

DHV-info

Das Magazin für Drachen- und Gleitschirmflieger

147





DHV Performance Center

Die Profi-Gleitschirmflugschulen

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

<p>Hessische Gleitschirmschule Frankfurt Hot Sport Sportschulen GmbH Breslauerstraße 12 35096 Niederweimar/ Marburg Tel: 06421/12345 Fax: 06421/77455 www.hotspot.de info@hotspot.de Der Flugtechnikteil des Performance Trainings findet über Wasser statt!</p> <p>140r spcver</p>	<p>Flugschule Göppingen Zeppelinstraße 3 73105 Dürnau Tel: 07164/12021 Fax: 07164/12029 www.flugschule-goepingen.de office@flugschule-goepingen.de</p> <p>flugschule göppingen</p>	<p>Paraglding Tegernsee Tegernseer Straße 88 83700 Reitrain Tel: 08022/2556 Fax: 08022/2584 www.paragliding-tegernsee.de info@paragliding-tegernsee.de</p> 	<p>Flugschule Wildschönau-Tirol A-6314 Niederau Nr. 217 Tel: +43/664/2622646 Fax: +43/5339/8668 www.paragliding.at info@paragliding.at</p> <p>Kelschonau.77m1</p>
<p>Rhöner Drachen- und Gleitschirmflugschul GmbH St. Laurentius Straße 7 36163 Poppenhausen Tel. 06654/7548 Fax: 06654/8296 www.wasserkuppe.com info@wasserkuppe.com</p> 	<p>Sky-Team Paragliding Michael Wagner Schwarzwaldstraße 30 76593 Gernsbach Tel: 07224/993365 Fax: 07224/993326 www.sky-team.de info@sky-team.de</p>	<p>Flugschule Martin Mergenthaler Waltenerstraße 20 87527 Sonthofen Tel: 08321/9970, Fax: 08321/22970 www.flugschule-mergenthalerdeflugmergen@aol.com</p> <p>Gleitschirmschule MartinMergenthaler</p>	<p>Sky Club Austria Walte Moosheim 113 A-8962 Gröbming Tel: +43/3685/22333 Fax: +43/3685/23610 www.skyclub-austria.com office@skyclub-austria.com Der Flugtechnikteil des Per Trainings findet über Wasser statt</p> 
<p>Harzer Gleitschirmschule Amsbergstraße 10 38667 Bad Harzburg Tel: 05322/1415 Fax: 05322/2001 www.harzergss.de info@harzergss.de</p> 	<p>Flugschule Chiemsee GmbH Thomas Beyhl Dreilindenweg 7 83229 Aschau Tel: 08052/9494 Fax: 08052/9495 MANdflugschule-chiemsee.de flugschule.chiemsee@t-online.de</p> <p>FLUGSCHULE - CHIEMSEE</p>	<p>OASE Flugschule Peter Geg GmbH Auwald 1 87538 Obermaiselstein Tel: 08326/38036, Fax: 08326/38037 www.oase-paragliding.de info@oase-paragliding.de</p> <p>//ei,</p>	<p>Flugschule Aufwind Franz Rehrl Dachstein 52 A-8972 Ramsau Tel: +43/3687/81880 c Fax: +43/3687/818804 www.aufwind.at office@aufwind.at Der Flugtechnikteil des Trainings findet über W</p> 
<p>Flugschule Siegen Claus Vischer Eisenhutstraße 48 57080 Siegen Tel: 0271/382332 Fax: 0271/381506 www.flugsport.de claus@flugsport.de</p> 	<p>Süddeutsche Gleitschirmschule Paragliding Performance Center Chiemsee Am Balsberg 83246 Unterwössen Tel: 08641/7575 Fax: 08641/61826 www.einfachfliegen.de info@einfachfliegen.de</p> <p>in& lenagEsHuLE</p>	<p>1. DAeC Gleitschirm-Schule Heinz Fischer GmbH Brunnenstraße 35 87669 Rieden am Fergensee Tel: 08362/37038, Fax: 08362/38873 www.gleitschirm-aktuell.de info@gleitschirm-aktuell.de</p> 	<p>Euro-Flugschule Eng Wasserfallstraße 135 CH-6390 Engelberg Tel: +41/41/6370707 Fax: +41/41/6373407 www.euroflugschule.ch info@euroflugschule.ch Der Flugtechnikteil des Performance Trainings findet über Wasser statt</p> 
<p>Luftikus Eugens Flugschule Luftsportgeräte GmbH Eugen Königer Hartwaldstraße 65b 70378 Stuttgart Tel: 0711/537928 Fax: 0711/537928 www.luftikus-flugschule.de info@luftikus-flugschule.de</p> <p>LUFTIKUS WEHS FLUGSCHULE</p>	<p>Flugzentrum Ruhpolding Holzner GmbH Gstatter Au 5 83324 Ruhpolding Tel: 08663/668 Fax: 08663/776 www.Flugzentrum-Ruhpolding.de office@flugzentrum-ruhpolding.de</p> 	<p>Flugzentrum Bayerwal Georg Höcherl Schwarzer Helm 71 93086 Wörth a.d. Donau Tel: 09482/959525, Fax: 09482/959527 www.Flugzentrum-Bayernschorsch.hoecherl@t-onlir</p> 	<p>Papillon Harald Huber rue de reglise F-68470 Fellerling Tel: +33/38982-7187 Fax: +33/38982-7187 mw.papillon-web.de hari@papillon-web.de</p> 
<p>GlideZeit Flugschule Tübinger Bahnhofstraße 1/1 72764 Reutlingen Tel: 07121/370400 Fax: 07121/370454 www.glidezeit.de info@glidezeit.de Der Flugtechnikteil des Performance Trainings findet über Wasser statt</p> 	<p>Adventure Sports Gleitschirm-Schule Talstation 83661 Lenggries Tel: 08042/9486 Fax: 08042/4831 www.adventure-sports.de info@adventure-sports.de</p> <p>dgenture-spoej. &feieehirn, f(vch)Je</p>	<p>Flugschule Achensee Eki Maute GmbH Talstation Karwendelba A-6213 Pertisau Tel: +43/5243/20134, Fax: +43/5243/20135 www.gleitschirmschule-achensee.at office@gleitschirmschule-achensee.at Der Flugtechnikteil des Performance Trainings findet über Wasser statt</p> 	



16



64



38

WICHTIG-NEU-KURZ
Neuigkeiten und Wissenswertes

NEU AUF DEM MARKT
Neues von den Anbietern

**REGIONAL- UND
HAUPTVERSAMMLUNG**
Attraktive Vorträge ergänzen das Programm

**DAS COMEBACK EINES
KLASSIKERS**
Sand in Taufers ist wieder in

KÄRNTEN
Die schönsten Fluggebiete rund um Spinal

FLIEGEN IM STERNENGEbirge
Serra da Estrela, Portugal

DHV-HOMEPAGE
Die Technikseite stellt sich vor

DER GLEITSCHIRMSTART
Aufziehen - Kontrollieren - Starten

WINDENSCHLEPP
Sicherheitsstart für Drachen

**STRECKENFLIEGEN FÜR
EINSTEIGER**
Tipps von Burkhard Martens

GELÄNDE
Nachrichten aus den Fluggebieten

UNFALLSTATISTIK 2006
Teil 1, Gleitschirm

WARSTEIN FLIGHT FESTIVAL
Im September zum DHV-Event

DRACHEN AUS AUSTRALIEN
Neuer Airborne mit CAM-VG

AERODYNAMIK
Die Diskussion geht weiter

STRECKENFLIEGEN BEI BERLIN
Vier Dreiecke aus Altes Lager

VEREINSNACHRICHTEN
Nachrichten und Briefe

OHV-XC
Viele Verbesserungen - viele Piloten - viele Flüge

DHV-JUGEND
Abgeschleppt 2007

WETTBEWERBE
German Open Drachenfliegen
Landesmeisterschaften Hessen Drachen und Leitschirm
Neuer Chef der GleitschirmEga
Landesmeisterschaften Ba-Wü
Landesmeisterschaften Rheinland-Pfalz/Nordrhein-
Westfalen
Vor-Europameisterschaft Drachen
Paragliding World Cup Spanien
Internationale Wettbewerbsnachrichten

10 DHV-SHOP

47 NFGH

75 TESTBERICHTE

98 IMPRESSUM

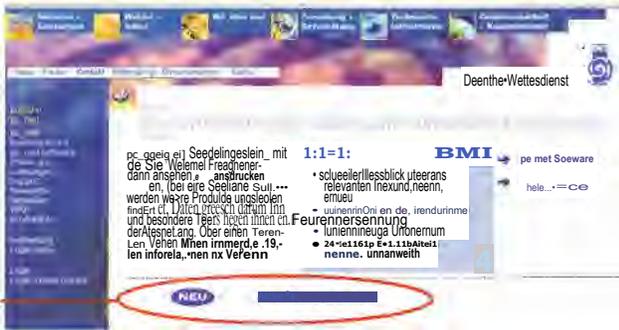
99 VERSICHERUNGSPROGRAMM



Titel:
Christian Gruber
auf der Seegrube/
Innsbruck bei der
Internationalen
"Alpen Open" 2007

SEGELFWGWETTERBERICHT WEITER KOSTENLOS IM INTERNET

Wetter.com hat leider seinen Segelflugwetterberichte-Service eingestellt. Der DHV bemühte sich, dass dieser Dienst dennoch auch künftig kostenlos im Internet verfügbar ist. Freundlicherweise hat dies der Deutsche Wetterdienst ermöglicht. Der DWD bietet allen Pilotinnen und Piloten kostenlos die Segelflugwetterberichte auf seinen Internetseiten unter www.pcmnet.de.



Am unteren Bildrand auf "aktuelle Luftsportberichte" klicken! Der DWD schreibt über diesen Service: 'Natürlich sind die Berichte allein nicht ausreichend, um einen VFR-Flug zu planen. Aber sie geben einen ersten Überblick über das zu erwartende Flugwetter. Aktuelle Flugwetterwarnungen, der GAFOR und andere speziell für die Luftfahrt bereitgestellten Produkte gehören auch weiterhin zu einer sorgfältigen Flugvorbereitung, wie sie Paragraf 3a der LuftVO fordert. Diese und alle anderen aktuellen Flugwetterinformationen und -vorhersagen werden auch weiterhin in den geschlossenen Benutzergruppen www.flugwetter.de und www.alpenflugwetter.com angeboten.'

TELEFONSTIMME DES DHV, FEIERT 20-JÄHRIGES

DHV-Geschäftsführer Klaus Tänzler überreichte Christina Leidgeschwender anlässlich ihres 20-jährigen Arbeitsjubiläums ein Präsent und übermittelte die besten Wünsche der DHV-Vorstandschaft. "Es gab in den 20 Jahren nicht einen Tag, an dem ich nicht beim DHV hätte arbeiten wollen", sagte Christina, die für den Service und insbesondere die Telefonbetreuung der DHV-Mitglieder sorgt. "Die vielen positiven Rückmeldungen, die ich von den DHV-Mitgliedern bekomme, freuen mich schon sehr."



WARSTEIN - DER COUNTDOWN LÄUFT

Bald ist es bald soweit! Am 1. und 2. September trifft sich die Gleitschirmszene in Warstein zum Flight Festival 2007. Der DHV, die Warsteiner Internationale Montgolfiade GmbH und das Warsteiner Skyglider Team organisieren den Event der Superlative. Die Plattform dazu bietet die Warsteiner Internationale Montgolfiade (WIM), die jedes Jahr im Spätsommer im sauerländischen Städtchen Warstein stattfindet.



Vollmacht

Nur gültig, wenn vollständig ausgefüllt und unterschrieben!

Blankovollmacht und Untervollmacht sind nicht zulässig!

Name des Vollmachtgebers:

Mitglieds-Nr.:

Anschrift:

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

(Name des Bevollmächtigten)

Ort, Datum

Unterschrift des Vollmachtgebers

Die weltweit größte Website für Gleitschirm- und Drachenflieger

DHV-Newsletter - Aktualität, Fakten und multimediales Erleben sind die Stärken der DHV-Homepage. Schreibt Euch in unseren Newsletter ein und Ihr bekommt die Informationen nach Hause geliefert. Der DHV-Newsletter erscheint im zwei Wochen Rythmus und bietet eine ansprechende Zusammenfassung der News. Im Bereich Service unter Mailingliste/Newsletter könnt Ihr Euch eintragen.

DHV-TV • Artikel sind gut, Fotos noch besser, am besten ist aber ein Film. Auf DHV TV steht eine Menge an erstklassigen Filmen, Fernsehbeiträgen und Videoclips über das Drachen- und Gleitschirmfliegen bereit. Aktuelle Beiträge sind German Open im Drachen- und Gleitschirmfliegen. Faszinierende Bilder, die die Schönheit unseres Sports vermitteln.



Travel & Training-Die

Zeit der Genussflüge ist gekommen. Sanfte Thermik lädt zum Sightseeing ein. Eine gute Gelegenheit, die heimischen Gefilde zu verlassen und auf Reisen zu gehen. Eine große Hilfe sind dabei die Reise- und Fortbildungsseminare der DHV anerkannten Flugschulen. Unter Travel i5 Training auf www.dhv.de findet Ihr alle Angebote nach Terminen und Ländern geordnet.



Adminportal • Das Adminportal eine zentrale DHV-Benutzerverwaltung, die Euch u.a. Zugriff auf Eure eigenen Mitglieder-Daten ermöglicht. Hier könnt Ihr z.B. Adresse, E-Mail usw. selbst ändern.



Veranstaltungskalender • eine kalendarische Übersicht der Szene-Events, der Wettbewerbe und Fortbildungen. Vereine, Schulen und Hersteller können im Adminportal ihre Veranstaltungen unkompliziert eingeben.

Marktplatz • eine eigenständige Online-Plattform für Hersteller und Firmen-News. Die aktuelle Produktshow für den, der wissen will, was Neu auf dem Markt ist!

DHV-Gebrauchtmarkt • bis zu 6.000 Interessenten. Wer seine Ausrüstung verkaufen will oder eine Gebrauchte sucht, findet keine größere und aktuellere Plattform. 857 Gleitschirme und 179 Drachen werden zur Zeit angeboten, 159 Gleitschirme sowie 45 Drachen gesucht.

RSS-Feeds • Als zusätzlichen Service bieten wir RSS-Feeds - siehe Button im Metamenü zwischen Forum und Sitemap - für DHV-News, DHV-XC, neueste Musterprüfungen, Sicherheitsmitteilungen und das Weblog an. In den letzten Jahren wurde RSS immer populärer - mittlerweile nutzen viele Millionen Internet-User diese Technik. RSS erlaubt dem Internet-User verschiedene Websites bzw. deren Änderungen im Blick zu behalten, ohne sie einzeln aufrufen zu müssen. Dadurch lassen sich deutlich mehr Informationen überblicken als früher. Wenn Du über RSS ein interessantes Thema findest, kannst Du mit einem Mausklick direkt auf die entsprechende Website wechseln und den Artikel in voller Länge lesen. Moderne Browser wie Mozilla-Firefox, Internet Explorer ab Version 7 und Opera haben einen eingebauten RSS-Leser. Einfach auf unserer RSS-Feeds - Seite die gewünschte Rubrik anklicken und das Abonnement bestätigen.

- DHV RSS-FEEDS**
 Der DHV bietet folgende RSS-Feed:
- [DHV leSeife](#)
 - [NetiAA4Musterprüfungen](#)
 - [Neueste Rinherholtsmitteilungen](#)
-
- [Weblog Welkengeflüster](#)
 - [DHV Streckenflugmeltersehaft](#)
- Aktuelle Inhalte der DHV-Homepage Format abgerufen werden.

DHV
www.dhv.de

newsletter
\$7.2007

Fliegerfest an der Mosel am 4. und 5. August (25.07.07)

Das große Fliegerfest in Lasserg an der Mosel findet in diesem Jahr am 4. und 5. August statt (Ausweichtermin für schlechtes Wetter: 18119. August). Fliegen und Feiern heißt die Devise. **Gestartet**

Red Bull X-Alps (27.07.07)

fluffligeimletteri

abonnieren!

etseher.

Dam... aus der Schweiz auf don... Plätze... 3. Auf mehr ...

WEITER TANDEMFLUG AUS DER WINDE

Karl Ruhland hat wohl mit seiner 11-jährigen Tochter Franziska den bisher längsten Streckenflug mit einem Tandem-Gleitschirm aus der Winde im deutschen Flachland geflogen. Die Beiden starteten am 24. Mai 2007 mit einem Tandemschirm (BiBeta 2) auf dem Windenschleppgelände „Dürnsricht“ des Fensterbachtaler Deltaclubs und flog in 4 Stunden und 28 Minuten die respektable Strecke von 96,6 km. Die Durchschnittsgeschwindigkeit für diesen „Mega-Hammer-Flug“, wie ihn Karl im DHV XC selbst nannte, betrug 35,2 km/h. Vater und Tochter landeten wohl auf einer Wiese zwischen Hirschaid und Bamberg. Der Streckenflug im Tandem-Gleitschirm wurde im DHV XC dokumentiert. Dieser Flug und sehr viele andere interessante sind unter www.dhv.xc.de in allen Einzelheiten zu sehen.



