHS-Video.
Preis: 20,45



FREE FLIGHT Film Award
Die besten Filme der Jahre 2000 und 2001
laufzeit 37 min.
VhS-Video Preis: 20,45



DHV-REGIONA1



-)110 Der DHV kommt in die Region, um im Vortragsteil **Neues, Wichtiges und Unterhaltsames** zu vermitteln und im anschließenden Verbandsarbeitsteil Probleme der Region zu besprechen sowie die Delegiertenwahl für die Jahrestagung durchzuführen.

Vorträge

» Achim Joos

Perfekt Thermikfliegen

Sepp Gschwendtner

GS-Streckenfliegen im Flachland

- Video-Rückblick

Die Gleitschirm- und Drachenflug-Highlights des Jahres

» Fliegen mit Greifvögeln

Zwischenbericht von Björn Kloassen zur Aktion „Luftige Begegnungen“

Regio Nord (Bremen, Hamburg, Niedersachsen, Schleswig-Holstein)

8. Oktober 2006, Ced/Restaurant Ehrenstein 9 (ehem. CaM Auszeit) - Bundesstraße 96 - 20144 Hamburg, ca. 10 Delegierte zu wählen

Regio Ost (Berlin, Brandenburg, Mecklenburg-Vorpommern, Sachsen, Sachsen-Anhalt, Thüringen)

15. Oktober 2006, Berggaststätte Jenzighaus, Am Jenzig 99, 07749 Jena, ca. 10 Delegierte zu wählen

Regio Südwest (Baden-Württemberg)

21. Oktober 2006, Gaststätte "Alte Turnhalle", Bettringerstraße 13, 73550 Waldstetten, ca. 43 Delegierte zu wählen

Regio Südost (Bayern)

22. Oktober 2006, Veranstaltungsforum Fürstenfeld, Fürstenfeld 12, 82256 Fürstenfeldbruck, ca. 50 Delegierte zu wählen

Regio Mitte (Hessen, Nordrhein-Westfalen, Rheinland-Pfalz, Saarland)

28. Oktober 2006, Hotel Bellevue, Im Wenigerbachtal 8-25, 56170 Bendorf, ca. 44 Delegierte zu wählen

Vorläufige Tagesordnung

1. Begrüßung und Regularien
2. Genehmigung des Protokolls der Regionalversammlung 2005 (veröffentlicht im DHV-Info 138)
3. Aktuelle Informationen und Vorträge
4. Regionale Themen
5. Wahl der Delegierten für die Jahrestagung am 25. November 2006
6. Wahl des Regionalbeirats in die DHV-Kommission
7. Erläuterung der geplanten Satzungsänderung
8. Sonstige Anträge

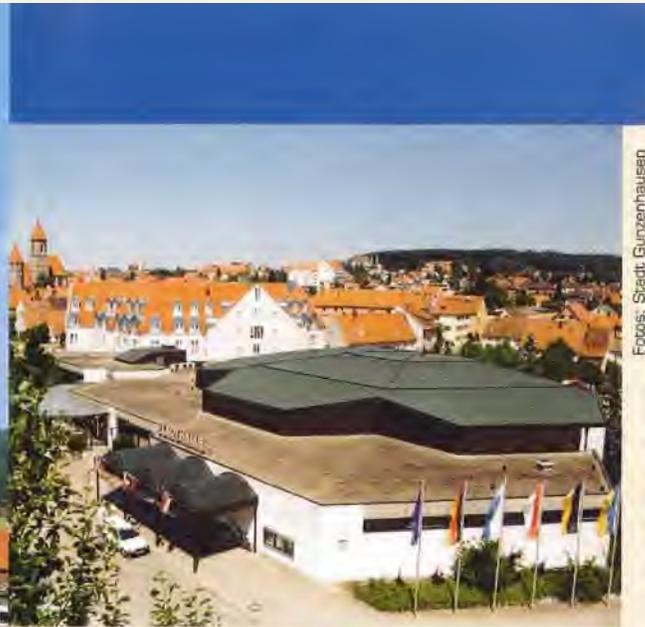
Antrags- und stimmberechtigt sind alle persönlichen Mitglieder, die ihren Wohnsitz in der Region haben. Für den Wohnsitz gilt der dem DHV gemeldete Stand am 11.09. des jeweiligen Jahres. Jeder Stimmberechtigte kann sein Stimmrecht durch schriftliche Vollmacht auf einen anderen Stimmberechtigten in der Region übertragen. Jeder Bevollmächtigte kann höchstens 4 fremde Stimmen vertreten. Zum Zweck der Stimmübertragung bitte nur das Vollmachtsformular benutzen, das vollständig ausgefüllt und unterschrieben sein muss. Bitte den DHV Mitgliedsausweis mitbringen.

Tagungsbeginn 13:30 Uhr.

Stimmkartenausgabe von 12:30 Uhr bis 13:30 Uhr.

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

Die Vormittagsrunde für Vereinsvorstände findet bei allen Regionalversammlungen wieder ab 10 Uhr statt.



Fotos: Stadt Gunzenhausen



Programm

1. Begrüßung und Regularien
2. Genehmigung des Protokolls der Jahrestagung 2005 (veröffentlicht im DHV-Info 138)
3. Bericht des Vorstandes
4. Bericht der Kassenprüfer
5. Entlastung des Vorstandes
6. Neuwahl des 1. Vorsitzenden und des Sportvorstandes
7. Neuwahl der Kassenprüfer
8. Wirtschaftsplan für 2007
9. Satzungsänderung (siehe DHV-Info 140, S. 8)
10. Ausrichter der Jahrestagung 2007

ab 21:00 Uhr
DHV Party

DHV-JAHRESTAGUNG 2006

am Samstag, den 25.11.06
in der Stadthalle in Gunzenhausen bei Fürth

Beginn der Delegierten-Versammlung
13:30 Uhr

DHV-Sportlertreffen

Sonntag 26.11.2006
Stadthalle Gunzenhausen
Beginn: 10:00 Uhr



DFIM ONLINE CONT

Stimmberechtigt sind nur die auf den Regionalversammlungen gewählten Delegierten.



Start am Rigi in der Schweiz

Foto: Andreas Busslinger

Start an der Hochries, Deutschland

Foto: Charlie Jüst



summertime...



Sommeridyll in Greifenburg, Österreich

Foto: Friedegard Tommek



Foto: Jürgen Müller (29953)



A high-angle photograph of a sandy beach and coastline. In the upper left, a white paraglider with red trim is suspended in the clear blue sky. The ocean is a deep blue with white waves breaking onto the shore. The beach is wide and sandy, with a wooden boardwalk or ramp leading down from a grassy dune in the foreground. The overall scene is bright and clear, suggesting a sunny day.

Organisiertes Reisen

Grenzen und Möglichkeiten

Ein Beitrag von Klaus Irschik

m Grunde genommen ein prima Konzept. (Ausgebildete Piloten haben die Möglichkeiten, neue, attraktive Fluggelände unter fachmännischer Leitung kennenzulernen. Anreise, Startplatzshuttle, Kost- und Logis — alles komfortabel organisiert. Die Anbieter, zumeist Flugschulen, überbrücken saisonale und marktbedingte Flaute, können ihre Ausbildung in relaxter Atmosphäre fortsetzen und erreichen darüber hinaus sogar eine nette Kundenbindung. Doch auch bei betreuten Reisen kommt es immer wieder zu Unfällen und gefährlichen Situationen. Fluglehrer Klaus Irschik zeigt Chancen, aber auch die Schwierigkeiten und Grenzen des betreuten Reisens auf.

Der gemeinsame Nenner ist wichtig!

Reisekunden finden ein breit gefächertes Dienstleistungsangebot vor. Auf Grund der Ausschreibungen fällt es den Kunden häufig schwer, die Angebote richtig zu vergleichen. Viele Angebote können erst durch genaues Nachfragen richtig bewertet werden. Wie bei einem guten Unterricht steht am Anfang die Frage nach den (Lern-) Zielen des Trips. Geht es bei dem gemeinsamen Unternehmen um das Kennenlernen von Fluggeländen, Land und Leuten, steht eine waschechte Fortbildung mit dem Ziel der Verbesserung der Flugtechnik auf dem Programm, oder handelt es sich eigentlich um eine Kulturreise, die, wenn möglich, das Fliegen als Zugabe draufgibt? Um die Bedürfnisse und Erwartungen nicht zu enttäuschen, müssen solche Dinge unbedingt vor Antritt der Reise mit dem Veranstalter abgeklärt werden.

Was bedeutet eigentlich „betreut“?

Herzstück der Dienstleistung ist auf jeden Fall die Betreuung in den Fluggeländen. Was kann und darf ein Kunde für die durchschnittlichen 30-50 Euro pro Flugtag erwarten? Die Betreuung beginnt mit einer täglichen minutiösen Abklärung der Wetterlage. Darauf folgt dann die, hoffentlich richtige, Entscheidung für das an diesem Tag geeignete Gelände.

Vor Ort zeigt sich eine gute Betreuung zunächst in einer hervorragenden Gebietskenntnis. In der Praxis spüren die Teilnehmer sehr schnell, ob die Erfahrungen ihrer

Guides lediglich auf dem Studieren von Reiseberichten beruht. Gut organisiert heißt nämlich, als Betreuer vorher selbst da gewesen und die Gelände am besten per Flug analysiert und bewertet zu haben.

Welcher Service kann neben dem Flugbetrieb erwartet werden?

Hier zeigen sich oft die extremen Unterschiede und jeder Teilnehmer tut gut daran, den genauen Grad der Betreuung vor Antritt der Reise abzuklären.

Es variiert von der simplen Dienstleistung eines Busshuttles bis hin zur höchsten Betreuungsstufe à la Höhenschulung. Sprich, erfahrener Fluglehrer am Start- und Landeplatz, ständig in Sicht- und Funkkontakt mit dem Piloten. Nach einer ausführlichen Lande- und Startplatzbesprechung hat sich der Dummy-Flug des Landeplatzlehrers bewährt. Oft gibt es ja Wetterlagen, die sich nur durch einen Flug hundertprozentig einschätzen lassen.

Logische Konsequenz. Anbieter, die nur mit einem Fluglehrer/Betreuer operieren, können die Reise aufgrund deutlich niedrigerer Kosten annähernd für den halben Preis anbieten. Häufig endet die Betreuung auch nach der Vorstellung des Startplatzes, weil dann nämlich der Betreuer selbst zu einem 4-stündigen „Wetteragentest“ weggeflogen ist. Um Stunk zu vermeiden tut man als Teilnehmer gut daran, dies alles

vorher abzuklären. Wichtig auch zu wissen, ob Funk ausgeliehen oder selbst mitgebracht werden muss.

Was bedeutet eigentlich „organisiert“?

Zweifelsohne beginnt eine gut organisierte Reise mit der Wahl des geeigneten Reiseziels. Ganz nach dem Motto: zum richtigen Zeitpunkt am richtigen Fleck. Insgeheim sollte noch ergänzt werden „...mit den richtigen Piloten!“ Und hier

CHECKLISTE

Diese Dinge solltest du vor der Reise mit deinem Reiseveranstalter genau abklären.

1. Wird die Reise durch 2 oder 1 Fluglehrer betreut?
2. Wie viele Teilnehmer kommen mit?
3. Welchen Anspruch hat das Fluggelände zu der betreffenden Jahreszeit? Flugeraufnahme?
4. Wie sieht es mit dem Transfer in den Fluggeländen/mit der An- und Abreise aus? Zusatzkosten?
5. Wie sieht es mit der **Übernachtung** und Verpflegung aus? Zusatzkosten?
6. Was passiert, wenn es nicht zum Fliegen geht?



liegt auch gleich die Hauptschwierigkeit an diesem Job.

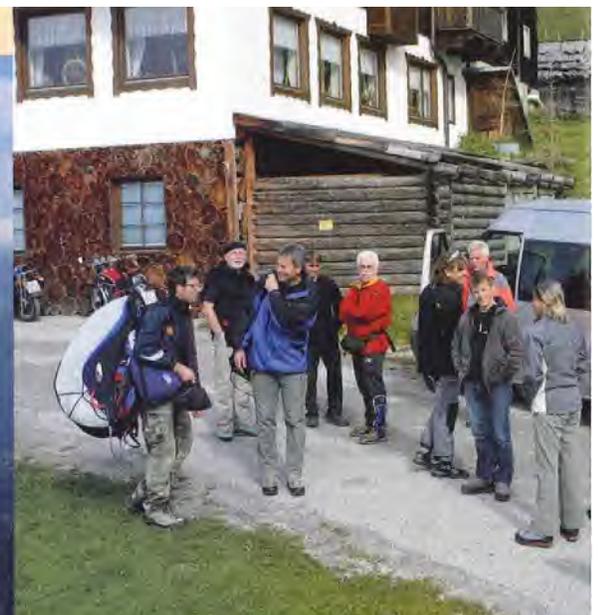
Wie sieht leider oftmals die Praxis aus? Angeheizt durch die Magazine brennen vor allem die Frischlinge darauf, neue attraktive Ziele kennen zu lernen. Ganz ehrlich. Wer träumt nicht davon an den bizarren Wänden der Dolomiten entlang zu segeln, stundenlang an Lanzarotes Küste zu soaren, den Aletschgletscher aus 4.000 Meter Höhe zu betrachten? Doch Kenner dieser Locations wissen allzu gut, dass die Auf- und Abwinde an den schroffen Felsen mörderisch, die Talwinde im Wallis nachmittags gut und gern mehr als 50 Stundenkilometer und der Wind in den Kanaren manchmal innerhalb von 10 Minuten um das 2- bis 3fache zulegen kann. Sicherlich für einige Auserwählte vielleicht fliegbar.

Kraut und Rüben

In wieweit wird das Publikum für die entsprechenden Spots ausgesucht, vorbereitet und auserlesen?

Für die Anbieter gibt es da mehrere Möglichkeiten. Möglichkeit 1, die Hotspots gar nicht erst ins Reiseprogramm aufnehmen und - mit weniger Leuten - in offenbar weniger attraktive Fluggelände ausweichen. Möglichkeit 2: Alle Leistungslevels mitnehmen und nur die wirklich Erfahrenen unten

Gelände- und Wetterbezogenes Startbriefing: Größte Schwierigkeit bereitet immer wieder die Wetteranalyse



Was steht heute auf dem Programm?



Flugurlaub pur am Meer! Doch Vorsicht: Schneit einsetzender Starkwind kann manchmal ganz schön anspruchsvoll werden.



Groundhandlingtraining - Häufig gewünschtes Ersatzprogramm für Starkwindtage.



Sich gegenseitig behilflich sein. Reisen in der Gruppe macht einfach Spaß



Anzeige

auf zu neuen ufern...



gleitschirmreisen und motorschirmschulung

verkauf von gleitschirmen und zubehör
motorschirmkompaktkurse ganzjährig
auch bei euch vor ort

M II r/u5rsehOu **MI** 211 <
i m A raichqsa qnd ur fralelcherneuen

ttivgschüre airhase-k, old f stragb
brestauerstraße 1 B, 74909 meckeshelm
telefon 06226/784650, 0172/620701Y

www.w.arbese-k.de

den entsprechenden Bedingungen starten lassen. Der Rest schaut meist eine Zeit lang zu. Möglichkeit 3, und leider oftmals beobachtete Praxis: Rein ins Vergnügen und Spreu und Weizen mit aller Gewalt in die Luft. Zum Glück gibt es bei der Mehrzahl der erfolgreichen Anbieter noch eine andere, gängige Variante. Anbieter und Kunde sind - fast schon wie ein altes Ehepaar - harmonisch aufeinander eingespielt. Die Teilnehmer kennen sich bereits von früheren Unternehmungen und neue Kunden kommen durch Weiterempfehlung dazu. Oftmals kennen sich die Parteien schon von der ersten Flugminute an.

Das Drumherum

Bei den Anbietern findet man auch hier sämtliche Varianten. Es reicht vom „Rundum-Sorglospaket“ mit „All inclusive“ bis zum absoluten „Low-level-Service“. Das Minimalprogramm: Die Teilnehmer kümmern sich selbst um Anreise, Bleibe und Shuttle. Der Betreuer erwartet quasi seinen Kunden im Fluggelände. Nichtfliegbare Zeit bedeutet „zur freien Verfügung“. Die etwas teurere, aber gängige Variante sieht

jedoch so aus: Der Anbieter organisiert die gemeinsame Anreise, Kost und Logis in den Geländen sowie den Shuttle vor Ort. Übrigens: Bei einer (Flug-)Anreise in exotische Länder bedeutet dies häufig eine extreme Vorleistung seitens der Anbieter. Eine Anzahlung ist deswegen bei Fernreisen üblich. Erfolgreiche Anbieter lassen ihre Schäfchen auch an den nicht-fliegbaren Tagen keinesfalls im sprichwörtlichen Regen stehen. Jetzt heißt es: Kultur-, Sport-, Flugtheorie- oder Relaxprogramm ist angesagt. Richtig gute Fluglehrer mutieren zum geborenen Animateur und treffen stets die Wünsche ihrer Kundschaft.

Wenn die gemeinsame Reise ein Erfolg werden soll, muss auch diese Seite vorher abgeklärt werden.

Grenzen der Betreuung

Es liegt in der Natur der Sache, dass auch betreutes Reisen nicht vor allen Eventualitäten schützen kann, denn letztendlich ist und bleibt der Pilot normalerweise alleine in der Luft. Er hat die anstehenden Probleme selbst zu meistern. Wichtig zu wissen: Ein bescheiter Pilot muss in letzter Konsequenz die Startentscheidung selbst treffen. Auch rechtlich gibt es da keine Ausrede. Unglücklicherweise vergleichen manche Piloten das betreute „Flug-Reisen“ mit der betreuten Tour durch einen Bergführer. Doch dies trifft im Flugsport nicht ganz zu. Funksprüche helfen zwar viel, können jedoch den Einklapper in der Turbulenz nicht verhindern. Das Sicherungsseil für Fluglehrer ist leider bis heute noch nicht erfunden worden.



Land und Leute kennen lernen: Elefantenreiten in Nepal. Flotte Klettertour oder Reiten geht auch bei Starkwind.



**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

Euroflugschule Engelberg
CH - 6390 Engelberg

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

Campingplatz bei Canazei



(Un-)Abhängiges Flugvergnügen

Fliegerurlaub mit dem Wohnwagen

Ein Beitrag von Karsten Kirchhoff

Jedes Jahr dieselbe Diskussion, jedes Jahr dieselben Probleme. Wohin soll die Urlaubsreise gehen? Jedes Familienmitglied will auf seine Kosten kommen. Da fällt eine Entscheidung nicht leicht. Schließlich will man sich im Urlaub auch mit niemanden in die Wolle kriegen. Reiseunternehmen locken bereits im Winter mit Frühbucherrabatten für den Sommer. Doch mal ehrlich! Wer möchte sich schon ein halbes Jahr vorher entscheiden und festlegen, wo

es im Sommer hingehen soll? Man kommt sich ja fast vor wie im Gefängnis. Schon früh sind einem die Hände gebunden. Ein Zurück gibt es nur gegen Bares. Erschwerend kommt noch hinzu, dass unser Flugsport mehr als jede andere Sportart vom Wind und Wetter abhängig ist. Je näher die Urlaubszeit rückt, desto angespannter wird der Blick der Frühbücher auf die Wetterprognose.

Doch der ganze Stress muss eigentlich gar

nicht sein. Denn es gibt eine einfache Variante Urlaub zu machen, die sicher auch allen Familienmitgliedern Spaß macht und sie zufrieden stellt. Campingurlaub, zum Beispiel mit einem Wohnwagen, heißt des Rätsels Lösung.

Natürlich kann man den Campingurlaub auch mit einem Zelt in Angriff nehmen. Das ist in den Sommermonaten auch ganz o.k.. Aber gerade in den Übergangsmonaten im Frühjahr und Herbst oder gar im Winter ist

das Schlafen auf dem kalten Boden trotz Isomatte und Schlafsack nicht jedermanns Sache. Schon gar nicht, wenn auch kleinere Kinder mit dabei sind. Auch im Sommer bietet das Zelt bei Regenwetter nicht den Komfort eines festen Daches über dem Kopf. Besser dagegen ist schon ein Wohnmobil. Gerade auch ausgebaute Busse wie die aus der California Serie von Volkswagen machen ein flexibles Reisen möglich. Nachteil hier: Vor Ort angekommen ist man mit seinem Fahrzeug nicht ganz so flexibel, da das Fahrzeug ja gleich Schlafgemach und Restaurant in Einem ist. Ist man auf das Fahrzeug jeden Tag angewiesen, heißt es jeden Morgen Sachen packen und festzurren, sonst ist am Abend nach einer kurvenreichen Fahrt eine größere Such- und Aufräumaktion angesagt. Ganz billig ist der Spaß auch nicht, denn die Anschaffungskosten für ein solches Gefährt sind extrem hoch. Für mich hat ein Wohnwagen deshalb klare Vorteile gegenüber einem Wohnmobil oder einem Campingbus und schon gar einem Zelt.

Wohnwagen

Die Ersten werden vielleicht bei dem Gedanken an einen Wohnwagen erst einmal das Gesicht verziehen, die Nase rümpfen und mit dem Kopf schütteln. Ähnlich ging es auch mir. Wer schimpft nicht jedes Jahr über Autos mit Wohnwagen und langsame Wohnmobile auf der Autobahn mit

Worten wie „Lahme Ente?“ oder „Schnecke mit Haus!“. Schlimmer noch sind die Gespanne auf der Landstraße oder gar über kurvenreiche Pässe. Doch ich habe mir einfach mal einen Ruck gegeben, die lästernen Zungen und das Gerede von Freunden und Bekannten in Kauf genommen, mir einen Wohnwagen ausgeliehen und bin los gezogen.

Gesagt, getan! Allein schon die Reisevorbereitung war extrem angenehm. Unabhängig von Vorbuchungen habe ich bis zur letzten Sekunde mit der Entscheidung, wo es hingehen soll, gewartet. Wetterbericht gecheckt, sobald die Prognose einigermaßen stabil war, entschieden wohin, einfach den Wohnwagen angehängt und gemütlich mit 80 Kilometer pro Stunde losgeschippert ins Urlaubsvergnügen. Ich höre schon die nächsten kritischen Stimmen. 80 Kilometer! Diese „Gurkere!“ muss ich mir nicht geben. Aber warum eilen? Man hat doch schließlich Urlaub. So kann man während der Fahrt wenigstens auch mal die Landschaft genießen und sieht nicht nur Häuser und Berge mit 180 km/h an sich vorbeirauschen. Letztendlich braucht man vielleicht eine Stunde länger als die anderen. Was soll's! Man kommt dafür entspannt an. Auf der Landstraße kommt man meist eh nicht schneller als mit 80 Sachen voran. Wem 80 km/h mit Anhänger trotz allem nicht schnell genug sind, der hat immer noch die Möglichkeit für sein

Gespann eine Freigabe von 100 Kilometer pro Stunde beim TÜV zu beantragen. Ob alle notwendigen Kriterien erfüllt sind, kann man am einfachsten bei einem Sachverständigen des TÜV, Dekra oder der GTO in Erfahrung bringen. Dieser stellt auch die notwendige Bescheinigung aus.

Am Ziel meiner Urlaubsreise angekommen, war die Freude entsprechend groß. Und sollte der Zielort unerwarteter Weise mal nicht das versprechen, was man sich erhofft hat, auch nicht schlimm. Einfach weiterfahren bis zu einem Ort, der allen zusagt. Haben wir am Anfang noch über unsere holländischen Nachbarn gelacht, ist dem Einen oder Anderen nach dieser Betrachtungsweise das Lachen über „Wohncontainer“ vielleicht eher vergangen. Ernsthaft betrachtet ist die Flexibilität, die der Campingurlaub gerade für den Flugsport bietet, phänomenal.

Viele Campingplätze haben das ganze Jahr hindurch geöffnet. Mit Gas- und/oder Elektroheizung lässt sich das kleine Raumvolumen eines Wohnwagens auch gut bei kalten Außentemperaturen aufheizen. Kein Luxus, sondern meist Standard sind Kochgelegenheit, Spüle und Nasszelle im Wohnwagen. Auf etwas Komfort muss also auch auf engem Raum nicht unbedingt verzichtet werden. Mein Favorit und Sieger im Vergleichstest ist daher eindeutig der Wohnwagen.

Einen gebrauchten Wohnwagen, wenn

Start und Landung Campitello





auch älteren Semesters, erhält man schon für knapp 1000.- Euro. Wichtig, beim Kauf auf neuen TÜV und neue Gasprüfung achten! Wenn der Anhänger innen nicht müffelt und gut gepflegt ist, darf er ruhig seine 20 Jahre auf dem Buckel haben. Ein paar kleine Investitionen wie Satelliten Anlage (100.-Euro) und kleiner Fernseher (50.-Euro), und schon steht einem Urlaubsvergnügen der besonderen Art mit Wetterinformationen per Fernsehen und Videotext (gerade auch für langfristige Prognosen und Prüfung der Wetterlage) eigentlich nichts mehr im Wege. Neue Wohnwagen erhält man ab ca. 6.000.- Euro - 8.000.- Euro. Wer sich der Sache Wohnwagen immer noch nicht sicher ist, kann sich probeweise einen Wohnwagen auch mal für einige Tage ausleihen, um danach eine endgültige Entscheidung zur Eigenanschaf-

Fung zu treffen (zum Beispiel: Wohnwagenvermietung Waldstraße 21 D-82131 Stockdorf Tel: +49/(0)8918577623, info@familycaravan.de, www.super-urlaub.de).

Mit einer Ferienwohnung ist der Wohnwagen trotz allem natürlich nicht vergleichbar. Aber teurer kommt einem die Nacht auf einem Campingplatz mit warmer Dusche und Stromversorgung auch nicht, schon gar nicht in der Nebensaison.

Wer so langsam auf den Geschmack gekommen ist und neugierig geworden ist, für den habe ich noch ein paar Reisetipps in Regionen mit Fluggeländen und idealen Campingmöglichkeiten.

Rund um den Chiemsee wimmelt es förmlich von Campingplätzen. Hier einen Platz zu finden, sollte kein Problem sein. Wer allerdings in der Hochsaison einen schönen Platz sucht, tut gut daran auf kleinere

oder etwas unbekannte Plätze auszuweichen. Wer die Nähe zum Fluggelände Hochfelln sucht, der findet direkt im Talort Bergen einen Campingplatz.

Für erfahrene Piloten, die im Besitz des unbeschränkten Luftfahrerscheines sind, bietet der nahe gelegene Hochfelln alles, was das Fliegerherz begehrt. Schöne Startplätze, gute Infrastruktur, herrliche Landschaft und den Ausblick über den Chiemsee. Und nicht zu vergessen einen schönen Landeplatz, wenn man diesen denn erreicht! Doch auch für erfahrene Piloten gilt. Ein,vielleicht mal zwei Versuche bis der Bart gefunden ist, dürfen es maximal sein, dann heißt es nichts wie ab Richtung Landeplatz, ansonsten sollte man sich auf eine spannende Außenlandung und einen längeren Fußmarsch einstellen. Gerade in solch speziellen Geländen tut es gut, sich

Hochfelln mit Chiemsee im Hintergrund

ein paar Infos bei den einheimischen Piloten einzuholen. Wer es allerdings geschafft hat den Bart zu zentrieren, der kann sich auf den Weg machen die nächsten Täler zu erkunden.

Hochfelln

Eignung: GS + HG, **Art:** Hang, **Wind:** Thermik, **Höhenunterschied:** ca. 1.050 m, **Erschließung:** Bergbahn, **Anfahrt:** Am Ortsrand von Bergen befindet sich die Talstation der Hochfellnbahn, **Start:** 1. Nord, 2. Ost, 3. Süd, 4. West, 1.647 m NN, **Koordinaten:** N 47° 45' 45,4", E 12° 33' 38,0". Die Startplätze befinden sich einige Höhenmeter oberhalb der Bergstation. Hauptstartplätze in Ost und Westrichtung. **Flug:** der Hochfelln ist ein super Streckenflugberg für Geübte. Aber auch ein Panoramaflug mit Blick über den Chiemsee ist faszinierend. **Landung:** Bergen, 568 m NN. Großer Landeplatz nordöstlich der Talstation. **Koordinaten:** N 47° 48' 01,8", E 12° 35' 37,3". Besonderheiten: B-Schein

erforderdich. Extrem lange Flugstrecke zum Landeplatz. Seilbahnseile beachten. Infotafel an Talstation beachten! Naturschutzauflagen unbedingt beachten. **Notlandeplätze:** direkt unterhalb des Nordstartplatzes, an der Mittelstation und bei der Ortschaft Pattenberg, **Adressen:** Fliegerclub Achental e.V., www.dfc-achental.de, **Karte:** Kompass Karte Nr. 14 M 1:50000, www.kompass.at, **Wetterstation:** www.hochfelfinfliegerbergen.de, **Camping:** Campingplatz Wagnerhof Campingstraße 11, D-83346 Bergen, Tel: +49/(0)8662/8557, Fax: +49/(0)8662/5924, info@camping-bergen.de, www.camping-bergen.de. **Weitere Fluggelände:** Unternberg - Ruhpolding, Rauschberg - Ruhpolding, Kampenwand - Aschau.

Ebenso gut wie die Region rund um den Chiemsee ist in entgegengesetzter Richtung das Elsaß und die Vogesen mit der Region Haut-Rhin über die Autobahn Karlsruhe-Basel erreichbar. Bis zum bekanntesten Flugberg der Region um Mühlhausen, dem Le Treh, ist es von der deutsch-französischen Grenze knapp ein Stündchen. Auch hier bietet die Campingvariante die vielfältigsten Übernachtungsmöglichkeiten, Vom Camping direkt am Landeplatz in Fellingling bis hin zu idyllisch gelegen Plätzen in Kruth ist für jeden Geschmack etwas dabei. Auf eins sollte man sich allerdings einstellen: Beim Campen ist man hier nicht allein und wird schnell Fliegerkollegen treffen.

Der Campingplatz in Kruth liegt dabei auch schon auf dem Weg Richtung Berg. Auf den Le Treh geht es nur mit dem eigenen PKW, der Navette oder per Anhalter. Knapp 15 Kilometer Auffahrt auf gut ausgebauter Strecke lohnen für einen schönen Flug allemal. Wer die Einsamkeit liebt, ist hier allerdings fehl am Platz. Das gilt, wie gesagt, für den Campingplatz, wie auch für den Luftraum. Am Wochenende sollte man sich auf ein erhöhtes Verkehrsaufkommen in der Luft einstellen.

Le Treh

Eignung: GS + HG, Art Hang, **Wind:** Thermik, **Höhenunterschied:** ca. 750 m, **Erschließung:** Auto, Navette, **Anfahrt:** Von Mühlhausen auf der N66 über Thann nach Fellingling. **Start:** 1. SW 2. S, 1.227 m NN. Von Fellingling fährt man über Kruth bis zum Stausee. Am See biegt nach rechts die Straße D 27 nach Le Markstein ab. Von hier sind es knapp 10 Kilometer bis zum Startplatz Le Treh. Parismöglichkeit an der Straße unterhalb des Startplatzes ca. 2 Kilometer vor Le Markstein. Vom Parkplatz ca. 5 Minuten Fußweg zum Startplatz. Ein weiterer Startplatz Richtung Süden befindet sich oberhalb des Südwest-Startplatzes und ist vom Flugweg anspruchsvoller. **Koordinaten:** N 47° 45' 32,0", E 12° 33' 38,0"

NEU - DHV 1-2



305,4 Km,

Preis: 4A rs_m2ans\$
5 Std. 3 min.
0 50,59 imr/la

/771-ri99/L. Leistung satt!



irefdidoswing_de
Tel.: +49 101 13141 327 78 88
Fax.: +49 1 01 8141 327 78 78

swing.de

Fluggebiet

Flug: Vom Le Treh hat man einen herrlichen Blick über das Thurtal. Streckenflüge führen entlang des Thurtales oder in westlicher Richtung über den Le Drumont. **Landung:** 1. Fellingring, 444 m NN, N 47° 54' 02,7", E 06° 58' 59,4". Große Landwiese neben der Flugschule Aero-tec. 2. Oderen, 470 m NN, N 47° 55' 03,3", E 06° 57' 55,8". Große Landwiese neben dem Fahrradweg zwischen Oderen und Kruth. 3. Toplandung: Die begraste Bergkuppe des Le Treh ist optimal zum Toplanden sowohl für Gleitschirme wie auch für Drachen. **Besonderheiten:** langer Flugweg bis zum Landeplatz, Im Frühjahr starke Thermik. Ausgeprägtes Talwindssystem. Mischflugbe-

bzw. anfragen, da der Platz kein Geheimtipp mehr ist und andere auch schon seine Vorzüge entdeckt haben.

Hinter Mayrhofen erblickt man vom Campingplatz aus schon den Ahorn mit seiner imposanten Felsmasse. Wie Puderzucker bestäubt der erste Schnee den hohen Gipfel oft auch schon in einer Jahreszeit, in der man nicht unbedingt an den ersten Schnee denkt. Wer den Berg „abfliegen“ möchte, tut gut daran dies in der Mitte des Jahres einzuplanen, ansonsten kann es wie

2.080 m NN, Koordinaten: N 47° 08' 15,2", E 011° 52' 54,0", Auffahrt: mit der Ahornbahn (ca. 10.- Euro). Wanderweg Nr. 42 und Nr. 42a (ca. 30 min.). SP auf dem Sattel unterhalb des Filzenköpfels. **Flug:** Soaring- oder Panoramaflug über Mayrhofen. **Landung:** 1. Edenleben: 641 m NN, N 47° 09' 40,9", E 011° 51' 03,9". Großer Landeplatz vor dem Ortsende Mayrhofen Richtung Finkenberg. **Besonderheiten:** letzte Bergfahrt 17 Uhr. SP nur im Sommer erreichbar. Wildschutz beachten, **Notlandeplätze:** Wiesen am Hangfuß, Gebühren: Tagesfluggebühr 4.- Euro **Ansprechpartner:** Flugschule Zillertal, A-6290 Mayrhofen, +43/664/1802483, www.zillertaler-flugschule.com.

Campingplatz: Camping Mayrhofen, Laubichl 125, A-6290 Mayrhofen, Tal: +43/5285/62580-51, Fax: +43/5285/62580-60, www.alpenparadies.com. **Weitere Fluggelände:** Perler - Hippach, Arbiskopf - Hippach, Penken - Mayrhofen, Finkenberg - Mayrhofen.

Ebenso ist das schweizer Voralpenland bekannt für seine guten Flugbedingungen. Am frequentiertesten sind in der Region wohl die Fluggelände Ebenalp und der Hohe Kasten. Kleiner Nachteil für Schweiz-Urlauber. Wer die Autobahnen nutzt, muss nicht nur für den PKW, sondern auch für den Anhänger ein „Pickerl“ (Vignette) lösen. Das macht den Urlaub gleich mal um einige Franken teurer.

Das Örtchen Walenstadt liegt nur wenige Kilometer von Sarganz entfernt und ist von Bregenz Dank gut ausgebauter Autobahnen schnell erreichbar. Hier ist meist auch etwas weniger los als an der Ebenalp oder dem Hohen Kasten. Der Startplatz Schrina befindet sich unterhalb der schroffen und steilen Felswände des Churfürsten, dessen Formation an die Bergkette der 12 Apostel bei Kapstadt in Südafrika erinnert. Der Landeplatz liegt am Ortsrand von Walenstadt, einige hundert Meter hinter dem Seeufer und der Seebühne, auf der in den Sommermonaten regelmäßig das Musical Heidi aufgeführt wird. Herrlich ist der Flugweg, der entlang des Ufers des Walensees nach Walenstadt führt.

Schrina

Eignung: GS, **Art:** Hang, Wind: Thermik, Soaring, **Höhendifferenz:** ca. 875 m, **Anfahrt:** im Ortszentrum von Waienstadt bis zum Brunnen fahren. Am Brunnen rechts halten und vor der nächsten Brücke links abbiegen und der Beschilderung Berghof Schrina, vorbei an der Klinik, folgen. Teilweise Busbetrieb vom Landeplatz aus.

Start: S, NN 1.298 m, N 47° 08' 28,8", E 009° 15' 54,3". Hinter dem Berggasthof Schrina befindet sich ein Parkplatz. Von dort sind es nur wenige Meter zum Startplatz. **Flug:** Vom Startplatz aus kann man sich mit aus-



trieb. Hohes Pilotenaufkommen, besonders am Wochenende. Landevolten beachten. **Notlandeplätze:** Weitere Wiesenflächen im Tal. **Ansprechpartner:** Flugschule Papillon Harald Huber 1, rue de feglise F-68470 Fellingring Tel: +33/(0)389/827187, www.papillon-web.de. **Karte:** ign Nr. 31 M 1:100.000, weign.fr, **Wetter:** Funk (2m): 143,9875 MHz, **Camping:** Camping "Le Schloßberg" in Kruth. Reservierungen in der Hauptsaison empfehlenswert. F-68820 Kruth, Tel: +33/(0)389/822676, Fax: +33/(0)389/822017, www.schlossberg.fr. **Weitere Fluggelände:** Gustiberg, Le Druniont, Le Stockenberg. Auch das Zillertal ist reich an Campingplätzen. Fast in jeder Ortschaft findet sich ein Platz um sein „Schneckenhäuschen“ zu parken. Zentral gelegen ist der Campingplatz in Mayrhofen. Seine Infrastruktur ist hervorragend. Neben einem Kiosk und einem dem Campingplatz angeschlossenen Restaurant hat er ein kleines Schwimmbad und neueste sanitäre Einrichtungen zu bieten. Im Sommer sollte man vorbuchen,

gesagt vorkommen, dass der ein oder andere beim Auslegen der Kappe mit Glatt-eisproblemen zu kämpfen hat. Auch die Tageszeit für einen Flug will an diesem Berg gut gewählt sein. Kleiner Tipp: Der Ahorn ist in erster Linie ein Nachmittag- und Abendberg. Wenn der Talwind im Zillertal mal so richtig in Schwung gekommen ist und auf dem Berg "draufsteht", wird es interessant. In der Zeitplanung solltet ihr allerdings noch eine halbe Stunde Fußmarsch von der Bergstation bis zum Startplatz am Sattel des Ahorn einplanen. Dann allerdings steht einem Flugerlebnis der besonderen Art nicht mehr viel im Wege.

Ahorn

Eignung: GS, **Art:** Hang, **Wind:** Thermik, Soaring **Höhenunterschied:** ca. 1.400 m, **Erschließung:** Bergbahn, Fußweg, **Anfahrt:** vom Ortszentrum Mayrhofen der Beschilderung zur Ahornbahn folgen, Start N,



Schrina

reichendem Sicherheitsabstand (entsprechend der Turbulenz, Leitung am Hang im Bereich der Klinik) an die Felsflanken des Churfürsten wagen. Hier kann man meist schon früh mit brauchbarer Thermik rechnen und die Flanke des Churfürsten abfliegen, **Landung:** GS, NN 420 m, N 47° 07' 23,3", E 009° 18' 34,7". Landeplatz in Walenstadt. Im Ort der Beschilderung Kaserne bzw. Seebühne folgen. Gebührenpflichtiger Parkmatz am Landeplatz neben dem Sportplatz. **Notlandeplätze:** Wiesen am Hang. **Besonderheiten:** Bäume am Startplatz möglichst links umfliegen. Starkes See-Landwindssystem, Bei starkem Ostwind daher direkt zum Landeplatz fliegen. Leitungen und Seile am Hang **Gebühren:** Tagesflugberechtigung 5.- sFr. **Campingplatz:** See-Camping, CH-8880 Walenstadt am See, Tel: +41/81/7351896 (Rezeption, Mai-September), Fax: +41/81/7351896 (Rezeption, Mai-September), www.see-camping. **Weitere Fluggelände:** Schönalden - Flums, Maschgenkamm - Walenstadt.

Im Gegensatz zu den Campingplätzen in der Schweiz sind die Campingplätze in Italien meist einfacher ausgestattet und eingerichtet, vor allem was die sanitären Anlagen betrifft. Dafür sind diese Plätze in der Nebensaison meist unbesucht. Einige haben allerdings in der Zwischensaison geschlossen. Gleiches gilt aber auch für andere Unterkünfte. Unbedingt also vorher anfragen. (s. Verkehrsverein).

Herrliche Campingmöglichkeiten mit traumhafter Bergkulisse bietet auch noch bis in den späten Herbst hinein die Region rund um Canazei in den Dolomiten. Wer bei

der Navette, dem Sammeltaxi vom Landeplatz zum Startplatz, am falschen Ende gespart hat und nicht 10.- Euro bis zum Startplatz am Col Rodella investiert hat, muss wohl oder übel am Startplatz „La Lokomotiva“ am Sellapaß ein erhöhtes Pilotenaufkommen in Kauf nehmen. Dazu erwartet den Piloten ein steiler Startplatz mit einem beeindruckenden Ausblick auf die steile Felswand des Piz Ciavazes. Wer hier startet, sollte sich im Klaren sein, dass er entlang der Wand einen Versuch hat Höhe zu gewinnen, denn sonst reicht der Gleitwinkel nicht mehr zum offiziellen Landeplatz in Canazei oder Campitello.

La Lokomotiva

Eignung: GS+HG, **Art:** Hang, **Wind:** Thermik, **Höhendifferenz:** ca. 875 m, **Anfahrt/Erschließung:** mit dem Auto vom Ortszentrum Canazei der Beschilderung Sellapass folgen. Am Sellapasssattel wenige Parkmöglichkeiten. Alternativ mit der Navette vom Landeplatz in Campitello zum Sellapass. **Start:** 1. SO-0, GS+HG, NN 2.312 m, N 46° 30' 28,2", E 011° 46' 18,5". Startplatz vom Sellapasssattel in ca. 10 Minuten Fußmarsch zu erreichen (Fußweg rechts oberhalb der Sellapasshütte folgen). 2. S-SW, GS+HG, NN 2.298 m, N 46° 29' 50,5", E 011° 45' 14,0" Wiesenflächen unterhalb des Oststartplatzes. Flug: Vom Startplatz aus kann man direkt die steile Felswand des Piz Ciavazes anfliegen um dort Höhe zu gewinnen. Vom Gipfel des Piz Ciavazes kann man Richtung Langkofel, Col Rodella oder zur Pordoi-Nordwestwand fliegen.

Landung: 1. GS+HG, NN 1.434 m, N 46° 28' 44,9" E 011° 45' 22,8" Großer Landeplatz in Campitello direkt in der Kurve vor dem Ortsschild Canazei.

2. GS+HG, NN 1.442 m, N 46° 28' 29,7" E 011° 44' 45,7". Landeplatz in Campitello direkt neben der Talstation der Seilbahn. 3. GS+HG, NN 1.470 m, N 46° 28' 08,9", E 011° 46' 41,4". Landeplatz in Canazei hinter dem Campingplatz Richtung Alba. 4. Toplandung,

Notlandeplätze: 1. Bachbett unterhalb des Piz Ciavazes neben der Passstraße. 2. Bachbett/befestigte Räche neben der Talstation der Pradel-Rodella Bahn und dem Hotel Lupo Bianco (mit Windsack).

Besonderheiten: gefährlich bei Nordwind. Im Sommer extrem starke Thermik. Starkes Talwindssystem, Langer Flugweg zum Landeplatz. Dem Startplatz vorgelagertes Geröllfeld muss überflogen werden um die Felswand zu erreichen. Danach ohne Aufwind nur Notlandemöglichkeiten im Bachbett. Hochalpines Relief, Viele Piloten. Hangflugregeln unbedingt beachten.

Campingplätze: Camping Marmolada Canazei (canpingmarmolada@virgilio.it), Miravalle Campitello (info@campingmiravalle.it), Pera (www.campingsoel.com) **Netzspannung:** 125 oder 220 V. Adapter-/Zwischenstecker sind erforderlich.

Weitere Fluggelände: Col Rodella - Canazei Belvedere - Canazei

Anmerkung: In den beschriebenen Fluggebieten können sich Start- und Landeplätze ändern. Beachtet vorhandene Infotafeln und nutzt die Informationen der einheimischen Piloten!

TIPPS
vom Weltcupsieger

Em13e1 Oliver Rössel und Fredegar Tommek

Greifenburg - all inc

Das Fluggebiet für Genuss- und Streckenpiloten

Entscheidungen bleiben selbst uns Fliegern nirgendwo erspart.

Geht es dabei um Job und Beziehung, gibt es nach einer

Fehlentscheidung meist keinen Weg mehr zurück.

Dreht sich aber alles um die profane Frage nach der effektivsten

Thermik und der besten Route auf dem Streckenflug, dann

finden wir in Greifenburg die Schule fürs Leben!

charen von XC-Fliegern treffen hier an Sder Emberger Nm auf alteingesessene Genussflieger und Drachen-Veteranen. Das Drautal empfiehlt sich neben der gewachsenen Infrastruktur rund um das „Flieger Camp“ (www.filegercamp.at) durch günstige Landemöglichkeiten, kleine Talsprünge und sich ständig wiederholende Flugsituationen als perfektes Streckenfluggebiet. Wie oft bin ich in Greifenburg aufgewacht und habe wegen dertiefhängenden Wolken nicht mehr mit einem fliegbaren Tag gerechnet. Doch hier, im österreichischen



usive

Kärnten, steigt die Basis bemerkenswert oft und schnell gegen die Mittagszeit an. Restfeuchte und Wolken lösen sich meist besser auf als auf der Alpennordseite und ermöglichen selbst an solchen Tagen noch weite Flüge. Stefan Hörman vom „Gleitsegelwetter.de“, weiß, warum: „Ein Grund für die günstige thermische Entwicklung in Greifenburg ist der tiefe Talboden, der mitten im inneralpinen Bereich liegt. Hier im schönen Drautal erwärmt sich der Grund schon früh im Jahr, während sich die Schneegrenze noch zögerlich in die Höhe ver-

lagert. Der dadurch geschaffene thermische Gradient macht erste, kräftige und hochreichende Thermik schon Anfang März, je nach Schneelage, in den Südhängen möglich.“

Rundum glücklich in geschützter Lage

Vor allem für deutsche und österreichische Piloten ist Greifenburg erstes Anlaufgebiet und verspricht vom Frühjahr an bis in den Spätsommer gute Streckenflugkonditionen. Weitere Pluspunkte sammelt die Urlaubsregion durch attraktive Freizeitangebote von Canyoning über Mountainbiking, Golfen und Wandern, bis zur günstigen Bademöglichkeit im Natur-Schwimmbad direkt neben dem Camping- und Landeplatz (ab 18.00 Uhr Eintritt frei). Eine Zugverbindung entlang des Drautals mit günstiger Haltestelle am Landeplatz vereinfacht die Heimkehr, sollte der Streckenflug einmal frühzeitig zu Ende gehen. Das Rundherum des Fliegercamps inklusive Spielplatz, Ponyhof, Beach-Volleyball-Feld, Restaurant mit Zimmern, gepflegten Sanitäranlagen mit Waschmöglichkeit für verschwitzte Fliegerklamotten, Internetzugang und ausgehängten Wetterinfos lässt vor allem bei Familienfliegern keine Wünsche offen. Das gesamte Gebiet liegt zum Alpenhauptkamm hin durch die Kreuzeckgruppe vor Nordföhngefahren etwas geschützt und kann bei mäßigem Nordwind noch mit Vorsicht befliegen werden. Durch die kältere Höhenluft vom nahegelegenen Alpenhauptkamm ist besonders dann mit guten Steigwerten zu rechnen. Ebenso aber auch mit Turbulenzen, je mehr Höhe wir machen. Hilfestellung bei der Beurteilung einer möglichen Föhngefahr bekommen wir durch die Betrachtung der Druckverteilung zwischen Nord- und Südalpen. Beträgt der Unterschied mehr als drei Hektopascal zwischen beispielsweise den Referenzstationen in Salzburg (und Linz) auf der Nordseite und Dellach (bzw. Lienz oder Graz) auf der Südseite, dann ist zumindest mit Föhntendenz zu rechnen. Auch hier kennt der Wetterspezialist Stefan Hörmann die interessantesten Stationen, die Aufschluss zur Windentwicklung in Greifenburg geben: „Eine der wichtigsten Messstationen ist der Sonnblick (3.111 Meter), ca. 60 km nordnordwestlich von der Emberger Alm. Der tiefergelegene Feuerkogel auf 1.621 Meter, gibt Auskunft, ob ein möglicher starker Nordwind auch schon bis in tiefere Schichten reicht. Die dritte Station befindet sich auf

der Villacher Alpe (2.157 Meter), etwa 60 km südwestlich von Greifenburg und zeigt den Höhenwind vorzugsweise bei Ost- bis Südlagen an.“

Auch wenn das Gebiet rund um Greifenburg ein eigenes und recht geschütztes Klima besitzt, bleibt uns das Einholen der wichtigsten Wetterwerte also nicht erspart, wenn unser Streckenflug ein sicheres und gutes Ende finden soll.

