

DHV-info

Das Magazin für Drachen- und Gleitschirmflieger

143





DHV Performance Center

Die Profi-Gleitschirmflugschulen

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

Hessische Gleitschule Frankfurt

Hot Sport Sportschulen GmbH

Breslauerstraße 12

35096 Niederweimar/ Marburg

Tel: 06421/12345

Fax: 06421/77455

www.hotssport.de

info@hotssport.de

Der Flugtechnikteil des Performance

Trainings findet Ober Wasser statt!

»dor smiter

Rhöner Drachen- und Gleitschirmflugschuler

Wasserkuppe GmbH

St. Laurentius Straße 7

36163 Poppenhausen

Tel: 06654/7548

Fax: 06654/8296

www.wasserkuppe.com

info@wasserkuppe.com



Harzer Gleitschirmschule

Amsbergstraße 10

38667 Bad Harzburg

Tei: 05322/1415

Fax: 05322/2001

www.harzergss.de

info@harzergss.de



Flugschule Siegen

Claus Vischer

Eisenhutstraße 48

57080 Siegen

Tel: 0271/382332

Fax: 0271/381506

www.flugsport.de

claus@flugsport.de

4 Flugschule Sieger.

Luftikus Eugens Flugschule

Luftsportgeräte GmbH

Eugen Königer

Hartwaldstraße 65b

70378 Stuttgart

Tel: 0711/537928

Fax: 0711/537928

www.luftikus-flugschule.de

info@kiffikus.flugschule.de

LUFTIKUS

GlideZeit Flugschule rbingen

Bahnhofstraße 1/1

72764 Reutlingen

tel: 07121/370400

Fax: 07121/370454

www.glidezeit.de

info@glidezeitale

Der Flugtechnikteil des Performance

Trainings findet über Wasser statt



Flugschule Göppingen

Zeppelinstraße 3

73105 Dürmau

Tel: 07164/12021

Fax: 07164/12029

www.flugschule-goepingen.de

office@flugschule-goepingen.de

Flugschule
hoppngen

Sly•Team Paragliding

Michael Wagner

Schwarzwaldstraße 30

76593 Gernsbach

Tel: 07224/993365

Fax: 07224/993326

www.sky-team.de

info@sky-team.de

€419:2A7471M11b

Flugschule Chiemsee GmbH

Thomas Beyhl

Dreilindenweg 7

83229 Aschau

Tel: 08052/9494

Fax: 08052/9495

www.flugschule-chiemsee.de

flugschule.chiemsee@t-onlinöde

FLUGSCHULE

-CHIEMSEE

Süddeutsche Gleitschirmschule

Paragliding Performance Center Chiemsee

Am Balsberg

83246 Unterwössen

Tel: 08641/7575

Fax: 08641/61826

www.einfachfliegen.de

info@einfachfliegen.de

32)DEUTSCHE9uLE

Flugzentrum Ruhpolding

Holzner GmbH

Gstatter Au 5

83324 Ruhpolding

Tel: 08663/668

Fax: 08663/776

www.Flugzentrum.Ruhpolding.de

office@flugzentrum-

ruhpoling.de



Adventure Sports Gleitschirm-Schule

Talstation

83661 Lenggries

Tel: 08042/9486

Fax: 08042/4831

wn.v.adventure-sports.de

info@adventure-sports.de

aduentUre-sporte

feleit
schirmflü g Sc bUjg

Peragliding Tegernsee

Tegernseer Straße 88

83700 Reitrain

Tel: 08022/2556

Fax: 08022/2584

www.paragliding-tegernsee.de

info@paragliding-tegernsee.de



Flugschule Martin Mergenthaler

Waltenerstraße 20

87527 Sonthofen

Tel: 08321/9970

Fax: 08321/22970

www.flugschule-mergenthaler.de

flugmergen@aol.com

Gleitschirmschule
MartinMergenthaler

OASE Flugschule Peter Geg GmbH

Auwald 1

87538 Obermaiselstein

Tel: 08326/38036

Fax: 08326/38037

www.oase-paragliding.de

info@oase-paragliding.de

1. DAeC Gleitschirm•Schult

Heinz Ascher GmbH

Brunnenstraße 35

87669 Rieden am

Forggensee

Tel: 08362/37038

Fax: 08362/38873

www.gleitschirm-aktuell.de

info@gleitschirm-aktueltd



Flugzenrum Bavenvald

Georg Höcherl

Schwarzer Helm 71

93086 Wörth a.d. Donau

Tel: 09482/959525

Fax: 09482/959527

www.Flugzentrum-Bayerwald.de

schorsch.hoecherl@t-online.de



flugschule Achensee

Ek' Meute GmbH

Talstation Karwendelbahn

A•6213 Pertisau

Tel: 0043/5243/20134

Fax: 0043/5243/20135

www.skyconnection.at

office@skyconnection.at

Der Flugtechnikteil des Performance

Trainings findet über Wasser statt



Flugschule Wildschönau•Tirol

A-6314 Niederau Nr. 217

Tal: 0043/664/2622646

Fax: 0043/5339/8668

www.paragliding.at

info@paragliding.at

149Iriscenow

Sky Club Austria Walter Schrepff

Moosheim 113

A-8962 Gröbming

Tel: 0043/3685/22333

Fax: 0043/3685/23610

www.skyclub-austria.com

office@eclub-austria.com

Der Flugtechnikteil des Performance

Trainings findet über Wasser statt



Flugschule Aufwind

Franz Rehr

Dachstein 52

A-8972 Ramsau

Tel: 0043/3687/81880 o. 82568

Fax: 0043/3687/818804

www.aufwind.at

office@aufwind.at

Der Flugtechnikteil des Performance

Trainings findet über Wasser statt

Euro Flugschule Engelberg

Wasserfastraße 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

en9 avosou
tuao

Papille

Harald Huber

rue de fäglise

F-68470 Fellingring

Tel: 0033/38982-7187

Fax: 0033/38982-7187

www.papillon-web.de

hari@papillon-web.de





Seite 28 Flucht in die Sonne nach Montenero Seite 44 Landeinteilung



Seite 22 Alpenwanderflug 2. Teil, über der Brennerautobahn

- 4 WICHTIG-NEU-KURZ**
Neuigkeiten und Wissenswertes
- 10 NEU AUF DEM MARKT**
Neues von den Anbietern
- 12 WEIHNACHTSORÜBE**
Happy Landing 2007
- 14 FOTOWETTBEWERB**
Schickt uns eure Impressionen vom Fliegen
- 16 UMFRAGE**
Wie zufrieden sind Piloten mit ihrer Flugschule?
- 18 DER DHV VOR ORT**
Viel Interesse bei den Regionalversammlungen
- 22 ALPENWANDERFLUG**
2. Teil. Der große Weg zurück
- 28 FLUCHT IN DIE SONNE**
Winterziele rund ums Mittelmeer
- 34 TURBULENTE ZEITEN IN DEN TROPEN**
Planspiele für den Winterurlaub
- 40 ZDF ZU BESUCH**
Das Fernsehen in Hinterweiler
- 44 SICHERHEIT UND TECHNIK**
Landeinteilung und Landung mit dem Gleitschirm
Gütesiegel - eine Plakette garantiert Qualität
- 55 NFGH**
Offizielle Nachrichten
für Drachen- und Gleitschirmflieger
- 56 DER LEISTUNGSOPTIMIERTE GLEITSCHIRM**
Was bringt die Zukunft?
- 58 ONLINE · OFFLINE**
Webcam W-Lan Projekt am Hochfelln
- 60 START FREI**
Ein Junge lernt Drachensfliegen
- 62 FÖHNSTRICHE**
Die Gefahrenzonen in den Alpen
- 66 TÜRKEI**
Die türkische Riviera und Neues aus Ölüdeniz
- 70 DHV-JUGEND**
Walk, fly, Paddel und Platsch

- 72 LUFTSPORTZENTRUM SCHNATHORST**
Der gemeinsame Traum
- 74 GELÄNDE**
Zwei neue Fluggelände im Schwarzwald
- 76 VEREINSNACHRICHTEN**
Nachrichten der Vereine
- 83 LESERBRIEFE**
- 8 VEREINSWETTBEWERBE**
EKU Pokal, Wallberg Cross Country, XC Cup
- TESTBERICHTE**
Neue Musterzulassungen
- 94 FLUCHT AUS DER DDR**
Mit dem Drachen über die Mauer
- 86 WETTBEWERBE**
96 World Cup - Slowenien und Finale R6union
98 Junior- und Ladies Challenge 2006
98 Termine

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



Titel:
Michael Klein/
Martin Ackermann in
Crawinkel/Thüringer Wald
Pilot: Michael Heinle

Drachen im Museum

Mitte November war es endlich so weit: Mit gut 1 1/2-jähriger Verspätung hängen nun die ersten Drachen in der Luftfahrtabteilung des Berliner Technik-Museums, das sich nach 23 Jahren seines Bestehens immer noch in der Aufbauphase befindet und dementsprechend nur über begrenzte Ausstellungsflächen verfügt. Umso erfreulicher, dass die Museumsleitung unter Prof. Steinle jetzt mit zwei Exponaten auf die Entwicklung des Drachenfliegens im ehemaligen West-Berlin aufmerksam macht: Haben es die Piloten doch vor 30 Jahren geschafft, das alliierte Flugverbot in den Westsektoren der Stadt aufzuweichen, so dass Drachenfliegen als einzige Luftsportart schließlich am Teufelsberg erlaubt wurde. Die DDR blieb dagegen hart und legalisierte den Sport erst 1989 zur Wendezeit.

Erfolgreiche Lobbyarbeit im Kuratorium Sport und Natur

Ende Oktober haben die beiden Vorsitzenden des Kuratoriums, Winfried Hermann und Norbert Barthle, sowie die Vorstandsmitglieder Prof. Franz Brümmer und Peter Janssen mit Umweltminister Gabriel und Dr. Lütkes, Referatsleiter im BMU (Bundesumweltministerium), ein

sehr positiv verlaufenes Gespräch über die Neuordnung des Naturschutzrechts nach der Föderalismusreform geführt. Zunächst wird im BMU eine "kleine Novelle", bedingt durch das EuGH-Urteil

vom letzten Winter, vorbereitet. Anschließend soll das Bundesnaturschutzgesetz entsprechend den Ergebnissen der Föderalismusreform novelliert werden, Eckpunkte dazu sollen bereits bis Ende 2006 "stehen". Aus dem Rahmengesetz muss nun ein "Vollgesetz" werden. Es wurde eine frühzeitige Einbindung des Kuratoriums in das geplante Gesetzgebungsverfahren zugesagt und eine Mitwirkung des Kuratoriums bereits bei der Erstellung der Eckpunkte begrüßt.



Pflichtfortbildung für asiatische Fluglehrer

Der koreanische Drachen- und Gleitschirmverband (KHPA) hat Fluglehrer Klaus Irschik nun bereits zum 3. Mal anlässlich einer Pflichtfortbildung für koreanische Fluglehrer nach Seoul eingeladen. Für 72 Gleitschirm- und 14 Drachenfluglehrer standen 3 intensive Seminartage auf dem Programm. Ein ganzer Tag wurde ausschließlich dem Thema „Human Error“ gewidmet. Auf der Basis deutscher Unfallstatistiken wurden in Zusammenarbeit mit einem koreanischen Airline Captain in Gruppenarbeit greifbare Lösungen zur Analyse und Vermeidung von Luftfahrtunfällen erarbeitet. Die Ergebnisse sollen in Kürze in Form eines Posters in jeder asiatischen Flugschule als anschauliches Medium eingesetzt werden. Mit Unterstützung des DHVs hatte Irschik bereits 8 Seminare in Japan, China und Korea abgehalten. Seine Hauptaufgaben bestanden in der Erstellung von Lehrplänen, dem Lehren von Flugtechnik nach DHV-Lehrmeinung, dem Einsatz von Lehrmethoden sowie der Erstellung geeigneter Medien für den Theorieunterricht.



A-Schein für Rechts- und Fachaufsicht

Wer behauptet, dass Behörden-Vertreter am grünen Tisch sitzen und von der Praxis keine Ahnung haben? Die Aufsichtsbehörde, die den Beauftragtenbereich des DHV überwacht, ist das Luftfahrtbundesamt. Für die Luftsportgeräte dort zuständig ist Heinz Bnmßen-Gerdes, ein Segelflug- und UL-Pilot. Jetzt hat er im Allgäu auch seinen A-Schein für Gleitschirmpiloten erworben,



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

Aktualität, Fakten und multimediales Erleben sind die Stärken der DHV-Homepage. Damit Ihr in Zukunft immer im Bilde seid, schreibt Euch bei unserem Newsletter unter Service/Mailinglisten ein. Regelmäßig werdet Ihr über Highlights auf dhv.de informiert.

Wir bieten!, mehrmals täglich aktuelle News. Den redaktionellen Wetterbericht von DHV-Wetterexperte Volker Schwanitz. Reportagen zu Wettbewerben und Events. Die neuesten Sicherheitsmitteilungen und Testberichte. Die Vorschau aufs aktuelle Info und vieles mehr. **40.000** Besucher pro Woche wissen den Service zu schätzen.

Travel & Training

Die Nordhalbkugel versinkt Im Winter. Gut für die Skifahrer, schlecht für die Flieger. Die Flucht in den Süden ist angesagt. Doch wohin? Lasst Euch inspirieren in Travel & Training auf www.dhv.de. 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. Schreibt auf, wenn Ihr was zu erzählen habt! Es zählen nicht Rekorde oder Kilometer, sondern nur die individuelle Geschichte. Wenn Ihr Eure Erlebnisse mit anderen teilt, werden sie umso nachhaltiger!

Bis zu 6.000 Interessenten im **DHV-Gebrauchmarkt**

Wer seine Ausrüstung verkaufen will oder eine Gebrauchte sucht, findet keine größere und aktuellere Plattform. 868 Gleitschirme und 178 Drachen werden zur Zeit angeboten, 99 Gleitschirme sowie 58 Drachen gesucht.

Schaut rein - es lohnt sich!

12				
Gleitschirm	Drachen	Gleitschirm-Gurtzeug	Drachen-Gurtzeuge	Rettungegeräte
(368)	(182)	(171)	(33)	(10)

SUCHANZEIGEN				
Gleitschirm	Drachen	Gleitschirm-Gurtzeug	Drachen-Gurtzeuge	Rettungegeräte
(109)	(57)	(23)	(6)	(6)



DHV-TV

Aktuell ein Beitrag zur Jahrestagung. Der italienische Startenor ehrt unsere Weltmeister mit einem ergreifendem Solo.



Coupe Icare 2006 - St. Hillaire

Zum 33. Mal fand in diesem Jahr der Coupe Icare im französischen St. Hillaire de Touvet statt. Das wohl größte Festival des freien Fliegens zog wieder Tausende Besucher auf das Hochplateau im Rhonetal zwischen Grenoble und Annecy. Höhepunkt war wie jedes Jahr das Verkleidungsfliegen mit immer wieder neuen Ideen und Themen, auf die sich die Pilotenteams wochenlang vorbereiteten. "s'Fritze, die Ente" war der deutsche Beitrag aus dem Schwabenlände und wurde als beste historische Verkleidung prämiert. Einzigartige Gleitschirm-Aerobatic, Wingsuit-Fallschirmspringer, Basejumper, Segelkunstflug, Drachen-Speedgliding und Mongolfiade begeisterten die Freunde der lautlosen Luftsportarten.

Scharenweise kamen Kinder- und Schulgruppen und hatten ihren Spaß auf verschiedenen Turngeräten der Schwerelosigkeit. Interessant für Jung und Alt war vor allem die Greifvogel-Show mit Condoren, Adlern, Geiern und Falken. Ideelles Denken und pure Freude am Fliegen stehen hier offensichtlich über den wirtschaftlichen Aspekten und geben diesem Festival das besondere Flair.

Eventplaner

Ihr plant eine Veranstaltung? Dann holt Euch unseren neuen Eventplaner! In Zusammenarbeit mit der Fachhochschule Furtwangen haben wir einen Eventplaner entwickelt, um Euch die Planung und Durchführung einer Veranstaltung zu erleichtern und Euch einen Leitfaden für die Organisation an die Hand zu geben. Denn nur eine gut vorbereitete Veranstaltung führt zum Erfolg.

Fliegen ist ein Menschheitstraum. Generationen träumten vom „Freien Fliegen“, bis in den 70er und 80er Jahren das Drachen- und Gleitschirmfliegen erfunden wurde. Das „Freie Fliegen“ in der Dritten Dimension ist damit für uns Wirklichkeit geworden. Nichts liegt näher, als unsere Begeisterung für das Fliegen weiterzutragen. Gerade für Vereine und Flugschulen bieten sich Veranstaltungen rund um den Flugsport an. Nutzt Gelegenheiten vor Eurer Haustür, wie z.B. Gewerbeschau, Sport- oder Stadtfest, um die Faszination Fliegen in der Öffentlichkeit zu präsentieren. Der Eventplaner soll dazu beitragen, dass solche Veranstaltungen zum Erfolg werden. Insbesondere ist die Zielsetzung und eine realistische Konzeption wichtig, um ein positives Ergebnis zu erreichen. Eine durchdachte Vorbereitung ist daher das A und O für den Erfolg. Der Eventplaner soll Euch von der Planung über die Durchführung bis zur Nachbereitung ein nützlicher Leitfaden sein.

Für eine bessere Übersicht und einer leichten Handhabung haben wir den Eventplaner in 3 Teile gegliedert:

1. Teil: Vor dem Event:

Hier werden alle Punkte, die für die Vorbereitung des Events wichtig sind und unbedingt vor Beginn der Veranstaltung abgehakt sein müssen, beschrieben. Themen, wie z.B. die Entwicklung eines Ablaufplans, Programm, Genehmigungen/Nersicherungen/Rechtsfragen, Presse, Werbung, Technik, Catering, Merchandising, Standmaterial werden in diesem ersten Teil erläutert.

2. Teil: Während des Events:

In diesem Teil geht's um Themen wie: Aufgaben des Koordinators, Ansprache und Begrüßung der Gäste, die Moderation, Durchführung



des Flugbetriebs, Betreuung der Stände und die Dokumentation der Veranstaltung mit Foto oder Video.

3. Teil: Nach dem Event:

Das Fest, bzw. die Veranstaltung, ist zu Ende, die Besucher sind gegangen, die Arbeit aber noch nicht zu Ende: Um diese Phase geht's in diesem Teil. Themen wie Abbau und Müllentsorgung, die Bilanzierung und schriftliche Dokumentation der Veranstaltung werden hier kurz beschrieben. In einer Checkliste kann am Ende einer jeden Phase überprüft werden, ob auch wirklich an alles gedacht wurde. Der Eventplaner steht auf unserer Homepage unter www.dhv.de als pdf-Datei zum Download bereit.

Ergänzend zum Eventplaner steht Euch der „Ratgeber für erfolgreiche Pressearbeit“, konzipiert von Hartmut Schlegel, mit Tipps für Drachen- und Gleitschirmflieger zur Verfügung. Durch aktive Pressearbeit könnt Ihr viel dazu beitragen, dass das Drachen- und Gleitschirmfliegen in der Öffentlichkeit bekannter wird und das Image unseres Sports von der Freude am Fliegen, der Freiheit in der Luft und die Eleganz des lautlosen Fliegens geprägt wird. **Desweiteren haben wir einen Ratgeber für die „Dokumentation einer Veranstaltung durch Foto und Video“** entwickelt. Darin werden zwei

Themenbereiche erläutert:

1. Die Dokumentation der Veranstaltung durch Foto und / oder Video, z.B. Videoproduktion und Kameraeinstellungen.

2. Die Videopostproduktion, z.B. Digitalisierung und Captwing Flyer und Poster

Ihr benötigt für Euer Event noch Flyer oder Poster? Dann meldet Euch bei uns per E-Mail oder telefonisch unter 08022/9675-0. Auf Wunsch schicken wir Euch unsere Poster und Flyer „Faszination Fliegen“ kostenlos zu.

Eventplaner, Ratgeber für erfolgreiche Pressearbeit und die Dokumentation einer Veranstaltung durch Foto/Video findet ihr als Medienkit auf www.dhv.de unter Service zum Download.

Wenn Ihr zum Thema „Eventplaner“ noch Fragen habt oder Probleme auftauchen, dann schickt uns eine Mail (pr@dhv.de) oder ruft einfach an (08022/9675-62). Wir wünschen Euch viel Erfolg bei Eurem Event!

Euer DHV-Team

DHV-anerkanntes Sicherheitstraining

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

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

GlideZeit Flugschule Tübingen
Bahnhofstraße 1/1
72764 Reutlingen
Tel: 07121/370400
Fax: 07121/370454
mww.g8dezeit.de
info@glidezeit.de



KABIS Flugsport
Marienplatz 20
87509 Immenstadt
Tel: 08323/8590
Fax: 08323/51390
www.klewenalp.de
maleklewenalp.cle



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



Sky Club Austria Walter Schrempf
Moosheim 113
A-8962 Gröbming
Tel: 0043/3685/21
Fax: 0043/3685/23610
www.skyclub-austria.com
office@skyclub-austria.com



Red Bull X-Alps 2007 startet durch

30 Athleten aus der ganzen Welt kämpfen sich bei 'låg und Nacht quer über die Alpen. Sie werden dabei von den modernsten Medientechnologien begleitet, die für drei Wochen Millionen von Zuschauern live am Geschehen teilhaben lassen. 2007 wird Red Bull X-Alps noch härter und spannender als je zuvor. Der Start wird 2007 erstmals zu Fuß von Hallstatt im österreichischen Salzkammergut erfolgen. Von da führt die lange und beschwerliche Reise die Athleten über die atemberaubendsten Gipfel der Alpen, vorbei an den Wendepunkten Dachstein (Österreich), Marmolada (Italien), Eiger (Schweiz), Mont Blanc (Frankreich) und Mont Gros (Frankreich) – bis sie endlich ihr Ziel in Monaco erreichen. Gestartet wird am 23. Juli 2007. Die Athletenanmeldung ist ab jetzt unter www.redbullxalps.com möglich. Alle Athleten, die in es in die engere Auswahl schaffen, müssen sowohl ihre Ausdauer als auch ihre Flug- und Orientierungskennntnisse bei einem Test-Camp im Juni vor den Augen des Red Bull X-Alps Komitees unter Beweis stellen. Die Auswahl der Teilnehmer wird voraussichtlich Ende Januar '07 abgeschlossen sein. Alle aktuellen Infos finden sich außerdem auf www.redbullxalps.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.



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: dhschleppbuero@dhv.de.

Hessische Gleitschirmschule Frankfurt Hot Sport Sportschulen GmbH

Breslauerstraße 12
35096 Niederweimar Marburg
Tel: 06421/12345
Fax: 06421/77455
mew.hotspot.de
infhotsport.de

Aller SPORT

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



Geländename	Geländehalter	Telefon, Internet, Funk
07338 Tauschwitz	Osthüringer Drachen- und Gleitschirdligemerein Saalleid e.V.	0170/7281230
27374 Lüttingen	Gleitsiegelclub Weser e.V.	0160/91259530
32457 Iila Westfalce	Delta-Club Wichengebirge e.V.	0571/710227
35088 Eisenberg	DFC Ederbergland e.V.	0160/91815859
35415 Pohlheim	Drachenflieger Pohlheim e.V. 00403/63606, www.drachenfliegerehlheirde.de , kerne Bandsangage	
30136 Wasserkuppe	Rhäner Drachen- und Gleitschirdliegenverein e.V.	06654/696
38640 Rammelsberg	Harzer Drachen- und Gleitschirm-Verein Goslar e.V.	0170/6728487
52245 Sophienhöhe	Oslvindfreunde e.V.	02274/703649
55585 Duchroth	Pfälzer GleitschirmClub e.V.	0163-9050201
57562 Sassenrolf	Drachen- und Gletschirmheunde Hellertal e.V.	02744/930349
58849 Nordhelle	GSC Nordhelle e.V. + Flugsport lennetal e.V.	02352/71265
64401 ErlamFränkisch Grumbach	Erster Odenwälder Drachen-Flug-Club e.V.	0160/8551027
64665 Mellhokus	Erster Odenwälder Drachen-Flug-Club e.V.	06251/983612
69198 Olberg	Bergshäfter Dractienlieger e.V.	0174/1801382
69117 Königstuhl	Kurpfälzer Gleitschirmflieger e.V.	0176/28617305
72258 Stöckerkopf	Drachen- und Gleitschirmverein Baiersbronn e.V.	01447/121425
72393 Schnellhalde	CFC Starlein e.V.	0170/4435907
73430 Oslalskipiste langem	DHC Aalen e.V.	0160/3282349
14343 Teufelsberg	Die "1. Hohenhäslacher Flieger" e.V.	07147/922156
74544 Einen	HG-Club "Einkorn Schwäbisch italr e.V.	0791/4992360
74847 Finkenhof	Delta-Club Mosbach e.V.	06261/670638
75325 Sommerberg	Enztaifreger Bad Wildbad e.V.	01081/380212
76332 Althol	Die Allhefdrachen e.V.	0170/9865064
76530 Merkur	Gleitschirmverein Baden e.V. 07221/277577, akschwarmalldgeier.de , 433.300 MHz	
16597 heuletsmühle	Drachenflugclub Lot lenau e.V.	01734/166929
76703 Kraichtal	Gleitschirmclub Kraichtal e.V.	07250/927482
76863 Förlenberg/frifels	Südpäber Gleitschirmflieger Club e.V.	06346/308560
77109 Kirchberg-Spittelsen	Drachen- und Gleitschirmflieger Oberes 115a5 e.V.	07834/4594
77728 Oppenau	Oppenater Gleitschirmflieger e.V.	0160/1129906
78148 Huilereck	Gleitsiegelclub Lenticularis e.V.	07723/5801
79102 Schuainsland	GSC Colibri e.V.	07607/1512
19183 Kandel	ON Südschwarzwald e.V.	07681/22058
79215 Gschasi	Drachen- und Gleitschirmflieger Oberes Fetal e.V.	0111/9004833
79410 Hochblauen	Hängegleiter Club Region Blauen e.V.	07632/828088
79736 Rickenbach	Delta-Club Condor e.V.	07162/523495, meretterivkehr.de
83122 Hochries	Gleitschirmclub Hochries-Samerberg e.V.	08032/8805
83661 Brauneck	Lenggrieser Gleitschirmflieger	0171/8169210
83100 Wallberg	DGC Tegenseer Tal e.V.	0160/96643891
87459 Breitenberg	Ostallgäuer Drachen- und Gleitschirmflieger Marktberdorf und STRATOS - Pfrontner Gleitschirmflieger e.V.	0171/8120340
93339 Iachenhausen	1. Ohermfaber Drachenliegerclub Riedenbürg e.V.	0160/7841232
93453 Hoher Bogen	1. Gleitschirmverein Bayernwald e.V.	09947/2452
93462 Osser	1. Gleitschirmverein Bayernwald e.V.	0160-3523936
94541 Bücherstein	0121 Bayernwald e.V.	09908/891191
35415 Pohlheim	Drachenflieger Pohlheim e.V.	www.drachenlieger-pohlende.de
76530 Merkur	Gleitschirmverein Baden e.V.	www.schwarmalldgeier.de
79736 Rickenhach	Della-Club Condor	eng.wetter-viehr.de
83346 Hochlelln	hiacrdelln Flieger Bergen e.V.	vmhocheNdieger.bergen.de/

(Bücher / Lehrpläne / DVD)

(e)



PLAYGROUND Trainingsfilm mit MadMike Küng
 Mike gibt sein Wissen aus zwei Jahrzehnten praktischem Training und unzähligen Seminaren weiter. Verständliche Erklärungen, ausführliche Demos, gezielte Übungsanleitungen. In diesem Film erfährt man unter kompetenter Anleitung alles über die perfekte Schirmkontrolle am Boden. Grundhandlung ist die hohe Kunst der Schirmbeherrschung. Wer seinen Gleitschirm am Boden unter Kontrolle hat, gewinnt auch in der Luft an Sicherheit. Nebenbei ist Grundhandlung ein abwechslungsreiches Fitnessprogramm und es macht Spaß! Basic - Advanced Special. Für jeden Piloten ist etwas dabei Neues lernen. Inhalte vertiefen, Variationen kennenlernen. Jede Trainingseinheit kann über die Menüführung direkt angewählt werden. So kann sich jeder sein eigenes Lehrprogramm zusammenstellen. Spieldauer 34 Min. - Sprachen: Deutsch/Englisch. Preis: 29,90 Euro.



T-Shirts für Drachen- und Gleitschirmflieger.
 Basic-Shirt der Qualitätsmarke Switcher 170 gr./m2 in den Farben rot und beige, mit "Drachen"- oder "Gleitschirm"- Motiv - siehe Abb.
 Größe S Länge: ca. 62 cm Größe M Länge: ca. 67 cm
 Größe L Länge: ca. 73 cm Größe XL Länge: ca. 76 cm
 Preis: 16,50 € zzgl. Versandkosten
 Die T-Shirts fallen groß aus!

DHV-WINDSACK
 Windsack aus beschichtetem Polyester. Ca. 1 m s 25 cm, Farbe: blau, weiß, rot
 Preis 15,50 Euro-



H,A,D.-Headware Multifunktionsstuch

Die H.A.D. Originale sind nahtlos aus hochwertigem Funktionsmaterial (Miere-lite) gefertigt, ca. 50 cm lang, sehr widerstandsfähig, und multifunktionell einsetzbar. Die Elastizität des Tuches ermöglicht verschiedenste Anwendungsmöglichkeiten, z.B. als Halstuch, Sturmhaube, Stirmband, Piratenmütze u.v.m. Mit DHV-Exklusiv-Druck - Drachen- und Gleitschirmmotiv.
 Preis 13150



DIT BLUE SKY
 Inhalt: Wing Man, Grand Canyon Wings, Job am Limit (Drachen- und Gleitschirmtests beim DHV), Pilot in 5 Tagen, Höhenrausch, Sprung in die Tiefe und als Bonus eine Reportage über die X-Alps 2005. Länge Hauptfilme 120 Min, Bonusfilm 20 Min.
 Einzelpreis 20,50 €

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, Undes und als Bonusfilme Laufos am Limit, Drachenflüge In den Alpen und Skysurf. Länge 107 Min, Bonusfilme 25 Min.
 Einzelpreis 20,50 €

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 €

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, Beb Drury, Mad Mike Kling- dem Meister der Flugakrobatik und seinem Sprung aus 10.100 Metern. 264 Seiten,
 Preis: 39,00 €

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



Kunstkalender vom Gleitschirm- und Drachenfliegen
 Zeichnungen und Gemälde der Schwarzwälder Künstlerin Hilde Willmann, hochwenig reproduziert und gedruckt in einem einzigartigen Kunstkalender.
 Format DIN A3,
 Preis: 25,00 €



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



Erste Hilfe Päckchen
 Wer im Falle eines Falles Erste Hilfe leisten möchte, sollte es dabei haben! Inhalt: SAM Splint (biegbarer Metallstreifen, sowohl als Schiene für Arme und Beine wie auch als Halskrause verwendbar), Verbandsmaterial, Rettungsdecke, Trillerpeife, Maße: 20*14*5 cm Preis: 37,00 €, SAM-Splint 19,00 €. ohne SAM-Splint (sonst gleicher Inhalt)



Flugführer Berner Oberland - Jura
 Die schönsten Fluggebiete im Gleitschirm-paradies Schwere (Berner Oberland, Bemer und Freiburger Voralpen, Jura, Genf) von Urs Lötscher mit Fotos von Andreas Bussfinger dargestellt auf 160 Seiten. Preis: 25,00 €



Flugführer Zentralschweiz
 Die schönsten Fluggebiete in der Zentralschweiz von Urs Lötscher mit Fotos von Andreas Bussinger dargestellt auf 160 Seiten.
 Preis 25,00 €



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



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 €



Windsysteme und Thermik im Gebirge
 Der erfolgreiche Segelflieger Martin Dinges richtet 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 €



Prüfungsfragen

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

Info - Sammelordner

Preis: 0,29

Flugbuch für Drachen- und Gleitschirmflieger

Rubriken: Flug Nr., Geratelyn, Datum, Ort, flüchellierenz, Flugdauer, Bemerkungen und Vorkommnisse. Fluglehrerbestätigung.
 Preis: 4,10 €

Rettungsschnur-Set

Bestehend aus 30m Nylon Flechtschnur und 300 Bleigewicht
 Preis: 4,10 €

Kombi-Preis 31,- Euro zzgl. Versand



Ausgabe 2005



Ausgabe 2006



Ausgabe 2003



Ausgabe 2003



Ausgabe 1004

/ Karten / Sicherheit / Unterhaltung



Ausgabe 2002

Gleitschirmfliegen

Das klassische Buch des Gleitschirmsports jetzt gründlich überarbeitet, erweitert und aktualisiert von Peter Janssen, Karl Skull und Klaus Tänzler nach offiziellem Lehrplan. Mit einer beilegenden CD-Rom mit Videos zum Buch und über 100 brillanten Farbfotos. Sowohl für Flugschüler zur Unterrichtsbegleitung als auch für erfahrene Gleitschirmpiloten durch die ausführliche Gefahrenreineinweisung ein wertvoller Sicherheitsgewinn.
Preis: 35,70



Ausgabe 2003

Gleitschirmfliegen für Meister

Das Lehrbuch der Streckenflieger wurde grundlegend erweitert und aktualisiert. Neu ist ein Beitrag von Claus Fittschen Der Gleitschirmflieger und erfolgreiche Streckenpilot im Mittelgebirge und Flachland gibt im Kapitel 'Streckenflug Flachland' sein wertvolles Wissen für den Streckenerfolg außerhalb der Alpen weiter. Die beiiegende CD-ROM bietet ein packendes Video über einen Streckenflug des Gleitschirmpiloten Toni Bender über die Alpen. Weitere aufschlussreiche Videos erläutern die Wetterphänomene. Lieblingsrouten der Streckenflieger werden grafisch dargestellt. Preis: 39,90



Ausgabe 1998

Drachenfliegen

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



Ausgabe 1993

Drachenfliegen für Meister

Herausgegeben von Peter Janssen und Klaus Tänzler weitere Autoren Helmut Denn, Dr. Venen Henle und Peter Cräniger; zahlreiche Abbildungen.
Preis: 24,50 €



Ausgabe 2001

Lehrplan-Passagierfliegen

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

Schlepp-Lehrplan

Lehrpläne zum Thema Windschlepp und UI-Schlepp. Windschlepp 85 Seiten
Perle: 16,90
Lit-Schlepp 60 Seiten
Preis: 1255 €

DHV-Lehrplan
Windschlepp



Ausgabe 2003



WOLKEN, WIND und THERMIK

Eine Lehr- und Informations-DM für Drachen- und Gleitschirmflieger des UV Anschaulich hat Charlie Rist in Zusammenarbeit mit dem DHV-Team, insbesondere dem Meteorologen Hannes Schmalz, die Themen Windsysteme, Plenis, Zirkulation, Frontensysteme und Wettergefahren dargestellt. Für die Ausbildung zum Drachen- und Gleitschirmpiloten beschreibt dieser Film die wichtigsten Inhalte im Fach Wetterkunde. Jetzt auch als VHS erhältlich. Filmdauer 53 Min.
DVD-Preis: 19,50€
VHS-Video Preis: 19,50 €



GLÜCKLICHER IKARUS

mit dem Gleitschirm über die Alpen. Quer über die Alpen zu fliegen von Nord nach Süd. Toll 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 seine Eine DVD in deutscher und englischer Sprache.
DVD-Preis: 18,50



Starten, Steuern, Landen mit dem Gleitschirm

Der Lehrfilm zeigt die Ulirschirm-Flugtechnik entsprechend dem Lehrplan. Über den reinen Lehrnutzen hinaus ist der Film auch schön anzuschauen. Herstellung: Charlie löst zusammen mit dem 014V-Lehrteam! Filmdauer: 20 Minuten.
VHS-Video Preis: 15,50 €
DVD-Preis: 15,50 € Mit Bonusfilm - Sicher Gleitschirmfliegen



Starten, Steuern, Landen mit dem Drachen

DHV-Lehrfilm für Drachenfliegen. Darstellung der richtigen Flugtechnik für den Start, den Flug und die Landung. Herstellung: Ralf Heuher zusammen mit dem >Kehrtteam. Filmdauer: 15 Minuten.
VHS-Video Preis: 15,50 €
DVD-Preis: 15,50 € Mit Bonusfilm Gerrean Open 2005!



Aktiv Gleitschirm fliegen

Der Lehrfilm stellt sämtliche Inhalte des Performance-Trainings vor und zeigt die entsprechenden Übungen. Das Video ist in erster Linie für die engagierte Fort- und Weiterbildung in Schulen und Vereinen geeignet, es soll aber auch der interessierten Piloten, dem interessierten Piloten am heimischen Fernseher Lust auf Training und Weiterbildung machen. Herstellung: Charlie Jäst zusammen mit dem DHV-Lehrteam. Filmdauer: 42 Minuten.
VHS-Video Preis: 19,50
DVD-Preis: 19,50 € Mit Bonusfilm - Sicher Gleitschirmfliegen



Am Seil nach oben

Windschlepp für Drachen- und Gleitschirmflieger. Der neue Lehr- und Informationsfilm des Deutschen Hängegleitverbandes zeigt alles Wissenswerte zum Thema Windenschlepp. Gleitschirm und Drachenschlepp werden getrennt vorgestellt, aber beide Pärchen werden gemeinsam auf einer einzigen Kassette (60 Min.) ausgeliefert. Das Video ist nicht nur für die Schleppeausbildung interessant, sondern bietet auch den erfahrenen Windensiegern einige neue Tipps und Tricks zum Thema Schlepp.
VHS-Video Preis: 15,50
DVD-Preis: 15,50 €



Heiter bis wolkig

Heiteres und Lustiges aus den Anfangstagen des Drachenliegens. Herstellung: 1985 zusammengestellt von Challefist aus zahlreichen Amateurstreifen. Filmdauer: 25 Minuten. Zum Verkauf als VHS-Video,
Preis: 21,00



FREE RIGHT Film Award

Die besten Filme der Jahre 2000 und 2001
Laufzeit 37 min,
VHS-Video Preis: 21,00 €



Gleitschirm-Kalender 2007

Es gibt wieder einen Gleitschirm-Kalender für das Jahr 2007 mit sehr schönen Gleitschirmfotos von Martin Scheel, Andreas Busslinger, Jerome Maupoint und anderen. Der Verkaufspreis ist 14 Euro zzgl. Versandkosten von 3,50 Euro. Zu beziehen ist der Kalender unter www.Elementbuch.de.

Aig BRÄUNIGER FLUGELEKTRONIK

Zusammenschluss der Firmen Bräuniger und Flytec

Nachdem es für Bräuniger GmbH keine Firmen-Nachfolger aus der Familie gibt, entschlossen sich Peter Bräuniger und Rolf Willershausen für einen Zusammenschluss mit dem Schweizer Fluggerätehersteller Flytec AG. Die beiden Firmen werden die Entwicklungsarbeit und die Fertigung nun gemeinsam betreiben, was im Endeffekt dem Kunden zugute kommt. Neuer Geschäftsführer ist der Flytec-Chef Alois Sigrist. Der Vertrieb und der Reparaturservice der Bräuniger-Varios bleibt weiterhin in Weilheim, Ansprechpartner ist Norbert Zech, aber auch Peter Bräuniger und Wolf Willershausen stehen der Firma weiterhin mit Rat und Tat zur Verfügung.

Rabatt auf 2 Jahrescheck

Vom 1. November 2006 bis zum 31. Januar 2007 gewährt die Icaro Vertretung Fly & More einen Rabatt von 10% auf alle Jahreschecks. Es gibt zwei Wege das Gefühl des Fliegens zu erleben: unkontrolliertes Risiko, bedingt durch Defekte und Materialabnutzung, oder Sicherheit durch Kundenservice vom Hersteller! Infos bei Fly & More, Tel: +49/(0)8034/909700.



20 Jahre Pause Segel

1986 wurde aus der Faszination zum Drachens segelfliegen die Drachensegelmacherei „Pause Segel“ gegründet. Seit 1997 wird in den eigenen Räumen in Uffing am Staffelsee produziert. In den 20 Jahren sind weit über 3.000 Drachensegel hergestellt worden und unzählige Reparaturen, von kleinen Rissen bis zum Austausch der Anströmkante, professionell durchgeführt worden. Mit Segel beliefert wurden Firmen wie Firebird, Impuls, Bautek und Thalhofer und vor allem Icaro. In der intensiven Zusammenarbeit mit Icaro entwickelte Markus Pause zusammen mit Manfred Ruhmer die Erfolgsmodelle „Laminar, Bip, Easy und Relax“. Mit einem „Pause Segel“ holte sich Manfred Ruhmer von 1998 bis 2004 alle EM- und WM-Titel und flog damit auch den noch bestehenden Weltrekord von 700,8 km. Seit 3 Jahren besteht jetzt eine erfolgreiche Zusammenarbeit mit der Firma Seedwings – Manfred Bangheri. Unabhängig von den Drachensegeln gibt es ein zweites Standbein. Pause Segel entwirft und fertigt individuelle Sonnensegel, wobei hier auch die langjährige Erfahrung aus der Drachenbranche mit einfließt.

ANZEIGE

Sport Chronograph Le Hans XL

auch mit Drachennmotiv erhältlich

in exklusiver Sesenkdesel

€99.-

www.avena-uhren.de • Tel. 07002 414700

FLIEGFIX »39 AN

VERLEIH PER VERSAND

GLEITSCHIRME, BOOTE, ZELTE

Genz Sportgeräte GmbH
Tel. +43.36 82.26 11 2 u. +43.664.44 63 62 3
Salzburgerstraße 340, 8950 Steinach, Österreich

NOVA

INIAMI. flieg fix . co m



Einfach zum in die Luft gehen!
 Über 40 Teams, spektakuläre Ballonhüllen und ein erlebnisreiches Rahmenprogramm verzubern Ende Januar die Ferienregion Tegernsee in eine besondere Event-Arena. Infos unter www.bad-wiessee.de/monigolfiade.



Teampiloten gesucht
 Skyline wird ein Team aus Wettbewerbspiloten und Freizeit-, bzw OLC, Piloten für die kommende Saison aufstellen. Mit dabei ist schon Bavarian Open Sieger Robert Bernat. Für die neuen Mitglieder im Skyline Racing Team zählt aber nicht der Erfolg alleine, sondern der Wille zum Erfolg, sowie die Zeit und Lust am gemeinsamen Fliegen und an Promotionveranstaltungen (Stubaicup, Festivals etc), Foto-sessions, Filmaufnahmen usw. Dafür gibt es Sonderkonditionen für die eigene Ausrüstung (Mac Para, Niviuk, Aircross und Skyline), Erfahrungsaustausch und Unterstützung im Umgang mit den Medien. Mehr Infos unter www.skyline-flightgear.de.



TU München zu Besuch bei Fly & more

Bereits zum 2. Mal konnte Fly & more – Icaro Paragliders 30 Studentinnen und Studenten der Technischen Universität München in ihren neuen Firmenräumlichkeiten begrüßen. Der Grund dafür war ein Lehrgang der Teilnehmer, welcher vorrangig Materialkunde der im Flugsport verwendeten Materialien betraf. Daher präsentierte Vera Kaiser und Michael Scheck, Werkstättenleiter von Fly & more, sowohl Gleitschirme als auch Drachen. Detailliert wurden die verarbeiteten Materialien vorgezeigt, besprochen und getestet, z. B. Luftdurchlässigkeit des Segelmaterials bei Gleitschirmen, Gleitschirmleinen gerissen, Drachen-Alustangen begutachtet und Kohlefaserholme belastet.
 Als Abschluss wurde noch eine Praxisvorführung im Bodenhandling mit dem Icaro Nikita demonstriert, was großes Interesse und Gefallen am Flugsport weckte. Die Firma Fly & more / Icaro Paragliders freut sich darauf, bald wieder so viele junge „fluginteressierte“ Menschen bei sich begrüßen und eine kurze Einführung in unseren Sport geben zu dürfen. Die Exkursion fürs nächste Jahr wurde bereits wieder bestätigt.

Groundhandling-Trainingsfilm mit MadMikeKüng!

Groundhandling ist die hohe Kunst der Schirmbeherrschung. Wer seinen Gleitschirm am Boden unter Kontrolle hat, gewinnt auch in der Luft an Sicherheit. Nebenbei ist Groundhandling ein abwechslungsreiches Fitnessprogramm und es macht Spaß!

Mike Küng gibt sein Wissen aus zwei Jahrzehnten praktischem Training und unzähligen Seminaren weiter. Verständliche Erklärungen, ausführliche Demonstrationen, gezielte Übungsanleitungen.



In diesem Film erfahren Sie unter kompetenter Anleitung alles über die perfekte Schirmkontrolle am Boden. Basic – Advanced – Special. Für jeden Piloten ist etwas dabei! Neues lernen, Inhalte vertiefen, Variationen kennenlernen. Jede Trainingseinheit kann über die Menüführung direkt angewählt werden. So kann jeder sein eigenes Lehrprogramm zusammenstellen.

Erhältlich im DHV-Shop, Seite 8.

20 Jahre Flugschule Parafly

Der 30. September 2006 war das wichtigste Datum der Flugschule Parafly im Stubaital in der diesjährigen Flugsaison. 20 Jahre wird man schließlich nur einmal. Schon am Freitag waren zahlreiche Flieger im Tal und färbten den Himmel über Neustift bunt ein, denn schließlich wollten sie am nächsten Tag beim Fun-Wettbewerb mitfliegen. Am Abend überraschte Sigg Steixner mit einer super Collage mit alten Fliegerfotos und Zeitungsberichten aus den letzten 20 Jahren. Am Samstag ging es Punkt 11 Uhr mit dem Fun-Fliegen los und knapp 50 Teilnehmer versuchten mit einer präzisen Landeinteilung auf dem Punkt zu kommen. Gegen 15 Uhr gab es dann ein Startverbot für alle Flieger, denn ein Hubschrauber warf eine Fallschirmspringergruppe und Base Jumper über dem Landeplatz Neustift ab, Alban Klose mit seinen „Human Eagles“. Alles in allem ein gelungenes Jubiläum. Mehr Infos unter www.parafly.at.



Happy Landings 2007
wünscht Euch
Ever DHV-info-Team



Fotowettbewerb

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

SCHICKT UNS EURE IMPRESSIONEN VOM FLIEGEN



Im letzten Jahr dabei und erfolgreich waren unter anderen (im Uhrzeigersinn): Stefan König, Horst Zimmer, Wolfgang Link.

Für alle Teilnehmer, die bis **8.1.200** bei uns eingehen, "Yge e te Preise:

Drachen und Gleitschirm

1. Platz je 150 Euro
2. Platz je 100 Euro
3. Platz je 50 Euro

Außerdem gibt es eine Sonderprämie für das beste Schleppfoto und das beste Kombibild, das Gleitschirm und Drachen zeigt.

Alle Prämien werden zusätzlich zum üblichen Bildhonorar gezahlt, das bei Veröffentlichung im Info fällig wird.

Wettbewerb 2006

FOTO MARTIN SCHEEL IN BEZAU

Bitte beachtet:

Nur Bilder und Dias, die **jeweils einzeln** mit Namen und Mitgliedsnummer des Fotografen versehen sind, kommen in die Wertung. Die Größe der Papierbilder darf DIN A4 nicht überschreiten.

Auch digitale Bilder müssen mit Namen und Nummer versehen sein. Bilder, die nur mit der automatischen Kamerabezeichnung, wie pict.xxx oder img.xxx versehen sind, werden von uns nicht angenommen.

Die Bilder müssen auf 300 dpi umgerechnet und als jpg abgespeichert sein.

Die Minimalgröße der Bilder beträgt 500 KB

Beispiel: Mustermann_Mitgliedsnummer_Bildnummer.jpg

Die Anzahl der Bilder ist pro Mitglied auf 10 Bilder begrenzt.

Bitte schickt uns nicht mehr zur Auswahl, sondern trifft Eure Entscheidung, welche 10 besten Bilder Ihr uns zur Wertung geben wollt.

Wir freuen uns auf tolle Aufnahmen. Das beste Foto eines jeden Teilnehmers wird nach dem Wettbewerb auf unserer Homepage gezeigt.

Die speziell für unseren Fotowettbewerb eingerichtete E-Mail Adresse lautet:

fotowettbewerb@dhv.de

PILOTENUMFRAGE

Jeder neue A-Schein-Pilot erhält seit 1997, zusammen mit seiner Fluglizenz und der DHV-Sicherheitsbroschüre, einen Fragebogen zur Bewertung der Ausbildung in seiner Flugschule. Jedes Jahr werden von den Piloten zwischen 500 und 700 Fragebögen an den DHV zurückgeschickt, die Datenbank ist inzwischen auf gut 5500 ausgewertete Fragebögen angewachsen.

In fünf Fragen bewertet der Pilot die Ausbildungsqualität seiner Flugschule, zwei weitere Fragen beziehen sich auf die Pilotenprüfung. Die Auswertung der Ergebnisse wird vom DHV für jede Flugschule, die einen Mindestrücklauf von 20 Fragebögen hat, einzeln aufbereitet. Für die Flugschulen ist dieses Feedback ihrer ehemaligen Flugschüler wichtig, um mögliche Schwachstellen im Flugschulbetrieb deutlich zu machen.

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

Zusammenfassung der Umfrageergebnisse

Wie beurteilst Du den theoretischen Unterricht

Deiner Flugschule?

Zeitraum	sehr gut	gut	zufriedenstellend	verbesserungswürdig	ohne Angabe
bis 12/ 1999	50%	38%	7%	3%	2%
bis 11/ 2000	50%	38%	6,5%	3,5%	2%
bis 11/2002	57%	36%	2%	0%	0%
Bis 10/2003	59%	35%	5%	1%	0%
Bis 10/2004	58%	34%	6%	2%	0%
Bis 10/2005	59%	34%	6%	1%	0%
Bis 10/2006	56%	37%	6%	1%	0

Wie beurteilst Du den DHV- Prüfer ?

Seine Entscheidungen waren entsprechend den Prüfkriterien korrekt ?

bis 12/1999	Ja: 98,4%	Nein: 1,6%
bis 11/ 2000	Ja: 98,6%	Nein: 1,4%
Bis 11/2002	Ja: 99,2%	Nein: 0,8%
Bis 10/2003	Ja: 98,9%	Nein: 1,1%
Bis 10/2004	Ja: 98,6%	Nein: 1,4%
Bis 10/2005	Ja: 98,8%	Nein: 1,2%
Bis 10/2006	Ja: 98,9%	Nein: 1,1%

Sein Auftreten war freundlich und kompetent ?

bis 12/1999	Ja: 97,4%	Nein: 2,6%
bis 11/ 2000	Ja: 97,3%	Nein: 2,7%
Bis 11/2002	Ja: 96,5%	Nein: 3,5%
Bis 10/2003	Ja: 97,1%	Nein: 2,9%
Bis 10/2004	Ja: 97,3%	Nein: 2,7%
Bis 10/2005	Ja: 99,3%	Nein: 0,7%
Bis 10/2006	Ja: 98,1%	Nein: 1,9%



Wie beurteilst Du die pädagogischen und fachlichen Fähigkeiten der Flu: lehrer Deiner Flu:schule?

Zeitraum	sehr gut	gut	zufriedenstellend	verbesserungswürdig	ohne Angabe
bis 12/ 1999	61%	29%	5%	4%	1%
bis 11/ 2000	61%	29%	5%	3,5%	1,5%
bis 11/2002	63%	30%	4%	3%	0%
Bis 10/2003	63%	32%	2%	3%	0%
Bis 10/2004	67%	28%	4%	1%	0%
Bis 10/2005	67%	28%	3%	2%	0%
Bis 10/2005	66%	29%	3%	2%	0%

Wie beurteilst Du die organisatorischen Fähigkeiten Deiner Flugschule?

Zeitraum	sehr gut	gut	zufriedenstellend	verbesserungswürdig	ohne Angabe
bis 12/ 1999	46%	34%	10%	9%	1%
bis 11/ 2000	45%	35%	10%	8%	2%
Bis 11/2002	45%	38%	12%	5%	0%
Bis 10/2003	47%	40%	9%	4%	0%
Bis 10/2004	50%	37%	9%	4%	0%
Bis 10/2005	54%	34%	9%	3%	0%
Bis 10/2006	53%	34%	8%	5%	0%

Wie beurteilst Du das Sicherheitsbewusstsein Deiner Flugschule?

Zeitraum	sehr gut	gut	zufriedenstellend	verbesserungswürdig	ohne Angabe
bis 12/ 1999	81%	13%	2%	2%	2%
bis 11/ 2000	82%	12%	2,5%	1,5%	2%
Bis 11/2002	84%	14%	1%	1%	0%
Bis 10/2003	82%	17%	0%	1%	0%
Bis 10/2004	87%	11%	1%	1%	0%
Bis 10/2005	85%	12%	2%	1%	0%
Bis 10/2006	86%	12%	1%	1%	0%

Wie beurteilst Du den Zustand der Schulungsgeräte Deiner Flugschule?