COUPE ICARE 2007 IN ST. HILAIRE

Vom 20. – 23. September 2006 ist St. Hilaire du Touvet wieder der Nabel der Gleitschirm- und Drachenfliegerwelt. Das traditionelle Fluggebiet ca. 25 km nördlich von Grenoble feiert zum 34sten Mal den legendären Coupe Icare. Fantastisch welche abenteuerlichen Fluggeräte beim Verkleidungswettbewerb in die Luft befördert werden. Doch auch das

hochkarätige Filmfest, die Herstellermesse, die atemberaubenden Flugvorführungen oder einfach die super Stimmung, die diesen Event begleiten, sind eine Reise wert. Nicht zuletzt ist das Fluggebiet in jeder Hinsicht gigantisch und lädt zum Sightseeing-Flug ein. Infos unter Tel: +33/(0)476083399 oder www.coupe-icare.org

KÜNDIGUNGSFRIST BEACHTEN!

Am 31.10.2007 läuft die in der DHV Satzung festgelegte zweimonatige Kündigungsfrist zum Jahresende 2007 ab. Diese Kündigungsfrist gilt auch für sämtliche Gruppenversicherungsverträge, also auch für die Gerätehaftpflichtversicherung. Wer Mitglied beim DHV bleiben, jedoch seine Versicherung kündigen möchte, kann dies getrennt tun. Umgekehrt erlischt bei einer Kündigung der DHV Mitgliedschaft automatisch auch die Versicherung zum Jahresende 2007.

Kündigungen sollten per Einschreiben geschickt werden. Erfolgt binnen 2 Wochen nach Kündigung keine Rückbestätigung von Seiten der DHV Geschäftsstelle, empfiehlt sich eine Rückfrage. Kündigungen, Abmeldungen und Austritte, die verspätet eingehen, werden erst zum Jahresende 2008 wirksam. Dies bedeutet, dass Mitgliedsbeiträge und Versicherungsprämien für das Jahr 2008 in voller Höhe zu bezahlen sind; dabei bleiben auch die vollen Leistungen des DHV aufrechterhalten. Die Kündigungsfrist zum 31.10. gilt auch für die Abmeldung von Mitgliedern durch die DHV Mitgliedsvereine.

DHV-anerkanntes Sicherheitstraining

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



Flugschule Chiemsee GmbH

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

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

HAB'S Flugsport

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

Flugschule Achensee

Eki Maure
Buchau 20
A-6212 Maurach
Tel: 0043/5243/2013z
Fax: 0043/5243/2013
office@gleitschirmschule-achensee.at
www.gleitschirmschule-achensee.at

Sky Club Austria

Walter Schrempf
Moosheim 113
A-8962 Gröbming
Tel: 0043/3685/22333
Fax: 0043/3685/23610
www.skyclub-austria.com
office@skyclub-austria.com

Hessische Gleitschirmschule Frankfurt

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

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

RECHTSBERATUNG

Für die Rechtsberatung der DHV-Mitglieder steht der Rechtsanwalt und Gleitschirmflieger Dr. Eick Busz zur Verfügung. Sprechzeit für DFIV-Mitglieder ist freitags zwischen 17 und 20 Uhr unter Tel: 07541/4017104.



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: dlivschleppbuero@clhv.de.

Der DHV kommt wieder mit einer unterhaltsamen und informativen Vortragsreihe in 5 verschiedene Regionen Deutschland.

DHV-VORTRAGSREIHE

B50 MINA1'm

X-Alps -

Vortrag + Video
von Andreas Frätscher



Performance- Training

für Drachenflieger
Vortrag + Video
von Wolf Schneider



DHV-Gütesiegel 2008

Karl Slezak und Hannes
Weininger erläutern
Änderungen

Kostenloser Eintritt für DHV-Mitglieder. Beginn jeweils 13.30 Uhr.

MIMII 6. Oktober 2007
Region Nord [Bremen, Hamburg, Niedersachsen, Schleswig-Holstein]
Stadtcafe Ottensen, Behringstraße 42 - 44, 22763 Hamburg

IM 7. Oktober 2007
Region Ost (Berlin, Brandenburg, Mecklenburg-Vorpommern, Sachsen, Sachsen-Anhalt, Thüringen)
Vattenfall Europe, Kraftwerk Lippendorf, Werkstraße, 04564 Bühlen

13. Oktober 2007
Region Mitte [Hessen, Nordrhein-Westfalen, Rheinland-Pfalz, Saarland]
Jever Skihalle Neuss, An der Skihalle 1, 41472 Neuss

20. Oktober 2007
Region Südost [Bayern]
Veranstaltungsforum Fürstenfeld, Fürstenfeld 12, 82256 Fürstenfeldbruck

■ 21. Oktober 2007
Region Südwest (Baden-Württemberg)
Weinkellerei Hohenlohe eG, Alter Berg 1. 74626 Bretzfeld-Adolzfurt

Im Anschluss findet jeweils die Regionalversammlung statt, mit Diskussion regionaler Themen und Wahl der Delegierten zur DHV-Jahrestagung.

BEHINDERUNG VON RETTUNGSEINSÄTZEN

In den letzten Monaten wurden mehrere Vorfälle von massiven Behinderungen eines Rettungshubschraubers durch Gleitschirmflieger bekannt. Das jüngste Beispiel:

Im Fluggebiet Gerlitzen/Kärnten war ein wiener Gleitschirmflieger nach einem Einklapper verunglückt. Der anfliegende Rettungshubschrauber musste zunächst weitab von der Unfallstelle landen, weil immer wieder Gleitschirmpiloten starteten und über die Absturzstelle flogen. Nach einem Startverbot blieben mehrere Flieger unbeeindruckt in der Thermik direkt über dem Bereich, an dem sich der Verunglückte befand. Auch nachdem ein Fluglehrer startete, zu den kreisenden Piloten flog und lautstark die Situation „erklärte“, ließen sich mindestens zwei der Flieger, darunter ein Deutscher, nicht dazu bewegen, den Luftraum um die Unfallstelle zu verlassen. Der Verunglückte musste schließlich konventionell, ohne Hubschrauberunterstützung, geborgen werden. Seine Verletzungen waren

glücklicherweise nicht so schwer, dass Lebensgefahr bestand. Nicht auszu-denken, wenn wirklich schnelle Hilfe erforderlich gewesen wäre.

Der Pilot des Rettungshubschraubers hat sich in einem Zeitungsbericht mit Empörung und Unverständnis geäußert. Die österreichische Polizei wird die Angelegenheit zur Anzeige bringen.

In Deutschland schreibt die Flugbetriebsordnung für Hängegleiter- und Gleitsegelführer (FBO) vor: „Bei Notfällen mit möglichem Hubschrauber-einsatz ist der Luftraum um das Unfallgebiet weiträumig freizuhalten“.

Nach den gesetzlichen Bestimmungen ist die Behinderung von Rettungskräften strafbar und mit einer Geldbuße von bis zu 5000 € belegt.

Bei Piloten, die in derart unverantwortlicher Weise Rettungseinsätze behindern, ist zudem die Zuverlässigkeit als Luftfahrer in Zweifel zu ziehen. Gemäß LuftVZO können die Konsequenzen bis zum Lizenzentzug reichen.

DHV-WETTERNETZ

Ort	Geländehalter	Telefon, Internet
07338 Tauschwitz	Osthüringer Drachen- und Gleitschirmfliegerverein Saalfeld e.V.	0170/7287230
27374 Lüdingen	Gleitsegelclub Weser e.V.	0160/91259530
32457 Poita Westfalica	Delta-Club Wiehengebirge e.V.	0571/710227
35088 Eisenberg	DFC Ederbergland e.V.	0160/91815859
35415 Pohlheim	Drachenflieger Pohlheim e.V.	06403/63606, www.drachenfliegeepohlheim.de
36136 Wasserkuppe	Rhöner Drachen- und Gleitschirmfliegerverein e.V.	06654/696
38640 Rammeisberg	Harzer Drachen- und Gleitschirm-Verein Goslar e.V.	0170/6728487
52245 Sophienhöhe	Ostwindfreunde e.V.	02274/703649
55585 Duchroth	Pfälzer Gleitschirm-Club e.V.	0163-9050201
57562 Sassenroth	Drachen- und Gleitschirmfreunde Hellertal e.V.	02744/930349
58849 Nordhelle	GSC Nordhelle e.V. + Flugsport Lennetal e.V.	02352/21265
64407 Erlau-Fränkisch Crumbach	Erster Odenwälder Drachen-Flug-Club e.V.	0160/8551027
64665 Melibokus	Erster Oderwälder Drachen-Flug-Club e.V.	06251/983612
64678 Alter Steinbruch	Gleitschirmflieger Lindenfels e.V.	0176/63307995
69198 Ölberg	Bergsträßler Drachenflieger e.V.	0174/1861382
69117 Königstuhl	Kurpfälzer Gleitschirmflieger e.V.	0174/1861382, www.kurpfaelzer-gleitschirmflieger.de
72258 Stöckerkopf	Drachen- und Gleitschirmverein Baiersbronn e.V.	07442/121425
72393 Schneithalde	DFC Starzeln e.V.	0170/4436907
73430 Ostalbskipiste Largert	DHC Aalen e.V.	0160/3282349
74343 Teufelsberg	Die "1. Hohenhaslacher Flieger" e.V.	07147/922156
74544 Einkorn	HG-Club "Einkorn Schwäbisch Hall" e.V.	0791/4992360
74847 Finkenhof	Delta-Club Mosbach e.V.	06261/670638
75325 Sommerberg	Enztalflieger Bad Wildbad e.V.	07081/380212
76332 Althof	Die Althofdrachen e.V.	0170/9865064
76530 Merkur	Gleitschirmverein Baden e.V.	072211277577, www.schwarzwaldgeler.de
76597 Teufelsmühle	Drachenflugclub Loffenau e.V.	0173/4166929
76857 Kalmit	Südpfälzer Gleitschirmflieger Club e.V.	06237/306400
76703 Kraichtal	Gleitschirmclub Kraichtal e.V.	07250/927482
76863 Förtenberg/Trifels	Südpfälzer Gleitschirmflieger Club e.V.	06346/308560
77709 Kirchberg-Spitzfelsen	Drachen- und Gleitschirmflieger Oberes Elztal e.V.	07834/4594
77728 Oppenau	Oppenauer Gleitschirmflieger e.V.	01577/4719248, www.oppenauer-gleitschirmfliegende
78148 Hintereck	Gleitsegelclub Lenticularis e.V.	07723/5801
79102 Schauinslend	GSC Colibri	0760271512
79183 Kandel	DFC Südschwarzwald e.V.	07681/22058
79215 Gschasi	Drachen- und Gleitschirmflieger Oberes Elztal e.V.	0171/9004833
79410 Hochblauen	Hängegleiter Club Region Blauen e.V.	076321828088
79736 Rickenbach	Delta-Club Condor e.V.	07762/523495, www.wetter-wehr.de
83122 Hochries	Gleitschirmclub Hochries-Samerberg e.V.	08032/8805
83661 Brauneck	Lenggrieser Gleitschirmflieger	0171/8169210
83700 Wallberg	DGC Tegernseer Tal e.V.	0160/96643891
87459 Breitenberg	Ostallgäuer Drachen- und Gleitschirmflieger Marktobendorf und STRATOS - Pfrontner Gleitschirmflieger e.V.	0171/8120340
93339 Jachenhausen	I Oberpfälzer Drachenfliegerclub Riedenburg e.V.	0160/7841232
93453 Hoher Bogen	1. Gleitschirmverein Bayerwald e.V.	09947/2452
93462 Osser	1. Gleitschirmverein Bayerwald e.V.	0160/3523936
94541 Büchelstein	DGC Bayerwald e.V.	09908/891191
96743 Zapfen	Gleitschirmverein Rennsteig e.V.	0151710388980
35415 Pohlheim	Drachenflieger Pohlheim e.V.	www.drachenflieger-pohlheim.de
76530 Merkur	Gleitschirmverein Baden e.V.	www.schwarzwaldgeier.de
79736 Rickenbach	Delta-Club Condor e.V.	www.wetter-wehr.de
83346 Hochfelln	Hochfelln-Flieger Bergen e.V.	www.hochfellnfliegehbergen.de/
77728 Oppenau	Oppenauer Gleitschirmflieger e.V.	www.oppenauer-gleitschirmflieger.de
69117 Königstuhl	Kurpfälzer Gleitschirmflieger e.V.	www.kurpfaeizer-gleitschirmflieger.de

SKYWALK CAMOUFLAGE TUCH

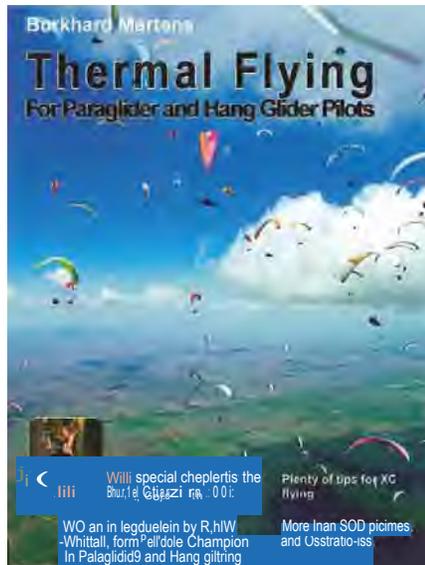
Skywalk erprobt zur Zeit ein völlig neuartiges Tuch, das ungeahnte Perspektiven im Design aufzeigt. Das Material wird vor dem

11,4 h, Beschichten bedruckt, das

bedeutet, dass die Alterungseigenschaften in keiner Weise beeinflusst werden. Farbreinheit und Brillanz würden so ebenfalls auf sehr hohem Niveau liegen. Einige Mescal 2 Gleitschirme werden jetzt in Flugschulen hart beansprucht, um entsprechende Langzeiterfahrungen zu sammeln.

Sollten sich die Laborwerte bestätigen, eröffnen sich damit wirklich außergewöhnliche

Gestaltungsmöglichkeiten, denn im Prinzip kann jedes geometrische Muster dargestellt werden. Weitere Informationen unter www.skywalk.info, E-Mail: info@skywalk.org.



THERMIKBUCH IN ENGLISCH

»Thermal Flying for Paraglider and Hang Glider Plots« ist die Übersetzung ins Englische des vollständig überarbeiteten und erweiterten »Thermikbuchs« von Burkhard Martens. Neben einem sehr interessanten Extrakapitel des Gleitschirmweltmeisters Bruce Goldsmith und vielen kleinen Spezialkapiteln vom DHV-Meteorologen Volker Schwanitz sind viele aktuelle Bilder und Grafiken neu hinzugekommen. Das Hardcover-Buch hat 272 Seiten, weit über 500 Bilder und Grafiken. Auch ein ideales Buch für Piloten um Englisch zu lernen. Preis 39,95 Euro. Weitere Infos unter www.Thermikwolke.de.



AIRWAVE DEMO DAYS

Im Stubaital bietet Airwave vom 15. bis 19.8. interessierten Piloten die Möglichkeit Airwave Schirme probezufliegen und mit den "Machern" der Schirme zu sprechen. Als Rahmenprogramm sind Vorträge mit dem Designer der Airwave Schirme und amtierenden Weltmeister Bruce Goldsmith über Schirmdesign, Flugtechnik, Sicherheit und Streckenfliegen vorgesehen. Für Probeflugtermine wird um Terminreservierung gebeten bei: sales@airwavegliders.com, Infos unter www.airwavegliders.com.



BUNDESKANZLER GUSENBAUER UND DIE FLUGSCHULE ACHENSEE

Die Flugschule Achensee gewinnt mit ihrem Projekt „Alt mit Jung“ beim Vereinswettbewerb „Junge mit Junggebliebenen“ der ASKÖ (Arbeitsgemeinschaft der Sport und Körperkultur in Österreich). Die Flugschule Achensee ist eine der Preisträger, die durch den Herrn Bundeskanzler Alfred Gusenbauer ausgezeichnet wurden. Da die Flugschule bei der Preisverleihung im Wiener Bundeskanzleramt leider nicht persönlich erscheinen konnte, übernahm Herr Klaus Gasteiger (Bürgermeister von Kaltenbach, Präsident der ASKÖ Tirol und Abgeordneter zum Tiroler Landtag) die freudige Aufgabe einen Scheck in Höhe von 500 Euro entgegen zu nehmen. Kontakt: www.gleitschirmschule-achensee.at.



ÖLÜDENİZ AIR GAMES 2007

Von 17. bis 21. Oktober finden die traditionellen Air Games im bekannten türkischen Fluggebiet am Babadag statt. Wer neben Fliegen, Wassersport und Faulenzen ein bisschen Action mag, ist um diese Zeit dort genau richtig. „Fun in the Sun“ ist das Motto des türkischen Mega-Events.

Noch eine gute Nachricht am Rande. Die hohen Forstgebühren wurden gesenkt. Jetzt gelten neue Preise – Solo Piloten zahlen 10, Tandempiloten 15 Türkische Lira Forst Gebühr (im Juni waren das umgerechnet ca. 5,70 Euro/8,60 Euro) Dazu kommt die Auffahrt, die kostete ebenfalls zwischen 10 und 15 Türkische Lira, je nach Tandem-Unternehmen.