Streckenplanung

Unser Beispielflug verläuft an einem schwachwindigen Tag entlang des Drautals, das sich in der günstigen Ost-West Ausrichtung erstreckt. Der thermische Ausgleichswind in Nähe des Alpenhauptkammes fließt hier an aktiven Tagen von Süd nach Nord. Die Lage des Drautals liegt somit quer und geschützt zur vorherrschenden Windrichtung und kanalisiert den Wind entsprechend. Da das Tal im weiteren Verlauf nach Norden hin knickt, kommt es dort (westlich von Oberdrauburg und nördlich von Kleblach-Lind) oft zum Düsen effekt und den damit verbundenen, unangenehmen Windgeschwindigkeiten. Die meisten Strecken werden an der Emberger Alm deshalb zwischen Greifenburg und Oberdrauburg im Westen bis zurück zur Radlberger Alm im Osten geflogen. An guten Tagen finden Könnern auch Anschluss bis weiter Richtung Sillian oder sogar Brixen, doch dieser Bericht beschränkt sich auf eine Strecke für Einsteiger ins XC-Business.

Zwei Startplätze zur Auswahl

Der Transport zu den Startplätzen erfolgt mit dem Shuttleservice, der sowohl Drachen- als auch Gleitschirmflieger vom „Camping am See“ auf die Emberger Alm bringt. Pro Transport sind fünf bis sechs Euro zu zahlen, je nachdem, welches der konkurrierenden Taxi-Unternehmen gewählt wird. Teilweise nimmt der lokale „Kampf um's Gschäft“ hier skurrile Züge an, wenn liebevolle Beschimpfungen und sogar gegenseitige Anzeigen zwischen den Chauffeuren ausgetauscht werden. Eine Bergbahn gibt es nicht, bleibt alternativ also nur die Möglichkeit, die zwanzigminütige Auffahrt im privaten Sammeltaxi zu organisieren.

Der Hauptstartplatz liegt auf 1.760 Metern Höhe und bietet viel freie Fläche für Drachen- und Gleitschirmflieger, die sich diesen nach Süd ausgerichteten Startplatz

teilen. Gleitschirmpiloten nutzen den Rückraum rechts der Drachenrampe zum Leinensortieren und Einhängen, damit der Start an der Kante gerade bei Hochbetrieb möglichst reibungslos funktioniert. Aufgrund der ebenen Auslegetfläche und der anschließend steil abfallenden Almwiese haben wir bei etwas Wind von vorn ideale Startbedingungen. Auch ein kontrollierter Abbruch ist gut möglich, da die abgesperrte Kuhweide erst weiter unten beginnt. In der Almhütte „Thermik Treff“ direkt am Startplatz finden wir neben Getränken, Verpflegung und Tageskartenverkauf (4,50 Euro) glücklicherweise auch ein sauberes stilles Örtchen, das man vor dem aufregenden Flug lieber einmal zu oft, als einmal zu selten aufsuchen sollte...

Den zweiten und oberen Startplatz etwa einhundert Meter höher erreicht man ebenfalls per Taxi oder nach etwa 20 Minuten Fußmarsch. Der Start geht Richtung Süd und hat den Vorteil, dass er bereits knapp oberhalb der Baumgrenze liegt. Von hier aus erreichen wir gerade vormittags einen schnelleren und günstigeren Anschluss in der Südostflanke. Hinzu kommt, dass die Thermik über der Baumgrenze deutlich kompakter aufsteigt und für uns deshalb leichter zu zentrieren ist. Da sich der Platz

recht lang und flach zieht, ergibt sich bei Westwind vor allem für langsamere Schirme häufig das Problem, dass sie nicht sofort an Höhe gewinnen und somit Gefahr laufen, in den Lee-Rotor der vorgelagerten Baumgruppe zu geraten. Nicht wenige Gleitschirmpiloten finden sich hierin den Baumkronen wieder. Deswegen unbedingt die aktuelle Windsituation anhand diverser Windfahnen im Auge behalten. Reicht die Höhe kurz nach dem Start nicht aus, um die vorgela-



Ein Tipp: Wechselt der Wind am oberen Startplatz häufig zwischen Südwest und Südost, kann dies ein Indiz für starken Nordwind sein, der dann bereits das gesamte Kreuzeck-Gebiet umspült! In der hier beispielhaft angenommenen, schwachwindigen Großwetterlage (keine bestimmende Südwest-, Nord-, oder sonstige Lage) sollte uns diese Erscheinung allerdings nicht begegnen.

gerten Bäume Richtung Tal risikolos zu überfliegen, kann mit etwas Geschick in den unteren Teil der Alm eingelandet werden.

Start des Fluges Richtung Knoten

An fliegbaren Tagen ist man als Pilot an der Emberger Alm nicht allein. Solange sich aber nicht ganze Heerscharen von Drachen- und Gleitschirmfliegern in der Luft tummeln, freue ich mich über die Thermik-Tester und entscheide neben der üblichen Wolken- und Vogelbeobachtung dementsprechend, wann mein privates Startfenster geöffnet ist. Ich lege also vom oberen Startplatz aus los und steige in den ersten Bart ein, der häufig direkt über dem unteren Startplatz steht. Je nach Windstärke und Richtung suchen wir ihn mal mehr Richtung Hang oder eben weiter draußen über dem Tal. Morgens trägt die Südostseite hier meist besser, liegt aber bei Westwind eventuell im Lee. Können wir beobachten, dass andere Piloten stark an Höhe verlieren, sobald sie die erste Baumreihe überflogen haben, ist dies meist ein Hinweis darauf, dass der Bart etwas weiter draußen Richtung Tal steht.

Erstes Etappenziel ist der Knoten (2.214 Meter) im Westen. Welche Flugroute ich dorthin wähle, mache ich davon abhängig,



Start Emberger Alm



Platz für viele Drachen

ob die Mulde, die sich zwischen Knoten und Startplatz erstreckt, schneefrei und sonnenbeschienen oder aber abgeschattet, bzw. schneebedeckt ist. Ist sie schneefrei und scheint die Sonne kräftig hinein, dann sollten über dem Grat Cumuli zu sehen sein und die Entscheidung für die bergseitige Route ist gefallen. Lässt die Mulde eher wenig Thermik erwarten, dann

wähle ich die direktere Luftlinie auf den Knoten zu. Die aufsteigende Luft ist dann meist draußen zu vermuten, dort wo sich die Thermik jenseits der Wolkenabschattung vom Boden löst. Außerdem sprechen Schneegrenzen und Wechsel im Geländeverlauf am Boden (flach/steil) für einen möglichen Abriss von Thermikblasen. Die Entscheidung, ob wir direkt am Berg oder

weiter draußen die besseren Bedingungen vorfinden, ist hier in Greifenburg besonders häufig zu treffen und wiederholt sich praktisch immer wieder und in fast allen Gebieten. Als Strecken- oder Wettkampfpilot kommt es mir darauf an, den nächsten Routenpunkt so zu erreichen, dass ich von dort aus möglichst vorteilhaft die Route fortsetzen kann. Der schnellste oder direkteste Weg ist deshalb nicht immer der effektivste. Eine einfache, aber grundlegende Überlegung, die gerade hier hervorragend trainiert werden kann!

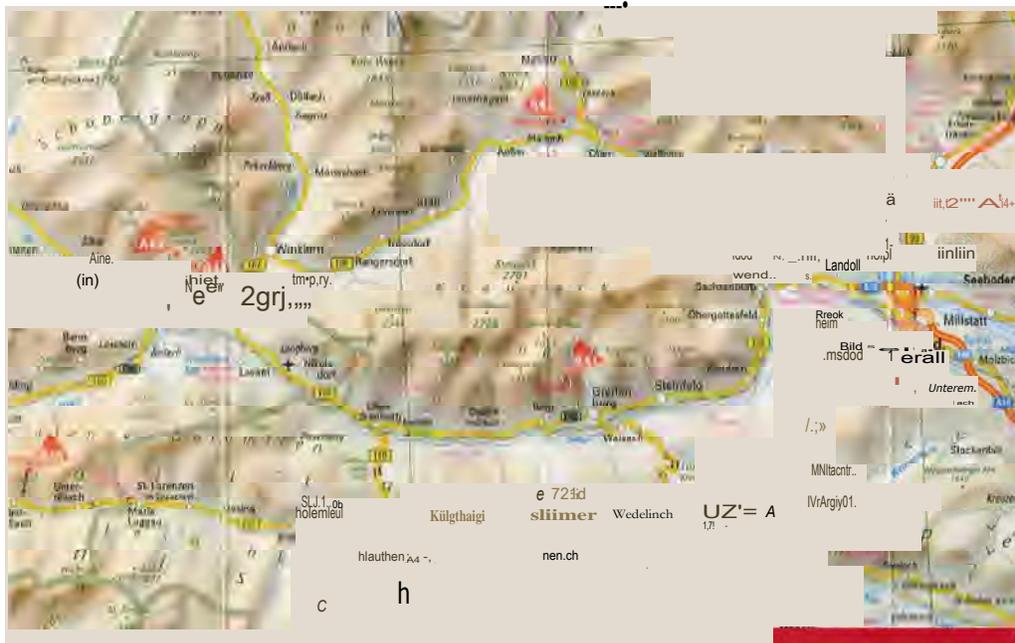
Beim Hinflug zum Knoten am Vormittag sollte das Aufdrehen zum Gipfel problemlos machbar sein, keine Abschattungen vorausgesetzt. Auch der später einsetzende Talwind wird uns an gleicher Stelle erst auf dem Rückweg beschäftigen. Erreichen wir den Knoten über Gipfelniveau, steht der Bart meist zuverlässig über dem Gipfel. Wir drehen bis zur maximalen Höhe auf und lassen uns dabei bewusst Zeit, um dem Vario auch den letzten Piepton zu gönnen. Thermische Luftmassen sind ständig in Bewegung und pulsieren mitunter auch mit längeren Pausen. Gerade vor einem anstehenden Talsprung, wie hier zum Mokarspitz, investieren wir einige Wartekreise, damit unser nächstes Ziel möglichst weit



Drachenstart



Anflug auf den Landeplatz in Greifenburg, direkt gelegen am Badesee mit Campingplatz. Der Berg links oben ist der Stagor, rechts geht es in Richtung Weißensee



Oben: Kartenausschnitt aus der DHV-Fluggebietskarte. Unten: Auf dem Weg zum Knoten und weiter zum Mokarspitz

über Gipfelniveau erreicht wird. Meiner Erfahrung nach lohnt sich dieses Abwarten besonders hier am Knoten.

Über den Mokarspitz zur Unteralmhütte

Von hier aus machen wir uns an den Talprung zum Mokarspitz. Gehe ich diese Querung aus großer Höhe an, so fliege ich günstigstenfalls direkt auf die südwestliche Kante des Mokarspitz zu, da ich hier mit der stärksten Thermik rechne. Bin ich wesentlich tiefer, bzw. sinke unter die Baumgrenze, versuche ich es gezwungenermaßen mit dem kleinflächigeren, weil nicht optimal

beschiedenen, Hang auf der Südostseite. Bis wir den kräftigen Bart erreichen, der fast immer auf der Südwestseite des Mokarspitz steht, gehört ein kleiner Kampf mit zum Spiel dazu. über dem Gipfel sollten wir dann wieder die gebündelte Thermikvorfinden. Auf dem Weg zum westlichsten Wendepunkt unseres flachen Dreiecks, der Unteralmhütte, fliegen wir nun über den nördlich gelegenen Scharnik. Den kleinen Umweg über den 2.657 Meter hohen Gipfel nehmen wir gerne in Kauf, da die Route am Grat meist hervorragend trägt und ich hier schon oft und schnell bis auf Basishöhe gestiegen bin. Mit dieser komfortablen

Arbeitshöhe überfliegen wir jetzt die Unteralmhütte. Haben wir an dieser Stelle eine gute Basis, besteht die Möglichkeit noch ein paar Punkte mehr zu machen und ein ordentliches Stück über das Tal in Richtung Westen zu queren. Dabei immer darauf achten, dass wir nach der Umkehr wieder deutlich über Grat am Berg ankommen. Solltet Ihr während der Talquerung Richtung Westen in der Höhe eine Nordwindströmung bemerken, schätzt diese bitte gut ein und ruft Euch ins Gedächtnis, dass wir weiter westlich den durch die Kreuzeck-Gruppe vom Nordwind geschützten Bereich verlassen. Erfahrene und ortskundige Piloten können natürlich über diese Stelle

Koordinaten

1. Startplatz S: N 46° 46' 21", O 13° 08' 57" auf 1.760 Meter
 2. Startplatz SO: N 46° 46' 36", O 13° 02' auf 1.860 Meter
- Landeplatz Greifenburg: N 46° 45' 21", O 13° 10' 40" auf 645 Meter

hinaus fliegen und den Anschluss Richtung Sillian suchen. Der Gebietseinsteiger sollte sich aber von hier aus wieder auf den Rückflug machen.

Wir treten nun den Rückweg über den Scharnik an. Auch hier entscheide ich den Verlauf der Route wieder danach, ob ich bei direkter Sonneneinstrahlung und Schneefreiheit am nördlich gelegenen Grat mit günstiger Thermik rechnen kann oder sich die direkte Linie empfiehlt. Erreichen wir die Mulde vor dem Scharnik zu tief, so wird der Einstieg in den dortigen Bart knifflig. Jedes Aufwindband benötigt eine gewisse Mindesthöhe, um sich für uns nutzbar aufzubauen.

Kaminthermik auf dem Rückweg nach Greifenburg

Gehen wir nun davon aus, dass wir gegen die Mittagszeit unterwegs sind, so ist das Talwindssystem jetzt in vollem Gange und verlangt unsere ganze Aufmerksamkeit. Auf dem Rückweg zum Mokarspitz entscheiden wir uns für die Route, die uns nach der Erfahrung auf dem Hinweg am günstigsten erscheint. Fliegen wir danach wieder den Knoten an, finden wir meist zwei Aufstiegsmöglichkeiten vor. Die in der Südostseite gelegene Thermik steht nun luvseitig im Talwind und wäre deswegen bevorzugt zu nutzen. Der Weg dorthin, gerade unter Gratni-

veau, ist aber wegen des nun aktiven Talwindes, der den Berg weiträumig umspült, eher beschwerlich und treibt uns möglicherweise weit ab, Richtung Talmitte. Besondere Achtung gilt jetzt auch der Gefahr, aufgrund des starken Talwindes in eines der Süd-Nord Täler verblasen zu werden (siehe „Gefahrenbereich: Süd-Nord Düse“). Als Wettkampfpilot treffe ich hier oft die Entscheidung zugunsten des kürzeren Weges und fliege den Bart an der Westseite des Knoten an. Allerdings nur dann, wenn ich aufgrund ungestörter Sonneneinstrahlung und möglichst einer darüber stehenden Cumuli von kräftiger Thermikbildung ausgehen kann. Erklären möchte ich diese Erscheinung mit dem Begriff „Kaminthermik“.

Die in der Südseite entstehende Thermik wird durch den (vorausgesetzten) kräftigen Talwind aus Osten zerrissen und ist deshalb kaum nutzbar. Die kräftigste Thermik wird sich deshalb in der westlichen Flanke entwickeln. Dort entsteht dann ein enormer Bart, der auch umliegende Luftmassen ansaugt. Meinem Eindruck nach versetzt der östliche Talwind, der den Knoten umspült, zusätzlich die zerrissene und erwärmte Luft von der Südseite an die Westseite. Bildlich lässt sich diese Situation mit einem Kamin vergleichen, der umliegende Thermikblasen und Fetzen durch seinen starken Sog zentriert und so zum kräftigen Bart formt. Genaugenommen drehen wir also an dieser Stelle in einer Leethermik, weil der Talwind hier von Ost nach Westverläuft. Da der Knoten aber meist von diesem System nur um- und nicht überspült wird, ist das Aufdrehen in der Regel risikolos machbar. Bitte ruft Euch das Bild der „Kaminthermik“ immer wieder in den Kopf, damit Ihr abschätzen könnt, ob sie in die aktuelle Windsituation passt. Die hier beschriebene versetzte Thermik ist typisch für Flüge in Greifenburg, da sich die entsprechenden Bergrippen (Knoten, Mokarspitz, Gaugen) alle ähnlich zum Verlauf des Drautals positionieren.

Vom Knoten aus geht es weiter über die beiden Startplätze an der Emberger Alm. Ein Blick auf die Windsäcke und mögliche Starts der Kollegen am Boden geben uns brauchbare Hinweise zur Einschätzung der aktuellen Windsituation am Hang. Für den Talsprung zum Gaugen wähle ich nur mit hoher Basis den Flug direkt dorthin. Der Steigungsverlauf zum Grat hin ist schön

gleichmäßig und verspricht deshalb angenehmes Steigen. Nur im Fall der Abschattung des Grates fliege ich den Berg weit vorne, Richtung Greifenburg an und suche Aufstiegsmöglichkeiten in der südöstlichen Flanke. In dem Fall steuere ich den Kessel mit deutlicher Höhe über dem Modellflugplatz Politzen an und soare ihn mit stetigem Steigen solange aus, bis ich den Grat und den Gipfelbart erreiche. Auch hier werfen wir einen Blick auf die Talwindsituation am Landeplatz und bekommen eventuell

Gefahrenbereich: Süd-Nord Düse

Grundsätzlich warnen möchte ich im Gebiet Greifenburg vor der Gefahr zu tief in eines der Zwischentäler zu geraten, die sich in Süd-Nord-Richtung erstrecken. Gerade langsamere Schirme kommen hier oft zu tief in den Talwind hinein und laufen Gefahr, aufgrund des Düseneffekts weit in diese Täler versetzt und auch runtergespült zu werden. Diese Gefahrensituation gilt es möglichst frühzeitig zu erkennen und unbedingt zu vermeiden! Steckt man erst einmal in einer solchen „Süd-Nord-Düse“ drin, ist guter Rat teuer und eine „Standard-Maßnahme“ schwer zu empfehlen. Ich halte in einem solchen Fall Ausschau nach einer günstig gelagerten Soaringmöglichkeit am Hang, die möglicherweise ein vertikales Aufwindband erwarten lässt. Mit etwas Glück und Geschick kann man dort wieder eine größere Höhe erreichen und so der stärksten Düsenwirkung entkommen.

einen Hinweis darauf, wie stark sich dieser bereits entwickelt hat. (Nicht erschrecken übrigens, wenn Euch hier Modell-Segelflzeuge entgegenkommen. Sie werden vom Startplatz Politzen aus, auf halber Höhe des Hanges gesteuert und greifen normalerweise nicht an...)

Höchste Basis am Stagor

Am Gaugen halten wir mit höchstmöglicher Basis Ausschau nach der engsten Stelle des Rottensteiner Tals. Dort machen wir den Sprung zum Stagor mit seinen 2.289 Metern. Meiner Erfahrung nach ist er der thermisch aktivste Berg auf unserer Route. Dafür sorgt die optimale Sonneneinstrahlung, wenn wir hier am frühen Nachmittag die Sonne aus Südwest im Rücken haben.

Die erhitzten Flanken gehen meist sehr gut und der beschriebene Effekt der Kaminthermik ist deutlich schwächer ausgeprägt, da auch der Talwind am Stagor merklich schwächer ist. Als östlichsten Wendepunkt peilen wir jetzt die Radlberger Alm an. Schon auf dem Weg dorthin vergewissern wir uns, dass wir keinen Nordwind, bzw. Föhn, haben. Auch hier ist die ansonsten gut geschützte Lage des gesamten Gebiets durch die Kreuzeckgruppe beendet und so droht bei entsprechender Windstärke aus Norden die Überspülung und damit verbundene großflächige Lee-Verwirbelung.

Nach dem Erreichen unseres Wendepunktes geht es auf gleicher Route zurück zum Stagor, w.o wir noch einmal volle Höhe tanken. Meist erziele ich zu diesem Zeitpunkt sehr gutes Steigen und gehe vom Stagor aus die Drautal-Querung in Richtung Weißensee an. Dabei orientiere ich mich Richtung Hochtraten (1.646 Meter) und erreiche den Gipfel wie immer möglichst hoch über Grat. Über dem Weissensee geht es jetzt mit Rückenwind über das Drautal Richtung Greifenburg zurück, immer vorausgesetzt, der hier südöstliche Talwind vom Weissensee her kommend, steht kräftig an.

Stark genutzter Landeplatz

Den Landeplatz gleich neben dem Campingplatz in Greifenburg schauen wir uns in jedem Fall vor dem Flug an. An guten Tagen landen hier Gleitschirme und Drachen im Sekundentakt und es ist deshalb von großer Bedeutung, die aktuelle Landeregelung unbedingt einzuhalten (findet man im Infokasten beim Campingplatz). Gleitschirmflieger sollten sich gerade hier in die Lage der Drachenpiloten versetzen, die aufgrund ihrer Schnelligkeit im Endanflug unter besonderem Stress stehen. Eine unsanfte Landung, wegen eines Ausweichmanövers um einen falsch positionierten Gleitschirm ist nicht nur ärgerlich, sondern oft auch ein teures Vergnügen, wenn dabei Material zu Bruch geht.

Deshalb ist Groundhandling gerade in Greifenburg nicht angesagt und der Landeplatz muss zügig geräumt werden.

Haben wir die Landewiese gut getroffen und bereits zusammengepackt, dann nehmen wir entspannt Platz und beobachten das bunte Treiben am Boden und in der Luft. Eines ist dabei garantiert: Zu Sehen und zu Staunen gibt es in Greifenburg immer genug...



Staudammsoaren für den Genusspiloten

Text: Boris S. Häusermann, Fotos: Andreas Busslinger



Der Staudamm des Göscheneralpsees als Tummelplatz zum Segeln im dynamischen Hangaufwind als eine Alternative zum Fliegen in der Thermik. Ein Erfahrungsbericht.

Als ich das erste Mal von der Idee hörte, mit dem Gleitschirm entlang einer Talssperre im dynamischen Aufwind zu segeln, wurden bei mir gleich zwei „Rezeptoren“ angesprochen: Zum einen die Neugierde, wieder mal etwas völlig Neues zu entdecken und zum anderen, der Spieltrieb, denn das Segeln in einem mehr oder weniger konstanten Aufwind versprach viel (Lern)spaß beim Ausprobieren diverser Manöver in unmittelbarer Bodennähe.

Als der Plan dann konkret wurde, war die innere Stimmung zunächst nicht anders als bei früheren Fahrten in andere Fluggebiete auch. Doch schon bald nach dem Verlassen der Autobahn in Göschenen ändert sich diese Stimmung: Die Route führt nun entlang einer schmalen Bergstrasse vorbei an der Abfrutt hinauf nach Gwüest, von wo aus

sich einem der mächtigste aller Schweizer Staudämme mit seinen 155 Metern Höhe und einer Breite von 540 Metern in seiner ganzen Größe offenbart. Und bei diesem Anblick wächst in mir die Spannung und zugleich wird auch mein Entdeckungseifer angespornt. Doch die erste Euphorie macht schnell einer kritischen Stimmung Platz; denn beim Aussteigen ist außer eines leichten Hauches nichts vom erwarteten Wind spürbar. Dennoch spaziere ich mit wachsender Spannung der Dammkrone entgegen. „Macht nichts“ – versuchte ich mich zu trösten – „sollte der Wind auch auf dem Damm zu schwach sein, werde ich mir auf der Sonnenterrasse des Gasthauses Dammagletscher einen feinen Caf“ samt üppigem Dessert gönnen.“ Auf der Krone des Dammes bei 1.797 Metern.. angekom-





men, verflüchtigen sich die ersten Zweifel keineswegs: „Ob so ein Flug, angesichts des ausgesprochen schwachen Luftzuges wohl wirklich länger als ein paar Sekunden dauern wird?“ Nun gibt es nach meinen Erfahrungen nichts Subjektiveres als Schätzungen über Windgeschwindigkeiten am Startplatz. Also vertraue ich lieber auf die Unbestechlichkeit solider Schweizer Messtechnik und greife als allererstes zum Windmesser; ich will wissen, ob denn der Wind wirklich so schwach ist, wie ich zu spüren glaube. In zwei Metern Höhe an der Luvkante des Dammes messe ich schlappe 15 km/h mit Spitzen um die 17 km/h. Schwach, aber es müsste unter den gegebenen topographischen Bedingungen dennoch ausreichend sein um mit leichtem Gurtzeug gleichwohl etwas steigen zu können. Die Praxis wird zeigen, dass aufgrund des außerordentlich steilen Geländes eine genügend große Aufwindkomponente anfallen wird. Also lege ich den Schirm auf der Krone aus und mache mich startklar.

Der Schirm befindet sich auf der Krone im Windschatten und lässt sich erwartungsgemäß nur mit viel Elan aufziehen. Wesentlich eleganter, wenn auch etwas weniger bequem, gestaltet sich der Start, wenn der Schirm an der Kronenkante ausgelegt wird und man sich zum Aufziehen in die Steilwand begibt. Ein akkurater Zug an den A-Gurten reicht aus um das Segel sogleich mit Luft zu füllen und über sich zu bringen. Nach einiger Zeit in der Luft frischt der Wind noch etwas auf und den der Fun-Effekt wird weiter erhöht: Nun lassen sich, dank sicherer Höhe, problemlos Wingovers fliegen, praktisch am Ort und ohne jeglichen Höhenverlust. Auch kann ich jetzt im laminaren Aufwind noch höher steigen und die Szenerie aus einer neuen Perspektive genießen. Und so wage ich schließlich zwei, drei kleinere Ausflüge in die nähere Umgebung luvseitig des Dammes bis zu jenem Punkt, wo die vertikale Strömungskomponente und mit ihr der Aufwind jäh nachlässt und ich schnell zu sinken begin-



INFO

Anfahrt: A2 Richtung Gotthard bis Ausfahrt Göschenen, in Göschenen selbst bei ersten Rechtskurve geradeaus „abbiegen“ und dann einfach für gut 10 km dem Verlauf der Straße bis hin zum Berggasthaus „Dammgletscher“ folgen. **Parken / Infrastruktur:** Restaurant/Hotel, genügend Parkplatz (gebührenpflichtig), öffentliche Toiletten, Spazier- und Wanderwege, kleiner Shop mit Bergkristallen **Wahl des Startplatzes:** Im nördlichen Drittel des Damms **Auslegen / Aufziehen / Start:** An Dammkante, luvseitig **Flug (-Techniken):** Leicht angebremsst lassen sich in der Mitte des Staudammes rasch über hundert Meter Höhe gewinnen **Landung:** Einfach: auf dem Weg, welcher schräg nach Süden, Oben führt. Anspruchsvoller: Hanglandung. Je nach Verhältnissen einfach bis Kritisch: Toplandung auf dem Weg, der über die Dammkrone führt

ne. Rasch zurück! Denn beinahe hätte mich dieser Übermut zum Fußgänger gemacht.

Fazit

Das Faszinierende an diesem „Spielplatz“ ist seine Vielfältigkeit – es gibt für jeden etwas:

- Möglichkeiten Aufziehhübungen unter verschiedenen Windverhältnissen zu praktizieren und dies ohne, dass dadurch andere Piloten in irgend einer Weise behindert werden.
- Das Üben von präziser Schirmkontrolle mit nur wenigen Zentimeter Bodenabstand
- Wingovers und andere Manöver in ausreichender Höhe über dem Abhang, solange das Herz - Das dosierte Üben verschiedener Abstiegshilfen, ohne jedes Mal wieder Thermik oder gar eine Gondelbahn suchen zu müssen
- Achtung! Vorsicht ist bei plötzlich auffrischenden Winden geboten, ansonsten man sich schnell einmal ins Lee und schlimmstenfalls über den See abgetrieben sieht.

Ebenfalls ist bei der Toplandung Vorsicht angesagt, da der Schirm beim Runterholen schnell einmal, vom durch den Venturi-Effekt beschleunigten, Wind, erfasst werden kann und einem quer über den Damm in Richtung See zu schleifen vermag.

Über den gesamten Steilhang verteilt befinden sich unzählige, etwa Halbmeter hohe Betonpfosten, welche bei einer Kollision infolge Tieffluges das Potential ernsthafter Verletzungen bergen. Und sollte das Gras am Steilhang bereits etwas höher gewachsen sein, ist nicht nur Rücksicht dem bewirtschaftenden Bauern entgegenzubringen, sondern die vorgenannten Betonpfosten werden dadurch auch auf heimtückische Art verborgen.

Noch eine Bitte Es sollte stets genügend Abstand zu Personen, Tieren und Gegenständen am Boden gewahrt werden, damit nicht durch ein fehlerhaftes Pilotenverhalten ein reale Gefährdung Dritter entstehen kann.

neu

DHV 1 / 1-2

Arcus 4
was sonst!

auch in Sonderfarben erhältlich

400grewswinG'

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



Auch wenn auf der Alpensüdseite das Wetter besser meist ist, so können hier doch bei den gefürchteten Südstaulagen enorme Regenmengen fallen

Ein Beitrag von Volker Schwanitz

Abtrocknung nach Niederschlägen

Wann kann man im Anschluss an eine Schlechtwetterphase wieder mit guter Thermik rechnen?

Wie der bisherige Saisonverlauf nur **W**überdeutlich gezeigt hat, sind die wirklich guten Wetterphasen leider nicht so reichlich gesät, wie wir Flieger uns das wünschen würden.

Wenn also nach einer Schlechtwetterphase endlich ein Hoch seine Isobaren in unsere Richtung ausstreckt, will man natürlich keinen der guten Flugtage versäumen.

Da sich bekanntermaßen gute Thermik nicht mit feuchten Untergründen verträgt, stellt sich die Frage, ab wann die Abtrocknung so weit fortgeschritten ist, um satte Thermik und verwertbare Basishöhen zu ermöglichen und Ausbreitungen zu verhindern.

Die Menge des gefallenen Niederschlags ist dabei eine der wichtigsten Anhaltspunkte. Grob kann man sagen, dass am Vortag gefallene Regenmengen von bis zu 5 Liter/m² (= 5mm) als nur wenig störend bei der Thermikentwicklung der Folgetage anzusehen ist. Dabei muss jedoch gesagt werden, dass die Feuchte der nachfolgenden Luftmasse als Unsicherheitsfaktor zu

nennen ist. Denn trockene Luft kann deutlich mehr Wasser aufnehmen (also die Wolkenbildung in Grenzen halten) als feuchte Luft. Es lohnt sich also ganz genau in den Wetterberichten hinzuhören, denn wenn vom Zustrom trockener Luftmasse die Rede ist, deutet dies auf eine zügige Abtrocknung hin. Wer sich lieber an handfeste Messwerte hält, dem kann auch geholfen werden. Die gefallenen Niederschlagsmengen sind im Internet (z.B. bei Wetteronline) zu finden:

www.wetteronline.de => Europa => Mitte => z.B. Deutschland => aktuell Messwerte => Niederschlag wählen (ggf. passendes Ausgangsdatum eingeben) => Darstellungsart: „Karte groß“ => zusätzlich ist oben im Kartenkopf das „Intervall“ auswählbar, für das die Werte angezeigt werden sollen.

Da üblicherweise in Deutschland die gefallenen Regenmengen regional sehr stark variieren, ist auch das Regenradar sehr hilfreich. Hier kann man anhand der Nieder-

schlagsverteilung Regionen, in denen tendenziell bessere Thermikbedingungen zu erwarten sind, erkennen. Archive mit den Regenradarkarten der Vortage bietet www.wetter.com **Satelliten und Radar.**

Schnelle Druckanstieg schnelle Wetterbesserung?

Ein öfter zu beachtender Effekt sind Ausbreitungen. Denn entgegen der Erwartungen führt ein schneller Druckanstieg nach starken Niederschlägen nicht auch besonders schnell zu guten Flugbedingungen. Die mit der Thermik nach oben geförderten großen Mengen an Bodenfeuchte breiten sich nämlich in der Höhe (an der Inversion) aus, anstatt nette, einzelne Quellwolken zu bilden. Dadurch entsteht bei einsetzender Thermik recht schnell eine Schichtwolkendecke, die großräumige Abschattungen bewirkt.

Flachland und Mittelgebirge

Bei passendem Wind sind hier ab dem ersten Folgetag nach stärkeren Niederschlä-

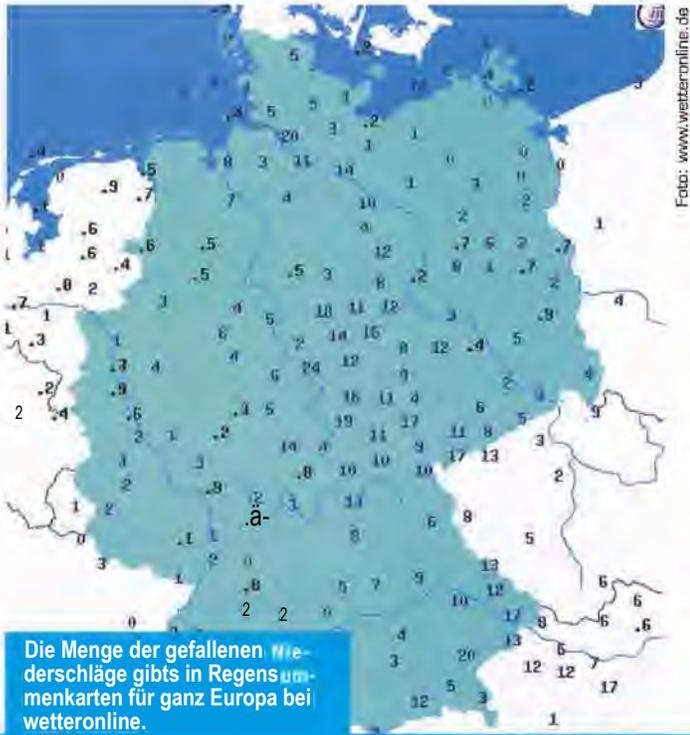


Foto: www.wetteronline.de

Die Menge der gefallenen Niederschläge gibts in Regensummenkarten für ganz Europa bei wetteronline.



das Regenradar für den Folgetag Gebiete mit geringeren Regenmengen weniger Bodenfeuchte = besserer Thermikentwicklung abschätzbar. Mit ee. Le-Pr...

gen schon gute Flüge möglich. Obwohl die Basishöhen dabei meist nicht sonderlich hoch ausfallen, sind doch (von den meist recht tief gelegenen Startplätzen) verwertbare Arbeitshöhen für kleinere Streckenflüge gegeben.

An den Luvseiten der großen Mittelgebirge (z.B. Nordharz) können im Tagesverlauf leichte Staueffekte mit störenden Abschwüngen auftreten. Sie sind bei weitem nicht so ausgeprägt wie in den Alpen und haben eher den Charakter von Ausbreitungen.

Nordalpenrand

Nach deutlichen Niederschlägen setzt sich eine Wetterbesserung am Alpennordrand meistens mit zwei Tagen Verzögerung (im Vergleich zum Flachland/Mittelgebirge) durch. Grund hierfür ist, dass die von der

Luft aufgenommene Feuchte (mit der für das Rückseitenwetter typischen nordwestlichen Strömung) an den Bergen angestaut wird. Es ist dadurch hier mit tiefer, dichter Quellbewölkung und sogar Schauerneigung zu rechnen.

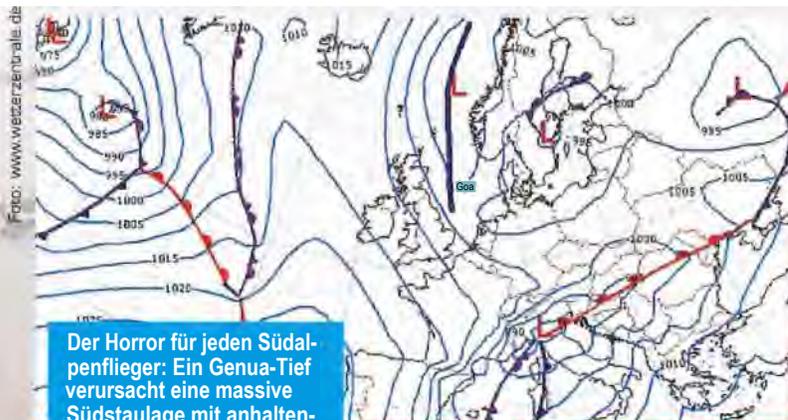
Inneralpin

Auch inneralpin setzt sich eine Wetterbesserung im Vergleich zum Mittelgebirge/Flachland etwas verzögert durch, da sich die feuchte Luft nur schlecht aus den Tälern verdrängen lässt. Die Wetterbesserung tritt aber etwas zügiger hervor als am Nordalpenrand. Das bedeutet, dass auch hier erst ab dem zweiten Tag nach starken Niederschlägen mit gut verwertbaren Bedingungen mit Basishöhen über den Kämmen zu rechnen ist.

Südalpen

Die gleichen nord-/ nordwestlichen Winde, die nach dem Frontdurchgang am Nordalpenrand die Restfeuchte anstauen lassen, sorgen auf der Alpensüdseite für einen wolkenauflösenden Nordföhnneffekt. Dadurch ist die heranströmende Luft sehr trocken und kann schnell viel Feuchte aufnehmen. Die Wetterbesserung setzt sich dadurch sehr schnell durch und ist in der Lage auch große Niederschlagsmengen abzutrocknen.

Es kann also besonders am Südalpenrand schon am Folgetag nach Niederschlägen (auch nach starken) mit brauchbaren bis guten thermischen Bedingungen gerechnet werden. Der potentielle Nordföhn, der durch die Rückseitenströmung ausgelöst wird, sollte jedoch nicht unbe-



Der Horror für jeden Südalpenflieger: Ein Genua-Tief verursacht eine massive Südoststauung mit anhaltendem Niederschlag



Mit dem abziehenden Tief setzt Nordföhn ein



Bassano

achtet

liegt den sorgte
ca. 10 Stunden stärkerem
Liter/m² (12

Am Abend setzte Abziehen des
deutliche

=

Der folgende begann
Uhr schöner
Ab Mittag zeigten sich die ersten
die

14 Wolken (siehe

nicht verachten,
Windgeschwindigkeiten
den



ENTSPANNUNG!

•In den Anfangstagen von NOVA war ich Testpilot. Ich flog damals sehr viel, war jung, euphorisch – und risikobereit. Glitt sei Dank habe ich diese Sturm- und Drangzeit unbeschadet überstanden.

Heute bin ich reifer, verantwortungs- und risikobewusster. Außerdem fliege ich seltener – wenn auch immer noch begeistert. Ich bin zum reinen Genussflieger geworden. Ich will völlig entspannt mit maximaler Sicherheit ein paar

Runden drehen. Deshalb fliege ich unseren neuen Low Level 1-2er ROOKIE. Er ist um alle Achsen extrem gedämpft, da wackelt nix – Entspannung pur. In der Thermik kann ich ihn flach, fast auf der Stelle drehen. Es geht wie im Aufzug hinauf. Die Leistung ist – in dieser Klasse – herausragend und für mich mehr als ausreichend. Deshalb ist der ROOKIE nicht nur ein toller erster Schirm nach der Schulung, sondern für erfahrene Piloten ein echter Entspannungsfügel."

WOLFGANG LECHNER,
47, fliegt seit 1987 Gleitschirm. Mitbegründer,
Teilhaber und Geschäftsführer von NOVA
Fährt gerne sein Motorrad
Lieblingsfluggebiet Karwendel.

VERTRIEB
DEUTSCHLAND
Chady Produkte
D-67637 Seeg
+449 (0) 83 64 -12 86
www.charty-produkte.de

VERTRIEB
SCHWEIZ
High Adventure.
CH-6383 Dallenwil
4441 (0) 41-628 01 30
www.high-adventure.ch



NOVA
www.nova-wings.com

A-6020 Innsbruck, Austria
Bernhard-Höfel-Strasse 14
Tel. ++43 (0) 512 - 36 13 40
InfoOnova-wings.com

Die Fliegerakademie Wasserkuppe empfiehlt:

„70 Prozent aller Piloten sollten einen DHV 1er- Schirm fliegen.“



Der beste Gleitschirm

aller Zeiten*



- Weltmeister
- 1. Platz bei den Weltmeisterschaften
- 1. Platz bei den Deutschen Meisterschaften
- 1. Platz bei den Weltmeisterschaften

* Der **Bright³** bietet laut Tests der Rhöner Drachen- und Gleitschirmflugschulen Wasserkuppe die bislang beste Gleitleistung und das geringste Sinken in der Klasse DHV 1 – beschleunigt und unbeschleunigt.

Probefliegen ist in der Rhön bei jeder Windrichtung möglich. Der Fliegershop mit 1000 qm auf der Wasserkuppe hat täglich von 9 bis 18 Uhr für dich geöffnet im August, September und Oktober auch am Wochenende.

GRADIENT BR GHT3
jede Größe, nur

2299,-

Mitnahmepreis in Euro. Null-Prozent-Finanzierung möglich!



Hotline:
(06654) 75 48

Flugcenter
Wasserkuppe 46
36129 Gersfeld



Trampen ist kein Hexenwerk!

„liegen soweit einen der WirRi trägt ist laumhaft. Doch zurück auf den harten Pfketersteirien der Realität wartet so mancher Streckenflieger bis ihm fast der Daumen abfeilt, um nach Hause zu kommen. Dabei gibt es so einfache Tricks, die jeder Pilot auf Lager haben sollte.



Vor allem in vielbesuchten Fluggebieten sind die Kapazitäten der fliegerfreundlichen Autofahrer häufig schon 'ausgereizt...!

Die blonde Perticke?

Schon aus der Ferne sieht Dietrich Durchschnittsfahrer eine blonde zierliche Gestalt am Straßenrand stehen. Ha, ein Törtchen auf dem Beifahrersitz, das hat er immer gern. Er bremst. Und erschrickt. Denn das vermeintliche Törtchen entpuppt sich als langhaariger Streckenpilot! Der kuckt zwar nett, aber Dietrich Durchschnittsfahrer ist sauer: Ich brems doch nicht für Männer,

denkt er sich und gibt Gas. Die Idee, zum Trampen eine blonde Perücke mitzunehmen ist also doch nicht wirklich empfehlenswert. „Na, manchmal lassen sie mich trotzdem zähneknirschend einsteigen“, sagt Hans Keim, der seine blonde Mähne schon in so manches fremde Auto geschwungen hat. Als passionierter Streckenpilot hat er Tramp-Erfahrung wie kaum ein anderer.

Aktiv Tre en

Hans Keim erklärt sein bestes Rezept: Leute direkt ansprechen. An Tankstellen oder vor Restaurants, an öffentlichen Parkplätzen, Autobahnraststätten oder vor Supermärkten – einfach da, wo Leute gerade in ihr Auto steigen, kann man sie gut abpassen. „So schöpfen die Leute am einfachsten Vertrauen“, sagt Hans Keim. Außerdem nehmen sie in so automatisch wahr, während auf der Straße so mancher Trampler unbeachtet bleibt. Wichtig ist es auch zu erklären, was in dem großen Rucksack ist, denn das schafft Pluspunkte. Ein heißer Tipp sind außerdem Wanderparkplätze, denn die Wanderer sind den Fliegern meistens aufgeschlossen.

Dein Aussehen

Halbwegs anständige Klamotten sind Voraussetzung. Außerdem müssen Sonnenbrille und Käppis runter, damit der Autofahrer dich besser sehen kann.

Die ICH BEI POSITION

Nicht immer ist ein Parkplatz bei der Hand.

Dach selbst am Straßenrand kann man mit einfachen Kniffen seine Chancen auf eine billige Heimfahrt erhöhen:

1. Stell dich an einen Ort, der schon von weitem gut zu sehen ist – eben nicht gleich hinter einer Kurve.
2. Achte darauf, dass der Autofahrer an der Stelle auch Platz hat, um stehen zu bleiben (z.B. Bushaltestelle).
3. Je langsamer die Autos auf der Straße unterwegs sind, umso wahrscheinlicher halten sie an (Landstraße statt Schnellstraße). Am besten ist es innerhalb von Ortschaften.
4. Gibt es eine Abzweigung (oder Kreisverkehr) dann stelle dich dahinter, hier weiß der Autofahrer gleich, in welche Richtung du möchtest.
5. Günstige Einstiegsstellen sind unter Umständen rote Ampeln oder Bahnschranken.

Die „Poutenplaining“

Nicht immer gleich das Ganze wollen. „Jedes Stück in die richtige Richtung ist was wert“, sagt Hans Keim. Wenn ein Fluggebiet in der Nähe ist, versucht er an den Landeplatz zu trampen, um dort Fliegerkollegen ansprechen zu können. Ansonsten gilt: Bei Etappen nie an gottverlassenen Straßen aussteigen, sondern vorher überlegen, wo man gut weitertrampen kann.

Motorradfahrer

Auch zweirädrige Genossen können Piloten mitnehmen. Dazu solltest Du Deinen Helm gut sichtbar vorzeigen oder beim aktiven Trampen in der Hand halten. Bedenke allerdings, dass Du viel Gewicht am Rücken hast – Erfahrung ist ein Muss!

ist es Frauen wirklich leichter?

Die Erfahrung sagt: Ja. Nicht nur der lästernde Dietrich Durchschnittsfahrer hält lieber bei einer weiblichen Person an, sondern auch die Durchschnittsfrau nimmt lieber Frau mit. Problematisch ist denn nur, dass Pilotinnen vermutlich bei Dietrich Durchschnittsfahrer nur ungern ins Auto steigen. Generell eignet sich für Frauen besser die 'Methode aktiv Trampen, weil sie dann schon im Vorhinein die Autofahrer besser einschätzen können. Am Straßenrand hingegen muss die Entscheidung viel schneller passieren.