Zeitraum	sehr gut	gut	zufriedenstellend	verbesserungswürdig	ohne Angabe
bis 12/ 1999	50%	36%	8%	2%	4%
bis 11/ 2000	50%	36%	8%	2%	4%
Bis 11/2002	54%	38%	6%	2%	0%
Bis 10/2003	61%	32%	5%	2%	0%
Bis 10/2004	58%	36%	5%	1%	0%
Bis 10/2005	60%	34%	5%	1%	0%
Bis 10/2006	58%	35%	6%	1%	0%

so ein Gleitschirm ist, auch nur ein Mensch richtig gut gehts ihm erst wenn man sich anständig um ihn kümmert



jetzt ist die beste Zeit und erst noch die günstigste Gelegenheit deine AuerfüStung bei den Servicestellen von Advance auf Herz und Nieren bzw. Leinen und Nähte checken zu lassen



damit du dich auch im neuen Jahr wieder voll darauf verlassen kannst



Atceza

Thank you for flying A D V A N C E

Weitere Infos unter www.aclvance.ch/jahrescheck

advance thun ag advance france sarl fon +41 33 225 70 10
 seestrasse 14 zone industrielle fax +41 33 225 70 11
 ch 3602 thun fr 6E1830 oderen Infotecivence.ch

jetere

tertooonivilimierffi
 eer

DER DHV VOR ORT

die Regional- versammlungen 2006

Ein Beitrag von Benedikt Liebermeister

Im hohen Norden begann 2006 die Tour der DHV-Spitze durch die Regionen. Gerd Olbinsky, Regionalbeirat Nord, hatte ins Cafe Ehrenstein geladen. Ein besonderer Programmpunkt war der Vortrag des XC-Cracks Sepp Gschwendtner über Streckenfliegen im Flachland. Besorgt, ob die „Nordlichter“ den

Ausführungen im urbayerischen Dialekt folgen können, hatte der DHV einen „Dolmetscher“ mitgebracht. Doch der Sepp überwand alle Sprachbarrieren und hatte sogar für die Profis im Norden so manchen Tipp. Völlig dialektfrei sprach Achim Joos, als er seine Theorie zum „perfekten Thermikfliegen“ erläuterte.



Spannende Vorträge gab es zu hören von Sepp Gschwendtner, der aus seinem reichhaltigen Erfahrungsschatz berichtete und Achim Joos, dem amtierenden Deutschen Meister im Gleitschirmfliegen. In der Mitte der DHV-Vorsitzende Charlie Iöst.



Die rege Beteiligung bei den Versammlungen führte zu fruchtbaren Diskussionen und Anregungen für die gemeinsame Verbandsarbeit

Hoch am Jenzig in der gleichnamigen Berggaststätte fand die Regio Ost statt. Der Drachen- und Gleitschirmclub Jena hatte den Ort nicht zuletzt wegen der atemberaubenden Aussicht über das Saaletal und Jena gewählt. Der Blick beeindruckte auch Regionalbeirat Siegfried Prietz. Sepp Gschwendter versprach im Frühjahr wieder zu kommen. Der Startplatz am Jenzig bietet hervorragende Streckenflugmöglichkeiten.

Sehr herzlich begrüßte Waldstettens Bürgermeister Michael Rembold die Teilnehmer der Regio Südwest und erwies sich als engagierter Förderer des Gleitschirm- und Drachensports. „Solche Unterstützung benötigen wir in Berlin“, ermunterte der DHV-Vorsitzende Charlie Jöst Herm Rembold zur Fortsetzung seiner politischen Karriere.

Regionalbeirat Klaus Kienzle und der gastgebende Verein Drei-Kaiser-Berge überraschten mit einem reichhaltigem Kuchenbuffet. Mit vollem Magen tagt es sich gleich doppelt so gut, vor allem, wenn's umsonst ist.

REGION MITTE MIT STARKER BETEILIGUNG

Der Saal platzte fast aus alle Nähten in der Region Mitte. Kräftig die Werbetrommel geschlagen hatte der Regionalbeirat und zugleich zweite DHV-Vorsitzende Frank Herr. Das abwechslungsreiche Vortragsprogramm stieß auf reges Interesse, die Referenten wurden mit vielen Fragen bestürmt. Jeder ging zufrieden, um ein paar Informationen reicher, nach Hause.

Trotz Traumwetter fand sich eine beachtliche Zahl zur Regio Südost im Veranstaltungsforum Fürstenfeld ein. „Hausherr“ Noldi Schmid, der Regionalbeirat Südost, eröffnete zusammen mit dem DHV-Vorsitzenden Charlie Jöst die Versammlung. Nach den Regularien begann das Vortragsprogramm.

„Perfekt Thermikfliegen“ war Thema des Welt Cup Gesamtsiegers 2003 und vierfachen Deutschen Meisters Achim Joos. „In dieser Theorieeinheit wollte ich die aus meiner Sicht häufigsten Fehler beim Thermikfliegen ansprechen. Sehr oft benötigen Piloten nur einen kleinen Ratschlag, um in Zukunft bewusster und zielgerichteter die Thermik zu nutzen.“ Anhand von Fotos mit markierten Thermikschläuchen erklärte er, wann und wie herum er in Abhängigkeit der Wmdrichtung am besten eindreht. Den Schlauch zentriert der Gleitschirm-Profi im weiteren Verlauf sehr effektiv über die Außenbremse. Praxisnah hat Achim diese Techniken in einem Video veranschaulicht. Eine Kamera, am



DHV-Geschäftsführer Klaus Tänzler



Björn Klaassen wirbt für die Aktion „Luftige Begegnungen“ (siehe auch www.dhv.de unter Naturschutz)

Fuß montiert, fing jede seiner Körperbewegungen ein, während er über ein Mikrofon die Manöver genau dokumentierte. Anschaulicher kann eine Technik nicht demonstriert werden!

SEPP IM FLACHLAND

Inzwischen kennt Sepp Gschwendner in den Bergen jeden Winkel. Seit Jahren ist er in der Deutschen Streckenflugmeisterschaft vorn dabei. In den letzten Jahren hat er sich aufs Flachland konzentriert und dabei reichlich an Erfahrung gesammelt. In seiner unnachahmlichen Art gab der Sepp seine Erkenntnisse jetzt in einem Vortrag weiter. Erstaunlich, von welchen, im Vergleich zu den Alpen „mickrigen“ Hügeln, rekordverdächtige Strecken geflogen werden. Aber gerade das ist ja ein Teil der Faszination des Streckenfliegens im Flachland. Fol-

gende Punkte sind für den Sepp sehr wichtig. Da im Flachland meist mit großem Windversatz geflogen wird, muss der Pilot dem Thermikbart/schlauch ständig folgen. Sepp lässt den Schirm dabei weitgehend laufen. Entscheidend ist, den Thermikbart erst an der Basis zu verlassen. Hat er den Bart verloren, setzt er alles daran ihn wieder zu finden. Ist er tiefer weitergeflogen, stand er bald am Boden. An den Schlüsselstellen seiner Flüge hat er Fotos gemacht und diskutiert mit dem interessierten Publikum die möglichen Flugrouten.

DIE FLUGPLANUNG HAT EINEN HOHEN STELLENWERT

Die Flugplanung hat beim Flachlandfliegen einen noch höheren Stellenwert als im Gebirge. Gesperrten Lufträumen kann man nicht in letzter Minute ausweichen. Schon lange vorher muss der richtige Kurs gesetzt werden. Auf GPS, Vario/GPS-Kombigeräte oder Palm lassen sich alle relevanten Lufträume raufladen, der Pilot sieht genau, wo er sich im Moment befindet. Luftraumverletzungen sind leider kein Kavaliersdelikt.

Zu Auflockerung präsentierte der DHV-Vorsitzende Charlie löst einen Ausschnitt des TV-Rückblicks 2006. Corinna Schwiengershausen als Weltmeisterin im Drachenfliegen, die Deutsche Damennationalmannschaft als Teamweltmeister und Ewa Wisnierskas World Cup Siege haben für ein beachtliches Feedback in den Medien gesorgt. Allein die Wettbewerbsberichterstattung erreichte über 12 Millionen Fernsehzuschauer. Dazu kommen die zahlreichen Aktivitäten der Vereine. Circa 6 Millionen Zuschauer haben einen Beitrag des Drachenfliegerclubs Vulkaneifel über die Fly Ranch Hinterweiler gesehen.

Björn Klassen vom DHV Referat Flugbetrieb berichtete über Begegnungen der Gleitschirm- und Drachenpiloten mit Vögeln. Denn Vögel sind Vorbilder. Gerade das Gleitschirm- und Drachenfliegen kommt dem lautlosen Vogelflug sehr nahe. In Norditalien fliegen Piloten gemeinsam mit Gänsegeiern. Gigantisch, wie sie mit diesen majestätischen Geschöpfen im gleichen Aufwind Flügel an Flügel kreisen. Dies ist keine Seltenheit, wie eine Umfrage auf den Versammlungen ergab. Nahezu alle Piloten bestätigten, im Laufe der Zeit schon mal mit Vögeln geflogen zu sein. Fast alle registrierten Beobachtungen sind harmloser Natur. Das Miteinander ist typisch. Nur wer Greifvögelhorsten zu Nahe kommt, erlebt ein anderes Bild. In unmittelbarer Horstnähe reagieren Greifvögel empfindlich auf Eindringlinge. Dies machen



Einen malerischen Rahmen bot das Forum Fürstenfeld für die Regionalversammlung Süd-Ost.

Greife unmissverständlich klar. Der Steinadler mit dem „Girlandenflug“, bei dem er in der Luft auf und nieder stößt. Abdrehen und Flugrichtung ändern, heißt es da für den Piloten.

NATURSCHUTZ NOCH SKEPTISCH

Naturschützer sehen die Begegnungen noch immer kritisch. Deshalb hat der Biologe Wolfgang Scholze vom DAeC Naturschutzreferat das Projekt „Luftige Begegnungen“ ins Leben gerufen. Mit Hilfe von Online Fragebögen und regel-

mäßigen Aufzeichnungen der Piloten werden weitere Erkenntnisse in allen Luftsportsparten gewonnen. Für den Gleitschirm- und Drachensport beteiligt sich der DHV an diesem Projekt. Mitmachen können alle interessierten Drachen- und Gleitschirmpiloten auf der Naturschutzseite unter www.dhv.de. Absolut beeindruckend war der Film über das gemeinsame Fliegen von Gleitschirmen, Geiern und Milanen im Himalaya. Faszinierend, wie sich die Vögel den langsamen Geschwindigkeiten der Gleitschirme

anpassten und offensichtlich ihren Spaß am Kurbeln miteinander hatten. An die Vorträge schloss sich der verbandspolitische Teil der Regionalversammlungen an mit Diskussion regionaler Themen und der Wahl der Delegierten für die Jahrestagung. In allen Regionen stieß der DHV auf erfreuliches Interesse, bieten doch die Versammlungen den direkten Kontakt zum DHV. Ansprechpartner aus allen Referaten stehen für Auskünfte und zum persönlichen Kennenlernen vor Ort bereit.

ANZEIGE

take
Festival der Himmelsstürmer
Der neue Take Off DVD Sampler über das freie Fliegen
für 19,90 EUR
Erhältlich im Handel
www.takeoff-hude.de

Teil 2

Über der imposanten
Bergwelt der Stubaier
Hochalpen

EIN GROBER TAG

Vierter Tag, Montag 12.6.2006

Oetz - Lienz

Noch etwas verschlafen und mit müden Knochen wache ich am nächsten Morgen bei strahlendem Sonnenschein und makellos blauem Himmel auf. Ich spüre bereits deutlich die Anstrengung der letzten 3 Tage, was jedoch meine Vorfreude auf den kommenden Flugtag keineswegs schmälern kann. Ganz im Gegenteil. Ich weiß, dass ich heute zum ersten Mal an einem recht guten und großen Streckenfluggelände starten werde und mit etwas Glück sollte es zu einem ungewöhnlichen Flug reichen. Meine Wirtin versorgt mich noch mit etwas Reiseproviant und schon sitze ich in der Gondel, hinauf zum Hochoetz Gebiet. Schwitzend schleppe ich meinen schweren Drachen die rund 100 Höhenmeter hinauf zum Startplatz. Der sogenannte Knappenweg führt hier hinüber bis ins Kühtai und informiert den interessierten Bergwanderer über die harte Lebens-

und Arbeitsweise der Bergleute vor über 350 Jahren. Was hätten sich wohl die Menschen damals gedacht, wenn sie schon von der Kunst des Fliegens gewusst hätten? Ich bin gerade mit dem Aufbauen fertig, als zwei heimische Schirmpiloten dazu kommen. Streckenfuchs Adi Meierkord hat heute seinen Starrflügler lieber gegen einen Schirm getauscht. Wegen dem vorherrschenden Nordostwind und der damit verbundenen turbulenten Verhältnisse verzichtet er im Moment lieber auf große Streckenflüge. Man müsse im Lechtal und einigen weiteren Stellen oft wo rein fliegen, wo es einfach zu ruppig wird...

Er weiß nichts von meinen vergangenen Tagen, aber irgendwie schmunzelnd gebe ich ihm innerlich recht. Doch für heute bin ich trotzdem optimistischer. Mir schweben zwei, vielleicht sogar drei mögliche Streckenvarianten vor. Einerseits könnte ich, probieren über das Inntal zur Mierningerkette und weiter zum Karwendel zu gelangen, um dann dem Talverlauf

folgend, über das Rofan zum Pendling zu kommen. Dort wieder hinüber zum berühmten Kufsteinerhang am Zahmen Kaiser queren und von dort ins heimische Achantal. Aber warum eigentlich schon so schnell nach Hause? Außerdem stehen die Chancen bei dem sich verstärkendem Ostwind nicht wirklich gut, es sehr viel östlicher als zum Rofangebirge zu schaffen. Die Hochdrucklage schaut noch recht stabil aus und Ich gebe ihm vielleicht noch drei Tage, bevor die nächste Störung von Südwesten diese tollen Streckenflugtage beendet. Zudem müsste es jetzt ja inneralpin die bessere Flugregion sein. Nein, ich träume von etwas anderem. Noch nie war ich hier, zwischen den Bergriesen von Stubaier- und Ötztaleralpen, mit dem Drachen unterwegs.

Dann wäre da noch der Versuch über den Brenner ins Zillertal zu gelangen und weiter auf die bekannte Rennstrecke des Pinzgau. Doch diese kenne ich schon zu Genüge und deshalb reizt mich diese Route auch nicht so sehr.

ALPENWANDERFLUG DER GROBE WEG ZURÜCK

Ein mehrtägiger Flug vom oberbayerischen Hochfelln bis in die Schweiz und über Österreich und Italien wieder zurück bietet natürlich eine Unmenge außergewöhnlicher Erlebnisse und Eindrücke. Thomas Ziesel hat sich dieses Abenteuer gegönnt und lässt uns hier daran teilhaben.



Und wie sieht das Wetter jenseits des Alpenhauptkammes aus? Aus Erfahrung weiß ich, dass gerade Nordostlagen den Südalpenraum zwischen Graz und Ortler streckenflugtechnisch bevorzugen. Vielleicht gelingt mir ja ein Besuch in Italien!

Nun heißt es aber erst einmal in die Luft kommen und sehen, was der heutige Tag überhaupt hergibt. Wieder ist Blauthermik angesagt und das Suchspiel nach den richtigen Scharnten und Bergspitzen kann beginnen. Lediglich Richtung nördlicher Alpenrand zeichnen sich bereits einige kleine Cumulus ab. Der Ostwind schiebt wohl bereits die etwas feuchtere Flachlandluft in die Voralpen.

Es dauert eine ganze Weile, bis ich langsam über den schon 3.000 m hohen Acherkogel steigen kann. Doch der plötzlich frei werdende Blick in die gesamte umliegende Bergwelt verschlägt mir fast den Atem! Die Fernsicht muss wohl über 200 km in dieser frühlingfrischen, wolkenfreien und klaren Luft betragen. Da stehen sie

alle, die Majestäten unserer Alpen, aufgereiht zur eindrucksvollen Parade. Bis zum Großglockner im Osten, dem Bernina im Westen und dem König Italiens, dem Ortler im Süden, reicht der Blick. Der viele Schnee zeichnet seine graphischen Muster in die Hänge, während tief unten im Tal schon frisches Grün vom nahen Sommer kündigt.

Allein für diesen Blick habe sich alle Mühen gelohnt. Erst allmählich finde ich mich wieder in die Flugroutine ein. Etliche Kreise und Umwege gehen auf das Konto Sightseeing und jeder Zeit- und Streckenjäger würde verständnislos den Kopf schütteln ob meines verschwenderischen Umgangs mit der Flughöhe.

Wie aber sieht es nun mit der weiteren Route aus? Nach wie vor ist, auch in großer Höhe, der Nordostwind präsent. Allerdings schon deutlich moderater als an den Vortagen. Wie vermutet, ist der Ostalpenraum fast blau, während sich auf der Alpensüdseite schon einige Thermikwolken gebildet haben. So fällt es mir leicht, meine gro-

ße Wunschroute einzuschlagen. Ich werde versuchen, es im Blauen bis zum Timmelsjoch zu schaffen, um, wenn es die Verhältnisse zulassen, von dort auf die Alpensüdseite nach Italien zu gelangen. Bergrippe für Bergrippe drehe ich die unsichtbaren engen Leebärte der Südseiten aus. Der wuchtige Schrankogel versperrt den Blick ins Stubaital. Im Süden macht das Zuckerhütl seinem Namen alle Ehre und grüßt in seinem makellos weißen Winterkleid. 3.774 m misst die Wildspitze im Westen und bleibt dabei noch deutlich, über meiner eher bescheidenen Flughöhe. Nur knapp über 3.000 m reicht die warme Luft und so mache ich mir Sorgen, ob dies wohl für einen ungefährlichen Überflug des Timmelsjochs reichen wird. Was wird der Luftmassenwechsel wohl bewirken? Werde ich auf der Südseite schnell wieder Anschluss finden, oder spült mich wohlmöglich der Nordostwind in seinem Lee ganz schnell nach unten?

Der viele Schnee verhindert einen direkten Anflug des Zuckerhütlmassivs, so kann ich nur

A4e.
M,16.



Alpenhauptkamm, vorbei am Zuckerhütl nach Italien



Ungewohnte Perspektive auf die altbekannte Brennerautobahn

den vorgelagerten niedrigeren Hängen folgen. Ich sehe bereits die Passtrasse unter mir. Feuchte Luftmassen schieben von Meran empor und bilden einige Wolken.

Doch der Überflug gelingt besser, als befürchtet. Mit Geduld finde ich die passenden Wolken auf der Südseite. Ich habe Italien erreicht! Rein aus Neugier fliege ich noch ein wenig Richtung Meran und Jaufenpass, um schließlich zurück Richtung Sterzing abzudrehen. Die Wolken werden zunehmend besser und ermöglichen es jetzt auch gegen den Nordost voran zu kommen. Damit zeichnet sich auch mein nächstes Ziel ab: Vielleicht gelingt es mir ja bis Kärnten und zur Emberger Alm zu gelangen.

Was ich zu diesem Zeitpunkt jedoch noch nicht wissen konnte, war eine recht ungewöhnliche Wetterentwicklung, weit entfernt in Osteuropa. Ein Tiefdruckgebiet war dabei, sich ein zweites Mal aufzubauen, anstatt, wie üblich, weiter zu ziehen. Dies war auch der Grund für die nicht enden wollende Nordströmung, die leider, und das sollte auch meine Flugreise noch schwer treffen, immer mehr zunahm desto mehr man Richtung Osten kam.

Vor mir liegt der gesamte Alpenhauptkamm in einer Klarheit, die man nur selten erlebt. Erst die zweite südlichere Bergreihe wird von guten Thermilwolken gekrönt. Hinter Sterzing geht es schließlich über das Tauferer Tal, nördlich von Bruneck zum Staller Sattel. Die gesamten Dolomiten versprechen weit im Süden perfekte Flugbedingungen. Ich erkenne die drei Zinnen, Tofana und die Sellagruppe. Was für eine Fernsicht! Warum nicht dorthin probieren?

Doch in mir hat unbemerkt eine kleine Wandlung statt gefunden, der ich mir erst später

bewusst geworden bin. Ich fliege bereits wieder in einer Region, die ich schon etwas kenne und deren Bergformationen mir vertrauter sind. Das Defregengebirge weist den Weg nach Lienz und von dort ist es, bei guten Verhältnissen, nur noch ein Katzensprung zur Emberger Alm. So war mein Kopf plötzlich nicht mehr ganz so frei und unbefangen wie die Tage zuvor. Wenn man etwas schon kennt, besteht immer die Gefahr, sich eher dem Vertrauten zuzuwenden, als einen neuen Weg zu gehen.

Vielleicht hätte ich sonst die zunehmende Nordostströmung weiter im Osten, jenseits des Glockners und der Sonnblickgruppe, schon an der Form der Wolken erkennen können? Vielleicht wäre ich dann wirklich, einfach meiner Intuition folgend, in die Dolomiten geflogen, hätte dort auf die sicher bald eintreffende Südwestströmung gewartet, um mit dieser den Alpenhauptkamm dann wieder nach Hause queren zu können.

Langsam lösen sich die Wolken auf und die Thermik beginnt zu versiegen. Die gesamte Strecke gegen den Wind ist einfach zu weit und so bin ich gezwungen kurz vor Lienz in dem dort sehr engen Pustertal zu landen. Der erneute lange Flug fordert nach 7 Stunden seinen Tribut. Ich bin ziemlich erschöpft und für einen kurzen Moment unkonzentriert. Der turbulente Talwind hebt mich noch einmal aus und ich zerbreche bei der harten Landung Trapezseitenstange und deren Basisecke.

Aber die einmalige Schönheit dieses tratunhaften Fluges tröstet mich im Moment über diesen Wehrmutstropfen hinweg. Ich denke, dass nichts wirklich aus Zufall passiert und so sage ich mir, das dieses Malheur schon seine Richtig-

keit haben wird. Irgendwie wird es weitergehen und ich möchte meinen Wanderflug nicht hier beenden!

Ein Anruf an der Embergeralm gibt mir wieder Hoffnung. Tom Becher, Streckencrack und Fliegerfreund vom Hochfelln, ist dort gerade in Urlaub und ist sofort bereit mich mit dem Auto schnell auf die Alm zu holen. So sitze ich bereits kurze Zeit später in der gemütlichen Runde zusammen mit Tom, unserem fliegenden Wirt Wolfgang und einigen anderen Flugurlaubern und suche nach der passenden Lösung für mein Weiterkommen.

Eine neue Trapezstange wäre nicht das Problem, aber die spezielle, passende Ecke zur Kohlefaserbasis lässt sich nicht vor Ort auftreiben. Sollte ich tatsächlich zurück zum Händler an den Chiemsee fahren müssen, um dieses notwendige Ersatzteil zu besorgen?

Es ist schon spät und traurigen Herzens verschiebe ich meine Reparaturaktion auf morgen. Ich weiß, dass es ein Hammertag sein wird und spüre genau, dass dies der eigentliche Tag wäre, um es wirklich zurück über den Hauptkamm an den Chiemsee zu schaffen. Ich werde morgen aber noch nicht fliegen können! Nur schwer kann ich ein paar Tränen unterdrücken, als ich mir alleine in meinem Bett über die Situation im Klaren werde. Warum musste mir jetzt, so kurz vor der Erfüllung eines so großen Traumes, so etwas passieren? Manchmal versteht man einen Rückschlag wohl erst nach einer geraumen Zeit, als wirkliche Chance und erkennt vielleicht erst dann, warum etwas gerade so eintreffen musste, wie es gekommen ist. Ich versuche mich mit dieser Vorstellung so gut es geht zu trösten und falle in einen unruhigen Schlaf.



Fern im Süden locken die Dolomiten mit schönsten Thermikwolken

AUSZEIT

Fünfter Tag, Dienstag 13.6.2006 Embergeralm

Schon beim morgendlichen Blick aus dem Fenster, ist mir klar, was für einen Tag ich wirklich versäumen werde. Mir blutet das Herz, aber so muss ich eben mein Schicksal für heute akzeptieren und klemme mich ans Telefon, um dieses verflixte Ersatzteil zu besorgen. Ich hatte gehofft, jemanden zu finden, der aus Deutschland ohnehin zu einem Flugurlaub nach Kärnten kommt und mir vielleicht die Teile mitbringen könnte. Doch alle Bemühungen sind vergebens. Auch der Importeur am Chiemsee schafft es nicht, mir die Ersatzstücke einfach in den Zug nach Spittal zu legen, wo ich diese dann abholen könnte. So bleibt mir nur eine letzte Chance, bevor ich selbst mit dem Zug heimfahren muss, um alles zu besorgen. Kaum erfährt mein Goldstück zu Hause von meiner Notsituation, sitzt sie auch schon im Auto, auf dem Weg zum Händler, um die Teile zu holen und an den Zug zu bringen.

Somit sollte ich gegen Abend doch noch zu meinen erforderlichen Sachen kommen. Unverhofft hatte ich plötzlich meinen ersten dringend notwendigen Pausetag. Allmählich begriff ich,

dass diese Zwangspause tatsächlich etwas Gutes und sehr Wichtiges hatte. Meine Seele und mein Körper waren weit mehr ausgelaugt, als ich es mir eingestehen wollte. So war ich jeden der letzten 4 Tage im Schnitt rund 6 Stunden bei ruppigen und anspruchsvollen Bedingungen in der Luft unterwegs, hatte bereits ein paar Pfund abgenommen und keine wirkliche Ruhephase gehabt, um meine vielen Eindrücke auch mental verarbeiten zu können. Die harte Landung war reine Konzentrationsschwäche und damit eigentlich auch eine Warnung an mich, den Bogen nicht zu überspannen.

Diese Erkenntnis gibt mir ein wenig an innerer Ruhe zurück und so kann ich mich wenigstens als Rückholer nützlich machen und bei Tom revanchieren.

Spät nachmittags gibt es dann noch eine große Überraschung. Susanne kommt doch tatsächlich selbst mit dem Auto, um mir feierlich meine Ersatzteile auszuhändigen! Der Zugtransport wäre so kompliziert gewesen, sagt sie. Man hätte hierfür ohnehin nur von Salzburg aus eine Möglichkeit gehabt, und da wollte sie sich nicht lange rumärgern und ist eben „schnell“ selber gefahren. Ich bin sprachlos und weiß

nicht, wie ich das wieder gut machen kann. Wegen der Arbeit am nächsten Tag, kann sie nicht einmal über Nacht bleiben und so fährt sie nach einem gemeinsamen Eis sofort wieder zurück.

Noch immer zutiefst gerührt von ihrer Selbstlosigkeit sitze ich kurz danach

vor meinem Drachen und starre auf mein kaputtes Trapez. Irgendwie kann ich heute nicht mehr so recht mit der Reparatur beginnen. Ich bin zu aufgewühlt und muss das alles erst einmal verdauen...

DIE GROßE BARRIERE

Sechster Tag, Mittwoch 14.6.2006, Emberger - Helligenblut - Goldeck - u.a.

Ich liege auf der noch feuchten Wiese und genieße die morgendliche Stille, die man nur hier oben in den Bergen findet. Über den Karawanken erwacht der Tag in leichten Goldtönen. Es liegt noch eine zarte Nebelschicht über dem Weißensee, während die Sonne langsam in einen reinen blauen Himmel steigt. Ein guter Tag.

Es wird Zeit. Ich packe meinen Drachen aus und beginne mit dem Auswechseln der kaputten Teile. Schließlich kontrolliere ich noch das gesamte Gestell, prüfe die Segellatten und gehe in aller Ruhe noch einmal die fertig aufgebaute Konstruktion in allen Details durch. Alles ist wieder perfekt und zumindest dieser Part sollte meine innere Anspannung wieder etwas beruhigen.

Aber es ist etwas anderes. Mein für mich so einzigartiger Alpenrundflug geht dem Ende entgegen. Ich schätze, das Wetter gibt mir gerade noch zwei Tage und dann werden die guten Flugbedingungen vorbei sein. Sollte ich es heute nicht schaffen über den Alpenhauptkamm zu kommen, habe ich maximal noch morgen einen letzten Versuch. Wie hat sich das Tief im Osten entwickelt? Wann beruhigt sich endlich der Nordostwind und wie schnell wird das Hoch altern? Jetzt hat mein Alpenrundflug einen



anderen Charakter bekommen. Mein Ziel nach Hause zu gelangen dominiert die Überlegungen und das macht mich unfrei, lässt mich nun nicht mehr so „einfach“ den bestehenden Möglichkeiten von Wetter und Gelände folgen.

Sicherlich wäre es einfacher, einen großen Flug Richtung Dolomiten oder eben nur in einem der klassischen Wetterfelder, Süd oder Nord, zu unternehmen, als gegen den Wind diese große Barriere der Alpen überfliegen zu wollen. Dieser Widerspruch erzeugt eine innere Gespaltenheit und Nervosität, die ich vorher gar nicht kannte. Der Flug muss das Ziel bleiben, nicht das Ziel darf den Flug bestimmen.

Zusammen mit Wolfgang studieren wir die neuesten Wetterkarten. Das eigentlich weit entfernte Tief lässt nicht locker und es bleibt bei bis zu 30 km Nordostwind im östlichen Alpenraum. Ansonsten sollte es ein guter Streckenflugtag werden. Meine Vermutung bestätigt sich, morgen dürfte der letzte brauchbare Tag sein.

wir werden sehen.

Nach einem üppigen Frühstück geht es zusammen mit den anderen zum offiziellen Startplatz. Ich bin diese Massenversammlung so vieler Flieger überhaupt nicht mehr gewöhnt und sehe zu, dass ich weg komme.

Die Basis ist erstaunlich hoch und der Wind noch nicht so stark wie vorhergesagt. Noch einmal locken, weit im Süden, die Dolomiten. Für eine kurze Weile halte ich inne, überlege, aber dann verlasse ich die Kreuzeckgruppe und gleite Richtung Norden. Die Südflanke jenseits des Mölltals empfängt mich mit dem obligatorischen Leebart. Ich wollte versuchen über den Sonnblick bei Heiligenblut den Hauptkamm zu queren und so geht es eine halbe Ewigkeit im JoJo Verfahren nach Norden. Doch ich habe keine Chance. Kurz vor Heiligenblut stehe ich fast am Boden. Ich verspreche hoch und heilig umzukehren, wenn ich nur nicht hier landen muss! Der Thenrikgott hat ein Einsehen und so schraube ich mich, den rettenden Aufwinden folgend, wieder nach oben. Der Bart ist vom Wind über 45 Grad schräg versetzt und so finde ich mich, schließlich an der Wolkenbasis, wieder ganz an den Anfang des Taleingangs zurück geschoben. Es hat keinen Sinn und so drehe ich um und kehre zur Kreuzeckgruppe zurück. Der Leeeffekt hat hier die Basis auf beinahe 4.000 m ansteigen lassen. Genug um noch schnell ein kleines Dreieck zu fliegen und die geniale Aussicht auszukosten.

So genieße ich doch noch meine heutige ungewollte Flugroute und freue mich, meine Fliegerfreunde an der Embergeralm so schnell wieder zu sehen.

EIN LETZTER VERSUCH Siebter Tag, Donnerstag 15.6.2006, Embergeralm - Felbertauerntunnel

Der Abschlusstag meines Alpenwanderfluges steht bevor. Die Wetterkarten lassen keine Zweifel. Heute ist meine allerletzte Chance wieder auf dem Luftweg nach Hause zu kommen, bevor sich das grandiose Hoch der letzten Tage verabschiedet.

Auch ich verabschiede mich erneut, danke Wolfgang noch für seinen guten Wettersupport und grüble bereits an meiner heutigen Route. Noch einen Tag in solchen Lee-Bedingungen wie die letzten Tage brauche ich einfach nicht mehr. Der Wind ist tatsächlich schwächer geworden und nimmt je mehr man Richtung Westen kommt ab. Bereits im Engadin steht die erwartete Südwestlage an.

Noch einmal zurück bis Bmneck oder Sterzing, um dann dort vielleicht ohne Nordostwind auf die Alpennordseite queren zu können, erscheint mir einfach zu weit, zumal dann noch der lange Weg ins Voralpenland vor einem liegt. Wieder Heiligenblut oder Mallnitz scheiden für mich wegen der Angst vor dem zunehmenden Nordost-Wind und den vielen Lees einfach aus. So bleibt eigentlich nur der Versuch über den Felbertauerntunnel mein Glück zu versuchen.

„Den Drachen kenne ich doch“ erklingt plötzlich eine Stimme hinter mir. Ich drehe mich um und glaube es nicht. Ein Gleitschirmflieger, den ich vor 4 Tagen am Startplatz in Schnifis bei Feldkirch kennen gelernt habe, steht jetzt hier vor mir. Ungläubig fragt einer den anderen, wie er denn hier herkomme. Er wohne in Graz und ist nur fürs Wochenende hierher zum Fliegen

gefahren. Dann erzähle ich ihm von meiner Odyssee. „Ich kann mich erinnern, nur Du und ein Gleitschirm seid damals an die kleine Wolke gekommen und gleich verschwunden. Leider ging danach nichts mehr und wir mussten alle landen.“ berichtet er mir. Das war sie, meine Wolke und ich spürte einen kleinen Stich ins Herz, doch das sollte mein Geheimnis bleiben.



Die große Barriere - über der Hochschobergruppe im Anflug zum Großglockner

Ich musste los und so wünschten wir uns Glück, wer weiß, wo man sich widersieht!

Die Luftmassen hatten sich bereits geändert und so war wieder einmal Blauthermik angesagt. Die Strecke zum Zettlersfeld geht recht flott. Ich biege lieber etwas mehr in die Hochschobergruppe ab und finde eine Warmluft bis über 4.000 m. Meine Hoffnung steigt mit jedem Höhenmeter. Nur, dass alles blau ist macht mir Sorge. Wie soll ich da einschätzen können, wie hoch und wo die Aufwindquellen am Alpenhauptkamm stehen? Hier kann ich wegen dem zerklüfteten hochalpinen Gelände nicht so einfach irgendwo weiter rein fliegen in der Hoffnung, dass es schon gehen wird. Ich quere das

Kalsertal hinüber nach Matrei. Jetzt liegt das Tauerntal bis zum Felbertauerntunnel seitlich vor mir. Ein unsichtbarer Bart trägt mich auf 3.700 m. Könnte das schon reichen um an der Granatspitze vorbei auf die Alpennordseite zu gelangen? Ich muss es versuchen! Alles an mir und meinem Drachen ist bis zum Anschlag gespannt.

Doch ich habe kein Glück. Es sind vielleicht gerade einmal 50 Höhenmeter, die mir fehlen um mich über den Einschnitt zu mogeln. Vor mir wächst die Alpenbarriere unerbittlich in die Höhe. Es hat nicht sollen sein und resigniert drehe ich ab.

Innerhalb von Minuten spült mich das Lee in den engen Kessel hinunter. Ich muss einen klaren Kopf bewahren, will ich hier unbeschadet landen. Das enge Tal ist ein einziger Luftwirbel und die kurzen Ablösungen rotieren wie wild um die einzig mögliche Landewiese. Eine normale Landung ist unmöglich. So heize ich mit Rückenwind und viel Überfahrt, nur zentimeterhoch über das Gras, bleibe in meinem Gurt in Liegeposition und schiebe ganz zum Schluss den Steuerbügel soweit nach vorne wie es geht. Mein Drachen schlittert auf der Trapezbasis noch etliche Meter durch das Gras und kommt dann unversehrt zum stehen.

Ich habe es geschafft! Noch einige Minuten zittere ich am ganzen Körper und bleibe reglos im Gras liegen. Einem Dammbbruch gleich befreien sich all meine angestauten Gefühle, Ängste, Sorgen, Freuden und Leiden der letzten Tage in einem mächtigen Schwall der Emotionen und mir fließen ungehindert die Tränen über das Gesicht.

Langsam komme ich wieder zu mir. Die Schönheit des romantischen Tales öffnet meine Sinne. Ich stehe in Innerschlöß, nur einen Katzen sprung unterhalb der Mautstelle des bekannten Tunnels. Noch ist meine Reise nicht zu Ende. Ein Ausflugsgasthaus im Talende sollte

mir weiterhelfen. Nach der verdienten Brotzeit finde ich einen freundlichen Herren mit seiner 97-jährigen Mutter auf Geburtstagsfahrt, der mich und mein sperriges Fluggerät, hoch zur Mautstelle fährt, damit ich von dort nach Hause trampeln kann. Wohl bis heute hat die nette Dame nicht verstanden was dieses lange Unge-tüm, festgebunden auf ihrem Autodach, eigentlich zu bedeuten hatte.

Diesmal habe ich mehr Glück als in der Luft und so bleibt kurz darauf jemand stehen, der mich inklusive Drachen hinaus bis St. Johann mitnimmt. Hier gönne ich mir ein gutes Essen und telefoniere nach Hause. Für die letzten paar Kilometer zurück in den Chiemgau darf ich noch einmal meinen guten Engel beanspruchen und so bin ich nach 7 erlebnisreichen Tagen am Abend wieder zu Hause am Chiemsee.

PROLOG

Während ich diese Zeilen schreibe und die aufregenden Tage noch einmal mit all' ihren Facetten durchlebe, wird mir die Dimension meines Abenteuers erst so richtig bewusst. Über 900 Kilometer war ich insgesamt unterwegs und nur einen kleinen unvermeidbaren Teil musste ich fremde Hilfe am Boden beanspruchen. So wird dieser Alpenwanderflug immer einzigartig und unnachahmbar bleiben. Niemals mehr werden sich die gleichen Bedingungen einstellen und so wird jeder folgende Versuch immer etwas Neues und für sich Individuelles und Anderes ergeben.

Es ist jedoch nicht die Entfernung der zurückgelegten Strecke, die mir das bisher schönste Abenteuer meiner Fliegerlaufbahn geschenkt hat. Der wahre Reichtum liegt viel tiefer und es fällt schwer, dies auch nur annähernd mit Worten beschreiben zu können. Ich habe einen Teil dieser Einheit und der Freiheit gespürt, den Vögel empfinden müssen, wenn Sie sich in ihr Element erheben und weiterziehen, dorthin wo der Wind sie trägt...



NEU!

ARCUS 5
SIMPLY THE BEST CHOICE!
DHV 1 / 1-2

sw/7-7 

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

.su.h/75.z.vE



FLUCHT IN DIE SONNE!

Winterziele rund ums Mittelmeer

Nicht Jeder teilt die Freuden und Leiden des Winters uneingeschränkt. Statt Fliegen mit halb erfrorenen Fingern und Nasenspitzen oder einem Startplatzbad im Tiefschnee, lieber Thermik und trockene Füße! Oliver Guenay beschreibt die besten Ziele fern der Kälte.



Ski und Rodel gut? Des Einen Freud', des Anderen Leid! Soll ich jetzt vier bis fünf Monate wegen Eiseskälte und Thermikmangel ganz aufs Fliegen verzichten oder in den sauren, aber kalten Apfel beißen und gute Laune dick verpackt mimen?

Diese "Gretchenfrage" stellen sich viele von uns regelmäßig ab November.

Also ausbüchsen? Der Gründe gibt es Einige für den Wmter-Kurztrip in die Sonne.

Da wäre mal das "Fit bleiben am Schirm" zu nennen. Ein zu großes Loch und wir fangen wieder von vorne an. Panik im Frühling beim nächsten Zweimeterbart! Oweh! Also trainieren gehen - nach dem Motto "wer ko' der ko!"

Oder einfach nur mal raus aus dem Nebel und Alltagsgrau rund ums Office. Es stimmt, Sonne ist gut fürs Gemüt. Wir haben's ausgecheckt!

Und die Rechnung vom Milchmädchen präsentiert bekommen:

Denn eine Woche mit Schirm, Charme und Fliegeroverall im tiefen Süden ist allemal billiger als der spröde Skiurlaub mit Abgleiter! Weil nämlich viele Schnäppchenflüge der Charter gerade jetzt zu haben sind!

Und wo sonst Hochsaison ist, sind die Strände leer, die Hotels haben die Preise nach unten gerundet. Giovanni und Angelina bummeln in dicke Pelzmäntel gehüllt höchstens zur Mittagsstunde einmal in Strandnähe. Genau da, wo unsereins jetzt in T-Shirt und Sandalen einen Cappuccino schlürfen würde. So verschieden ist halt die Anpassung des Menschen an seine Umwelt!

Und wo wir beim Thema sind, wo soll es denn hingehen? Ich habe einige Ziele von Ost nach West auf ihre Tauglichkeit gecheckt. Mit und ohne Familie, aber immer mit Thermik pur!

TÜRKEI - DER KLASSIKER

Ein s00000 billiges Reiseland ist sie nicht mehr! Und Vorsicht Falle: Denn das Wetter kann im Januar und Februar schon mal gruselig werden. Aber es dauert an der Südküste meist nicht länger als 2-3 Tage, wenn mal Wind und Regen den Ton angeben! Die Badesaison ist auch längst vorüber. Aber das Wetter zwischen Bodrum und Antalya bleibt in der Regel bei 15 bis 20 Grad. Wohin also fliegen zum Fliegen? Dalaman ist ein Sommerflughafen, der von November bis April von den Chartergesellschaften nicht angefliegen wird. Also Antalya!

Mein Tipp: es gibt sogar in Antalya einen kleinen Flugberg: Tünektepe. Ausprobieren bei der An- und Abreise?

Von Antalya erreicht man mit Bus oder Mietauto die Flugzentren an der türkischen Küste in wenigen Stunden. Als da sind:

Kas

Definitiv gut auch an Wintertagen. Allerdings öfter auch Regenperioden. Vorsicht Wind! Das Fluggebiet ragt weiter ins Meer als das geschützte Olüdeniz. Kein Strand zum Baden. Aber das spielt in dieser Jahreszeit auch kaum eine Rolle. Dafür gemütliche Hotels mit Pool und terrassiertem Zugang ins Wasser. Soaren am Grat über der Stadt am Nachmittag und landen auf großer

Betonmarina. Familiäre Atmosphäre, Kinderfreundlichkeit und eine auch deutschsprachige Flugschule sind das Plus dieser Gegend. Jedoch sollten Wenigflieger nur am Morgen fliegen und eine Einweisung erhalten.

Im Hinterland wartet das Gebiet Sinekcibel mit großartiger Landschaft und Thermikflügen ab Februar. Anreise über Antalya (4 h).

Olüdeniz

Von November bis April sind die meisten Bürgersteige hochgeklappt, sprich, der Hotel und Gastronomiebetrieb ist zu 80 % eingestellt. Die Startplätze auf dem 1.900 Meter hohen Babadag selbst sind wegen Schnee meist unerreichbar. Aber der tiefere Startplatz mit 1.000 Meter Höhenunterschied wird dann angefahren und bietet sanfte Thermikflüge über Felswänden und den Flanken oberhalb des Ortes. In Ort selbst herrscht ein mildes Klima wegen der geschützten Lage. Da bereits einige ausländische Piloten ihr Domizil in Olüdeniz besitzen und etwa 50 einheimische Piloten hier leben, gibt es auch regelmäßigen Flugbetrieb. Einige Transportanbieter bleiben geöffnet und Kadri Tuglu, der Organisator der Airgames, ist an seinem berühmten Treffpunkt erreichbar und gibt Rat und Hilfe. Eine ungewohnte Atmosphäre der Ruhe herrscht im sonst so belebten Gebiet. Anreise über Flughafen Antalya (5h) oder Bocirum / Milas (4h). Siehe auch Seite 66, „Wie geht es weiter in Olüdeniz?“



FLUGGEBIET 1 IN DIE SONNE



Ören

Das Gebiet wurde von der Ergun Familie vom Hotel Alnata und mir 1996/97 ins Leben gerufen. Auf einem 3 km langen Felsgrat liegt der gut ausgebaute Startplatz für Thermik- und Soaringflüge. Etwas für Individualisten und nichts für Anfänger. Bei Nordwind tabu. Der Strand ist jedoch riesig. Auffahrt mittels Taxi oder vom Hotel Alnata aus möglich. Zu Fuß etwa 1,5 h. Der nächste Flughafen ist Bodrum oder Milas (1h entfernt, mit Turkish Airlines, Gepäcklimit!). Mit Charter kommt man im Winter nur bis Izmir. Von dort Bus oder Taxi oder Mietwagen.

Organisiert wird ein individueller Fliegerurlaub von Ergun-Sportreisen in Rosenheim, den Besitzern vom Alnata-Hotel am Landeplatz. Definitiv familienfreundlich.

GRIECHENLAND

Von den Klimaschwankungen besonders betroffen ist Griechenland, mit heißeren Sommern und härteren Wintern, welche bis weit in die Ägäis auch Schnee bringen können!

Daher sollte man in der Zeit zwischen Dezember und März die Formel "Think Twice" anwenden. Lohnt es sich oder nicht? Die meisten Gebiete lohnen sich erst wieder ab Ende Februar. Als ausgesprochenes Winterziel käme wahrscheinlich nur der Süden des Peloponnes in Frage und Kreta. Vom bekannten Olymp und seinen Fluggebieten vor März die Finger weg, sonst frieren sie womöglich ab. Zur Auswahl:

Kalamata

Am Agios Demetrios lohnt am Nachmittag der Flug über die weite Bucht von Kalamata mit lan-



gern Strand zum Anlanden. Für Peloponnesfans mit Flugsucht ein mögliches Winterziel ohne Ambitionen. Kalamata hat eine gute touristische Infrastruktur und eine Handvoll sympathische und hingedeilte Piloten, welche gemeinsam mit dem Gast die Auffahrt bestreiten. Anflug am besten nach Patras buchen und von dort mit Bus oder Mietwagen weiter.

KROATIEN
Makarska

Renaissance in Makarska. Seit ein paar Jahren ist das lange umstrittene Fliegen offiziell genehmigt und bietet einen der schönsten Flüge des Mittelmeerraumes. Das Biokovogebirge überragt die dalmatische Riviera mit dramatischen Felswänden. Die Anfahrt zum Startplatz ist lang. Nichts für Anfänger und bei Nordwinden. Ein Flug zum Schauen, Spazierenfliegen, etwas Thermik Suchen mit Respekt vor der Natur. Sicherer Landeplatz am Strand, aber Gleitzahl beachten. Der einzige Pilot, Matko Benkovic, organisiert die Auffahrt, Unterkunft und spricht deutsch.

Ansonsten an milden Wintertagen ein Traumflug. Gute Infrastruktur im Ort. Die Temperaturen liegen aufgrund geschützter Lage im angenehmen Bereich. Januar kann es unsicheres Wetter geben. Anflug am besten über Split (Croatian Airlines, Hapag Lloyd) und von dort mit Bus (1 h) oder Mietwagen. Makarska liegt 63 km südlich von Split.

ITALIEN

Der Stiefel ist lang und exponiert und im Winter schon mal den Wetterlagen ausgeliefert. Dafür gewitterfrei, was man vorn Sommer nicht behaupten kann. Das einzige, was in Italien neben dem üblichen Verkehrschaos störend wirkt, sind das mangelhafte Übernachtungsangebot und das Fehlen von Heizungen in vielen einfacheren Hotels und Pensionen, was sich im Winter wegen der IVleeresnähe bemerkbar macht. Die Temperaturen sind tagsüber angenehm, besonders ab Rom südwärts. Zwei Gebiete sind im Winter eine Flucht wert.

Ospedaletti

Ist der Klassiker in Ligurien mit seiner geschützten Bucht und seinen wenigen alten Pliiscl-hotels. Der Club Ponente Fly um Enzo Mamone versorgt mit täglichen Shuttles zu den Startplätzen an fliegbaren Tagen. Anreise per Auto oder im Flieger nach Genua bzw. Nizza.



Prala a Mare / Maratea

Neu sind diese benachbarten Gebiete in den Regionen Basilicata/Kalabrien mit ihren südalpinen Landschaften und tollem, ungestörtem Fliegen über Felsenküsten oder weiten Stränden. Sie wurden erst vor wenigen Jahren überhaupt entwickelt, dank des Clubs Flymaratea, und bieten neben dem Charme der Gegend auch einen netten kleinen Fliegerclub und wenig Stress. Familienfreundlichkeit super. Fliegbarkeit ganzjährig, jedoch Juni bis August tabu wegen Hitzeinversion, Badegästen und Gewitterbildung.

im Urlaub auch noch Strand genießen will, hat das so seine Zweiseitigkeit. Im Januar und

Februar liegt das Risiko, zu keinem guten Flug zu kommen, bei 50%. Als Winterziel am beliebtesten bleibt Alinuncar bei Malaga.

Weiter weg gibt es noch die Kanaren in der Passatwindzone des Atlantik. Generell viel Wind und/oder starkes Lee bzw. Leethermik herrschen insbesondere auf Teneriffa und Lanzarote. Denn die Jahreszeit für Kurzurlaube auf den Inseln entspricht der Starkphase des Passatwinds. Zum fliegertauglichsten Platz ist inzwischen La Palma avanciert. Die Insel schreibt sogar einen XC-Wettbewerb aus.

SPANIEN

Die iberische Halbinsel und insbesondere ihr Süden sind ein altes Urlaubsgebiet der deutschsprachigen Piloten. Durch die Klimaschwankungen der letzten Jahre haben Regen und Nordwind auch in Andalusien zugenommen. Da die meisten Fluggebiete aber südseitig über geschützten Buchten liegen bzw. der Hobbypilot

SONSTIGES

Weiterführende Literatur:

Die schönsten Fluggebiete rund um das Mittelmeer, 2. Auflage, Oliver Guenay, erhältlich im DHV - Shop! - Flugurlaub am Meer mit Familie, Artikel von Oliver Guenay in Gleitschirm, Heft 8/2006 - Sarazenenküste, Artikel über Süditalien, Oliver Guenay, in Gleitschirm, Heft 3, 2007 - La Palma, Artikel über Fliegen auf La Palma, Norbert Aprissnig, Gleitschirm, Heft 11/12 2006 - Dalmatien - Land der 1.000 Inseln, von Oliver Guenay, Gleitschirm, Heft 9 / 2006 - Gleitschirmführer Süditalien, von Dominik Bernard, auf CD erhältlich bei Oliver Guenay, email: oliverguenay@gmail.com, gegen 15.- Gebühr und Porto.

Wetter im Mittelmeer (Wind und Vorhersage über Internet): Kroatien (Dalmatien): http://prognozalr/jadran_e.htm www.dalmacija.net/weather.htm. Marokko: www.windfinder.com/forecasts/wind_morocco_akt.htm <http://de.weather.yahoo.com/Afrika/Marokko/Marrakesch> und Sidi Ifni können angeklickt werden!

Spanien: http://canalmeteo.huy.es/ciudad.php?id_ciudad=259 (Almuiecar)

Italien: Fluggebiet Maratea: www.maratea-online.it/meteo.htm

<http://magazine.eneLit/meteo/indexComuniRis.asp?idComune=IT078101> für Praia a Mare.

Allgemein: www.windfinder.com/forecasts/wind_italy_s09.htm

FLUGGEBIET 1 IN DIE SONNE

Almufiecar und Umgebung

Mehr als ein halbes Dutzend Flugberge über dem Meer oder Hinterland. Namen wie Otivar, La Herradura, Loma del Gato oder Itrabo sorgen für Flüge jeglicher Couleur und Höhe, für Abgleiter, Thermiksucher und Dynamiksoarer. Geführte Touren werden von Flugschulen und vor Ort angeboten. Einfache Anreise nach Malaga per Flugzeug und mit Mietwagen in ca. 1,5 h ins Zentrum von Almuriecar, wo man z.B. auf den liebevoll organisierten Flypark von Leoni und Jarda Hermann trifft und Ferienwohnungen mieten kann sowie alle Infos bekommt.

La Palma

Die Kanarischen Inseln sind keine Alpenwiesen für Gleitschirmpiloten. Alle Inseln haben ganzjährig unberechenbare Winde und verlangen ein hohes Maß an Selbstdisziplin.

La Palma gefällt mir wegen der intakt gebliebenen, sympathischen Infrastruktur und der Überschaubarkeit.

Mit dem Flugzeug geht es in 4h nach Santa



Cruz de la Palma. Vort dort im Mietwagen nach Puerto Naos, dem Fliegerzentrum an der Westküste. Acht Fluggebiete von leicht bis sehr schwierig auf beiden Inseelseiten, erwarten den Gast. Am besten in Puerto Naos, Campanario und Puntallana beginnen. Konzentriert euch auf Soaringflüge ohne Ambitionen und erlebt die

phantastische Vulkanlandschaft. Vom höchsten Punkt, dem Birigoyo, ebenso wie von El Time, sollten nur Profis und Häufigflieger starten. Am besten sehr zeitig (bei Sonnenaufgang). Übrigens ist zum Birigoyo Fußmarsch angesagt.

Tipp für Palma-Anfänger: Nur dann und dort fliegen, wo die Einheimischen gehen und eins

Park Hotel, Tel: +90/(0)252 616 6353 Sonstiges: Natur parks, antike Ruinen und Gräber der Lykier, MTB und Bergtouren, Zentrum von Fethiye

Ören

Startplatz: Kooatepe, 600 m, S.SW. Per Fahrweg und Wanderung erreichbar. Landeplatz: Vor dem Hotel Alnata am Strand. Organisation und Unterkunft: Hotel Alnata, zu buchen über Ergun Sportreisen, Tel: 08031/ 8095730, e-mail: ergunreise@gmx.de. Sonstiges: Klettergarten, MTB, Besuch von Bodrum und Marmaris

KROATIEN:

Makarska

Startplatz Vosaa, 1.421 m, W, SW. Landeplatz: Feld neben dem Ramovar-Strandhorn, 3 km nördlich vom Zentrum Makarskas, eine GZ von 6 wird mindestens benötigt, bei NW Wind mehr! Landeplatz vorher besichtigen! **Kontakt:** Matko Benkoviä, Tel: +385/ (0)21 616148 und mobil +385/(0)98 732110. Der sympathische Pilot spricht deutsch, zeigt Start und Landeplatz und vermietet Zimmer in seinem Haus direkt gegenüber der Riviera von Makarska. Unterkunft: ansonsten www.makarska.hr

GRIECHENLAND:

Kalamata

Startplatz: Agios Demetrios, 930 m, SW.W. Landeplatz: Strandabschnitt vor dem Hotel Filoxenia, nicht weiter Richtung Stadt fliegen! **Anfahrt:** Flug nach Patras oder Athen. Kalamata liegt ca. 225 km südlich (je etwa gleichweit). **Kontakt:** Tanassis Fenekos spricht englisch, Tel: +30/(0)6944 575035 (mobil), +30/(0)272-010 29582; die Piloten fliegen gerne gemeinsam mit Gästen und man kann sich die Auffahrt teilen.