Infos unter oludenizairgames@babadag.com, www.babadag.com und www.oludeniz4u.com.



SKYWALK STORAGE BAG

Wer keinen Platz hat, um den Schirm in der thermikfreien Zeit ausgebreitet zu lagern, ist mit dem Storage Bag ideal beraten. Im skywalk Storage Bag liegt der Schirm locker drin und die Zellen werden nicht monatelang aufeinander gepresst, außerdem sorgen die Meshelemente für gute Belüftung. Aufgehängt nimmt der Storage Bag zudem keinen Platz am Boden weg. Den Storage Bag gibt's im skyshop für nur 29,-€. Mehr Infos unter www.skywalk.info und info@skywalk.org.

Bücher / Lehrpläne / DVDs / Karten

NEU!



Streckenflugbuch für Gleitschirm- und Drachensegler

Auf über 400 Seiten Vorbereitung, Planung, Streckenwetterkunde, McCready, Streckenfliegen für Einsteiger bis hin zur Prä- und zum Flachlandfliegen. Komplett bebildertes Strecken-Fluggebietführer der Alpen 60 Startberge, Satellitenkarten und IGCE des in SeeYou-Kalen eingebaut zeigen dabei die erfolgreichen Flüge in jedem Gebiet + getrennt für Einsteiger und Fortgeschrittene. DVD mit Bildern und IGC-Files Hardcover, 440 Seiten, über BOG Bilder und Zeichnungen incl. beiliegender FM. Interview mit Sepp Gschwendner über das Streckenfliegen im Flachland, Wetterkunde, u. a. mit Sonderkapitel über Streckenwetter vom DHV-Meteorologen Volker Schwanz. Preis: 49,90 Euro, regl. Versandkosten



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. 07 cm
Größe L Länge: ca. 73 cm Größe XL Länge: ca. 76 cm
Preis: 16,50 zzgl. Versandkosten
Gleitschirmmotiv in Rot nur noch in den Größen M und L lieferbar.
Die T-Shirts fallen groß aus!



AND THE WORLD COULD FLY

Anlässlich ihres 140-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 20051, Preis 22,00 €)



Berner Oberland - Jura

Flugführer Berner Oberland - Jura

Die schönsten Fluggebiete im Gleitschirmparadies Schweiz (Berner Oberland, Berner und Freiburger Voralpen, Jura, Genévo von Urs Udscher mit Fotos von Andreas Basslinge dargestellt auf 160 Seiten. Preis: 25,00 €



Zentralschweiz

Flugführer Zentralschweiz

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



Die schönsten Fluggebiete der Alpen

Die schönsten Fluggebiete der Alpen

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



Die schönsten Fluggebiete rund um das Mittelmeer

Die schönsten Fluggebiete rund um das Mittelmeer

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



Windsysteme und Thermik im Gebirge

Windsysteme und Thermik im Gebirge

Der erfolgreiche Segelflieger Martin Dinges ruht sein Buch an Alle, die ihr meteorologisches Verständnis auf dem Gebiet der thermischen Aufwinde und thermischen Windsysteme vertiefen wollen. 62 Seiten mit 40 Skizzen Preis: 15,25 €



PLAYGROUND mit MadMike Küng

Verständliche Erklärungen, ausführliche Demonstrationen, gezielte Übungsanleitungen. Jede Trainingseinheit kann über die Menüführung direkt angewählt werden. Spieldauer 34 Min. - Sprachen: Deutsch/Englisch. 040-Preis: 2980 €



DHV-WINDSACK

Windsack aus beschichtetem Polyester. Ca 1 m x 25 cm, Farbe: blau, weiß, Nil. Preis 15,50 Euro.



Kunstkalender vom Gleitschirm- und Drachensegler

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



Kalender vom Gleitschirmfliegen

Kalender vom Gleitschirmfliegen

Format 54 x 42 cm, 13 Blauer Hochglanz. Versand erfolgt über den Thermikverlag: Die Versandkosten werden unabhängig von einer 000-Shop-Bestellung berechnet, Preis: 25,00 €



Erste Hilfe Päckchen

Wer im Falle eines Follens 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, Trillepleife, Maße: 20'141'5 cm Preis: 37,00 € incl. SAM-Splint 19,00 €, ohne SAM-Splint (sonst gleicher Inhalt)

DVD - BLUE SKY

fÄring Man, Grand Canynn Wings, Job am Limit (Drachen- und Gleitschirmfliegen beim DHV), Pilot in 5 Tagen, Höhenrausch, Spring in die tiefe und als Bonus eine Reg'nage über die X-Alps 2005. Länge Hauptfilm 120 Min. Bonusfilm 20 Min. Einzelpreis 20,50 €

DVD FREE FIGHT

Die schönsten Folgen aus der 11/-Doku-Serie Take-011. Inhalt: Ein neues Leben, Matterhorn BASE, Der Drachensegler (Guido Gehrmann), 40 Sekunden Freiheit, Rekordjagd, X-Anden und als Bonussee Lautlos am Limit, Drachensegler in den Alpen und Skysurf Länge 197 Min. Bonusfilme 25 Min. Einzelpreis 20,50 €

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 Nocherparden und außergewöhnliche Portraits und Leistungen von Will Gadd, Red Bull Bob Drury, Mad Mike Küng - dem Meister der Flugakrobatik und seinem Sprung aus 10.100 Metern. 264 Seiten. Dreier 20 ran €



Fluggebiete der Alpen

Auf drei Karten OstrisliWest im Maßstab 1:406.000 sind die schönsten Fluggebiete der Alpen dargestellt und im Inlolet mit den wichtigsten Informationen beschrieben. Die Karten sind als Straßenkarte mit praktischer Faltung und als Fluggebietsführer zu verwenden. Preis pro Karte: 12,80 (Sonderpreis für DHV-Mitglieder)

Ausgabe 2003



Fluggeländkarte Italien

Gesamtübersicht der italienischen Fluggebiete. Maßstab 1:909.000 In italienisch Preis: 7,00 €

Ausgabe 2003



Deutsche Fluggelände Karte

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

Ausgabe 2004

Prüfungsfragen

cnS A-Schein	Preis:	12,00
HG A-Schein	Preis:	12,30f
HG, 050-Schein	Preis:	10,30 e
Flugfunk	Preis:	1,60 €
ES Passagier	Preis:	7,00 €

Info - Sammelordner

Preis: 0,00 €

Flugbuch für Drachen- und Gleitschirmflieger

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

Rettungsschnur-Set

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

en / Sicherheit / Unterhaltung



Ausgabe 2007



Ausgabe 2003



Ausgabe 1998



Ausgabe 1993



Ausgabe 2005

Gleitschirmfliegen

Das klassische Buch des Gleitschirmsports jetzt grundlegend überarbeitet, erweitert und aktualisiert von Peter Janssen, Karl Slezak und Klaus Tenzier nach offiziellem Lehrplan. Mit einer beiliegenden CD-Rom laut dem Cover steht fälschlicherweise (DVD) mit Videos zum Buch und über 100 brillanten Farbfotos. Sowohl für Flugschüler zur Unterrichtsbegleitung als auch für erfahrene Gleitschirmpiloten durch die anslüfliche Gefahrenweisung ein wertvoller Sicherheitsgewinn.
Preis: 39,90 €

Gleitschirmfliegen für Meister

Das Lehrbuch für den Streckenflieger wurde grundlegend erweitert und aktualisiert. Neu ist ein Beitrag von Claus V-scher Der Gleitschirmflieher und Erfolgreiche Streckenpilot im Mittelgebirge und Flachland gibt im Kapitel "Streckenflug Flachland" sein wertvolles Wissen. Die beiliegende CD-ROM bietet ein packendes ädttu über einen Streckenflug des Gleitschirmpiloten Toni Bender über die Alpen. Weitere aufschlussreiche %Mos erläutern die Wetterphänomene Lieblingsrouten der Streckenflieger werden grafisch dargestellt. Preis: 39,90

Drachenfliegen

Lehrbuch für Anfänger und Fo⁹geschillene von Peter Janssen und Klaus Tánze, weitere Autoren Peter (ttiger und Knut v. Hentig.
Preis: 24,50 €

Drachenfliegen für Meister

Herausgegeben von Peter Janssen und Klaus analer; weil-121PAuben Helmut Denn, DrVictor Henle und Peter Cröriger; zahlreiche Abbildungen.
Preis: 24,50 €

Lehrplan-Passagierfliegen

Dieser Lehrplan dient als Grundlage für die Ausbildung zur Passagierberechtigung für Gleitschirmfliegen. Aber auch für die vielen Piloten, die eine Tandemberechtigung bereits besitzen, ist er eine Informationsquelle über den aktuellen Stand des Luftrechtes, 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 eher diese Themen geben.
Preis: 19,90 €

Schlepp-Lehrplan

Lehrpläne zum Thema Windschlepp und OL-Schlepp.
Windschlepp 85 Seiten
Preis: 15,90 €
UL-Schlepp 60 Seiten
Preis: 12,50

DHV-Lehrplan Windschlepp



Ausgabe 2003



WOLKEN, WIND und THERMIK

Eine Lehn und inormations-DVD für Drachen- und Gleitschirmflieger des DHV, Anschaulich hat Charlie hört in Zusammenarbeit mit dem DHV-Lehrteam, insbesondere dem Meteorologen Hannes Schmalzt, die Themen Windsysteme, Thermik, Zirkulation, Frontensysteme und Weitergeharen darstellt! die Ausbildung zurr Drachen- und Gleitschirmpiloten beschreibt dieser Film die wichtigsten Inhalte im Fach Wetterkunde. Jetzt auch als VHS erhältlich. Filmdauer 53 Min.
000-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.Toni Bender hat sich diesen Traum erfüllt und nimmt den Zuschauer mit auf eine Reise mit dem Wind in völliger Harmonie mit der Natur. Nicht nur Piloten werden von diesem Film begeistert sein! Eine DVD in deutscher und englischer Sprache.
DVD-Preis: 10,50 €



Starten, Steuern, landen mit dem Gleitschirm

Der Lehrfilm zeigt die Gleitschirm-Flugtechnik entsprechend dem Lehrplan. Über den reinen Lehrnutzen hinaus ist der Film auch schien anzuschauen, Herstellung: Charlie löst zusammen mit dem DHV-Lehrteam, Filmdauer:20 Minuten.
VHS-Video Preis: 15,50 €
000-Preis: 15,50 € Mit Bonusfilm - Sicher Gleitschirmfliegent



Starten, Steuern, Landen mit dem Drachen

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



Aktiv Gleitschirmfliegen

Der Lehrfilm stellt sämtliche Inhalte des Performance-Trainings vor und zeigt die entsprechenden Übungen. Das Video ist in erster Linie für die engagierte Fon- und Weiterbildung in Schulen und Vereinen geeignet, es soll aber auch der interessierten Pilotin, dem intermsie⁹en Piloten am heimischen Fernseher Lust auf Training und Weiterbildung machen. Herstellung: Charlie löst zusammen mit dem DHV-Lehrteam. Filmdauern 42 Minuten,
VHS-Video Preis: 19,50 €
DVD-Preis: 19,50 € Mit Bonusfilm - Sicher Gleitschirmfliegen!



Am Seil nach oben

Windschlepp ist Drachen und Gleitschirmflieger. Der neue Lehr- und Informationsfilm des Deutschen Hängegleitverbandes zeigt alles Wissenswerte zum Thema Windschlepp. Gleitschirm- und Drachenschlepp werden getrennt vorgestellt, aber beide filme werden gemeinsam auf einer einzigen Kassette (60 Min.) ausgeliefert. Das Video ist nicht nur für die Schleppausbildung interessant, sondern bietet auch den erfahreneren Winden. fiegern einige neun Typs und Tricks ZUM Thema Schlepp.
VHS-Video Preis: 15,50 €
DWYPreis: 15,50 €



Heiter bis wolkig

Heiteres und Lustiges aus den Anfangstagen des Drachenfliegens.
Herstellung: 1585, zusammengestellt von Charlie Jäst aus zahlreichen Amateurstreifen.
Filmdauer: 25 Minuten. Zum Verkauf als VHS-Video.
Preis: 21,00 €



FREE FLIGHT Film Award

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



Alle DHV-Mitglieder sind herzlich eingeladen!

Der DHV kommt wieder mit einer unterhaltsamen und informativen Vortragsreihe in 5 verschiedene Regionen Deutschland.

DHV-VORTRAGSREIHE



X-Alps

Vortrag + Video
von Andreas Frötscher



Performance- Training

für Drachenfleger
Vortrag + Video
von Wolf Schneider



DHV-Gütesiegel 2008

Karl Slezak und Hannes
Weininger erläutern
Änderungen

Beginn jeweils 13.30 Uhr.

6. Oktober 2007

Region Nord (Bremen, Hamburg, Niedersachsen, Schleswig-Holstein)
Stadtcafe Ottensen, Rehringstraße 42 - 44, 22763 Hamburg, ca. 10 Delegierte zu wählen

7. Oktober 2007

Region Ost (Berlin, Brandenburg, Mecklenburg-Vorpommern, Sachsen, Sachsen-Anhalt, Thüringen)
Vättenfall Europe, Kraftwerk Lippendorf, Werkstraße, 04564 Bühren ca. 11 Delegierte zu wählen

13. Oktober 2007

Region Mitte (Hessen, Nordrhein-Westfalen, Rheinland-Pfalz, Saarland)
Jever Skihalle Neuss, An der Skihalle 1, 41472 Neuss, ca. 45 Delegierte zu wählen

20. Oktober 2007
Region Südost (Bayern)

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

21. Oktober 2007

Region Südwest (Baden-Württemberg)
Weinkellerei Hohenlohe eG, Alter Berg 1, 74626 Bretzfeld-Adolzfurt, ca. 43 Delegierte zu wählen

im Anschluss findet jeweils die Regionalversammlung statt, mit Diskussion regionaler Themen und Wahl der Delegierten zur DHV-Jahrestagung.

Vorläufige Tagesordnung

1. Begrüßung und Regularien
2. Genehmigung des Protokolls der Regionalversammlung 2006 (veröffentlicht im Info 144)
3. Aktuelle Informationen und Kurzvorträge
4. Regionale Themen
5. Wahl der Delegierten für die Jahrestagung am 24. November 2007
6. Wahl des Regionalbeirats in die DHV Kommission
7. Sonstige Anträge

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

Tagungsbeginn 13:30 Uhr.

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

Vollmacht-Vordruck auf Seite 4 oder als Download unter www.dhv.de.

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

DHV Jahrestagung

Samstag den 24. November 2007

in der Schützenhalle in 59581 Warstein-Belecke
Beginn der Delegierten-Versammlung 13:30

Programm

1. Begrüßung und Regularien
2. Genehmigung des Protokolls der Jahrestagung 2006 (veröffentlicht im DHV-Info 144)
3. Bericht des Vorstandes
4. Bericht der Kassenprüfer
5. Entlastung des Vorstandes
6. Neuwahl des Finanzvorstandes, des Sicherheitsvorstandes und des Ausbildungsvorstandes
7. Neuwahl der Kassenprüfer
8. Wirtschaftsplan für 2008
9. Ausrichter der Jahrestagung 2008

Stimmberechtigt sind nur die auf den Regionalversammlungen gewählten Delegierten.

DHV-Sportlertreffen

Großer DHV-XC-Event mit Siegerehrung, erstklassigen Vorträgen und vielem mehr ...



