

DHV-info

Das Magazin für Drachen- und Gleitschirmflieger

142





DHV Performance Center

Die Profi-Gleitschirmflugschulen

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

Hessische Gleitschirmschule Frankfurt

Hot Sport Sportschulen GmbH
Breslauerstraße 12
35096 Niederweimar/ Marburg
Tut: 06421/12345
Fax: 06421/77455
www.hotssport.de
info@hotsport.de

HOT sParr

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

hen,06651175

Harzer Gleitschirmschule

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



Flugschule Siegen

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

[eFFFlugschule Sieger](#)

Luftikus Eugens Flugschule

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

LUFTIKUS

GlideZeit Flugschule Tübingen

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



Der Flugtechnikteil des Performance Trainings findet über Wasser statt

Flugschule Göppingen

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

flugschule
goepingen

Sky-Team Paragliding

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

9 be"11f;Te

Flugschule Chiemsee GmbH

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

FLUGSCHULE

-CHINSEE

Süddeutsche Gleitschirmschule

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

**SÜDDEUTSCHE
GLEITSCHIRMFLUGSCHULE**

Flugzentrum Ruhpolding

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



Adventure Sports Gleitschirm-Schule

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

4v ture-spooper

47. erit.,sh,INgtat'titt

Paragliding Tegemsee

Tegemseer Straße 88
83700 Reitrain
Tel: 08022/2556
Fax: 08022/2584
www.paragliding-tegemsee.de
info@paragliding-tegemsee.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. DäeC Gleitschirm-Schul/

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



Flugzenrum Ravelwald

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



Rugschule Achensee

Eid Meute GmbH
Tatstation 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
Achensee**

Flugschule Wildschönau-Tirol

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

Werrbonen u 7fro

Sky Club Austria Walter Schrempf

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



Flugschule Aufwind

Franz Rehr
Dachstein 52
A-8972 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

474/14

Euro-Flugschule Engelberg

VVesserfallstraße 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

encl er.9
e oefluoic".

Papillon

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





Seite 36 - Drachenschulung



Seite 46 - Sicherheit



Seite 26 - Alpenwanderflug

- 4 **WICHTIG-NEU-KURZ**
Neuigkeiten und Wissensweites
- 10 **NEU AUF DEM MARK**
Neues von den Anbietern
- 14 **SPAR IN DER GRUPPE**
Unterwegs auf Allgäusafari
- 20 **FLIEGEN IN DER SÜDPFALZ**
Flugenerlebnis im Naturpark Pfälzer Wald
- 22 **AB IN DEN SÜDEN**
Fliegen in Sardinien
- 26 **ALPENWANDERFLUG MIT DEM DRACHEN**
Auf den Spuren der Zugvögel
- 32 **ALEITSCHIRM IST MEINE GROBE LODENSCHAFT"**
Ein Gastflieger aus Kamerun
- 34 **DRACHENAUSBILDUNGIMTANDEM**
Schneller Lernerfolg zu zweit
- 36 **DRACHENFLIEGEN LEICHT GEMACHT**
Fliegen lernen mit dem Grashüpfer
- 38 **RICHTIG SITZEN!**
Das Gurtzeug passend zum Piloten
- 45 **NFGH**
Offizielle Nachrichten
für Drachen- und Gleitschirmflieger
- 46 **SICHERHEIT UND TECHNIK**
Gleitschirm Unfallstatistik 2005
Drachen Unfallstatistik 2005
- 55 **FLIGHT FESTIVAL WARSTEIN**
Drachen- und Gleitschirmpiloten auf der Montgolfiade
- 56 **GLEITSCHIRMFLIEGEN ALS BERUF**
Der lange Weg zum Profi
- 60 **VEREINSNACHRICHTEN**
Nachrichten der Vereine
- 65 **LESERBRIEFE**
- 66 **TESTBERICHTE**
Nachrichten der Vereine
- 74 **FÜR DIE SICHERHEIT IN DER LUFT**
Das DHV-Test-Team stellt sich vor
- 78 **DHV-JUGEND**
Reggae Festival und Funcup
- 80 **DHV-OLC - WENIG FLUGTAGE - RIESENFLÜGE**
Die Meister im Streckenfliegen stehen fest
- 84 **UNTERWEGS BILLIG TELEFONIEREN UND SURFEN**
Tipps und Tricks
- 86 **WETTBEWERBE**
 - 86 EM - Gleitschirmfliegen
 - 90 German Open Drachenfliegen
 - 92 Flatlands Gleitschirm und Drachen
 - 96 Drachenliga
 - 97 German Cup
 - 98 Berichte und Termine
- 8 DHV-Shop
- 98 Impressum
- 99 Versicherungsprogramm



**Titel: Thomas Beyhl
in Wilderness/Südafrika**

FOTOS BEARNE BECHTER



Skywalk Night Fever 2006

Zum ersten Mal wurde am Wochenende das Skywalk Night Fever durchgeführt. Eine Premiere, die hervorragend organisiert war durch die Flugschule Bregenzerwald. 27 Teilnehmer starteten bei idealen Bedingungen in einem Zeitfenster von 16 Uhr bis 17 Uhr und mussten dann, solange die Flügel trugen, oben bleiben.

Viele Piloten haben im Rahmen dieses Wettbewerbs dann auch tatsächlich eigene Bestmarken, was die Flugdauer angeht, aufgestellt! Im Live-Interview, gleich nach der Landung, wurden die Eindrücke hautnah dem Publikum vorgestellt und so war es recht kurzweilig, obwohl die Besten fast 4 Stunden flogen.

Das Finish fiel unheimlich spannend aus: In der Ostwand konnten sich einige Piloten, unter ihnen Ulrich Prinz, Peter Felk, Pascal Purin, Martin Wachsmuth und Rolf Rinklin bis kurz nach 20 Uhr halten. Dann kam einer nach dem anderen ums Eck, um im Tal noch nach letzten Nullschiebern zu suchen. Direkt im Blickfeld des Publikums,

Das beste Händchen hatte dabei Skywalk Team Pilot Rolf Rinklin, gefolgt von Martin Wachsmuth und Ulrich Prinz. Die Drei konnten auch die fetten Siebprämien einstreichen.

Das Format des Wettbewerbs hat sich super bewährt, vor allem die Zuschauernähe wurde allenthalben gelobt! Der Wettbewerb ist einfach, auch für Laien absolut nachvollziehbar, spannend und medienwirksam

EU-Recht für den Freizeit-Luftverkehr



Textilflieger sind weiterhin nicht betroffen, aber Flächen-ULs sollen spätestens ab dem Jahr 2010 erfasst werden.

Es gibt seit 2002 die Europäische Verordnung 1592 „Common rules for civil aviation“ mit Vorschriften für die Lufttüchtigkeit von Flugzeugen. Ausgenommen von dieser Vorschrift sind die im Annex 2 genannten Luftfahrzeuge, darunter Ultraleichte Motorflugzeuge bis 450 kg, Ultraleichte Segelflugzeuge, Flugdrachen und Gleitschirme. Diese Verordnung wird Ende 2007/Anfang 2008 mit Vorschriften für Ausbildung und Pilotenlizenzen sowie für den Flugbetrieb erweitert. Am 14. November ist die 1. Lesung im Europaparlament vorgesehen. Hierzu hat die EU-Kommission das Dokument COM (2005) 579 veröffentlicht. Darin wird dem Wunsch des Luftsports entsprochen, den L-PPL (Leisere PPL), eine einfachere Lizenz für den "Freizeit-Flugverkehr" einzuführen. Die Detailregelungen wurden vorbereitet von der Arbeitsgruppe MDM.032 der EASA (European Aviation Safety Agency), die auch über einfachere Lufttüchtigkeitsanforderungen für den Freizeit-Flugverkehr beriet. Zu dem neuen Begriff Freizeit-Flugverkehr zählen neben dem Freizeit-Motorflug, Segelflug und Ballonfahrt auch die ultraleichten Flächenflugzeuge mit Motor. Europaverbandsvertreter dieser Flugsportsparten hatten neben Vertretern der nationalen Behörden Sitz in der EASA Arbeitsgruppe.

Von April bis Juli traf sich die Arbeitsgruppe MDM.032 insgesamt 10 Mal. Das Ergebnis ist auf der EASA Homepage als A-NPA 14/2006 einsehbar, Titel: "A concept for better regulation in General Aviation (Aireraft other than Complex Motor Powered Aircraft, used in Non-commercial activities)" In dieser NPA (notice of proposed amendment) sind für die Bereiche Musterzulassung, Instandhaltung, Lizenzierung und Flugbetrieb mehrere Optionen zur Wahl gestellt. Die Betroffenen haben derzeit Gelegenheit schriftlich Stellung zu beziehen. Das Ergebnis wird für

die EASA Arbeitsgruppen FCL.001 und OPS.001 die Basis bei der Ausarbeitung konkreter Vorschriften bilden. Leider ist in diese Arbeitsgruppen nur ein Vertreter der europäischen Luftsportverbände berufen worden, weil sich die nationalen Luftfahrtbehörden hier eine stärkere Vertretung ausbedungen haben. Anschließend werden die Vorschläge der EASA von EU-Kommission, -Parlament und -Council ins Europäische Gesetzgebungsverfahren genommen.

Es gilt als unwahrscheinlich, dass bereits in diesem Arbeitsgang der Annex 2 geändert wird. Dies wird wohl erst im nächsten Arbeitsgang geschehen, wenn die nächste Änderung der Verordnung 1592 wegen der Hinzufügung von Flugplatzregeln Ende 2009, Anfang 2010, vorgenommen wird. Mehrere nationale Behörden möchten, dass alle ULs mit starrer Fläche (auch solche unter 450 kg) in die EASA Zuständigkeit fallen. So wird's wohl kommen. Textilflieger, also auch die motorisierten Gleitschirme und Flugdrachen, sollen im Annex 2 bleiben. Die EASA zeigt kein Interesse diesen Bereich zu regeln. Sie ist bereits mit den Regelungen der schwereren Luftfahrzeuge überlastet. Es gibt auch keine politischen Vorstöße im Europäischen Parlament. Die EHPU (European Hang Gliding and Paragliding Union) beabsichtigt derzeit ebenfalls nicht, zentrale europäische Vorschriften für Gleitschirmfliegen und Drachenfiegen zu fordern. Flugdrachen und Gleitschirme zählen also zu den Luftfahrzeugen, für die der nationale Gesetzgeber zuständig bleibt. Es wird also in diesem Bereich weiterhin unterschiedliche Vorschriften in den einzelnen Ländern Europas geben. Dies stellt aber kein Problem dar, weil Inhaber der IPPI Card mit der Flugausrüstung in allen EU-Ländern fliegen dürfen, die sie auch im Heimatland verwenden dürfen.

Die nationalen Gesetzgeber bleiben auch zuständig für die Regelung des Unteren Luftraums innerhalb ihrer Landesgrenzen. Der deutsche Gesetzgeber regelt also auch weiterhin, welche Luftfahrzeuge in Deutschland unter welchen Voraussetzungen in den für unsere Streckenflüge interessanten Luftraum einfliegen dürfen.

Weitere detaillierte Informationen siehe www.chpu.org



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

Wer wissen will, was in der Szene los ist, geht auf dhv.de. Mehrmals täglich aktuelle News. Der redaktionelle Wetterbericht von DHV-Wetterexperte Volker Schwanitz. Die neuesten Sicherheitsmitteilungen und Testberichte. Die Vorschau aufs aktuelle Info und vieles mehr. 37.000 Besucher pro Woche wissen den Service zu schätzen.



Travel & Training

Der Herbst ist da! Die Thermik neigt sich dem Ende zu. Jetzt ist die Zeit der relaxten Genussflüge. Warum nicht zwei Hobbys miteinander verbinden - Fliegen und Reisen. Travel und Training auf www.dhv.de macht's möglich. Dort bieten die DHV-Flugschulen Gleitschirm- und Drachenreisen in alle Welt an.

Ein besonderes "Schmankerl" ist das **DHV-Weblog** - www.dhv.de/weblog. "Wolkengeflüster" berichtet live und aktuell aus der Fliegerszene. Eine Menge schöne Artikel sind dort zu finden. Z.B. der Karwendelrundflug von Robert, einem Gelegenheitsstreckenflieger, der sich mit der Umrundung des Karwendelgebirges einen langgehegten Traum erfüllte. Er lässt uns teilhaben an seinen intensiven Erlebnissen und macht sie damit umso nachhaltiger. Deshalb: Schreibt auf, wenn Ihr was zu erzählen habt! Es zählen nicht Rekorde oder Kilometer, sondern nur die Individuelle Geschichte.



ANGEBOTE

IS1

Olellaohirm (5139) Drachen (235) Durtzeug (147) Drachen-Gurizeurg (34)

SUCHANZEIGEN

Gleitschirm (188) Drachen (181) Gleitschirm-Durtzeug (147) Drachen-Gurizeurg (18)

Bis zu 6.000 Interessenten im **DHV-Gebrauchmarkt** Wer seine Ausrüstung verkaufen will oder eine Gebrauchte sucht, findet keine größere und aktuellere Plattform. 869 Gleitschirme und 234 Drachen werden zur Zeit angeboten, 81 Gleitschirme sowie 60 Drachen gesucht. Schaut rein - es lohnt sich!

Fotowettbewerb 2006

Im nächsten Info findet ihr wieder die Ausschreibung zum diesjährigen Fotowettbewerb des DHV. **Vorab einige Informationen dazu:**

- Die Anzahl der digitalen und analogen Einsendungen wird pro Mitglied auf 10 Bilder beschränkt.
- Bei einer Auflösung von 72 Pixel/Zoll sollte die Bildbreite bei digitalen Bildern mindestens 1000 Pixel betragen.
- Bilder benötigen folgende Bezeichnung: Deine Mitgliedsnummer sowie eine Bildnummer. Bilder ohne diese Beschriftung können wir nicht annehmen.

Weitere Informationen folgen in der Ausschreibung in Info 143.

Nun schon mal viel Spaß, beim Zusammenstellen eurer schönsten Bilder.

Flugfunk

Mit den bisher gebräuchlichen Flugfunkgeräten lassen sich die Kanäle mit 25 kHz Frequenzabstand wählen. Am 23. August 2006 informierte die Deutsche Flugsicherung (DFS) darüber, dass die Einführung des 8.33-kHz-Frequenzabstandes bevorsteht, wie er bereits für Funkfrequenzen oberhalb FL 195 in Gebrauch ist.

Nach den Plänen der Europäischen Kommission soll ab 2012 auch der Sichtflugverkehr in der Lage sein, die Frequenzen mit 8.33 kHz Abstand zu nutzen. Die Europäischen Luftsportverbände fordern zwar die Frequenzteilung so zu gestalten, dass die Luftsportler weiterhin mit 25 kHz-Funkgeräten Zugang zu den heute vom Luftsport genutzten Luftraum haben. Ob sie entsprechendes Gehör finden, ist jedoch ungewiss.



7. INTERNATIONAL ÖLÜDENIZ AIR GAMES 25 - 29 OCTOBER 2006

Ölüdeniz-Airgames 2006

Die Ölüdeniz Airgames 2006 (25. - 29.10.) finden in gewohnt professioneller Weise statt. Die Differenzen um die horrenden Gebühren für die Auffahrt auf den Babadag sind laut Airgames Organisator Kadri Tuglu beigelegt. Flüge vom Gipfel sind wieder möglich und werden maximal 7.50 Euro Nationalpark-Gebühr kosten. Die Kosten für den Transport kommen dazu. Vom 1.000 m Startplatz wird keine Gebühr erhoben. Teilnehmer der Air Games sind während des Events von der Gebühr befreit. Auch 2006 bieten die Airgames ein packendes Rahmenprogramm. Mehr Infos unter www.babadag.com.

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.



Attraktion im Serfaus-Fiss-Ladis-Hochplateau für Flugbegeisterte

Serfaus-Fiss-Ladis zählt wohl zu den schönsten Hochtälern im Alpenraum. Einmalige Bergerlebnisse kann man auf diesem Hochplateau genießen. Wer allerdings eine Kick der besonderen Art sucht, für den bietet sich in Fiss, neben der bekannten Sommerrodelbahn, nun eine einzigartige Attraktion: Der „Fisser Flieger“, der vor kurzem eröffnete, ist eine absolute Neuheit in den österreichischen Alpen: Pilotenweste anziehen, anschnallen, fertig zum Abflug? Darm geht es los – 700 Meter lang mit 80 km/h talwärts sausen – Adrenalinstoß garantiert! Das Fluggerät, einem Drachenflieger ähnlich, nimmt vier Passagiere auf und schwebt in 8 – 47 Metern Höhe über dem Boden. Dabei wird der Flieger auf Rollen geführt, die über ein stabiles Stahlseil gleiten. Die Passagiere hängen in einem Gurt, der das Gefühl des freien Fluges vermittelt. Der Start ist an der Möseralm Bergstation. Das Vergnügen ist ab 4 Euro zu haben.

Information von paragliding-slovenia

Dies ist eine Information für alle, die in Slowenien fliegen oder zu fliegen beabsichtigen. Slowenien ist ein kleines Land in Mitteleuropa. Es hat 20.273 qkm Oberfläche, 2.001.114 Einwohner und drei Flughäfen mit ihren eigenen Lufträumen, in denen Fliegen nicht erlaubt ist. Die Strafen für Luftraumverletzungen sind sehr hoch. Aus diesem Grund veröffentlicht der Club diesen Hinweis für Piloten aus der ganzen Welt. Ausländische Piloten sind in Slowenien sehr willkommen. Information über Fluggebiete und eingeschränkte Bereiche gibt es auf der Website www.paragliding-slovenia.si/airspace/. Willkommen im Land des thermischen und aufregenden Fliegens!



Auf 7.685 m Höhe mit dem Gleitschirm

Leroy Westerkamp aus den Niederlanden hat mit seinem Skywalk Poison während seiner K2 Expedition die Maximalhöhe von 7.685 Metern erreicht. Gleichzeitig toppt Leroy den alten Rekord im Höhengewinn mit einer Startüberhöhung von 4.526 m.

Leroys Rekordflug startete im Hunza Tal in Pakistan und sorgte für spektakuläre Bilder. Die ganze Story kann unter wfflv.fly-k2.com/newsletter/newsletter4.php nachgelesen werden.



DHV-anerkanntes Sicherheitstraining

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

Flugschule Chiemsee 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



KleZenalp

Flugschule Achensee

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



SW Club Austria Walter Schrepff

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





Gefahr bei Nordwind in den Dolomiten

Kilian Insam, Fluglehrer aus St. Ulrich im Grödnertal, bat um Veröffentlichung seines nachfolgenden Schreibens:

„Mein Name ist Insam Kilian, bin italienischer Gleitschirmflieger. Wollte nur darauf hinweisen, dass auch heuer wie in den letzten Jahren, täglich bei guter Thermik viele Gastpiloten, vor allem Deutsche, vom Startplatz Col Rodella bei jedem Wind starten, auch bei Nordwind. Habe persönlich gesehen, wie viele Piloten bei starkem Nordwind vom Col Rodella Richtung Sellajoch starten und im dynamischen Nordwind segeln und mit geringer Höhe voll ins Lee Richtung Canazei hinunterfliegen. Habe auch viele Ausländer auf der Marmolada landen sehen, bei über 8 m pro Sekunde Steigen aus der Südwand der Marmolada. Kann diesem extrem gefährlichen Topland auf der Marmolada nicht endlich ein Ende gesetzt werden. Voll im Lee bei Hammerthermik auf der Südwand auf dem Gletscher einlanden!

Veröffentlichen Sie bitte eine Warnung im DHV, damit dieses extrem gefährliche Fliegen endlich aufhört. Es scheint fast so, dass man in den Dolomiten bei jedem Wind starten könne und in jedem Lee landen könne. Wenn nicht endlich eine Warnung im DHV gemacht wird, wird es wie in jedem Jahr wieder Tote auf dem Col Rodella geben. Bitte um eine Gefahreinweisung vom Flur; ob Col Rodella: absolut nicht bei Nordwind fliegen und ins Lee abdrehen, bzw. ja nicht auf der Marmolada landen!

Das Problem sind nur ausländische Piloten, die einheimischen Piloten starten nicht bei Nordwind auf dem Col Rodella, bzw. landen nicht Top auf der Marmolada (außer wenige Ausnahmen).

Auch im September und Oktober sind Thermik und Turbulenzen in den Dolomiten noch sehr stark. Diese Bedingungen können nur von Piloten mit viel Thermikerfahrung, gutem Starthandling und entsprechenden Kenntnissen des Schirmes bei Einklappen etc. gemeistert werden.

Bitte unbedingt darauf hinweisen, dass Anfänger und Flieger mit wenig Flugenerfahrung mit diesen Flugbedingungen absolut überfordert sind, auch wenn sie von einer Flugschule betreut werden. In der Luft sind sie dann doch alleine.

Wir, die einheimischen Piloten, stehen den Gästen gerne mit Wetter- und Fluggebietsinformationen zur Verfügung. Meine Telefonnummer: 0039/ 0335/6823850, www.fly2.info.

Grüße, schöne und sichere Flüge“, Kilian Insam

Der DHV hat sich bei Kilian für sein Engagement sehr herzlich bedankt und weist auf die früheren Informationen zum Thema "Fliegen in den Dolomiten" hin, www.dhv.de/typo/Fliegen_in_den_dolom.859.0.html.

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: dhv schleppbuero@dhv.de.



Geländename Geländehalter Telefon, Internet, Funk

07338 lauschwitz	Osthüringer Drachen- und Gleitschirmfliegerverein Saalfeld e.V.	0170/7287230
27374 Laingen	Gleitsegelclub Weer e.V.	0160/91259530
32457 Porta Viestfalica	Delta-Club Wichengebirge e.V.	9571/110227
35088 Eisenberg	DFC Edelbergland e.V.	0160/91815859
35415 Fahlheim	Drachenflieger Pohlheim e.V.06403/63606 www.drachenhiegeopohlheim.de , keine Bandsang	
36136 Wasserkuppe	Rhöner Drachen- und Gleitschirmfliegerverein e.V.	06654/696
38640 Rammelsberg	Hauer Brechen und GIMSchirm-Verein Goslar e.V.	0110/6728487
52245 Sophienhöhe	Ostwindfreunde e.V.	02274/703649
55585 Duchroth	Pläber GletschankClub e.V.	0175-5198606
57562 Sassenreih	Drachen und Gleitschirmfreunde Hellmal e.V.	02744/930349
58849 Nordhelle	GSC Nordhelle e.V. + Flugsport Lennetal e.V.	02352/21265
64407 EilatarnMsch Crumbach	Erster Odenwälder Drachen-flug-Club e.V.	0160/8551027
64665 Meibokus	Erster Odenwälder Drachen-FlugClub e.V.	06251/983612
69198 Ölberg	Bergsträßler Drachenflieger e.V.	0174/1861382
69117 Königstuhl	Kurpfälzer Gleitschirmflieger e.V.	0176/28677305
72258 Stöckerisopf	Brachen und Gleitschirmverein Baiersbronn e.V.	07442/121425
72393 Schneehalde	DFC Slarzell e.V.	0110/4436901
73430 Ostalbskipisls lungert	DHC Aalen e.V.	01603282349
74343 leulelsberg	Die "1. Hohenhaslecher Flieger" e.V.	07147/922156
14544 Einkorn	HG-Club "Einkorn Schwäbisch Har e.V.	0791/4992360
14847 Finkenlof	Delta-Club Mosbach e.V.	06261/670638
75325 Sommerberg	Enzielflieger Bad Wildbad e.V.	07081/380212
76332 Allhol	Bin Allholdrachen e.V.	0170/9865064
76530 Merkur	Gleitschirmverein Baden e.V. 07221)217577, niv.schwarzweidg einde, 433.309 MHz	
76597 leufelsmidle	Drachenfeld Loffenan e.V.	0173/4166929
76703 Kraichlal	Gleitschirmclub Kraichlal e.V.	07250/927487
16863 Förlenbergtirfels	Südpfälzer Gleitschirmflieger Club e.V.	06346/308560
77709 KirchbergSpitzlisen	Drachen- und Gleitschirmflieger Oberes Eldal e.V.	0/834/4594
77728 Oppenau	Oppenauer Gleitschirmflieger e.V.	0160/7129906
78148 Hintereck	Gleitsegelclub lenticularis e.V.	07723/580/
79102 Schuainland	GSC Colibri e.V.	07602/1512
79183 Kandel	DK Südschwarzwald e.V.	07681/22068
79215 Gsdhasi	Drachen- und Gleitschirmflieger Oberes Elztal	0171/9004833
79410 Hochblauen	Hängegleiter Club Region Blauen e.V.	07632/828088
19736 Rickenbach	Delta-Club Condor e.V.	07762/523495, www.wetterwehr.de
83122 Hochries	Gleitschirmclub Hochries-Samerberg e.V.	08032/8895
83661 Brauneck	Lenggrieser Gleitschirmflieger	0171/8169210
83700 Wallberg	DIE Tegerseer Tal e.V.	0160/95643891
87459 Breitenberg	Ostallgäuer und Pfirnt'ner Gleitschirmflieger e.V.	0171/9120340
93339 lachenhausen	1. Oberpfälzer Drachenfliegerclub Hindenburg e.V.	0160/7841232
93453 Hoher Bogen	1. Gleitschirmverein Bayerwald e.V.	09947/2452
93462 Osser	1. Gleitschirmverein Bayerwald e.V.	01603523936
94541 Bühelstein	DGC Bayerwald e.V.	09908/891191
35415 Pohlheim	Drachenflieger Pohlheim e.V.	voadrechtenbegeopohlheirede
76530 Merkur	Gleitschirmverein Baden e.V.	wenschwarzweidgmede
79736 Rickenbach	Delta-Club Condor e.V.	vomweller.webt.de
83346 Hochfelle	flochfelln-Flieger Bergen e.V.	wirnv.hochlellnliieger.hergen.de/

Bücher / Lehrpläne / DVDs / Karten



11.A.D.-Headware Multifunktionsstuch

Die H.A.D. Originale sind nahtlos aus hochwertigem Funktionsmaterial (Microlite) 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 Qualitätsmade Switcher 170 gr./m² in den Farben rot und beige, mit "Drachen"- oder "Gleitschirm"- Motiu - 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 € zzgl. Versandkosten

Die T-Shirts fallen groß aus!

DHV-WINDSACK

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



DVD - BLUE SKY

Inhalt: Wing Man, Grand Canyon Wings, Job am Limit (Drachen- und Gleitschirmfliegen 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. Bonusfilme 20 Min. Einzelpreis 19,90 € zzgl. Versand.

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, Rekordjagd, X-Andes und als Bonusfilm: lautlos am Limit, Drachenflüge in den Alpen und Skysurf. Länge 107 Min. Bonusfilme 25 Min. Einzelpreis 19,90 € zzgl. Versand

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

A.9enbilde oben

AUGENBLICKE OBEN -

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 Mittelasien, Ostafrika, Südamerika, den Alpen und Hochkarpaten und außergewöhnliche Portraits und Leistungen von: Will Gadd, Red Bull X-Alps, Bob Drury, Mad Mike flieg- denn Meister der Flugakrobatik und seinem Sprung aus 10.100 Metern. 264 Seiten, Preis: 39,00 €

Ausgabe 2006



Kunstkalender vom Gleitschirm- und Drachenfliegen

Zeichnungen und Gemälde der Schwarzwälder Künstlerin Hilde Wilimann, 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 Thermikvedag 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, Trillerperle. Maße: 20 "14" 5 cm Preis: 35,80 €, incl. SAM-Splint 18,40 €, ohne SAM-Splint (sonst gleicher Inhalt)



Flugführer Berner Oberland - Jura

Die schönsten Fluggebiete im Gleyschirm-Paradies Schweiz (Berner Oberland, Berner und Freiburger Voralpen, Jura, Genf) von Um Lötscher mit Fotos von Andreas Bussinger dargestellt auf 160 Seiten, Preis: 25,00 €

Ausgabe 2001



Flugführer Zentralschweiz

Die schönsten Buggebiete in der Zentralschweiz von Urs Lüncher mit Fotos von Andreas Bussinger dargestellt auf 160 Seiten, Preis 25,00 €

Ausgabe 1996



Die schönsten Fluggebiete der Alpen

4. Auflage des Outdoor-Führers von Oliver Guenay mit vielen neuen Infos zu ausgewählten Fluggebieten der sechs Alpenländer Deutschland, Frankreich, Italien, Slowenien, Schweiz, und Österreich. Mit vielen Fotos. 258 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 holt sein Buch an Alle, die ihr meteorologisches Verständnis auf dem Gebiet der thermischen Aufwinde und thermischen Windsysteme vertiefen wollen. 62 Seiten mit 48 Skizzen. Preis: 15,25 €

Ausgabe 2006

Prüfungsfragen

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

Info - Sammelordner

Preis: 0,20 €

Flugbuch für Drachen- und Gleitschirmflieger

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

Rettungsschnur-Set

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



Fluggebiete der Alpen

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

Ausgabe 0003



Fluggepländkarte 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

en / Sicherheit / Unterhaltung



Ausgabe 2002

Gleitschirmfliegen

Das klassische Buch des Gleitschirmsports jetzt grundlegend überarbeitet, erweitert und aktualisiert von Peter Janssen, Kerl Slezak und Klaus Tänzler nach offiziellem Lehrplan. Mit einer beiliegenden CD-Rom mit Videos Min Buch und über 100 brillanten Farbfotos. Sowohl Er Flugschüre zur Unterriest egleitung als auch Er erfahrene Gleitsch epiloten durch die ausführliche Gefahreineinweisung ein werveller Sicherheitsgewinn.
Preis: 35,70 €



Ausgabe 2003

Gleitschirmfliegen für Meister

Das Lehrbuch für den Streckenflieger wurde grundlegend erweitert und aktualisiert. Neu ist ein Beitrag von Claus Fischen. Der Gleitschirmfliegerlehrer und ererliche SUEckenpilot im Mittelgebirge und Flachland gbi im Kapitel "Streckenflug Flachland" sein wertvolles Wissen für den SUEckenerieg 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 Wetterphänemeli Liebtngsreuten der Streckenflieger werden grafisch dargestellt. Preis: 39,90



Ausgabe 1998

Drachenfliegen

Lehrbuch Er Anfänger und Fortgeschrittene von Peter Janssen und Klaus Tänzler, weilete Autoren Peter Geiger und Knut v. Hee.
Preis: 24,50 €



Ausgabe 1997

Drachenfliegen für Meister

Herausgegeben sen Peterlaessen und Klaus Tänzler, weitere Autoren Helmut Denn, Dr. Vieler Henle und Peter Cremign zahlreiche Abbildungen.
Preis: 24,50 €



Ausgabe 2005

Lehrplan-Passagierfliegen

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



Ausgabe 2003

Schlepp-Lehrplan

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



WOLKEN, WIND und THERMIK

Eine Lehr- und Informations-DVD für Drachen- und Gleitsch elieger des DHV, Artschau. lch hat Charlie lest in Zusammenarbeit mit dem DHV-Lehrteam insbesondere dem hie-orioldgen Hannes Schmalzt, die Themen Windsysteme, Thermik, Zirkulation, Frontensysteme und Wettergefahren dargestellt. Für die Ausbildung zum Drachen- und Gleitschirmpiloten beschreibt dieser Film die wichtigsten Inhalte An Fach Wetterkunde. Jetzt auch als VHS erhältlich. Filmdauer 53 Min.
DVD-Preis: 19,00 €
VHS-Video Preis: 19,00 €



GLÜCKLICHER IKARUS

mit dem Gleitschirm über die Alpen. Quer über die Alpen zu fliegen von Nord nach Süd. Toni Bender hat sich diesen Traum erfüllt und nimmt den Zuschauer mit auf eine Reise mit dem Wind in völliger Harmonie mit der Natur. Nicht nur Piloten werden von diesem Film begeistert sein! Eine DVD in deutscher und englischer Sprache.
DVD-Preis: 17,95 €



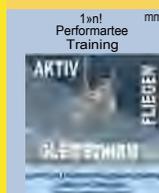
Starten, Steuern, Landen mit dem Gleitschirm

Der Lehrfilm zeigt die Gleitschirm-Flugtechnik entsprechend dem Lehrplan. über den reinen Lehrtehen hinaus ist der Film auch schön anzuschauen. Herstellung: ChadleJöist zusammen mir dem DHV-Lehrteam. Filmdauer: 20 Minuten.
VHS-Video Preis: 15,30
DVD-Preis: 15,00 € Mit Bonusfilm Sieher Gleitschirrflegern



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 €
DVD-Preis: 15,00 € Mit Bonusfilm Gennan Oper 20051



Aktiv Gleitschirm fliegen

Der Leerfilm stellt sänleiche Inhalte des Penfermance-Trainingsle und zeigt die entere-elenden Übungen. Das Video ist in erster Linie für die engagierte fort- und Weiterbildung in Schulen und Vereinen geeignet, es soll aber auch der interessierten Pilotn, dem interessierten Piloten am heimischen Fernseher Lust auf Training und Weiterbildung machen. Herstellung Charlie Jdst zusammen mit dem DHV-Lehrteam. Filmdauer: 42 Minuten.
VHS-Video Preis: 20,45 €
DVD-Preis: 19,00 € Mit Bonesfilm - Sicher Gleitschirmfliegen!



Am Seil nach oben

Windschlepp für Drachen- und Gleitschirmpflieger. Der neue Lehr- und Informationsfilm des Deutschen Hängegleiterteerbandes zeigt alles Wissenswerte zum Thema Windensclepp, Gleitschirm- und Drachenschlepp werden getrennt vorgestellt, aber beide Filme werden gemeinsam auf einer einzigen Kassette (60 Mine ausgeliefert. Das Video ist nicht nur Kl; die Schleppausbildung irdeleS3a01, sondern bietet auch den erfahreneren Winden- hiegere einige neue Tippe und Tricks zum Thema Schlepp,
VHS-Video Preis: 20,45 €
DVD-Preis: 15,00 €



Heiter bis wolkig

Heiteres und Lustiges aus den Anfangstagen des Drachenfliegens. Herstellng 1985. zusammengestellt von Charlie Just aus zahlreichen Amateurstreifen. Firndauer: 25 Minuten. Zum Verkauf als VHS-Video.
Prei 20,45 E



FREE FLIGHT Film Award

Die besten Filme der Jahre 2000 und 2001
Laufzeit 37 min.
VHS-Video Preis: 20,45 E



Brasilien mit Weltcupsieger Oliver Rössel

Eine durchwachsene Fliegersaison in den Alpen geht zu Ende und es wird nicht lange dauern, bis der erste Schnee die Berggipfel bedeckt. Höchste Zeit also, um sich Gedanken darüber zu machen, wie und wo man die thermiklose Zeit am besten überbrückt, damit im Frühjahr mit Trainingsvorsprung in die neue Saison gestartet werden kann.

Oliver Rössel, Weltcup Gesamtsieger 2004 und aktuelles Teammitglied der deutschen Nationalmannschaft, kennt die Fluggebiete bei Castelo in Brasilien und hat das fliegerische Potential dort schätzen gelernt. Beim letztjährigen PWC wurde hier im Januar an jedem Tag ein Durchgang geflogen. Eine geniale Quote, die für viele Stunden in der Luft und über herrlicher Landschaft spricht!

In Zusammenarbeit mit einem örtlichen und portugiesisch sprechenden Betreuer werden im Januar 2007 (10.01. - 23.01.2007) mit einer überschaubaren Gruppe bis maximal 16 Personen verschiedene Fluggebiete bereist. Piloten, die mit Spaß ihre allgemeinen und streckenflug-technischen Fähigkeiten verbessern wollen, werden hier sicher viel dazulernen und erleben. Die genaue Leistungsbeschreibung der Reise und alle weiteren Details finden Interessenten auf der homepage www.oliver-roessel.de



U-Turn jetzt noch näher am Kunden

Roger Wittelsberger wird in Zukunft mit dem U-Turn Info- und Testmobil bei Wettbewerben und Festivals sowie den Kompetenzzentren vor Ort sein. Probieren geht über Studieren – unter diesem Motto hat der begeisterte Flieger natürlich immer die attraktiven Schirme in allen Größen dabei. „Wir sind froh, mit Roger einen Fachmann gefunden zu haben, der die kompetente Beratung über die innovativen Features von U-Turn-Gleitschirmen sicherstellt“, freut sich U-Turn Mitbegründer Thomas Vosseler. „Der Info- und Testbus ist ein logischer Schritt in unserem Anspruch, dem Kunden beste Beratung und Service zu bieten“, so Vosseler. Das Info- und Testmobil kann zu Festivals und anderen Club-Veranstaltungen angefordert werden. Bitte mindestens vier Wochen vorher per Mail unter roger@u-turn.de Kontakt mit Roger Wittelsberger aufnehmen.

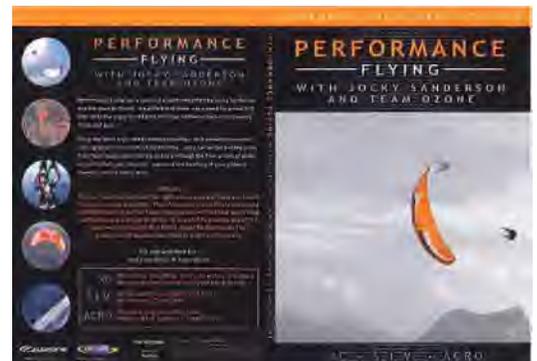
Neuer Gin-Overall

Von Gin gibt es einen neuen All-round-Overall für maximalen Komfort bei allen Bedingungen. Besonders strapazierfähiges Nylon-Material mit winddichter, wasserdichter und atmungsaktiver Membran und wasserabweisender Beschichtung. 2 Farbkombinationen: 'Petrol Blue' oder 'Carbon Black', Größen: XS, S, M, L, XL, erhältlich unter www.aerosport.de.



Performance Flying DVD mit Jocky Sanderson

Wenn es darum geht Filme über's Gleitschirmfliegen zu machen, dann zieht Jocky Sanderson alle Register des Filmhandwerks. Dies zeigte er schon bei seinen ersten Filmen „Security in Flight“ und „Speed to Fly“. Bei Jockys neuestem Film, den er zusammen mit dem Ozone Testpiloten Team produzierte, dreht sich alles um die hohe Kunst des Streckenfliegens und um Acro- und Sicherheitstrainings-Manöver. Eine Hochgeschwindigkeits-Laborkamera wurde eingesetzt, um die klarsten Zeitlupenaufnahmen zu schießen, die es von Flugfiguren mit Gleitschirmen gibt. On-Board-Kameras und Aufnahmen von einem neben dem Objekt fliegenden Tandem aus bringen einem die perfekte Beobachtungsposition für alle Manöver. Im Streckenflugteil von „Performance Flying“ hilft Jocky - langjähriges Mitglied der Britischen Nationalmannschaft - die Technik beim Fliegen und Finden von Thermik, beim Gleiten und beim Einsatz des Beschleunigers zu verbessern. Er erklärt Inversionen und wie man die nächste Thermikquelle findet. „Performance Flying“ ist ab sofort lieferbar. Performance Flying DVD 70 Min. Sprachen: Englisch, Deutsch, Französisch und Italienisch - PAL Format - keine Regionen-Beschränkung. Infos unter info@aerosport.de, www.aerosport.de.





Schwenkel light Handschuhe und Maloja Jacke bei Turnpoint

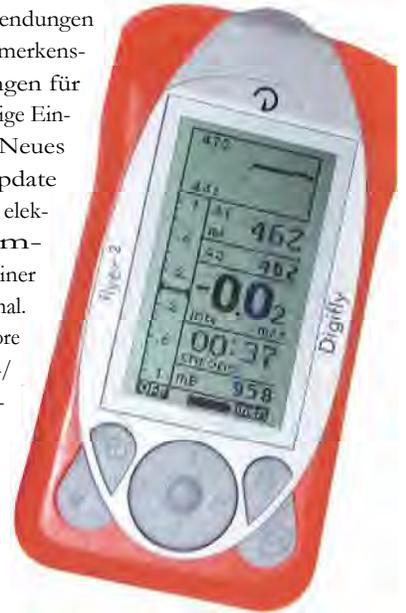
Die Handoberfläche ist aus einem leichten Baumwollstoff. Die Handinnenseite, ebenfalls aus Baumwolle, ist zusätzlich mit gummierten Noppen ausgestattet. Diese geben dem Piloten einen guten rutschfesten Griff. Der Handschuh wird am Handgelenk mit einem breiten Gummi und zusätzlichem Klettband abgeschlossen. Für



die heißen Sommerflüge und für das Bodenhandling der ideale Handschuh in den Größen XS bis XXL. Die Handschuhe können bei 30 Grad in der Waschmaschine gewaschen werden. An der Free Flight in Garmisch hat Turnpoint die neuen Maloja Windstopper Jacken präsentiert. Nachdem die erste Auflage innerhalb weniger Tage ausverkauft war, haben sie nachproduzieren lassen. Die Jacke gibt es in den Farben braun und schwarz in den Größen M bis XL. Erhältlich in den Flugschulen oder unter www.turnpoint.delschwenkel.

Das neue Flyer2 Vario von Digifly

Digifly hat nach intensiver Testphase das Flyer2 freigegeben. Zusätzlich zu den bekannten Anwendungen gibt es einige bemerkenswerte Änderungen für dieses preisgünstige Einstiegsmodell. Neues Design und Update von Display und elektronischen Komponenten, Karabiner Halterung/optional. Infos bei Fly & more GmbH, Tel: 08034/909700, www.fly-more.com.



Windreporter liefert Startplatzwindwerte

Unter www.windreporter.com sollen Windwerte von Flugbergen abrufbar sein. Im Moment gibt es jedoch nur eine abrufbare Station, das Neunerköpfl in Tannheim. Wenn es mehr werden, sicherlich eine interessante Sache für Drachen und Gleitschirmflieger.

ANZEIGE

Der ADVANCE OMEGA ist der Stoff, aus dem die Träume der Piloten sind. Seit 1.5 Jahren. Mit dem ADVANCEOMEGA 7 ist jetzt die jüngste Generation des High-End-Streckenflugschirms, da, für Champions und jeden der es sich zutraut, selber einer zu sein. Denn in diesem Schirm steckt Spitzentechnologie, Spitzenmaterial und das Fingerspitzengefühl unserer Weltmeister, Weltcup- und OLC-Sieger.

Und für die, die zum Träumen auch noch Fakten brauchen: Hohe Eigenstabilität bei hohem Tempo dank HiArc fl optimales Speed-Management durch SPI direktes Handling bei hoher Streckung, Gleitzahl von 1:10, DHV 2-3, Einsatz neu entwickelter Hochleistungsmaterialien bei Obersegel und Wettkampfleinen, und alles wie gewohnt im perfekten Finte für die hohe Lebensdauer der Schirme von ADVANCE,

Detaillierte Infos auf advance.ch

A D V A N C E O M E G A ' Inspired by Champions



Herbststimmung





FOTOS ANDREAS BUSSLINGER

Spaß Im Gruppen-Pack?

GEFÜHRTE TOUR: VIER TAGE ALLGÄU-SAFARI

Ein Beitrag von Till Gottbrath

Natürlich steht am Ziel der Gleitschirm-Ausbildung, den Schüler zum selbstverantwortlichen Piloten zu machen. Trotzdem erfreuen sich neben den reinen Schulkursen auch Gleitschirmreisen und geführte Touren großer Beliebtheit.

Till Gottbrath hat sich bei der Flugschule Oberallgäu in eine Vier-Tages-Allgäu-Tour „geschlichen“ und erzählt von innen...



Organisierte Gleitschirm-Veranstaltungen, egal ob Wettkampf, Schulung oder eben auch geführte Touren, teilen gerne das klassische Flugwetterschicksal: Und das heißt Sch...wetten Klaus Eberle von der Flugschule Oberallgäu bietet einmal pro Jahr eine Allgäu-Safari an. Vier Tage „geführtes Fliegen“, wenn man das überhaupt so nennen kann, an den beliebtesten Flugbergen im Allgäu. Schon letztes Jahr hatte er mich eingeladen. Aber da war der Wettergott schlecht gelaunt. Nicht so dieses Jahr: Fronleichnam und die folgenden Tage locken mit guten, vielleicht sogar sehr guten Bedingungen.

Klaus wohnt in einem uralten Allgäuer Bauernhaus im kleinen Dorf Tiefenbergr. Wir sitzen im Garten. Nach und nach treffen die elf Teilnehmer ein. Drei Allgäuer, die anderen weiter aus dem Norden. Die meisten wohnen in Privatzimmern oder Pensionen in unmittelbarer Umgebung. „Herzlich willkommen zu unserem Allgäu-Tour“, beginnt Klaus seine offizielle Begrüßung. Keine Frage, der Mann ist Allgäuer, durch und durch, und er wird das niemals verbergen können. Aber das macht ihn

umso sympathischer. Und dann stellen wir uns reihum selbst vor.

Bea, Anfang vierzig, ist eine der drei Einheimischen und seit zwei Jahren Gleitschirmpilotin. Benno, 45, fliegt seit rund sechs Jahren. Bertram, 37, fliegt seit sieben Jahren, hat bereits einen Streckenflugkurs gemacht und geht auch alleine auf Strecke. Frank, 53, ist ein alter Modellflieger, der vor acht Jahren beschloss, selbst in die Luft zu gehen, Marc, 32 kommt aus dem Rheinland und fliegt erst seit Mai 2005, aber dafür umso begeisterter! Markus, 40, von dem Klaus einen seiner Übungshänge gepachtet hat, fliegt seit gut zwei Jahren und nahm auch bereits an einem Streckenflugkurs in Bassano teil. Seine Frau Doris, 31, ist dagegen noch Anfängerin. Rüdiger, 48, fliegt seit 2004 Gleitschirm und sammelte vor 25 Jahren mal ein bisschen Drachenflugerfallning. Sven, 35, fliegt seit sieben Jahren „regelmäßig unregelmäßig“ und hat aus seinen Schulungstagen einen alten Edel-„Control“, den Klaus am liebsten nicht mehr am Himmel sehen möchte. Thomas, 43, fliegt seit 2001, aber wie er selbst sagt viel zu wenig. Werner, 52, ist seit 1999 Gleitschirmpilot, aber

zuletzt nicht so intensiv, wie er sich das wünscht. Neben Klaus ist als zweiter Fluglehrer Michael Gebot mit von der Partie. Michel ist nicht nur Fluglehrer und ein netter Kerl, er nahm 2006 am Red Bull X-Alps teil und ist ein ebenso herausragender Pilot wie exzellenter Ausdauersportler. Und schließlich bin da noch ich, der seit 1987 fliegt und noch nie an irgendeiner Form organisierter Fliegerei teilgenommen hat, aber der privat mit Klaus befreundet ist und der trotz der vielen Jahre noch nie so richtig im Allgäu geflogen ist.

EINSTIEG – „HÖRNER“

Waren wir anfangs alle noch etwas unsicher, wer und was da in den nächsten Tagen auf uns warten würde, sind wir nach der Vorstellungsrunde alle schon etwas lockerer. Klaus verrät seinen ungefähren Plan: Morgen Vormittag auf die Hörner-Kette, „des isch a Osthang, da geht es am Mornrge oft sch() a bissele the „Äsch“, ab Mittag dann Wechsel zum Mittagberg, dem Flugberg oberhalb von Immenstadt. „Da könnt ihr alle mit Sicherrheit a ganze VVoile fliege! Der Talwind steht an eine heil Tag

PHOTOS: PILL GOTTSCHEIT



Die Gruppe bei der Einweisung in das Windsystem am Nebelhorn



**Orachenf ult
Startplatz bi
beire
sonst Unter
des Flugb**

Kontraste: Ruhe am Nebenstartplatz am Bolsterlanger Horn und Schlangestehen an der Tegelberg-Rampe

so wunderrbar am Hang, da isches manchmal schwererr n-unterzumkommen als obenzumbleiben." Für den Freitag plant er den Tegelberg und am Samstag die „Allgäuer Krönung“, das Nebelhorn. „Und am Sonntag schaumerramal.“

Der Hörner-Tag beginnt wie geplant – mit blauem Himmel und Thermik versprechendem Wetterbericht. Alle sind pünktlich und mit möglichst wenigen Autos fahren wir zur Hörner-Bahn. Unterwegs schauen wir uns den „neuen“ Landeplatz nordöstlich von Bolsterlang an. Anders als der „alte“ direkt in der Hangschräge oberhalb des Parkplatzes bietet der neue jede Menge Platz, erlaubt für alle denkbaren Richtungen eine einfache Landevolte und er ist „brrrtleben“. Ein paar Gärten und Weidezäune sind die ärgsten Hindernisse.

Anders als üblich, starten wir nicht an der Mittelstation, sondern fahren ganz hinauf. Fünf Minuten zu Fuß nach Norden hinüber gibt es einen „neuen“ Startplatz. Klaus verspricht Platz für alle und perfekt anstehenden Wind. So ist es. Und dann kommt das, was wohl das Wichtigste und Beste am „geführten Fliegen“ ist: Die konkrete und kompetente Einweisung vor Ort. Gefahrenhinweise, das Talwindssystem, das Gelände, die örtlichen Gegebenheiten in der Relation zur überregionalen Wetterlage – und vor allem die Antwort auf die Frage: Wo steht der Hausbart? Und zwar nicht nur in der Theorie „einer über der Mittelstation und der andere hinten am Grat“, sondern tatsächlich. Michael Geben startet als Vorflieger mit Funk. Ein sprechender Thermik-Dummy nur für uns – eine fei-

ne Sache. Aber wissen, wo der Hausbart steht und Obenbleiben sind zwei verschiedene Dinge. Zwar bietet das Bolsterlanger Horn eine wirklich schöne grasige Ostflanke, „Jedermann-Thermik“ gibt es dennoch nicht. Einigen gelingt es einigermaßen, sich zu halten und den Grat ein wenig nach Norden hinauszukrebsen, aber richtig hoch oder gar weit kommt keiner. Und früh runter so mancher. Wie sagt Markus: „Typisch Hörner, da geht bei mir nie was!“

ZUVERLÄSSIG – „MITTAG“

Das wird am Mittagberg über Immenstadt anders: Zusammen mit dem Grünten auf der Ostseite bildet er das Tor zum Illertal. Klaus verspricht: „Der Mittag geht an am thermnischen Tag ab Mittag immerrr! Und heut' isches herrrr-



Obligatorisch: Zu herrlichen Flügen im Allgäu gehören nicht minder herrliche Kässpätzlen.



Manchmal tückisch: Landeplatz für den Flug vom Nebelhorn (die rautenförmige Wiese rechts über dem Schuh)

misch. Am Hang könnt ihn soarr und überram Grrat könnt ihr aufdrrehe. Aber fliegt's bloß net auf die Südseite vorn Ostgrat."

Klaus ist sich mit der Einschätzung der Verhältnisse so sicher, dass er uns gleich eine kleine Flugaufgabe stellt: Wer mindestens auf 1600 Meter aufdrehen kann, soll versuchen, nach Nordwesten hinüber zum Immenstädter Horn zu fliegen, aber auf keinen Fall direkt über das Steigbachtal, sondern immer vom entlang oberhalb von Immenstadt. Wer es wieder zurück schafft, soll dann versuchen, zurück zur Flugschule in Tiefenberg zu fliegen. „Des müsset scho' gehen mit dem Talwind im Rrrücken, aber flieget bloß hoch genug überr das Gunzesrieder Tal, weil da im Lee isches sehr ungemütlich."

Klaus und Michel versprechen nicht zu viel:

Der Wind steht wunderbar an, wer Thermik fliegen kann, dreht problemlos auf. Und wer es noch nicht so beherrscht, dem bietet der laminare Hangaufwind viele Möglichkeiten zum Üben. Marc riskiert den Sprung zum Immenstädter Horn, aber sein Mut, mit wenig Höhe abzufliegen, wird nicht belohnt. Er nimmt es mit Humor: „Ich habe eine gepflegte Außenlandung am Badestrand des Alpsees hingelegt. Den kenne ich bestens aus meiner Jugend vom Urlaub mit meinen Eltern!" Immerhin vier Leute schaffen sogar den Flug zurück nach Tiefenberg.

Als wir abends auf der Alpe Gerstenbrändle zusammensitzen und auf die ebenso unvermeidlichen wie leckeren Allgäuer Kässpätzten warten, ist aus ein paar Leuten, die sich zufällig unter dem Dach einer Flugschule zum Fliegen



Souverän: Flugschulchef Klaus Eberle bringt alle sicher ins Tal.

GEFÜHRTE GLEITSCHIRMTTOUREN UND -REISEN

Als Autor Till Gottbrath diesen Artikel schrieb, sprach oder mailte er nochmals mit den meisten Leuten der Allgäu-Gruppe. Marc schrieb dazu: „Ich schwelge gerade melancholisch mit meinem Glas Rotwein in Erinnerungen und träume von weiteren Abenteuern. Es war echt eine Spitzentruppe. Meine Erwartungen wurden vollstens erfüllt und ich will mehr davon. Spätestens nächstes Jahr bin ich wieder dabei." Und Thomas sagte: „Es war zwar vom fliegerischen Können eine sehr heterogene Gruppe – auch mit unterschiedlichen Ambitionen, was das Thermik- oder Streckenfliegen angeht – aber das hat dem Spaßfaktor und dem Zwischenmenschlichen keinen Abbruch getan. Aber nicht immer und unbedingt verlaufen geführte Touren so harmonisch wie die Allgäu-Safari der Flugschule Oberallgäu. Wie findet man die richtige Tour? Till hat sich ein paar Gedanken zum Thema gemacht.

„Was will ich überhaupt?“

Mache dir bewusst, was du wirklich suchst. Nur ein wenig Geländeeinweisung? Verbesserung der Flugtechnik? Streckenflug-Taktik? Die Kombination von Urlaub (vielleicht mit der Familie) mit entspanntem Fliegen? Welchen Stellenwert hat die Fliegerei, welchen das Drumherum? Willst du Leistung oder Entspannung?

„Was wird da wirklich angeboten?“

Nachdem du weißt, was du willst, solltest du schauen, welches Angebot am besten dazu passt. Wichtig: Egal, wie informativ die Website oder der Prospekt einer Flugschule ist, der persönliche Anruf ist durch nichts zu ersetzen! Im Idealfall (so wie bei Klaus Eberle) kennt der Veranstalter (fast) alle Teilnehmer und kann, ein wenig Einfühlungsvermögen vorausgesetzt, eine sehr harmonische Gruppe „bauen“.

Frage nach dem erwarteten fliegerischen Niveau. Schätze dich selbst nüchtern ein, was du drauf hast. Sei bei dieser Einschätzung realistisch, denn es bringt weder dir noch den anderen etwas, wenn du daneben liegst.

Nach den persönlichen Vorstellungen desjenigen fragen, der die Tour tatsächlich leitet (und nicht nur nach dem, was der Flugschul-Chef sagt).

Bei DHV-Flugschulen ist normalerweise ein gewisser Mindeststandard in Sachen Sicherheit und Organisation vorhanden. Eine Garantie gibt es da aber auch nicht.

FLUGGEBIET 1 ALLGÄU

getroffen haben, eine echte Gruppe geworden. Jeder hat etwas Tolles erlebt, jeder kann etwas erzählen und alle haben sich gegenseitig akzeptiert! Die Stimmung ist so positiv, dass akute Gefahr besteht, sich der guten Laune und damit weiterhin dem Bier und dem Rotwein hinzugeben. Wäre da nicht der morgige Tag...

KÖNIGLICHES PROGRAMM – TEGELBERG

Denn da stehen Tegelberg und Neuschwanstein auf dem Programm. Klaus und Michel warnen alle, die den Tegelberg nicht kennen, intensiv vor: Super Flugberg, phantastische Aussicht, thermisch zuverlässig – aber wahnsinnig voll! „Trotzdem, oimal im Lebe mus ma übern Neuschwanstein fliege!“ Wie voll, das glauben wir am Landeplatz zu erahnen, als uns Harti Waitl von der Flugschule Aktiv erstmal die Landeregeh erklärt und uns die obligatorische „Tegelbergeinweisungskarte“ ausstellt. Aber wir sollten uns täuschen: Es ist noch viel voller als voll. Schlange stehen ist angesagt, es drängen sich Erinnerungen an düstere Erlebnisse bei der Kraftfahrzeugzulassungsstelle oder dem Einwohnermeldeamt auf...