Wenn gar nichts geht?

„Wenn selbst ein erneuter Startversuch an irgendeinem Hang misslingt, dann für den Notfall eine Zahnbürste mitnehmen und am nächsten Tag weiterfliegen“, grinst Hans Keim.



...aber mit findet sich fast immer eine Lösung,

Surfen und Fliegen – Wenn das nicht zusammenpasst!

gründlich ist die r...ip.itje der DHV-Jugend! www.dhv-jugend.de ist die Adresse für alle Flieger zwischen 16 und 28 Jahren.

Hier findet Ihr Neuigkeiten aus der DHV-Jugend, lest Ausschreibungen der geplanten Events und könnt Euch gleich online anmelden. Außerdem seht Ihr hier, welche Fördermöglichkeiten wir Euch anbieten können – sei es für ambitionierte Streckenflieger oder für junge Organisatoren, die unseren Sport bekannter machen wollen. Schaut einfach mal rein in den Menüpunkt „Fördermöglichkeiten“. Für Pfennigfuchser gibt es hier auch spezielle Jugend-Angebote von Flugschulen, Vereinen und Shops. Wer wissen möchte, was wir für ein Haufen sind, oder wer in Erinnerungen an das letzte Event schwelgen will, kann sich bei den Bildern und Berichten durchklicken. Über unsere Events, Projekte und Beschlüsse informiert unser Newsletter, den Ihr auf der Homepage abonnieren könnt.

Doch wir wollen Euch nicht nur passiv mit Information versorgen: ChaG und Forum bieten Euch die Gelegenheit, mit anderen Fliegern Kontakt aufzunehmen oder zu halten, einfach mal übers Fliegen zu plaudern oder Wissenswertes mit Pilotenkollegen zu teilen. Nicht zu vergessen: Hier könnt Ihr ideal Mitfahrgelegenheiten zu unseren Events ausmachen!

Also auf gehts; Surfen und dann Fliegen!



Du fliegst und bist jünger als 28? Dann gehörst Du zur DHVjugend!

Die Zeit der Geheimnisse ist vorbei. Seit fünf Jahren gibt es die DHV-Jugend, doch bekannt ist sie noch viel zu wenig. Was bisher in erster Linie über Mundpropaganda und Emailnetzwerke kursierte, dürfen jetzt alle Flieger wissen! Ab sofort ist die DHV-Jugend mit ihrer eigenen Rubrik in diesem Heft dabei und informiert über ihre Aktivitäten. Hier werdet Ihr nicht nur die nächsten Termine finden, sondern auch Berichte über unsere Events und was uns sonst noch so beschäftigt.

„Wir“ - das ist in diesem Falle die Jugendkommission des DHV. Derzeit besteht sie aus zehn Drachen- und Gleitschirmpiloten aus ganz Deutschland, die sich in unregelmäßigen Abständen treffen, um Veranstaltungen zu organisieren, daran teilzunehmen und den Fortgang der Jugendarbeit des DHV zu besprechen. Und „Ihr“ Piloten zwischen '16 und 28 Jahren - seid eingeladen mit uns das Fliegen zu genießen!

Es fut si4 Goas



Auf zum Fun Cup vom 12. - 18. August!

Wo?

In **Dorfgastein!** Das verspricht viel Höhe für morgendliche Abgleiter, auch im August zuverlässige **Thermik für Genussflieger** und tolle **XC-Möglichkeiten für Streckenjäger**. Große optimal geneigte Start- und Landeplätze sind auch für Anfänger super geeignet. Gezeltet wird direkt auf der Wiese zwischen Schwimmbad, Landeplatz und Bergbahn, so dass optimales Erholungspotential gewährleistet ist.

Wer?

Jede(r) Gleitschirm- und Drachenfliegerin bis 28 Jahre ist eingeladen, gemeinsam mit anderen jungen Leuten zu fliegen, sich weiterzubilden und einfach Spaß zu haben. Voraussetzung ist eine gecheckte und versicherte Ausrüstung und der A-Schein (Sopi).

Was ist geboten?

Wir sorgen für zuverlässige Wetterinfos, Fluggebietstipps von Locals und ausreichend erfahrene Thermikdummies, die euch den Weg nach oben zeigen. Außerdem übernehmen wir Start- und Landegeühren und kümmern uns um ein attraktives Abend- und Schlechtwetterprogramm. Selbst bezahlen müsst ihr lediglich die Auffahrten und die [extra für uns eingerichtete) Campingwiese.

Wo kann ich mich anmelden?

www.dhv-jugend.de unter „Events“



Wittenberg und Elbbrücke

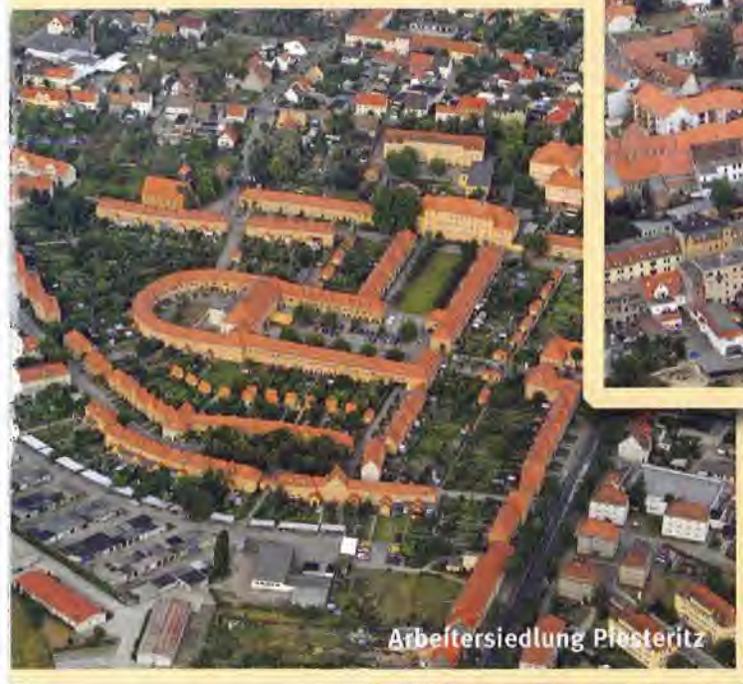
Flug in die goldene Aue

Ein Beitrag von Claus Gerhard

Bis zu dieser Drachenreise wusste ich nicht, dass Deutschland eine goldene Aue hat. Dabei liegt sie nicht irgendwo versteckt, sondern mitten im Land, nahe am geographischen Zentrum Deutschlands in Thüringen. Als ich die goldene Aue zum ersten Mal aus der Luft sah, war ich beeindruckt. Stunden später konnte ich sie auf dem Heimweg aus dem fahrenden Zug noch einmal erleben. Allerdings hatte das Wetter am Morgen überhaupt nicht nach einem Streckenflugtag ausgesehen.

Die riesige Abschirmung, die gestern aus Polen hereindrückte, ist zwar über Nacht verschwunden, so dass in der trockenen Warmluft vereinzelte Cumuli entstehen, aber eigentlich soll es bei mäßiger und spät einsetzender Thermik vorwiegend blau bleiben. Darum lassen sich die meisten Drachepiloten an diesem Juni-Samstag Zeit. Mike will mit unserem neuen Trike schleppen, für mich ist das Premiere, deshalb bin ich aufgeregt und stehe gegen 13 Uhr als Erster in Altes Lager am Start. Nach

dem Ausklinken des Schleppseils ist der Bart sehr ungleichmäßig und bringt meinen Drachen kaum auf 1.000 Meter. Kurz entschlossen fliege ich noch einmal gegen den Wind zurück, um weitere 400 Meter aufzukurbeln. Höher wollen die Wolken um diese Zeit noch nicht. Soll das etwa der Ausgangspunkt für einen großen Flug werden? – Ich wünsche es mir und segele einfach los, obwohl niemand mitkommen mag, denn auch die nächsten Bärte sind schwierig. Richtiges Zentrieren gelingt nur selten.



Manchmal „verpuffen“ die Aufwinde schon nach wenigen Umdrehungen, so dass ich mehrfach vom Absaufen bedroht bin. Ist das ein komisches Flugwetter!

Von der Elbe zur Saale

Vorsichtig gleite ich allein von Wolke zu Wolke, versuche anfangs in Fläming-Nähe zu bleiben, aber das ist bei dem Nordostwind nicht lange durchzuhalten. Über Zahna führt der Kurs nach Wittenberg, wo die Wolkenbasis immerhin 1.700 Meter

beträgt. Jetzt gibt es gelegentlich Bärte mit mehr als 2 Meter Steigen pro Sekunde. Gott sei Dank, damit lässt sich's entspannter fliegen. Ich bekomme Augen für die Lutherstadt an der Elbe mit ihrem historischen Stadtkern und bewundere die frisch renovierte Arbeitersiedlung von Piesteritz, deren rote Ziegeldächer hufeisenförmig in den Himmel ragen. Über den Elbe-Schleifen, die sich ausladend durch sattes Grün winden, bleibe ich mal nördlich, mal südlich des Flusses, ganz nach dem Wolken-

bild. Welch ein wunderbares Geschenk ist Thermik-Fliegen doch, wenn man es so genießen kann!

Vor Coswig bietet ein Schornstein sogar Industriethermik. Sie trägt mich mühelos an Wörlitz und seinem großartigen Park vorbei bis in die Bauhausstadt Dessau. Unterwegs an der Autobahnabfahrt liegt ein Segelflugzeug im Gras. Dem Piloten war die Thermik wohl zu schwierig, deshalb muss er jetzt auf Rädern statt auf Flügeln nach Hause. Ich strebe zum nördlichen



Rand des Dessauer Flugplatzes, wo mir ein Aufwind schon einmal half, und siehe da, der Hausbart der Junkers-Schmiede ist wieder aktiv. Über die Asphaltbahn toben Autos hin und her, heute ist Renntag in Dessau, deshalb müssen die Flugzeuge auf der benachbarten Graspiste bleiben.

Aber ich will ja weiter. Bis zur Kleinstadt Aken weicht mir die Elbe nicht von der Seite — mit gutem Erfolg, so kann ich das Residenzstädtchen Köthen und seine beeindruckende Flugplatz-Ruine im Handumdrehen hinter mir lassen. Schon nähert sich die neue Autobahn nach Magdeburg, die hier die Saale kreuzt. Auch ich überquere den Fluss und nehme nun Kurs Süd, denn Leipzigs Luftraumbeschränkungen enden an diesem Punkt. Bis zur Saale bin ich schon mehrfach geflogen, aber darüber hinaus nur einmal vor 15 Jahren, als mich der erste DDR-Streckenflug in die Nähe des Militärflugplatzes Allstedt führte. Damals hatte ich Sorge, den schnellen MiG's in die Quere zu kommen. Doch zum Glück waren die Russen wenige Tage zuvor abgereist.

Im Land der spitzen Kegel

Die Gegend unter mir wird hügelig. Rechts verschwinden die Türme von Bernburg, einer Stadt, die während der NS-Zeit unrühmlich Geschichte schrieb: In ihrer „Irrenanstalt“ wurden Zehntausende psychisch Kranker und arbeitsunfähiger KZ-

Häftlinge für „lebensunwert“ erklärt und mit Kohlenmonoxyd vergast — unglaublich! Voraus liegt Hettstedt, dessen rote Erde besonders auffällt, weil die Landschaft durch eine nagelneue Umgehungsstraße zerwühlt ist. Schon folgt Mansfeld, das sich mit seinen Industrieanlagen ins schmale Tal der Wipper schmiegt. Seit Jahrhunderten lebt diese Region vom Kupfer-, Blei- und Silber-Bergbau. Auffälliges Kennzeichen sind die spitzen Abraumhalden, die überall herumliegen und die Landschaft verschandeln. Eigentlich könnte man sie gut als Übungshänge nutzen.

Obwohl ich jetzt nur noch selten über 1.400 Meter steige und die Wolkenbasis dabei nicht mehr erreiche, geht die Reise besser voran als am Anfang, denn die Hügelkette, der ich folge, bietet gute Thermik-Abrisskanten. Von links schlängelt sich eine wenig befahrene Autobahn heran. Das kann nur die neue A 38 sein. Weil mich vom Boden kaum noch 500 Meter trennen, suche ich in der weiten fruchtbaren Ebene

bereits nach Landemöglichkeiten, doch überall steht das Korn auf den Feldern. Plötzlich entdecke ich auf der gegenüberliegenden Anhöhe das Kyffhäuser-Denkmal, davor ein riesiges Fußballbild im Gelände. Ich bin begeistert. Wie war doch gleich die berühmte Kaisersage? Barbarossa soll in der Tiefe des Berges ruhen und irgendwann die alte Herrlichkeit des Reiches wiederherstellen. Zu diesem nationalen Mythos passt der WM-Fußball am Kyffhäuser wirklich gut.

Ein blühender Landstrich

Da liegt sie also, die goldenen Aue, kein Goldgräbertal sondern fruchtbar und lieblich, eingebettet zwischen Hügeln, durchzogen von der Helme, die ihre gebändigten Wassermassen aus den Tälern des Harzes erhält. Jetzt leuchtet die dreieckige Talsperre von Kelbra im Gegenlicht auf. Weit links steht die Höhenlinie des Thüringer Waldes am Horizont, rechts kann ich im klaren blauen Himmel die Ausläufer des Harzes



Fußball in der Landschaft



Claus Gerhard am Alten Lager



bis zum Brocken verfolgen. Ist das heute eine Wahnsinns-Sicht! Mir wird ganz warm ums Herz und ich will jubeln. Die letzten Wolken sind längst verdämmert, trotzdem gibt es über den Hügeln noch Thermik, die den Drachen vorwärts trägt, so dass ich der Autobahn folge und auf eine Stadt treffe, die nur Nordhausen sein kann. Seit mehr als 150 Jahren ist sie berühmt für ihren Doppelkorn.

Jetzt rückt die Erde endgültig näher. Dort, wo die Autobahn nach Süden schwenkt und im Eichsfelder Tor verschwindet, ent-

decke ich eine frisch gemähte Wiese, idealer Landeplatz für meinen „Exxtacy“. Menschen rennen herbei, fragen nach dem Woher und sind wie so oft beeindruckt von unserem Flugsport. Später fahren mich zwei junge Leute zum Nordhäuser Bahnhof. Nach einem gemütlichen Abendessen unterm Sonnenschirm nehme ich den letzten Zug in Richtung Heimat. Beim Umsteigen in Leipzig gibt's noch eine lautstarke Überraschung, denn die ehrwürdige Bahnhofshalle dient an diesem Abend als Mega-Disco, die mich bis zur Abfahrt des ICE fast

betäubt. Am nächsten Morgen kann ich beim Zurückholen des Drachens die Goldene Aue noch einmal in der aufgehenden Sonne betrachten. Unterwegs leiste ich mir den Besuch in Allstedt, wo ich vor 15 Jahren landete und zum ersten Mal „Flugast“ in der DDR war. Welch ein Tag: Zwar schaffte mein Thermik-Motor diesmal in 5 1/2 Stunden „nur“ 176 Kilometer, aber ich bin über der goldenen Aue gesegelt, habe viel gesehen und dabei ein Stück Himmel berührt.

Bko

Lastenesel mit Pfeffer im Ar,,

DHV anerkannter Luftfahrtbetrieb
Nachprüfungen aller Fabrikate

ibautek

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





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 7567-395 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.

titfi für Gleitsegel- und Hängegleiterführer

296/141

Neue Musterzulassungen

Gleitsegel

MusterprüfNr	Muster Klasse	Inhaber der Musterprüfung Nu, fewicht min. • max.	MusterprüfNr	Muster Klasse	Inhaber der Musterprüfung Flur •ewicht min. - max.
DHV G5-014509-06	Nova Jamboo 37 1-2 Biplace	NOVA Vertriebsgesellschaft m.b.H. 150 kg - 230 kg	DENG5-01-1529-06	Nova Rookie L 1-2 GH	NOVA Vertriebsgesellschaft m.b.H. 100 kg - 130 kg
DHV G5-01-1510-06	Nova Jamboo 33 1-2 Biplace	NOVA Vertriebsgesellschaft m.b.H. 125 kg - 190 kg	DHV G5-01-1530-06	Nova Rookie M 1-2 GH	NOVA Vertriebsgesellschaft m.b.H. 85 kg - 110 kg
DHV G5-011511-06	kam Incanto S 1-2 GH	Fly & more GmbH, ICARO 65 kg - 90 kg	DHV G5-01.1531-06	Nova Rookie S 1-2 GH	NOVA Vertriebsgesellschaft m.b.H. 75 kg - 100 kg
DHV G5-01-1512-06	Diene Addict 05 2 GH	OZONE Gliders Ltd. 55 kg - 70 kg	DHV G5-011532-06	Niviuk Artik X5 2 GH	Skyline Flight Gear GmbH & Co. KG 60 kg - 80 kg
DHV G5-01-1513-06	Skywalk Scotch M 2 GH	Skywalk GmbH & Co. KG 90 kg - 130 kg	DHV G5-01.1533-06	Niviuk Artik L 2 GH	Skyline Right Gear GmbH & Co. KG 100 kg - 130 kg
DHV G5-01-1514-06	FreeX Serum M 1-2 GH	FreeX GmbH 80 kg - 110 kg			
DHV G5-01-1515-06	Wings of Change Ötzi 5 1 GH	wings of change 55 kg - 80 kg			
DHV G5-01-1516-06	Wings of Change Ötzi M 1 GH	wings of change 75 kg - 100 kg			
DHV G5-01-1517-06	Ozone Element XS 1 GH	OZONE Gliders Ltd. 55 kg - 75 kg			
DHV G5.014518-06	Ozone Element 5 1 GH	OZONE Gliders Ltd. 65 kg - 90 kg			
DHV G5-01-1519-06	Ozone Element M 1 00	NONE Gliders Ltd. 75 kg - 105 kg			
DHV G5-01-1520-06	Ozone Element L 1 GH	OZONE Gliders Ltd. 95 kg - 125 kg			
DHV G5-01-1521-06	Skyward Score 5 1 GH	Flugsportservice Skyward 89 kg - 90 kg			
DHV G5-01-1522-06	UP Kantega 2 M 1-2 GH	UP International GmbH 85 kg - 105 kg			
DHO G5-01-1523-06	UP Kantega 2 S 1-2 GH	UP International GmbH 65 kg - 85 kg			
DHV G5-01-1524-06	Windtech Kall 20 1-2 GH	NORTEC SL - WINDTECH 100 kg - 130 kg			
DHV G5-01-1525-06	UP Kantega 2 05 1-2 GH	UP International GmbH 60 kg - 75 kg			
DHV G5-01-1526-06	Skywalk Chili I 1-2 GH	Skywalk GmbH & Co. KG 105 kg - 130 kg			
DHV G5-01-1527-06	Skywalk Chili X5 1-2 GH	Skywalk GmbH & Co. KG 55 kg - 80 kg			
DHV G5-01-1528-06	Gin Boomerang Sport 05 21 GH	Gin Gliders Inc. 65 kg - 80 kg			

Gleitsegelgurtzeuge

MusterprüfNr	Muster Anhängelast max.	Inhaber der Musterprüfung
DHO G5-03-0332-06	Airwave RAM RACE 100 kg	Airwave Villinger Ges.m.b.H.
DU G5-03-0333-06	Airwave GT2 120 kg	AirwaveVillinger Ges.m.b.H.
DHV G5-03-0334-06	CONNECT 2 120 kg	Swing Rugsportgeräte GmbH
DHV G5-03-0335-06	VELVET 2 T-Loek 120 kg	Woody Valley Model snc (OHG)
DHV G5-03.0336-06	VELVET 2 Get-Up 110 kg	Woody Valley Model snc (OHG)

Gleitsegel-Gurtzeugprotektoren

MusterprüfNr	Muster Bauart	Inhaber der Musterprüfung
DHV G5P-0025-06	WIN17A Schaumstoff / Luft	Woody Valley Model snc (OHG) 150cm - 14,7g

Herausgeber: Deutscher Hängegleiterverband e. V. (DHV) i.m DAeC, Postfach 88, 83701 Gm und 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).

take off
Festival der Himmelsstürmer
Der neue Take Off DVD Sampler über das freie Fliegen
für ntrr 1 **9,90 EUR'**
Erhältlich im Handel und unter www.takeoff-tv.de



Gleitschirm- Unfallstatistik 2005

Für das Jahr 2005 wurden dem DHV insgesamt 174 Gleitschirmunfälle von deutschen Piloten im In- und Ausland gemeldet. Damit war die vergangene Saison ein eher unfallreiches Jahr. In Deutschland ereigneten sich ca. 40% der gemeldeten Unfälle, Österreich, Italien, Frankreich und Spanien folgen in der Häufigkeit der Unfallmeldungen. Von den neun tödlichen Unfällen waren zwei in deutschen Fluggebieten zu verzeichnen.

Vergleiche

Der Vergleich mit den Unfallzahlen anderer Luftsportgeräte/Luftfahrzeuge zeigt für das Gleitschirmfliegen eine durchschnittlich höhere generelle Wahrscheinlichkeit eines Unfalls bzw. einer Störung bei einer durchschnittlich niedrigeren Quote bei den tödlichen Unfällen.

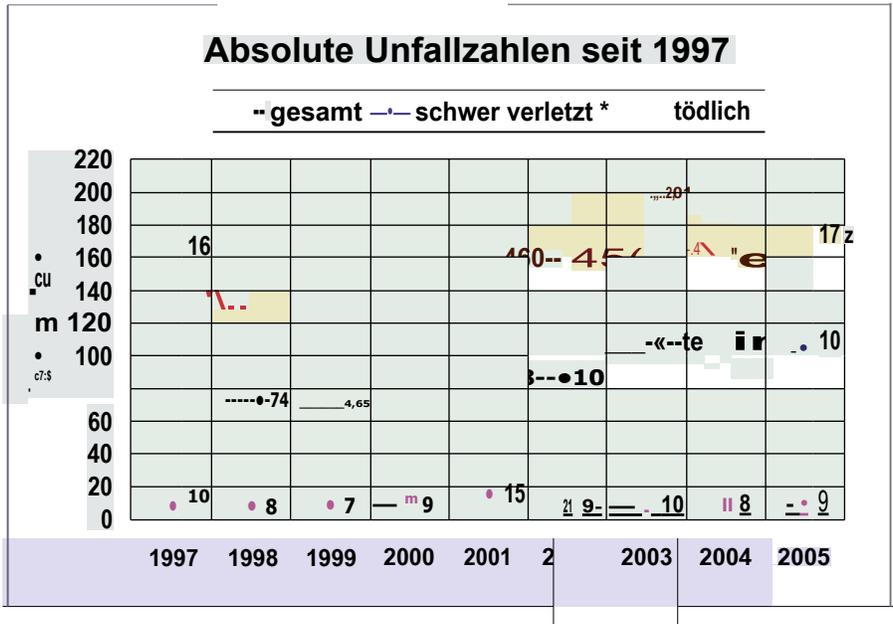
2005- Flugwetter

Juli und August waren in der Saison 2005 relativ niederschlagsreich und sonnenarm und damit ungünstig für den Flugsport. In den anderen Monaten lagen die Niederschläge in allen Regionen Deutschlands deutlich unter, die Sonnenscheindauer deutlich über, dem langjährigen Mittel. Der Juni, besonders aber die Monate September und Oktober boten wochenlang günstiges Flugwetter, teils noch mit guten thermischen Bedingungen.

Unfallursachen

Schwerpunkt: Unfälle nach seitlichen Einklappen

Mit 38 Unfällen nach seitlichen Einklappen ist diese Unfallursache weiter leicht rückläufig (2002: 46, 2003: 49, 2004: 41). Dennoch bleiben seitliche Einklapper die häufigste Unfallursache, dominieren



Vergleich Unfallzahlen 2005

Betätigung	Anzahl Lizenzen ca.	Anzahl Unfälle gesamt	Unfallquote in %	Anzahl tödliche Unfälle	Unfallquote in %
Motorfliegen bis 2 Tannen (PPL-A)	40.000	116	0,29 %	16	0,040 %
Segelfliegen	30.000	98	0,33 %	13	0,430%
Ultraleichtfliegen (aerodynamisch gesteuert)	12.500	it.A.		11	0,088 %
Fallschirmspringen	13.000	169	1,30 %	5	0,038 %
Gleitschirmfliegen	30000	174	0,58 %	16	0,030 %

Anteil der Unfälle nach seitlichen Einklappen an der Gesamtanzahl der GS-Unfälle

1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
36%	34%	33%	32%	30%	26%	24%	25/0	22%

Drachen-Unfallstatistik 2005 im nächsten Info



Foto: Rainer Scheibdorff

den Boden geschleudert und erleidet einen Genickbruch. Gerät: Ozone Vibe, DHV 1-2

3. Steinerhof/Zillertal, Österreich: Ein Flugschüler mit österreichischer Schulungsbestätigung hatte bereits mehrere selbständige Flüge, darunter einen am frühen Morgen des Unfalltages, am Fluggelände durchgeführt. Beim Unfallflug ist jedoch die Flugschule anwesend, die Betreuung erfolgt durch einen Fluglehrer und einen Assistenten. Seitenwind verzögert den Beginn der Schulung. Bei beginnender Besserung der Bedingungen startet der Pilot als erster der Gruppe. Nach kurzer Flugstrecke (Höhe GND ca. 15 Meter) gerät er in eine heftige Turbulenz, der Schirm klappt zunächst mäßig auf einer Seite, anschließend großflächig auf der anderen Seite ein. Laut Augenzeugenberichten gerät der Flügel in eine sofortige extrem schnelle Drehung, aus der der Aufprall auf dem Boden erfolgt. Der Pilot ist sofort tot. Die Untersuchung ergab, dass der Flugschüler, unbemerkt von den Fluglehrern, mit seinem eigenen Schirm der DHV-Klassifizierung 2 geflogen war. Gerät: Edel Promise, DHV 2

4. Teneriffa, Spanien: Bei einem Flug an der Küste geraten mehrere Piloten über dem Landeplatz in eine sehr starke und turbulente Windströmung (ca. 45 km/h). Einer der Flieger, er fliegt gegen der Wind deutlich rückwärts, erkennt vermutlich, dass er den Landeplatz nicht mehr erreichen wird und dreht seinen Schirm um 180 Grad in den Wind. Nach der Kehre (Höhe GND ca. 80 Meter) klappt zunächst die eine Seite des Schirmes ein, nach deren Wiederöffnung durch den Piloten kollabiert die andere Flügel-seite großflächig und verhängt sich vermutlich. Der Schirm geht in einen schnellen Spiralsturz über. Sofort löst der Pilot sein Rettungsgerät aus, das jedoch gerade nicht mehr tragend öffnet. Ungebremst stürzt der Pilot in einen Steinbruch. Er erleidet lebensgefährliche Verletzung und verstirbt einige Tage später im Krankenhaus. Gerät: Independece Dragon II, DHV 1-2

5. Weiherkopf, Allgäu, Deutschland: Massiver seitlicher Klapper kurz nach dem Start (Höhe GND ca. 15 Meter) mit schneller Drehung Richtung Hang. Der wenig erfahrene Pilot kann den Schirm nicht mehr unter Kontrolle bringen und prallt in der Drehung auf den Boden. Die Wetterbedingungen waren kritisch, böiger Wind, überregionale Leeesituation, andere Piloten waren nicht am Berg. Der Flieger wird schwerverletzt ins Kranken-

jedoch die Unfallstatistik nicht mehr in dem Masse wie in den 1990-er Jahren.

Von den insgesamt neun tödlichen Unfälle des Jahres 2005 hatten fünf ihre Ursache in einem seitlichen Einklapper.

1. Andelsbuch, Österreich: Seitlicher Einklapper in Hangnähe, der sich rasch wieder öffnet. Der Schirm gerät trotz offener Kappe in eine Drehbewegung bis zum Aufschlag auf dem Hang. Augenzeugen haben keinerlei Pilotenreaktion beobachten können. Wegen des Verdachts auf „medizinischen Ausfall“ (Herzversagen, Gehirnschlag) wird

die Leiche des Piloten obduziert. Das Ergebnis der Untersuchung war jedoch nicht eindeutig. Gerät: Swing Arcus 4, DHV 1-2

2. Fiesch, Wallis, Schweiz: Ein noch wenig erfahrener Pilot will seine ersten Streckenfliegerfahrten sammeln. Beim Thermikfliegen am Hang (ca. 30 Meter Hangabstand) kommt es zu einem großflächigen seitlichen Einklapper an der hangabgewandten Flügel-seite. Der Schirm dreht schnell um ca. 270 Grad weg, nach der Wiederöffnung des Klappers fliegt der Pilot frontal auf den Hang zu. Nach dem Aufschlag auf den Beinen wird der Pilot mit dem Kopf auf

Warum „echte“ Klapper oft anders sind als „Gütesiegelklapper“

Das Verhalten bei Einklappen im Gütesiegeltest kann als „Durchschnittsverhalten“ bezeichnet werden. In der Praxis kommt sowohl gutmütigeres als auch aggressiveres Verhalten nach Einklappen vor.

So sprechen Piloten häufig davon, dass selbst große Einklapper so schnell selbstständig wieder geöffnet haben, dass ein Eingreifen des Piloten weder möglich noch erforderlich war. Das kann z.B. dann der Fall sein, wenn eine harte aber kurze Turbulenz den Flügel zwar einklappen lässt, aber nicht nachhaltig genug ist, um die eingeklappete Fläche zu entleeren. Die schnell nachströmende Luft innerhalb der Kappe kann dann die eingeklappete Fläche wieder füllen, bevor der Flügel entleert und „unterschneidet“. Der Klapper öffnet dann häufig mit einem vernehmbaren Schlag, Sekundenbruchteile nach der Deformation ist alles wieder in Ordnung.

Es geht aber auch anders. Eine starke, länger anhaftende Turbulenz vermag eine ganze Flügelseite stärker und nachhaltiger zu deformieren als dies bei der Simulation möglich ist. Dazu kommt, dass die turbulente Umgebungsluft das Öffnungsverhalten gegenüber den „Laborbedingungen“ beim Gütesiegeltest meist negativ beeinflusst. Diese Faktoren verursachen häufig insgesamt erheblich dynamischer Reaktionen des Schirms auf den Einklapper.

Eine besondere Rolle bei den Auswirkungen eines Kleppers spielt auch die jeweilige Stellung des Pendelsystems Kappe-Pilot. Beim Gütesiegeltest wird aus dem stationären Geradeausflug eingeklappt, das Pendel ist im Ruhezustand.

Erfolgt der Einklapper in einer ungünstigen Pendelstellung, dann nämlich, wenn die Kappe nach vorne/unten unterwegs ist und das Gegenpendel Pilot nach hinten/oben ausschlägt, ist immer mit einem dynamischeren Verhalten zu rechnen. Es ist zu erwarten, dass Wegdrehgrad- und -geschwindigkeit, Vorschiesen und Höhenverlust aggressiver ausfallen. Bei umgekehrter Konstellation des Pen-

dels Kappe-Pilot ist entsprechend mit unspektakulärerem Verhalten zu rechnen. Eine sehr wichtige, oft unterschätzte Rolle spielt die Einstellung des Gurtzeugs. Wer einmal den Testpiloten bei der Arbeit zusieht, stellt fest, dass die Testflüge in weitgehend aufrechter Pilotenposition geflogen werden. Hier sind Hebelkräfte und Trägheit am geringsten. Je liegender die Pilotenposition, desto schwieriger wird die Kontrolle des Schirms in Extremsituationen. Die am „langen Hebel“ des wie auf dem Sofa liegenden Piloten angreifenden Kräfte führen zu dynamischen Schleuderbewegungen, die größere träge Masse kann den Schirmbewegungen schlechter folgen, was insbesondere bei Drehungen schnell zum Eindrehen in die Tragegurte führt (Twist).

Neben einer aufrecht sitzenden Position des Piloten im Gurtzeug, ist die Gurtzeuggröße entscheidend. Das Gurtzeug muss „auf Körperkontakt“ passen. Zu große Gurtzeuge bieten nur schlechten Kontakt zum Schirm. Besonders wenn das Sitzbrett zu breit und damit der Spielraum des Piloten-Hinterteils zu groß ist, kann das Körpergewicht nicht mehr vernünftig eingesetzt werden. Im Falle eines seitlichen Abkippen des Piloten im Gurtzeug (Ein klapper, Steilschneide), ist eine aktive Gewichtsverlagerung zur Gegenseite nur schwer möglich. Mit ungeeigneten (zu groß, Aufhängung zu hoch oder zu tief) oder schlecht eingestellten (Liegeposition) Gurtzeugen ist generell mit einer Verschärfung des Schirmverhaltens nach Einklappen zu rechnen.

Es ist insgesamt eine empfehlenswerte Strategie, bei der Wahl seines Schirmes darauf zu achten, dass die Anforderungen des Gerätes bei seitlichen Einklappen deutlich unter der persönlichen „Könnensgrenze“ liegen. Wer im Sicherheitstraining bspw. bei Massivklappen mit einem 1-2-er deutlich an seiner Grenze hinsichtlich Reaktionsschnelligkeit und Reaktionsgenauigkeit ist, tut gut daran, ein Klasse "zurückzuschalten".

Intuition und „Siebter Sinn“

Gute, sicherheitsbewusste Piloten haben über die Jahre einen siebten Sinn dafür entwickelt, wann man besser nicht fliegt und welche Bereiche beim Fliegen besser gemieden werden sollen, auch wenn es keine deutlichen Anzeichen für ihre Entscheidungen gibt. Diese „Intuition“ ist nichts weiter als eine unbewusste, ganzheitliche Verarbeitung und Bewertung der vorliegenden Wahrnehmungen der Eindrücke und Erkenntnisse. Da wurden Hunderte von Erfahrungen und Beobachtungen sowie die Folgen daraus im Laufe der Zeit unbewusst gemacht und abgespeichert. Eine ganz bestimmte Böigkeit des Windes etwa, die Tonlage beim Rauschen des Windes in den Bäumen, die beginnende „Löchrigkeit“ der Luft beim Einflug in ein Lee, ein nur augenblickslanger Windrichtungswechsel vor dem Start, eine Besonderheit bei den Intervallen der Ablösungen etc. Diese intuitive Wahrnehmung ergibt ein „Bauchgefühl“, ein gutes oder ein schlechtes.

Ein negatives Bauchgefühl sollte unbedingt zu einer besonders gründlichen Beobachtung der Start- und Flugbedingungen führen. Immerhin will Dich Dein Unterbewusstsein vor etwas warnen, was wohl in der Vergangenheit einmal Grund für eine negative Erfahrung oder Beobachtung war. Nur wenn ein klare

Analyse aller erkennbaren Faktoren keine Probleme erkennen lässt, hat die Intuition einen Fehlalarm gegeben.

Ein erfahrener einheimischer Flieger war am Tag des Unfalls 3 im Fluggelände. Er erzählte: "Ich kenne diese Situation an diesem Berg gut. Du hast ewig Seitenwind, der mit 15 km/h über den Sattel bläst und unstartbare Bedingungen. Plötzlich, wie abgeschnitten, setzt dieser Wind aus und leichter Aufwind ein. Du denkst im ersten Moment, super, gute Bedingungen! Aber dann beschleicht Dich ein seltsames Gefühl: Komisch ist das schon, der Seitenwind hat sich nicht allmählich abgeschwächt sondern war wie mit dem Messer abgeschnitten. Kann nicht im nächsten Moment, vielleicht gerade im Abflug, der Wind erneut über den Sattel pfeifen und starke Turbulenzen verursachen? Drängt vielleicht der thermische Aufwind die über den Sattel strömende Luft nur in einen anderen Bereich. Lieber mal warten und genauer beobachten. Und tatsächlich; am Berggasthaus etwas tiefer und 500 Meter Luftlinie entfernt, am Rande der vom Sattel herunterziehenden Mulde, steht die Austria-Fahne auf vollen Rückenwind. Der Abwindbereich hat sich durch die einsetzende Thermik um ein paar hundert Meter verlagert, aber die Flugroute führt mitten hinein."

haus geflogen und stirbt drei Wochen später an den Folgen des Unfalls. Gerät: Edel Confidence, DHV 1-2

Diese fünf tödlichen Unfälle unterstreichen einmal mehr die wichtigsten Erkenntnisse der Unfallanalysen:

- Hangabstand bei turbulenten Bedingungen. Der muss immer so kalkuliert werden,

dass auch bei einem überraschenden Klapper und Drehbewegung zum Hang, genügend Distanz bleibt, um nicht in den Hang zu prallen. 50 Meter sind das absolute Minimum.

- Bei großen Einklappen in sehr geringer Höhe (Unfälle 3 und 5) kann allenfalls ein außergewöhnlich gut trainierter Pilot mit blitzschnellen Reaktionen den Unfall verhin-

dem. Jedem anderen muss klar sein, dass die 1 bis 1,5 Sekunden, die für eine angemessene Pilotenreaktion bleiben, für ihn wahrscheinlich zu kurz sind. Viele Piloten, auch solche mit jahrelanger Flugerfahrung und Hunderten Flügen, betonen in ihren Unfallberichten den rasche Ablauf der Ereignisse beim Einklappen in Bodennähe. „Es ging so schnell, dass ich keine Zeit zum Rea-



gieren hatte". Das Gefährlichste bei massiven Klappern in dieser Höhe: Der Pilot wird durch den drehenden Schirm in eine Schleuderbewegung gebracht, und schlägt in dieser beschleunigten Drehung auf dem Boden auf. Das gilt z.T. auch für vergleichsweise gutmütige Schirme, die nach einem Massivklapper wenigstens 90 Grad zügig wegdrehen können, bevor sie sich selbstständig stabilisieren. Allen Gleitschirmfliegern kann nur dringend empfohlen werden, nicht zu starten, wenn die geringste Gefahr besteht, dass die Bedingungen Turbulenzen bereithalten, die den Schirm im bodennahen Abflugbereich einklappen lassen können.

- Große Klapper in turbulenten Bedingungen mit starker Deformation über die Flächentiefe lassen einen Gleitschirm oft deutlich aggressiver reagieren als bei den Gütesiegeltests (siehe Kasten). D.h. schnelleres und längeres Wegdrehen, weiteres Vorschießen, höhere Sinken. Wer nicht viel Erfahrung mit dem Pilotenverhalten bei Einklappen besitzt, sollte grundsätzlich ein bei dieser Störung maximal gutmütig reagierendes Gerät fliegen.

Einklapper-Unfälle, Geräteklassen

Die Mehrzahl der Unfälle nach Einklappen (25) betraf Schirme der Klasse 1-2 und hier

schwerpunktmäßig die "Leistungsflügel" in dieser Kategorie. Sehr auffällig: Die ausgezeigten „High-End-1-2-er“ aus der Zeit vor der Verschärfung der Gütesiegelanforderungen (2003) sind besonders häufig vertreten. Gin Gliders Oasis (6 Unfälle), Advance Epsilon 4 (3 Unfälle), UP Kantega (2 Unfälle). **Diese Schirme sind weit anspruchsvoller, als moderne 1-2-er nach den neuen Gütesiegelanforderungen.**

Drei Unfälle nach Einklappen ereigneten sich mit 1-2-ern, die nach den neuen, verschärften Gütesiegelanforderungen geprüft worden sind.

Mit Schirmen der Klasse 1 kam es zu zwei Unfällen, Klasse 2 ist fünfmal, Klasse 2-3 dreimal vertreten. Mit Protos wurden weitere drei Unfälle nach Einklappen gemeldet.

Kürzlich erschien ein Artikel in einer Fachzeitschrift, der die These aufstellte, nach Einklappen sei die Überreaktion des Piloten die Hauptursache für Unfälle. Die Unfallanalyse widerspricht dieser Theorie. Es gibt sie natürlich, die Fälle, wo der Pilot durch ständiges falsches Agieren mit den Bremsen einen Kaskadeneffekt (Einklappen, zu starkes Anbremsen, Strömungsabriss, Vorschießen, Einklappen, zu starkes Anbremsen, Strömungsabriss, Vorschießen, Einklappen usw.) verursacht. Es bleiben aber die Ausnahmen. Mehr als zwei

Drittel aller Unfälle nach Einklappen haben die einfache Ursache: Pilot bringt die Drehbewegung nicht unter Kontrolle. Es erfolgt keine oder eine ungenügende Reaktion zur Stabilisierung der Flugbahn. Im genannten Artikel wird auch angesprochen, dass bei gutmütigen Schirmen die beste Pilotenreaktion oftmals das Lösen der Bremsen ist, um ein aktiv falsches Handeln des Piloten zu verhindern. Das mag in Einzelfällen zutreffen. Beim Einklappen in Bodennähe, der häufigsten Ursache für schwere und tödliche Unfälle, ist das aber falsch. Hier muss der Pilot reagieren und die gefährliche Drehung zum Hang verhindern.

Verhänger

Neben dem Einklappen in Bodennähe sind Verhänger als besonders kritisch zu nennen. Wenn sich Teile des Flügels in den Fangleinen verhängen, hat dies meist einen fast ansatzlosen Spiralsturz zur Folge, der den Piloten in höchste Gefahr bringt. Ist der Schirm einmal in der beschleunigten Drehung, sollten die diversen Ratschläge (Fullstall, Ohrenanlegen auf der Gegenseite, Stabileine herunterziehen) schleunigst vergessen und sofort der Rettungsschirm ausgelöst werden. Genau das taten 14 der 15 Piloten, die sich in einem Spiralsturz nach Verhängern befanden. Drei dieser Piloten

waren bereits so niedrig, dass der Rettungsschirm nicht mehr öffnen konnte. Einer hatte Glück, er verfiel sich in einem Baum und blieb unverletzt, ein anderer zog sich schwere, der dritte tödliche Verletzungen zu. 11 Piloten landeten am geöffneten Rettungsschirm, drei im hochalpinen, felsigen Gelände. Dabei verletzte sich ein Pilot schwer (Oberschenkelbruch), die beiden anderen leicht. Alle anderen blieben, meist nach einer Rettungsschirm-landung im Baum, unverletzt.

Nur ein Pilot dachte bei seinem Spiralsturz nach einem Verhängen nicht an seine zweite Chance, den Rettungsschirm. Er zog sich beim Aufprall schwere Wirbelverletzungen zu.

Frontales Einklappen

7 Unfälle (Vorjahr 6) nach Frontklappen wurden dem DHV im Jahr 2005 gemeldet.

In zwei Fällen brachte ein in den letzten Jahren vermehrt zu beobachtendes Schirmverhalten das Gerät in einen unkontrollierten Flugzustand. Nach dem frontalen Einklappen öffnete die Kappe nicht symmetrisch, sondern knickte asymmetrisch ab, was in beiden Fällen zu Verhängern mit Spiralsturz führte. Beide Piloten konnten den Rettungsschirm auslösen. Ein Schirm war nach einem wenig markanten Frontklapper über längere Zeit im Sackflug und begann aus diesem Flugzustand schnell zu trudeln. Der Pilot konnte den Rettungsschirm auslösen, verletzte sich bei der Landung in stei-

lern Felsgelände aber schwer.

Die anderen gemeldeten Unfälle nach frontalem Einklappen ereigneten sich im bodennahen Bereich, meist nur wenige Meter über Grund.

Strömungsabriss

Zwei regelmäßig gemeldete Situationen gibt es bei dieser Unfallursache: Einseitiger Strömungsabriss durch Überbremsen beim Kreisen in der Thermik oder stark angebremsstes Kurven im Hangaufwind (7 Fälle). Ein- oder beidseitiger Strömungsabriss durch zu starkes Bremsen, bzw. stark angebremsstes Kurven im Landeanflug (12 Fälle). Beim Thermikkreisen besonders in stärkerem Aufwind, muss immer mit einem Anheben des Innenflügels und damit einer Anstellwinkelerhöhung an der ohnehin schon stark angebremssten Seite gerechnet werden. Wenn jetzt noch weiter auf der Kurveninnenseite gebremst wird, um den Schirm im Kreis zu halten, droht ein einseitiger Strömungsabriss. Besser ist es, in diesem Fall die Außenbremse zu lösen, um über eine Beschleunigung des Außenflügels ein Aufstellen des Flügels zu vermeiden und den Schirm in der Drehung zu halten.

Beim Landeanflug ist es häufig ein zu hoch angesetzter Endanflug, der den Piloten dazu verleitet, beidseitig stark „in die Eisen zu gehen“, bis an die Grenze zum Strömungsabriss. Eine kleine Turbulenz, ein unbewusst stärkeres Herunterziehen der Bremsen, z.B. beim Aufrichten im Gurt-

zeug, können zum Stall und damit zum Absturz führen.

In sechs Fällen nannten die Piloten ein Hindernis in Anflugrichtung als Grund für den stark angebremssten Endanflug. Eine Baumreihe, einen Zaun usw. Man sollte sich jedoch bewusst machen, dass ein Stall in mehr als 2 Meter Höhe, und der damit verbundene Sturz auf den Rücken, mit hoher Wahrscheinlichkeit die schwerwiegenderen Folgen hat, als ein zerrissener Weidezaun oder ein im Baum hängender Schirm. Wickeln der Bremsen mit Strömungsabriss war in einem Fall Unfallursache. Der Pilot hatte zum Fliegen mit Minimum-Sinken beim Soaren die Steuer-schlaufen mehrmals um die Hand gewickelt. Beim Landeanflug vergaß er wohl den hierdurch stark verkürzten Steuerweg. Der Steuerausschlag zum Kurven erfolgte wie mit normaler Bremshaltung gewohnt. Die Folge war ein einseitiger Strömungsabriss und schwere Verletzungen beim Aufprall.

Abstiegshilfen und Extremflug

Steilspirale

Vier Unfälle durch außer Kontrolle geratene Steilspiralen wurden bekannt. Einer davon tödlich. Ein 64-jähriger Pilot war von einem älteren 1-2-er auf einen Leistungs-Intermediate der Klasse 2 umgestiegen. Spiral-Erfahrung hatte der Flieger wenig. Bei einem Flugtechniktraining ließ er sich von einem Fluglehrer im Doppelsitzer auf dieses Manöver einweisen. Tags darauf wollte



AIRCOT EC
«An

0/2 erste Adresse bei Präzisionsinstrumente,

flight instruments

r!!!

- 15-Kanal EPS
- 25 Stunden Betriebszeit

www.aircotec.ch

phone 0043 3116/81518 11
info@aircotec.ch

er das mit seinem eigenen Schirm wiederholen. Nach kontrollierter Einleitphase geriet der Schirm in einen stark beschleunigten Spiralsturz mit extrem hoher Sinkgeschwindigkeit. Ohne jegliche Reaktion des Piloten ging die Spirale über mehrere hundert Höhenmeter bis zum Aufprall auf den Boden. Durch die Wucht des Aufschlags erlitt der Pilot tödliche Verletzungen. Der Fluglehrer musste dem Geschehen hilflos zusehen, da der Verunglückte bei diesem Flug nicht unter seiner Betreuung stand. Wie bei vielen ähnlich verlaufenden Spiral-Unfällen, ist die Wahrscheinlichkeit groß, dass der Pilot durch die hohen Beschleunigungskräfte das Bewusstsein verloren hat und damit handlungsunfähig war. Gerät: Advance Sigma 6, DHV 2.