Sonntag 25. November 2007
Ort: Schützenhalle
Beginn: 10:00 Uhr

Samstag ab 21 Uhr Party

FOTO HARALD ZIMMER



SOMMER





DAS COMEBACK

EINES KL

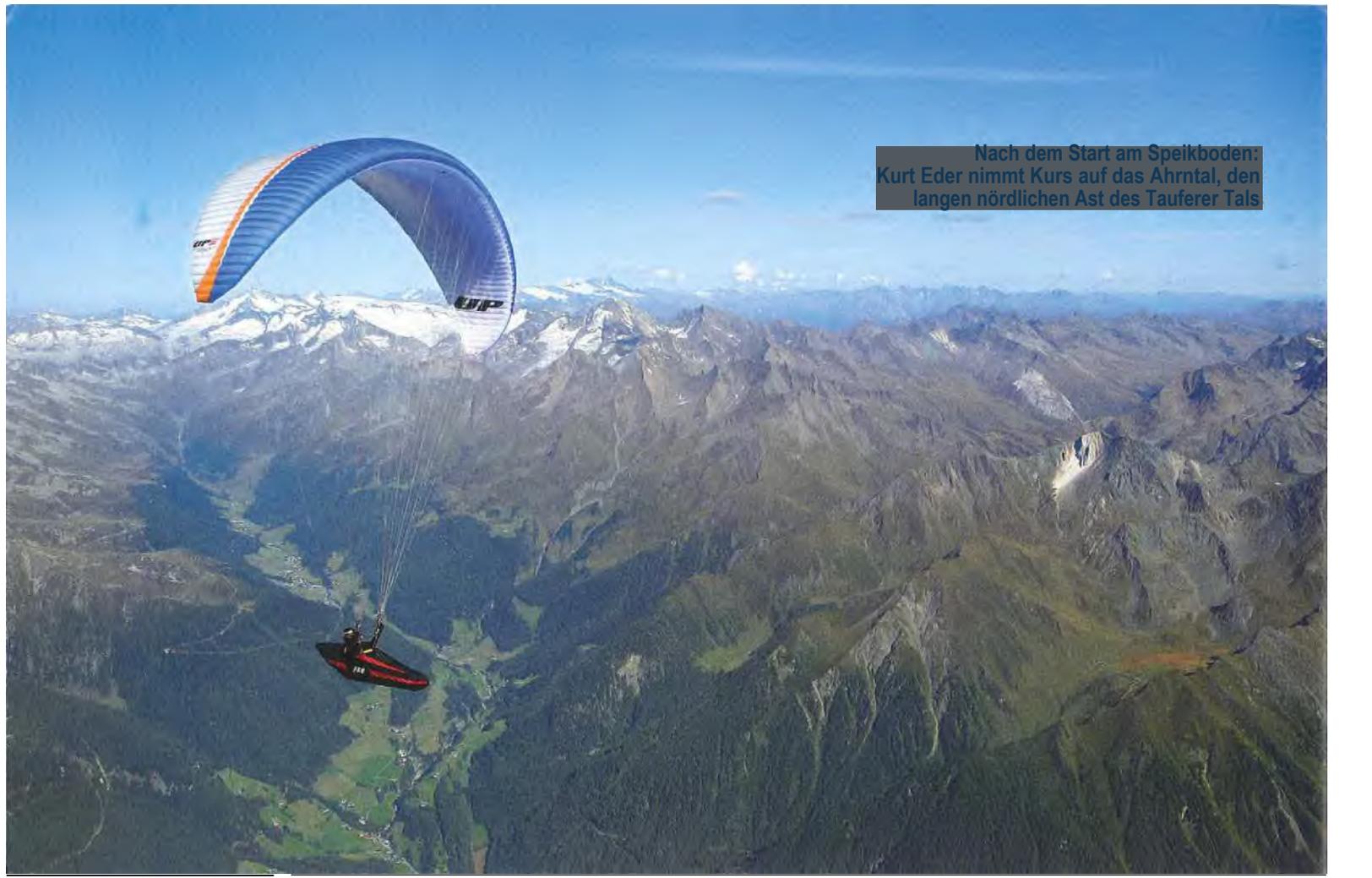
Sand in Taufern ist wieder "in"

Ein Beitrag von Christoph Kirsch



Wilde Berglandschaft Nach dem Start auf sanften Almwiesen bietet Sand in Taufers tiefe Einblicke in einsame Berge. Im Bild Lokalmatador Kurt Eder, der vor dieser Kulisse regelmäßig Dreiecke mit über 200 Kilometern fliegt.

Der ► ä klingt verführeh⁹ch'ivi unger, 'nd zergeht auf der Zunge
wie zart Südtiroer Speck eapfers. ie beste Jahreszet, dem
alert c r "Tauterer151 p.ch abzustatten, ist der Herbst.



Nach dem Start am Speikboden:
Kurt Eder nimmt Kurs auf das Ahrntal, den
langen nördlichen Ast des Tauferer Tals

Sie sind angetrieben von Pioniergeist und dem unbezähmbaren Wunsch, die dritte Dimension zu erobern: die Drachenflieger der ersten Stunde. Doch es gibt einen weiteren Grund, warum die mit ihren langen Haaren, Schlaghosen und weißen Adidas-Turnschuhen verwegen aussehenden Burschen jedes Wochenende von neuem ein absonderliches Päckchen auf ihr Autodach schnallen und in Richtung Alpen aufbrechen. Sie wollen neue Täler erkunden, gleichgesinnte Menschen kennenlernen und vor allem: eine gute Zeit haben.

Eines ist den Pionieren schon bald klar: Die sonnenverwöhnte Alpensüdseite bietet Piloten allerlei Vorzüge. Mildes Klima, annähernd 365 Tage Sonnenschein im Jahr, gastfreundliche Menschen – und nicht zu vergessen: Unzählige Ristorantes, Trattorias und Rifugios, die mit bezahlbaren Freuden für Gaumen und Kehle locken.

Eines der beliebtesten Gebiete der Pionierzeit ist Sand in Taufers. Der traditionsreiche Ort im Tauferer Tal am Fuße ausgedehnter Almwiesen und eisbedeckter Berggipfel vermischt fliegerische Möglichkeiten und südtiroler Lebenskultur zu einer betörenden Symbiose. Wer am Startplatz „Ahornach“ den Drachen vom Autodach

hebt, ist nach wenigen Handgriffen airborne. Der Landeplatz im Talgrund ist groß genug, um entspannt mit einer Cessna einzulanden und abends lässt sich der Tag in einer der vielen Pizzerias feiern. Die ausgelassene Stimmung unter den einheimischen Piloten sorgt für ein ganz spezielles Flair, das einen schon am Sonntagabend wieder das nächste Wochenende herbeisehnen lässt.

„Sand“, wie der Ort gerne kurz genannt wird, ist bei Anfängern und Profis gleichermaßen beliebt. Altmeister Toni Bender blickt auch heute noch gerne zurück: „Als ich meinen Flugschein gemacht habe, war ich fast jedes Wochenende hier. Diese Mischung aus lieblichen Almwiesen und hohen Bergen drumherum hat mich von Anfang an fasziniert.“ Die Geräteleistung steigt und schnell ist klar: Trotz der geringen Höhendifferenz von nur 550 Metern heizt die Sonne den Südhang oberhalb von Sand in Taufers so stark auf, dass sich Abgleiter mit etwas Geschick zu stundenlangen Thermikflügen verlängern lassen. Toni Bender, längst Deutscher Meister, reizt die Aufwinde noch weiter aus, und ersetzt die langweilige Rückfahrt im Auto regelmäßig durch einen »Homerun« über die hohen Eis- und Felsmassive des Alpenhauptkamms ins angrenzende

Zillertal. Ein paar Mal mogelt er sich sogar bis ins Inntal und Richtung Innsbruck vor, wo er sich mit einem Grinsen im Gesicht von den Staugeplagten Freunden wieder aufsammeln lässt. „Diese Heimreisen gehören auch heute noch zu meinen intensivsten Fluggerinnerungen!“, schwärmt die Fluglegende – und das will etwas heißen, denn der Profipilot ist seit rund 30 Jahren nahezu jeden Tag in der Luft.

Doch in den Neunzigern gerät Sand in Taufers in Vergessenheit. Ein Unglückstag mit mehreren Gewittertoten, die ungeklärte Rechtslage ausländischer Piloten in Italien und das Aufkommen neuer Startplätze wie der Emberger Alm – fast genau spiegelbildlich am anderen Ende der endlosen Bergkette des Puster- und Drautals gelegen – lässt das Tauferer Tal in einen tiefen Schneewittenschlaf sinken.

COMEBACK EINES KLASSIKERS

Für eine Renaissance der einstigen Fliegerhochburg sorgt seit einigen Jahren ein einzelner Gleitschirmflieger: Kurt Eder. Nur wenige Piloten kennen den bescheidenen Werkzeugmacher aus Uttenheim am Eingang des Tauferer Tals persönlich. Kurt Eder nimmt weder an »großen« Wettbewerben teil noch ist sein Bild regelmäßig in

Up and away! Nach dynamischen Starts am Speikboden (links) und bei genussvollen Abendflügen in Ahornach



Hochglanzmagazinen zu sehen. Und dennoch, nach Tagen mit flacher Druckverteilung über den Alpen geht sein Name um die ganze Welt. Dann stehen seine riesigen Dreiecksflüge durch Pustertal und Dolomiten regelmäßig auf Platz Eins der Tageswertung der internationalen Online-Streckenflugwettbewerbe.

Auf den Spuren des mehrfachen italienischen Streckenflug-Meisters machen sich nun immer öfter auch deutsche Piloten auf die Reise in das einstige Fliegermekka – manche auf der Durchfahrt nach Sillian, Bassano oder zu bekannten Flugbergen der Dolomiten, andere mit mehr Zeit im Gepäck. Und etwas Zeit mitzubringen lohnt sich. Denn vor allem der bequem per Seilbahn

erreichbare »Speikboden« erlaubt selbst im Herbst noch ausgedehnte Rundflüge durch das Tauferer Tal und seine Seitenarme Ahrn- und Raintal. Der Thermikeinstieg ist am Ende der Flugsaison zwar nicht mehr so einfach wie in der ersten Jahreshälfte, doch geduldigen Piloten bieten die kühlenden Flanken der Zillertaler Gletscherwelt manchmal sogar Ende Oktober noch

Basishöhen jenseits der 4.000-Meter-Marke. Wer es gemütlicher angehen will, startet in Ahornach zu sanften Thermik- und Soaringflügen – oder sammelt einfach Höhenflüge fürs Flugbuch. Die perfekte Infrastruktur macht's zum Kinderspiel. Ganz auf den Spuren der ersten Drachenflieger, die dies bereits vor über 30 Jahren zu schätzen wussten ...

Auf 4.500 Meter über dem Alpenhauptkamm. Solche Basishöhen sind im Spätsommer und Herbst keine Seltenheit in Südtirol. Rechts das Ahrntal, links die Ausläufer des Zillertals.





e-

Ausklang eines fieberstlichen Rundflugs: Sanfte Abenckhermik über den Almen des Antholzei-Tals - mit freiem Blick auf die Felszackefi der Dolamiten



Erst eine gute Brotzeit und dann

„walk and fly“ auf einen der hundert Berge der Umgebung



Allgemeine Infos

Anreise: Mit dem Auto über die Brenner-Autobahn A 22 bis zur Ausfahrt Brixen/Pustertal. Auf der Bundesstraße bis zur Abfahrt Tauferer Tal bei Bruneck und weiter nach Sand in Taufers. Alternativ über Kitzbühel und den Tauertunnel bis Lienz und von dort dem Pustertal nach Westen bis Bruneck folgend (ca. 280 Kilometer/2,5 Stunden von München).

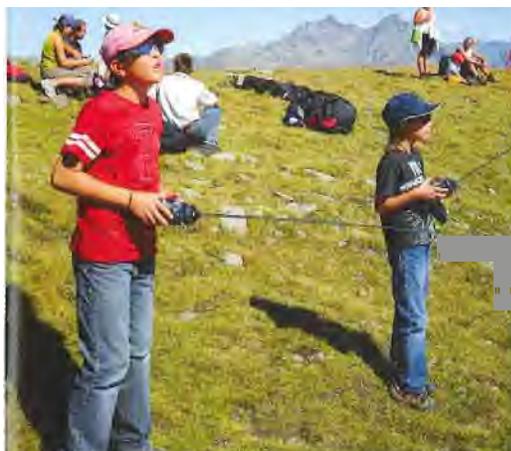
Startplätze: Das Hausfluggebiet von Sand in Taufers ist „Ahornach“, eine Siedlung mit sanften, ideal nach Süden ausgerichteten Almwiesen oberhalb von Sand in Taufers (Höhendifferenz ca. 550 m, ca. 9 km Auffahrt mit dem Auto). Hier setzt die Thermik meist schon am Vormittag ein und entwickelt in den Mittagsstunden ungeahnte Stärke. Besonders lohnend - nicht nur für Einsteiger - sind Flüge in gleichmäßiger Abendthermik. Von Juni bis Oktober (dieses Jahr vom 24. Juni bis 07. Oktober) bequem über 2 Sektionen mit Kabinenbahn und Sessellift erreichbar ist der Speikboden (Talstation 5 km nördlich von Sand in Taufers im Ahrintal). Drachenflieger können nach Rücksprache mit dem Club auch einen Pick-up-Shuttle nutzen. Die auf 2.400 m NN gelegenen Süd-Startplätze (Höhendifferenz 1.400 m) haben bis in den Herbst hinein hervorragendes Thermikpotenzial, sind bei schlechten Windverhältnissen aber anspruchsvoll. Drachenflieger starten an der Bergstation, GS ca. 5-10 min. westlich. Bei Nordlagen ist größte Vorsicht geboten! Beide Startplätze sind für Drachen und Gleitschirme gleichermaßen geeignet.

Landeplätze: Der riesige offizielle Landeplatz für alle Fluggebiete liegt am SO-Rand von Sand in Tau-

fers neben einer großen Tennishalle. Dort sind auch die Landekarten erhältlich. Besonderheiten: Sand in Taufers liegt auf der wetterbegünstigten Alpensüdseite. Fliegen kann man hier fast jeden Tag, empfehlenswert sind aber Hochdrucklagen mit flacher Druckverteilung. Nordlagen - insbesondere mit NO-Wind - sind wegen der Nähe zum Alpenhauptkamm mit größter Vorsicht zu genießen. An allen thermischen Tagen können die Talwinde am Nachmittag lebhaft auffrischen.

Fluggebiete in der Umgebung: Sand in Taufers ist ein idealer Ausgangsort für die Erkundung Südtirols. Neben Ahornach und Speikboden empfehlenswert 1. Gitschberg/Meransen: Süd, direkt am Eingang des Pustertals, bequeme Auffahrt mit Seilbahn, Landung westlich der Talstation. 2. Platten und Kofl/Pfalzen: Das Hochplateau von Pfalzen westlich von Bruneck hält zwei mit dem Auto erreichbare Startplätze für alle südlichen Windrichtungen parat. "Auf der Platten" im Westen und "Kofl" versteckt an der Ostkante. Gelandet wird neben dem Sportzentrum südlich von Pfalzen. Gemütlich! 3. Tesselberg/Gais: Früher sehr beliebter Südweststart oberhalb von Bruneck. Prädestiniert für Abendflüge, aber schwierige Parkplatzsituation am Startplatz. Der Landeplatz ist am Sportplatz von Gais. Kronplatz/ Bruneck: Der Kronplatz bietet Startplätze in fast jede Flintmeichtung. Empfehlenswert im Spätwinter in Kombination mit einem Skitag. 5. Helm/Sexten: Anspruchsvoller Thermikberg mit Eintrittskarte zu den Sextener Dolomiten (Drei Zinnen, Monte Cristallo, ...). Gut erschlos-

sen mit Seilbahn. 6. Lüssenalm/Lüsen: Traumhaftes Anfängergebiet mit großem Thermik- und Soaringpotenzial - leider "In der Hand" einer großen deutschen Flugschule und mit vielen Auflagen versehen, Alternativ: Die Berge rund um Pfalzen sind ein Dorado für Walk and fly-Piloten - gerade nach dem Almbetrieb im Herbst. XC-Potenzial: Ahornach und Speikboden sind XC-Paradiese. Auch im Herbst sind noch ausgedehnte Rundflüge entlang der Südrücken des Zillertaler Alpenhauptkamms und des wilden Raintals möglich. Im Frühjahr und Sommer werden von den Locals regelmäßig FAI-Dreiecke über 200 km erflogen. Beste Jahreszeit: Ganzjährig! Auf der niederschlagsarmen Alpensüdseite gibt es sogar im Winter immer wieder Tage mit Thermik. Für Einsteiger ist Ahornach durch seine Auffahrtmöglichkeiten per Auto rund ums Jahr ein ideales Trainingsgelände. Thermik- und Streckenfreaks kommen natürlich vor allem von April bis Juli auf ihre Kosten. Schönste Jahreszeit sind aber Spätsommer und Herbst. Karten: Die Generalkarte (empfehlenswert ist die Ausgabe „Extra Vorarlberg, Tirol, Oberbayern, Südtirol“ 1:200.000; Tobacco-Karte „Pustertal - Bruneck - Drei Zinnen“, 1:50.000 Wichtige Adressen: Wetterinfos: www.provinz.bz.it/wetter/suedtirol.htm (informativer Allgemeiner Bergwetterbericht) Tourismusverband Sand In Taufers: Telefon +39-474-678076, e-mail info@taufers.com, Internet www.taufers.com Bergbahn Speikboden: Telefon +39-474-678122, e-mail info@speikbodemit, Internet www.speikbodemit



Startplatz mit lockerer Atmosphäre: Die einheimischen Piloten testen am Speikboden die Thermikqualität mit dem Modellflieger (links). Ausgedehnte Rundflüge durch das Tauferer Tal sind auch im Oktober möglich (rechts)

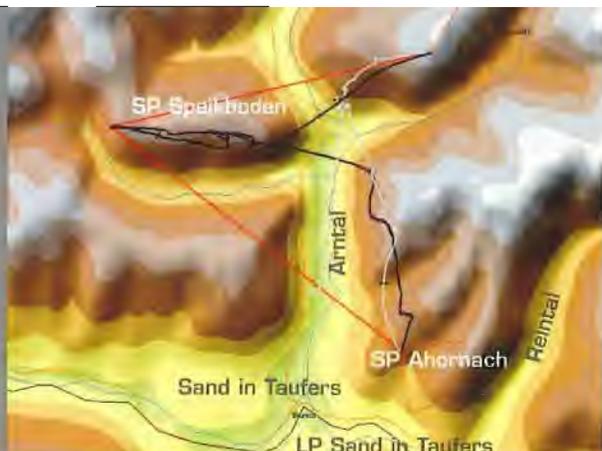


FOTO SEEYOU



KÄRNTEN IST DER WAHNSINN!