Aber wohl dem, der sich auskennt – oder zu mindesten jemanden dabei hat, der sich auskennt. Nach einer Weile Beobachtung des bunten Treibens entscheiden Klaus und Michel, dass wir ein Stück die Skipiste hinabwandern. Unterhalb des Grüble wartet ein breiter, ebener Ski-

hang auf uns, mit Platz für alle und Wind von vom. Der Himmel ist zwar etwas verhangen, aber es geht schon etwas. Und es sind so viele Schirme in der Luft, dass wir heute auf den Privat-Dummy verzichten könnten. Trotzdem ist es gut zu wissen, dass bei Nordwest vorne über dem Rohrkopf oder der Alm direkt daneben immer ein Bart steht.

Einige Stunden später treffen wir einer nach dem anderen sicher am Landeplatz ein. Frank grinst: „Ich war heute zuerst irgendwie körperlich schlecht drauf. Aber der Flug ging dann doch gut. Und irgendwann habe ich den Horizont hinten wachsen sehen – das ist immer das Beste am Fliegen! Und dann noch Neuschwanstein von oben...“ Frank trägt nicht als Einziger diese Glückseligkeit im Gesicht. Doris gelang zwar nicht der Blick von oben in den Innenhof von Neuschwanstein, aber sie sieht ihren Flug dennoch sehr positiv: „Ich habe mich sehr sicher gefühlt und es hat saumäßig Spaß gemacht.“

WELTKLASSEÜBERRASCHUNG

Mit dem Spaß ist es am dritten Tag erstmal vorbei: viel Wind und nicht geringe Gewitterwahrscheinlichkeit. Anstatt frustriert abzuwarten, zaubert Klaus einen kleinen Gastvortrag über das Streckenfliegen im Allgäu aus dem Zylinder, gehalten von niemand geringerem als World Cup-Pilot 011i Rössel. 011i arbeitet eigentlich nicht bei Klaus in der Flugschule, sondern bei Oase. Aber anders als in manchen anderen

Regionen herrscht im Allgäu unter den Flugschulen eher ein Miteinander als ein Gegeneinander.

Da am Nachmittag der Wind für den Übungshang einigermaßen gut ansteht, arbeiten wir ein wenig an unserem Ground Handling. Es ist heiß, die Sonne brennt, aber es macht in der Gruppe jede Menge Spaß und man hilft sich gegenseitig bereitwillig. Thomas sagt: „Man kann nie genug Ground Handling machen – und das Fliegen fängt ja bekanntlich am Boden an.“

ALLGÄUER HÖHEPUNKT – NEBELHORN

Nachdem wir die sündhaft teure Auffahrt bezahlt haben, schweben wir hinauf bis auf fast 2.000 Meter zum Edmund-Probst-Haus. Klaus und Michael erklären uns noch ausführlicher als sonst die Windsysteme am Nebelhorn. Wer sie kennt, kann von hier aus phantastische Flüge machen, denn das Nebelhorn ist thermisch einer der besten Berge Deutschlands. Wer sie nicht kennt, steht nicht nur schnell wieder am Boden, sondern bringt sich unter Umständen in ernste Gefahr.

Aber so gut und zuverlässig das Nebelhorn normalerweise ist, es ist keine Maschine. Und so landen einige von uns zu früh – einige neben der Mittelstation auf der Seetalpe, andere auf dem Landeplatz im Tal. Doris wird später erzählen: „Ich kam nur bis zur Mittelstation. Alleine wäre ich dann enttäuscht wieder nach Hause gefahren. Aber dann haben wir hoch gefunkt und der Michel meinte, wir sollten nochmals kommen. Und das hat sich gelohnt: Zum ersten Mal kam ich so weit nach oben, so richtig hoch, über alle Berge. Gut, dass die anderen da waren!“ Rüdiger ging es genauso: „Erst die Riesenenttäuschung nach der Landung bei der Mittelstation und die Zweifel „kann ich denn gar nichts...?“ Und dann ein gigantisches Höhenflugerlebnis!“

Nach und nach treffen alle ein. Nur Marc fehlt. Er war als letzter vor Michel gestartet, der ihn noch in der Luft gesehen hatte: „Ich glaube, der ist nach Norden auf Strecke gegangen.“ Später löst Marc das Rätsel auf. Emotional, fast im Staccato erzählt er: „Aufgeregt ... hochalpin ... letzter am Start ... Rückwärtsstart ... am Schattenberg entlang kratzen ... bloß nicht absaufen ... und dann ging's plötzlich ab bis auf über 3.200 Meter ... Schattenberg ... Nebelhorn ... Rubihorn ... zurück zum Nebelhorn ... rüber zu der Sonnenköpfe ... über alle hinweg und dann nach rund drei Stunden Flug hinter Altstätten einlanden. Was für ein irres Gefühl!“

Zuverlässig: An thermischen Tagen ist der Mittag ein idealer Berg um Flugstunden zu sammeln,



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.

Angebotsb&spiele:

ALPHA 3 für CHF 3'000.- oder Euro 2'000.-

.011 = 313"

12 Monate CHF 225.-/mt, Euro 150.-/m11

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

1

Foto: ADVANCE / www.thomaslurich.com



FLIEGEN IN DER SÜDPFALZ

Ein Beitrag von Jutta Reiser

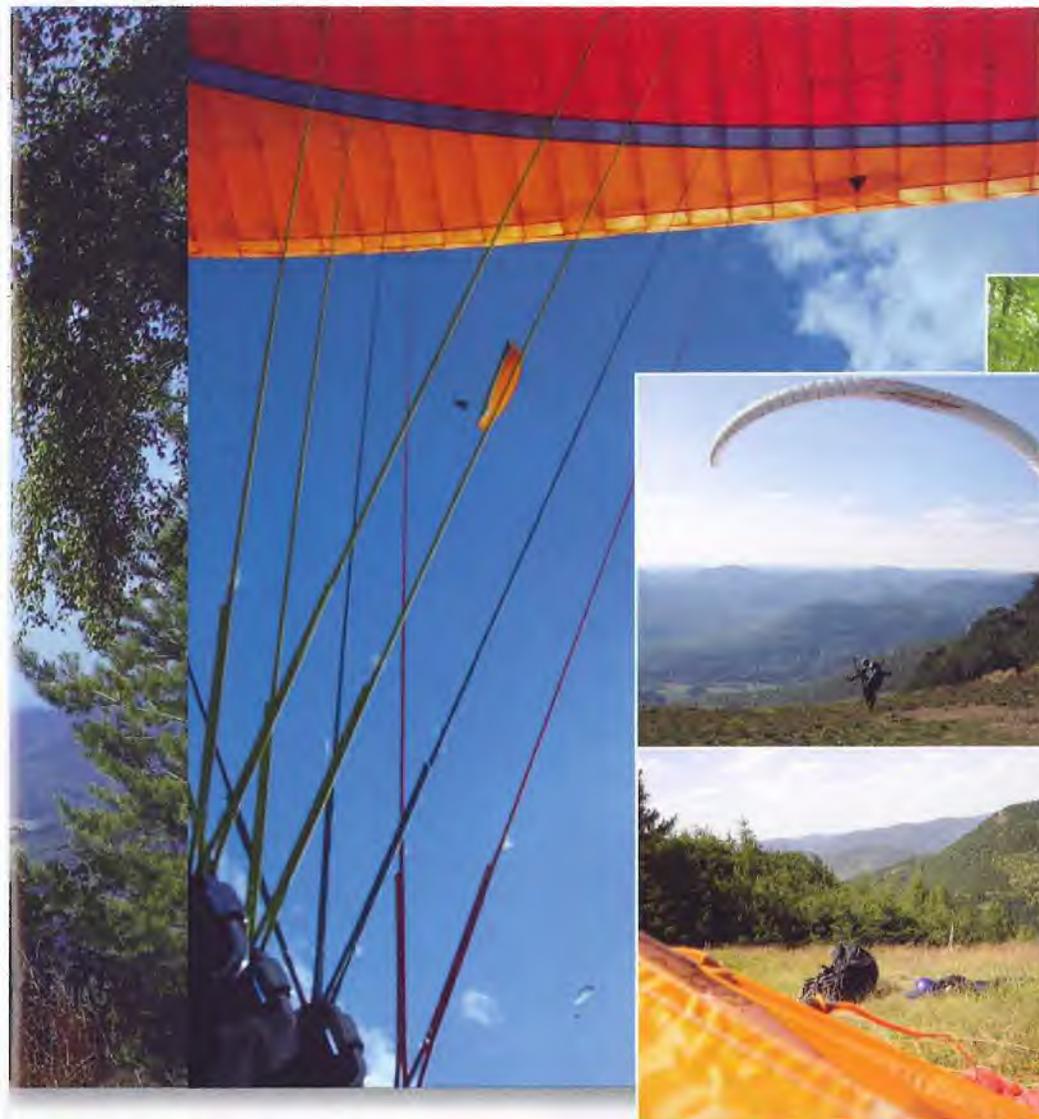
Wer im Naturpark Pfälzer Wald fliegen will, dem stehen Landschafts- und Flugerlebnisse der eher ungewohnten aber erlebnisreichen Art bevor. Das hat viele Gründe: Flieger laufen hier mit ihren Gleitschirmen die „Flugberge“ (der Höhenunterschied beträgt zwischen 230 und 270 Meter) hinauf. Verschwitzt – egal ob im Sommer oder Winter – oben angekommen erwartet uns eine unvergleichliche Aussicht auf den Wasgau: Wälder und Hügel so weit das Auge reicht, ab und zu durchbrochen von Burgen, Ruinen oder aus dem Wald herausragenden Buntsandsteinfelsen, eingetaucht in weiches Licht, das die Konturen in der Ferne verschwimmen lässt. Schon oft hab ich bei diesem Anblick an J.R.R. Tolkiens Auenland gedacht und es gibt, glaube ich, keinen Platz auf der Welt, an dem es mich weniger wundern würde, ein paar Hobbits, Elben, Zwergen oder gar einem Drachen zu begegnen.

Weil Flieger hier erst einmal laufen müssen, bevor sie starten können, ist das Flug- und Landschaftserlebnis sicherlich intensiver, aber auch, weil es keine oder zumindest nur seltenst überfüllte Startplätze gibt. Manchmal starte ich

dort allein, genieße die Ruhe und bin deswegen auch deutlich konzentrierter, offener für alle Wahrnehmungen als an überfüllten Startplätzen, an denen Zuschauer manchmal wunderliche Fragen stellen (wie z.B. am Tegelberg, als mich ein Fußgänger fragte, ob auch Frauen fliegen können! Oder ein Wanderer, der zu seinem Mitstreiter sagte: "Hast du Darmprobleme? Musst du mitfliegen!") oder Fliegerkollegen lautstark die allerneusten „Klapperhorror szenarien“ noch kurz vor dem Start zum Besten geben. (Und zugegebenermaßen auch, weil „Absaufen“ in der Südpfalz bedeutet: Noch einmal 45 Minuten lang den Berg hoch laufen!). Und dennoch gibt es hier auch nur drei Minuten dauernde Sonnenuntergangsflüge in ruhiger Luft sanft dahingleitend, die ein echtes Fliegerherz höher schlagen lassen und wofür es sich allemal lohnt zu laufen.

Mit dem Ori, dem Förlenberg, dem Adelberg und dem Höllenberg gibt es in der Südpfalz Startgelände für alle Wmdrichtungen. Allerdings sind die Start- und Landeplätze häufig anspruchsvoll und daher ausschließlich für B-Scheinpiloten zugelassen. Gastflieger benötigen hier unbedingt eine Einweisung in die Flugge-

lände von einem Vollmitglied der Südpfälzer Gleitschirmflieger. Auch das Streckenfliegen hier ist nicht einfach, weil die Ausgangshöhe gering ist und weil der Pfälzer Wald das größte zusammenhängende Waldgebiet Deutschlands und der Wasgau nur dünn besiedelt ist, sprich: Es gibt eher wenig Außenlandemöglichkeiten! Dennoch gelingen hier jedes Jahr schöne Streckenflüge, davon schon einige über 100 km. Und mit ein paar Tipps der einheimischen „Duddefliecher“ und der entsprechenden Wetterlage ist es beispielsweise schon möglich, vom Förlenberg zu starten und ab ca. 300 Meter Startüberhöhung – bei der die sagenumwobenen Reichsburg Trifels in den Blick gerät – in südlicher Richtung am Haardrand und mit Blick Richtung Osten auf die Rheinebene zur ca. 8 km entfernten Madenburg zu fliegen. Oder bei einer Westwindlage vom Ori zu starten und raus in die Rheinebene zu fliegen, wo es dann auch wieder mehr Außenlandegelegenheiten gibt. Die Startplätze liegen rund um Annweiler an der B 10 zwischen Landau in der Pfalz und Pirmasens. Wer Lust hat, einmal hier zu fliegen, sollte unbedingt einheimische „Duddefliecher“ kontaktieren. Ein paar Telefonnummern von



Fliegern, die oft am Berg anzutreffen sind und mit deren Hilfe ihr sicher die Start- und Landeplätze findet, stehen am Textende. Noch eine Warnung: Nicht erschrecken, wenn ihr auf Original „Pälzer Krischer“ trifft (so nennen sie sich übrigens selbst!). Sie sind manchmal ziemlich „raubeinig“, laut, heimatverbunden und stolz aber flugbegeistert, auskunftswillig und sehr gesellig. Am Ende eines Flugtages sitzen „Palzflieger“ gern am Dernbachhaus - einer der vielen urgemütlichen Pfälzer Waldhütten - direkt am Landeplatz und da werden die Eindrücke und Erlebnisse aller „großen“ und „kleinen“ Flieger noch einmal erzählt und der Durst beim wohlverdienten Schoppenläsche gestillt.

WEGEBESCHREIBUNGEN ZU DEN FLUGBERGEN

Der Orensberg (SW-W)

Auf der B10 Richtung Pirmasens die Abfahrt Ramberg abfahren. Der Straße folgen und an der folgenden T-Kreuzung rechts Richtung Ramberg/ Dernbach fahren und nach ca. einem Kilometer rechts abbiegen ins Dembachtal. Am Ortsausgangsschild Dembach rechts hoch zum

FLUGALTERNATIVEN

- Die Südpfalz ist ein Eldorado für Kletterer
- Mountainbiketouren
- Wanderungen und Burgentouren (lustig z.B. ist eine Führung auf der Burg Berwartstein)
- Annweiler hat eine schöne Altstadt mit viel Fachwerk, Bachlauf und Mühle in der Innenstadt und schnuckligen Cafes
- Tretroller Down- und Uphill (siehe Internetseiten)
- Weinfeste (ich glaube, im dünn besiedelten Pfälzer Wald gibt es die höchste Dichte an Weinfesten!)

Telefonnummern von Pfälzer Fliegern, die oft am Berg anzutreffen sind:

Robert Böspflug 0174/2606912

Wolfgang Reuter 0160/96262107

Guiseppe Guglielmi 0171/4184898

Kurt Friedmann 0172/7202271

Jutta Reiser 0151/11556982

Internetadressen:

www.duddefriecher.de

www.eckrich.de (aktuelle Wetterdaten für die Pfalz)

www.kletterschule.de (Klettern, Kanufahrten, Tretroller und vieles mehr rund um das Thema Abenteuersport im Wasgau, auch als Gruppenevent)

Dernbachhaus bis zum Parkplatz fahren.

GPS Daten N49°14.787' E' 008°00.697

Der Adelberg (O-SO)

Auf der B10 von Landau Richtung Pirmasens die Abfahrt Bad Bergzabern/Annweiler nehmen. An der T-Kreuzung links Richtung Annweiler und im Kreisel die Erste gleich rechts auch Richtung Annweiler. Danach gleich links hoch (noch vor der Jet Tankstelle) der kleinen Straße bis zum Turnerjugendheim folgen. Der Sportplatz dort ist gleichzeitig der Landeplatz.

GPS Daten N 49°12.491' E 007°57.779

Der Förlenberg (NNO-ONO)

Auf der B10 Richtung Pirmasens die Abfahrt Leinsweiler/13irkweiler, Deutsche Weinstraße folgen. In Birkweiler gleich links Richtung Ranschbach fahren. In Ranschbach der Hauptstraße folgen bis die Kaltenbrunnerstraße rechts abbiegt (kurz hinter der Kirche). Dieser folgen bis zur Straßengabelung. Dort links dem Schild „Zum Kaltenbrunn“ folgen und bis zu Parkplatz fahren.

GPS Daten N°49.11666' E008°00.656'



Ein Beitrag von Burkhard Martens

Sardinien, die Perle des Mittelmeeres. Kein gewagter Ausspruch, laden doch die langen weißen Strände mit dem wunderbar türkisfarbenen Wasser zum Baden, Faulenzen und Genießen ein. Wir wollten jedoch nicht nur im feinen Sand liegen, sondern auch etwas unternehmen. Die Insel bietet außerdem Möglichkeiten zum Klettern, Wandern, Tauchen und natürlich Fliegen. Für alle Wildcamper ist die Insel das reinste Paradies und daher mit dem Wohnmobil besonders zu empfehlen. Nicht

einmal in einem 5 Sterne Hotel bekommt man so eine tolle Aussicht wie direkt an den Stränden von Sardinien, wo man mit dem Camper in erster Reihe stehen kann. Jeder, der schon einmal auf Sardinien war - egal ob Flieger oder Nichtflieger - schwärmt von dieser Insel. Also stand Sardinien bei mir auf der Urlaubs-Hit-Liste an erster Stelle. So fuhr ich zusammen mit Freunden Anfang Oktober, als in Deutschland mal wieder Schmuddelwetter herrschte, mit dem Wohnmobil nach Süden in die Sonne. Ein

kurzer Zwischenstopp in der Toskana, um im bekannten Fluggebiet Diecimo bei Lucca noch einen Mittagsflug mitzunehmen, bevor es auf die Nachtfähre von Livorno nach Olbia geht. Die hat den Vorteil, dass wir im Wohnmobil schlafend an unser Ziel kommen. Wer mit dem Auto unterwegs ist, kann aber auch einfache Kabinen mit Stockbetten mieten.

Gegen 6.00 Uhr erreichen wir im Dunkeln Sardinien, eigentlich viel zu früh und die Cafes haben auch noch zu. Unser erstes Ziel Alghero sehen wir 1 1/2 Stunden später. „Sardisch“ ist Alghero nicht. Dafür stand es zu lange unter spanischer Herrschaft. Die Altstadt neben dem großen Fischerhafen hat aber Flair. Prächtige Kirchen, kleine dunkle Gassen und nette Piazas mit schönen Kneipen. Alles eingerahmt in einer meterdicken Stadtmauer verleiht der Stadt ein einmaliges Ambiente. Für mich die schönste Stadt auf Sardinien.

ALGHERO

Das Fluggebiet Alghero liegt südöstlich der Stadt. Der Startplatz liegt auf 355 m. Es ist einer der Schönsten und „Aufgeräumtesten“ auf Sardinien. Das bedeutet, die allgegenwärtige Macchia ist größtenteils beseitigt und ein Nullwindstart ist locker machbar. Steht der Seewind an, kann hier toll gesoart werden. Da unterhalb des Startplatzes aber thermisches Gelände liegt, konnten wir bis zum Einsetzen des herbstlich schwachen Seewindes leichte Thermik zentrieren. Gelandet wird am Strand von La Speranza oder auf der großen Wiese daneben. Im Herbst hat die Beachbar leider nur am Wochenende geöffnet.

Nichtfliegende Begleiter können im 23° warmen klaren Wasser einen schönen Strandtag mit freier Sicht auf das ganze Fluggebiet genießen. Von Einheimischen hörten wir sogar von Streckenflügen der Küste entlang bis Bosa. Beeindruckende wilde Felslandschaft in vielen Farbschattierungen mit roten und braunen Steilhängen prägen das Bild neben der Panoramastraße nach Bosa. Leider fehlt es auf der Strecke an geeigneten Landeplätzen und so begnügen wir uns damit die Küste einige Kilometer auf und ab zu fliegen. Der Blick beim Flug schweift dabei über Alghero, das weite Meer und die einsame Küste. Wir bewundern die Gänsegeier, die hier zuhause sind, wie sie im Wind majestätisch mit großer Flügelspannweite die Küste entlang fliegen. Am Campingstrand cirka 8 Kilometer nördlich von Bosa mit dem Tone Argentina kann man toll picknicken, baden, auf der Wiese mit dem Schirm spielen und im Wohnmobil übernachten. Ein Plätzchen mit Aussicht und beeindruckenden Trachtyklippen.



„IlKezireekg,“



Im Uhrzeigersinn:
Nachtfähre von Livorno
nach Olbia, Wasser-
sportler in Hafennähe,
Startplatz und Flugge-
biet von Alghero, Cam-
pingstrand nördlich
von Bosa, Strand von
La Speranza, Alghero
mit Blick aufs Meer.



BOSA

Bosa hat Stil. Schon die Lage ist einzigartig – zwischen flachen Tafelbergen und schroffen Felsgraten hat sich der Fluss Temo ein tiefes Bett gegraben. Wehendes Schilf, saftig grüne Artischockenfelder, Wein- und Olivenbäume prägen das Bild. Die kleine Altstadt vom mittelalterlichen bunten Bosa, einen Kilometer vom Strand entfernt, besitzt fast soviel Charme wie die von Alghero. Zum Eis oder Cappuccino braucht man sich aber vor 16.00 Uhr nicht zu

verabreden. Während der Siesta scheint Sardinien ausgestorben zu sein. Am Strand von Bosa Marina wird gelandet und die 120 Höhenmeter zum Startplatz sind in einer Viertelstunde zu Fuß schnell zurückgelegt. Dreimal flogen wir in Bosa, leider stand nur einmal der Wind stark genug zum Soaren an. Der Flug war beeindruckend, die Aussicht über das runde Hafenbecken mit dem sauberen Strand und dem türkisfarbenen Wasser entschädigt für die kurze Aufstiegsstrapaze bei 25° Außentemperatur. Von

Bosa sind es ca. 4 Stunden Fahrt bis an die Costa Verde, kurz vor Buggeru. Laut den Beschreibungen unseren Reiseunterlagen hat es dort lange und breite Sandstrände sowie Soaringmöglichkeiten. Im Reiseführer steht sogar: „Endlose weiße Dünenlandschaft...“ Das wollten wir uns natürlich nicht entgehen lassen. Ein Abstecher lohnt sich wegen des Strandes, des Hotels und der Strandbar auf jeden Fall. Zum Soaren ganz nett und einen Besuch wert. Flughungrigen Besuchern reicht jedoch ein Tag.



BUGGERU

Buggeru, ein recht einsames Bergarbeiterdorf, liegt lang gestreckt unter einer hohen Felswand, unserem Flugberg. Stillgelegte Bergwerke und verlassene Gemäuer bieten eine bizarre Kulisse neben dem modern wirkenden Hafenbecken. Am Startplatz angekommen packen wir unsere „Macchia-Vernichtungswaffen“ aus. Der Startplatz wächst schnell zu, so dass wir zuerst eine Reinigung des Platzes vornehmen mussten. Macheten und Heckenscheren haben sich nicht bewährt, am geeignetesten war ein kleines Beil. Die Aussicht von diesem 530 m hohen Berg ist unglaublich beeindruckend. Man blickt auf den kilometerlangen prächtigen Strand, in früheren Jahren war der mit Wacholder und Pinien besetzte Strand der beliebteste Wildcampingplatz. Das Gelände ist thermisch aktiv und die Streckenflieger können ohne Probleme einige Kilometer in der Gegend herumfliegen. Die Landung, wie wohl schon vermutet, an dem langen Strand in Sichtweite oder nach dem Startplatz links am Sandstrand von Buggeru.

Wir haben genug von Strand, Sand und Soaren und fahren ins Landesinnere. Der Supramonte mit dem 1.463 m hohem Monte Corrasì ist die imposanteste Erscheinung in der Gegend. Steil wie eine Wand, kalkweiße Granitwände, tief eingekerbte Schluchten lassen Erinnerungen an die Alpen aufkommen. Früher war es das Rückzugsgebiet der „Schäferbanditen“. Die verarmten Hirten mussten irgendwie überleben, es bildeten sich Banden von Gesetzlosen. Heute finden hier oberhalb von Oliena Geier, Adler und Mufflons eine Heimat. Unterhalb des Gipfels befinden sich lichte Steineichenwälder, die schönsten Innersardiniens. Für alle, die sich in den letzten Tagen zu wenig bewegt haben, ist dies ein tolles Gebiet zum Wandern.

Nachmittags auf der Suche nach dem Startplatz trafen wir Pepino von der „Polizia Forrestale“, man würde bei uns wohl Förster sagen. Er macht eine Umfrage, warum und wie lange man hier ist und wie es einem gefällt. Er bot uns frische und zuckersüße Feigen und Weintrauben

Von Links: Supramonte, Buggeru mit Hafenbecken, Groundhandling am Strand von Costa Verde, mit der Machete gegen die Macchia.

an. Wir erzählten und schwärmten von der Insel. Nachdem wir auch noch von seinem selbstgemachten Wein probieren mussten, zeigte er uns den Platz, wo er schon mal jemanden hat starten sehen. Ein recht steiler Start im Geröllfeld, knapp oberhalb der Baumgrenze, eröffnete uns einen tollen Blick auf das Massiv des Monte Ortobene und einen imposanten Abendflug. Die Sonne stand schon tief und die Felswände leuchteten in herrlichen Farben. Der Landeplatz ist klein und

sollte vorher unbedingt besichtigt werden. In diesem Steineichenwald, auf halber Höhe, befindet sich, verborgen im satten Grün, die Kooperative ENIS. Eine Handvoll engagierter junger Arbeitsloser baute das Haus in den dreißiger Jahren mit Hilfe spärlicher öffentlicher Gelder zu dieser schönen Herberge mit Ristorante um.

SUPRAMONTE

Es ist ein guter Ausgangspunkt um hier ein paar Tage zu verweilen. Da der Supramonte nordwestlich ausgerichtet ist, wird hier eher nachmittags geflogen, morgens fährt man zum gegenüberliegenden Berg, dem Monte Ortobene, gleich neben Nuoro. Auf einer sieben km langen

INFOS

Sardinien ist in 4 Provinzen und 7 Klimazonen eingeteilt. Es wehen manchmal kräftige Winde. In der Tageszeitung La Nuova bekommt man einen guten Wetterüberblick. Ansonsten Internet: www.sar.sardegna.it. Infos über Sardinien: Internet in Suchmaschine „Sardinien“ eingeben oder toller Reiseführer von MM-Verlag: „Sardinien“ ISBN: 3-923278-11-X. Beste Reisezeit: April bis Juni und September/Oktober. Übernachtungen im Wohnmobil in der Nebensaison ist an fast allen Stränden möglich, viele Campingplätze haben dann geschlossen. Anreise: Per Fähre: Nachtfähre „Linea dei Golfi“ www.lineadeigolfi.it: Übernachtung im eigenem Wohnmobil erlaubt: Info z.B. www.turisardea.de. Übernachtungstipp in der Toscana: Agriturismo www.LeCapanne.it in San Giuliano (zwischen Lucca/Pisa) mit eigenem Fluggebiet. Per Flugzeug: Direktflüge von deutschen Flughäfen nach Alghero oder über Rom und Mietwagen nehmen. Fluginformationen: Italienische Flugeländekarte (DHV-Shop), GPS Koordinaten für Sardinien teilweise über 1 km Abweichung! Im Internet sind Fluggebietbeschreibungen und eine Landkarte zu finden <http://webliscali.it/ParapendioinSardegna/>

FLUGGEBIETE

Alghero, einfach

Startplatz: der Straße von Alghero Richtung Villanova/Monte Leone folgen. Nach ca. 10-12 km kommt nach

einer scharfen abschüssigen rechts/links Kurve rechterhand ein großes Feld. Hier Parken (GPS: N 40°30'24" 0 8°23'15") Über das Feld in 2 min. zum Startplatz, Startrichtung W, H-355 m. Landeplatz: Strand La Speranza 8 km hinter Alghero an der Straße nach Bosa (GPS: N 40°29'47" 0 8°22'09") Übernachtungstipp: Hotel Francesco (www.sanfrancescohotel.com) es liegt absolut zentral neben der gleichnamigen Kirche, ist ein umgebautes altes Franziskaner-Kloster mit Kreuzgang, sehr romantisch, das Frühstück italienisch einfach. Sonstige Sehenswürdigkeiten: Neptungrotte (riesige Tropfsteinhöhle), Nuraghen, in der Umgebung, Steindörfer der Ureinwohner.

BOSA, einfach

Startplatz: Am südlichem Ende vom Strand, zu Fuß dem schmalen Pfad folgen. Mit einem Geländewagen kann man auch vorm Hotel Turas (Straße Richtung Süden am Meer entlang) unter der Eisenbahnbrücke hindurch fast bis zum Startplatz fahren. (GPS: N 40°16'53,2" 0 8°29'14,2") H-120 m. Startrichtung WNW. An dieser Straße befindet sich ein weiter Startplatz, Flug Richtung Strand Hotel Turas, Auf Windfahnen achten. Startrichtung SW. Landung am Strand Bosa Marina oder Hotel Turas. Übernachtungstipp: Agriturismo Bains: 'fel, 0789-373793, inmitten von Olivenbäumen an der Straße zur Kirche.



Panoramastraße erreicht man den Gipfel. Kleine Steineichenwälder spenden Schatten, laden zum Relaxen und Picknicken ein. Die Statue des „Redentore“, des Erlösers, ist ein vielbesuchter Platz am Gipfelplateau.

Der Startplatz liegt halb auf der Rundstraße des Ortobene selber. Unterhalb des riesigen, alten verlassenen Hotels sieht man die Windfahnen. Der Startplatz ist nicht ganz einfach. Der Landeplatz dagegen extrem groß und vom Start aus zu sehen. Das schroffe, rötliche Felsgestein erzeugt selbst in leichten Dunstglocken, wie wir es jedes Mal hatten, noch zentrierbare Thermik. Wie muss es hier erst blubbern, wenn es klare Luft hat! Haben wir den Berg erst überhört, so genießen

Er lebt von seiner einzigartigen Lage. 800 Meter hohe Felswände schließen die 60 km lange Bucht ein. Hier sind Hunderte von Kletterrouten zu finden. Der einzige Zugang zum Ort ist ein Straßentunnel. Gleich oberhalb dieses Tunnels führt ein Weg zum etwa 100 m höheren Startplatz (neben dem uralten Tunnel). Der Startplatz befindet sich in einer kleinen Düse zwischen den benachbarten Bergen rechts und links des Tunnels. Das bedeutet, dass auch bei sehr leichtem Seewind am Start mit guten Bedingungen zu rechnen ist. Der Landeplatz befindet sich, nicht sichtbar vom Startplatz, an der Hauptstraße nach Cala Gonone, direkt neben dem Sportstadion halb auf den Parkplätzen. Ich hatte beim Flug

wir eine gewaltige Rundumsicht. Das Meer ist ca. 24 Kilometer entfernt und fast zum Greifen nah.

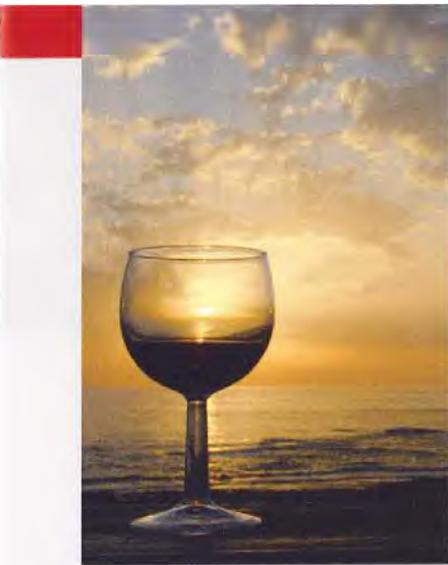
Von Oliena oder Nuoro ist man in ca. 1 Stunde Fahrtzeit am Meer bei Cala Gonone. Der Ort bildet das Zentrum des sardischen Ostküstentourismus.

Mitte Oktober das Glück leichte Thermik zu erwischen und so konnte ich am ca. 4 Kilometer entfernten großen Strand landen. Wer etwas Zeit mitbringt, sollte einen Boots-Badeausflug zu einer der zahlreichen Höhlen auf dem kristallklaren warmen Wasser unternehmen.

ABSCHIED

Auf der Rückfahrt zur Fähre kamen wir an La Caletta vorbei, ein paar Kilometer südlich von Posada. Ein Sträucher bewachsener Hügel mit 160 Höhetunetein bot zum Abschluss der Reise noch einen netten Soaringflug. Der kleine, saubere Startplatz zwischen der Maccia befindet sich am Gipfelrücken, der Landeplatz auf der Wiese unterhalb. Eine Straße fährt bis 40 Höhenmeter unterhalb des Startplatzes. Hier kann man am Wasserspeicher parken und ein Trampelpfad führt ganz hinauf.

Auf dem riesigen Sandstrand mit kleinem Kiefernwaldchen verbringen wir die letzten Stunden beim Baden auf dieser wunderschönen und beeindruckenden Insel. Von hier ist es nur noch eine Stunde Fahrt bis zur Nachtfähre in Olbia. Auf der Fähre Richtung Festland träumen wir schon von unserem nächsten Aufenthalt auf Sardinien.



BUGGERU, einfach

Startplatz: von Norden kommend durch Buggeru hindurch, bis zur Kreuzung mit Brücke dort links den Berg hinauf, auf einer neuen Teerstraße geht es steil bergan mit Blick aufs Meer. Dieser Straße folgt man, sie wird zur Schotterpiste, bis es wieder eben wird. Dort zweigt ein Weg nach rechts ab. Hier parken (H=490 in GPS: N 39°24'17" 0 8'25'09") und in ca. 20-30 min, leicht bergauf Richtung

Süden vorlaufen. Nach GPS geht es am einfachsten: GPS Startplatz: N 39°24'14" 0 8'25'08" H=530m, Startrichtung NW. Landung am Strand von Buggeru GPS:39°24'11" 0 8'24'07" oder am Strand der vom Startplatz aus zu sehen ist. Übernachtungstipp: Hotel Golfe del Leone (www.golfodelleoneit/hotelde.htm) bei Portixeddu, ca. 8 km nördlich Buggeru, das einzige ordentliche Hotel im Umkreis.

COSTA VERDE, einfach und anstrengend

Der Strand von Scivu und Piscinas (mit dem Hotel te Dune (www.portalesardegna.com) bietet tolle Möglichkeiten mit dem Schirm zu spielen und etwas zu soaren, ansonsten ist relaxen angesagt. Zu beiden Stränden geht es von der Hauptstraße zwischen Guspini nach Baggern ab, auf die Beschilderung achten. Scivu ist besser zum Soaren 20-30 Höhenmeter und steil, Piscinas ist breiter, flacher, riesig und bietet das Hotel Le Dune und eine Strandbar.

SUPRAMONTE, mittelschwer

Startplatz: Der Straße zum Supramonte hinauf am südöstlichen Ausgang von Oliena geigen bis kurz vor dem Gipfel folgen. Man kommt am Hotel ENIS (auch ausgeschildert) vorbei. Bei den letzten Steineichen parken und noch ca. 50 Höhenmeter zu Fuß. GPS: N 40°15'28,0" 0 9°25'26,7" H=1085 m, Startrichtung

NW. Landeplatz: (klein, uneben) an der Straße von Oliena nach Orgosola, an einer Wasserstelle. GPS: N 40°15'29" 0 9°24'17" li=460 m Übernachtungstipp: Cooperative Enis (www.coopenis.it) im Steineichenwald auf halber Höhe vom Supramonte über Oliena gelegen.

MONTE ORTOBENE, mittelschwer, Landung einfach Startplatz auf der Ringstraße des Ortobene. GPS: N 40°19'21" 0 9°22'23 H=900 m, Startrichtung S Landeplatz: An der Straße von Nuora nach Orsei. GPS: N 40° 18'31" 0 9°23'03" H= 240 m

CALA GONONE, anspruchsvoll: Start und flacher Gleitwinkel. Startplatz: Oberhalb des neuen Straßentunnels, neben dem uralten Tunnel. GPS: N 40°16'32" 0 9'35'40" H= 560 m, Startrichtung Ost. Landung am Sportfeld an der Straße nach Cala Gonone oder am langen Strand.

LA CALFITTA, einfach

Startplatz: Durch den Ort immer Richtung Berg fahren, auf 120 m Höhe am Wasserspeicherbecken parken. In 5 min zum Startplatz, evtl. etwas Maccia entfernen. GPS: N 40° 36'42" 0 9°44'17", H=155 Landung: in der Wiese direkt unterhalb H=10



Nicht eine Wolke markiert den Weg über die Lechtaleralpen zurück Richtung Osten

beeindruckte, dass ich es bis heute nicht vergessen habe. So wurde diese Erzählung zum Ursprung einer nicht enden wollenden Leidenschaft, die mich bis zum heutigen Tag in ihrem Bann gehalten hat.

Wie faszinierend musste es sein, die Welt so von oben sehen zu können. Doch nicht nur diese einzigartige Perspektive, sondern auch die besondere Art der Fortbewegung, diese Form des Reisens mit den Elementen der Natur übt eine unvergleichliche Anziehungskraft aus. Niemand konnte damals schon ahnen, zu welchen fantastischen Erlebnissen der Mensch, nur wenige Jahre später durch die Erfindung von Drachen und Gleitschirm, tatsächlich noch gelangen sollte. Nur schwer hätte ich mir zu jener Zeit vorstellen können, einmal selbst, auf eigenen Flügeln auf Wanderschaft zu sein um meiner eigenen Flugroute zu folgen...

DAS ABENTEUER BEGINNT Erster Tag, Freitag 9.6.2006, Hochfelln - Tegelberg

Als ich am Morgen, nach dem Abladen des Drachens an der Seilbahn, wie gewohnt mein Auto neben den Landeplatz des Hochfelln parkte, konnte ich noch nicht wissen, dass ich erst eine ganze Woche später wieder an dieser Stelle stehen sollte und mir das wohl ungewöhnlichste Flugabenteuer meiner bisherigen Fliegerlaufbahn bevorstand. Es kündigt sich eine Nordost-Hochdrucklage an und die Chance auf brauchbares Streckenflugwetter sollte langsam steigen. Bereits die erste Gondelfahrt ist voller motivierter Piloten und schon bald drehen sich die ers-

ten Gespräche um die mögliche Streckenausbeute. Doch die Hoffnung auf schöne Dreiecksflüge sind bei dem herrschenden starken Nordostwind und der noch sehr niedrigen Wolkenbasis schnell verfliegen. „Eigentlich müsste man jetzt Richtung Schweiz unterwegs sein“ fachsimplen die Spezialisten, mehr aus Ironie, als diesen Gedanken tatsächlich zu Erde zu spinnen. Aber warum eigentlich nicht? - geht es mir still durch den Kopf. Noch steht das Hoch weiter westlich und letztendlich würde es ja Sinn machen dem besseren Wetterfenster entgegen zu fliegen. Über kurz oder lang sollte sich der Hochdruckkern ohnehin Richtung Alpen verschieben, na und dann...

Die ersten Schirme schrauben sich bereits in den Wolkenhimmel, als ich mit meinem Gleiter startbereit bin. Schon der erste, stark versetzte, Bart lässt keinen Zweifel daran, dass es ein turbulenter Tag werden wird. Mir wird schnell klar, dass ein Ritt Richtung Süden, ins Pinzgau, heute wenig Sinn ergibt. Selbst wenn man unverdrossen alle Leebärte nutzt, wird ein Heimkommen gegen den starken Wind nicht möglich sein. Für einen schönen inneralpinen Flug ist es noch ein wenig zu früh. Mir erscheint der Alpenrand für heute deutlich sinnvoller und vielversprechender, um hier vielleicht eine schöne freie Strecke Richtung Westen auszuloten. So fliege ich also ab Richtung Kampenwand, einer noch nicht ganz reifen Idee im Hinterkopf folgend. Schon die erste längere Quereng vom Spitzstein über das Inntal zum Wendelstein sollte zu einer Herausforderung werden, bei der ich nur knapp einer Landung entgehe. War es nun

it großen kindlichen Augen bewunderte ich diesen faszinierenden Blick über den Rücken einer fliegenden Wildgans, hinunter auf den heimischen Hof und über die grenzenlose Weite der herbstlichen Landschaft. Wie er auf ihr saß und sich festkrallte, er konnte fliegen! Zusammen mit dem Vogel schwam-t machte er sich auf in Richtung Horizont. Einem Däumling gleich, begann er seine abenteuerliche Reise aus der Perspektive der Zugvögel und begleitete seine gefiederten Freunde auf ihrem langen Weg gen Süden und zurück."

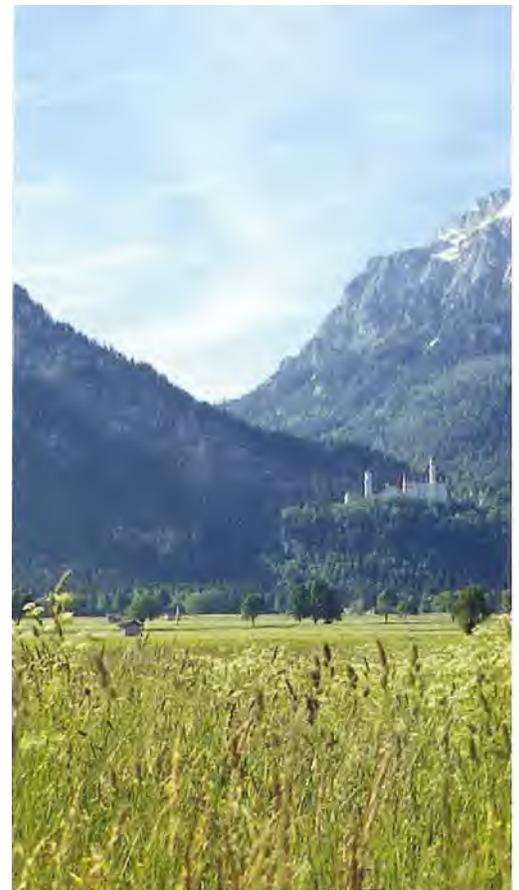
Es war dieses Bild, in dem Märchen von Nils Holgerson, welches mich damals als Kind so tief

Zufall, dass ich gerade erst gestern, bei einem abendlichen Genussflug mit dem Gleitschirm, genau jenen Auslösepunkt zum ersten Mal über Brannenburg gefunden habe, der mir heute im Drachen meinen Weiterflug rettet? Der Ostwind tut sein übriges und so gelingt der behutsame Überflug des markanten Fels. Ich sehe einige Drachen im Lee in Bayrischzell landen und weiß, dass ich heute äußerst vorsichtig und aufmerksam sein muss. Der Schliersee zieht unter mir vorbei und ich peile bereits den Wallberg an. Wieder enttäuschen die erhofften Thermikquellen und es bleibt nur die Alternative sich mit dem Wind möglichst weit schieben zu lassen. Schon zeigt sich das Isartal vor mir. Bereits zum zweiten Mal öffne ich den Gurt, um für eine drohende Notlandung bereit zu sein. Buchstäblich in letzter Sekunde reißt mich ein Bart in Talmitte wieder an die Wolkenbasis, an der schon einige Gleitschirme über der Benediktenwand kreisen. Endlich bleibt mir ein wenig Zeit über die weitere Flugtaktik nachzudenken. Das Wolkenbild hat sich verbessert, aber der Wmd lässt noch immer die starke Leegefahr erkennen. Sollte ich es wagen Richtung Mittenwald und dann weiter zum Inntal, vielleicht sogar Richtung Engadin vorzustößen? Oder ist es doch vernünftiger am Alpenrand zu bleiben?

Am nächtlichen Kartenstudium führt kein Weg vorbei

In der abweisenden Schnee- und Felswelt der Lechtaler

Doch plötzlich stellt sich mir eine, bis dahin, völlig neue Frage: Was machst Du dann? Morgen könnte es weiter im Westen wieder gutes Flugwetter geben, während es im Chiemgau noch bei der wolkenreichen, zu labilen Ostlage mit schlechteren Bedingungen bleibt. Warum solltest du also heute Abend wieder irgendwie per Zug oder Anhalter versuchen nach Hause zu kommen, wenn du, wer weiß wo entfernt, mit deinem Drachen stehst? Einer Eingebung folgend fällt mir eine bereits vor langen Jahren entstandene Idee wieder ein. Warum nicht probieren am Fuße einer Gondelbahn zu landen, mit der man am nächsten Tag wieder hoch zu einem neuen Startplatz gelangt und dann von dort einfach weiterfliegen? Außerdem möchte ich doch etwas Neues entdecken! Vor mir war fliegerisches Neuland und wollte ich nicht immer schon einmal vom Tegelberg aus über Schloss Neuschwanstein kreisen? Da hatte sich nun diese Idee durch die Hintertür in mein Bewusstsein geschoben. Ich hatte ein neues Ziel. Es ging

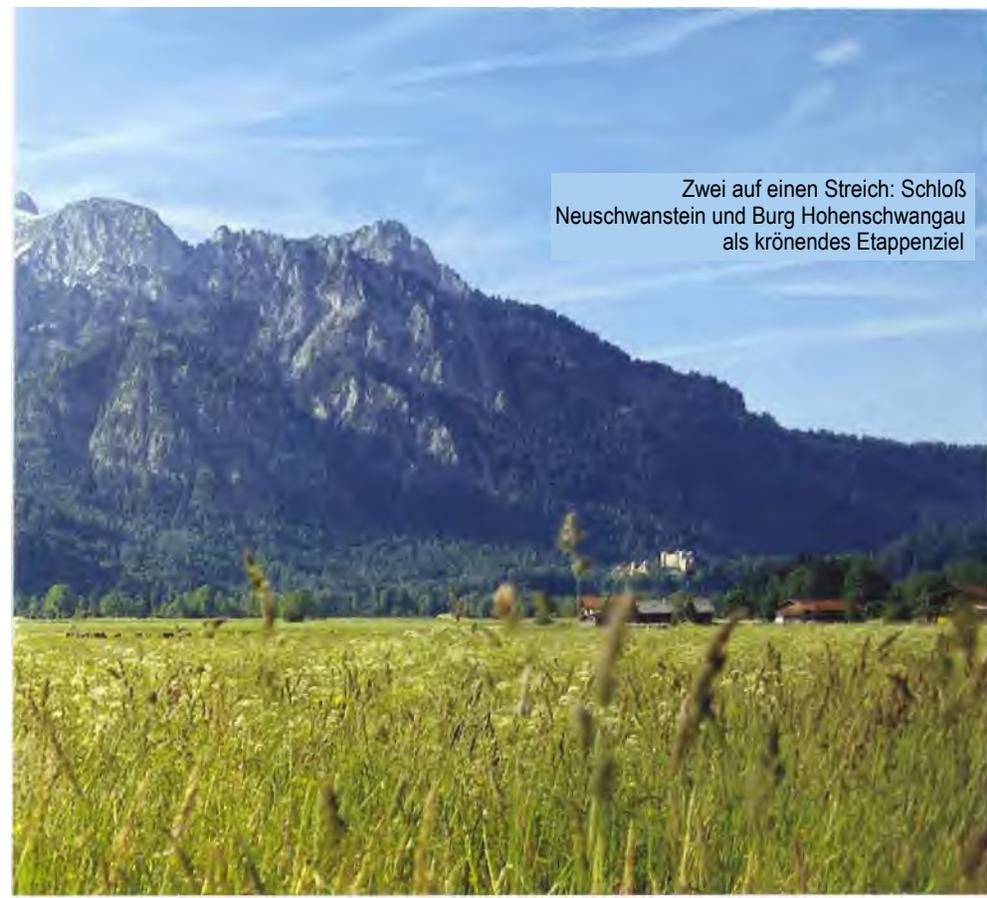


nicht mehr nur darum möglichst weit zu fliegen, sondern mein Landeplatz sollte nun direkt neben der Bahn am berühmten Tegelberg im Allgäu sein! Mehr noch: Dieser Flug wird damit zum ersten Baustein einer größeren Flugroute, von der ich jetzt noch gar nicht abschätzen kann, wohin sie mich noch trägt. Nur das Wetter und das Gelände werden also ab jetzt meine Lotsen sein. Zum ersten Mal habe ich das Gefühl, der Idee eines wirklichen freien Wanderfluges, den Zugvögeln gleich, zu folgen.

Aufgetankt mit dieser neuen Motivation und genug Höhe verlasse ich die Wolkenbasis Richtung Herzogstand und Oberammergau. Doch es liegt noch ein schwieriges Stück Flugstrecke über das Ammergebirge vor mir, bevor der richtige Landeplatz in Reichweite rückt. Schloss Linderhof, schräg unter der Flügelspitze, kündigt bereits von der reichen, kulturellen Bautätigkeit vergangener Tage, dieser mit so vielen Sehenswürdigkeiten bedachten Region. Die Zugspitze lockt im Süden, die fliegerische Rennstrecke ins Inntal und Engadin ist schon fast in Reichweite und für einen kurzen Moment beginnt mein Plan, weiter am Alpenrand zu bleiben, zu wackeln. Doch ich habe ja Zeit, die Tage sollten noch besser werden und meine Route verspricht mir einen anderen Genuss.

Im Schnecken-tempo taste ich mich über recht unlandbares Gelände. Zwar unterstützt der Wind den Gleitflug, nur, sollte es voraus nicht mehr weiter gehen, dürfte ein Zurückgleiten zu eventuellen Notlandeplätzen gegen den Wmd,





Zwei auf einen Streich: Schloß Neuschwanstein und Burg Hohenschwangau als krönendes Etappenziel

unmöglich werden. Aber meine Sorgen sind unbegründet. Wie in einem Märchen aus „tausend und einer Nacht“ taucht schließlich das berühmte König Ludwig Schloss am Horizont auf. Ich habe es geschafft! Am späten Nachmittag überfliege ich das meistbesuchte Bauwerk Bayerns und lande überglücklich direkt neben der Tegelsee. Einige Gleitschirme spielen im starken Wind auf der Landwiese und niemand ahnt, dass ich gar nicht von hier, sondern am fernen Chiemsee gestartet bin.

Genüsslich baue ich den Drachen ab und deponiere ihn gleich an der Gondel. Es ist der Tag des Fußball WM Eröffnungsspiels und so sind die Straßen schnell menschenleer. Eigentlich wollte ich den hier lebenden Fliegerkollegen Bob Baier mit meinem Besuch überraschen, erreiche ihn aber leider nicht. So quartiere ich mich nach einem kleinen Fußmarsch in eine nahegelegene Pension ein und verfolge, bei einer wohlverdienten Pizza, das erste WM Spiel. Doch meine Gedanken sind bereits woanders. Wie wird sich das Wetter morgen entwickeln? Wird es mir gelingen von hier meinen Streckenflug fortzusetzen? Das Gelände ist mir hier ja noch völlig unbekannt und so liege ich noch lange wach, um die mitgenommenen Landkarten zu studieren.

START INS UNBEKANNTE **Zweiter Tag, Samstag 10.6.2006** **Tegelberg - St. Gallenkirch**

Schon früh am nächsten Tag zieht es mich

hinaus. Selten erlebt man eine Region so aufmerksam und intensiv, besonders, wenn man sich ihr nur auf dem Luftweg genähert hat! Der Himmel ist fast blau, nur einige hohe Schleierwolken verraten das ferne Tiefdruckgebiet im Osten. Verschlafen liegt das berühmte Märchenschloß am Fuße meines neuen Startberges. Ich hätte mir nicht träumen lassen, wie sehr ich einmal eine Bergbahn zu schätzen weiß. Nun ist mein Drache für eine Bergtour dann doch deutlich zu schwer und so bleibt mir eben nur die Möglichkeit die bestehende Infrastruktur zu nutzen. Hatte ich in den ersten Streckenflugjahren auch einmal begonnen kleine Biwakflüge mit dem Drachen zu unternehmen, also, wo möglich, oben in den Bergen an einem neuen Startplatz für den nächsten Tag zu landen, bin ich davon, wegen des hohen Risikos, doch wieder abgekommen. Der damalige Pionier im Drachenbiwakflug, Didier Favrier, musste seine Leidenschaft hierfür auf tragische Weise mit dem Leben bezahlen. Erst die rasante Entwicklung im Gleitschirmsport dürfte eine neue Dimension im wirklich freien Wander- & Biwakflug eröffnet haben. Noch wird diese, aus meiner Sicht, jedoch viel zu wenig genutzt. Mein Herz gehört dem Fluggefühl unter einer Drachenfläche, aber wer weiß, welche neuen Perspektiven sich einmal ergeben... Der Startplatz am Gipfel empfängt mich mit einem wunderbaren Blick über die Voralpenlandschaft, die Allgäuer- bis hinein zu den Lechtaleralpen und ich versuche mich gleich einmal zu orientieren. Hohe Lentis

weit im Süden dämpfen meine Euphorie. Es sind keine typischen Südföhnwolken, sondern noch die sichtbaren Zeichen der starken Nordostströmung in höheren Lagen. Schnell komme ich ins Gespräch mit ein paar Fliegern.

Zurückfliegen Richtung Osten scheidet also für heute noch aus. Tatsächlich hat meine Theorie gestimmt und im Chiemgau herrscht noch schlechteres Wetter, während im Berner Oberland, trotz Tendenz zur Bise, wohl gute Flugtage zu erwarten sind. So ist also mein Plan, etwas weiter Richtung Schweiz vorzudringen und dann bei aufbauendem Zentralalpenhoch den Heimweg zu probieren.

Wegen des schnell zunehmenden Ostwindes müssen die Gleitschirme vorzeitig starten, wollen sie nicht riskieren, ab Mittag gar nicht mehr in die Luft zu kommen. Kaum zeigen sich die ersten Wolkenschleier, klicke auch ich mich mit meinem Gurtzeug in den startbereiten Drachen. Ich bin angespannt. Alles um mich herum ist neu. Die Startrampe weist nach Norden und wie soll ich hier den richtigen Bart und dann später den richtigen Einstieg in die Lechtaleralpen finden? Doch meine Erfahrung aus der Voralpenregion zu Hause hilft mir und nur kurze Zeit später, verschwinde ich einsam unter der ersten Wolke Richtung Süden. Heute muss ich, will ich wirklich weiterkommen, wegen des immer noch vorherrschenden Nordostwindes auch in die südseitigen Leegebiete einfliegen. Bereits nahe dem Plansee bekomme ich einen Vorgeschmack auf diese brutalen und äußerst turbulenten Verhältnisse. Meine Route soll mich entlang des Lechtals bis zum Arlberg bringen und von dort, je nach Möglichkeit, weiter ins Sihrettagebiet. Doch bei diesen Bedingungen erscheint mir ein stundenlanger Flug mehr als fragwürdig. Ich ändere meine Taktik und versuche in erster Linie die zwar schattigen aber eben besser angeströmten Luvseiten zu nutzen. So kämpfe ich mich Stück für Stück weiter hinein in die großen Berge, mehrmals versucht den Flug wegen der unangenehmen Turbulenzen einfach abzubrechen. Doch absaufen will ich jetzt nicht mehr! Über dem Ort Bach begegne ich einem Gleitschirm und sehe unten auch einige Fluggeräte an einem, wohl offiziellen, Landeplatz stehen. Trotzdem möchte ich weiter. Ich spekuliere damit, dass sich inneralpin die Verhältnisse bessern könnten und der Wind durch Thermik und das hohe Relief etwas abgebremst wird. Mit Rückenwind quere ich hinüber in das Stanzertal und soare eine halbe Ewigkeit, um an der Nordseite des Hohen Piffers wieder Höhe zu gewinnen. Ein Segelflieger hat nicht ganz soviel Glück und muss in Pettneu notlanden. Sollte ich nicht

besser doch versuchen einfach nur nach Landeck zu kommen, um morgen vom Venetberg einen Weiterflug zu starten? Aber die Wolkenbasis zieht mich weiter und so drehe ich wieder um, hinein ins Paznauntal weiter zur Vesulspitze oberhalb von Ischgl. Mein Wunschziel wäre Klosters oder Davos. Auch hier sollte es gute Startmöglichkeiten mit Gondelbahnanschluss geben. Doch die Wolken liegen beinahe auf den mächtigen Schultern des Piz Buin auf. Der Pass über die Bieler Höhe weiter Richtung Süden bleibt mir verschlossen.