Bäume retteten zwei anderen Gleitschirmfliegern bei diesem Manöver das Leben. Einer spiraltelte am Nebelhorn mit hoher Sinkgeschwindigkeit dem Boden entgegen und „fräste“ mit dem Körper durch einen oberarmdicken Fichtengipfel, der dabei abbrach. Diese Kollision stoppte die Steilschirmfliegerschirm, der Schirm ging, unter starkem Pendeln, in den Normalflug über. Der Pilot konnte am Landeplatz landen, bei der Kollision mit dem Baum hatte er sich jedoch beide Unterschenkel gebrochen.

Lebensgefährlich verletzt, inzwischen aber fast zur Gänze wieder hergestellt, wurde ein weiterer Gleitschirmpilot. Er hatte, nach dem Ausklinken beim Windenschlepp, eine Steilschirmfliegerschirm eingeleitet und wollte das Manöver in eigentlich ausreichender Höhe wieder beenden. Das „Nachdrücken“ der kurveninneren Bremse, das am Ende der Ausleitphase dafür sorgen soll, dass der Schirm in einen flachen Kreis übergeht, erfolgte aber zu früh oder zu heftig. Statt in einen flachen Kreis ging der Schirm in eine erneute Steilschirmfliegerschirm über. Völlig überrascht von diesem bisher unbekanntem Schirmverhalten reagierte der Pilot nicht mehr rechtzeitig. Kurz vor der Bodenberührung bremste eine niedrige Fichte, in welcher sich eine Schirmseite verhing, den Spiralsturz so weit ab, dass der Aufprall auf den Boden etwas gedämpft wurde. Gerät: Swing Axis, DHV 1. Mit einem Sturz in die Kappe, einer gerade noch geglückten Rettungsschirmöffnung und der Landung auf einer Straße mitten in Oberammergau endete die Steilschirmfliegerschirm eines Piloten am Lauber. Das Manöver war mit extremer Sinkgeschwindigkeit (-22m/s) geflogen wor-

den, bei der Ausleitung muss der Pilot einen Strömungsabriss verursacht haben. Der Schirm schoss dabei so weit nach vorne, dass der Sturz in die Kappe erfolgte. Erst nach mehreren Versuchen gelang dem in Tuch und Leinen eingewickelten Piloten die Auslösung des Rettungsgerätes. Gerade noch rechtzeitig unmittelbar darauf erfolgte die Landung auf einer Straße, bei der sich der Flieger einen Bänderriss zuzog. Gerät: Gin Gliders Zulu, DHV 1-2.

Die Zahl der tödlichen Unfälle, die jährlich weltweit durch Spiralen verursacht werden, ist bedrückend. Trotz aller Aufklärung über den hohen Anspruch, den dieses Manöver an die Piloten stellt, sowohl flugtechnisch als auch körperlich, gehen manche Flieger mit einer lebensgefährlichen Blauäugigkeit an ihre ersten Steilschirmfliegerschirm heran. Ohne jegliche Erfahrung oder Einweisung, ließ sich ein Pilot für den ersten Flug nach der A-Schein-Prüfung einen brandneuen Leistungs-1-2-er (Gin Gliders Zulu). In fünfhundert Meter über Grund leitete er eine Steilschirmfliegerschirm ein und konnte bis zum Aufschlag auf dem Boden die Kontrolle über das Gerät nicht mehr zurückgewinnen. Dieser tödliche Unfall ereignete sich im Januar 2006 in Silian.



Die ganze Fliegergemeinde muss mithelfen, die völlig vermeidbaren Steilschirmfliegerschirmunfälle zu verringern

- Steilschirmfliegerschirm sollten nur über Wasser in einem DHV-anerkannten Sicherheitstraining gilbt werden.
- sie verursachen körperliche Belastungen die selbst bei trainierten Piloten an die Grenze gehen können. Schon ein geringes Handikap, wie Flüssigkeitsmangel, schlechte körperliche Tagesform, können zu einem Blackout in der Steilschirmfliegerschirm führen.
- to sie sollten moderate Sinkwerte von 8-12 m/s nicht übersteigen. Die Angeberei mit 20-Meter-Spiralen sollte endgültig der Vergangenheit angehören.
- sind mit jedem Schirm, auch innerhalb der gleichen Gerätekategorie, auch innerhalb der gleichen Geräteklassifizierung anders.

B-Stall

Zwei Piloten mussten ihren Rettungsschirm auslösen (und blieben dabei unverletzt), weil ein B-Stall außer Kontrolle geraten war. In beiden Fällen hatte sich der Schirm im B-Stall stark deformiert und war asymmetrisch nach vorne umgeschlagen, was zu einem Verhängen mit Spiralsturz geführt hat. Beim B-Stall sollte beachtet werden, dass ein zu schnelles Einleiten und zu weites Herunterziehen der B-Gurte rasch zu einer gefährlichen Deformation führen kann. Auch Turbulenzen können zu einer Deformation führen. Beim B-Stall in unruhiger Luft sollte folgendes beachtet werden: B-Gurte besser nicht ganz so weit herunterziehen wie gewohnt, das gibt eine bessere Stabilität gegen Deformation. Beim beginnender Deformation den B-Stall sofort, wie gewohnt zügig ausleiten. Man kann so meist ein vollständiges Deformieren verhindern. Geräte: Nova Artax und Pro Design Jazz, letzteres Gerät ist bereits mehrfach durch ähnliches Verhalten beim B-Stall auffällig geworden.

Acro- und Kunstflug

Die Acro-Szene behält ihre Unfälle lieber für sich. Deshalb wurden nur zwei Unfälle gemeldet, einer endete mit lebensgefährlichen Verletzungen, die der junge Pilot nur aufgrund seiner guten körperlichen Konstitution überlebte. Ein missglücktes Acromanöver, welches war nicht in Erfahrung zu bringen, führte zu diesem Absturz. Ein weiterer Pilot meldete einen außer Kontrolle geratenen „Helicopter“ mit abschließender Rettungsschirmöffnung. Im Winter 2006 verunglückte der gleiche Pilot beim selben Manöver schwer. Er ist seitdem querschnittgelähmt. Die Zahl der Rettungsschirmöffnungen aufgrund außer Kontrolle geratener Acromanöver ist beträchtlich. Man hört davon, gemeldet wird nie etwas, alle sind froh, dass nichts weiter passiert ist.

Sackflug (ohne Windenschlepp)

In der letzten Flugsaison kam es zu zwei Unfällen, darunter ein tödlicher, weil der Schirm nach dem Start in den Sackflug übergegangen war. Meist ist es ein Zusammenspiel mehrerer Faktoren, die ein solches Schirmverhalten verursachen:

Älterer oder stark gebrauchter Schirm, der beim Aufziehen zögerlich über den Piloten kommt. Startgelände mit eher flachem Anlauf aber steilem Abflugbereich. Beim

Aufziehen führt der Pilot die Kappe nicht ausreichend hoch und/oder bremst in der Beschleunigungsphase zu stark an, er „läuft der Kappe davon“. Folge: Der Schirm bleibt leicht hinter dem Piloten hängen. Im flachen Gelände ist ein Abheben meist nicht möglich. Wird das Startgelände aber steiler, kann ein Abheben erfolgen, obwohl die Strömung nur teilweise anliegt. Nach dem Abheben wird die Kappe in neun von zehn Fällen nach vorne nicken, Fahrt aufnehmen und normal fliegen. Besonders bei älteren, bzw. stark gebrauchten Schirmen, ist aber auch ein Übergang in den Sackflug möglich. Der führt meist unweigerlich zur Bodenberührung.

Wahrscheinlich war es genau diese Situation, die im Herbst 2005 zu einem tödlichen Unfall am Südtiroler Gitschberg führte. Bei optimalen Flugbedingungen war eine Gruppe Gleitschirmflieger am Südoststartplatz bei der Mittelstation gestartet. Der letzte Starter stürzte unmittelbar nach dem Abflug ab und erlitt durch unkontrolliertes Abrutschen im

felsigen Steilgelände tödliche Verletzungen. Eine Augenzeugin hatte beobachtet, dass der Schirm gleich nach dem Abheben, „wie ein Blatt“ sank, sich leicht drehte und der Pilot den Steilhang touchierte. Der Schirm des Piloten, ein älterer FreeX Frantik, DHV 2, war bereits mehrfach beim Windschlepp durch Sackflugtendenzen aufgefallen.

Glimpflicher endete ein Unfall nach ähnlichem Muster am Achensee. Auch hier hatte der Schirm (UP Vision Classic, DHV 1-2) nach dem Abheben keine Fahrt aufgenommen und sank im Sackflug in hindernisreiches Gelände. Der Pilot wurde bei der Landung schwer verletzt.

Sackflugtendenzen sollten also ernst genommen werden. Wenn der Schirm beim Aufziehen immer zögerlicher hochsteigt, bzw. die Tendenz zum Hängenbleiben deutlich wird, sollte ein Check in einem Fachbetrieb erfolgen. Die alte Weisheit, dass ein schon im Neuzustand zum Hängenbleiben tendierender Schirm (siehe DHV-Testflugprotokoll) diese Eigenschaft durch Alterung

weiter verstärkt, sollte beim Gebrauchtkauf beachtet werden.

Sackflüge im normalen Flugbetrieb sind sehr selten geworden. Das größte Risiko besteht, wenn der Gleitschirm feucht oder nass ist. Die Schirme scheinen jedoch sehr unterschiedliche Toleranzen gegenüber Nässe zu haben. Manchmal reicht jedenfalls schon die Wasseraufnahme durch das Auslegen auf einer feuchten Wiese und der Schirm zeigt deutliche Sackflugtendenzen. Man sollte auf jeden Fall vermeiden mit durchfeuchteter Kappe zu starten. Beim Fliegen in einem Regenschauer erreicht die Wasseraufnahme sehr schnell ein kritisches Ausmaß. Mehrmals wurde berichtet, dass der Schirm unvermittelt in den Dauersackflug übergegangen ist. Schauergebiet schnellstmöglich verlassen, keine angebremssten Manöver fliegen, gegebenenfalls leicht beschleunigen ist die richtige Pilotenentscheidung in einem solchen Fall.

Cornputert s.,,ohalten
 Telefon klingeln lassen
 hinteren Ausgang nehmen
 einsteigen
 bericht checken
 Anru auf Handy rauswerfen
 moderat: Tempo
 bar schon po
 dem Himmel n.
 der Nase nach
 hochkurven
 auspacken
 alles verge-ßen
 einsaugen



Ein Beitrag von Karl Slezak



Problem: offene Beingurte



Gurtzeug mit „Get Up-System“. Korrekt geführte Beingurte, beide zwischen den Beinen, ein Herausfallen ist nicht möglich.



Gurtzeug mit „Get Up-System“. Fehlerhaft geführte Beingurte. Beide Gurte werden seitlich an einem Oberschenkel vorbei geführt und mit dem Brustgurt verbunden. Keine Sicherung, Herausfallen leicht möglich.



Fotos: Richard Brandl

Nach einer Serie von tödlichen Unfällen wegen offener Beingurte müssen DHV-geprüfte Gleitschirm-Gurtzeuge seit 1999 eine Herausfall-Sicherung aufweisen. Diese Sicherung fixiert den Piloten bei Verschließen des Brustgurtes automatisch im Gurtzeug. Seit der Einführung dieser Systeme sind nur noch wenige Vorfälle von Flügen mit offenen Beinschlaufen bekannt geworden.

Bei allen Systemen besteht jedoch weiterhin die Gefahr, dass die Sicherung wirkungslos bleibt, wenn die Gurte des Gurtzeuges falsch angelegt werden.

Am Muli 2006 kam es zu einem tödlichen Unfall durch ein fehlerhaftes Verschließen des Gurtzeuges. Ein schwedischer Pilot war bei einem Flug vom Elfer im Stubaital aus seinem Gurtzeug gefallen und beim Aufprall

auf einem Gebäude tödlich verletzt worden.

Das Gurtzeug wurde, verbunden mit dem Schirm, in einwandfrei verschlossenem Zustand vorgefunden. Augenzeugen hatten jedoch beobachtet, dass sich der Pilot bereits kurz nach dem Start in senkrecht nach unten hängender Position in seinem Gurtzeug befand.

Die Untersuchung des Unfallgurtzeuges durch das DHV-Sicherheitsreferat ergab, dass durch fehlerhaftes Führen der Beingurte ein Verschließen des Brustgurtes möglich ist und die Herausfallsicherung unwirksam bleibt. Der Pilot ist in diesen Fällen völlig ungesichert. Bei dem untersuchten Gurtzeug waren die Beingurte besonders lang eingestellt, was ein fehlerhaftes Führen der Gurte leicht möglich machte. Das verwendete Gurtzeug hatte ein sogenanntes „Get Up“-

System, bei welchem keine separat zu verschließenden Beinschlaufen vorhanden sind. Der Verschluss der Beingurte erfolgt über die Schließen am Brustgurt.

Ein fehlerhaftes Führen der Beingurte und damit die Unwirksamkeit der Herausfallsicherung kann bei diesem System auf zwei Arten erfolgen. (Siehe Abbildungen).

Der schwedische Pilot muss auf eine der beiden möglichen Arten sein Gurtzeug fehlerhaft verschlossen haben. Im Unterschied zu anderen Herausfallsicherungen ist beim „Get Up-System“ ein Fehler des Piloten ausreichend um es unwirksam zu machen. Systeme mit separat zu verschließenden Beingurten und Herausfallsicherung sind in dieser Hinsicht redundant. Der Pilot muss sowohl das Schließen der Beingurte vergessen und zusätzlich die Herausfallsicherung



Gurtzeug mit „Get-up“-System. Fehlerhaft geführte Beingurte. Die Beingurte hafen beidseitig neben den Beinen. Der Pilot ist in den Zwischenraum zwischen linkem und rechtem Beingurt „eingestiegen“. Keine Sicherung, Herausfallen leicht möglich.

fehlerhaft, z.B. seitlich am Oberschenkel vorbei, führen, um in die gleiche Situation zu kommen. Auch bei Gurtzeugen mit herkömmlichen Herausfallsicherungen kann ein fehlerhaftes Führen dieser Sicherung bei gleichzeitig offenen Beingurten in die gleiche Situation führen. Im Nachhinein ist jetzt der Fall eines Piloten bekannt geworden, dem genau dies geschah. Mit einer außergewöhnlichen Kraftanstrengung überlebte er einen 1000 Höhenmeter-Flug.

Der DHV möchte alle Gleitschirmpiloten daran erinnern,

- sich mit den Verschlusssystemen des Gurtzeuges gründlich vertraut zu machen, besonders nach einem Neukauf,
- > beim Anlegen des Gurtzeuges sofort alle Verschlüsse zu schließen,
- > konsequent vor jedem Start einen Startcheck (5-Punkte-Check) durchzuführen.

In einigen Fällen wurden Piloten, die mit offenen Beingurten starten wollten, von anderen am Startplatz anwesenden Fliegern



Konventionelles Gurtzeug mit separat verschließbaren Beingurten und Herausfallsicherung. Offene Beingurte und fehlerhaft geführte Herausfallsicherung. Herausfallen leicht möglich.



Konventionelles Gurtzeug mit separat verschließbaren Beingurten und Herausfallsicherung. Offene Beingurte bei korrekt geführter Herausfallsicherung. Herausfallen nicht möglich.

auf ihren Fehler aufmerksam gemacht. Mit etwas gegenseitiger Aufmerksamkeit konnten so schwere Unfälle verhindert werden. Ein Blick auf das Gurtzeug startbereiter Piloten, besonders nach einem Startabbruch, schadet nie!

Der DHV hat vor einigen Jahren ein Informationsvideo zur Problematik der offenen Beingurte veröffentlicht. Der Film „Vorflugcheck und Startcheck“ ist auf den Lehrfilm-

DVDs „Starten, Steuern, Landen“ und „Aktiv Fliegen“ zu finden. Er kann auch in der Internet-Version dieses Artikels unter Sicherheit auf www.dhv.de heruntergeladen werden.

JET FLAP TECHNOLOGY

Ein DHV-1-2 Schirm für Streckenflüge, zum Thermikkunben und für puren Fluggenuss.
Der high-end Freerider CHILI - die richtige Wahl für Umsteiger oder Aufsteiger!

OBENBLEIBEN LEICHT GEMACHT!

Neu ab Saison 2006

Mehr Infos unter...

Mehr Freude am Fliegen

TAFER
groundland / etrainFer/snowkite

MESC-AL
JET FLAP tun cruiser - DHV 1

TE CIUILA
JET FLAP tun der-DHV 1-2

CHILI
JET FLAP hlerd freinider - DHV 1-2

CAVEN NE
JET FLAP spartater- DHV 2

POISON
JET FLIP face can« - DHV 2.3

JDIN'T
JET KAP tepince - DHV 1.2

SCOTCH
JET FLAP mntorglider - DULV

skyw k GmbH & Co. KG
Bahntstraße 110
83224 Trausau
Fon: +49 (0) 86 41 - 69 4 1 0
|| tuekywalk.info

www.skywalk.inf.

skywalk



1. bis 3. September 2006

Flight Festival in Warstein

Vom 1. bis 3. September 2006 präsentieren sich die Gleitschirm- und Drachenfieger auf dem europaweit größten Ballonfestival. Alle Drachen- und Gleitschirmpiloten sind zu diesem spektakulären Piloten Meeting der Warsteiner Internationalen Montgolfiade (WIM) eingeladen. Der DHV organisiert in Kooperation mit Fly & Glide, dem Verein Warsteiner Skyglider Team e.V. und der Montgolfiade GmbH das Festival für die Drachen- und Gleitschirmflieger.

300 Ballonteamer treffen sich jährlich auf dem Gelände der Warsteiner Brauerei zu einem Ballonevent der Superlative. Morgens und abends steigen die Ballons in den Himmel und sorgen für ein Festival der Farben. Mehr als 200.000 Besucher waren letztes Jahr dabei. Dieses Jahr sollen Drachen und Gleitschirme weitere Akzente setzen, wenn tagsüber die Ballone nicht aufsteigen können. „Eine perfekte Symbiose“, sagt Hermann Löser von der Warsteiner Montgolfiade GmbH. Somit kann auch tagsüber den zahlreichen Zuschauern ein attraktives Luftsportprogramm geboten

werden. DHV, Hersteller, Piloten und Flugschulen haben hier eine Plattform, um auch um neue Leute für unseren faszinierenden Luftsport zu begeistern. „Wir wollen die breite Öffentlichkeit und Luftsportinteressierte neugierig aufs Fliegen machen“, betont Benno Osowski, der zusammen mit Björn Klaassen den Event für den DHV mitorganisiert. Vorausgegangen waren Überlegungen mit Fly & Glide und den Delegierten

**Ausweichtermin:
8. bis 10. September 2006**

der DHV Regionalversammlungen Mitte und Nord, um ein Pilotenmeeting außerhalb des Alpenraums auf die Beine zu stellen. Klaus Speckenheuer vom Verein Warsteiner Skyglider vermittelte den Kontakt zur Warsteiner Brauerei. Warstein liegt im nordrhein-westfälischen Sauerland, östlich von Dortmund.

Um die Sache zu einem Erfolg werden zu lassen, haben sich die Organisatoren einiges einfallen

lassen. Fliegen ohne Motorkraft ist die Devise. Die Warsteiner Skyglider werden an dem Wochenende mit mindestens drei Seilwinden die Piloten in den Himmel „schaukeln“. Routinierte Drachen- und Gleitschirmpiloten haben die Gelegenheit, ihr fliegerisches Können unter Beweis zu stellen. Ein Punktländewettbewerb auf dem Montgolfiade Gelände der Brauerei sorgt für einen publikumswirksamen Wettbewerb mit attraktiven Preisen. Dem Besten winkt eine Ballonfahrt am gleichen Wochenende.

An drei sogenannten Handschlepp-Strecken soll den interessierten Gästen auf dem Gelände ein Gefühl für die Gleitschirmfliegerei vermittelt werden. Dabei werden die zukünftigen Piloten mittels Seil und ziehendem Personal sanft und gefahrlos in die Luft gebracht. Als weitere



and pild • www.dhv.de



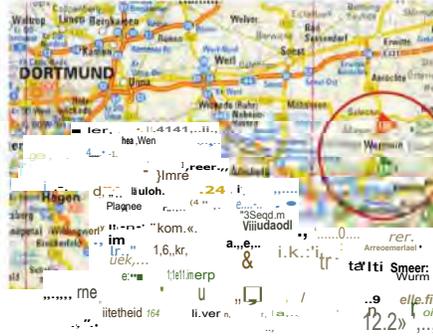
Warum die Italiener so ungern frühstücken!

TURN PÄI NT .de / woodyvalley

European brands for pilots



Foto: Felix Walk / Achim Joos, Norwege



Warstein liegt östlich von Dortmund im Sauerland

Warsteiner Internationale Montgolfiade

Attraktion dient ein Autokran, an dem Gäste mit einem Drachen in die Luft gezogen werden. Jeden Tag werden Passagierflüge angeboten. Infostände von DHV, Herstellern, Flugschulen und Vereinen ergänzen das Angebot. Ein Highlight für die Piloten ist Samstag der 2. September, die Pilots' Party im riesigen Festzelt der Warsteiner-Brauerei. Ab 19.30 Uhr wird es in der DHV-Corner hoch hergehen. „Der Eintritt ist frei und natürlich ist jeder herzlich willkommen“, sagt Charlie Löst, der Vorsitzende des DHV. Die diesjährige Premiere als Szenetreff für die Piloten auf der Montgolfiade unter dem Titel „Flight Festival Warstein“ soll keine Eintagsfliege sein. Sie ist der Startschuss zu einer ständigen Einrichtung. DHV-Öffentlichkeitsarbeit

Zum 16. Mal findet auf Initiative des Firmeninhabers Albert Cramer die Montgolfiade statt. Während für die Fußgänger das Bier zum Inbegriff für Warstein wurde, ist für die Ballonfahrer die Warsteiner Montgolfiade der Szenetreff. Rund 300 Ballonteamer mit über 200.000 Zuschauern sind vor Ort. Flight Festival Warstein: Szenetreff für die Gleitschirm- und Drachenpiloten im Norden als Teil der Warsteiner Montgolfiade vom 1. bis 3. September 2006. Teilnehmen können Piloten, Vereine, Hersteller und Flugschulen. Windenschlepp und Fugbetrieb auf dem Gelände des Warsteiner Skyglider Team e.V., Punktländewettbewerb am Samstag den 2. September 2006, mit anschließender Piloten Party. Handschlepp und Tandemflüge für Interessierte, Übernachtungsmöglichkeit für Wohnmobile in der Nähe des Brauereigeländes. Kontakt: pr@dhv.de Info: www.dhv.de unter News und für den Windenbetrieb www.skyglider.de

Jahreshauptversammlung und Clubausfahrt der Drachen- u. Gleitschirmflieger

Fast 100 Mitglieder von SauerlandAir, der mit weit über 300 Piloten einer der größten Drachen- und Gleitschirmfliegervereine Deutschlands ist, konnte der Vorsitzende Burkhard Schulte in der Schützenhalle Elpe begrüßen. Wesentlicher Punkt der Tagungsordnung waren die Berichte zu den Fluggeländen in Willingen, Düdinghausen, Wenholthausen, Elpe, Bruchhauser Steine und Andreasberg (Fort Fun). Neue Informationstafeln werden an allen



diesen Geländen neben der Geländeordnung auch Informationen bieten, wie man diesen faszinierenden Sport lernen kann. Burkhard Schulte aus Olsberg-Elleringhausen, der als Vorsitzender wieder gewählt wurde, musste seinen langjährigen Vorstandskollegen Didi Kurmann aus Elpe verabschieden, der aus beruflichen Gründen nicht mehr kandidierte. Für ihn rückte als 2. Vorsitzender Günter Schröder aus Bruchhausen nach und der neue 3. Vorsitzende wurde Peter Hein aus Waltrup. Josef Fankhauser aus Antfeld macht weiter die Kasse und Jürgen Bräuer aus Hilchenbach weiter die Schriftführung. Auch Thomas Schweers aus Mülheim betreut weiter den Sportbereich. Sportlicher Höhepunkt war der Bericht des Vereinsmitgliedes Jörg Bajewski aus Warstein, der in der deutschen Nationalmannschaft fliegt und in der Weltrangliste ganz vorne platziert ist. In diesem Jahr will er den sogenannten Grand Slam der Drachenflieger mitmachen, d.h. an allen großen Wettbewerben u.a. in Australien, USA und an den Weltmeisterschaften für Deutschland fliegen.

Sieben Piloten und Pilotin von „SauerlandAIR Drachen- und Gleitschirmflieger“ unternahmen eine Clubfahrt zur Emberger Alm in Kärnten. Schwerpunkt der Tour war ein Sicherheits- und Refreshing mit Willy Kravanja von der Münchner Drachenflugschule. Das Training wurde am 1. Tag mit einer Vorstellungsrunde begonnen, in der die Piloten ihr Können selbst einschätzten. Starts und Landungen wurden per Videokamera aufgenommen und am Abend im Fliegercamp ausgewertet. Am 2. Tag bekamen die Teilnehmer eine umfassende Wetter- und Geländeeinsweisung an der Emberger Alm. Nachdem die Flugplanung stand, wurden auch hier die Starts und die ersten Kreise in der Thermik videographiert. Nach stundenlangen Flügen über Kreuzeckgruppe erfolgte die Schlussbesprechung. Durch den Lehrgang erkannten die meisten Piloten bei sich kleinere Fehler, von denen sie selbst überrascht waren. Alle waren froh, diese nun abstellen zu können, um ihren Drachen noch sicherer zu fliegen.

Sieben Piloten und Pilotin von „SauerlandAIR Drachen- und Gleitschirmflieger“ unternahmen eine Clubfahrt zur Emberger Alm in Kärnten. Schwerpunkt der Tour war ein Sicherheits- und Refreshing mit Willy Kravanja von der Münchner Drachenflugschule. Das Training wurde am 1. Tag mit einer Vorstellungsrunde begonnen, in der die Piloten ihr Können selbst einschätzten. Starts und Landungen wurden per Videokamera aufgenommen und am Abend im Fliegercamp ausgewertet. Am 2. Tag bekamen die Teilnehmer eine umfassende Wetter- und Geländeeinsweisung an der Emberger Alm. Nachdem die Flugplanung stand, wurden auch hier die Starts und die ersten Kreise in der Thermik videographiert. Nach stundenlangen Flügen über Kreuzeckgruppe erfolgte die Schlussbesprechung. Durch den Lehrgang erkannten die meisten Piloten bei sich kleinere Fehler, von denen sie selbst überrascht waren. Alle waren froh, diese nun abstellen zu können, um ihren Drachen noch sicherer zu fliegen.

► Sauerland Air
Burkhard Schulte

Täglich Schulung
Service
Shop



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

Gleitschirmreisen 2006

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

Päng iding Tegernsee
Tegernseer Straße 88
83:704li Rottach-Egern
ti14 2 / 255
Internet: jnitelkigt-tige-AikettWi

Termine und Preise:
www.gleitschirmschule-tegernsee.de

... endlich 1 egen!



Harzer
GLEITSCHIRM
Schule & Shop
Wirft% pararenlei: CO in





Die Sieger des „Streckenflugpokal Aktives Land 2005“, von links, Mike Tremli (Platz 3), Arnd Flosdorff (Platz 1), Helmut Riederer (Platz 2).

Streckenpokal und Online-Flugbuch der Allgäuer Drachenflieger

In diesem Jahr führen die Allgäuer Drachenflieger zum vierten mal in Folge ihren Saisonwettbewerb „Streckenflugpokal Aktives Land“ durch. Gewertet werden die jeweils drei besten eingereichten Flüge pro Pilot. Eine Besonderheit besteht darin, dass durch den Einsatz von Korrekturfaktoren Flüge, die mit verschiedenen Geräten durchgeführt wurden, gemischt gewertet werden können. So steht der Wettbewerb allen Clubmitgliedern offen, egal ob sie mit einem 1er Schirm oder dem aktuellsten Starrflügel unterwegs sind. Einzelne Piloten können sogar ihre Flüge mit verschiedenen Geräten durchführen. Die aktuelle Tabelle und die eingereichten Flüge sind jederzeit im Internet einsehbar unter dallgaeuer.de Wettbewerb. Die Gewinner des Jahres 2005 wurden während der letzten Jahreshauptversammlung geehrt (siehe Bild). Etliche ihrer Dreiecke sprengten die 100 km Marke. Auch im laufenden 2006er Durchgang sind schon respektable Strecken geflogen worden. Parallel zum Online-Wettbewerb führen einige unserer Mitglieder ihr Flugbuch online. So kann man jederzeit sehen, wann andere Clublerer zuletzt unterwegs waren und wie es ihnen erging. Siehe www.dallgaeuer.de/flugbuch.

► d'Allgäuer Drachenflieger e. V.

Thomas Blon

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



Adolf Ufer neuer Vereinsmeister der Aßlarer Gleitschirmflieger

11 Aßlarer Gleitschirmflieger trafen sich, um den diesjährigen Vereinsmeister zu küren. Bei strahlendem Sonnenschein warteten fünf schwierige Aufgaben auf die „Tuchflieger“. Die Akteure mussten u.a. eine Punktlandung in einem kleinen Zielkreis treffen, einen Sandsack aus 50 m in den Zielkreis abwerfen und eine strenge Landevolte fliegen. Der Spaß stand natürlich im Vordergrund und natürlich war etwas Glück dabei. Gerade beim „Obenbleiben“ hatte 5. Elzanowski die richtige Thermikblase erwischt und konnte so 40 min. über Aßlar fliegen. Nach 6 Stunden stand das Ergebnis fest: Neuer Vereinsmeister wurde Adolf Ufer, gefolgt von Adrian Schenkel und Ernst Rühl. Aber eigentlich waren alle Piloten Sieger und genau aus diesem Grund erhielten alle einen Preis. Besonderer Dank gilt Volker Benk, der sich als Schiedsrichter zur Verfügung gestellt hat. Nach der Siegerehrung und dem Grillen wurde der erste Sieg der Nationalmannschaft gefeiert. Soll noch einer sagen, die Gleitschirmflieger denken nur ans Fliegen.

www.aslarer-gleitschirmflieger.de

Werner Schlegel

GEBRAUCHTMARKT,
INZAHLUNGNAHME,
SHOP & SERVICE.
F-12 QERCAMPS &
SICHERHEITS-
TRAININGS.

INFORMATIONEN UNTER:
49 (0) 8641 - 7575
offlcoeppc-ctelomsae.de
www.einlachellogon.de

PARAGLIDING
PERFORMANCE
CENTER
CHIEMSEE
SÜDEUTSCHE GLEITSCHIRMSCHULE
HAUPTSTRASSE 83
I-83246 UNTERWISSEN

Jugend ist begeistert vom Sommerfest 80-Jahr-Feier des Eichenauer Sportvereins

Am Samstag, 24. Juni fand auf dem Budriogelände in Eichenau ein großes Sommerfest zur 80-Jahr-Feier des Eichenauer Sportvereins statt. Die Eichenauer Gleitschirmflieger und weitere Abteilungen des Sportvereins stellten sich dem interessierten Publikum vor. Informationen zum Gleitschirmfliegen waren sehr gefragt. Die Ausstellung eines Motor-Gleitschirms sowie die weiter verbreitete „normale“ motorlose Gleitschirmausrüstung regten die Besucher



zu vielen Fragen und Diskussionen an. Für Kinder gab es ein besonderes Highlight: Sie konnten sich in ein Kindergurtzeug setzen. Allein das Sitzen, Anschnallen und „thermische Schaukeln“ im Gurtzeug löste bei den Kindern leuchtende Augen und offensichtliche Begeisterung aus. Zeitweise bildeten sich lange Schlangen von Kindern jeden Alters. Einige interessierte Kinder wurden auch noch an einem Ausstellungsgleitschirm angegurtet. Dass an diesem Tag kein Fliegen möglich



war, wollten einige gar nicht akzeptieren. Der Nachwuchs bei den Gleitschirmfliegern scheint nach diesem Tag gesichert zu sein. Der Eichenauer Sportverein wurde 1926 gegründet. Über 1.400 Mitglieder sind in den unterschiedlichsten Sportarten wie Gleitschirmfliegen, Gewichtheben, Stockschießen, Tischtennis, Volleyball, Handball, Theater, Indica, Turnen und Judo aktiv. Weitere Infos auf den beiden Websites des ESV:

<http://62.146.40.41/phpwcms/news.phtml> und
<http://www.eichenauersv.de>

Die 1. Eichenauer Gleitschirmflieger wurden 1987 zu Beginn des Gleitschirmfliegens gegründet. 1988 trat der Club als kleinste Abteilung mit 30 Mitgliedern dem Eichenauer Sportverein bei. Die Eichenauer Gleitschirmflieger bieten im Großraum München und Fürstenfeldbruck eine Heimat für ein breites Spektrum von Fliegern: Wenigflieger, Genußpiloten, Streckenflieger, Wettkampfpiloten und Motorflieger. Beispielsweise sind die deutschen Meisterinnen im Gleitschirmfliegen der Jahre 2000 und 2001, Anja Blum und Andrea Gäch und weitere gute Piloten Mitglieder. Interessenten wie hereinschnuppernde Anfänger aber auch erfahrene Piloten sind hier herzlich willkommen. Kontaktdaten, Events und weitere Informationen über die 1. Eichenauer Gleitschirmflieger siehe <http://buchert-net.de>.

► 1. Eichenauer Gleitschirmflieger
Peter von Bronk



Gleitschirm- und Hängegleiterverein Drei-Kaiser-Berge Waldstetten

Am 21.10.2006 ist es soweit: Die Waldstetter Gleitschirmflieger laden ein zur diesjährigen Regionalversammlung Südwest. Die Versammlung beginnt um 10:00 Uhr in der „Alten Turnhalle“ in 73550 Waldstetten bei Schwäbisch Gmünd am Fuß der Drei-Kaiser-Berge. Wir freuen uns auf möglichst zahlreiche Fliegerfreunde, die am Abend eine große Jubiläumsparty- 10 Jahre - mit Musik und Bewirtung erwartet. Übrigens: Wer den „Gleitschirm-OLC-Bundesliga-Wanderpokal“ will, der kann ihn sich schon einmal bei uns anschauen ;-)). Wenn das Wetter mitspielt, dann bietet sich die Möglichkeit unseren Hausberg und die Schwäbische Alb aus der Luft kennenzulernen. Wer Übernachtungsmöglichkeiten sucht, der sollte auf die Homepage der Gemeinde Waldstetten schauen.

► Drei-Kaiser-Berge Waldstetten
Stefan Schüler

UL-Schlepp mit Hängegleitern in Karlsruhe

Auf dem Segelfluggelände Rheinstetten betreibt die UL-Abteilung des Flugsportvereins Karlsruhe ein Cosmos-Trike, das auch zum Schleppen von Hängegleitern genutzt wird. Wir haben im Verein zwei Trikepiloten mit Schleppberechtigung, die die Piloten direkt in die Thermik schleppen. Weitere Informationen auf unserer Homepage www.fsv-Karlsruhe-utde

► FSV-Karlsruhe
Heinz Dietrich

Fliegerfest beim SkyTeam Neuss und der Flugschule „Flatland Paragiding“

Das von langer Hand geplante Schönwetter Event, das aufgrund der eventuellen Einschränkung zur WM 2006 vorverlegt werden musste, war trotz des fehlenden Sonnenscheins eine erfolgreiche Werbung für den Drachen- und Gleitschirmsport. Morgens um 6 Uhr nach einem gemeinsamen Frühstück hat der längste Flugtag in Neuss begonnen. Nicht nur Drachen- und Gleitschirmflieger kamen an diesem Tag auf ihre Kosten. Auch die im Laufe des Tages ständig anwachsende Zahl an Besuchern konnte sich über die Faszination Fliegen informieren. Anfassen, Leinen sortieren, Gurtzeugprobe und anschließende Tandemflüge waren die Highlights für Nichtflieger.

Für die Profis hatte die Flugschule Flatland Paragiding Gurtzeuge und Gleitschirme namhafter Hersteller, sowie ein gut bestücktes Sortiment an Zubehör, zum Testen zur Verfü-



gung. Das Sky Team sorgte mit Getränken, Kaffee und Kuchen für das leibliche Wohl von Piloten und Besuchern. „Die Vogelperspektive selber erleben“ war am Nachmittag das Motto für

die Besucher, so dass die Zahl der begehrten Tandemflüge stetig anstieg. Der 70-jährige Willi schwärmte nach seinem ersten Flug, „er würde es sofort wieder machen“. So wie Willi erging es allen Tandemgästen. Einige Tandemgäste und Besucher entschlossen sich sofort zu einem Schnupper- oder Grundkurs der Flugschule „Flatland Paragiding“. Mit Grillwürstchen, Steaks und Salaten wurde der längste Flugtag beim SkyTeam Neuss am späten Abend beendet.

Flugfest in Gröden

Nach dem großen Erfolg vorzwei Jahren veranstaltet der Parapendio Club Gherdeina in diesem Jahr vom 18. bis 20. August erneut ein zweitägiges Flugfest auf der Minert-Wiese in St. Ulrich in Südtirol. Auch in diesem Jahr ist für viel Spannung und Abwechslung gesorgt.

DRACHEN- UND GLEITSCHIRM

WIN

some-
tiV5



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

Heb' ab
... mit

Ausbildungszentrum
Inle, Wettergarrarnlel

Prüfzentrum A +
Bestpreis-Angebote
Top-Inzahlungnahme

2-Jahres-Check
in .1/ersand

139€

www. BLUE SM' .at
A - 9920 Sillian 83 -Tel. (43) 04842 5176

Gleitschirmreisen

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

MPAuriitly gebiet'

Flugschule Parafly Stubaital GmbH
Moos 18 A-6167 • Neustift/Stubaital



Tel. +43-5226-3344 • Fax. +43-5226-3371

www.parally.et – eltigschuK Teattermtr, Apps

"D'Schwoba Erbach feiern 30-Jähriges

Im September wird der Verein „D'Schwoba – Schwäbische Drachenflieger Erbach e. V.“ 30 Jahre alt. In der Heimat von Albrecht Ludwig Berblinger, dem „Schneider von Ulm“, trafen sich am 13. August 1976 ein paar Leute und beschlossen, einen Drachenfliegerverein in Erbach bei Ulm zu gründen. Bei der Gründungsversammlung am 17. September 1976 traten 22 Mitglieder dem Verein bei. Der Verein war geboren, mit Otto Schädle als erstem Vorsitzenden. 1983 baute sich der Verein eine eigene Winde. Als Start Nr. 1 am 22. Januar 1984 ist im Windenbuch Jogi Schneider mit einer Seillänge von 500 m und einer Schlepphöhe von 70 m eingetragen. (Zur Beruhigung interessierter Gäste: Beides, sowohl die Seillänge als auch die Schlepphöhe, ist inzwischen natürlich deutlich größer.) Seit 1993 hat sich der Verein auch der mittlerweile entstandenen Gleitschirmfliegerei geöffnet.

Ihr 30-jähriges Jubiläum feiern die Schwoba am Samstag, 19. August 2006, auf dem Flugplatz in Erbach (Ausweichtermin bei schlechtem Wetter ist Samstag, der 2. September 2006.) Tagsüber wird natürlich geflogen: an der Winde, entweder mit dem eigenen Gerät oder als Passagier eines Tandemflugs mit dem Drachen oder mit dem Gleitschirm. Abends wird gegrillt und es werden garantiert Fliegergeschichten erzählt, vielleicht auch ein bisschen Fliegerlatein. Gäste sind zu alledem herzlich willkommen.

D'Schwoba – Schwäbische Drachenflieger Erbach
Sabine Schwenk



Deisterflieger suchen noch Piloten

Die Deisterflieger sind eine Schleppgemeinschaft, deren wunderschönes Fluggelände 30 km westlich von Hannover bei Lauenau/Feggendorf liegt. Unsere 1,3 km lange Schleppstrecke mit Ausrichtung 270° und 90° nutzen zur Zeit ausschließlich 5 Drachenflieger. Damit dieses Fluggelände auch in Zukunft für die Fliegerei erhalten bleibt, suchen wir noch weitere Gleitschirm- und Drachenflieger, so dass wir auch bald die ersten Gleitschirme über unseren Gelände fliegen sehen. Bei Westwind können wir Thermik nutzen oder an der Rodenberger Höhe soaren. An Ostwindtagen geht es bei schwachen Windverhältnissen thermisch ordentlich nach oben. Alle neugierig gewordenen Gleitschirm- und Drachenflieger können sich auf unserer Homepage www.deisterflieger.de einklicken oder sich bei Frank Gerks: 0531-571221, oder Joachim Drong: 0511-753662 melden.

Joachim Drong



Gemeinsame Vereinsmeisterschaft DGC Albatros und DGFC Rottal

Wie schon 2004 ermittelten am letzten Wochenende die beiden benachbarten Vereine gemeinsam ihre Vereinsmeister im Drachen- und Gleitschirmfliegen. Und das, obwohl beide Vereine mitten in der heißen Vorbereitungsphase für ihr 30-jähriges -Vereins-Jubiläum sind. Wie schon 2004 wurde als Wettbewerbsgelände das Gasteinertal mit dem Startberg Fulseck im Salzburger Land auserkoren. Der Wettbewerbsmodus sah entweder eine vorgegebene Streckenflugaufgabe mit 2 Wendepunkten oder einen Zeitschätzflug von einer Stunde (drüber oder drunter gab es Punktabzüge) mit jeweils einer Zielpunktlandung in einem 30 Meter Landekreis vor. Die dabei zu erreichenden Gesamtpunkte gaben dem Fliegeranfänger als auch dem routinierten Streckenflieger die Chance auf den Vereinsmeistertitel. Das Flugwetter zeigte sich von seiner besten Seite, will heißen beste Thermik, und so konnten alle Drachenflieger und doch auch einige Gleitschirmflieger die ausgeschriebene Flugstrecke erfüllen. Erstmals flogen 3 Gleitschirm-Tandempiloten mit einem Passagier mit und das so erfolgreich, dass sie die meisten Solopiloten auf die hinteren Plätze verwiesen. Letztendlich setzten sich bei beiden Vereinen die routinierten Piloten durch und die Youngsters müssen mindestens ein weiteres Jahr ihren Anspruch auf einen Stockerplatz hinten anstellen. Weitere aktuelle Informationen unter www.dgfc.de und www.dgc-albatros.de.

Drachenflieger

1. Stinglhammer Ludwig (Vereinsmeister), 2. May Franz, 3. Rothenaigner Hans, 4. Richter Rudi, 5. Wagner Hias.

Gleitschirmflieger

1. Wuitz Friedrich (Tandem, Vereinsmeister), 2. Wuitz Susanne (Solo), 3. Gmeiner Emil (Tandem), 4. Forster Lothar (Solo), 5. Hölzl Christian (Tandem).

Eine zünftige und feuchte Fliegerparty bis in die frühen Morgenstunden auf dem Landeplatzgelände der befreundeten örtlichen Gasteiner Thermikgeier beendete den für alle Teilnehmer unfallfreien und mehr oder weniger erfolgreichen Wettbewerbstag.

DGFC Rottal – Inn
Friedrich Wuitz

DFCA goes International: Achantaler Drachenflieger in Spanien!

Als bei uns die Flugsaison noch nicht losgegangen war, die DFCA'ler aber bereits mit den Hufen scharren, rettete unser Clubmitglied Luis die Stimmung und organisierte für ein paar Enthusiasten einen Trip nach Algodonales in Andalusien, Spanien. Im Januar ging's für 2 Wochen mit dick verpackten Drachen (ach ja, ein paar Gleitschirme waren auch dabei) über den Flughafen München in den sonnigen Süden. Dank Luis und seinen „Spanish Connections“ hatten wir im Fluggebiet perfekte Unterstützung aus der

lokalen Szene und wurden bei besten Bedingungen mit fantastischen Flügen aus unserem Stimmungstief gerissen... und der zurückgelassene Winter war schnell vergessen. Die Trainingslücke in der fluglosen Zeit wurde geradezu genial geschlossen. *In Gedanken an sonnige Flugtage rund um Algodonales, die faszinierende Landschaft und die tolle Gastronomie des Landes, ebenso wie die Freundlichkeit der Menschen, wird sich der harte*



Kern des DFCA im Herbst 2006 wieder bei Luis aufdrängen und mit ihm zwischen 25.09 bis 15.10. 2006 einen andalusischen Saisonausklang erleben. Wer will mit? Anfragen bei Luis unter luisachtille@yahoo.de. Immer aktuelle DFCA-Infos unter www.dfc-achental.de.

► DFC Achental
Hans-Peter Blecher



Makarska/Kroatien Neue Regelung

Es gibt eine neue wichtige Regelung des Flugbetriebs. Nachdem es bisher geduldet war, liegt jetzt eine staatliche Erlaubnis zum Gleitschirmfliegen im Biokovo-Gebirge vor. Dabei ist es wichtig zu wissen, dass alle Startplätze im Biokovo-Naturpark liegen. Das entspricht einem Naturschutzgebiet bei uns. Matko Benkovic, GS Pilot aus Makarska, hat sich lange und endlich erfolgreich um eine offizielle Zulassung bemüht. Es gab ja zeitweise sogar ein Flugverbot. Jetzt hat er eine Vereinbarung mit der Biokovo-Parkverwaltung und dem zuständigen Ministerium in Zagreb geschlossen. Hier die wichtigste Regelung zum Fluggebiet Makarska: Jeder Pilot und jede Gruppe muss sich bei Matko Benkovic anmelden! Tel: 00385/21 616148 oder mob. 00385/98732110, im Sommer trifft man Matko auch am Strand. Dort fliegt er mit einem Schlauchboot mit Touristen. Alte Regelungen, z.Z. mit der Parkverwaltung, sind ab sofort ungültig. Matko wird Hinweisschilder für die Startplätze aufstellen. Bei Nichtbeachtung dieser neuen Regelung wird er sich nicht scheuen polizeiliche Anzeige zu erstatten. Er bittet um Verständnis für diese Regelung, da er schon seit einigen Jahren für das legale Fliegen am Biokovo kämpft und sich das Erreichte nicht durch risikobereite Piloten wieder nehmen lassen will. Wer die Startplätze Proinovac und Veliko Brdo kennt, hat sicher Verständnis für Matkos Ansinnen und diese Regelung.

CDE Franz Schaden

Zusatzpreise für OLC – 2006 - weit Fliegen lohnt sich -

Reisegutscheine und Sach-/Geldpreise in Höhe von insgesamt EUR 1000,- zu gewinnen.

Zur Förderung des Gleitschirmsportes stiftet das Reisebüro „Die Reiseinsel“ für die erfolgreichsten deutschen Piloten Geld- und Sachpreise für die 3 Bestplatzierten des Online Contest 2006, jeweils für die Offenen Klasse und die Sportklasse (Gleitschirm). Außerdem werden Gutscheine für das XC-Camp „Abenteuer Brasilien 2006“ vergeben, um schon für den OLC 2007 wieder auf Streckenjagd gehen zu können.