Unterkunft: Hotel Flisvos bei der Kirche an der Strandstrasse, Tel: +30 (0)27210 -82177,-82282, Akti Taygetos Resort, Tel: +30/ (0)27210-42000, www.aktitaygetos.gr, Hotel Filoxenia, Tel: +30/(0) 27210-84213

ITALIEN:

Ospedaletti

Startplätze: Monte Nero, 606 m, SO, S, Hauptflug Col del Bandito, 800 m, SW, S. Alle anderen Startmöglichkeiten bitte Club kontaktieren! Landeplatz: Baia Verde, ein grüner Fleck wenige Meter über dem Strand, der Eingang 50 Meter gegenüber Hotel Luna (Sperre für Pkw), bis 2008 wird daneben eine Marina gebaut, mit Behinderungen ist zu rechnen, aber der Landeplatz bleibt erhalten! **Anfahrt:** Flugzeug nach Genua oder Nizza, dann mit Mietwagen weiter. Per Pkw über San Bernardino oder Brenner - Milano - Genua - Ventimiglia oder über Torino - Cuneo - Colle di Tenda - Ventimiglia. **Kontakt:** Club Ponente Fly, www.ponente-fly.it, mit Flugschule und Transportshuttle zu den Startplätzen. Täglich ab 11 h geht es bei Flugwetter hinauf! **Kontakt:** Enzo Mamone, Tel: +39/340 4751905 Unterkunft: Hotel Luna Tel: +39/(0)184 689398, der Baia Verde am nächsten gelegen! Hotel Fienze, Tel. +39/(0)184 689221, email: firenze@azurlink.com. Pensione Lia, Tel: +39/(0)184 689025, Hotel Italie, Tel: +39/(0)184 689045, e-mail: gfamco@tin.it. Sonstiges: nächste Fluggebiete Monaco, Gourdon, Ventimiglia und Sospell

Maratea & Praia a Mare

Startplätze: 1. Planeta Maratea, W, NW, 469 m
2. Monte Cococveilo, 1140m, SW, W, 3. Praia a Mare, SW, W, 558 m, Landeplätze: Praia a Mare: Der Strandabschnitt vor dem Campingplatz fast am südlichen Strandende vor der



TÜRKEI

Kas

Startplatz: Assaz, 1.005 m, SW, Landeplatz: Betonmarina neben Straße vor Ortseingang **Anfahrt:** 184 km von Antalya (Flughafen), 112 km von Fethiye nach Ka%0. Straße und Fahrpiste zum Startplatz. Mit Flugschulshuttle regelmäßiger Pilotentransport. **Kontakt:** Skyparagliding, www.skyparagliding.com, Tel: +90/(0)242 836 3291, sprechen auch deutsch und können Fluggebietseinweisung und Unterkunft organisieren. Letzteres ist für Wintergäste wichtig, dass die meisten Hotels zwischen 31.10. und 1.4. geschlossen sind.

Sonstiges: griechische Insel Kastellorizo, Ausflüge ins Hinterland, MTB, Bergwandern.

Olüdeniz

Startplätze: Babadag, Höhenstartplätze auf 1.900 m, S, N, unterhalb und vor dem Gipfel und am Grat auf 1.720 m, SE-SW, jedoch im Winter oft wegen Schnee auf der Nordseite unzugänglich. Man kann dann auf dem neuen 1.000 Meter Startplatz (S, SE) starten. Landeplatz: riesiger Strand von Olüdeniz sowie Strand vor Lykia World Hotel (kleiner) **Anfahrt:** 60 km von Flughafen Dalaman über Fethiye. Im Winter nur Flüge nach Antalya (130 km). Transport zu den Startplätzen: An der Strandmeile diverse Gleitschirmanbieter mit Transportshuttle! **Kontakt:** Cloud 9 Cafe, Kadri Tuglu, der Gleitschirmtreffpunkt in Olüdeniz, www.babadag.com, email: info@babadag.com, Tel: +90/555 6338391 **Unterkunft:** Die meisten Hotels sind zwar von Nov. bis April geschlossen, offen sind z.B. Seyir Beach Hotel, Tel: +90/(0)252 6170058 Sant Nikolaus

vorweg: Spätestens landen gehen, wenn die Einheimischen landen. Genug für eine Woche Kurztrip plus baden und landschaftliche Höhepunkte wie die Caldera de Taburiente. Wegen der lokal sehr unterschiedlichen und schnell wechselnden Winde nicht auf eigene Faust spazierenfliegen.

MAROKKO

Es gibt wohl kaum ein Land am Mittelmeer, welches von den deutschsprachigen Piloten so sehr verkannt wird. Dabei haben einige Plätze, vor allem rund um Marrakesch, eine durchaus vernünftige Infrastruktur, die nicht besser oder schlechter als irgendwo in Spanien oder Italien ist. Noch ein Bonus sind die Nordstartplätze. Wenn nämlich der Nordwind in Spanien pfeift, ein typisches Winterphänomen, erreicht er Südmarokko abgeschwächt die dortigen, luvseitigen Startplätze. Empfehlen möchte ich vor allem Agergour und Legzira wegen der Befliegbarkeit.

Agergour

Nur eine Autostunde von Marrakesch liegt das Fluggebiet beim gleichnamigen Dorf auf einem

Plateaurand etwa 600 Meter über der Ebene mit weiten Start- und Landeflächen. Ideales Topland und Üben entlang der Startflächen. Eine gut ausgebaute Fahrpiste führt bis fast zum höchsten Punkt. Besonders schön ist die Zeit von Februar bis April, wenn der Mohn zu blühen beginnt. Dann verwandelt sich die winterkarge Landschaft in grüne Felder und Wiesen. Sowohl in Nähe des Startplatzes wie auch des Landeplatzes gibt es eine Unterkunft. Der Fluglehrer Michel Didriche lebt von September bis Mai in Marrakesch und führt unter anderem Fluggebietstouren. Agergours beste Zeit reicht von September bis März. Danach kann der Wind tagsüber zu stark werden. Geflogen wird mit Thermik oder dynamischem Wind, oft bei Westlagen und Nordwind. In der Nähe liegen auch Msouda und Tassourt, zwei weitere empfehlenswerte Plätze bei Nordost bis Westwind zum Soaren und Ther-

Die Anreise erfolgt dank neuer Verbindung von Deutschland direkt nach Marrakesch z.B. mit Hapagfly in 4 Stunden. Für Notfälle besitzt Marrakesch gute Krankenhäuser.

Isola di Dino. Maratea: Spiaggia Nera, Strand 3 km südlich vom Porto di Maratea, beschildert! Cocovello: Strand Spiaggia Lupa beim Hotel Gabbiano in Aquafredda, 6 km nördlich Maratea Anfahrt: Mit Flugzeug nach Neapel oder Lamezia Terme. Mietwagen bis Praia a Mare (Treffpunkt der Flieger am Landeplatz) oder Porto di Maratea (Treffpunkt der Flieger von Maratea). Mit Pkw über Rom - Neapel - Salerno A 30 bis Ausfahrt Lagonegro Nord und Richtung Praia a Mare bzw. Maratea. Kontakt: Gleitschirmclub Flymaratea Giulio Pace, Tel: +39/(0)338 5344710, Angelo Papaleo, Tel: +39/(0) 347 3630312 www.flymaratea.it – e-mail: giuliosapa@tiscali.it, angelopapaleo@hotmail.com **In Praia a Marc.** www.flytirreno.com, Nicholas Rinaldi, Tel: +39/(0) 347 5570595. Macht Shuttleservice zum Startplatz. Unterkunft: Praia a Mare: Camping Praia a Marc, Tel: +39/(0)985 72211 (liegt gegenüber Landeplatz) Maratea: -Ferienwohnungen bei Pilot Erico Iannini; (unweit Landeplatz Spiaggia Nera) Tel: +39/(0)333 7957286, e-mail: iannini75@tiscali.it -Hotel Gabbiano, Tel: +39/(0)973-878011, www.hotelgabbianomaratea.it e-mail: hotelgabbiano@tiscali.it

SPANIEN:

Almuriecar

Startplätze: Otivar, 390 m, S, SO, O, Cerro de Itrabo, 720 m, SW, W, Loma del Gato, 440 m, S, SO, Alfamar, 540 m, SW, W, La Herradura (Start Punta de la Mona, 70 m), W, SW, (Mindestwind 10 km/h) Landeplätze: Otivar: Der Landeplatz ist direkt eben der Straße, die zum Startplatz führt. Es ist ein kleiner Parkplatz mit einer kleinen Baumgruppe. Höhe abbauen entlang der Straße oberhalb des Landeplatzes und auch von dort in den Endanflug geheut Achtung, der Landeplatz ist nach drei Seiten abschüssig. Playa de Velilla Für Itrabo, Loma del Gato und Alfamar Playa de Alfamar für Alfamar Playa de la Her-

radura für Punta de la Mona Anfahrt: Mit Flugzeug nach Malaga oder Granada, von dort Bus oder Mietwagen nach Almutecar. Am Besten Treffpunkt beim Flypark! Kontakt: Flypark, Leoni & Jarda Hermann, www.fly-park-almunecarconn, Tel: +34/(0)958 630 981, mobil +34/(0)666 816 381, Unterkunft: Ferienwohnungen und Mietwagen vermittelt der Flypark! Hotel California, www.hotelcaliforniaspain.com, Tel: +34/(9)58 881 038. Das Fluggeschehen dort ist gut unter www.f-c-a.com/index.html zu verfolgen.

LA PALMA:

Hauptstartplätze: 1. Puerto Naos, 240 m, W, SW 2. Campanario, 900 m, W, SW, 3. Birigoyo, 1807 m, E, W, 4. Puntallana, 370 m, N, NE Landeplätze: Flug 1-3 am Strand von Puerto Naos, Flug 4: schwierig an Feldweg unterhalb oder toplan- den (leicht) Anfahrt: Flüge nach Santa Cruz de la Pal m (Air-berlin, Hapagfly, Condor), Mietwagen und Busverbindung nach Puerto Naos. Kontakt: www.paragliding-lapalma.de www.palmaclub.com - Javier Lopez und Mike Liebhart, Tel: +34/(0)61 9540336, email: mike@palmaclub. de, Mike führt Touren, vermittelt Ferienwohnungen und Leihwägen. Unterkunft: Hotel Sol Elite, Puerto Naos, neben Landeplatz www.lapalma24.net

MAROKKO:

Aguergour

Startplätze: 1.100 in – 1.300 m, entlang der Kante, der Hauptstartplatz liegt 15 Gehminuten oberhalb der Herberge (Windsack) von Aznag, Fahrpiste 4x4 Landeplatz: 650 m, direkt an der Kreuzung mit dem Fahrweg nach Aguerourg, bei Herberge mit Windsack Anfahrt: Flug nach Marrakesch mit Hapagfly oder Ryanair, mit Mietwagen oder Bus von Marrakesch Richtung Amizmiz nach Takerkoust (Stausee). Dort vor

Legzira

Das Fluggebiet habe ich 1990 erschlossen. Es liegt 180 km südlich von Agadir an der Atlantikküste und wenige Kilometer nördlich der Stadt Sidi Ifni. Es gibt insgesamt 5 Startplätze rund um Sidi Ifni. Ein ideales Winterfluggebiet mit Strand und gutem, preiswertem Fischessen. Jedoch ist der Atlantik kalt und meist auch rauer als das Mittelmeer. Bei guter Thermik startet man am Boushrif hoch über der Küste von Legzira, bei Nordwind über den Sandsteinfelstoren am südlichen Strandende von Legzira. Und bei Westwind ab 15 km/h ist der (nur für Geübte) Start an der Steilküste in Sidi Ifni beim Hotel Bellevue möglich. Im Frühling ab April können vom Startplatz La Rouwya südlich der Stadt auch kleinere Strecken geflogen werden. Alle Startplätze sind per Fahrpiste erreichbar, auch für höhergelegene Mietwagen kein Problem. Voisicht bei Regenperioden im November und Januar oder Anfang März. Piste nur mit Allrad oder zu Fuß. Anflug nach Agadir und per Mietwagen über Tiznit Richtung Sidi Ifni. Übernachtet wird am Strand im Hotel Legzira, dem Fliegertreff.

der Staumauer links auf Fahrpiste nach Aguerourg. Kontakt: Lahcen Aznag, Tel: +212/(0)64 813793, http://giteaznag.free.fr/ - spricht nur französisch, aber sein Sohn Rachid in Marrakesch, Tel: +212/(0)64 320030 spricht auch englisch. Michel Didriche, www.uno-aventure.com, Michel führt Gleitschirm- und Geländewagentouren ab Marrakesch, Tel: +212/(0)63664446. Oliver Guenay, www.gleitschirmurlaub.de, führt seit 1990 3 Mal jährlich Gleitschirtouren im Geländewagen zu den Fluggebieten, e-mail: oliverguenay@gmail.com Unterkunft: Marrakesch: Hotel Ali, sehr beliebt bei Travellern, Tel: +212/(0)24 444979. Riad Chamali, in der Altstadt, www.riad-chamali.com. Neben Startplatz siehe Lahcen Aznag!

Legzira - Sidi Uni

Startplätze Legzira: 1. Legzira Felsentor, NE, N, 60 m 2. Bou Jarif, 330 m, NW (Hauptstartplatz, leicht) und S, SW Sidi Ifni: 1. Bellevue, 60 m, NW, neben Hotel Bellevue (Mindestwind 15 km/h) 2. Bou Lalam, 330 m, NW und NE, am zweiten, südlichen Hügel über der Stadt 3. La Rouwya, 420 m, W, 7 km südlich Sidi Ifni, nach hinten versetzt Landeplätze: Strand von Legzira und Plateau neben der Straße, 65 m (Legzira und Bou Jarif) Strand von Sidi Ifni (Bellevue)und ehemaliger Flughafen (Bau Lalam), 45 m Neben Piste unterhalb Mülldeponie, 55 m (La Rouwya). Anfahrt: Flug nach Agadir und mit Mietwagen über Tiznit nach Sidi Uni. Abzweigung 9 km vor Ifni auf Fahrpiste nach Legzira Strand. Mietwagen z.B. über Fivetours, http://fivetours.2agadir.com Kontakt: Abdellah Sarkoukou, spricht auch deutsch, Besitzer des Gleitschirtreffs Hotel Legzira am Strand, Tel: +212/(0) 62 540637 Oliver Guenay, siehe Aguerourg. Unterkunft: Hotel Aferni, Agadir, Tel: +212/(0)28 840730 (man spricht auch deutsch und englisch) Hotel Legzira - siehe Kontakt! Hotel Bellevue, Sidi Ifni, Mohamed Attif, Tel: +212/(0)67 904926

Planspiele für den Winterurlaub

TURBULENTE ZEITEN IN DEN TROPEN

Ein Beitrag von Hans-G. Isenberg

Van einem relaxten Fliegerurlaub unter Palmen träumen wohl die meisten Gleitschirm- und Drachenfleger im kalten Deutschland. Der letzte Winter bescherte uns in Mitteleuropa Berge von Schnee und dicke Minustemperaturen bis Mitte März. Sintflutartige Regenfälle sind das andere Extrem. Wer zur falschen Jahreszeit tropische Länder bereist, kann sein persönliches Waterloo oder mit guter Planung und etwas Glück einen tollen Fliegerurlaub erleben.

Es ist der 10. Januar. Schon beim Anflug auf Rio de Janeiro gießt es in Strömen. Sicht gleich Null, statt Blick auf den berühmten Zuckerhut nur bleigraue Nebelschwaden, die am Kabinfenster vorbei huschen - was für eine Enttäuschung. Bis zu den Knöcheln reicht mir das Wasser auf dem Rollfeld: „Irs rainy saison, compreendo.“ Ungerührt von den Wassermassen, die sich über uns ergießen, wirft mein gut gelaunter Taxifahrer die nassen Gleitschinn-

Optimaler Flugberg Los Gonzales bei Merida/Venezuela

ife

cke in den Kofferraum. Dass wir nach drei Tagen Sauwetter doch noch am Piedra Bonita zum Fliegen kamen, erschien uns fast wie ein kleines Wunder. Woran lag es? Hatte uns das Reisebüro nicht einen ungetrübten Fliegerurlaub bei knackig braunen Girls an der Copacabana versprochen? Der Blick auf die durchschnittlichen Niederschläge im Land hätte uns warnen müssen, mit bis zu 450 Millimeter sind der Januar bis April das regenreichste Quartal des ganzen Jahres in Brasilien. Bei der letzten Gleitschirm-Weltmeisterschaft stand der Austragungsort Governador Valadares Ende März halb „unter Wasser“. Zwischen Juni und November kann

mit deutlich weniger Regengüssen gerechnet werden, wie die Grafik der durchschnittlichen Niederschläge pro Monat zeigt. Mit kurzen, aber heftigen Gewittern ist in den tropischen Ländern zwar immer zu rechnen, doch das lässt sich verschmerzen, danach brennt wieder die Sonne vornehm Himmel herab. Nach Aussagen der brasilianischen Flieger ist auch der Dezember noch eine Reise wert.

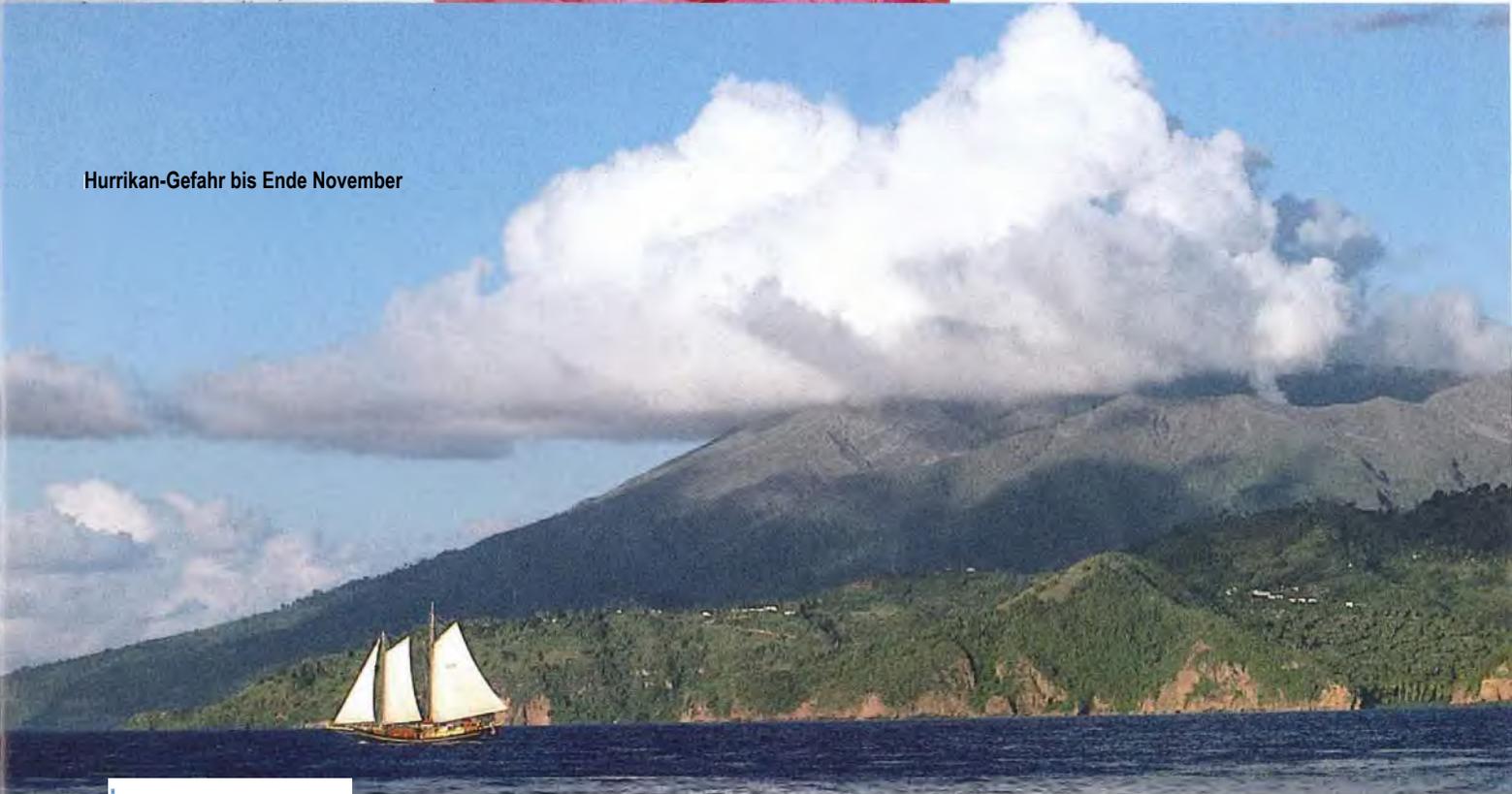
DIE KARIBISCHEN INSELN - HURRIKAN ANTE PORTAS

Attraktive Winterfluggebiete bieten die karibische Insel Martinique (unter französischer Ver-

waltung), die Dominikanische Republik, Venezuela und besonders Kuba. Einziger Wermutstropfen sind die immer häufiger auftretenden tropischen Wirbelstürme, die Hurrikans. Seit 1851 werden alle schweren Tropenstürme registriert. Der bisherige Jahresrekord von 21 Hurrikans geht auf 1933 zurück, 2005 wurde die Rekordmarke mit 27 Hurrikans weit übertroffen. Der Hurrikan Wilma richtete zwischen dem 21. und 24. Oktober 2005 enorme Schäden an. Allein 4000 deutsche Touristen mussten aus dem mexikanischen Ferienort Cancun evakuiert werden, weil der Tropensturm die Hotelanlagen demoliert hatte. Noch zerstörerischer wütete der Hurrikan Katrina im gleichen Jahr mit einem Gesamtschaden von 125 Mrd. Dollar. Die Bilder von der überfluteten Stadt New Orleans sind uns noch im Gedächtnis. Unsere Niederschlagskurve zeigt, dass wir zwischen Mai und Ende November die wunderschönen Karibischen Inseln nicht bereisen sollten, denn tropische Wirbelstürme sind immer mit tagelangen, riesigen Regenmengen verbunden. Fliegerisch günstige Bedingungen können wir ab Mitte Dezember bis Anfang April erwarten, dann ist die Hurrikansaison garantiert vorüber. Venezuelas vorgelagerte Inseln werden ganz selten von den zerstörerischen Wirbelstürmen gestreift. Im Binnenland regnet es nur halb so viel wie an der Küste.

Keine Hurrikane-Gefahr. Landung am Strand von Martinique/Französische Antillen nach einem Flug vom Mont Pelee,

Hurrikan-Gefahr bis Ende November



WETTER 1 IN DEN TROPEN

INDONESIEN - DER MONSUN SCHWÄCHELT

Auf der indonesischen Insel Bali lässt sich für relativ wenig Geld ein besonders angenehmer Fliegerurlaub verbringen, wäre da nicht der Monsun, der je nach Höhe der Berge die über 12.000 Inseln des indonesischen Archipels unterschiedlich stark tangiert. An der fast topfebenen, ausgetrockneten Südküste Balis ist der Monsuneinfluss viel geringer als im Landesinneren mit über 2.000 Meter hohen Bergen, wo ergiebiger Monsunregen zwischen November und März fällt. Nach meinen Erfahrungen sollten wir einen mehrwöchigen Fliegerurlaub auf Bali Ende Oktober, spätestens Anfang November beenden. Doch die indonesischen Piloten stellen deutliche Wetterveränderungen in den letzten zehn Jahren fest: „Der Monsun kommt nicht mehr so regelmäßig mit tagelang anhaltenden Regenfällen wie vor einigen Jahren. Selbst im Dezember sind noch schöne Flüge mit dem Gleitschirm an unserer Steilküste möglich, weil der Monsunregen nur noch für ein oder zwei Stunden anhält, dann scheint wieder die Sonne und wir können fliegen gehen,“ erzählte mir der einheimische Fluglehrer I Ketut an seinem Startplatz Timbis bei der Hauptstadt Denpasar. Am Lake Maninjau auf der größten indonesischen Insel Sumatra ist ein

weiteres, landschaftlich besonders schönes Gleitschinnzentrum. Hier regnet es in den Monsunzeiten deutlich intensiver als auf Bali. Ende Oktober sollten wir deshalb West-Sumatra in Richtung Heimat verlassen.

ILE REUNION – ZWEIFGETEILTES WEITER

Auch am Indischen Ozean wird fleißig Gleitschirm geflogen. Die Ile Reunion ist das absolute Highlight und auch auf der Nachbarinsel Mauritius lässt es sich Gleitschirm fliegen. Fliegerisch noch weniger erforscht ist die riesige Insel Madagaskar mit hohen Gebirgszügen, die für lange Streckenflüge geeignet sind. Alle drei Inseln stehen unter mehr oder weniger starkem Einfluss der nordöstlichen Monsunwinde. Die extrem gebirgige Insel Reunion kann auf der Luvseite vom langsamen Gleitschirm nur selten befliegen werden. Auf der relativ flachen Leeseite bei Colimacon wird auch während der Monsunzeit fast jeden Tag für einige Stunden geflogen, obwohl es in den Bergen ab Mittag kräftig regnet und auch im Küstenbereich die Basis nur wenige hundert Meter hoch ist. Nach meinen Erfahrungen eignen sich der Oktober und November noch sehr gut zum Gleitschirmfliegen auf Reunion und dann wieder ab Mitte März. Im November findet

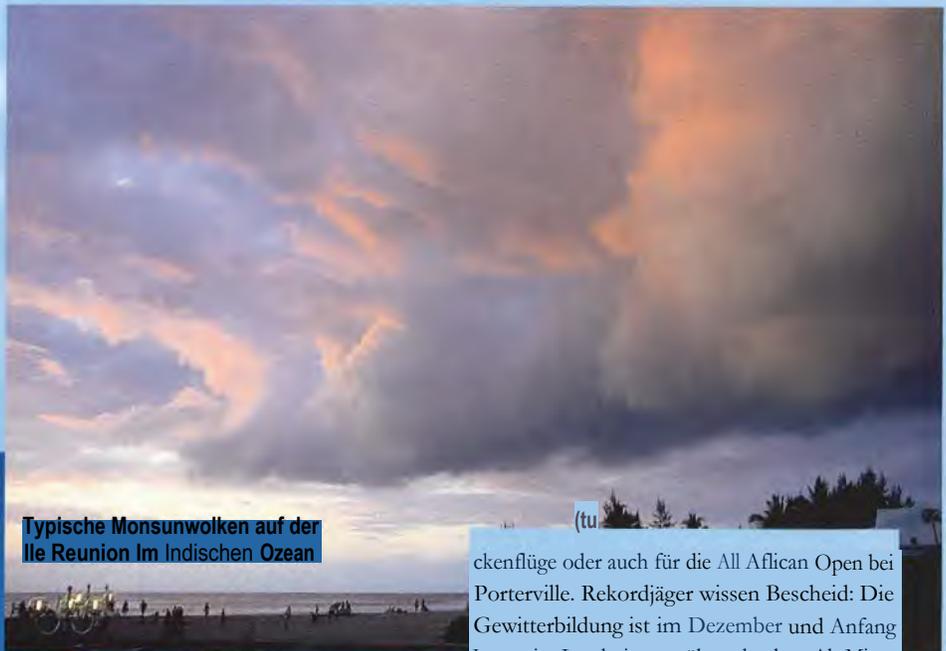
auch der World Cup-Wettbewerb auf der Ile Reunion statt, weil hier die Thermik sich am zuverlässigsten entwickelt. Madagaskar ist dem Monsun stark ausgesetzt. Tabu sind die Monate November bis März mit heftigen Regenfällen und einzelnen tropischen Stürmen, den Zyklonen, die Reunion und Mauritius laut Statistik nur alle zehn Jahre tangieren.

SÜDLICHES AFRIKA – IM WINTER FAST IDEAL

Südafrika lockt mit attraktiven Küstenfluggebieten und relativ zivilen Preisen in den Wintermonaten. Dennoch gibt es auch hier keine Garantie auf ewig schönes Flugwetter. Die „grüne“ Küstenregion an der Garden Route zwischen Kapstadt und Port Elisabeth wird von Oktober bis Mitte Januar immer wieder von tagelang anhaltenden Regenperioden heimgesucht, die meist als Nieselregen auftreten und für eine leicht gereizte Stimmung in der Fliegergemeinde sorgen. Erst ab Anfang Februar kann an der Garden Route in den bekannten Fluggebieten von Wildemess bei George mit fast beständig schönem Wetter gerechnet werden. Nur 100 Kilometer weiter im Landesinneren knallt zur gleichen Zeit die pralle Sonne vom Himmel herab. Hier ist ab Mitte Dezember die beste Zeit für lange Stre-



Fluggebiet Ball. Ab 15 km/h Wind bleibt jeder GS-Flieger oberhalb der 14 km langen Kante



Typische Monsunwolken auf der
Ile Reunion im Indischen Ozean

(tu

ckenflüge oder auch für die All African Open bei Porterville. Rekordjäger wissen Bescheid: Die Gewitterbildung ist im Dezember und Anfang Januar im Landesinnern überschaubar. Ab Mitte Januar sind schwere Gewitter keine Seltenheit, Gleitschirmfliegen wird dann zum Roulette. Gleiches gilt für Namibia. Ab Mitte Februar ist die Gewitterneigung im Inland beim Streckenflug-Eldorado der Bitterwasser Farm hoch, während im Oktober bis Anfang Januar nur trockene Luft und die Hitze unsere Flugbegeisterung beeinflussen wird.

OSTAFRIKA – VOR ÜBERRASCHUNGEN NIE SICHER

Kenia und Tansania sind reich an fliegerisch interessanten Bergen. Weniger erfreulich ist die politische Situation in Kenia und das allgemeine Preisniveau, das spürbar höher liegt als in Deutschland. Der Grabenbruch, das afrikanische Rift Valley, bildet in Ostafrika eine mehr als 2.400 Kilometer lange und bis zu 1.800 Meter hohe Hangkante, die von Massawa am Roten Meer bis nach Antsha im Süden Tansanias verläuft. Bei Eldoret in Kenia wird am meisten Gleitschirm geflogen. Vielleicht werden hier einmal neue Streckenflug-Weltrekorde in Angriff genommen. Klimatisch unterscheiden die Ostafrikaner zwischen der großen und kleinen Regenzeit. Die große Regenzeit sorgt in den Ostermonaten für überflutete Straßen und reißende Flüsse. Ideale Verhältnisse für die Rennfahrer der East African Safari Rallye, aber nicht für uns Gleitschirmlieger. Die kleine Regenzeit ab Mitte Oktober bis Ende Dezember kann man nach den Erfahrungen meiner acht Ostafrika-Reisen fast ignorieren. Einzelne Gewitter verziehen sich am Abend und morgens scheint wieder die Sonne. Unter dem Strich gesehen sind die ostafrikanischen Regenzeiten unsichere Kandi-



Startplatz Timbis an der
Südküste von Bali





Ostafrikas Filiberg lassen sich in der Regenzeit nur mit einem robusten Wagen erobern

Afrika extrem und entspannt: Anspruchsvolles Streckenfluggebiet in Namibia/Bitterwasserfarm und relaxtes GS-Flieger in Südafrika bei Wilderness





daten, nicht nur für die Landwirtschaft. Mal regnet es tagelang, dann wieder ein ganzes Jahr lang nur sporadisch, so dass die Steppe knochentrocken bleibt und eine Hungersnot ausbricht wie im letzten Jahr. Im Januar und Februar können wir mit den besten Flugbedingungen rechnen.

AUSTRALIEN – DOWN UNDER

„Mit Windgeschwindigkeiten von bis zu 300 Kilometer in der Stunde ist der Zyklon Lany am 20. März 06 über die Nordostküste Australiens hinweggefegt. Der gewaltigste Wirbelsturm seit Menschengedenken richtete im Bundesland Queensland enorme Schäden an. Sintflutartige Regengüsse zerstörten bei Cairns Bananenplantagen und mehr als 120.000 Haushalte waren tagelang ohne Strom. Eine Agenturmeldung, die

man als Tourist schnell wieder vergisst, denn im Land der Känguruhs soll ja immer die Sonne scheinen. Vor 22 Jahren richtete der Taifun Tracy in Darwin so schwere Schäden an, dass die Regierung sich ernsthaft überlegte, Darwin als Stadt komplett aufzugeben. Trotz dieser pessimistischen Aussichten ist Australien auch für uns Drachen- und Gleitschirmflieger ein empfehlenswertes Reiseziel in den Wintermonaten, denn die Wirbelsturm gefährdeten Gebiete an der Nordostküste liegen weit ab von den Fliegerzentren in Forbes bei Hay oder Manilla. Professionell betreut werden alle auswärtigen Flieger beim John% River/High Adventure Airpark oder dem berühmten Stanwell Park bei Sydney. Beste Reisezeit für die Südostküste Australiens sind die Monate November bis Mitte Februar. Zwischen Weihnachten und Ende Januar feiern die Aussies allerdings ihre Sommerferien. Dies bedeutet rappelvolle Backpacker-Hotels, dicht belegte Campingplätze an der Küste, und stark gestiegene Preise.

NEUSEELAND – VOM REGEN IN DIE TRAUFE?

Durch die Schrägstellung der Erdachse sind die Jahreszeiten auf der Südhalbkugel entgegengesetzt zu unserer Nordhalbkugel. Am 21. Dezember feiern die sportbegeisterten Neuseeländer den Sommeranfang mit dem längsten Tag im Jahr, am 21. Juni ist der kürzeste Tag und Winteranfang. Klimatisch gesehen kann Neuseeland in den Sommermonaten mit unserem gemäßigten Mittelmeerklima verglichen werden. Bei Hochdrucklagen sind 30° Celsius keine Seltenheit und es gibt mehr Sonnenstunden als in Südfrankreich. In den Wintermonaten schneit es in den Bergen und auch an der Küste kann es

empfindlich kalt werden. Für einen Fliegerurlaub sollten wir frühestens Anfang November nach Neuseeland fliegen und Mitte März den Rückflug antreten, sonst bekommen wir nasse Füße. Die Westküste Neuseeland gilt als eines der regenreichsten Gebiete der Erde. Deutlich geringer fallen die Niederschläge an der Ostküste aus. Hier blockt eine fast durchgehende hohe Bergkette die vorherrschenden Westwinde stark ab und es entstehen föhnartige, trockene Fallwinde auf der Ostseite. Hört sich für uns Flieger ziemlich dramatisch an, doch alles ist nur halb so schlimm, wenn man auf die Ratschläge der Locals hört. Im neuseeländischen Fliegerparadies Queenstown auf der fliegerisch ergiebigen Südinsel, trifft man garantiert Flugkollegen aus Europa an, die an der hypermodernen Seilbahnstation bis spät in den Abend hinein ihr Glück versuchen. Neuseeland ist für uns Gleitschirmflieger auf jeden Fall ein Reise wert.

FAZIT

Als Resümee bleibt festzuhalten, dass die Regenzeit in den Tropen unsere Flugaktivitäten nachhaltig beeinflussen kann. Wer auf Nummer Sicher gehen will, meidet diese Monate. Andererseits bietet die Regenzeit auch positive Seiten. Alle Fernflüge sind deutlich billiger, die Hotels gewähren Sonderrabatte und die Campingplätze sind weniger dicht belegt als in den Sommermonaten. Wenn uns die Wetterfrösche einen Strich durch die Rechnung machen, kann das ja auch ein gute Gelegenheit bieten, Land und Leute besser kennen zu lernen.

Mehr Freude am Fliegen

JET/FLAP TECHNOLOGY

TACO* groundhandling/trainer/snowkite

MESCAL

TEQUILA

CHILI* JET/FLAP high-end trainer – DHV 1-2

VAVENNEE* JET/FLAP sportster DHV 2

POISON* JET/FLAP rate carrier – DHV 23

JOINT* JET/FLAP biplace – DAV 12

SCOTCH* Fueerstker-DULV

skywalk GmbH & Co. KG
 Bahnhofstraße 110
 83224 Grasping
 Fan: +49 41 69 48 40
 info@skywalk.info

www.skywalk.info

baseNE3LeIBEN
 LEICHT GEMACHT!

ab Saison 2006

Mehr Infos unter...

ZU BESUCH

Das Fernsehen auf der FlyRanch Hinterweiler in der Eifel

Ein Beitrag von Hans Koch

Erst kürzlich wurden im DHV-Info 139 mit dem Artikel „Wozu brauchen wir aktive Pressearbeit?“ nützliche Tipps und Anregungen zur Pressearbeit gegeben. Das ZDF filmte 2006 während der Vulkanwochen in Hinterweiler. Wie dies in Hinterweiler angepackt wurde und was da so abging, wird in dem nachfolgenden Beitrag geschildert.

Wie so oft in Hinterweiler. Nach dem Fliegen gemütliches Beisammensein. Sprüche werden geklopft. Fliegergarn — nur die Hälfte stimmt und der Rest ist auch noch gelogen. Nach dem fünften Bier ein Zwischenruf: „Hans, hast Du wieder schlechten Schitt gekauft“? Ich kontere. „Ich hole Euch das Fernsehen auf den Platz. Keinen Bananensender sondern was richtiges“!

Eine Idee, aus dem Rausch geboren, aber wenn wir in Hinterweiler was machen, wollen wir es auch richtig angehen.

Wieder einmal im Leben habe ich mich vielleicht zu weit vorgewagt! Aber wächst man nicht mit den Aufgaben? Was kostet mich schon eine Mail?

Gedanklich mache ich eine Grobsichtung der Sender, die in Frage kommen, während mir das letzte Pils den Hals runter läuft.

Mit einigen Mails werfe ich montags dann meine Köder aus.

Werbung für den Drachenflugsport und den Standort Hinterweiler kann ja nicht schaden.

Wochen später - ein Anruf vom ZDF. Eine nette Dame fragt mich aus, ob sich ein Beitrag lohne, was besonders an der Sache sei? Was das überhaupt für Menschen seien? Ich gebe alles.

Jeder Medienvertreter ist auf der Suche nach dem Besonderen, will sich von der Masse abheben!

Die Dame ist gut drauf. Sie will über uns berichten und wird ein positives Votum bei der Redaktionsleitung abgeben. Ich denke an Hausmeister Krause....alles für den Club!

Dann geht es ganz schnell. Ich bekomme per Mail die positive Bestätigung der Redaktionslei-

tung. Packen wir es an. Viele Hände, schnelles Ende — gemeinsam im Verein kann man viel bewegen. Unsichtbar wird ein Stab gegründet. Natürlich wird es ihnen nicht direkt bewusst, aber der Mailverteiler, der schafft Fakten. Kann doch dadurch keiner sagen „Ich weiß von nichts“.

Belächelt, anfangs von Einigen auch kritisch beäugt, wechselte die Stimmung in Laufe der Vorbereitungen **in**

Zustimmung und ein wenig Stolz. Ein neues Gemeinschaftsgefühl „Wir Flieger von Hinterweiler - gemeinsam im Fernsehen“ entsteht.

Natürlich folgt reger Mailverkehr. Aber dies ersetzt nicht das wöchentliche Telefonat mit dem ZDF. Die in Frage kommenden Termine werden abgestimmt, aber macht auch das Wetter mit? Ist dem Filmteam diese Abhängigkeit auch genügend bewusst?

Hauseigene Meteorologen des ZDF beraten das ZDF-Team. Wieso eigentlich dann noch einen Flieger fragen?

Über Christi Himmelfahrt kein Flugwetter. Pfingsten ist das Filmteam schon verbucht. Dann endlich wird ab dem 10.6.

ein Hoch angekündigt — pünktlich zum Wochenende. Mein Fliegerherz pocht. Ich hätte sie gerne Samstag oder Sonntag. Nein, die hauseigenen Meteorologen des ZDF sagen ein lang anhaltendes Hoch voraus. Donnerstag soll auch noch Hochdruck sein. Die können freitags schon das Wetter für den kommenden Donnerstag vorhersagen. Die Adresse muss ich mir merken.

Dann Donnerstag — das Wetter spielt natürlich nicht mit — kurzfristig sagen sie ab. Wollen Freitag kommen. Freitag? Ist ja Werktag. Wer nicht den Brückentag nach Fronleichnam gerade Urlaub hat, schaut in die Röhre. Mal sehen.

Die Nervosität innerhalb der Fliegerriege nimmt weiter zu. Ich höre Bemerkungen wie: „Wenn die kommen, ich sage nichts“! oder „Die Toiletten müssen dann blinken“. Trost finden wir im Gerstensaft.

Dann Freitag morgen. Basis bei 50 Meter. Ich krieg die Krise! 11 Uhr ZDF ist noch nicht da. Gott sei Dank, die haben es.



geschnallt. Um 11:30 Uhr - das ZDF rollt doch an. Immer noch aufliegende Bewölkung.

Mir geht es eigentlich gut. Wollte ich sie doch letztes Wochenende haben und da war das Wetter ja auch gut. Aber wer hauseigene Meteorologen hat, trägt auch das hauseigene Risiko. Ich kann meine Klappe wieder einmal nicht halten „Na was haben denn Ihre Meteorologen gesagt“? „Nichts“, ist die Antwort. „Die waren nicht entscheidungsfähig!“ Ich lach mich kaputt.

Das ZDF-Team: Drei Personen. Ganz lockere Typen. Sympathisch. Natürlich ist ein Chef, bzw. eine Chefin dabei und zwei, die arbeiten sollen. Ein routinierter Kameramann und eine hübsche Assistentin, die das Mikrofon schwingt. Der Kameramann soll sich um den Job gekloppt haben - klar doch - interessanter als Kaninchen filmen. Die Chefin auch nicht schlecht. Da macht das Fliegen Freude.

Bei einer Tasse Kaffee wird im Besprechungsraum das weitere Vorgehen mit dem Team besprochen.

Man will zwei Tage bleiben, das ganze Spektrum einfangen. Zwei Tage? - B00000 - das Glück ist mit die Doofen!

Ein jungfräulicher Schüler soll her. Einer, der

noch nie was mit Drachen zu tun hatte. Bis wir diesen auftreiben, sollen Rundflüge durchgeführt werden, Starts und Landungen und vor allem der Schleppverband in der Luft gefilmt werden.

Um 13.00 Uhr - die Sonne bricht durch. Das Programm kann starten.

Unser Schlepppilot zerrt schon die hübsche Tonassistentin in sein UL - will sie nur für sich haben. Wenn man schon die Motormaschine bedienen muss, so ist die Begleitung einer hübschen Dame schon eine gewisse Entschädigung. Wir gönnen es ihm. Ich stehe Gewehr bei Fuß,

gebe Erklärungen ab und berate das Filmteam während ihrer Aufnahmen am Boden. Ein Starrflügler soll mit dem Startwagen starten. Er legt einen tollen Start hin. Die Lichtverhältnisse sind sehr gut. Nach einer Stunde kommt er wieder rein. Das Filmteam spricht von o.T. Ich lasse mir erklären. Dies heißt filmen ohne Ton, aber danach wollen sie diesen Piloten direkt interviewen. Interviewen? Ich erinnere mich daran, dass ausgerechnet dieser Pilot doch gesagt hat „Ich sage nichts“. Vorsichtig mache ich mich aus dem Staub und überlasse ihn seinem Schicksal.

Sie wollen wissen, was wir für Menschen sind. Welche Berufe wir ausüben und warum wir hier Entspannung finden. Unsere fliegenden Frauen werden besonders bewundert. Was trägt die Dame von heute in der Luft? Auch unser Rainer findet als fliegender Rollstuhlfahrer ein besonderes Interesse und irgendwann kommt dann während des Interviews die Frage, wie wir mit dem Restrisiko umgehen?

Zur Technik:

Vier Kameras haben sie dabei. Die große wird mit einem Seil am Kielrohr des Trikes aufgehängt, damit der Kameramann sie im Fluge nur führen muss. Das Ding wiegt nämlich mehrere Kilo. Eine Kamera mittlerer Größe wird am Boden benötigt, wenn die Haupt-

kamera woanders im Einsatz ist. Dann haben sie noch eine so genannte Fingerpickkamera - so klein, dass man sie schon als Spionagekamera bezeichnen könnte. Diese nutzen sie, um die Piloten im Tandemdrachen während des Fluges aus Richtung der Nasenplatte zu filmen. Seitlich vom Steuerbügel montieren sie zudem eine leichte Kamera, die uns von der Größe her an unsere Amateurkamera zu Hause erinnert. Es wird geflogen, bis die Dunkelheit hereinbricht. Das Wetter spielt mit. Es werden Schlepphöhen von 1.300 Meter über Platz erreicht.

DAS PROGRAMM KANN STARTEN



Das Konzept des klassischen Drachens ist noch immer unübertroffen!

Die klassische Idee verwirklicht mit allen Standards von 2006.

*REBULL erfolgreichster Turm-
drachen beim Senioreneuropacup 05*

- Gerätegewicht 27kg
DHV Gütesiegel Klasse 2
- Traumhaftes Handling
- Im Steigen fliegt der **REBULL** außer Konkurrenz.
- Start- und Landeverhalten wie mit einem Intermediate.

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

*Luftfahrttechnischer Betrieb,
Nachprüfung sämtlicher Geräte.*

Wir sagen nicht, dass es nichts zu verbessern gibt!

Wir freuen uns über jeden Anruf!

Drachenbau Jos Guggenmos

Füssener Str 29
D-87600 Kaufbeuren
Tel. 08341/5186
Fax. 08341/82464
Drachenbau.3Guggenmos@t-online.de
www.drachenbau-guggenmos.de



DAS FILMTEAM IST BEGEISTERT

Es ist in Hinterweiler fast schon eine Zeremonie – das gemeinsame Abendessen. Es gibt diesmal Spaghetti mit Spinatsoße und eine feurige Kartoffelsuppe. Das Filmteam wird natürlich eingeladen. Will man doch nicht nur motivieren, sondern auch die Gäste mit dem Fliegervirus infizieren, so setzt man mit dem gemeinsamen Mahl noch einen drauf. 24 Personen zwängen sich in den Container. Je enger desto besser! Wir führen dabei intensive Gespräche mit unserem ZDF-Team und erfahren, dass sie nur etwa alle zwei Monate so ein interessantes Thema haben, wie hier Hinterweiler.

Eine FlyRanch ist halt was Besonderes!

Fast schon traurig meldet sich um 23.00 Uhr das ZDF-Team ins benachbarte Hotel ab.

Samstag 11.00 Uhr. Das Filmteam erscheint pünktlich und bringt eine Platte voll Kuchen mit. Wie schnell die lernen! Neben der Fliegerei frönt man in Hinterweiler nämlich auch den süßen Lastern. Da man am Vortag fast 90 Prozent der Aufnahmen schaffte, kann man es für die restlichen Einstellungen ruhig angehen lassen. Insgesamt werden 4 Stunden Filmmaterial gesammelt und dies für einen Beitrag von nur 8 Minuten im Länderspiegel. Gekürzte Beiträge sollen an weitere Sendungen des ZDF gehen.

Bei dem Filmteam ist der Funke in den zwei Tagen übergesprungen. Vielleicht schaffen wir es auch bei einigen Zuschauern.

Besonders positiv hebt die Produktionsleiterin zum Schluss das lockere freundschaftliche Miteinander der Flieger hervor. Ich kann dieses Kompliment an das Filmteam nur zurück geben. Nachdem das Filmteam abreist, beginnt auch schon langsam unser Grillabend. Das Resümee ist eindeutig: Hundert Prozent im Kasten, keine Zwischenfälle, auch keine anrühigen Witze.

Alle haben sich zusammengerissen. Einfach wunderbar!

Dann geht es wieder los. Ob man jetzt in seinem Eifeler Heimatort einen Karnevalswagen von ihm macht, wo er doch jetzt ein Interview im Fernsehen gegeben hat, wird ein Flieger gefragt und was als nächstes in Hinterweiler wohl kommen mag?

Samstag der 5. August 2006. Wir wurden persönlich von der Redaktion über den Ausstrahlungstermin informiert. Viele unserer Vereinsmitglieder sitzen deshalb nervös vor dem Fernseher und fiebern der Ausstrahlung im ZDF entgegen. Wer von uns Fliegern ist wohl im Fernsehen? Hoffentlich spiegelt sich die schöne Stimmung von Hinterweiler auch in dem Beitrag wieder?

Dann ist es soweit. Als letzter Beitrag im

Länderspiegel kommt die FlyRanch Hinterweiler. Mit viel Geschick informiert der Beitrag kurz und bündig über das Fliegen in Hinterweiler. Alles ist stimmig - eine gelungene Reportage. Sie bringen das positive Lebensgefühl der Flieger in dem Acht-Minuten-Beitrag rüber. Die verstehen ihr Handwerk. Ich bin entzückt!

Aber schaut Euch lieber einmal den Clip unter DHV-TV selbst an.

Was hat der Beitrag im ZDF dem DFC-Vulkankeifel außer viel Arbeit und Spaß gebracht?

Nun – nur einen Tag später stand schon der erste Besucher auf dem Flugplatz, der durch diesen ZDF-Beitrag hierzu angeregt worden war. Es war ein ehemaliger Segelflieger aus Bad Neuenahr, der ein konkretes Interesse am Drachenfiegen hatte. Die Besucherzahl unserer Homepage hat sich verdreifacht und die Nachfrage nach Tandemflügen hat impulsartig angezogen.

Die in Hinterweiler aktiven Flugschulen berichten von steigenden Schülerzahlen, was auch am regen Flugbetrieb sofort erkennbar ist.

Nun hoffen wir, dass die Fluglehrer durchhalten, denn acht bis zehn Flüge im Doppelsitzer am Tag schlauchen schon ganz schön und das Wetter muss ja auch mitspielen. Verlässliche Zahlen werden wir im Frühjahr haben.

Bis zum Abgabetermin an die Redaktion Ende September 2006 lief der Beitrag laut Aussage unserer Gäste ein zweites Mal im Länderspiegel, dann bei Phoenix, SWR 3 Landesschau, 1plus, MDR, ZDF-dokukanal. Wir erfahren dies nur im Nachhinein, wenn wir die Besucher von Hinterweiler befragen. Wo kommen Sie her?

Wie sind Sie auf uns gekommen? In welchem Programm lief der Film denn dieses Mal? Vorsichtige Schätzungen der Zuschauer-

zahl dürfte inzwischen wenigstens 6 Millionen ergeben.

Dank des fast freundschaftlichen Verhältnisses zu dem ZDF-Team ist es uns gelungen, das Rohmaterial zu ergattern. Während der Wintermonate werden wir deshalb noch den einen oder anderen Clip für unsere Homepage herauschneiden können.

Werbeaktionen brauchen einen gewissen Vorlauf und so haben wir noch im Sommer 2006 für das kommende Jahr 2007 einige Sachen angestoßen – was, verraten wir aber noch nicht!

Nur soviel: Für die Vulkanwochen 2007 wollen wir den PLAYBOY auf den Platz holen. Die Chancen stehen nicht schlecht!

Unser Schlepppilot „G“ läuft jedenfalls schon dauernd auf die Sonnenbank. Ich werde das Gefühl nicht los – der will mit auf's Foto.

EINE GELUNGENE REPORTAGE



Wir geben Ihnen

jederzeit sicheren Halt.

Gerling EGO. Die Berufsunfähigkeitsversicherung
für DHV-Mitglieder inklusive Absicherung des Flugrisikos.

Eine aufstrebende Karriere kann durch einen Unfall oder eine Krankheit schnell beendet sein. Wenn Sie Ihren Beruf nicht mehr ausüben können müssen Sie mit finanziellen Einbußen rechnen. Gerling EGO sichert Ihr Einkommen bereits bei Eintritt einer Berufsunfähigkeit von 50 % - ohne Sie auf eine andere Tätigkeit zu verweisen. Wichtig: Wir versichern Ihr Flugrisiko mit. Außerdem profitieren DHV-Mitglieder von Sonderkonditionen und individuellen Gestaltungsmöglichkeiten des Versicherungsschutzes.

Infos unter Gerling Vertrieb Deutschland GmbH, Mitgliederberatung der Flugsportverbände, Thomas Ingerl, Telefon +49 69 7567395 oder thomas.ingerl@gerling.de. Sie können uns auch den nebenstehenden Coupon faxen.

Fax +49 69 7567-230

Vor- und Zuname

Straße, Hausnummer

Postleitzahl, Ort

Geburtsdatum

Tei./Fax privat

Tel./Fax gesch.