Zudem stehe ich vor einem weiteren Problem: Langsam beginne ich die genaue Orientierung ein wenig zu verlieren. Die niedrigen Wolkenhöhen erlauben keinen freien, weiten Blick und so bleiben nur die Haupttäler als wirkliche Bezugspunkte. Noch liegt viel Schnee und verwandelt auch die sonst so markanten Berge zu weißen, faszinierenden Wüsten. Aber ich kenne diese Gegend eben nur aus dem Kartenstudium und nicht aus der Luft. Wie weit kann ich heute vorstoßen, in diese so abweisende, mächtige Bergwelt? Über der Bielerhöhe hinter Galtür gibt mir das Wetter die Route vor. Die einzige Chance, die mir bleibt, ist ins Montafon auszuweichen. Ohne es zu wissen, hatte ich bereits die Grenze zur Schweiz berührt, aber ein Landeanflug nach Klosters bleibt mir verwehrt. Gleichzeitig habe ich auch die West - Ost Wertscheide der Alpen erreicht und man merkt bereits den stabilisierenden Charakter des breiten Rheintals und des Bodensees, nicht mehr fern im Nordwesten. Ich gleite hinaus und suche einen passenden Landeplatz in dem engen, von Leitungen zerfurchten Tal. Schließlich entscheide ich mich lieber für eine Hanglandung oberhalb von St. Gallenkirch und setzte nach sechseinhalb Stunden Flug den Drachen in die frisch gemähte Bergwiese.

Die unzähligen neuen und überwältigenden Eindrücke der vergangenen Stunden überfluten meinen Kopf, so dass mir noch gar nicht bewusst wird, wie abseits ich hier eigentlich stehe. Noch denke ich rächt daran, wie es denn nun von hier aus überhaupt weitergehen kann.

Doch der ungewöhnliche Landeplatz stellt sich bald als der größte Glücksfall meiner Flug-Odysee heraus. Ich liege noch träumend im Gras, als schon ein Mann herbeieilt und mich freundlich begrüßt. Selbst ein ehemaliger Gleitschirmcrack und Segelflieger, hat Envald mich landen sehen und lädt mich sofort zu seinem familiären Grillabend ein. Natürlich könnte ich bei ihm übernachten und morgen würde er mich selbstverständlich mit dem Auto auf den nächsten guten Streckenflug-Startplatz bringen!



Herzliche Gastfreundschaft nach der Landung im Montafon



Vom Startplatz in Schnifis geht der Blick nach Süden über das Walgau bis ins Rätikonengebirge

Ich kann es gar nicht fassen! Voller Dankbarkeit nehme ich beschämt diese großzügige Gastfreundschaft an. Nicht einmal 100 m muss ich meinen zusammengebauten Flügel tragen, als mich schon die gesamte Familie mit frisch gegrillten Gerichten und kühlen Getränken auf der Hausterrasse ihrer Pension empfängt. Wir plaudern natürlich eine Menge über das Fliegen, meine Flugwanderung und weitere Pläne, aber ich lerne auch viele interessante Geschichten aus dieser Region kennen. Sogar der angeblich so gefährliche Bär Bruno ist hier schon durch die Gassen gestreift. Ich komme mir vor wie in einem Film. Schon zeitig am nächsten Morgen steht ein perfektes Frühstück bereit und mein Gastgeber hängt bereits am Telefon um sich bei seinen Fliegerfreunden nach der besten Startmöglichkeit für mich zu erkundigen. Wir machen Schnifis, oberhalb von Feldkirchen aus. Schnell die Sitze im Bus umgeklappt, Drachen reingeschoben und schon sind wir auf dem Weg zum neuen Startplatz.

Noch lange muss ich nach dem Abschied an diese selbstlose Hilfe der lieben Familie Tschanhenz denken, ohne die mein Wanderflug sicherlich keine so glückliche Fortsetzung gefunden hätte!

DER WENDEPUNKT **Dritter Tag, Sonntag 11.6.2006** **Schnifis/Feldkirch - Oetz**

Stahlblauer Himmel wölbt sich über die Bergwelt der Liechtensteiner-, Schweizer- und Voralbergeralpen. Endlich ist das Hoch da – nur leider fehlen jegliche Anzeichen von brauchbarer Thermik, Im Westen liegt bereits das Rheintal, dessen Querung auf dem Luftweg hier nicht mehr möglich sein dürfte. Wenn ich also noch weiter Richtung Westen in die Schweiz wollte, hieße es erst einmal, sich von Berggrücken zu Berggrücken wieder vor nach Süden, Richtung Graubünden, zu arbeiten. Doch mir erscheint der Zeitpunkt gekommen, nun mit dem Hoch wieder mehr Richtung Osten und damit mehr

gen Heimat zu wandern, pardon zu fliegen. Zudem bietet sich das Gelände ohnehin deutlich mehr für einen Flug zum Arlberg und weiter ins Inntal an.

Der Startplatz liegt jedoch schon recht tief und nahe an der stabilen und dreckigeren Rheintal-luft. Es gibt hier nur ein kurzes Startzeitfenster, bei dem man eine Chance hat, die südseitigen Ablösungen auszukurbeln, bevor dann der nördliche - Talwind über den Bergrücken schwappt und alle Thermik zerstört. Auch einige Tuchflieger warten bereits gespannt auf den richtigen Zeitpunkt. Aufmerksam versuche ich alle Anzeichen aufsteigender Luft ausfindig zu machen und lasse mich nur ungern durch die Gespräche der umstehenden Piloten ablenken. Die Natur scheint mir helfen zu wollen und so entsteht eine kleine Wolke genau über uns. Jetzt oder nie und ich starte zu meiner dritten Etappe.

Welch' großes Geschenk diese Wolke war, erkannte ich erst später. Nur etwa eine Viertelstunde lang war es überhaupt möglich den Startplatz zu überhöhen, um dann sofort weiter in die höheren Berge, in besser nutzbare Thermik, zu gelangen. Diese „meine“ Wolke war tatsächlich die absolut einzige während des gesamten Tages geblieben, an dem sonst ausschließlich nur Blauthermik zu finden war.

Langsam und vorsichtig taste ich mich in dem unbekanntem Gelände gegen den noch immer herrschenden Ostwind voran. Doch es bleibt Zeit, zum ersten Mal die gewaltigen Dimensionen dieser faszinierenden Bergwelt in seiner ganzen Bandbreite bis weit in die Ferne zu sehen. Der typische Flachlanddunst schiebt sich schon das breite Rheintal herein, während sich die hohen Berge erhaben in die klare Luft recken. Die unsichtbare Blauthermik macht es mir nicht leicht und so braucht es eine gehörige Portion Selbstbewusstsein und Mut, die richtigen Flanken und Scharten anzufliegen. Zuerst muss ich versuchen, vor in das Klostertal zu gelangen, um es dort, den Flusslauf folgend, hoch zur Valluga, über den Arlbergpass zu probieren. Zwei große Pfeile auf riesigen Tafeln weisen die Flieger auf die lebensgefährlichen Trageile der Vallugabahn hin. Über den gleißend weißen Skipisten des weltberühmten Arlberger Skigebietes überfliege ich zum zweiten Mal diese markante Wetterscheide und prompt steigt die unsichtbare Basishöhe um einige 100 Höhenmeter. Mein nächstes Etappenziel, Oetz am Eingang zum Ötztal, rückt in greifbare Nähe. Über der Parseierspitze steht der letzte und höchste Bart des Tages. Mit einem langen Gleitflug quere ich das Inntal und lande nach über 5 Stunden Flug nur wenige Kilometer von meiner

nächsten Aufstiegshilfe entfernt. Diesmal ist es eine unkomplizierte Pickup FahrerIn, die mich zusammen mit meinem Drachen die kurze Strecke an die Hochoetzbahn bringt. Auch für eine geeignete Pension ist gesorgt. Die freundliche Wirtin nimmt mich auf wie einen ihrer Söhne und versorgt mich gleich mit ein paar dringend notwendigen Utensilien: Drei Tage bin ich nun schon auf meinem Alpenwanderflug unterwegs und dabei habe ich in meiner Euphorie fast übersehen, dass sich mein Reisegepäck ausschließlich aus meinen Drachen und der Kleidung, die ich nun schon seit Beginn an ständig trage, zusammensetzt. Schwer zu sagen, ob nicht auch ein kleiner Eigennutz dabei ist, als sie mir lächelnd frische Wäsche auf mein Zimmer bringt.

ALLTÄGLICHE SORGEN VERLIEREN IHRE BEDEUTUNG

Ich bin zwar müde und erschöpft, aber ein unbeschreibliches inneres Hochgefühl lässt mich kaum zur Ruhe kommen. Ich spüre, wie stark mich dieses Flugabenteuer schon verändert hat. Viele alltägliche Sorgen verlieren ihre Bedeutung und weichen einer anderen Sicht der Dinge. Das Bewusstsein scheint sich auf eine höhere Sensibilität, die Wahrnehmung auf eine empfindlichere Stufe einzustellen. Die Farbe der Luft, der Genich des Windes, das Licht der Berge beginnt sich dir mitzuteilen und du lernst immer besser, die Sprache der Elemente zu verstehen. So wird aus der anonymen Menge der unzähligen Gipfel und Berge, deren Täler und Schluchten, plötzlich eine eigene Identität mit ihrer ganz speziellen Persönlichkeit. Jedes Massiv hat seinen unverwechselbaren Charakter und erzählt dir seine eigene Geschichte. Während dir eine Bergflanke großzügig ihren Aufwind schenkt, verschmäht dich vielleicht deren mürrischer Nachbarfels. Erst durch die Intensität des Flugerlebnisses, durch diese direkte Abhängigkeit aller Elemente ist es möglich diesen großen Zusammenhang hautnah zu spüren und in sich aufzunehmen.

Wohin wird mich dieser Flug noch führen? Werde ich es schaffen wieder auf dem Luftweg nach Hause zu kommen, was ist die beste Route und was macht das Wetter? Wird es möglich sein noch weiter in die höchsten Berge vorzustoßen oder gelingt sogar ein Ausflug nach Italien?

Die Gedanken kreisen und ich merke kaum, dass mir schließlich doch die Augen vor Müdigkeit zufallen und ich über meinen Landkarten einschlafe.

Der 2. Teil der „Alpenreise“ kommt im Dezember-Info

DHV 1-2



306,4 Km

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

MISTRAL 4

Leistung satt!



Infa@steing.de
Tel.: +49 181 8141 327 78 83
Fax.: +49 Ulf 8141 37 78 7D

swing.cle

GLEITSCHIRMFLIEGEN IST EU <RUBE LEIDENSCHAFT

Ein Beitrag von Hans G. Isenberg



Der wohl erste und bislang auch einzige Gleitschirmflieger aus Kamerun ist Mbuton Doh. Der 32jährige Ingenieur aus Bamenda lebt seit elf Jahren in Deutschland und arbeitet als Ingenieur bei Porsche Engineering. Hans G. Isenberg unterhielt sich mit ihm am Startplatz Kleinheppacher Kopf im Remstal bei Stuttgart.

DHV-Info: Wie kamst Du zum Gleitschirmfliegen?

Mbuton: Im Fernsehen sah ich 1999 mit anderen Studenten den Film „Der glückliche Ikarus“ von Toni Bender. Da wusste ich sofort: Das mache ich auch, ich werde Gleitschirmflieger. Das Ganze traf mich wie ein Blitz, ich war völlig fasziniert von den Flugaufnahmen und dem ganzen Geschehen bei der Alpenüberquerung.

DHV-Info: Sicher war es gerade für Dich als Ausländer kein einfacher Weg vom faszinierten Fernsehzuschauer zum aktiven Gleitschirmpiloten mit deutscher Fluglizenz?

Mbuton: Als ich 1999 Toni Bender's Film sah, war ich noch Student an der Stuttgarter Uni mit relativ geringer finanzieller Unterstützung von zu Hause. Damals hatte ich nie genügend Geld auf der hohen Kante für ein so zeitaufwändiges und auch relativ teures Hobby wie die Gleitschirmfliegerei. Noch während des Studiums buchte ich bei der Göppinger Flugschule einen Schnupperkurs und dann war es um mich endgültig geschehen. Ich kratzte fast alles Geld aus Ferienjobs bei Daimler und Bosch zusammen, und so konnte ich nach der Grundausbildung 2003 die Höhenausbildung im Zillertal und eine gebrauchte Flugausrüstung bezahlen. Es war wirklich hart, aber es hat sich gelohnt, ich bin seitdem lizenziertes Gleitschirmpilot, nur meine Eltern dürfen davon noch nichts erfahren, sie würden vielleicht sterben vor Angst.

DHV-Info: So mancher Deutsche wird Probleme haben, Kamerun sofort auf einer Weltkarte finden, obwohl Kamerun bis nach dem Ersten Weltkrieg eine deutsche Kolonie war.

Mbuton: Kamerun liegt an der Grenze von West- und Zentralafrika am Golf von Guinea. Mein Heimatland ist etwa eineinhalb mal so groß wie Deutschland und hat etwa 16 Millionen Einwohner, ist also weit weniger dicht besiedelt als Deutschland mit seinen gut 80 Millionen Menschen.

Das Ganze traf mich wie ein Blitz, ich war völlig fasziniert

DHV-Info: Im Vergleich zum Nachbarland Nigeria gilt Kamerun als ruhiges Land ohne politische Turbulenzen. Täuscht dieser Eindruck?

Mbuton: Kamerun ist im direkten Vergleich zu anderen afrikanischen Staaten ein ruhiges Land mit einer Demokratie als Staatsform. Dennoch ist eine 20jährige Amtszeit des derzeitigen Präsidenten kein Ruhmesblatt für eine frei gewählte Demokratie.

DHV-Info: Das Nachbarland Nigeria ist reich an Bodenschätzen wie Erdöl und Erdgas und gilt als eines der korruptesten Länder der Erde. Gibt es vergleichbare Verhältnisse in Kamerun?

Mbuton: Kamerun steht derzeit im Wechsel vom Agrarstaat zum Industriestaat mit reichen Bodenschätzen wie Zinn, Kupfer, Silber, Gold und Titan, und natürlich findet man dort Erdgas und Erdöl, aber bei weitem nicht so ausgeprägt wie in Nigeria. Bodenschätze sind sehr häufig ein Nährboden für Korruption, und letztlich leidet die einfache Bevölkerung am meisten

darunter, denn sie profitiert am wenigsten vom wirtschaftlichen Aufschwung, den die Bodenschätze bieten.

DHV-Info: Du sprichst fast akzentfreies Deutsch. Lernt man die deutsche Sprache auf dem Gymnasium, oder ist Französisch oder Englisch Pflichtfach?

Mbuton: Ab dem 6. Lebensjahr besteht in Kamerun Schulpflicht. Englisch und Französisch wird auf der Schule als Pflichtfach gelehrt, dies sind Überbleibsel aus der Kolonialzeit, die erst 1961 endete und Kamerun selbstständig wurde. Deutsch wird nicht unterrichtet, obwohl Kamerun von 1884 bis 1916, ähnlich wie Namibia, eine Deutsche Kolonie war. Als ich vor elf Jahren nach Deutschland kam fing ich bei Null an. Zuerst musste ich Deutsch lernen, dann ging mein Studium los, und nicht zuletzt musste ich noch jobben, damit ich über die Runden kam.

DHV-Info: Was zog Dich beruflich nach Deutschland?

Mbuton: Meine beiden Brüder und meine Schwester studieren in den USA, und ich wollte ursprünglich auch dort Maschinenbau studieren. Doch es kam anders, und ich fühle mich in Deutschland sehr wohl.

DHV-Info: Wurdest Du in der deutschen Fliegergemeinde freundlich aufgenommen?

Mbuton: Absolut. Ich hatte während der Schulung und bis heute keine negativen Erfahrungen. Seit einigen Monaten bin ich auch Mitglied bei den Remstaler Gleitschirm- und Drachensportvereinen. Mein Hausberg ist deshalb der Kleinheppacher Kopf, an dem man bei südlichen



Seit einigen Monaten bin ich auch Mitglied bei den Remstaler Gleitschirm- und Drachenfliegern.

Winden häufig zum Fliegen kommt. Bei nördlichen Windlagen fliege ich meistens auf der Schwäbischen Alb, damit die Anreise nicht zu weit entfernt ist.

DHV-Info: Mit jedem Flug lernt man dazu. Was bereitet Dir jetzt noch etwas Sorgen am Startplatz oder in der Luft?

Mbuton: Bislang flog ich ohne einen Kratzer. Dennoch sind mir enge, turbulente Landeplätze nicht ganz geheuer. Ich muss mir vornehmen, da ganz cool bleiben und darf ja nicht überreagieren. In unserem Club sind einige sehr gute Piloten, die beobachte ich ganz genau, wie sie

die Situation meistern. So lerne ich noch immer laufend dazu, und mein Syntax ist ein solider Schirm, unter dem ich mich wohl fühle.

DHV-Info: Der höchste Berg in Kamerun ist rund 1.000 Meter höher als unser höchster Gipfel, die Zugspitze. Eignet sich der 4.095 m hohe Kamerunberg zum Gleitschirmfliegen?

Mbuton: Der Kamerunberg ist ein aktiver Vulkan, der meiner Erinnerung nach 2001 zum letzten Mal ausbrach. Er liegt nur 50 Kilometer vom Meer, dem Atlantischen Ozean, entfernt, und dürfte sich wohl für einen langen Gleitflug eig-

nen. Nur der Aufstieg auf den Berg ist ähnlich beschwerlich wie auf den Kilimandscharo in Ostafrika.

DHV- Info: Könnte Kamerun für einen Fliegerurlaub interessant sein, wie sind die klimatischen Verhältnisse?

Mbuton: Wer in den Kamerun reist, muss eine gehörige Portion Abenteuerlust mitbringen und auch sonst gesundheitlich robust sein, denn Seilbahnen gibt es dort nicht! Im Süden ist es feuchtheiß. Da, wo ich herkomme, liegt das Land 1.000 Meter hoch, und die Temperaturen sind angenehm. Hier im Nordwesten Kameruns gibt es zahlreiche Berge mit 2.000 bis 3.000 m Höhe, die nicht bewaldet sind, und als Grasland meiner Ansicht nach sicher zum Gleitschirm- oder Drachenfiegen geeignet wären.

DHV- Info: Wie ist das Preisniveau im Land für deutsche Touristen? Wie steht's um die Infrastruktur im Land?

Mbuton: Für Europäer ist Kamerun ein preiswertes Land, um Preise feilschen muss man immer. Kameruns Tourismus steckt bislang noch in den Kinderschuhen, doch von der einfachsten Absteige bis zum Luxushotel in der Hauptstadt Yaounde gibt es genügend Übernachtungsmöglichkeiten. Öffentliche Verkehrsmittel wie Überlandbusse und Buschtaxis erreichen jedes Dorf. Nicht zuletzt durchquert eine neue Eisenbahnstrecke fast das ganze Land mit modernen Zügen. Auf relativ kleinem Raum findet man in Kamerun landschaftlich gesehen das gesamte Afrika: Regenwald, tolle Berglandschaften und Savannen bis hin zur heißen Wüste, der Sahel Zone. Ganz ohne Übertreibung kann ich sagen, dass Kamerun ein sehr abwechslungsreiches schönes Land ist, das auch für uns Gleitschirmflieger eine Menge positiver Überraschungen bieten kann.

DHV-Info: Nimmst Du Deinen Gleitschirm beim nächsten Besuch in der Heimat mit nach Hause?

Mbuton: Aber natürlich. Bislang weiß meine Familie noch nichts von meiner Leidenschaft. Vielleicht fällt meine Mutter in Ohnmacht, wenn sie mich zum ersten Mal in der Luft sieht. Hinterher werden alle begeistert sein.

DHV-Info: Vielen Dank für das Interview. Wir wünschen Dir weiterhin alles Gute am Boden und in der Luft.

FLUGSPASS IM DOPPELPAK

Ein Beitrag von Hans Koch

Wie im DHV-Info Juni/Juli schon berichtet, war der Aufbau einer funktionierenden FlyRanch in Hinterweiler nur durch eine sinnvolle Arbeitsteilung zu bewältigen. Im Rahmen der Öffentlichkeitsarbeit musste ein Tandem-Drachen her. Die Hardware kein Problem, aber wer opfert sich für die Passagierflugberechtigung? Kennen wir nicht alle dieses Gefühl, wenn bei Vorstandswahlen ein „Neuer“ gesucht wird?

Doch noch bevor es in Hinterweiler zum Fläschendrehen kam, meldete sich freiwillig unser Vereinsmitglied Matthias. War es die Aussicht zukünftig wohl duftende junge Damen in den siebten Himmel zu entführen, die ihn dazu bewegte? Wer weiß? Wir hatten jedenfalls unseren ersten Aspiranten und waren alle froh.

Dann kam die Ausbildung. Wir „normalen“ Flieger haben unseren Matthias während seiner Ausbildung in Hinterweiler begleitet, beobachtet, ja sogar mit ihm gezittert. Ganz schlimm wurde es, als nach den ersten 15 Flügen der bis dahin mit fliegende Fluglehrer gegen einen gewöhnlichen Piloten ausgetauscht werden sollte. „Willst Du mal mit mir mit fliegen“? hieß die Gretchenfrage. Zweimal konnte ich ihm mit dem Hinweis auf mein enormes Gewicht ausweichen. Bei den letzten Vulkanwochen gab es dann für mich kein Entkommen mehr. Bei einem seiner letzten vorgeschriebenen Ausbildungsfüge habe ich ihn begleitet. Damit dieses

gute Beispiel auch in anderen Vereinen Schule macht, haben wir Matthias gebeten, seine Eindrücke zu schildern. Lest selbst:

„Schon oft dachte ich daran, Nichtfliegern den Reiz des Drachensfliegens beim Tandemflug näher zu bringen, denn auch ich habe dadurch vor vielen Jahren zur Fliegerei gefunden, als mein Vater mich im Segelflugzeug mitnahm. Allerdings schienen mir die bisher gesehenen Biplace-Einfachsegler und der Laufstart mit Passagieren damit doch etwas gewagt.



Dabei war ich, als begeisterter und routinierter Anhänger des UL-Schlepps, von Anfang an sehr am BiCo interessiert. Dieser Drachen wurde ja besonders auf seine problemlosen Schleppereigenschaften hin entwickelt. So stieg ich in unsere neu gebildete Haltergemeinschaft ein und meldete mich für die Ausbildung zur Passagierflugberechtigung an.

Vor der Ausbildung überzeugte sich Fluglehrer Karl-Heinz Sylla erst einmal davon, dass ich mit meinen Flugkünsten nicht schon einsitzig eine

Gefahr für die Allgemeinheit darstelle. Er dachte dabei wohl auch an sich, denn einige Male musste er ja selbst mitfliegen.

Nach der Einweisung zum Flugverhalten des Gerätes und zum Umgang mit dem Passagier ging's dann los. Den ersten Schleppstart übernahm Karl-Heinz aus der oberen Fluglehrerposition bis zum Erreichen einer sicheren Höhe, dann durfte ich 'ran.

Erstannlich fand ich zunächst den kurzen Bügelweg, den man im Schlepp ziehen muss, auch wenn der Kraftaufwand dafür bei längeren Schlepps nicht zu vernachlässigen ist. Es fällt jedoch nicht sonderlich schwer, hinter dem Schlepp-UL zu bleiben. Etwas mehr als beim einsitzigen Schlepp muss man darauf achten, nicht zu tief und damit in die Wirbel des ULs zu kommen. Da der Steigfad weniger steil verläuft und man auch nicht so leicht wieder nach oben kommt, wenn man doch mal ein paar Meter zu tief geraten ist, ist diesbezüglich Aufmerksamkeit gefordert.

Der freie Flug nach dem Klinken gestaltet sich einfach, die Kurvensteuerung ist feinfühlig, sowohl mit Impuls- als auch mit herkömmlicher Steuerung möglich. Der Kraftaufwand beim Steuern hält sich erfreulicherweise im Rahmen.

Auch die Landung mit Fahrwerk ist so problemlos und butterweich, daß man am liebsten nur noch auf diese Art landen möchte. Wichtig ist dabei allerdings immer zu wissen, wo man damit überall landen kann, denn eine stehende Landung

ist mit Fahrwerk nur sehr schwer zu bewerkstelligen.

Die Theorie kommt während der Ausbildung nicht zu kurz. Ein wichtiges Thema ist hier auch der Umgang mit dem Passagier, z.B., wie man dazu beitragen kann, dass weder Angst noch Übelkeit den Flugspaß mindern.

Nach den 15 Flügen mit Karl-Heinz war es mir dann offenbar gelungen, den Eindruck zu erwecken, dass ich die Sache im Griff habe, und so folgten weitere 30 Flüge mit Passagieren, die mindestens den A-Schein haben mussten.

Nachdem der Lehrer mir im wahrsten Sinne des Wortes nicht mehr im Nacken hing, habe ich dann festgestellt, dass das doppelsitzige Fliegen wirklich Spaß macht, sogar Thermikflüge waren inzwischen schon dabei. „Es ist schon witzig, wenn man beim Kreisen darüber diskutieren kann, wo der Bart denn jetzt steht. Die Verständigung ist dabei auch ohne Elektronik problemlos möglich. Um auf den Rest der Menschheit losgelassen werden zu können, muss ich jetzt nur noch die abschließende Prüfung bestehen. Hoffentlich klappt's!“

Während der Vulkanwoche über Fronleichnam hat Matthias die letzten notwendigen Flüge durchgeführt. Bei seinem 26sten Übungsflug durfte ich – nein musste ich – mitfliegen.

Rasch ging es ins Gurtzeug und auf die Piste. Über dem Piloten zu hängen, bedeutete für mich Fliegen ohne körperliche Anstrengung. Ein wenig Aufregung war für mich auch dabei, denn man gibt sein fliegerisches Selbstbestimmungsrecht ja auf. Schon kurz nach dem Abheben



wich die Anspannung und ich fühlte mich wie in Abrahams Schoß. Endlich hatte ich auch während des Schlepps genügend Zeit, die sanft unter mir vorbeirauschende Landschaft zu genießen. Die alten Zeiten kamen in mir hoch, als wir noch unsere Kisten am Übungshang immer wieder hoch schleppen mussten. Mit dieser neuen Ausbildungsform ist es einfacher geworden. Meine Frau hatte damals nach dem L-Schein die Drachenflugausbildung wegen des starken körperlichen Einsatzes aufgegeben. Deshalb würde ich heute jeder zierlichen Frau zu einer Ausbildung im UL-Schlepp raten.

Als Gastpilot oder Passagier hängt man im Etagegurt quasi in der zweiten Reihe, kann also nicht anhand der Trapez-Basis steuern, was natürlich auch gewollt ist. Als aktivem Piloten fehlte mir aber in der Luft diese Rückmeldung des Drachens über die Basis. Trotzdem - es war

zwar anders, aber toll! Sobald Matthias seine Prüfung bestanden hat, kann er auch schon loslegen, denn der Andrang auf Passagierflüge ist groß. Das ist natürlich auch eine prima Werbung für unseren Sport, letztlich wird der oder die eine oder andere, dadurch angeregt selber bei uns fliegen lernen zu wollen.

Bei Matthias sind sie sicher in guten Händen und mit etwas Glück wird er bald noch Unterstützung von unserem Ralf bekommen, der auch die Passagierflugausbildung angefangen hat.

Wer Interesse hat, selber einmal mitzufliegen, z.B. um als Gleitschirm- oder Drachenpilot das Drachenfliegen im UL-Schlepp zu erleben, oder einfach nur so aus Spaß, findet Kontakt über: www.dfc-vulkaneifel.de oder am Wochenende über das Platztelefon: 0174-6365700.

ANZEIGE

r111 v edel
Flugschule Parafly Stubaital GmbH
Moos 18 A-6167 • Neustift/Stubaital **Tirol**
Tel. +43-5226-3344 • Fax. +43-5226-3371
www.paraflytirol.com Fleschuf.e, Teitteter,

**DRACHEN- UND GLEITSCHIRM
WINDEN**

Auto-Kirchner
Meininger Straße 19
0-98631 Röhrhild

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

www.drachen-gleitschirrnwinden.de

Flugschule Siegen

141.15 Vischel

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

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

DRACHENFLIEGEN LEICHT GEMACHT - Fliegen lernen mit dem Grashüpfer

Ein Erfahrungsbericht von Petra Aichele



An einem heißen Julitag stehe ich um 8 Uhr morgens am Übungshang der Flugschule Hochries, um meine Drachenfliegerkarriere zu beginnen. Seit einigen Jahren hin ich begeisterte Gleitschirmtiegerin und sehr neugierig darauf, das Fluggefühl mit dem Drachen kennen zu lernen. Heute werde ich meine ersten Erfahrungen mit dem Grashüpfer machen. Der Grashüpfer ist ein speziell für die Grundkurs Drachenschulung am Hang entwickeltes Gerät, das Einsteigern schnellere Erfolge bei der Schulung verspricht als herkömmliche Einfachsegel.

Robert Niederreuther, Fluglehrer und Mitbesitzer der Flugschule Hochries, zeigt mir zuerst, wie ich die Stangen, Rohre und Segel zu einem flugfähigen Gerät aufbaue. Das geht doch schneller, als ich dachte. Jetzt noch das Gurtzeug anziehen, richtig rum in den Drachen einhängen und ich bin bereit für meine erste Laufübung. Die gut 20 Kilo des Geräts aufzunehmen und auszubalancieren ist erstmal gewöhnungsbedürftig. Robert lässt mich verschiedene Möglichkeiten dazu ausprobieren. Nach seiner Anweisung jogge ich bei der ersten Übung mit dem Gerät über die leichte Neigung der Wiese, bis ich spüre, dass der Drachen trägt und bremsen dann ab. Das wiederhole ich 2 Mal, wobei

Robert mich jedes Mal ein Strick höher gehen lässt. So bekomme ich ein Gefühl dafür, den Drachen beim Starten gerade zu halten, wann er anfängt zu fliegen und sein Gewicht zu tragen. Für den nächsten Start darf ich mit dem Grashüpfer ein ganzes Stück höher an den Hang gehen, was bei den Temperaturen recht

schweißtreibend ist. Gut, dass so ein Drachen auch Schatten spendet. Meine Muskeln melden sich nach dem ungewohnten Startlauf mit so viel Gewicht und ich lege erst mal eine kurze Pause ein. Robert zeigt mir Dehnübungen für die Oberschenkelmuskulatur, um eventuellen Zerrungen und Verletzungen vorzubeugen. Während ich mich dehne, weist er mich auf die nächste Übung ein und montiert mein Funkgerät. Dann stehe ich wieder voll konzentriert und startbereit da. Robert gibt den Start frei und seine Anweisungen kommen nun über Funk. Ich laufe los, spüre, wie der Drachen trägt, ich laufe schneller - und hebe ab! Um 9:38 mache ich meinen ersten "Flug" und hin begeistert. Ich segle gerade aus und lande sanft unten in der Wiese auf den Rädern, die wohlweislich an der Basis des Drachens angebaut sind. Voll motiviert schleppe ich den Grashüpfer wieder den Hang hinauf und auch die Anstrengung bringt das Grinsen nicht aus meinem Gesicht. Gut, dass Robert mich daran erinnert Pause zu machen und was zu trinken. Erinnerungen an meine ersten Hüpfer mit dem Gleitschirm werden wach.

5
f.

INFOS

Flugschule Hochries

Helene Mayer und Robert Niederreuther
Hochriesstraße 80 (Talstation Hochriesbahn)
83122 Samerberg-Grainbach
Tel. 08032/8971

Gerät

Musterbezeichnung: Grashüpfer
Hersteller: Ikarus/Thomas Pellicci
Fluggewicht: 68 – 110 kg
Fluggeschwindigkeit (km/h): Vmin 24,
Vmax 54, Fläche: 21 m², Spannweite: 10,2 m
Gewicht: 23 kg



Das ging auch nicht schneller als heute mein erster "Flug" mit dem Grashüpfer. Ich bin bereit für den nächsten Start, der ganz gut gelingt. Dieses Mal bin ich so hoch, dass ich iroter Roberts Anweisung den Drachen durch Gewichtsverlagerung steuere und ein gutes Stück weiter hinten auf der Wiese lande. Jippie, das macht Spaß. Ich lande wieder auf den Rädern, irgendwie will mein Fahrwerk nicht ausfahren. Die Landung auf den Füßen geht mir doch noch zu schnell. Thomas Pellicci, der Konstrukteur des Grashüpfers, ist heute auch vor Ort und trägt mir als Spezial-Service den Drachen dieses Mal nach oben. Danke Thomas, so habe ich noch genügend Energie für einen letzten schönen Abgleiter. Gegen 12 Uhr machen wir für heute Schluss, da es langsam thermisch wird. Ausgepowert aber glücklich freue ich mich auf den nächsten Tag.

Heute klappt das Aufbauen des Grashüpfers mit Roberts Hilfe schon ganz gut. Der Frühsport beginnt damit, das Gerät die erste Hälfte des Übungshangs hoch zu tragen, von wo ich starten werde. Die Muskeln in Armen und Beinen melden sich dabei energisch zu Wort. Der Schwerpunkt liegt heute darauf, den Drachen durch Gewichtsverlagerung zu steuern. Robert

schärft mir ein, dass dabei das ganze Körpergewicht (auch das Hinterteil) eingesetzt werden muss. Der typische Anfängerfehler ist, nur den Oberkörper zu verlagern, wobei der Drachen einfach gerade aus weiterfliegt. Der erste Start klappt ganz gut, allerdings ist meine Leitung zwischen Hirn und Körper noch zu langsam, so dass die Gewichtsverlagerung nur zögerlich erfolgt und ich geradeaus auf die Landewiese segle. Dass das Steuern nicht so einfach ist, merke ich *hei* meinem zweiten Versuch. Beim Start komme ich leicht schief weg und der Drachen fliegt nach rechts. Robert weist mich mehrmals über Funk an, meinen Hintern nach links zu bewegen. Während ich noch fieberhaft überlege, wo doch gleich links war und das Gewicht auf die falsche Seite verlagere, bremsen die Büsche auf der rechten Seite meinen Flug. Ich krabble etwas bedröppelt aus den Büschen und

nette Helfer ziehen den Drachen raus. Gut, dass der Grashüpfer so stabil ist. Keine Schramme, nichts verbogen, weder bei mir noch beim Gerät. Robert tröstet mich, indem er versichert, dass Anfänger (nicht nur Frauen) in der Hektik gerne mal rechts und links verwechseln. Nach einer Pause bin ich bereit für weitere Versuche. Erst nach dem zweiten Versuch gelingt es mir, den Drachen bewusst in die richtige Richtung zu steuern. Bei einer längeren Pause sammle ich noch mal meine ganze Energie für den letzten Start dieses Tages. Roberts Anweisungen über Funk folgend klappt der Start gut, und zu meiner Freude auch das Steuern mit Gewichtsverlagerung. Ich versuche dieses Mal eine stehende

Landung, schaffe es aber nicht den Drachen im richtigen Moment "auszudrücken" und lande wieder auf den Rädern. Das Erfolgsgefühl des schönen Fluges wirkt noch nach und ich hoffe, dass ich das bei meinen nächsten Flug-Versuchen mit einer stehenden Landungskrone darf.

ANZEIGE

e-e-e?yea
_122e/11!
-)ieeeee
-÷e-eeee
-)--)eeee

THERme

09-12-06
Messehalle
Sindelfingen



Kit e
Drachen
GLEITSCHIRM



FOTO ANDREAS BUSSENGER

Ein Beitrag von Karl Slezak

TIPPS ZUR GURTZEUGWAHL

SICHERHEIT, KOMFORT, SCHIRMKONTROLLE

Die Evolution, die das Gleitschirmgurtzeug im Laufe der Jahre erfahren hat, ist nicht weniger eindrucksvoll als die der Fluggeräte selbst. Vom Hängegurtzeug der Anfangsjahre, den Fallschirmspringern abgeschaut, über die schmalen Sitzbrettchen der frühen 1990-er-Jahre bis zu den vollverkleideten Renngurtzeugen der heutigen Zeit.



Es gibt eine solche Vielzahl von Gurtzeugen auf dem Markt, dass der Überblick, selbst für den Interessierten, schwierig geworden ist. Dieser Bericht soll ein wenig Licht ins Dunkel bringen und besonders den weniger erfahrenen Gleitschirmfliegern Hinweise zur richtigen Wahl und Einstellung seines Gurtzeugs geben.

DIE RICHTIGE GRÖÖE

Ganz unabhängig davon, welches Gurtzeug man auswählt, die richtige Größe ist ein entscheidendes Kriterium. Ein Gurtzeug muss passen. Besonders wichtig ist, dass das Sitzbrett nicht zu breit gewählt wird. Wenn man haltlos auf der Sitzfläche hin und her rutscht, verursacht dies nicht nur ein kippeliges und unruhiges Fluggefühl. Das Steuern mit Gewichtsverlagerung wird stark erschwert, weil der Wechsel des Körpergewichts auf die Gegenseite, wegen des ungünstigen Hebels mühsam ist. In Extremsituation kann es sogar richtig gefährlich werden.

Bei starken Einklappen kippt der Pilot weit ab und kann die hohe Seite des Sitzbretts nicht mehr aktiv belasten. Auch bei Steilschlangen tritt dieser Effekt auf. Der Pilot wird richtiggehend in die tiefe Ecke des Sitzgurts gepresst und kann sein Gewicht nur mühsam oder auch gar nicht mehr zur Gegenseite verlagern.

Man sollte darauf achten, dass die Sitzbrettbreite zwar ein müheloses Bewegen nach vorne und hinten (Sitzposition einnehmen nach dem Start, Aufrichten vor der Landung) erlaubt, die Hüfte aber seitlich gut fixiert ist.

Sicherheitstrainer beklagen häufig, dass ihre Teilnehmer mit größtenteils ungeeigneten (und oft auch noch falsch eingestellten) Gurtzeugen zum Training kommen. Bei den Trainings fällt der negative Einfluss zu großer Gurtzeuge auf das Extremflugverhalten der Schirme besonders auf.

Mit einem „Untenherum“ kompakt sitzendem Gurtzeug kann der Körper des Piloten Hebelbewegung des Gleitschirms gut folgen

SICHERHEIT 1 GURTZEUGE

und sie auch gut ausgleichen. Der Kontakt zum Schirm ist direkt, seitliche Entlaster werden durch das unverzügliche Belasten der weichen Seite besser verhindert.

Während manche Hersteller die Gurtzeuge der verschiedenen Größen mit unterschiedlich breiten Sitzbrettern ausstatten, verwenden andere eine Einheitsgröße, unabhängig davon, ob es sich um eine S- oder XL-Größe handelt. Sitzbretter, zumindest solche aus Holz, können in bestimmten Masse auf die erforderliche Breite gekürzt werden.

Wenn die Sitzbrettbreite passt, stimmt meist auch die übrige Geometrie des Gurtzeuges für den jeweiligen Piloten. Besonders kleine oder

muss die minimale Höhe der Aufhängepunkte, gemessen von der Sitzfläche, 35 cm betragen, als maximale Höhe ist 65 cm erlaubt. Die Spannweite der Aufhängehöhen bei aktuellen Gurtzeugen liegt zwischen ca. 36 und 48 cm. Diese gut 10 Zentimeter Differenz bedeuten aber bereits einen markanten Unterschied in der Charakteristik des Gurtzeugs.

Je tiefer die Aufhängung, desto markanter sind Kipp- und Hebelbewegungen bei Turbulenzen oder bei Einklappern, weil eine relativ große Masse des Piloten den Bewegungen folgt. Höhere Aufhängungen stabilisieren den Piloten stärker im Gurtsystem, Hebeln und Abkippen erfolgt gedämpfter. Der Nachteil höher aufge-

42-45 cm. Die meisten Hersteller bieten 3 oder mehr Gurtzeuggrößen an und viele empfehlen dazu jeweils eine Körpergrößen-Spanne. Wer eine eher höhere Aufhängung wünscht, relativ zu seiner Körpergröße, sollte im unteren Bereich der Herstellerempfehlung zur Pilotengröße bleiben.

EINSTELLUNG DES GURTZEUGS

Die Einstellung des Gurtzeugs und die Sitzposition des Piloten haben großen Einfluss auf das Flugverhalten des Gleitschirms.

Gefährlich kann besonders eine zu stark liegende Pilotenposition sein. Wegen der größeren Trägheit der „Pilotenmasse“ in liegender Position, kann schnellen Drehbewegungen des Schirmes nicht ohne Verzögerung gefolgt werden. Das führt zu einer drastisch erhöhten Twistgefahr bei Einklappern oder Trudelbewegungen. Eintwisten der Tragegurte oberhalb der Aufhängung hat sofortigen Kontrollverlust zur Folge, weil die Steuerleinen blockiert sind. Ein aktives Eingreifen des Piloten über die Steuerleinen ist meist nicht mehr möglich. Bei Drehbewegungen mit höheren G-Lasten (Steilschleife) ist eine liegende Position im Gurtzeug ebenfalls problematisch. Die Fliehkräfte sind schlechter zu kontrollieren, erforderliche Gewichtsverlagerung ist schwieriger als bei einer aufrechten und kompakten Sitzposition. Auch die Kontrolle der Steuerleinen kann liegend längst nicht so präzise und falls erforderlich, kraftvoll, erfolgen. Der Blick in Flugrichtung ist für die Kontrolle der Fluglage unerlässlich. Dies wird durch eine weit nach hinten geneigte Pilotenposition erschwert. Zudem reagiert die Pilotenmasse träger auf Nickbewegungen nach vorne oder hinten. Wichtige Informationen für den aktiven Flugstil kommen mit „Verspätung“ beim Piloten an.

Die Pilotenposition mit der besten Kontrolle über den Gleitschirm entspricht in etwa der Sitzposition in einem bequemen Stuhl. Oberkörper nur leicht nach hinten geneigt, die Oberschenkel etwa im rechten Winkel dazu, Beine abgewinkelt nach unten. Flieh- und Hebelläfte haben so den kleinsten Angriffspunkt und sind gut zu kontrollieren. Gewichtsverlagerung ist durch die kompakte Sitzhaltung auch unter G-Belastung noch möglich. Der Pilot hat die beste optische Kontrolle seiner Fluglage. Die Steuerung erfolgt, ergonomisch günstig, kraftsparend, aber wenn nötig kraftvoll, entlang des Oberkörpers, in neutraler Position der Schultergelenke.

Um diese Flugposition zu erreichen ist ein wenig Zeit in der Gurtzeugaufhängung erforderlich, sowie einige Flüge für das Feintuning.



So wird die Aufhängehöhe gemessen; von der Sitzfläche bis zu den Einhängeschlaufen für die Karabiner. Links ein besonders tief aufgehängtes Gurtzeug mit 36 cm Aufhängehöhe, rechts 42 cm Aufhängehöhe, ein Wert, der bei vielen Gurtzeugen zu finden ist.

sehr große Flieger haben aber immer schlechtere Karten etwas wirklich Geeignetes zu finden. Große Menschen leiden an nicht lang genug einstellbaren Verstellgurten und an für ihre langen Beine zu kurzer Sitzbrettfläche. Wenn die Oberschenkel nicht genügend Auflagefläche haben, kann das bei längeren Flügen sehr ermüdend sein. Kleine Leute versinken dagegen fast in den Tiefen des Sitzbretts. Das ist ein echtes Handicap beim Startlauf und beim Herausrutschen aus dem Sitzbrett zum Aufrichten.

AUFHÄNGEHÖHE

Auffälligster Unterschied ist die Höhe der Aufhängepunkte (Einhängeschlaufen für die Karabiner). Gemäß den Bauvorschriften des DHV

hängter Gurtzeuge ist eine weniger sensible Reaktion auf Steuerung durch Gewichtsverlagerung.

Die Körpergröße des Piloten hat ebenfalls Einfluss auf die (relative) Höhe der Aufhängepunkte. So wird einem großgewachsenen Menschen ein Gurtzeug mit einer Aufhängehöhe von 35 cm wie eine Affenschaukel vorkommen. Kleine Piloten dagegen würden sich mit Aufhängehöhen von über 45 cm wie einbetoniert fühlen.

Vor allem Anfänger und Piloten die selten fliegen, fühlen sich in der Regel mit weniger kippligen Gurtzeugen, also etwas höheren Aufhängepunkten wohler.

Deshalb haben Gurtzeuge für diese Pilotenzielgruppe in der Regel Aufhängehöhen von ca.

Einstellung aus mehreren Gründen ungünstig; Pilot In Rucklage, Beine ausgestreckt.



Gurte ist jedoch auch keine wahre Freude. Mit durchgedrücktem Rückgrat, den Hintern nur halb auf dem Sitzbrett fliegt es sich nicht entspannt.

- Das gleiche Problem kann sich ergeben, wenn der Verstellmechanismus für die Neigung des Sitzbretts falsch eingestellt ist. Zu stark angezogen, also eine übertriebene Neigung der Sitzfläche nach innen, erschwert besonders die Einnahme der Sitzposition und das Aufrichten vor der Landung. Zu locker, das Sitzbrett nach vorne geneigt erzeugt das Gefühl keinen richtigen Halt im Gurtzeug zu haben. Bei einigen Gurtzeugen ist diese Verstellmöglichkeit nur durch Ausbau des Sitzbretts zu verändern.

DIE EINSTELLUNG DES BRUSTGURTES

Daraus wird gerne folgende Philosophie gemacht. Cool ist, wer seinen Brustgurt bis zum Anschlag aufreißt, weil man nur so seinen Schirm spürt und richtig mit Gewicht steuern kann. Alle, die den Brustgurt ein wenig enger einstellen sind Schisser, die Angst haben, wenn's mal etwas wackelt.

Richtig ist dabei folgendes: Fast alle Gurtzeuge sind mit einem zusätzlichen Diagonalprtt ausgestattet, der beidseitig, von der Höhe des Sitzbretts schräg nach oben an den Brustgurt führt. Bei weit eingestelltem Brustgurt ist der Winkel dieser Diagonale so steil, dass Kippbewegungen des Piloten ungefiltert an das Sitzbrett weitergegeben werden. Je mehr der Brustgurt angezogen wird, desto flacher wird der Winkel der Diagonalgurte. Das Sitzbrett kann weniger weit abkippen, der Oberkörper des Piloten wird stabilisiert. Der mögliche Abkippwinkel bei einem maximal weit eingestelltem Brustgurt kann doppelt so groß sein wie bei maximal engem Brustgurt.

Das hat natürlich Auswirkungen auf das Flugverhalten des Gleitschirms. Im Normalflug ist die Steuerung über Verlagerung des Körpergewichts mit einem weit eingestelltem Brustgurt deutlich effektiver. Auch hier der gleiche Grund: Das Sitzbrett kippt bei Gewichtsverlagerung weiter zur Seite ab. Bei Turbulenzen hebt es den Piloten stärker in seinem Gurtzeug. Bei Einklappen ist ein markant weiteres seitliches Abkippen des Piloten möglich. Beim Fliegen steiler Kurven insbesondere bei Steilschleifen, kann eine stark ausgeprägte Gewichtsverlagerung zur Kurvenseite zu deutlich dynamischerem Drehverhalten führen. Es kann auch schwierig werden, trotz Unterstützung der Fliehkraft, die gegen die Drehrichtung wirkt, sein Körpergewicht aus der „tiefen“ Seite in eine neutrale Sitzposition zu bringen.

Dafür sorgt der weite Abstand der Aufhängepunkte (Karabiner) dafür, dass ein Vertwisten der Tragegurte, bei abrupten Drehbewegungen der Kappe (Klapper, Trudeln), viel später erfolgt, als bei eng eingestelltem Brustgurt.

Die meisten Gurtzeuge lassen einen Einstellrahmen von ca. 35 bis gut 50 cm Brustgurtweite zu. In der Praxis hat sich eine mittlere Einstellung bewährt, zwischen 40 und 45 cm (abhängig auch vom Körperbau des Piloten). Mit dieser Einstellung ist bereits ein spürbarer Effekt der Diagonalgurte zu erreichen, also ein weniger unruhiges Fluggefühl bei Turbulenzen und ein eingeschränktes Abkippen des Körpers beim Entlasten einer Seite. Steuerung durch Gewichtsverlagerung ist dennoch gut möglich.

Es bleibt jedem Piloten unbenommen, ganz nach seiner Façon glücklich zu werden. Niedrige Aufhängenhöhe, verbunden mit weiter Brusteinstellung sorgt für das nötige Rodeo-Feeling, für jene, die das zu schätzen wissen. Höhere Aufhängenhöhe und ein enger eingestellter Brustgurt sind dagegen ein besseres Rezept für solche Piloten, die es eher etwas gemütlicher und gedämpfter haben wollen.



Brustgurteinstellung: Links maximal weit geschlossener Brustgurt (35cm), Mitte maximal weit offener Brustgurt (55 cm), rechts eine moderate Einstellung (43 cm), wie sie von vielen Herstellern empfohlen wird.

RETTUNGSGERÄTECONTAINER

Dies ist ein ganz besonders wichtiger Punkt. Leider haben immer wieder Piloten in Notsituationen die erschreckende Erfahrung machen müssen, dass die Auslösung des Retters schwierig oder gar unmöglich war. Deshalb muss bei Neukauf des Gurtzeugs die Auslösbarkeit des Rettungsschirms aus dem Gurtzeug-Container eingehend getestet werden.

Die verschiedenen Container-Arten haben alle ihre Vor- und Nachteile (siehe oben).

Eine Empfehlung für bestimmte Konstruktionen kann nicht ohne Weiteres gegeben werden. Die Tube-Container der ersten Generation, mit enger seitlicher Öffnung, haben jedoch ernste Sicherheitsprobleme verursacht und können nicht empfohlen werden.

Bei den weit verbreiteten Bottom-Containern

ist das nicht unerhebliche Konfliktpotential mit dem Fußbeschleuniger zu beachten. Gurtzeuge mit diesem Container-Typ sind entweder mit einem Beschleuniger-Rückholssystem ausgestattet (damit dieser nicht direkt unter dem Container baumeln kann) oder sie besitzen einen Trennmechanismus, der bei einer Rettungsgeräteausrüstung eine Seite des Beschleunigers abtrennt. Die einwandfreie Funktion dieser



<p>Bottomcontainer unter dem Sitzbrett</p>	<p>Container öffnet vollständig, RG fällt in der Regel selbständig heraus. Symmetrische Gewichtsverteilung</p>	<p>Kein bzw. eingeschränkter Protektorschutz im Bereich des Containers. Griff kann u.U. z.B. bei Abkippen des Piloten zur Gegenseite, schwierig erreichbar sein. Konflikt mit dem Fußbeschleuniger, der sich unmittelbar vor dem Container befindet nicht auszuschließen. Container ist anfällig auf Schnee, Schmutz, Feuchtigkeit, weil direkt unterhalb der Sitzfläche. Bei versehentlicher Auslösung der Splinte fällt RG meist vollständig aus dem Container, deshalb erhöhter Kontrollaufwand beim Vorflugcheck erforderlich. Wegen ungleicher Auslöserichtung (nach unten) und Wurfriechung (zur Seite) ist ein kraftvolles Wegschleudern etwas schwieriger. Griff nicht im unmittelbaren Blickfeld</p>
<p>Tubecontainer unter dem Sitzbrett mit seitlicher Öffnung</p>	<p>Symmetrische Gewichtsverteilung, Sehr kraftvolles Wegschleudern des RG in Auslöserichtung möglich.</p>	<p>Kompatibilität mit Innencontainern teilweise schwierig, genaueste Funktionsüberprüfung erforderlich. Griff kann u.U. z.B. bei Abkippen des Piloten zur Gegenseite, schwierig erreichbar sein. Innencontainer wird nicht selbständig freigesetzt, muss vom Piloten aktiv herausgezogen werden. Zugrichtung beim Auslösen vorgegeben, Verkanten des Innencontainers möglich, wenn Zugrichtung nicht eingehalten wird. Griff nicht im unmittelbaren Blickfeld</p>
<p>Tubecontainer unter dem Sitzbrett mit Öffnung nach seitlich/unten</p>	<p>Container öffnet weitgehend vollständig, RG wird vollständig freigesetzt, fällt aber meist nicht selbständig heraus. Symmetrische Gewichtsverteilung Sehr kraftvolles Wegschleudern des RG in Auslöserichtung möglich.</p>	<p>Griff nicht im unmittelbaren Blickfeld Griff kann u.U. z.B. bei Abkippen des Piloten zur Gegenseite, schwierig erreichbar sein.</p>
<p>Rückencontainer</p>	<p>Symmetrische Gewichtsverteilung Container öffnet vollständig, RG fällt in der Regel selbständig heraus.</p>	<p>Oft eingeschränkter Protektorschutz im Bereich des Containers. Platzierung des RG im Bereich des Rückgrats problematisch bei Sturz auf dein Rücken Bei kurzer Verbindung Griff-RG, ergonomisch ungünstige Anbringung des Griffs (weites nach hinten greifen erforderlich) Bei längerer Verbindung Griff-RG ist ein kontrolliertes Wegschleudern des RG schwierig. Bei versehentlicher Auslösung der Splinte fällt RG meist vollständig aus dem Container, deshalb erhöhter Kontrollaufwand beim Vorflugcheck erforderlich. Griff weit außerhalb des Blickfelds</p>
<p>Frontcontainer</p>	<p>Symmetrische Gewichtsverteilung Griff im Normalfall sehr gut erreichbar, notfalls beidhändig Griff im unmittelbaren Blickfeld Optimales Wegschleudern des Innencontainers möglich.</p>	<p>Muss vor jedem Start am Gurtzeug fixiert werden, zusätzlicher Vorbereitungs- und Checkaufwand. Anbringungsart kann störend sein (Beweglichkeit eingeschränkt, Sicht nach unten eingeschränkt) Innencontainer wird nicht selbständig freigesetzt, muss vom Piloten aktiv herausgezogen werden. Bei mehrmaligem Vertwisten der Tragegurte kann der Container zusammengedrückt und die Auslösung blockiert werden. Bei ungünstiger Gurtzeugeinstellung (Fliehkraft drückt Piloten in Rücklage), kann die Auslösung schwierig sein, weil die Tragegurte den Weg zum Griff blockieren.</p>
<p>Seitencontainer</p>	<p>Griff gut erreichbar Sehr kraftvolles Wegschleudern des RG in Auslöserichtung möglich.</p>	<p>Seitliche Gewichtsbelastung kann Schirmverhalten beeinflussen Innencontainer wird nicht vollständig freigesetzt, muss vom Piloten aktiv herausgezogen werden.</p>



Egal ob Bottomcontainer (1), weit öffnender Tube-Container (2) oder Rückencontainer (3); der Auslösegriff muss einfach zu erreichen und leicht zu greifen sein, die Auslösung muss mühelos gelingen.



EMPFEHLUNGEN ZUM TEST DER RETTUNGSGERÄTEAUSLÖSUNG

Zunächst wird die Auslösung in normaler Flughaltung vorgenommen. Gecheckt wird:

- Ist der Griff in meinem Sichtfeld?
- Ist der Griff in ergonomisch günstiger Position angebracht?
- Kann ich ihn problemlos, ohne unnatürliche Bewegungen, wie z.B. besonderes Abwinkeln des Arms, erreichen?
- Was passiert, wenn der Griff versehentlich oder durch äußere Einwirkungen (Leinen, die sich in einer Extremsituation am Griff verhaken und diesen lösen können) aus seiner Befestigung löst? Ist er noch greifbar oder befindet er sich dann unerreichbar weit unten oder hinten?

- Kann ich den Griff gut fassen, ggf. auch mit dicken Handschuhen? Letzteres ist besonders bei flach anliegenden oder relativ kleinen Griffen schwierig.
- Wie viel Kraft benötige ich um den Container zu öffnen (Öffnen der Splinte)?
- Ist der Öffnungsmechanismus so konstruiert, dass er eine Zugrichtung zwingend vorgibt (was nachteilig ist) oder lässt sich der Innencontainer auch bei abweichender Zugrichtung sicher auslösen?
- Ist das Freisetzen des Innencontainers einfach und ohne größeren Kraftaufwand möglich. Falls der Innencontainer nach dem Zug am Griff nicht selbständig aus dem Außencontainer freigesetzt wird: Ist das Herausziehen des Innencontainers einfach und ohne größeren Kraftaufwand möglich?
- Kann ich den Innencontainer nach dem Freisetzen schwingvoll wegschleudern?

Das gleiche wird noch einmal überprüft, diesmal maximal weit im Gurtzeug abgekippt und zwar zur Gegenseite der Auslöserichtung. Dazu einen Tragegurt an der Gurtzeugaufhängung verlängern bzw. aushängen. Diese Simulation der Pilotenposition bei einem Spiralsturz ist deshalb wichtig, weil ein großer Teil der Rettungsschirmauslösungen beim Gleitschirmfliegen in genau dieser Extremsituation erfolgt (Spiralsturz nach Verhänger, unkontrollierte Steilspirale).