Die schönsten Fluggelände rund um Spittal

Beitrag und Fotos von Karsten Kirchhoff

Es war nicht das erste Mal, dass ich mich zum Fliegen nach Kärnten aufgemacht habe. Schließlich hört man von Kärnten nur Gutes. Immer super Wetter, schöne Landschaft und nette Leute. Das wollte ich genauer wissen. Bis jetzt habe ich Kärnten in erster Linie mit dem wohl bekanntesten Fluggelände des Bundeslandes, der Emberger Alm, verbunden. Vielen wird das nicht anders gehen. Doch Kärnten hat gerade in flugtechnischer Sicht mehr zu bieten als nur die Emberger Alm, das habe ich am eigenen Leib erfahren. Nur wenige Kilometer hinter Greifenburg erstreckt sich das landschaftlich herrlich gelegene Gebiet der Nockberge rund um den Millstätter und den Ossiacher See. Und wen wundert's? Auch hier gibt es auf den Bergen Startplätze und in den Tälern Landeplätze. Kärnten ist das südlichste Bundesland Österreichs und vor allem bekannt durch seine Berg- und Seenlandschaft. Als einziges

Bundesland Österreichs liegt es vollständig südlich des Alpenhauptkammes. Im so genannten Dreiländereck grenzt es an Osttirol, an Salzburg, an die Steiermark, an Slowenien und Italien.

Das Gebiet ist zerklüftet. Ein gutes Zeichen für uns Piloten. Im Westen und Norden ist es von den Hohen Tauern und den Gurktaler Alpen umgeben, im Süden von den Karnischen Alpen und den Karawanken und im Osten von Pack- und Koralpe begrenzt. Die Drau, der Hauptfluss Kärntens, durchfließt das Land von Westen nach Osten und teilt es in Ober- und Unterkärnten. Dem rauhen Klima der Hohen Tauern steht hier das gemäßigtere, mediterran beeinflusste Klima des Seengebietes direkt gegenüber. Die Gebirgseen mitgerechnet, kann man in Kärnten 1.270 Seen zählen.

Der erste Anlaufpunkt in Kärnten von der Alpennordseite kommend, über die Tauernautobahn, ist Spittal an der Drau. Das Städtchen liegt

am westlichen Ende des Millstätter Sees. Für Camper ist der „Campingplatz Haupt“ in Seeboden ein geeigneter Anlaufpunkt. Der Platz erstreckt sich terrassenförmig über einen Teil des Seeufers. Entlang der schönen Seepromenade kann man hier gemütlich den Abend ausklingen lassen und das Unterhaltungsprogramm der zahlreichen Lokale begutachten. Oberhalb von Seeboden erschließt sich über eine Mautstraße das Massiv des Tschiemocks. Mit dem PKW geht es die Serpentina hinauf bis zur Talstation des Sesselliftes beim Hansbauer. Von dort überwindet man normalerweise die nächsten rund 400 Höhenmeter bis zum Tschiemock-Gipfel mit dem Sessellift. Seit dem letzten Jahr ist der Sessellift leider wegen Alterschwäche geschlossen. Um in die Luft zu kommen gibt es nun zwei Möglichkeiten. Entweder wählt man die sportliche Variante und erklimmt den Tschiemock per pedes in knapp 90 Minuten vom Hansbauern



Eine hervorragende Infra-
 strikttir findei.gtilade
 Drachenflieger an der
 Gerlitzten vor. Unestort
 von,Gleitüdhirentrubel
 / kören Sie hier auf der
 1! Il e a vor demPachei-
 net12ilffle-athoilgarten.

aus. Oder, wer die Strapazen nicht auf sich nehmen will, findet einen herrlichen Wiesenstartplatz für Drachen und Gleitschirme westlich der Hansbauerhütte. Beim Flug vom Startplatz Hansbauer sollten vor allem Gleitschirmpilotinnen und -piloten die Entfernung und die Länge des Flugweges zum Landeplatz nicht unterschätzen. Der Landeplatz ist vom Startplatz aus kaum auszumachen, unter anderem da der Flugweg „ums Eck“ führt. Man sollte deshalb für seinen Start Windsituationen wählen, die Aufwinde erwarten lassen, oder sich bei schwachen Wmd-situationen mit einem Genussflug samt herrlichem Ausblick auf das gesamte Millstättersee-Gebiet zufrieden geben. Ab den Mittagsstunden bietet dieses Fluggebiet gute Voraussetzungen für Streckenflüge bei bester Thermik. Wer vom Startplatz im Gipfelbereich startet, sollte dagegen mit der Flughöhe keine Probleme bekommen und den großen Landeplatz hinter Treffling locker

erreichen. Ab 18:00 Uhr ist jedoch der Flugbetrieb einzustellen (Wildruhe). Durch seine Lage am Ende des Tauerntales ist der Berg sehr nordwindanfällig. Deshalb sollte man auch überregionale Windsituation vor einem Flug sorgfältig prüfen.

e Tschiernock - Gemeinde: Treffling, Eignung: GS + HG, Art: Hang, Rampe für HG, Richtung S - SW, Wind: Thermik, Höhenunterschied ca. 850 - 1.250 m, Charakter: einfach-mittel, Erschließung: Auto + Fußweg/ Bergbahn, Aufstieg: Von Seeboden nach Treffling. Durch den Ort und von dort über die Mautstraße bis zum Parkplatz beim Hansbauer. Start: 1. Hansbauer, S-SW, 1.669 m NN, N 46° 51' 30,9" 0 013° 33' 08,3". Vom Parkplatz Hansbauer den Feldweg links Richtung Westen folgen bis zum Startplatz (Windsack + Wetterstation). Recht flache Startwiese. 2. Tschiernock Gipfel, S-SW, N, 2.069 m NN, N 46° 51' 52,7" 0 013° 33' 56,2". Großer Wiesenstartplatz im Gipfelbereich.

3. Übungshang, SO. Kleiner Hang hinter dem Landeplatz, Flug: Genussflug mit einem herrlichen Ausblick auf das gesamte Millstättersee-Gebiet. Streckenflugmöglichkeiten: Richtung Südosten entlang des Bergrückens oberhalb des Millstätter Sees Richtung Gerlitzten. Im Bereich Villach TMA beachten. Landung: Treffling, HG + GS, 807 m NN, N 46° 50' 32,8" 0 013° 31' 08,6". In Treffling vorbei an den Tennisplätzen der Straße Richtung Gmünd nach Norden folgen. Nach dem Ortsausgang befindet sich der Landeplatz linker Hand (Windsack + Infotafel). Besonderheiten: Landevolten beachten. Gefährlich bei Nordwind. Bemerkungen: langer Flugweg zum Landeplatz. Langgezogener, vorgelagerter Bergrücken. Im Frühjahr und Sommer starke Thermik möglich. Ausgeprägtes Talwindssystem. Start-/Landegebühren: keine, Kontakt: Fly Carinthia, Gerhard Fischer, Treffling 45, A-9871 Seeboden, Tel: +43/(0)4762/81999, www.flycarinthia.at, flycarinthia@aon.at, Unterkunft: siehe Infomaterial, Camping : Seecamping Haupt, Hauptstraße 180, A-



9871 Seeboden, Tel: +43/(0)4762/81963 (Sommer), +43/(0)4762/36106 (Winter)seccamping-haupt@carinthia.com

GOLDECK

Einen der schönsten Ausblicke über Spittal und den Millstätter See hat man allerdings vom schräg gegenüberliegenden Goldeck aus. Mit der Goldeckbahn gelangt man von Spittal aus zu den Startplätzen. Auch eine Mautstraße führt auf das Goldeck. Allerdings erreicht man die Startplätze besser mit der Seilbahn, denn vom Parkplatz Seetal am Ende der schönen Panoramastraße muss man bis zum Gipfel und zu den Startplätzen noch knapp 1 Stunde aufsteigen. Rund um den grünen Gipfel in knapp 2.100 m Seehöhe hat man einen traumhaften Ausblick auf das gesamte Bergpanorama bis hin zum Großglockner, der jedes Fliegerherz höher schlagen lässt. Bei Nord- oder Westwetterlagen ist das Goldeck eine ideale Alternative zum Tschiernock. Bei passender Windstärke kann in diesem Fluggebiet in fast alle Richtungen gestartet werden. Die Startplätze sind dabei besser für Drachenflieger geeignet. Auf jedem Startplatz befindet sich eine Holzrampe. Für Gleitschirme ist vor allem der Hauptstartplatz Richtung Norden, knapp oberhalb der Bergstation, der interessanteste. Gerade bei Nordwind stellt das Goldeck am Ende des Tauerntales einen idealen Prallhang dar. Steht der Nordwind an, kann man im Gipfelbereich hin und her soaren. Die Nordausrichtung begründet gleichzeitig, warum das Goldeck kein

idealer Streckenflugberg ist. Das Relief ist zudem nicht einfach. Erfahrene Pilotinnen und Piloten können trotzdem von hier aus auf Strecke gehen. Die meistgeflogenen Routen führen dabei entlang den Nordflanken Richtung Villach. Alle anderen Startplätze setzen für Gleitschirmflieger ein hohes Maß an Erfahrung voraus, da jeweils Bergrücken und Bergflanken umflogen werden müssen.

Die große Landwiese befindet sich in der Nähe der Talstation der Goldeckbahn in den Spittal-Auen. Es ist darauf zu achten, dass dieser Landeplatz teilweise auch von Hubschraubern benutzt wird.

- Goldeck: Gemeinde: Spittal, Eignung: HG, GS, Art: Hang, Rampe für HG, Richtung: N-NO, S-SSO, W, Wind: Thermik + Soaring, Höhenunterschied: ca. 1.500 m, Charakter: mittel-schwierig, Erschließung: Bergbahn + Fußweg, Aufstieg: In Spittal der Beschilderung zur Goldeckbahn durch den Ort folgen. Mit der Seilbahn erreicht man über 2 Sektionen den Gipfelbereich mit den Startplätzen. Start: 1. N-NO, HG + GS, 2.082 m NN, N 46° 45' 39,5" 0 013° 27' 27,2". Hauptstartplatz links oberhalb der Bergstation. Für Drachen Holzrampe. 2. S-SSO, HG (GS bedingt), 2.132 m NN, N 46° 45' 31,2" 0 013° 27' 30,4". Startplatz Holzrampe hinter dem Sender. Achtung: Der gesamte Ostflanke des Bergrückens muss Richtung Spittal umflogen werden 3. W, HG (GS nur bedingt), 2.106 m NN, N 46° 45' 29,5" 0 013° 27' 22,0". Startplatz vor der Panoramahütte. Holzrampe für HG. Achtung: Der gesamte Bergrücken des Goldeck-Gipfelplateaus muss Richtung

Spittal umflogen werden. Flug Genussflug mit einem herrlichen Ausblick auf Spittal und den Millstätter See. Streckenflugmöglichkeiten Richtung Südosten entlang des Bergrückens oberhalb des Millstätter Sees Richtung Gerlitzen. Im Bereich Villach TMA beachten. Landung: Spittal, HG + GS, 542 m NN, N 46° 47' 34,5" 0 013° 29' 06,0". Große Landwiese für HG und GS hinter der Talstation der Goldeck-Bergbahn. Besonderheiten: Landevolten beachten. Seilbahnseile beachten. Langer Flugweg zum Landeplatz. Langgezogener, vorgelagerter Bergrücken und Bergflanken. Ganzjährig starke Winde auf Grund der Lage. Ausgeprägtes Talwindssystem. Gebühren: Einzelfahrt 9,50 Euro Start-/Landegebühren: keine, Kontakt: Fly Carinthia (siehe Tschiernock). Bergbahn: Goldeck Bergbahnen GmbH, Zur Seilbahn 10, A-9800 Spittal/Drau, Tel: + 43/(0)4762/2864, Fax: + 43/(0)4762/5335, office@goldeck-spittal.at, www.goldeck-spittal.at, Unterkunft: siehe Infomaterial und Tschiernock

RADSBERG

Ein gemütliches Fluggebiet mit etwa 400 Metern Höhenunterschied befindet sich auf dem Sattnitz, einem Höhenrücken südlich von Klagenfurt gelegen. Von der City erreicht man das Fluggelände in etwa 20 Autominuten. Auf den ersten Blick nicht ersichtlich, was in dem „Hüglehen“ steckt. Geeignet ist der Radsberg für einen Abgleiter nach Feierabend, eventuell verbunden mit einem landschaftlich sehr schönen "walk up" genauso wie auch als Ausgangspunkt für



Die vielfältigsten, aber gleichzeitig auch die anspruchsvollsten Startmöglichkeiten bietet das Goldeck.

Streckenflüge nach Osten Richtung Klopeinersee (CTR Klagenfurt beachten). Aber auch nach Süden in die Karawanken und bis nach Slowenien, wie auch nach Westen bis hin zur Gerlitzen und zum Tschiernock sind schon Strecken geflogen worden. Ein weiterer Vorteil: Durch seine geringe Höhe liegt der Radsberg oft windbegünstigt. Wenn in anderen höheren Gebieten der Nordwind das Fliegen unmöglich macht, geht's hier oft noch. Vorsicht ist dann allerdings bei thermischem Anschluss an den in größerer Höhe durchgreifenden Nordwind geboten.

Leichter Ostwind verursacht kaum ein Problem. Bei Westwind ist jedoch Vorsicht geboten: Der SW vorgelagerte Hügel mit Steilabfall zur Drau kann dann einen Leerrotor ausbilden.

Bei normalen Windverhältnissen konzentriert sich das Fluggeschehen auf den Steilabbruch im östlichen Teil des Radsbergs. Ein unbedingtes Muss ist das Einhalten der Hangflugregeln.

Wenige hundert Meter hinter dem Startplatz beginnt die CTR Klagenfurt. Ein Einflug muss unbedingt vermieden werden. Eine Flugstrecke aus der Kontrollzone führt über den markanten Taleinschnitt bei Mieger östlich des Radsbergs. Vorsicht ist hier vor Kleinflugzeugen und Hubschraubern geboten. Diese dürfen hier bis zu 150 m über Grund fliegen. Segelflieger, die am Flughafen Klagenfurt oder vom Flugplatz Glainach im Rosental mittels Flugzeugschlepp starten, lassen sich für ihren Streckenflugeinstieg gerne

über die Sattnitz schleppen. Meist klinken sie über dem Sender Pfaffenwald (ca. 3 km westlich) aus. Aber auch wenn es hier mal nicht zum Fliegen geht, ist das Gebiet ein schönes Ausflugsziel mit einer sehr schönen Aussicht und einer Jausenstation mit großer Aussichtsterrasse.

ru Geländebeschreibung Radsberg, Gemeinde Rottenstein Eignung GS + HG Art Hang Richtung S-SO Wind Soaring + Thermik Höhenunterschied ca. 400 m Charakter mittel, Erschließung Auto + Fußweg Anfahrt Von Klagenfurt über den Südring bis zur Ebentalerstraße. Gleich nach den Jet & OMV Tankstellen rechts abbiegen nach Ebental. Durch den Ort Richtung Süden über einige Serpentinaen den Berg hochfahren, dem Wegweiser "Radsberg" folgend links abbiegen. Durch Tutzach erreicht man das Plateau des Sattnitz - Bergzuges. Nach einer ca. 1,5 km langen Geraden an der Kreuzung leicht halbrechts abbiegen und durch den Wald. Kurz nachdem die Straße wieder bergab geht, rechts zur Jausenstation Mickl abbiegen. Parken an der Jausenstation Mickl, Start Radsberg, S-SO, 815 m NN, N 46° 34' 21,3" O 014° 24' 08,6". Der Startplatz ist recht steil. Quer verlaufende Kabel beachten. Ein großer Windsack steht am höchsten Punkt, mehrere kleine Windfahnen sind an der Waldkante und rund um den Startplatz positioniert. Der Landeplatz ist vom Startplatz aus nicht zu sehen. Nach dem Start muss nach links (Osten) weggefliegen werden.

Flug Panoramaflug über der Drauschleife. Der geringe Höhenunterschied erfordert ein rasches Auffinden der Aufwinde. Der Höhenzug der Sattnitz ladet zum

Streckenfliegen ein, über 2000m MSL ist dann auch die Querung des südlich gelegenen Rosentals möglich. Streckenflugmöglichkeiten Der Höhenzug der Sattnitz ladet zum Streckenfliegen ein, über 2000m MSL ist dann auch die Querung des südlich gelegenen Rosentals möglich.. Landung 1. Rottenstein, GS, 416 m NN, N 46° 34' 09,4" O 014° 25' 20,3". Gelandet wird am Sportplatz in Rottenstein, östlich des Ortes. Bei der Landeinteilung muss der Zaun des Fußballplatzes überflogen werden, der hinter den Toren jeweils höher ist. Am NW Eck steht ein Windsack. 2. Toplandung. Hinter dem Startplatz befindet sich eine große Wiese, die zum Toplanden ausgezeichnet geeignet ist. Vorsicht bei Nordwind: Die Wiese liegt direkt südlich des Waldes und ist bei Nordwind turbulent, während am Start noch die Thermik vom Süden hochziehen kann. 3. HG. Der Landeplatz für Drachenflieger befindet sich genau südlich vom Startplatz. Die Windfahne ist zu sehen. Besonderheiten CTR Klagenfurt beachten. Hangflugregeln beachten. Landeplatz (GS) vom Startplatz aus nicht einsehbar. Gefährlich bei Nordwind. Start-/Landengebühren Die Startgebühr ist beim Fliegerwirt Otti in der Jausenstation Mickl zu entrichten, im Preis von 3,50 Euro ist ein Getränk inbegriffen Kontakt 1. Kärntner Gleitschirmfliegerclub Radsberg www.kgfc.org Unterkunft Die Jausenstation Mickl bietet zudem Übernachtungsmöglichkeiten an.