GERLING

Wir unternehmen *Sicherheit.*

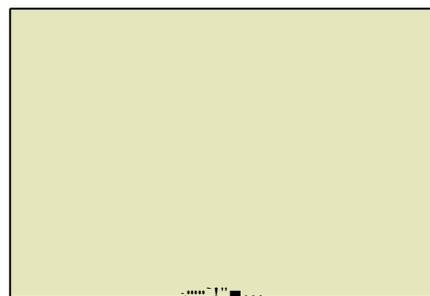
Laideeinteilung und Landung mit dem Gleitschirm

Ein Beitrag von Karl Slezak

V felleicht ist ja gerade die Einfachheit des Landens mit dem Gleitschirm der Grund für die relative Häufigkeit von Lande-Unfällen. Während das Landen den Kollegen mit den schnelleren Luftfahrzeugen stets höchste Konzentration abfordert, bringt der Gleitschirmflieger seinen Flügel meist immer irgendwie runter. Und weil das so ist, wird von manchen Piloten die Notwendigkeit eines Lande-Konzeptes nicht so richtig verstanden. Bereits kurz nach der Prüfung werden viele von akuter Amnesie hinsichtlich der erlernten Landeeinteilung befallen.

Das hat einen leicht nachvollziehbaren Grund. Denn die Landeeinteilung mit Position, Gegen-, Quer- und Endanflug ist für die bloße Erfordernis, in einem bestimmten Bereich zu landen, im Grunde keineswegs notwendig. Einfacher wäre es — und so wird es vielfach auch praktiziert — leeseitig des Landeplatzes so lange zu achten, bis die Höhe für den direkten Anflug gegeben ist. Tatsächlich fallen mit dieser Technik einige schwierige Entscheidungen der Landeeinteilung, z.B. die richtige Abflughöhe aus der Position oder der Zeitpunkt zum Eindrehen in den Queranflug, weg.

Dennoch ist diese Methode ungeeignet, sobald der Landeplatz von mehr als einem Landenden frequentiert wird. Zwei oder mehr Piloten, die in Achterschleifen auf einer Linie fliegen, bilden ein unkalkulierbares Kollisionsrisiko. Das ist bei der Landeeinteilung mit Position, Gegen-, Quer- und Endanflug nicht der Fall, weil man die anderen immer im Blick hat, selbst gut gesehen wird und die Flugbewegungen aller vorhersehbar sind. Deshalb, und weil es zudem in Deutschland luftrechtlich vorgeschrieben ist, bleibt Gleitschirmfliegern nichts anderes übrig, als die klassische Landeeinteilung zu lernen und



Position

ca. 100 - 150m

immer weiter zu verfeinern. Das geht und mit etwas Training sind beständig zielgenaue Anflüge die Regel.

AUF BESICHTIGUNGSTOUR

Manches spätere Problem bei der Landung könnte schon im Vorfeld ausgeräumt werden, wenn sich die Piloten vor dem Flug gründlich mit dem Landeplatz vertraut machen würden. Dazu zählt nicht nur, dass man sich über mögliche Besonderheiten, z.B. unterschiedliche Anflüge für Drachen und Gleitschirme, Lage der Position(en) und Anflugrichtungen bei verschiedenen Windrichtungen informiert. Eine Landeplatzbesichtigung mit dem Focus auf Hindernisse, die aus der Luft schlecht zu erkennen sind, wie Weidezäune oder unebene Bereiche sollte selbstverständlich sein. Dabei empfiehlt es sich auch, schon vom Boden aus die Landeanflüge bei verschiedenen Windrichtungen zu planen, sich die Hindernisse, Leegebiete und Außenlandemöglichkeiten zu merken.

AUF DEM WEG ZUM LANDEPLATZ

Wann immer es möglich ist, sollte der Landeplatz mit soviel Höhe angefliegen werden, dass in Ruhe alle wichtigen Parameter aus der Luft gecheckt werden können. Windrichtung, Windstärke, Hindernissituation, andere Flieger etc. Wer „mit dem letzten Hemd“ an Höhenreserve zum Landeplatz fliegt, hat sich schon um das Wichtigste gebracht; die Möglichkeit zu beobachten und seine Entscheidungen in Ruhe treffen zu können.

Wenn der Flugweg zum Landeplatz gegen den Wind erfolgen muss, ist das Gebot der ausreichenden Höhenreserve besonders zu beachten.

Beim Anflug hält der Pilot auf die Luvseite des Landeplatzes zu. Je stärker der Wind, desto deutlicher die Orientierung zu Luvseite. Einer der am häufigsten zu beobachtenden Fehler ist die Nichtbeachtung dieser Regel. Grundsätzlich und bei stärkerem Wind ist das besonders wichtig, hat der Pilot leeseitig des Landeplatzes nichts zu suchen.

DER LANDEANFLUG

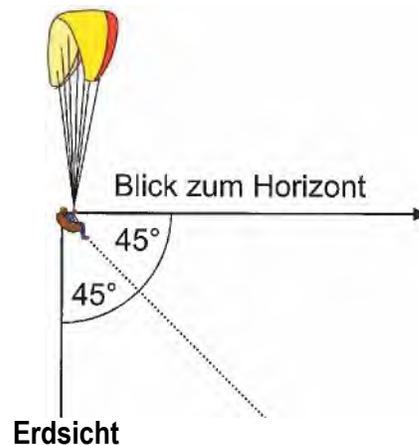
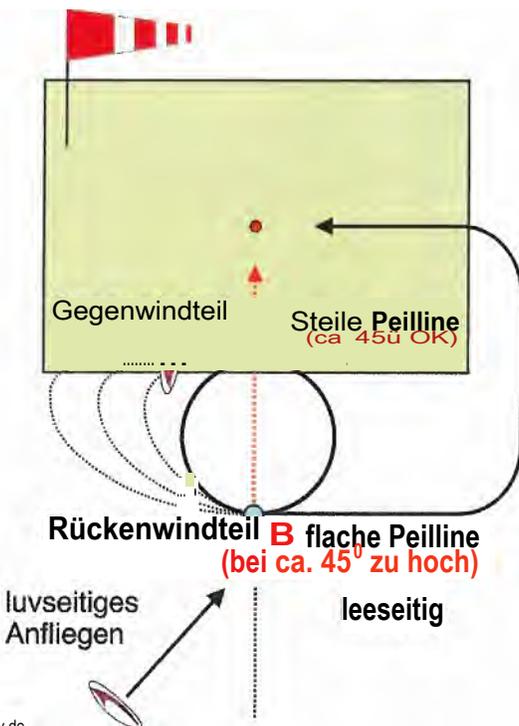
Der Landeanflug stellt insgesamt erhöhte Anforderungen an die Multi-Tasking-Fähigkeiten des Piloten, vor allem, wenn die Luft unruhig ist. Einerseits erfordert das Abschätzen, Beobachten und Korrigieren bereits viel Konzentration. Andererseits muss – weil bodennah – besonders aufmerksam aktiv geflogen werden, um Störungen der Kappe bereits im Ansatz zu erkennen. Im Zweifel sollte die Sorge um das Fluggerät Vorrang haben. Lieber eine verletzungsfreie Außenlandung als mit einem Klapper auf dem Punkt einbomben. Beim gesamten Landeanflug werden die Kurven ohne große Schräglagen mit moderatem Gewichtseinsatz geflogen. Besonders beim Übergang in den Endanflug sind Steilkurven mit erhöhtem Sinken eine der häufigsten Unfallursachen.

DIE POSITION

Wenn vom Geländehalter nicht anders festgelegt, liegt die Position in Windrichtung querab vom Landepunkt, ca. 100-150 m entfernt. Die Position ist ortsfest, in den meisten Fluggeländen ein gut erkennbarer Punkt, wie eine Wegkreuzung, ein Baum, Gebäude etc. Es kann sein, dass in einem Gelände für verschiedene Anflugrichtungen zwei unterschiedlich platzierte Positionspunkte festgelegt sind. An der Position beginnt der eigentliche Landeanflug. Ab jetzt kommt etwas ins Spiel, was alles andere als eine exakte Wissenschaft ist: Der Pilot muss während des gesamten Landeanflugs durch Peilung zum Landepunkt (eigentlich Peilpunkt) abschätzen, wann der richtige Moment gekommen ist um den jeweiligen Anflugteil zu beginnen. Die Einschätzung für die Steilheit der Linie zwischen dem Auge und dem Peilpunkt muss intensiv und bei jedem Flug geschult werden. Mit zunehmender Übung wächst die Sicherheit der Peilung. Dabei gilt:

teile || große Höhe o Entfernung zum Peilpunkt
 Fläche Peillinie = geringe Höhe oder große raundie nterferung zum PO unkt

Bleiben wir aber zunächst in der Position. Der Pilot muss hier eine erste Entscheidung treffen: Bin ich schon in der richtigen Höhe um in den



v Peilpunkt >

Gegenanflug zu gehen oder muss ich an der Position Höhe abbauen?

Wenn Höhenabbau angesagt ist, macht man das in Vollkreisen, die -wichtig- die gleiche Drehrichtung haben, wie die Kurven des Landeanfluges. Nur bei Nullwind erfolgen die Kreise genau an der Position. Bei Wind, je stärker desto ausgeprägter, ist es erforderlich, den Kreis im Gegenwindteil aufzumachen um den Windversatz auszugleichen, also ein Stück geradeaus zu fliegen, bevor der nächste 360-er angesetzt wird. Tut man dies nicht, versetzt der Wind den Schirm immer weiter in den Gegenanflug hinein und wirft den ganzen Landeanflug über den Haufen.

Die Peilung zum Landepunkt beim Kreisen in der Position wird sinnvoll nach jeweils 180 Grad, wenn sich der Peilpunkt querab befindet vorgenommen. Um den richtigen Abflugzeitpunkt zu erwischen, kann die Peilung eines 45°-Winkels hilfreich sein.

Ist die Peilung vom Horizont zum Peilpunkt etwas gleich steil, wie die von der Senkrechten

(Pilot schaut senkrecht nach unten) zum Peilpunkt, befindet man sich einem 45°-Winkel zum Peilpunkt, d.h. man ist genauso hoch über Grund, wie die horizontale Entfernung zum Peilpunkt beträgt.

Peilt der Pilot einen Winkel von 45° von der dem Landeplatz abgewandten Seite (Rückenwindteil) des Positionskreises zum Peilpunkt, ist er noch deutlich zu hoch und benötigt mindestens einen weiteren Kreis, bevor in den Gegenanflug eingedreht wird.

Peilt der Pilot einen Winkel von 45° von der dem Landeplatz zugewandten Seite (Gegenwindteil) des Positionskreises zum Peilpunkt, sollte er nach Vollendung des Kreises direkt in den Gegenanflug fliegen.

Zusätzlich sollte man sich bewusst nach jedem Kreis und der entsprechenden Peilung die Frage stellen: „Schaff ich locker noch einen weiteren Kreis oder wird es dann eng?“ Nur wenn man sich ganz sicher ist, wird ein weiterer Kreis geflogen, beim geringsten Zweifel in den Gegenanflug gehen.

GEGENANFLUG

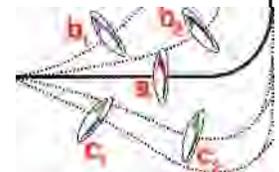
Während des Gegenanflugs peilt der Pilot in kurzen Abständen auf den Peilpunkt (Luftraumbeobachtung aber nicht vergessen). Die Peilung wird immer flacher, weil die Höhe abnimmt und sich der Pilot vom Peilpunkt entfernt. Der richtige Zeitpunkt zum Eindrehen in den Queranflug ist wiederum Erfahrungs- und Übungssache. In der Theorie sollte der Peilwinkel gut dem 2-fachen Gleitwinkel = ca. 20 Grad zwischen Horizontlinie und Peilpunkt entsprechen. In der Praxis ist es schwierig einen 20 Grad-Winkel zu peilen. Anhaltspunkte für den Beginn des Queranflugs gibt es aber durchaus: Wenn sich die Steilheit der Peillinie aus der Position etwa halbiert hat (keine Winkel merken, nur das Gefühl für die Steilheit der Peilung) ist es höchste Zeit für den Queranflug. Lieber etwas früher. Man kann auch über das Abschätzen des einfachen Gleitwinkels die Höhe für den Beginn des Queranflugs bestimmen. Ergibt die Schätzung, dass man locker doppelt so weit gleiten würde, wie der Peilpunkt entfernt ist, liegt man ganz gut.

Im Gegenanflug ist man schnell, weil mit Rückenwind unterwegs, für Korrekturen bleibt wenig Zeit. Dennoch sollte der Pilot die bestehenden Möglichkeiten nutzen, Ist er hoch aus der Position abgeflogen, z.B. weil er sich unsicher war, ob ein weiterer Kreis noch drin ist, wird der Gegenanflug schon zu Beginn ausgeweitet, etwas vom Landeplatz weg verlegt. Bei tiefem Abflug aus der Position ist ein Verlagern



Gegenanflug

a = geplanter Anflug
b = verkürzen
c = verlängern



des Gegenanfluges Richtung Landefeld sinnvoll. Ein Verkürzen oder Verlängern des Gegenanflugs sollte einkalkuliert und genutzt werden, wenn steigende oder sinkende Luftmassen dies erforderlich machen. Grundsätzlich gilt: Lieber zu hoch in den Queranflug als zu tief!

QUERANFLUG

Der Anflugteil mit den effektivsten Korrekturmöglichkeiten. Hier bleibt der räumliche Abstand zum Landeort annähernd gleich, die Peilung kann sehr präzise erfolgen. Man sollte eher langsam fliegen (Minimum-Sinken), um Zeit zu haben und mit leichtem Vorhaltewinkel, weil der Seitenwind schiebt. Schon zu Beginn des Queranflugs schätzt der Pilot ab, ob er eher auf der hohen Seite ist und sofort ein Ausweiten beginnen oder ob's eher knapp wird und ein Verlagern des Queranflugs Richtung Peilpunkt erforderlich ist.

Ein ausreichend langer Queranflug mit ständiger Peilung zum Landeort ist der Schlüssel zu einer sicheren Landung in der Nähe des anvisierten Landeorts. Keinesfalls darf dieser Anflugteil zu einer bloßen 180-Grad-Kehre degradiert werden. Darin bleibt der Landeort nämlich ein Zufallsergebnis, abhängig von den Launen des Windes. Und die Frage der Zuschauer am Landeplatz: „Kann man denn das Ding auch steuern“, wird verständlich.

Wenn es im Queranflug gut trägt, kann man häufig folgenden Fehler beobachten: Am Ende des Queranflugs ist die Höhe für den Übergang in den Endanflug noch viel zu hoch. Der Pilot entscheidet sich, den Queranflug noch einmal zurück zu fliegen. Jetzt wäre es erforderlich, sich nach der Kehre wieder leeseitig zurück zur

FÜR INTERESSIERTE

Ein Positionskreis hat einen Durchmesser von 50-60 m. Bei einer Entfernung von, angenommen, 120 m von der Position zum Landepunkt befindet man sich:

Bei Peilung eines 45°-Winkels in der dem Landeplatz abgewandten Seite des Positionskreises, also auf der Gegenanfluglinie, 120 m über Grund (genauer, über der Höhe des Peilpunktes).

Bei Peilung eines 45°-Winkels in der dem Landeplatz zugewandten Seite des Positionskreises, also ca. 60-70 m vom Landepunkt entfernt, 60-70 m über Grund.

Für den gesamten Landeanflug, ab dem Beginn des Gegenanfluges, bei einer Länge der jeweiligen Anflugteile von 120 m, benötigt man, bei einem durchschnittlichen Sinken (inklusive des Kurvensinkens) von 1,4 m/s und einer Eigengeschwindigkeit von 32 km/h (9 m/s), eine Ausgangshöhe von etwa 50 m um ziemlich genau den Landepunkt zu treffen.

Bei der 45°-Peilung außen (abgewandte Seite) ist man demnach, mit etwas 120 m noch doppelt so hoch wie erforderlich.

Bei der 45°-Peilung innen (zugewandte Seite) befindet man sich, mit 60-70 m ziemlich exakt in der richtigen Höhe, um in den Gegenanflug zu gehen, nachdem der Kreis zuende geflogen ist.



Queranflug

annähern (blau)
- in den Endanflug
ausweiten (rot)
doppelter • -0
Queranflug (grün)

direkter Anflug
(sehr kurz)



Endanflug (Wind ausgleichen)

• 4-1,

Seitenwind von rechts (rot)
Seitenwind von links (blau)

Queranfluglinie versetzen zu lassen, Statt dies zu tun wird der zweite Queranflug auf gerader Linie nach der Kehre geflogen, ein paar Dutzend Meter näher am Landeort. Die Höhe für den Endanflug ist nun zwar erreicht, für denselben aber kein Platz mehr. Hindernisberührungen sind häufig die Folge oder Bremsen bis zum Strömungsabriss in zu großer Höhe, eine beliebte Variante ist auch, mit scharfen Kurven noch zu versuchen die Höhe abzubauen.

Spätestens im Queranflug (viele Piloten bevorzugen dafür bereits den Gegenanflug), gibt der Pilot seine Sitzposition auf und nimmt eine halb aufgerichtete Position ein. Zu Beginn des Endanfluges braucht man dann noch ein Stück nach vorne zu rutschen und ist vollständig aufgerichtet.

ENDANFLUG

Nach dem Eindrehen in den Endanflug geht der Pilot als erstes aus der halb aufgerichteten in eine voll aufgerichtete Position. Etwas Körpervorlage und eine leichte Schrittstellung der Beine (die das Sitzbrett in schräger Position hält und so verhindert, dass der Pilot wieder nach hinten kippt) bereiten das Aufsetzen optimal vor. Der Pilot visiert den Peilpunkt an und fliegt konzentriert den Schirm dabei stabil im Geradeausflug haltend genau darauf zu. Letzte Korrekturen, z.B. die genaue Ausrichtung des Schirmes gegen den Wind, können noch über die Bremsen vorgenommen werden. Hoch in den Endanflug gedreht verschlechtert Anbremsen bis zum Minimum-Sinken (20-30 cm) das Gleiten, niedrig angefliegen wird der Pilot die Geschwindigkeit des besten Gleitens (Bremsen nur leicht auf Spannung) wählen.

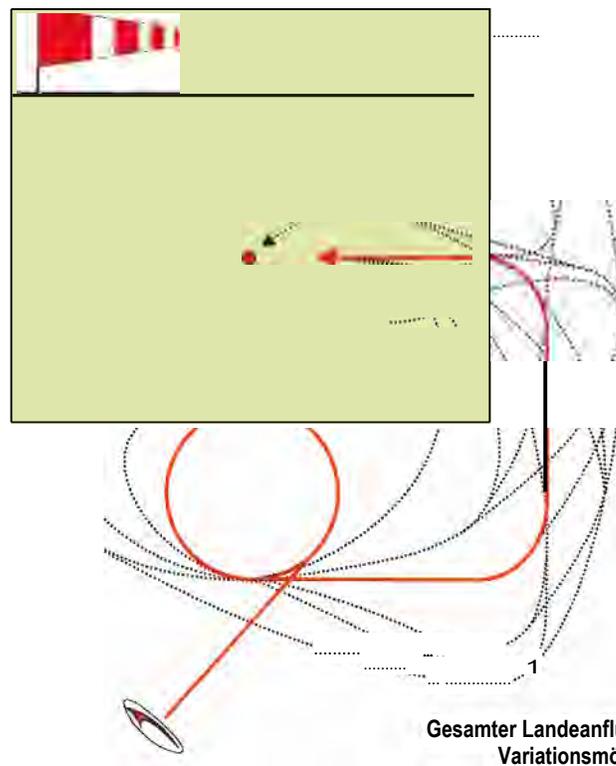
Eine der häufigsten Ursachen für harte Landungen mit Verletzungsfolgen ist ein zu kurzer, weil zu niedrig angesetzter, Endanflug. Drei bis fünf Meter über dem Boden ist die Kurve aus dem Queranflug beendet, der Endanflug beginnt. Der Pilot hat jetzt noch zwei bis vier Sekunden Zeit, den Schirm in den Geradeausflug gegen

den Wind zu stabilisieren, sich aus dem Gurtzeug aufzurichten (was oft nicht beim ersten Versuch gelingt), Laufbereitschaft herzustellen und den eigentlichen Landevorgang durchzuführen. Kurz: Die Bruchlandung ist vorprogrammiert. Pendelnd, nur halb aufgerichtet, die Bremsen nicht voll durchgezogen erfolgt der Einschlag. Zeit und Raum haben im Endanflug ist ein entscheidender Faktor. Deshalb den Endanflug hoch genug mit einer sanften Kurve aus dem Queranflug ansetzen.

HEBER...

im Endanflug können die beste Peilerei über den Haufen schmeißen. Für den Fall, dass es in

geringer Höhe noch einmal ernsthaft anreißt, sollte bei der Landeplanung bereits ein Plan B zurechtgelegt worden sein, nämlich die Richtung die das weiteste Außenlanden ermöglicht. Wichtig ist, dass man auch bei Thermikablösungen im Endanflug aktiv fliegt. Ein häufiger Fehler ist, dass Heber „mitgenommen“ werden, d.h. der Pilot bremsen an. Dadurch verringern sich Horizontal- und Vertikalgeschwindigkeit und die Thermik wird unbeabsichtigt voll ausgeflogen. Die Folge ist häufig dass es den Schirm weit über den Landepunkt trägt. Richtig wäre es, den Schirm durch Lösen der Bremsen zu beschleunigen um die Ablösung möglichst schnell mit höherem Sinken zu durchfliegen.



DIE „AUSGEFLOGENE“ LANDUNG

Aus dem stabilen Endanflug wird der Boden mit Trimmgeschwindigkeit (Bremsen nur auf Fühlung) angeflogen. Etwa 1-1,5 Meter über Grund werden beide Steuerleinen mäßig schnell bis etwa zur Einstellung des geringsten Sinkens (ca. 20-30 cm) gezogen und dort gehalten. Durch dieses Anbremsen kommt es zu einer leichten Pendelbewegung des Piloten nach vorne, womit sich die Vertikalgeschwindigkeit (Sinken) deutlich verringert und der Schirm kurzzeitig bodenparallel ausgleitet. Am Ende der Ausgleitstrecke, die Füße sind jetzt noch ca. 50 cm über dem Boden, werden beide Bremsen energisch und vollständig durchgezogen. Das Aufsetzen erfolgt sehr sanft, im Idealfall mit einem Sinken nahe Null. Mit unten gehaltenen Bremsen läuft der Pilot aus und legt den Schirm kontrolliert hinter sich ab. Zügig anfliegen, Abfangen, Ausgleiten, voll Durchbremsen ist die ideale Landetechnik bei wenig Wind.



Anfliegen mit bestem Gleiten, Bremsen nur auf Fühlung



Abfangen durch beidseitiges Anbremsen von ca. 20 - 30 cm

Kurzes Aus

*19

LANDEEINTEILUNGS-TODSÜNDE

„Solange in der Position kreisen bis auf Höhe der ersten Liftstütze, Gegenanflug bis über den Misthaufen neben dem Bauernhof, Queranflug bis auf Höhe Oberkante der Buschreihe, dann passt's für den Endanflug auf den Punkt'. Nicht wenige Flugschüler haben ihre landeeinteilung im Schulungsgelände durch das Abfliegen von Geländemerkmale gelernt und sind bei der Prüfung tatsächlich auf dem Punkt gestanden.

In einem unbekanntem Gelände ist man mit dieser Methode aber aufgeschmissen. Lift gibt es keinen, der Misthaufen ist auf der anderen Seite des Bauernhofs und anstelle der Buschreihe befindet sich ein Hochwald.

Nur durch die Peilmethode, stets angewandt und immer weiter verfeinert, ist eine sichere Landeeinteilung in jedem Gelände möglich. Peilen, peilen, peilen, sich die Steilheit der Peilung für verschiedene Windbedingungen bewusst machen und abspeichern ist der einzige Weg um zu einem in jeder Landesituation Situation sicheren Flieger zu werden.

DURCHSACKEN

Wegen der Bodenreibung ist der Wind auf den letzten Metern über Grund schwächer. Ein besonders stark ausgeprägter Windgradient ist bei Landegeländen in Muldenlage zu beobachten. Wenn der Schirm im Endanflug gegen den Wind in sehr kurzer Zeit in die bodennahe unbewegte Luftmasse hineinsinkt, verringert sich kurzzeitig die Fluggeschwindigkeit. Das führt zu einem Durchsacken, die Kappe will anschließend nach vorne nicken um Fahrt aufzunehmen. Bei einem stark angebremsen Endanflug besteht echte Stallgefahr, weil die Kappe als Folge eines ausgeprägten Wmdgra-

dienten zu langsam werden kann. Mit normaler Anfluggeschwindigkeit nicht langsamer als Minimum-Sinken hat der Pilot Spielraum in beide Richtungen, um eine Geschwindigkeitsreduzierung zu kompensieren und ein Vormicken abzufangen.

LANDUNG

Ein moderates Lüftchen von um die 10 km/h macht das Landen zum Kinderspiel. Egal welche Landetechnik vom Piloten angewandt wird, viel falsch machen kann man nicht. Anders bei Nullwind oder wenn nur ein schwacher Hauch weht.

Viele Piloten haben mit den modernem etwas schneller getrimmten Schirmen bei wenig Wind Probleme, bei der Landung genügend Fahrt herauszunehmen um weich aufzusetzen. Mit der früher üblichen Landetechnik (der sogenannten Sackfluglandung) erfolgt die Landung relativ hart und mit zu hoher Horizontal- und Vertikalgeschwindigkeit. Wer in fünf Meter Höhe beginnt, die Bremsen allmählich immer weiter durch zuziehen, hat im Idealfall beim Aufsetzen eine Vorwärtsfahrt von 20 km/h und ein Sinken von 2m/s oder mehr. Zuviel für eine softe Landung und häufig leiden Bänder und Gelenke unter dieser Belastung. Oft sieht man dann, dass Piloten im letzten Endanflug-teil die Bremsen wickeln um so den Steuerweg zu verkürzen und effektiver durchstallen zu können. Folgt das Wickeln nicht einem sehr präzisen Timing, kann's gefährlich werden. Denn um zu Wickeln müssen die Bremsen zunächst einmal wieder gelöst werden. In der Folge nickt die Kappe nach vorne, bevor der Pilot, nun mit gewickelten Steuerleinen, wieder zurückbremsen kann. Bei zu geringer Höhe ist die Bodenberührung im Durchpendeln nicht zu verhindern.

Die Lehrmeinung des DHV zur Landung bei wenig Wind beschreibt die „ausgeflogene Landung“, siehe Kasten oben.

FOTOS: BENEDIKT LIEBERMEISTER



In dieser Bremsstellung Am Ende der Ausgleitstrecke zügiges ...

„und vollständiges Durchbremsen Bremsen unten halten

Auslaufen, Schirm kontrolliert ablegen

WENN'S KRITISCH WIRD

AUßENLANDUNG

Der Wind hat so stark aufgefrischt, dass der Landeplatz nicht mehr erreicht werden kann. Oder man hat so lange am Hang gespielt, dass die Abflughöhe für das Erreichen des Landplatzes unterschritten wurde. Eine Außenlandung ist angesagt. Halte Ausschau nach der größten sicher erreichbaren Landemöglichkeit. Checke die Hindernissituation, besonderes Augenmerk auf Stromleitungen und Telefonkabel (sind Masten sichtbar, sind Stromabnehmer auf Hausdächern erkennbar?). Wie ist der Wind unten (Rauch, Fahnen, wogendes Gras)? Wo ist Luv und Lee? Ist der Notlandeplatz eben oder gibt es ein Gefälle?

Such Dir einen erkennbaren Peilpunkt auf dem Landefeld. Achte darauf, dass sich dieser weit genug von einem eventuell vorhanden Lee entfernt befindet. Bei ausreichender Höhe einen normalen Landeanflug durchführen. Jetzt zählt es sich aus, wenn man sein Gefühl für die Landeeinteilung durch Peilung geschult hat. Wer auf die Zuverlässigkeit seiner Peilung vertrauen kann, wird sich auch durch räumliche Enge nicht so leicht aus der Ruhe bringen lassen.

Nur für den Fall, dass man zu tief für eine nor-

male Landeeinteilung ist, wird vor (bei schwachem Wind) oder über (bei starkem Wind) dem Landefeld geachtet und anschließend das Endteil geflogen. Was, wenn's keinen Platz gibt, der ausreichend groß für eine halbwegs kontrollierte Landung ist? Oder wenn starker Wind eine Landefläche, die bei einfachen Bedingungen

vertretbar wäre, in eine gefährliche Leefalle verwandelt. In solchen Fällen sollte der Pilot eine gezielte Baumlandung planen und durchführen. Er sucht sich eine möglichst dicht stehende Baumgruppe (vorzugsweise nicht zu hohe Nadelbäume) und fliegt diese direkt an. Cool bleiben und die Bäume so anfliegen, dass die



Im Baum ruhig verhalten bis Hilfe kommt



Kappe oberhalb der Wipfel ist. Vor der Baumberührung Körper anspannen und klein machen, Schirm abbremsen, aber nicht durchstallen, dann Unterarme vors Gesicht. Mit dieser Methode ist die Verletzungsgefahr am geringsten, der Schirm wird sich sicher im Baumwipfel verhängen. Sicherung am Baum (mit einer mitgeführten Reepsschnur, Leinen, Tragegurte etc) ist die erste Maßnahme nach einer Baumlandung. Verständigung der Rettung (Bergwacht, Bergrettung) mit dem Handy die zweite. Von höheren Bäumen keine selbständigen Abstiegsversuche durchführen. Ein mehrstündiges Hängen im Baum hat noch niemandem das Leben gekostet, Abstürze beim Versuch vom Baum zu klettern schon einigen.

SCHWIERIGE WINDSITUATIONEN STARK WECHSELNDER WIND

Eine der unangenehmsten Situationen stellt sich ein, wenn der Pilot aus der Luft am Landeplatz wechselnden Wind feststellt. Die Entscheidung für eine Landerichtung muss rechtzeitig getroffen werden. Bemerkte man jetzt z.B. im Queranflug, dass sich die Windrichtung wieder geändert hat, empfiehlt es sich dennoch, am Plan festzuhalten. Hektischer Aktionismus, also kurzfristiges Ändern der Landerichtung ist nicht angesagt.

Die damit verbundenen schnellen Richtungskorrekturen mit Steilkurven in Bodennähe haben schon weit mehr Knochen gebrochen als Landungen mit Rückenwind. Der Pilot sollte vielmehr seinen Landeanflug wie geplant fortsetzen und mit Rückenwind landen. Bei ausreichend Platz kann der Schirm im Endanflug so ausgerichtet werden, dass die Seitenwindkomponente überwiegt. Der „ausgeflogenen Landung“ kommt bei Rückenwind eine besondere Bedeutung zu. Das die Landung abschließende vollständige Durchbremsen sollte etwas früher und sehr energisch erfolgen, um die Vorwärtsfahrt soweit wie möglich zu reduzieren. Wichtig ist es auch, besonders darauf zu achten, dass bei Bodenberührung sofort dynamisch und mit großen Schritten mitgelaufen werden kann, der Pilot also im Endanflug ganz aufgerichtet ist, eine leichte Vorlage und Schrittstellung eingenommen hat.

STARKER RÜCKENWIND

Was aber tun, wenn's von hinten so aufgefrischt hat, dass der Pilot im Endanflug erkennt, dass er die Landegeschwindigkeit beim besten Willen nicht mehr erlaufen kann? Jetzt geht es um Schadensbegrenzung, denn krachen wirds in jedem Fall. Bei einer hindernisfreien, halbwegs ebenen Landewiese ist eine Landung auf dem

Protektor zu empfehlen. Dabei aber konsequent vorgehen. Mit dem Hintern wieder auf die Sitzfläche, Beine nach oben „ausgeflogene Landung“ anwenden und mit dem dicksten Teil des Protektors, unter dem Sitzbrett, aufsetzen. Bremsen unten und Beine oben halten und so bis zum Stillstand schlittern.

Die größte Gefahr bei einer Landung auf dem Protektor besteht, wenn die Beine nicht nach oben angezogen sondern nach vorne gestreckt werden. Die Schuhe haken dann meist an irgend einem Maulwurfshügel ein und der Pilot wird nach vorne katapultiert. Oder die Beine knicken in den Kniegelenken ab und der Unterschenkel gerät unters Sitzbrett. Auf diese Weise sind bereits mehrere Unterschenkelknochen zu Bruch gegangen, von der harten Kante des Sitzbretts und dem Gewicht des Piloten regelrecht abgeknickt.

Der Versuch bei hoffnungslos starkem Rückenwind die Landegeschwindigkeit auszulassen endet meist damit, dass der Pilot nach vorne umgerissen wird. Wohl dem, der einen guten Integralhelm hat, denn der Sturz geht förmlich genau auf die „Fresse“. Die Unfallstatistik weist aber auch etliche Fälle auf, wo es, aufgrund von Abstüßbewegungen des Piloten beim Sturz nach vorne zu Frakturen der Arme oder Handgelenke kam.

STARKWIND

Bei starkem Wind, ab etwa 20 km/h ist die herkömmliche Landeeinteilung ungeeignet. Deshalb wird sowohl das Positionskreisen als auch der Rückenwindteil (Gegenanflug) weggelassen. Beide Anflugteile führen bei Starkwind zu einem schwierig zu kontrollierenden leeseitigen Abtreiben. Deutlich luvseitig der Position wird in Achterschlaufen gegen den Wind Höhe abgebaut. Dabei immer so verhalten, dass man nie leeseitig des Peilpunktes gerät. Es wird seitlich/rückwärts über die Schulter zum Landepunkt gepeilt. Ist genügend Höhe abgebaut (eher zu hoch reinfliegen), stellt der Pilot seinen Schirm schräg zum Wind und lässt ihn seitlich Richtung Landefeld driften. Rechtzeitig wieder gegen den Wind ausrichten und einen kurzen Endteil fliegen. Zur Landung wird nur leicht gebremst (bei sehr kräftigem Wind gar nicht). Nach dem Aufsetzen die Bremsen wieder freigeben, den Körper schnell um 180° zum Schirm drehen und mit kräftigem Zug an den hinteren Tragegurten (nicht mit den Bremsen) die Kappe hantlerfallen lassen und unten halten. Herzlichen Dank an Ralf Antz und Peter Cröninger vom DHV-Lehrteam für fachliche Beratung.

GÜTE MIT SIEGEL

Die Bedeutung der DHV Gütesiegel-Plakette

Ein Beitrag von Hannes Weinger, Referatsleiter Technik

Es ist das Interesse jedes Piloten zu wissen, ob sein Gerät einem vom DHV geprüften Muster entspricht. Auch dient es der Flugsicherheit, wenn die exakten, bei der Musterprüfung festgestellten Daten und Betriebsgrenzen des Gerätes auf dem Gerät vermerkt sind.

Der Gesetzgeber schreibt zwar nach erfolgreicher Prüfung durch die vom LBA anerkannte Prüfstelle des DHV lediglich eine eindeutige

Kennzeichnung durch den Hersteller vor. Er fordert nicht zwingend die Stückprüfung und Kennzeichnung des einzelnen ausgelieferten Gerätes durch die Prüfstelle oder den Beauftragten, wie dies bei anderen Luftsportgeräten, beispielsweise den ULs, der Fall ist. Und weil die Stückprüfung und Kennzeichnung ohnehin vom Hersteller durchgeführt wird, läge es eigentlich nahe, statt des Gütesiegels eine herstellereigene Plakette zu verwenden.

Dennoch haben sich die Hersteller von Anfang an gegenüber der LBA-anerkannten Prüfstelle des DHV vertraglich zur Verwendung der DHV Gütesiegelplakette verpflichtet.

Worin liegt der Vorteil einer Plakette mit Gütesiegel, die von einer zentralen Stelle für alle Hersteller geliefert wird?

Der Pilot kann sich sicher sein, dass die Musterprüfung in vollem Umfang abgeschlossen ist und dass die Betriebsgrenzen und Daten des Gerätes wirklich dem entsprechen, was bei der Prüfung festgestellt wurde. Die gelieferte Plakette schließt hier jeglichen Missbrauch aus. Dies wäre bei einer herstellereigenen Kennzeichnung nicht so. Die Erfahrung zeigt, dass manche Hersteller hemmungslos gegenüber dem Kunden behaupten, dass sämtliche Musterprüfverfahren bereits abgeschlossen seien, auch wenn dies keineswegs der Fall ist. Startgewichte wurden schon bestimmten Gerätgrößen zugeordnet, die nicht dem Prüfergebnis entsprachen. Ganz zu schweigen von der mangelnden Seriösität so mancher Werbeaussagen.

Werbung mit Vermerk „bestandene Prüfung“



wasserkuppe.com

Schulung • Gleitschirm ■ Drachen ■ Kite • Shop • Reisen • Service

411r jetzt gratis anfordern: Katalog 2007

Auf über 120 Seiten findest du unsere Ausbildungs- und Fortbildungsangebote, Gleitschirmreisen, Flugwochen, **Gelände-Infos**, **Ausrüstungs-Empfehlungen** aus dem Fliegershop und vieles mehr.



Schulung • Gleitschirm ■ Drachen ■ **Kite** • Shop • Reisen • Service



> Gleitschirm- Flugwochen 2007

Monaco / Sospel: Neujahrflugwochen an der Côte d'Azur, u.a. mit A. Frötscher, Mad Mike Küng und A. Schubert

Beginn jeweils: 25.12., 1.1., 7.1.
650,- EUR inkl. 7xÜ, Auffahrten

Spanien - Algodonales:

Thermik und Soaring-Wochen
4 Wochen ab dem 14.1.07
549,- EUR inkl. 7xÜ, Auffahrten

La Reunion: Streckenflugseminar
mit Worldcup-Meister Achim Joos,
1 Woche ab dem 28.10.07

Südtirol - Lüsen: Thermik-Technik-Training auf der Alpensüdseite
24 Flugwochen, während der ganzen Saison

Alle Termine und die Online-Anmeldung gibt's unter
> www.wasserkuppe.com.



> Fortbildungen in der Rhön

Rettungsgeräte-Wurftraining:
Sechsstündige Einweisung, in den Wintermonaten jeden Samstag und Sonntag, 50,- EUR.

Groundhandling-Seminar: Sicherheit fängt am Boden an. Die Wasserkuppe bietet beste Bedingungen zum Training. 1. Termin: 26./27.1.07, 150,- EUR

UL-Motorschirmfliegen: Unabhängig von Berg und Winde gleitschirmfliegen - ganz einfach, mit Rucksackmotor, Trike oder Flykel Kompaktkurse finden jeden Monat statt. Theorie und Praxis: 700,- EUR, zzgl. Leihgeb.



> Paragliding- und Trekkingschuh

Der **paratrek'** sei; 7 erde speziell für den Einsatz im Flugsport und im Gelände entwickelt.

Die nahtlos verarbeitete Hydro-Guard™-Membrane hält den Fuß trocken und warm.

Zusätzliche Verstärkungen im Knöchelbereich schützen das Sprunggelenk vor Verletzungen.

Ab sofort erhältlich im Onlineshop von Gleitschirm Direkt und im Fliegershop auf der Wasserkuppe.

Airstyle para-trekking II, Design: grau-orange, Größen 36 - 46, Einführungspreis nur 179,- EUR

> Hotline.

op täglich geöffnet, auch am

5 48

nende!



sieht man bereits für Geräte, die noch nicht einmal zur Prüfung angemeldet sind.

Müssten nicht – wie vertraglich vereinbart – die vom DHV gelieferten Gütesiegelplaketten verwendet werden, wären eine ordnungsgemäß abgeschlossene Musterprüfung und die Richtigkeit der Daten nicht mehr gewährleistet. Aus vielen anderen Bereichen, z.B. aus dem Bereich der CE-Kennzeichnung, die vom Hersteller selbst vorgenommen wird, sind ausreichend negative Erfahrungen vorhanden. In Insiderkreisen bedeutet „CE“ kein Qualitätszeichen mehr, sondern „Chinese Export“.

Das DHV Gütesiegel ist rechtlich geschützt. Die Gütesiegelplakette wird erst nach Abschluss der Gütesiegelprüfungen vom DHV an den Hersteller geliefert. Die ausgegebenen Gütesiegelplaketten sind mit der Prüfnummer sowie einer fortlaufenden Plakettennummer versehen und es kann eindeutig identifiziert werden, an welchen Hersteller sie geliefert wird. Dieser Umstand war besonders hilfreich, als in den Anfangszeiten die ersten gefälschten Plaketten auftauchten. Die Fälscher wurden

identifiziert und es sind seitdem keine Fälle von Fälschungen mehr aufgetreten.

Ein weiterer Vorteil der Ausgabe registrierter Plaketten durch den DHV ist die Dokumentation, an welchen Hersteller wann welche einzelne Plakette ausgegeben wurde. Würde stattdessen eine Vielzahl von „Eigenplaketten“ verwendet, könnte der Pilot gar nicht mehr erkennen, ob er wirklich ein Gerät dieses Herstellers in Händen hält, oder ob es sich um ein Plagiat handelt, das der tatsächliche Hersteller nie gesehen hat.

Dies ist auch der Hintergrund, warum zur Zeit ein, von einzelnen Herstellern beauftragter Produktionsbetrieb sich stark gegen die Verwendung einer eindeutigen, von einer zentralen Stelle gelieferten Plakette ausspricht. Die vorgeschobene Argumentation ist zwar die angebli-

ehe Unhandlichkeit des Verfahrens, man kann nicht vorproduzieren, weil noch keine Plaketten da sind usw., aber gerade das soll ja vermieden werden. Es soll produziert werden, was geprüft ist und nichts anderes.

Ein weiteres Argument für die eindeutige, einheitliche Kennzeichnung ist der Gebrauchtmärkte. Jeder kann heute bei einem Gütesiegelgerät sicher sein, tatsächlich ein geprüftes Gerät zu haben, ohne recherchieren zu müssen, wie die Originalplakette von Gerät XY und Hersteller Z ausgesehen hat.

Vom DHV gelieferte Plaketten verteuern die Geräte. Dies ist ein immer wieder vom Hersteller benutztes Argument gegen diese Praxis. Eine Plakette kostet den Hersteller 3,50 €, soviel zu den Fakten.

Würde die DHV-Plakette nicht verwendet,



Sesagtsee durch: Reedenadase NeepriUSurg nach Perlefe Aspechen er

*Akeese chersed by:

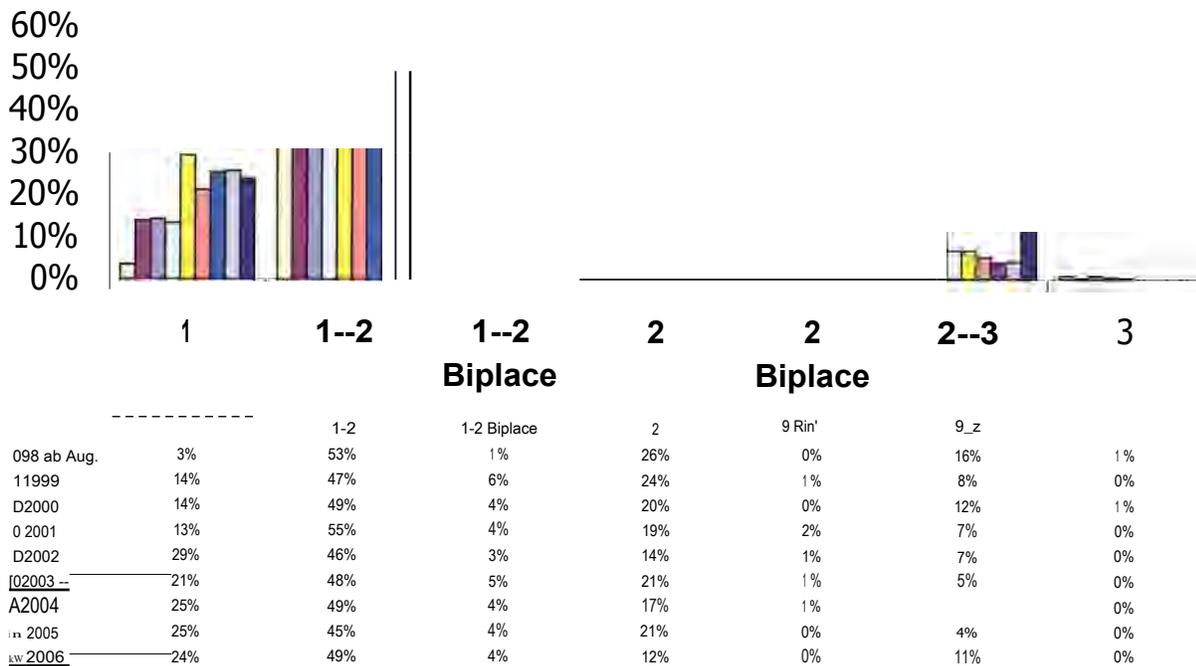


2009087

LBA antewi'e Psidalee für Hangegiene, und Glesiegel
 Deutscher hängelenenerhund. G-83103 Grmnd. Miesbacherstr,2, www.dhv
 Diente Lee[®] wurde geene4 den luteentlehen Weseraden m Deuteeland
 murr epier Es Urnen trul dem genelen Mum[®]s uherein lind in s,PP.enhg.

Vor Gebrauch Betriebsanweisung lesen!

Zeitreihe der ausgegebene GS-Plaketten nach Kategorien in °A



käme es dennoch für den Hersteller nicht zu Einsparungen bei den Gesamtkosten für die Musterprüfung. (Ganz abgesehen vom Umstand, dass der Hersteller eine eigene Plakette herstellen muss.) Die Musterprüfkosten für ein Gerät sind derzeit eine Mischkalkulation der Einnahmen aus Prüfgebühren und den Plaketten. Beide Einnahmenarten gemeinsam decken die Kosten des Prüfbetriebes. Würden keine Plaketten mehr vom DHV bezogen, müssten die Prüfkosten angehoben werden. Der DHV hat diese Mischkalkulation eingeführt, weil damit Hersteller, die viele Geräte verkaufen, auch insgesamt höhere Kosten haben. Positiv gesagt: Die Geräte mit geringem Marktanteil, wie Doppelsitzer oder kleine Größen zahlen effektiv weniger für die Musterprüfung. Dies fördert indirekt eine hohe Geräteauswahl, die Innovation und kommt kleineren Herstellern entgegen. Wollte der DHV den gleichen Effekt bei den direkten Prüfgebühren erreichen, müssten komplizierte Zuschussregelungen mit hohem Verwaltungsaufwand eingeführt werden. Bei den allgemeinen Erfahrungen mit Subventionen ist dies nach Meinung des DHV kontraproduktiv.

Ein weiterer Punkt für die Verwendung von ausschließlich vom DHV gelieferten Plaketten ist die herausragende Marktübersicht, die sich

dadurch für den DHV als Pilotenverband ergibt.

Wir erhalten so statistisches Material, das gewährleistet, dass uns hinsichtlich der Marktsituation niemand ein X für ein U vormachen kann. Einigen Herstellern gefällt diese Transparenz nicht, obwohl andererseits viele Hersteller auf die Analysen der Daten gerne zurückgreifen, z. B. der Verteilung der Kategorien am Markt über die Jahre oder das Verhältnis Starrflügler zu flexiblen Hängegleitern. Macht es also Sinn für die Piloten, ausschließlich Geräte mit Gütesiegelplakette zu kaufen? Der Pilot kann sich sicher sein, tatsächlich ein geprüftes Gerät zu haben. Er muss nicht selbst kontrollieren, ob die Musterprüfung tatsächlich schon abgeschlossen ist und er somit wirklich Versicherungsschutz genießt. Der DHV kontrolliert die Verwendung der DHV

Gütesiegelplaketten, bei Zweifel auch die Konformität des einzelnen Gerätes mit dem Muster kostenlos für den Piloten.

Die Vorteile für die Piloten überwiegen eindeutig den geringen Nachteil von 3,50 € Plakettenkosten je Gerät, selbst wenn dieser Betrag jedem Gerät nachträglich auf den Kaufpreis aufgeschlagen würde (was eigentlich ja ohnehin der Fall ist, oder hat schon mal einer sein Gerät um 3,50 € billiger bekommen, weil er auf die Plakette verzichtet hat?). Wer dies genauso sieht, sollte deshalb wie bisher darauf achten, dass sein Gurtzeug, Rettungsgerät, Hängegleiter und Gleitschirm mit einer Plakette gekennzeichnet ist, die das DHV-Gütesiegel trägt. Weitere Informationen auf www.dhv.de unter Archiv/Artikel/Recht.

ANZEIGE



STICK0111:



Gleitschirm- und Drachen-Beschriftungen. Perfekt und sicher.

äfiGetür Gleitsegel- und Hängegleiterführer

298/143

Gleitsegel

MusterprüfNr	Muster Klasse	Inhaber der Musterprüfung Fluggewicht min. - max.
DHV GS-01-1554-06	Advance Omega 7/24 2-3 GH	ADVANCE Thun AG 70 kg 90 kg
DHV GS-01-1555-06	Wings of (hänge Predator M) 2-3 GH	wings of change 85 kg 110 kg
DHV GS-01-1556-06	Airwave Scenic 2 1-2 Biplace	Airwave Villingen Ges.m.b.H. 140 kg 220 kg
DHU GS-01-1557-06	Mac Para Envoy 23 2 GH	Skyline Flight Gear GmbH & Co. KG 65 kg 80 kg
01-111GS-01-1558-06	Mac Para Envoy 25 2 GH	Skyline Flight Gear GmbH & Co. KG 73 kg 93 kg
OHO GS-01-1559-06	Mac Para Envoy 27 2 GH	Skyline Flight Gear GmbH & Co. KG 85 kg + 105 kg
DHV GS-01-1560-06	Mac Para Envoy 30 2 GH	Skyline Flight Gear GmbH & Co. KG 100 kg - 130 kg
DHV GS-01-1561-06	Mac Peru Velvia 24 1-2 GH	Skyline Flight Gear GmbH & Co. KG 70 kg 90 kg
DHV GS-01-1562-06	Mac Para Velvia 28 1-2 GH	Skyline Flight Gear GmbH & Co. KG 85 kg-110 kg
DHV GS-01-1563-06	Skywalk Chili XI. 1-2 Biplace, GH	Skywalk GmbH & Co. KG 115 kg+ 150 kg
DHV GS-01-1564-06	U-Turn Ladyguard XXS 1 GH	U-Turn GmbH 55 kg 75 kg
DHV GS-01-1565-06	1.1-Turn Ladyguard XS 1 GH	U-Turn GmbH 65 kg - 90 kg
DHV GS-01-1566-06	Korn Ladyguard S 16H	U-Turn GmbH 80 kg-110 kg

Hängegleiter

MusterprüfNr	Muster Klasse	Inhaber der Musterprüfung Fluggewicht min. max.
DHV 01.0418-06	Laminar Z814.1 3	Fly & more GmbH, ICARO 105 kg 134 kg
DHV 01.0419-06	Orbiter 16 2-3	Fly & more GmbH, ICARO 90 kg -138 kg
DHV 01-0420-06	Laminar 28 13.2 3	Fly & more GmbH, ICARO 90 kg - 120 kg

Gleitsegelgurtzeuge

MusterprüfNr	Muster Anhängelast max.	Inhaber der Musterprüfung
DHV GS-03.0339-06	IRANSALP 100 kg	u.o. ody Volley Model snc (OHG)

DHV/OeAeC-anerkannte Betriebe für Luftsportgerät

Name	Anerkennung für
Adresse, Telefon	
Fax, eMail	
Gliders Checkpoint, Martin Roh moser AT 5760 Saalfelden Almerstraße 1/4 0043-658270210 , 0043-6582.70210 gliders-checkpoint@aon.at	Instandhaltung von GS, Geräten, Rettungsgeräten

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).

DRACHEN- UND GLEITSCHIRM WINUEN

'11



Auto-Kirchner
Meininger Straße 19
D-98631 Römhild

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

www.drachen-gleitschirmwinden.de

Flugschule Parafly Stubaital GmbH
Hans-Peter-Eller
Moos 18
A-6167 Neustift/Stubaital
Tel. +43-52263344
Fan. +43-52243371
www.parafly.at
Itugschule@parafly.at
Günstige Ferienwohnungen in Landeplatz-Nähe. Jetzt gratis DVD über Schulung/Reisen '05

GEBRAUCHTMARKT,
INZAHLUNGNAHME,
SHOP SERVICE,
FLIEG ROAMPS &
SICHERHEIT
TRAININGSITS

INFORMATIONEN UNTER:
+ 49 101 8641 - 7575
off.coelpcc-thiemsee.cle
www.einfachbegon.de

%OP PARAGLIDING
PERFORMANCE
22132, 2TEIT'self.
HAUPTSTRASSE 53
D-83248 L F 1 OSSEN



Ein Beitrag von Horst Altmann

10! Eine Gleitzahl von 10! So mancher Hersteller hat heute einen hochgestreckten Wettkampf-Flügel (projizierte Streckung größer 5) im Programm, bei dem dieser Gleitzahl-Traum Wirklichkeit wird. Soweit der aktuelle Entwicklungsstand. Was kann da die Zukunft im klassischen Gleitschirm-Design noch bringen?

Dieser Artikel versucht, den Zusammenhang zwischen verschiedenen Design-Parametern und der aerodynamischen Leistung und die sich daraus ergebenden Potenziale aufzuzeigen. Eins noch vorneweg: Zur rechnerischen Bestimmung der Gleitzahl GZ wird hier der Quotient aus Auftriebsbeiwert CA und Widerstandsbeiwert CW verwendet, also $GZ = CA/CW$. Dies ist gleich der anschaulicheren Bedeutung der Gleitzahl als Quotient aus horizontaler Strecke zu vertikalem Höhenverlust.