Man sollte sich immer bewusst machen, dass die Fliehkräfte in Extremsituationen die Auslösung zusätzlich erheblich erschweren können. Deshalb müssen die Auslösetests bei der Simulation in der Gurtzeugaufhängung wirklich problemlos gelingen. Ist das nicht der Fall, weil z.B. das Rettungsgerät im Container verkantet oder ein Herausziehen gegen die Schräglage (abgekippte Position) schwierig ist, sollte das betreffende Gurtzeug aus der Wahl ausscheiden.

zusätzlichen Systeme muss vom Piloten regelmäßig kontrolliert werden. Aus Rettungsgeräte-Turnhallentrainings sind bereits die ersten Probleme, verursacht durch zu lang eingestellte Beschleuniger bzw. nicht funktionierende (klemmend, ausgeleiert, gerissen) Rückholssysteme bekannt geworden.

Entscheidend ist, dass der Pilot individuell, mit seiner Größe, Armlänge, Körperhaltung im Gurtzeug, jederzeit problemlos und ohne großen Kraftaufwand seinen Rettungsschirm auslösen kann. Um dies sicherzustellen, ist beim Neukauf ein ausgiebiges Testen des Auslösemechanismus in der Gurtzeugaufhängung mit eingebautem Rettungsschirm erforderlich. Kleiner gewachsene Pilotinnen und Piloten sollten dabei besonders gewissenhaft vorgehen, weil sie hinsichtlich der Erreichbarkeit des Auslösegriffs und der zur Auslösung erforderlichen Kraft stärker eingeschränkt sind.

Unabhängig von der Art des gewählten Container-Systems sollte man es zur Angewohnheit machen, bei jedem Flug einmal nach dem Rettungsgerätegriff zu greifen. In Turnhallentrainings kann man häufig beobachten, dass die Piloten drei- viermal „daneben lang“, ja ihren Griff regelrecht ertasten müssen. Der Automatismus einer einstudierten Bewegung verhindert diesen Verlust möglicherweise lebensrettender Sekunden.

Ein weiterer, wenig beachteter Punkt kann zu großen Problemen beim Auffinden und Ergreifen des Griffes verursachen: Durch das Packen des Gurtzeugs im Packsack platten sich die Auslösegriffe im Laufe der Zeit ab. Die ursprünglich große Grifföffnung wird zusammengedrückt



Klapper nach dem Start und seitlich in den Hang, der Startunfall mit den meist folgenschwersten Verletzungen. Ein brauchbarer Seitenaufprallschutz könnte Beckenverletzungen verhindern bzw. ihre Schwere mindern.

und ist bald nur noch ein schmales Oval, das schwierig zu greifen ist. Deshalb sollte man im Rahmen des Vorflugchecks den Griff gelegentlich wieder „aufbiegen“. Bei dieser Gelegenheit auch gleich die Klettverschlüsse des Containers öffnen und wieder schließen. So beugt man der Gefahr vor, dass längere Zeit fixierte Klettverschlüsse unerwartet hohe Haltekräfte entwickeln und im Extremfall die Auslösung blockieren können.

PROTEKTOREN

Staudruckprotektoren sind gerade schwer angesagt. Die neueste Generation hat die besten bisher erreichten Dämpfungswerte (die Fallenergie wird auf unter 10 G gedämpft, das unterschreitet die nach DHV-Norm geforderten 20 G um das Doppelte). Zudem gibt es einen echten Vorteil im Packmaß gegenüber den Schaumstoffprotektoren, da das erforderliche Dämpfungsvolumen (Luft) nicht eingepackt und mitgeschleppt werden muss. Erheblich verbessert wurde auch die Fülldauer der Staudiud(protektoren). Die Ventile sind jetzt so konstruiert, dass bereits das Herumgehen mit angelegtem Gurtzeug am Startplatz oder ein „Aufschütteln“ des Gurtzeugs eine Luftbefüllung bewirkt, die der Dämpfung eines herkömmlichen Schaumstoffprotektors entspricht. Die früher bestehende Problematik, dass die Schutzwirkung durch die einströmende Luft erst mehrere Sekunden nach dem Start vorhanden war, ist zum größten Teil beseitigt. Aber: Staudruckprotektoren sind empfindlich. Wenn im Bereich des Ventils Knicke in

der dort befindlichen Verstärkungsplatte entstehen, kann die Befüllung des Protektors verzögert werden bzw. die Luft wieder herausströmen. Dies wurde in der letzten Zeit gehäuft beobachtet. Die Knicke entstehen relativ leicht beim engen Packen des Gurtzeugs im Packsack. Man sollte deshalb beim Einpacken von Gurtzeugen mit Staudruck-Protektoren sorgfältig vorgehen und besonders darauf achten, dass der Bereich des Ventils nicht geknickt oder gequetscht wird. Staudruckprotektoren sind für einen axialen Aufprall optimiert. Bereits bei leicht seitlichem Aufprall sind sie jedoch nahezu wirkungslos. Der relativ hohe und wenig stabile Airbag verschiebt sich in diesem Fall einfach zur Seite. Hier sind die Schaumstoff- oder Hartschaumprotektoren überlegen, da sie formstabiler im Gurtzeug integriert sind. Bei den Schaumstoff- und Hartsschaum-Protektoren hat sich in den letzten Jahren keine wesentliche Weiterentwicklung ergeben. Dämpfungswerte zwischen 15 und 18 G, robust, unempfindlich gegen Misshandlungen aller Art, volle Schutzwirkung in jeder Situation. Eine besondere Problematik besteht darin, dass bei den meisten Gurtzeugen jeglicher seitlicher Aufprallschutz fehlt. Zwar bieten einige Hersteller optional Seitenprotektoren an. Die Kunden wären aber mehr an geringem Gewicht interessiert, so dass ein Produzent die Herstellung seiner Seitenprotektoren bereits eingestellt hat.

Ein Irrtum, zumindest teilweise, wie die Unfallanalyse zeigt. Richtig ist, dass die heutigen Rückenschutzsysteme den Bereich des Körpers

schützen, der des größten Schutz bedarf. Der „Standardaufprall“ bei einem Gleitschirmunfall erfolgt auf den Beinen (die nachgeben) und unmittelbar danach mit dem Gesäß/ unterer Rücken. Dort ist der beste Dämpfungsschutz wichtig und dort haben wir ihn bei den heutigen Systemen. Aber etwa ein Viertel der „Impacts“ betrifft den seitlichen Bereich des Körpers. Bei Drehbewegungen, z.B. nach einem Klapper in Bodennähe, kann es dazu kommen, dass der Beckenbereich die erste Bodenberührung hat. Und dort besteht, bei den meisten modernen Gurtzeugen, nicht der Hauch eines Dämpfungsschutzes. Das führt immer wieder zu schweren Verletzungen des Beckens und der inneren Organe. In diesem Jahr gab es einen tödlichen Unfall, verursacht durch einen seitlichen Aufprall nach einem Klapper. Die Beckenverletzung war derart schwerwiegend, dass die Blutgefäße in diesem Bereich förmlich zerrissen waren. Obwohl sofort im Krankenhaus behandelt, konnten die Ärzte den hohen Blutverlust nicht in den Griff bekommen. Der Pilot verblutete trotz 88 (0 Blutkonserven).

Es ist eine Aufgabe für die nächste Zukunft, den Seitenschutz bei Gleitschirmgurtzeugen zu verbessern, bzw. überhaupt erst zu etablieren. Bis hier ähnlich praktikable Lösungen gefunden sind wie beim derzeitigen Rückenschutz, kann sicherheitsbewussten Piloten nur empfohlen werden, die schon jetzt angebotenen Seitenprotektoren zu benutzen.

Gleitsegel- und Hängegleiterführer

297/142

Gleitsegel

MusterprüfNr	Muster Klasse	Inhaber der Musterprüfung Fluggewicht min. - max.
DENGS-01.1533-06	Niviuk Antik L 2 GH	Skyline Right Gear GmbH & Co. KG 100 kg - 130 kg
DHV GS-01-1534-06	Pro-Design Accura 55 1-2 GH	PRO-DESIGN Graf, Hofbauer Ges.m.b.H. 55 kg 75 kg
DHV GS-01.1535-06	Pro-Design Accura 100 1-2 GH	PRO-DESIGN Graf, Hofbauer Ges.m.b.H. 100 kg 130 kg
DHV GS-01-1536-06	Apco Karma X5 1 GH	Apco Aviallon Ltd. 55 kg - 75 kg
DHV GS-01.1537-06	Apco KARMAS 1 GH	Apco Aviation Ltd. 60 kg - 90 kg
DHV GS-014538-06	Aper; KARMA 1 GH	Apco Aviation Ltd. 80 kg-110 kg
DHV GS-01-1539-06	Apco Karma L 1 GH	Apco Aviation Ltd. 100 kg 130 kg
DINGS-01-1540e	GIN Yeti Tandem 1-2 Binlore	Gin Gfellers Inc. 120 kg 180 kg
DHV GS-01.1541-06	11-Turn Infinity II S 1-2 GH	U-Turn GmbH 65 kg- 95 kg
DHVGS-01.1542-06	11-Turn Ininity II M 1.2	1.1-Turn GmbH 80 kg - 110 kg
DHV GS-01.1543-06	Gradient Bright 3 24 1 GH	Turnpoint Fastline GmbH 60 kg 80 kg
OHO GS-01-1544-06	Gradient Aspen 2 22 GH	Turnpoint Fastline GmbH 65 kg - 75 kg
DHV GS-01-1545-06	UP Kantega 2 L 1-2 GH	UP International GmbH 100 kg- 125 kg
DHV GS-01-1546-06	Ahaue Kiss S 1-2 GH	Airwave VHLinzer Ges.m.b.H. 65 kg - 85 kg
DHV GS-01-1547-06	Airwave Mss 1-2 GH	Airwave Villingen Ges.m.b.H. 80 kg 105 kg
NV65-01,1548-06	Advance Omega 7/26 2-3 GH	ADVANCE Thun AG 80 4-103 kg
DHV GS-01-1549-06	Advance Omega 7/28 2-3 GH	ADVANCE Thun AG 90 kg-116 kg
DHV GS-01.1550-06	Advance Omega 7:30 23 GH	ADVANCE Thun AG 100 kg 130 kg
DHV GS-011551-06	SkywalkScotch HY M 1-2 GH	Skywalk GmbH & Co. KG 90 kg-110 kg
DHV GS-01-1552-06	Airwave Kiss HGO	AirwaveVidinger Ges.m.b.H. 95 kg - 120 kg

MusterprüfNr	Muster Klasse	Inhaber der Musterprüfung Fluggewicht - max.
DHV GS-01.1553-06	FreeX Serum 5 1-2 GH	FreeX GmbH 60 kg 85 kg

Nummer	Muster	Inhaber der Musterprüfung Anhängelast max.
DHV GS-03-0337-06	VELVET 2 Airbag Gel-Up	Woody Valley Model snc (OHG) 110 kg
DHV 15L33 9338 06	VELVET 2 Airing T-Lock	Woody Valley Model snc (Die) 120 kg

**GEBRAUCHTMARKT,
INZAHLUNGNAHME,
SHOP&SERVICE.**

**FLI C.3EHQ1 'S&
S 1 (IERFiEi**

INFORMATIONEN UNTER:
40 101 06 41 - 7575
DRice*ppc-chlemee.cla
www.einfachhogen.de

**PARAGLIDING
PERFORMANCE
CENTER/EMSEE**

SÜDDEUTSCHE GLEITSCHIRMSCHULE
HAUPTSTRASSE 63
0-8324e UNTERWOSSEN

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



take off
Blue Sky

Festival der flim 'insstürme

take off



Der neue Take Off
DVD Sampler über
das freie Fliegen
für nun **9,90 EUR**

Unverbindliche Preisempfehlung

Erhältlich im Handel
und unter www.hdc-off-lilude

GLEITSCHIRM- UNFALLANALYSE 2005

Im letzten Info wurden bereits die Themen Einklapper, Abstiegshilfen und offene Beingurte behandelt. Hier folgt der abschließende Teil 2 der Unfallanalyse von DHV-Sicherheitsreferent Karl Slezak.

UNFÄLLE BEIM START

23 Unfälle beim Start wurden 2005 gemeldet. 2 (Vorjahr 4) Unfälle davon durch Leinenknoten, die von den Piloten beim Vorflug- und Start-

letzungen zu. Entweder klappt der Schirm frontal ein, dann fällt der Pilot nach vorne und stürzt den Hang hinunter (2 Schwerverletzte, 1 Leichtverletzter). Besonders eindrucksvoll empfand ich den Zustand eines Integralhelms, den ich nach einem dieser Unfälle zu sehen bekam. Der Kinnschutz war so stark beschädigt, dass man sich mit wenig Phantasie ausmalen konnte, was mit dem Kinn ohne Kinnschutz passiert wäre. Eine eindringlichere Empfehlung für die Verwendung eines Integralhelms wäre nicht denkbar.

Kommt es während des Abhebens zu einem seitlichen Einklapper, wird der bereits fliegenden Schirm in eine Drehbewegung zurück zum Hang gezwungen (3 Schwerverletzte).

Solche Unfälle ereignen sich in der Regel an steilen Startplätzen, weil hier alle Schirme deutlich stärker zum Überschießen neigen als beim Aufziehen im flachen Gelände. Die Technik des Startens im steilen Gelände ist der des Startens im Flachen fast diametral entgegengesetzt. Behutsames Aufziehen und beherrschtes Abbremsen des rasch steigenden Schirmes sind die wichtigsten Merkmale des Startens im steilen Gelände. Der flache Startplatz verlangt oft ein energisches Aufziehen, betont langes Führen der A-Gurte und keinen oder nur geringen Bremseneinsatz, wenn die Kappe über den Piloten kommt. Wer mit dieser Technik am steilen Startplatz in die Luft kommen will, begibt sich in Lebensgefahr. Deshalb der Appell: Wer steile Startplätze nicht gewohnt ist, weil er beispielsweise hauptsächlich an der Winde fliegt, muss die Technik ernsthaft an einem Übungshang trainieren. Auch mit einem neuen Schirm empfiehlt sich ein kleines Starttraining im Übungsgelände, bevor sich der Pilot an einen steilen Startplatz wagt.

Der größte Teil der Startunfälle summiert sich aus „Banalitäten“, wie Stolpern, Umknicken Umfallen etc.; für den Piloten jedoch nicht sel-

ten mit schmerzhaften Folgen. Manchmal sind es die kleinen Dinge, deren Nichtbeachtung folgenswer sein können. Es lohnt sich, beispielsweise darauf zu achten, dass der Startlauf möglichst nicht von Stufen oder Löchern durchsetzt ist, auf kein Hindernis zuführt, nicht in eine Mulde übergeht usw. Ein Dutzend Piloten hätte sich ihre leichten bis schweren Blessuren bei sorgfältigerer Wahl des Startplatzes ersparen können.

Grobe Missachtung der Windverhältnisse führt immer wieder zu schweren Unfällen. So war es an einem windigen Tag am Osterfelder in Garmisch. Bei einem Nordwind, der in Böen bis 25 km/h stark war, versuchte ein Pilot am ostwärts ausgerichteten Startplatz in die Luft zu kommen. Die Folge war ein Unfall mit schweren Verletzungen und monatelangem Krankenhausaufenthalt. Zwei weitere Starts im Lee führten ebenfalls zu schweren Unfällen. Einer der beiden Piloten hatte noch am Gipfel starken Rückenwind festgestellt und war dann etwas tiefer gestartet, als ob es die Leewalze nur in der Theorie gäbe.

Starker Wind und kräftige Thermikablösungen bilden eine gefährliche Mischung. Besonders im bodennahen Bereich wird diese Mixtur noch mit den Verwirbelungen leeseitig von Hindernissen angereichert. Beim Starten wurden solche Bedingungen drei Piloten zum Verhängnis. Empor gerissen von der starken Thermik und „zerlegt“ von den Windscherungen stürzten sie nach Einklappen ab und verletzten sich schwer. Ausdrehen in die falsche Richtung beim Rückwärtsstart führt zum Twist der Tragegurte und Bremsleinen, der Schirm ist nicht mehr steuerbar. Ein solcher Vorfall wurde 2005 gemeldet. Der Pilot wurde zum Glück nur leicht verletzt. Ein Blick auf die Tragegurte (Ausdrehen stets in die Richtung, in welcher der oben liegende Tragegurt ans Gurtzeug führt) verhindert zu 100% falsches Ausdrehen.

check bzw. beim Kontrollblick übersehen wurden. Beide Piloten blieben unverletzt (2003 und 2004, jeweils 4 Schwerverletzte). Besonders im steilen Startgelände, wo die Kontrollphase zwangsläufig kurz ist, sollte man besondere Sorgfalt bei der Kontrolle der Leinen walten lassen. Ein Flug mit ineinander verhängten Leinen ist zumindest unerfreulich, manchmal auch der Grund für schwere Unfälle. Nie vergessen: Bei Leinenknoten immer erst Schirm stabilisieren, weg vom Hang, dann gegebenenfalls Lösungsversuche unternehmen. Niemals in Hangnähe an den verhängten Leinen fummeln, das hat in der Vergangenheit immer wieder zu schweren Unfällen geführt (dieses Thema wurde ausführlich in der GS-Unfallstatistik 2004 beschrieben). Überschießen und Einklappen der Kappe kurz vor dem Abheben. Dieses Szenario führte zu 6 Unfällen. Fünf Piloten zogen sich schwere Ver-





FOTO ANDREAS BUSSLINGER

Das Phänomen ist selten, aber es kommt vor. Dust Devils, kleine Windhosen, die aus dem Nichts auftauchen und mit großer Kraft wüten können. Auf dem DHV-Lehrvideo „Wolken, Wind und Thermik“ kann man einige eindrucksvolle Beispiele sehen. Diese Wettererscheinung führte im letzten Jahr an einem Mittelgebirgsgebirge zu einem schweren Unfall. Ein Gleitschinnflieger hatte bei schwachem Wind längere Zeit startbereit auf Verbesserung der Flugbedingungen gewartet. Gerade als er sich zum Einpacken entschloss, wurde der Schirm von einer extremen Böe gepackt, mehrere Meter in die Luft gerissen, herumgewirbelt und mit Wucht wieder auf den Boden geschleudert. Der Pilot verletzte sich dabei schwer, u.a. erlitt er eine inkomplette Querschnittlähmung.

KOLLISIONEN

6 (Vorjahr 5) Kollisionen (5 GS/GS, 1 GS/HG) wurden gemeldet. Dabei gab es 2 Schwerverletzte, 2 Piloten erlitten leichtere Verletzungen. Der schwerste Unfall ereignete sich am Brauneck. Ein Drachenflieger war mit einem Gleitschirm kollidiert. Während der Hängegleiter nach kurzer Verhängung wieder in den Normalflug überging, stürzte der Gleitschirmflieger im Spiralsturz ab. Der Pilot versuchte verzweifelt, seinen Rettungsschirm auszulösen, was zunächst nicht gelang. Der Tube-Container seines Gurtzeugs gab den Innencontainer nicht frei. Erst kurz vor dem Aufprall konnte der mit aller Kraft am Rettungsgeräteeingriff ziehende Pilot den Notschirm auslösen, der jedoch nicht mehr öffnete. Sein Glück war eine einzelstehende Fichte, die den Aufprall auf

den Boden dämpfte. Mit schweren, inzwischen wieder ausgeheilten, Verletzungen endete dieser Unfall noch recht glimpflich. Die Unfalluntersuchung ergab einen leicht fehlerhaften Einbau des Rettungsgeräts in den Innencontainer. Der DHV hat für das betreffende Gurtzeug eine 'Lufttüchtigkeitsanweisung' erlassen, weil es bereits mehrfach zu Auslöseproblemen, auch bei korrektem Einbau der Rettung, gekommen war.

Schwer verletzt wurden die Flugschüler zweier Flugschulen am Buchenberg. Beide waren über dem Landeplatz kollidiert, es gelang aber nur einer Schülerin auf Funkanweisung ihres Fluglehrers die Rettung auszulösen. So landeten beide an einem Rettungsschirm mit hohem Sinken auf einer Wiese.

Mehr Glück hatten zwei Piloten, die in Andels-



FOTOS CHARLIE JOST

buch zusammengestoßen waren. Auch hier gelang nur einem die Auslösung des Rettungsschirms, durch die Landung in den Bäumen überstanden Beide den Absturz unverletzt.

Zunächst an beiden Rettungsschirmen hingen zwei Piloten, die ebenfalls in Andelsbuch beim Thermikfliegen kollidiert waren. Einer der beiden war von links in einen rechtskreisenden Thermikpulk eingeflogen und mit einem der kreisenden Piloten kollidiert. Beide lösten die Rettungsgeräte aus, dabei trennten sich die Fluggeräte wieder voneinander. Kurz vor der Landung verfiel sich jedoch der Rettungsschirm des höher befindlichen Piloten im Gleitschirm des anderen und fiel in sich zusammen. Mit drastisch erhöhter Sinkgeschwindigkeit erfolgte der Aufprall auf einer steilen Wiese. Mit Prellungen bei dem einen und einem Ellenbogenbruch beim anderen Flieger ging diese kritische Situation noch einmal vergleichsweise glimpflich aus.

Andelsbuch ist eine besonders heiße Location, was die Häufigkeit von Kollisionen betrifft (dicht gefolgt von Kössen). In kaum einem anderen Fluggebiet im deutschsprachigen Raum ist „Obenbleiben“ so einfach und vergleichsweise turbulenzarm. Deshalb tummeln sich dort auch besonders viele wenig erfahrene Piloten, die häufig von der schwierigen Aufgabe überfordert sind, das Fluggerät zu bedienen und gleichzeitig genügend Aufmerksamkeit in Reserve zu haben, um die zahlreichen anderen Piloten in der Nähe zu beobachten.

Wie schwierig es ist, in einer Steilspirale ständig den Luftraum zu scannen, weiß jeder, der gerne spiralt. Wenn viel Flugbetrieb ist, sollte man auf dieses Manöver verzichten, denn immer wieder kommt es dabei zu Zusammenstößen. So auch

letztes Jahr am Rammelsberg. Ein spiralender Pilot hatte einen Kollegen, der sich tiefer befand übersehen und „abgeschossen“. Beide landeten unverletzt am Rettungsschirm in den dichten Wäldern des Harzes.

Auch andere Manöver sollten unterbleiben, wenn in der Luft viel los ist. In Bassano leitete ein Gleitschirmflieger einen Fullstall ein. Im Rückwärtsflug kollidierte er mit einem etwas niedriger fliegenden Piloten. Dieser musste den Rettungsschirm auslösen, weil sein Schirm in einen unkontrollierten Flugzustand geriet. Der Unfallverursacher konnte seinen Flug fortsetzen.

LANDEINTEILUNG UND LANDUNG

Im Jahr 2005 wurden insgesamt 38 Landeunfälle gemeldet. Dabei war meist eine fehlerhafte Landeinteilung Ursache für den Crash. Acht Piloten (in vier Fällen schwere Verletzungen), verunglückten, weil eine zu tief geflogene Landeinteilung zu vorzeitiger Bodenberührung führte. In fünf weiteren Fällen war das Gegenteil ursächlich für den Unfall. Ein zu hoch angesetzter Endanflug führte zur Hindernisberührung (vier Schwerverletzte).

Fehler bei der Landetechnik führten 2005 zu 13 gemeldeten Unfällen. Die gravierendsten Folgen hatten dabei die sechs Unfälle, die durch zu starkes ein- oder beidseitiges Anbremsen in größerer Höhe über dem Landeplatz verursacht worden sind. Alle Piloten verletzten sich schwer, teilweise mit massiven Frakturen an Beinen und Rücken.

Ebenfalls zwei Schwerverletzte forderten Landungen mit Rückenwind.

Neben diesen Ursachen gibt es jedes Jahr zusätzlich eine Reihe von Piloten, die schlicht nach der Landung umknicken, in ein Loch tre-

ten, seitlich oder nach vorne umfallen, usw. und sich dabei verletzen (2005: 5)

Bei Außenlandungen, meist auf Streckenflügen, gab es 6 Unfälle, alle mit schwerverletzten Piloten. In 3 Fällen befand sich der Notlandeplatz im Lee (starker Wind hatte jeweils das Erreichen eines geeigneten Landeplatzes nicht mehr ermöglicht) die Landung erfolgte turbulenzbedingt unkontrolliert. Bei den anderen drei gemeldeten Notlandungen war ungeeignetes Gelände (steile Hänge, felsdurchsetztes Gelände) ausschlaggebend für den Lande-Crash.

In einer Notlandesituation sollte der Pilot immer prüfen, ob eine kontrollierte Baumlandung nicht die bessere Option ist.

Beim Toplanding kam es zu 5 gemeldeten Unfällen mit ebenso vielen Schwerverletzten. In zwei Fällen verursachte ein zu starkes Anbremsen einen Strömungsabriss. Das ist eines der häufigsten Probleme beim Toplanden. Wenn es gut trägt und der Anflug etwas zu hoch erfolgt, wird versucht, mit viel Bremse doch noch auf den Boden zu kommen. Meistens funktioniert das auch, wenn der Pilot viel Gefühl für seinen Steuerweg hat. Wehe, wenn aber zuviel gebremst wird oder eine unerwartete Böe den Anstellwinkel bis zum Stall erhöht.

Ein Pilot leitete die Kurve gegen den Wind zu tief und zu heftig ein und prallte mit viel Schräglage und hoher Energie in den Hang. Ein weiterer war zu weit leeseitig des Top-Landeplatzes angefliegen und wurde durch die Turbulenzen zu Boden gedrückt.

HINDERNISBERÜHRUNG

Die Entscheidung, gezielt einen Baum anzufliegen, wenn der Flugweg keine andere Möglichkeit offen lässt, wird von den meisten Piloten bewusst getroffen. Zehn solcher Unfälle wurden dem DHV in 2005 gemeldet. Dabei blieben 9 Piloten unverletzt, eine Flugschülerin zog sich leichte Verletzungen zu.

Ungleich gefährlicher ist die Berührung des Baumes mit einer Flügelseite (2005: 5 Schwerverletzte, ein unverletzter Pilot) Es kommt in der Regel zu einer schnellen Schleuderbewegung von Schirm und Pilot. Der Aufprall erfolgt im besten Fall im Geäst, manchmal jedoch auch auf den Boden oder den Stamm des Baumes.

Seitliche Baumberührungen sind typisch beim hangnahen Fliegen oder wenn, meist im Landeanflug, versucht wird, dem Baum auszuweichen. Hindernisse, denen ausgewichen werden muss, stellen auch aus psychologischer Sicht besondere Anforderungen an einen Piloten. Jeder Mensch hat nämlich den natürlichen Reflex, das

HINDERNISFIXIERUNG

Beispiel 1: Im Fluggebiet Markbachjoch in der Wildschönau gibt es einen riesigen Landeplatz. In dessen Mitte steht ein Kirschbaum. In den Anfangsjahren des Gleitschirmfliegens besiegelten regelmäßige Baumlandungen das Schicksal des Baumes schon zur Blütezeit im Mai. Keine Blüten, keine Kirschen. Seit Einführung einer verbindlichen Landevolte und Installation eines riesigen optisch dominanten Peil-/Landepunktes gibt es wieder Kirschen am Baum.

Beispiel 2: Bei einer Flugschulüberprüfung im Juni diesen Jahres am Buchenberg. Der oben breite NW-Startplatz wird nach unten von einer hohen Baumreihe begrenzt, die in der Mitte einen tief eingeschnittenen niedrigen Bereich hat, der völlig problemlos zu überfliegen ist. Fast alle Flugschüler halten jedoch auf die hohen Bäume zu. Immer wieder muss der Fluglehrer über Funk den Flugweg korrigieren, manchmal mit energischen Anweisungen. Der Mechanismus, der manchmal hinter der Unfallursache „Hindernisberührung“ steht, ist einfach. Ein Hindernis taucht auf, in das der Pilot um keinen Preis hineinfliegen möchte. Er fixiert sich optisch und gedanklich („bloß nicht in den Kirschbaum fliegen“) darauf. Die optische Fixierung führt dazu, dass der Gleitschirm in Richtung Hindernis gesteuert wird, denn wo man hinschaut, fliegt man auch hin. Die gedankliche Fixierung lässt keinen Raum für einen Alternativplan. So passiert es, dass einzelne Hindernisse, inmitten freien Geländes, besonders häufig touchiert werden.

Ein Hindernis im Flugweg sollte der Pilot zwar wahrnehmen, aber optisch nicht fixieren. Sofort einen Flugweg suchen, der am Hindernis vorbeiführt und diesem Flugweg auch optisch folgen.



ihn bedrohende Hindernis nicht aus den Augen zu lassen. Siehe Kasten „Hindernisfixierung“. Ein tödlicher Unfall der besonders tragisch-grotesken Art ereignete sich am Buchenberg im Allgäu. Ein Pilot war in die Bäume unmittelbar unterhalb des Startplatzes geflogen. Der Schirm hatte sich sicher in den Ästen verhangen. Unbeeindruckt von den Bitten der herbeigeeilten Helfer, doch ruhig hängen zu bleiben und auf die Bergwacht zu warten, löste sich der Pilot von seinem Gurtzeug und begann selbständig seinen Schirm zu bergen. Nach längerer Zeit muss der Gleitschirmflieger beim Bergungsversuch vom Baum abgestürzt sein. Ein Zeuge hatte sogar einen zwischenzeitlich Abstieg und das Erklimmen des daneben stehenden Baums beobachtet. Der Gleitschirmflieger verstarb wenig später an seinen schweren Verletzungen.

KOLLISION MIT DEM HANG

Zu nahes Kreisen und Aufprall am Hang führte zu zwei Unfällen, einer davon mit tödlichen Folgen. Der ortsfremde Pilot war am Jenner bei Berchtesgaden gestartet und hatte sich zum Aufdrehen eine bei den einheimischen Fliegern als besonders turbulent bekannte Leethermik-Stelle sehr nahe an den Felsen gewählt. Im Moment der Überhöhung des Grates führte vermutlich eine Turbulenz zum Vorschein des Schirmes mit anschließender schneller Drehbewegung. Der Pilot konnte den Schirm nicht mehr vom Hang wegsteuern und schlug mit großer Wucht in steilem Felsgelände auf. Dabei zog er sich tödliche Verletzungen zu.

KWZEIGE

JE 77. TZHP

Hochleistung verpackt in mit 2 Jahren
mit ausreic A de2A2fllliGeGmlo
kombiniert mit einem wir AGA22 Handling.

Der Sportster CAYENNE-2 bringt
auf den Punkt!

C-AV E NNE2*
JET FLAP sportster — DHV 2

POISON
JOINT
SCOTCH*

Mehr Freude am Fliegen

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

www.skywalk.info

LEISTUNG MIT LEIDENSCHAFT

Neu im Saison 3006 4

Mekt? utih-

skywalk

STROMLEITUNGEN

5 (Vorjahr 4) Kollisionen mit Stromleitungen wurden gemeldet. Nur ein Pilot wurde dabei leicht verletzt.

SONSTIGE HINDERNISSE

Bei zwei Kollisionen mit Autos, die abseits des Landeplatzes abgestellt waren, verletzte sich ein Pilot schwer. Im Übungsgelände einer Flugschule flog ein Gleitschirmpilot einen Fußgänger „über den 1-laufen“, der sich dabei erheblich verletzte.

UNFALLURSACHE MATERIALVERSAGEN

Der Unfalltod von Norman Lausch, dem bekannten Wettbewerbsflieger und Testpiloten, war ein Schock für alle Gleitschirmpiloten. Norman hatte einen tödlichen Fehler gemacht. Bei Testflügen mussten bestimmte Stammeilen eines Prototypen verkürzt werden. Im Normalfall machen das die Testpiloten, indem die betreffende Leine im Leinenschloss zusätzlich ein- oder mehrmals eingeschlaucht wird. Norman brachte jedoch Knoten in den Leinen an. Ein Knoten reduziert die Festigkeit einer Leine erheblich, weit unter die Hälfte ihrer eigentlichen Tragkraft. Während eines extremen Spiralmanövers sind die geknoteten Leinen gerissen und der Schirm stürzte unkontrolliert ab. Norman gelang die Auslösung des Rettungsschirmes nicht. Er flog üblicherweise mit 2 Rettungsgeräten im Gurtzeug. Am Unfalltag hatte er jedoch nur eine Reserve in dem am Rücken befindlichen Container montiert. Die Unfalluntersuchung ergab, dass sich die Rettung noch im Außencontainer befand, der Griff jedoch aus seiner Fixierung am Gurtzeug gelöst war. Möglicherweise hatte sich dieser aufgrund der extremen Absturzsituation gelöst (z.B. durch eine Leine) und war, unerreichbar außer Griffweite des Piloten, nach hinten „geweht“ worden. Bereits vor einigen Jahren hatte ein Pilot darüber

berichtet, dass er, beim Versuch den Rettungsschirm auszulösen, den Griff aus der Hand verloren hatte. Es gelang ihm dann doch irgendwie, so weit nach hinten zu greifen, dass er den Rettungsschirm an der Verbindungsleine zum Griff herausziehen konnte. Auch hierbei hatte es sich um ein Gurtzeug mit Rettungsgerätecontainer am Rückenteil gehandelt. Die alten Vorbehalte gegenüber Rückencontainern (entweder sehr lange Verbindung zwischen Griff und Innencontainer oder ergonomisch ungünstig angebrachter Griff, der ein weites nach hinten Greifen erfordert) haben weiterhin ihre Berechtigung. Auch im Jahr 2006 wurde ein Fall bekannt, wo es einem Piloten nicht gelungen war (bei Absturz aus 150 Meter Höhe am Tegelberg) den seitlich/hinten befindlichen Auslösegriff seines Rückencontainers zu erreichen.

UNFALLURSACHE „MEDIZINISCHER AUSFALL“

So wird in der Luftfahrt ein gravierendes gesundheitliches Problem bezeichnet, das zur Handlungsunfähigkeit des Piloten führt. Bei Steilschirmen, wie im ersten Teil dieses Berichtes bereits angesprochen, kommt es immer wieder zu derartigen Vorkommnissen.

In Bassano wurde ein erfahrener Gleitschirmpiloter beim Thermikfliegen von einem Insekt in den Mund gestochen. Augenzeugen sahen den Schirm nach einem kleineren Einklapper ohne jede Pilotenreaktion zu Boden spiralen. Der Pilot starb kurz nach dem Aufprall. Bereits der Notarzt erklärte, dass der Verunglückte deutliche Anzeichen für eine allergische Reaktion aufgrund eines Insektenstichs zeigt. Die Autopsie bestätigte diese erste Diagnose. Vermutlich war der Flieger bereits in der Luft, aufgrund der starken allergischen Reaktion, bewusstlos geworden und konnte nicht mehr reagieren.

In einem der letzten Fluglehrerlehrgänge flog ein Gleitschirmpilot mit einem dieser Drachenflieger-Integralhelme mit vollständig verschleißba-

rem Visier. Ich fand das ungewöhnlich und sprach ihn darauf an. Seine Antwort: Er reagiere stark allergisch auf Bienen- und Wespenstiche und will auf diese Weise verhindern, dass eines dieser Viecher beim Fliegen unter den Helm gelangt. Vielleicht ein guter Tipp für betroffene Piloten.

GROUNDHANDLING

Beim Trainieren mit dem Schirm auf der Ebene sind es stark böige Windbedingungen, die regelmäßig zu Unfällen führen. 3 Schwerverletzte wurden gemeldet. Alle wurden von Böen mehrere Meter ausgehebelt und schlugen unkontrolliert auf dem Boden auf oder wurden gegen ein Hindernis geschleudert.

Wird nur mit den Steuerleinen „gehandelt“, ist ein Aushebeln bei Böeneinwirkung praktisch nicht zu verhindern. Deshalb sollten bei starken oder böigen Bedingungen die Hände stets an den C/D-Gurten sein. Durch einen kräftigen Zug an den hinteren Gurten kann ein Aushebeln viel besser verhindert werden als über die Steuerleinen.

AUSBILDUNG

Ein tödlicher Unfall war für 2005 in der Flugausbildung zu verzeichnen (Einklapper mit einem DHV-2-Schirm, siehe Teil 1 dieses Berichts). Das ist der erste Todesfall in der Ausbildung innerhalb von drei Jahren. Insgesamt eine positive Bilanz, wenn man die hohe Anzahl der Flüge rechnet, die jedes Jahr in den deutschen Flugschulen gemacht werden (ca. 120.000-150.000 Flüge in der regulären Ausbildung, ohne Schnupperkurse).

Ein grobe Fehleinschätzung der Wetterbedingungen ist in der Schulung selten ursächlich für einen Unfall. In einem Fall hatten die Fluglehrer eine kritische Nordföhnssituation in Greifenburg nicht erkannt. Ein plötzlich hereinbrechender Kaltluftschwall führte zu starken Turbulenzen, Trotz Funkeinweisung gelang es dem Fluglehrer nicht, eine Schülerin heil zu Boden zu bringen. Von einer massiven Abwindböe wurde die Frau mit hohem Sinken förmlich zu Boden gedrückt und zog sich beim Aufprall auf einem in der Wiese liegenden Stein mehrere schwere Frakturen zu. Im höchsten Maße unverständlich (und vom DHV mit einer Abmahnung geahndet) der Fall eines Flugschülers, der von seiner Schule mit einem Gurtzeug ausgerüstet wurde, das nur über einen veralteten und bekanntermaßen gefährlichen Hartschalen-Rückenprotektor verfügte. Beim Aufprall auf dem Gesäß zog sich der Mann schwere Wirbelverletzungen zu, die mit

ANZEIGE

Professional Safety Trainingscenter
Kriegstein-Hell-Silbersee
DHV & DSAID anerkannt

NI
V:
f
e»

Performancetraining
Sicherheitstraining
Flugtechniktraining

www.flugpark-olymp.de

Fliegen
in
Griechenland

mailreflugpark-olymp.de
Telefon: 0030 23520 44464
0031 6472 153.195

einem modernen Rückenschutzsystem vermutlich hätten verhindert werden können.

Insgesamt kam es zu 31 (Vorjahr 19, 2003: 29) Unfällen in der Flugausbildung (Landing: 11, Start: 6, Windenschlepp: 5, Hindernisbelehrung: 5, Einklapper: 3, Flugmanöver: 1), mit 1 Toten, 14 Unverletzten, 4 Leichtverletzten, 12 Schwerverletzten. Die gestiegene Zahl der gemeldeten Schulungsunfälle ist vermutlich auch auf eine Verschärfung der Versicherungsbestimmungen hinsichtlich der Schadensanzeige zurückzuführen.

UNFÄLLE BEIM WINDENSCHLEPP

9 (Vorjahr 4, 2003: 9) Unfallmeldungen betrafen die Startart Windenschlepp (vom Start bis zum Ausklinken).

In 3 Fällen war das Verlassen der Schlepprichtung Unfallursache. Zwei dieser Piloten flogen am Seil ohne jede Reaktion auf die Funkanweisungen der Fluglehrer in Bäume, stürzten zu Boden und verletzten sich schwer. Ein weiterer Fall war ein klassischer Lockout. Immer stärkeres Abdriften am Seil bis der Schirm seitlich abschmiert, auf die Nase geht und schließlich abstürzt. Der Pilot hatte keine Reaktion auf die Funkanweisungen gezeigt. Auch das Nachlassen des Seilzugs konnte den Unfall nicht mehr verhindern, bei dem der Pilot schwere Verletzungen davontrug.

Es gibt begründete Vermutungen, dass Textilklinken ein verspätetes Erkennen einer Abdrift-Situation (seitliches Ausbrechen des Schirmes am Seil) begünstigen. Die flexible Bauart dieser Klinken richtet den Körper des Piloten auch bei bereits beginnendem Ausbrechen des Schirmes noch in Richtung Winde aus und lässt ihn dadurch diese gefährliche Situation später erkennen. Bei den klassischen Rohr-Metallklinken ist dagegen ein beginnendes Abdriften bereits früher zu erkennen, weil der Zugpunkt näher schräg verlaufende Seilzug unmittelbar auf Klinken und Pilot übertragen wird.

Ein Seilriss, ein Sollbruchstellenriss und eine Fehlklinkung forderten drei Schwerverletzte. Ein Pilot hatte dabei den überschießenden Schirm zu stark zurückgebremst und war in den Fullstall geraten. Ein anderer hatte durch das Vorschießen des Schirmes nach dem Riss der Sollbruchstelle einen Klapper kassiert, den er bis zur Bodenberührung nicht unter Kontrolle bringen konnte. Der Dritte klinkte versehentlich kurz nach dem Abheben und hatte nicht genügend Höhe um einen harten Aufprall zu verhindern. Nur 1 Sa-



FOTOS CHARLIE JÖST



flug am Seil wurde gemeldet. Der betraf einen alten Paratech-Schirm (P 22), der für seine starke Sackflugneigung berüchtigt ist. Dies war aber anscheinend weder dem Piloten, noch dem Windenführer (einem Fluglehrer) bekannt. In 10 Metern Höhe kippte der Schirm ansatzlos in den Stall, vermutlich hatte der Pilot leicht angebrems. Er zog sich beim Aufprall schwere Verletzungen zu. Die ständig zunehmende Verwendung von Windenschlepphilfen oder sog. Klinkenadaptoren führt erkennbar zu einem Rückgang der Sackflüge am Schleppseil.

Zwei Tandemunfälle beim Windenschleppstart waren zu verzeichnen. In einem Fall war der Schirm im Startlauf durch zu geringes Anbremsen des Piloten frontal eingeklappert. Pilot und Passagier stürzten, letzterer zog sich dabei einen Schlüsselbeinbruch zu. Bereits abgehoben war ein anderes Tandem-Gespann. In zwei Metern über Grund verlor der Gleitschirm am Schleppseil plötzlich wieder an Höhe bis zur Bodenberührung. Auch hierbei zog sich der Passagier eine schwere Verletzung zu.

Kein Jahr vergeht, ohne dass nicht mindestens ein Unfall durch einen Fixseilschlepp gemeldet wird. Diesmal hatten mehrere Jugendliche zusammengebundene Abschleppseile an die Anhängerkupplung eines VW-Busses befestigt. Mit Hilfe eines Dachdecker-Sicherungsgurtzeuges wollten sie einen 1987-er Uraltschirm zum Fliegen bringen. Beim Schleppen geriet der Schirm zwangsläufig in den Lockout, der junge Mann zog sich beim Aufprall schwere Verletzungen zu.

UNFÄLLE MIT DOPPELSITZERN

Gleich 13 Tandem-Unfälle wurden gemeldet. Dies ist ein bisher nicht erreichter Höchststand! 6 Unfälle ereigneten sich beim Starten, 6 beim Landen und einer während des Fluges. Bei 3 der Startunfälle war zu frühes Hinsetzen bzw. Stolpern des Passagier der Grund für den Crash. Böige Windverhältnisse führten dazu, dass ein Schirm unmittelbar nach dem Abheben seitlich in die Bäume getrieben worden ist. Der dritte Unfall ist vermutlich auf einen Null-Wind-Start zurückzuführen. Der zu lange Startlauf endete in den Latschen.

Spektakulär ein Unfall am Nebelhorn. Hier hatte sich der Passagier direkt nach dem Aufziehen des Schirms ins Gurtzeug gesetzt. Dem Piloten gelang zwar ein Startabbruch, durch das steile, verschneite Gelände kamen Pilot und Passagier jedoch ins Rutschen. Der Absturz ging mehrere hundert Höhenmeter sogar über eine kleine Felswand. Beide verletzten sich dabei schwer.

Falsche Einschätzung der Windbedingungen, bzw. Flugfehler waren Ursache für 2 Unfälle beim Landen. In einem Fall erfolgte die Landung mit Rückenwind, was zu einem schweren Crash führte. Eine Tandempilotin wollte bei stärkerem Wind die verbleibende Höhe vor dem Endanflug in Achterschlaufen abbauen. Bei der letzten Kurve griff sie zu dynamisch in die Bremsen, was zu einem starken Abtauchen der Schirmkappe führte. Bevor ihr die Stabilisierung des Gerätes gelang, kam es zur Bodenberührung auf einer Straße vor dem Landeplatz.

Ganz ideal verlief ein Tandemflug mit einem Kind, bis diesem übel wurde und es erbrach. Das Erbrochene ergoss sich zum größten Teil in das Gesicht des Piloten. Diesem wurde daraufhin selbst so übel, dass er ebenfalls mit dem Erbrechen kämpfen musste. Davon abgelenkt konnte er sich nicht auf die Landung konzentrieren und es kam zum Crash (zu frühes Durchbremsen und Durchsacken bis zum Boden). Hierbei wurde das Kind nicht, der Pilot jedoch schwer verletzt.

Ein „heißes Pflaster“ für Tandemunfälle ist Berchtesgaden. Vor zwei Jahren gab es hier schon einen Unfall mit der Folge eines querschnittgelähmten Piloten. Er war ohne Rückenprotektor geflogen. 2005 ereigneten sich gleich 4 Tandemunfälle im Fluggebiet Jenner. 3 dieser Unfälle waren durch einen Piloten verursacht worden. In mindestens 2 Fällen muss fehlerhafte Einschätzung der Wetterbedingungen bzw. mangelndes praktisches Können als Unfallursache vermutet werden. Der DHV hat in diesem Fall den Entzug der Lizenz angeordnet.

DRACHEINFLUG UNFALLANAM 2005

UNFALLZAHLEN

Im Jahre 2005 wurden dem DHV 27 Unfälle mit Hängegleitern von deutschen Piloten im In- und Ausland gemeldet, davon 2 Todesfälle. Die nachfolgende Tabelle zeigt die Hängegleiter-Unfallzahlen im Jahresvergleich.

Jahr	Unfälle Gesamt	Tödliche Unfälle
1997	50	5
1998	43	6
1999	33	3
2000	42	5
2001	34	4
2002	32	4
2003	38	2*
2004	28	2
2005	27	2

* und 1 Passagier, 1 Pilot vermisst

Sowohl bei der Gesamtzahl der Unfälle als auch bei den tödlichen Unfällen war in der vergangenen Saison annähernd der gleiche Stand wie 2004 zu verzeichnen.

FLUGPHASE BEIM UNFALL

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

UNFALLURSACHEN

Ursache	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Fehler Landeinteilung/Landung	34%	27%	14%	26% (10)	3 (29%)	7
Fehler Start Abflug	16%	22%	12%	24% (9)	5 (18%)	3
Kollision mit Hindernis im Flug	14%	17%	20%	14% (5)	5 (18%)	4
Kollision Luftfahrzeug	5%	4%	0%	3% (1)	0 (0%)	1
Gefährliche Flugbedingungen	nicht erhoben	7%	11%	5% (2)	3 (11%)	3
Medizinischer Ausfall	nicht erhoben	4%	3%	0% (0)	0 (0%)	1
Technik Ausrüstung	9%	4%	6%	10% (4)	0 (0%)	2
Lockout Winde/UL	5%	7%	0%	5% (2)	1 (3%)	2
Technik Schleppausrüstung	5%	2%	0%	3% (1)	2 (7%)	0
Überschlag	7%	2%	5%	7% (3)	3 (11%)	3 (4)
Nicht eingehängt	0%	4%	0%	3% (1)	1 (3%)	1
Sonstiges	5%	0%	0%	0%	0 (0%)	1

LANDEEINTEILUNG UND LANDUNG

Ein spät erkanntes Hindernis (Stromleitung) im Landeanflug war Ursache für einen tödlichen Unfall in Greifenburg. Der Atos-Pilot wollte, möglicherweise irritiert durch einen zeitgleich landenden Gleitschirmflieger, der Leitung im letzten Moment ausweichen (unterfliegen), konnte den Starren nicht mehr abfangen und schlug mit hoher Geschwindigkeit auf dem Boden auf. Er starb wenig später an den Folgen seiner schweren Verletzungen.

Dieser tragische Unfall war einer der Gründe, warum sich der Besitzer des Fliegercamps Greifenburg, Hans Mandl, mit großem Engagement für getrennte Landeplätze für GS und HG eingesetzt hat. Dies ist inzwischen gelungen. Dies ist inzwischen gelungen.

„Mein Integralhelm war lebensrettend“ bemerkte ein auf Lanzarote verunglückter Drachenflieger in seiner Unfallmeldung. Er hatte aufgrund starker thermischer Böen beim Toplanden während des Ausschwebens kurzzeitig die Kontrolle über sein Fluggerät verloren. Weil der Schlitten des Gurtzeugs in der hinteren Position war, hatte er Problem mit dem Aufrichten. Hektisches, unkoordiniertes Umgreifen führte dazu, dass der Drachen in eine Steilkurve geriet und anschließend über die Fläche abschmierte. Der Aufprall erfolgte mit der Schulter, anschließend mit dem Schädel. Durch den Schutz des Integralhelms hielten sich die

Verletzungen in Grenzen. Für einen kurzen Moment abgelenkt war ein Drachenflieger beim Anflug des Landeplatzes in Oberammergau. Er streifte in ca. 8 Meter Höhe einen Baum, was zum sofortigen Absturz auf eine Wiese führte. Der Pilot musste mit schweren Beckenverletzungen ins Krankenhaus geflogen werden. Ähnlich wie bei den Gleitschirmen ist die seitliche Berührung von Bäumen eine Situation, die besonders häufig zu schwersten Unfällen führt. Die Schleuderbewegung setzt enorme Kräfte frei und der Aufprall erfolgt extrem hart.

Kleine Ursache mit großer Wirkung. Zwei Drachenflieger mussten geringe Fehler mit schweren Verletzungen büßen. Ein Pilot hatte, bei einem Winterflug in Kössen, die Höhe der Schneehaufen an der, den Landeplatz begrenzenden Straße, um Zentimeter zu niedrig eingeschätzt. Mit dem Steuerbügel blieb er an einem dieser Schneehaufen hängen und brach sich beim Durchpendeln den Oberarm.

Ein Schlenker im Endanflug, um möglichst nahe des Abbauplatzes zu landen, den Drachen nicht mehr ganz aus der Schräglage gebracht, Landung etwas unkoordiniert, dabei mit etwas zuviel Speed mit den Füßen im nassen Gras über den Boden geschlittert. Bis dahin alles ok, wäre nicht ein Loch im Boden gewesen, in dem der linke Fuß hängen bleibt. Komplizierte Brüche von Knie und Wade, Bänderverletzungen und Lähmung eines Nervs sind die Folgen dieses eigentlich harmlos anmutenden Crashes.

FEHLER VORFLUGKONTROLLE. START UND ABFLUG

„Nicht eingehängt!“ Diesmal traf es einen Drachenhersteller beim Testfliegen. Der Profi hatte beim Startlauf auf einer Rampe seinen Fehler im letzten Moment bemerkt und den Drachen losgelassen. Beim Sturz vom Rampenrand zog er sich schwere Wirbelerkrankungen zu.

Ein Pilot hatte vergessen, die Nasenverkleidung an seinem Drachen zu montieren. Das



führte nach dem Start zu schwer beherrschbarem Flugverhalten (Strömungsabriss, starkes Gieren). Dem Piloten gelang es noch den Drachen solange zu kontrollieren, bis er ausreichend Höhe für eine Rettungsschirmauslösung hatte. Die Landung an der Reserve erfolgte im Wald, der Drachenflieger blieb unverletzt. Zu hoher Anstellwinkel beim Startlauf führt zum Durchsacken oder seitlichem Abschmieren im Abflug. Drei Unfälle mit dieser Ursache wurden gemeldet. In einem Fall (Start von einer Rampe) nahm der Drachen nach dem Durchsacken die Nase nach unten und crashte in einen Baum (zwei Schwerverletzte, ein Leichtverletzter).

Bei bereits hoher Laufgeschwindigkeit geriet einem Flugschüler der Drachen in starke Schräglage, die er, trotz Anweisungen des Fluglehrers, nicht mehr korrigierte. Die einseitige Bodenberührung des Flügels führte dazu, dass der Drachen die Nase in den Boden bohrte. Der Schüler erlitt einen Oberarmbruch.

HINDERNISBERÜHRUNG IM FLUG

Hier kam es zu drei Unfällen, einer davon mit den Folgen schwerer Verletzungen.

Ein Pilot hatte die erforderliche Höhe für das Überfliegen eines Waldstücks unterschätzt und war auf einer 25 Meter hohen Fichte gelandet. Ein zweiter war zu nahe am bewaldeten Hang geflogen, hatte einen Baum gestreift und war, glücklicherweise im Geäst hängen geblieben. Beide Drachenflieger blieben unverletzt.

In einem Mittelgebirgs-Fluggelände war ein

Drachenflieger aus unbekanntem Gründen in ein Waldstück geflogen. Er wurde erst Stunden später gefunden, im Krankenhaus stellten die Ärzte eine Gehirnblutung fest. Äußerlich sonst fast unverletzt ist bisher nicht geklärt, ob der Absturz zu der Gehirnblutung geführt hat oder umgekehrt. Nachdem der Pilot längere Zeit im Koma gelegen war, hat er sich inzwischen wieder gut erholt.

KOLLISION MIT LUFTFAHRZEUG

Am Brauneck kam es zu einer Kollision Drachen-Gleitschirm. Der Hängegleiter konnte sich unmittelbar nach dem Zusammenstoß vom Gleitschirm lösen und normal landen. Der Gleitschirmflieger stürzte ab. Wegen einer Fehlfunktion des Rettungsgerätes verletzte er sich beim Aufprall schwer.

TUCKS

Drei Überschläge wurden gemeldet. Dabei kam es zu einem tödlichen Unfall. Eine ausgeprägte Nordwindlage in Greifenburg hatte stark turbulente Flugbedingungen zur Folge. An diesem Tag war es zu mehreren GS- und HG-Unfällen gekommen, weil der Nordföhn ständig stärker wurde und bis in den Talgrund durchgriff. Der Pilot hatte nach dem Abflug einige Thermikkreise gedreht, als sich das Gerät plötzlich aufbäumte und nach hinten überschlug. Es kam zum Sturz ins Segel, dabei zerbrach der Drachen .

Sich immer weiter überschlagend stürzte der Drachen bis zum Boden. Der Rettungsschirm lag noch im Innencontainer, aber aus dem Gurtzeug ausgelöst neben dem tödlich verletzten. Zwei weitere Überschläge gingen mit leichten Verletzungen aus, weil beiden Piloten die Auslösung der Rettung gelang. In einem Fall hatte der Drachenflieger in großer Höhe (2.300 m GND) Loopings geübt. Der letzte misslang, der Pilot fiel ins Segel, das Gerät zerbrach. Am Rettungsschirm erfolgte die Landung auf einer Wiese. Sehr starke Turbulenzen brachten den Atos eines Drachenfliegers in einem fränkischen Fluggebiet zum Tucken. Es folgten mehrere Überschläge, bis dem Piloten die Auslösung der Rettung gelang. Trotz geringer Höhe öffnete die Reserve vollständig, der Pilot verletzte sich bei der Landung nur leicht.

Eine „Notlandung mit Rettungsschirm“ meldete die Polizei. Der Drachenflieger hatte über dem Immenstädter Horn im Allgäu seine Rettung auslösen müssen und landete unverletzt in einem Baum. Näheres unbekannt.

UNFÄLLE BEIM WINDENSCHLEPP

Zwei Unfälle beim Windenschlepp wurde gemeldet. Im Abheben war ein Pilot ins Stolpem gekommen. Dadurch geriet der Drachen in starke Schräglage und schließlich in einen Lockout. Beim Aufprall verletzte sich der Pilot schwer.



Mit gesetzter Landeklappe startete der Pilot eines Starren an der Winde. Beim Umklinken kam der Drachen ins Rollen und verlor an Fahrt. Nach dem Ausklinken des Schleppseils durch den Piloten geriet der Starre ins Flachtrudeln bis zum Aufschlag auf dem Boden. Der Pilot kam mit einem gebrochenen Handgelenk und einer Gehirnerschütterung noch relativ glimpflich davon.

UNFÄLLE BEIM UL-SCHLEPP

Unmittelbar nach dem Abheben vom Startwagen geriet eine Flugschülerin mit ihrem Drachen seitlich aus der Schlepprichtung und stürzte, nach dem Riss der Sollbruchstelle im Lockout

zu Boden. Es war ihr erster Alleinflug nach einer mehrere Flüge umfassenden Ausbildung im Doppelsitzer. Die Funkanweisungen ihres Fluglehrers hatte sie in der Aufregung, als sie das seitliche Abdriften bemerkte, nicht mehr wahrgenommen. Sie erlitt schwere Wirbelsäulenverletzungen.

MEDIZINISCHER AUSFALL

So nennt man in der Luftfahrt ein gesundheitliches Problem, das zur Handlungsfähigkeit des Piloten führt. Bei dem unter „Hindernisberührung“ beschriebenen Unfall könnte ein derartiges gesundheitliches Problem bestanden haben.