Weitere Infos: www.reiseinsel-birkenau.de
Tobias Ebenfeld, 0174 974 2596

Die Reiselose

Die Reiseinsel
Inh. Peter Noack
Hauptstraße 87
69488 Birkenau
Tel. + 49 6201 3815
Fax. + 49 6201 33665

XC- Abenteuer Pr9^eien 2006 - Streckenfliegen pur - Kyte-Superi im ciitikeS

Termin: _____ 17118. Nov. - 01./02. Dez. 2006
Weitere Infos www.reiseinsel-bktenau.de
und Anmeldung: Tobias Ebenfeld
+49 174 974 2596
tebenfeld@gmx.de

Höhepunkt dieser Reise ist das ca. 1-wöchige XC-Camp in Quixadá, dem Owens Valley Brasiliens. Diese besondere Erlebnis führt dich in eines der besten und aufregendsten Streckenfluggebiete der Welt mit unglaublichem Potenzial für Flüge **jenseits der 200km-Marke!** DVD anfordern!



Die Sieger mit der Wettbewerbsleitung:
von links nach rechts: Roland Schmid, Markus Wesslowski, Werner
Fleck, Wolfgang Meschik, Ralph Trenkle

Pressemitteilung 08.05.2006

„Start frei“ hieß es am 1. Mai für die Althofdrachen, die ihren Naturstartplatz ab sofort wieder nutzen dürfen. Denn aus Naturschutzgründen ist der Naturstartplatz in der Zeit vom 1. Februar bis 30. April für alle Flieger gesperrt. In dieser Zeit wird von der nebenan gelegenen Rampe gestartet. Über 20 Flieger/innen kamen mit ihren Familien, Freunden und Bekannten um gemeinsam mit einer kleinen Feier in die Flugsaison zu starten.

Der relativ kräftige Wind bot gute Bedingungen für lange und schöne Flüge im Hangaufwind. Während der „Piloten-Anhang“ am Landeplatz zünftig den Grill einheizte, führten die Piloten ihr beliebtes „Gaudifliegen“ durch. Werner Fleck — Wettbewerbsleiter und 2. Vorstand — hatte sich verschiedene Aufgaben dazu einfallen lassen.

So durften die Piloten/innen ihre Geschicklichkeit nicht nur bei Start und Landung unter Beweis stellen, sondern auch beim anschließenden Nageln, Basketball-Zielwurf, Ringe und Büchsenwerfen. Sieger dieses Gaudifliegens wurde Wolfgang Meschik, gefolgt von Ralph Trenkle und Roland Schmid. Weitere Informationen über das Drachenfliegen, zum Verein und zum Vereinsfest „Bärenpokal“ gibt es im Internet unter www.althofdrachen.de.

r Althofdrachen
Jutta Sendelbach

Anzeige

eferioral -411111
ra-ingInti c6
KriPP.nbt



• = 2, 12X
 • Performancelinng
 • Steharheit.trOrdng
 • Fieclolck-Piereldienfne



www.flugpark-olymp.de
Fliegen in Griechenland

mailrriOugpark-olynap.de
 • 0030 23521.44164
 mobil: 0030 6972 453495



FLUGREISEN:
 Provence 17.– 23.9.2006
 Trentino 15. – 21.10.2006

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

74 Flugschule Siegen

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

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

Richys Sportshop Füssen

Aktion: Rettungsschirmpacken 23.- Euro inkl. Rückversand, 2 ihres Checks, Gebrauchtsschirme, Inzahlungnahme von Rettungsgeräten, Gleit eurnen, Gurtzeugen

Neugeräte der führenden Hersteller.

Overalls, Helme Accessoires. Sommer und Wintermoden. Funsporthladen

Rabatte für Vereine

Lassen sie sich Ihr Angebot machen

Richys-Sportshop

Augsburgerstraße 7, 87629 Füssen

Tel 08362/925262, Fax 9362/925099

e-mail: apteglders@t online.de Homepage: wenRichys sportshop.de



Fliegen in Thüringen

Ganzjährig Kurse
 alle Ausbildungsstufen
 Windenausbildung
 Flugsafaris • Shop

UL-Ausbildung: Motorschirm

Prospekt anfordern!

tto,enthiQr Str. 25 • 0733R LAutenberg

OSTTHÜRINGER GLEITSCHIRMSCHULE

Trl.: 03 1,7 34/3 03 37 • Hal e: 01 7115 14 27 82

ostthüringrrglehrhrititschtle21.onlinr.sle

Clubmeisterschaft am Bischling

Die Wettervorhersage lies nicht wirklich ein gutes Flugwetter erwarten. Dennoch trafen sich in Werfenweng im Salzburger Land einige Mitglieder des Gleitschirmclub Neckar-/Odenwald im Barbarahof am Bischling. Aufgrund seiner Nähe zur Seilbahn (ca. 50 m) erwies sich der Barbarahof als ideale Unterkunft. Das Wetter meinte es am Donnerstag sehr gut mit den Gleitschirmfliegern. Alle Piloten konnten sehr lange (bis über drei Stunden), sehr hohe (es ging bis auf 4000 m raut) und auch recht weite Flüge genießen. Am Freitag war es nicht mehr so leicht oben zu bleiben, aber dennoch freuten sich alle über einen ergiebigen Flugtag. Am Samstag sollte dann aber doch die Front am Bischling eintreffen.

Also wurde beschlossen, falls möglich am Vormittag noch eine Clubmeisterschaft zu fliegen. Aufgabe waren ein Zeitschätzflug (geschätzte Dauer vom Start bis zur Landung) mit Punktlandung und ein Slalomlauf mit stehendem Gleitschirm (auch das Groundhandling sollte getestet werden). Der Samstag Vormittag war dann glücklicherweise noch fliegar und die Clubmeisterschaft konnte bis zum einsetzenden Regen ausgefliegen werden. Der neue Clubmeister, der die exakte Zeitschätzung mit einer sicheren Punktlandung bestätigte und auch beim Slalomlauf gekonntes Groundhandling demonstrierte, wurde Wolfgang Trui, dicht gefolgt von Peter Lindemeir und Dieter Gloger.

Am Sonntag strahlte der Himmel wieder herrlich blau und es bot sich die Möglichkeit vor der Abreise den Bischling noch einmal aus der Luft betrachten.

Alles in allem war es ein wunderschönes Wochenende mit ergiebigen Flügen sowie überwiegend schönem und gutem Flugwetter an das wir uns bestimmt gerne erinnern werden.

Gleitschirmclub Neckar-Odenwald

Peter Lindemeir

Abkühlen am Südpol

Nachdem ihr ja zutendlich Sommer habt, schick ich euch ein paar Bilder vom Suedpol zum Abkühlen :) Bin mal wieder hier unten, aber im Gegensatz zu den anderen Jahren hab ich diesmal einen alten Gleitschirm für

Groundhandling mitgenommen, denn immerhin haben wir über 1000 km hindernisfreie Anströmung - es ist halt nur etwas frisch. Die Bilder am

Tage waren noch vor Sonnenuntergang im März, aber Temperaturen waren schon zwischen -45 und -60°C ohne Windchill und für den Vision braucht man schon um die 10 kt damit man gscheit im Flachen rumspielen kann. Also mit Windchill sind es dann um die -80°C, ist schon a bisserl frisch.

Die Nachtaufnahmen sind in den letzten Tagen entstanden, der Mond war mal wieder über dem Horizont (Sonne kommt erst wieder im September) und wir hatten einen klaren Himmel mit ein paar Polarlichtern im Hintergrund, da es sich um eine Langzeitbelichtung handeln, habe ich die Kappe von unten mit einem Blitz angeleuchtet, damit man überhaupt ein scharfes Bild sieht. Auf jeden Fall einen super Sommer mit den besten Grüßen vom Südpol
 ▶ Robert (iceman) Schwarz



OLLI GUENAYS TOUREN
 Ab in den Gleitschirmurlaub

Septedi rii O
 Oktober: et
 November: Chile-Argentinien
 Weihnachten: Marokko ab 26.12.061

Mehr? www.ejeitschinnurlaub.de!
 tel: +49 (0)162-i101177

VERLEIH
DER VERSAND
GLEITSCHIRME - WARTUNG, REPARATUR, SEILTANZE

Genz Sportgeräte GmbH
 T. +43.36 82.26 11 2 u. +43.664.44 63 62 3
 Salzburgerstraße 340, 5950 Steinach, Österreich

vuvuv.fliegfix.com

NOVA
 NARIR



Ein Beitrag von G. Isenberg

über das von einem schweren Erdbeben ganz zerstörte Dorf nieder. Seit sieben Tagen warten die Überlebenden auf Hilfe von außen, aber die einzige Verbindungsstraße zum Nachbarort nahm eine riesige Schlammlawine mit sich, die auch das halbe Dorf unter sich begrub. Was nun geschieht, gleicht einer Szene aus einem Science Fiction Movie. Sechs Fallschirmspringer einer Spezialeinheit landen in der Dunkelheit inmitten der Ruinen auf einer schiefen, schlammbedeckten Fläche, die knapp die Größe eines halben Tennisplatzes umfasst. Ein tollkühnes Unternehmen bei Nacht und schlimmsten Bedingungen.

In dieser unwirklich erscheinenden Situation bricht der Mond für einen Moment aus den Wolken und beleuchtet einen übergroßen Gleitschirm, der mit einem tonnenschweren Container wie von Zauberhand gesteuert eine Landevolte fliegt und gegen den Wind den gleichen Landeplatz wie die Fallschirmspringer ansteuert. Ein brutaler Crash des wuchtigen Containers erscheint so

ParaLander Gleitsegelsystem

Ein Gleitschirm rettet Menschenleben - perfekter Flug und Landung ohne Pilot

Im Katastropheneinsatz kann schnelle Hilfe aus der Luft Leben retten. Wie die Erfahrung der letzten Jahre zeigt, stoßen schwere Transporthubschrauber in unwegsamen Bergregionen wie dem Hindukusch schnell an ihre Grenzen. Starts und Landungen sind hier mit Risiken für alle Beteiligten und teuren Fehlerquoten behaftet. Jetzt werden Spezialeinheiten der Bundeswehr mit dem selbst steuernden ParaLander Gleitsegelsystem ausgerüstet, das bis zu sechs Tonnen schwere Lasten punktgenau und vollautomatisch einlanden kann, und dies bei Wettersituationen, wo kein Hubschrauber mehr sicher operieren könnte.

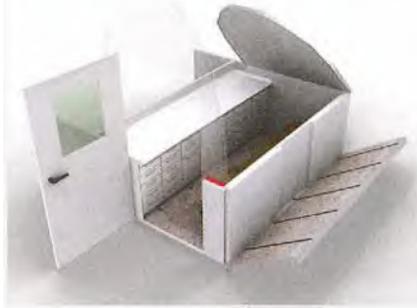
Es ist elf Uhr Nachts. Der Monsun rüttelt seit Stunden an den Wellblechdächern der pakistanischen Siedlung. Vor wenigen Minuten gingen noch sintflutartige Regenmassen



sicher wie das Amen in der Kirche. Entsetzt rennen die Pakistani aus dem „Schussfeld“ des Fluggeräts heraus. Nur die Männer der Pioniereinheit bleiben cool und beobachten das Landemanöver mit professionellem Interesse. Erst kurz vor dem Aufschlag wird der Gleitschirm automatisch so weit abgebremst, dass der Schirm perfekt ausflart und seine Last ganz sanft im Fußgängertempo aufsetzt. Keine Frage, dieses System mit dem schönen Namen ParaLander ist das neueste Wunderwerk der Luftfahrttechnik.

Navigation im Blindflug?

Diese bislang fiktive Szene ist derzeit bei der EADS in der praktischen Erprobung. Die EADS ist Europas bedeutendstes ziviles und militärisches Luftfahrtunternehmen. Die Spanne reicht vom größten zivilen Passagierflugzeug der Welt, dem neuen Airbus A 380, über ein breit aufgestelltes Militärprogramm, bis zur Beteiligung am „Weltraum-Transporter“ Ariane. Damit das Gleitsegel-Lastensystem ParaLander auch bei schwierigsten Bedingungen funktioniert, musste die EADS ein „narrensicheres“, allwetter-taugliches Navigationssystem für die voraus fliegenden Fallschirmspringer entwickeln. Im Klartext bedeutet dies eine sichere Punktlandung der Springer, auch unter schwierigsten Bedingungen: in der Nacht, bei starkem Regen, heftigem Wind und nahezu Null Bodensicht. Unter diesen Umständen waren bislang Einsätze absolut tabu. Die EADS-Projektgruppe Soldier and Parafoil Systems entwickelte dazu den ParaFinder, eine GPS-unterstützte Navigationsführung-Einheit, mit dessen Hilfe der Fallschirmspringer einen Instrumentenflug aus bis zu 10.000 m Höhe ohne Sichtkontakt zum Landefeld durchführen kann. Dr. Jens Gönnemann ist der verantwortliche Leiter des Gesamtprogramms und selbst aktiver Fallschirmspringer: „Der ParaFinder macht aus einem Fallschirmspringer so etwas wie ein instrumentiertes Luftfahrzeug. Missionen, die bisher wegen schlechter Wetterbedingungen erst gar nicht gestartet wurden, sind nun möglich.“ Der ParaFinder ist gleichzeitig ein sogenannter Mission-Planungsrechner, der aus den vor dem Sprung eingegebenen Wetterdaten, der Windrichtung im geplanten Höhenprofil und der Position zum Landepunkt ein Flugprofil errechnet. Nach dem Absprung aus der Transportmaschine werden dem Fallschirmspringer über sein Helm-Display alle



Beispiel eines Abwurf-Containers

relevanten Kommandos zum Zielpunkt fortlaufend in Echtzeit eingespiegelt, (siehe großes Bild). Somit sind sichere Landungen auch bei fast Null Sicht Realität. Seit einigen Monaten werden Spezialkräfte der Bundeswehr auf das ParaFinder Navigationsführungssystem geschult und damit ausgerüstet, es steht seit Anfang 2006 Bundeswehreinheiten zur Verfügung.

Patentiert: Die automatisierte Landung

Nachdem die Fallschirmspringer am Zielort gelandet sind, muss der bis zu sechs Tonnen schwere Lastengleitschirm ParaLander sicher zum Landeplatz dirigiert werden. Technisch gesehen besteht der ParaLander aus einem modifizierten Lastenfallschirm, der in der Gleitleistung soweit optimiert wurde, dass der Abwurf aus 10.000 Meter Höhe einen Flug von bis zu 50 Kilometer Länge ermöglicht: Gleitzahl 1:5. Die EADS bezeichnet den ParaLander deshalb als selbst steuerndes Gleitfallschirmsystem. Tatsächlich

steuert sich der ParaLander selbst über den gleichen Missionsrechner, den ParaFinder, den auch die Fallschirmspringer benutzen. Die neu entwickelte Steuereinheit für die Brems-/Steuerleinen ist in einer kompakten Box oberhalb der Anhängelast positioniert. Im Gegensatz zur „Handsteuerung“ der Springer wird beim automatischen ParaLander Steuersystem der Bodenabstand, die Windabdrift etc. fortlaufend an die Steuereinheit eingespeist und die Flugrichtung entsprechend korrigiert. Die schwierigste Phase folgt vor der Landung, denn hier muss der Schirm eine Landevolte gegen den Wind einleiten, da eine Rückenwindlandung zu einem Totalcrash führen würde. Hier war viel Entwicklungsarbeit nötig. Die EADS ließ nun ein selbst steuerndes Rare-System für den ParaLander patentieren. Bislang gelangen im Erprobungszentrum Manching schon über zwanzig Versuche bei anspruchsvollen Bedingungen.

Wie sieht die Zukunft aus?

Projektleiter Dr. Jens Gönnemann sieht die Vorteile unter den militärischen und zivilen Aspekten. „Bei militärischen Einsätzen sind Transportmaschinen und Hubschrauber durch Flugabwehrwaffen des Gegners extrem gefährdet. Diese Absetzsysteme der neuen Generation basieren auf Satelliten gestützter Navigation. Somit erreichen Menschen und Lasten eine genau definierte Landezone, von der das Transportflugzeug sowohl vertikal als auch horizontal großen Abstand halten kann. Die Sicherheit solcher Einsätze steigt damit, denn die Transportmaschinen für die Springer und den ParaLander bleiben außerhalb der Reichweite der meisten Flugabwehrwaffen. Zudem wird die Aufklärbarkeit der Fallschirmspringer und ihrer Lasten wegen der lautlos und auch bei eingeschränkter Sicht operierenden Systeme nahezu unmöglich. Auf Flughäfen sowie aufwändiger Transport- und Umschlaglogistik können Teams, die mit dem ParaFinder und ParaLander operieren, verzichten. Deshalb eignet sich das System gleichermaßen, um zivile oder humanitäre Missionen zu unterstützen.“

Die Redaktion des DHV-info wird die Entwicklung des ParaLander Gleitsegelsystems weiter verfolgen und bedankt sich bei den Kollegen des Fachmagazins Planet Aerospace für die Unterstützung zu diesem Artikel.

TESTFLÜGE im Info

41/4

Das Testberichtschemata für Gleitschirme und Hängegleiter

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

Irrt 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
		Zwischenwerte 1-2 und 2-3 sind möglich
		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 genußvolles 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



DHV GS-01-1509-06

NOVA JAMBOO 37

Zertifikatinhaber, NOM Vertriebsgesellschaft mbH.
Hersteller: NOVA Vertriebsgesellschaft m.b.H., Klassifizierung: 1 2 Biplace,
W-Schleppda Anzahl Site: min 2, Anzahl Iliä ma: 2, Beschleuniger: Nein, Trimmer: Ja

Verhalten hei	min. Fluggewicht (1150 Kg)	max. Fluggewicht (1230 K)
SHd	1.2	1.2
Wartungen	gleichmäßig, sehen	gleichmäßig, loben
Aufziehverhalten	kommt sofort über Piloten	kommt Amt über Piloten
Abhebeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Stint	endlich	einfach
Geradeufte	1.2	1.2
Reitgedun	Kurshemich	duduhutnich
Kumulundf	1-2	1.2
Wendeverhalten	durchschnittlich	gering
Steuerverhalten	hoch	hoch
Reaktion	hoch	hoch
Beidseitig	hoch	hoch
Beidseitig, sühniden		
Sandlingnenn	spät > 75 cm	spät > 75 cm
Fußschlenze	spät > 80 cm	spät > 80 cm
Bremskallanstieg	hoch	hoch
frontales Einklappen	1.2	1.2
Vaktschleunigg	gering	gering
ONn reden	ulbs andig, rari an	alteländig, re essen

Wegdrehen	< 90 Grad	< 90 Grad
Wegdrehen insgesamt	< 90 Grad	90 180 Grad
Drehgeschwindigkeit	gering	durchschnittlich
	mit Verlangsamung	mit Verlangsamung
Max. Roll bzw. Hiltantel	kleiner 45 Grad	kleiner 45 Grad
Hakenverlust	gering	gering
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Flügelverhalten	selbständig	selbständig
Einseitig/Einklappen und et,ensl.		
Schleppverhalten	einfaches Gegenbremsen	einfaches Gegenbremsen
Steuerverhalten	durchschnittlich	hoch
Steuerverhalten	hoch	hoch
Gegendrehen	einfach, keine lendent zum Strömungsabriss	einfach, keine leides zum Stich
Strömungsabriss		
Flügelverhalten	selbständig schnell	selbständig schnell

11 term. AndeInno	1.2	1.2
Trudeln aus Himmgetitio.	1.2	1.2
trudeln au sid. Klinedip		
Stelle hoke	1.2	1.2
Einleitung	dorchentlich	durchschnittlich
huelendenz	etring	gering
Ausleitung	Nachdrehen < 180 Grad	Nachdrehen < 180 Grad
	nach 720° im sl	12
Einleitung	einfach	einfach
Ausleitung	selbständig	selbständig
Ohren anlegen		
beiehn	leicht	leicht
Ausleitung	selbständig schnell	selbständig schnell
laden		
bandeverhalten	einfach	einfach
Frontales Einklappen (beschleunigt)		
Vorherschleunigung		
Öffnungsverhalten		
Bueitigeu Einklappen (besdeuengl)		
Wegdrehen		
Wegdrehen insgesamt		
Drehgeschwindigkeit		
Max. Aolf tue Nickwinkel		
Hakenverlust		
Stabilisierung		
Öffnungsverhalten		
Öhren ni	tenbleuigt	
Finlehung		
Ausleitung		
nom .unser flugsicherheil		

DHV 6S-01.1510-06

NOVA JAN1800 33		
Iseseeleich DU 03 Nora Jömb 99 33		
Zertifizierter Hersteller NOVA Vertriebsgesellschaft m.b.H., Hersteller NOVA Vertriebsgesellschaft m.b.H., Klassifizierung 1-2 Biplace 19-Schlepp Ja, Anzahl Sitze min 2, Anzahl Sitze max 2, Beschleuniger Nein, Trimmer Ja		
Verhalten bei	min. fluggewicht(10125 Kg)	max. fluggewicht(190)
Slad		1.2
Füßverhalten	gleichmäßig Well	gleichmäßig, sofort
Aufziehverhalten	kommt ziert aber Hoken	kommt sofort über Piloten
Abhngabgeschwindigkeit	dumhschnilich	durchschuilich
Starthandlung	eielach	ereielach
Starrflughöhe		Meid
Rolldämpfung	hoch	durchschuilich
Kennhandlung	1.2	1.2
Hüdelendenz	nicht vorhanden	gering
Steuernweg	hoch	hoch
Wendigkeit	durchschuilich	durchschuilich
Beidseitiges ilhenären		
Sackzugrenze	spät > 15cm	spät > 15 cm
Füllsialgrenze	spät > 33 cm	spät > BG
Bremskrallensgen	hoch	hoch
beides Einkla per	1.1	
Vorbeschleunigung		gering
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbstlaedie schnell
Eierabi res Einklappen	1.2	1.2
Wegdrehen	90 Grad	< 90 Grad
Wegdrehen insgesamt	90 - 180 Grad	< 99 Grad
Drehgeschwindigkeit	dumhschnilich	durchschuilich
Man Roll bzw. Heckwinkel	reil Verlangsamung	nir Verlangsamung
Höhenverlust	Keiner 85 Grad	keiner 85 Grad
Stabilisierung	gering	gering
Öffnungsverhalten	selbständig	selbständig
Öffnungsverhalten	selbständig	selbständig
WWeit ras linkla en und Begehnst	1	
Stabilisierung	eielaches Gegenbremsen	eielaches Gegenbremsen
Steuernweg	hoch	hoch
Steuernkrallensdeg	hoch	hoch
Gegendrehen	eielach, keine Tendenz zum	eielach, keine Tendenz zum
Öffnungsverhalten	Stromungsabriss selbständig schnell	Stromungsabriss selbständig schnell
Fußstall symm. Audeirung	1.2	1.2
Trudeln aus Trimm nahm.	1.2	1.2
Tadeln aus dal. Kurvend	1.2	1.2
Steilspirale	1.2	1.2
Einteilung	durchschuilich	durchschuilich
Trudellendenz	gering	gering
Ausleitung	Nachdrehen < 183 Grad	Nachdrehen < 180 Grad
Einheitsgeschwindigkeit nach 720 11m	1.2	1.2
B. Stall		
Einteilung	eielach	eielach
Ausleitung	selbständig	selbständig
Ohren anlegen		
Einteilung	leicht	leicht
Ausleitung	selbständig schnell	selbständig schnell
bindung	1.2	1.2
landungsverhalten	eielach	durchschuilich
Einheits Einkla en (behteuung)		
Vorbeschleunigung		gering
Öffnungsverhalten		selbständig
frühdiges Einklappen liereteilhmig		
Wegdrehen	90 - 180 Grad	180 - 360 Grad
Wegdrehen insgesamt	90 - 180 Grad	180 - 360 Grad
Drehgeschwindigkeit	dumhschnilich	dumhschnilich
Max. Roll bzw. Nickwinkel	mähr 45 Grad	größer 45 Grad
Höhenverlust	hoch	hoch
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öffnungsverhalten	selbständig	selbständig
Ohren anlegen, bedeunigt		
Einteilung		leicht
Ausleitung		nicht selbständig
figinm en zur Flur iertheil		

DHV GS-01-151 1-06

ICARO INCANTO S		
ledberichl DLEY 03 Aare Iheerlto		
baldkalinhaber fly & more GmbH, ICARO, Hersteller, fly & more GmbH, KARO, Klassifizierung 1-2 GH, W-Schlepp Ja, Anzahl Sitze min: 1, Anzahl Sitze max: 1, Beschleuniger, Ja, Trimmer, Nein		
Verhalten bei	fluggewicht(65 Kg)	max. fluggewicht(90 Kg)
Slmli		
Felderhalten	gleichmäßig, solid	gleichmäßig, solid
Audeibel hal hea	kommt sofort über Piloten	kommt sofort über Piloten
Abhebesgeschwindigkeit	durchschuilich	durchschuilich
Starthandlung	eielach	eielach
Gmadeausflug		eielach
Rendämpfung	durchschuilich	durchschuilich
Kurrenhandlung	1-2	1-2
Trudellendenz	gering	gering
Steuernweg	durchschuilich	durchschuilich
Wendigkeit	durchschuilich	durchschuilich
Beidstiles dienichen	1.2	1.2
Sackzugrenze	dumhschnilich 60 cm +15	dumhschnilich 60 cm 75 cm
Füllsialgrenze	dumhschnilich 65 cm + 80 cm	dumhschnilich 53 cm + 80 cm
Bremskrallensgen	hab	dumhschnilich
Fermlaie Einkla pen	1.2	1.2
Vorbeschleunigung	dumhschnilich	gering
Öffnungsverhalten	selbständig yedged	selbständig verengert
Einheitsiges Feilappen	1.1	1.2
Wegdrehen	90 - 180 Grad	92 - 130 Grad
Wegdrehen insgesamt	90 - 189 Grad	180 - 369 Gmd
Drehgeschwindigkeit	dumhschnilich	dumhschnilich
Man Roll bzw. Nickwinkel	kleiner 15 Grad	kleiner 15 Grad
Höhenverlust	dumhschnilich	dumhschnilich
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öffnungsverhalten	selbständig	selbständig
Einheitsiges Einkla FU und Ge eilt.	1.1	1.2
Stabilisierung	eielaches eegen himen	eielaches Gegenbremsen
Steuernweg	dumhschnilich	gering
Steuernkrallensdeg	hxh	dumhschnilich
Gegendrehen	eielach, keine Tendenz zum	eielach, keine Tendenz zum
Öffnungsverhalten	Stromungsabriss selbständig schnell	Stromungsabriss selbständig schnell
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig schnell
qnm. AMen	1	1.2
Trudeln aus Trimmesch	1-2	1.2
Trudeln aus dal. Kureeäg	1.2	1.2
Steilspirale	1.2	1.2
Einteilung	eielach	dumhschnilich
Trudellendenz	gering	gering
Ausleitung	Nachdrehen < 180 Grad	selbständig
Einheitsgeschwindigkeit nach 720 11m	3	1.2
Einteilung	gleich	eielach
Ausleitung	selbständig	WWWeerdig
Ohren anlegen		
Einteilung	leicht	leicht
Ausleitung	selbständig schnell	selbständig schnell
Landung		
landungsverhalten	eielach	eielach
Frühdiges Einklappen (berhteuung)	1.2	
Vorbeschleunigung		dumhschnilich
Öffnungsverhalten		selbständig
Öffnungsverhalten	selbständig verengert	selbständig verengert
Einheitsiges Einklappen (berhteuung)		
Wegdrehen	90 - 189 Grad	180 - 369 Grad
Wegdrehen insgesamt	180 - 369 Grad	180 - 369 Grad
Drehgeschwindigkeit	dumhschnilich	dumhschnilich
Max. Roll bzw. Nickwinkel	mähr 45 Grad	kleiner 65 Grad
Höhenverlust	dumhschnilich	dumhschnilich
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öffnungsverhalten	selbständig	selbständig
Ohren anlegen, beschleunigt	1.2	
Einteilung		leicht
Ausleitung	nicht selbständig	selbständig schnell
Einheitsiges Einklappen (berhteuung)		

DHV GS-01.1512-06

°ZONE ADDICT -		
Eielberichl NB 03 (Ilona Ad)		
Zertifizierter Hersteller OZONE Gliders Ltd., Hersteller: OZONE Gliders Ltd., Klassifizierung 2 GH W-Schlepp: Ja, Anzahl Sitze rein: 1, Anzahl Sitze max: 1, Beschleuniger: Ja, Trimmer: Nein		
Verhalten bei	min. fluggewicht(55 Kg)	max. fluggewicht(70 0)
Süd	1.2	1.2
Füllerhellen	gleichmäßig, sofort	gleichmäßig, sofort
Aelzrehre teilen	kommt sofort über Piloten	kommt sofort über Piloten
Ahlrehegeschwindigkeit	dumhschnilich	dumhschnilich
Starthandlung	eielach	eielach
Geradeausflug	1.2	1.2
Rollteilen	dumhschnilich	dumhschnilich
Kurrenhandlung	1.2	1.2
Hüdelendenz	gering	dumhschnilich
Steuernweg	dumhschnilich	dumhschnilich
Wendigkeit	hoch	dumhschnilich
Seedlerem	dumhschnilich 63 cm - 15 em	dumhschnilich 61 an - 15 cm
Füllsialgrenze	dumhschnilich 55 cm 20- an	dumhschnilich 55 cm 20- an
Bremskrallensgen	hoch	hoch
Einheitsiges Einklappen	1.2	1.2
Vorbeschleunigung	dumhschnilich	gering
Öffnungsverhalten	selbständig regged	selbständig impulsiv
Einheitsiges Einklappen	1.2	1.2
Wegdrehen	93 - 180 Grad	183 - 363 Grad
Wegdrehen insgesamt	93 - 180 Grad	180 - 363 Grad
Drehgeschwindigkeit	hoch	dumhschnilich
Man Roll bzw. Nickwinkel	größer 45 Grad	größer 45 Grad
Höhenverlust	hoch	dumhschnilich
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öffnungsverhalten	selbständig	selbständig
Einheitsiges Einklappen und Gegend.	1.2	1.2
Mandkiengig	eielaches Gegenbremsen	eielaches Gegenbremsen
Steuernweg	dumhschnilich	dumhschnilich
Steuernkrallensdeg	hoch	dumhschnilich
Gegendrehen	eielach, keine Tendenz zum	eielach, keine Tendenz zum
Öffnungsverhalten	Stromungsabriss selbständig schnell	Stromungsabriss selbständig schnell
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig verzögert
Fdsfall, sem ro. Ausleitung	1.2	1.2
Trudeln an Trimmgeschw.		
trudeln aus dal. Kurvenbug	1.2	1.2
Steilspirale	1.2	1.2
Einteilung	dumhschnilich	dumhschnilich
Trudellendenz	gering	dumhschnilich
Andelimg	Nachdrehen < 133 Grad	Nachdrehen IH 369 Gmd
Einheitsgeschwindigkeit nach 720 11m	1.2	1.2
Einteilung	eielach	eielach
Ausleitung	selbständig	Absude
Ohredegen	1.2	1.2
Einleitung	leicht	leicht
Ausleitung	nicht selbständig	nicht selbständig
landung	1.2	1.2
landungsverhalten	eielach	eielach
Frühdiges Einklappen (berhteuung)	1.2	1.2
Vorbeschleunigung	gering	gering
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig impulsiv
Einheitsiges Einklappen (berhteuung)	1.2	1.2
Wegdrehen	90 - 180 Grad	180 - 360 Grad
Wegdrehen insgesamt	90 - 180 Grad	180 - 360 Grad
Drehgeschwindigkeit	hoch	dumhschnilich
Max. Roll bzw. Nickwinkel	mähr 45 Grad	größer 45 Grad
Höhenverlust	hoch	dumhschnilich
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öffnungsverhalten	selbständig	selbständig
Ohren anlegen, beschleunigt	1.2	1.2
Einteilung		leicht
Ausleitung	nicht selbständig	nicht selbständig
Ergänzungen zur Flugsicherheit		

SKYWALK 1 (SCOTCH M)		
Ilekktiliit101 03 Skywalk Sold M		
Iemkalinhaber Skywalk GmbH & Co. KG, Hersteller Skywalk GmbH & Co. KG, Klassifizierung 2-3 GH, V6-Schlepp Ja, Anzahl Sitze min 1, Anzahl Sitze max 1, Beschleuniger: Ja, Trimmer: Ja		
Verhalten bei	min. Fluggewicht (90 Kg)	max. fluggewicht(130 K
Sied	1	1
Füllverhalten	gleichmäßig, sofort	gleichmäßig, sofort
Pulzieverhalten	kommt reload über Piloten	kommt sofort über Piloten
Abhebeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Starthandling	einfach	einfach
Geradausflug	1.2	1.2
Rolldirnplag	durchschnittlich	durchschnittlich
Knotenhandl. Exp.	1.2	1.2
Trudellendenz	gering	gering
Steuweg	durchschnittlich	durchschnittlich
Wendigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Leitstiel Überziehen	1.2	1.1
Sacklulgeranze	durchschnittlich 60 - 75 cm	durchschnittlich 60 cm + 75 cm
Fulstallgrenze	durchschnittlich 65 cm 80 cm	durchschnittlich 65 cm - 20 cm
Bremskraftanslieg	hoch	hoch
Frontales Nita n	1.2	1.2
Vorbeschleunigung	durchschnittlich	durchschnittlich
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig eng
Einseitig es Einklapp	1	2
Wegdrehen	<90 Grad	<90 Grad
Wegdrehen insgesamt	90 - 180 Grad	90 - 180 Grad
Drehgeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Man. Roll- bzw. Nickwinkel	kleiner 45 Grad	größer 45 Grad
Höhenerverlust	durchschnittlich	durchschnittlich
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öffnungsverhalten	selbständig	selbständig
Einseitiges Einklappen und Gegenst	1.2	1.2
Stabilisierung	einfaches Gegenbremsen	einfaches Gegenbremsen
Steuweg	durchschnittlich	durchschnittlich
Steuerkraftanslieg	hoch	hoch
Gegendrehen	einfach, keine Tendenz zum	einfach, keine Tendenz zum
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig schnell
Einseitig, symP, Inuitlung	1.2	1.2
Trudeln aus hem. wohn.	1.2	2
Trudeln au slat. Kurenaug	1	2
Stabsplatte	1	1
Einleitung	einfach	einfach
Nudellendenz	gering	gering
Ausleitung	Nachdrehen < 180 Grad	Nachdrehen 180 - 360 Grad
Sinkgeschwindigkeit nach P.O. *NA	8	12
Einteilung	einfach	einfach
Ausleitung	selbständig	selbständig
Ohren anlegen	1	1
Einleitung	leicht	leicht
Ausleitung	selbständig schnell	selbständig schnell
Wendigkeit	1.2	1.2
landeverhalten	einfach	einfach
Frontales Einklappen (beschleunigt)	1.2	1.2
Vorbeschleunigung	gering	durchschnittlich
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig verzögert
Einseitiges Einklappen (beschleunigt)	1.2	2
Wegdrehen	90-180 Grad	90-180 Grad
Wegdrehen insgesamt	90-180 Grad	90-180 Grad
Drehgeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Man. Roll bzw. Nickwinkel	kleiner 45 Grad	größer 45 Grad
Höhenerverlust	durchschnittlich	durchschnittlich
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öffnungsverhalten	selbständig	selbständig
Ohren anlegen, beschleunigt	1	1
Einleitung	leicht	leicht
Ausleitung	selbständig	selbständig schnell
Einleitung zur Flut finit rheit	1	1

FREE (SERUM M)		
Iesbench EHY 03 freeX Serum M		
Zertifkatn/2bn freeX GmbH, Heuteller: FreeX GmbH Klassifizierung: 1-2 GH, W-Schlepp: Je, Anzahl Sitze mind, Anzahl Sitze max: 1, Beschleuniger: Ja, Trimmer: Nein		
Verhalten bei	min. Fluggewicht(80 Kg)	max. fluggewicht(110 Kg)
Sied	1	1
Urdnallen	gleichmäßig, sofort	gleichmäßig, sofort
Aezeheerhalten	kommt sofort über Piloten	kommt sofort über Piloten
Abhebeschwindigkeit	gering	gering
Starthandling	einfach	einfach
Geradausflug	1	1
Rolldämpfung	hoch	hoch
Knotenhandl. Exp.	1.2	1.2
Trudellendenz	gering	gering
Steuweg	durchschnittlich	durchschnittlich
Wendigkeit	durchschnittlich	hoch
Einseitiges Überziehen	1.2	1-2
Sacklulgeranze	durchschnittlich 60 cm - 15 cm	durchschnittlich 60 cm - 75 cm
Fulstallgrenze	durchschnittlich 65 cm + 80 cm	durchschnittlich 65 cm - 80 cm
Bremskraftanslieg	durchschnittlich	durchschnittlich
Frontales Einklappen	1.2	1.2
Vorbeschleunigung	durchschnittlich	durchschnittlich
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig schnell
Einseitig, Elitla pen	1.2	1.2
Wegdrehen	90-180 Grad	90-180 Grad
Wegdrehen insgesamt	90-180 Grad	90-180 Grad
Drehgeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Man. Roll- bzw. Nickwinkel	kleiner 45 Grad	kleiner 45 Grad
Höhenerverlust	durchschnittlich	durchschnittlich
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öffnungsverhalten	selbständig	selbständig
Einseitiges Einklappen und Gegenst	1.1	1.1
Stabilisierung	einfaches Gegenbremsen	einfaches Gegenbremsen
Steuweg	durchschnittlich	durchschnittlich
Steuerkraftanslieg	durchschnittlich	durchschnittlich
Gegendrehen	einfach, keine Tendenz zum	einfach, keine Tendenz zum
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig schnell
Einseitig, symP, Anweitung	1.2	1.2
Hein aus hem. eschre	1	1.2
Trudeln aus slat. Kurrenll	1	1
Stabsplatte	1	1.2
Einleitung	einfach	einfach
Nudellendenz	gering	gering
Ausleitung	Nachdrehen, < 180 Grad	Nachdrehen < 180 Grad
Sinkgeschwindigkeit nach 720 °(M.s)	10	14
13-Staf	1	1
Einleitung	einfach	einfach
Ausleitung	selbständig	selbständig
Ohren anlegen	1	1
Einleitung	leicht	leicht
Ausleitung	selbständig schnell	selbständig schnell
Landung	1	1
landeverhalten	einfach	einfach
Frontales Einklappen (beschleunigt)	1.2	1.2
Vorbeschleunigung	durchschnittlich	durchschnittlich
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig schnell
Einseitiges Einklappen (beschleunigt)	1.2	1.2
Wegdrehen	90-180 Grad	90-180 Grad
Wegdrehen insgesamt	180-360 Grad	180-360 Grad
Drehgeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Man. Roll bzw. Nickwinkel	kleiner 45 Grad	kleiner 45 Grad
Höhenerverlust	durchschnittlich	durchschnittlich
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öffnungsverhalten	selbständig	selbständig
Ohren anlegen, beschleunigt	1	1
Einleitung	leicht	leicht
Ausleitung	selbständig schnell	selbständig schnell
Einleitung zur Flut finit rheit	1	1

WINGS OF CHANGE ÖN, S		
Ieb et DHV 03 Wings of change		
Imlitkathhaber: wings of change, Klassifizierung: 1 GH, Hersteller: wings of change, Klassifizierung: 1 GH, VY-Schlepp: Je, Anzahl Sitze min 1, Anzahl Sitze max: 1, Beschleuniger: Ja, Trimmer: Nein		
Verhalten bei	min. Fluggewicht(55 Kg)	max. fluggewicht(80 Kg)
Sied	1	1
Füllverhalten	gleichmäßig, sofort	gleichmäßig, sofort
Aulzieherhalten	kommt sofort über Piloten	kommt sofort über Piloten
Abhebeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Starthandling	einfach	einfach
Geradeemil	1	1
Rolldämpfung	durchschnittlich	durchschnittlich
Knotenhandl. Exp.	1	1
Trudellendenz	nicht vorhanden	nicht vorhanden
Steuweg	hoch	hoch
Wendigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Einseitiges Überziehen	1	1
Sacklulgeranze	real > 75 cm	spät > 75 cm
Fulstallgrenze	spät > 80 cm	spät > 80 cm
Bremskraftanslieg	hoch	hoch
Frontales Einklappen	1	1
Vorbeschleunigung	gering	gering
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig schnell
Einseitiges Einklappen	1	1
Wegdrehen	<90 Grad	<90 Grad
Wegdrehen insgesamt	90-180 Grad	90-180 Grad
Drehgeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Man. Roll- bzw. Nickwinkel	kleiner 45 Grad	kleiner 45 Grad
Höhenerverlust	gering	gering
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öffnungsverhalten	selbständig	selbständig
Einseitiges Einklappen und Gegenst	1	1
Stabilisierung	einfaches Gegenbremsen	einfaches Gegenbremsen
Steuweg	hoch	hoch
Steuerkraftanslieg	hoch	hoch
Gegendrehen	einfach, keine Tendenz zum	einfach, keine Tendenz zum
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig schnell
Einseitig, Ausleitere	1	1
Trudeln aus hem. erehre	1	1
Trudeln aus slat. Kurvenflug	1	1
Stabsplatte	1	1
Einleitung	einfach	einfach
Trudellendenz	nicht vorhanden	nicht vorhanden
Ausleitung	Nachdrehen < 180 Grad	Nachdrehen < 180 Grad
Sinkgeschwindigkeit nach 120 Inrsi	12	14
LEO	1	3
Einleitung	einfach	einfach
Ausleitung	selbständig	selbständig
Ohren anlegen	1	1
Einleitung	leicht	leicht
Ausleitung	selbständig schnell	selbständig schnell
Wendigkeit	1	1
landeverhalten	einfach	einfach
Frontales Einklappen (beschleunigt)	1	1
Vorbeschleunigung	gering	gering
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig schnell
Einseitiges Einklappen (beschleunigt)	1	1
Wegdrehen	90 Grad	<90 Grad
Wegdrehen insgesamt	90-180 Grad	90-180 Grad
Drehgeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Man. Roll- bzw. Nickwinkel	kleiner 45 Grad	kleiner 45 Grad
Höhenerverlust	gering	gering
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öffnungsverhalten	selbständig	selbständig
Ohren anlegen, beschleunigt	1	1
Einleitung	leicht	leicht
Ausleitung	selbständig schnell	selbständig schnell
Einleitung zur Flut finit rheit	1	1

DHV GS-01-1516-06

WINGS OF CHANGE ÖTZI

lealtzeitlich Oil' e Ölei

Zealeinhaber: wings of change
Herstellen wings of change, Klassifizierung: 1 GH,
W-Schlepp: Ja, Anzahl Sitze min: 1, Anzahl Sitze max: 1, Beschleuniger: Ja, Trimmen: Nein

Verhalten bei	min. Fluggewicht(1175 kg)	max. Fluggewicht(1100 K)
Wlverhallen	gleichmässig, sofort	gleichmässig, sofort
Aufziehverhalten	kommt sofort über Piloten	kommt sofort über Piloten
Abhebegeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Starthandling	einfach	einfach
Rollerdung	hoch	durchschnittlich
Steuereigenschaften	nicht vorhanden	nicht vorhanden
Steuern	hoch	hoch
Wendigkeit	hoch	durchschnittlich
Saeldingene	spät > 15 an	spät > 75 cm
Fullstallgrenze	spät > 80 cm	spät > 80 cm
Bremskrallantrieb	herb	hoch
Einklappen		
Vor beschleunigen	gering	gering
Öffnungsverhalten	sehr rüdig schnell	selbständig
Einklappen		
Wegdrehen	< 90 Grad	< 90 Grad
Wegdrehen insgesamt	180 Grad	93 - 180 Grad
Drehgeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Max. Roll- bzw. Nickwinkel	kleiner 45 Grad	kleiner 15 Grad
Höhenverlust	durchschnittlich	gering
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öffnungsverhalten	selbständig	selbständig
Einklappen		
Stabilisierung	einfaches Gegenbremsen	einfaches Gegenbremsen
Steuern	hoch	hoch
Steuerskrallantrieb	hoch	hoch
Gegendrehen	einfach, keine Tendenz zum Störungsabriss	einfach, keine Tendenz zum Störungsabriss
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	sehr rüdig verzögen
au Trimmgurk		
aus Rat. Eurreellug		
Einleitung	einfach	einfach
Trudellendenz	nicht vorhanden	nicht vorhanden
Ausleitung	Nachdrehen < 14 Grad	selbständig
Sinkgeschwindigkeit nach 720 *fall	12	
Eieleitung		
Ausleben	einfach	einfach
Ohren anlegen		
Einleitung	leicht	leicht
Ausleben	selbständig schnell	selbständig schnell
Waq		
Landeverhalten	einfach	einfach
Rekeln Einklappen		
Vorbeschleunigung	gering	gering
Öffnungsverhalten	sehr rüdig schnell	selbständig schnell
Einklappen		
Wegdrehen	< 90 Grad	< 90 Grad
Wegdrehen insgesamt	99 - 180 Grad	90 - 189 Grad
Drehgeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Max. Roll- bzw. Nickwinkel	kleiner 45 Grad	kleiner 45 Grad
Höhenverlust	durchschnittlich	gering
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öffnungsverhalten	selbständig	selbständig
Einleitung	leicht	leicht
Ausleitung	selbständig schnell	selbständig schnell
Ergänzungen zur		

DHV GS-01.1517-06

OZONE ELEMENT XS

heberiebt DIN (1)10/013 flement OS

Zertifikatinhaber *IONE Gliders Ltd.
Hersteller 01011E Gliders Ltd, Klassifizierung 1 611
W-Schlepp: Ja, Anzahl Sitze min: 1, Anzahl Sitze max: 1, Beschleuniger: Ja, Trimmen: Nein

Verhalten bei	min. Fluggewicht(55 Kg)	max. Fluggewicht(75 Kg)
Füllerhalten	gleichmässig, sofort	gleichmässig, sofort
Aufziehverhalten	kommt sofort über Piloten	kommt sofort über Piloten
Abhebegeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Starthandling	einfach	einfach
Rollerdung	hoch	hoch
Steuereigenschaften	Mehl vorhanden	nicht vorhanden
Steuern	hoch	hoch
Wendigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Saeldingene	spät > 75 cm	spät > 15 cm
Fullstallgrenze	spät > 80 cm	spät > 80 cm
Bremskrallantrieb	hoch	hoch
Fronales		
Vorbeschleunigung	gering	durchschnittlich
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig schnell
Einklappen		
Wegdrehen	< 90 Grad	< 90 Grad
Wegdrehen insgesamt	< 90 Grad	< 90 Grad
Drehgeschwindigkeit	gering	gering
Max. Roll- bzw. Nickwinkel	kleiner 15 Grad	kleiner 45 Grad
Höhenverlust	gering	gering
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öffnungsverhalten	selbständig	selbständig
Einklappen		
Stabilisierung	einfaches Gegenbremsen	einfaches Gegenbremsen
Steuern	hoch	hoch
Steuerskrallantrieb	hoch	hoch
Gegendrehen	einfach, keine Tendenz zum Störungsabriss	einfach, keine Tendenz zum Störungsabriss
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig schnell
Ausleitung		
Trudeln aus Mal. Ineenflug		
Stiehpilme		
Einleitung	einfach	einfach
Trudellendenz	nicht vorhanden	nicht vorhanden
Ausleitung	Nachdrehen < 180 Grad	Nachdrehen < 180 Grad
Sinkgeschwindigkeit nach 720 *fall	8	9
Einleitung		
Ausleitung	einfach	einfach
Ohren anlegen		
Einleitung	leicht	leicht
Ausleitung	selbständig schnell	selbständig schnell
Landung		
Landeverhalten	einfach	einfach
Fronales Einklappen (beschleunigt)		
Vorbeschleunigung	gering	gering
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig schnell
Einsliget Einklappen (beschleunigt)		
Wegdrehen	< 99 Grad	< 90 Grad
Wegdrehen insgesamt	90 - 180 Grad	90 - 180 Grad
Drehgeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Max. Roll- bzw. Nickwinkel	kleiner 45 Grad	kleiner 45 Grad
Höhenverlust	durchschnittlich	durchschnittlich
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öffnungsverhalten	selbständig	selbständig
Ohren anlegen, beschleunigt		
Einleitung	leicht	leicht
Ausleitung	selbständig schnell	selbständig schnell
Ergänzungen zur Flugsicherheit		