Wie kann man die Auswirkung eines Design-Parameters auf die Schirm-Leistung deutlich machen? Neben aufwendigen experimentellen Methoden, z.B. Windkanal- oder Flugversuch, erlauben moderne Rechenverfahren recht brauchbare Aussagen bei hoher Flexibilität in der Modellierung und vertretbarem Rechenaufwand.

Basis der hier vorgestellten numerischen Untersuchungen ist ein Flügel mit den folgenden Kennzahlen:

$$A = 24 \text{ m}^2, \xi = b^2/A = 4,50, h/s = 0,60$$

Zur Vereinfachung ist das Profil entlang der Spannweite konstant und mit einer Eintrittsöff-

nung an der Unterseite bei $4,5 \pm 2\%$ der Profiltiefe gewählt. Diese Parameter beschreiben in etwa einen modernen 2er-Schirm.

Ein spezieller Geometrie-Generator erzeugt aus diesem Satz an Design-Parametern die Schirm-Oberfläche. Mithilfe einer aerodynamischen Rechenmethode kann dann für einen bestimmten Anströmwinkel die Dnickverteilung am Flügel bestimmt werden (rot=Staudruck bis blau=Unterdruck).

Am Ende resultiert die aerodynamische Kraft, zerlegt in Auftrieb CA und induziertem Widerstand CWi (enthält auch Widerstandsbeitrag der Eintrittsöffnung). Hinzu kommen noch Reibungswiderstand der Schirm-Oberfläche sowie Leinen- und Pilotenwiderstand.

Mithilfe einer Grenzschicht-Betrachtung lässt sich der Reibungseinfluss am Schirm auf $CWf = 0,01$ abschätzen.

Die Beleinung hat typisch 350 n-i bei einem durchschnittlichen Durchmesser von 1,0 mm. Der Widerstandsbeiwert für einen Zylinder (Leine) ist in der Literatur mit 1,0 angegeben. Damit folgt in Bezug auf unseren Flügel ein CU-Beitrag von $350 \text{ m}^2 \cdot 1,0 \cdot 10^{-3} \text{ m}^2 / 24 \text{ m}^2 = 0,015$.

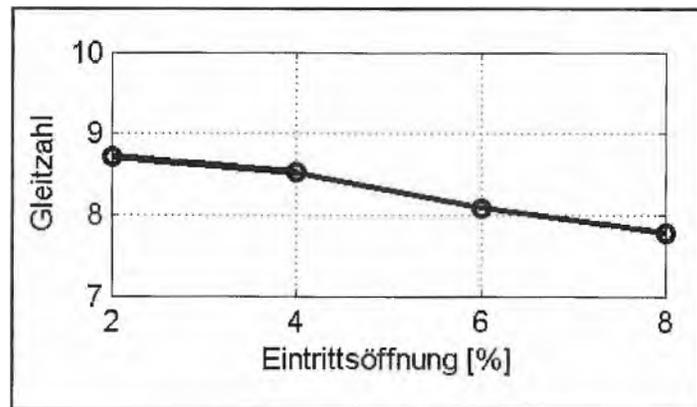
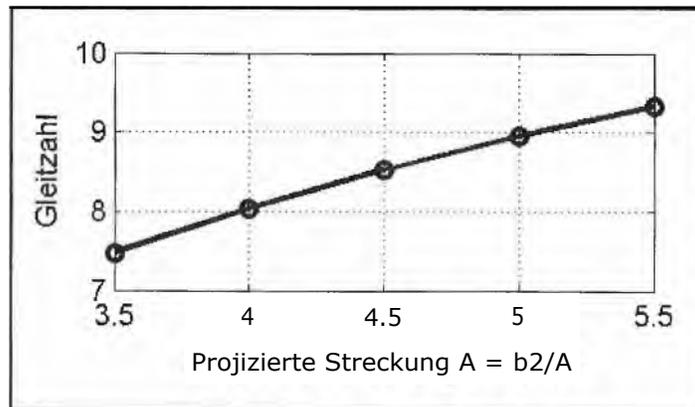
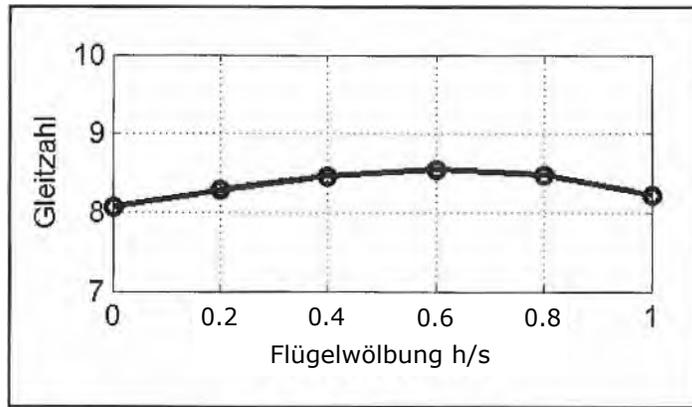
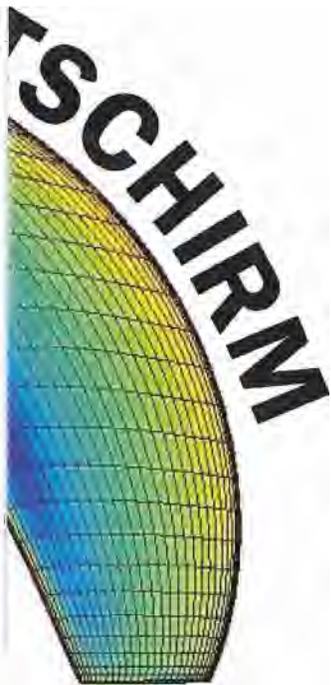
Der Pilot hat eine angenommene Quer-

schnittsfläche gegen die Anströmung von $0,5 \text{ m}^2$ und näherungsweise einen Widerstandskoeffizienten von 0,5. Hieraus folgt ein Piloten-CWP in Höhe von $0,5 \text{ m}^2 \cdot 0,5 / 24 \text{ m}^2 = 0,01$.

In Summe ergibt sich also für Reibung, Leinen und Piloten ein (parasitärer) Widerstandsbeitrag von 0,035. Damit kann nun die systematische Analyse beginnen. Untersucht wird der Basis-Flügel mit Variation in einem geometrischen Parameter bei dem typischen Trimm-Anstellwinkel von 8° . Gleich vorneweg soll hier gesagt werden, dass nur wenige Design-Parameter deutlichen Einfluss auf die Gleitleistung besitzen, und das sind: Streckung (b^2/A), Kappenkrümmung (*bis*) und Größe der Eintrittsöffnung.

Die Wahl des Profils mit seinen Eigenschaften Nasenausmündung, Dicke und Wölbung sowie die Auslegung der Flügel-Parameter Zuspitzung oder Schränkung kann der Designer so anpassen, dass die gewünschten Handlings- und Stabilitäts-Eigenschaften erreicht werden.

Schauen wir zunächst einmal auf den Zusammenhang von Flügelstreckung und Gleitleistung. Es ist allgemein bekannt, dass hohe Streckung eine hohe Gleitleistung verspricht und



umgekehrt. Welche quantitative Abhängigkeit dahinter steckt, zeigt die folgende Abbildung:

Aus der Kurve lässt sich als grobe Regel ablesen: Eine Erhöhung der Streckung um 1 erhöht die beste Gleitzahl ebenfalls um 1.

Ein aktueller Trend im Gleitschirm-Design ist die zunehmende "Ausiundung" der Kappe, also ein im Verhältnis zur Spannweite "hoher" Schirm. Die nächste Abbildung zeigt das Rechenergebnis mit variiertem Parameter h/s bei konstanter projizierter Streckung (4,5):

Die Kurve zeigt, dass mit zunehmender Flügelwölbung die Leistung erst anwächst, dann wieder abfällt. Das Verhältnis $h/s=0,60$ scheint eine gute Wahl zu sein.

Gleitschirme brauchen im unteren Bereich der Profilnase eine Eintrittsoffnung zur Füllung während des Starts und zur fortwährenden Stabilisierung des formgebenden Innendrucks. Die Eintrittsoffnung erzeugt aber auch Widerstand, der leistungsmindernd wirkt. Wieviel das kostet, ist in der nächsten Abbildung gezeigt:

Eine Verringerung der Eintrittsoffnung von $\pm 4\%$ auf $\pm 1\%$ verbessert die Gleitzahl um etwa 1. Kein Wunder also, dass die Hersteller der Optimierung der Eintrittsoffnung vermehrt Auf-

merksamkeit schenken und teilweise geschlossene Zellen bauen bzw. die Eintrittshöhe variieren. Wie ist schließlich das Design des leistungs-optimierten Flügel zu wählen? Als Streckung nehmen wir mal 5,5, für das Verhältnis von Höhe zur Halbspannweite 60%. Die Eintrittskante wird mit $4,5 \pm 1\%$ minimiert: Die Reibung am Schirm mit $CWf = 0,01$ kann weiter nicht vermindert werden. Eine optimierte Geometrie unummantelter Leinen bringt $CWL=0,01$. Mit einem optimierten Gurtzeug kann $CWP = 0,005$ erreicht werden. Die aerodynamische Rechnung liefert für diese optimierte Konfiguration eine Gleitzahl von 10,7 bei 8° Anstellwinkel!

Fazit: Mit dem herkömmlichen Design ist bei optimierter Flügel-Geometrie in Kombination mit minimierten Widerstandsbeiträgen von Leinen und Pilot eine beste Gleitzahl von ca. 11 erreichbar! Die aktuelle Schirm-Konstruktionen scheinen da bereits recht nahe dran zu sein.

Der Autor Dr.-Ing. Horst Altmann studierte und promovierte im Fachgebiet Aerodynamik und Flugmechanik, fliegt seit 10 Jahren Gleitschirm und ist derzeit bei PADS/Ottobrunn a. als Projektleiter für das Gleitsegelsystem ParaLander (siehe Beitrag DHV-Info 141) tätig.

ONLINE - OFF-LINE

Ein Bericht über das Webcam - an ro ökt auf dem Hochfelln von Karsten Kirchhoff

Freitag, den 29. September 2006, war es soweit. Die Hochfelln-Flieger Bergen präsentieren das W-Lan Projekt im Hochfelln-Gipfelhaus auf dem Hochfelln.

Zur Vorgeschichte. Vor knapp zwei Jahren haben einige der „Stammflieger“ am Hochfelln einen eigenen Verein gegründet, den Verein Hochfelln-Flieger Bergen e.V.. In diesem Zuge wurde gleichzeitig das Fluggelände am Hochfelln durch die Hochfelln-Flieger von dem Verein der Achentaler Drachen und Gleitschirmflieger übernommen. Gemeinsam mit der Gemeinde Bergen und der Hochfelln-Seilbahn wurde im gleichen Atemzug der Vorschlag geboren, eine Wetterstation mit Webcam auf dem Hochfellngipfel zu errichten, Fast selbstverständlich, dass diese Idee bei allen Beteiligten in Anbetracht der traumhaften Lage und der genialen Aussicht vom Hochfellngipfel auf den nahe gelegenen Chiemsee schnell Anklang fand. Bei der Bestandsaufnahme wurde aber auch klar, dass die Umsetzung der Idee die eine oder andere Schwierigkeit mit sich bringt. Das größte Problem stellte dabei die Stromversorgung dar. Kaum zu glauben, aber ein öffentliches Stromnetz ist auf dem Hochfelln nicht vorhanden.

Dennoch wurde in Zusammenarbeit mit der Firma Web Media Solution (www.it-wms.com), die im Bereich Wetterstationen mit Webcams einschlägige Erfahrungen aufweist, unter erheblichem Aufwand und Kosten im Jahre 2004 eine

Wetterstation mit Webcam, ein Server und die sonstigen notwendigen Komponenten für die Internetanbindung in der Gipfelstation der Hochfellnseilbahn in Betrieb genommen. Schwierige Rahmenbedingungen, da sämtliche Komponenten hier extremer Kälte, starken Winden und schweren Gewittern ausgesetzt sind. Die Stromversorgung konnte an der Gipfelstation nur mittels eines großen NiCd-Akkusatzes hergestellt werden. Diese Art der Stromversorgung erwies sich jedoch nicht als solide. Immer wieder auftretende Ausfälle sorgten nicht nur bei den Fliegern für Unmut. So wurde nach neuen Lösungen des Stromversorgungsproblems gesucht.

In diesem Zusammenhang wurde Dipl.-Ing. Peter Viehhauser von den Hochfelln-Fliegern Bergen aktiv. Der begeisterte Hochfelln-Flieger und Laboringenieur arbeitet an der Fachhoch-

schule Rosenheim in der Abteilung für Mess-, Regelungs- und Solartechnik unter Leitung von Prof. Dr. E. Schneider. Was liegt da näher als kommenden Ingenieuren die Lösung der Problematik am Hochfelln als Studienarbeit anzubieten. Gesagt getan. Im Sommersemester 2005 übernahm eine von Peter Viehhauser betreute Gruppe die Lösung der Aufgabe. Wolfgang Rasp (Absolvent der Elektrotechnik) nahm sich dieser schwierigen Aufgabe an und löste sie mit Bravour. Ziel war es, eine Wetterstation mit Webcam aufzubauen, ein Programm zur Akkuüberwachung und Messplatinen für einen webfähigen Mikrocomputer zu entwickeln. Unterstützt wurde dieses Projekt neben dem Verein durch die Firma LANCOM, die die teuersten Komponenten der geplanten, 5,6 Kilometer langen W-Lan Strecke vom Gipfel bis nach Bergen sponsorte.

Das Projekt wurde ein voller Erfolg! Seit



Links der Präsident der Fachhochschule Rosenheim Prof. Dr.-Ing. A. Leidig, daneben Prof. Dr.-Ing. E. Schneider Erstbetreuer der Diplomarbeit und Leiter der Labors Mess- und Regelungstechnik/Solartechnik, sein Mitarbeiter Dipl.-Ing. (FH) Peter Viehhauser, Betreuer der Diplomarbeit von Dipl.-Ing. (FH) Wolfgang Rasp und Bürgermeister der Gemeinde Bergen Bernd Gietl am Vortragstag vor dem Hochfellnhaus

Internet

Energieintensiver Daten Server (Web Media Solution) nun am öffentlichen Stromnetz

W-Lan Richtfunk zum Hochfellingipfel

Aufbereitung der HFB- Daten für das Internet an der Fachhochschule Rosenheim

Aufbereitung der Web Media Solution in der Informatik

Wetterstation

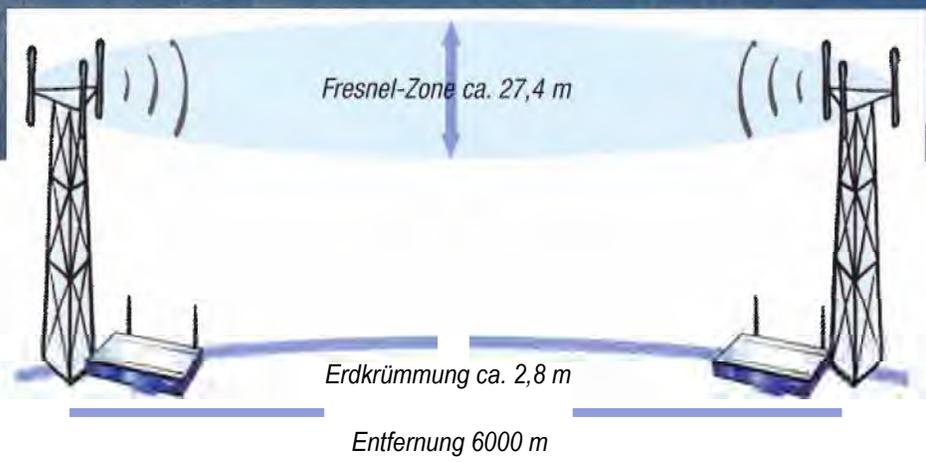
VIZ-Lan Richtfunk über 5,6 km nach Server

Gipfelstation
Gelb und rosa = 12 V DC
Grün = Netzwerkkabel
Blau = BNC - Kabel
Rot = Funkkabel

Hachfellinghaus liefert die elektrische Energie aus einem Blockheizkraftwerk

220V AC

web media - CAM und steuer-zoombare HFB- CAM (HFB = Hoch-Min-Flieger Bergen e.V.)



Von links: Andreas Mock und Stefanie Brunner aus dem Fachbereich Informatik testen ein für das Informatikprojekt eigen entwickeltes Messdatenerfassungssystem über die erste w-Lan Richtfunkstrecke, aufgebaut von Wolfgang Rasp und Peter Viehhauser in diversen Labors an der Fachhochschule Rosenheim

November 2005 funktioniert die neue Wetterstation mit Webcam und die W-Lan Strecke mit einem minimalen Energiebedarf. Dieser „minimale“ Energiebedarf wird über das Blockheizkraftwerk des Hochfellingipfelhauses gedeckt, in einem Bleiakku gespeichert und über ein Erdkabel zum Endverbraucher transportiert. Der Gesamtenergiebedarf des neu entwickelten Systems beträgt nun lediglich 40 W. Dies entspricht in etwa dem Energiebedarf einer Glühbirne. Doch wie man sieht, ist es ohne Anbindung an ein öffentliches Stromnetz gar nicht so einfach an einem abgelegenen Ort allein diesen geringen Energiebedarf zu erzeugen. Im Gegenzug legten die Hochfelling-Flieger ein weiteres Netzwerkkabel ins Gipfelhaus. So konnte auch hier ein schneller Internetzugang realisiert werden.

Gleichzeitig wurde eine zoom- und steuerbare Kamera (10-fach optischer Zoom, 300° horizontal

und 90° vertikal schwenkbar, Bildintervall 10 Sekunden) in einem wetterfesten und beheizbaren Gehäuse aufgebaut. Diese Kamera kann über das Internet gesteuert und gezoomt werden. Die Auswertung der Bilder und der Akkudaten erfolgen mittels eines Servers, der in der Fachhochschule Rosenheim steht. Auf der Internetseite der Hochfelling-Flieger (www.hochfellingflieger.bergen.de) können diese Daten, aber auch weitere, wie beispielsweise Zeitrafferfilme vom ganzen Tag, aufgerufen werden. Auch die bestehenden Energieprobleme der ersten Kamera und der Wetterstation samt Server konnten ebenso gelöst werden. Dank der neu entwickelten W-Lan Technik konnte der energiefressende Server nun im Tal aufgestellt werden. Diese Daten werden jetzt ebenfalls via W-Lan übertragen, können aber gleichzeitig auch über ein Handy abgerufen werden.

Aufgrund dieser vorbildlichen Zusammenar-

beit bei der Umsetzung des Projektes zwischen Hochschule, Behörden, Seilbahn, Verein, Verband und Finnen profitiert seit knapp einem Jahr die Gemeinde Bergen und der Seilbahnbetreiber von einer erhöhten Werbewirksamkeit dank malerischer Bilder vom Hochfelling, so Bürgermeister Bernd Gietl. Auch die wesentlich geringeren laufenden Betriebskosten erfreuen die Betreiber. Die Flieger, Wanderer und Skifahrer können Wind- und Wetterdaten nicht nur aktuell abrufen, sondern auch Wettergeschehen dank der Zeitraffertechnik verfolgen und ihre Planung auf ein sicheres Fundament stellen. Kurz gesagt ein Projekt mit Vorzeigecharakter, das auch durch den Deutschen Hängegleiterverband (DHV), unterstützt wurde.

Für weitere Fragen steht Euch gerne das Referat Flugbetrieb unter der Telefonnummer 08022/967510 oder per e-mail gelaende@dhv.de zur Verfügung.



START FREI

Wenn Drachenflieger nach oben schauen könnten, würden sie nur Tiefflieger Leo sehen

man Beitrag von Leo Reinders und Dirk Soboll

Leo, Jahrgang 1990, ist heute 16 Jahre alt und steht kurz vor seiner A-Schein-Prüfung⁹. Er ist der älteste Sohn von Brita, der Lebensgefährtin des Drachenfluglehrers Dirk Soboll. Das waren natürlich ideale Voraussetzungen für seine Ausbildung: Leo hat quasi Dirks Assistenzzeit als Fluglehrer begleitet und ist überall in den Schulen, in denen Dirk während dieser Zeit Kurse gegeben hat, dabei gewesen. Wie ein Jugendlicher die Ausbildung erlebt hat, die auch Doppelsitzerflüge einschloss, schildert er in diesem Artikel.

ch wollte schon mein ganzes Leben, soweit ich denken kann, das Fliegen erlernen. Ich fand vor allem das vogelgleiche Fliegen ohne Motor sehr schön. Dabei war mir von Anfang an das Drachenfliegen immer sympathischer als das Gleitschirmfliegen. Es ist dynamischer ... und ich finde es sehr beruhigend, wenn ich eine feste Fläche über mir habe, die nicht ohne weiteres einklappen kann und man auch, wenn man will, weite Strecken fliegen kann. Und beim ersten Flug im Doppelsitzer wusste ich ganz genau, dass das mein Element ist!"

Mit 14 Jahren hat er angefangen, in den Weihnachtsferien 2004 auf der Halde in Neukirchen-Vluyn: Erste Laufübungen und Starts mit etwa 15 m Höhe standen auf dem Programm, das von der Schule Revierwings Neukirchen-Vluyn im Amphitheater auf der Halde angeboten wurde.

Der dafür zur Verfügung gestellte Drachen war ein Willswings Falcon. „Es war zum Teil sehr anstrengend. Vor allem das Laufen auf gerader Strecke, wo sich nur der Drachen von den Schultern gehoben hat, war anstrengend. Das Größte überhaupt war aber, als ich das erste Mal abgehoben bin. Dieses Gefühl des Fliegens und dann zu merken, dass ich das bin, der gerade fliegt und den Drachen steuert, das war einfach unbeschreiblich!"

Im Sommer 2005 ist Leo dann mit nach Frankreich gefahren, zur Schule von Jürgen Drewes in Cabrières, Millau. Dort machte er den ganz normalen Grundkurs mit und zwar mit dem Atlas von Dirk. Natürlich brachte er schon eine Menge mehr Erfahrungen mit als die anderen Schüler. Im Laufe dieses Kurses flog er auch das erste Mal im Bico mit – und das vorn Hang und bei starker Thermik.

„Klar, vor meinem ersten Doppelsitzerflug war mir schon etwas mulmig zumute. Doch sobald ich in der Luft war, war jedes Angstgefühl vergessen. Das Doppelsitzerfliegen hat mir sehr viel gebracht. Da konnte ich alles, was ich bisher gelernt hatte, noch mal ganz genau durchgehen. Das hat mir die „Angst“ vor dem ersten Start genommen und mir viel Vertrauen gegeben.“

Leo hat in diesem Kurs viel gelernt, besonders das richtige Ausschweben und Abfangen. Er war dann auch der Erste, der den Übungshang run-

terflog. Am Ende des Kurses war er so weit, dass er einen Flug vom 120 m hohen Hausberg bewältigte. Das hat sein Selbstwertgefühl enorm gesteigert. „Das war einfach perfekt. Nach diesem Urlaub wusste ich richtig, wie Fliegen geht!" Aber auch die tolle Gemeinschaft mit der Gruppe der immerhin wesentlich älteren Schüler, von denen er als gleichwertiges Mitglied angenommen wurde, hat ihm gut getan. Leo ist daran tatsächlich ein Stück gewachsen, was seine Eigenverantwortung angeht.

Zurück in Deutschland absolvierte er einige Flüge im Bico-Doppelsitzer mit Start im UL-Schlepp und zwar in der Schülerposition, um alle notwendigen Flugfiguren zu erlernen: Kehre, Kreis, Leitlinienacht und auch verschiedene Geschwindigkeiten zu erfahren. Im Winter 2005 stand dann der nächste Schritt in der Ausbildung an: Die Theorie-Prüfung, die er mit Erfolg ablegte. Im Frühjahr 2006 machte er sich – zunächst wieder im Doppelsitzer – mit dem Windenstart vertraut, bevor er die ersten Alleinflüge an der Elektrowinde von Martin Schaffer in Ailertchen (Westerwald) unternahm. „Vor dem ersten Windenstart hatte ich schon etwas Respekt – aber nicht sehr viel, da ich vorher schon im Doppelsitzer gestartet war und auch sehr viele Starts intensiv beobachtet hatte. Ich habe mich mental gut darauf vorbereitet und deswegen war es halb so schlimm. Ich hatte

zudem ein Funkgerät mit einem Headset und habe darüber viel Unterstützung bekommen."

Auf die Osterferien verzichtete Leo und ging stattdessen arbeiten. Mit einer Finanzhilfe der Eltern konnte er sich dann tatsächlich einen eigenen Drachen kaufen: Er entschied sich für einen Sting von Airborne, einen Doppelsegler, auf den er superstolz ist. „Das ist kein Einfachsegler mehr, sondern ein Intermediate. Aber ich hatte keine Schwierigkeiten damit. Ich bin direkt super mit dem Sting und seinen 11 qm Fläche klargekommen, da ich durch das Fliegen mit dem Bico gelernt habe, wie man mit einem schnelleren und besseren Drachen fliegt."

Der erste Flug damit fand an einem Übungshang in der Eifel statt. Ein Wochenende darauf flog er in Neuss-Holzheim als einziger Drachenflieger unter vielen Gleitschirmen und punktete voll. Das war ein super Sprung nach vorn, endlich mit dem eigenen Drachen starten zu können. In den Sommerferien ging es zum Höhenflugkurs am Tegelberg im Allgäu, wo Dirk mit der Flugschule Tegelberg eine Zusammenarbeit in der Ausbildung vereinbart hat. „Dort hatte ich dann auch einige Thenuikflüge. Beim ersten Flug überhaupt von einem Berg bin ich direkt über eine halbe Stunde mit meinem neuen Sting geflogen, einen Tag später sogar über das Schloss Neuschwanstein." Mit der entsprechenden Funkeinweisung und Tipps vom Fluglehrer war auch die Thermik kein Problem und sogar das Landefeld hat er glücklich getroffen. Während dieses Kurses machte Leo alle erforderlichen Hangflüge, nicht nur am Tegelberg, sondern auch am Buchenberg.

„Am fünften Tag hatte ich den schönsten Flug überhaupt, als ich mit meinem Fluglehrer und meiner Mutter, die im Doppelsitzer flogen, zusammen geflogen bin. Ich bin vor ihnen gestartet und bin dann etwas Thermik geflogen. Nachdem die beiden im Bico gestartet waren, sind wir eine Zeit lang zusammen geflogen. Sie sind vor mir gelandet und ich konnte ihren kompletten Flug aus der Luft beobachten."



Nach der Rückkehr ins „Flachland" wurde auf dem Fluggelände in Uedem am Niederrhein, das mit Windenstart arbeitet, weiter trainiert. An einem windigen Sonntag im Juli ging es nach Neumagen an der Mosel. Geduldig und konzentriert harter Leo an der Rampe aus, bis er in einer ruhigen Phase starten konnte. Die Belohnung: Über eine Stunde war er in der Thermik! Stolz erzählt er: „Mein Fluglehrer war nach mir gestartet und wieder vor mir gelandet. Ich musste zum ersten Mal Ausweichregeln bewusst beachten. Aber es hat total Spaß gemacht, mit anderen im Hangaufwind zu fliegen."

Jetzt war Leo endgültig Flieger unter Fliegern. Im August absolvierte er die restlichen Flüge an der Winde, so dass er jetzt die A-Schein-Prüfung machen kann. Seinen ersten Ganz-allein-Flug ohne Lehrer machte er letzten Samstag im Flugauftrag in Uedem. Mit seinem Gurtzeug auf dem Rücken – der Flieger liegt glücklicherweise in der Vereins Scheune – radelte er zum Platz,

immerhin eine Strecke von 10 km, um als Jugendlicher unter den Vereinskameraden als richtiger Flieger mitzufliegen.

Leo ist sehr motiviert, aber nicht draufgängerisch. Das ist ein ganz wesentlicher Effekt der Ausbildung: Die Jugendlichen lernen sich selbst und ihre Grenzen kennen, lernen einzuschätzen, was sie sich zutrauen können und was nicht. Und nicht zuletzt wächst auch das Gefühl der Verantwortung, sich selbst und anderen gegenüber. Es kommt vor, dass er sagt: „Heute starte ich nicht, das ist nicht mein Tag." Aber er weiß auch um seine Fähigkeiten: „Ich möchte darauf hinweisen, dass ich noch NIE ein Steuerbügelseitenrohr kaputt gemacht habe und meine Landungen weitestgehend gut waren." In der nächsten Zeit will er sich darauf konzentrieren, Thermik effektiver auszufliegen. Er möchte auch sehr gerne Strecken fliegen – „und vielleicht sogar Wettkämpfe mitmachen, mal sehen ..."

Tiefflieger Leo

ANZEIGE

PARAGLIDING-NAMIBIA'

Die höchsten' oder Welt
tundonlang erted4ocren
otorsch :stahlflüge
gsiefail

5 Stern fgsiefail

Quadralke, Sandboarding, Kiten
el Fortbildung & Schulung

www.porugliding-namibla.de
infoelotsporde • (06421)12345

mailieflugpark-olytn.de
Telefon: 0030 23521 44464
I.G1 LOG

CD **Fly SmIie**

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

4.1E1(1)AIR
Paragliding

FÖHNSTRICHE IN DEN ALPEN

Ein Beitrag von Volker Schwaniz

Föhn ist unter Fliegern zu jeder Jahreszeit ein Thema, aber im Winter und im Frühjahr empfinden wir seine Temperatursprünge als besonders extrem. Seine Wärme hat ihm übrigens auch zu seinem Namen verholfen, das Wort Föhn kommt von dem Lateinischen favonius, was soviel wie „Frühlingswind“ bedeutet!



Als Pilot und damit aufmerksamer Leser der aktuellen Flugwetterberichte freut man sich über die meist recht genauen Prognosen für die nächsten Tage. Bei anstehenden Föhnlagen stößt man aber immer wieder auf ungewohnt schwammige Aussagen zu Gefahrenzonen, mit deren Deutung man als Nichtalpenländer meist überfordert ist.

Beispiel einer typischen Formulierung aus dem österreichischen Flugwetterbericht: „Beginnende Südlage, in den Südeinzugsgebieten schon teilweise kritische Turbulenz...“

Andere Formulierungen benutzen Bezeichnungen wie „Föhnstriche“, „markante Föhntäler“ oder auch „in den typischen Föhngebieten“. Welche Gebiete damit genau gemeint sind, das bleibt leider unerwähnt.

Um hinter diese ungenannten Gefahrenzonen zu steigen, muss man sich etwas tiefgreifender mit dem Föhn befassen. In Sachen Alpenföhn unterscheidet man zwei verschiedene Föhntypen:

1. HOCHREICHENDER FÖHN

Der hochreichende Föhn weht meist aus südwestlicher-/südlicher Richtung bis an die Obergrenze der Troposphäre (= Wetterschicht, die vom Boden bis auf ca. 10 km Höhe reicht) bis weit ins Alpenvorland hinein.

Dieser Föhntyp ist mit seinen adiabatischen Prozessen (Aufsteigen und Kondensieren auf der Luvseite des Gebirges mit $0,65^\circ$ pro 100 Höhenmeter Wärmeverlust und das leeseitige trockene Absteigen mit 1° pro 100 Höhenmeter Wärmegewinn) der bekannte „Standardföhn“. Unter diesen Föhntyp fällt auch der Nordföhn auf der Alpensüdseite, der nur von kälteren, nördlichen Luftmassen geprägt ist.

2. SEICHTER ODER FLACHER FÖHN

Dieser Föhntyp braucht nicht zwingend eine deutliche überregionale Strömung, er bildet sich hauptsächlich durch die leichten Druckdifferenzen ausgelöst von Temperaturgegensätzen



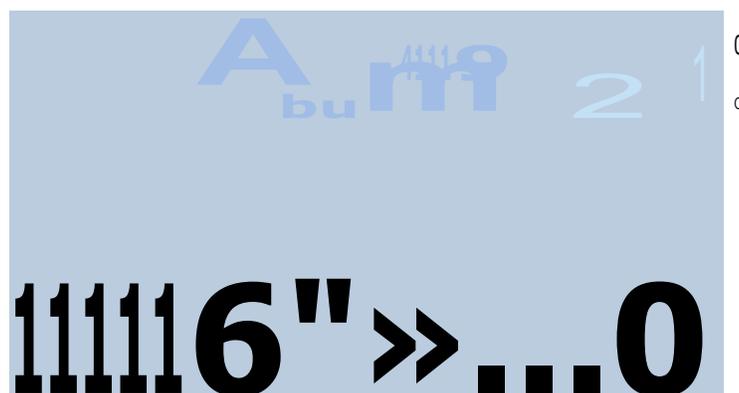
(Süden-kalt(!)/Norden-warm(!)) zwischen der Alpensüdseite und Alpennordseite. Er überströmt im Gegensatz zum hochreichenden Föhn nicht den Gebirgskamm, sondern er fällt nur über die Gebirgseinschnitte ein und breitet sich in den mit diesen Einschnitten verbundenen nord-süd gerichteten Tälern (sehr turbu-



lent) aus. Dies sind in der Regel Passübergänge, wie z.B. der Brennerpass (1.370 m NN), der mit seiner Verbindung ins Wipptal einen massiven Einschnitt im Alpenhauptkamm darstellt. An solchen Föhnstrichen reicht meist schon Bodendruckdifferenz von nur 3hPa aus, um eine beschleunigte Passströmung (seichter Föhn) auszulösen. Zudem ist es sehr wichtig zu wissen, dass dem hochreichenden Föhn fast immer der seichte Föhn vorausgeht.

Föhnstriche sind also Einschnitte im Alpenhauptkamm mit sich anschließenden Nord-/Südtälern, in denen sich der seichte Föhn ausbreiten kann. Zudem sind es auch längere Nord-/Süd verlaufende Täler, in denen sich der hochreichende Föhn kanalisieren und verstärken kann. Somit wird ganz klar, dass das Wissen um die Föhnstriche für Alpenflieger ein unverzichtbarer Baustein bei der Flugwettereinschätzung ist:

In den Föhnstrichen bricht die Föhnströmung



zuerst durch, hier hält er am längsten an und hier erreicht er auch ihre höchsten Windgeschwindigkeiten! Ebenso wird deutlich wie ungenügend die Versuche sind Föhn (speziell die Phasen mit seichten Föhn) über das Wolkenbild, – Stichwort Linsenwolken- zu erkennen!

Ausdrücklich empfohlen sei hierbei jedem der

Typische Linsenwolken im Voralpenland

FOTO PETER HABERL

Ein typischer Föhnblick von München aus gesehen



virtuelle Blick in und über und in das Alpenrelief mittels des gratis Landkartenprogramm Google Earth!

Es ist unter <http://earth.google.com/earth.html> downzuloaden. Mit ihm kann man eine dreidimensionale Ansicht der Alpen bekommen und jedes Tal virtuell entlang „strömen“. Damit fällt es viel leichter die Föhntäler zu erkennen und die großräumigen Zusammenhänge zu begreifen.

Leider ist es unter etlichen Fliegern zur Unart geworden, die Warnungen vor den Gefahren des

Föhn in den Wmd zu schlagen. Gestützt wird sich meist nur auf Erfahrungen. Aber das Wetter und besonders auch der Föhn haben viel mehr Facetten auf Lager, als sich die meisten Flieger vorstellen können. Damit ist das Sicherheitspolster solcher Erfahrungswerte sehr dünn!

Wer sich vor etwas Fachchinesisch nicht abschrecken lässt, der kann auf der Internetseite der Deutschen Meteorologischen Gesellschaft (DMG) das Magazin PROMET (Heft zur meteorologischen Fortbildung des DWD) herunterla-

den und sich in der Ausgabe 1/2 des Jahrgangs 32 (2006) unter der schönen Überschrift „Atmosphäre – Anregung von ausgeprägten Empfindlichkeiten“ über den Stand und die Historie der Föhnforschung informieren. Ganz sicher wird man Föhnlagen nach dieser Lektüre mit anderen Augen betrachten!

Link: www.dmg-ev.de/ => Gesellschaft => Publikationen => promet => Archiv

ANZEIGE



Fliegen in Thüringen

Ganzjährig Kurse
alle Ausbildungsstufen
Windenausbildung
Flugsafaris • Shop

UL-Ausbildung: Motorschirm

Prospekt anfordern!

Rosenthaler Str. 25 - 07338 Leutenberg

OSTTHÜRINGER GLEITSCHIRMSCHULE

Tel.: 03 57 34/3 03 57 • Hanil. 01 71/5 14 27 82'

ustlthürin3ergleisi

Gleitschirmreisen 2006

• Sizilien
• Meduno
• Rumänien
• Emburger Alm
• Pinzgau
• Calabrien
• Türkei
• Brasilien

Paragliding Tegerensee
Tegerensee Straße 88
83700 itottach-Egern
Tel Oii022/2556

Termine und Preise:
www.gleitschirmschule-tegerensee.de

e-mail: Inle tedtainglegefasee.4
Internet: graigerjeerignipee.aes:



Oben: Virtueller Blick über die Zentralalpen bei Google
 Rechts: Die Internetzeitschrift promet kann man sich auf www.dmg-ev.de downloaden

Auflistung der wichtigsten Föhnstriche der Alpen von West nach Ost

FÖHNSTRICHE BEI SÜDFÖHN:

Deutschland:

Talverlauf Oberstdorf - Sonnhofen - Kempten
 Garmisch-Partenkirchen bis Staffelsee (Loisachtal)
 Inntalausgang bis Rosenheim

Schweiz:

Talverlauf von Martigny bis Montreux (am Ostufer des Genfer Sees)
 Linie vom Thuner Sees (Westhälfte) bis Bern
 Vierwaldstätter Sees incl. südlich anschließender Täler (hier liegt Altdorf!)
 Linie Glarus - Näfels - Ostufer Zürichsee
 Rheintal zwischen Chur und Bodensee

Österreich:

Region Montafon
 Lechtal, besonders ab Stanzach bis Füssen
 (Tegelberg jedoch etwas abgeschirmt)
 Linie Reschenpaß - Landeck
 Gesamtes Inntal bis Rosenheim
 Ötztal
 Wipptal (Brenner-Pass)
 Zillertal
 Achenpaß (Achensee) und Rofan-Gebirge
 Linie Kössen - Chiemsee (Tiroler Achenal)
 Pinzgau (Föhneinbruch durch die südlichen Taleinschnitte)
 Linie St. Johann bis Salzburg (Salzachtel)
 Linie Bad Ischl - Traunsee - Gmunden
 Pyhrnpass

FÖHNSTRICHE BEI NORDFÖHN:

Italien:

Tal des Dora Baltea (nördlich von Turin), besonders ab St. Vincent bis Ivrea
 Lego Maggiore (incl. Ticino-Tal vom St. Gotthard bis Lago Maggiore)
 Comer See, besonders der nördliche Bereich bis Chiavenna
 Tal des Serio (Val Seriana) bis nach Bergamo
 Val Camonica bis zum Nordufer des Lago de Iseo (bei Bergamo)
 Gardasee
 Etschtal (Adige) zwischen Bozen und Rovereto
 Piave-Tal bis Belluno

Österreich:

Osttirol (oberhalb Lienz - durch das 'sei- und Mölltal)
 Linie Mallnitz (südl. Bad Gastein)-Spittal-Villach



info@swina.de

Tel.: +49 (0) 8141 327 78 88

Fax.: +49 (0) 8141 327 78 70

SWING.DE

SEILBAHN UND FLIEGEN AN DER TÜRKISCHEN RIVIERA – der „Tahtali Dag“ der „Berg der Bäume“ macht's möglich

Ein Beitrag von Jürgen Polifke

Von oben bietet sich ein unbeschreiblich schöner Anblick.

Offt angekündigt und bis jetzt nicht verwirklicht ist der Bau einer Seilbahn auf den „Babadag“, den bekannten Flugberg in „Ölüdeniz“. Fertig gestellt dagegen wurde jetzt /und 60 km von Antalya entfernt eine Seilbahn auf den 2.365 m hohen „Tahtali Dag“.

„Ja, aus welchem Flugzeug sind denn sie abgesprungen?“ Ungläubiges Staunen nach unserer Landung, bei den Badegästen am Strand von „Tekirova“. Nein, mit dem Flugzeug sind wir nicht da, wir kommen geradewegs vom knapp 2.400 m hohen „Tahtali Dag“.

Gleich einer mächtigen Pyramide überragt er den Küstenstreifen bei Kerner, inmitten des Olympos Nationalparks. Gut 40 Minuten zuvor standen wir noch auf dem Gipfel des Berges und genossen die Aussicht auf das Meer und die

Küste. Der einzigartige Ausblick und der anschließende Flug waren der verdiente Lohn für schweißtreibenden Aufstieg, damals im August 1994. Stundenlang waren wir unterwegs, mit Schirm, Gurtzeug, Schlafsack und literweise Wasser... und das bei 30 Grad im Schatten — für einen Flug! Ein Abenteuer, das wir uns danach noch zwei Mal gönnten.

Anstrengende Fußmärsche sind jetzt Vergangenheit, in Zukunft geht es ganz bequem auf den „Tahtali“ per Seilbahn.

Nach zwei Jahren Bauzeit läuft die Seilbahn jetzt im Probebetrieb, schweizer Technik und Sicherheitsstandards garantieren die Erbauer, auch finanziert wurde die Seilbahn größtenteils von den Eidgenossen. Die rege Bautätigkeit hat natürlich ihre Spuren hinterlassen: Im Juni die-

ses Jahres war der Gipfel ist kaum wieder zuerkennen, unsere Startplätze von damals waren abgetragen oder von Geröll bedeckt.

Doch das soll sich ändern, wie uns einer der Bauleiter versicherte. Er selbst fliegt Gleitschirm und die Betreiber der Bahn sind Natursportler aufgeschlossen. An die Einrichtung eines Startplatzes Richtung Westen wird nachgedacht. Offiziell eröffnet wird die Bahn im April 2007, laufen soll sie das ganze Jahr— Sommer wie Winter. In nur 10 Minuten geht es dann auf den Gipfel, werden über 1.600 m Höhenunterschied ab der Talstation bewältigt.

Kabinen gleich der Zugspitzbahn fassen 80 Passagiere, bis zu 470 Menschen können in einer Stunde transportiert werden. Ein Wermutstropfen bei der Sache bleibt aber -

FOTOS JÜRGEN POLIFKE



ltyl

Keine schweißtreibende Aufstiege mehr, wenn die Bahn erst mal fertiggestellt sein wird. Bis dahin ist noch ein weiter Weg.



a



ALLGEMEINE INFOS

WIE GEHT ES WEITER IN ÖLÜDENİZ?

Ein Beitrag von Benedikt Liebermeister

FOTOS: GIORGIO SABBIONI



Semih Sahir, Bürgermeister Yilmaz Keramettin und Kadri Tuglu, Organisator der Airgames

uhig ist es geworden in Ölüdeniz. Das machte sich auch bei den 7. Air Games bemerkbar. Im Grunde positiv bemerkbar. Die Stimmung war relaxed. Keine Hektik am Berg, viel Platz bei der Landung. Fast jeden Tag wurde geflogen, die Thermik war um die Mittagszeit recht brauchbar. Das Showprogramm bewährt gut. Abends gab's Partys, da war viel los. Nicht jedermanns Sache war die Musik, aber über Geschmack lässt sich bekanntlich streiten.

Flankiert wurde der Event von einem Ziellande- und Aerowettbewerb. Vor allem der Acro-Wettbewerb war hochdotiert: Insgesamt 5.500 U.S. plus mehrmals eine Woche all Inclusive für Zwei in einem Tophotel in Ölüdeniz.

Das zog die internationale Acro-Elite an. Horacio Llorens aus Spanien holte sich den ersten Platz, Felix Rodriguez, ebenfalls Spanien, kam auf Platz Zwei und der Ungar PalTakats auf Drei. Da die Wertung der Jury etwas umstritten war, beschlossen die Sieger das Preisgeld unter

allen Teilnehmern des Wettbewerbs aufzuteilen. Eine noble Geste, die großen Beifall fand.

Mike Küng flog außer Konkurrenz. Nur 9 Personen weltweit beherrschen den Infinity, die schwierigste Figur im Acro-Fliegen. Mike Küng hat mehrere Monate dafür trainiert und gehört seit diesem Jahr zu dem elitären Kreis.

Hauptgrund für die allgemeine Zurückhaltung der Piloten bei Reisen nach Ölüdeniz waren die monatelangen Querelen um die Auffahrt zum Gipfel des Babadag. Doch die Situation scheint sich zu klären. Recherchen ergaben folgendes Bild: Laut Yilmaz Keramettin, des Bürgermeisters von Ölüdeniz, und Kadri Tuglu, Organisators der Airgames, herrscht nun ein Einvernehmen über dringenden Handlungsbedarf. Die Zahl der Flieger am Tourismusaufkommen ist 2006 von ehemals 20% auf bis zu 5% zurückgegangen. Verantwortlich dafür sind die überhöhten Preise für die Auffahrt sowie der fehlende Service wie Toiletten etc. am Start. Die Genehmigungen für die Seilbahn sind alle erteilt, doch

eine abschließende Kostenkalkulation hat ergeben, dass der Betrieb nicht profitabel wäre. Deshalb wird in den Ausbau und Erhalt der Straße investiert. Der Vertrag mit dem Konsortium, das den Babadag für Jahre gemietet hat, wird von der Regierung ab 2007 gekündigt. Die National Park Association unter Verantwortung des Ministeriums für Forstwesen übernimmt die Pflege und die Aufsicht über den Berg. Die sanitären Verhältnisse am Start werden verbessert und Nationalpark-Gebühr bleibt stabil.

Auch Semih Sahir, der Präsident der Ölüdeniz Paragliding Association, blickt optimistisch in die Zukunft. Im einem Hauptprogramm des türkischen Fernsehens hat der Minister für Forstwesen offiziell verkündet, dass der Vertrag mit dem Konsortium gekündigt ist. Sahir schlägt für die Zukunft eine wöchentliche Nationalpark-Gebühr im Rahmen von beispielsweise 20 Euro vor. Der Preis für den Transport um die sechs bis acht Euro hält er für gerechtfertigt, da die Instandhaltung der



Trucks viel Geld verschlingt. Während der Airgames kostete die Nationalpark-Gebühr 15 türkische Lira, ca. 8 Euro. Insgesamt kann der Transport auf ca. 15 Euro. Das ist nicht billig, aber für 2.000 Höhenmeter akzeptabel. Die Einführung einer Wochenkarte wäre ein großer Schritt in die richtige Richtung, die Verbesserung der sanitären Verhältnisse natürlich auch. Die Trucks waren in verhältnismäßig gutem Zustand. Chaotisch nach wie vor die Belegung der Trucks und das wird sich auch in Zukunft nicht ändern. Doch ein bisschen Verständnis für türkische Gepflogenheiten sollte der Urlaubspilot schon mitbringen. Die Küste bei Ölüdeniz ist wunderschön, allein der 20-minütige Gleitflug vom Babadag ein unvergessliches Erlebnis. Im Ort herrscht Tourismus pur, die Preise haben deutsches Niveau. Das gilt es abzuwägen. Doch gibt es wenig Plätze auf der Welt, wo sich ein Badeurlaub mit Familie oder Freundin so gut mit Gleitschirm- oder Drachenfliegen verbinden lässt.

ALLGEMEINE INFOS

Es gibt vier relativ gut gepflegte Startplätze, zwei nach Süd und zwei nach Nord. Je nach Windstärke werden die Oberen (ca. 1.900 m) oder die Unteren (ca. 1.700 m) genutzt. Bei überregionalem Westwind raten die einheimischen Piloten dringend vom Fliegen ab. Bei Ostwind wird geflogen, das hängt natürlich von der Stärke ab. Das Gelände hat alpinen Charakter, aufgrund der Höhe weht oft ein kräftiger Wind. Sicheres Starten sollte Grundvoraussetzung sein. Am Gipfel wechselt der Wind oft schlagartig von Nord auf Süd oder steht sogar von beiden Seiten an. Immer wieder ziehen Dustdevils durch. In der Südflanke des Gipfels wird es früher thermisch, mit zunehmender Tageszeit geht es aber auch von den unteren Startplätzen. Fliegt man vom Gipfelstart über den Grat Richtung Strand ist äußerste Vorsicht geboten und ausreichender Bodenabstand notwendig. Die Dustdevils reichen in große Höhen und das Zusammenwirken zwischen überregionalem Wind und thermischen Ablösungen ergibt einen explosiven Cocktail!

Kontakt Kadri Tuglu, Organizer of Ölüdeniz Air Games, Owner Cafe/Bar Cloud9, Kadri ist in allen Belangen behilflich, seine Bar ist der Szenetreffpunkt, mobil:+90/5334373102, mobil2:+90/5556338391, office:+90/2526170391, fax:+90/2526170402, msn:kadrituglu@hotmail.com, skype:cloud9oludeniz, www.babadag.com, info@babadag.com, Notfall: Police Headquarter: +90/252/6170055, Likya Health Center: +90/252/6166930.



Walk, Fly, Paddel and Platsch

Es ist Samstagmorgen. 9 r. Ein Auto rollt langsam auf d. Cam- pingplatz in Kochel am Sc Erwartung auf 15 Teilnehme das Walk and Fly Wochenende

Der Himmel ist noch bedeckt und man hofft, dass auch alle Teilnehmer den Weg nach Kochel gefunden haben. Und sollte man auch nur einen Moment geglaubt haben, einige Teilnehmer würden aufgrund des nicht so guten Wetters doch einen Rückzug machen, dann hat er der, sie die Rechnung ohne die jungen Flieger gemacht.

Die ersten krabbelten um 9:00 Uhr aus ihren Zelten, denn sie waren bereits einen Tag früher gekommen, Pavillions wurden aufgestellt und ein großer Anhänger vollgepackt mit Bergsteigergleitschirmen und Faltbooten stand schon parat. **Das Walk and Fly Wochenende konnte beginnen!**

Nach einer kurzen Einweisung in das Fluggebiet wurden die Rucksäcke geschultert und im Auto vom Metz gestapelt. Wie ersten 300 Höhenme-

ter unserer Bergtour sollte uns das Auto tragen. Am Kesselberg angekommen schulterten wir abermals die Rucksäcke und machten uns an den Aufstieg auf den Jochberg. Dank der Bergsteigerschirme, die uns FLIEGFIX zur Verfügung gestellt hatte, ging es in 1,5 Stunden den Jochberg hinauf. Wohlgemerkt eine: passable Zeit liegt der Durchschnitt zwischen 45 Min und 3 Stunden. Nach einer kurzen Rast erreichten wir also 'I ,5 Stunden später den Gipfel und freuten uns über die schönen Windverhältnisse. Nachdem wir den ungläubig guckenden Leuten erklärt hatten, dass wir nicht nur eine Riesenbrozeit den Berg hinauftragen, sondern wir von dem Berg fliegen wollen (Nein, wir springen nicht da runter, wir starten von der Wiese!) ließen sich die neugierigen Ausflügler das bunte Treiben nicht entgehen und beäugten neugierig unsere Startvorbereitungen und den anschließenden Start.

Nach einem wunderschönen Flug am Jochberg und über den Kochelsee landeten wir direkt am Ufer neben

unsere Zelten. Einfach perfekt!

Kurz zusammengepackt, etwas ausgeruht, begannen auch schon die Vorbereitungen für den Abend, Von einem benachbarten Bauer bekamen wir Holz zum grillen und so endete der erste Abend am geselligen Lagerfeuer, nach leckerem Essen und Trinken und mit musikalischer Unterstützung von Tobis Gitarre.

Die Nacht und den nächsten Vormittag mussten unsere Zelte dem starken Wind trotzen der uns den Tag vom Fliegen abhalten sollte.

Zeit für PIZ'il 6:

De Bude Genz nicht nur Gleitschirmausrüstungen verleiht, hatte er auch noch ein paar Faltboote in seinen Anhänger für ein Alternativprogramm mitgebracht. Nun standen alle Flieger und „Nichtflieger“ vor einem anderen Packsack. In kürzester Zeit formten sich aus nummerierten Holzteilen Holgerippe, die einem Boot doch schon sehr ähnlich sahen. Nun wurde noch die Bootshaut aufgezo- gen und fertig waren unsere neuen Gefährte.



Schnell wurden alle Boote zu Wasser gelassen und alle machten sich mit dem neuen Sportgeräten vertraut. Nach wenigen hundert Metern klappete auch bei „Noch-nie Paddlern“ das Synchronpaddeln in den Doppelkajaks. Und trotz Fliegerherzen und Nieselregen ließen sich die neuen Kapitäne in ihren Booten den Spaß nicht verderben.

Da am dritten Tag unseres Events der Wind leider wiederum keinen sicheren Flug zuließ, machten wir uns noch einmal zu einer Bootstour auf. Diesmal mit der Showeinlage von Jürgens ungewollt gewollter Kajakrolle, die uns alle vor Lachen bald ebenfalls kentern lief3. Anschließend ging es in den Biergarten und nach einer deftigen Brotzeit und einer Erholungspause paddelten wir dann wieder zum Campingplatz zurück.

So schnell wie die Boote aus den Packsäcken gekommen waren, packten wir sie wieder dorthin zurück und ließen das letzte Event der DHV-Jugend 2006 ausklingen. Unsere besonderer Dank gilt Bodo

Denz, der mit seiner Firma Fliegfix nicht nur Bergsteigerausrüstungen und die Boote zur Verfügung gestellt hat, sondern uns mit seinem Können als erfahrener Pilot unterstützte.