UNFÄLLE IN DER AUSBILDUNG

Zu 4 Unfällen (Vorjahr 5) kam es in der Flugausbildung. Drei Unfälle ereigneten sich am Übungshang. Zweimal waren Startfehler die Unfallursache. In einem Fall war der Drachen noch während des Startlaufs nach vorne auf die Nase gegangen und hatte den Boden berührt. Der Pilot pendelte dabei durchs Trapez und brach sich einen Oberarm. Gleiche Folgen hatte ein Flugfehler eines weiteren Schülers nach dem Abheben. Der Schüler hatte den Drachen bis zum Sackflug ausgehungert und anschließend den Steuerbügel gezogen. Der Hängegleiter nahm schnell Fahrt auf und schlug mit der Nase in den Boden.

SONSTIGE UNFÄLLE

Beim Landeanflug in einem oberbayerischen Fluggelände löste der Rettungsschirm plötzlich selbständig aus. Der Pilot brach sich bei der Landung am Rettungsgerät ein Sprunggelenk. Das verwendete Gurtzeug, ein alter Keller-Karpfengurt, war seit dem Jahr 2001, wegen eines tödlichen Unfalls durch eine Lufttüchtigkeitsanweisung des DHV gesperrt. Bei diesem Modell erfolgt die Sicherung des Außencontainers nur über Klettverschluss, nicht über Splinte, eine selbständige oder versehentliche Auslösung ist leicht möglich. Damals war der Rettungsschirm vor der Steuerbügelbasis herausgefallen und hatte den Drachen in einen Sturzflug gebracht.

Diesmal hatte der Pilot mehr Glück. Mit seiner gesamten Ausrüstung war er, da seit längerer Zeit nicht mehr geflogen, bei einem Herstellungsbetrieb zu Überprüfung gewesen. Dort hatte man ihn „mit größter Eindringlichkeit“, (Hersteller) darauf hingewiesen, den lebensgefährlichen Gurt nicht mehr zu verwenden. Der Pilot befand jedoch, dass es der alte Gurt für's wieder anfangen „schon noch tun wird“.

Vorsicht bei Dreieckschäkeln

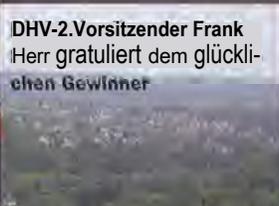
Einige Schlepppiloten stellten fest, dass Dreieck-Schäkel, die als Verbindungsglied zwischen Klinkenadapter und Schleppklinge verwendet werden, sich möglicherweise nach einigen Schlepps öffnen können. Da die Schäkel nur handfest angezogen werden sollen, kann es bei einigen Schäkelmustern dazu führen, dass sich die Überwurfmutter nicht längerfristig auf dem Gewindeteil verklemmen und sich lockern können. Das DHV-Schleppbuero empfiehlt deshalb allen Schlepppiloten, die ihre Schleppklinken an Klinkenadaptern oder Windenschlepphilfen befestigt haben: Vor jedem Schleppstart die Dreieckschäkel kontrollieren! Die Schäkel der Klinkenadapter (Windenschlepphilfe) zur Schleppklinge müssen geschlossen sein. Tipp für Besitzer von Gurtband-Schleppklinken: Wenn die Verbindung Klinkenadapter/Schleppklinge nicht gelöst werden muss, weil z. B. die Gurtband-Schleppklinge sowieso ständig mit den Adaptern verbunden ist, dann sollten die Schäkel mit Gewindekleber (Lockfite o. ä.) gesichert werden



Horst Barthelmes, DHV-Schleppbuero

Herrmann Löser, Chef der Warsteiner Montgolfiade GmbH (links) mit Benno Osowski

DHV-2.Vorsitzender Frank Herr gratuliert dem glücklichen Gewinner



FOTOS: JÖRG BAJEWSKI (1), BENEDIKT LIEBERWEISER (4), REVIERWINGS (1)



GLEITSCHIRM- UND DRACHENFLIEGEN AUF DER WARSTEINER MONTGOLFIADE

Die Warsteiner Internationale Montgolfiade ist populär und spektakulär. Auch dieses Jahr trafen sich wieder über 250 Ballonteamer um bunte Punkte in den Sauerländer Himmel zu zaubern. Erstmals waren Gleitschirm- und Drachensportler im großen Umfang dabei. Eine ideale Plattform für die Präsentation des Sport, denn jedes Jahr strömen 200.000 Besucher zu dieser Veranstaltung.

Wind und Thermik sind nichts für Ballone. Deshalb starten sie nur früh morgens und abends in ruhiger Luft. Die Warsteiner Montgolfiade sucht nach Attraktionen, die tagsüber das Publikum begeistern. „Der Drachen- und Gleitschirmsport passt da genau in unser Konzept“, stellen Herrmann Löser und Uwe Wendt von der Warsteiner Montgolfiade GmbH zufrieden fest. Den Kontakt hatte der Verein Warsteiner Skyglider hergestellt. Schon seit einigen Jahren fliegt der Verein mit dem Nationalmannschaftspilot Jörg Bajewski bei der Veranstaltung mit. Diesmal organisierte der DHV die Veranstaltung auf dem Montgolfiade Gelände unter dem Motto „Flight Festival Warstein“. Eine kleine Zeltstadt der Drachen- und Gleitschirmszene präsentierte sich am ersten Septemberwochenende auf dem Open-Air-Gelände.

Zwei Ziele wurden angestrebt. Zum einen sollte die Veranstaltung ein guter Auftakt für den Sommer sein, zum anderen sollte sie ein zentrales Element in der Region Mitte/Nord entwickeln. Die Drachensportler und Paragliders und

Firebird nutzten die Chance, sich auf dem Gelände zu präsentieren und unterstützten den DHV. Zudem waren die Flugschulen Revierwings, Flugzentrum Elpe und Siegen vor Ort, um interessierten zukünftigen Piloten den Luftsport

hautnah zu präsentieren. Ideal: Direkt auf dem Gelände befindet sich eine große leicht geneigte Wiese, die für Aufzichübungen genutzt wurde. Im Handschleppverfahren ließen sich unter der Anleitung des Fluglehrers Peter Seifert viele zukünftige Nöten sanft und sicher in geringer Höhe in die Luft bringen. Skywalk stellte kleine Trainingsschirme zur Verfügung und auch den stärkeren Wind in der Mittagszeit zu nutzen. Zudem fand ständig Windbetrieb der Warsteiner Skyglider statt. Alle Piloten hatten die Möglichkeit, an einem Landewettbewerb teilzunehmen. Klar, die Ballonfahrt als Hauptgewinn winkte. Zum Trost erhielten die anderen Piloten bei der Siegerehrung Freibier von der spendablen Warsteiner Brauerei. Frank Herr, 2. Vorsitzender des DHV, überreichte die Ballonfahrt an den glücklichen Gewinner.

Eine Gänsehaut überkam das Publikum beim Massenstart der Ballone. Über 200 Teams hoben ab in den Warsteiner Himmel. Eine Attraktion der besonderen Art. Fauchende Brenner füllten die Hüllen. Unter dem Applaus tausender Zuschauer schwebten die imposanten „Mcintgotieren“ nach oben. Logisch, dass ihre zünftige Party im riesigen Brauereizelt nicht fehlen durfte. Bis kurz vor Morgenrauen feierten standhafte Flieger bei Live-Musik. Kurzum; trotz wechselhaftem Wetter eine gelungene Veranstaltung. 2007 wird der DHV wieder dabei sein, um bei dem Flight Festival noch ein drauf zu setzen.

Flight Festival Warstein 2007 = ein Mega-Event für Publikum und Piloten! **ern essen**

STIMMEN ZUM FLIGHT FESTIVAL WARSTEIN

Reinhard Vollmer (Skywalk):

Das Flight Festival in Warstein ist eine spitzen Plattform für unseren Sport. Entlang der Alpen kennt jeder das Gleitschirmfliegen. Hier oben haben wir noch viel Neuland zu entdecken. Da steckt Potential drin!

Christian Zeller (Sol Paragliders): Wir werden in 2007 auf alle Fälle wieder dabei sein.

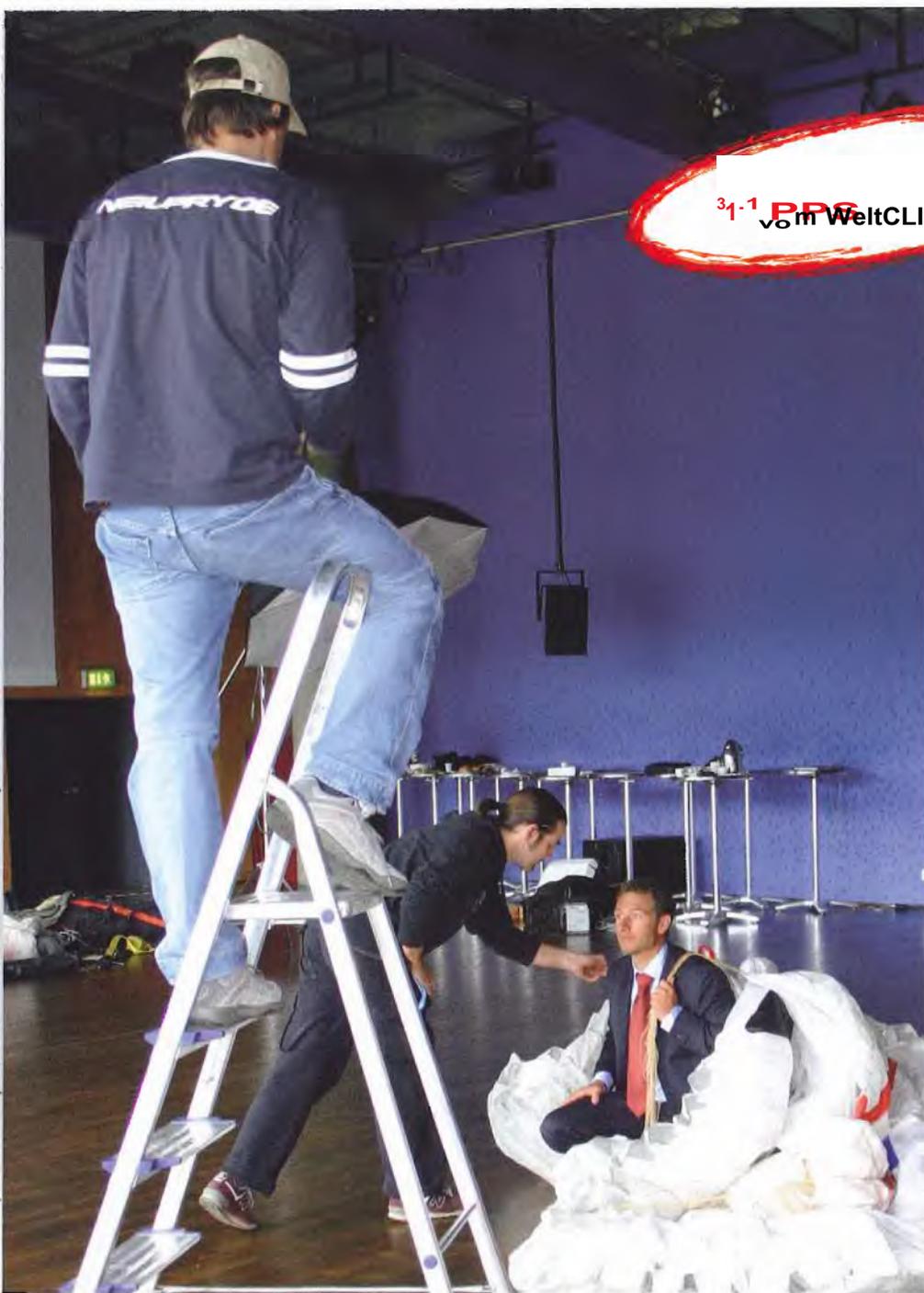
Hartmut Schlegel (Drachen- und Gleitschirmverein Siebengebirge): Die Konzeption passt. Jetzt kommt es darauf an, dass beim nächsten Mal noch mehr Piloten aus unserer Region mit dabei sind. Nur wenn wir mit unseren Gleitschirmen deutlich wahrnehmbar sind, sind wir eine sinnvolle Ergänzung zu den Ballonen.

Uwe Wendt (Montgolfiade GmbH): Die Gleitschirm- und Drachensportszene hat unsere Erwartungen mehr als erfüllt. Wir werden 2007 noch mehr Platz zur Verfügung stellen.

Peter Seifert (Flugschule Revierwings): Die Nachfrage an Ausbildungskursen war groß. Ich gehe davon aus, dass wir einige neue Leute für das Fliegen gewonnen haben.

Dirk Soboll (Drachensportlehrer): Sehr gut, dass wir auch das Drachensportfliegen demonstrieren konnten. Unsere Ausbildungsmethode am Doppelsitzerdrachen ist gerade im Mittelgebirge und Flachland ideal. Ich habe festgestellt, dass Interessenten nicht zwangsläufig Gleitschirm fliegen wollen. Das Drachensportfliegen besitzt nach wie vor eine große Attraktivität.

Klaus Speckenheuer (Warsteiner Skyglider): Zum ersten Mal konnte sich unser Sport im größeren Stil präsentieren. 2007 werden wir den Windbetrieb verbessern, damit wir noch mehr Leute am Seil nach oben bringen.



31-1 PPS vom WeltCLIPSieger

-Wer kennt das nicht? Man lernt neue Leute kennen, plaudert entspannt an der Theke oder auf einer Party und irgendwann kommt die scheinbar unbedeutende Frage: Und was machst Du so? Nur bei einer handvoll Sportlern in der Welt lautet die einfache und verblüffende Antwort darauf: Gleitschirm fliegen! Oliver Rössel erzählt, was er auf dem Weg zum Wettkampfpilot erlebt hat, wie man davon leben kann und wer besser unter einem 1-2er Schirm aufgehoben ist.

HERZKLOPFEN IN DER GIPSKÜCHE

Ich war 21 Jahre jung und wohnte bei den Eltern in Brühl bei Köln, die Freundin hatte sich gerade verabschiedet. Meine dreijährige Ausbildung zum Zahntechniker war bestanden und der damalige Arbeitgeber hatte mich nach der Lehre übernommen. Zusammen mit meinem Vater hatten wir drei Jahre zuvor den A -Schein bei der Flugschule Rohrmeier in Sonthofen gemacht. Meine mickrigen drei Wochen Jahresurlaub ließen allerdings weder große Sprünge noch weite Flüge zu. Immer wieder quälte mich der Gedanke, dass es bei geregelter Arbeitszeit und tariflicher Urlaubsregelung nicht machbar sein würde, ein ordentlicher Gleitschirmflieger zu werden. Außerdem lagen die Alpen schon damals nicht in unmittelbarer Nachbarschaft des Rheinlands. Da ich die Berge ebenso liebe und brauche wie das Meer, reifte in mir nach und nach eine Vorstellung, wie mein zukünftiges Leben aussehen sollte. Dazu wollte ich meinen Lebensmittelpunkt in die Berge verlegen und gleichzeitig einen Job finden, der mir sowohl genug Zeit für das geliebte Fliegen ließ, als auch die Möglichkeit meinen Urlaub am Meer zu verbringen. An den Tag, der mein damaliges Leben komplett umkremelte, erinnere ich mich heute noch, als wäre er gestern gewesen. Mein Dentallabor hatte eine Gipsküche, in der ich das Material vorbereitete, aus dem später Zahn- und Gebissprothesen in Handarbeit gefertigt wurden. Durch das Fenster blickte ich in einen ziemlich trostlosen Hinterhof im Kölner Stadtteil Kalk und wer schon einmal in Kalk war, der weiß, wovon ich spreche! Das Wetter war, wie so oft in der Kölner Bucht, mehr als bescheiden, als mein Herz plötzlich anfang zu rasen und ich für einen Moment keine Ahnung hatte, was eigentlich los war. Es dauerte nur wenige Sekunden, bis ich mich vor dem Schreibtisch meines Arbeitgebers wiederfand. „Guten Tag Chef, es war eine schöne Zeit bei Ihnen, aber ich habe mich entschieden in die Berge zu ziehen. Ich

WAS HEIßT HIER PROFI?

Ein Beitrag von Oliver Rössel und Fredegar Tommek

denke, ich möchte Gleitschirmflieger werden!" Ein bisschen verstört schaute der Vorgesetzte zwar schon aus dem Anzug, aber irgendwie las ich auch Anerkennung und Verständnis aus seinem Blick, als er meine Kündigung unterschrieb.

DIE BESTE ENTSCHEIDUNG MEINES LEBENS

Keine vier Wochen später stand ich mit nach oben zeigendem Daumen an der Autobahnauffahrt Richtung Süden. Der große Packsack, in dem auch meine wenigen anderen Klamotten Platz fanden, schreckte einige Autofahrer nicht von einem Stop ab und so kam ich zügig bis ins Allgäu und hatte den Weg nach Oberstdorf schon nach einem Tag geschafft. Die beste Entscheidung meines Lebens hatte ich lange Zeit mit mir herumgetragen und sie dann spontan aus dem Bauch heraus umgesetzt. Bereut habe ich sie bis heute nie. Sehr wichtig war für mich damals, dass ich auf das Verständnis und die Unterstützung meiner Eltern zählen konnte. Mein Vater hatte sich ebenfalls für das Fliegen begeistert und bis heute genießen wir es, zusammen eine Bergtour mit anschließendem Flug, oder andere kleine Abenteuer zu planen. Natürlich sah er der räumlichen Trennung von seinem einzigen Sohn über rund 600 Kilometer mit gemischten Gefühlen entgegen, aber nicht zuletzt seine naturverbundene und freizügige Erziehung trug einen großen Anteil zu meiner Entscheidung bei. Ich hatte tatsächlich schon als kleines Kind den ständigen Wunsch, es den Vögeln gleich zu tun. Ich wurde zum Alptraum der Parkwächter im Brühler Schlosspark, kletterte auf alle Bäume, die sich dazu anboten und stellte mir vor, wie es wäre, wenn ich mit ihnen gemeinsam durch die Lüfte zöge. Ein nicht ganz ungefährliches Hobby für ein Kindergartenkind. Aber selbst dabei stand mir mein Vater beiseite, ganz nach dem Motto „Das Schlimmste was passieren könnte, ist eigentlich gar nicht so schlimm"! Beim Klettern und beim Fliegen bin ich mit dieser Einstellung immer glimpflich davon gekommen. Das heißt aber nicht, dass ich ein besonders risikobereiter Gleitschirmflieger bin! Der Einfluss meiner naturverbundenen Erziehung hat mir aber dabei geholfen, die eigenen Grenzen zu registrieren und sie nur kontrolliert zu erweitern.

VERBRINGE VIEL ZEIT IN DER LUFT

Ich wollte also ein guter Flieger und vielleicht sogar Profi werden. So weit so gut, aber wie stellt man das an? Als ich mit 21 in Oberstdorf ankam und dort niemanden außer meinem ehemaligen Fluglehrer kannte, hatte ich jeden-



011y tauschte vor über 15 Jahren seine Heimat Köln gegen die Allgäuer Berge. Bereut hat er es nie.

Schon als Meines Kind hatte ich den ständigen Wunsch, es den Vögeln gleich zu tun

falls keinen blassen Schimmer. Mein Tipp, den ich 15 Jahre später geben kann, hört sich vielleicht profan an, ist aber genauso gemeint: Verbringe möglichst viel Zeit in der Luft und vermeide es dabei schlechte Erfahrungen zu machen! Wenn ich alle Zeit zusammenzähle, die ich seit meinem 18. Lebensjahr in der Luft verbracht habe, komme ich mindestens auf 8000 Stunden. Das ist immerhin fast ein Jahr meines Lebens! Ich bin mir sicher, dass ich von diesem Erfahrungswert vor allem beim „Lesen“ des Fluggebietes und Thermikzentrieren stark profitiere und vielen Fliegerkollegen dabei voraus bin. Klar ist aber auch, dass jeder seine persönlichen Stärken und Schwächen hat und diese zunächst kennen lernen muss. Wetterkunde und die optimale Ausnutzung der technologischen Möglichkeiten von GPS und Computeranalyse gehören mit Sicherheit nicht zu meinen Lieblingsgebieten. Hier gilt das gleiche Prinzip, wie in jeder anderen Sportart auch. Nutze Deine Stärken und verringere die Schwächen! Ein Gedankengang, dem sich jeder Pilot immer wieder stellen und sein ganz persönliches Training darauf abstimmen sollte. Nur wer es schafft, durch kritische Selbstanalyse seine Fehler zu erkennen ohne ständig Ausflüchte

(schlechte Bedingungen, schlechter Schirm, schlechtes Material usw.) zu suchen, reift zu einem guten Piloten und wird sein Potential ausschöpfen. Die Entscheidung für eine Karriere zum Wettkampfpiloten triffst Du letztendlich ganz alleine. Mach Dir aber vorher klar, wo Du für Dich selbst und im Vergleich mit anderen, ambitionierten Piloten stehst. Eine gute Möglichkeit für diese Einschätzung bekommst Du bei Wettbewerben wie der Junior Challenge, oder dem German Cup. Hier startest Du unter Gleichgesinnten, wirst ständig beobachtet und kannst erfahrene Leute fragen, wie sie Dein Potential sehen. Ein gutes Pflaster zur realistischen Einschätzung Deines Leistungsniveaus.

DER WEG IN DIE NATIONALMANNSCHAFT

Nach meinem Umzug nach Oberstdorf wollte ich Fluglehrer werden und begann mit der Ausbildung zum Assistenten. Sehr bald stellte ich aber fest, dass ich dabei die meiste Zeit auf dem Boden verbrachte und verwarf deshalb die Idee. Morgens musste ich zunächst halbtags weiter als Zahntechniker arbeiten, weil von einem halbwegs geregelten Einkommen weit und breit nichts zu sehen war. Schnell hatte ich einen der



beiden neuen Chefs bei „Köhler und Kniefel“ allerdings überzeugt, dass Gleitschirmfliegen mindestens genauso aufregend ist, wie das Zurechtfeilen eines passenden Unterkieifers. Glücklicherweise hat er mich deshalb immer mit einem neidischen Grummeln durch die Tür gelassen, sobald sich ein fliegbarer Tag ankündigte. 1994 überredete mich der damalige UP Wettkampfpilot Bernhard Koller zur Teilnahme an meiner ersten Junior Challenge. Mit dem 2. Platz hinter Peter Hensold hatte damit meine Wettbewerbskarriere begonnen. Ein Jahr später wurde ich Dritter bei den German Open und es folgten weitere Titel und Meisterschaften. Einige Jahre hielt ich mich neben meinem Job als Zahntechniker mit Einkünften aus Tandemfliegen und Preisgeldern über Wasser. Nachdem ich zunächst mit Equipment von Swing und Advance flog, wechselte ich 2000 zu UP. Zusammen mit Thorsten Siegel flogen wir neu entwickelte Schirme ein, überstanden dabei einige heikle Situationen über Wasser und präsentierten die Produktpalette von UP bei Promotionveranstaltungen und Flugfesten. Besonders im Sommer drehte sich zu der Zeit alles nur um das Eine: In der Luft sein und Fliegen! Was hier möglicherweise als „Traumberuf“ erscheint, ist in der Realität ein körperlich und psychisch sehr anstrengender Job und es kommt leider auch vor, dass einem die Lust am x-ten Start des Tages längst vergangen ist! Im Jahr 2001 beendete ich dann endgültig meine Arbeit als Zahntechniker und war erstmals Gleitschirm-Profi.

Zu der Zeit als ich bei UP anfang spielte die Leistungsfähigkeit des Wettkampfschirms noch eine sehr viel größere Rolle als heute. Mit meinem vorherigen Serienschirm „Omega 3“ hatte ich verständlicherweise im internationalen Vergleich keine Chance. Leider änderte sich dies selbst mit dem damaligen Wettkampfergerät von Swing nicht und erst mein UP „Gambit C“ (später „Targa“) gab mir die Möglichkeit, mich wirklich mit der Weltspitze zu messen. Durch gute

Ergebnisse bei den Welt- und Europameisterschaften tankte ich das nötige Selbstvertrauen, um es dann 2004 bis zum Gewinn des Weltcups zu bringen. Ein schwieriges und glückliches Unterfangen, dass bislang noch niemand zweimal wiederholen konnte. Aber wie schafft man es bis zu den Klinsmännern der Gleitschirm-Nation?

Stefan Mast, ehemaliges Mitglied der Nationalmannschaft und seit 1994 deutscher Team- und Ligachef, erklärt es: „Die Junior/Ladies Challenge dient uns seit einigen Jahren als wichtiger Sichtungslerngang. Teilnehmen kann jedes DHV-Mitglied, unabhängig von der Nationalität bis 28 Jahre. Bei den Ladies gibt es keine Altersbeschränkung. Die Zielsetzung des Camps ist es, das grundsätzliche Handwerkzeug zu vermitteln und die Lust auf leistungsorientiertes Fliegen zu wecken. Profis geben hier, genau wie im German Cup, ihre Erfahrungen an den Nachwuchs weiter und die jungen Piloten

Checkliste für den Profi

Wer den Großteil der folgenden Fragen mit einem herzhaften „Ja“ beantworten kann, hat zumindest beste Voraussetzungen, um es mit dem professionellen Fliegen zu versuchen.

Ist mein fliegerischer Leistungsstand objektiv besser als der des Großteils der Konkurrenz?

Fliege ich ausreichend risikobewusst, um das große Gefahrenpotential des Sports möglichst gering zu halten?

Würde mein Umfeld und meine Familie eine Entscheidung für den professionellen Flugsport mittragen?

Bin ich finanziell abgesichert, bzw. bereit mit keinem oder nur geringem Verdienst zu leben?

Kann ich mich und meinen Sport nach Außen gut präsentieren und bin deshalb eventuell interessant für Sponsoren? Bin ich mir bewusst darüber, dass ich möglicherweise mein geliebtes Hobby zu Gunsten eines riskanten Berufs mit großem Erwartungsdruck aufgeben?

können sich mit anderen messen. Natürlich ist Gleitschirmfliegen ein individueller Sport und auch der OLC bietet einen Leistungsvergleich der ganz besonderen Art. Trotzdem bin ich der Meinung dass man sich vor allem im direkten Duell mit anderen und durch das Setzen von Zielen verbessert. Der Spaß im Umfeld dieser Wettkämpfe kommt garantiert nicht zu kurz! Wer es bis in die Nationalmannschaft schaffen will, hat seit 1997 die Möglichkeit über diverse nationale und internationale Wettbewerbe Punkte für die Kaderrangliste zu sammeln. (Genauere Informationen dazu gibt es auf der DHV Seite.) Das Maß aller Dinge ist aber der Weltcup (PWC), da sich hier die besten Piloten der Welt messen.“

LEBEN VON LUFT UND LIEBE

Möglicherweise geistern in der Szene Vorstellungen umher, dass es sich als erfolgreicher Wettkampfpilot feudal leben lässt. Nimmt man dabei die verbrachte Zeit an der frischen Luft als Maßstab, dann kann ich nicht widersprechen. Ich verrate allerdings kein Geheimnis, wenn ich sage, dass auf der finanziellen Seite ein hohes Maß an Kreativität gefragt ist, um halbwegs über die Runden zu kommen! (Wer meinen treuen Wegbegleiter, einen roten, in die Jahre gekommenen Transporter kennt, weiß, wovon ich spreche...) Wer also mit „Haus, Boot und Auto“ bei den Damen Eindruck schinden möchte, hat sich definitiv in unserer Branche verlaufen, zumindest, was die Wettkampfszene angeht. Trotzdem haben wir natürlich Möglichkeiten Einnahmen zu erzielen, die unmittelbar mit dem Sport zusammenhängen. Bei mir ist dies in erster Linie das Tandemliegen am Nebelhorn in der Zeit zwischen den Wettkämpfen. Darüber hinaus kümmere ich mich zeitweise zusammen mit Stefan Mast um die Nachwuchsförderung und versuche meine Erfahrung bei Seminaren und Workshops weiter zu geben. Neuerdings biete ich zusammen mit meinem Management auch betreute Reisen oder Camps an, die über meine homepage (www.oliver-roessel.de) angekündigt werden. Schwierig bleibt allerdings das Zeitmanagement für diese Aktivitäten, solange mich die Teilnahme an internationalen Wettbewerben um die ganze Welt treibt. Für einen Großteil der Kosten, die durch die Teilnahme am Weltcup anfallen, muss jeder Pilot selber aufkommen, auch wenn es in der Regel Unterstützung von Ausrüster und DHV gibt. Dann wird allerdings ein entsprechender Erfolg vorausgesetzt und Dein strahlendes Siegerfoto sollte ab und zu in Fachmagazinen und sonstigen Medien zu finden sein.

KAMPF UM DIE SPONSOREN

Nicht fehlen bei der Karriereplanung zum Profi sollte also ein potenter Sponsor, der Herz und Geldbörse am richtigen Platz trägt. Wenn man sich die beschrifteten Schirme auf Wettkämpfen ansieht, könnte man meinen, die großen Firmen reißen sich geradezu darum, ihr Logo über den Köpfen der Zuschauer zu präsentieren. Das Problem mit dem wir und der gesamte Sport aber kämpfen, ist altbekannt: Es gibt keine Zuschauer. Zumindest sind es meist viel zu wenige, als dass sie ein lohnendes Zielpublikum für die Werbebotschaften großer, finanzstarker Hersteller sein könnten. Marketingmanager möchten mit ihrem vorhandenen Werbebudget möglichst viele Kontakte mit Kunden und Endverbrauchern erzielen, die zumindest aus deren Sicht, kaum ein Gleitschirmpilot erreicht. Marc Erlens-

rungsgemäß sind aber gute Kontakte in die Entscheideretage einer Firma unerlässlich und wenn dann noch das Produkt zum Thema „Fliegen“ passt, klappt es vielleicht doch. Als „Sportmanager“ hat Stefan Mast auch hier einen reichen Erfahrungsschatz: „Auch wenn es uns gelungen ist, eine Kooperation mit VW-Nutzfahrzeugen zu realisieren, fällt das Gleitschirmfliegen nach wie vor für viele Produktmanager unter die Rubrik „Risikosportart“. Unter diesem Aspekt kann man nachvollziehen, dass wir beispielsweise für viele Autohersteller nicht den optimalen Werbepartner verkörpern.“

Oftmals ist es dann auch gar nicht der vermeintliche „Global Player“, der sich auf der Unterseite des Segels wiederfindet, sondern vielleicht das Schwimmbad oder die Bergbahn von nebenan. Ein solcher Sponsor deckt zwar

Überzeugung, dass die Siegchancen mit der körperlichen Fitness steigen. Selbst auf langen Flügen gehe ich dann entspannter mit Stresssituationen um und kann die allgemeine Konzentration länger aufrecht erhalten. Mir hilft vor allem Mountainbiken und Klettern sehr viel weiter, aber auch jede andere Sportart, die gezielt die Koordination der Muskulatur schult, hilft beim Fliegen. Eine Situation schnell mit einem Blick erfassen und dementsprechend körperlich zu reagieren, kann genauso gut auch beim Volleyballspielen trainiert werden. Besonders interessant ist die Situation beim Klettern, wenn man über den letzten gesicherten Haken hinaussteigt. In dieser Phase des Kletterns baut sich eine innerliche Spannung auf, die es gilt mit mentaler Stärke unter Kontrolle zu halten. Hier trainiere ich überlegtes Handeln unter Stress

Dein strahlendes Siegerfoto sollte ab und zu in Fachmagazinen und sonstigen Medien zu finden sein



Nach einem erfolgreichen Wettkampf löst sich die Spannung und natürlich kommt auch Freude über das Preisgeld auf



Professionell auftreten heißt auch, sich gegenüber Sponsoren und Medien gut zu verkaufen

maier, Marketingmanager bei der Salewa Sportgeräte GmbH, antwortet auf die Frage, nach welchen Kriterien er Sportler und Sportart für ein Engagement aussucht: "Ich selektiere nach der betriebenen Sportart und wie diese zu dem passt, was Salewa verkörpert. In unserem Fall Bergsportspezialisten, Eis- oder andere Top-Kletterer wie z.B. Timo Preußler oder den Alpinisten Christoph Hainz. Zur Zeit unterstützen wir hauptsächlich ein junges Salewa-Alpin-Extrem-Team, mit insgesamt zehn Athleten." Ich selber habe bei diversen Gesprächen mit Marketingmanagern (übrigens kann man viele von Ihnen auf Messen wie der ISPO in München treffen) die Erfahrung gemacht, dass Interesse und Begeisterung für unseren Sport zwar vorhanden sind, aber es meist aus obengenannten Gründen dabei auch geblieben ist. Und das leider auch trotz sportlicher Erfolge, guter Medienpräsenz und einer Pressemappe, die sich mittlerweile dem Umfang eines Telefonbuchs nähert. Trotz alledem lohnt es sich am Ball zu bleiben und die Damen und Herren Manager immer auf dem Laufenden zu halten. Erfah-

kaum die Unkosten, die bei einer Teilnahme am PWC auflaufen, aber er bessert zumindest das Taschengeld deutlich auf. Hat man im besten Fall eine Firma gefunden, die für das Erscheinen des Schriftzuges auf Schirm und Overall einen Obolus leistet, dann heißt es dem Gönner regelmäßig von seinen medialen Aktivitäten und Erfolgen zu berichten und sich seine Unterstützung möglichst lange sichern. Wer wesentlich mehr erwartet, wird wohl nach den ersten erfolglosen Telefonaten oder nichterfolgten Rückrufen der Vorzimmerdame das Handtuch werfen.

KÖRPERLICHE FITNESS

Immer wieder werde ich gefragt, was ich als Gleitschirmflieger für meine körperliche Fitness tue und wie entscheidend sie im Wettkampf ist. Meine Antwort auf diese Frage ist, dass ich mich immer dann am wohlsten am Startplatz und in der Luft fühle, wenn ich fit und optimal vorbereitet bin. Bei Wettkämpfen spielen zwar auch immer Faktoren wie Taktik und oft genug auch Glück eine große Rolle, trotzdem bin ich der

und mache mir klar, dass ich im schlimmsten Fall nur wenige Meter fallen würde. Eine Übung, die mir vor allem bei Klappern und Verhängem hilft. Ebenso eignet sich beim Mountainbiken das reaktionsschnelle Lenken und Bremsen, wenn es mit Highspeed bergab geht.

ES IST EIN TRAUM!

Mit 37 Jahren zähle ich unter den aktiven Wettkampfpiloten sicherlich schon zu den reiferen Herren. Trotzdem möchte ich noch einige Jahre dabei sein und habe mir ehrgeizige, sportliche Ziele gesteckt. Rückblickend kann ich sagen, dass ich mich 100 prozentig wieder für das Fliegen entscheiden würde und nur wenige Dinge auf dem Weg zum Profi anders angehen würde. Vielleicht hätte ich Sport oder Sportmarketing studiert, um auch in die Theorie noch tiefer einzutauchen. Meine Zukunftspläne aus der Gipsküche aber haben sich erfüllt: Ich arbeite in der Natur, lerne ständig neue Menschen kennen, mit denen ich die Freude am Fliegen teilen kann und verbringe viel Zeit in der Luft!



Heilbronner Drachen- und Gleitschirmflieger in Nagold

Eine Gruppe Drachen- und Gleitschirmflieger des Drachenflugvereins Unterland aus Heilbronn traf sich auf dem Segelfluggelände des Flugsportvereins Nagold bei Haiberbach. Mitgebracht hatten wir unsere Fluggeräte sowie eine Schleppwinde und das zum Zurückholen des Schleppseils nötige Motorrad. Nach unserer Ankunft wurden wir von Michael Kroll, dem ersten Vorsitzenden des Vereins, und Siegfried Radtke, genannt „Hanni“, begrüßt. Mit den Gegebenheiten des Geländes sowie dem Luftraum waren wir von unserem Fluglager vor drei Jahren vertraut, so dass wir auch alsbald mit dem Flugbetrieb beginnen konnten. An diesem und am folgenden Tag konnten Dank der guten Schwarzwaldthermik und der günstigen Lage des Geländes von allen Piloten längere Flüge durchgeführt werden. Leider wurde das gute Wetter von keinem Piloten zu einem Streckenflug genutzt. Am Mittwoch machte der Blick zum Himmel keine sehr große Freude mehr. Es sah sehr nach Gewittern aus. Da es nach der Aussage von Michael Kroll auf dem Gelände bei Gewitterlagen „nie regnet“, wurde natürlich Flugbetrieb gemacht. Einige Piloten konnten dann auch noch einen schönen Flug machen. Aber am Abend kam es dann, das Gewitter. Eine gewaltige Böenwalze fegte zwei unserer Zelte hinweg, die anderen Zelte wurden nicht nur außen nass. Die Drachen durften wir vor dem Unwetter in den Hallen der Segelflieger in Sicherheit bringen. Über Nacht beruhigte sich das Wetter, sodass wir am Donnerstag noch einmal fliegen konnten.

Unseren Aufenthalt hatte die örtliche Zeitung, der Nagolder Bote, zum Anlass genommen, einen sehr informativen Artikel über unseren schönen Sport zu veröffentlichen. Und am Mittwoch kam dann sogar noch ein Ü-Wagen des SWDR. Die Reportage über das Drachenfliegen wurde dann direkt übertragen. Die beiden Mitarbeiter des Rundfunks hielten sich anschließend noch eine ganze Weile bei uns auf was zeigt, dass auch sie sich bei uns wohlfühlten. Wir möchten uns auf diesem Wege bei den Nagolder Segelfliegern nochmals für die freundliche Aufnahme auf ihrem Fluggelände bedanken. Ein besonderer Dank geht an Michael Kroll und Hanni, die uns die ganze Woche betreut haben und immer für uns da waren, wenn es einmal nötig war. Aus ganzem Herzen können wir wohl alle sagen, Nagold, wir kommen wieder!

Drachenflug Unterland Heilbronn
Christoph Hamich

ANZEIGE

RICHYS SPORTSHOP/[HECKCENTER JETZT NEUE LIEFERADRESSE !!!

2-Jahres Check Gleitschirm incl. Rückversand 147.- Euro
Rettung packen incl. Rückversand 28.- Euro
Komplettsenrice: Rettung packen und prüfen, Gleitschirm checken 165.-Euro incl.
Rückversand (Versand nur in EU Länder möglich)

Floriansweg 7, 87645 Schwangen Telefon 08362-924427, Handy 0171-8061959
Emailrichys-sportshop@t-online.de Homepage www.richys-sportshop.de

Clubmeisterschaften des RDG - Internationale Rhön Open 2006

Aufgrund des plötzlichen Todes von Ernst Müller, Sportwart des Vereins, wurde der Haupttermin nebst Zeltfest abgesagt. Zum Ausweichtermin eine Woche später fand dann der Streckenflugwettbewerb statt, was sicher auch im Sinne des Verstorbenen gewesen ist.

Labile Luft und eine tiefe Basis ließen schnell Zweifel an der Streckenflugtauglichkeit des Tages aufkommen. Doch ein kleiner Pulk startete bei Südwind von der Weiberkuppe bei Poppenhausen und setzte sich ab.

Clubmeisterin wurde die German-Cup-erfahrene Eva Guzy mit 18 km. Mit 66 km und einem wundervollen Flug über die Wartburg bis nach Eisenach löste der erst 22-jährige Alex Füg den letztjährigen Gewinner Ulrich Prinz als Rhön-Open-Meister ab. Alexander ist Mitglied des Racingteams Wasserkuppe.com (www.racingteam-wasserkuppe.com). Den Track gibt's unter www.rdg-ev.de zum Download für Google Earth.

RDG Poppenhausen
Marc Niedermeier

Schleppen an der Müritz

Beim ersten Flugwochenende für Drachen- und Gleitschirmpiloten an der Müritz waren. 25 Piloten aus 5 Bundesländern gekommen um sich am Seil nach oben bringen zu lassen. So gab es am Freitagnachmittag und den ganzen Samstag kaum eine Pause für Winde und Windenführer. Ein Seil nach dem anderen wurde abgeflogen. Die Piloten erkundeten den Luftraum und die Tandempassagiere genossen den sehr schönen Blick auf die Müritz und die angrenzenden Seen. Um die Müritzregion nicht nur aus der Luft kennen zu lernen, hatte Dagmar Wilisch für Samstagabend eine kleine Stadtführung durch Waren organisiert. Am Sonntag wurde der Wind leider so stark, dass der Schleppbetrieb abgebrochen werden musste. Also wurden Drachen und Gleitschirm eingepackt und dafür Badesachen oder Fahrrad genommen, um das Wochenende am Strand oder auf dem Radwanderweg ausklingen zu lassen. Ein großes Dankeschön an Helge Drochner und sein Team vom Segelfluggelände Vielst. Wir haben uns als Gastpiloten sehr wohl gefühlt. Vom 11.08.-13.08.2006 werden wir wieder an der Müritz schleppen. Weitere Infos dazu unter www.schleppwinde-online.de.

Bernd Mohaupt

Herzlichen Glückwunsch Hans

Unser Vereinsmitglied Hans wird im Oktober 2006 stolze 76 Jahre jung und gehört sicherlich zu den ältesten aktiven Gleitschirmflieger in Deutschland. Das Bild wurde diesen Sommer in seinem Stammfluggelände Andelsbuch/Bezau aufgenommen, wo er wieder stundenlang über seine „zweite“ Heimat kreiste und so manchem Flieger zeigte, wo die Hausbärte stehen. Hans, wir wünschen Dir auf diesem Wege alles erdenklich Gute, weiterhin eine stabile Gesundheit und natürlich noch viele Flüge! Wir freuen uns immer, wenn Du Zeit hast, um mit uns zum Fliegen zu gehen und wir Dir sagen können: „Happy Landings!“.



Thermik-Flieger Flying-Turtles
Gerd Schaeffer



Vereinsmeisterschaft bei prima Wetter

Die Gleitschirnpflieger vom PDE-Engstingen führten bei besten Wetterbedingungen und einer Beteiligung, die man als gut bis sehr gut bezeichnen kann, ihre Vereinsmeisterschaften an der Winde durch. Das Wetter und der Wind passte bestens. Jürgen Klose und Peter Flad, wie gewohnt gerüstet mit Pokalen und Preisen der Firmen Advance und Swing, organisierten den Event. Wie in jedem Jahr mussten verschiedene Aufgaben wie Ziellanden und Abwurf eines Gegenstandes in einen festgelegten Sektor fliegerisch erfüllt werden. Der Gesamtstand der beiden Aufgaben ergab das Ergebnis in Meter und Zentimeter. Ohne irgendwelche Plessuren oder Verletzungen, dies ist das schönste Ergebnis.

Das Resultat: 1. Rainer Weible mit 3,50 m Vereinsmeister und Gewinner des Wanderpokales. 2. Ralf Eder 6,50 m 3. Uwe Scholz 7,30 m

Gästeklasse: 1. IVI Larkus Laufer 1,65 in (Wolkenkratzer) 2. Roland Klafki 23,50 m (PCS)

Danke an alle, vor allem Franziska, Claudia und Ingrid, die für die Aufnahme und die Auswertung der Ergebnisse zur Verfügung standen und Dank an Jürgen und Peter für die Organisation. Schön und das freut uns alle ist, dass viele unserer Mitglieder und zwischenzeitlich auch viele Gäste, um sich zu informieren, unser Forum im Internet www.pde-engstingen.de.vu nutzen, was bei uns läuft und zum Fliegen kommen.

Para- und Deltaclub-Engstingen

Kurt Wischniewski

30-Jahrfeier des Drachenfliegerclub Ingolstadt

Trotz tropischer Temperatur ging der Aufbau, Dank zahlreicher Helfer, flott voran. Dann hallte der Jubelruf durchs Altmühlal: „O'zapft is“. In den nächsten Tagen herrschte reger Flugbetrieb. An der Winde wurden sowohl Solo, als auch Doppelsitzerflüge gestartet. Die Schleppstrecke verlief parallel zu der Altmühl und war ca. 1.000 Meter lang. Passagiere die mit dem Gleitschirm mitflogen, erzählten begeistert von diesem einmaligen Flugerlebnis. Doppelsitzer-UL-Flüge starteten und landeten auf dem Flugplatz in Beilngries. Abends spielte eine Band und die Jugend amüsierte sich köstlich. Das kleine Zelt mit dem Barbetrieb war stets gut besucht. Ein DLA-Schau zeigte die Anfänge des Drachenfliegens und die Entstehung des Drachenfliegerclub Ingolstadt. Ein großer Grill bot ständig Steaks und Würstchen an. Ein Autokran diente als Flugsimulator. Die Kinder standen Schlange um auch mal „fliegen“ zu können. Der Geschwendtner Sepp zeigte seine GS-Streckenflüge. In einer kleinen Rede erzählte der 1. Vorstand Ottmar Siebert die Entstehungsgeschichte des Drachenfliegerclub Ingolstadt und ehrte altgediente Mitglieder.

Ein paar wunderschöne Tage, mit alten Sportkameraden, ausführlichen Gesprächen und Erinnerungsaustausch waren zu Ende. Vielen Dank den fleißigen und unermüdlichen Helfern und Organisatoren, die mit ihrem selbstlosen Einsatz zu dem guten Gelingen dieses Festes beigetragen haben.

Drachenfliegerclub Ingolstadt

Ottmar Siebert

Kunst am Clubhaus und weite Flüge

Nachdem sich immer wieder „Graffiti-Künstler“ an unserem Clubhaus vergingen, haben wir nun unseren clubeigenen Künstler, Michael Wöljten, (im weißen Overall) gebeten, etwas Schöneres zu entwerfen. Fast aus dem Handgelenk ist nun ein wahres Kunstwerk entstanden, das nicht nur uns, sondern auch den vielen Zuschauern auf unserem Gelände gefällt. Immer wieder lassen sich diese vor unserem vereinseigenen Himmel fotografieren. Auf den als „Wolken-Lehrpfad“ gestalteten Wänden wurden auch die Geräte einiger Club-Mitglieder vermerkt, so sie diesem Arbeitsgang bewohnten. Wir hoffen nun, daß uns das Kunstwerk lange erhalten bleibt, denn nach einem ungeschriebenen Sprayer-Gesetz sollen vorhandene Bilder nicht wieder überschrieben werden.

Wir hoffen auch, dass nun noch mehr Gastpiloten unser Gelände besfliegen und auch unser Angebot zur kostenlosen Übernachtung im Clubhaus mit allen Annehmlichkeiten nutzen. Sollte der Wind nicht für einen Rampenstart geeignet sein, geht es eben per UL-Schlepp mit dem Vereinstrike in die Luft. Neben einigen 100-Kilometerflügen steht der diesjährige Rekord übrigens auf 220 Kilometer. Ein schöner Flugtag endet meistens mit Grillen, Lagerfeuer und natürlich dem Maulfliegen (Einer erzählt, alle tun so, als ob sie zuhören und warten doch nur auf die Gesprächslücke für ihre eigenen Flugerlebnisse). Allerdings können wir nur Drachenflieger zum Fliegen an einem der schönsten und ergiebigsten Fluggelände Norddeutschlands einladen, denn für einen Ausbau der Rampe gibt es keine Genehmigungen.

Delta-Club Wiehengebirge

Peter Bork



Adolf Ufer neuer Vereinsmeister der Aßlarer Gleitschirmflieger

Es trafen sich 11 Aßlarer Gleitschirmflieger, 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 ebenfalls 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 S. 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 Gleitschirnpflieger denken nur ans Fliegen. Mehr Infos unter www.aasslarer-gleitschirmflieger.de.

Aßlarer Gleitschirmflieger

Werner Schlegel



Tolle Flüge beim Fliegerfest an der Mosel

Die Prognosen waren auch beim zweiten Anlauf am 19.120. August nicht berauschend. Trotzdem hielt das Wetter am Samstag bis zum frühen Abend und bescherte den Fliegern wunderbar weiche August-Thermik. Mehrere Piloten verschwanden als kleine Punkte im blau-weißen Mekka. Über hundert Flieger waren da. Wegen der guten Thermik konnte man am Hang und an der Winde gleichzeitig starten. Rund 200 Starts registrierten die Organisatoren vom DGC Siebengebirge und den Fliegerfreunden Rhein-Mosel-Lahn. Die Stimmung war gut und wurde am späten Abend immer beschwingter. Bis dahin hatte sich nämlich das Gewitter verzogen, und die Abendsonne tauchte das Fliegerlager in mildes Licht. Einen Moment sah es sogar danach aus, als könnte der Sonntag auch noch schön werden. Das wäre dann aber doch zu viel Glück gewesen in diesem Sommer. Wer am Sonntagmorgen den Kopf aus dem Zelt streckte, hat ihn schnell wieder eingezogen, so hat es geblasen. Trotzdem! Insgesamt war's wieder toll in Lasselg.

DGC Siebengebirge
Hartmut Schlegel

Die Elbtalflieger- der Name ist Programm

Die Dresdner Elbauen sind im Zusammenhang mit dem Thema des UNESCO-Weltkulturerbes bereits durch die „große“ Presse in aller Munde gelangt. Hier in Dresden wird darüber leidenschaftlich und kontrovers diskutiert, wobei die Sachlichkeit leider an manchen Stellen der Ideologie weichen muss. Keine Diskussionen hingegen gab es über den Erfolg der vom Ostsächsischen Fliegerclub (OSFC) ausgerichteten Flugveranstaltung just an dem Ort, der einmal als Standort für eine Elbbrücke dienen soll und sich damit zum möglichen Stolperstein für den begehrten UNESCO-Status entwickelte.



Super Wetter und die vielleicht letzte Chance das Elbflorenz an dieser Stelle aus der Vogelperspektive zu erleben, lockten Piloten aus ganz Deutschland auf die 1.200 m lange Windensleppstrecke. Die Dresdner Flugsicherung machte ihrerseits das Machbare möglich und räumte uns ein großzügiges Aquarium für herrliche Sichtseeing-Flüge ein. Auch am Boden zeigten sich die zuständigen Behörden kooperativ und ließen uns bei der Durchführung der Veranstaltung maximalen Spielraum.

Für eine derart exponierte Lage im Dresdner Stadtzentrum ist das alles nicht selbstverständlich. Dank an dieser Stelle an den Kreissportbund Dresden, der uns bei alledem tatkräftigen Beistand geleistet hat.

Der Parallelbetrieb unserer selbst fahrenden Doppeltrommelwinde (siehe DHV-Info 140) und der von Bernd Mobaupt entwickelten Dieselwinde BM1 sorgten für eine hohe Schleppfrequenz, was sich insbesondere bei den vielen Passagierflügen mit Drachen und Gleitschirmen positiv bemerkbar machte. Den Gästen und schließlich auch uns hat's nebenbei auch gefallen, nicht zwei Stunden in der Helmreihe abhängen zu müssen. Zuschauern, die nicht fliegen wollten, haben wir mit Drachenfliegen am Kran die Einstiegsdroge verabreicht und so manchen sah man am nächsten Tag beim Passagierfliegen wieder. Insgesamt bekamen wir nur positive Resonanz, so dass unser primäres Ziel, mit dieser Veranstaltung die breite Öffentlichkeit an der Faszination des freien Fliegens teilhaben zu lassen, voll erreicht wurde.

Wir verfolgen jedenfalls weiter sehr gespannt den Verlauf der Diskussionen um den neuen Brückenschlag in Dresden. Wie die Sache auch immer ausgeht, der OSFC will seine Bemühungen, Drachen- und Gleitschirmfliegen aus der Randsportnische zu holen, nicht aufgeben - und Dresden hat viele Elbwiesen. Ostsächsischer Fliegerclub

Dirk Lindackers

Gleitschirmfliegen auf Gewerbeschau in Odernheim

Die Gemeinde Odernheim/Glan, vielen bekannt durch die heilige Hildegard v. Bingen veranstaltete auf den Straßen und Plätzen des Ortskerns eine regionale Gewerbeschau.

Am kulturellen und sportlichen Rahmenprogramm waren alle Vereine des Ortes und der Gleitschirmverein Nabe-Glan beteiligt, der im Gemeindegebiet insgesamt vier Startplätze unterhält. In dem Pavillon des Gleitschirmvereins, der über die gesamte Dauer der Schau besetzt war, konnten sich die Besucher über das Gleitschirmfliegen, seine Sicherheit, die Möglichkeiten, es selbst einmal zu versuchen. (Schnupperkurse werden in der Nähe Oderheims von einer Flugschule angeboten) informieren. Darüber hinaus hatten die Besucher die Möglichkeit sich auf vielen



Fotos die Anfänge des Gleitschirmfliegens, das Vereinsleben und natürlich die Flüge über Odernheim zu allen Jahreszeiten anzusehen. Ganz klar, dass die Luftaufnahmen des Ortes aus verschiedensten Blickrichtungen, die zum Selbstkostenpreis abgegeben wurden, reißenden Absatz fanden. Außerdem ergriffen viele die Gelegenheit, sich einmal selbst in ein Gurtzeug zu setzen um festzustellen, dass man nicht an vielen dünnen Leinen hängt, sondern beim Fliegen ganz bequem sitzen kann.

Da an diesem Wochenende auch noch Ostwind wehte, konnten die Besucher vom Pavillon aus den Piloten am Osthang beim Fliegen zusehen. Somit war unser Infostand in guter Lage ein voller Erfolg. Dies bestätigten nicht nur interessierte Politiker vor Ort darunter die Bundestagsabgeordneten Julia Klöckner und Fritz Rudolf Körper, sondern insbesondere die große Anzahl neu gewonnener Gleitschirmfreunde. Gleitschirmverein Nabe - Glan
Dietger Hippenstiel

Piloten von „Reviervings“ in Polen

Anfang des Jahres erhielt unser Verein Reviervings eine Einladung des Kulturvereins Neukirchen-Vluyn zu einer Reise in die Partnerstadt Ustron/Polen. Da sich unser Verein mit Drachen- und Gleitschirmfliegen beschäftigt, kam diese Einladung sehr überraschend. Von Bernd Böing, bekanntermaßen Bürgermeister von Neukirchen-Vluyn, aber auch aktiver Gleitschirmsieger in unserem Verein, haben wir einiges über Ustron erfahren. Die Informationen waren sehr interessant und drei Vereinsmitglieder haben sich spontan entschlossen an dieser Fahrt teilzunehmen.

Ustron liegt am Rande der Beskiden unweit der tschechischen Grenze und ist von der Topographie dem Schwarzwald sehr ähnlich. Für Gleitschirmsieger ein durchaus attraktives Flugrevier. Wir haben uns vor Ort mit dem ansässigen Club mit dem interessanten Namen „Knock Out“ bekannt gemacht. Schnell waren wir uns einig, dass auch in Polen bei strömendem Regen nicht geflogen werden kann.



Auch am zweiten Tag war uns der Wettergott nicht wohlgesonnen und öffnete erneut seine Schleusen. Wir haben uns daher in Ruhe mit Start und Landeflächen vertraut gemacht, die in unmittelbarer Nähe zu einem Doppelsessellift gelegen sind. Mit einer Höhendifferenz von ca. 450 m ist das Gebiet nicht nur bei Fliegern,

sondern auch bei Skifahrern sehr beliebt.

Am dritten Tag ließ sich die Sonne endlich blicken. Nur der kräftige Wind hat uns erneut vom Fliegen abgehalten. Was das Wetter betrifft sind Gleitschirmflieger sehr geduldige Menschen. Nicht umsonst lautet unter Fliegern ein bekannter Spruch: „Des Fliegers Taten sind Warten, Warten, Warten“. Wir haben die Zeit sinnvoll genutzt und konnten so Land und Leute kennenlernen. Die Herzlichkeit und Gastfreundschaft der Menschen vor Ort hat uns sehr überrascht. Die niedrigen Preise für Unterkunft und Verpflegung sollten Grund genug für einen Besuch in Ustron sein.

Am letzten Tag hatten wir dann endlich Gelegenheit unser fliegerisches Können unter Beweis zu stellen. Jedem Flieger gelangen zwei Flüge vom Ustroner Hausberg „Czantoria“. Die Landungen auf der im Sommer grünen Skipiste verlangten viel Fingerspitzengefühl, galt es doch den Platz zwischen den Liften sicher anzusteuern. Am Abend haben wir uns dann wieder unseren professionellen Kollegen anvertraut und sind wohlbehalten in Deutschland gelandet. Als Ergebnis bleibt festzubaluten, dass für Flieger und Nichtflieger Ustron immer eine Reise wert ist.