DHV GS-01-1518-06

OZONE ELEMENT S

testbericht dxy as Giene ElementS

lertifikatinhaber 0100E Gliders Ltd.
Hersteller 00091 Gliders Ltd, Klassifizierung 1 GH
TV-Schlepp: Ja, Anzahl Sitze min: 1, Anzahl Sitze max: 1, Beschleuniger: Ja, Trimmer: Nein

Verhalten bei	min. Fluggewicht(65 Kg)	max. Fluggewicht(90 K)
Füllerhalten	gleichmässig, sofort	gleichmässig, sofort
Aufziehverhalten	kommt sofort über Piloten	kommt sofort über Piloten
Abhebegeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Starthandling	einfach	einfach
Rollerdung	hoch	hoch
Steuereigenschaften	nicht vorhanden	nicht vorhanden
Steuern	hoch	hoch
Wendigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Saeldingene	spät > 15 an	spät > 15 an
Fullstallgrenze	spät > 80 cm	spät > 80 cm
Bremskrallantrieb	hoch	hoch
fronales		
Vorbeschleunigung	gering	durchschnittlich
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig schnell
Einklappen		
Wegdrehen	< 90 Grad	< 90 Grad
Wegdrehen insgesamt	< 90 Grad	< 90 Grad
Drehgeschwindigkeit	gering	gering
Max. Roll- bzw. Nickwinkel	kleiner 45 Grad	kleiner 45 Grad
Höhenverlust	gering	gering
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öffnungsverhalten	selbständig	selbständig
Einklappen		
Stabilisierung	einfaches Gegenbremsen	einfaches Gegenbremsen
Steuern	hoch	hoch
Steuerskrallantrieb	hoch	hoch
Gegendrehen	einfach, keine Tendenz zum Störungsabriss	einfach, keine Tendenz zum Störungsabriss
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig schnell
Trudeln aus Ironstothw.		
aus Kusrenflug		
Einleitung	einfach	einfach
Trudellendenz	nicht vorhanden	nicht vorhanden
Ausleitung	Nachdrehen < 180 Grad	Nachdrehen < 183 Grad
Sinkgeschwindigkeit nach 710 *fall	8	14
Einleitung		
Ausleitung	einfach	einfach
Ohren anlegen		
Einleitung	leicht	leicht
Ausleitung	selbständig schnell	selbständig schnell
Landeverhalten		
Landeverhalten	einfach	einfach
en		
Vorbeschleunigung	gering	gering
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig schnell
Einklappen		
Wegdrehen	< 90 Grad	< 90 Grad
Wegdrehen insgesamt	90 - 189 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		
Einleitung	leicht	leicht
Ausleitung	selbständig schnell	selbständig schnell
Ergänzungen zur		

DHV GS-01-1519-06

OZONE ELEMENT M		
Hersteller: 0103 rare Triemen		
Zertifikat: 01001 Gliders Ltd.		
Hersteller: 0100E Glidem Ltd. Klassifizierung: I GH		
MS-Depp: la, Anzahl Sitze min 1, Anzahl Sitze max 1, Beschleuniger la, Trimmer Nein		
Verhalten bei	min. Fluggewicht (15 Kg)	max. Fluggewicht (105 Kg)
Sied		
Füllerhalten	gleichmäßig, solar	gleichmäßig, %kri
Akieweihe	kommt sein Ober Pilotge	kommt solo über Pieren
Ablebegegeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Stallhandlung	Wartb.	einlach
GeNdeausflug		
Stökdämpfung		
Kurvenhandlung		
Trudeln	nicht vorhanden	nicht vorhanden
Steuerverhalten	hoch	hoch
Wendigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Beidseitige Umlagen		
Sackfluggrenze	spät > 15 cm	spät > 15 cm
Füllsackgrenze	spät > 80 cm	spät > 80 cm
Bremskranzsteg	hoch	hoch
Trudeln Umlagen		
Vorbeschleunigung	durchschnittlich	durchschnittlich
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig schnell
Einsell		
Wegdrehen	<90 Grad	<90 Grad
Wegdrehen insgesamt	<90 Grad	<90 Grad
Drehgeschwindigkeit	gering	gering
Max. Roll bzw. Nickwinkel	kleiner 45 Grad	kleiner 45 Grad
Höhenverlust	gering	gering
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öffnungsverhalten	selbständig	selbständig
Stabilisierung	einfaches Gegenbremsen	einfaches Gegenbremsen
Steuerverhalten	hoch	hoch
Steuerkranzsteg	hoch	hoch
Gegendrehen	einfach, keine Tendenz zum	einfach, keine Tendenz zum
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig schnell
Füllsack, ramm. Adleine		
Trudeln aus Trimmgeschw.		
Trudeln aus Hal Kurvennen		
Einleitung	einlach	einlach
Trudeln	nicht vorhanden	nicht vorhanden
Ausleitung	Nachdrehen < 180 Grad	Nachdrehen < 180 Grad
Sinkgeschwindigkeit nach 710 lais		
Einleitung	einlach	einlach
Ausleitung	selbständig	selbständig
Ohren anlegen		
Einleitung	leicht	leicht
Weitung	selbständig schnell	selbständig schnell
Landung		
Landeverhalten	einlach	einlach
Frontales Einklagen (beschleunig)		
Vorbeschleunigung	gering	gering
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig schnell
Einseitige Einklagen (beschleunig)		
Wegdrehen	<90 Grad	<90 Grad
Wegdrehen insgesamt	90 - 180 Grad	90 - 180 Grad
Drehgeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Max. Roll bzw. Nickwinkel	kleiner 45 Grad	kleiner 45 Grad
Höhenverlust	durchschnittlich	durchschnittlich
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öffnungsverhalten	selbständig	selbständig
Ohren anlegen, beschleunig		
Einleitung	leicht	leicht
Ausleitung	selbständig schnell	selbständig schnell
Ergänzungen zur Flugsicherheit		

DHV GS-01-1520-06

OZONE ELEMENT L		
Hersteller: OZONE Gliders Ltd.		
Hersteller: OZONE Glidem Ltd. Klassifizierung: I GH		
MS-Depp: la, Anzahl Sitze min 1, Anzahl Sitze max 1, Beschleuniger la, Trimmer: Nein		
Verhalten bei	min. Fluggewicht (95 Kg)	max. Fluggewicht (125 Kg)
Stell		
Füllerhalten	gleichmäßig, sehr	gleichmäßig, %kri
Akieweihe	kommt solo über Piloten	kommt solo über Pieren
Ablebegegeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Stallhandlung	einlach	einlach
Gvadeausflug		
Stökdämpfung		
Kurvenhandlung		
Trudeln	nicht vorhanden	nicht vorhanden
Steuerverhalten	hoch	hoch
Wendigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Beidseitige Umlagen		
Sackfluggrenze	spät > 15 cm	spät > 75 cm
Füllsackgrenze	spät > 80 cm	spät > 89 cm
Bremskranzsteg	hoch	hoch
Trudeln Umlagen		
Vorbeschleunigung	durchschnittlich	durchschnittlich
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig schnell
Einseitige Einklagen		
Wegdrehen	< 90 Grad	90 Grad
Wegdrehen insgesamt	< 90 Grad	90 Grad
Drehgeschwindigkeit	gering	gering
Max. Roll bzw. Nickwinkel	kleiner 45 Grad	kleiner 45 Grad
Höhenverlust	gering	gering
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öffnungsverhalten	selbständig	selbständig
Stabilisierung	einfaches Gegenbremsen	einfaches Gegenbremsen
Steuerverhalten	hoch	hoch
Steuerkranzsteg	hoch	hoch
Gegendrehen	einfach, keine Tendenz zum	einfach, keine Tendenz zum
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig schnell
Einleit		
Einleitung	einlach	einlach
Ausleitung	selbständig	selbständig
Ohren anlegen		
Einleitung	leicht	leicht
Ausleitung	selbständig schnell	selbständig schnell
Landung		
Landeverhalten	einlach	einlach
Frontales Einklagen (beschleunig)		
Vorbeschleunigung	gering	gering
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig schnell
Einseitige Einklagen (beschleunig)		
Wegdrehen	<90 Grad	< 90 Grad
Wegdrehen insgesamt	90 - 180 Grad	90 - 180 Grad
Drehgeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Max. Roll bzw. Nickwinkel	kleiner 45 Grad	kleiner 45 Grad
Höhenverlust	durchschnittlich	durchschnittlich
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öffnungsverhalten	selbständig	selbständig
Ohren anlegen, beschleunig		
Einleitung	leicht	leicht
Ausleitung	selbständig schnell	selbständig schnell
Ergänzungen zur Flugsicherheit		

DHV GS-01.1521.06

SKT WAND SCORE S		
Hersteller: DIN 03 Sienad kne.		
Zertifikat: 01001 Gliders Ltd.		
Hersteller: 0100E Glidem Ltd. Klassifizierung: I GH		
MS-Depp: la, Anzahl Sitze min 1, Anzahl Sitze max 1, Beschleuniger la, Trimmer: Nein		
Verhalten bei	min. Fluggewicht (95 Kg)	max. Fluggewicht (125 Kg)
Stell		
Füllerhalten	gleichmäßig, Well	gleichmäßig, sonn
Akieweihe	kommt sein über Piloten	kommt solo über Pieren
Ablebegegeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Stallhandlung	einlach	einlach
GeNdeausflug		
Stökdämpfung		
Kurvenhandlung		
Trudeln	nicht vorhanden	nicht vorhanden
Steuerverhalten	hoch	hoch
Wendigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Beidseitige Umlagen		
Sackfluggrenze	spät > 15 cm	spät > 15 cm
Füllsackgrenze	spät > 80 cm	spät > 80 cm
Bremskranzsteg	hoch	hoch
Trudeln Umlagen		
Vorbeschleunigung	gering	gering
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig schnell
Einseitige Einklagen		
Wegdrehen	< 90 Grad	< 90 Grad
Wegdrehen insgesamt	< 912 Grad	< 912 Grad
Drehgeschwindigkeit	gering	gering
Max. Roll bzw. Nickwinkel	kleiner 45 Grad	kleiner 45 Grad
Höhenverlust	durchschnittlich	durchschnittlich
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öffnungsverhalten	selbständig	selbständig
Stabilisierung	einfaches Gegenbremsen	einfaches Gegenbremsen
Steuerverhalten	hoch	hoch
Steuerkranzsteg	hoch	hoch
Gegendrehen	einfach, keine Tendenz zum	einfach, keine Tendenz zum
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig schnell
Füllsack, ramm. Adleine		
Trudeln aus Trimmgeschw.		
Trudeln aus Hal Kurvennen		
Einleitung	einlach	einlach
Trudeln	nicht vorhanden	nicht vorhanden
Ausleitung	selbständig	selbständig
Sinkgeschwindigkeit nach 120 *Ins)		
Einleitung	einlach	einlach
Ausleitung	selbständig	selbständig
Ohren anlegen		
Einleitung	leicht	leicht
Ausleitung	selbständig schnell	selbständig schnell
Landung		
Landeverhalten	einlach	einlach
Frontales Einklagen (beschleunig)		
Vorbeschleunigung	gering	gering
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig schnell
Einseitige Einklagen (beschleunig)		
Wegdrehen	< 90 Grad	< 90 Grad
Wegdrehen insgesamt	90 - 180 Grad	90 - 180 Grad
Drehgeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Max. Roll bzw. Nickwinkel	kleiner 45 Grad	kleiner 45 Grad
Höhenverlust	durchschnittlich	durchschnittlich
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öffnungsverhalten	selbständig	selbständig
Ohren anlegen, beschleunig		
Einleitung	leicht	leicht
Ausleitung	selbständig schnell	selbständig schnell
Ergänzungen zur Flugsicherheit		

DHV GS-01-1522-06



UP NANTEGA 2 rd

Zertifikatinhaber UP Internationl GmbH
Hersteller UP Internelnd GmbH Klassifizierung 1.166
J&I-Schlepp: a, Anzahl Sitre ein: 1, Anzahl Sitre max: 1, Beschleuniger: 1e, Trimmer: Nein

Verhalten bei	min. fluggewicht(85 Kg)	max. fluggewicht(105 Kg)
Start		
Füllverhalten	gleichmäßig, solon	gleichmäßig, folot
Aufziehverhalten	kremi sderi aber Piloten	kommt solort über Noten
Abbegegenschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Starthandlung	einfach	einfach
Gerdausflug	1,1	1,2
Rolidanpfung	durchschnittlich	durchschnittlich
Kureinhandlung	1,1	1,2
Stufenendenz	nicht vorhanden	MAI suchenden
Sfenerweg	durchschnittlich	durchschnittlich
Wendigkeit	durchschnittlich	Muh hochföhrlich
Seldsianes Überziehen	1,1	1,1
Sacklinggrenze	durchschnittlich 60 cm + 15 CP	durchschnittlich 69 cm - 15 cm
Fullnialgenie	durchschnittlich 65 cm + 29 cm	durchschnittlich 65 cm + 80 cm
Bremskrallanlieg	durchschnittlich	durchschnittlich
frontales Einklappen	1,1	1,2
Vorbeschleunigung	gering	gerne
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig reue gel
Einseitiges Einklappen	1,2	1,2
Wegdrehen	90 - 12a Grad	90 + 180 Grad
Wegdrehen insgesamt	90 - 130 Grad	90 - 180 Grad
Drehgeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Mn. Roll- Inne. Nickwinkel	kleiner 05 Grad	kleiner 45 Grad
St.bermerlust	durchschnittlich	durchschnittlich
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öffnungsverhalten	selbständig erregen	selbständig verlegen
Einseitiges Einklappen und Gegend.	1,2	1,2
Stabilisierung	einfaches Gegenbremsen	einaches Gegenbremsen
Steuering	durchschnittlich	durchschnittlich
Steuerkalliansrin	durchschnittlich	durchschnittlich
Gegendrehen	einfach, keine Tendenz zum	einfach, keine len dernz zum
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig verzögert
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig verzögert
fulsiall, summ. Ausleitung	1-1	1,2
Trudeln aus Itrm meschen	1,2	1,2
Trudeln aus slat. Kurenfu		1,1
Stelninala	1-7	1,1
Einleitung	einfach	einfach
Udellendenz	nicht vorhanden	nicht vorhanden
Ausleitung	Nachdrehen 180 - 360 Grad	Nachdrehen 180 - 360 Grad
Sinkgeschwindigkeit nach 710 °PH	12	12
0-Stall		
Einleitung	einfach	einfach
Ausleitung	selbständig	selbständig
Ohren anlegen	1	1
Einleitung	leicht	leicht
Ausleitung	selbständig schnell	selbständig schnell
landung	1-2	1-2
landeverhalten	einfach	einfach
Frontales Einklappen (beschleunigt)	1,2	1,2
Vorbeschleunigung	gering	gering
Öffnungsverhalten	selbständig erregen	selbständig erregen
Einseitiges Einklappen (beschleunigt)	1,2	1,2
Wegdrehen	90-180 Grad	90 + 180 Grad
Wegdrehen insgesamt	180 - 360 Grad	180 - 360 Grad
Drehgeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Max. Fall- bzw. Kickwinkel	kleiner 45 Grad	kleiner 45 Grad
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig erregen
Ohren anlegen, beschleunigt	1	1
Einleitung	leicht	leicht
Ausleitung	selbständig schnell	selbständig schnell
Einrichtungen zur Flugsicherheit		

DHV GS-01-1523-06



UP NANTEGA 2 S

Zertifikatinhaber UP Internationl GmbH
Hersteller UP Internationl GmbH, Klassifizierung 1 2 GH
W-Schlepp: Ja, Anzahl Sitze min: 1, Anzahl Sitze max: 1, Beschleuniger: Ja, Trimmer: Nein

Verhalten bei	min. Fluggewicht(65 lhg)	max. fluggewicht(85 Kg)
Sied		1,2
tu live rk ele	gleichmäßig, solk	gleichmäßig, solon
Aufzieherhalten	keimt solonaher Piloten	keimt solon über Piloten
Abbegegenschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Starthandlung	einfach	einfach
Gerdausflug	1,2	1,2
Feldcnpisieg	durchschnittlich	durchschnittlich
Kurvenhandlung	1-2	1,1
Trudellendenz	gering	gering
Steuering	durchschnittlich	durchschnittlich
Wendigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Beidseitiel überziehen	1-2	1,2
Sacklinggrenze	durchschnittlich 60 cm	durchschnittlich 60 cm + 15 me
Fullnialgenie	durchschnittlich 85 an + 80 cm	durchschnittlich 65 cm 80 in
Bremstuelandien	herb	hoch
frontales Einklappen	1,2	1,2
Vorbeschleunigung	durchschnittlich	durchschnittlich
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig schnell
Einseitiges Einklappen und Gegend.	1,2	1,2
Stabilisierung	einfaches Gegenbremsen	einfaches Gegenbremsen
Steuering	durchschnittlich	durchschnittlich
Steuerkalliansrin	hoch	hoch
Gegendrehen	einfach, keine Tendenz zum	Meck, keine leudern ran
Öffnungsverhalten	selbständig	selbständig
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig verzögert
fulsiall, qmm. Ausleitung	1,2	1-2
Trudeln in Trimmgeschw.	1,2	1,2
Trudeln aus Itr Knnenflug	1-2	1-2
Stens kahle	1,2	1,2
Einleitung	einfach	einfach
Udellendenz	gering	gering
Ausleitung	Nachdrehen < 480 Grad	Nachdrehen < 185 Grad
Sinkgeschwindigkeit nach 122 ni	9	10
1-Shell	1	1
Einleitung	einfach	einfach
Ausleitung	selbständig	selbständig
Ohren anlegen	0,2	1-1
Einleitung	leicht	leicht
Ausleitung	nicht selbständig	Mehl selbständig
landung	1,1	1,2
landeverhalten	einfach	einfach
frontales Einklappen- beschleunigt	1,2	1,2
Vorbeschleunigung	gering	gering
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig schnell
Einseitiges Einklappen (beschleunigt)	1,2	1,2
Wegdrehen	90 - 180 Grad	95 - 180 Grad
Wegdrehen insgesamt	90 - 180 Grad	95 - 180 Grad
Drehgeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Max. Fall- bzw. Kickwinkel	kleiner 45 Grad	kleiner 15 Grad
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öffnungsverhalten	selbständig	selbständig
Ohren anlegen, beschleunigt	1,1	1,2
Einleitung	leicht	leicht
Ausleitung	Mehr endetardig	nicht selbständig
Einrichtungen zur Flugsicherheit		

DHV GS-01-1524-06



WINDTECH KALI 29

Zertifikatinhaber NORTE, S.t.- WI ZECH
HerstellerHORE, S.L WINDTECH Klassifizierung 1-2 GH
90-Schlepp: Ja, Anzahl Sitze min: 1, Anzahl Sitze max: 1, Beschleuniger: Ja, Trimmer: Nein

Verhalten bei	min. fluggewicht(100 Kg)	max. fluggewicht(130 Kg)
Start		
Nkrhahn	gleichmäßig, solon	gleichmäßig, solon
Aufzieherhalten	kumml Wel über Piloten	kommt solort über Piloten
Abbegegenschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Starthandlung	einfach	einfach
Gerdausflug	1,2	1,2
frontales Einklappen	durchschnittlich	durchschnittlich
Stufenendenz	gering	gering
Steuering	durchschnittlich	durchschnittlich
Abendigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Beidseitiel überziehen	1,2	1,2
Sacklinggrenze	durchschnittlich 69 cm + 15 cm	durchschnittlich 69 cm + 15 cm
Fullnialgenie	durchschnittlich 65 cm + 80 cm	durchschnittlich 65 cm + 80 cm
Bremskrallanlieg	hoch	hoch
frontales Einklappen	1,2	1,2
Vorbeschleunigung	gering	gering
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig schnell
Einseitiges Einklappen	1,2	1,2
Wegdrehen	92 - 180 Grad	90 - 180 Grad
Wegdrehen insgesamt	92 - 180 Grad	90 - 480 Grad
Drehgeschwindigkeit	gering	gering
Max. Roll- bzw. Nickwinkel	kleiner 15 Grad	kleiner 45 Grad
Höhenerlust	durchschnittlich	durchschnittlich
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öffnungsverhalten	selbständig	selbständig
Einseitiges Einklappen und Gegend.	1,2	1,2
Stabilisierung	einfaches Gegenbremsen	einfaches Gegenbremsen
Steuering	durchschnittlich	durchschnittlich
Steuerkalliansrin	durchschnittlich	durchschnittlich
Gegendrehen	einfach, keine Tendenz zum	einfach, keine len dernz zum
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig verzögert
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig verzögert
fulsiall, stimm. Ausleitung	1,2	1,2
Trudeln aus hingeseder,	1,2	1,2
Trudeln aus slat. Kurenfu	1-2	1,2
Sie bit im le	1,2	1,2
Einleitung	einfach	einfach
Udellendenz	gering	gering
Ausleitung	Nachdrehen c 180 Grad	Nachdrehen < 180 Grad
Sinkgeschwindigkeit nach 720	9	10
0-Stall	1,2	1,2
Einleitung	leicht	leicht
Ausleitung	selbständig schnell	selbständig schnell
Ohren anlegen	1	1
Einleitung	leicht	leicht
Ausleitung	selbständig schnell	selbständig schnell
landung	1,2	1,2
landeverhalten	einfach	einfach
frontales Einklappen (beschleunigt)	1,2	1,2
Vorbeschleunigung	gering	gering
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig verzögert
Einseitiges Einklappen (beschleunigt)	1,2	1,2
Wegdrehen	90 - 180 Grad	90 - 180 Grad
Wegdrehen insgesamt	90 - 480 Grad	90 - 180 Grad
Drehgeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Max. Fall- bzw. Nickwinkel	kleiner 45 Grad	kleiner 45 Grad
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öffnungsverhalten	selbständig	selbständig
Ohren anlegen, beschleunigt	1	1
Einleitung	leicht	leicht
Ausleitung	Absrandia schnell	Alkweg schnell
Einrichtungen zur Flugsicherheit		

DHV DS-01.1525-06



UP »MEGA 2 XS

Iestwahl D1M131011taelega

Verhalten bei	min. Fluggewicht(105 Kg)	max. Fluggewicht(130 Kg)
Füllverhalten	gleichmäßig, ruft	gleichmäßig, sofort
Aufziehschellen	kommt sofort über Piloten	kommt sofort eher Piloten
Abhebeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Starthandling	einfach	einfach
Geradeausfl.	1,2	1,2
Rolldämpfung	durchschnittlich	durchschnittlich
Infranhändlg.	1,2	1,2
Trudelländz.	gering	gering
Steuerverg.	durchschnittlich	durchschnittlich
Wendigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Belts/Hips überziehen	1,2	1,2
Sackfluggrenze	durchschnittlich 50 cm + 75 cm	durchschnittlich 60 cm + 75 cm
Füllstallgrenze	durchschnittlich 65 cm + 80 cm	durchschnittlich 65 cm + 81 cm
Bremskräftenstg.	hoch	hoch
Neueier	1,2	1,2
Vorbeschlagelgen	durchschnittlich	durchschnittlich
Öffnungsverhalten	selbständig	selbständig
Hegel Einklappen	1,2	1,2
Wegdrehen	< 90 Grad	< 90 Grad
Wegdrehen insgesamt	90 - 191 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
Einleihen	1,2	1,2
Stabilisierung	durchschnittlich	durchschnittlich
Steuerverg.	hoch	hoch
Steuerverg.	hoch	hoch
Gegendrehen	einfach, keine Tendenz	einfach, keine Tendenz
Öffnungsverhalten	selbständig	selbständig
dulleitrig	1,2	1,2
hudelem Trimmgeschw.	1,2	1,2
Trudeln	0-2	1,2
Heilschleife	1,2	1,2
Einleitung	einfach	einfach
Trudelländz.	gering	gering
Ausleitung	Nachdrehen < 180 Grad	Nachdrehen < 180 Grad
Sinkgeschwindigkeit nach 720°/ins	10	13
Einleitung	einfach	einfach
Ausleitung	selbständig	selbständig
Einleitung	1,2	1,2
Einleitung	leicht	leicht
Ausleitung	nicht selbständig	nicht selbständig
Einleitung	1,2	1,2
Einleitung	einfach	einfach
Froulares Einleihen	1	1
Verbesameng	gering	gering
Öffnungsverhalten	selbständig	selbständig
Einleitung	1,2	1,2
Wegdrehen	90 - 180 Grad	90 - 180 Grad
Wegdrehen insgesamt	90 - 190 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
Einleitung	1,2	1,2
Einleitung	klar	leicht
Ausleitung	nicht selbständig	nicht selbständig
Ergänzungen zur flugrunderheit		

DHV GS-01-1526-06



SKYWALK CHILI 1.

Hersteller Skywalk GmbH & Co. KG Hersteller Skywalk GmbH & Co. KG
Klassifizierung 1 2 GH
VI-Schlepp Ja Anzahl Sitze min 1 Anzahl Sitze max 1 11 Beschleuniger? Ja Trimmer? Nein

Verhalten bei	min. Fluggewicht(105 Kg)	max. Fluggewicht(130 Kg)
Ölzerhalten	selbst	gleichmäßig, sorad
Aufziehschellen	kommt sofort über Piloten	kommt sofort eher Piloten
Abhebeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Starthandling	einfach	einfach
Geradeausfl.	1,2	1,2
Rolldämpfung	durchschnittlich	durchschnittlich
Kurvenhändlg.	1,2	1,2
Trudelländz.	gering	gering
Steuerverg.	hoch	hoch
Wendigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Belts/Hips überziehen	1,2	1,2
Sackfluggrenze	durchschnittlich 60 cm + 75 cm	spei > 15 cm
Füllstallgrenze	durchschnittlich 65 cm + 80 cm	spei > 80 cm
Bremskräftenstg.	hoch	hoch
Neueier	1,2	1,2
Vorbeschleunigung	durchschnittlich	durchschnittlich
Öffnungsverhalten	selbständig	selbständig
Einleihen	1,2	1,2
Wegdrehen	97 - 189 Grad	< 90 Grad
Wegdrehen insgesamt	90 - 180 Grad	90 - 180 Grad
Drehgeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Max. Roll bzw. Nickwinkel	kleiner 45 Grad	kleiner 45 Grad
Höhenverlust	durchschnittlich	durchschnittlich
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öffnungsverhalten	selbständig	selbständig
Einleihen	1,2	1,2
Stabilisierung	einfaches Gegenbremsen	einfaches Gegenbremsen
Steuerverg.	hoch	hoch
Steuerverg.	hoch	hoch
Gegendrehen	einfach, keine Tendenz	einfach, keine Tendenz
Öffnungsverhalten	selbständig	selbständig
Einleitung	1,2	1,2
Trudelländz.	gering	gering
Ausleitung	Nachdrehen c 102 Grad	Nachdrehen c 180 Grad
Sinkgeschwindigkeit nach 110°/ins	9	9
Einleitung	einfach	einfach
Ausleitung	selbständig	selbständig
Einleitung	1,2	1,2
Einleitung	leicht	leicht
Ausleitung	selbständig	selbständig
Einleitung	1,2	1,2
Einleitung	einfach	einfach
Fronales Einleihen	1,2	1,2
Vorbeschleunigung	durchschnittlich	durchschnittlich
Öffnungsverhalten	selbständig	selbständig
Einleitung	1,2	1,2
Wegdrehen	90 - 180 Grad	90 - 180 Grad
Wegdrehen insgesamt	90 - 190 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
Einleitung	1,2	1,2
Einleitung	klar	leicht
Ausleitung	selbständig	selbständig
Ergänzungen zur flugsicherheit		

DHV GS-01-1527-06



SKYWALK CHILI XS

Hersteller DHV 03 >M Cal XS
Zertifizierter Skywalk GmbH & Co. KG
Hersteller Skywalk GmbH & Co. KG Klassifizierung 1-2 GH
W-Schlepp? Je Anzahl Sitze min 1 Anzahl Sitze max 11 Beschleuniger? Ja Trimmer? Nein

Verhalten bei	min. Fluggewicht(115 Kg)	max. Fluggewicht(130 Kg)
Ölzerhalten	selbst	gleichmäßig, sorad
Aufziehschellen	kommt sofort über Piloten	kommt sofort eher Piloten
Abhebeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Starthandling	einfach	einfach
Geradeausfl.	1,2	1,2
Rolldämpfung	durchschnittlich	durchschnittlich
Kurvenhändlg.	1,2	1,2
Trudelländz.	gering	gering
Steuerverg.	hoch	hoch
Wendigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Belts/Hips überziehen	1,2	1,2
Sackfluggrenze	durchschnittlich 50 cm + 75 cm	durchschnittlich 60 cm + 75 cm
Füllstallgrenze	durchschnittlich 55 cm + 80 cm	durchschnittlich 65 cm + 80 cm
Bremskräftenstg.	durchschnittlich	durchschnittlich
Neueier	1,2	1,2
Vorbeschleunigung	durchschnittlich	durchschnittlich
Öffnungsverhalten	selbständig	selbständig
Einleihen	1,2	1,2
Wegdrehen	90 - 188 Grad	< 90 Grad
Wegdrehen insgesamt	90 - 188 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
Einleihen	1,2	1,2
Stabilisierung	einfaches Gegenbremsen	einfaches Gegenbremsen
Steuerverg.	durchschnittlich	durchschnittlich
Steuerverg.	durchschnittlich	durchschnittlich
Gegendrehen	einfach, keine Tendenz	einfach, keine Tendenz
Öffnungsverhalten	selbständig	selbständig
Einleitung	1,2	1,2
Trudelländz.	gering	gering
Ausleitung	Nachdrehen c 180 Grad	Nachdrehen < 100 Grad
Sinkgeschwindigkeit nach 720°/ins	9	9
Einleitung	einfach	einfach
Ausleitung	selbständig	selbständig
Einleitung	1,2	1,2
Einleitung	leicht	leicht
Ausleitung	selbständig	selbständig
Einleitung	1,2	1,2
Einleitung	einfach	einfach
Fronales Einleihen	1,2	1,2
Vorbeschleunigung	durchschnittlich	durchschnittlich
Öffnungsverhalten	selbständig	selbständig
Einleitung	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	selbständig
Einleitung	1,2	1,2
Einleitung	leicht	leicht
Ausleitung	selbständig	selbständig
Ergänzungen zur flugsicherheit		

DHV 6S-01.1528-06



Hersteller: Gin Gliders Inc.

Hersteller: Gin Gliders Inc. Klassifizierung: 1-3 G H
VE-Schlepp?: Je Anzahl Sitze min 1 Anzahl Sitze max 1 | Beschleuniger?: Ja | Trimmer?: Nein

Verhalten bei min. fluggewicht(65 Kg) max. Fluggewicht(180 Kg)

Table with 3 columns: Feature, min. fluggewicht(65 Kg), max. Fluggewicht(180 Kg). Rows include Start, Falverhalten, Aufziehverhalten, Abhegeschwindigkeit, and Starthandlung.

Vordereinstellung

Table with 3 columns: Feature, min. fluggewicht(65 Kg), max. Fluggewicht(180 Kg). Row: Rollrücklauf.

Vordereinstellung

Table with 3 columns: Feature, min. fluggewicht(65 Kg), max. Fluggewicht(180 Kg). Row: Trudellendenz.

Wendigkeit

Table with 3 columns: Feature, min. fluggewicht(65 Kg), max. Fluggewicht(180 Kg). Row: Weidseitiges Umliegen.

Sackulengrenze

Table with 3 columns: Feature, min. fluggewicht(65 Kg), max. Fluggewicht(180 Kg). Row: Sackulengrenze.

Fulltaggrenze

Table with 3 columns: Feature, min. fluggewicht(65 Kg), max. Fluggewicht(180 Kg). Row: Fulltaggrenze.

Bremskraftanslag

Table with 3 columns: Feature, min. fluggewicht(65 Kg), max. Fluggewicht(180 Kg). Row: Bremskraftanslag.

Vorbeschleunigung

Table with 3 columns: Feature, min. fluggewicht(65 Kg), max. Fluggewicht(180 Kg). Row: Vorbeschleunigung.

Ölungsverhalten

Table with 3 columns: Feature, min. fluggewicht(65 Kg), max. Fluggewicht(180 Kg). Row: Ölungsverhalten.

Einseitiges Einklappen

Table with 3 columns: Feature, min. fluggewicht(65 Kg), max. Fluggewicht(180 Kg). Row: Einseitiges Einklappen.

Wegdrehen

Table with 3 columns: Feature, min. fluggewicht(65 Kg), max. Fluggewicht(180 Kg). Row: Wegdrehen.

Wegdrehen insgesamt

Table with 3 columns: Feature, min. fluggewicht(65 Kg), max. Fluggewicht(180 Kg). Row: Wegdrehen insgesamt.

Drehgeschwindigkeit

Table with 3 columns: Feature, min. fluggewicht(65 Kg), max. Fluggewicht(180 Kg). Row: Drehgeschwindigkeit.

Mn. Roll bzw. Nickwinkel

Table with 3 columns: Feature, min. fluggewicht(65 Kg), max. Fluggewicht(180 Kg). Row: Mn. Roll bzw. Nickwinkel.

Höhenverlust

Table with 3 columns: Feature, min. fluggewicht(65 Kg), max. Fluggewicht(180 Kg). Row: Höhenverlust.

Stabilisierung

Table with 3 columns: Feature, min. fluggewicht(65 Kg), max. Fluggewicht(180 Kg). Row: Stabilisierung.

Öffnungsverhalten

Table with 3 columns: Feature, min. fluggewicht(65 Kg), max. Fluggewicht(180 Kg). Row: Öffnungsverhalten.

Stabilisierung

Table with 3 columns: Feature, min. fluggewicht(65 Kg), max. Fluggewicht(180 Kg). Row: Stabilisierung.

Steuerverhalten

Table with 3 columns: Feature, min. fluggewicht(65 Kg), max. Fluggewicht(180 Kg). Row: Steuerverhalten.

Steuerkraftanslag

Table with 3 columns: Feature, min. fluggewicht(65 Kg), max. Fluggewicht(180 Kg). Row: Steuerekraftanslag.

Gegendrehen

Table with 3 columns: Feature, min. fluggewicht(65 Kg), max. Fluggewicht(180 Kg). Row: Gegendrehen.

Ölungsverhalten

Table with 3 columns: Feature, min. fluggewicht(65 Kg), max. Fluggewicht(180 Kg). Row: Ölungsverhalten.

Wahl im Nickwinkel

Table with 3 columns: Feature, min. fluggewicht(65 Kg), max. Fluggewicht(180 Kg). Row: Wahl im Nickwinkel.

Wahl im Rollwinkel

Table with 3 columns: Feature, min. fluggewicht(65 Kg), max. Fluggewicht(180 Kg). Row: Wahl im Rollwinkel.

Einleitung

Table with 3 columns: Feature, min. fluggewicht(65 Kg), max. Fluggewicht(180 Kg). Row: Einleitung.

Ausleitung

Table with 3 columns: Feature, min. fluggewicht(65 Kg), max. Fluggewicht(180 Kg). Row: Ausleitung.

Vorschieben der Verhängerleedenz nach Seitenklapper und beim Fullstall, anspruchsvolle Wiederöffnung. EM-shalliges Fiehlappen im Hexe u. hascht, Tendenz zu Gegenklapper mit flughaberänderung und anspruchsvoller Wideröffnung. Stellschraube, Injages Abtauchender Schreikappe.

DHV G5.01-1529-06

71CME

Hersteller: Neva Rookiel

Hersteller: NOVA Vertriebsgesellschaft m.b.H. Klassifizierung: 1-1 GH
föhrhanni la An/hl Sinn min 1 Anzahl Sinn max 111 Inchnannari la In Innil Nein

Verhalten bei min. Fluggewicht(100 Kg) max. Fluggewicht(4130 Kg)

Table with 3 columns: Feature, min. Fluggewicht(100 Kg), max. Fluggewicht(4130 Kg). Rows include Start, 1ülta haben, Aufziehverhalten, Abhegeschwindigkeit, and Siedbandinn.

Vordereinstellung

Table with 3 columns: Feature, min. Fluggewicht(100 Kg), max. Fluggewicht(4130 Kg). Row: Rollrücklauf.

Vordereinstellung

Table with 3 columns: Feature, min. Fluggewicht(100 Kg), max. Fluggewicht(4130 Kg). Row: Trudellendenz.

Wendigkeit

Table with 3 columns: Feature, min. Fluggewicht(100 Kg), max. Fluggewicht(4130 Kg). Row: Weidseitiges Umliegen.

Sackulengrenze

Table with 3 columns: Feature, min. Fluggewicht(100 Kg), max. Fluggewicht(4130 Kg). Row: Sackulengrenze.

Fulltaggrenze

Table with 3 columns: Feature, min. Fluggewicht(100 Kg), max. Fluggewicht(4130 Kg). Row: Fulltaggrenze.

Bremskraftanslag

Table with 3 columns: Feature, min. Fluggewicht(100 Kg), max. Fluggewicht(4130 Kg). Row: Bremskraftanslag.

Vorbeschleunigung

Table with 3 columns: Feature, min. Fluggewicht(100 Kg), max. Fluggewicht(4130 Kg). Row: Vorbeschleunigung.

Ölungsverhalten

Table with 3 columns: Feature, min. Fluggewicht(100 Kg), max. Fluggewicht(4130 Kg). Row: Ölungsverhalten.

Einseitiges Einklappen

Table with 3 columns: Feature, min. Fluggewicht(100 Kg), max. Fluggewicht(4130 Kg). Row: Einseitiges Einklappen.

Wegdrehen

Table with 3 columns: Feature, min. Fluggewicht(100 Kg), max. Fluggewicht(4130 Kg). Row: Wegdrehen.

Wegdrehen insgesamt

Table with 3 columns: Feature, min. Fluggewicht(100 Kg), max. Fluggewicht(4130 Kg). Row: Wegdrehen insgesamt.

Drehgeschwindigkeit

Table with 3 columns: Feature, min. Fluggewicht(100 Kg), max. Fluggewicht(4130 Kg). Row: Drehgeschwindigkeit.

Mn. Roll bzw. Nickwinkel

Table with 3 columns: Feature, min. Fluggewicht(100 Kg), max. Fluggewicht(4130 Kg). Row: Mn. Roll bzw. Nickwinkel.

Höhenverlust

Table with 3 columns: Feature, min. Fluggewicht(100 Kg), max. Fluggewicht(4130 Kg). Row: Höhenverlust.

Stabilisierung

Table with 3 columns: Feature, min. Fluggewicht(100 Kg), max. Fluggewicht(4130 Kg). Row: Stabilisierung.

Öffnungsverhalten

Table with 3 columns: Feature, min. Fluggewicht(100 Kg), max. Fluggewicht(4130 Kg). Row: Öffnungsverhalten.

Stabilisierung

Table with 3 columns: Feature, min. Fluggewicht(100 Kg), max. Fluggewicht(4130 Kg). Row: Stabilisierung.

Steuerverhalten

Table with 3 columns: Feature, min. Fluggewicht(100 Kg), max. Fluggewicht(4130 Kg). Row: Steuerverhalten.

Steuerkraftanslag

Table with 3 columns: Feature, min. Fluggewicht(100 Kg), max. Fluggewicht(4130 Kg). Row: Steuerekraftanslag.

Gegendrehen

Table with 3 columns: Feature, min. Fluggewicht(100 Kg), max. Fluggewicht(4130 Kg). Row: Gegendrehen.

Ölungsverhalten

Table with 3 columns: Feature, min. Fluggewicht(100 Kg), max. Fluggewicht(4130 Kg). Row: Ölungsverhalten.

Wahl im Nickwinkel

Table with 3 columns: Feature, min. Fluggewicht(100 Kg), max. Fluggewicht(4130 Kg). Row: Wahl im Nickwinkel.

Wahl im Rollwinkel

Table with 3 columns: Feature, min. Fluggewicht(100 Kg), max. Fluggewicht(4130 Kg). Row: Wahl im Rollwinkel.

Einleitung

Table with 3 columns: Feature, min. Fluggewicht(100 Kg), max. Fluggewicht(4130 Kg). Row: Einleitung.

Ausleitung

Table with 3 columns: Feature, min. Fluggewicht(100 Kg), max. Fluggewicht(4130 Kg). Row: Ausleitung.

Vorschieben der Verhängerleedenz nach Seitenklapper und beim Fullstall, anspruchsvolle Wiederöffnung. EM-shalliges Fiehlappen im Hexe u. hascht, Tendenz zu Gegenklapper mit flughaberänderung und anspruchsvoller Wideröffnung. Stellschraube, Injages Abtauchender Schreikappe.

DHV G5-01-1530-06



NOVA ROOKIE M

Hersteller: NOVA Vertriebsgesellschaft m.b.H.

Hersteller: NOVA Vertriebsgesellschaft m.b.H. Klassifizierung: 1-1 GH
IN-Schlepp: Ja, Anzahl Sitze min: 1, Anzahl Sitze max: 1, Beschleuniger: Ja, Trimmer: Nein

Verhalten bei min. fluggewicht(85 Kg) max. Fluggewicht(110 Kg)

Table with 3 columns: Feature, min. fluggewicht(85 Kg), max. Fluggewicht(110 Kg). Rows include Start, Felleer hallen, Aniehrreihahn, Abhegeschwindigkeit, and Starthandlung.

Vordereinstellung

Table with 3 columns: Feature, min. fluggewicht(85 Kg), max. Fluggewicht(110 Kg). Row: Rollrücklauf.

Vordereinstellung

Table with 3 columns: Feature, min. fluggewicht(85 Kg), max. Fluggewicht(110 Kg). Row: Trudellendenz.

Wendigkeit

Table with 3 columns: Feature, min. fluggewicht(85 Kg), max. Fluggewicht(110 Kg). Row: Weidseitiges Umliegen.

Sackulengrenze

Table with 3 columns: Feature, min. fluggewicht(85 Kg), max. Fluggewicht(110 Kg). Row: Sackulengrenze.

Fulltaggrenze

Table with 3 columns: Feature, min. fluggewicht(85 Kg), max. Fluggewicht(110 Kg). Row: Fulltaggrenze.

Bremskraftanslag

Table with 3 columns: Feature, min. fluggewicht(85 Kg), max. Fluggewicht(110 Kg). Row: Bremskraftanslag.

Vorbeschleunigung

Table with 3 columns: Feature, min. fluggewicht(85 Kg), max. Fluggewicht(110 Kg). Row: Vorbeschleunigung.

Ölungsverhalten

Table with 3 columns: Feature, min. fluggewicht(85 Kg), max. Fluggewicht(110 Kg). Row: Ölungsverhalten.

Einseitiges Einklappen

Table with 3 columns: Feature, min. fluggewicht(85 Kg), max. Fluggewicht(110 Kg). Row: Einseitiges Einklappen.

Wegdrehen

Table with 3 columns: Feature, min. fluggewicht(85 Kg), max. Fluggewicht(110 Kg). Row: Wegdrehen.

Wegdrehen insgesamt

Table with 3 columns: Feature, min. fluggewicht(85 Kg), max. Fluggewicht(110 Kg). Row: Wegdrehen insgesamt.

Drehgeschwindigkeit

Table with 3 columns: Feature, min. fluggewicht(85 Kg), max. Fluggewicht(110 Kg). Row: Drehgeschwindigkeit.

Mn. Roll bzw. Nickwinkel

Table with 3 columns: Feature, min. fluggewicht(85 Kg), max. Fluggewicht(110 Kg). Row: Mn. Roll bzw. Nickwinkel.

Höhenverlust

Table with 3 columns: Feature, min. fluggewicht(85 Kg), max. Fluggewicht(110 Kg). Row: Höhenverlust.

Stabilisierung

Table with 3 columns: Feature, min. fluggewicht(85 Kg), max. Fluggewicht(110 Kg). Row: Stabilisierung.

Öffnungsverhalten

Table with 3 columns: Feature, min. fluggewicht(85 Kg), max. Fluggewicht(110 Kg). Row: Öffnungsverhalten.

Stabilisierung

Table with 3 columns: Feature, min. fluggewicht(85 Kg), max. Fluggewicht(110 Kg). Row: Stabilisierung.

Steuerverhalten

Table with 3 columns: Feature, min. fluggewicht(85 Kg), max. Fluggewicht(110 Kg). Row: Steuerverhalten.

Steuerkraftanslag

Table with 3 columns: Feature, min. fluggewicht(85 Kg), max. Fluggewicht(110 Kg). Row: Steuerekraftanslag.

Gegendrehen

Table with 3 columns: Feature, min. fluggewicht(85 Kg), max. Fluggewicht(110 Kg). Row: Gegendrehen.

Ölungsverhalten

Table with 3 columns: Feature, min. fluggewicht(85 Kg), max. Fluggewicht(110 Kg). Row: Ölungsverhalten.

Wahl im Nickwinkel

Table with 3 columns: Feature, min. fluggewicht(85 Kg), max. Fluggewicht(110 Kg). Row: Wahl im Nickwinkel.

Wahl im Rollwinkel

Table with 3 columns: Feature, min. fluggewicht(85 Kg), max. Fluggewicht(110 Kg). Row: Wahl im Rollwinkel.

Einleitung

Table with 3 columns: Feature, min. fluggewicht(85 Kg), max. Fluggewicht(110 Kg). Row: Einleitung.

Ausleitung

Table with 3 columns: Feature, min. fluggewicht(85 Kg), max. Fluggewicht(110 Kg). Row: Ausleitung.

Vorschieben der Verhängerleedenz nach Seitenklapper und beim Fullstall, anspruchsvolle Wiederöffnung. EM-shalliges Fiehlappen im Hexe u. hascht, Tendenz zu Gegenklapper mit flughaberänderung und anspruchsvoller Wideröffnung. Stellschraube, Injages Abtauchender Schreikappe.