Events 2007

Ski and Fly
Januar oder Februar

Frühlingserwachen
11. bis 14. April

Abgeschleppt
Mai

UL-Schiepp
Juni

Fun Cup
August

Herbstspecial
28. bis 30. September

Die genauen Termine und Infos werden noch bekannt gegeben: www.dhelugend.de

DER GEMEINSAME TRAUM VOM LUFTSPORTZENTRUM SCHNATHORST

Wie aus Gleitschirmfliegern, Jägern und Landwirten Freunde wurden



Ein Beitrag von Heiko Link

Mit so viel Gegenwehr hatten die Gleitschirmflieger in Schnathorst (Ostwestfalen) nicht gerechnet, als sie zum ersten Mal ihre Schirme auf dem neuen Schleppgelände auslegten. Schließlich hatten sie das „OK“ des Bürgermeisters und vom DHV eine Genehmigung für zwei Flugtage. Als der Erste starten wollte, versperren Landwirte und Jäger die Strecke. Innerhalb weniger Tage meldeten sich die Untere Landschaftsbehörde sowie die Luftaufsichtsbehörde aus Münster. Heute, nur drei Jahre später, fliegen sie zusammen. Sie setzen sich für den Naturschutz ein und verfolgen gemeinsam ein Ziel: Die Gründung des „Luftsportzentrums der Mühlenflieger in Schnathorst“. Es soll für jede Windrichtung ein Gelände bieten.

Am allerersten Flugtag versammelten sich viele Menschen um die startbereiten Piloten. Die 860 Meter lange Schleppstrecke verläuft durch acht Grundstücke, deren Eigentümer mit ihren Treckern das Abheben verhinderten. Auch wenn er nicht zum Fliegen kam, zeigte der Fachwart

der Abteilung Gleitschirmfliegen im SV Schathorst, Joachim Mehnert, Verständnis: „Bis 1972 gab es in der Nähe ein Segelfluggelände. Das haben die Bauern in schlechter Erinnerung.“ Dicke Schleppseile zerstörten damals das Getreide und bei einer Außenlandung war der Schaden groß. Also machte Joachim mit allen Anwohnern Termine und zeigte ihnen die dünnen Seile. Er erinnert sich an die erstaunten Gesichter: „Die konnten gar nicht glauben, dass die nicht reißen und wir damit in die Luft kommen.“ Auch der Gleitschirm, den er dabei hatte, ließ keine platt gedrückten Kornfelder erwarten. Zusätzlich unterbreitete er noch ein Angebot: „Für jede Außenlandung erhält der Besitzer des jeweiligen Feldes 2,50 Euro. Egal ob ein Schaden entsteht oder nicht.“

Das klingt für die Bauern schon sehr gut, reicht aber noch nicht. Die Landwirte erhalten von den Jägern Pacht für ihre Grundstücke. Da die Weidmänner die Gleitschinnflieger dort aber nicht haben wollten, drohten sie damit, ihre Reviere abzustoßen. Ihre Argumente waren

nicht neu: Der Schatten über dem Wald und die Geräusche der Leinen erschrecken das Wild. „Hinzu kommt, dass wir in einem Landschaftsschutzgebiet fliegen. Daran grenzt ein Gebiet der FFH-Richtlinie an“, erklärt Joachim. Die Abkürzung steht für Fauna-Flora-Habitat-Richtlinie. In Schnathorst soll diese Umweltschutzrichtlinie einen dort ansässigen und vom Aussterben bedrohten Uhu schützen.

Die Jäger beschlossen eine Studie durchzuführen. Etwa 100 Meter von der Schleppstrecke entfernt befindet sich ein kleines Wäldchen. Dort beobachteten sie während einer kompletten Flugsaison von März bis Oktober Rehe mit ihren Kitzen und Greifvögel beim Nisten. Mit dem Ergebnis: Das Treiben in der Nachbarschaft zeigte keinerlei Auswirkungen. Drei Jahre später bemerkt man nun doch Folgen des Flugbetriebs: Regelmäßig, wenn die Flieger in der Luft sind, kommen die Vögel dazu und kreisen gemeinsam mit den Piloten im gleichen Bart. „Jeder der das schon mal erlebt hat, weiß, was wie toll das ist“, freut sich Joachim.





Immer wieder bot man den Landwirten und Jägern an, als Tandempassagier mitzufiegen. Zu Anfang wurde das natürlich kategorisch abgelehnt. Irgendwann machte mal jemand den ersten Schritt und viele andere folgten. Joachim weiß genau, worauf kein Weidmann in Schnathorst mehr verzichten möchte: „Es ist total schön, das eigene Jagdrevier mal von Oben zu sehen.“ Auch Luftbildaufnahmen vom eigenen Hof machen sich sehr gut an der Wand im Wohnzimmer.

Die Mühlenflieger tun etwas dafür, dass die Freundschaft auch lange hält: „Wir haben Müllimer aufgestellt und sammeln zusätzlich alles ein, was wir im Gelände finden.“ Außerdem achten sie darauf, dass Zuschauer nicht über die

Felder laufen. Als es darum ging Anpflanzungen vorzunehmen, wandte man sich vertrauensvoll an die Jäger. „Ich habe gefragt, wie man das für die hier lebenden Tierarten am besten macht“, erinnert sich Joachim. Natürlich nimmt man aufeinander Rücksicht: „Wenn eine Jagd stattfindet, werden wir angerufen. An solchen Tagen bleiben wir selbstverständlich zu Hause.“

Im August feierten alle ein großes Sommerfest. Die Jäger waren am Boden mit einem Stand und in der Luft durch den Ortsvorsteher und Weidmann Reinhard Scherer im X-Citor vertreten. Auch die Landwirte waren von den Gleitschirmpiloten nicht mehr zu unterscheiden.

Natürlich mussten die Flieger im ersten Anlauf mit vielen Behörden verhandeln. Im Gelände an

der Mühle im Struckhof zeigte man, dass alle Auflagen mehr als erfüllt werden und es keine Probleme mit den Anwohnern gibt. „Das FFH-Gebiet dürfen wir in 200 Meter Höhe überfliegen. WI haben freiwillig beschlossen, es ganz zu meiden“, erklärt Joachim. Im Jahr 2005 beantragte man dann die alte Südstrecke der Segelflieger wieder frei zu geben. Nach einer kurzen Besichtigung durch die Untere Landschafts-schutzbehörde gab es grünes Licht. „Was jetzt noch fehlt ist ein Platz, wo wir bei Nordwind starten können“, bemerkte Joachim lächelnd. Wenn dann noch eine Startbahn für die Motorflieger dazu kommt, ist der Traum vom „Luft-sportzentrum der Mühlenflieger in Schnathorst“ tatsächlich in Erfüllung gegangen.

ANZEIGE



Die erste Adresse bei Präzisionsinstrumenterteil

AIRCOTE C

flight instruments

www.aircotec.ch
 phorie 0043 3115/B101B 11
 infogairmtec.ch

• 15-Kanal 6P5
 • 25 Stunden Betriebszeit

ZWEI NEUE FLUGGELÄNDE IM NORDSCHWARZWALD

Nachdem Orkan Lothar am 26. Dezember 1999 über den Schwarzwald gezogen war, hinterließ er im nördlichen Schwarzwald eine Schneise der Verwüstung. Was des Waldbauern Leid, ist des anderen Freud. Für den Tourismus war der Orkan zweifelsfrei eine Bereicherung. Endlich können Wanderer wieder ins Rheintal hinuntersehen und verlieren sich nicht im finsternen Wald. Auch viele Pflanzen- und Tierarten profitierten durch Sonne und Licht auf den Freiflächen. Eindeutig ist dies z.B. bei den Auerhühnern der Fall. Schlagartig hatte sich der Lebensraum verbessert. Auch für die Gleitschirm- und Drachenfieger ergaben sich neue Perspektiven. Plötzlich war es möglich, neue Fluggelände zu entwickeln. In Oppenau etablierte sich ein ganzes Flugzentrum mit Startmöglichkeiten in verschiedenen Richtungen. Richtig gut ist es auch am Merkur in Baden-Baden gelaufen. Mit fundierter Überzeugungsarbeit auf allen Ebenen konnte hier ein weiteres Gelände zugelassen werden. Darüberhinaus auch endlich der Omerskopf bei Bühl.

Merkur-Nordost - Baden-Baden

Die Infrastruktur am Merkur ist für den Nordschwarzwald wirklich einzigartig. Hier können die Piloten mit öffentlichen Verkehrsmitteln direkt den Startplatz erreichen. Eine historische Standseilbahn führt auf den Gipfel des Merkurs. Der Weststart bietet hier seit einigen Jahren eine verlässliche Quelle für den Einstieg in die Dritte Dimension. Allerdings sind Westlagen auch häufig mit weniger idealem Flugwetter verbunden. Da die Nordostseite des Merkurs ebenfalls eine schöne Hangflanke bietet, lag es nahe, auch diese Windrichtung zu erschließen. Allerdings galt es hier einige Hürden zu überwinden. Schließlich ist der Hang bewaldet und wurde nicht durch den Orkan „zerpflückt“. Bernhard Litschauer, 2. Vorsitzender des GSV Baden, nahm sich der Sache an, um die Zulassung voranzubringen. Zunächst wurde die Vorgehensweise mit dem DHV abgestimmt. Es folgten Ortstermine, Besprechungen und viele, viele Arbeitseinsätze durch die Mitglieder der „Schwarzwaldgeier“. In Rekordzeit wurden alle Genehmigungen erwirkt. Kooperativ waren die Forstverwaltungen, die Stadt Gernsbach und die Untere Naturschutzbehörde Rastatt. Schon im Frühjahr 2006 wurden die ersten Bäume gefällt und im Laufe des Sommers befliegen die „Schwarzwaldgeier“ den neuen Startplatz. Stufenweise wurden Schneise



Feierliche Eröffnung am Merkur

und Landeplatz erprobt. Start und Flugweg sind deutlich anspruchsvoller als auf der Westseite. Nach der erfolgreichen Erprobung wird ab 1.1.2007 die Fläche für alle Piloten freigegeben. Eine Einweisung der Piloten ist erforderlich. Der Verein übernimmt diese Aufgabe sogar kostenlos.

Eine offizielle Feierstunde gab es noch im Oktober. Bernhard Litschauer hielt die Festrede für den GSV Baden. Der DHV mit Björn Klaassen, Dr. Hammer seitens der Stadt Baden-Baden und Herr Bürgermeister Dieter Knittel von der Stadt Gernsbach begrüßten die neue Startrichtung für den Flugsport. „Gute Ideen stoßen häufig auf Widerstand, aber sie setzen sich auch durch, wie hier am Merkur,“ erläuterte Dr. Hammer. Das Gleitschirmfliegen passt genau in das Konzept der Städte Baden-Baden und Gernsbach. Mit Vögeln fliegen ist ein Menschheitstraum. Die vielen



Bürgermeister Dieter Knittel startet mit dem Tandem über dem Merkur



Christian Zell von SOL Paragliders erläutert Herrn Dr. Hammer das Gleitschirmfliegen

Omerskopf - Bühl

Ganz anders verlief die Zulassung des Geländes „Omerskopf“ in Bühl. Man könnte die Geschichte auch als Odyssee bezeichnen. Der durch Wolfgang Braun gegründete Verein „Guggeflieger“ (Deutsch: Tütenflieger) hatte mit vielen Schwierigkeiten zu kämpfen (Das DHV Info hatte darüber berichtet). Zu guter Letzt wurde das Gelände im September endlich den Fliegern übergeben. Der neue 1. Vorsitzende Siegfried Werschull betonte zusammen mit den anwesenden Vertretern der Behörden und der Stadt Bühl, dass nun nach der Fertigstellung des Startgeländes ein neues Kapitel der Zusammenarbeit aufgeschlagen werde.

Das Fluggelände Bühl ist ein Südwest Gelände und ergänzt das benachbarte Gelände „Lauf“. Somit sind seit dem Orkan Lothar entlang des Rheintals eine ganze Reihe von Geländen zugelassen. Dies hat die Situation für die Piloten erheblich verbessert. Am „Omerskopf“ sind einige naturschutzfachliche Auflagen einzuhalten. Unter anderem darf nur zwischen dem 1. Mai und dem 31. Oktober geflogen werden. Starts sind nur bis 17.00 Uhr erlaubt. Weitere Infos unter www.guggeflieger.de.

Björn Klaassen, DHV Flugbetrieb

Zuschauer, Wanderer und Touristen am Merkur empfinden das lautlose Gleitschirmfliegen genau so. Diesen Traum erfüllte sich Bürgermeister Knittel sofort an Ort und Stelle. Das Wetter hatte ein Einsehen und ermöglichte am Weststart einen Soaringflug über Baden-Baden. Rolf Böttcher pilotierte den Tandem und landete eine halbe Stunde später mit dem glücklichen Passagier. SOL Paragliders Chef Christian Zell demonstrierte mit einem Infostand die Presse und die anwesenden Gäste. Der Forstamtsleiter Dr. Hammer konnte so in einem modernen Gurtzeug probestizen. Eine sehr gelungene Veranstaltung für den Flugsport.

Infos zum Fluggelände unter www.schwarzwaldgeier.de.

Gleitschirmfliegen im Saarland

Da unsere saarländische Heimat nicht so reich mit Flugbergen gesegnet ist, sind wir ständig auf der Suche nach geeigneten Fluggebieten. Irgendwann ist uns die Halde Ensdorf ins Auge gefallen. Entgegen kam uns, dass der in Frage kommende Teil der Halde in einen Freizeitbereich umgestaltet werden sollte. So richteten wir eine Voranfrage an die Gemeinde Ensdorf. Unsere Fliegerkameraden Horst Hert und Ernst Heusser wurden von der Verwaltung eingeladen und erläuterten unser Vorhaben auf einer Ausschusssitzung im Rathaus. Hierbei gelang es, die Interessierten Ratsmitglieder zufrieden zu stellen und von unserem Vorhaben zu überzeugen. Unser Antrag wurde entsprechend befürwortet und genehmigt.

Von uns an dieser Stelle an die Gemeinde Ensdorf und an Bürgerneister Thomas Hartz besonderen Dank für die sehr gute Zusammenarbeit. Dank auch an die DSK (Bergwerk Saar) für die Hilfe und das Entgegenkommen bezüglich der Logistik zum Startplatz. Nachdem wir einen Landeplatz ausgemacht hatten, wurde ein Gelände Gutachten erstellt und der Antrag beim DHV gestellt. Dann endlich war es soweit: Das Fluggelände „Bergehalde Ensdorf“ wurde vom DHV zugelassen. Auch hier ein herzliches Dankeschön.

Am 2. September 2006 fand nun die offizielle Eröffnung statt. Unser Vorsitzender Ernst Heuser konnte neben zahlreichen Fliegern auch Bürgermeister Harz und weitere Gäste begrüßen. „Die Gleitschirminflieger sind jeder Zeit hier an der Halde herzlich willkommen“, sagte Bürgermeister Hartz in seiner Ansprache, bevor er das Startzeichen zum offiziellen Eröffnungsflug gab. Wir machten uns startklar und in wenigen Minuten war reger Flugbetrieb an der Halde, wobei auch die Zuschauer auf ihre Kosten kamen. Zur Stärkung gab es zur Feier des Tages noch einen von Dietmar und Jörg angerichteten Imbiss und Umtrunk für alle anwesenden Flieger, Gäste und Zuschauer.

Unsere anfängliche Meinung über die Eignung der Halde als „adäquates Fluggebiet“ hat sich mittlerweile bestätigt. Einige schöne und vielversprechende Flüge sind von hier aus schon gestartet worden. Wir hoffen in Zukunft mit unseren fliegerischen Aktivitäten auch zur Attraktivität und Aufwertung des Freizeitbereichs an der Halde beizutragen. Allen Fliegern wünschen wir schöne, lange und unfallfreie Flüge an der Bergehalde Ensdorf. Gleitschirmfreunde Hochwald e.V. Infos unter: www.gleitschirminfo.de Ernst Heuser (01771 99111)





Familien- und Kindertag in Kulmbach und Flugtag in Lauf-Lillinghof

In Kulmbach fand ein Familien-Sonntag im Mönchshofgarten statt, wo natürlich auch reichlich Kinder (= zukünftige Textil-Piloten) zugegen waren. Eine der Attraktionen war ein aufgebauter Hänggleiter unseres Vereinsmitgliedes Edgar Ruhl aus Geisfeld, worin sich die Kinder im Drachengurtzeug auch stilgemäß einhängen konnten. Sowohl Edgar als auch unser gleitschirmfliegendes Mitglied Samuel Müller aus Stadtsteinach standen den zahllosen Fragen der höchst interessierten Kinder (und Väter) Rede und Antwort vielen Dank.



Ein besonders I-light war eine wandgroße Luftaufnahme von Kulmbach, vor die der Drachen samt Kinder-Pilot platziert werden konnte. Durch geschicktes Fotografieren konnte so der Eindruck eines Drachenfluges über Kulmbach erweckt werden. Die Fotos vermitteln einen verblüffend guten Flugeindruck und wurden nach sofortigem Ausdruck an die jeweiligen „Piloten“ ausgegeben. Die Schlange der Kinder, die „auch mal fliegen wollten“, war entsprechend lang. An dieser Stelle gilt unser besonderer Dank Jürgen Muchalla und dem Fotoclub Mainleus für die Erstellung der Collage sowie unseren UL-Piloten, mit deren Hilfe Jürgen das Luftbild einige Wochen zuvor aufgenommen hatte. Wir hoffen, etliche der heutigen Kinder aufgrund dieser gelungenen „Werbemaßnahme“ später bei den Nordbayerischen Drachenfliegern als Mitglieder zu sehen.

In Lauf Eillinghof fand der jährliche Flugtag statt. Die Lillinghofer Flieger betreiben Segelflug Segelkunstflug Motorflug und Oldtimerflug und sind für ihre Flugtage weithin bekannt. Die Nordbayerischen Drachenflieger und natürlich auch die gleitschirmfliegenden Mitglieder waren herzlich zur Teilnahme eingeladen worden.

Am Samstag war freies Fliegen angesagt und wir konnten ca. 10 Schlepps mit Drachen und Gleitschirmen durchführen. Wir - das sind: Karl-Heinz Vogel Wolfgang Huberth, Ernst Lehmann als Piloten und am Samstag Martin Collichon als Bodenpersonal. Am Sonntag kam noch Klaus Dumproff, stellte seinen Atos zum Anschauen für die Zuschauer auf und übernahm die Aufgabe von Martin. Wir konnten einige Hundert NBDF-Flyer verteilen, nicht zuletzt dank der Unterstützung der Eintrittskarten-Mannschaft der Lillinghofer Flieger und der Tochter von Wolfgang Huberth. Vielen Dank an alle NBDF-Piloten, die die Zeit gefunden haben, Werbung für unsere Textilsportart zu machen. Wir hoffen auf reichlich Zulauf zum Thema Tandem-Mitgliederei und gegebenenfalls auch auf neue Mitglieder!

Ernst Lehmann
Nordbayerische Drachenflieger

SauerlandAir hat neue Clubmeister

Olsberg. Sauerland Air e.V. hat seine neuen Clubmeister 2006 im Drachen- und Gleitschirmfliegen ermittelt. Bei zunächst idealem Flugwetter wurde ein Wettbewerb im Fluggelände Bruchhauser Steine gewertet. Nach einsetzendem Gewitter wurde im Fluggelände Elpe ein weiterer Durchgang geflogen und die Sieger konnten ermittelt werden. Bei den Drachenfliegern wiederholte Ingo Hanfland aus Assinghausen seinen Meistertitel aus dem Vorjahr Olaf Feldmann aus Anisberg ist neuer Clubmeister bei den Gleitschirmfliegern, als beste Pilotin nahm Britta Müller aus Düsseldorf den Sonderpreis vom Vorsitzenden Burkhard Schulte in Empfang. Eine gelungene Fliegerfete am Fluggelände Elpe rundete den diesjährigen, sehr gut vom Sportwart Thomas Schweers organisierten Tag ab. Informationen zum Verein und zu diesem faszinierenden Sport gibt es bei www.sauerlandair.de.

SauerlandAir
Burkhard Schulte

ANZEIGE

OLLI GUENAYS TOUREN

IN die Sonne und nicht
von ihr träumen:

Kleine Gruppen, Kultur und Fliegen!

Marokko: 27.02. - 06.03.07 und 1b.02. - 05.03.07
Tansania: 18.03. - 01.04.2007
Marokko: 06.04. - 20.04.07 (auch 1 wöchig)

Mehr Infos? maifit mir:

www.gleitschirmurlaude.de
Tel: +49 (0)83 63 - 9:44 43 • email: alivergeenalie@mail.cern

ANZEIGE

ofeplopal 41110 K7 -

Vainingscentir A*,
2221 - "

rg+Smerr
Na...lmszwo
er Performenstraining
Bücher bei Laila und
MaticM Perrotterre

Zum Tode von Kurt Luther

Kurt Luther, Ehrenpräsident der Drachen und Gleitschirmflieger im Hessischen Luftsportbund ist nach langer Krankheit verstorben. Kurt Luther hat in seiner streitbaren, aber immer fairen Art und Weise die Hessenmeisterschaft der Drachen- und Gleitschirmflieger zu dem gemacht, was sie heute noch ist: Die leistungsstärkste und teilnehmerstärkste Landesmeisterschaft in Deutschland. Er war 25 Jahre Vorsitzender, Drachen- und später Gleitschirmflieger und selbst einer der ersten Hessenmeister Mitte der siebziger Jahre Als ich ihm bei meinem letzten Besuch im Krankenhaus einen Strauß Blumen im Namen der Hessischen Flieger überreicht habe, war er noch voller Optimismus.



Ich bot ihm an, ihn zu unserer HLB Jahreshauptversammlung der Gleitflieger wegen seiner gerade überstandenen Fußamputation zu holen, da sagte er noch: „Bis dahin kann ich wieder selbst fahren!“ Leider ist es dazu nicht mehr gekommen. Kurt, wir werden Deine Leistungen für unsere Fliegerei nicht vergessen und Dein Optimismus sollte für uns alle ein Vorbild sein.

Hessischer Drachenfliegerclub Main-Taunus

Klaus Keller



Sicherheitstraining des Drachenflugclub Saar

Der Drachenflugclub Saar hat in Urexweiler ein Sicherheitstraining (Rettungsgeräte werfen u. packen) durchgeführt. 17 Drachenflieger und eine Gleitschirmfliegerin warfen an Ringen hängend unter erschwerten Bedingungen ihr Rettungsgerät. Dabei gab es einige Überraschungen und aha – Effekte. Anschließend wurden die verschiedensten Rettungsgeräte professionell von Helmut Bonertz gepackt. Für das leibliche Wohl hatten Marie-Luise und Christa wie immer gesorgt. Die Überraschung in Urexweiler war, dass der Hausmeister („Leo“) der Mehrzweckhalle ein alter Drachenflieger aus den späten 70er Jahren war Alle waren sich einig dass das Sicherheitstraining des DFC-Saar eine gelungene Veranstaltung gewesen ist und im nächsten Frühjahr wiederholt werden sollte.

Drachenflugclub Saar

Katrin Bonertz

Windenschleppkurs im Rhein-Main-Gebiet

Der Windenschleppclub Albatros GSC, Aschaffenburg bietet auch nächstes Frühjahr wieder einen Windenschleppkurs für Drachen- und Gleitschirme an. Termin ist der 3./4. Februar 2006, Ausweichtermin ist der 10./11. Februar 2006. Eine Anmeldung kann entweder auf der Internetseite www.albatros-gsc.de unter der Rubrik „Termine“ erfolgen oder durch ein e-mail oder Anruf bei Stefan Flick Tel: 06172/83540, e-mail: stefan.flick@gmx.de. Die Kursgebühr beträgt für Gastpiloten 285 Euro. Für Mitglieder oder Piloten, die sich bis zum Kursabschluss als Vereinsmitglied anmelden, wird ein Nachlass von 40 Euro gewährt.

NEU!
Sicherheits-
training
DHV anerkannt!

Sicherheitstraining bei Profi's www.aufwind.at

FLUGREISEN
Mehr als 32 Reisen in die schönsten Fluggebiete weltweit - Angebote auch für die ganze Familie.

Fliegen mit Profi's www.aufwind.at

Flugschule Aufwind: Eine Familie – Ein Team – Freude am Fliegen!

Flugschule Aufwind - www.aufwind.at
T +43(0)3687/81880 oder 82568 - Österreich

HGV PHOENIX Berlin braucht Nachwuchs

Einer der ältesten Berliner Hängegleiter und Gleitschinnvereine ist der HGV PHOENIX Berlin. Wir haben ein sehr schönes und vor allem traditionsreiches Schleppgelände in Stölln bei Berlin, N52° 44.5'E 12° 23.5` Startrichtung NW bis SW und NO bis SO. Ja, dort wo Vater Lilienthal seine ersten Flüge machte. Der Gollenberg an dem Lilienthal leider abstürzte, ist heute leider stark bewaldet und deshalb müssen wir uns an der Winde in die Luft bringen lassen.



Das Flugerlebnis hier in Stölln ist besonders schön. 3 Seen und die kleinen Berge bringen dir ein unvergessliches Erlebnis. Auch auf Strecke kann gegangen werden. Besonders schön ist es zusammen mit den Segelfliegern in einem Bart aufzudrehen. Nach Möglichkeit wird am Wochenende Flugbetrieb organisiert. Stölln ist eine wirkliche Alternative zum Alten Lager; nie VOLL, keine Helmreihen und einfach nur Spaß am Fliegen. Beim Ballonfest auf Gut-Hesterberg fliegen wir auch dort zwischen den Ballonen! Im Mai fahren wir gemeinsam in die Schweiz und auch andere Clubaktivitäten werden organisiert wie z.B. eine Fahrt ins Finggau, ins Stubai oder zu Freunden nach Reitwein an der Oder. Damit unser Gelände auch in Zukunft erhalten werden kann, benötigen wir Pilotinnen und Piloten, die Lust haben bei uns aktiv mitzuarbeiten.

Wir freuen uns auf euer Interesse und erwarten Euch.

HGV Phoenix Berlin
Lothar Hellwig

Auf Gleitschirmflieger ist Verlass

Regelmäßig zum Flugplatzfest auf dem Wirtschaftsflugplatz Jena-Schöngleina setzt der Veranstalter, Firma Conventus Jena, auf die Mitarbeit des Drachen- und Gleitschinnfliegerclubs Jena e. V. Die Paraglider sind dabei eine willkommene Bereicherung zwischen den Flugshows der Meister (Vorführungen des Weltmeisters und Spitzenstars Klaus Schrodt, Kunstflug) und den Segelfliegern der Landessegelflugschule und des Segelfliegervereins Carl Zeiss Jena sowie den Modellfliegern aus der Umgebung Um den Zuschauern ein buntes Bild zu bieten, hatten 30 Gleitschinnpiloten gleichzeitig ihre Schirme im Groundhandling gelüftet und versuchten diese bei sehr turbulentem Wind und mehreren Regenschauern möglichst lange in der Luft zu halten. Gleitschinnstarts an der Winde, Tandemflüge für Gäste und immer wieder Erklärungen zum Material, zum Flugverhalten eines Schirms und natürlich auch zu den Ausbildungsprogrammen, welche die Flugschule JENAD? anbot, machten die Zuschauer neugierig auf diese schöne, aber von vielen noch ängstlich beobachtete Sportart

Drachen- und Gleitschirmfliegerclub Jena
Wolfgang Unger



Handwritten notes and technical data fragments:

- ese" sc.'1.6sct
- eeV4,24
- o e -
- ceci
- es.
- 442 at.le
- of (.E 4 9 v...
- C1,11 ei || f k1-,741-9
- 4...12.44. 1 em7it
- at
- en%11;-r en err, i p 1.4.40.0
- 559 VJ
- MN' Q
- E. lc 11'; 01k 41 .e.
- th. ZL: « (4 11.1 a.l
- en C1.4
- 4171-1-a 0.9,4r w, it., 9944
- ite en',j,
- 04:v1
- x:, A e., 12 4.1
- p, "T'e 1431,1 444.-r/U-
- ye;-2 a- 4-11 c 911 te.h.c.42.en
- IV
- 4 c.4. /44/ .11.4
- C.194 0(4 14,14 411 (4.y.neid
- olnyl.M., 41.1 *117,-pf a a 41-
- darachse

„D`Schwoba Erbach“ im Schwabenradio

Im August feierten die schwäbischen Drachen- und Gleitschinnflieger in Erbach bei Ulm ihr 30-jähriges Jubiläum. Unter den Gästen, die die Möglichkeit selbst einmal Höhenluft zu schnuppern, nutzten, war auch ein Journalist vom SWI? 4, Philipp Pfäfflin. Wolfgang Ewinger nahm ihn am Vorabend des Jubiläums in seinem Trike mit. Dass dieser Flug Eindruck und Freude gemacht hat, ist dem Beliebt im SWR 4 am Morgen des Jubiläumstages anzumerken:

Reporterin: „Mancher schaut bewundernd gen Himmel wenn ein Falke durch die Lüfte schwebt. Diesen Flugkünstlern tun sie es gleich, die Drachenflieger, die sich aus tausend Metern und mehr lautlos gleitend in die Tiefe wagen. Die schwäbischen Drachenflieger aus Erbach feiern heute 30-jähriges Jubiläum. Dazu mehrgleich.“

„Wenn einer eine Reise tut, dann hat er bekanntlich viel zu erzählen. Vor allem, wenn er auf besondere Art die Welt von oben erkundet, aus 2.000 Metern Höhe ein Stück eines Berges hinab läuft um dann lautlos durch die Luft zu gleiten. Die schwäbischen Drachenflieger aus Erbach im Alb-Donau-Kreis stellen sich heute zum 30-sten Jubiläum auf dem Flugplatz vor und Philipp Pfäfflin im Studio heute morgen: Wie kann's denn ausgerechnet in dieser Umgegend zu diesem Verein?“

Philipp Pfäfflin: „Ganz einfach: Damals, vor 30 Jahren, gab es in Erbach drei Freunde, die Drachen fliegen, aber dafür nicht allzu weit anreisen wollten. Und so haben sie sich nach ersten Flügen im Gebirge einen Platz in der Nähe gesucht, eben den Flugplatz Erbach, wo sie sich mit einer Winde in die Höhe ziehen lassen.“ O-Ton Windenschlepp: „Seil strafft“ - „Fertig“ - „Start“

Philipp Pfäfflin: „Das Seil strafft sich, zieht den Flieger in die Höhe, lässt die Erde unter ihm. Bei 300 Metern klinkt er das Seil dann aus und kann je nach Thermik noch höher steigen, so hoch, dass er meint, fast schon im Weltall zu sein.“

Manfred Müller: „Man sieht dann auch die Erdkrümmung. Man sieht die Alpen natürlich von hier aus wunderbar Man sieht über die Inversion, über diese Dreckschicht der Erde hin weg und ist in der sauberen, klaren Luft oben, und dann hat man schon das Gefühl, man ist weit, weit, weit, weit weg“

Philipp Pfäfflin: „Manfred Müller weiß, von was er spricht. Seit mehr als 25 Jahren fliegt er und denkt mit mittlerweile immerhin 68 Jahren immer noch nicht ans Aufhören. Oft kommt er abends noch auf den Flugplatz, blickt von schräg oben auf das Ulmer Münster das dabei klein wie ein Kirchlein einer Modelleisenbahn erscheint, dreht zusammen mit Bussarden Runden. Und wenn die Thermik gut ist, fliegt er stundenlang zum Beispiel bis an den Neckar und lässt sich dann also zum Beispiel in der Gegend rund um Rottweil einfach wieder abholen. Ja, selbst solche großen Flüge lassen sich heute machen. Damals, vor 30 Jahren, war das natürlich noch anders, erinnert sich Albert Gräter an die Zeit, in der es noch keine Drachen zu kaufen gab, man die Flügel mit Folie aus dem Baugeschäft bespannen musste und sich seinen Drachensitz aus einer Kinderschaukel gebastelt hat.“

Albert Gräter (sehr schwäbisch): „Dann ist der erste mal beim Rausdrücken rückwärts die Schaukelruntergefallen. Der musste sich wieder hochhangeln. Und dann haben wir gesagt, das müssen wir anders machen. Wir müssen einen Brustgurt hertun. Dann haben wir einen Brustgurt hingemacht Da war man schon wieder ein Stück weiter Das war schon wieder besser.“

Philipp Pfäfflin: „Und kamen die tüftelnden Flieger abends zu ihren Familien, wurden sie damals meist mit der Frage begrüßt: Lebt ihr noch? Denn das Fliegen war damals ziemlich gefährlich. Man hatte nicht das richtige Material, zu wenig Kernibis und Erfahrung. Auch das hat sich geändert, sagt Jürgen Dillen und lädt am heutigen Samstag auch Besucher zum Fliegen ein, besser gesagt zum Tandemfliegen, also fliegen zusammen mit einem erfahrenen Drachenflieger. Das Schöne dabei: Man muss nicht einmal schwindelfei sein.“

Jürgen Dillen: „Es gibt einige Flieger, die normal in den Bergen oder auf hohen Gebäuden Höhenangst haben. Da gehöre ich auch dazu. In dem Moment, wo die Füße weg sind vom Boden, vergeht es komischerweise, und es ist ein ähnliches Gefühl wie wenn man sich über eine Modelleisenbahnanlage beugen würde. Es ist sehr interessant und sehr, sehr schön.“

Philipp Pfäfflin: „So schön, dass, wenn man einmal damit angefangen hat, kaum wieder aufhören kann. Sagen zumindest die schwäbischen Drachenflieger aus Erbach.“

Moderatorin: „Ja, und das Fest, das beginnt in gut zwei Stunden und dauert bis in die Nacht hinein. Ein Gleitschinn-Tandemflug das können Sie dort nämlich auch machen, kostet übrigens 30 Euro und ein Flug mit einem Motordrachen 60 Euro.“

D`Schwoba Erbach

Sabine Schwenk

Am Start: Der neue Gradient Golden 2 DHV1-2

TURNPOINT .de/gradient

European
brands
for pilots





Drachen, Gleitschirme und Eurofighter

Rund 100.000 Zuschauer strömten zum EADS-Familientag ins Flugversuchstestgelände nach Manching bei Ingolstadt um hautnah Flugzeugproduktion und eindrucksvolle Vorführungen mitzuerleben. Diese Gelegenheit nutzte die Betriebssport-Sparte Hänge- und Paragleiten, um sich selbst und ihren Sport den interessierten Besuchern näher zu bringen. Angezogen von den ausgestellten Hängegleitern und Gleitschirmen informierten sich zahlreiche Interessierte bei den anwesenden Spartenmitgliedern über Streckenfliegen und Gerätetechnik. Schon bald war das vom DHV zur Verfügung gestellte Informationsmaterial vergriffen. Zum Abschluss des Flugtages bot der Eurofighter eine beeindruckende, ohrenbetäubende Akrobatikshow. Mancher Besucher ist hoffentlich auch mit der Faszination lautlosen Fliegens mit Gleitschirm oder Drachen nach Hause zurückgekehrt.

Dasa-SG Häng-egleiten und Paragleiten
Holst Altmann

Zu Gast bei Freunden

Ein großes Dankeschön an den Luftsportverein Seligenstadt-Zellhausen, der uns, dem Gleitschirmclub „Albatros“ Aschaffenburg ihren Segelflugplatz und den Hangar während ihres zweiwöchentlichen Fliegerlagers in Bad Neustadt zur Verfügung gestellt haben. Diese Freundschaft zwischen den Vereinen besteht schon einige Jahre. Auch zu dem alljährigen Flugtag der Segelflieger am Fronleichnam sind wir mit unseren bunten „Lappen“ an Himmel finnier dabei. Es funktioniert mit dem Mischbetrieb, mal ist ein Segelflieger, mal ein Gleitschirm in die Luft zu schleppen.

In diesem Sinne weiterhin noch eine gute Zusammenarbeit. Allzeit „Happy Landings“ nach dem Motto zu Gast bei Freunden!

Gleitschirmclub „Albatros“ Aschaffenburg
Roland Völker



GCO-Pokalfliegen 2006

Nachdem das jährliche Pokalfliegen 2005 witterungsbedingt ausfallen musste, war es am 15.07.2006 endlich wieder soweit.

Allerdings erforderte das diesjährige Pokalfliegen etwas Beibehaltung, da der Wind am vereinbarten Austragungsort „Skizirkus“ nicht passen wollte und die Bahn nicht geöffnet war. Kurzerhand wurde dann vor Ort beschlossen: wir gehen dahin wo der Wind von der richtigen Richtung kommt. Also ab zum Hörner. Dort waren die Bedingungen dann bestens und die Bahn lief auch. Mit etwas Verzögerung absolvierten die Piloten nach einem kurzen Briefing die punktreiche Ziellandung. Doch nicht nur durch eine perfekte Landung konnte man punkten, sondern auch durch Geschicklichkeitsübungen, die den Spaßfaktor noch steigerten, sofern das überhaupt möglich war. Es war wahrlich ein lustiger Anblick wenn man sie nach 10 Umdrehungen zu seinem Helm in ca. 15 in Entfernung begeben, ihn aufsetzen und in kürzester Zeit wieder zum Ausgangspunkt zurückkehren sollte. Aber nicht nur bei dieser Übung konnten die begehrten Punkte geholt werden. Auch beim Kirschkernspucken (Rekord 11,6 in) und beim zielgenauen Frisbee-Werfen auf einen Eimer bekam man Zusatzpunkte. Am Ende wurde ausgewertet und es hieß: The winner is „Helmut Seeburger“. Platz 2 belegte Hermann Kolenc und Platz 3 ergatterte sich der Vorstand Bernhard Meier. Herzlichen Dank möchten wir an dieser Stelle den Sponsoren, Advance, Aerosport, Firebird, PRO-DESIGN SKYWALK und SWING sagen, die uns die Gewinne bereits im letzten Jahr für das damalige geplante Pokalfliegen zur Verfügung stellten.

Nach der Gewinnübergabe mit tollen Preisen kamen die Steaks und Würste vom Grill gerade recht, die den Hunger nach einem ereignisreichen Tag stillten.

Aber danach war noch lange nicht Schluss. Es wurde bis weit in die Nacht hinein gefeiert und auch getanzt, beim Allgäuer Sommerfest, das sich in der Nachbarschaft der Womos befand.

Gleitschirmclub Ochsenhauser?
Renate Baier

ANZEIGE



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, Fluglehrerweisung 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, Eisenhutsstr. 48, 57080 Siegen,
Tel. 0271/382332 www.flugsport.de cfaus@flugsport.de

RICHYS SPORTSHOP/CHECKCENTER

JETZT NEUE LIEFERADRESSE !!!

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

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

Einkorn Cup 2006 der Haller Drachenflieger

Wie jedes Jahr wählten die Drachenflieger vom Einkorn den September für ihr Pokalfliegen aus, da dieser Monat erfahrungsgemäß am verlässlichsten die passenden Winde aus südwestlicher Richtung bringt. Der besonders warme und sonnige diesjährige September überraschte aber eher mit östlichen Richtungen. Am 30. September allerdings war es dann soweit und der Wind passte schon am Samstag hervon-agend 22 Piloten trafen sich um 10 Uhr auf dem Einkorn zum Wettkampf um attraktive Preise und Pokale. Da die Meteorologen für Sonntag Regen vorhersagten, standen am Samstag gleich drei Durchgänge auf dem Programm. Dabei mussten Zeitaufgaben erfüllt werden, bei denen die Teilnehmer versuchen möglichst lange am Hang im Aufwindband zu soaren oder Thennik zu fliegen und Ziellandungen absolviert wurden. Bei besten Windbedingungen konnten bis zum frühen Nachmittag bereits zwei Durchgänge geflogen werden. Selbst für einen dritten Durchgang mit anspruchsvolleren Startbedingungen zeigten sich die Piloten voll motiviert, so dass bereits am Samstagabend beim abschließenden Grillen auf den Einkorn der Vereinsmeister gekürt werden konnte.

Bei den morgendlichen schwachen Windbedingungen startete als erster ein Nachwuchspilot aus dem Himmelsstürmerprojekt des HGC-Einkorn. Bei diesem Projekt wurde bereits 10 Jugendlichen unter 20 Jahren durch ein Spon-

soring der Firmen Würth und Recaro erfolgreich ermöglicht die erste Drachentliegerlenz zu erwerben. Der 17-jährige Bernd Henne-mann führte seinen Erstflug vom Einkorn natürlich mit Fluglehrer-betreuung über Funk durch, meisterte den Flug mit Bravour und flog an die-
sein Wochenende noch zweimal vom Haller Hausberg.

Bereits den ersten Wertungs-durchgang gewann der letztjähri-ge Sieger Martin Stengelin. Diese Leistung führt der Atos-Pilot kon-sequent fort und ließ sich auch

dieses Jahr den Sieg trotz harter Konkurrenz nicht nehmen. Sven Beutinger aus Mainhardt, der erst seit vier Jahren Drachen fliegt, erzielt ebenfalls lange Flug-zeiten und landete in allen Durchgängen so gut, dass er am Ende knapp vor dem mehrmaligen Cup-Gewinner Martin Gronbach aus Braunsbach den 2. Platz belegte.

Wie in den Jahren zuvor waren die gut trainierten Newcomer besonders beim Ziellanden im 50-Meterkreis sehr stark. So gelangten Hermann Stinkorb und Florian Kern Landung nahe am Zielpunkt. Noch besser traf Thilo Pimer aus Oberstenfeld. Er landete im ersten Durchgang nur 2 Meter vom Punkt entfernt und erfolgte zudem als Einziger die volle Flugzeit im dritten Durchgang. Das bescherte dem ehemaligen Gleitschirmpiloten den 4. Platz in der Gesamt-wertung und den Newcomer-Pokal. Der Pokal für den besten Senior ging wie im letzten Jahr an Karl Witmann aus Künzelsau.

Ergebnisse: 1. Martin Stengelin (Oben-ot / Atos), 2. Sven Beutinger (Mainhardt / Litespeed), 3. Martin Gronbach (Braunsbach / Twisten), 4. Thilo Pimer (Oberstenfeld / Relax), 5. Manfred Weber (Witzmanshausen / Zephyr)

Haller Drachenflieger
Ouisstoph Wankmüller

Fly high - Drittes Ferien-Gleit-schirm-Fluglager in Hohen-lohe

Zum dritten Mal fand das Ferienprogramm zwischen der Gemeinde Bretzfeld und dem Bretz-felder Gleitschirm- und Dracherverein „Aufwind Brettachtal“ statt. Bei Sonnen-schein und Wind trafen sich an diesem Mmorgen die Jugendlichen für das Gleit-schirm-Fluglager auf dem Mosthof von Sigi Seiler. Gemeinsam ging es auf eine Wiese (bzw. Acker) in Buchhorn, wo die Teilnehmer von Vereinsmitglied Bernd Bareis mit den Voraussetzungen und Techniken des Gleitschirmfliegens ver-traut gemacht wurden. Danach erfolgte die praktische Einweisung durch Auf-ziehübungen eines Gleitschirmes. Gleitschirmfliegen kann durch Hang- und

Windstarts durchge-führt werden, da die Bedingungen an diesem Tag gut waren, konnten unsere Tandempiloten Robert Ludmann, Jür-gen Heisig Peter Lang und Sigi Seiler die Teil-nehmer durch Hang-starts am Fluggelände Buchhorn und Winden-



starts in Friedrichshof (Eschenau) in die Lüfte abheben lassen. Hiernit wur-de für die Jugendlichen ein einmaliges, unvergessliches Erlebnis - lautlos und hoch wie ein Vogel zu fliegen zur Realität „Fly high“! Nach soviel Anstrengung und Spaß, waren alle Teilnehmer hungrig und durstig jeder konnte sich am Grillplatz „Zigeunerfürle“ ein Würstchen grillen und über die Eindrücke des Tages plaudern. Am Spätnachmittag standen dann alle wieder am Boden. Zufrieden, beeindruckt und auch ein bißchen müde. An dieser Stelle noch ein ganz herzliches Dankeschön an die Tandempiloten und die zahlreichen Helfer des „Aufwind Brettachtals“ – ohne deren Mithilfe und Einsatz sind Gleit-schirm-Fluglager nicht möglich.

Aufwind Brettachtal
Kirsten Schübler

Nachwuchspilot



Ein Geheimtipp mit neuen Flugregeln

Ruhpolding im schönen Chiemgau ist nicht nur für seine schöne Landschaft bekannt, sondern auch als bestes Fluggebiet am Alpennordrand. Die DLC-Cracks treffen sich hier genau so wie die Freizeitflieger um gemütliche und gefährlose Flüge zu genießen.

An der langen Kante des Untermbergs in Ruhpolding stehen nicht selten bis zu vier Bärte und so ist es kein Wunder, dass man sich in der Luft freier fühlen kann wie in den überlaufenen Gebieten. Zu den fliegerischen Möglichkeiten hat nun der DCB auch die Start und Landeverhältnisse vereinfacht und verbessert.

Für 5,50 Euro hat man 750 Höhenmeter unter sich, 20 Meter neben der Bergstation befindet sich der Nordstartplatz, der auch zur Schulung genutzt wird. Er ist absolut unproblematisch und ab Mittag vom Talwind sicher angehängt. So muss man noch nicht an den gut einsehbaren Landeplatz in Bängschwend denken. Ein weiterer Startplatz befindet sich in der Skiabfahrt, hier ist aber für gewerbliche Flüge (Schulung und Tandem) die Genehmigung der ansässigen Flugschule einzuholen, gleiches gilt für die Wiesenhänge zwischen Talstation und Landeplatz (erste bis dritte Stufe). Nach einem schönen Flug lädt der Landeplatz in Bängschwend die Dracheflieger mit einer Rechtsvolte und die Gleitschirmflieger mit einer Linksvolte zum unproblematischen Einschweben ein. Ideal ist die Gastwirtschaft Bärenstüberl direkt neben dem Landeplatz, um das obligatorische Landebier im Kreise von Gleichgesinnten doppelt so erfrischend ist. Hat das Landebier dann besonders gut geschmeckt, kann bei der Fam. Kecht Tel. 08663/2673 ein Zimmer neben dem Landeplatz in ruhiger Umgebung bezogen werden. Alle Flieger, ob Schulen, Clubs oder Urlauber, sind in Ruhpolding recht herzlich willkommen. Wir wünschen Euch beste thermische Verhältnisse.

DCB-Ruhpolding-
Dieter Kamml



Viele Flüge und beste Laune beim GSC Frankenthennik

Auch dieses Jahr fand die Vereinsmeisterschaft des „Gleitsegelclubs Frankenthennik.“ in einem Nebental südlich von Trautskirchen statt. Bei besten äußeren Bedingungen wetteiferten 18 Piloten um die Medaillen und den Siegerpokal. Gewertet wurden die längste Flugzeit, der möglichst genaue Abwurf einer Wasserbombe in einen Zielkreis hinein sowie die Landung auf einen vorgegebenen Punkt. Trotz allen Ehrgeizes stand der Spaß im Vordergrund, so dass es auch für die zahlreichen Zuschauer vieles zum Lachen und Staunen gab. Die bunten Tücher der am Himmel schwebenden Gleitschirme zogen zahlreiche neugierige Blicke auf sich. Einige der interessierten Zuschauer nahmen die Gelegenheit wahr, sich mit einem der Tandempiloten am Seil nach oben ziehen zu lassen und somit die nähere Umgebung aus der Vogelperspektive „live“ zu erleben. Nach der Landung strahlten die Gesichter der Passagiere vor Begeisterung und Faszination über den realisierten Traum vom lautlosen Fliegen im sanften Aufwind. Aufgrund des herrlichen Wetters wurde bis in die Abenddämmerung hinein geflogen. Nachdem alle Gleitschirme wieder sorgfältig verpackt waren, wurde bei einer Grillfeier unserem diesjährigen Vereinsmeister Jens Cullmann unter dem Jubel der anwesenden Piloten und deren Familien sowie Freunden der Pokal überreicht. Der Abend klang am Lagerfeuer und mit Gitarrenmusik bei bester Laune aller Beteiligten aus.

Solche attraktiven Veranstaltungen sind nur durch das Engagement des GSC Frankenthennik e.V. und Dank der Unterstützung durch die Landwirte und die Anwohner möglich und verhelfen der Region hoffentlich auch nächstes Jahr wieder zu einem kleinen Festival der bunten Flieger. Weitere Infos im Internet unter www.frankenthennik.de.

GSC Frankenthennik
Bernd Speer



Pokalfliegen der Gleitschirmflieger Urenschwang

Auch dieses Jahr hat unser traditionelles Pokalfliegen an unserem Übungshang dem ehemaligen Skihang- in Hütten bei Schelklingen stattgefunden. Leider haben uns starker Westwind und thermische Turbulenzen die Grenzen beim Gleitschirmfliegen aufgezeigt. Aus Sicherheitsgründen musste der Wettbewerb bereits beim 1. Durchgang nach 24 gestarteten Piloten abgesagt werden. Die restlichen 13 gemeldeten Piloten konnten leider nicht mehr starten. Unsere Veranstaltung war Dank unserer treuen Zuschauer, der Vereinsmitglieder und des herrlichen Sonnenscheins trotz Abbruch des Pokalfliegens ein voller Erfolg. Kampflos haben wir aber nicht aufgegeben und eine Woche später unser Pokalfliegen austragen. Ergebnisse: 1. Erwin Schwarz, 2. Jürgen Schick, 3. Heinz Schwer, 4. Dieter Dukek, 5. Peter Kaurek 1. Anne SzereMETA (Damen).

Gabi Schwarz
Gleitschirmflieger Urenschwang



„Einmal Grappa bitte...“

Nach fliegerischen Durststrecken in den ersten drei Wochen des August, bei dem im Voralpenland der Alpennordseite aufgrund der Regenhäufigkeit kaum ein Flug zustande kam, machten wir, zwei Gelegenheitspiloten aus dem Nordschwarzwald, uns am 08.10 gegen 4 Uhr auf den Weg nach Ruhpolding von wo aus das Air-College in Bassano del Grappa 2006 des Flugzentrum-Ruhpolding startete, an dem wir zum Aufwärmen unserer fliegerischen Kenntnisse teilnehmen wollten.

Der Vorteil dieses Fluggebietes besteht vor allem in der Flexibilität der Startmöglichkeiten, die nahezu ein Starten in alle Himmelsrichtungen, außer Norden, ermöglicht. Einzig ein Fliegen vom flughöchsten Startplatz des Monte Grappa mit 1.550 m Höhe ist in der Regel nur eingeschränkt möglich aufgrund der häufigen Bewölkung im Gipfelbereich. Unterkunft bezogen wir in der direkten Nähe des Drachenlandeplatzes, von wo aus wir nach Start- und Landeeinweisung die ersten Flüge planten.

Überraschender Weise hielt die Hochdruckwetterlage an, so dass auf die Frage unserer Fluglehrer Gebhard und Martin, welchen Startplatz wir bevorzugen, zu 99% die Antwort lautete: „Einmal Grappa bitte!“. Entgegen aller Erwartungen, die wir als Gelegenheitspiloten in dieses Air-College setzten, zeigte sich nach Auswertung unserer Flugdaten eine sensationelle Ausbeute von 20.700 Höhenmetern im Zeitraum von 5 Flugtagen. Bei insgesamt 17 Starts konnten wir überraschenderweise 14 mal vom Monte Grappa unweit des Monuments starten, zum Teil mit Sicht auf die Buchten von Venedig
Andy Buchgraber

Gegendarstellung zum Leserbrief von Klaus Kilbert mit dem Thema: „Bericht über die Hessische LM“ in der Ausgabe 142 des DHV-Info

Wir möchten hiermit die Ereignisse während und nach der HManhand überprüfbarer Fakten klarstellen:

Nach dem tödlichen Unfall von Ernst W im ersten Durchgang wurde von der Wettkampfleitung unverzüglich eine Versammlung aller Wettkampfteilnehmer einberufen. Mehrheitlich wurde entschieden, aus Pietätsgründen den folgenden Wettkampftag abzusagen. Ein Wettbewerbsabbruch wurde seitens der Wettkampfleitung in Aussicht gestellt, aber von allen Teilnehmern nach eingehender Diskussion mehrheitlich abgelehnt. Diese Entscheidung wäre nach Aussage von Vereinskollegen und der Witwe auch im Sinne des Verstorbenen gewesen. Die Behauptung die Wettkampfleitung habe von sich aus den Wettkampf nicht absagen wollen ist also schlicht unwahr. Es wurden seitens der Wettkampfleitung zu keinem Zeitpunkt einseitige Entscheidungen gefällt.

„Munter während der für 16:30 angesetzten Trauerfeier (die es in Känten überhaupt nicht gegeben hat) weitergeflogen“ sind nur die extra zu dem nachfolgenden langen Wochenende angereisten „Freiflieger“. Bei der Hessenmeisterschaft wurde am Tage der Autbaluung nur für die Gleitschirmflieger eine kleine Aufgabe angesetzt und auf 15:00 Uhr zeitlich begrenzt damit jeder Pilot die Gelegenheit haben konnte, sich still von Ernst zu verabschieden. Diese Möglichkeit haben mehr als 40 Personen, über Nachmittag und Abend verteilt, wahrgenommen. Immer wieder verzögert wurde eine gemeinsame Andacht durch die Nachricht, dass sich das Eintreffen der Pleite aufgrund einer gesperrten Autobahn um Stunden verzögern würde. Die angesprochene Trauerfeier fand dann mit über 400 Trauergästen in Battenberg statt.