Reviervings

Thomas Stankowiak



Fliegen in Thüringen

Ganzjährig Kurse
alle Ausbildungsstufen
Windenausbildung
Flugsafaris • Shop

U L-Ausbildung: Motorschirm

Prospekt anfordern!

Rusentbaler Str. 25 · 07338 Leutenberg

OSTTHÜRINGER GLEITSCHIRMSCHULE

Tel.: 03 67 3413 03 57 · Haue: 01 71/5 14 27 82 · e-mail: otlflirngleitschirmschule@r-online.de



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

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

FLIEGFIX **VERLEIH PER VERSAND** **GLEITSCHIRME, BOOTE, ZELTE**
VERSAND AUCH AN DEN URLAUBSORT!



Genz Sportgeräte GmbH
Tel. +43,36 62,26 11 2 u. +43.664.44 63 62 3
Salzburgerstraße 340, 8950 Stainach, Österreich



www.fliegfix.com

Triachen und Gleitschirmreisen 2006 | 2007
LANZAROTE
arg<<
Mietwagen
Bekleidung
14 Tage ab
669,- Euro
www.xail-fly.de
www.lanzarote-fly.de
Nou
013-Starkwind-Training

10 Jahre Drachen- und Gleitschirmfliegerclub Siebengebirge

Highlight bei der 10-Jahresfeier war der „First Wiedtal Open Funcup“ - ein Flugwettbewerb der besonderen Art: Zwei Piloten als „Pferde“ mussten einen dritten Piloten mit Gleitschirm fliegend an einem langen Seil in die Luft und über eine 50 Meter lange Strecke schleppen. Es war kaum zu schaffen. Bei Windstille konnten die Schlepper kaum so schnell laufen wie die Schirme fliegen wollten. Der kleine Film (2:18 min) gibt einen guten Eindruck: <http://www.youtube.com/v/YawPYS4ixrI>.

Für die Wertung entscheidend war deshalb die zweite Disziplin: Papierflieger Weitwerfen. Den Rekord schaffte Lucian Haas aus Bonn mit 25 Metern. Das reichte, um im Team „Los Toreros“ mit Saskia Schäfer (Bonn) und Fermin Montaner (Köln) den Gesamtsieg im Funcup zu holen. Jeder bekam eine Flasche Fliegerbrause.

Der Drachen- und Gleitschirmfliegerclub Siebengebirge gibt Gleitschirm- und Drachenpiloten sowie Motorschirm-Fliegern die Möglichkeit, diesen faszinierenden Sport in der Nähe ihres Wohnorts auszuüben. In den zehn Jahren seit der Gründung ist der

Club auf knapp 130 Mitglieder angewachsen. Infos über den Verein gibt es unter www.dgc-siebengebirge.de.

DFC Siebengebirge
Hartmut Schlegel



Und sie flogen doch!

Dieses Mal bei schon unheimlich schönen Wetter sollte das Event des Jahres der „Leichtflieger- Oberlausitz“ beinahe doch noch einem Winddefekt zum Opfer fallen. Den „goldenen Händen“ der Colditzer Sportfreunde war es zu verdanken, dass dieses Event wieder ein voller Erfolg war und der anschließende Ausklang am traditionellen Feuer bis in den nächsten Morgen dauerte.

Leichtflieger- Oberlausitz
Frank Urban.

Flugpioniere der ersten Stunde feierten 30-jähriges Vereinsjubiläum

Monatelanges Vorbereiten, Werben, Organisieren für den Tag X. Welcher ebrenamtliche Vereinsmeier kennt das nicht. Und das alles für einen Event, dessen Gelingen wie kaum eine andere Veranstaltung nur vom Wetter abhängig ist. Ein wochenlanges stabiles Hoch über Mitteleuropa verabschiedete sich rechtzeitig und machte einer anhaltenden Regenphase Platz. Aber, ob Wunder, oder dank des guten Drahtes zu Vereinsehrenmitglied Petrus, öffnete sich am Tag X ein lokales Sonnenfenster über Kirchdorf am Inn.

So erging es dem DGFC Rottal Inn als er mit einem großen Flugfest sein 30-jähriges Vereinsjubiläum feierte. Ganztägig konnten Windschlepps für Drachen, Gleitschirm, Passagierflüge mit dem Tandemgleitschirm und Passagierflüge mit dem vereinseigenen Drachen – UL durchgeführt werden. Ein abwechslungsreiches Programm sorgte für einen kurzweiligen, informativen und interessanten Tag für die zahlreichen Besucher und Fliegerfreunde. So waren neben Modellflugvorführungen, Motorkunstflugvorführungen auch die Fallschirmspringer aus Eggenfelden zu bewundern. Nova – Testpilot Walter Holz Müller war mit seinem Gleitschirmtandem – UL für Passagierflüge da und zeigte auch als Moschi sein Ausnahmekönnen. Aussteller waren ebenfalls vor Ort (Nova, Charly Produkte, diverse Moschi - Hersteller) und boten Informationen aus erster Hand. Kinderhüpfburg, Tombola, ein ansprechendes Catering, fetziger Sound aus den Boxen und eine launige Moderation der Flugvorführungen bildeten den perfekten Rahmen des Flugfestes. Und als gegen Abend dann doch noch ein kurzer Regenschauer über dem Flugplatz niederging, war dies nur die passende Überleitung zu einer ausgelassenen Fliegerparty mit der Liveband Murphys Law im voll gefüllten Hangar. Es war unter den gegebenen Umständen ein unvergeßlicher Tag, der für die Mühen der letzten Monate entschädigte und der viel zur positiven Außenwirkung und Darstellung des Vereins und unseres schönen Flugsports beitrug. Aktuelle Informationen und generell zum Verein findet man im Internet unter www.dgfc.de.

DGFC Rottal Inn
Friedrich Wuütz



SauerlandAIR gut vertreten

Der Verein SauerlandAIR ist im neuen Prospekt „Bruchhauser Steine“ prominent vertreten. Auf mehreren Seiten werden die Fluggelände und Informationen zur Schulung präsentiert. In sehr hohen Auflagen findet der Prospekt bis nach Holland Verbreitung. Mehr Informationen zum Verein unter www.sauerland-air.de.



DHV-Info 140, Seite 52

Aktiv Fliegen

Vielen Dank für den Artikel „Aktiv Fliegen“ von Karl in der aktuellen Ausgabe 140. Als Anfänger (babe erst seit einigen Monaten die A-Lizenz), lese und informiere ich mich in vielen Zeitschriften rund ums Gleitschirmfliegen. Neben schönen Bildern überwiegen in diesen Magazinen überwiegend Berichte und Artikel, die an erfahrene Piloten gerichtet sind. Die Anfänger kommen da meines Erachtens deutlich zu kurz. Daher danke noch mal für diesen gut und verständlich geschriebenen Beitrag, der eine echte Hilfestellung zum Einstieg in die „Höheren Künste“ des Fliegens ist. Das ein oder andere habe ich bereits erfolgreich ausprobieren können.

Rüdiger Gelfarth

Ergänzung zu dem Pressebericht: Aktion „Fliegen für Amy“ in der Ausgabe Juni/Juli

Zu unserem großen Bedauern ist leider, bei den Berichten in der Zeitung zu der Aktion: „Fliegen für Amy“, versäumt worden, zu erwähnen, dass der Gleitschirmverein Kraichtal in Oberacker uns bei dieser Aktion tatkräftig unterstützt hat. Ohne ihre Schleppwinde, den Tandempiloten und den tollen Einsatz, wäre es nicht möglich gewesen, die über 100 Schlepps an diesem Tag durchzuführen! Auch wäre das finanzielle Ergebnis nicht so hoch ausgefallen. Wir, die „1. Hobenbaslacher Flieger“, wollen uns für dieses Versäumnis nochmals entschuldigen und bedanken uns herzlichst bei dem Gleitschirmverein Kraichtal in Oberacker.

1. Hobenbaslacher Flieger

Claudia Volk

DHV-Info 141, Seite 96

Bericht über die Hessische LM

Da wir Menschen von Natur aus nicht wirklich fliegen können, versuchen es einige, die nicht nur vom Fliegen träumen wollen, die einschlägigen physikalischen Gesetze mit geeigneten Hilfsmitteln zu überlisten. Bei falschem Einsatz oder bei Versagen dieser Hilfsmittel zeigt sich immer wieder, dass wir die systemimmanenten Probleme, speziell die der Schwerkraft, nicht global gelöst haben: wir stürzen ab. Jedem Drachensieger muss dieser latente Konflikt bewusst sein. Er wird aber tunlichst verdrängt, so als gäbe es den Tod in unserem Sport nicht. Und gar nicht so gerne hat man das bei offiziellen Wettbewerben. Was sollen die Verantwortlichen auch schon machen? Sollen sie die mühsam organisierte Meisterschaft nun absagen? Wo doch jetzt endlich das Wetter passt, und sich alle so drauf gefreut haben, besonders auf die Abschlussfeier. Und wie / wo / auf welchem Platz sollte man einen tödlich verunglückten Teilnehmer in den Ergebnislisten führen? An erster, an letzter Stelle, oder vielleicht besser gar nicht? „Besser gar nicht“ hat den Vorteil, man muss sich nicht öffentlich damit auseinandersetzen. Aus Pietätsgründen. Man tut ganz einfach so, als wäre das alles nicht wahr, überhaupt nicht passiert.

Tage lang hingen die Teilnehmerlisten aus, und der Name von Ernst Wetter stand mit drauf. Am Tag nach seinem tödlichen Unfall war er da plötzlich weg. Na ja, er war ja nun auch kein richtiger Teilnehmer mehr. Wenn sonst schon mal einer, z. B. aus privaten Gründen, plötzlich abreisen muss, dann bleibt er da drauf. Zwar mit miesen Punkten, aber er ist doch mitgeflogen. Und Ernst ist beim 1. Durchgang verunglückt. Es sei denn, er hat sich das mit dem Mitmachen nach meinem Start doch kurzfristig anders überlegt. Was ich mir aber nicht vorstellen kann. Zu oft schon ist er dabei gewesen. Und was hätte er sonst in diesen Turbulenzen an der Radelberger gemacht?

Während der schlichten „Trauerfeier um 16:30 Uhr“ sind fast alle munter weitergeflogen. Von den laut Bericht 40 offiziell gemeldeten Drachensiegern waren gerade mal eine Hand voll anwesend. Und die anderen? Das waren ja nicht irgendwelche anonymen Piloten, das sind seine Fliegerkollegen, mit denen er seit Jahren die „Hessische“ geflogen ist, und dies jetzt wieder wollte. Gut, man muss nicht bei jeder Nachricht von einem tödlich verunglückten Piloten gleich seinen Drachen verbrennen, das hätte ich schon oft machen können. Aber so ein kleines Zeichen von Besinnung, von Anteilnahme. Ich glaube, das könnte keinem schaden.

Klaus Kilberth

Warum
die Italiener
so ungern
frühstücken

TURNPOINT .de / woodyvalley



TESTIMME IM INFO

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-Flügelradensoren 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 Trimmermaßnahmen die Flugeigenschaften beeinflussen. Die Testflüge erfolgen mit demselben Gerät und derselben Trimmerstellung, mit welchem auch die Flugmechanik-Messfahrt durchgeführt wurde.

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.
6	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/OeAeC-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 Hängegurtzeug (frühere Konstruktion) Spezialgurtzeug
Drachen	
1	für Piloten, die an einem einfachen Flugverhalten interessiert sind, z.B. weil sie selten fliegen
2	für Piloten, die den Ausbildungsstand Beschränkter Luftfahrerschein (A-Lizenz) haben, und genussvolles Fliegen vorziehen
3	für Piloten, die den Ausbildungsstand Unbeschränkter Luftfahrerschein (B-Lizenz) haben und regelmäßig und in kurzen Zeitabständen fliegen Spezielle Einweisung erforderlich. z.B. wegen ungewöhnlicher Steuerung Spezielles Gurtzeug erforderlich
E	Spezielle Einweisung erforderlich. z.B. wegen ungewöhnlicher Steuerung Spezielles Gurtzeug erforderlich
Zwischenwerte 1-2 und 2-3 sind möglich	



DHV GS-01-1534-06

PRO-DESIGN ACCURA 55		
Kühnleida 011103 PI gltpleura 55		
Lizenzinhaber: PRO-DESIGN Graf, Holbauer Ges.m.b.H.		
Hersteller: PRO-DESIGN Graf, Holbauer Ges.m.b.H.		
Klassifizierung: 1-2 GH, VI-Schleppja, Anzahl Sitze min 1 Anzahl SitzeidX: 1		
Beschleuniger: Ja, Trimmer: Nein		
Verhalten bei	min. fluggerricht(55 Kg)	max. Fluggewicht(15 Kg)
Start		
Füllerrhalten	gleichmäßig, sofort	gleichmäßig, sofort
Aufziehrhalten	kommt sofort über Noten	kommt sofort über Noten
Abhebegeschwindigkeit	durchschnittlich	deutlich
Start ending	einfach	einfach
Gerätebild	1:1	
Reißdämpfung	durchschnittlich	deutlich
Nurienhandkuj		
Trudeltenden	gering	gering
Steuernweg	durchschnittlich	hoch
Steuerrückmeldung	durchschnittlich	durchschnittlich
Beidseigele Überlappen	1.2	1.2
Sackfluggrenze	durchschnittlich 50 cm + 15 cm	durchschnittlich 65 cm + 5 cm
Fullstallgrenze	durchschnittlich 55 cm + 80 cm	durchschnittlich 65 cm + 80 cm
Bremskräften den	hoch	hoch
Frontales Höhen	1.1	1.1
Vorberechnungen	durchschnittlich	gering
Steuerverhalten	selbständig reuigell	selbständig reuigell
Einsitziges Einklappen	1.2	1.2
Wegdrehen	90 110 Grad	90 180 Grad
Kgndrehen insgesamt	90 + 110 Grad	90 + 180 Grad
Drehgeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
ton. Roll- bzw. Nickwinkel	kleiner 15 Grad	kleiner 15 Grad
Höhenverteil	durchschnittlich	durchschnittlich
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Steuerverhalten	selbständig	selbständig
Guteiliges Einklappen und Gellend.		
Stabilisierung	einfaches Gegenbrenne	einfaches Gegenbrennen
Steuernweg	hoch	hoch
Steuerrückmeldung	hoch	hoch
Gegendrehen	einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss	einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss
Ölungrerhalten	selbständig schnell	selbständig schnell
Eulisse synni, dusleitmg	1.2	1.2
hudenl aus kin mgesshet	1.2	1.2
findeln eins ital. Konenflug	1.2	1.2
Siels irale	1.2	1.2
Eintellen	einfach	einfach
Trudeltenden!	gering	gering
Austellung	Nachdrehen < 180 Grad	Hackdrehen < 180 Grad
Sinkelchwindigkeit nach 120 m/s	11	12
1:11111		
Einleitung	einfach	einfach
Austellung	selbständig	selbständig
Ohren ante		
Einleitung	leicht	
Austellung	selbständig schnell	selbständig schnell
Landung	1.2	1.2
Landverhalten	einfach	einfach
hiales fsknla en löteith anglo	1.2	1.2
Vorberechnungen	gering	gering
Steuerverhalten	selbständig verzögert	selbständig verzögert
Einsitziges Einklappen (besiblennt)	1.2	1.2
Wegdrehen	90 + 180 Grad	90 + 150 Grad
Wagndrehen insgesamt	180 + 360 Grad	90 + 110 Grad
Drehgeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Mai. Roll- bzw. Nickwinkel	kleiner 4.5 Grad	kleiner 4.5 Grad
Höhenverteil	durchschnittlich	durchschnittlich
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Steuerverhalten	selbständig	selbständig
Ohren anlegen, beidseilig		
Einleitung	leicht	leicht
Austellung	selbständig schnell	selbständig schnell
„anzun en mir sicherbe“		

DHV 6S-01-1535-06



PRO-DESIGN ACCURA 100		
Lesbericht DHV 03 ProDesign Hlsun 100		
Zertifikatinhaber: PRO-DESIGN Graf, Hofbauer Ges.m.b.H. Hersteller: PRO-DESIGN Graf, Hofbauer Ges.m.b.H. Klassifizierung: I GH, VZ-Schlepp: Ja, Anzahl Sitze min / Anzahl Sitze max: 1 / 1 Beschleuniger: Ja, Trimmer: Nein		
Verhalten bei	min. fluggewicht(100 Kai)	max. fluggewicht(130 Kg)
Start		
Stad		
Fullverhalten	gleichmassig, sofort	gleichmassig, sofort
Auf dñnenhalten	kamml Wort über Piloten	kommt sofort Ober Piloten
Abhegeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Starthandlung	einfach	einfach
Geradausflug	1.2	1.1
Rolldämpfung	durchschidlich	durchschnittlich
Kurrenhandlung	1.2	1/
Trudellendenz	gering	gering
Steuerverhalten	hoch	hoch
Wendigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Beidseitiges Überleben		
Sackfluggrenze	durchschnittlich AD cm - 75 cm	spät > 15 cm
Fallspargrenze	durchschnittlich 65 - 85 cm	spät > 80 cm
Bremskraftanstieg	hoch	hoch
Frontales Einklappen		
Vorbeschleunigung	gering	gering
Öffnungsverhalten	selbständig u mnneil	selbständig verzogen
Einseltiger NW.. en		
Wegdrehen	95-180 Grad	90-180 Grad
Wegdrehen insgesamt	90-1811 Grad	90-180 Grad
Drehgeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Max. Roll- bzw. Nickwinkel	kleiner 15 Grad	kleiner 45 Grad
Höhenverlust	durchschnittlich	durchschnittlich
Stabilisierung	selbständig	teilw. niedrig
Öffnungsverhalten	selbständig	selbständig
Einseltiges Einklappen und Gegenst.		
Stabilisierung	einaches gegenbremsen	einaches gegenbremsen
Steuerverhalten	hoch	hoch
Steuerverhalten	hoch	hoch
Gegendrehen	hoch	hoch
Ölungerverhalten	einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss	einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss
Ölungerverhalten	selbständig schnell	selbständig schnell
Rollstall, symm. Ausleitung		
Trudeln aus Irin neschw.	1.2	1.2
Trudeln aus slal. Kurvenflug	1.2	1/
Steilpirate	1.2	1-2
Einleitung	einfach	einfach
Trudellendenz	gering	gering
Ausleitung	Nachdrehen < 180 Grad	Nachdrehen < 18e Grad
Sinkgeschwindigkeit nach 720 °/ir	9	12
KStall		
Einleitung	einfach	einfach
Ausleitung	selbst/dir	selbständig
Ohren anlegen		
Einleitung	leicht	leicht
Anleitung	selbständig schnell	selbständig schnell
Landung	1.2	1.1
Landerverhalten	eielach	eielach
Irantales Einklappen exeschi um	1.1	
Yoreeschlennig	gering	gering
Öffnungsverhalten	selbständig verzogest	selbständig seirge
Einseltiges flñhte gen lberthleunig		
Wegdrehen	90-180 Grad	90-180 Grad
Wegdrehen insgesamt	99-180 Grad	90-120 Grad
Drehgeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Max. Roll- bzw. Nickwinher	kleiner 45 Grad	kleiner 40 Grad
Höhenverlust	durchschnittlich	durchschnittlich
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öffnungsverhalten	isbligneg	seireländig
Ohren anlegen beschleunigt		
Einleitung	leicht	leicht
Ausleitung	selbständig schnell	selbständig schnell
Anhängen zur flugsicherheit		

DHV GS-01 1 536-06



APCO KARMA XS		
Tabbericht igen habe		
Zertifikatinhaber: Apco Aerialion Ltd. Hersteller: Apco Aerialion Ltd. Klassifizierung: I GH, W-Schlepp: Ja, Anzahl Sitze min / Anzahl Sitze mal: 1 / 1 Beschleuniger: Ja, Trimmer: Nein		
Verhalten bei	min. fluggewicht(55 Kg)	max. fluggewicht(75 Kg)
Start		
Fullverhalten	gleichmessig, seriar	gleichmassig, solon
Auf dñnenhalten	kommt sofort über Piloten	bim seilen über Piloten
Abhegeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Starthandlung	einfach	einfach
Geradausflug		
Rolldämpfung	durchschnittlich	durchschnittlich
Kurrenhandlung		
Trudellendenz	gering	gering
Steuerverhalten	hab	hoch
Wendigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Geradausflug		
Sackfluggrenze	spät > 15 cm	spät 75cm
Fallspargrenze	spät > 80 cm	spät > 80 cm
Bremskraftanstieg	hoch	hoch
frontales		
Vorbeschleunigung	gering	gering
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig
Wegdrehen		
Wegdrehen	< 90 Grad	< 90 ead
Wegdrehen insgesamt	90-180 Grad	90-180 Grad
Drehgeschwindigkeit	gering	gering
Max. Roll- bzw. Hinkwinkel	kleiner 45 Grad	kleiner 45 Grad
Höhenverlust	gering	gering
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öffnungsverhalten	selbständig	selbständig
Stabilisierung		
Stabilisierung	einfaches gegenbremsen	einache gegenbremsen
Steuerverhalten	hoch	hoch
Steuerverhalten	hoch	hoch
Gegendrehen	hoch	hoch
Ölungerverhalten	einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss	einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss
Ölungerverhalten	selbständig schnell	selbständig schnell
symm. Ausleitung		
Trudeln aus All. Kurrenfl		
Einleitung	einfach	einfach
Trudellendenz	gering	gering
Ausleitung	Nachdrehen < 180 Grad	Nachdrehen < 180 Grad
Sinkgeschwindigkeit nach 720 °/ir	9	10
B-Stall		
Einleitung	einfach	einfach
Ausleitung	selbst/dir	selbständig
Öffnungsverhalten		
Einleitung	leicht	leicht
Ausleitung	selbständig schnell	selbständig schnell
Landereihe		
Landereihe	eielach	einfach
frontales Einklappen (beschleunigt)		
Vorbeschleunigung	gering	gering
Öffnungsverhalten	selbständig verzogen	selbständig verzogen
Wegdrehen		
Wegdrehen	< 90 Grad	< 90 Grad
Wegdrehen insgesamt	90-180 Grad	90-180 Grad
Drehgeschwindigkeit	gering	gering
Max. Roll- bzw. Nickwinkel	kleiner 45 Grad	kleiner 45 Grad
Höhenverlust	gering	gering
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öffnungsverhalten	selbständig	selbständig
Ohren anlegen, beschleunigt		
Einleitung	leicht	leicht
Ausleitung	selbständig schnell	selbständig schnell
Anhängen zur flugsicherheit		

DHV 6S-01-1537-06



APCO KARMA S		
Testbericht DHV 03 Apco KARMA S		
Zertifikatinhaber: Apco Aviation Ltd. Hersteller: Apco Aviation Ltd. Klassifizierung: I GH, VZ-Schlepp: Ja, Anzahl Sitze min / Anzahl Sitze max: III Beschleuniger: Ja, Trimmer: Nein		
Verhalten bei	min. fluggewicht(60 Kg)	max. fluggewicht(190 Kg)
Start		
Fullverhalten	gleichmessig, solon	gleichmassig, sofort
Auf dñnenhalten	kommt solon der Piloten	kommt Wort eher Piloten
Abhegeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Starthandlung	einfach	einfach
Geradausflug		
Rolldämpfung	durchschnittlich	durchschnittlich
Kurrenhandlung		
Trudellendenz	gering	gering
Steuerverhalten	hoch	hoch
Wendigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Beidseitiges Überleben		
Sackfluggrenze	spät > 15 cm	spät > 15 cm
Fallspargrenze	spät > 80 cm	spät > 80 cm
Bremskraftanstieg	hoch	hoch
frontales Einklappen		
Vorbeschleunigung	gering	gering
Öffnungsverhalten	selbständig verlagert	selbständig schnell
Einseltiges Einklappen		
Wegdrehen	< 90 Grad	< 90 Grad
Wegdrehen insgesamt	90-180 Grad	90-180 Grad
Drehgeschwindigkeit	gering	gering
Max. Roll bzw. Nickwinkel	kleiner 45 Grad	kleiner 45 Grad
Höhenverlust	gering	gering
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öffnungsverhalten	selbständig	selbständig
Einseitiges Einklappen und Gegenst.		
Stabilisierung	einache gegenbremsen	einaches gegenbremsen
Steuerverhalten	hoch	hoch
Steuerverhalten	hoch	hoch
Gegendrehen	hoch	hoch
Ölungerverhalten	einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss	einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss
Ölungerverhalten	selbständig schnell	selbständig schnell
Rollstall, qmm. Ausleitung		
Trudeln aus Irin neschw.		
Trudeln aus slal. Kurvenflug		
Steilpirate		
Einleitung	einfach	einfach
Trudellendenz	gering	gering
Ausleitung	Nachdrehen < 180 Grad	Nachdrehen < 180 Grad
Sinkgeschwindigkeit nach 720 °/Kit	10	10
B-Stall		
Einleitung	einfach	einfach
Ausleitung	selbständig	selbständig
Ohren anlegen		
Einleitung	leicht	leicht
Ausleitung	selbständig schnell	selbständig schnell
Landung		
Landereihe	einfach	einfach
frontales Einklappen (beschleunigt)		
Vorbeschleunigung	gering	gering
Öffnungsverhalten	selbständig verzogen	selbständig verzogen
Wegdrehen		
Wegdrehen	< 90 Grad	< 90 Grad
Wegdrehen insgesamt	90-180 Grad	90-180 Grad
Drehgeschwindigkeit	gering	gering
Max. Roll bzw. Nickwinkel	kleiner 45 Grad	kleiner 45 Grad
Höhenverlust	gering	gering
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öffnungsverhalten	selbständig	selbständig
Ohren anlegen, beschleunigt		
Einleitung	leicht	leicht
Ausleitung	selbständig schnell	selbständig schnell
Anhängen zur flugsicherheit		

DHV 65-01-1538-06



APCO KARMA M

Testbericht DHV 03 Apco KARMA M

Zertifikatinhaber: Apco Aflanen Ltd.
 Hersteller: Anne Nation Ltd.
 Klassifizierung: 1 GH, Y-Schlepp: Ja, Anzahl Sitze min 1/Anzahl Sitze max 1/11
 Beschleuniger: Ja, Trimme: Nein

Verhalten bei min. Fluggewicht(80 Kg) max. Fluggewicht(110 Kg)

Sind		
Führverhalten	gleichmäßig, soled	gleichmäßig, Oen
Aufziehverhalten	kommt sofort über Piloten	kommt soled über Piloten
Abhebelgermdekeil	durchschnittlich	derchschmillich
Starthandlung	einfach	einfach

Geräuscausung

Wartungsarbeiten

beenhändlung

Trudellendenz

Steuerweg

Wendigkeit

Beidseitiges oberleihen

Sackfluggrenze

Fullsiallmenre

Bremskrallanslieg

Frontale, Einklappen

Vorbeschleunigen

Öffnungsverhalten

Einseitiges Einklappen

Wegdrehen

Wegdrehen insgesamt

Drehgeschwindigkeit

Max. Roll bzw. Nickwinkel

Nahennartion

Stabilisierung

Öffnungsverhalten

Einseitiges Einklappen ein und Gegen

Stabilisierung

Steuerweg

Steuerskrallanslieg

Gegendrehen

Öffnungsverhalten

Fullsiall, se m. Ausleihung

Trudeln aus Trimmgeschw.

Trudeln aus Ast. Innenflug

Siedelle

Einleitung

Trudellendenz

Ausleitung

B-Stall

Einleitung

Öffnungsverhalten

Einleitung

Ausleitung

Landung

Landeverhalten

Vorbeschleunigung

Öffnungsverhalten

Öffnungsverhalten

Wegdrehen

Wegdrehen insgesamt

Drehgeschwindigkeit

Max. Roll bzw. Nickwinkel

Höhenverlust

Stabilisierung

Öffnungsverhalten

Einleitung

Ausleitung

Öffnungsverhalten

Öffnungsverhalten

Öffnungsverhalten

Öffnungsverhalten

Öffnungsverhalten

Öffnungsverhalten

Öffnungsverhalten

DHV 65-01-1539-06



APCO KARMA L

Testbericht Ed? 03 Anti Kamal:

Zertifikatinhaber: Apco Aviation Ltd.
 Hersteller: Apco Aviation Ltd.
 Klassifizierung: 1 GH, W-Schlepp: Ja, Anzahl Sitze min 1/Anzahl Sitze max: 1/11
 Beschleuniger: Ja, Trimme: Nein

Verhalten bei min. Fluggewicht(109 Kg) max. Fluggewicht(130 Kg)

Sind		
Uhrhallen	gleichmäßig, reinem	gleichmäßig, soled
Aufziehverhalten	kommt soled über Piloten	kommt soled über Piloten
Abhebegeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Starthandlung	einfach	einfach

Geräuscausung

Wartungsarbeiten

beenhändlung

Trudellendenz

Steuerweg

Wendigkeit

Beidseitiges oberleihen

Sackfluggrenze

Fullsiallmenre

Bremskrallanslieg

Frontale, Einklappen

Vorbeschleunigen

Öffnungsverhalten

Einseitiges Einklappen

Wegdrehen

Wegdrehen insgesamt

Drehgeschwindigkeit

Max. Roll bzw. Nickwinkel

Nahennartion

Stabilisierung

Öffnungsverhalten

Einseitiges Einklappen ein und Gegen

Stabilisierung

Steuerweg

Steuerskrallanslieg

Gegendrehen

Öffnungsverhalten

Fullsiall, se m. Ausleihung

Trudeln aus Trimmgeschw.

Trudeln aus Ast. Innenflug

Siedelle

Einleitung

Trudellendenz

Ausleitung

B-Stall

Einleitung

Öffnungsverhalten

Einleitung

Ausleitung

Landung

Landeverhalten

Vorbeschleunigung

Öffnungsverhalten

Öffnungsverhalten

Wegdrehen

Wegdrehen insgesamt

Drehgeschwindigkeit

Max. Roll bzw. Nickwinkel

Höhenverlust

Stabilisierung

Öffnungsverhalten

Einleitung

Ausleitung

Öffnungsverhalten

Öffnungsverhalten

Öffnungsverhalten

Öffnungsverhalten

Öffnungsverhalten

Öffnungsverhalten

Öffnungsverhalten

DHV 65-01-1540-06



GIN YETI TANDEM

Testbericht DHV 03 Gin Yeti Tandem

Zertifikatinhaber: Gin Gleds
 Hersteller: Gin Gleds Inc.
 Klassifizierung: 1 1 Biplace, N-Schlepp: Je, Anzahl Sitze min 1/Anzahl Sitze max: 1/2
 Beschleuniger: Nein, Trimme: Nein

Verhalten bei min. Fluggewicht(120 Kg) max. Fluggewicht(180 Kg)

Sind		
Führverhalten	gleichmäßig,	gleichmäßig, soled
Aufziehverhalten	kommt soled über Piloten	kommt soled über Piloten
Abhebegeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Starthandlung	einfach	einfach

Geräuscausung

Wartungsarbeiten

beenhändlung

Trudellendenz

Steuerweg

Wendigkeit

Beidseitiges oberleihen

Sackfluggrenze

Fullsiallmenre

Bremskrallanslieg

Frontale, Einklappen

Vorbeschleunigen

Öffnungsverhalten

Einseitiges Einklappen

Wegdrehen

Wegdrehen insgesamt

Drehgeschwindigkeit

Max. Roll bzw. Nickwinkel

Nahennartion

Stabilisierung

Öffnungsverhalten

Einseitiges Einklappen ein und Gegen

Stabilisierung

Steuerweg

Steuerskrallanslieg

Gegendrehen

Öffnungsverhalten

Fullsiall, se m. Ausleihung

Trudeln aus Trimmgeschw.

Trudeln aus Ast. Innenflug

Siedelle

Einleitung

Trudellendenz

Ausleitung

B-Stall

Einleitung

Öffnungsverhalten

Einleitung

Ausleitung

Landung

Landeverhalten

Vorbeschleunigung

Öffnungsverhalten

Öffnungsverhalten

Wegdrehen

Wegdrehen insgesamt

Drehgeschwindigkeit

Max. Roll bzw. Nickwinkel

Höhenverlust

Stabilisierung

Öffnungsverhalten

Einleitung

Ausleitung

Öffnungsverhalten

Öffnungsverhalten

Öffnungsverhalten

Öffnungsverhalten

Öffnungsverhalten

Öffnungsverhalten

Öffnungsverhalten

SKMALI(SCOTCH HY M		
Testbericht DHV 03 Skiplirk Sadch HV 11		
/erifikalinhaber: Skywalk GmbH & Co. KG Hersteller: Skywalk GmbH & Co. KG Klassifizierung: 1-2 GH, W-Schlepp; Je, Anzahl Sitze min 1 Anzahl Sitze max: 111 Beschleuniger: Je, Trimmer: Nein		
Verhalten bei	min. fluggewicht(90 Kg)	max. fluggewicht(110 Kg)
Start		
fallverhalten	gleichmässig, sofort	gleichmässig, reimt
Aufziehverhalten	kommt sofort über Piloten	kommt sofort über Piloten
Abhebeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Starthandling	einfach	einfach
Eislauf	einfach	einfach
Rollverhalten	durchschnittlich	durchschnittlich
Kurrenhandling	einfach	einfach
Trudeltendenzen	nicht vorhanden	nicht vorhanden
Steuerung	hoch	hoch
Wendigkeit	hoch	hoch
Geldsalpes	einfach	einfach
Sackklumpen	spar > 75 cm	spar > 75 cm
fulsialranzen	spar > 80 cm	spar > 90 cm
Bremskraftanslie	hoch	hoch
holdes Einklappen		
Vorbeschleunigung	gering	gering
Öffnen, vorhalten	selbständig schnell	selbständig schnell
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	Stabilisierung
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öffnen, seerhalten	selbständig	selbständig
Stabilisierung	einfaches Gegenbremsen	einfaches Gegenbremsen
Steuerung	durchschnittlich	durchschnittlich
Steuerkrallanslie	hoch	hoch
Gegendrehen	Wach keine Tendenz	einfach, keine Tendenz
Öffnen, vorhalten	selbständig schnell	selbständig schnell
Fullstall, um, Anleiho	1,2	1,2
Trudeln aus Trimmesehr	1,1	1,2
Trudeln aus stat. Kurren	1	1
Stens irale	1,2	1,2
Einleitung	einfach	einfach
Wellendem	gering	gering
Ausleitung	Nachdrehen < 180 Grad	Nachdrehen < 180 Grad
Sink eschwä keil		
Einleitung	einfach	einfach
Ausleitung	selbständig	selbständig
Öhren anlegen		
Einleitung	leicht	leicht
Ausleitung	selbständig schnell	selbständig schnell
Landung	1,2	1,0
landerhalten	einfach	einfach
frontales		
Vorbeschleunigung	gering	gering
Öffnen, vorhalten	selbständig	selbständig
Örneil.es Einkla (bereblegnig)		
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	gering
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öffnen, vorhalten	selbständig	selbständig
Einleitung	leicht	leicht
Ausleitung	schnell	selbständig schnell

I-TURN INFINITY II M		
Teilbericht 0110 03 ITTurn Infinite II o.		
Zealikalhaber: U-Turn GmbH Hersteller: U-Turn GmbH Klassifizierung: 1-2 GH, NSchlepp; Je, Anzahl Sitze min 1 Anzahl Sitze max: 111 Beschleuniger: Ja, Trimmer: Nein		
Verhalten bei	min. fluggewicht(80 Kg)	max. fluggewicht(110 Kg)
Start	1,2	
fallverhalten	gleichmässig, sofort	gleichmässig, sofort
Aufziehverhalten	kommt sofort über Piloten	kommt sofort über Piloten
Abhebeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Starthandling	einfach	einfach
Eislauf	1,2	1,2
Rollverhalten	durchschnittlich	hoch
Kurrenhandling	1,2	1,2
Trudeltendenzen	gering	gering
Steuerung	durchschnittlich	hoch
Wendigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Geldsalpes	1,2	1,2
Sackklumpen	durchschnittlich 60 cm • 75 cm	spar > 75 cm
fulsialranzen	durchschnittlich 65 cm • 80 cm	spar > 80 cm
Bremskraftanslie	hoch	hoch
holdes Einklappen		
Vorbeschleunigung	durchschnittlich	gering
Öffnen, vorhalten	selbständig	selbständig
Wegdrehen	< 90 Grad	90-180 Grad
Wegdrehen insgesamt	90-180 Grad	90-180 Grad
Drehgeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Max. Roll- bzw. Nickwinkel	kleiner 45 Grad	kleiner 45 Grad
Höhenverlust	durchschnittlich	gering
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öffnen, vorhalten	selbständig	selbständig
Stabilisierung	einfaches Gegenbremsen	einfaches Gegenbremsen
Steuerung	durchschnittlich	hoch
Steuerkrallanslie	hoch	hoch
Gegendrehen	einfach, keine Tendenz	einfach, keine Tendenz
Öffnen, vorhalten	selbständig schnell	selbständig schnell
Fullstall, um, Anleiho	1,2	1,2
Trudeln aus Trimmesehr	1,2	1,2
Trudeln aus stat. Kurren	1	1
Stens irale	1,2	1,2
Einleitung	einfach	Infu/
Wellendem	gering	gering
Ausleitung	Nachdrehen < 180 Grad	Nachdrehen 1E0 - 35 0 Grad
Sink eschwä keil		
Einleitung	einfach	einfach
Ausleitung	selbständig	selbständig
Öhren anlegen		
Einleitung	leicht	leicht
Ausleitung	selbständig schnell	selbständig schnell
Landung	1,0	1,0
landerhalten	einfach	einfach
frontales		
Vorbeschleunigung	gering	gering
Öffnen, vorhalten	selbständig	selbständig
Örneil.es Einkla (bereblegnig)		
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	gering
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öffnen, vorhalten	selbständig	selbständig
Einleitung	leicht	leicht
Ausleitung	schnell	selbständig schnell

GRADIENT RIGHT 3 24		
les/hendl NN 03 Gradient Bri9nt 3 24		
Zertikalhaber: Turmpoint fastline GmbH Hersteller: Gradient s.r.o. Klassifizierung: 1 GH, VJ-Schlepp; Je, Anzahl Sitze min 1 Anzahl Sitze max: 111 Beschleuniger: Ja, Trimmer: Nein		
Verhalten bei	Fluggewicht(60 Kg)	max. fluggewicht(80 Kg)
Start		
fallverhalten	gleichmässig, lokal	gleichmässig, sofort
Aufziehverhalten	kommt solid über Piloten	kommt sofort über Piloten
Abhebeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Starthandling	einfach	einfach
Eislauf	einfach	einfach
Rollverhalten	durchschnittlich	durchschnittlich
Kurrenhandling	einfach	einfach
Trudeltendenzen	nicht vorhanden	nicht vorhanden
Steuerung	hoch	hoch
Wendigkeit	hoch	hoch
Geldsalpes	einfach	einfach
Sackklumpen	spar > 75 cm	spar > 75 cm
fulsialranzen	spar > 80 cm	spar > 90 cm
Bremskraftanslie	hoch	hoch
holdes Einklappen		
Vorbeschleunigung	gering	gering
Öffnen, vorhalten	selbständig schnell	selbständig schnell
Wegdrehen	< 90 Grad	< 90 Grad
Wegdrehen insgesamt	< 90 Grad	< 90 Grad
Drehgeschwindigkeit	durchschnittlich	gering
Max. Roll- bzw. Nickwinkel	kleiner 45 Grad	kleiner 45 Grad
Höhenverlust	durchschnittlich	gering
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öffnen, vorhalten	selbständig	selbständig
Stabilisierung	einfaches Gegenbremsen	einfaches Gegenbremsen
Steuerung	hoch	hoch
Steuerkrallanslie	hoch	hoch
Gegendrehen	einfach, keine Tendenz	einfach, keine Tendenz
Öffnen, vorhalten	selbständig schnell	selbständig schnell
Fullstall, um, Anleiho	1,2	1,2
Trudeln aus Trimmesehr	1,2	1,2
Trudeln aus stat. Kurren	1	1
Stens irale	1,2	1,2
Einleitung	einfach	einfach
Wellendem	nicht vorhanden	nicht vorhanden
Ausleitung	Nachdrehen < 100 Grad	Nachdrehen < 100 Grad
Sink eschwä keil		
Einleitung	einfach	einfach
Ausleitung	selbständig	selbständig
Öhren anlegen		
Einleitung	leicht	leicht
Ausleitung	selbständig schnell	selbständig schnell
Landung	1,0	1,0
landerhalten	einfach	einfach
frontales		
Vorbeschleunigung	gering	gering
Öffnen, vorhalten	selbständig	selbständig
Örneil.es Einkla (bereblegnig)		
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	gering
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öffnen, vorhalten	selbständig	selbständig
Einleitung	leicht	leicht
Ausleitung	schnell	selbständig schnell

AIRWAVE KBS 81			
Hersteller: Airwave 9illorger Gesmb.Hl.			
Klassifizierung: 1-2 GH, KWdepp: Hein, Anzahl Sitze min / Anzahl Sitze max: 1 / 1			
Beschleuniger: Ja, Trimmer: Nein			
Verhalten bei	min. Fluggewicht(180 Kg)	max. Fluggewicht(1105 Kg)	
Start			
Fülverhalten	gleichmäßig, entlastet	gleichmäßig, sofort	
Auftriebverhalten	kommt sofort über Piloten	kommt sofort über Piloten	
Abhebeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich	
Starthandlung	entspannt	entspannt	
Geräuschausflug			
Rollämpfung	hoch	hoch	
Kurrenhandlung			
Kudeltendenz	nicht vorhanden	nicht vorhanden	
Steuerverhalten	hoch	hoch	
Wendigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich	
Beidseitl. Überziehen			
Sackfluggrenze	durchschnittlich 60 cm • 15 cm	durchschnittlich 60 cm • 15 cm	
Füllselgenne	durchschnittlich 65 cm • 80 cm	durchschnittlich 65 cm • 80 cm	
Bremskrallensieg	durchschnittlich	durchschnittlich	
Fontales Einklappen			
Vorbeschleunigung			
Öffnungsverhalten			
Einseitiges Einklappen			
Wegdrehen	90-180 Grad	90-180 Grad	
Wegdrehen insgesamt	90-180 Grad	90-180 Grad	
Drehgeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich	
Mar. Roll bzw. Nickwinkel	kleiner 45 Grad	kleiner 45 Grad	
Höhenverlust	durchschnittlich	durchschnittlich	
Stabilisierung	selbständig	selbständig	
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig verzögert	
Einseitiges Einklappen mit Gegenroll			
Stabilisierung	einfaches Gegenbremsen	einfaches Gegenbremsen	
Steuerverhalten	hoch	hoch	
Steueralienanstieg	hoch	hoch	
Gegendrehen	einfach, keine Tendenz zum	einfach, keine Tendenz zum	
Stromungsabriss	selbständig verzögert	Stromungsabriss	
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig verzögert	
füllsall, Ausleitung	1,2	1,2	
Trudeln aus Trimmgeschw.	1	1,2	
Trudeln aus stet. Kurrenflug	1	1	
Stets			
Einteilung	einfach	hoch	
Trudeltendenz	nicht vorhanden	gering	
Ausleitung	selbständig	Nachdrehen 180-36 Grad	
Sinkgeschwindigkeit nach 120	8	10	
Einleitung			
Einleitung	einfach	einfach	
Ausleitung	selbständig	selbständig	
Ohren anlegen			
Einleitung	leicht	leicht	
Ausleitung	selbständig schnell	selbständig schnell	
Landung			
Landereverhalten			
Fontales Einklappen (beschränkt)			
Vorbeschleunigung			
Öffnungsverhalten			
Einseitiges Einklappen MALeonid			
Wegdrehen	90-180 Grad	90-180 Grad	
Wegdrehen insgesamt	90-180 Grad	90-180 Grad	
Drehgeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich	
Mar. Roll bzw. Nickwinkel	kleiner 45 Grad	kleiner 45 Grad	
Höhenverlust	durchschnittlich	durchschnittlich	
Stabilisierung	selbständig	selbständig	
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig verzögert	
Ohren anlegen, beschleunigt			
Einleitung			
Ausleitung			
um en zur flusicherheit			

ADVANCE OMEGA 7/26			
Hersteller: ADVANCE Thun AG			
Klassifizierung: 2-3 GH, W-Schlepp: Ja, Anzahl Sitze min / Anzahl Sitze max: 1 / 1			
Beschleuniger: Ja, Trimmer: Nein			
Verhalten bei	min. Fluggewicht(80 Kg)	max. Fluggewicht(1103 Kg)	
Start			
Fülverhalten	ungleichmäßig, verzögert	ungleichmäßig, verzögert	
Auftriebverhalten	kommt verzögert über Piloten	kommt verzögert über Piloten	
Abhebeschwindigkeit	gering	gering	
Starthandlung	durchschnittlich	durchschnittlich	
Geräuschausflug	2-3	2	
Rollämpfung	gering	durchschnittlich	
Kurrenhandlung	2,3	2	
Kudeltendenz	durchschnittlich	gering	
Steuerverhalten	durchschnittlich	durchschnittlich	
Wendigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich	
Beidseitiges Überziehen	2	2	
Sackfluggrenze	durchschnittlich 60 cm • 15 cm	durchschnittlich 60 cm • 15 cm	
Füllselgenne	durchschnittlich 65 cm • 80 cm	durchschnittlich 65 cm • 80 cm	
Bremskrallensieg	durchschnittlich	durchschnittlich	
Fontales Einklappen			
Vorbeschleunigung			
Öffnungsverhalten			
Einseitiges Einklappen			
Wegdrehen	>360 Grad	180-360 Grad	
Wegdrehen insgesamt	>360 Grad	>360 Grad	
Drehgeschwindigkeit	durchschnittlich	hoch, mit Verlangsamung	
Mar. Roll bzw. Nickwinkel	größer 45 Grad	größer 45 Grad	
Höhenverlust	hoch	hoch	
Stabilisierung	anspruchsvolles Gegenbremsen	selbständig	
Öffnungsverhalten	nicht selbständig	selbständig verzögert	
Einseitiges Einklappen mit Gegenroll			
Stabilisierung	anspruchsvolles Gegenbremsen	einfaches Gegenbremsen	
Steuerverhalten	gering	durchschnittlich	
Steueralienanstieg	durchschnittlich	durchschnittlich	
Gegendrehen	anspruchsvoll, Tendenz zum	einfach, keine Tendenz zum	
Stromungsabriss	selbständig verzögert	Stromungsabriss	
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig verzögert	
Einseitiges Einklappen mit Gegenroll			
Vorbeschleunigung			
Öffnungsverhalten			
Einseitiges Einklappen (beschränkt)			
Wegdrehen	>350 Grad	>360 Grad	
Wegdrehen insgesamt	>352 Grad	>360 Grad	
Drehgeschwindigkeit	durchschnittlich	hoch, mit Verlangsamung	
Mar. Roll bzw. Nickwinkel	größer 45 Grad	größer 45 Grad	
Höhenverlust	hoch	hoch	
Stabilisierung	anspruchsvolles Gegenbremsen	einfaches Gegenbremsen	
Öffnungsverhalten	nicht selbständig	nicht selbständig	
Ohren anlegen, beschleunigt			
Einleitung			
Ausleitung			
um en zur flusicherheit			

ADVANCE OMEGA 7/28			
Hersteller: ADVANCE Thun AG			
Klassifizierung: 2-3 GH, W-Schlepp: Ja, Anzahl Sitze min / Anzahl Sitze max: 1 / 1			
Beschleuniger: Ja, Trimmer: Nein			
Verhalten bei	min. Fluggewicht(90 Kg)	max. Fluggewicht(116 Kg)	
Start			
Fülverhalten	ungleichmäßig, verzögert	ungleichmäßig, verzögert	
Auftriebverhalten	kommt verzögert über Piloten	kommt verzögert über Piloten	
Abhebeschwindigkeit	gering	gering	
Starthandlung	durchschnittlich	durchschnittlich	
Geräuschausflug	2	2,3	
Rollämpfung	durchschnittlich	gering	
Kurrenhandlung	2	2,3	
Kudeltendenz	gering	gering	
Steuerverhalten	durchschnittlich	durchschnittlich	
Wendigkeit	durchschnittlich	dualdurchschnittlich	
Beidseitl. Überziehen	2	2,3	
Sackfluggrenze	durchschnittlich 60 cm • 15 cm	früh < 50 cm	
Füllselgenne	durchschnittlich 65 cm • 80 cm	früh < 65 cm	
Bremskrallensieg	durchschnittlich	durchschnittlich	
Fontales Einklappen			
Vorbeschleunigung			
Öffnungsverhalten			
Einseitiges Einklappen			
Wegdrehen	180-360 Grad	>360 Grad	
Wegdrehen insgesamt	>360 Grad	>360 Grad	
Drehgeschwindigkeit	hoch mit Verlangsamung	durchschnittlich	
Mar. Roll bzw. Nickwinkel	größer 45 Grad	größer 45 Grad	
Höhenverlust	hoch	hoch	
Stabilisierung	anspruchsvolles Gegenbremsen	anspruchsvolles Gegenbremsen	
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig verzögert	
Einseitiges Einklappen mit Gegenroll			
Stabilisierung	anspruchsvolles Gegenbremsen	anspruchsvolles Gegenbremsen	
Steuerverhalten	durchschnittlich	durchschnittlich	
Steueralienanstieg	durchschnittlich	durchschnittlich	
Gegendrehen	anspruchsvoll, Tendenz zum	anspruchsvoll, Tendenz zum	
Stromungsabriss	selbständig verzögert	selbständig verzögert	
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig verzögert	
Einseitiges Einklappen mit Gegenroll			
Vorbeschleunigung			
Öffnungsverhalten			
Einseitiges Einklappen (beschränkt)			
Wegdrehen	>352 Grad	>360 Grad	
Wegdrehen insgesamt	>360 Grad	>360 Grad	
Drehgeschwindigkeit	hoch mit Verlangsamung	durchschnittlich	
Mar. Roll bzw. Nickwinkel	größer 45 Grad	größer 45 Grad	
Höhenverlust	hoch	hoch	
Stabilisierung	anspruchsvolles Gegenbremsen	anspruchsvolles Gegenbremsen	
Öffnungsverhalten	nicht selbständig	nicht selbständig	
Ohren anlegen, beschleunigt			
Einleitung			
Ausleitung			
um en zur flusicherheit			

DHV GS-01-1553-06



FREEX SERUM S

Testbericht DHV 03 FreeX Serum S

Vertikalkathaber: Fred GmbH
 Hersteller: E reeX GmbH
 Klassifizierung: 1-2 GH, W Schlepp: Nein, Anzahl Sitze: min/ Anzahl Sitze: mal 1 | 1
 Beschleuniger: 1a, Dimmer: Nein

Verhalten bei	min. Fluggewicht(60 Kg)	max. Fluggewicht(185 Kg)
Start		
Füllverhalten	gleichmassig, sofort	gleichmassig, zeleert
Aufziehverhalten	kommt solo über Piloten	kommt solo über Hoken
Abhebegeschwindigkeit	gering	gering
Starrhandlung	einfach	einfach
Rogdempfung	hoch	hoch
Kurrenhandlung		
hadellenden	gering	gerinn
Steuweg	durchschnittlich	durchschnittlich
Wendigkeit	durchschnittlich	hoch
Übeniehen		
Sacklingrenze	durchschnittlich 60 cm -1S cm	durchschnittlich 60 cm 15 em
Fulstallgrenze	durchschnittlich 65 cm -S0 cm	durchschnittlich 65 cm 80 cm
Bremskrallanslieg	durchschnittlich	durchschnittlich
Elaula		
Vorbeschleunigung	gering	durchschnittlich
Ölinzesverhalten	selbständig schnell	selbständig schnell
Einsseitiges Einklappen		
Wegdrehen	90 - 180 Grad	90 - 180 Grad
Wegdrehen insgesamt	90 - 180 Grad	90 - 180 Grad
Drehgeschwindigkeit	gering	durchschnittlich
	mit Verlangsamung	mit Verlangsamung
Mar. Roll bzw. Nickwinkel	kleiner 45 Grad	kleiner 45 Grad
Höhenverlust	gering	durchschnittlich
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öffnungsverhalten	selbständig	selbständig
es und Ge,		
Stabilisierung	einfaches Gegenbremsen	einfaches Gegenbremsen
Steuereue	durchschnittlich	durchschnittlich
Steuerkralanstieg	durchschnittlich	durchschnittlich
Gegendrehen	einfach, keine Tendenz os	einfach, keine Tendenz zum
	Striambegrämlis	StremungsabfSS
Öffnungseerhalten	selbständig uehel	selbständig schnell
es Ausleitung		
aus frinungesthrt		
Aedelflaussiel, Kurrenflug		
erale		
Einleitung	einfach	einfach
Trudellendenz	gering	gering
Ausleitung	Nachdrehen < 180 Grad	Hachdrehen < 180 Grad
Sinkgeschwindigkeit nach 120 "m st	11	14
Bdiall		
Einleitung	einfach	einfach
Ausleitung	selbständig	selbständig
Einleitung	leicht	leicht
Aussteilung	selbständig schreit	selbständig schnell
landeverhalten	geruh	einfach
Vorbeschleunigung	durchschnittlich	durchschnittlich
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig schnell
finuiti, Einflappen		
Wegdrehen	90 - 180 Grad	90 - 180 Grad
Wegdrehen insgesamt	180 - 360 Grad	169 360 Grad
Drehgeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
	mit Verlangsamung	
Mal. Roll- bzw. Nickwinkel	kleiner 45 Grad	kleiner 45 Grad
Höhenverlust	durchschnittlich	durchschnittlich
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öffnungsverhalten	selbständig	selbständig
Einleitung		real
Ausleitung	selbständig schnell	selbständig schnell

**Täglich Schulung
Service
Shop**



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

endlich fliegen!



(05322)

Harzer
GLEITSCHIRM
 Schule & Shop
fliegen.r.COM



Gleitschirmreis

- Sizilien
- Medemo
- Rumänien
- Emberger Mm
- Pürtgau
- Calabrie
- Türkei
- Brasilien

Paragliding
 Tegernsee
 Straße 88
 Sch-Egetn
 Tel.: 0 8022./ .ggek;
 e-mail: In ro⁹ Per ngl
 Internet vrrfflv.parailtaiiiiu/keineett

Termine und Preises
 www.gleitschirmschule-tegr



FÜR DIE SICHERHEIT IN DER LUFT

DAS DHV-TEST-TEAM

Ein Beitrag von Benedikt Liebermeister



1979 gründeten engagierte Drachenflieger den Deutschen Hängegleitverband (DHV). Der Flattersturz hatte ihre Reihen gelichtet. Drachenfliegen war richtig gefährlich, galt als ein Sport für eine Handvoll Verrückte. Jetzt begann der DHV die Drachen zu testen. Machte die Messung der Pitchstabilität zur Pflicht und beseitigte damit das Übel. Die Unfallrate sank in der Folgezeit drastisch, Drachenfliegen erlebte einen Boom.

1987 erhielt der lautlose Flugsport den nächsten gewaltigen Schub, die bunten Schirme eroberten den Luftraum. Mit dem Rainbow Maxi ließ das DHV-Technikreferat den ersten Gleitschirm zu. In der Folgezeit brachte die Firma Alles de K den Genair mit weitgehend geschlossener Eintrittskante heraus und versprach einen deutlichen Leistungszuwachs. Doch das Klappverhalten dieser Schirme wurde unkontrollierbar. Der DHV reagierte: Die Bauvorschriften wurden verschärft und zusätzliche Tests eingeführt. Seitdem werden die Klassifizierung der Schirme und die Bauvorschriften laufend modifiziert. In den letzten Jahren fielen einige 1-2er durch heftige Tendenz zum Vorschießen auf. Die Modifizierung der Bauvorschrift im Jahr 2003 schaffte Abhilfe. 2004 hat der DHV die Produktion von mustergeprüften Gleitschirmen auf ihre Mustertreue überprüft. Um festzustellen, „ob auch Gütesiegel drin ist, wenn Gütesiegel draufsteht“, hat das Technikreferat aktuelle Schirme der Klassen 1 und 1-2 aller Hersteller anonym eingekauft. Die umfassende Überprüfung erzielte zufriedenstellende Ergebnisse.