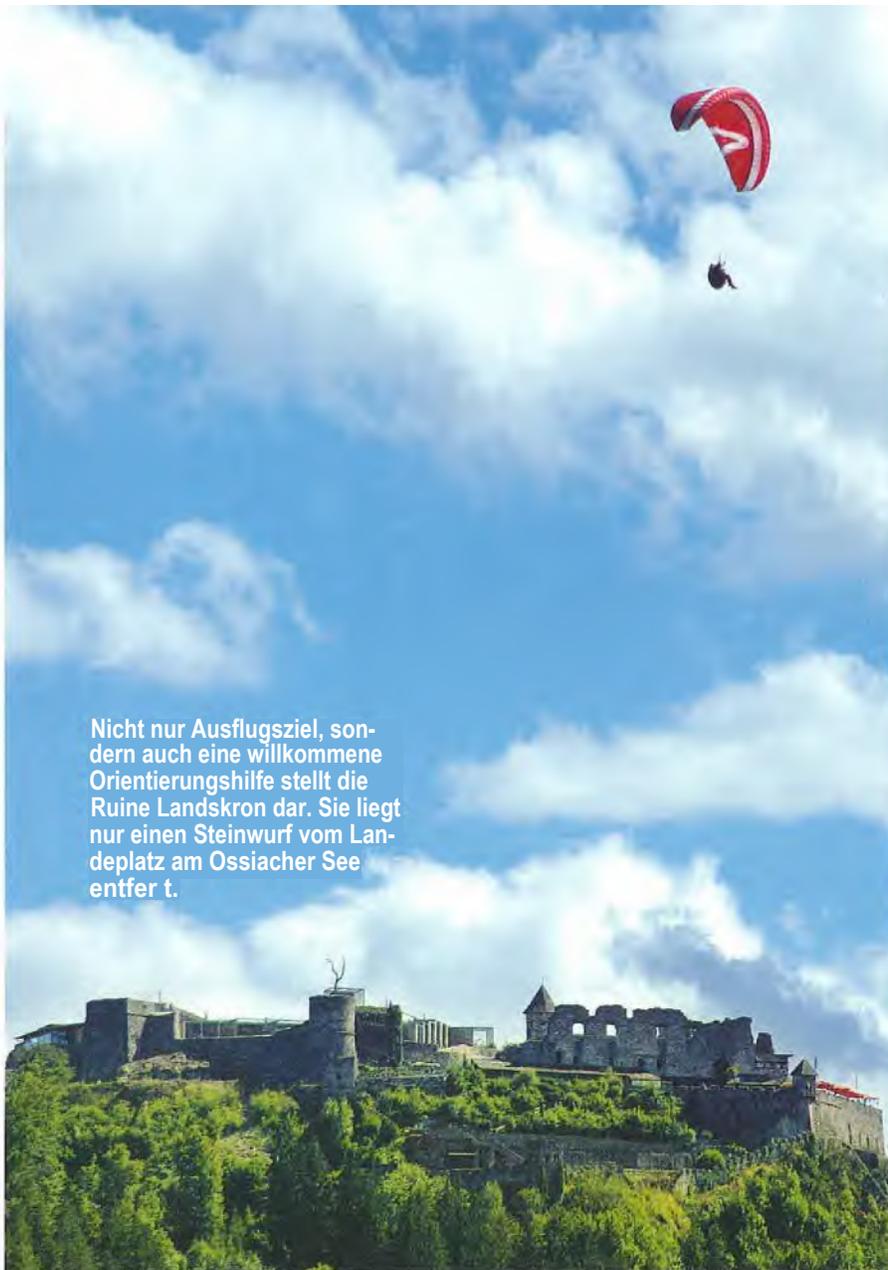
GERLITZEN

Ein weiterer See bildet das atemberaubende Panorama für unseren Flug von der Gerlitzen.



Einmal in der Drauschleife an den Startstress bei traumhaften Ausblicken auf Spittal und den Millstätter See rasch wieder abbauen.

Die Drauschleife, mit Streckenflugpotential, ist ab der Drauschleife gelegen und bietet die schönsten Soaringmöglichkeiten in Kärnten.



Nicht nur Ausflugsziel, sondern auch eine willkommene Orientierungshilfe stellt die Ruine Landskron dar. Sie liegt nur einen Steinwurf vom Landeplatz am Ossiacher See entfernt.

Mit dem Blick über den Ossiacher See und die umliegenden Kämtener Seen zählt die Gerlitzten wohl zu einem der schönsten Drachen- und Gleitschirmflugberge Österreichs.

Im Herbst kann es dabei aber durchaus mal vorkommen, dass man den Landeplatz vor lauter Nebel vergebens sucht. Hat sich der Nebel jedoch aufgelöst, oder gar nicht erst gebildet, beeindruckt die Gerlitzten mit einer hervorragenden Fernsicht. Bei Nebel gibt es mehrere Möglichkeiten. Entweder man kehrt ein, wartet geduldig oder genießt das herrliche Bergpanorama oberhalb der Nebeldecke in der angenehm warmen Herbstsonne in der Hoffnung, dass sich die Nebeldecke doch noch lichtet. Oder man landet, natürlich nur bei entsprechenden Bedingungen und Können, einfach auf der Gerlitzten Top. Das Gipfelplateau bietet dafür auf dem riesigen Wiesenstartplatz hervorragende Möglichkeiten. Drachen finden Startmöglichkeiten zudem im Bereich des Alpengasthofes. Flugspaß ist an der Gerlitzten zu jeder Jahreszeit garantiert. Aber auch hier gilt es die Windsituation richtig einzuschätzen. Bei starkem Westwind ist ein Vorwärtskommen Richtung Landeplatz schwierig. Besser man bleibt dann am Boden. Gleiches gilt bei Nordwind. Um zum Landeplatz zu gelangen, muss man auch hier einen langgezogenen Berg Rücken vorfliegen. Auf der Straße Richtung St. Andrä erreicht man zunächst linker Hand den am See gelegenen Campingplatz und danach rechter Hand den Club-Landeplatz. Einige Meter weiter findet man die Flugschule und gleich links gegenüber den Landeplatz der Flugschule. In der Flugschule erhalten Erstflieger eine freundliche Geländeeinweisung. Biegt man etwas weiter von der Straße nach St. Andrä nach rechts ab, erreicht man den großen Drachenlandeplatz. Unter dem Motto: "Raus aus dem Nebel und rauf auf die sonnige Gerlitzten" sind Panorama-Kanzelbahn und die Gerlitzten-Gipfelbahn meist auch noch im September und zusätzlich an weiteren Tagen im Oktober für Gäste in Betrieb.



Startvergnügen pur! Der beliebte Wiesenstartplatz auf der Gerlitzten verkraftet duzent Startvillie. Diele... C'h noth'genügend Fi'e Si'en fürer... Z.Pifotinnen und Piloten zum Einschwe

ral Gerlitzten: Gemeinde: Annenheim, Eignung: HG, GS, Art: Hang, Rampe für HG, Richtung: 1. SO - SW 2. SO-S, Wind: Thermik, Höhenunterschied: 1.390 m, Charakter: einfach-mittel, Erschließung: Bergbahn oder Auto, Start: 1. Gerlitzten, 1.897 m NN, N 46° 41' 32,7" 0 013° 54' 50,1", Von Annenheim mit der Bergbahn und anschließend dem Sessellift auf die Gerlitzten. Mit dem Auto auf der Mautstraße (6.-Euro, ca. 23 km vom Landeplatz) über Treffen und Arriach auf die Gerlitzten. Die Startplätze befinden sich rund um den Steinturm unterhalb der Bergstation bis zur 4er-Sessellbahn. Rampe für HG vor dem Alpengasthof Pacheiner, 2. Ossiachberg, ca. 1.000 m NN, Höhenflugstartplatz der

Flugschule. Start nur mit Erlaubnis möglich! Flug: Panoramaflug über dem Ossiacher See mit herrlichem Ausblick. Streckenflugmöglichkeiten Streckenflüge sind unter Beachtung der TMA beziehungsweise mit Freigabe Richtung Spittal möglich. Landung: 1. Annenheim (FS), GS, 509 m NN, N 46° 39' 10,4" 0 013° 53' 22,5", Von Annenheim Ausfahrt „Ossiacher See Süd“. LP links neben der Straße (gegenüber der Flugschule). Parkmöglichkeiten vor dem Campingplatz. 2. Annenheim (DGFC), 509 m NN, N 46° 39' 10,4" 0 013° 53' 22,5", LP rechts neben der Straße (vor FS). 3. Annenheim (FS), HG, 502 m NN, N 46° 39' 02,8" 0 013° 53' 11,7", nächste Straße nach der Flugschule rechts abbiegen. Einige hundert Meter weiter befindet sich die Landwiese mit Windsack links neben der Straße. Besonderheiten: TMA Klagenfurt. Maximal zulässige Flughöhe: 2.100 m NN. Modellfluggelände an den Startplätzen beachten. Landevolten beachten. Gefährlich bei Westwind. Bemerkungen: langer Flugweg zum Landeplatz. Langgezogener, vorgelagerter Berggrücken. Im Frühjahr und Sommer starke Thermik möglich. Ausgeprägtes Talwind/ See-/Landwindssystem. Abstand zu Seilbahnen einhalten. Start-/Landegebühren: keine, Kontakt: Kärntner Flugschule, A-9520 Annenheim, Tel/Fax: +43/(0)4248/3400, www.kaerntner-flugschulen.at, fly@kaerntner-flugschulen.at, Club: www.dgfc-ossiachersee.at, Adressen: Bergbahn Gerlitzen-Kanzelbahn-Touristik GmbH & Co. KG, Kanzelplatz 2, A-9520 Sattendorf, Tel: +43/(0)4248/2722, Fax: +43 (0)4248/2722-15, office@gerlitzen.com, www.gerlitzen.com, Unterkunft: Hotel/Pension Alpengasthof Franz Pacheiner, Pölling 20, A-9520 Gerlitzen, Tel: +43/(0)4248/2888, pacheiner@pacheiner.at, Camping: Campingbad Ossiachersee, A-9520 Annenheim, Tel: +43/(0)4248 /2757, www.camping-

ossiachersee.at, office@camping-ossiachersee.at
 Weitere Fluggelände 3-Länder-Eck - Arnoldstein Dobratsch - Villach, Emberger Alm - Greifenburg.

ANMERKUNG

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

WENN DER WIND BLÄST ...

Wem es in Kärnten langweilig wird, der ist selbst schuld. Vielfältig sind die Möglichkeiten, die Kärnten in sportlicher und kultureller Hinsicht zu bieten hat. Wer ein paar Tage in Kärnten verbringt, sollte sich eine Kärnten-Card kaufen. Diese ermöglicht kostenlosen oder stark vergünstigten Eintritt zu den verschiedensten Freizeitangeboten. Auch ist das Befahren der meisten Maut- und Panoramastraßen kostenlos. Der Hit ist aber, dass pro Tag eine Bergfahrt mit der Bergbahn enthalten ist. Billiger kommt man kaum zum Fliegen. Neben den Wassersport- und Bergsportarten bietet Kärnten schöne Fahrradwanderwege. Shoppen und Bummeln kann man in Spittal, Villach und in Klagenfurt. In Trefflirtig finden im Sommer regelmäßig Ritterfestspiele statt. Hinter Annenheim befindet sich oberhalb von St. Andrä die Ruine Landskron mit einer Greifvogelwarte und einem Affenberg. Geführt kann man hier einige Rudel Japan-Makakken bewundern. Klagenfurt bietet Ausstellungen und Freizeitparks wie beispielsweise das sehenswerte Minimundus (Miniaturbauwerke). °C3

Allgemeine Informationen

Anfahrt Auto: 410 Tauernautobahn, Ausfahrt „Spital“ zum Tschiernock und Goldeck oder Ausfahrt "Villach/Ossiacher See", weiter nach Annenheim zur Kanzelbahn auf die Gerlitzen.

Bahn: Schnellzugverbindung aus allen Richtungen bis Villach/Hauptbahnhof. Von Villach mit dem Personenzug zum Beispiel bis Armenheim. **Flug:** Linienflüge von/nach: Wien, Frankfurt, Zürich, London, Hannover, Köln/Bonn, Stuttgart Entfernung zum Flughafen Klagenfurt - ca. 50 km. Karte Kompass Karte Nr. 63 M 1:50.000 Vorwahl D-A: 0043, A-0: 0049 **Notruf:Polizei:** 133, Unfall: 144, im Mobilnetz: 112

Verband ÖAEC – Generalsekretariat Prinz Eugen-Straße 12 A-1040 Wien Tel: +43/(0)15051028 od. 29

Fax: +43/(0) 15057923 office@aeroclub.at www.aeroclub.at Wetter Wetterstation Tschiernock:

+43/(0)664/1406690 Wetterstation Goldeck: +43/(0)699/15515533 **Webearn:** www.godeck-spittal.at

Wetterhotline: +43 (0) 4248 2400 www.wetter.at, www.austro-contronat, www.wetteronline.de,

www.wetter.com, www.wetterzentrale.de **Infomaterial:** Seeboden Touristik Hauptplatz 1 A-9871 See-

boden, Tel: +43(0)4762/81210 Fax: +43(0)4762/82834 seeboden.tourist@ktn.gde.at www.seeboden.net

Ossiacher See Tourismus GmbH Tübringer Straße 1 A-9523 Villach-Landskron Tel:+43/(0)4242/42000

Fax:+43/(0)4242/4200042 office@vi-fa-os.at www.da-lacht-das-herz.at

DHV 1-2

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

MISTRAL 4
 Leistung satt!

into@swing.de

Tel.: +49 (0) 3141 327 73 88

Fax.: +49 [01 3141 327 713 70

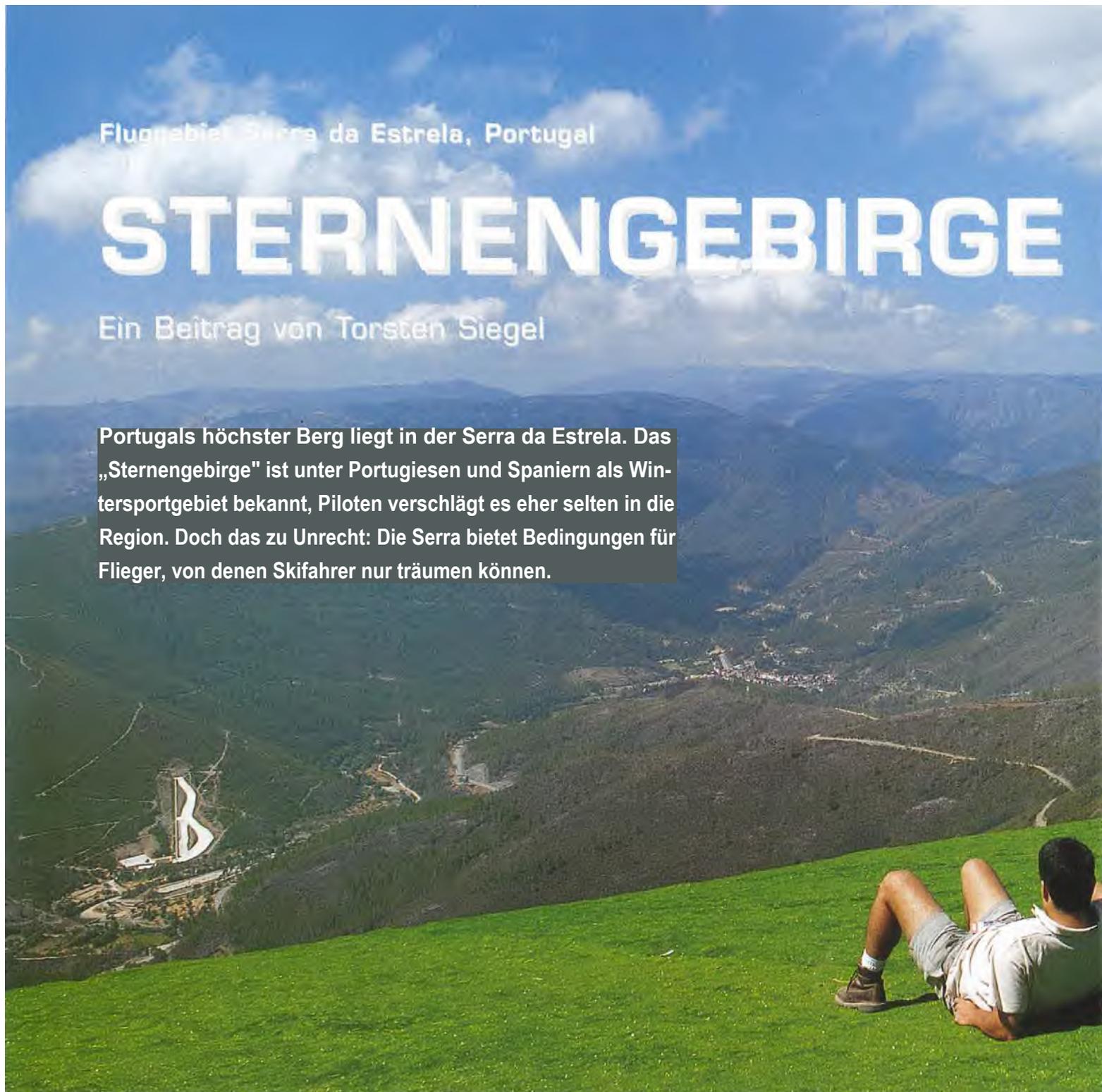
swing.de

Fluggebiet Serra da Estrela, Portugal

STERNENGEBIRGE

Ein Beitrag von Torsten Siegel

Portugals höchster Berg liegt in der Serra da Estrela. Das „Sternengebirge“ ist unter Portugiesen und Spaniern als Wintersportgebiet bekannt, Piloten verschlägt es eher selten in die Region. Doch das zu Unrecht: Die Serra bietet Bedingungen für Flieger, von denen Skifahrer nur träumen können.



n der Rua dos Douradores „wird unsere Sache abgehandelt.“ Portugals wichtigster Dichter, Fernando Pessoa, ließ in der Lissabonner Straße seinen Hilfsbuchhalter Bernardo über die Welt sinnieren. Von existentieller Traurigkeit geprägt sind seine Gedanken ein Teil der portugiesischen »saudade«, einer Mischung aus Wehmut, Melancholie und Sehnsucht. Im Fado findet der Weltschmerz seinen musikalischen Ausdruck und nach einem Abstecher in Bernardos Wirkungsstätte zieht es uns konsequent weiter in die Bairro Alto – Lissabons Altstadt mit Restaurants, Kneipen und Fadolokalen. Das

pulsierende Nachtleben nimmt uns auf, nach einem Abendessen unter dem Sternenhimmel laufen wir ziellos durch die engen Gassen, lassen uns treiben und ziehen als Verbündete der Portugiesen gegen die Schwermut zu Felde. Allerdings haben wir einen Trumpf im Ärmel: Urlaub!