DHV GS-01-1531-06

NOVA ROWE S		
TeerAS DHV 03 Nina Nie S		
Zertifizierter NOVA Vertriebsgesellschaft m.B.H. Heuteller NOVA Vertriebsgesellschaft m.B.H. Klassifizierung 1-2 GH W-Schlepp: Je, Anzahl Sitze min: 1, Anzahl Sitze max: 1, Beschleuniger: Je, Trimmer: Nein		
Verhalten bei	min. fluggewicht(75 Kg)	max. fluggewicht(100 Kg)
Stufe	1	1
Führerhalten	gleichmäßig, sofort	gleichmäßig, gut
Aufzie hierhalten	kommt sofort über Piloten	hemmt sofort über Piloten
Abhebebeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Starthandling	einfach	einfach
Beradaemlung	11	11
Rollämpfung	dummschüch	durchschnittlich
Nmnhandlung	12	1
hudefenden	gering	Mehr vorhanden
Steuerneg	durchschnittlich	durchschnittlich
Wendigkeit	hoch	durchschnittlich
Beidseitige Flügelklappen		
Sackfluggrenze	120-150cm	durchschnittlich 60 cm - 75 cm
NNslagrenze	120-150cm	durchschnittlich 65 cm - 301cm
Bremskiallerliege	hoch	durchschnittlich
Frontales Einklappen	12	11
Vorbeschleunigung	durchschnittlich	gering
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig verzögert
Einselliges Einklappen		
Wegdrehen	< 90 Grad	< 90 Grad
Wegdrehen insgesamt	< 90 Grad	90-180 Grad
Drehgeretendigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Max. Roll bzw. Nickwinkel	kleiner 45 Grad	kleiner 45 Grad
Höhenerverlust	durchschnittlich	gering
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öffnungsverhalten	selbständig	selbständig
Einselliges Einklappen und Hengend		
Stabilisierung	einfaches Gegenbremse	einfaches Gegenbremse
Steuerneg	hoch	durchschnittlich
Steuerneg	hoch	durchschnittlich
Gegendrehen	einfach, keine Tendenz zum	einfach, keine Tendenz zum
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig verzögert
Fullstall, sym. Busleitung	1	1
Trudeln aus Wimmgeschw.	12	12
Trudeln aus Mal. Kurrenflug	1	1
Steilspirale	12	12
Einleitung	einfach	einfach
Auslegung	selbständig	selbständig
Ohrenende		
Einleitung	leicht	leicht
Auslegung	selbständig	selbständig
Landeverhalten		
Landeverhalten	einfach	einfach
Frontales Einklappen (beschleunigt)		
Vorbeschleunigung	gering	durchschnittlich
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig verzögert
Einselliges Einklappen (beschleunigt)		
Wegdrehen	< 99 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
Höhenerverlust	durchschnittlich	durchschnittlich
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öffnungsverhalten	selbständig	selbständig
Ohm anlegen		
Einleitung	leicht	leicht
Auslegung	selbständig	selbständig
Flügelklappen		

DHV GS.01-1532.06

NIVIUK ANTIK XS		
festbericht 06V NIVIUK Art IS		
Zertifizierter Skyline Fliehk Gear GmbH & Co. KG Hersteller Niviuk Gliders & Air Games St. Klassifizierung 1 GH WSchlepp: 1e, Anzahl Sitze min: 1, Anzahl Sitze max: 1, Beschleuniger: Ja, Trimmer: Nein		
Verhalten bei	min. fluggewicht(60 Kg)	max. fluggewicht(80 Kg)
Stufe	1,2	1-2
Führerhalten	gleichmäßig, sofort	gleichmäßig, gut
Aufzie hierhalten	kommt sofort über Piloten	hemmt sofort über Piloten
Abhebebeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Starthandling	einfach	einfach
Beradaemlung	1	2
Rollämpfung	durchschnittlich	durchschnittlich
Nmnhandlung	1,2	h,2
Gellendeer	gering	gering
Steuerneg	durchschnittlich	durchschnittlich
Wendigkeit	hoch	hoch
Beidseitige Flügelklappen		
Sackfluggrenze	durchschnittlich 90 cm - 75 cm	durchschnittlich 57 cm - 75 cm
NNslagrenze	durchschnittlich 65 cm - 301 cm	durchschnittlich 65 cm - 301 cm
Bremskiallerliege	hoch	hoch
Frontales Einklappen	1,2	1,2
Vorbeschleunigung	durchschnittlich	durchschnittlich
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig verzögert
Einselliges Einklappen		
Wegdrehen	90 - 130 Grad	90 - 180 Grad
Wegdrehen insgesamt	90 - 150 Grad	90 - 180 Grad
Drehgeretendigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Max. Roll bzw. Nickwinkel	kleiner 43 Grad	kleiner 45 Grad
Höhenerverlust	durchschnittlich	durchschnittlich
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öffnungsverhalten	selbständig	selbständig
Einselliges Einklappen und Gegen		
Stabilisierung	einfaches Gegenbremse	einfaches Gegenbremse
Steuerneg	durchschnittlich	durchschnittlich
Steuerneg	hoch	hoch
Gegendrehen	einfach, keine Tendenz zum	einfach, keine Tendenz zum
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig verzögert
Fullstall, sym. Busleitung	2	2
Trudeln aus Trimmgeschw.	12	14
Trudeln aus Mal. Kurrenflug	12	14
Steilspirale	12	12
Einleitung	einfach	einfach
Auslegung	selbständig	selbständig
Ohrenende		
Einleitung	leicht	leicht
Auslegung	selbständig	selbständig
Landeverhalten		
Landeverhalten	einfach	einfach
Frontales Einklappen (beschleunigt)		
Vorbeschleunigung	gering	durchschnittlich
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig verzögert
Einselliges Einklappen (beschleunigt)		
Wegdrehen	90-180 Grad	90 - 180 Grad
Wegdrehen insgesamt	90 - 100 Grad	90 - 180 Grad
Drehgeschwindigkeit	hoch	durchschnittlich
Max. Roll- bzw. Nickwinkel	kleiner 45 Grad	kleiner 45 Grad
Höhenerverlust	durchschnittlich	durchschnittlich
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öffnungsverhalten	selbständig	selbständig
Ohm anlegen		
Einleitung	leicht	leicht
Auslegung	selbständig	selbständig
Flügelklappen		

DHV G101-1533.06

NIVIUK AMI (L		
festbericht 06V NIVIUK Art IS		
Zertifizierter Skyline Fliehk Gear GmbH & Co. KG Hersteller: bleich Gliders & Air Games St. Klassifizierung e 2 GH Yr Schlepp: Ja, Anzahl Sitze min: 1, Anzahl Sitze max: 1, Beschleuniger: Ja, Trimmer: Nein		
Verhalten bei	min. fluggewicht(100 Kg)	max. fluggewicht(130 Kg)
Stufe	1,2	1,2
Führerhalten	gleichmäßig, sofort	gleichmäßig, gut
Aufzie hierhalten	kommt sofort über Piloten	hemmt sofort über Piloten
Abhebebeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Starthandling	einfach	einfach
Beradaemlung	1,2	1,2
Rollämpfung	durchschnittlich	durchschnittlich
Nmnhandlung	1,2	1,2
Gellendeer	gering	gering
Steuerneg	durchschnittlich	durchschnittlich
Wendigkeit	hoch	hoch
Beidseitige Flügelklappen		
Sackfluggrenze	durchschnittlich 90 cm - 15 cm	spät
NNslagrenze	durchschnittlich 65 cm 20 cm	spät
Bremskiallerliege	hoch	hoch
Frontales Einklappen	1,2	1,2
Vorbeschleunigung	gering	gering
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig schnell
Einselliges 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
Höhenerverlust	durchschnittlich	durchschnittlich
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öffnungsverhalten	selbständig	selbständig
Einselliges Einklappen und Gegen		
Stabilisierung	einfaches Gegenbremse	einfaches Gegenbremse
Steuerneg	durchschnittlich	hoch
Steuerneg	hoch	hoch
Gegendrehen	einfach, keine Tendenz zum	einfach, keine Tendenz zum
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig schnell
Fullstall, sym. Busleitung	1,2	1,2
Trudeln aus Trimmgeschw.	1,2	1,2
Trudeln aus Mal. Kurrenflug	1,2	1,2
Steilspirale	1,2	1,2
Einleitung	einfach	einfach
Auslegung	selbständig	selbständig
Ohrenende		
Einleitung	leicht	leicht
Auslegung	selbständig	selbständig
Landeverhalten		
Landeverhalten	einfach	einfach
Frontales Einklappen (beschleunigt)		
Vorbeschleunigung	gering	gering
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig schnell
Einselliges Einklappen (beschleunigt)		
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
Höhenerverlust	durchschnittlich	durchschnittlich
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öffnungsverhalten	selbständig	selbständig
Ohm anlegen		
Einleitung	leicht	leicht
Auslegung	selbständig	selbständig
Flügelklappen		

German Cup - Quo vadis?

Während des German Cups am Wallberg nahmen Torsten Sattler und Olaf Peglow den Dialog mit Stefan Mast auf, um das Konzept zu verbessern. Bei Stefan Mast und auch beim letztjährigen meet director Harry Buntz rannten wir offene Türen ein. Es folgte ein umfangreicher Antrag an den Sportfachausschuss. Stefan schlug ein Treffen in Greifenburg vor um einen World-Cup Regentag zu nutzen und das Konzept voranzutreiben. Olaf wird dort zum Pilotensprecher für die laufende Saison gewählt und ist damit Vertreter der German Cup Piloten im Sportfachausschuss und in den Komitees der Wettkämpfe.

Hier einige Stichpunkte aus dem neuen Konzept: ein eigener German Cup meet director, allgemeine theoretische Einweisungen für Wettkampfnulinge, GPS Einweisungen, Geländeeinweisungen, Trainings-tasks (mit Wertung) vor den Landesmeisterschaften, Briefing und Debriefing zu jedem task. Es sind mehr zufällig einige Parallelen zur Organisation der deutschen Gleitschirmliga entstanden, die wir aber für sehr sinnvoll halten. Zum Beispiel die Trainingstage und die Kombination mit „richtigen“ Wettkämpfen. Allerdings sind uns die Landesmeisterschaften, die weder FAI2- noch Ligawettbewerbe sind, viel sympathischer, da das Leistungsniveau dort homogener ist und sich mehr Piloten auf „Augenhöhe“ begegnen. Das ist gut für die Gemeinschaft, die Integration von Neulingen und nicht zuletzt für die Aufgabenstellungen der tasks. Die Finanzierungsfrage der durch Top-piloten zu coachenden Trainingstagen ist noch anhängig, aber wir sind uns bewusst, dass, wenn der DHV uns wieder einen eigenen meet director finanziert, wir auch unse-

German Cup 2006



← greswir-7 :



S WIMALI,
PARAGLIDERS

NOVA

ren notwendigen Teil für eine umfassende, hochwertige Betreuung beitragen werden.

Nach drei von vier Wettkämpfen können wir sagen, dass das "Betreuungsvakuum" vom Wallberg schon wieder Geschichte ist. Erfreulicherweise haben die Organisations-teams von HLB und bawue-airgames.de ein attraktives Programm aufgestellt. Bis auf einen meet director, der allerdings deutlich fehlte, haben wir viele der eingangs genannten Angebote bereits vorgefunden oder selbst organisiert. Mein Dankeschön geht hier neben den Veranstaltern der Landesmeisterschaften auch an alle zusätzlich Mitwirkenden, stellvertretend dafür an Torsten Sattler, Roland Hochhaus und Stefan Mast.

Wie geht's weiter? Zunächst einmal bitte ich jeden interessierten Leser dieses Arti-

kels, speziell die German Cup Piloten(innen), bereits vor den anstehenden Verhandlungen und der Sportfachausschusssitzung um eine konstruktive Meinungsäußerung: entweder im DHV Forum oder dort per private Mail an mich persönlich Olaf.Pegloweibb-ag.com. Zum anderen möchte ich jeden neugierigen Piloten, der Spaß am Streckenfliegen, der Gesellschaft gleich gesinnter Tütenflieger oder einer Ligaqualifikation hat, ermuntern, nächstes Jahr dabei zu sein. Der Lerneffekt für das „freie“ Fliegen ist enorm hoch. Meldet Euch mit Beginn der Ausschreibungen im nächsten Jahr an und macht doch einfach mal mit.

Sehr herzlich willkommen sind in der nächsten Saison auch unsere bedeutenden Sponsoren. Vor dem Hintergrund einer nicht immer sachlich geführten Diskussion im DHV Forum haben sie dem German Cup bei bedrohlich sinkenden Teilnehmerzahlen die Stange gehalten. Dafür sehen sie nun eine Renaissance dieser Wettkampfsreihe und sich in dieser Entscheidung bestärkt. Unterstützt werden wir von NOVA, independence, Swing, Skywalk, U-Turn und Aerosport. Dafür an dieser Stelle herzlichen Dank.

Gratulation an die platzierten Piloten; momentan führt Torsten Sattler (Swing Cirrus4) vor Olaf Peglow (Ozone Mantra) und Tobias Boris Ebenfeld (Nova Tycoon). Die detaillierten Ergebnisse findet Ihr auf den DHV Sport Seiten.

Wir fliegen in diesem Jahr noch die bereits ausgebuchte www.germanflatlands.de und sind gespannt darauf, was dort am Seil so geht! Ich wünsche uns einen spannenden Endspurt und ...

happy landings!

Olaf Peglow, Pilotensprecher

DHV-OLC 2006

Deutsche Streckenflugmeis

Ein Beitrag von Sepp Gschwendtner



Über Kraft und Konditionsprobleme bei längeren Flügen dürfte heuer wohl kein Drachen- oder Gleitschirmflieger klagen, konnten wir doch bis Mitte April unsere Muskeln durch Schnellschaukeln stählen. Bassano/Italien war hier der Fluchtpunkt für viele, die sich wenigstens etwas auf ihr Fluggerät „einschießen“ wollten. Erst Ende April gab es dann von deutschen Startplätzen aus weite Strecken. Der erste „Hammerstag“ war, zumindest vom Hochfelim im Chiemgau aus, der 3. Mai. Flogen doch an diesem Tag acht Gleitschirmflieger FAI-Dreiecke über 140 km. Das Größte war mit 177 km von Sepp Gschwendtner, GIN Boome-

rang Sport; Stefan Riedl mit seinem Swing Mistral bewies mit 172 km, dass man dazu keinen Hochleister braucht.

Dass die früheren Hausmeister des Hochfells, die Drachenflieger, sich auch durch den Massenaufmarsch von Gleitschirmfliegern nicht behindern lassen, beweist vor allem Peter Achmüller, Moyes Litespeed, der heuer schon drei FAI-Dreiecke über 200 km von diesem Berg geflogen ist. Die meisten großen Dreiecke der Drachenflieger werden in Deutschland jedoch jetzt vom Rauschberg nebenan geflogen. Das Größte bisher von Dieter Kamml, AIR Atos VR, 245 km am 12. Mai mit seinem Starrflügel. Hias Mayer,

terschaft

242 km am 15. Juni mit seinem Aeros Combat zeigt die Leistungsfähigkeit moderner Drachen. FAI-Dreiecke bringen die meisten Punkte für den OLC, Hans Keim, GIN Boomerang Sport, nutzte das bisher am besten. Dreimal über 150 km, zweimal vom Hochfelln, einmal von der Hochplatte. Dass das natürlich auch von anderen deutschen Bergen geht, zeigte am 12. Mai Stefan Bocks, GIN Boomerang, von der Kampenwand, mit einem 175 km FAI-Dreieck; dass man natürlich auch außerhalb des Chiemgaus weit fliegen kann, zeigte Stefan Traut, Swing Stratos 6, vom heimischen Nebelhorn aus am

15. Juni mit 181 km. Auch im deutschen Flachland wird nicht geschlafen. „300 km Fresser“ Reinhard Pöpl, AIR Atos VR, erreichte mit einem Start am UL-Flugplatz Forst am 6. Mai nach 379 km Bitburg in der Eifel, tags darauf flog er mit 342 km kaum kürzer. Es ist nur noch eine Frage der Zeit, bis man ihn „400 km Fresser“ nennen darf. Drachenflieger Hans Kiefinger überbot an diesen Oststarkwindtagen mit seinem Aeros Combat ebenfalls mit 304 km die magischen 300 km, von Niederbayern bis in die Nähe Bruchsals, ein toller Flug. Ein super Erlebnis hatte auch Bernd Otterpohl, Aeros

Combat, mit einem Flug von der Porta Westfalica am 10. Mai bis ans holländische Isselmeer mit 244 km. Auch die Gleitschirme ließen sich im Flachland schon ganz nett übers „Land blasen“. Am 7. Mai flog Erwin Auer, Swing Cirrus, vom Schleppgelände Peilstein in Österreich bis Nähe Roth bei Nürnberg mit einem 49er Schnitt 204 km weit und Sepp Gschwendtner von der Winde Langenthonhausen bei leider recht wenig Wind 184 km in Schwäbische Biberach.

Dieser Ausschnitt weiter Flüge in der deutschen Streckenflugmeisterschaft zeigt nur eine Seite der Medaille. Flugkilometer sind



Foto: Charlie Jöst

Im klimmazigiimignmdamme



nicht gleichbedeutend mit Flugerlebnissen. So gibt es sicher Piloten in der immer größer werdenden Teilnehmerzahl, die aus einem 50 km Flug mehr Freude und Erlebnis ziehen, als andere bei 150 km. Glücklicherweise messen sich Empfindungen nicht in Punkten. Für mich ist jedenfalls der „Flug des Jahres“ von Roland Börschel, der vom 30 m hohen Obstbaumhang bei Roschlaub, bei dem man erst noch vorm Start ein paar Bäume umfliegen muss, 135 km weit geflogen ist, das hat schon was. Oder wie Stefan Traut am 1. April – ohne Scherz – vom Soaringhang Schratzenbach aus vor der Haustür seines Schirmsponsors Swing zu landen, ist auch nicht alltäglich. Und wenn ein Hans Bausenwein am 14. Juni von der Hochries rund um den Chiemsee fliegt oder Rolf Rinklin am 23. Juni vom Königsstuhl in der Pfalz ein 105 km flaches Dreieck, bringt das zwar keine Punkte fürs Stockerl, aber zu beneiden sind sie trotzdem!

Vom Zeitpunkt des Schreibens bis zum Erscheinen dieses Heftes waren hoffentlich noch viele schöne Flugtage. Fiesch hat dieses Zwischenergebnis sicherlich völlig verändert. Alle Informationen zu den beschriebenen Flügen, zum Stand der Meisterschaft und zum OLC überhaupt, findet man unter www.dhv.de/Onlinecontest.

Zwischenstand OLC — Stand 6. Juli 2006

Gleitschirm offene Klasse

Platz, Name	Gerät	Punkte
1. Keim Hans	GIN Boomerang Sport	981,56
2. Traut Stefan	Swing Stratus	929,04
3. Prinz Ulrich	Swing Stratus	903,46
4. Gschwendtner Sepp	GIN Boomerang Sport	849,10
5. Adelsberger Jörg	GIN Boomerang Sport	816,91
6. Sturm Johannes	Advance Omega	801,62
7. Kiew Horst	GIN Boomerang	752,96
8. Bauseneeln Hans	GIN Boomerang Sport	740,45
9. Auer Erwin	Swing Cirrus	678,71
10. Mack Monika	Swing Stratus	670,79

Tandem

Platz, Name	Gerät	Punkte
1. Staudacher Robert	Swing Mistral Twin	261,67
2. Bierer Eckhard	Independence Speed	175,62
3. Padeller Bernhard	Advance Bi-Betat	175,51

Drachen FAI 1

Platz, Name	Gerät	Punkte
1. Achmüller Peter	Moyes Litespeed 5	1.261,22
2. Waldmann Peter	Moyes Litespeed S	1.187,21
3. Rauscher Georg	Moyes Utespeed	1.176,33
4. Porath Günther	Aeros Combat L	1.138,37
5. Kiefinger Hans	Aeros Combat L	1.132,16

Gleitschirm Sportklasse

Platz, Name	Gerät	Punkte
1. Link Eberhard	Advance Sigma	902,07
2. Straßer Uli	learo lea	901,45
3. Teubert Oliver	Skywalk Cayenne	844,26
4. Riedl Stefan	Swing Mistral	815,56
5. Hahne Torsten	Ozone Addict R	813,32
6. Welcher Hans	Firebird Hornet SP	789,03
7. Herold Joachim	Swing Astral	653,96
8. Eckstein Roland	Ozone Vulcan	620,18
9. Hirschfeld Helmut	Nova Totos	619,70
10. Martens Burkhard	Ozone Addict R	618,77

Drachen FAI 5

Platz, Name	Gerät	Punkte
1. Kipp Reinhard	Atos VR	1.523,29
2. Kamm Dieter	Atos	1.322,14
3. Zeyher Jochen	Atos VR	1.286,33
4. Grabowski Tim	Atos VR	1.166,55
5. Müglich Dieter	Atos	1.014,07

Gleitschirm Damen

Platz, Name	Gerät	Punkte
1. Mack Monika	Swing Stratus	670,79
2. Lacrouts Barbara	Advance Sigma	521,08
3. Stichlmair Dorothea	Advance Omega	506,72

Drachen-Damen

Platz, Name	Gerät	Punkte
1. Schwiegerhausen C.	Moyes Utespeed	630,04
2. Hetzel Andrea	Atos	490,89
3. Aichner Christine	Moyes Litespeed	424,22



Die Spitze des Sports fliegt mit

Leviator
flight-equipment

„tützpunkthandie-

Flyranch Berlin Brandenburg
Lukas Bader
D-14558 Nuthetal
Tel. 033200/82424

Flugschule Willingen
D-34508 Willingen
Tel. 0 56 32/96 81 00

Flugschule AIR-touch
Jochen Henrichs
D-56377 Nassau
Tel. 02604/94 19 11

Luftikus Eugens Flugschule
Eugen Königer
D-70378 Stuttgart
Tel. 07 11/53 79 28

Flugschule Airbase-K
Olaf Straub
D-74909 Meckesheim
Tel. 0 62 26/78 46 60

Flugzentrum Ruhpolding
Holzner GmbH
0-83324 Ruhpolding
Tel. 0 86 63/6 68

OFS Paragliding
Hans Haschke
D-87616 Marktoberdorf
Tel. 0 83 42/89 94 05

Blue Sky
Flugschule Hochpustertal
A-9920 Sillion Nr. 83
Tel. +43(0)4842/51 76

Flugschule Bregenzerwald
Jodok Moosbrugger GmbH
A-6870 Bezau
Tel. +43(0)5514/31 77

FLY Hohe Wand GmbH
Manfred Neugebauer
A-2724 Hohe Wand
Tel. 4-43(0)22 35/4 42 47

Flugschule Kärnten
Margit Isak-Grabner
A-9520 Annenheim
Tel. +43(0)42 48/34 00

Zillertaler Flugschule Ges.m.b.H.
M. Dornauer & M. Platzgummer
A-6283 Hippach
Tel. +43(0)52 85/6 49 06



INSTINCT
Sportheilm aus Fibreglass, mehrfach lackierte Helmschale (UV-fest), Außenschale in Handarbeit hergestellt, Kunststoffschnellverschluss.

Größe: XS - XXL
Gewicht: 400 g 50g)

SECURE
Sportheilm aus fibreglass, mehrfach lackierte Helmschola (UV-k Außenschale in Handarbeit hergestellt, Kunststoffschnellverschluss.

TÜV-geprüft EN966441.2000
Größen: X5 - XXL
Gewicht: 600 g 50g1

INFINITY II AFS



Finanzierung für INFINITY II: 3,99 % bei 18-48 Monaten Laufzeit (eff. Zins nach PAngVO), z.B. 112 €/Monat bei 24 Monaten Laufzeit.

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. Alle Infos unter www.u-turn.de.

DEUTSCHLAND

Adventure Sports GmbH
Talstation
D-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.flugzentrum-Elpe.de

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

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

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

Hot Sport Hessische Sportschulen
VVeidenhäuserstr. 1
35037 Marburg
Telefon: +49 6421123450
www.hotsport.de

Süddeutsche Gleitschirmschule / PPC Chiemsee
Hauptstr. 53
D-83246 Unterwössen
Telefon: +49 (0) 86417575
www.einfaddliegen.de

Rhöner Drachen- und Gleitschirmflugschulen
Wasserkuppe 46
36129 Gersfeld
Telefon: +49 (0) 66547548
www.flugsdrule-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
Fax: +49(0)5034959254
www.flynorth.de

Paragliding Rottweil
Bleichstrasse 8
78737 Fluom-Winzeln
Telefon: +49 (0)74238627221
www.paragliding-rottweil.de

ÖSTERREICH

Flugschule Achensee Maute GmbH
Talstation Karwendelbahn
A-6213 Pertisau
Österreich
Telefon: +43 (0)524320134
www.skyconnection.at

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

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

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

SCHWEIZ

U-Turn Schweiz
Basisrausch
Danny Kamm
Sägestrasse 26
8865 Bilten
Telefon: +41 76 569 33 32
www.basisrausch.ch



U-Turn GmbH, Esslinger Str. 23
D-78054 V5-Schwenningen
www.u-turn.de, info@u-turn.de
+49 (0) 7720 1807111

Über Sümpfe, Alligatoren und Rock Stars

Ein Beitrag von
Corinna Schwiegershausen

A iami Vice, Disneyland und Cape Canaveral. Außerdem jede Menge Palmen und Flamingos, so stellt sich der Pauschal-tourist Florida vor. 17 Drachenfliegerinnen, 49 Starrflügel-piloten und 8 Teilnehmer in der Swift-Klasse lernten das sandige Flachland mit den unendlich vielen schwefeligen Seen aus einer anderen Perspektive schätzen:



Vom 18.-27. Mai 2006 fanden in Groveland, Florida, die Weltmeisterschaften der Frauen im Drachenfliegen sowie der Starrflügel und der Swift

Klasse statt. Die Goldmedaillisten waren bereit, ihre Titel von Greifenburg zu verteidigen: Manfred Ruhmer mit seinem Swift, Christian Ciech mit seinem AIR Atos VR und Corinna Schwiegershausen mit ihrem Moyes Litespeed S, sowie Monique Werner, Sybille Baeumer-Fischer, Rosi Brams und Regina Glas, das fünffache Weltmeisterteam aus Deutschland. Bei den Starrflügeln hofften Tim Grabowski, Ralf Miederhoff, Jürgen Bummer, Andrea Hetzel, Kurt Schumann und Norbert Kirchner auf einen Podestplatz. Schon zwölf Tage vor Wettbewerbsbeginn reisten viele Teilnehmer des deutschen Teams nach Orlando, um sich mit den lokalen Gegebenheiten vertraut zu machen und den Jetlag zu überwinden. Viele übten sich im UL-Schlepp und erkundeten die Besonderheiten des feuchten Flachlandes: Seen und Sümpfe, wohin man nur schaut, sowie riesige Orangenplantagen. Während der Eröffnungsfeier wurden die Piloten auf richtiges Verhalten bei Außenlandungen und Begegnungen mit Alligatoren geschult —



Quest Air von oben

Maul zuhalten und schnell Tape herumgewickelt! So gezähmt sehen die Kerle richtig frech aus. Die Anschauungsobjekte von Gatorland mussten stundenlang für Fotos herhalten...

Die erste Hürde: starker Wind

Die ersten Wettbewerbstage zeigten sich mit starken westlichen Winden, die die Schleperei trotz der angenehm langsam fliegenden Dragonflys und sehr erfahrener Piloten nicht gerade zur Freude machten. Vor allem den flexiblen Drachen bereitete der starke Cross-Wind auf dem ersten Teil der 110 km-Aufgabe über eine Wende Probleme. Wer diese Hürde geschafft hatte, konnte dann

einen schönen Rückenwind-Schenkel ins Ziel genießen. Tagessiegerin wurde Natalia Petrova aus Russland, gefolgt von Teamkollegin Natalia Khamlova. Beachtliche Leistung: Mit ihrem Zwei-Pilotinnen-Team führten die beiden Russinnen nach dem ersten Tag die Teamwertung vor den Amerikanerinnen und Deutschen! Bei den Starrflüglern zeigte der Italiener Christian Ciech seine weltmeisterliche Klasse und gewann den ersten Durchgang. Das deutsche Starrflügelteam stand gesammelt und zufrieden im Ziel.

Am zweiten Tag ein ähnliches Spiel. Wieder starker Wind und lange Diskussionen über eine sinnvolle Aufgabe. Zudem erschwerten

sponsored by

INJOY
ALIM I SPORT I YERFUCITDS

flight-equipment

LTU



Goldteam: v. L: Rosi Brams, Corinna Schwiegershausen, Sybille Baeumer, Regina Glas, Monique Werner, Rudl Bürger

Zirren ab Mittag die Bedingungen für die später startenden Frauen, von denen niemand das Ziel der 109 km langen Aufgabe erreichte. Tagessiegerin wurde mit 18 km vorm Ziel und 50 km Vorsprung vor der nächsten Pilotin Corinna, was ihr die Führung in der Gesamtwertung bescherte. Geheimnissvoll erschien, wie 20 Piloten der Starrflügelklasse das 205 km entfernte Ziel erreichen konnten. Darunter Tim Grabowski, der Youngster des deutschen Teams, der sich über die weiteste Strecke freute, die er je geflogen war. Tagessieger der Starrflügel wurde Alex Ploner, ehemaliger Weltmeister aus Italien. In der Gesamtwertung setzte sich jedoch Robert Reisinger an die Spitze des Feldes. Der Österreicher gewann im Vorjahr mit dem Quest-Wettbewerb seinen ersten Starrflügel-Wettbewerb, den er je flog. Von nun an kündigte Davis Straub, Oz-Reporter, WM-Meteorologe, Task Setter und teilnehmender Pilot des US-Teams, jeden Morgen den „besten Tag des Jahres“ an. Zugegeben, mit einer Basis von 1800 m kann man im Flachland viel anfangen. Noch besser: Der Wind hatte endlich nachgelassen, so dass man eine schöne Aufgabe um den großen, grünen Sumpf herum stellte, 150 km für die Starrflügel und 140 km für die Frauen. Von den Deutschen erreichten vier Piloten, unter ihnen Andrea Hetzel, das Ziel. Gut gepunktet fürs Team- von Platz 6 verbesserten sich die Deutschen auf Platz 4 an diesem Tag!

Ergebnisse WM

Einzelwertung Damen FAI 1

1. C. Schwiegershausen	DEU	Moyes Litespeed	4.806
2. Kari Castle	USA	Moyes Litespeed	4.492
3. Natalie Khamlova	RUS	Aeros Com bat	3.923
4. Tobler Carole	CHE	Moyes Litespeed	3.533
5. Francoise Dieuzeide-Bauet	FRA	Icaro Laninar	3.076

Teamwertung Damen '411

1. DEU
2. USA
3. RUS

Einzelwertung Starrflügler FAI 5

1. Robert Reisinger	AUS	Air Atos VR	5.995
2. David Chaumet	FRA	Impact Team Impact	5.837
3. Alessandro Ploner	ITA	Air Atos VR	5.730
4. Gil Souviren	FRA	Air Atos VR	5.701
5. Christian Ciezch	ITA	Air Atos VR	5.635
6. Jacques Bott	FRA	Air Atos VR	5.355
7. Naoki Itagaki	JPN	Air Atos VR	5.267
8. Thierry Parcellier	FRA	Air Atos VR	5.226
9. Patrick Chopard	FRA	Air Atos VR	4.986
10. Callas Punet	ESP	Air Atos VR	4.942
11. Tim Grabowski	DEU	Air Atos VR	4.863

Teamwertung St. Alügler FAI 5

1. FRA
2. ITA
3. AUT
4. DEU

Ehwertung WM-Klasse FM 2

1. Manfred Rührner	AUT	Aerian Swift Light	5.934
2. Robin Hamilton	GOR	Aerian Swift	4.927
3. Brian Porter	USA	Aerian Swift	4.109



Steve Morse von Deep Purple mit Rudi Bürger und Corinna Schwiegershausen

Bei den Frauen gab es einen spannenden simultanen Endanflug zwischen Kari Castle und Corinna, bei dem Kari durch einen Gewichtsvorteil am Ende die Nase ein paar Sekunden vorne hatte. Wiederum flogen nur 4 Frauen ins Ziel am „besten Tag des Jahres“. Monique und Sybille landeten nahe der letzten Wende und punkteten stark an diesem Tag, womit sie den amerikanischen Vorsprung verringerten.

Einen klaren Vorteil hatten die Piloten, die schon von vorausgegangenen Quest- oder Wallaby-Wettbewerben das Gelände und mögliche Landwiesen rund um den Sumpf kannten. Denn wenn zwischen den Bäumen das Wasser blitzt, stellt man bei genauerem Hinsehen fest, dass die Baumstämme sich bewegen, vielleicht gar Zähne haben...

Am nächsten „noch besseren“ Tag wurde den Frauen ein 105 km Ziel-Rück gestellt. Noch immer galt es, den knappen Vorsprung des amerikanischen Teams aufzuholen. Unterwegs verdunkelten wieder große Zirrenfelder den Thermikhimmel und bremsten das Feld herunter. Carol Tobler aus der Schweiz fiel durch mutiges Vorausfliegen auf, sie holte Tag für Tag mehr Punkte. In der Gesamtwertung änderte der Tag allerdings nichts.

Zwei Ruhetage wegen Schichtbewölkung und Thermikmangels folgten. Eine Seltenheit in Florida, aber sie sollte auch den nächsten Morgen verdunkeln. Da sich jedoch von Nord der blaue Himmel näherte, jagte Optimist Davis die Piloten trotzdem aufs Feld in Startposition und tatsächlich spät, aber nicht zu spät, war die Feuchtigkeit des Vortages verdampft und leichte Florida-Thermik stellte sich ein. 70 km Richtung Norden für die Frauen, 90 km für die Starrflügel. Ein Tag der Entscheidung. Und wieder mit



Das deutsche Starrflüglerteam, v. l.: Fredi Huber, Jürgen Bummer, Tim Grabowski, Andrea Wetzet, Christoph Lormann, Oliver Schmidt, Norbert Kirchner, Ralph Miederhoff, Kurt Schuhmann

viel Cross-Westwind. Bei dieser Windrichtung kann man leider nicht mit Rückenwind dahinsausen, da man nach etwa 40 km Luftlinie auf Orlando International Airport trifft. Eine asphaltierte Runway fanden die Starrflügel in ihrem Goal, Greystone Airfield, trotzdem zum Landen vor. Schließlich starten auf diesem „Flugplatz“ nicht nur Cessnas und Pipers, sondern auch John Travoltas. Gulfstream und Boeing 727! Alle, die das Ziel erreichten, wurden spontan zu einer Party eingeladen, organisiert von den Flugplatzanwohnern. Reis mit Bohnen, Bier und Rotwein! Ein würdiger Empfang, zum ersten Mal hatte man das Gefühl, auf einer internationalen Meisterschaft zu sein, an der ein paar Außenstehende teilhaben. Auch das nächste Ziel der Frauen bot eine Überraschung. Charlie Jöst und Teamleader Rudl Bürger waren vorausgefahren, da Charlie einen Zieleinflug filmen wollte. Per GPS fanden die beiden zwar den Ort, aber nicht die Zufahrt zum kleinen Flugplatz. Schon ahnten sie, dass sie sich auf Privatgrund befinden — in den USA ein nicht zu unterschätzendes Vergehen — da landete der Besitzer mit seiner Frau in einem kleinen Motorsegler ein und erkundigte sich nach dem Anliegen der Besucher. Als dann Rudi erklärte, dieses Airfield sei heute das Ziel der Drachenflugweltmeisterschaft der Frauen und



eine deutsche Pilotin sei im Endanflug, wunderte sich der Eigentümer, nicht informiert worden zu sein und blieb reserviert. Als er aber merkte, dass er Vollblutpiloten vor sich hatte — Rudl ein Ex-Bundeswehr-Jetpilot und Charlie, Segel-/UL-Flieger, beide passionierte Gleitschirm- und Drachenflieger, war das Eis gebrochen und die Neugierde geweckt. Zu erkennen gab sich schließlich Steve Morse, der Gitarrist der Kultband Deep Purple. Dass Corinna an dem Tag als einzige Frau im Ziel landete, erleichterte die beiden mit der großen Kamera allerdings - dadurch wurde ihre Geschichte glaubwürdig. Doch warum als Einzige? Der Wind wurde von der Sea Breeze unterstützt, und eine Konvergenz lag weit von der Kurslinie entfernt. So weit, dass Rudi über Funk hingewiesen werden musste, die Augen um 90 Grad nach links zu wenden, um Corinnas Endanflug zu sehen... Diesmal waren keine Sümpfe die Hindernisse, aber Ortschaften und extrem viele teure Pferde samt ihrer weiß markierten Zäune. Zum Glück gab es einen Noteingang in den Flugplatz, denn der Endanflug aus 15 km gegen einen bis zu 30 km/h Gegenwind war

spannend. „Bravo dass Du hier bist, und rate, wem der Flugplatz gehört — Du kannst gleich weiterarbeiten und ein Interview für uns führen!“ Vom Motorsegler bis zur Yak hat Steve Morse eine wunderschöne Auswahl an Flugzeugen in seinem Hangar stehen, mit denen er durchaus auch mal die Band zu Auftritten fliegt. Trotzdem war er schon immer begeistert von den lautlosen Drachen und nahm die Einladung nach Quest gern an — am nächsten Tag sahen seine Familie und er sich den Start in die 6. Aufgabe an. Die berühmtesten - und bei dieser WM leider auch die einzigen — Zuschauer, die vor Ort waren. Die Tandem- und Dragonfly-Piloten hätten sich fast geprügelt, um Steve im Tandem oder Dragonfly herumzufliegen. Diese Ehre gebührte natürlich Bobby Bailey, dem Konstrukteur der Dragonflys und wohl besten Piloten der Welt auf dieser Maschine. Der letzte Durchgang der WM änderte nichts an der Platzierung der drei Führenden in jeder Klasse: Corinna Schwiengershausen siegte mit deutlichem Abstand vor Kari Castle und Natalia Khamlova, das deutsche Team errang nach spannendem Rennen mit den Amerikanerinnen wieder Gold. Bei den Starrflügeln siegte Robert Reisinger vor David Chaumet und Alex Ploner. Teamgold ging an Frankreich, gefolgt von Italien und Österreich und dem deutschen Team auf Platz 4.

Tim Grabowski - Der jüngste Teilnehmer

Mit seinen 19 Jahren war Tim Grabowski aus Frielzheim bei Leonberg der jüngste Teilnehmer der WM. Er geht bereits seit sechs Jahren in die Luft, unterstützt von seinem ebenfalls drachenfliegenden Vater. Über den Gewinn der Junior-Challenge hat Tim sich für die Deutsche Liga qualifiziert und dort auch prompt die Starrflügelwertung gewonnen. Bei seiner ersten German Open belegte er einen hervorragenden sechsten Platz national. Daraufhin wurde er von Teamleader Rudl Bürger als Joker ins Deutsche Starrflügelnationalteam berufen. Mit großem Erfolg — er belegte auf seiner ersten WM als bester Deutscher einen hervorragenden 11. Platz! Der Dank gilt unseren zahlreichen Helfern Ecki Schröter, Charlie Jöst, Jürgen Rüdinger, Bobby Bailey, Jamie Shelden, Timothy Ettridge, den Sponsoren: LTU, Levior, Injoy, sowie all den Leuten, die mit uns mitgefiebert und uns die Daumen gedrückt haben!

Drachen-WM 2006, Florida: Einsam taucht ein Drachen am Horizont auf. Weit und breit kein anderer in Sicht. Knapp schafft er es über die letzte Waldkante, setzt am Anfang des Flugfeldes auf. Es ist Corinna Schwiegershausen, die als Einzige das Ziel erreicht hat. Jetzt ist sie Weltmeisterin, hat ihre härteste Konkurrentin Kari Castle im eigenen Land geschlagen.

Corinna, nach 1998 und 2004 bist Du 2006 zum dritten Mal Weltmeisterin geworden. Unzählige nationale und internationale Titel kommen noch dazu. Was macht Dich so gut?

Ich bin mental sehr stark. Durch jahrelange Teilnahme an Wettbewerben in aller Welt weiß ich, wie wichtig eine positive Einstellung ist, egal wie schwierig es gerade ist - schließlich ist es schwierig für alle! Es ist wichtig, sich komplett auf den heutigen Tag zu konzentrieren, und alles was vorher war, egal ob gut oder schlecht, nicht zu beachten. Während der WM in Österreich wurden einige Tasks annulliert, die ich gewonnen hätte, dann habe ich mir gesagt, ich habe die Wahl: Ich kann mich aufregen, oder es lassen, denn ändern kann ich es sowieso nicht. Ebenso während der WM in Florida, wo es viele Punkte gab, die nicht ganz richtig waren. Ich hab tief Luft geholt und mich aufs Fliegen konzentriert. Was nicht bedeutet, dass ich alles kommentarlos hinnehme, aber das Resümee ziehe ich dann am Ende.

Meine Neugierde und der Wille dazuzulernen helfen mir ebenso, wie weltweit sehr gute Freunde zu haben. Gerade in Florida hatte ich durch Jamie und Tim sehr gute Unterstützung, was für mich wichtig ist, denn es bedeutet weniger Stress. Außerdem hat unser Teamarzt Ecki ein Trainingsprogramm entworfen, in Zusammenarbeit mit einem Fitness-Check bei Activa Medici, das ich befolgt habe. Natürlich habe ich auch ins beste Equipment investiert. Mein Litespeed 3.5 S gibt mir durch bestes Handling und unglaubliche Leistung einfach einen Vorteil.

Die Flugbedingungen in Florida sind anders als in den Alpen. Wie hast Du Dich auf diese WM vorbereitet?

Schon seit drei Jahren fliege ich im April nach Florida auf den Quest Wettbewerb, um mich mit dem Gelände vertraut zu machen. Außerdem hatte ich regelmäßig im Winter Wettbewerbe geflogen. Canungra (Australien) im Oktober, dann Bogong und Free

Flight Festival im Januar (Australien) und Quest (Florida) im April.

Was war der bewegendste Moment für Dich bei der WM?

Es war ein erhebendes Gefühl auf dem Asphalt der Landebahn 18 einzuschweben und dort zu landen, wo sonst eine 727 aufgesetzt (Greystone, John Travoitas Flughafen). Ich bin minutenlang auf der Runway stehen geblieben und hab diesen Moment genossen (und mir vorgestellt, es wäre Frankfurt/Main..)



Drachenfliegen über Stunden verlangt außerordentliche Fitness. Wie trainierst Du?
Ich gehe joggen, so oft ich dazu Zeit und Wetter finde, etwa dreimal die Woche eine Stunde. Außerdem bin ich ein regelmäßiger Besucher von Fitness-Centern in unseren Lufthansa-Crewhotels. Ich skate oft und gerne, im Winter auch auf Eis. Außerdem mache ich die Kraftübungen von Ecki (dem Teamarzt), die vor einigen Monaten auch im DHV-Info standen, erweitert um einige Yoga-Übungen, Dehnungen und Pilates. Naja, und außerdem fliegen, fliegen, fliegen.... meine Arme sehen in der Saison entsprechend trainiert aus.

Fliegen auf diesem Niveau ist Profisport. **Doch leider kann keiner vom Drachenfliegen allein leben. Wie finanzierst Du Dich?**
Ich habe mit Red Bull einen sehr guten Sponsor, so dass ich mir bestes Material

und auch viele Wettbewerbe in aller Welt leisten kann. Aber all meine Berufe haben sich um den Sport entwickelt und nehmen Rücksicht darauf - beim DHV in der Öffentlichkeitsarbeit, beim Fernsehsender AXN als Präsentatorin und bei Lufthansa als Stewardess, alles Teilzeit-Jobs. Die Arbeit bei Lufthansa beschert mir außerdem günstige Reisebedingungen. So ist über die Jahre ein sensibles Gleichgewicht entstanden, das sehr gut funktioniert.

Leider geht das Interesse am Drachenfliegen immer mehr zurück. Woran liegt das?

Die Zeit wird kurzlebiger und es sind eher Sportarten gefragt, die nicht so zeitaufwändig und wetterabhängig sind. Außerdem haben sich in der Drachenfliegerei, seit ich angefangen habe, die Kosten für eine Profiausrüstung verdoppelt, was es jungen Neueinsteigern nicht gerade leicht macht, in die erste Liga aufzusteigen. Da der Markt kleiner wird, haben Sponsoraktivitäten seitens der Hersteller sehr nachgelassen, ohne dass es leichter geworden wäre, Sponsoren aus anderen Bereichen zu finden. Ich denke aber, wenn wir unseren schönen Sport erfolgreich und oft in den Medien präsentieren, bringen wir ihn wieder in die Köpfe der Leute. Und fanden beim nächsten Problem... welche Schule in Deutschland macht schon noch Drachenflugausbildung?

Du bist die beste Drachenfliegerin der Welt. Was kommt jetzt?

Ich kann noch jede Menge von meinen männlichen Kollegen lernen und glaube nicht, dass ich schon am oberen Punkt meiner Leistungskurve angekommen bin. Vielleicht bin ich gut genug, dass ich zum ersten Mal in einem gemischten Nationalteam mitfliegen kann und sehe dann, wo ich weltweit stehe. Eine reine Frauen-WM halte ich dennoch für wichtig, denn abgesehen vom riesigen Medien-Interesse ist es einfach schön, wenn man ganz eindeutig auf Platz 1 ist und mit einem eigenen kompletten Team fliegt, anstelle nur drei Frauen unter 100 Piloten zu sein.

Das Interview führte Benedikt Liebermeister



Das Fluggebiet um Buzet



Roland Wöhrle am Start

EM *in Istrien* - Österreich dominiert

Ein Bericht von Regina Glas

Was fällt einem bei „Kroatien“ als erstes Wein? Na, Sonne, Strand und Meer! Wer Kroatien aber besser kennt, der weiß, dass dieses herrliche Land mehr zu bieten hat. Die Halbinsel Istrien beherbergt malerische alte Fischerorte und Trutzburgen auf karstigen Hügeln, Weinberge, aber auch eine liebevolle, teils üppige Landschaft mit fruchtbaren Tälern und eine felsgesäumte Küste. Es ist ein Land der Gegensätze, subtropische Gebiete mit üppiger Vegetation wechseln mit steiniger Karstlandschaft. Hier sind die Spuren venezianischer Herrschaft auf Schritt und Tritt sichtbar. Istrien ist für seine Trüffel bekannt, aber auch zum Fliegen lädt diese liebevolle Landschaft ein.

Mitte Juni traf sich die europäische Drachenflugelite in Istrien um ihren Europameister zu ermitteln. Das Ucka-Gebirge (höchster Punkt 1.396 m) und der Gebirgszug in Richtung Westen ließ bereits im letzten Jahr bei der Vor-EM eine spannende Meisterschaft zu. Das Gelände ist nicht mit den Alpen oder dem Flachland zu vergleichen. An thermisch schwächeren Tagen wird

hauptsächlich entlang der Ridge geflogen, an besseren Tagen führt die Strecke auch über das hügelige Flachland. Es gibt viele Tücken wie Seabreeze (Seewind vom Meer), flache steinige Startplätze und in einigen Gegenden wenig und kleine Landeplätze.