Der Schreiber moniert, dass unser Fliegerkollege nach seinem Tode aus der Teilnehmerliste herausgenommen wurde, als wäre überhaupt nichts passiert? Der Passus im offiziellen Bericht im Inh) 141, der den Unfall darstellt, wurde nämlich aufgrund einer Absprache innerhalb des DHV nichtabgedruckt. Wenn der Leserbriefschreiber ankreiden möchte, dass Ernst sofort nach seinem Tode aus der Teilnehmerliste herausgenommen wurde „als wäre nichts passiert“ dann

ist dieser Vorwurf in seiner Konstruiertheit einfach dumm: Tote können an keinem Wettbewerb teilnehmen und werden selbstverständlich nicht weiteraufgelistet. Im umgekehrten Fall könnte es mit Recht so ausgelegt werden als hätte man einfach weiter gemacht „als wäre überhaupt nichts passiert.“

Uns allen wird vorgeworfen dass wir gerade bei offiziellen Wettbewerben den Tod eines Sportkameraden „gar nicht so gerne“!!! haben. Damit wird uns unterstellt dass uns eine vergleichbare Situation außerhalb eines Wettkampfes mehr oder weniger unberührt gelassen hätte. Die in dem Zusammenhang auch angesprochene Abschlussfeier hat überhaupt nicht stattgefunden. Es gab lediglich ein gemeinsames Abendessen ohne Musik und eine Siegerehrung die den Umständen gemäß ruhig durchgeführt wurde. All diese Faktoren müssen dem Schreiber bekannt sein, da er ja auf dem gleichen Gelände campete.

Im Übrigen möchten wir noch darauf hinweisen, dass die Gleitschirmflieger/innen genauso betroffen waren wie wir Drachenflieger. Sie haben sich als tröstende Freunde und Freundinnen gezeigt.

Abschließend möchten wir Herrn K fragen, auf welcher Grundlage er eigentlich glaubt, so anmaßend sein zu dürfen, in so beleidigender Weise allen Beteiligten FO1171, Inhalt und Dauer der Anteilnahme am Tod eines verunglückten Piloten als verbindlich aufzuerlegen? Jedem Menschen steht es doch frei, auf seine, ihm eigene Art mit einem solchen Unglück umzugehen. Wir möchten mit dieser Gegendarstellung alle Piloten bitten, sich in unsere Lage zu versetzen und begrüßen es ausdrücklich, wenn das Thema „Umgang mit tödlichen Flugunfällen“ eine entsprechende Diskussion im Forum auslöst.

Manfred Vaupel (1. Vorsitzender DGC-Battenberg) Frank Hiliwig (Schri fflüh - rer DGC-Battenberg), Karl-Heinz Weiß (Teilnehmer HM) und Vorstand der Sportfachgruppe im FILB

Anmerkung der Redaktion:

Die Redaktion bedauert, dass Fehler im Redaktionsablauf zu zusätzlichen emotionalen Belastungen geführt haben.

Fröhliche Landung

Unter den Fliegern des Jenaer Drachen- und Gleitschirmfliegerclubs gilt Axel (der Name ist aus guten Gründen geändert) als ein excellenter Flieger. Mit seinem Gleitschirm trifft er fast immer den Landungspunkt. Diesmal wollte er wieder einmal eine Lehrvorführung für eine Punktlandung geben. Dabei hatte er aber übersehen, dass es Bauern gibt, die kurz vor Eintreffen der Paraglider schnell noch einmal ihre Wiese düngen müssen. Und so schwebte er gelassen dem Landepunkt zu. Doch der bestand, unter Gras und Gestrüpp gut getarnt aus einem großen Kuhfladen. Und Axel zielte genau. Als er fast sicher stand, dann aber wegrutschte, zweifelte er zuerst etwas an seiner Landetechnik. Doch als er sich dann ordentlich im Mist wälzte, wusste er, welche Bescherung ihm beschieden war. Seine Flugkameraden, die sich die Tränen aus den Augen wischten, hatten zwar auch keine Ersatzhose parat, übten aber großzügig Toleranz, indem sie ihren Champion trotz des penetranten Geruchs im Bus mitfahren ließen. Es ist verständlich, dass es auch noch beim abendlichen Umtrunk nur ein Thema gab, wobei Axel aber schon wieder mitlachen konnte.
Wolfgang Unger

Hilfe beim Packen

Abgebrochene Fingergel, Stöhnen beim Packen, wer kennt das nicht? Immer ist das Grätzeug zu gross oder der Schirm für den Packsack noch zu dick. Für den Reissverschluss braucht man dann 4 Hände. Abhilfe schaffen Spannriemen, welche kurz hinter dem Reissverschluss angenäht werden. Damit können in aller Ruhe Protektor und Schirm zusammengezogen und in die richtige Lage fixiert werden. Man hat dann beide Hände frei um den Reissverschluss zu halten und zu schliessen. Ein Labsal für den Flieger; der mit dieser „Erfindung“ dann sogar Erster am Shuttle-Bus ist!
Wolfgang Unger





Wenn ich Hundert bin, komme ich wieder

Ein normaler Flugtag am Hirzer in Südtirol: Viele Piloten genießen die ruhige Herbstthermik, am Landeplatz wird fachgesimpelt. Ruhig schwebt ein Tandem ein, Pilot und Fluggast landen sanft. Sofort nach der Landung richtet sich die Aufmerksamkeit auf dieses Paar. Ein Tross von Menschen setzt sich in Bewegung. Frau, Sohn, Tochter, Enkel und Urenkel begrüßen den 95jährigen Josef Madzohl, der sich wieder – wie schon zum 90. Geburtstag – einen Flug über seine Südtiroler Heimat gewünscht hatte. Auf ausdrücklichen Wunsch Josefs öffnet seine Frau eine Flasche mit eigenem Landwein: „Das ist der Wein, der mich am Leben erhält, seit Jahrzehnten. Einen anderen Wein trinke ich nicht“. Gemeinsam wird auf das Geburtstagskind und auf den schönen Flug angestoßen.

ANZEIGE



Auch für Ossi Gilg, dem Piloten vom Tandemclub Ifinger, war es ein besonderer Flug. Mit Begeisterung erzählt er: „Natürlich haben wir uns die Frage gestellt, ob so ein Flug in diesem Alter ein Risiko ist. Wir haben uns nach seinen Gesundheitszustand erkundigt. Josef ist ein außerordentlich rüstiger Senior, der vor allem mental sehr stark ist. Er hat keine Angst. Alle haben Bedenken, er nicht. Auf dem Weg zum Startplatz wiegelt der rüstige Senior mit souveräner Gelassenheit Bedenken seiner Angehörigen ab: „Habt ihr schon gehört, dass ein 95jähriger beim Fliegen verunglückt ist“.

„Bei den Vorbereitungen zum Start beobachte ich ständig den Wind. Er pulsiert, immer wieder ändert er seine Richtung. Der Schirm wird von meinen Freunden vom Tandemclub Ifinger hochgehoben und gespannt. Beim Start scheint selbst der Wind die Situation erkannt zu haben: Er kommt jetzt ideal von vorne. Ein paar kleine Schritte, wir heben ab, Viele Gedanken gehen mir durch den Kopf? Jahrgang 191.11!! Was hat dieser Mann schon alles erlebt und jetzt fliegt er mit mir und jodelt aus Freude während des Fluges. Es waren Jodler des Glücks, die mich berühren und mir neue Energie geben. Ich spüre, er versteht die Welt“.

Für alle Beteiligten, für Josef, für seine Familie, für Ossi den Piloten, für die Freunde vom Tandemclub Ifinger und für die Zaungäste am Landeplatz war dies ein besonderer Augenblick. Mit der trockenen Bemerkung „Wenn ich Hundert bin, komme ich wieder“, verabschiedet er sich und fährt mit seiner Familie nach Hause; ins Langtaufferer Tal im oberen Vinschgau.

Peter Nasemann

Welt. Weit. Weg.
Gleitschirmreisen

Ausbildungszentrum
Jede Woche Kurse / Inkl. WettergarantId

Prüfzentrum A +
Bestpreis-Angebote
Top-Inzahlungnahme

2-Jahres-Check
inci. Versand

139 €
die

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

EKU-Pokal 2006 - Wettbewerb der Drachen, Gleitschirme und Starrflügler



oder Südwind genutzt wird und über einige knifflige Thermik-Einstiegsstellen verfügt. Beide Gelände liegen ca. 5 km westlich von Kulmbach. Das Wetter war hervorragend. Am Samstag war bei flottem Ostwind Soaren am Göräuer Anger angesagt. Wer eine Stunde oben blieb und danach noch sauber landete, erreichte die maximale "Obenbleiben-Durchgangspunktzahl" von 4.000 Punkten. Wer auf Streckenflug ging,

Der im jährlichen Wechsel mit dem Siegritz-Cup stattfindende EKLI-Pokal wurde gleich auf zwei Fluggeländen der Drachenflieger Göräuer Anger ausgetragen. Eingeladen waren zudem die Piloten der Nordbayerischen Drachenflieger und des Bamberger Gleitschirm Clubs. Gestartet wurden alle 30 teilnehmenden Piloten der Sparten Gleitschirm, Drachen und Starrflügler mittels Windschlepp. Am Samstag auf der Schleppwiese "Göräuer Anger", die bei Nordost- bis Ost-Wind sofortigen Hangflug im Aufwind erlaubt, und am Sonntag auf dem in Sichtweite liegenden Schleppgelände Lopp, das vor allem bei Nord-

konnte sogar noch mehr Punkte erreichen. Allerdings flog nur Martin Collischon mit dem Gleitschirm weg, kam zwar nur 17 km weit, wurde bei den Schirmen aber trotzdem Tagesbester. Für die späte Jahreszeit und bei dem flotten Wind war das eine sehr gute Leistung. Die Wettbewerbsleitung hatte schon eingangs beschlossen, dass jeder Pilot seinen schwächeren Durchgang an diesem Tag streichen konnte bzw. musste. Da wir aber zwei super Durchgänge fliegen konnten, führte das z.B. bei den Starrflüglern dazu, dass am Abend ca. 7 Piloten mit Maximalpunktzahl auf dem ersten Platz lagen. Das war wohl nicht

so glücklich, wie einige der Piloten meinten. Am Sonntag hatte der Wind auf Süd gedreht und wir wechselten das Gelände. In Lopp gibt es nur zwei Möglichkeiten: Thermik finden und festkrallen oder absaufen. Immerhin gingen heute gleich zwei Gleitschirmpiloten, nämlich Roland Börschel von den Bamberger Gleitschirmfliegern und Hannes Rottmann von den Nordbayerischen Drachenfliegern, auf Strecke und kamen auch jeweils um die 15 km weit. Joachim Geiger bei den Starrflüglern der Nordbayerischen Drachenflieger konnte als einziger Knochenflieger die Thermik erklimmen und sollte damit den Wettbewerb in seiner Sparte gewinnen. Böse Zungen munkeln allerdings, dass dieser Erfolg stark mit seinem computergestützten Autopiloten-System zu tun haben könnte.

Am Samstag grillten wir abends und stellten dabei fest, dass es selbst am nur 160 in hohen Göräuer Anger auch einen Bergwind gibt - einen kalten um diese Jahreszeit. Am Sonntag feierten wir im Gasthof Berg in Lopp, wo nur das Bier kalt war und genossen unter großen Kastanienbäumen den herrlichen Sonnenuntergang nach zwei super schönen Flugtagen.

Vielen Dank an alle Helfer und nicht zuletzt an unseren Sponsor, die Kulmbacher EKV-Brauerei.

Ernst Lehmann

Rekordflüge beim Wallberg Cross Country

Auf eine erfolgreiche Saison blicken die Gleitschirmflieger im Tegernseer Tal zurück. Gleich mehrmals wurde beim Wallberg Cross Country die 150 Kilometer Marke überflogen. Johannes Sturm siegte in der offenen Klasse vor Ulrich Probst und Tilo Siebold. In der Sportklasse gewann Ulrich Strasser, Babsi Lacouts und Gerold Haberlander belegten die Plätze Zwei und Drei.

Beim diesem Streckenflugwettbewerb müssen die Flüge vorn Wallberg gestartet werden. Besonders imponierend ist die Leistung von Ulrich Strasser. Er flog 192 km weit über den Alpenhauptkamm nach Kärnten ins Drautal. Mit einem weiteren Flug über 150 km machte er den Sieg perfekt. Johannes Sturm erreichte nach 158 km über Rofan und Zillertal St. Johann im Pongau.

Organisiert wird der Wallberg Cross Country vom Drachen- und Gleitschirmfliegerclub Tegernseer Tal (DGC11). Seit Jahren erfreut sich dieser Wettbewerb großer Beliebtheit und ist bekannt für seine großzügigen Preise. Insgesamt wurden 6.000 Euro ausgeschüttet. Traditionell erfolgte die Siegerehrung im Rahmen des Rotfacher Seefestes.

Der Wallberg hat als Ausgangspunkt großer Streckenflüge Geschichte geschrieben. Deutsche Rekorde, Weltbestleistungen und sogar ein Weltrekord wurden von hier erfolgen. Die Flüge werden anhand von GPS-Aufzeichnungen dokumentiert und oft am selben Abend über das Internet eingegeben. Unter www.dhv.de können die Flüge im 3 D-Format von jedermann nachvollzogen werden.



Sieger offen: von li Tilo Siebold, Johannes Sturm, Ulrich Probst



Sieger Sport: von li: Gerold Haberlander, Bernd Hübner (Clubvorstand DGCTT), Babsi Lacrouts

Benedikt Liebermeister

XCCup - Party und Siegerehrung

Viele Teilnehmer und Interessierte fanden sich bei der XCCup - Party ein. Die Programmpunkte waren Vorträge von Teilnehmern zur Saison 2006, ein Vortrag von Paratech zur Entwicklung, Produktion und Flugverhalten von Gleitschirmen, sowie eine Präsentation zu den Daten des Wettbewerbs 2006. Anschließend wurden die Siegerehrungen durchgeführt und eine Verlosung von Sachpreisen veranstaltet. Der Höhe- und Schlusspunkt der Party war das Paratech XCCup Quiz, bei dem 3 Teilnehmer die Chance hatten einen neuen Paratech P44, DHV 1-2 Gleitschirm zu gewinnen.

Der XCCup ist im Jahr 2006 erneut in allen Bereichen gewachsen. Es haben sich 15 Vereine aus der Region angemeldet und damit 1350 Mitgliedern die Teilnahme am XCCup ermöglicht. Mittlerweile sind in der Datenbank 165 Piloten angemeldet, die Streckenflüge einreichen möchten. In dieser Saison haben es 72 Piloten erreicht in die Einzelwertung aufgenommen zu werden.

Dabei wurden in 263 eingereichten Flügen über 9000 Streckenkilometer erfliegen. Es haben sich in diesem Jahr 21 Teams mit je 5 Mitgliedern gebildet. 12 von diesen Teams haben es in die Rangliste des XCCup geschafft. Zum ersten Mal wurde eine Damenwertung durchgeführt, in der am Ende des Wettbewerbs 8 Teilnehmerinnen geführt wurden. Anschließend wurden die besten Flüge der unterschiedlichen Geräteklassen

ERGEBNISSE

Drachen FAI 1 (Turmos): 1. Harald Lang, 2. Georg Schumacher, 3. Lukas Etz
 Drachen FAI 1 (mit Turm): 1. Karin Huber, 2. Fredi Reuter, 3. Bastian Schulz
 Starrflügler FAI 5: 1. Jürgen Bummer, 2. Fredi Huber, 3. Lothar Braun
 Gleitschirm offene Klasse: 1. Wolf Löhr, 2. Wolf-Rüdiger Marx, 3. Jens Kierdorf
 Gleitschirm Sportklasse: 1. Ralf Böhm, 2. Thomas Willens, 3. Michael Krumbiegel
 GS-Tandem: 1. Rainer Bürger, 2. Axel Kalenborn, 3. Daniel Menet

Damen: 1. Bettina Marx, 2. Bärbel Schüller, 3. Karin Huber
 Vereinswertung: 1. Die Moselfalken, 2. 1. Odenwälder DGC, 3. Drachenflugclub Saar
 Teamwertung: 1. Solar und Mobil (Harald Lang, Georg Schumacher, Lukas Etz, Jason Fetton, Patrick Jung), 2. Dream Team (Wolf Löhr, Wolf-Rüdiger Marx, Jens Kierdorf, Martin Pieper, Heinz Kandels), 3. Saarlothris (Jürgen Bummer, Fredi Huber, Christoph König, Karl Maillinger, Ralf Wolitz)
 Einzelwertung: 1. Harald Lang, 2. Georg Schumacher, 3. Lukas Etz



vorgelegt. Ebenfalls wurden die geplanten Veränderungen für den Wettbewerb 2007 angesprochen. Mehr Infos unter www.xccup.net.

Thomas Willens



ANZEIGE

... endlich fliegen!

- * Paragliding
- * Paramotor
- * Windschleppende

Rabatt für Jugendliche ab 14 Jahren

Hotline (05322) 1411
 info@paracenter.com
 foral

Harzer GLEITSCHIRM
 Schule & Shop
uvinparateenier.00111

Täglich Schulung Service Shop

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



G'Day Piloten

**Kommt zur Weltmeisterschaft nach Manilla
und fliegt jeden Tag mit den Weltbesten Piloten.**

Besucht Australien im Februar/März 2007!

Komm nach "Down Under" für einen unvergesslichen Fliegerurlaub.

Es ist auch die beste Jahreszeit für easy X-Country
und gemütliches Küstensoaring!

Das ist Deine Chance bei der WM mitzufiegen, Partys zu feiern
und die Liga-Piloten deines Landes zu unterstützen.

*** FAI Cat 2 Manilla XC Open 2007 findet eine Woche vor der WM statt ***

Alle weiteren Informationen, Anfahrtsbeschreibungen, Termine und weitere nützliche Hinweise
findet Ihr auf der offiziellen Webseite des Veranstalters!

www.mardlia2007.com

all the Info an one web site !

TES FLÜGE IM INFO

Das Testberichtschema für Gleitschirme und Hängegleiter

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

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

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

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

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

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

DHV GS-01.1554-06



ADVANCE OMEGA 7/24		
Testbericht DHV O3 Aca		
Zertifikatinhaber ADVANCE Thun AG		
Hersteller: ADVANCE Thun AG		
Klassifizierung: 2-3 GH, H-Schlepp: Je, Anzahl Sitze min 1 Anzahl Sitze max 1 1 1,		
Beschleuniger: Ja, Trimmer: Nein		
Verhalten hei	fluggewicht(70 Kg)	man. Fingeweg% K
	2	2
Fullverhalten	ungleichmäßig, verzögert	ungleichmäßig, verzögert
Aukleiner halten	kommt verzögert über Pöllen	koniml verengert über Piloten
Abhebegeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Starthandlung	durchschnittlich	durchschnittlich
Relativleistung	durchschnittlich	durchschnittlich
Kurvenverhalten	7	7
Trandellandung	chrrhcheillich	gering
Steuerung	tzrdmhallich	durchdeich
Wendigkeit	nichttheillich	durchschnittlich
Sackfluegwale	TIM 60 cm	durtshchnittlich 60 im- 75 cm
Fulsallgrenze	finh < 65 an	durchschnittlich - 30 cm
Bremskranstieg	fichsthuillich	durchschnittlich
Frontales Einklappen	2.3	2.3
Yorheschleunienne		durchschnittlich
Öilungsrehalten	eich' selbständig	selbständig verzögert
	beidsseitiges Albern	
Einsellige Einklappen	2.3	
Wegdrehen	>360 Grad	10+IDGred
Wegdrehen insgesamt	360 Grad	180 - 360 Grad
Drehgeschwindigkeit	duekehltlich	hoch, mit Verlangsamung
Man. Roll- Irre. Kükenekel	greller 15 Grad	or 1e/ d5 Grad
Höhenerlust	hoch	durchsehe Allch
Stabilisierung	einelches Gegenbremsen	selbständig
Öffnungsverhalten	nicht selbständig	selbständig reezügett
	anspruchsvolle Wiedereren	
Einsellige Einklappen uideeund,	2.3	
Stahlillerune	einelches Gegenbremsen	Abes Gegenbremsen
Steuerweg	durchschnittlich	durchschnittlich
Stenerhratraslieg	durchschnittlich	durchschnittlich
Gegendrehen	anspruchsvoll, Tendenz n,	einfach, keine Tendenz rum
	Strömungsabriss	Strömungsabriss
Öilungsniednlee	selbständig verzögert	selbständig untergr
Fallstall, qmm, Austeilung	2.1	2
IFudeinans Trimmgesim	2.3	
Irudeiß nre siel, trmalflug	2	2
Sick itale	2	2-3
Einleitung	durchschnittlich	duduholirra
rudellendenz	gering	gering
Ausstellung	Nachdrehen < 180 Grad	Hachdreher >360 Grad
Sinkeschwindigkeit nach 720 *(nahl)	11	32
&SU	2.3	2.3
Einleitung	anspruchsvoll	anspruchsvoll
Ausladung	selbständig	selbständig
Öhren anlegen		1-2
Einleitung		leijh
Auslellueg	nicht selbständig	selbstende schal
Indu		2
Ur der etallen	durchschnittlich	durchschnittlich
fedu nifeuhleunigill	7-3	2-3
Vorbeschleunigung	gering	durchschnittlich
011eungeedelten nichtselbenedig, baldsein eskeireisen		selbständig verzögert
Einsid - Ulmen (bechietuid)	2.3	2.1
Wegdrehen	>360 Grad	1110 360 Grad
Wegdrehen insgesamt	>360 Grad	>365 Grad
Drehgeschwindigkeit	durchschnittlich	hoch
Mau Roll bzw Hickwinkel	großer AS Grad	mit Verlangsamung
Höhenerlust	herb	großer 43 Gred
Stabilisierung	einelches Gegenbremsen	durchschnittlich
Öilungsverhalten	nicht selbständig	selbständig
	anspruchsvolle Wiederelinun	selbständig verianei
Oben anlegen, buttilenl, 1	2	2
Einleitung	leicht	leicht
Auslerlung	nicht selbständig	nicht selbständig
Einselliges Einklappen nebescht. u. bescht. leader9 zu Gegenklapper A11 Flugbahnerankean und anspruchsvoller Wiederöllnung. ehr schwieriges Stallverhalten		



DHV 05 01-1555-06

WINGS OF CHANCE PREDATOR M

Hersteller: wings of chance
 Klassifizierung: 2 3 GH, VV-Schlepp: Ja, Anzahl Sitze min 1 Anzahl Sitze max: 1, 1, Beschleuniger: Ja, Trimmer: Nein

Verhalten bei	Fluggewicht (135 Kg)	Fluggewicht (110 Kg)
füllverhalten	gleichmäßig, sofort	gleichmäßig, sofort
Aufziehverhalten	hemmt sofort aber Piloten	kommt sofort über Piloten
Abhebeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Stallhandlung	durchschnittlich	durchschnittlich

Geradausflug	1	2
Rollämpfung	durchschnittlich	durchschnittlich
Kurvenhandl.	1	2
bühnenden/	gering	gering
Steuerverhalten	hoch	hoch
Wendigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich

Beidseitiges Überziehen	2	1
Sackfluggrenze	durchschnittlich 60 cm • 75 cm	durchschnittlich 60 cm • 75 cm
Füllstallgrenze	durchschnittlich 65 cm • 80 cm	durchschnittlich 65 cm • 80 cm
Bremskrallanslag	hoch	hoch

Frontales Einklappen	2	2
Vorbeschleunigung	durchschnittlich	durchschnittlich
Öffnungsverhalten	selbständig magert	selbständig verzögert

Einseitiges Einklappen	2	2
Wegdrehen	90 - 180 Grad	90 - 180 Grad
Wegdrehen insgesamt	>360 Grad	>360 Grad
Drehgeschwindigkeit	hoch	hoch
Max. Roll- bzw. Nickwinkel	größer 45 Grad	größer 45 Grad
Höhenverlust	hoch	hoch
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öffnungsverhalten	selbständig	selbständig

Einzeitiges Einklappen und Gegen.	2	2
Stabilisierung	einfaches Gegenbremsen	einfaches Gegenbremsen
Steuerverhalten	durchschnittlich	durchschnittlich
Steuerskrallanslag	durchschnittlich	durchschnittlich
Gegendrehen	einfach, keine Tendenz zum	einfach, keine Tendenz zum
Ölungsverhalten	Strempapabilis	Strempapabilis
Füllstall, qmm, anslag	1,2	1,2

Imdein aus Trimmstelle	2	2
Trudeln aus Ast. Buntentf.	2	2
Stellschleife	2	2

Einleitung	durchschnittlich	durchschnittlich
Trudellenz	durchschnittlich	durchschnittlich
Ausleitung	Nachdrehen < 180 Grad	Nachdrehen < 180 Grad
Sinkgeschwindigkeit nach 120 los	9	12

B Stall	1,2	1,2
Einleitung	einfach	einfach
Ausleitung	selbständig	selbständig
Ohren anlegen	1,2	1,2
Einleitung	leicht	leicht
Ausleitung	nicht selbständig	nicht selbständig
Land	1,2	1,2
Landverhalten	durchschnittlich	durchschnittlich

Frontales Einklappen (beschleunigt)	2	2
Vorbeschleunigung	gering	gering
Öffnungsverhalten	selbständig ermärgert	selbständig verzögert
Einseitiges Einklappen (Beschleunigt)	2,3	2,3
Wegdrehen	>360 Grad	180 - 360 Grad
Wegdrehen insgesamt	>361 Grad	180 - 360 Grad
Drehgeschwindigkeit	hoch	hoch
Mar. Roll- bzw. Nickwinkel	mit Verlangsamung	mit Verlangsamung
Höhenverlust	wehr 45 Grad	einer 45 Grad
Stabilisierung	hoch	durchschnittlich
Öffnungsverhalten	einfaches Gegenbremsen	einfaches Gegenbremsen
Öffnungsverhalten	nicht selbständig	selbständig verzögert

Ohren anlegen, beschleunigt	1,2	1,2
Einleitung	leicht	leicht
Ausleitung	nicht selbständig	nicht selbständig



DHV G5.01-1556-06

AIRWAVE SCENIC 2

Hersteller: Airwave Villingen Ges.m.b.H.
 Hersteller: Airwave Nahangel Ges.m.b.H.
 Klassifizierung: 2 Biplane, IV-Schlepp Ja, Anzahl Sitze Edel Anzahl Sitze max: 2 J 2
 Beschleuniger: Nein, Trimmer, 1

Verhalten bei	min. Fluggewicht (140 Kg)	max. Fluggewicht (220 Kg)
füllverhalten	gleichmäßig, sofort	gleichmäßig, sofort
Aufziehverhalten	kommt weit über Piloten	kommt sofort über Piloten
Abhebeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Stallhandlung	durchschnittlich	durchschnittlich

Geradausflug	1-2	12
Rollämpfung	durchschnittlich	durchschnittlich
Kurvenhandl.	1	2
bühnenden/	gering	gering
Steuerverhalten	hoch	hoch
Wendigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich

Beidseitiges Überziehen	1	1
Sackfluggrenze	spät > 15 cm	spät > 75 cm
Füllstallgrenze	spät > 80 cm	spät > 80 cm
Bremskrallanslag	hoch	hoch

huntales (Inkla)	1,2	1,2
Vorbeschleunigung	gering	gering
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig schie

Einseitiges Einklappen	1,2	1,2
Wegdrehen	< 90 Grad	< 90 Grad
Wegdrehen insgesamt	< 90 Grad	< 90 Grad
Drehgeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Mar. Roll- bzw. Nickwinkel	kleiner 45 Grad	kleiner 15 Grad
Höhenverlust	durchschnittlich	durchschnittlich
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öffnungsverhalten	selbständig	selbständig

Einzeitiges Einklappen und Gegen.	1,2	1,2
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Steuerverhalten	hoch	durchschnittlich
Steuerskrallanslag	hoch	hoch
Gegendrehen	einfach, keine Tendenz zum	einfach, keine Tendenz zum
Ölungsverhalten	selbständig reuagort	selbständig schrei
Füllstall, qmm, anslag	1,2	1,2

Imdein aus Trimmstelle	1,2	1,2
Trudeln aus Ast. Buntentf.	1,2	1,2
Stellschleife	1,2	1,2

Einleitung	durchschnittlich	durchschnittlich
Trudellenz	gering	gering
Ausleitung	Nachdrehen < 180 Grad	Nachdrehen < 180 Grad
Sinkgeschwindigkeit nach 120 los	12	14

B Stall	1,2	1,2
Einleitung	einfach	einfach
Ausleitung	selbständig	selbständig
Ohren anlegen	1,2	1,2
Einleitung	leicht	leicht
Ausleitung	selbständig schnell	selbständig schnell
Land	1,2	1,2
Landverhalten	durchschnittlich	durchschnittlich

Frontales Einklappen (beschleunigt)	2	2
Vorbeschleunigung	gering	gering
Öffnungsverhalten	selbständig ermärgert	selbständig verzögert
Einseitiges Einklappen (Beschleunigt)	2,3	2,3
Wegdrehen	>360 Grad	180 - 360 Grad
Wegdrehen insgesamt	>361 Grad	180 - 360 Grad
Drehgeschwindigkeit	hoch	hoch
Mar. Roll- bzw. Nickwinkel	mit Verlangsamung	mit Verlangsamung
Höhenverlust	wehr 45 Grad	einer 45 Grad
Stabilisierung	hoch	durchschnittlich
Öffnungsverhalten	einfaches Gegenbremsen	einfaches Gegenbremsen
Öffnungsverhalten	nicht selbständig	selbständig verzögert

Ohren anlegen, beschleunigt	1,2	1,2
Einleitung	leicht	leicht
Ausleitung	nicht selbständig	nicht selbständig

DHV GS-01.1557-06

MAC PARA ENVY 23

Hersteller: Skyline flieght Gear GmbH & Co. KG
 Hersteller: MAC Para Technology Ltd
 Klassifizierung: 2 GH, W-Schlepp, Anzahl Sitze rein / Anzahl Sitze Mn: 1 1 1
 Beschleuniger: Ja, Trimmer: Nein

Verhalten bei	min. Fluggewicht (165 Kg)	max. Fluggewicht (80 Kg)
füllverhalten	gleichmäßig, sofort	gleichmäßig, sofort
Aufziehverhalten	kommt schon über Piloten	kommt sofort über Piloten
Abhebeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Stallhandlung	einfach	einfach

Geradausflug	1,2	1,2
Rollämpfung	durchschnittlich	durchschnittlich
Kurvenhandl.	2	2
bühnenden/	gering	gering
Steuerverhalten	durchschnittlich	durchschnittlich
Wendigkeit	hoch	hoch

Beidseitiges Überziehen	1,2	1,2
Sackfluggrenze	durchschnittlich 60 cm • 15 cm	durchschnittlich 60 cm • 15 cm
Füllstallgrenze	durchschnittlich 65 cm • 80 cm	durchschnittlich 65 cm • 80 cm
Bremskrallanslag	hoch	hoch

Frontales Einklappen	1,2	1,2
Vorbeschleunigung	durchschnittlich	durchschnittlich
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig verzögert

Einseitiges Einklappen	1,2	1,2
Wegdrehen	90 - 180 Grad	90 - 180 Grad
Wegdrehen insgesamt	90 - 130 Grad	90 - 180 Grad
Drehgeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Max. Roll- bzw. Nickwinkel	kleiner 45 Grad	kleiner 45 Grad
Höhenverlust	durchschnittlich	durchschnittlich
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öffnungsverhalten	selbständig	selbständig

Einzeitiges Einklappen und Gegen.	2	2
Stabilisierung	einfaches Gegenbremsen	einfaches Gegenbremsen
Steuerverhalten	durchschnittlich	durchschnittlich
Steuerskrallanslag	hoch	hoch
Gegendrehen	einfach, keine Tendenz zum	einfach, keine Tendenz zum
Ölungsverhalten	selbständig schnell	selbständig schnell
Füllstall, qmm, anslag	1,2	1,2

Imdein aus Trimmstelle	11	1,2
Trudeln aus Ast. Buntentf.	11	1,2
Stellschleife	12	1,2

Einleitung	einlich	einlich
Trudellenz	gering	gering
Ausleitung	Nachdrehen < 180 Grad	Nachdrehen < 180 Grad
Sinkgeschwindigkeit nach 120 los	9	11

B Stall	1	1,2
Einleitung	einfach	einfach
Ausleitung	selbständig	selbständig
Ohren anlegen	1	1
Einleitung	leicht	leicht
Ausleitung	selbständig schnell	selbständig schnell
Land	1,2	1,2
Landverhalten	einfach	einfach

Frontales Einklappen (beschleunigt)	2	2
Vorbeschleunigung	gering	durchschnittlich
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig verzögert
Einseitiges Einklappen (Beschleunigt)	1,2	1,2
Wegdrehen	90 - 180 Grad	90 - 180 Grad
Wegdrehen insgesamt	180 - 360 Grad	180 - 360 Grad
Drehgeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Mar. Roll- bzw. Nickwinkel	kleiner 45 Grad	kleiner 45 Grad
Höhenverlust	durchschnittlich	durchschnittlich
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öffnungsverhalten	selbständig	selbständig

Ohren anlegen, beschleunigt	1	1
Einleitung	leicht	leicht
Ausleitung	selbständig schnell	selbständig schnell

DHV GS-01-1558-06

MAC PARA ENVY 25			
Teilbericht MV 03 Mac Para im 25			
Zertifikatinhaber: Skyline High Gear GmbH & Co. KG Hersteller: MAC Para Technology Ltd Klassifizierung: 2 GH, W-Schlepp: Ja, Anzahl Sitze min/ Anzahl Sitze max: 1 / 1 Beschleuniger: Ja, Trimmer: Nein			
Verhalten bei	min. Fluggewicht(13 Kg)	max. Fluggewicht(93 Kg)	
Start	1.2	1.2	
fallreihthalen	gleichmässig, sofort	gleichmässig, sofort	
Aufzieilverhalten	kommt nied über Piloten	hermell soled über Flnke	
Abhebegeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich	
Starthandling	einfach	einfach	
Verdrehung		1.2	
Krisenhandling	1.2	1.2	
Trudellendenz	gering	gering	
Steuerweg	durchschnittlich	durchschnittlich	
Wendigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich	
Verdrehen/ überziehen		1.2	
Sackfluggrenze	durchschnittlich 60 cm - 75 cm	durchschnittlich 60 cm - 75 cm	
Fußfallgrenze	durchschnittlich 65 cm - 80 cm	durchschnittlich 65 cm - 80 cm	
Bremskraftanslie	hoch	hoch	
frontales Einklappen		1.2	
Vorbeschleunigung	durchschnittlich	durchschnittlich	
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig verzögert	
Einseitiges Einklappen		1.2	
Wegdrehen	< 96 Grad	90 - 180 Grad	
Wegdrehen insgesamt	90 - 180 Grad	90 - 180 Grad	
Drehgeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich	
	mit Verlangsamung	mit Verlangsamung	
Max. Roll- bzw. Uhwirk'	kleiner 45 Grad	kleiner 45 Grad	
Höhenverlust	durchschnittlich	durchschnittlich	
Stabilisierung	selbständig	selbständig	
Öffnungsverhalten	selbständig	selbständig	
Einseitiges Einklappen und Gegenst.		1.2	
Stabilisierung	einfaches Gegenbremsen	einfaches Gegenbremsen	
Steuerweg	Mimhehnhä	dedäninla	
Steuerkraftanslie	hoch	hoch	
Gegendrehen	einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss	einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss	
01 In engstehen	selbständig schnell	selbständig schnell	
Trudeln, symm. Ausrichtung		1.2	
Trudeln, asym. Ausrichtung		1.2	
Trudeln, symm. Trimmgeschw.		1.2	
Trudeln, asym. Trimmgeschw.		1.2	
Trudeln, symm. Konvergenz		1.2	
Trudeln, asym. Konvergenz		1.2	
Stabsysteme		1.2	
Eiererlog	einfach	einfach	
Trudellendenz	gering	gering	
Ausstellung	Nachdrehen < 180 Grad	Nachdrehen < 180 Grad	
Sinkgeschwindigkeit nach 120 *m/s	8	11	
01 Sie		1.2	
Einleitung	einfach	einfach	
Ausstellung	selbständig	selbständig	
Ohren anlegen		1.2	
Einleitung	leicht	leicht	
Ausleitung	selbständig schnell	selbständig schnell	
Landeverhalten		1.2	
Landeverhalten	einfach	einfach	
frontales Einklappen (Beschleuniger)		1.2	
Vorbeschleunigung	gering	gering	
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig verzögert	
Einseitiges Einklappen (Beschleuniger)		1.2	
Wegdrehen	90 - 180 Grad	40 - 180 Grad	
Wegdrehen insgesamt	90 - 180 Grad	90 - 180 Grad	
Drehgeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich	
	mit Verlangsamung	mit Verlangsamung	
Mac. Roll' bzw. Nickwinkel	kleiner 45 Grad	kleiner 15 Grad	
Höhenverlust	durchschnittlich	durchschnittlich	
Stabilisierung	selbständig	selbständig	
Öffnungsverhalten	selbständig	selbständig	
Ohren anlegen, beschleunig'	leicht	leicht	
Einleitung	selbständig schnell	selbständig schnell	
Ausleitung	selbständig schnell	selbständig schnell	
Eigenschaften nur Flugsicherheit!			

DHV GS-01-1559-06

MAC PARA ENVY 27			
Teilbericht MV 0311			
Zertifikatinhaber: Skyline High Gear GmbH & Co. KG Hersteller: MAC Para Technology Ltd Klassifizierung: 2 GH, W-Schlepp: Ja, Anzahl Sitze min/ Anzahl Sitze max: 1 / 1 Beschleuniger: Ja, Trimmer: Nein			
Verhalten bei	min. Fluggewicht(85 Kg)	max. Fluggewicht(105 Kg)	
Start	1.2	1.2	
fallreihthalen	gleichmässig, sofort	gleichmässig, sofort	
Aufzieilverhalten	kommt nied über Piloten	kommt leiert ober Piloten	
Abhebegeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich	
Starthandling	einfach	einfach	
Verdrehung		1.2	
Krisenhandling	1.2	1.2	
Trudellendenz	gering	gering	
Steuerweg	durchschnittlich	durchschnittlich	
Wendigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich	
Verdrehen/ überziehen		1.2	
Sackfluggrenze	durchschnittlich 60 cm - 75 cm	durchschnittlich 60 cm - 75 cm	
Fußfallgrenze	durchschnittlich 65 cm - 80 cm	durchschnittlich 65 cm - 80 cm	
Bremskraftanslie	hoch	hoch	
frontales Einklappen		1.2	
Vorbeschleunigung	durchschnittlich	durchschnittlich	
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig verzögert	
Einseitiges Einklappen		1.2	
Wegdrehen	< 96 Grad	90 - 180 Grad	
Wegdrehen insgesamt	90 - 180 Grad	90 - 180 Grad	
Drehgeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich	
	mit Verlangsamung	mit Verlangsamung	
Max. Roll- bzw. Nickwinkel	kleiner 45 Grad	kleiner 45 Grad	
Höhenverlust	durchschnittlich	durchschnittlich	
Stabilisierung	selbständig	selbständig	
Öffnungsverhalten	selbständig	selbständig	
Einseitiges Einklappen und Gegenst.		1.2	
Stabilisierung	einfaches Gegenbremsen	einfaches Gegenbremsen	
Steuerweg	durchschnittlich	durchschnittlich	
Steuerkraftanslie	hoch	hoch	
Gegendrehen	einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss	einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss	
01 In engstehen	selbständig schnell	selbständig schnell	
Trudeln, symm. Ausrichtung		1.2	
Trudeln, asym. Ausrichtung		1.2	
Trudeln, symm. Trimmgeschw.		1.2	
Trudeln, asym. Trimmgeschw.		1.2	
Trudeln, symm. Konvergenz		1.2	
Trudeln, asym. Konvergenz		1.2	
Stabsysteme		1.2	
Eiererlog	einfach	einfach	
Trudellendenz	gering	gering	
Ausstellung	Nachdrehen < 180 Grad	Nachdrehen < 180 Grad	
Sinkgeschwindigkeit nach 120 *m/s	8	11	
01 Sie		1.2	
Einleitung	einfach	einfach	
Ausstellung	selbständig	selbständig	
Ohren anlegen		1.2	
Einleitung	leicht	leicht	
Ausleitung	selbständig schnell	selbständig schnell	
Landeverhalten		1.2	
Landeverhalten	einfach	einfach	
frontales Einklappen (Beschleuniger)		1.2	
Vorbeschleunigung	gering	gering	
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig verzögert	
Einseitiges Einklappen (Beschleuniger)		1.2	
Wegdrehen	40 - 180 Grad	90 - 180 Grad	
Wegdrehen insgesamt	90 - 180 Grad	90 - 180 Grad	
Drehgeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich	
	mit Verlangsamung	mit Verlangsamung	
Mac. Roll' bzw. Nickwinkel	kleiner 45 Grad	kleiner 45 Grad	
Höhenverlust	durchschnittlich	durchschnittlich	
Stabilisierung	selbständig	selbständig	
Öffnungsverhalten	selbständig	selbständig	
Ohren anlegen, beschleunig'	leicht	leicht	
Einleitung	selbständig schnell	selbständig schnell	
Ausleitung	selbständig schnell	selbständig schnell	
Ergänzungen zur Flugsicherheit			

DHV OS-01-1560-06

MAC PARA ENVY 30			
Teilbericht DHV 03 Mac Para Envoy 30			
Zertifikatinhaber: Skyline High Gear GmbH & Co. KG Hersteller: MAC Para Technology Ltd Klassifizierung: 2 GH, W-Schlepp: Ja, Anzahl Sitze min/ Anzahl Sitze max: 1 / 1 Beschleuniger: Ja, Trimmer: Nein			
Verhalten bei	min. Fluggewicht(109 Kg)	max. Fluggewicht(130 Kg)	
Start	1.2	1.2	
fallreihthalen	gleichmässig, sofort	gleichmässig, sofort	
Aufzieilverhalten	kommt sofort über Piloten	kommt sofort über Piloten	
Abhebegeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich	
Starthandling	einfach	einfach	
Verdrehung		1.2	
Krisenhandling	1.2	1.2	
Trudellendenz	gering	gering	
Steuerweg	durchschnittlich	durchschnittlich	
Wendigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich	
Verdrehen/ überziehen		1.2	
Sackfluggrenze	durchschnittlich 60 cm - 75 cm	durchschnittlich 60 cm - 75 cm	
Fußfallgrenze	durchschnittlich 65 cm - 80 cm	durchschnittlich 65 cm - 80 cm	
Bremskraftanslie	hoch	hoch	
frontales Einklappen		1.2	
Vorbeschleunigung	durchschnittlich	durchschnittlich	
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig verzögert	
Einseitiges Einklappen		1.2	
Wegdrehen	90 - 180 Grad	90 - 180 Grad	
Wegdrehen insgesamt	90 - 180 Grad	90 - 180 Grad	
Drehgeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich	
	mit Verlangsamung	mit Verlangsamung	
Max. Roll- bzw. Nickwinkel	kleiner 45 Grad	kleiner 45 Grad	
Höhenverlust	durchschnittlich	durchschnittlich	
Stabilisierung	selbständig	selbständig	
Öffnungsverhalten	selbständig	selbständig	
Einseitiges Einklappen und Gegenst.		1.2	
Stabilisierung	einfaches Gegenbremsen	einfaches Gegenbremsen	
Steuerweg	durchschnittlich	durchschnittlich	
Steuerkraftanslie	hoch	hoch	
Gegendrehen	einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss	einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss	
01 In engstehen	selbständig schnell	selbständig schnell	
Trudeln, symm. Ausrichtung		1.2	
Trudeln, asym. Ausrichtung		1.2	
Trudeln, symm. Trimmgeschw.		1.2	
Trudeln, asym. Trimmgeschw.		1.2	
Trudeln, symm. Konvergenz		1.2	
Trudeln, asym. Konvergenz		1.2	
Stabsysteme		1.2	
Eiererlog	einfach	einfach	
Trudellendenz	gering	gering	
Ausstellung	Nachdrehen < 150 Grad	Nachdrehen < 189 Grad	
Sinkgeschwindigkeit nach 120 *m/s	11	11	
01 Sie		1.2	
Einleitung	einfach	einfach	
Ausstellung	selbständig	selbständig	
Ohren anlegen		1.2	
Einleitung	leicht	leicht	
Ausleitung	selbständig schnell	selbständig schnell	
Landeverhalten		1.2	
Landeverhalten	einfach	einfach	
frontales Einklappen (Beschleuniger)		1.2	
Vorbeschleunigung	gering	gering	
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig verzögert	
Einseitiges Einklappen (Beschleuniger)		1.2	
Wegdrehen	90 - 180 Grad	90 - 180 Grad	
Wegdrehen insgesamt	90 - 180 Grad	90 - 180 Grad	
Drehgeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich	
	mit Verlangsamung	mit Verlangsamung	
Max. Roll- bzw. Nickwinkel	kleiner 45 Grad	kleiner 15 Grad	
Höhenverlust	durchschnittlich	durchschnittlich	
Stabilisierung	selbständig	selbständig	
Öffnungsverhalten	selbständig	selbständig	
Ohren anlegen, beschleunig'	leicht	leicht	
Einleitung	selbständig schnell	selbständig schnell	
Ausleitung	selbständig schnell	selbständig schnell	
Ergänzungen zur Flugsicherheit			

DHV GS-01-1561-06



MAC PARA VELVIA 24

testbericht DHV 03 Mac Para Velvia 24

Zertifizierhaber: Skyline Flight Gear GmbH & Co. KG
 Hersteller: MAC Pure Technology Ltd
 Klassifizierung: 1-2 GH, W-Schlepp, Je, Anzahl Sitze min 1 Anzahl Sitze max 1
 Beschleuniger: Je, Trimmer: Nein

Verhalten bei	min. fluggerricht(10 Kg)	max. fluggerricht(90)
Sack	1,2	1,2
Füllerhalten	gleichmäßig, solon	gleichmäßig, solon
Aufzieherhalten	hemmt Ad über Piloten	kommt sofort über Hilden
Abiebegeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Starthandlung	einfach	einfach
Geräteausbau	1,2	1,2
Kollektion	durchschnittlich	durchschnittlich
Stromungsabriss	1,2	1,2
Trudellendenz	gering	gering
Steuerverg	hoch	hoch
Wendigkeit	durchschnittlich	hoch
Einsteilen des Oberziehen	1,2	1,2
Sackfluggrenze	durchschnittlich 60 cm - 75 cm	durchschnittlich 60 cm - 75 cm
Fullstallgrenze	durchschnittlich 65 cm - 80 nm	durchschnittlich 65 cm - 80 cm
Bremskrallanstieg	hoch	hoch
Frontales Einklappen	1,2	1,2
Vorbeschleunigung	durchschnittlich	durchschnittlich
Öffnungsverhalten	selbständig	selbständig
Einsteilen des Einklappen	1,2	1,2
Wegdrehen	< 90 Grad	< 90 Grad
Wegdrehen insgesamt	90 - 180 Grad	90 - 180 Grad
Drehgeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Mar. Roll bzw. Nickwinkel	kleiner 45 Grad	kleiner 45 Grad
Höhenerlust	durchschnittlich	durchschnittlich
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öffnungsverhalten	selbständig	selbständig
Einsteilen des Einklappen und	1,2	1,2
Stabilisierung	einfaches Gegenbremsen	einfaches Gegenbremsen
Steuerverg	hoch	durchschnittlich
Steuerskrallanstieg	hoch	hoch
Gegendrehen	einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss	einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig verzögert
Fullstall, nem, Anleitung	1,2	1,2
Einsteilen aus kinuniestint	1,2	1,2
trudeln an tief. Kurrentflug	1,2	1,1
Stiels inne	1,2	1,2
Einleitung	einfach	einfach
Trudellendenz	gering	gering
Ausleitung	Nachdrehen < 180 Grad	Hachdrehen < 180 Grad
Wendigkeit	nach 120 °/WH) 10	14
Einleitung	einfach	einfach
Ausleitung	selbständig	selbständig
Ohren an	1,2	1,2
Einleitung	leicht	leicht
Ausleitung	selbständig schnell	selbständig schnell
Landeverhalten	einfach	einfach
Frontales finklap (beschleunigt)	1,4	1,2
Vorbeschleunigung	gering	gering
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig verzögert
Einsteiles Einklappen (beschleunigt)	1,2	1,2
Wegdrehen	90 - 189 Grad	90 - 180 Grad
Wegdrehen insgesamt	181 - 359 Grad	180 - 350 Grad
Drehgeschwindigkeit	durchschnittlich mit Verlangsamung	durchschnittlich
Mar. Roll bzw. Nickwinkel	kleiner 45 Grad	kleiner 45 Grad
Höhenerlust	durchschnittlich	durchschnittlich
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öffnungsverhalten	selbständig	selbständig
Ohren anlegen, beschleunigt	1,2	1,2
Einleitung	leicht	leicht
Ausleitung	nicht selbständig	selbständig schnell
Einrichtungen zur Flugsicherheit		

DHV GS-01-1562-06



MAC PARA VELVIA 28

testbericht DHV 03 Mac Para Velvia 28

Zertifizierhaber: Skyline Flight Gear GmbH & Co. KG
 Hersteller: MAC Pan Technology Ltd
 Klassifizierung: 1-2 GH, elchlepp, Je, Anzahl Sitze min 1 Anzahl Sitze max: 1 11
 Beschleuniger: Je, Trimmer: Nein

Verhalten bei	min. fluggerricht(85 Kg)	max. fluggerricht(110 Kg)
Nut	1,2	1,2
Füllerhalten	gleichmäßig, solon	gleichmäßig, solon
Aufzieherhalten	kommt sofort über Piloten	kommt sofort über Piloten
Abiebegeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Starthandlung	einfach	einfach
Geräteausbau	1,2	1,2
Releueg	dumhschnidlich	dumhschnidlich
Kurvenhandlung	1,2	1,2
Trudellendenz	gering	gering
Steuerverg	hoch	hoch
Wendigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Einsteilen des Oberziehen	1,2	1,2
Sackfluggrenze	durchschnittlich 59 cm - 15 cm	durchschnittlich 60 cm 15 cm
Fullstallgrenze	durchschnittlich AS cm - 80 cm	durchschnittlich 55 cm 80 cm
Bremskrallanstieg	hoch	hoch
Frontales Einklappen	1,2	1,2
Vorbeschleunigung	durchschnittlich	durchschnittlich
Öffnungsverhalten	selbständig	selbständig
Einsteilen des Einklappen	1,2	1,2
Wegdrehen	< 90 Grad	< 90 Grad
Wegdrehen insgesamt	90 - 180 Grad	90 - 180 Grad
Drehgeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Mar. Roll bzw. Nickwinkel	kleiner 45 Grad	kleiner 45 Grad
Höhenerlust	durchschnittlich	durchschnittlich
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öffnungsverhalten	selbständig	selbständig
Einsteilen des Einklappen und	1,2	1,2
Stabilisierung	einfaches Gegenbremsen	einfaches Gegenbremsen
Steuerverg	hoch	durchschnittlich
Steuerskrallanstieg	hoch	hoch
Gegendrehen	einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss	einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss
Öffnungsverhalten	selbständig	selbständig
Fullstall, nem, Ausleihen	1,2	1,2
trudeln eintrittschw.	1,2	1,2
trudeln an Ah, Kurrentflug	1,2	1,2
Stiels hält	1,2	1,2
Einleitung	einfach	einfach
Trudellendenz	gering	gering
Ausleitung	Nachdrehen < 180 Grad	Nachdrehen < 180 Grad
Wendigkeit	nach 120 °/ins' 9	12
Einleitung	einfach	einfach
Ausleitung	selbständig	selbständig
Ohren anlegen	1,2	1,2
Einleitung	leicht	leicht
Ausleitung	selbständig schnell	selbständig schnell
Landungsverhalten	einfach	einfach
Frontales finklap (beschleunigt)	1,1	1,1
Vorbeschleunigung	gering	gering
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig verzögert
Einsteiles Einklappen (beschleunigt)	1,2	1,2
Wegdrehen	< 90 Grad	< 90 Grad
Wegdrehen insgesamt	90 - 180 Grad	90 - 180 Grad
Drehgeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Mar. Roll bzw. Nickwinkel	kleiner 45 Grad	kleiner 45 Grad
Höhenerlust	durchschnittlich	durchschnittlich
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öffnungsverhalten	selbständig	selbständig
Ohren anlegen, beschleunigt	1,2	1,2
Einleitung	leicht	leicht
Ausleitung	selbständig schnell	selbständig schnell
Einrichtungen zur Flugsicherheit		

DHV GS-01-1563-06



MAC PARA VELVIA 24

testbericht DHV 03 Skywalk Caim 1

Zertifizierhaber: Skywalk GmbH & Co. KG
 Hersteller: HeniellhSkytrak GmbH & Co. KG
 Klassifizierung: 1-2 Bipla, GH, Addepp: la, Anzahl Sitze min 1 Anzahl Sitze max: 1 12
 Beschleuniger: la, Trimmer: Nein