OASE INMITTEN VERBRANNTER ERDE

Am nächsten Morgen verlassen wir Lissabon Richtung Norden. Das Thermometer steigt leicht über die 30 Grad Marke. Der Tejo fließt träge

durch eine ausgedörrte Landschaft, die Luft ist zäh wie Sirup und die Sonne scheint dumpf von einem hellgrauen Himmel. Es scheint, als hätte sich der »saudade« selbst der Natur bemächtigt, doch dann taucht die Serra da Estrela am Horizont auf und mit ihr verfliegt das bleierne Gefühl, welches langsam in uns einsickert. Und auch das Leben kehrt zurück. Die Landschaft wird grüner, auf den Feldern sieht man wieder Menschen. Esel, Schafe und Hunde dösen im Schatten der Bäume, der Wind vertreibt die graue Luft. Wir haben eine Oase inmitten verbrannter Erde erreicht. Kurze Zeit später ist das Urlaubs-

Blick vom Startplatz Azinha in
das Tal vom Rio Zezere

gefühl perfekt – wir springen in den Pool vor unserem Hotel, schauen auf die Berge der Serra da Estrela, über denen bereits ein paar Piloten kreisen und freuen uns auf die kommenden Tage, die wir in dem Fluggebiet verbringen werden.

TORRE — PORTUGALS HÖCHSTER BERG

Die Serra da Estrela liegt im nördlichen Zentralportugal und besitzt mit dem 1.922 Meter hohen Torre die höchste Erhebung des Landes. Das Gebirge ist Teil einer Hochebene und zieht sich

in einer Breite von 50 Kilometern von Nordosten nach Südwesten. Die Gipfel erreichen eine Höhe von 1.000 bis knapp 2.000 Metern. Dank der Lage besitzt die Serra da Estrela viele fliegbare Tage im Jahr. Das Fluggebiet wird durch die hohen Berge vom starken Wind im Flachland geschützt, so dass sich innerhalb des Gebirges sehr gute thermische Bedingungen mit moderaten Windwerten einstellen. Die Basis klettert im Tagesverlauf auf 2.500 bis 3.000 Meter, an sehr guten Tagen kann sie aber auch die 4.000 Meter Marke erreichen. Im Sommer herrscht zudem das bekannte Azorenhoch über der iberischen

Halbinsel und reduziert die Regentage auf ein Minimum. Die hohen Temperaturen in Zentralspanien bewirken dann einen Zufluss an trockener, heißer Luft aus Südwesten und feuchter, kühlerer Luft aus Nordwesten. Dadurch setzt die Thermik meist sehr früh ein und erlaubt bereits ab 11:00 Uhr erste Ausflüge in die Umgebung. Durch die Überschaubarkeit des Fluggebiets lassen sich sehr schöne kleine Strecken im Bereich des Talverlaufs fliegen. Wer dagegen seinen Rückholer auf die Probe stellen möchte, der kann einen der Starkwindtage nutzen und sich Richtung Spanien treiben lassen. Flüge über 100 Kilometer in das Nachbarland sind an guten Tagen kein Problem, lediglich der Rücktransport sollte vorher in dem dünn besiedelten Gebiet abgeklärt werden.

ERSTKLASSIGE STARTPLÄTZE

Vier Startplätze für alle vier Himmelsrichtungen – in der Serra da Estrela ist ein „grounden“ wegen Rückenwind ausgeschlossen. Der Hauptstartplatz Azinha liegt auf 1.240 Metern, ist nach Süden ausgerichtet und immer grün. Da eine Bewässerung ziemlich mühselig wäre, wurde eine riesige Fläche mit Kunstrasen bestückt. Der private Investor des Skiparks hat sich große Mühe gegeben, alle Startplätze so gut wie möglich zu präparieren, was ihm sehr gut gelungen ist. So kann man relaxt den Flug beginnen, Richtung Skipark abgleiten oder in der frühen Thermik die Serra da Estrela von oben bestaunen. Im Talverlauf des Rio Zezere und im Südwesten erstreckt sich dichter Wald, während sich im Norden ein karges Hochplateau ausbreitet. Die Möglichkeiten für Streckenflüge erschließen sich nicht sofort, alles erscheint etwas undurchschaubar und verwinkelt. Zur Orientierung bietet sich daher erst einmal ein Flug zu den anderen Startplätzen an, die jeweils einen Talsprung weiter im Süden und Südwesten liegen. Am westlich ausgerichteten Startplatz Sarzedo breitet sich dann eine lang gezogene Ridge nach Südwesten aus, die Flüge bis nach Covilha erlaubt, während man in entgegengesetzte Richtung bis nach Guarda fliegen kann. Gleichzeitig bildet die Ridge das östliche Ende der Serra da Estrela. Danach kommt Flachland, in das es uns einen Tag später verschlägt.

REKORDVERDÄCHTIGE FLUGBEDINGUNGEN

Flachlandfliegen in der Gruppe mit Rückenwind – wenn das Teamwork stimmt, ist das eine der schönsten Möglichkeiten, die die Fliegerei bietet. Dem Schoß der Berge entflohen, fliegen wir gefächert über die ewig braune Landschaft. Der

Horizont versinkt im Dunst und eine scharfe Inversionsgrenze mahnt uns, nicht zu tief zu fliegen. Doch die Bedenken sind unbegründet: Die Thermik zieht konstant nach oben, die Leeseiten der kleinen Städte bilden gute Abrisskanten und der Wind bringt uns als Verbündeter ziemlich flott der spanischen Grenze näher. Den Höhepunkt bildet ein konstantes Steigen über mehrere Kilometer, gepaart mit einem Groundspeed nahe des 100 km/h Bereichs, und das alles so sanft wie bei einem gemütlichen Abendflug. Spätestens jetzt haben wir Portugal in unser Herz geschlossen. Doch die Serra da Estrela hat noch mehr zu bieten. Einen Tag später fliegen bereits am frühen Morgen die Flugschüler in einer beträchtlichen Höhe über das Tal. Kurze Zeit später schießen wir bis auf 3.700 Meter in den Himmel. Selbst die großen Berge verschmelzen in dieser Höhe mit dem Flachland, der Himmel ist tiefblau und die Weite um uns herum gewaltig. In drei Stunden fliegen wir 100 Kilometer – selbst für die Erfahrendsten unter uns ein einmaliges Erlebnis.

MANTEIGAS - SCHÖNSTER ORT IN DER ESTRELA

Zeit, um die erlebten Eindrücke zu verarbeiten, bietet Manteigas im Überfluss. Der überschaubare Ort liegt am Nordfuß einer langen Bergkette, mitten im Herz des Naturparks Serra da Estrela. Da er sich als Ausgangspunkt für Wanderungen bestens eignet, findet man hier eine Touristeninformation, die alles Wissenswerte über den Naturpark bereithält. Zudem gibt es eine gewisse touristische Infrastruktur mit Hotels, Restaurants, Pubs und einem Supermarkt. Ansonsten steht die Zeit in Manteigas aber still, alte Männer verfolgen mit stoischem Blick das überschaubare Geschehen auf dem Dorfplatz, über dem ein steinerner Glockenturm wacht.

Wesentlich lebhafter geht es dagegen im fünf Kilometer entfernten Skipark zu. Der weitläufige Komplex wird leider durch eine künstliche Sommer-Skipiste etwas verunstaltet, ansonsten ist er aber dank des Rio Zezere schön gelegen. Ein Restaurant, ein gut ausgestatteter Campingplatz direkt am Flussufer und eine Vielzahl an Sportmöglichkeiten – von Bogenschießen über Reiten und Paintball schießen – machen den Skipark zum idealen Ausgangspunkt für die täglichen Aktivitäten. Als Anlaufpunkt dient er auch allen Piloten, da von hier die Shuttlebusse zu den Startplätzen abfahren und die Flugschule ihre Einweisungskurse anbietet.

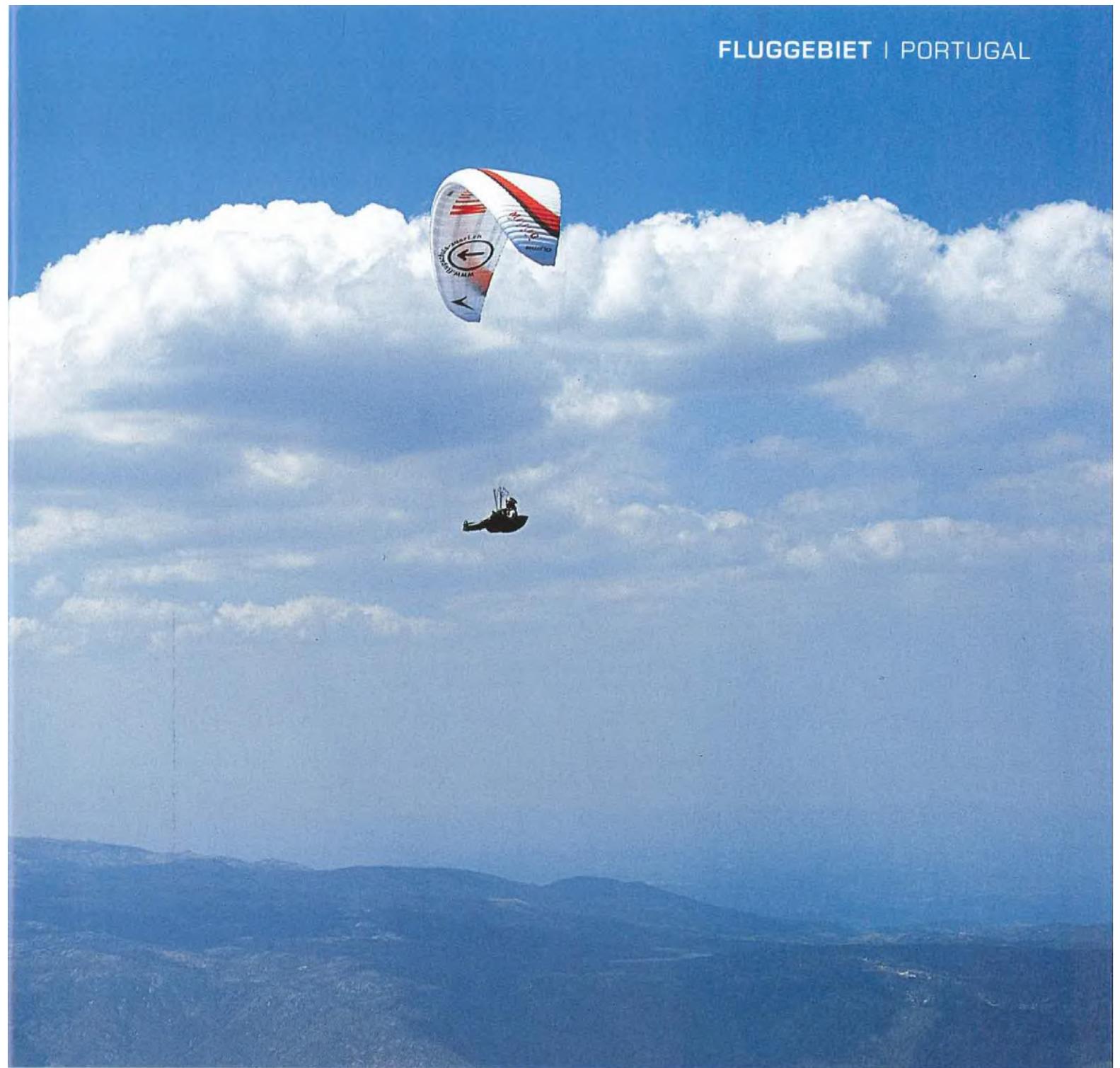
Wem das dann doch wieder zu hektisch ist und

Auf 3.600 m Über
der Serra de Estrela



wenn die Temperaturen die 40 Grad Marke überstiegen, empfiehlt sich ein Ausflug in das nahe gelegene Verdelhost. Etwas südlich des kleinen Dorfes wird der Rio de Beijames durch ein paar große Felsblöcke gestaut und bietet selbst bei Trockenheit einen kühlen Pool mit natürlichem Sprungturm. Unter ein paar Pinienbäumen kann man die Wolken beobachten, die über die Berge ziehen. Die Rua dos Douradores existiert nicht in dieser Welt. Die einzige Sehnsucht, die in der kühlen Luft des Rio de Beijames heranreift, ist der Wunsch nach einem weiteren guten Flugtag in der Serra da Estrela.





Info Fluggebiet Serra da Estrela / Portugal



Mantelgas und der Rio Zezere sind die markanten Anhaltspunkte in der Sierra Estrella. Die Start- und Landeplätze liegen in unmittelbarer Nähe und sind einfach zu erreichen

Beste Reisezeit: April bis Oktober, für Wintersportler auch Januar und Februar. Beste Jahreszeit zum Fliegen (Temperatur, Wind, usw.) Mai bis September

Anreise Flugzeug: Obwohl der Flughafen von Porto etwas näher am Fluggebiet liegt, bietet sich Lissabon wegen der besseren Fluganbindungen und der guten Busverbindung nach Covilhã (nächst größere Stadt in der Nähe des Skiparks) an. Porto und Lissabon werden von vielen größeren Flughäfen direkt angefliegen, günstige Flüge in der Nebensaison gibt es bereits ab 120,- Euro.

Anreise Auto (Straßen, Sperrzeiten (z.B. Tunnels), Gebühren...) Von München nach Manteigas 2.229 km, davon 1.783 km auf Schnellstraßen. Autobahngebühren circa 35,— Euro. Von Lissabon aus der A1 Richtung Norden folgen. In Torres Novas (kurz vor Fatima) auf die A23 abbiegen und nach 169 km über Covilha, Verdelhos nach Manteigas fahren. Insgesamt 315 km, davon 267 km auf Schnellstraßen.

Anreise Bahn Von München nach Lissabon circa 30 Stunden, München Köln 112,- Euro, Köln Paris 85,- Euro, Paris — Irun 77,- Euro, Irun - Lissabon (Nachtzug mit Schlafabteil) 105,- Euro (alles Zirkapreise), Bahn-

verbindungen in Portugal unter: www.cp.pt.
Anreise Bus (von Lissabon oder Porto nach Mantelgas) Busverbindungen findet man unter: www.rede-expressos.pt

Tourist office: Região de Turismo da Serra da Estrela, Av. Frei Heitor Pinto, 6200 Covilhã, Tel: 275 319 560, Fax: 275 319 569, Email: turismo.estrela@mail.telepac.pt, www.rt-serradaestrela.pt. Ausführliche Informationen (Tourismus, Hotels, Touren, Restaurants usw.) bietet die Internetseite von www.skiparque.pt und www.cm-manteigas.pt. Zudem findet man unter www.turistrela.pt weitere Informationen über das Gebiet



Eine kleine Siesta muss sein

Gelände Informationen: Ortsname des Fluggebiets: Serra da Estrela, GPS-Koordinaten: N 40°24'43.46" / W 7°28'08.69" (Skipark)
 Drachen: Für geübte Drachen- und Starrflügler gut geeignet. Sportlich/kulturelle/kulinarische Alternativenangebote: Der Skipark hat sich voll auf die touristischen Belange eingestellt und Portugals einziges Skigebiet erschlossen, das mit Liften ausgestattet ist. Im Sommer bietet eine künstliche Ski- und Snowboardpiste die Möglichkeit, sich bei 40 Grad die Haut auf den Matten abzuschürfen. Ein eigener Reitstall, Paintball-Gelände, Quadfahren, Kajakverleih und viele andere Attraktionen lassen bei den Großstädtern am Wochenende keine Langeweile aufkommen. Vermehrt setzt der

Skipark jetzt auch auf Gleitschirm-Touristen und hat eigens dafür die vier nahe gelegenen Startplätze des Fluggebiets besten präpariert. Besonders stolz sind die Bewohner der Serra da Estrela auf ihren Käse. Noch in den späten Wintermonaten Februar und März finden die »feiras« statt, auf denen über den Winter gereifte Bergkäse, würziger Räucherschinken und andere Spezialitäten angeboten werden.