Bisher haben 1555 Gleitschirme und 417 Drachen das DHV-Gütesiegel erhalten. Obwohl nur auf nationaler Ebene Pflicht hat sich das DHV-Gütesiegel zu einem weltweiten Standard entwickelt. Diesen Standard zu halten und die Gerätesicherheit ständig zu verbessern ist das Ziel des DHV. Um dieses Ziel zu erreichen, hat sich die Technik personell verstärkt. Der Schweizer Beni Stocker und der Österreicher Christian Amen stehen dem Team in Zukunft zur Seite. Beide sind Ausnahme Piloten mit jahrelanger Testflugerfahrung. Damit Ihr Euch ein Bild machen könnt, wer bei den Gütesiegeltestflügen den Kopf hinhält, stellt sich das Team hier vor.



**Hannes Weiniger,
Referatsleiter**

Das DHV/0eAeC-Technik-referat ist als vom Luftfahrt-Bundesamt anerkannte Prüfstelle für die Musterprüfung aller prüfpflichtigen Geräte im Bereich Drachen und Gleitschirme verantwortlich. Meine Hauptaufgaben

sind die Organisation und Koordination der Arbeiten im Technikreferat sowie die Weiterentwicklung unserer hohen Sicherheitsmaßstäbe auf nationaler und internationaler Ebene. Dabei lege ich besonderen Wert auf eine breite öffentliche Zugänglichkeit unserer Testergebnisse. Gelegentlich komme ich auch noch als Testpilot für Gleitschirme zum Einsatz.

Meine Passion ist der Sport, egal in welcher Form. Über das Klettern kam ich sehr früh in Berührung mit dem Gleitschirm und war bereits 1985 stolzer aber ahnungsloser Besitzer eines Gleitschirms. Nachdem ich die ersten Flüge in Chamonix überlebt hatte, wurde das Gleitschirmfliegen immer mehr zu meinem Lieblingssport. Seit der Gründung bis zu meinem Rückzug aus dem Wettbewerbssport war ich Mitglied der Gleitschirmliga sowie über Jahre Mitglied der Nationalmannschaft. Snowboarden im Winter und Segeln im Sommer haben in den letzten Jahren meinen sportlichen Horizont erweitert. Nach dem Sport kommt das Wichtigste. Mit meiner, für meine Hobbys so verständnisvollen, Frau bei einem Weißbier den Sonnenuntergang bis zuletzt auskosten.



**Cindy Laufer,
Verwaltung**

Bis Kerstin Liebert aus ihrem Erziehungsurlaub zum DHV zurückkehrt, unterstütze ich die Technikabteilung vom Büro aus tatkräftig. Dank der vielseitigen Aufgaben, die von der Betreuung der Mitglieder und

Hersteller bis hin zur abschließenden Bearbeitung der Gerätezulassungen reichen, wird mir hier nie langweilig. In meiner Freizeit gehe ich viel wandern, tanze für mein Leben gern, versuch's gelegentlich mit dem Joggen und habe vor einigen Jahren Qi Gong für mich entdeckt. Am wohlsten fühle ich mich jedoch auf meinen Inline-Skates, und lege möglichst viele Kilometer zurück. Auch wenn mir die erdverbundenen Aktivitäten mehr liegen, habe ich glücklicherweise vor ein paar Jahren zu einem Tandemflug nicht Nein gesagt. An dieser Stelle möchte ich mich bei meinem Piloten nochmals für seine Geduld und seinen Humor bedanken. Genauso dringend wie die Natur, die Berge und die Gegend um den Tegernsee brauche ich auch die Nähe zu München und bin dort recht häufig im Kino, Theater oder Konzerten anzutreffen.



Beni Stocker, Testpilot

1986, ein normaler Sommertag. Das schweizer Fernsehen berichtet über eine neue Sportart In haarsträubender Manier rennen, kugeln und stolpern Verrückte steile Bergänge runter. Ist das lustig! Aber

siehe da, bei den etwas Geübteren füllt sich ein Stoffschirm perfekt mit Luft und sie heben sanft ab. Da macht es „Klick“: Das ist es, was ich schon immer wollte.

Noch im gleichen Sommer startete ich meine ersten Flüge in Engelberg, dann 1988 der erste Wettkampf, und seit 1991 lebe ich vom Fliegen. Werks-, Passagier-, ab 1992 Testpilot, Fluglehrer, Prüfungsexperte; immer wieder war etwas neues zu entdecken und zu lernen. Der Gleitschirmsport wurde zu einem Teil meines Lebens. Seit 1998 teste ich nach der DHV-Norm und bin seit 2006 fest als Testpilot angestellt Immer noch fasziniert mich die schönste Art des Reisens, das Streckenfliegen. Nach unvergesslichen Flugerlebnissen quer durch die Alpen gab es als Krönung den Gewinn der Schweizer Streckenflugmeisterschaft 2001 & 2002 sowie den 2. Platz im OLC International 2003. Meine sonstigen Hobbys sind Reisen, Wandern, Skifahren, Tauchen und natürlich möglichst viel Zeit zusammen mit meiner Familie zu verbringen.



**Christian Amon,
Testpilot**

Ich fliege seit 1990, seit 1995 arbeite ich als Testpilot bei diversen Firmen. Das Fliegen ist für mich eine der schönsten Sportarten, da ich nirgendwo so frei und unabhängig bin. Dass mein Hobby

zum Beruf geworden ist, ist natürlich ein Traum. Ich nütze jede Gelegenheit, um in die Luft zu kommen und mich weiter zu entwickeln. Seit 1995 nach dem Vizeweltmeistertitel im Acrofliegen habe ich mich auf den extremen Teil des Gleitschirmsports, wie den Dolomitenmann, den ich 2005 gewann, spezialisiert. Wenn es nicht zum Fliegen geht, sitze ich auf dem Mountainbike oder trainiere für Bergläufe. Im Winter gehe ich Skitouren.



**Harry Buntz,
Gleitschirmprüfer, Testpilot**

Seit mich mein Bruder 1987 zum ersten Gleiten mitnahm, hat mich die Fliegerei nicht mehr losgelassen. Vor knapp zwanzig Jahren war das noch mit sehr schnellem Laufen und kurzen Flügen verbunden.

Heutzutage kann man sich an den besten Tagen im Jahr ganz schön lange vergnügen. Auch in meinem Umfeld wurde viel geflogen, das ermunterte mich bald neben meinem damaligen Beruf noch Gleitschirmlehrer zu werden. Sehr schnell kristallisierte sich meine wirkliche Leidenschaft heraus: mich in Wettbewerben zu messen, zuerst lokal, später dann international. Ich qualifizierte mich von 1991 bis 2000 für die Nationalmannschaft, war im Organisationskomitee des Weltcups und flog seit seinem Bestehen bis zum Jahre 2000 mit.

Das DHV-Technik-Team unterstütze ich seit 1991 durch meine Arbeit als Gutachter. Im Detail bedeutet das: Testfliegen, Bearbeitung und Ausstellung von Musterprüfungen von Gurtzeugen und Gleitschirmen, Lasttestversuche, Dokumentation von Material- und Detailprüfungen, Koordination von internationalen Testmeetings, Ausarbeitung

neuer Bau- und Testvorschriften, Beantwortung von Mitgliedernfragen, und, und, und. Vielfältig wie unser Sport eben ist Die Leichtigkeit und die Faszination dieses Flugsportes sowie ihn sicherer und einfacher zu machen ist meine tägliche Motivation.

Meine freie Zeit verbringe ich gerne mit etwas Bewegung, vor allem in der Natur und mit meiner Familie. Je nach Jahreszeit gehe ich gerne radeln, mit den Tourenski oder dem Snowboard zum Gleiten. Das macht fast soviel Spaß wie mit dem Schirm oder Drachen zu fliegen.



Reiner Brunn, Testpilot, Prüfer und Unfallgutachter

Ich verbrachte von Kindheit an sehr viel Zeit mit der Familie in den Bergen. 1988 kam ich zum ersten Mal mit dem Gleitschirm in Berührung und war sofort fasziniert, insbesondere von der Kombination mit dem

Bergsteigen. Ab diesem Zeitpunkt war der Gleitschirm praktisch bei jeder Tour dabei. Kam der Schirm witterungsbedingt nicht zum Einsatz, spielte das keine Rolle für mich, da ich dies dann als zusätzliche Trainingseinheit empfand. Die eindrucksvollsten Flüge und Abenteuer mit dem Gleitschirm waren nicht unbedingt die längsten und weitesten und einige davon sichedich zur Anfangszeit des Gleitschirmfliegens.

Seit 1996 bin ich innerhalb des DHV/OeAeC Technikreferats als Gleitschirmtestpilot, Prüfer für Festigkeitsuntersuchungen aller Gleitschirmgerätearten und für die Verfahrensabwicklung der Geräte zuständig. Die Vielseitigkeit der Arbeitsgebiete, der Gestaltungsspielraum und der Umgang mit den verschiedensten Interessensgruppen machen diese Aufgabe für mich so interessant und abwechslungsreich. Der Test- und Prüfalltag beim DHV ermöglicht mir eine differenzierte Sichtweise auf unseren Sport Die Entscheidung für den richtigen Schirm, der zum Können des Piloten passt, und hohe Anforderungen an die Gerätesicherheit sind für mich die Schlüssel zum sicheren Fliegen - vor allem für Einsteiger und Gelegenheitspiloten.

Der Trend zu leichter, einfacher und geprüfter Flugausrüstung mit sehr hohem Sicherheitsniveau ist erfreulich und hat vielen den Zugang zum Sport erleichtert. Mit meiner Familie lebe ich im garmischer Landkreis und verbringe mit ihr und Freunden möglichst viel Zeit in den Bergen.



Ines Sattler, Gleitschirmprüferin, Testpilotin

Eigentlich sollte es ein ganz normaler Urlaub in den Alpen werden. Doch dann entdeckte ich „Flachländerin“ zum ersten Mal Gleitschirme am Himmel. Fasziniert beobachtete ich die Piloten beim Thermikfliegen. Das wollte ich auch! Am nächsten Tag absolvierte ich einen Tandemflug, am Tag danach noch einen und bereits am folgenden Morgen stand ich am Übungshang, um mir im Grundkurs einen ordnungsgemäßen Muskelkater zu holen. Das war 1998.

beobachtete ich die Piloten beim Thermikfliegen. Das wollte ich auch! Am nächsten Tag absolvierte ich einen Tandemflug, am Tag danach noch einen und bereits am folgenden Morgen stand ich am Übungshang, um mir im Grundkurs einen ordnungsgemäßen Muskelkater zu holen. Das war 1998.



Geblieben ist die Faszination, die das Gleitschirmfliegen auf mich ausübt. Sonst hat sich eigentlich alles geändert Ich habe meinen Job als Altenheimleiterin aufgegeben und bin vom Rheinland an den Achensee in die Alpen gezogen. Seitdem war ich nahezu jeden fliegbaren Tag in der Luft und hatte ausgezeichnete Lehrmeister. Seit 2001 arbeite im DHV-Technikreferat, anfangs freiberuflich und seit Januar 2003 bin ich fest angestellt. Zu meinen Aufgaben gehört das Testen der Gleitschirme in S- und XS-Größen an der Gewichtsuntergrenze sowie die Durchführung von Detailprüfungen. Das heißt, dass ich die Gleitschirme nach den Flugtests vermesse, die Verarbeitung überprüfe und die Ergebnisse in der DHV-Datenbank dokumentiere. Außerdem organisiere ich Testsessions, bin Passagier bei den Tandemtests und filme die Testflüge der anderen DHV-Piloten. Ich habe mein Hobby zu meinem Beruf gemacht. Einfach traumhaft!



Mike Küng, Testpilot

Seit 1988 fliege ich Gleitschirm und verdiene seit 1991 mein Geld damit Zuerst als Testpilot bei verschiedenen Gleitschirmherstellern und ab 1998 beim DHV. Meine Aufgaben sind die Durchführung und Dokumentation von Flugtests.

Wenn ich nicht beim Testen bin, reise ich viel in der Welt herum. Dort zeige ich Flugshows bei verschiedenen Events oder bin bei Foto- und Film sessions dabei. Highlights dabei waren der mehrfache Sieg beim Adrenalina, die erste Ärmelkanalüberquerung mit einem motorlosen Gleitschirm sowie der Stratosphärenflug mit einem Absprung in 10.100 Metern. Ansonsten verwirkliche meine fliegerischen Träume.

Ständig arbeite ich daran mein flugtechnisches Können zu perfektionieren. Dazu gehört Groundhandling genauso wie Kunstflug. In meiner Freizeit plane ich gerne neue Projekte, wie zum Beispiel die kürzlich realisierte Europaüberquerung mit dem Gleitschirm. Um mich fit zu halten, bewege ich mich gern in der Natur. Im Winter Skitouren gehen, im Sommer biken oder wandern. Gesund-

heit, Weiterentwicklung und Erfolg sind die wichtigsten Dinge für mich.

Joe-



Christof Kratzner, Testpilot, Drachenprüfer

Ich fliege seit 1982 Drachen, Gleitschirm seit 1986, außerdem Segelflugzeuge, ULs und Modelle. Knapp 20 Jahre widmete ich dem Drachen-Wettbewerbssport, unter anderem habe ich die Liga gewonnen, wurde Landesmeister, Deutscher Meister, Europameister im Team und schließlich als Krönung Weltmeister bei den Starrflüglern 1999.

Neben der Wettbewerbsfliegerei habe ich mich immer mit der Drachenentwicklung beschäftigt. Gebaut und geflogen wurden von mir: 1981 Standard Rogallo, 1990 Firebird Laser, 1992 flexibler Hängegleiter mit zwei Querrohren, 1993 freitragender Starrflügel "the Plank", 1995 turmloser Drachen, zusammen mit Jobst Baeumer und Daniel Biehler sowie ein flexibler Drachen mit cage und aerodynamischer Steuerung "Shark Cage". 2000 ein Atos mit cage, 2001 ein Ghostbuster mit minimal cage.

Seit 1991 bin ich für den DHV als Testpilot und Prüfer tätig. Mit dem Ausscheiden von Bernd Schmidler Ende 2004 hauptverantwortlich für die Hängeleiter Technik im DHV. Dies umfasst unter anderem: Flugmechanik und Festigkeitstests, Testflüge, Gurtzeugtests, Fallschirmtests, Unfalluntersuchungen, Mitgliederservice.

Die Tätigkeit beim DHV empfinde ich persönlich als sehr befriedigend, da ich hier die Möglichkeit habe mein über 25 Jahre erworbenens Fachwissen zum Nutzen aller Drachenflieger optimal einbringen zu können.

Mehr über die Arbeit der Technik auf DHV-TV unter Sendungen 2005/Job am Limit





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.

Reggae Festival, die Mischung macht's

Urlaub am Chiemsee; Fliegen, Sonne und Reggaebeats.

Einmal zu Reggae Musik mit dem Tandem abheben. Wir haben es möglich gemacht beim diesjährigen „Reggae Summer“ am Chiemsee. Auf den MP3 Player konnten wir aufgrund der guten Beschallung der Schleppstrecke verzichten. Live ist eben doch besser.

Zutaten, die wir noch zusteuern mussten, waren: einen Sack voll Helfer [ca. 101, eine Winde, ein paar Tandem Piloten - in diesem Fall genau zwei Paar - und eine große Wiese mit möglichst frisch geschnittenem Gras. Außerdem ein Quad zum Seile Rückholen und zum Spieltrieb-Befriedigen der großen Kinder. Nach einem etwas schleppenden Beginn am Freitagabend zum Eingewöhnen und Überblick verschaffen legten wir am Samstag voll los und beförderten die anrückenden flugwilligen Fleggaejünger in Höhen, die selbst die Konkurrenz vom Bungeeturm nicht bieten konnte. Auch wenn die Prognosen für den Tag eher nass und windig waren, wurden wir doch von der Sonne beglückt. Die Röte auf den Wangen hielt bei manchem bis zum Sonntag an. Am Abend konnten wir den vielen begeisterten Passagieren wie Tags zuvor aufs Festival folgen, von dem wir uns kaum mehr lösen konnten (Musik und 15 cm tiefem Schlamm sei Dank). Das Wetter am Sonntag ließ uns dann Zeit zum Chillen und Auswerten. Insgesamt war es eine gelungene Veranstaltung, bei der wir viele neue Erkenntnisse gewonnen haben. Vielen Dank noch mal allen Helfern sowie Skyline, Nova, Charly und Fliegfix.

Philip Müller
DHV-Jugend



Gemeinsam Fliegen und andere junge Flieger kennen lernen ist das Motto der Events der DHV-Jugend. Dieses Jahr fanden sich ca. 20 junge Piloten zum Fun-Cup vom 14.-18. August in Dorfgastein ein.

Für diesen Fun-Cup hatten wir uns eine besonders taktische Lage ausgesucht: Genau zwischen Schwimmbad und Landwiese bauten wir unsere Zelt-Heimat auf. Nach dem Zeltaufbau unserer Jüngsten, der mit Gelächter und Kamera dokumentiert wurde, setzten wir uns unter den großen Swing-Tempel und bestaunten den österreichischen Regen. Die taktische Lage neben dem Freibad zahlte sich bei den Temperaturen nicht wirklich aus. Um dem Element Wasser in wärmerer Variante näher zu kommen, fuhren wir in die Alpen-Therme nach Badhofgastein. Nach vier Stunden relaxen und auspowern kehrten wir in unser Lager zurück. Nach einer kalten Nacht wurde die ganze Mannschaft mit Musik aus der Stereoanlage liebevoll geweckt. Doch zur Belohnung schien die Sonne und schenkte uns einen flugreichen Tag. Schon um 10 Uhr stolpterten 20 Flieger mit ihren dicken Säcken in die Seilbahn dem Startplatz entgegen. Nach einigen schlaun Sprüchen und Windproben starteten die Ersten in den blauen Horizont. Von dort aus konnten wir auf die sonnenbeschieneenen Schneegipfel schauen und unser Vogelleben in vollen Zügen genießen. Nachdem alle Flieger sanft gelandet waren, wurde der Abend gemütlich zum Ausklang gebracht...

Ebenfalls mit Musik und Sonnenschein geweckt führte uns am nächsten Tag die Fluggebietswahl nach Werfenweng in der Nähe von Bischofshofen. Am Gipfel angekommen konnten einige einen Abgleiter machen, bevor uns der auffrischende Wind von weiteren Flugaktivitäten abhielt.

Später konnten wir die taktische Lage der Zeltwiese doch noch nutzen: Das Schwimmbad hatte außer einem Becken auch noch ein Volleyballfeld und so verbesserten wir am Nachmittag auf der Landwiese zuerst unsere Bodenhandlung und danach unsere „Beachvolleyballtechnik“. Und der ein oder andere verbesserte nicht nur seine Technik, sondern auch seine Kondition: Das Schwimmbad

Fun-Cup 2006 in Dorfgastein



liegt am Hang | er Zaun | den
Eieachvolleyball | ist nicht sonder-
lich hoch. Wer n dem Ball hinter-
herlaufen mußte, der in das 500
Meter entfernte Dorfgastein unter-
wegs war, kam ganz schön ins
Schwitzen – zur allgemeinen Belustig-
ung.

Am Mittwoch stand ein Ausflug nach Peru auf dem Programm. Leider nur auf der Leinwand, denn Stefan Wiebel und seine Frau Irmie zeigten uns einen faszinierenden Diavortag von ihrem Urlaub in Südamerika. Gespannt lauschten wir den Erzählungen von abenteuerlichen Wanderungen, 10 Meter Bärten, Soaringflügen und vielen anderen beeindruckenden und lustigen Erlebnissen in Peru.

Für die Teilnehmer begann der Donnerstag wieder mit dem gewohnten „Weckprozedere“ wie die Tage zuvor. Trotz des blauen Himmels und der angenehmen Temperaturen war aufgrund der hohen Windgeschwindig-

keiten am | n Fliegen
zu denken. Um der österreichischen
Heimatkunde näher zu kommen,
besuchten wir die Lichtensteinklamm
und betrachteten das Spektakel des
Wassers. Dieser Tag half uns auch
unsere Volleyballtechnik weiterhin
auszufeilen, 'sowie um ein paar Nuan-
cen brauner zu werden.

Am Freitag ließen wir den Fun-Cup
gemütlich ausklingen, was für einen
Teil jedoch nur eine kleine Pause vor
der Weiterfahrt zur Challenge nach
Greifenburg war.





Endspurt in Fiesch

Beim OLC Zwischenbericht im Info141 musste ich kein großer Prophet sein, um zu schreiben „Fiesch wird dieses Zwischenergebnis sicherlich völlig verändern“. Denn es war auch in „Vorzeiten“ des OLC immer so, dass die vordersten Plätze bei den Gleitschirmfliegern dort entschieden wurden. Die Drachenflieger hatten früher immer ihr St. Andre in Frankreich, um noch zu punkten, das wird aber die letzten Jahre weniger besucht. War

in nahezu allen Jahren der Urlaubsmonat August entscheidend für die Platzierungen in der deutschen Meisterschaft, war heuer dieser Monat flugsportlich fast ein Totalausfall. Das gesamte „Streckenflugjahr 2006“ bestand eigentlich nur aus den Monaten Mai und Juli, bei allen, die meinten, im August ihr Punktekonto verbessern zu können, blieb der Wunsch der Vater des Gedanken. Dafür wurde im Juli in Fiesch von den vorderen in der Gleitschirmwer-

tung heftigst gepunktet, große FAI-Dreiecke waren an der Tagesordnung. Das Größte mit 205 km gelang Michael Hartmann (Swing Stratus) am 17.7., Werner Schütz (GIN Boomerang Sport) folgte mit 204 km dichtauf. Am 18.7. waren die Sportklassepiloten Torsten Hahne (Ozone Addict R) mit 195 km und Hans Walcher (Firebird Homet) erfolgreich. Drachen und Starre punkteten in Deutschland und Österreich. Herausragend ein 243 km FAI von Roland



Endstand DHV-OLC - Stand 15. September 2006

Deutsche Streckenflugmeisterschaft und
Internationaler OLC - eine Zusammenfassung
von Sepp Gschwendtner



Thermikwolke

WENIG FLUGTAGE RIESENFLÜGE

Wöhrle (Moyes Litespeed) vom Kandel im Schwarzwald am 25.7., das 241 km Dreieck vorn Laber von Markus Ebenfeld (Moyes Litespeed) am 22.7. sowie Dieter Müglich (AtosVX) mit 237 km von Kössen aus am 26.7. und Günther Porath (Aeros Combat) mit 225 km vom Stubnerkogel. Ein Flachlandjahr war es sicher nicht, das 235 km FAI von Jochen Zeyher (Atos) am 4.7. vom Kandel, ist ja auch noch „Bergfliegen“, Fritz Lorenz (Atos) zeigte jedoch am 25.7. vom

UL-Flugplatz Forst mit einem 223 km FAI, dass auch im „Ebenen“ große Dreiecke möglich sind.

International sind heuer die Leistungen sowohl beim Drachen- als auch beim Gleitschirmfliegen explodiert. Die 547 km des Franzosen Gil Souviron mit seinem Atos am 27.7. vorn spanischen Caceres aus sind sicherlich herausragend. Dass er vorher schon ein 397 km flaches Dreieck in Spanien geflogen ist, geht dabei fast unter. Der Österreicher Wolfgang

Kothgasser (Atos) zeigte mit zwei Riesen FAIs (375 km und 362 km), was mit heutigen Starrflüglern geht, Toni Raumauf (A) schaffte ein 347 km FAI mit seinem Atos von Kössen.

Bei den Drachen fehlten Martin Buchberger (Moyes Litespeed) mit 290 km und 286 km nicht mehr viel zum 300er FAI, er startete von der Zillertaler Höhenstraße.

Der Schweizer Chrigel Maurer (Advance Omega Proto) ist als Gleitschirmflieger den



Reinhard Pöppel



Günter Porath

Drachen allerdings dicht auf den Fersen. Sein am 19.7. von Fiesch aus geflogenes FAI-Dreieck mit 265 km ist Weltbestleistung. Die Schweizer Lutz Adrian und Marcel Dettling, beide auf Nova Mambo, zeigten am 18.7. jedoch mit 211 km und 207 km, dass man dort, entsprechendes Können vorausgesetzt, auch mit einem 1-2er Riesenflüge machen kann.

Man glaubt es in so einem Jahr kaum, aber auch außerhalb Fiesch wurde erfolgreich Gleitschirm geflogen. So zeigte der Südtiroler Kurt Eder (UP Targa) mit vielen Flügen von Grente, einem Startplatz im Antholzertal, die tollen Flugmöglichkeiten seiner Heimat (230er FAI) oder der Österreicher Stephan Stieglair (UP Targa) von Hintertux (A) mit einem 237 FAI, bei dem er zweimal den Alpenhauptkamm überquerte, dass es auch im Gleitschirmsport kaum Grenzen gibt.

Beim DHV-OLC nahmen heuer fast 3.000 Piloten teil, knapp die Hälfte davon waren Deutsche. Wenn das in einem so streckenflugunfreundlichen Jahr schon so ist, zeigt sich hier die ungebrochene Begeisterung für unseren Flugsport. Solche Auflistungen sind jedoch immer nur eine nüchterne Sammlung von Zahlen, Empfindungen werden hier nicht beschrieben. Ich bin mir jedoch sicher, dass nahezu jeder der hier aufgeführten „Kilometerfresser“ nicht unbedingt seinen weitesten Flug als seinen erlebnisreichsten schildern würde. Gerade jetzt im Spätherbst bietet uns das Privileg, als erste Menschheits-Generation so simpel fliegen zu können, noch eine Menge Eindrücke. Und wenn es nur der Gleitflug über dem bunten Wald, bald auch über glitzernden Schnee ist - Fliegen ist immer schön!

Deutsche Meisterschaft

Gleitschirm offene Klasse

Platz	Name	Gerät	Punkte
1.	Traut Stefan	Swing Status	1.052.46
2.	Hartmann Michael	Swing Status	1.052.18
3.	Schuek Werner	Gin Boomerang Sport	1.029.77
4.	<u>Keim Hans</u>	<u>Gin Boomerang Sport</u>	<u>981.56</u>
5.	Adelsberger Jörg	Gin Boomerang Sport	958.17
6.	Mets Jupp	Advance Omega 6	917.86
7.	Prinz Ulrich	Swing Stratus	903.46
	Gschwendtner Sepp	Gin Bconerang Sport	894.95
9.	Sturm Johannes	Advance Omega 6	894.27
10.	Bausenwein Hans	Gin Boomerang Sport	858.21

Gleitschirm Sportklasse

Platz	Name	Gerät	Punkte
1.	Linckh Eberhard	Adirance Signa 6	996.62
2.	Straßer Ulrich	'card Ice	979.93
3.	Hahne Torsten	Ozone Addict R	954.06
4.	Welcher Hans	Firebird Hornet	911.75
5.	Teubert Oliver	Skywalk Cayenne 2	908.30
6.	Herold Joachim	Swing Astrat	835.33
7.	Ried' Stefan	Swing Mistral 4	815.56
8.	Martens Burkhard	Ozone Addict R	749.86
9.	Zitzmann Jörg	Skywalk Cayenne 2	715.63
10.	Balzer Götz	Advance Signa 6	648.53

Damen

Platz	Name	Gerät	Punkte
1.	Mack Monika	Swing Stratas	750.14
2.	SBnmal(Dorothea	Advance Omega	545.68
3.	Lacrouts Barbara	Advance Signa 6	544.45

Tandem

Platz	Name	Gerät	Punkte
1.	Staudacher Robert	Swing Mistral Twin	352.60
2.	Goltermann Rüdiger	Advance Bibeta	289.22
3.	Weber Eric	Advance Bibeta	225.66

Hängegleiten FAI 1

Platz	Name	Gerät	Punkte
1.	Porath Günter	Aeros Combat	1.311.13
2.	Aehrhaller Peter	Moyes Litespeed	1.283.34
3.	Kiefinger Hans	Aeros Combat	1.275.03
4.	Mayer Hias	Aeros Combat	1.206.03
5.	Waldmann Peter	Aeros Combat	1.187.21
6.	Rauscher Georg	Mayer Litespeed	1.176.33
7.	Weinzier) Georg	Icaro Laminer	1.142.69
8.	Barthelmes Oliver	Moyes Litespeed	1.126.52
9.	Wöhrl Roland	Moyes Litespeed	1.069.37
10.	Ebenfeld Markus	Mayer Litespeed	1.031.19

ANZEIGE

THERMIK
2006

09-12-06
Messehalle
Sindelfingen

Kite
Drachen
Gleitschirm

www.thermik-mossb.de



Stefan Traut



Eberhard Linckh



Monika Mack



Corinna Schwlegershausen



Robert Staudacher

Hängegleiten Starrflügler FAI 5

Platz	Name	Gerät	Punkte
1.	Pripl Reinhard	Ahn VR	1.523.29
2.	Kamm! Dieter	Atos VR	1.322.14
3.	MillichDieter	Atos VX	1.311.23
4.	Zevher lochen	Atos VR	1.28633
5.	Grabmehl Tim	Anis VR	ET6635
6.	Christ Clemens	Atos	1.152.10
7.	Meier Berthold		1.141311-
8.	Fritz Lorenz	Atos	1.116.89
9.	Miederhoff Ralf	Atos VR	1.022.86
10.	Ludwig Gerhard	Atos VR	1.016.00

Damen

Platz	Name	Gerät	Punkte
1.	Schwiegethausen Corinna	Moyes Litespeed	919.24
2.	Hetzer Andrea	Atos V	507.48
3.	Aichner Christine	Moyes Litespeed	435.00

OLC - Bundesliga - Gleitschirm

Platz	Verein
1.	Drachen- und Gleitschirmclub Bayerwald
2.	Drachen- und Gleitschirmclub Tegenseer Tal
3.	Oppenauer Gleitschirmflieger

OLC - Bundesliga - Drachen

- De Hochries-Samerberg
- TSV Serssen
1. Oberpfälzer Drachenfliegerclub Riedenburg

Internationale Wertung

Drachen

1.	Orgler Andreas	A	Moyes Litespeed	2.941.44
2.	Buchberger Martin	A	Moyes Litespeed	2.331.37
3.	Wiesinger Thomas	A	Moyes Litespeed	2.744.82
4.	Rauch Wolfgang	A	WillsWing T2	2.614.79
5.	Tschumig Günther	A	Moyes Utespeed	2.547.01
6.	Peter	D	Moyes Litespeed	2.495.15
7.	Punet Carlos	E	Moyes Litespeed	2.458.19
8.	refinannPete	USA		2.455.97-
9.	Spangler Beat	CH	Aeros Combat	2.446.23
10.	Marty Tony	CH	Moyes Litespeed	2.422.47

Starrtilger

1.	Souviron Gil	F	Atos VR	3.900.41
2.	Kothgasser Wolfgang	A	Atos V	3.712.91
3.	Raunauf Toni	A	Atos VR	3.570.69
4.	Geppert Waller	A	Aton VR	3.290.21
5.	Kippt Reinhard	D	Atos VR	2.912.95
6.	Obwegger Günther	A	Atos VR	2.817.26
7.	Nadünger Arnord	A	Atos VR	2.804.51
8.	Trost Bads	A	Atos	2.750.63
9.	Rio liirg	CH	Atos	2.479.47
10.	Kamm! Dieter	D	Atas VR	2.391.38

Damen

1.	Schwiegershausen Conna D	Moyes Litespeed	1.637.00
2.	Hetzer Andrea D	Atos V	1.246.56
3.	Tjaden Lauren	USA Moyes Utespeed	842.95

Gleitschirm

1.	Studer Alfredo	CH	Swing Mistral	1.534.21
2.	Schmoker Stefan	CH	Advance Omega	2.502K6
3.	Eder Kurt	IT	UP Targa	2.353.85
4.	Maurer Giniel	CH	Advance Omega	2.243.56
5.	Detting Marcel	CH	Nova Marabu	2.236.03-
6.	Lutz Adrian	CH	Nova Mambo	2.231.19
7.	r. sigei micriai	CH	Advance Omega	L.1.3.F.D9
8.	Crocr Manuel	CH	Swing Status	2.134.41
9.	Rredeuer Alfred	IT	Airwave Fr2	2.110.29
10.	Gebhard Peter	IT	Swing Stratus	2.091.58

Damen

1.	Voigt Cornelia	CH	Nova Tycoon	1.401.17
2.	Apholt Wilke	CH	Swing Stratus	1.310.86
3.	Mack Monika	D	Swing Stratus	1.249.25

ANZEIGE



Die erste Adresse bei Präzisionsinstrumenten

flight Instruments

www.aircatec.ch

phone 17043 3115/B1018 11
inf@airroter.ch

• 1E-Kanal 5P5
• 25 Stunden Betriebszeit

EI)

9U11 3!..ed1111

TIPP

\\ BILLIG, EINFACH UND PRAKTISCH**Mit Notebook und Handy per Highspeed ins Internet**

Warum kommt eigentlich auf einer ordentlichen Fliegertour keiner mehr am Internet vorbei? Vielleicht, weil jede Tour bekanntlich das selbe Problem hat: Wie ist das Wetter? Ziehen wir weiter oder hören wir auf den Einheimischen am vernebelten Startplatz: ("...hier geht's sonst immer...").

Internet ist immer noch das Medium der Wahl zum Wettergucken, aber Internet war bisher nur den Profi-Informatikern mit dem seltsamen Fachjargon vorbehalten. Per WLAN-Sniffer und Wardriving hacken die sich dann irgendwo ein. Das funktioniert seltener als sie zugeben und ist oft nicht ganz legal. Wenn auch Sie mit diesen Fachbegriffen nichts anfangen können, dann schlage ich hier eine neue einfache Methode vor, von der selbst Profi-Freaks noch kaum Notiz genommen haben:

Internet per Notebook und High-Speed-Handy. Größte Mankos bisher: Diese Surferei mit dem Handy im Ausland war bisher unbezahlbar, ziemlich langsam und außerdem waren Notebooks lange Zeit wenig verbreitet. All das hat sich geändert. Jeder dritte PC, der derzeit in Deutschland gekauft wird, ist ein Notebook und durch einen Trick kommen Notebookbesitzer per Handy ins Internet. Meistens sogar mit High-Speed.

NUR EINE MÖGLICHE SIM-KARTE

Das wichtigste ist die richtige Karte für's Hardy (SIM-Karte). Der einzige Anbieter, der derzeit attraktive Preise für's europaweite Internetsurfen hat, ist der italienische Netzbetreiber WIND. Die Option „Mega no Limit“ ermöglicht es, in praktisch ganz Europa für 20 Euro pro Monat 200 MByte zu surfen. Das ist bisher auf dem

Handymarkt ohne gleichen, denn wer das mit einer deutschen SM-Karte probiert, ist etwa 3000 Euro los. Bezahlt werden diese 20 Euro immer für 4 Wochen, die man selbst bestimmen kann. Wer nicht unterwegs ist, schaltet die Option per SMS einfach aus und die Karte liegt brach. Fährt man in Urlaub, schaltet man die Option wieder ein und hat für die nächsten 4 Wochen für 20 Euro wieder 200 MByte Guthaben. So einfach ist das, wenn die Karte mal läuft.

200 MByte erscheint wenig, aber damit kommt man weiter als man denkt. Meine Erfahrung ist, dass ein 2-wöchiger Gleitschirm-Trip quer durch die Alpen etwa 150 MByte verbraucht hat – und das bei intensivem, täglichem Surfen mit Profi-Wetterkarten und E-Mails. Übrigens: In Italien sind 1000 MByte inklusive, das entspricht schon fast einem einfachen DSL-Voltunentarrit.

SO GEHT'S: BEISPIEL NOKIA 62301 UND NOTEBOOK

Dieses Handy gehört zu den meistverkauften Handys der letzten zwei Jahre. Per Bluetooth wird es mit dem Notebook verbunden. In das Handy kommt die Wind-SIM-Karte. Die Option „Mega No Limit“ muss 24 Stunden vorher aktiviert werden. Auf das Notebook kommt die Nokia-Software „Data-Suite“. Dort gibt man Wind als Netzbetreiber ein (egal in welchem europäischen Land man sich aufhält). Dann drückt man auf „Internetverbindung herstellen“ und fühlt sich wie Boris Becker: Man ist „drin“.

Wer das mal in einem kleinen, abgelegenen Mini-Seitental im Matratzenlager ausprobiert hat (beispielsweise in Wasserauen, bestehend aus einem Bahnhof, einem Gasthof und einer Bergbahn), der kann es kaum glauben, dass es so einfach funktioniert.

HIGHSPEED ÜBER'S HANDY?

Das ist die größte Überraschung: Wahrscheinlich kann man einfach sein aktuelles Handy nut

zen. Das Handy muss die Möglichkeit haben, ans Notebook angeschlossen zu werden. Viele aktuelle Handys machen das drahtlos über „Bluetooth“ (wie das geht steht in der Bedienungsanleitung) – manchmal geht's auch einfach über Kabel. Diese Handys sind darin oft auch „datenfähig“, das heißt, sie geben die Daten aus dem Internet einfach an das Notebook weiter. Also: Surfen wie immer auf dem Computer.

Drei verschiedene Daten-Normen gibt es für das Surfen mit der WIND-Karte:

GPRS: Hat fast jedes Handy, leider eher langsam

EDGE: Fast so schnell wie einfaches UMTS. Gute Handys haben Edge und der gesamte Alpenraum ist mit Edge selbst im letzten Tal ausgebaut.

UMTS: Hat den privaten Markt immer noch nicht richtig erreicht, außerdem ist die Netzabdeckung immer noch miserabel.

Also ist EDGE die besten Wahl für alle, die in Europa mit der Wind-Karte im Internet unterwegs sind. Und genau das geht mit vielen herkömmlichen Handys - Nokia Handys sind zu bevorzugen. Per manueller Auswahl am Handy sucht man sich nun einfach ein Netz mit High-Speed-Zugang aus. In Österreich beispielsweise A1, in der Schweiz klappt es am besten mit Swisscom. Manche Handys zeigen an, dass sie mit Edge surfen (beim Nokia 6280 beispielsweise wird das G von GPRS plötzlich zum E für EDGE). Und dann ist man auch schon drin – und zwar richtig schnell.

WOHER BEKOMME ICH DIE KARTE?

Ist die italienische WIND-Karte einmal eingerichtet, ist alles wirklich einfach - die Karte zu bekommen, ist manchmal etwas knifflig. Einzige sinnvolle Möglichkeit für Deutsche ist der

Bezug über einen Zwischenhändler bei Ebay. Für knapp 30 Euro bekommt man die Karte und die (vorbildliche, deutsche) Bedienungsanleitung. Ist die Karte da, muss sie freigeschaltet werden. Zwei bis drei italienische Websites sind hierzu zu besuchen. Ein paar Eingaben und 24 Stunden später ist die ganz normale italienische SIM-Karte freigeschaltet. Noch ist kaum Guthaben drauf. Also: Guthaben drauf laden (beispielsweise per Kreditkarte oder den deutschen Kontakt), dann den Surf-Tarif "Mega No Litreh-Eimer" nur bei Bedarf für 4 Wochen einschalten. Nach dem Urlaub per SMS wieder ausschalten. Fertig.

WENN ES DOCH ZU KOMPLIZIERT WIRD:

Ja, ein bisschen Bastelei gehört dazu, aber man muss bei weitem kein Technik-Freak sein. Trotzdem, wenn man Probleme hat, dann rate ich: Zwei Menschen aus dem Bekanntenkreis können helfen, die Anfangsprobleme in den Griff zu bekommen. Zum einen einer mit Italienischkenntnissen, um die verschiedenen Felder im Internet zum Freischalten korrekt und vor allem schnell auszufüllen. Zum anderen einer, der sich ein bisschen mit Handy-Datenübertragung auskennt. Jeder hat normalerweise solche zwei Spezialisten im Freundeskreis, die gegen eine Kiste gespritzten Holunder oder einen extra gereiften Appenzeller gerne helfen.

FAZIT:

Die Wind-Karte benötigt ein bisschen Geschick beim Freischalten wegen der italienischen Sprache und ein bisschen Geschick beim Einrichten mit dem Handy und dem Notebook. Aber danach findet man sich in einer neuen Welt wieder. Surfen, zuverlässig, fast wie zu Hause und selten mit Störungen. Wetterkarten und genaueste Prognosen im Urlaub werden plötzlich möglich, ohne die lokale Flugschule jeden Tag aufs Neue zu nerven. Und Spaß macht das Ganze natürlich auch.

Der deutsche Ebay-Verkäufer sitzt übrigens in Italien und gibt per Mail auch Tipps. In dem ein oder anderen Internetforum stehen außerdem die meisten Antworten auf die obigen Fragen. Und noch einen Vorteil hat das Ganze: Die Karte geht natürlich auch in Deutschland, EDGE beispielsweise bei T-Mobil. Überall-Surfen ist also kein Thema mehr.

Die spezielle Wind-Aktion ist zeitlich begrenzt bis Mitte 2007. Bisher hat es Wind immer so gehandhabt, diese Aktion jeweils um 1 Jahr zu verlängern. Insider schätzen, dass Mitte 2007 noch nicht Schluss ist.



ÜBERALL TELEFONIEREN OHNE ROAMING-GEBÜHREN.

Klar, das ist ein Traum. Und viele kennen zumindest einen alten Trick, wenn sie ein Land besuchen und kostenlos telefonieren wollen: Im dortigen Land eine Prepaidkarte kaufen und sich einfach von Deutschland aus anrufen zu lassen. Doch die Methode hat ein paar echte Nachteile. Zum einen funktioniert dieser Trick dann nur in diesem speziellen Land. Zum anderen sind Gespräche und SMS nach Deutschland außerordentlich teuer. Zum dritten ist das "Guthaben aufladen" dieser Karten meistens ziemlich kompliziert.

DIE RICHTIGE ROAMING-SIM MACHT'S!

Der deutsche Prepaid-Anbieter Global-Sim löst dieses Problem als Einziger: Die Global-Sim-Handy-Karte ist eine Spezialversion einer englischen Guthaben-Karte.

Die Vorteile im Einzelnen:

Fast jedes Land der Welt ist ohne Roaming-Gebühr zu erreichen. Das heißt: Beim Annehmen des Gesprächs entstehen nicht die sonst üblichen Kosten von 50 bis 90 Cent. Plaudertäschle können sich also mal so richtig gehen lassen.

Lediglich der Anrufer aus dem deutschen Netz zahlt die Gebühren. Und die sind zum Teil geringer als der Anruf auf ein normales deutsches Handynet, die ja immer anfallen. Beispiel: Das Global-Sim-Handy im Ausland ist vom deutschen Festnetz aus zu erreichen für knapp 20-25 Cent. Wer eine Call-By-Call-Nummer davor setzt, zahlt gerade mal knapp 10 Cent (siehe Plaudertäschle).

Nach-Hause-SMS'n ist mit 19 Cent halb so teuer wie von fast jedem anderem Handy.

Nach-Hause-telefonieren ist ebenfalls billiger als mit den meisten deutschen Handys im Ausland: 29 Cent pro Minute bei der Global-Sim-Karte ist fair.

Selbst wer im jeweiligen Ausland telefonieren möchte, ist gut bedient: 39 Cent z. B. von Spanien ins spanische Festnetz.

Das Telefonieren selbst hat kleine Tücken, über die man hinwegsehen kann. Bestimmte Prepaidkarten, wie auch die von Global-Sim vertriebene Karte, haben kein Call-Through. Das heißt: „Wählen und los geht's" gibt es bei manchen Handys nicht. Bei vielen Handys geht das Wählen über einen kleinen Trick, der dazu führt, dass nach dem Wählen der gewünschten Num-

mer erst einmal nichts passiert, dann das Handy klingelt, man geht ran und erst dann die Leitung aufgebaut wird. Viele Markenhandys funktionieren so problemlos, manche nicht. Welche das genau sind, steht auf der übersichtlichen Global-Sim-Hornepage. Geld kostet es nur, falls das Gegenüber auch tatsächlich abnimmt.

Wer sich aber im Ausland fast nur anrufen lässt (und das ist ja der echte Vorteil dieser roamingfreien Karte), der wird mit jedem Handytyp glücklich, denn das Angerufen werden funktioniert mit jedem Handy, das nicht durch SLM-Lock auf einen Netzbetreiber fest eingestellt ist.

Da Global-Sim weder Handy-Netzbetreiber noch Provider ist, hat Global-Sim auch nur eine einfach besetzte Service-Rufnummer. Meistens ist die selbe Mitarbeiterin dran, die aber kompetent Auskunft gibt. Selten ging bei unseren Tests gar niemand ans Telefon. Das Aufladen der Karte dauert vergleichsweise lange, ein Echtzeitaufladen gibt es nicht. Mindestens 24 Stunden gehen normalerweise ins Land, bis das Geld da ist. Nicht schlimm – aber man muss es wissen, wenn einem im Ausland das Guthaben ausgeht. Und das ist auch bei einer Auslandskarte eben schnell passiert.

Schade ist, dass Global-Sim der einzige deutsche Anbieter ist, der diesen Vorzug bietet. Das liegt meiner Meinung nach an einem deutlich übertriebenen Giertrieb der großen Netzbetreiber. Es scheint einfach nur Geldmacherei zu sein, im Ausland für Anrufe derart hohe Beträge zu verlangen. Die Tatsache, dass diese Kosten alle ähnlich sind, könnte auf ein hohes Maß an Verstrickung innerhalb der Branche deuten. Da genau das die Regulierungsbehörde für Post- und Telekommunikation ähnlich sieht, wird Handytelefonieren im Ausland wahrscheinlich schon 2007, spätestens 2008 billiger.

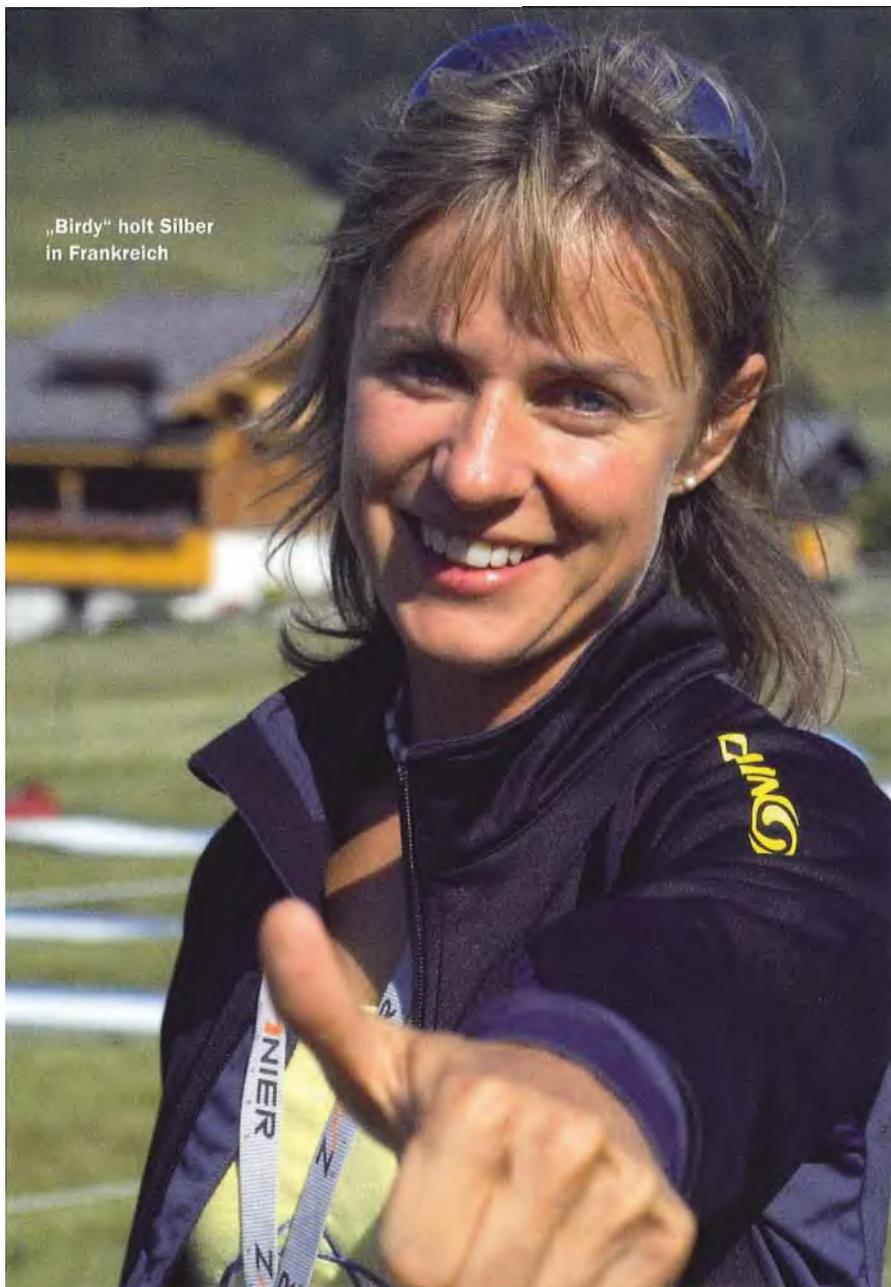
Wem das alles zu viel Aufwand ist mit einer extra Sim-Karte, dem bleibt noch dieser Tipp: Zu Ferienstoßzeiten gibt es bei allen Netzbetreibern seit Jahren Rabattaktionen für Vertragskunden, die günstigeres Telefonieren aus dem Ausland nach Hause ermöglichen (sog. Holiday-Tarife), diese sind kostenlos. Einziges Manko: Man muss sie bei der Hotline buchen, denn automatisch wird es nicht billiger. Plaudertäschle kosten eben Geld.

Tipps und Infos auf unserer Website:
www.Lenkungsgruppe.de

Europameisterschaft im Gleitschirmfliegen

SI¹BER FÜR EWA WISNIERSKA

Ein Beitrag von Torsten Siegel



„Birdy“ holt Silber
in Frankreich

Morzine / Frankreich (DHV) – In dem schwierigen Fluggebiet von Morzine hat Ewa Wisnierska knapp den Sieg bei der Europameisterschaft im Gleitschirmfliegen verpasst. Die amtierende World Cup Siegerin musste sich am Ende nur der Tschechin Petra Krausova geschlagen geben. Das Deutsche Team verfehlte den angestrebten Podiumsplatz und belegte Rang sieben. Als bester deutscher Pilot landete Torsten Siegel aus Tettngang auf Platz zwölf.

Beherzt geflogen und doch geschlagen: Profi-Pilotin Ewa Wisnierska musste beim Kampf um den EM-Titel nur die Tschechin Petra Krausova vorbeiziehen lassen. Drei Tagessiege, ein zweiter und ein dritter Platz reichten der 34-Jährigen aus Nassau nicht, um die Europameisterschaft zu gewinnen, „So ist Fliegen. Das muss man akzeptieren“, sagte die Vize-Europameisterin mit einem Lächeln. Nach einer sehr erfolgreichen Saison konzentriert sich Ewa Wisnierska jetzt auf die erfolgreiche Titelverteidigung im World Cup.

Bei den Männern setzte sich der Italiener Luca Donini aus Italien vor dem Favoriten Christian Maurer aus der Schweiz durch. Den dritten Platz belegte Thomas Brauner aus Tschechien. Die beiden deutschen Gleitschirmprofis Oliver Rössel und Torsten Siegel lagen bis zur Mitte des Wettbewerbs in der Gesamtwertung in den Top Ten. Im vierten Durchgang machte jedoch eine späte Zielankunft alle Hoffnungen auf einen Podiumsplatz zunichte. Torsten Siegel aus Tettngang flog am Ende als bester deutscher Pilot auf Rang zwölf.

Die 9. Europameisterschaft 2006 wurde vom 02. bis 13.07. in der Haute-Savoie ausgetragen. Das Deutsche Team war mit fünf Piloten und zwei Pilotinnen im Wettbewerb vertreten. Insgesamt gingen 134 Teilnehmer aus 30 Nationen an den Start. In dem taktisch schwierigen Fluggebiet flogen die Piloten vom Mount Cherry bei Les Gets und vom Col du Fornet bei Avoriaz ihre Aufgaben, die bis zu 91 Kilometer lang waren und Flugzeiten bis zu fünf Stunden mit sich brachten. Neben hochalpinen Strecken vor der imposanten Kulisse des Mount Blanc gab es Flüge bis zum Genfer See, wo die Piloten mit flachen Hügellandschaften und geringen Steigewerten konfrontiert wurden. Zudem legte die Jury öfters Bojen in das westliche Flachland, so dass sich viele taktische Möglichkeiten zur Bewältigung der Flugaufgaben ergaben.



Oliver Rössel am Startplatz
Mt. Cheny

deutscher Pilot wurde Oliver Rössel auf Platz zwölf. Bei den Damen wurde Ewa Wisnierska ihrer Favoritenrolle gerecht: Sie beendete das Rennen mit einem deutlichen Vorsprung auf die zweitplatzierte Tschechin Petra Krausova.

03.-07.07. - Keine gültigen Wertungsflüge

Dichte Wolken und Gewitter verhinderten an fünf aufeinander folgenden Tagen einen gültigen Wertungsflug. Die Piloten starteten in dieser Zeit unterschiedliche Flugaufgaben, doch mussten diese aus Sicherheitsgründen immer wieder vorzeitig abgebrochen werden.

09.07. - Kein gültiger Durchgang

Das erste Taskbriefing des Tages wurde in der Hoffnung verschoben, dass eine Wetterbesserung noch eine Flugaufgabe zulassen würde. Doch eine geschlossene Wolkendecke verhindert die Möglichkeit eines gültigen Tasks.

10.07. - 88 Kilometer langer Flug von Avoriaz

Die sehr guten Wetterprognosen veranlassten die Organisation, den Startplatz Col du Fornet bei Avoriaz für eine 88 Kilometer lange Aufgabe zu wählen. Die erste Wende lag 21 Kilometer Richtung Norden, kurz vor dem Genfer See. Bis



Vize-Europameisterin Ewa
Wisnierska

DIE EINZELNEN DURCHGÄNGE

02.07. - 70 Kilometer langer Auftakt

Zum Auftakt der 9. Europameisterschaft im Gleitschirmfliegen mussten die 134 Piloten eine 70 Kilometer lange Aufgabe bewältigen. Bei besten Wetterbedingungen flogen die Teilnehmer vom Startberg Mount Cherry Richtung Süden, wo sich das Feld in zwei Gruppen aufteilte, bevor es nach einer langen Talquerung in der Nähe des Genfer Sees wieder zusammengeführt wurde. Vom Pointe de Nantaux führte die Flugroute Richtung Mieussy, wo die Piloten nach einer Boje im Tal knapp über dem Boden wieder aufdrehen mussten. In der schwachen Thermik wechselte die Führung ständig. Christian Maurer aus der Schweiz flog am Ende des Rennens als Erster über die Ziellinie. Bester

08.07. - Speedrun, Individuelle Zeitnahme

Gegen Nachmittag ließen die Flugbedingungen nach einer langen Pause ohne einen gültigen Durchgang wieder einen kurzen Speedrun im Tal von Morzine zu. Bei einem Speedrun bestimmt jeder Pilot seinen Einflug in den Startzylinder selbst. Die Zeit wird individuell gestoppt, wodurch keine großen Pulks entstehen, was sich positiv auf die Sicherheit beim Fliegen auswirkt. Der 47 Kilometer lange Task wurde Dank guter Steigwerte sehr schnell geflogen. Bei den Männern setzte sich Urban Valic aus Slowenien mit einer Flugzeit von 1:12:57 Stunden an die Spitze. Oliver Rössel flog auf Platz neun, während Ewa Wisnierska und Dorothea Stichelmaier bei den Damen einen deutschen Doppelsieg feierten.

dahin entwickelte sich ein spannendes und schnelles Rennen, bei dem das Deutsche Team geschlossen vorne mitflog. Im Bereich des Genfer Sees verlor die Thermik deutlich an Intensität, das Rennen wurde taktischer und spürbar langsamer.

Mit möglichst viel Höhe versuchten die Piloten die zweite Wende bei Pylone des Brassés im westlichen Flachland von Mieussy zu erreichen. Dort spaltete sich der Führungspulk. Bis Samons flogen die Piloten unterschiedliche Routen, nutzten den Talwind und die Thermik und hatten dabei teilweise Flughöhen unter 100 Metern. Vor dem Rückflug nach Morzine galt es noch einmal genügend Höhe zu machen, um den 1.600 Meter hohen Grat zu überfliegen, bevor der Endanflug ins Ziel erfolgte. Luca Donini aus Italien war an diesem Tag Schnellster und über-



Sieger Herren: v.l.: 2. Christian Maurer, 1. Luca Donini, 3. Thomas Brauner



Siegerinnen Damen: v.l.: 2. Ewa Wisnierska, 1. Petra Krausova, 3. Caroline Brille

nahm damit auch die Führung in der Gesamtwertung. Bester Deutscher Pilot wurde Torsten Siegel auf Platz neun.