Verhalten bei	min. Fluggem:1(115 Kg)	max. fluggerricht(150 Kg)
Sack	1,2	1,2
Füllerhalten	gleichmäßig, solon	gleichmäßig, solon
Aufzieherhalten	kommt %fon über Piloten	kommt %fon über Piloten
Abiebegeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Starthandlung	einfach	durchschnittlich
Geräteausbau	1,2	1,2
Releueg	durchschnittlich	durchschnittlich
Kurvenhandlung	1,2	1,2
Trudellendenz	gering	gering
Steuerverg	hoch	hoch
Wendigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Einsteilen des Oberziehen	1,2	1,2
Sackfluggrenze	spit 75 cm	spie > 15 cm
Fullstallgrenze	nun > 80 UP	sen > 80 cm
Bremskrallanstieg	hoch	hoch
Frontales Einklappen	1,2	1,2
Vorbeschleunigung	durchschnittlich	durchschnittlich
Öffnungsverhalten	selbständig	selbständig
Einsteiles Einklappen	1,2	1,2
Wegdrehen	< 90 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
Höhenerlust	durchschnittlich	durchschnittlich
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öffnungsverhalten	selbständig	selbständig
Einsteilen des Einklappen und	1,2	1,2
Stabilisierung	einfaches Gegenbremsen	einfaches Gegenbremsen
Steuerverg	hoch	hoch
Steuerskrallanstieg	hoch	hoch
Gegendrehen	einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss	einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss
Öffnungsverhalten	selbständig	selbständig
Fullstall, nem, Ausleitung	1,1	1,1
trudeln aus Trimmposch	1,2	1,2
trudeln an tief. Kurrentflug	1,2	1,2
Stiels hält	1,2	1,2
Einleitung	einfach	einfach
Trudellendenz	gering	gering
Ausleitung	Nachdrehen < 180 Grad	Nachdrehen < 180 Grad
Wendigkeit	nach 120 °/ins] 9	12
Einleitung	einfach	einfach
Ausleitung	selbständig	selbständig
Ohren anlegen	1,2	1,2
Einleitung	leicht	leicht
Ausleitung	selbständig schnell	selbständig schnell
Landungsverhalten	einfach	einfach
Frontales finklap (beschleunigt)	1,2	1,2
Vorbeschleunigung	durchschnittlich	durchschnittlich
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig verzögert
Einsteiles Einklappen (beschleunigt)	1,2	1,2
Wegdrehen	90 - 180 Grad	90 - 180 Grad
Wegdrehen insgesamt	90 - 180 Grad	90 - 180 Grad
Drehgeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Mar. Roll bzw. Nickwinkel	kleiner 45 Grad	kleiner 45 Grad
Höhenerlust	durchschnittlich	durchschnittlich
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öffnungsverhalten	selbständig	selbständig
Ohren anlegen, beschleunigt	1,2	1,2
Einleitung	leicht	leicht
Ausleitung	selbständig schnell	selbständig schnell
Einrichtungen zur Flugsicherheit		

U-111191 LADYGUARD XXS			
Zertifikatinhaber: U-tun GmbH Hersteller: U-Turn GmbH Klassifizierung: 1 GH, W-Schlepp: Ja, Anzahl Sitze min / Anzahl Sitze max 1 / 1 Beschleuniger da, Trimmer Nein			
Verhalten bei	min. Fluggewicht(55 Kg)	max. Fluggewicht(75 Kg)	
Start			
füllverhalten	gleichmäßig, seiet	gleichmäßig, sofort	
Aufziehverhalten	kommt sofort aber Piloten	kommt sofort über Piloten	
Abhebeschwindigkeit	gering	gering	
Stargradlin.	einfach	einfach	
Gradabweichung			
Rollabweichung	hoch	hoch	
Kurvenhandlung			
fradeltendenz	nicht vorhanden	nicht vorhanden	
Steuernweg	durchschnittlich	durchschnittlich	
Wendikeil	hoch	hoch	
ledsell es Ushetehen			
Sackfluggrenze	spät > 75 cm	durchschnittlich 60 cm - 75 nm	
Füllsaligrenze	spät > SO cm	durchschnittlich 65 cm - 80 cm	
Bremskralansien	hoch	hoch	
Verbescheleunigung	gering	gering	
Öffnen sverhalten	selbständi schnell	selbständi schnell	
Wegdrehen	90	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	selbständi	
Öffnen sverhalten	selbständi	selbständi	
Siebilgerune	selbständig	selbständig	
Steuernweg	durchschnittlich	durchschnittlich	
Steuernkralansien	hoch	hoch	
Gegendrehen	einfach, keine Tendenz um	einfach, keine Tendenz um	
Ihnnin sverhalten	selbständi reue erf	selbständi reue erf	
Trudein all Timmgeschw.			
Trudein aus sick Kurvenli			
Stellepirale			
Einleitung	einfach	einfach	
Irudellendenz	nicht vorhanden	nicht vorhanden	
Ausleitung	selbständig	selbständig	
Einleitung	Gelenk	einfach	
Ausleitung	1 i.	selbständi	
Ohren anlegen			
011telueg	leicht	leicht	
Ausleitung	seihstand., schnell	selbständi. schnell	
handevel hallen	einfach	einfach	
Rehales Einklappen beschleunigt			
Vorbeschleunigung	gering	gering	
Ohm, verhalten	selbständi schnell	selbständi 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	gering	gering	
Stabilisierung	selbständig	selbständig	
Öffnungsverhalten	18 d"	seksändr.	
Einleitung	leicht	leicht	
Ausleitung	selbständig	selbständig	

U-TURN LADYGUARD XS			
Zertifikatinhaber: Wie in GmbH Hersteller: U-Turn GmbH Klassifizierung: 1 GH, W-Schlepp: Ja, Anzahl Sitze min / Anzahl Sitze max 1 / 1 Beschleuniger da, Trimmer: Nein			
Verhalten bei	min. Fluggewicht(65 Kg)	max. Fluggewicht(90 Kg)	
Start			
füllverhalten	gleichmäßig, sofort	gleichmäßig, zertert	
Aufziehverhalten	kommt sofort über Piloten	kommt sofort über Piloten	
Abhebeschwindigkeit	gering	gering	
Stargradlin.	einfach	einfach	
Gradabweichung			
Rollabweichung	hoch	hoch	
Kurvenhandlung			
fradeltendenz	nicht vorhanden	nicht vorhanden	
Steuernweg	durchschnittlich	durchschnittlich	
Wendikeil	hoch	hoch	
Sackfluggrenze	durchschnittlich 60 cm + 75 cm	durchschnittlich 60 - 75 cm	
Füllsaligrenze	durchschnittlich 65 cm + 80 cm	durchschnittlich 65 cm + 80 cm	
Bremskralansien	hoch	hoch	
Verbescheleunigung	gering	gering	
Öffnen oterhallen	selbständi. schnell	selbständi. schnell	
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	seksändi	
Öffnen sverhalten	selbständi. versi ert	seksändi.	
Stabilisierung	selbständig	selbständi	
Steuernweg	durchschnittlich	durchschnittlich	
Steuernkralansien	hoch	hoch	
Gegendrehen	einfach, keine Tendenz um	einfach, keine Tendenz um	
Ihnnin sverhalten	selbständi. vele erf	selbständi. redo erf	
Einleitung	einfach	einfach	
Irudellendenz	nicht vorhanden	nicht vorhanden	
Ausleitung	selbständig	selbständig	
Einleitung	einfach	einfach	
Ausleitung	sehrstündi	selbständi	
Ohren anlegen			
Einleitung	leicht	leicht	
Ausleitung	seihständig schnell	selbständi schnell	
handevel hallen	einfach	einfach	
Vorbeschleunigung	gering	gering	
Ohm, verhalten	seihstündi. schnell	selbständi schnell	
Wegdrehen	< 90 Grad	< 90 Grad	
Wegdrehen insgesamt	90 - 180 Grad	90 - 180 Grad	
Drehgeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich	
Max. Roll- bzw. Nickwinkel	kleiner 15 Grad	kleiner 45 Grad	
Höhenverlust	gering	gering	
Stabilisierung	selbständig	selbständig	
Öffnungsverhalten	18 d"	selbständi.	
Einleitung	leicht	leicht	
Ausleitung	selbständig schnell	selbständig schnell	

U-URN LADYGUARD S			
Zertifikatinhaber: U-Turn GmbH Hersteller: U-Turn GmbH Klassifizierung: 1 GH, Y-Schlepp: Ja, Anzahl Sitze min / Anzahl Sitze max 1 / 1 Beschleuniger: Ja, Trimmer: Nein			
Verhalten bei	min. Fluggewicht(180 Kg)	max. Fluggewicht(110 Kg)	
Start			
füllverhalten	gleichmäßig, solod	gleichmäßig, zoten	
Aufziehverhalten	kommt schon über Piloten	kommt rezent über Piloten	
Abhebeschwindigkeit	gering	gering	
Stargradlin.	einfach	einfach	
Gradabweichung			
Rollabweichung	hoch	hoch	
Kurvenhandlung			
fradeltendenz	nicht vorhanden	eicht rarhanden	
Steuernweg	hoch	hoch	
Wendikeil	dukhochnlich	durchschnittlich	
Sackfluggrenze	spät 75 cm	sp91> 15 cm	
Füllsaligrenze	spät > 80 cm	ipäl > 80 um	
Bremskralansien	hoch	hoch	
Verbescheleunigung	gering	gering	
Öffnen, verhalten	selbständi schnell	selbständi. schnell	
Wegdrehen	< 98 Grad	< 90 Grad	
Wegdrehen insgesamt	< 91 Grad	< 90 Grad	
Drehgeschwindigkeit	gering	gering	
Max. Roll bzw. Nickwinkel	kleiner 45 Grad	kleiner 45 Grad	
Höhenverlust	gering	gering	
Stabilisierung	selbständig	selbständig	
Öffnen sverhalten	seihstündi	seihstündi.	
Stabilisierung	selbständig	seksändi	
Steuernweg	hoch	hoch	
Steuernkralansien	hoch	hoch	
Gegendrehen	einfach, keine Tendenz um	einfach, keine Tendenz zum	
Ihnnin sverhalten	selbständi reue erf	selbständi reue erf	
Einleitung	einfach	einfach	
Irudellendenz	nicht vorhanden	nicht vorhanden	
Ausleitung	selbständig	selbständig	
Einleitung	einfach	einfach	
Ausleitung	selbständig	selbständig	
Ohren anlegen			
Einleitung	leicht	leicht	
Ausleitung	selbständi schnell	selbständig	
handevel hallen	einfach	einfach	
Vorbeschleunigung	gering	gering	
Ohm, verhalten	seihstündi. schnell	selbständi. schnell	
Wegdrehen	< 90 Grad	< 90 Grad	
Wegdrehen insgesamt	90 - 180 Grad	90 - 180 Grad	
Drehgeschwindigkeit	gering	gering	
Max. Roll bzw. Nickwinkel	kleiner 45 Grad	kleiner 115 Grad	
Höhenverlust	selbständig	gering	
Stabilisierung	selbständig	selbständig	
Öffnungsverhalten	18 d"	selbständi	
Einleitung	leicht	leicht	
Ausleitung	selbständi. schnell	selbständi. schnell	

DHV 01-0418-06

IAMINAR Z8 14.1		
<p>Hersteller fly & more GmbH, ICARO Inhaber der deutschen Musterprüfung Fly & more GmbH, ICARO Klassifizierung 3 fluggewicht IOS Kg • 134 Kg Sitzzahl 1 Höchstzulässige fluggeschwindigkeit 90 km/h Windschlepp Ja 11-Schleppla</p>		
<p>TECHNISCHE MERKMALE</p> <p>Einrichtungen VG Art des Steuerbügels profilier Steuerbügelbasis Speedbar Besonderheiten Lurins, 2 Schrenkungsanschlüge pro Seite</p>		
<p>BODENHANDLUNG UND START VG 8% 2</p> <p>Statische Lastigkeit leicht hecklastig Aerodynamische Lastigkeit neutral Abhebegeschwindigkeit durchschnittlich</p>		
<p>GERADEAUSFLUG VG 60% VG 100% 3</p> <p>V min (km/h) 79 28 V max (km/h) 80-90 Bügeldruck bei 60 h/h gering gering Bügeldruck bei 80 krah durchschnittlich gering Richtungsstabilität (Gieren) kein Gieren hohe Gieren</p>		
<p>KURVENHANDLUNG 3</p> <p>Krauffaulwand für Einleiten geringdurchschnittlich hoch Krauffaulwand für Ausleiten geringdurchschnittlich hoch Rollteil für Einleiten turbdurchschnittlich lang Rollteil für Ausleiten kurzdurchschnittlich lang Schräglage bei V min sink leicht zunehmend zunehmend</p>		
<p>VE101.0111BEIN STREIFENSAIMS 3</p> <p>Geradeausflug - Bügel langsam vor instabiler Sackflug starkes Abnicken Geradeausflug - Bügel schnell vor weiches Abnicken starkes Abnicken Kurvenflug - Bügel langsam vor nicht senil ab, trudeln in Kurvenrichtung Kurvensackflug Kurvenflug - Bügel schnell vor Abtauchen in Trudeln in Kurvenrichtung Kurvenrichtung Provoziertes trudeln nicht möglich beliebig lange möglich</p>		
<p>LANDUNG VG 33% 2.3</p> <p>Ausschwebestrecke lang Moment des Stollens mittelschwer zu finden V-Sereich des Stollens durchschnittlich Krauffaulwand beim Stollen gering</p>		
<p>ERGÄNZUNGEN ZUR SUCHE</p>		

DHV 01.0419-06

IICINISCHE MERKMALE		
<p>Hersteller fly & more GmbH, ICARO Inhaber der deutschen Musterprüfung fly & more GmbH, ICARO Klassifizierung 2.3 Fluggewicht 90 Kg • 138 Kg Sitzzahl 1 Höchstzulässige Fluggeschwindigkeit 90 km/h Windschlepp Ja UOchlepp Ja</p>		
<p>TECHNISCHE MERKMALE</p> <p>Einrichtungen VG Art des Steuerbügels profilier Steuerbügelbasis Speedbar Besonderheiten</p>		
<p>BODENHANDLUNG UND START 0033% 2</p> <p>Statische Lastigkeit leicht hecklastig Aerodynamische Lastigkeit neutral Abhebegeschwindigkeit durchschnittlich</p>		
<p>GERADEAUSFLUG VG 60% VG 100% 2.3</p> <p>V min (km/h) 29 28 V max (km/h) 80 >90 Bügeldruck bei 60 h/h durchschnittlich gering Bügeldruck bei 80 h/h hoch durchschnittlich Richtungsstabilität (Gieren) kein Seren, Aushaken möglich kein Seren</p>		
<p>KURVENHANDLUNG 2-3</p> <p>Krauffaulwand für Einleiten gering-durchschnittlich durchschnittlich hoch Krauffaulwand für Ausleiten gering-durchschnittlich durchscheidung hoch Rollteil für Einleiten kurzdurchschnittlich durchschnittlich lang Rollteil für Ausleiten kurzdurchschnittlich durchschnittlich lang Schräglage bei V min sink neutral leicht zunehmend</p>		
<p>VERHALTEN BEI STRÖMUNGSABRISS 2</p> <p>Geradeausflug - Bügel langsam vor problemlos instabiler Sackflug Geradeausflug - Bügel schnell vor problemlos nicht deutlich ab Kurvenflug - Bügel langsam vor Kurvensackflug Kurvenflug - Bügel schnell vor Kurvensackflug Provoziertes trudeln Mär möglich mar. 1-2 Umdrehung möglich</p>		
<p>UM OHG 2</p> <p>Ausschwebestrecke (Rüschel Allich) Moment des Stollens einlucht zu finden 1-Bereich des Stollens durchschnittlich Krauffaulwand beim Stollen durchschnittlich</p>		
<p>ERGÄNZUNGEN ZUR SUCHE</p>		

DHV 01.0420-06

IICINISCHE MERKMALE		
<p>Hersteller Fly & more GmbH, ICARO Inhaber der deutschen Musterprüfung Fly & more GmbH, ICARO Klassifizierung 3 Fluggewicht 90 Kg • 120 Kg Sitzzahl 1 Höchstzulässige Fluggeschwindigkeit 90 km/h Windschlepp Ja HL-Schlepp Ja</p>		
<p>TECHNISCHE MERKMALE</p> <p>Einrichtungen VG Art des Steuerbügels profilier Steuerbügelbasis Speedbar Besonderheiten Lurins, 2 Schrenkungsanschlüge pro Seite</p>		
<p>BODENHANDLUNG UND START VG 33% 2</p> <p>Statische Lastigkeit leicht hecklastig Aerodynamische Lastigkeit neutral Abhebegeschwindigkeit durchschnittlich</p>		
<p>GERADEAUSFLUG VG 60% VG 100% 3</p> <p>V min (km/h) 29 28 V max (km/h) 80 >90 Bügeldruck bei 60 km/h gering gering Bügeldruck bei 80 krah durchschnittlich hoch gering Richtungsstabilität (Gieren) kein Gieren kein Seren</p>		
<p>KURVENHANDLUNG 3</p> <p>Krauffaulwand für Einleiten gering-durchschnittlich hoch Krauffaulwand für Ausleiten gering-durchschnittlich hoch Rollteil für Einleiten kurzdurchschnittlich lang Rollteil für Ausleiten kurzdurchschnittlich lang Schräglage bei V min sink neutral leicht zunehmend</p>		
<p>VE11102191 BFM SIRDONSABRISS 3</p> <p>Geradeausflug - Bügel langsam vor instabiler Sackflug starkes Abnicken Geradeausflug - Bügel schnell vor weiches Abnicken starkes Abnicken Kurvenflug-Bügel langsam vor nicht senil ab Kurvensackflug trudeln in Kurvenrichtung Kurvenflug-Bügel schnell vor Abtauchen in Kurvenrichtung trudeln in Kurvenrichtung Provoziertes trudeln Mär möglich beliebig lange möglich</p>		
<p>LANDUNG VG 33% 2.3</p> <p>Ausschwebestrecke lang Moment des Stollens mittelschwer zu finden V-Sereich des Stollens durchschnittlich Krauffaulwand beim Stollen gering</p>		
<p>ERGÄNZUNGEN ZUR SUCHE</p>		

Flucht aus der DDR

Ein Beitrag von Claus Gerhard

Vor 20 Jahren wollten zwei DDR-Bürger das Land mit einem Drachen verlassen. Erst dreizehn Monate später „landeten“ sie auf Umwegen im Westen.

Kein Ostdeutscher hatte gleich beim ersten Konflikt mit dem System die Idee „abzuhauen“. Vielmehr war der Wunsch, die DDR zu verlassen, ein innerer Prozess, der sich über längere Zeit erstreckte, bis irgendwann klar wurde: In einem Staat, der so vehement nach außen abgeschlossen ist gegen den Rest der Welt und der im Inneren keine Handlungs-, nicht einmal Denkfreiheit zulässt, will man nicht mehr leben. Wer zu dieser Einsicht gelangte, dachte natürlich über alle Möglichkeiten nach: Als junger Mensch bis zur Rente zu warten ging nicht, und wenn man keinen Beruf hatte, der einem Reisefreiheit bescherte, blieb nur die Flucht.

Bei Klaus und Volkmar beginnen die Probleme 1982 unabhängig voneinander mit der Einberufung nun Militär. Eigentlich wollen die jungen Männer total verweigern, aber das wird in der DDR mit Gefängnis bestraft. Bausoldat kann nur werden, wer gute religiöse Gründe hat. Also lassen sich die beiden widerstrebend zur Armee einziehen. Dort entsteht aus übereinstimmenden Ansichten schnell eine feste Freundschaft. Als Volkmars Freundin 1984 ausreisen darf und in West-Berlin ihr gemeinsames Kind zur Welt bringt, stellt er den ersten Übersiedlungsantrag – vergeblich. Nach dem Tod der Eltern folgen weitere Anträge, die ebenfalls abgelehnt werden. Begründung: Volkmar sei „Geheimnisträger“, weil er in einer Nachrichtenkompanie diene. Klaus hatte als Jugendlicher in der GST Segelfliegen gelernt, musste dann aber aufhören, weil seine Tauglichkeit nicht zum Jetpiloten reicht. Als in der sowjetischen Zeitschrift „Sputnik“ Berichte über den Hängegleitersport erscheinen, kommt ihm die *Idee*, mit dem Drachen „auszureisen“.

FLUCHTVORBEREITUNGEN

Volkmar zeigt sich zunächst skeptisch, aber Klaus kann ihn überzeugen, dass der Luftweg weniger lebensgefährlich ist als das Überklettern der Mauer. Im Sommer 1986 besteigen die beiden Ost-Berliner den Fernsehturm am Alex, um das Terrain zu erkunden. Sie entdecken in der Leipziger Straße vier Hochhäuser dicht an der Grenze zu West-Berlin, die sich als Startplatz

geradezu anbieten: 25 Stockwerke hoch, Flachdächer, Entfernung über die Mauer keine 200 Meter und ein Landeplatz direkt vor dem Axel-Springer-Haus in Kreuzberg, das sollte eigentlich passen! Die beiden sind wie elektrisiert von dem Gedanken und fangen an zu träumen. Der Realisierung ihres Vorhabens stehen allerdings handfeste Schwierigkeiten im Weg. Weil das Drachenfliegen in der DDR seit 1980 verboten ist, kann man Fluggeräte nur heimlich bauen



und muss sich das Fliegen dazu noch selbst beibringen. Niemand darf etwas von dem Plan erfahren, er könnte ja ein IM sein und die Sache verraten. Da Volkmar durch seine Ausreiseanträge unter Beobachtung der Stasi steht, ist besondere Vorsicht geboten.

Das Materialproblem lösen die beiden genial. Alurohre sind sehr schwierig zu bekommen, deshalb nutzt Klaus seine Stellung bei der Komischen Oper, wo er als Beleuchter arbeitet. Nachdem ein bestimmtes Stück wochenlang vom Spielplan abgesetzt ist, zersägen die beiden in einer Nacht- und Nebelaktion dessen Kulissen, um an die gewünschten Rohre zu kommen. Diese lassen sie später als Schrott offiziell abtransportieren, wodurch niemand Verdacht schöpft. Die Beschaffung des Segeltuchs ist etwas aufwändiger: Seit der geglückten Ballonflucht im September 1979 müssen alle DDR-Geschäfte Meldung machen, wenn jemand mehr als zwei Quadratmeter Anorakstoff aus Polyamid kauft. Um nicht aufzufallen, fährt Volkmar für die erforderlichen 32 Quadratmeter gut 500 Kilometer kreuz und quer durchs Land. In seiner Wohnung werden die Stücke mit einer

elektrischen Maschine zusammengenäht, was die Nachbarn wegen der nächtlichen Ruhestörung auf den Plan ruft. Da hätte das Projekt zum ersten Mal scheitern können. Doch die beiden haben Glück.

In wenigen Wochen sind Drachen und Gurtzeuge fertig gestellt, dann wird alles möglichst unauffällig aus der Wohnung an einen Übungshang im 60 Kilometer entfernten Oderbruch bei Alt Glietzen geschafft. Natürlich können die Testflüge nur im Mondschein stattfinden, spärlich beleuchtet von den Scheinwerfern ihres Trabbis. Auch dieser Teil des Vorhabens verläuft bis auf ein paar verbogene Bügelrohre erstaunlich gut, so dass die beiden bereits nach vier Trainingsnächten glauben, sie könnten fliegen.

Nun soll es zum Hochhaus-Startplatz in Berlin gehen. Weil keiner von ihnen in dein Gebäude wohnt, ist das besonders heikel. In der Nacht vom 28. auf den 29. Oktober 1986 versuchen sie erstmals, eine Stahltür zum Dachboden aufzubrechen, was ihnen nicht gelingt. Eine Nacht später kommen sie zurück, diesmal mit professionellem Werkzeug. Sie gelangen aufs Dach, bauen ihre dunkel gefärbten Fluggeräte auf, trauen sich aber wegen der ungewohnten Höhe nicht zu starten. Sie legen zwei weitere Übungseinheiten in Alt Glietzen ein. Unterdessen bemerkt der Hausmeister die aufgebrochene Tür und holt die Polizei. Sie kann aber keine Hinweise auf Täter oder Motiv finden und stellt die Ermittlungen ein. Wieder Glück gehabt! Nun trauen sich *die* beiden nicht mehr in ihre Wohnungen und verbringen *die* nächsten Tage bei einer Bekannten. In Erwartung des passenden Flugwetters versuchen sie, die letzten Besitztümer zu verkaufen. Für den Trabbi erhält Volkmar stolze 8000 Mark. Wichtige Papiere schickt er in einem Paket an seine Schwester, nicht ahnend, dass deren Ehemann die Unterlagen sofort der Stasi weiterreicht.



silbernes Band schlängelt er sich durch die Häuserschluchten des geteilten Berlins. Jetzt ist Schichtwechsel auf den Wachttürmen. Volkmar und Klaus warten noch, denn erst gegen 4 Uhr früh soll der Coup steigen. Mehrmals prüfen sie den Wind. Äußerlich sind sie ruhig, aber die Anspannung steckt in allen Gliedern. Da hilft selbst ein Fläschchen „Nordhäuser Doppelkorn“ wenig. Sie legen sich hin, doch an Schlaf ist nicht zu denken. Die Furcht, im letzten Moment entdeckt zu werden, hält sie wach. Eine Zigarette nach der anderen verglimmt. Die Stasi wird später bei der Spurensicherung 21 Kippen der Marke „Juwel“ auf sammeln und sie auf Speichelproben untersuchen.

Irgendwann werfen sie eine Münze. Wer die

Schon schlägt der Drachen im Schulhof ein und geht dabei zu Bruch. Auf den Wachttürmen scheint niemand etwas bemerkt zu haben. Volkmar rennt, so schnell er kann, die endlosen Hochhaustreppen hinunter, um dem Freund zu helfen. Er hat nur einen Gedanken: Wir müssen schleunigst hier weg! Glücklicherweise ist Klaus weitgehend unverletzt und kann laufen.

LANDUNG IM GEFÄNGNIS

Nach einem Frühstück im Ostbahnhof nehmen die beiden den nächsten Zug nach Chemnitz, wo sie im Interhotel „Kongress“ nobel übernachten. Am nächsten Tag geht es weiter mit dem Bus nach Oberwiesenthal, das dicht an Tschechien grenzt. Im Dunkeln überqueren sie



STARTPLATZ IM 26. STOCKWERK

Endlich, am 9. November, scheint der Wind günstig. Die beiden wollen bereits am Nachmittag auf das Hochhausdach, werden aber von einem IM, der in der 25. Etage wohnt, bemerkt und müssen verschwinden. Spät abends kommen sie wieder, schleichen aufs Dach, holen ihre Drachen aus dem Versteck und bauen geräuschlos auf. Unten, 25 Stockwerke tiefer, geht der Tag langsam zu Ende. Der Autoverkehr ebbt ab, viele Lampen verlöschen, nur der Grenzstreifen liegt weiter in grellem Scheinwerferlicht. Wie ein

Zahl hat, soll als Erster starten. Es trifft Klaus, den Segelflieger. Ohne die leiseste Erfahrung, wie man mit dem Drachen einen Klippenstart macht, rennt er auf dem Flachdach an, will sich über die Kante stürzen, bleibt dabei mit dem Fuß an der 25 Zentimeter hohen Randummauerung hängen und fällt unkontrolliert in die Tiefe. Glücklicherweise kann er den Drachen stabilisieren, aber er hat bereits viel Höhe verloren. Volkmar ist starr vor Schreck, als er den Drachen des Freundes in der Dunkelheit dicht über das vorgelagerte Schulgebäude gleiten sieht. Bis in den Westen reicht die Flughöhe nicht mehr.

zu Fuß die grüne Grenze, erreichen Karlsbad und fahren mit der Bahn nach Marienbad, um in der Nähe die Sperranlagen zur Bundesrepublik zu überwinden. Bei der Ortschaft Slatina geht dann alles schief, weil sie an einem Signaldraht des Hinterlandzaunes Alarm auslösen. Scheinwerfer blitzen auf, Wachposten brüllen, Hunde werden losgelassen. Die beiden Flüchtlinge haben keine Chance. In Handschellen fliegt man sie zwei Wochen später von Prag nach Ost-Berlin zurück. Am 3. Februar 1987 wird ihnen der Prozess gemacht. Das Ergebnis ihres missratenen Drachenfluges sind drei Jahre Zuchthaus wegen „besonders schweren Angriffs auf die sozialistische Staatsgrenze“. Später zeigt sich das DDR-Regime allerdings „gnädig“: Weil der Besuch des Staatsratsvorsitzenden Erich Honecker in seiner saarländischen Heimat bevorsteht, gibt es eine Amnestie. Klaus und Volkmar können somit schon nach einem Jahr Haft von der Bundesrepublik freigekauft werden.

ES: Inzwischen haben beide Bruchpiloten eine professionelle Drachenflugschulung absolviert und wissen, wie man einen Klippenstart macht.

ANZEIGE

Drachen- und Gleitfliegen - Reisen - 2007

LANZAROTE

7 Tage
- Auswintern
- Mittelmeer
- Sonnenbad

14 Tage ab

669,- Euro

www.sail-fly.de
e-mail: reisen@sail-fly.de

Neu: GS-Starkwind-Training

Tel: 04261/84 00 357 Fax: 84 00 366

SAIL&FLY TOURS

WORLD CUP

Ein Beitrag von Torsten Siegel

SLOWENIEN

Es war nur ein kurzer Satz, den Oliver Rössel nach dem letzten Durchgang in Slowenien fallen ließ und der viel darüber verriet, welcher Anspannung der 37-Jährige in der Wettkampfwoche ausgesetzt war. „Das war einer meiner schwierigsten Wettbewerbe und ich bin froh, dass ich ihn erfolgreich hinter mich gebracht habe.“ Nur einmal musste Rössel die Führenden ziehen lassen, als er frühzeitig am Boden stand und die Chancen auf einen Eventsieg in Slowenien verspielte. Nach den verregneten World Cups in Österreich und der Schweiz flogen die 125 Piloten vier Durchgänge, die von einem extrem schnellen Flugstil geprägt waren.

HEIMLICHE SIEGER – DIE VALIC-BRÜDER

„In Slowenien haben wir vor allem ein Duell der schnellen Piloten erlebt. Taktische Entscheidungen mussten nur am Rande getroffen werden, was zählte war das beschleunigte Fliegen entlang der Berggrücken“, sagte Teamchef Stefan Mast. Diesen Flugstil, der bei den Piloten höchste Anerkennung fand, beherrschten vor allem die beiden Locals – Aljaz und Urban Valic. Sieger wurde einmal mehr der Schweizer Christian Maurer, gefolgt von Denis Cortella (Frankreich) und Tomas Brauner (Tschechien). Bester deutscher Pilot wurde Robert Bernat auf Rang zehn.

Bei den Damen siegte Renata Kuhnova aus Tschechien vor Karin Appenzeller (Schweiz) und Marina Olexina (Russland).

CHANCEREICHE AUSGANGSPOSITION FÜR DAS FINALE

Vor dem abschließenden Finale auf La Reunion liegt Oliver Rössel im Gesamtweltcup mit dem vierten Platz in Reichweite des schweizer Spitzenreiters Christian Maurer.

Oliver ist seit sieben Jahren Pilot der Deutschen Nationalmannschaft und verkörpert für Teamchef Stefan Mast Tugenden wie Einsatzbereitschaft, Cleverness und Erfahrung– „Wo die Stärken eines Piloten liegen, zeigt sich erst dann, wenn es kaum noch Möglichkeiten gibt, wenn man fast am Boden steht“, erklärt der Teamchef. „Dann braucht man erfahrene Piloten, Piloten

wie Oliver.“ Und genau diese Ansicht ist es, die Stefan Mast für La Reunion zuversichtlich stimmt.

Auch Ewa Wisnierska wird nach einer Verletzungspause dort wieder für das Deutsche Team an den Start gehen. Oliver und Ewa haben eine gute Ausgangsposition und werden versuchen, den Gesamtsieg im World Cup doch noch zu erreichen.

FINALE IN REUNION

GUTE LEISTUNG DES DEUTSCHEN TEAMS

Mit einer soliden Leistung auf der französischen Insel La Reunion verabschiedet sich das deutsche World Cup Team aus der Saison 2006. Robert Bernat belegte als bester deutscher Pilot Rang sechs.

Die französische Insel La Reunion haben die deutschen Piloten in guter Erinnerung. Beim Finale 2003 holte Achim Joos nach elf Jahren Abstinenz den World Cup Gesamtsieg wieder nach Deutschland, vier der insgesamt sechs Durchgänge wurden von deutschen Piloten gewonnen. Doch die Ereignisse sollten sich nicht wiederholen. Oliver Rössel fand in dem schwierigen Fluggebiet kein probates Mittel, um den Anschluss an die Spitze zu halten, während Ewa Wisnierska nach drei Durchgängen aufgeben musste. Dafür setzen sich die restlichen deutschen Piloten auf La Reunion in Szene, allen voran Robert Bernat, der mit Platz sechs seine beeindruckende Saison erfolgreich beendete.

GESAMTWORLD CUP-SIEG IM VISIER

Der Oberstdorfer Oliver Rössel war mit einem klaren Ziel nach La Reunion gereist: seinen Gesamtweltcup-Sieg aus dem Jahr 2005 zu wiederholen. „Mir war klar, dass La Reunion viele fliegerische Besonderheiten bietet, so dass ich mit etwas Glück noch ganz nach vorne fliegen kann“ berichtet der 37-jährige Profipilot. Doch mit genau diesen Besonderheiten haderte Rössel während der Wettkampfwoche. „Ich habe einfach keinen Lauf gehabt, meine Linien waren eine Katastrophe, wenn ich zum Führungspulk aufschließen wollte, war die Thermik weg und



PARAGLIDING WORLD CUP

sobald ich etwas aggressiver flog, stand ich am Boden.“ Am Ende rutschte Rössel im Gesamtweltcup auf Platz elf ab, war damit aber immer noch bester deutscher Pilot in der Saison 2006.

NEUSTART NACH VERLETZUNGSPAUSE

Nach einer zweimonatigen Verletzungspause ging Ewa Wisnierska in La Reunion wieder an den Start. Durch ihren Ausfall hatte sie einen deutlichen Rückstand auf die führenden Pilotinnen, der Gesamtweltcup-Sieg lag aber immer noch in Reichweite. Durch ihren souveränen und aggressiven Flugstil hatte Ewa Wisnierska die letzten zwei Jahre bei den Damen eine dominante Rolle eingenommen und bei entsprechender Fitness rechnete Teamchef Stefan Mast zu recht mit einem hervorragenden Abschneiden seiner Pilotin: „Wir mussten jedoch nach drei Durchgängen feststellen, dass ihre physische und psychische Verfassung noch nicht zu 100 Prozent wiederhergestellt ist. Daher verzichtete Ewa bei den letzten Durchgängen auf ihren Start. Wir werden jetzt alles daran setzen, dass sie bis zur WM in Australien wieder zu ihrer alten Stärke zurückfindet.“



Taskbriefing Team Germany



„Leader of the pack“
Robert Bernat



Torsten Siegel

SCHWEIZER DOMINANZ

Zum ersten Mal in der Geschichte des World Cups wiederholte ein Pilot den Gesamtweltcup-Sieg aus dem Vorjahr. Christian Maurer aus der Schweiz dominiert die World Cup Szene und feierte in La Reunion einen Event- und Gesamtweltcup-Sieg. Seine Freundin, Karin Appenzeller, triumphierte bei den Damen und in der Nationenwertung siegten ebenfalls die Eidgenossen. Die schweizer Piloten sind damit weiterhin das Maß aller Dinge im Paragliding World Cup.

DEUTSCHES TEAM IN GUTER FORM

Andreas Malecki, Torsten Siegel und Rüdiger Gördes flogen jeweils als beste deutsche Piloten

während der sechs Durchgänge über die Ziellinie und belegten am Ende die Plätze zwölf, 15 und 35. In bestechender Form zeigte sich Robert Bernat. Mit einem Laufsieg sowie einem dritten und fünften Platz flog er einen überragenden World Cup und verpasste am Ende mit Platz sechs nur knapp das Podium. Robert Bernat fliegt seit 2005 für das Deutsche Team und führt nach einer sehr erfolgreichen Saison die deutsche Kaderrangliste an. Gleichzeitig hat sich Bernat für die WM in Australien qualifiziert. „Ich bin überglücklich. Ich fliege schon sehr lange und dank meines neuen Materials ist es mir jetzt gelungen, in der Weltspitze mitzufliegen. Dass es jetzt mit der Deutschen Nationalmannschaft im Februar nach Australien geht, ist ein Traum. Darauf bin ich sehr stolz und ich werde bei der WM alles geben, damit wir im Team ganz nach vorne fliegen.“ „Mit Robert haben wir eine neue „Waffe“ für die WM. Er verfügt über ein sehr ausgeprägtes Teamverhalten, ist zudem ein Flachlandspezialist und hat durchaus Chancen in der Einzelwertung. Er ergänzt das Deutsche Team perfekt“, so Stefan Mast.

Wertung

Sieger Ratiert

1. Christian Maurer CH
2. Bruno Arnold CH
3. Greg Blondeau FRA
6. Robert Bernat GER
12. Pepe Malecki GER
15. Torsten Siegel GER
35. Rüdiger Gördes GER
37. Ulli Prinz GER
45. 011y Rössel GER

World-Cup Overall Sieger

- Herren
1. Christian Maurer CH
 2. Greg Blondeau FRA
 3. Tomas Brauner CZE
 11. Oliver Rössel

Damen

1. Karin Appenzeller CH
2. Petra Krausova CZE
3. Anja Kid CH

MPRESSUM

Herausgeber:

Deutscher Hängegleiterverband e.V. IDHV) im DAeC,
Fachverband der Drachentflieger und Gleitschleger in der
Bundesrepublik Deutschland
Postfach 88. 83701 Gmund am Tegernsee

DHV homepage:

www.d5v.de

e-mail DHV:

dhv@d5v.de

Telefon-Nummern

Zentrale 08022/9675-0

Fan 08022/9675-99

Mitgliederservice/Versicherung

08022/9675.0

e-mail: mitgliederservice@d5vde

Ausbildung

08022/9675-30

e-mail: ausbildung@d5vde

Sport

08022/9675-50

Info-fo: 08022/9675-55

e-mail: sport@d5v.de

Jugend

www.dhv-jugend.de

Betrieb/Gelände

08022/9675.10

e-mail: gelaende@d5v.de

DHV-Shop

08022/9675-0

e-mail: shop@d5v.de

Technik

08022/9675-40

e-mail: technik@d5v.de

Öffentlichkeitsarbeit

08022/9675-62

e-mail: pedhv.de

Sicherheit

08022/9675-32

e-mail: sicherheit@d5v.de

Redaktion:

Klaus Tänzler (verantwortlich)

Sepp Gschwendtner, Benedikt Liebermeister

Gestaltung und Anzeigen

Renate Miller (renate@millergrafik.de)

Erscheinungsweise:

6 Ausgaben pro Jahr

Preis: Im Mitgliedsbeitrag des DHV enthalten.

Anzeigen: Bedingungen und Anzeigenpreise bei der
DHV-Geschäftsstelle erhältlich.

Haftung: Die Redaktion behält sich die Kürzung von Leserbriefen und
Beiträgen sowie die redaktionelle Überarbeitung vor.
Für unverlangt eingesandte Manuskripte und Bilder übernehmen Redaktion
DHV und Verlag keine Haftung.

Die Zeitschrift und alle in ihr enthaltenen Beiträge und Fotos sind geschützt.
Verwertung nur mit Einwilligung des Verbandes.

DHV:

vertreten durch Charlie Iöst - 1. Vorsitzender
Vereinsregister-Nummer AG München Vereinsregister 9767
Umsatzsteueridentifikationsnummer. DE 131 206 095

Druck und Repro:

Mayr Miesbach GmbH, Am Windfeld 15, 83714 Miesbach

Papier: chlorfrei

Auflage: 33.000

Titel: Michael Klein/Martin Ackermann

Neue Flieger braucht das Land

Anfang der 90er Jahre, damals noch unter der Regie von Toni Bender, richtet der DHV die jährliche Junior- und Ladies Challenge aus. Auch in diesem Jahr versammelten sich die jungen Wilden zur Nachwuchssichtung- und Förderung und zogen unter professioneller Beobachtung ihre Runden in Greifenburg.

Auch wenn wir uns manchmal wünschen, unser Sport könne mehr mediales Interesse und mehr Piloten gebrauchen. Das Schöne an unserer kleinen Gleitschirmszene ist doch ihre Überschaubarkeit und die unkomplizierte Nähe zu den ganz Großen. Weder in der Fußballbundesliga noch in der Formel 1 wäre es denkbar, Tipps und Tricks für den Eigengebrauch direkt von den Weltbesten persönlich zu bekommen. Genau dies bietet die kostenlose und jährlich vom DHV veranstaltete Junior- und Ladies Challenge, unter der fachmännischen Betreuung von Stefan Mast (Teamchef und Bundestrainer), Achim Joos (Weltcup Sieger 2003) und Oliver Rössel (Weltcup Sieger 2004).

Auch wenn sich das Wetter in diesem Jahr nicht besonders talentfördernd zeigte, fanden sich im August immerhin 63 Teilnehmer am Startplatz der Embergeralm ein. Neben den männlichen Newcomern bis 28 Jahre waren in diesem Jahr 25 Ladies dabei, die keinerlei Berührungsängste zeigten und sich den üblicherweise zahlenmäßig überlegenen Männern stellten.

KEIN PLATZ FÜR STARALLÜREN

Wer bei der Challenge mitmacht, weiß, was ihn erwartet. Die Zielsetzungen sowohl des Trainer-teams, als auch der Teilnehmer sind klar definiert. Für Stefan Mast ist die Challenge der perfekte Wettbewerb, um neue Talente zu sichten. Mast: „Die Challenge ist Nachwuchsförderung auf höchstem Niveau. Nur hier sind wir eine Woche lang ganz nah an den Piloten und haben Zeit und Ruhe, um auf jeden Einzelnen einzugehen. Ich bin dankbar für die engagierte Mitarbeit von Achim und 011y, denen es sichtlich Spaß macht, ihren enormen Erfahrungsschatz zu teilen. Starallüren gibt es nicht und nach kurzer Zeit sind alle möglicherweise vorhandenen Berührungsängste vor einer Einschätzung des eigenen Könnens durch einen Profi vergessen.“ Dass ambi-



Die Sieger: Angela Dachs, Marc Wensauer, Christine Miller, Pascal Purin, EwaGuzy, Benjamin Hörburger



Racing Team Wasserkuppe

tionierte junge Piloten und Pilotinnen tatsächlich von der Veranstaltung und den Tipps der Cracks profitieren, kann Teilnehmer Marc Wensauer bestätigen, der nach zwei gewerteten Durchgängen als Sieger feststand: „Da ich bei einem Durchgang ständig in 011ys Nähe war, konnte ich mir das eine oder andere abschauen. Persönlich werde ich in Zukunft versuchen mit mehr Umsicht zu fliegen und möglichst viele Faktoren ständig im Auge zu behalten. Bei der Challenge mitmachen sollten alle, die sich regelmäßig trauen vom Startberg wegzufiegen. Jeder kann dort lernen.“

Auch Teilnehmerin Angela Dachs (2. in der Damenwertung) ist mit Theorie und Praxis während der Challenge sehr zufrieden und verteilt Bestnoten an das Lehrpersonal.

UNTERSTÜTZUNG DER FLUGSCHULE

Die Challenge lebt auch davon, dass Interessenten über die Flugschulen zur Teilnahme motiviert werden. So reiste in diesem Jahr wieder eine schlagkräftige Truppe der Flugschule Wasserkuppe

an, die schon durch mannschaftliches Auftreten (gemeinsame Anfahrt, eigenes Zelt, usw.), die gewünschte Wettkampfstimmung mitbrachte. Andreas Schubert, Fluglehrer an der Wasserkuppe, formuliert sein Engagement in Sachen Nachwuchsförderung so: „Unterstützung gibt es für unsere Jugendlichen schon seit rund zehn Jahren. Hauptlernziele bei der

Challenge sind Heranführung an ein nationales Wettkampfniveau und Leistungsvergleichsfliegen mit Gleichaltrigen.“ Erfolgreich zurückblicken auf sein Engagement bei der Challenge kann „Schubi“ Schubert alle Mal, denn gleich drei Wasserkuppe-Piloten haben bereits den Sprung in die Liga geschafft! Skeptisch sieht er allerdings, dass sich innerhalb einer solchen Gruppe manche Dinge schon mal verselbständigen. So haben gewagte Akro-Manöver und übermotiviertes Ausprobieren von gütesiegellosen Schirmen seiner Ansicht nach nichts auf dem Lehrgang zu suchen. Das sieht auch Oliver Rössel so: „Wir weisen die Piloten regelmäßig darauf hin, dass Kunstflugeinlagen über Grund und vor allem über dem, stark von Drachen frequentierten, Landeplatz in Greifenburg nicht erwünscht sind. Dies ist nicht immer ganz einfach, da das Akrofliegen natürlich gerade bei den Jüngeren immer mehr an Bedeutung gewinnt.“ Seinen eigenen Einsatz bei der Nachwuchsförderung beschreibt 011y folgendenaßen: „Vielleicht habe ich hier eine so starke Motivation meine eigene Erfahrung weiter zu geben, weil ich kein Fluglehrer bin und es für mich nicht zum Alltag gehört, ständig Schüler um mich zu haben. Die Teilnehmer sind von sich aus stark motiviert und wissbegierig so dass ich wirklich Spaß daran habe, den einen oder anderen Trick preiszugeben.“ Dass der Spaß bei Betreuern und Teilnehmern während der Challenge nicht zu kurz kommt, ist ein offenes Geheimnis und nächtliche Zeltplatz-Partys dürfen da natürlich nicht fehlen!

Fredegar Tommek /Stefan Mast

Aktuelle Wettbewerbstermine auf www.dhv.de unter Sport

Das DHV-Versicherungsprogramm

für Hängegleiter und Gleitsegel

(für UL im Internet www.dhv.de oder bei der DHV-Geschäftsstelle)

Stand: 1.122006, 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:

31,60,- € bei 250,- € Selbstbeteiligung (SB), 40,20 € ohne SB

Nur Gleitsegel:

28,70 € bei 250,- € SB, 34,40 € ohne SB

Deckungssumme: 1.500.000,- € pauschal für Personen- und Sachschäden. Gültig auch in Österreich.

Umfang: Halterschaft für alle Hängegleiter und Gleitsegel des Mitglieds inkl. deren Benutzung durch berechnigte Dritte und inkl. zugelassenem Schleppbetrieb. Keine Gerätezeichnung. Keine Geräteanmeldung. Für Versicherungsfälle in Dänemark vorgeschriebene Deckung ohne Mehrprämie.

Für alle Mitgliedsvereine kostenlos

Vereins-Haftpflicht

Deckungssumme: 500.000,- € pauschal für Personen- und Sachschäden.

Umfang: Tätigkeit des Mitgliedsvereins, des Vorsitzenden, der Gruppenleiter, etc.

Veranstalter-Haftpflicht

Deckungssumme: 500.000,- € pauschal für Personen- und Sachschäden.

Umfang: Alle Hängegleiter- und Gleitsegelveranstaltungen des Mitgliedsvereins im Versicherungsjahr.

Boden-Unfall für Startleiter

Deckungssumme:

2.500,- € bei Tod

5.000,- € bei Invalidität.

Umfang: Tätigkeit als vom Mitgliedsverein beauftragter Startleiter.

Kombinierte Halter-Haftpflicht und Passagier-Haftpflicht (CSU)
Deckungssumme: 4.000.000,- € pauschal für Personen- und Sachschäden Gültig auch in Österreich.

Jahresprämie inkl. Vers.-Steuer
631,90 €

Deckungssumme: 2.500.000,- € pauschal für Personen- und Sachschäden. Gültig auch in Österreich.

Jahresprämie inkl. Vers.-Steuer
471,90 €

Umfang Halter-Haftpflicht: wie oben »Halter-Haftpflicht, ohne Selbstbeteiligung.
Umfang Passagier-Haftpflicht: Luftfrachtführer, Halter und berechtigter Benutzer.

Für alle Mitglieder kostenlos

Flug-Unfall Tod und Invalidität

Deckungssumme: 2.500,- € bei Tod, 5.000,- € bei Invalidität.

Umfang: Verdreifachung möglich. Mitversichert: 24-Stunden-Risiko gemäß AUB inkl. anderer Sportarten, Straßenverkehr, Arbeitsplatz.

Jahresprämie inkl. Vers.-Steuer
26,10 €

Zusätzlich mit 3,00 € Krankenhaus-Tagegeld und 3,00 € Genesungsgeld je Krankenhaustag. Vervielfachung zusammen mit Unfalldeckungssumme.

Jahresprämie inkl. Vers.-Steuer
37,50 €

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
7,40 €

Zusätzlich mit 3,00 € Krankenhaus-Tagegeld und 3,00 € Genesungsgeld je Krankenhaustag. Vervielfachung zusammen mit Unfalldeckungssumme.

Jahresprämie inkl. Vers.-Steuer
18,60 €

eg) Flug-Unfall Tod und Invalidität 500% Progression
Mitversichert: 24-Stunden-Risiko gemäß AUB inkl. anderer Sportarten, Straßenverkehr, Arbeitsplatz.
Deckungssumme: 2.500,- € bei Tod, 25.000,- € bei Invalidität, 125.000,- € bei Vollinvalidität.

Jahresprämie inkl. Vers.-Steuer
83,60 €

Deckungssumme: 2.500,- € bei Tod, 50.000,- € bei Invalidität, 250.000,- € bei Vollinvalidität.

Jahresprämie inkl. Vers.-Steuer
153,50 €

Für alle Mitglieder und Mitgliedsvereine kostenlos

Gelände-Haftpflicht

Deckungssumme: 500.000,- € pauschal für Personen- und Sachschäden.

Umfang: Halter von Hängegleiter- und Gleitsegelgeländen.

Schleppwinden-Haftpflicht

Deckungssumme: 500.000,- € pauschal für Personen- und Sachschäden.

Umfang: Halter und Bediener der Startwinden inkl. der Seilrückholfahrzeuge beim Schleppbetrieb und inkl. der Schleppautos ohne Verkehrszulassung, Ohne Personenschäden im geschleppten Luftfahrzeug.

Flug-Unfall Passagier
Deckungssumme: 2.500,- € bei Tod, 5.000,- € bei Invalidität.
Umfang: Verzehnfachung möglich

Jahresprämie inkl. Vers.-Steuer
15,00 €

Schleppwinden-Haftpflicht
Zusatzdeckung inkl. Personenschäden im geschleppten Luftfahrzeug.

Jahresprämie inkl. Vers.-Steuer
Deckungssumme: 500.000,- €
34,- €
Deckungssumme: 1.000.000,- €
42,- €

Bergungskosten
Deckungssumme: 2.500,- €
Umfang: Suche, Rettung, Krankentransport, notwendiger Rücktransport. Ohne Mehrkosten für Bergung des Fluggeräts. (In ursächlichem Zusammenhang mit dem Betrieb eines Luftsportgerätes)

Schirmpacker-Haftpflicht
Deckungssumme: 500.000,- € pauschal für Personen- und Sachschäden,
Umfang: Packer von Rettungsgeräten für Dritte. Fachkunde ist Voraussetzung.

Startleiter-Haftpflicht

Deckungssumme: 500.000,- € pauschal für Personen- und Sachschäden.

Umfang: Startleiter mit Luftfahrerschein sowie Beauftragte für Luftaufsicht.

Bei Versicherungsabschluß während des Jahres beträgt die Prämie bis zum Jahresende pro Monat 1/12 der Jahresprämie. Versicherungsanträge bei der DHV-Geschäftsstelle anfordern. Weitere Versicherungen auf Antrag: Fluglehrerhaftpflicht, Boden-Unfall für Mitgliedervereine und Boden-Unfall für Veranstalter.

MANTRAM²



Wahre Leistung

Es begann als Idee einer Gruppe von Piloten: Schirme zu entwerfen, denen es an nichts fehlen sollte, mit einem besseren Handling und engeren Kurven als irgendjemand erhoffen könnte, Flugkomfort, von dem die meisten Piloten nur träumen können, einer Gesamtleistung mit der die Konkurrenz nur theoretisch werben kann und dem größten ‚Fun-Faktor‘ im Gleitschirmfliegen.

Wahre Leistung ist die Balance aus Handling, Komfort, Sicherheit, Geschwindigkeit und Gleiten. Ein Paraglider mit der höchsten Gleitzahl auf dem Papier ist wertlos in der Luft, wenn er eine brüchige Eintrittskante hat, instabil im Beschleuniger ist oder er nicht eng genug drehen kann, wenn es erforderlich ist. Mache einen Testflug in realen Bedingungen mit deinem Schirm, bevor du ihn kaufst. Bekomme ein Gefühl für die wahre Leistung des Schirms und lass dich nicht von angepriesenen Statistiken täuschen. Du bist der Pilot, also verlasse dich auf deine Empfindungen.

31 DEM AEROSPORT WWW.AEROSPORIDE 1 TEL :+49 (0)80 34 - 10 34 INFO@AEROSPORTADE

ULTRALIFE DHV 1-2
der leichteste zugelassene Gleitschirm

MANTIZ A VW 1:411/2-3

(fr) 4f7N



OZONE
WWW.FLYOZONE.COM