Im idyllischen Roc unweit von Buzet befand sich das Headquarter und hier war auch der Treffpunkt für 98 Piloten aus 23 Nationen. Auch das Deutsche Team mit Oliver Barthelmes, Lukas Bader, Hans Kieflinger, Jörg Bajewski, Roland W/Wirte, Christian Zehetmair, Corinna Schwiegershausen, Carol Binder (Assistentin) und Regina Glas (Teamchefin) hatten hier ihr etwas uriges Quartier. Hans musste sogar Rattengift wegputzen, anscheinend war sein Zimmer ein früheres Burgverlies. Die Eröffnungsfeier fand in Opatija, einem populärem Urlaubs-



Zieleinflug unterhalb von Ucka

ort statt. Nach dem Einlauf der 23 Nationen in den Garten des Hotels Kvaerner gab es etliche Ansprachen, Vorführungen und ein gewaltiges Menü für alle. Gut gestärkt ging es zurück zum Quartier um vor dem ersten Wettbewerbstag ausgeschlafen zu sein, denn die tolle Wettervorhersage ließ für die kommenden Tage keine Erholungsphasen zu. Während des Wettbewerbs standen zwei Startplätze zur Verfügung, einmal am Brgd/Ucka (810 m) und Rspadalica (546 m). An beiden Startplätzen hatten die Piloten mit schwacher Thermik und niedrigen Wolkenbasen zu kämpfen. Die ersten Tage kamen fast keine Piloten ins Ziel. Erst als kürzere Aufgaben um die 70 km gestellt wurden, waren spannende Endanflüge zu



Headquarter Roc von oben

sehen. Nach dem ersten Teil der EM führte überraschenderweise **der** Schweizer Christian Voiblet. Die Teamwertung führte von Anfang an Österreich **an**. Nach einem verdienten Restday, den die meisten Piloten am Meer verbrachten, änderte sich endlich das Wetter. Nein, es wurde nicht schlechter, nur die thermischen Bedingungen wurden endlich besser. Höhere Wolkenbasis und besseres Steigen auch im Flachland. Endlich Race-Bedingungen! Dies lag Michael Friesenbichler aus Österreich besonders gut und er übernahm die Führung vor Oleg Bondarchuk (UKR) und Primoz Gricar (SLO). Die ersten zwanzig Piloten lagen punktemäßig extrem dicht aneinander, es war noch alles möglich. Die Franzosen sicherten sich den 2. Platz in der Teamwertung ziemlich schnell. Nur der 3. Platz wurde heiß umkämpft von den Nationen aus England, Schweiz und

Deutschland. Mit der hohen Wolkenbasis fingen allerdings die Probleme an: Es gibt hier in Istrien eine Beschränkung der Flughöhe, die bei 2.100 m (Kontrollzone) liegt. Leider hat dies der Veranstalter etwas vage geregelt (in Kroatien ist halt noch alles etwas lockerer) und das gab die ganze Woche schon Anlass zu hitzigen, Diskussionen. Die Teamleader hatten untereinander mündlich beschlossen, bei Überschreitungen keinen Protest zu machen. Diese Vereinbarungen halten eben nur solange, bis es um Medaillen geht. Die Briten hatten am Abend nach dem 9. Task die Ergebnisliste angeschaut und feststellen müssen, dass die Schweizer sie überholt hatten. Und prompt kippten alle mündlich



Die Sieger: v.l. Oleg Bondarchuk, Michael Friesenbichler, Primoz Gricar

Wertung

Platz	Name	Nation	Gerät	Punkte
1.	Michael Friesenbichler	AUT	Moyes Utespeed	6.124
2.	Oleg Bondarchuk	UKR	Aeros Combat	5.985
3.	Primoz Gricar	SLO	Aeros Combat	5.949
4.	Jam Weissenberger	AUT	Moyes Litespeed	5.735
5.	Seppi Salvenmoser	AUT	Moyes Utespeed	5.665
16.	Roland Wöhrle	DEU	Moyes Litespeed	4.987
33.	Lukas Bader	DEU	Moyes Litespeed	3.903
36.	Schwiegershausen	DEU	Moyes Litespeed	3.764
37.	Hans Kiefinger	DEU	Aeros Combat	3.764
44.	Jörg Bajewski	DEU	Moyes Litespeed	3.555
47.	Christian Zehetmair	DEU	Aeros Combat	3.433
58.	011 Barthelmes	DEU	Moyes Litespeed	2.992

Platz	Team	Punkte
1.	Österreich	23.131
2.	Frankreich	21.511
3.	England	19.512
4.	Schweiz	19.442
5.	Deutschland	18.731

chen Versprechen, es wurde protestiert. Jetzt wurde der schöne Durchgang einfach gestrichen....schade! Anschließend heiße Diskussionen mit Veranstaltern, Jury, etc. waren vorprogrammiert. So wurde der letzte fliegbare Tag einfach totdiskutiert und angeblich wegen schlechten Wetters gecancelt. Es blieb bei dem Ergebnis nach dem 8. Durchgang. Wie es immer so ist, wurde das Wetter wieder besser und etliche Piloten



NN® SCHWENKEL
Gloves for Champions



Team Deutschland von links: Jörg Bajewski, Hans Kiefinger, Christian Zehetmair, Oliver Barthelmes, Regina Glas, Lukas Bader, Roland Wört, Corinna Schwiegershausen, Guido Gehrmann

hoben nochmals ab. So auch der neue Europameister Michael Friesenbichler aus Österreich. Michael, Primoz Gricar und auch 011i Barthelmes erfreuten die Zuschauer mit attraktiven Überflügen.

Nach 8 gültigen Durchgängen mit Aufgaben zwischen 70 und 125 km gewann Michael Friesenbichler (A) die EM vor dem amtierenden Weltmeister Oleg Bondarchuk (UKR) und Primoz Gricar (SLO). Gold ging an das Team aus Österreich, Silber an Frank-

reich und Bronze an England. Für das deutsche Team blieb der 5. Platz. Leider musste die deutsche Mannschaft auf den Toppiloten Guido Gehrmann verzichten, der seit längerem mit einem seltenen Virus kämpft. Für Guido sprang Roland ein und Roland bewies gleich an den ersten zwei Tagen, dass er zu Recht ins Team gekommen ist. Schwache Thermik und riesige Pulks meisterte er bravourös und lag gleich mal auf Rang 4 in der Gesamtwertung. Ein einziger

Patzer im dritten Durchgang brachte ihn um einen Top-Ten-Platz. Newcomer Christian Zehetmair hat sich bei seinem ersten EM-Einsatz in der Nationalmannschaft etabliert und hat jede Menge Erfahrungen gesammelt. Zweimal stand er nach frechen Endanflügen knapp vorm Ziel und einmal war er bester Deutscher auf Platz 10. Man wird in Zukunft noch von ihm hören...! Weltmeisterin Corinna Schwiegershausen machte auch bei den Männern eine gute Figur. 011i, Lukas, Hans und Jörg' haben zwar bei einzelnen Durchgängen gut abgeschnitten, leider waren sie zu wenig konstant. Die Engländer werden mit ihrer Protest-Aktion in schlechter Erinnerung bleiben, denn damit haben sie sich die Bronzemedaille im Team erstritten, die eigentlich von den Schweizern sportlich erfolgen worden war. Hoffentlich werden in Zukunft die Regeln so verfasst, dass dies nicht mehr vorkommen kann. Hier sind die FAI/CiVL-Offiziellen und die zukünftigen Organisatoren gefragt.

Ein herzliches Dankeschön geht an die Sponsoren: Rodenstock, Timezone, Ansmann und Schwenket. Die Ausrüstung war perfekt!



DAS FLUGGEBIET

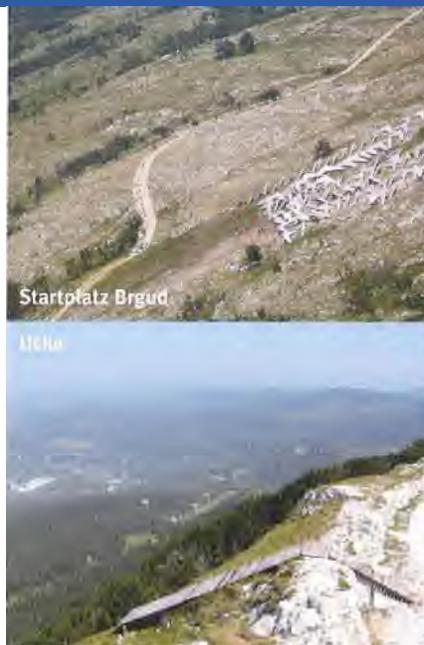
Anreise: Von Österreich, Autobahn Villach – Karawankentunnel (SLO), Ljubljana – Postojna, Richtung Koper/Trst – Ausfahrt Buzet. Von Italien, Autobahn Brenner – Verona – Venezia – Trieste – Ljubljana - Richtung Rijeka, Abfahrt Buzet. Von Rijeka kommend, durch den Ucka-Tunnel, Richtung Lupoglav/Buzet.

Reisezeit: Beste Jahreszeit für Flüge in Istrien: März bis Oktober, für gute Streckenflüge März bis Juli.

Startplatz Ucka (Gipfel) 1.396 m. Erreichbar mit dem Auto über die alte Ucka-Straße, schöne asphaltierte Straße. Startrichtung W/SW Start: Koordinaten: N 45 17.097 E 14 12.119, Rampe für Drachen, steiler, steiniger Wiesenhang für Gleitschirmflieger.

Landeplatz Koordinaten: N 45 17.684 E 14 07.770 (Höhe 140 m) in der Straßenkurve nach dem Ort Boljunsko Polje, sehr groß, Windsack ist nicht immer vorhanden, bitte nicht im Getreidefeld landen!

Ucka – Brgud (810 m) Erreichbar über die alte Straße zum Ucka, dann Richtung Mala Ucka, ziemlich schotterige Straße, Koordinaten N 45 14.418 E 14 11.671 Startrichtung W Start: flacher Wiesenstart, teilweise auch steinig. **Landeplatz:** Auch in Boljunsko Polje (s.o.), **Startplatz Raspadalica** (546 m) Koordinaten N 45 25.428 E 13 59.894 Startrichtung Südstart: großer schön angelegter Startplatz, sehr einfach. **Landeplatz** Koordinaten: N 45 24.238 E 13 57.302 (Höhe 50 m), direkt SW an



der Straße hinter Buzet, Windsack ist nicht immer vorhanden, unbedingt vorher besichtigen, da ein Kanal und Stromleitungen in der Nähe sind. **Kontakte:** www.homo-volans.hr. Club Homo-volans Klub za slobodno letenje, Nova cesta 136 51410 Opatija, info@homo-volans.hr oder: Zvonko Biberovic, zvonko.biberovic@po.htnet.hr Tel: +385/989390939 (spricht deutsch) **Unterkünfte:** Hotels in Opatija und

Buzet, private Zimmer/Appartements in Buzet, Lupoglav, Roc und Umgebung.



Ewa Wisnierska



Oliver Rössel am Start

Ewa Wisnierska weiter auf Siegeskurs



Ewa Wisnierska dominiert weiterhin die World Cup Szene. Auch beim österreichischen World Cup am Millstätter See beherrschte die Profipilotin aus Nassau ihre Konkurrentinnen nach Belieben. Im einzigen gültigen Durchgang der Woche flog Wisnierska acht Kilometer weiter als Karin Appenzeller und Eliane Ueltschi aus der Schweiz. In einem schwierigen Rennen, in dem eine Wetterverschlechterung in der zweiten Tageshälfte die Zielankunft am Millstätter See vereitelte, legte Wisnierska eine Distanz von 50,8 Kilometern zurück. Die Strecke reichte, um den 6. World Cup Sieg in Folge zu feiern. „Natürlich wäre ich gern ins Ziel geflogen. Doch das Wetter machte uns einen Strich durch die Rechnung“, zog sie Bilanz. „Ah jetzt konzentriere ich mich voll und ganz auf die Europameisterschaft.“



Oliver Rössel auf Platz acht

Bei den Herren flog der Franzose Greg Blondeau am weitesten. Mit 67,4 Kilometern legte er die längste Strecke zurück. Teilweise führte sein Flug dicht über das Gelände hinweg, aber mit viel Geschick und etwas

Glück wählte er die beste Route entlang des Mölltals und sicherte sich damit den Sieg in Österreich. Platz zwei belegte der Tscheche Martin Orlik vor dem Japaner Ogi Kaoru. Mit einer Strecke von 65,1 Kilometern landete Oliver Rössel aus Oberstdorf als bester deutscher Pilot auf Rang acht.

Ein gültiger Wertungsflug

Nach zwei Starkwindtagen trat eine Wetterverbesserung ein. Die Organisation legte eine 107 Kilometer lange Aufgabe fest, welche die Piloten bis kurz vor Lienz führte und mit einem Zielflug in Seeboden enden sollte. Entlang des Mölltals Richtung Lienz entwickelte sich ein spannendes Rennen, da es keinem der 129 Teilnehmer gelang, einen entscheidenden Vorsprung herauszufliegen. Nach der Hälfte der Strecke zog jedoch eine dichte Bewölkung auf, aus der es teilweise sogar länger schneite, so dass die Piloten bei ihrem Rückflug wegen mangelnder Aufwinde im Mölltal landen mussten. Als ersichtlich war, dass an diesem Tag das Ziel nicht erreicht werden konnte, wählten die Piloten unterschiedliche Routen, um eine möglichst weite Strecke zu fliegen. Damit wurde der

Durchgang auch ohne eine Zielankunft gültig, da genügend Teilnehmer die Minimumdistanz von 30 Kilometern geflogen hatten.

World Cup Tour 2006

Nach ihren Siegen in Brasilien und Österreich führt Ewa Wisnierska im Gesamtweltcup souverän die Frauenwertung an. Bei den Männern verbesserte sich der World Cup Sieger aus dem Jahr 2004, Oliver Rössel, auf Rang sieben. Der Vorsprung des erstplatzierten Christian Maurer aus der Schweiz beträgt nur 170 Punkte. Bei den drei ausstehenden World Cups in der Schweiz (Fiesch), Slowenien (Tolmin) und auf der französischen Insel La Reunion wird Rössel alles versuchen, den Rückstand zu verringern. Sein Ziel ist klar gesteckt: Den World Cup Sieg aus dem Jahr 2004 zu wiederholen.



Oliver Rössel

Torsten Siegel

Europacup der Senioren in Greifenburg

leine Bange um den Nachwuchs müssen
Die Senioren der Drachenszene haben. Hat man die Strapazen der Geburtstagsfeiern zum 50ten überstanden, ist man reif für den Aufstieg in die Seniorenklasse (Senorin wird man bereits mit 45). Im Unterschied zu manch anderen Altherrenvereinen geht es hier aber nach wie vor hauptsächlich um den Sport, Bart ist kein Pflichtattribut. So konnten auch in diesem Jahr einige „Junge“ zum Europacup der Senioren in der ersten Juliwoche in Greifenburg begrüßt werden. 38 Piloten aus 6 Ländern fanden sich dort zum gemeinschaftlichen Fliegen ein. Leider hatte sich Petrus wohl zu sehr auf das Deutschlandwetter zur Fußball-WM konzentriert. Am Trainingstag reichte es zwar noch zu einem Abgleiter, dann gab es aber gleich zwei Ruhetage und damit Zeit genug für den verbalen Austausch.

Den alten Herren unserer Zunft zuzuhören ist immer besonders spannend - wer mit welchen Konstruktionen wie das erste Mal in die Luft gekommen ist und auch, wann es mit dem Europacup begann. Es war die Zeit, in der sich die nationalen Verbände konstituierten, als sich 1982 spontan etwa 20 Piloten aus Polen, Tschechien und den Alpenländern zusammenfanden, welche die Gründerzeit des Drachenflugsports zusammengeschweißt hatte. Durch Berichte im Fly and Gilde sowie einschlägigen Zeitschriften im Ausland publik gemacht, wuchs die Teilnehmerzahl ständig an, einmal wurden sogar 118 Senioren gezählt. Auch die sportlichen Ziele wuchsen mit den technischen Möglichkeiten. Waren es anfangs die Ziellandungen, welche die Hauptpunktzahlen einbrachten, verlagerte sich die Wertung bald auf die vor der Landung zurückgelegte Zahl der Streckenkilometer und die dafür benötigte Flugzeit. Heute wird der Wettbewerb ausschließlich nach den FAI-Regeln durchgeführt und mit GPS ausgewertet. Hier geht es aber nicht um Punkte für die Weltrangliste, sondern zuvorderst um den Spaß am gemeinschaftlichen Fliegen in besonders freundschaftlicher und familiärer Atmosphäre.

Jeder kann mitmachen und wird herzlich aufgenommen!

Nicht auch noch den dritten Tag canceln müssen! Die Drachen standen schon seit Stunden bei bewölktem Himmel aufgebaut und piekfein neben der Gasse ausgerichtet am Startplatz. Mit schwindenden Aussichten auf Thermik wurde auch die Aufgabe abgeschneit, bis ein Miniteil von 16 km mit Gerlamoos als Wendepunkt übrig blieb, knapp über dem Gleitwinkelbereich. Wettbewerbschef Horst Schrader setzte ein kleines Start-

Höferer Hütte – Radlberger Alm schon um 13 Uhr. Da stand nach knapp 1 Stunde Flugzeit Helmut Niedermann mit seinem Atos bereits im Ziel. Vorjahressieger Giuseppe Santero brauchte als schnellster Flexipilot 20 Minuten länger. Die Basis lag nur wenig über 2.000 m, die dicken Wolken zogen aber zuverlässig und auch die meisten anderen Piloten konnten neben dem Campingplatz am See landen. Thomas Schreck war nicht nur einer der Newcomer im diesjährigen Cup, es war für ihn gleichzeitig der erste Stre-



V.l. Helmut Wilms, Helmut Niedermann, Harold Nesselhauf



V.l. Giuseppe Santero, Johann Sulzbacher, Ugo Rova



Die Senioren am Start

fenster an, um jedem die annähernd gleich schlechten Bedingungen zu erhalten. Immerhin ging die Starterei flott voran und der Flug war dann ja auch schnell beendet. Meist auf einer Wiese vor bzw. hinter Steinfeld. Neuling Helmut Wilms strahlte und verkündete stolz jedem, der ihm zuhören wollte, wie er das Ziel geschafft hat: mühsam noch 300 Höhenmeter eingesammelt, dann mit 100 km/h den Startzylindermantel durchbohrt und so mit seinem Starren ins Ziel geheizt – Endanflugtraining! Die Auswertung ergab natürlich nur zweistellige Punktzahlen. Immerhin hob das die Stimmung. Am folgenden Morgen Heben sich alle die Augen – blauer Himmel! Wegen zunehmender Labilität war Startschluss für die 50 km-Aufgabe

ckenflugwettbewerb überhaupt. Umso größer war seine Freude, unter den Ersten im Ziel anzukommen. Nachdem der letzte Tag wegen Gewitter abgesagt wurde, war genügend Zeit für die Siegerehrung. Aber nicht nur die Sieger ernteten Applaus, besonders herzlich dankten alle den verdienstvollen langjährigen Organisatoren Horst Schrader, Kurt Römer, Sigi Keller, Hagen Brandenburger und Horst Voy6 und dem Auswärter Primoz Gricar. Mit Volker Kastenhuber und Rainer Möller wurde ein Team gewählt, bei dem der Europacup der Senioren auch weiterhin in guten Händen ist. Der Termin für das kommende Jahr ist vom 15.-21.7.2007 bereits festgelegt, der Ort ist noch offen.

Konrad Lüders

Ergebnisse

flexible Drache			Starflu/Ar		
1. Johann Sulzbacher	AUT	Icaro Laninar 13	1. Helmut Niedermann	DEU	AIR Alos
2. Giuseppe Santero	ITA	Icaro Laninar ST	2. Helmut Wilms	DEU	Ghostbüster
3. UV Rova	ITA	Moyes Litespeed 3.5	3. Harald Nesselhauf	DEU	Guggenmos ESC
4. Thomas Schreck	DEU	Moyes Litespeed	4. Kurt SCöggel	ALT	AIR Atos
5. Konrad Lüders	DEU	Aeros Combat 14L	5. Volker Kastenhuber	AUT	AIR Atos

Sponsoren des SEC: Bürgermeister Franz Mandel und Gemeinde Greifenburg, Wolfgang Sattellegger, Bruno Sieg, Walter Kartenbach Straßenbau, Drachen- und Gleitschifflegeridub Baidersbrunn, Dieter Fahrner Logistics



Andreas Malecki



„Birdy“ Ewa Wisnierska



Die Sieger der 3. int. Deutschen Meisterschaft

3.int. Deutsche Meisterschaft

Achim loos bleibt Deutscher Meister

Nach ihrem Erfolg bei der Internationalen Meisterschaft von Bayern gewinnt Ewa Wisnierska auch den zweiten großen deutschen Wettbewerb, die Internationale Deutsche Meisterschaft. Damit sichert sich die 34-jährige Profipilotin aus Nassau / Rheinland Pfalz einen weiteren Titel und kann bereits jetzt auf ein sehr erfolgreiches Jahr zurückblicken: In allen Wettbewerben, in denen sie bisher an den Start ging, belegte sie bei den Frauen Platz eins. Dorothea Stichlmair aus Bayern und Karin Appenzeller aus der Schweiz belegten bei der 3. Internationalen Deutschen Meisterschaft Platz zwei und drei. In der Gesamtwertung siegte der Franzose Stefan Drouin vor Jurij Vidic (Slowenien) und Peter Jung (Deutschland). Da es bei nur einem Wertungsflug in der Wettkampfwoche blieb, musste sich der 42 Jahre alte Semi-Profi mit einem inoffiziellen deutschen Meistertitel begnügen. Ein offizielles Ergebnis der Deutschen Meisterschaft kommt nur zustande, wenn mindestens zwei gültige Durchgänge erreicht wurden.

Die 3. Internationale Deutsche Meisterschaft fand vom 29.04. bis 06.05. in Berchtesgaden unter sportlicher Leitung des DHV-Teamchefs Stefan Mast statt. 94 Teilnehmer aus zehn Nationen waren für eine Woche nach Berchtesgaden gereist, um dort die Internationale und Nationale Deutsche Meisterschaft auszufliegen. Das Teilnehmerfeld war stark besetzt, neben den Piloten der Deutschen Nationalmannschaft war auch der World Cup Führende und die Num-

Der amtierende Deutsche Meister Achim Joos am Start

mer eins der Weltrangliste Christian Maurer aus der Schweiz am Start. Leider konnten die Piloten nur an einem Tag ihre Flugkünste zeigen.

Der einzige Durchgang

Nach zwei Regentagen bescherte ein kurzes Zwischenhoch den Teilnehmern der 3. Internationalen Deutschen Meisterschaft zumindest für einen Tag gute Wetterbedingungen. Um 13:15 Uhr flogen 94 Piloten in den Startzylinder ein und boten den Besuchern des Kehlsteinhauses einen außergewöhnlichen Anblick: Der Himmel war überfüllt mit bunten Gleitschirmen, die zielgerichtet zur nächsten Boje am Grünstein davonflogen. Insgesamt galt es an diesem Tag eine Flugstrecke von 51 Kilometern zu bewältigen. Die Aufwinde waren durch die Regentage zuvor recht schwach, so dass die Piloten nur langsam vorankamen. Zudem zog in der zweiten Tageshälfte ein dichtes Wolkenfeld heran, welches die Steigwerte weiter verschlechterte. Dennoch erreichten viele Piloten bei dieser schwierigen Aufgabe das Ziel.

Von Anfang an lag der Franzose Stefan Drouin in Führung. Bereits kurz nach dem Start flog er einen Vorsprung von mehreren Minuten heraus, den er bis zum Ende verteidigte. Nach einer Stunde und 49 Minuten flog er als Erster über die Ziellinie, gefolgt von Jurij Vidic (Tschechien) und Peter Jung aus der Rheinland Pfalz. Ewa Wisnierska (D) flog als beste Dame auf einen hervorragenden sechsten Rang in der Gesamtwertung und ließ damit den größten Teil der männlichen Konkurrenz hinter sich.

Torsten Siegel

Ergebnis

Platz	Name	Nation	Gerät	Punkte
1.	Stefan Drouin	FRA	Aircross 03	1.000
2.	Jun Vidic	SLO	Gin-Glider Boomerang 4	957
3.	Peter Jung	GER	Gin-Glider Boomerang 4	943
4.	Christian Maurer	CH	Advance Proto	907
5.	Nero Daschner	GER	XIX Sens 4	904
6.	Ewa Wisnierska	GER	Advance Proto	892
7.	Achim Joos	GER	Gradient RS	886
8.	Oliver esse!	GER	UP Targa 3	882
9.	Achim To m	GER	NOVA Tycoon	869
10.	Graig Morgen	GB	Advance Omega 6	862

Damen

1.	Ewa Wisnierska	GER	Advance Proto	892
2.	Dorothea Stichlmair	GER	Advance Omega 7	791
3.	Karin Appenzeller	CH	Advance Proto	759

Hessische Landesmeisterschaften im Drachen- und Gleitschirmfliegen



40 Drachen- und 71 Gleitschirmpiloten/innen verstärkt durch German-Cup Teilnehmer kämpften vom 21. bis 27.05.06 um die Titel der Hessischen Landesmeisterschaften in Greifenburg/Österreich.

Die Hessenmeisterschaft wurde in diesem Jahr von der Firma Dachser GmbH & Co. KG gesponsert.

Sonntag der 21.05.

Thorsten Braun, der neue 1. Vorsitzende der Sportfachgruppe Hängegleiten/Gleitsegel im Hessischen Luftsportbund hieß beim Eröffnungsbriefing alle willkommen. Nach dem Vorstellen der Mannschaft und einem kurzen Überblick über den Verlauf der diesjährigen Meisterschaft wurden die Pilotensprecher gewählt. Inzwischen fing es an zu regnen, der Durchgang wurde abgesagt.

Montag 22.05.

Ein sonniger Tag, er lud leider nur oberflächlich zum Fliegen ein. Aufgrund der lebhaften Südwestströmung und den damit verbundenen hohen Windgeschwindigkeiten wurde der Task frühzeitig für Gleitschirme wie auch für die Drachen gecancelt.

Dienstag 23.05.

Sonne, Südwestwind, Briefing am Startplatz, wegen den Windverhältnisse wurde der Tag für die Paraglider gecancelt. Die Drachen flogen 66,5 km. Früh gestartet und an der Spitze flogen die amtierenden Deutschen Meister Dieter Mücklich und Oliver Barthelmes. Dieter stand nach 1 Std. 18 min als erster im Ziel, Oliver benötigte nur 2 min mehr, dies brachte ihm Dank Faktor den Tagessieg.

Mittwoch 24.05. - Regenwetter

Donnerstag 25.05.

Endlich der Tag für einen Durchgang bei den Gleitschirmen. In der Sportklasse konnte sich Manuel Hubel vor Thilo Wendel und Stephan Meier behaupten. In der Offenen

Klasse lieferten sich Volker Franke und Rheinhard May wieder mal ein Rennen um den ersten Platz, gefolgt von Klaus Herwig. Bei den Tandems erfolgte das Team Bürger mit 42 Km den ersten Platz, gefolgt von Team Franke und Team Fleischhacker. Die Drachen starteten nicht.



Freitag 25.05.

Zweiter Durchgang für die Drachen. Da die Wolkendecke nicht mehr aufriss, standen die Besten nach der ersten Wende am Boden. Die Gleitschirme cancelten ihren Tag mangels Thermik.

Samstag 26.05.

Frühe Siegerehrung, da nicht geflogen wurde. Thorsten Braun bedankte sich bei allen Helfern, ohne die so eine Meisterschaft nicht laufen kann. Anschließend wurden in einem großen Pilotenkreis die Sieger geehrt.

Cornelia Dechert/Klaus Staubach

Drachen Gesamtwertung

Platz	Name	Gerät
1.	Oliver Barthelmes	Moyes Litespeed S4
2.	Dieter Mücklich	Atos VX
3.	Axel Hartmann	Atos C

Drachen FAI 1 - Hessenmeister

Platz	Name	Gerät
1.	Oliver Barthelmes	Moyes Utespeed 54
2.	Walter Schurr	Moyes Litespeed
3.	Bernd Gebhard	Moyes Litespeed S4

Drachen FAI 5 - Hessenmeister

Platz	Name	Gerät
1.	Dieter Mücklich	Atos VX
2.	Axel Hartmann	Atos C
3.	Patrick Jung	Atos C

Turmdrachen - Hessenmeister

Platz	Name	Gerät
1.	Frank Mauer	Seedwings Spyder
2.	Frank Hillwig	leer° Laminar
3.	Peter Kaltenhafer	Seedwings Spyder

GS Offene Klasse

Platz	Name	Gerät
1.	Volker Franke	Skywalk Raison
2.	Reinhard May	XIX Sense
3.	Klaus Herwig	Nova Tycoon

GS Sportklasse

Platz	Name	Gerät
1.	Manuel Nübel	Gradient Golden
2.	Thilo Wendel	Nova Artax
3.	Stephan Meier	UP Kantega

GS Tandem

Platz	Name	Gerät
1.	Bürger/Bürger	Paratech Bi 5S
2.	Franke/Velhinger	Independence Speed
3.	Fleischhacker/Menzebach	Advance Bi beta



12. Austragung des alpinen Dreikampfs 'Grazi-Man' in Bad Reichenhall

Der 'Grazi-Man' in Bad Reichenhall hat sich in den letzten Jahren eine Spitzenstellung unter den alpinen Sportbewerben erkämpft.

Termin vormerken: 26. August (Ausweichtermin: 27.8.06).

Eldung (20 Euro Teiln als Mannschaft/erfolgen oder auch als Einzelperson, die noch nach

Mitreitern für eine komplette Mannschaft sucht (auf Wunsch wir vom Veranstalter aus mehreren Einzelgemeldeten eine Mannschaft gebildet).

Wo kann man sich anmelden? Direkt beim Hauptsponsor der Veranstaltung Riap-Sport in Bad Reichenhall/ Forstamtstr. 6b (Tel: 08651/8428/www.riapsport.de) oder über das entsprechende Formular unter der Homepage des Gleitschirmclubs Albatros (www.gleitschirmclub-reichenhall.de).

Herausgeber:

Deutscher Hängegleiterverband e.V. (DHV) im DAeC,
Fachverband der Drachenflieger und Gleitsegler in der
Bundesrepublik Deutschland
Postfach 88, 83701 Ginund am Tegernsee

DHV homepage:

<http://www.dhv.de>

e-mail DHV:

dhv@dhv.de

Telefon-Nummern

Zentrale: 08022/9675.0

Fax 08022/9675-99

Mitgliederservice/Versicherung

08022/9675-0

e-mail: mitgliederservice@dhv.de

Ausbildung

08022/9675-30

e-mail: ausbildung@dhv.de

Sport

08022/9675-50

Info-fo-n: 08022/9675-55

e-mail: sport@dhv.de

Jugend

www.dhv-jugend.de

Betrieb/Gelände

08022/9675-10

e-mail: gelaende@dhv.de

DHV-Shop

08022/9675.0

e-mail: shop@dhv.de

Technik

08022/9675-40

e-mail: technik@dhv.de

Öffentlichkeitsarbeit

08022/9675-62

e-mail: pr@dhv.de

Sicherheit

08022/9675-32

e-mail: sicherheit@dhv.de

Redaktion:

Klaus Tänzler (verantwortlich)

Sepp Geschwendtner, 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 Überarbei-
tung vor. Für unverlangt eingesandte Manuskripte und Bilder
übernehmen Redaktion DHV und Verlag keine Haftung.

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

DHV:

vertreten durch Charlie löst - 1. Vorsitzender

Vereinsregister-Nummer: AG München Vereinsregister 9767

Illmsatzsteueridentifikationsnummer: DE 131 206 095

Druck und Repro:

Mayr Miesbach GmbH, Am Windfeld 15, 83714 Miesbach

Papier: chlorfrei

Auflage: 33.000

Titel: Oliver Barthelmes



BaWü-Airgames - der Gördes Clan schlägt zu

In der Zeit vom 2.5.-5.6.2006 fanden in Oppenau/Schwarzwald die BaWü-Airgames statt. Neben den zahlreichen Attraktionen (Modellflug, Wingsuit-Flieger, Motorschirm, Kapelle, Wurststand und vieles mehr), fand auch ein Gleitschirm-Wettbewerb statt – die BaWü-Open. Exakt 100 Piloten kämpften in den verschiedenen Klassen an 2 Flugtagen um den Sieg.

Die erste Aufgabe führte über 43 km Richtung Süden an den Fuß des Kandels. Die einheimischen Piloten hatten diese Route schon mehrfach geflogen (siehe Onlinecontest) und wussten genau, wie man ins Ziel kommt. Von den Favoriten hatten offensichtlich Chiara Gördes und Andreas „Pepe“ Malecki den Locals gut zugehört – der Rest der bekannten Namen wählte rotzfroh die direkte Linie.

Nachdem Pepe sich kurz vor dem Ziel noch alleine in Führung sah, flogen die Rotzfroschen den Tagessieg unter sich aus. Tages-sieger wurde Rüdiger Gördes (Albstadt – Gin Boomerang4) mit über 2 Minuten Vorsprung vor Jens Kierdorf (Mettmann – Advance Omega). Den dritten Platz erkämpfte sich der unglaublich stark fliegende Serienpilot Joachim Torn (Essingen - Nova Tycoon).

Der zweite Flugtag bot den Oppenau-typischen Soaringtask. Vor den zahlreichen Zuschauern 6 mal hin-und-her-und-kreuz-und-quer und dann ins Ziel nach Oppenau, Tasklänge - immerhin 22,2 km.

Jens Kierdorf flog den Tasks seines Lebens und machte aus jeder Position und Höhe Druck. Den verdienten Vorsprung konnte Jens aber nicht ins Ziel retten, da er den Ver-

folgern die Sicherheit seines Schirmes mit Hilfe eines sehenswerten Vollgasklappers demonstrierte.

Im Ziel war sein Vorsprung vor Rüdiger Gördes auf 0,1 Sekunden geschmolzen. Da die Zeitnahme aber in ganzen Sekunden erfolgt, wertete die Wettkampfleitung dies als zeitgleich.

Dritter wurde wie gewohnt Joachim Torn. Die Gesamtwertung sichert sich also Rüdiger Gördes vor Jens Kierdorf und Joachim Torn. Die Damenwertung gewinnt Chiara Gördes (Albstadt - UP Trango2) und sorgt so für ein seltenes Ehepaar-Bild auf dem Stockerl.

Rüdiger Gördes

Wertung

Internationale Wertung – offene Klasse

PlatzName	Nation	Gerät	Punkte
1. Gördes Rüdiger	DEU	Boomerang 4	1.758
2. Kierdorf Jens	DEU	Omega Xcomp	1.718
3. Torn Achim	DEU	Nova Tycoon	1.688
4. Malecki Andreas	DEU	Boomerang	1.591
5. Prinz Ulrich	DEU	Stratos 6	1.541

Landesmeisterschaft

PlatzName	Nation	Gerät	Punkte
1. Gördes Rüdiger	DEU	Boomerang 4	1.758
2. Prinz Ulrich	DEU	Stratos 6	1.541
3. Blocher Samuel	DEU	Tato*	1.514
4. Eberle Klaus-Günter	DEU	Stratos 6	1.512
5. Himmelhan Mark	DEU	Stratos 5	1.280

Gütesiegelklasse

PlatzName	Nation	Gerät	Punkte
1. Torn Joachim	DEU	Tycoon	1.688
2. Blocher Samuel	DEU	Tattoo	1.514
3. Braun Reiner	DEU	Poison	1.260
4. Baudendistel Aml	DEU	Omega 6	1.228
5. Demmer Manfred	DEU	Tattoo	1.173



Erfolgreicher 14. Jenair-Fun Cup

Schon am Freitagnachmittag waren viele Piloten zum 14. Jenair-Festival auf dem Flugplatz Jena-Schöngleina erschienen.

Wegen der Wettervorhersage wurde mit Hilfe aller motivierten Flieger das gesamte Programm an einem halben Tag meisterhaft durchgeführt. Mittags waren beste thermische Bedingungen mit Flughöhen von 2.000 m und über 2 Stunden Flugzeit möglich. Die 1. Aufgabe bestand aus einem Groundhandling-Parcours bei bockigem und thermischem Wind. Dazu mussten alle Teilnehmer ihr Können mit neuen Testschirmen von Skywalk - Swing - Nova - Gin Gliders und U-turn beweisen. Nur 3 Teilnehmer konnten diesen 100 m kurzen Parcours meistern. Nach dieser Schweißaufgabe waren alle für den Windschleppeteil mit Ziellandung im Planschpool fit. Das gelang aber anschließend beim schmackhaften Grill- und Salatbuffet auf der ausgebuchten Terrasse im "Feigerhorst". Die Siegerehrung zeigte eine Überraschung: Professor Matthias Müller startete das erste Mal am Seil und schnappte den 1. Preis, ein Systemoverall von Skywalk im Wert von 300 Euro. Alle anderen Piloten erhielten kleine Sachpreise der obigen Hersteller. Die Feuershow von Party-Company heizte die Stimmung noch einmal richtig an.

Gleitschirm

Internationale Wettbewerbe

Wodd-Cup Switzerland	05.08.-12.08.06	Fiesch	VAYW.pwca.org/, www.dhv.de
World-Cup Slovenia	02.09.-09.09.06	Tolmin	www.pwca.org/ www.dhv.de
World-Cup Finale Reunion	04.11.-11.11.06	St. Leu	www.pwca.org/, www.dhv.de

Gleitschirm Liga

Traningslager	28.08.-31.08.06	Greifenburg	www.dhv.de
---------------	-----------------	-------------	------------

Junior- und Ladies-Challenge

Junior- & Ladies Challenge	20.08.-27.08.06	Greifenburg	www.dhv.de
----------------------------	-----------------	-------------	------------

Drachen

Internationale Wettbewerbe 2006

FAI-Wettbewerbskalender	http://events.fai.org/hgog/civil-calendar.asp		
Pre-Worlds FAI 1	06.08. - 12.08.06	Big Sorings-Texas (USA)	www.flytec.com
German Open	20.08. - 26.08.06	Altes Lager/Berlin (D)	www.dhv.de
British Open	27.08. - 02.09.06	St. Andre (F)	hgmeethead@aol.com
Forbes Flallands 2007	03.01. - 10.01.07	Forbes (AUS)	www.moyes.com.au/
Bogong Cut) 2007	13.01. - 20.01.07	Mt. Beauty (AUS)	www.icflight.com/

Deutsche Meisterschaft 2006

German Open 2006	20.08. - 26.08.2006	Berlin (Altes Lager)	www.dhv.de
------------------	---------------------	----------------------	------------

Liga 2006

5. Liga	05.08. - 13.08.2006	Greifenburg	hg.liga@tiscali.de
6. Liga German Open	20.08. - 26.08.2006	Berlin - Altes Lager	hg.liga@tiscali.de

Sonstige Wettbewerbe 2006

Redbull Vertigo-Drachen- und Gleitschirm-Kunstflug WM	18.08. - 27.08.06	Villeneuve (CH)	www.redbull-vertigo.com/
Best of Diedams	12.08. - 15.08.06	Diedamskopf (A)	vambestofdiedams.at/

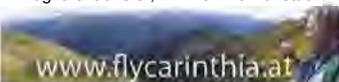


Zusatzpreise für OLC 2006 - weit fliegen lohnt sich

Zur Förderung des Gleitschirmsportes stiftet das Reisebüro „Die Reiseinsel“ für die erfolgreichsten deutschen OLC-Piloten Geld- und Sachpreise. Für die 3 Bestplatzierten des Online Contest 2006, jeweils für die Offene Klasse und die Sportklasse (Gleitschirm), werden Gutscheine für das XC-Camp „Abenteuer Brasilien 2006“ vergeben. Weitere Infos: www.reiseinselbirkenau.de und bei Tobias Ebenfeld, Tel: 0174/9742596. Insgesamt sind Reisegutscheine und Sach-/Geldpreise in Höhe von insgesamt EUR 1.000,- zu gewinnen.



Einzig ortsansässige Flugschule in Oberkärnten (30 Jahre Flugerfahrung)
 Flugbetreuung und XC Tipps in Kärnten
 Fluggebiete für alle Starrichtungen
 Höhenunterschied von 200 - 1600 m!
 Flughafentransfer, Zimmer mit Frühstück



Fly Smile

01 **NEU! Paramotoren m.**
 DULV + E-Starter 3990,- €
 Finanzierung ab 0% eff. Jahreszins
NEU! Online Shop mit
 10 % Rabatt u. Gewinnspiel
NEU! GS Spezialtouren Türkei
 Schulung ganzjährig!

LJEIDAle
Paragliding

Das DHV-Versicherungsprogramm

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

Stand: 1.1.2003, Versicherer: Gerling Köln

Halterhaftpflicht

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



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 Gerätekennezeichnung. 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

EM Kombinierte Halter-Halt- *ft toi P8988j81141eftpacht

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

Jahresprämie inkl. Vers.-Steuer
560,- €

Deckungssumme: 2.500.000,- €
pauschal für Personen- und Sachschäden. Gültig auch in Österreich.

Jahresprämie inkl. Vers.-Steuer
460,- €

Umfang Halter-Haftpflicht: wie oben
«Halter-Haftpflicht» ohne Selbstbeteiligung.
Umfang Passagier-Haftpflicht: Luftfrachtführer, Halter und berechtigter Benutzer.

Für alle Mitglieder kostenlos

EM Bergt ngekosten

Deckungssumme: 2.500,- €
Umfang: Suche, Rettung, Krankenhaustransport, notwendiger Rücktransport. Ohne Mehrkosten für Bergung des Fluggeräts. (In ursächlichem Zusammenhang mit dem Betrieb eines Luftsportgerätes)

EM SchirinpackerFletpNcht

Deckungssumme: 500.000,- €
pauschal für Personen- und Sachschäden.
Umfang: Packer von Rettungsgeräten für Dritte. Fachkunde ist Voraussetzung.

Startierter-Flafecht

Deckungssumme: 500.000,- €
pauschal für Personen- und Sachschäden.
Umfang: Startleiter mit Luftfahrerschein sowie Beauftragte für Luftaufsicht.

M9 Flug-Unfall Tod und Inve0dtit

Deckungssumme: 2.500,- € bei Tod, 5.000,- € bei Invalidität.
Umfang: Verdreifachung möglich. Mitversichert: 24-Stunden-Risiko gemäß AUB inkl. anderer Sportarten, Straßenverkehr, Arbeitsplatz.

Jahresprämie inkl. Vers.-Steuer
23,10 €

Zusätzlich mit 3,00 € Krankenhaus-Tagegeld und 3,00 € Geseungsgeld je Krankenhaustag. Vervielfachung zusammen mit Unfalldeckungssumme.

Jahresprämie inkl. Vers.-Steuer
33,20 €

M Flug-Unfall ntr Irreaxrdit

Deckungssumme: 5.000,- €
Umfang: Verdreifachung möglich. Mitversichert: 24-Stunden-Risiko gemäß AUB inkl. anderen Sportarten, Straßenverkehr, Arbeitsplatz.

Jahresprämie inkl. Vers.-Steuer
6,60 €

Zusätzlich mit 3,00 € Krankenhaus-Tagegeld und 3,00 € Geseungsgeld je Krankenhaustag. Vervielfachung zusammen mit Unfalldeckungssumme.

Jahresprämie inkl. Vers.-Steuer
16,50 €

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

Deckung: **Mi**) weltweit Europa Deutschland Österreich

Flug-Unfall Tod und Invalaitit 500% Progreeslco

Mitversichert: 24-Stunden-Risiko gemäß AUB inkl. anderer Sportarten, Straßenverkehr, Arbeitsplatz.
Deckungssumme: 2.500,- € bei Tod, 25.000,- € bei Invalidität, 125.000,- € bei Vollinvalidität.

Jahresprämie inkl. Vers.-Steuer
76,- €

Deckungssumme: 2.500,- € bei Tod, 50.000,- € bei Invalidität, 250.000,- € bei Vollinvalidität.

Jahresprämie inkl. Vers.-Steuer
136,- €

Flug-Unfall Passagier

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

Jahresprämie inkl. Vers.-Steuer
13,30 €

Flug-Unfal Passagier ixt In Österreich

Deckungssumme: 40.000,- € bei Tod und Invalidität.

Jahresprämie inkl. Vers.-Steuer
47,80 €

Für **alle Mitgliedsvereine**
kostenlos

M Vereins-Haftpflicht

Deckungssumme: 500.000,- €
pauschal für Personen- und Sachschäden.
Umfang: Tätigkeit des Mitgliedsvereins, des Vorsitzenden, der Gruppenleiter, etc.

EMD Veranetalter-Haftpflicht

Deckungssumme: 500.000,- €
pauschal für Personen- und Sachschäden.
Umfang: Alle Hängegleiter- und Gleitsegelveranstaltungen des Mitgliedvereins im Versicherungsjahr.

EM Boden-Unfall für Startleiter

Deckungssumme:
2.500,- € bei Tod
5.000,- € bei Invalidität.
Umfang: Tätigkeit als vom Mitgliedsverein beauftragter Startleiter.

Für **alle Mitglieder und
Mitgliedsvereine** kostenlos

Gelämle-Hattpflicht

Deckungssumme: 500.00Q,- €
pauschal für Personen- und Sachschäden.
Umfang: Halter von Hängegleiter- und Gleitsegelgeländen.

Schleppwinden-Haftpflicht

Deckungssumme: 500.000,- €
pauschal für Personen- und Sachschäden.
Umfang: Halter und Bediener der Startwinden inkl. der Seilrückholfahrzeuge beim Schleppbetrieb und inkl. der Schleppautos ohne Verkehrszulassung.
Ohne Personenschäden im geschleppten Luftfahrzeug.

Seieperinden-Haftpflicht

Zusatzdeckung inkl. Personenschäden im geschleppten Luftfahrzeug.

Jahresprämie inkl. Vers.-Steuer
33,20 €



uW7

36 bidge, im dr.

65 Tage im Jahr



Die Produkt-Palette von Ozone ist das direkte Ergebnis eineptie_endenden Serie von Tests und eug7-abenteuern auf der ganzen Welt Ozone hat ein internationales Team von Piliert Unsere Team-pilatei fliegen an jedem Tag des Jahres, über den Gletschern des Himelaya, dem Urwald an der Küste Neuguineas oder über der Karoo Wüste mit ihrem endlosen Horizont.

Jeden Tag

Die Liste der Orte, an denen wir geflogen sind im vergangenen Jahr zieht sich über den gesamten Erdball, über sechs Kontinente und vorher noch nie beflogene Gegenden und Startplätze. Wir suchen nach Abenteuern. Wir fliegen jeden Tag im Jahr, in jeder Situation, die man sich vorstellen kann. Das hört sich nach harter Arbeit an, aber wir hatten Spass dabei unsere Gleitschirme auf diese Weise zu perfektionieren.

Wir hoffen dir gefällt das Ergebnis.

9.6, Kftwe c'r.rn,



(LW.(;> 4.\%1)-YV% 1';1.\47%N.44%

RUMMIN>

K'YIYNe'

PI A NTR A

rniteli-rzitale

For Ozone Team Pilots Only

*6907'

[se] P[NEREROMENI]

die Freeride-Zukunft»

DIA
71Aerosport International GmbH
Grafenstr. 26 0-83098 Brannenburg Tel +49(0)8034 1034
info@aerosport.de www.aerosport.de



7 efe' wähle deine eigene Farbkombination
Wir's Obersegl ohne Aufpreis!

=C-1f7e'''
MANnifllllFLVOZONE111e2Mo