Ewa Wisnierska stand nach einem knappen Endanflug 400 Meter vor der Ziellinie, während ihre Konkurrentin Petra Krausova als erste Dame die Aufgabe zu Ende flog. Dadurch konnte die Tschechin auch in der Gesamtwertung an Ewa Wisnierska vorbeiziehen.

11.07. – Längster Durchgang der EM

Während zu Beginn der Europameisterschaft noch sehr viel taktiert wurde und kein Pilot eine eigene Route flog, ging es gegen Ende deutlich schneller zu. Viele Piloten hatten ihre Chancen auf einen vorderen Platz in der Gesamtwertung verspielt. Deshalb konnten sie riskieren, die Thennik früher zu verlassen und andere, meist kürzere Routen zu wählen. Während des längsten Durchgangs der Europameisterschaft, einer 91 Kilometer langen Dreiecksaufgabe, wurde daher auch sehr schnell geflogen und viel attackiert.

Die ersten 50 Kilometer führten das Feld über bekanntes Gebiet, bevor mit einer Wende bei Sallanches Neuland befliegen wurde. An einer gewaltigen Felswand lag der südlichste Punkt der Route. 15 Kilometer vor dem Ziel erreichten die Piloten dann die Schlüsselstelle der Aufgabe. Ein Teil des Spitzenpulk flog den Heimweg über die vermeintlich zuverlässige Route bei Samoens. Doch eine großflächige Abschattung und wenig Talwind ließen die sonst verlässliche Thermik versiegen. Für viel Favoriten kam hier das vorzeitige Aus. Auch die deutschen Piloten mussten sich nach einer sehr guten Leistung im Führungspulk in den schwachen Verhältnissen erst wieder nach oben arbeiten, so dass sie viel

Zeit auf den Tagessieger Andi Aebi aus der Schweiz verloren. Rüdiger Görderis punktete dabei zusammen mit Torsten Siegel und Oliver Rössel für das Deutsche Team.

Ewa Wisnierska konnte mit ihrem dritten Tagessieg wieder Boden auf die führende Petra Krausova gut machen und den Abstand auf sieben (!) Punkte verringern.

12.07. – Schnelles Rennen nach Samoens

Wegen erhöhter Gewittergefahr starteten die Piloten die 55 Kilometer langen Aufgabe mit dem Ziel in Samoens bereits um 13:00 Uhr. Die Strecke führte zuerst nach Norden. Vom Lac du Jotty ging es zurück nach Morzine und von dort weiter Richtung Süden zum Startplatz in Samo-

ens. Bei Morzine trennt sich das Feld. Eine Gruppe wählte die sichere Route über die Berge, während die andere versuchte, im Direktflug das Ziel zu erreichen. Kurz vor der letzten Sicherheitsboje waren die Piloten wieder dicht zusammen und innerhalb von fünf Minuten überflogen 40 Piloten die Ziellinie, darunter auch die drei besten deutschen Piloten Oliver Rössel, Andreas Malecki und Torsten Siegel.

Aljaz Valic aus Slowenien sicherte sich bei den Männern den Tagessieg, während bei den Frauen Petra Krausova vor Ewa Wisnierska das Ziel erreicht und damit ihren Vorsprung in der Gesamtwertung wieder ausbauen konnte.

13.07. – Task wegen Überentwicklungen abgebrochen

Am letzten Wettbewerbstag starteten die Piloten zu einer 44 Kilometer langen Aufgabe. Kurz vor dem Erreichen des Ziels in Morzine musste der Durchgang jedoch wetterbedingt abgebrochen werden, da ein Gewitter keine sichere Zielankunft der Piloten zuließ.

Für Ewa Wisnierska verstrich damit die letzte Chance, doch noch Euopalmeisterin zu werden. Hinter der Tschechin Petra Krausova belegte sie einen hervorragenden zweiten Platz, gefolgt von der Französin Caroline Brille.

Neuer Europameister bei den Männern wurde Luca Donini aus Italien vor Christian Maurer (Schweiz) und Thomas Brauner (Tschechien). Torsten Siegel aus Tettngang flog als bester deutscher Pilot auf Rang zwölf.

In der Nationenwertung gewannen die Schweizer Piloten einmal mehr die Europameisterschaft, gefolgt von Italien und Tschechien. Das Deutsche Team blieb hinter seinen Erwartungen zurück und belegte Platz sieben.

Wertung				
Herren				
Platz	Name	Gerät	Nation	Punkte
1.	Luca Feim	Gradient	ITA	4.650
2.	Christian Maurer	Advance	CH	4.810
3.	Tomas Brauner	Mac Pate	CZE	4.432
4.	Michael Witschi	Advance	CH	4.345
5.	Charles Cazaux	Gin-Glider	FRA	4.318
Damen				
Platz	Name	Gerät	Nation	Punkte
1.	Petra Krausova	Mac Fara	CZE	3.614
2.	Ewa Wisnierska	Advance	GER	3.502
3.	Caroline Brille	Advance	FRA	2.794
4.	Karin Appenzeller	Advance	CH	2.686
5.	Dorothea Stichlmair	Advance	GER	2.506
Nationen				
Platz	Nation	Punkte		
1.	Schweiz	13.534		
2.	Italien	13.249		
3.	Tschechien	13.064		

132Cele

Freestyle-Gleitschirmhelm nach Flughelmnorm CE EN 966 mit stabiler Außenschale, hochwertigem EPS Dämpfungsschaum und extra softer, hautfreundlicher Stoffinnenausstattung in festen Größen. Diese ermöglichen besseren Sitz und Komfort des Helms im Vergleich zu Helmen mit verstellbarer Innenausstattung. Die flexiblen Ohrpolster des Breeze werden besonders von Piloten mit breiter Kopfform geschätzt.

Gewicht nur **495 g!**

S = 55/56, M = 57/58, L = 59/60, XL = 61/62 cm Kopfumfang

Breeze Glanzlack weiß mit schwarzen Ohrpolstern € 72,-
Breeze mattschwarz mit silbergrauen Ohrpolstern € 84,-



Insider No Limit Air Control

Charly Flugsporthelme
Weltweit erste Wahl!

Ohrteile abnehmbar!
An heißen Tagen fliegt man den Breeze ohne Ohrpolster.



<http://www.finsterwalder-charly.de>
phone ++49 (0)89 811 65 28, info@finsterwalder-charly.de

rialY
Smile

in NEM Paramotoren m
DULV + E-Starter 3990,- €
Finanzierung ab 0% ff. Jahreszins
NEU! Online Shop mit
10% Rabatt u. Gewinnspiel
NEU! GS Spezialtouren Türkei
Schulung ganzjährig!

gJEN AIR
Paragliding

Raseeel



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

XC- Abenteuer Brasilien 2006
- Streckenfliegen pur -
Kyte-Surfen im Indies

Termin: 17./18. Nov. — 01./02. Dez. 2006

Weitere Infos www.reiseinsel-birkenamde

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!

FLIEGFIX **VERLEIH PER VERSAND** **VERSAND AUCH AN DEN URLAUBSORT!**
GLEITSCHIRME, BOOTE, ZELTE

Genz Sportgeräte GmbH
Tel +43.36 82.26 1 1 2 u. +43.664 44 63 62 3 **NOVA**
Salzburgerstraße 340, 8950 Steinach, Österreich

wumm fliegfix.com 91,721'



leftschirm- und Drachen-Beschriftungen. Perfekt und sicher.

ANZEIGENSCHLUSS
FÜR
INFO 143

20. OKTOBER 2006

GERMANragtri

DAS WETTERWUNDER VOM FLÄMING

Ein Beitrag von Corinna Schwiegershausen

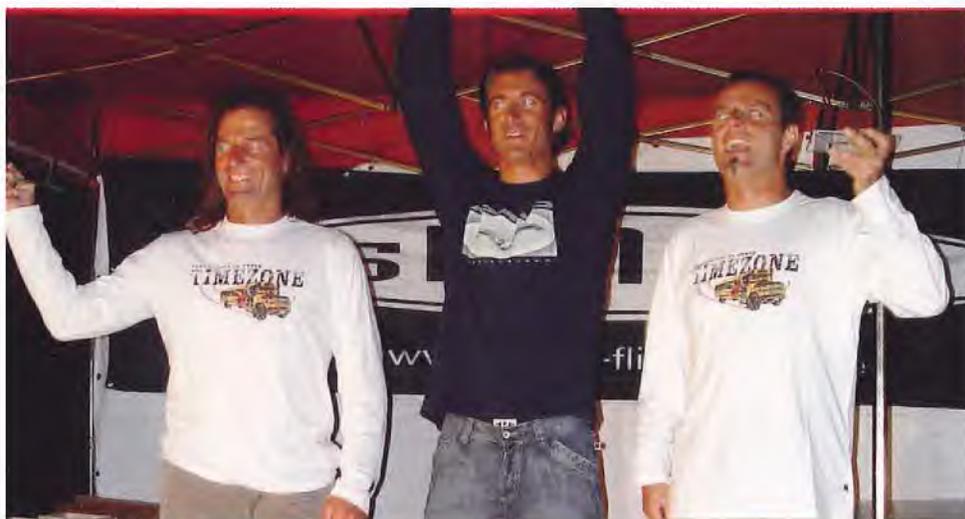


The Window Is open! Wettbewerbsleiter Harry Buntz startet die German Open

Eigentlich hatten sich die 48 hartgesotenen Drachen- und Starrflügelpiloten eher auf Sightseeing als auf Fliegen eingestellt für die German Open, die vom 20.-26. August im brandenburgischen Flachland stattfand. Ein Tiefdruckwirbel jagte den nächsten, doch wie durch ein Wunder blieb der Flugplatz „Altes Lager“, 60 km südlich von Berlin, verschont und ermöglichte vier Wettbewerbsdurchgänge.

Der erbarmungslose Optimismus von Piloten, die selbst aus Österreich, Ungarn und Israel in den hohen Norden Deutschlands anreisen, sollte belohnt werden. Am zweiten Tag wurde trotz starken Westwindes ein Durchgang, 82 km Zielflug Richtung Schwielochsee, gestartet. Geschleppt wurde etwas schleppend mit vier Trikes und einem Dragonfly. Den Durchgang gewann Steffen Hertling vor Bernd Otterpohl. Zusammen mit Detlef Meier waren sie die einzigen Flex-Piloten im Ziel, bei den Starren setzten sich Dieter Kamml, Dieter Mücklich und Karl Josef Bosold an die Spitze.

Obwohl am nächsten Tag im Regen aufgebaut wurde, ließ das Wetter wenig später einen Zielflug nach Cottbus zu. Ein weiteres Trike sorgte dafür, dass alle Piloten schneller als am Vortag in die Luft kamen. Mit bis zu 40 km/h Rückenwind flog Tagessieger Hans Kiefiger die 92 km in einer Stunde 26 Minuten! Dieter Kamml gewann die Starrflügelwertung in 1 Stunde 36 und stand damit weiterhin auf Platz 1 insgesamt. An diesem Tag feierten 20 glückliche Pilo-



Sieger FAI I: v.l.: Lukas Bader (3), Steffen Hertling (1), Hans Kiefiger (2)



Sieger FAI V
Tim Grabowski (2), Primoz Gri-car (1), Dieter Mücklich (3), beste Dame Andrea Hetzet



Am UL Trike über dem „Alten Lager“

ten die Zielparty. Der Abbau fand dann wieder im Regen statt. Zurück im „Alten Lager“ lud der Verein zum Spanferkelessen ein.

Für Donnerstag war wesentlich besseres Wetter angesagt. Schwacher Wind und wunderbare Wolken überzeugten Wettbewerbsleiter Harry Buntz in Zusammenarbeit mit den Pilotensprechern zu einem Dreiecksflug von 77 km mit Ziel im Alten Lager. Oliver Barthelmes gewann das Rennen deutlich vor Lukas Bader und setzte sich damit an die Spitze der Gesamtwertung. Der Slovene Primoz Gricar siegte bei den Starrflügeln vor Tim Grabowski, insgesamt führte nun Dieter Mücklich.

Eigentlich waren schon wieder eine Front und Schauer angekündigt für Freitag, und wer in Berlin war, hat nur ungläubig den Kopf geschüttelt, dass kaum 60 km südlich der Stadt tatsächlich schon wieder geflogen werden konnte, nachdem die Frontwolke Richtung Nordosten abgezogen war. Wieder eine 77 km Aufgabe für den letzten Tag. Ein spannendes Race lieferten sich Primoz und Tim, Dieter Mücklich schaltete sich durch einen GPS-Fehler leider selber aus. Primoz erreichte als erster das Ziel und gewann damit im Feld der 18 Starrflügelpiloten die German Open. Zweitplatzierte und wohl jüngster Deutscher Meister aller Zeiten wurde der 19 Jahre junge Tim Grabowski.

Die Flexis starteten am letzten Tag nach den Starren, womit für sie die Zeit ein wenig knapper war. Bloß Lukas Bader und Corinna Schwie-

gershausen umrundeten die letzte Wende, doch auch sie standen etwa 10 km vom Flugplatz am Boden. Da Oli am letzten Tag dreimal starten musste, bevor er den Startradius verlassen konnte, gab er die Gesamtführung an Steffen Hertling ab, der zum ersten Mal Deutscher Meister wurde, gefolgt von Hans Kiefinger und Lukas Bader.

Andrea Hetzel belegte einen beachtlichen 6. Platz, obwohl sie wegen des schlechten Wetters am ersten Tag nicht mal in die erste Aufgabe starten konnte. Corinna Schwiegershausen wurde Deutsche Meisterin, in der Gesamtwertung auf Rang 5.

Die Berliner haben das Potential ihres Platzes für große Schleppwettbewerbe in Europa eindrücklich bewiesen. Wenn bei marginalem Wetter schon vier Durchgänge möglich sind und an guten Tagen Claus Gerhard von Berlin bis nach Bremen fliegt, kann sich der Verein darauf einstellen, dass beim nächsten Mal wesentlich mehr Piloten dabei sein werden.

Danke allen Helfern, den Schlepppiloten, die zum Teil von weither angereist waren, und dem Drachenfliegerclub Berlin für ein gelungenes Experiment. Informationen über Fliegen im Nordosten im Buch „Fliegen, wo Fontane wanderte“ von Claus Gerhard und Andreas Becker, Kontakte über Flugschule im Alten Lager, Andreas Becker und Flugschule Lukas Bader. www.drachenfliegenlernen.de, www.FlyRanch.de

Wertung

German Open – FAI 1

Platz	Name	Nation	Gerät	Punkte
1.	Hertling Steffen	DEU	Icalo Laminar	2.893
2.	Kielinger Hans	DEU	Aeros Combat	2.837
3.	Bader Lukas	DEU	Moyes Litespeed	2.486
4.	Dinier Barthelmes	DEU	Moyes Litespeed	2.478
5.	C. Schwiegershausen	DEU	Moyes Litespeed	2.412

German Open FAI 5

Platz	Name	Nation	Gerät	Punkte
1.	Gnom Primoz	SLO	Aeros Phantom	2.754
2.	Grabowski Tim	DEU	AIR Atos VR	2.442
3.	Mücklich Dieter	DEU	AIR Atos VX	2.391
4.	Kamml Dieter	ALT	AIR Atos VR	2.308
	Raumaut Toni	DEU	AIR Atos VR	2.262
6.	Hetzer Andrea	DEU	AIR Atos C	2.156

Deutsche Meisterschaft FAI 1

Platz	Name	Nation	Gerät	Punkte
*1.	Hertling Steffen	DEU	icaro Laminar	2.893
2.	Nefinger Hans	DEU	Aeros Combat	2.837
3.	Bader Lukas	DEU	Moyes Litespeed	2.486
4.	Oliver Barthelmes	DEU	Moyes Litespeed	2.478
5.	C. Schwiegershausen	DEU	Moyes Litespeed	2.412

Deutsche Meisterschaft FAI 5

Platz	Name	Nation	Gerät	Punkte
1.	Grabowski Tim	DEU	AIR-Atos VR	2.442
2.	Mücklich Dieter	DEU	AIR Atos VX	2.391
3.	Kamml Dieter	DEU	AIR Atos VR	2.308
4.	Hetze' Andrea	DEU	AIR Atos C	2.156
5.	Rpkens Dirk	DEU	AIR Atos V	2.106

Gewiss gibt es Gegenden in Deutschland, die noch etwas flacher sind als der südliche Teil von Brandenburg, doch scheint keine besser geeignet zu sein für die German Flatlands. Die Sandbüchse des Hohen Flämings („hoch“ ist selten so relativiert wie hier) mit Kiefernwäldern, durchsetzt von riesigen, meist ausgemusterten Truppenübungsplätzen, Getreidefeldern, dann Feuchtgebiete mit Netzen aus Flussarmen, Seen,... Das sind Kontraste, die der Thermik Macht verleihen zu quirligem Empor. Hier braucht es keine Thermikbrille, man sieht förmlich, wo der Bart stehen muss, fliegt hin, fädelt ihn ein und findet es bald normal so. Der Flugplatz „Altes Lager“ ist für den Drachenflieger das Mekka in diesem Wunderland und gleichzeitig der Schlüssel, der es ihm eröffnet. Natürlich gibt es auch in Namibia und Australien thermisch ähnlich aktive Gebiete,



Die Sieger: Johann Konst, Lukas Bader, Maritg...Haniic, Konrad Lüders, Detlef Meier, Mild Meier.

DRACHENFLUG-LANDESMEISTERSCHAFTEN OST UND NORD



Pilot ist fertig zum UL-Schleppstart

aber hier wirkt noch der subjektive Faktor eines starken Vereins enthusiastischer Luftsportler, die dieses Gelände erschlossen haben und dem verwöhnten Mitteleuropäer vor die Füße legen. Die Gastlichkeit kennt kaum Grenzen, was Wunder, dass man regelmäßig Gleichgesinnte einlädt zu gemeinsamem sportlichen Wettstreit. So fanden sich auch in diesem Jahr wieder 30 Piloten zu den Flatlands ein, erstmals auch mit ausländischer Beteiligung durch zwei Niederländer. In der Vorwoche hatte Petrus bei den Gleitschirm-Flatlands für traumhafte Steigwerte und Basis Höhen bis 3.000 m gesorgt, das war natürlich

nicht durchzuhalten. Am ersten Wettkampftag wurden nur 1.200 m Flughöhe und mäßige Steigwerte vorhergesagt und das auch erst für den Nachmittag. Also lautete die Devise: Höhe halten und keine großen Sprünge riskieren. Lieber in schwachem Steigen kreisen und sich vom Rückenwind in Richtung Ziel, dem 56 km südwestlich gelegenen Flugplatz Alteno versetzen lassen. Das Stoppfeld, auf dem Lukas Bader, Detlef Meier und ich nach einer Flugstunde landeten, wäre auch in Australien nicht aus dem Rahmen gefallen, man versank bis zu den Knöcheln in feinem Staub. Mit Falko Krüger und

Johann Konst erreichten auch zwei Starre das Ziel. Gewertet wurden die Stan' lügler und Flexis in einer gemeinsamen Liste mit Handicap - Faktoren. Da bei individuellen Startzeiten (elapsed time) ein Frühstarterbonus kaum Sinn macht und es deshalb keine early-bird-Punkte gab, wurde Lukas Bader auch als Spätstarter Tagessieger. Am Dienstag scheuchte uns Wetterprophet und Auswerter Dietrich Münchmeyer früh auf die Startplätze für Winden- und UL-Schlepp. Von Süden würde ab Mittag eine Warmfront aufziehen, abends könnte es bereits regnen. Dazu gab es mit 15 km/h recht lebhaften Südwind. Es sollte zum 57 km-FAI-Dreieck möglichst früh gestartet werden, etwa 10 km nach NO zum Kloster Zinna (allen Ostdeutschen durch den „Zinnaer Klosterbruder“, einem herzhaften Kräuterlikör bekannt) und dann zum 2.WP gegen den Wind nach Süden. Die bereits mittags aufziehenden Cirren dämpften zunächst die Thermik und damit die Startlust, doch dann ging es recht gut zur Sache. Die Thermik war zwar schwach, aber der Rückenwind zum 1.WP stärkte den Optimismus. Munter wurde aufgedreht und dann kamen sie lautlos herangeschwebt und nisteten sich ein in unsere wohlgehüteten Bärte – Segelflieger aus dem benachbarten Lüsse. Nicht nur ein paar waren es, sondern ein ganzes Geschwader, Orchideen und Superorchideen. Ich hatte das Glück der Pole-Position in meinem Thermik-

schlauch und konnte von oben gut zählen. Wir waren 5 Drachen gegen bis zu 15 Seglern. Sehr befriedigend die durchweg besseren Steigraten der Drachen und die stets musterhafte Disziplin aller Luftsportler beim Kreisen. Wie eine überdimensionale Garnrolle drehten wir uns, und als die Segler wie hintereinander aufgefädelt den Faden abzogen beim Sprung zur nächsten Wolke, sind wir wie im Rausch gleich hinterher geflogen. Dann kamen der Gegenwindschenkel und die Abschirmung und, früher als erwartet, schließlich der Regen. Niemand erreichte den 3.WP. Lukas Bader als Weltklassepilot und Lokalmatador ist auf eigenem Felde nicht zu schlagen, es sei denn, er stellt sich selber ein Bein. Und so kam es auch, als er viel zu lange darauf wartete, dass sich ein ominöser Silberstreif am Horizont als Wetterbesserung entpuppen sollte. Der tat es nicht und Lukas musste bei den Klosterbrüdern landen. Leider gab es für die Tagesbesten auch nur eine ganz kleine Wertung. Immerhin rutschte Lukas nun 20 Punkte hinter mich auf den zweiten Platz der Gesamtwertung, ebenso knapp dahinter Falko Krüger. Also war noch alles offen und das blieb es auch am nächsten Tag, der wegen starken Windes und Gewitterwarnung gleich gecancelt wurde. Das war die Gelegenheit, touristische Angebote der Gegend zu testen. Da gibt es gleich auf dem Flugplatz eine Kartbahn, ebenso nah kann man skaten, wenn man gut drauf ist auch um den ganzen Fläming herum. Wir besichtigten die Innenstadt von Jüterbog, stiegen auf den Kirchturm und mieteten dann Draisinen. Erst 23 km mit dem Wind durch die schöne Heide Landschaft gondeln, um dann zurück gegen Wind,

Regen und verkrampfende Muskeln anzukämpfen... Am Donnerstag war planmäßig der letzte Durchgang angesetzt. Westwind mit 15 km/h und gute Thermikprognosen bewegten die Tasksetter zu einem Zielflug über 82 km nach Osten zum Schwielochsee. Noch vor dem Start wirft ein Dustdevil Falko aus dem Rennen – Phantom kaputt! Lukas will nichts anbrennen lassen und startet sehr früh gleich nach Fensteröffnung. Weil ich mir im direkten Vergleich mit ihm keine

schönen kleinen scharfen Zacken zu Beginn meines Barogramms mutieren zu tiefen Scharten in immer größeren Abständen. Über der gigantischen Luftschifferhalle bei Brand bin ich so tief, dass ich durch das Fenster die Badegäste zu erkennen glaube. Dann komme ich doch noch einmal richtig hoch, aus 1.800 m brauche ich nur noch Gleitzahl 14,3 bis zum Zielkreis. Der Rückenwind ist aber zum Seitenwind geworden. Eine Schweinemastanstalt liefert in knapper Höhe noch einmal würzigen Aufwind, aber die Schweine halten nicht durch und ich stehe 1,6 km vor dem Ziel auf dem Boden. Ähnlich hart traf es noch etliche andere Piloten, die auch etwas zu kurz ankamen. Immerhin schafften 6 Teilnehmer die Strecke, darunter unsere beiden holländischen Gäste Rob Rijnbach (1:41h) und David Kinlan (1:43h) mit den schnellsten Zeiten. Abends gibt es Spanferkel am Spieß und ich räche mich ausgiebig.

Bei der Siegerehrung verteilen die Organisatoren Pokale, wertvolle Preise und nehmen den ganz herzlichen Dank aller Teilnehmer entgegen. Man möchte sie alle einzeln umarmen, Christoph Buddee, der es als Drachenfliegerkönig des DCB immer wieder versteht, eine Mannschaft von dienstbaren Helfern zu rekrutieren und alle Schwierigkeiten souverän meistert, Siegfried Prietz als Wettbewerbsleiter, Dietrich Münchmeyer als gewiefter Wetterfrosch und Auswerter und insbesondere Willi Kuck, der zwei Wochen Urlaub nimmt, um uns als Flugleiter sicher in die Luft zu bringen. Wo findet man noch eine solche Mannschaft und ein solches Fluggelände?

Konrad Lüders

Wertung

German Flatlands - Drachen

Platz Name	Gerät
1. Lukas Bader	Moyes Litespeed
2. Detlef Meier	Aeros Combat L
3. Konrad Lüders	Aeros Combat 14 L
4. Rob V. Rijnbach, NL	AIR Alus
5. Johann Kenst	Aeros Starker

LM Ost

Platz Name	Gerät
1. Lukas Bader	Moyes Litespeed
2. Konrad Lüders	Aeros Combat
3. Markus Hanisch	Icaro Laminar

LM Nord

Platz Name	Gerät
1. Delle Meier	Aeros Combat
2. Johann Kenst	Aeros Starker
3. Bernd Meier	Aeros Combat

Chance ausrechnen und auf die Bildung von Wolkenstraßen hoffe, hänge ich mich erst eine Stunde später hinters UL. Leider läuft es dumm und ich benötige noch einen Wiederstart. Weiter geht es aber zunächst wie geplant. Die erste Hälfte der Strecke habe ich einen 60er Schnitt, doch dann breiten die Wolken weiträumig aus. Die

ANZEIGE

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

Heb' ab
 ... mit

Ausbildungszeitraum
 inkl. Viertelgarantie

Preiszentrum A + D
 Bestpreis-Angebote
 Top-Inzahlungnahme

2-Jahres-Check
 inkl. Versand

139€

WWW. BLUE SKY .at
 A - 9920 Sillian 83 - Tel. (43) 04842 5176

NEPAL
 fly and help

AIP 9 AFF" IR
 Paragliding-Touren 06/07
 für A-Schein a A-Schein Nieter
 zu Gunsten von Waisenkinder

Neu: Pant Hawki L-K L1 rst

ostenlose Imre- anfordern: | d

GLEITSCHIRM-LANDESMEISTERSCHAFTEN OST UND NORD



NEIGE TAGE, WEITES LAND

Manch alter Hase fühlte sich an Australien oder Südafrika erinnert. Flirrende Hitze, starke Thermik, Flüge über schier endlos weites Land und eine nahezu familiäre Atmosphäre zwischen Piloten, Ausrichtern und Helfern prägten die letzte Juliwoche in „Altes Lager“. In vier gültigen Tasks mit insgesamt 260 km Speedrun ist eine Mehrfach-Premiere gelungen: Erstmals gab es German Cup-Tasks aus der Winde, und erstmals konnte auch eine Norddeutsche Landesmeisterschaft ausgeflogen werden. Zusammen mit den GC-Durchgängen, der Ostdeutschen Landesmeisterschaft und der Overall-Wertung umfassten die German Flatlands Gleitschirm also vier Wettbewerbe. Vier Doppeltrommelwirren, pro Task durchschnittlich 70 bis 75 Schlepps bei bis zu 40 Grad Hitze über den Pisten des alten Militärflugplatzes: Helferteams und Piloten haben es gemeinsam geschafft, alle Zweifel an den zeitlichen Möglichkeiten eines Wettbewerbs an der Winde auszuräumen.

Erster Task war ein 52-km-Zielflug nach Luckau, eine schnelle, aber knifflige Aufgabe mit



zwei Routen zur Wahl, letztlich am schnellsten für diejenigen, die entgegen den Tipps der Locals die direkte Route über den benachbarten, als Saufluch verschrieenen Windpark wählten und sich damit gute Zeitpunkte sicherten. Mit 1:35 Std. entschied Lokalmatador Robert Bemat den Durchgang vor Sascha Schlösser und Hans Bausenwein für sich.

Zweiter Task: Mutig geworden, setzten die Tasksetter (Hagen Walter, Dietrich Münchmeyer, Katrin Greiner und für den GC Olaf Peglow) einen 80,4-km-Zielflug mit einem Wendepunkt (Arnsdorf) nach Riesa an, der sechs Piloten im Ziel sehen sollte. Bei teils zähen Verhältnissen auf den ersten 20 km war für etliche Piloten an der Boje Endstation, bei denen, die in Richtung

Torgau weiterkamen und die Landesgrenze nach Sachsen überflogen, hat die majestätisch in weiten Mäandern dahinfließende Elbe unvergessliche Eindrücke hinterlassen. Tagessieger ist Robert Bernat mit 3:15 Std., 2. Olaf Peglow, 3. Maurice Knur. Die Rückholaktionen über 260 Straßenkilometer dauerten bis in die Nacht, einige entschieden sich gleich für die ca. vierstündige Bummelzugfahrt.

Dritter Task: Da wir schon bei den Premieren sind, fügen wir noch eine hinzu. Erstmals wurde bei einem deutschen Flachlandwettbewerb eine

stark fliegende Dieter Lische von den Kraichtalern, beste Dame die Hamburgerin Gaby Urban.

Ein riesengroßer Dank gebührt den Helfern, ohne die diese Meisterschaften nicht möglich gewesen wären:

Winde: Gerd Ott, Georg Weber, Volker Wagner, Robert Kosi, Rudolf Eifler, Dr. Lutz Carlo; Bernd Mohaupt (Dresden); von den Kraichtalern: Oliver Michel, Rüdiger Valet, Björn Berle, Franz Merl. Startleiter/-helfer: Ulf Reimann, Dagmar Wilisch, Regine Schnabel, Bernd Fehlinger Rückholer/Nersorgung/allg. Organisation:

Flachland wohl einmalig und auch dass so viele Piloten ins Ziel flogen, ist toll. Es gibt wohl keine bessere Werbung für Altes Lager als diese German Flatlands Gleitschirm."

FAZIT:

Die Premiere der German Flatlands Gleitschirm darf als ein Riesenerfolg bezeichnet werden. Eine Fortführung und Etablierung dieses in mitteleuropäischen Breiten nicht alltäglichen Wettbewerbs wurde von allen gewünscht. Die Gleitschirmmeisterschaften im Flachland stehen und fallen jedoch mit der Bereitschaft aller teilnehmenden Vereine und Piloten, die Veranstaltung mit Material und vor allem mit eigenen Helfern zu unterstützen. Das ursprüngliche Konzept – „der DCB stellt das Gelände, alles andere erledigen die teilnehmenden Vereine“ – konnte nicht eingehalten werden. Vorbildlichen Einsatz zeigten die Kraichtaler, die mit eigener Winde nebst Personal aus dem Südschwarzwald (!) anrückten. Sie haben auch eine erneute Beteiligung zugesichert. Mit einer weiteren Winde sprang ganz kurzfristig Bernd Mohaupt aus Dresden ein, nachdem zwei Absagen von Teilnehmervereinen die Organisatoren schon ins Schwitzen gebracht hatten. Den Hauptteil der Arbeit haben jedoch die Berliner geschultert, denen ich im Namen aller nochmals einen dicken extra Dank sagen möchte.

Bettina Ebeling



geschlossene Aufgabe angesetzt: ein 53 km flaches Dreieck über die Bojen Niemeck und Kropstädt. „Ihr seid verrückt, das wird doch nix“, unkte Meet Director Willi „Jever“ Kuck – und verlor ebenso haushoch wie vergnügt die verwettete Kiste Bier, denn die Aufgabe mit dem schwierigen 3. (Gegenwind-)Schenkel sah zwölf Piloten im Goal, allen voran und im Kreis grinsend Torsten Sattler vom German Cup mit 2:12 Std. Flugzeit, dicht gefolgt von Markus Dörr und Harry Buntz.

Vierter Task: Eine für den Nachmittag vorhergesagte Störung sollte das Ende der Hammertage einläuten. So schrieb man ein kurzes, schnelles Dreieck über Kropstädt und Seyda aus. Das Attribut „schnell“ hat Robert Bernat dabei mehr als wörtlich genommen, der den Kurs in 1:07 Std. mit einem 40er Schnitt umrundete und ab der zweiten Wende ohne einen Kreis nur noch Vollgas geradeaus flog. (2. Harry Buntz, 3. Hans Bausenwein.) Zusammen mit dem Overall-Zweiten Claus Vischer stand Robert jeden Tag im Goal und sicherte sich souverän den Gesamtsieg. Dritter ist der äußerst konstant und

Christoph Buddee, Siegfried Prietz und nicht zuletzt: Meet Director Willi „Jever“ Kuck.

EINIGE PILOTENMEINUNGEN:

Dieter Lische - Kraichtaler: „Nach diesem Event in einem grandiosen Gelände sind alle Zweifler eines Besseren belehrt worden. Ich bin sicher, nächstes Jahr wird's ein noch größeres Ding. Wir sind auf jeden Fall wieder dabei.“

Gaby Urban, Hamburger GC: „Es hat mich riesig gefreut, dass es einen Wettbewerb an der Winde gibt. Ich will in unserem Verein auch motivieren, dass wir nächstes Jahr mit mehr Leuten mitmachen.“

Klaus-Peter Hanke - SC Freckenhorst: „Es war klasse und ich hoffe, nächstes Jahr mehr Leute motivieren zu können.“

Olaf Peglow (für den German Cup): „Tolle Veranstaltung, super Betreuung. Ich kann nur jedem Serienpiloten empfehlen, mitzumachen.“

Christoph Buddee - Vorsitzender des DCB: „Für uns war es ein sensationeller Wettbewerb. Dass zwei geschlossene Aufgaben erfolgreich geflogen werden konnten, ist im norddeutschen

Wertung

Overall

Platz, Name, Verein, Gerät

1. Robert Bernat, DCB Berlin, Air Cross Ultima 3
2. Claus Vischer, FS Siegen, Boomerang Sport
3. Dieter Lische, CC Kraichtal, Airea Revolution

LM Nord

Platz, Name, Vereins, Gerät

1. Claus Vischer, FS Siegen, Gin Boomerang Sport
2. Oliver Blonske, Lochflieger, Gin Boomerang Sport
3. Theo Schürholz, FF Niederrhein, Nova Mambo

LM Ost

Platz, Name, Verein, Gerät

1. Robert Bernat, DCB Berlin, Air Cross Ultima 3
2. Maurice Pur, PC Lindewerra, UP Targa
3. Viktor Milzin, DCB, Gin Zoom

Damen Overall

Platz, Name, Verein, Gerät

1. Gaby Urban, Hamburger DGF, Skmalk Cayenne
2. Katrin Gralner, Taubertaler Gleitschirmfreunde, Swing Mistral
3. Snezana Kocijancic, DCB Berlin, Unze Addict

DRACHENLIGA 2006

„Regelmäßig 100er Aufgaben mit 40er Schnitt“ – so hatte Ligachef Dieter Kamml die Zielvorgaben für die Drachenliga zu Saisonbeginn gestellt. Einmal hatte es damit schon geklappt, doch dem ersten Treffen im April folgten reihenweise Ausfälle durch Regen, doch endlich war es im Juni wieder soweit. Die Böllerschüssen zu Fronleichnam erweckten leckere Cumuli zu unstemem Leben und bewogen die Tasksetter zur zweiten großen Aufgabe der Ligasaison: Emberger Alm - Sillian – Weissensee-Brücke – Greifenburg über 125 km. Dieter empfahl die Querung des Drautals bei Lienz über den Rauchkofel, weil links neben der Antenne auf dem Sattel ein sicherer Bart auf uns warten wird. Gut tat daran, wer diesmal Dieters Worten kein Vertrauen schenkte. Der Bart war schütter und musste oft erst aus vielen einzelnen Härchen zusammengebastelt werden. Hatte man sich aber wieder hoch gearbeitet, wurde man durch den phantastischen Anblick der Lienzer Dolomiten belohnt. Schneller war unterwegs, wer die Nordseite des Hochpustertals wählte. Das machte seinem Namen alle Ehre und pustete hoch, weit über 4.000 m. Beim Flug zum 2. Wendepunkt musste allerdings gebastelt werden. Florian Kotschamik versenkte sich dabei fast zum 2. Mal an diesem Tag und sah schon die Irschen-Kirche von unten. Zum Glück zogen die Bärte auch von ganz tief durch und er konnte sich noch einmal aufrappeln. Gerade mal 3 Stunden benötigte Martin Ackermann, die Langsamsten im Ziel eine Stunde länger. Da über die Hälfte der Piloten ankamen, war die Stimmung sehr ausgelassen. Der Samstag begann mit blitzblauem Himmel, worauf der Teamchef unkte, das würde ein schlechter Tag werden. Leider sollte Dieter heute Recht behalten. Mit verblüffendem Tempo wuchsen die Cumuli in die Höhe und Breite und bald darauf donnerte es, der Durchgang wurde abgesagt.

Ligatreffen in Ruhpolding 23.-25.6.

Nach einem auf dem Unternberg im Nebel verbrachten Freitag bot der Samstag zunächst strahlend blauen Himmel, leider nicht lange. Von den geplanten 83 km wurden nur max. 34 km geschafft. Somit gab es für zweimal Rumpelkammer nur 150 Punkte. Das war mager, zumal

es auch die Ausbeute für das ganze Wochenende bleiben sollte.

German Open 20.-27.8.

Die Liga-Woche 5.-13.8. fiel leider dem verregneten August zum Opfer. Zur German Open, dem letzten Termin der Ligasaison war die Wetterprognose auch so dramatisch, dass nur die Hälfte der Mannschaft in den Norden nach Altes Lager anreiste. Zum Glück für alle GO-Teilnehmer hatte Petrus offensichtlich Erbarmen mit den geplagten Ligisten und öffnete just über dem Schleppgelände bei Jüterbog täglich ein so zeitlich wie räumlich begrenztes Wolkenfenster. Es bot zwar knappen Raum für vier wertbare Durchgänge, Pech hatte allerdings, wer an den Rändern aneckte. Klangvolle Namen berühmter Piloten tauchten in den täglichen Hitlisten völlig ungewohnt im Bereich der Mindeststrecken auf und gaben weiter oben den Platz frei für Emporkömmlinge. Dieter Kamml trainierte nicht nur als Vorflieger den ihm ungewohnten UL-Schlepp, sondern siegte nach dem scharfen Start gleich bei den beiden ersten Durchgängen der

sich keiner weg und dann hängen sie sich dem Mutigsten ans Kielrohr. Da haben wir noch einiges aufzuholen, um mit der Spitze mitzuhalten. Spitzenmäßig dagegen, was der DCB als Organisator zuwege brachte: die erste German Open im Flachland! Ganz herzlichen Dank für den großen Einsatz der Startleiter, Schlepppiloten, Rückholer, Auswerter, !

FAZIT

10 Wertungsdurchgänge der Liga sind ein schönes Ergebnis, noch mehr hatten wir zwar geplant, aber Petrus nicht zugelassen. Wir haben schöne Flüge gemacht und jeder von uns hat wieder viel dazu gelernt. Im direkten Vergleich mit den Mitgliedern des Nationalkaders gibt es Überlappung, einige Ligisten können mithalten. Das stimmt froh für die Zukunft. Zu bedenken Anlass gibt die kleiner gewordene Teilnehmer-schar. Worin können die Ursachen liegen? Streckenfliegen ist beliebt, die Zahl der Teilnehmer am OLC wächst in jedem Jahr, weitaus mehr als 300 deutsche Piloten von Flexis und Starren

reichten in diesem Jahr Flüge ein. Größere Strecken lassen sich aber im Wettbewerb eher leichter bewältigen denn als Einzelkämpfer. Der Lerneffekt ist dazu enorm. Man bekommt eine Wetterbeurteilung und Streckeneinweisung mit Tipps zu Thermikquellen und Schlüsselstellungen. Man

fliegt gemeinsam mit vielen sehr guten Piloten, die unterwegs nicht nur die Bärte markieren, sondern auch gegenseitig das Rückholen nach Außenlandungen organisieren. Wer den direkten Vergleich mit internationalen Toppiloten sucht, kann als Ligamitglied an allen nationalen Meisterschaften teilnehmen. Früher gab es die Qual der Qualifikation in die Liga. Bei heißem Wunsch nach Streckentügen und einiger Erfahrung darin ist heute der Weg in die Liga sehr eben. Wer es möchte, ist auch zu einem Schnupperkurs zu einem oder mehreren Durchgängen gern gesehen. Vielleicht ist es einfach nur zu wenig bekannt, dass die Liga so viel Spaß macht? Bis zur nächsten Saison.

Konrad Lüders

Liga-Endwertung:

Flexible Drachen

Platz	Pilot	Gerät	Punkte
1.	Boller, Stefan	Bautek - Spice	4362
2.	Lüders, Konrad	Aeros - Combat 14 L	3449
3.	Kötschamik, Florian	Iran - Lammr Zero 7	3376
4.	Ackermann, Martin	Moyes - Litespeed 4	3182
5.	Ebenfeld, Markus	Moyes - Litespeed 4	2564

Starrflügler

Platz	Pilot	Gerät	Punkte
1.	Neumann, Ulf	AIR - Atos	4155
2.	Friedemann, Peter	AIR - Atos	3638
3.	Heinzehann, Jörg	AIR - Atos	3557
4.	Kamml, Dieter	AIR - Atos VR	2220
5.	Axthammer, Kurt	AIR - Atos VR	1573

Starren. Das waren Zielstrecken von 82 km bzw. 93 km und damit auch ganz nach dem Geschmack von Bernd Otterpohl, dem OLC-Spezialisten fürs Geradeausfliegen, der danach bei den Flexis vorn lag. Mit Bernd Sommermeier, Stefan Boller und Ulf Neumann im Ziel konnten weitere Ligisten wacker mithalten. Großes Pech hatte unser Nachwuchstalents Florian Kotschamik, bisher Liga-Spitzenreiter. Eine Böenwalze erwischte ihn bei der Landung in Bodennähe - Drachen leschädigt und Florian fällt mit Prellungen aus.

Die beiden letzten Tasks waren Dreieckflüge über jeweils 77 km. Beeindruckend zu sehen, wie der Führungspulk bei der Thenniksuche ausschärmte und den Himmel nach den war-..men Luftblasen scannte. Bei den anderen sah es mitunter aus wie beim Gänsemarsch. Erst traut



LEPOS & DUSTIES

IN DER NORDOSTDEUTSCHEN SERENGETI



Sieger 2006 - Olaf Peglow,
Torsten Sattler, Dieter
Lische

Als Alpenflieger führen die meisten von uns bereits mit gemischten Gefühlen nach „Altes Lager“ zum letzten German Cup Event dieses Jahres. Wie funktioniert ein Wmdenwettbewerb? Bekommen sie uns alle in die Luft? Wie findet man ohne die gewohnt eindeutig Topografie die rettenden Bärte? Wer ist eigentlich dieser Lepo? Wie schlimm sind Dustdevils wirklich? Diese und ähnliche Fragen beschäftigten viele von uns. Während einer großartigen Flugwoche sind alle Bedenken sprichwörtlich verflogen und wir erhielten die Antworten auf unsere Fragen.

Das Fluggelände selbst war zunächst etwas gewöhnungsbedürftig da auf diesem ehemaligen Militärflughafen alles „etwas größer“ ist. So fährt man besser mit dem Auto vorn Briefing zum Startplatz hinüber. Allein die Taxiways sind hier größer als der Runway in Friedrichshafen und eine Platzrunde würde locker für den B-Schein reichen.



German Cup 2006



V WAL lte,
NOVA

Wir wurden sehr freundlich in Empfang genommen und man kümmerte sich rührend um alle großen und kleinen Anliegen. Neben den durchgängig netten und hilfsbereiten Locals möchte ich die gute Fee des Wettbewerbs, Meet Director Willi „Jever“ Kuck, besonders hervorheben. Die Wetterbriefings hielt Dieter „Max-Punkte“ Münchmeyer in sehr effektiver Art und Weise.

Für alle Piloten gab es eine Fragerunde zum Thema GPS, beim Tasksetting wurde auf die zahlreichen Kontrollzonen und natürlich gängige Thermikrouten geachtet, während der Taskbriefings gaben die Locals Tipps aus der Flachlandtrickkiste. Die German Cupper waren einfach gut aufgehoben. Dass wir auch noch eine zwar extrem heiße, aber unglaublich gute Wetterlage mit Basishöhen bis 2.900 MSL vorfanden, war ein Riesenglück.

Der erste Task führte 52,4 km nach Riesa. Er war aufgrund starker Thermik und wechselnden Windrichtungen knifflig und zugleich schnell. Die gigantische ehemalige Cargolifter Halle, zahlreiche Windparks, Seenplatten und diese überhaupt nicht enden wollende, leefreie Weite sind Dinge die man als Alpenjockey nicht alle Tage zu sehen bekommt.

Am zweiten Tag bastelten wir einen richtig weiten Speed Run über mehr als 80 km. Die Windenfahrer und Startleiter machten einen tollen Job, auf vier Winden, acht (!) Seilen und drei „Lepos“. So nennt man dort das Seil-Rückholfahrzeug. „Lepo“ ist eine Abkürzung von Leporello, was das Palindrom (rückwärts geschrieben) von „oller Opel“ ist. Der Titel soll aus der Anfangszeit des Windenschleppbetriebes stammen, als vielerorts Opel-Fahrzeuge im Einsatz waren. Das ganze Feld wurde vor 14 Uhr in die Luft gebracht. Die Route führte es zuerst nach Westen und dann wunderschöne 60 km an der mäandernden Elbe entlang in südlicher Richtung auf den Segelfluggplatz nach Riesa, wo wir sehr herzlich mit Grillwürstchen und Landebier empfangen wurden.

Auch der dritte Tag war ein Supertag! Aufgrund der windschwachen Situation schrieben wir ein flaches Dreieck über 53 km aus. Die geschlossene Aufgabe war ein absolutes Novum bei einem Nord- oder Ostdeutschen Wettbewerb. Mittlerweile kurbelten auch wir fleißig in größerer Höhe in den zahlreichen Dustdevils umher und nutzten diese als Thermikspender. Vor einem tiefen Einflug sei aber eindringlich gewarnt. Freudestrahlend und jauchzend kreuz-

Herausgeber:

Deutscher Hängegleiterverband e.V. (DHV) im DAeC,
Fachverband der Drachenflieger und Gleitsegler in der
Bundesrepublik Deutschland
Postfach 88, 83701 Gmund am Tegernsee

DHV homepage:

www.dhv.de

e-mail DHV:

dliv@dkrie

Telefon-Nummern

Zentrale: 08022/9675-0

Fax 38022/9675-99

Mitgliederservice/Versicherung

08022/9675-0

e-mail: mitgliederservice@dhv.de

Ausbildung

08022/9675-30

ausbildung@dhv.de

Sport

08022/9675-50

Info-fo: 08022/9675-55

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

technik@dhv.de

Öffentlichkeitsarbeit

08022/9675-62

e-mail: pedhv.de

Sicherheit

08022/9675-32

e-mail: sicherheit@dhv.de

Redaktion:

Klaus Tänzler (verantwortlich)

Sepp Gschwendner, Benedikt Liebermeister

Gestaltung und Anzeigen

Renate Miller (renate@miller-grafik.de.de)

Erscheinungsweise:

6 Ausgaben pro Jahr

Preis: Im Mitgliedsbeitrag des DHV enthalten.

Anzeigen: Bedingungen und Anzeigenpreise bei der

DHV-Geschäftsstelle erhältlich.

Haftung: Die Redaktion behält sich die Kürzung von Leserbriefen und

Beiträgen sowie die redaktionelle Überarbeitung vor.

Für unverlangt eingesandte Manuskripte und Bilder übernehmen Redaktion

DHV und Verlag keine Haftung.

Die Zeitschrift und ehe in ihr enthaltenen Beiträge und Fotos sind geschützt.

Verwertung nur mit Einwilligung des Verbandes,

DHV:

vertreten durch Chadie Jäst - 1. Vorsitzender

Vereinsregister-Nummer: AG München Vereinsregister 9767

Umsatzsteueridentifikationsnummer: DE 131 206 095

Druck und Repro:

Mahr Miesbach GmbH, Ani Windfeld 15, 83114 Miesbach

Papier: chlorfrei

Auflage: 33.000

Titel: Thomas Beil

ten viele Piloten die Ziellinie und freuten sich sowohl über ihre Zielankunft als auch das ersparte stundenlange Rückholen oder Zurücktrampen.

Tag vier und es nahm einfach kein Ende! Die erneuten Topbedingungen waren wirklich ein Segen. Aufgrund einer vorhergesagten Störung und der zugehörigen Winddrehung schrieben wir eine kleine, schnelle Aufgabe über 45 km als Dreieck aus. Die unermüdlichen Wmdenfahrer gaben in der nordostdeutschen Serengeti wirklich alles. Ein Beispiel: Wegen der heißen Windmotoren wurde das Gebläse der Fahrerheizung zur Kühlung des Motors voll aufgedreht, somit saßen die Fahrer der Kraichtalwinde in der Gluthitze des Fläming mit einem zusätzlichen, 80°C heißen, Luftstrom zwischen den Beinen auf ihrem Bock. Alle haben stundenlang einen konzentrierten und tollen Job gemacht und dies nicht nur beim Schleppen, sondern auch bei Seilrissen, Motorausfällen und Pilotenfehlern.

Der letzte Tag wurde wetterbedingt abgesagt und zur Verleihung der zahlreichen Preise, Pokale und natürlich zum Feiern genutzt. Was für eine geniale Flugwoche lag nun hinter uns. Nach vier 4 Tasks mit zusammen 230 km Kilometern und einer nahezu familiären Stimmung zwischen Fliegern, Organisatoren und Helfern steht fest:

Der Fläming ist eine Reise wert. An Torsten Sattler und Dieter Lische richte ich meine herzliche Gratulation. Torsten konnte den Gesamtwettbewerb nach elf Tasks um „Leinenbreite“ für sich entscheiden und Dieter zeigte trotz eines unterlegenen Schirmes eine umso beeindruckendere Aufholjagd.

Wertung

German Cup 2006 Overall Men

Platz	Name	Gerät
1.	Torsten Sattler	Glidzell Swing Cirrus
2.	Olaf Peglow	Ozone Mantra
3.	Dieter Lische	Area Revolution

German Cup 2006 Overall Ladies

Platz	Name	Gerät
1.	Katrin Greiner	Swing Mistral
2.	Bettina Ebeling	Wings of Change Nemesis
3.	Cosima Herting	Nova X Ray

An alle Gütesiegelpiloten und -pilotinnen richte ich meine Empfehlung 2007 einfach mal teilzunehmen. Im German Cup fand ich das bestmögliche Streckentraining. Dabei ist es preiswert und man befindet sich in der Gesellschaft vieler Gleichgesinnter, also:

Don't parawait – sign in!

Olaf Peglow

Bärenpokal der Althofdrachen im Nordschwarzwald

Den Bärenpokal holte sich diesmal Dr. Peter Voigt, der 1.Vorstand der Althofdrachen.

2. wurde Peter Friedemann, 3. Ralph Trenkle, 4. Thomas Baecke, 5. Wulf Prögel, der Damenpokal ging an Jutta Sendelbach. Weitere Infos gibt's unter: www.althofdrachen.de.



Termine

Gleitschirm

Internationale Wettbewerbe

Wood-Cup Finale Reunion 04.11.11,11.06 St. Leu wvAv.pwca.org/ www.dhv.de

Drachen

Internationale Wett.Ante 2008

Fortes Flatlands 2007	03.01.- 10.01.07	Farben (AUS) www.moyes.com.au/
Bogong Cup 2007	13.01.- 20.01.07	Mt. Beauty (AUS) www.xotight.com/
Gulgong Classic - NSW	19.11.25.11.06	Gulgong (AUS) www.gulgongclassic.com/
Australien Free flight Festival 2007	30.12.-01.12.07	Bright (AUS) www.xcflight.com/

Das DHV-Versicherungsprogramm

für Hängegleiter und Gleitsegel
(für UL im Internet www.dhvd.de oder bei der DHV-Geschäftsstelle)

Stand: 1.1.2003, Versicherer: Gerling Köln

Halterhaftpflicht

- für nichtgewerblich genutzte Hängegleiter und Gleitsegel
- für Mitgliedsvereine
- für Flugschulen/Fluglehrer
- für Hersteller/Händler
- für Gerätevermietung



Jahresprämie inkl. Versicherungssteuer

Hängegleiter + Gleitsegel:

28,- € bei 250,- € Selbstbeteiligung (SB), 35,60 € ohne SB

Nur Gleitsegel:

25,40 € bei 250,- € SB, 30,50 € ohne SB

Deckungssumme: 1.500.000,- € pauschal für Personen- und Sachschäden. Gültig auch in Österreich, Umfang: Halterhaftpflicht für alle Hängegleiter und Gleitsegel des Mitglieds inkl. deren Benutzung durch berechnigte Dritte und inkl. zugelassenem Schleppbetrieb. Keine Geräteerkennung. Keine Geräteanmeldung. Für Versicherungsfälle in Dänemark vorgeschriebene Deckung ohne Mehrprämie.

Kombinierte Halter-Haftpflicht und Passagier-Haftpflicht (Ca)

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

Bergungskosten

Deckungssumme: 2.500,- €
Umfang: Suche, Rettung, Krankentransport, notwendiger Rücktransport. Ohne Mehrkosten für Bergung des Fluggeräts. (In ursächlichem Zusammenhang mit dem Betrieb eines Luftsportgerätes)

SchirmpackeeHaftpflicht

Deckungssumme: 500.000,- € pauschal für Personen- und Sachschäden.
Umfang: Packer von Rettungsgeräten für Dritte. Fachkunde ist Voraussetzung.

Startleiter-Haftpflicht

Deckungssumme: 500.000,- € pauschal für Personen- und Sachschäden.

Umfang: Startleiter mit Luftfahrerschein sowie Beauftragte für Luftaufsicht.

Flug-Unfall Tod und Invalidität

Deckungssumme: 2.500,- € bei Tod, 5.000,- € bei Invalidität.

Umfang: Verdreifachung
Mitversichert: 24-Stunden-Risiko gemäß AUB inkl. anderer Sportarten, Straßenverkehr, Arbeitsplatz.

Jahresprämie inkl. Vers.-Steuer
23,10 €

Zusätzlich mit 3,00 Krankenhaus-Tagegeld und 3,00 € Genesungsgeld je Krankenhaustag. Vervielfachung zusammen mit Unfalldeckungssumme.

Jahresprämie inkl. Vers.-Steuer
33,20 €

ED Flug-Unfall nur Invalidität

Deckungssumme : 5.000,- €
Umfang: Verdreifachung möglich, Mitversichert: 24-Stunden-Risiko gemäß AUB inkl. anderen Sportarten, Straßenverkehr, Arbeitsplatz.

Jahresprämie inkl. Vers.-Steuer
6,60 €

Zusätzlich mit 3,00 Krankenhaus-Tagegeld und 3,00 € Genesungsgeld je Krankenhaustag. Vervielfachung zusammen mit Unfalldeckungssumme

Jahresprämie inkl. Vers.-Steuer
16,50 €

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 Mitgliedsvereine und Boden-Unfall für Veranstalter.

Deckung: weltweit Europa Deutschland Österreich

Für alle Mitgliedsvereine kostenlos

EM Vereins-Haftpflicht

Deckungssumme: 500.000,- € pauschal für Personen- und Sachschäden.

Umfang: Tätigkeit des Mitgliedsvereins, des Vorsitzenden, der Gruppenleiter, etc.

Veranstalter-Haftpflicht

Deckungssumme: 500.000,- € pauschal für Personen- und Sachschäden.

Umfang: Alle Hängegleiter- und Gleitsegelveranstaltungen des Mitgliedsvereins im Versicherungsjahr.

Boden-Unfall für Startleiter

Deckungssumme:
2.500,- € bei Tod
5.000,- € bei Invalidität.

Umfang: Tätigkeit als vom Mitgliedsverein beauftragter Startleiter.

Für alle foltglieder und Mitgliedsvereine kostenlos

Gelände-Haftpflicht

Deckungssumme: 500000,- € 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.

Schleppwinden-Haftpflicht

Zusatzdeckung inkl. Personenschäden im geschleppten Luftfahrzeug,

Jahresprämie inkl. Vers.-Steuer
33,20 €

nano
speed flying

::: Speed Flying

ESKIMO

::: Snowkite

Photos: Jérôme Maupoint, Fred Pothou, Barbara Uelman

yeti
mountain tandem

::: Ultra-Light Paragliders