Ansässiger Club und Flugschule: Escola de parapente S.E., Relva da Reboleira, Apartado 43, 6260-311 Manteigas, Tel: 275 982 870, Fax: 275 982 871, Email: info@skiparque.pt, www.skiparque.pt.

Unterkünfte: Albergaria o Berne, von zwei Brüdern geführtes Hotel mit großem Pool hinter dem Haus. Schöne Zimmer und eines der besten Restaurants in Manteigas, Tel: 275 981 351, E-mail: albergaria_berne@hotmail.com, www.albergariaberne.com, Das Herrenhaus Casa das Obras wurde im 18. Jahrhundert gebaut und besitzt 6 Gästezimmer, in welchem man wie anno dazumal wohnt. Diniert wird im gemeinsamen Speiseraum und nachts knarren die Dielen. Sehr schönes Ambiente mit Liebe zum Detail, ein privater Swimmingpool rundet das Angebot ab. Casa das Obres - Turismo de Habitação, Rua Teles de Vasconcelos, 6260 Manteigas, Tel.: 275981155, Fax: 275981155, Email: Turismo@casadasobras.pt, www.casadasobras.pt Weitere Unterkünfte findet man auf den Tourismuseiten.

Karte: World Mapping Project, Portugal, Reise Know-How Verlag Rump, Maßstab 1 : 350 000, ISBN: 3831770816, Preis: 8,90 Euro. Das Institut() Geográfico do Exército bietet topographische Karten im Maß-

stab 1:100 000 und 1 : 50 000 an, die teilweise auch über das Internet runtergeladen werden können. Institute, Geográfico do Exército, Av. Dr. Alfredo Ben-saúde 1849-014 Lisboa, Telefone: 21 850 53 00, Fax: 21 853 21 19, Email: igeoe@igeoe.pt, www.igeoe.pt Das Tourismusbüro in Manteigas bietet kostenlose Karten des Nationalparks an, die einen ersten Überblick vermitteln.

Reiseführer: Michael Müller Verlag, Portugal. Reisehandbuch von Michael Müller, ISBN: 3899532090, Preis: 22,90 Euro, Lonely Planet, Portugal von Abigail Hole, Charlotte Beech, 508 Seiten, Sprache: Englisch, Erscheinungsdatum: März 2005, ISBN: 174059682X, Preis: 19,95 Euro

Wetter: www.meteo.pt und www.skiparque.pt (dort unter <Parapente> und <Meteorologia>). Vor einem Flug sollte man sich noch einmal über die Windverhältnisse bei der Flugschule erkundigen (am Hauptstartplatz ist ein Windmesser installiert, der die Werte ins Tal übermittelt)

Startplatz Azinha (033) Ortsnamen der Startplätze: Azinha, GPS-Koordinaten: N 40°25'50.93" / W 7°27'19.85" Anfahrt mit Auto: Vom Skipark der Hauptstraße ein kurzes Stück Richtung Osten folgen. Nach einer kleinen Brücke auf die Schotterstraße Richtung Norden abbiegen. Straße schlängelt sich den Berg 10 Kilometer direkt bis zum Startplatz hinauf. Preise der Bergbahn/sonstige Nutzungsgebühren: Die ansässige Flugschule bietet einen Shuttle-Service und Einweisungsfüge zu allen Startplätzen an. Höhenangabe: 1.240 Meter. Brauchbare Windrichtungen zum

Starten: S - SW, Hinweise: Riesiger Startplatz mit Kunstrasen, Thermik setzt meist schon sehr früh ein. In den Sommermonaten gegen Mittag oft windig und starke thermische Ablösungen, Drachengeeignet.

Landeplatz am Rio Zezere (A37) Ortsname des Landeplatzes: Las Gonzales GPS-Koordinaten: N 40°24'13.21" / W 7°26'34.09" Beschreibung: Große Felder in einer Biegung des Rio Zezere. Direkt an der Straße gelegen. Der Landeplatz wird teilweise durch Baum-/Strauchreihen begrenzt. Höhe: 540 Meter Besonderheiten bei der Landung? Besondere Landevolte, vorherrschende Windrichtung usw.: Vorherrschender Wind aus SO. Talwind, kann zur Mittagszeit turbulent sein. Gefahren/Notlandeplätze/Außenlandung: Im Bereich des Rio Zezere gibt es viele Felder, die im Sommer abgeerntet sind und auf denen man Außenlanden kann. Geeignet für Drachen? Grundsätzlich ja. Landeplatz aber vorher unbedingt anschauen. Es gibt ein paar Absätze in dem Feld, die für Drachenfieger unangenehm sein können.

Startplatz Sarzedo (03e) Ortsnamen der Startplätze: Sarzedo GPS-Koordinaten: N 40°22'32.25" / W 7°25'40.30" Höhe: 1010 Meter Brauchbare Windrichtungen zum Starten: W-NW

Startplatz Azinheira (034 und 35) Ortsnamen der Startplätze: Azinheira GPS-Koordinaten: N 40°24'12.35" / W 7°27'29.66" Brauchbare Windrichtungen zum Starten: N GPS-Koordinaten: N 40°24'12.36" / W 7°27'15.6" Brauchbare Windrichtungen zum Starten: 0 Höhe: 820 Meter

spor management
stefan mast

"fly with the best"



XC - Trainingscamps mit den Profis der Nationalmannschaft

www.sportmanagement-mast.de

26.08. — 01.09.07

03.09. — 09.09.07

Seit den Anfängen des Drachen- und Gleitschirmfliegens führt das Technikreferat des DHV Musterprüfungen an Fluggeräten und Zubehör durch. In Testflügen und mit verschiedenen Festigkeitstests setzen sich professionelle Testpiloten kritisch mit der Sicherheit und Betriebstüchtigkeit neuer Muster auseinander. Die über Jahrzehnte effektive und zukunftsweisende Arbeit hat das DHV-Gütesiegel als weltweiten Standard etabliert. Doch versteht sich die DHV-Technik nicht nur als LBA-anerkannte Prüfstelle, sondern auch als modernes Servicezentrum für Piloten, die Fragen zu Fluggeräten und Zubehör haben. Kernstück dieser Dienstleistung ist Website der Technik auf www.dhv.de. Eine Fülle von wertvollen Informationen wartet dort auf den wissbegierigen Piloten.

Über die Hauptseite kommt der Benutzer unter dem Button Technik auf die Technikseite.

Unter der Überschrift **Technik** sind die Hinweise zur Klassifizierung von Drachen und Gleitschirmen beschrieben. Diese Klassifizierung bietet dem Piloten einen Anhaltspunkt, welche Kategorie von Schirm oder Drachen zu seinem Können passt. So weisen z.B. Gleitschirme der Kategorie 2 ein anspruchsvolles Flugverhalten mit dynamischen Reaktionen auf Störungen und Flugfehler auf. Der Schirm ist daher nur für Piloten mit regelmäßiger Flugpraxis geeignet.

In der Technik Datenbank kann praktisch jede Information abgerufen werden.

Zum Beispiel präsentiert die Geräte-Datenbank Daten, Betriebsgrenzen, Testberichte und ggf. Sicherheitsmitteilungen zu allen jemals vom DHV mustergeprüften bzw. musteranerkannten Geräten [festflugberichte seit 1997, Sicherheitsmitteilungen seit 1995]. Wer schnell wissen will, was es Neues gibt, ruft die Liste der neuesten Musterprüfungen (der letzten 90 Tage) auf. Hersteller, Händler und Checkbetriebe finden sich einfach über die Adress-Datenbank. Will man auf keinen Fall etwas verpassen, ruft man die neuesten Musterprüfungen als RSS-Feed ab. RSS-Feed bietet der DHV übrigens auch für News, neueste Sicherheitsmitteilungen, das Drachen- und Gleitschirmforum, das Weblog und den DHV-XC an.

IM WEB

Bei Gurtzeugen ist in der Gerätedatenbank neben allgemeinen Angaben und den Betriebsgrenzen unter Merkmalen die Verknüpfung zum Gurtzeugprotektor interessant. (hier gezeigt am Beispiel Cult). Aussagekräftig ist v.a. das DHV-Prüfresultat im Test 1. Zum Testverfahren: Durch eine Verzögerungsprüfung werden die Dämpfungseigenschaften eines Protectors ermittelt. Der Protector wird dabei unter einen definierten Prüfkörper von ca. 50 kg befestigt, der in Abmessung und Gewicht dem Becken, den angrenzenden Teilen der Oberschenkel und dem Rücken eines im Gurtzeug sitzenden Piloten entspricht. Dieses „Prüfsystem“ fällt nun aus 1.5 m senkrecht auf einen ebenen und unelastischen Untergrund. Der Dummy erfährt durch den Protector eine Verzögerung, welche gemessen und aufgezeichnet wird. Die Verzögerung wird in g (1 g = 9,81 m/s²) angegeben, d.h. je geringer dieser Wert ist, desto besser sind die Dämpfungseigenschaften des Protectors bei dieser Prüfung. Das Gurtzeug Cult weist folgende Werte auf: Bei einer Fallhöhe von 1,5 m dämpfte der Protector die Wucht des Aufpralls auf 18,5 g ab. 1 g wirkt auf den Körper, wenn eine Person auf dem Boden steht. Der Grenzwert für Protectors beträgt kleiner gleich 20 g. Im zweiten Test wird der Protector mit Sitzbrett gemessen. Besteht er den Test ebenso mit kleiner gleich 20 g, ist der Protector frei kompatibel und kann in jedes Gurtzeug integriert werden.



- Geräteprüfungen
- Traktortechnische Datenbanken
- Neuere Zuleitungen
- SIC herbeieinrichtungen
- Herstellungsbereitschaft
- Wandler-Oberbereich
- Adressdatenbank (Hersteller und Händler)
- Gebrauchsmarkt
- Techniklexikon
- Luftrecht
- Download
- Team

DATEN GLEITSCHIRM-GURTZEUG

Geräteart Gleaschem.Gurtzeug
 Musterbezeichnung Cross Over CUL-1'
 Hersteller [Skowatr GmbH & Co. KG](#)
 Musterprüfnummer DHV G5433.0326-06
 Angewandte Prüfnehtlinie Deutsch-österreich. Lulllichtglees
 Musterprüfdatum 2006-01.17
 Inhaber der deutschen Musterprüfung [Skywalk GmbH & Co. KG](#)
 Inhaber der österreichischen Musteranerkennung [Skywalk GmbH & Co. KG](#)

Betriebsgrenzen	Max. Einhängewicht 120 Kg
Merkmale	leergriener- 55-Container (Gurtzeugverm.) SCHOOL 17 Gewicht des Gurtzeuges 5.
Technische Mitteilungen	



- Geräteprüfungen
- Technik Datenbanken
- Geräte-Zutragungen
- Gerätebank
- Technikmittellungen
- Hersteller-Bereich
- Händler-Oharecht
- Adressdatenbank (Fitmelkt und tiandler)
- Gebrauchsmarkt
- Techniklexikon
- Luftrecht

DATEN GLEITSCHIRM-GURTZEUGPROTEKTOR

Geräteart Giceschinn-Gurtzeugprotekle
 Musterbezeichnung SCH@ OL 17
 Hersteller [AVA Spurt LTD](#)
 Musterprüfnummer DHV GSP.002.4.05
 Angewandte Prüfrichtlinie e) Deutsch-Ostar. Lellüchtigkees1
 Musterprüfdatum 2005.0.8-16
 Inhaber der deutschen Mustorprüfung [AVA Spurt LTD](#)
 Inhaber der österreichischen Musteranerkennung [AVA Spurt LTD](#)

Betriebsgrenzen	Mit jedem musier::, a zu verwenden, das eren korrekten Eatabdu des PrGeklats zeliAI (siehe Re
Merkmale	Dämpfungssystem Schaumstoff! Lott Max clam ptiV Prüfresultat, Test 1 153cm 18,43 V Prüfresultat. Test'2 150cm 20.
Technische Mitteilungen	

Allgemeine Informationen werden im **Techniklexikon** behandelt. Unter anderem die rechtlichen Grundlagen und Hinweise zum Kauf eines Luftsportgerätes usw. Auszüge aus dem deutschen Luftrecht, die den Gleitschirm- und Drachenflugsport betreffen, bietet die Kategorie Luftrecht.

The screenshot shows the DHV website interface. At the top, there is a logo for DHV and a search bar. Below the logo, there are navigation links: home, kontakt, adminportal, shop, travel+training, gebrauchsmarkt, web. The main navigation bar includes 'AUSBILDUNG', 'TECHNIK', and 'SICHERHEIT'. There are also language selection options for DE, EN, FR, IT, and RU. The breadcrumb trail reads: Home Deutsch > Technik > Techniklexikon > Allgemeine Informationen > Tipps zum... The main content area is titled 'RECHTLICHE GRUNDLAGEN UND HINWEISE ZUM KAUF' and contains text about legal requirements for purchasing paragliding equipment, followed by a numbered list of requirements. A sidebar on the left contains a menu with 'Techniklexikon' highlighted in red.

Im **DHV-Team** sind die Formulare, **DHV-Technik** verwendet werden, zusammengefasst. Druckfreundlich gespeichert im pdf-Format. Geschäftliches und Persönliches geben die „wilden Jungs“ und die fleißigen Mädchen der Technik unter **Team** preis. Wen interessiert, wer eigentlich bei den Gütesiegeltests den Kopf hält, der wird hier fündig. In den Mailinglisten kann man sich im DHV-Newsletter oder den Benachrichtigungslisten zu neuen Musterprüfungen und Sicherheitsmitteilungen eintragen.



The screenshot shows a sidebar menu with the following items: Geräteprüfungen, Technik Datenbanken, Gebrauchsmarkt, Techniklexikon, Luftrecht, **Download**, Team, Mailinglisten, So findet ihr uns. The 'Download' item is highlighted with a red circle.

Home Deutsch > Technik > [Download](#)

TECHNIKDOWNLOAD

Hier findest Du die meisten Formulare, die bei der DHV Toetui Lk verwendet werden.

Wenn Du noch keinen Adobe Acrobat Reader auf Deinem Rechner gespeichert hast bzw. das plugtr für PDF-Dateien kostenlos und unVertnüllith herunterleden.

Allgemein

[Anderungsantrag](#)

[Antrag auf Eintragung eines Flügge rats und Zuteilung eines Kennzeichens](#)

[Antrag auf Musteranerkennung](#)

Herstellungsbetriebe

[Merkeneuantrag](#)

[Erklärungen zum Anerkennungsantrag](#)

[Vereinbarung über Musterrufung](#)

Flug-Tipps für Spätsommer und Herbst 2007



La Reunion: Insel-Flugwochen mit Oliver Rössel

Die Tropeninsel vor Madagaskar mit Bergen über 3000m lädt im November praktisch täglich zum sanften Soaring über einer atemberaubenden Landschaft ein.

Oliver Rössel, Worldcup-sieger 2004 und dreifacher Deutscher Meister betreut diese Flugwochen der Extraklasse.



Empfohlen für: Pilotinnen und Piloten ab A-Lizenz mit Flugpraxis und Thermikerfahrung

Termine:
FU29.07: 28.10. — 04.11.2007
FU39.07: 4.11. — 11.11.2007

Kosten: 490,— EUR, Verlängerungswoche nur 390,— EUR, inkl. Geländeeinweisung, Briefings und Flugbetreuung mit Oliver Rössel. Pauschale für Übernachtung in der Villa und Bus: 240,— EUR

Infos und Anmeldung:
• www.wasserkuppe.com/reunion



Flonaco/Sospel: Der Jahreswechsel an der Côte d'Azur

In unseren traditionellen Monaco-Flugwochen kommen sowohl Anfänger als auch Cracks voll auf ihre Kosten!

Infos und Anmeldung:
• www.fly-sospel.com



Algodonales: 16 Flugwochen in der Sierra de Lijar/Südspanien

Die Sierra de Lijar, zwischen Malaga und Sevilla im Herzen Andalusiens gelegen, bietet im Herbst beste Bedingungen für ausgedehnte Soaring- und Thermikflüge — bei allen Windrichtungen?

Empfohlen für: Alle Pilotinnen und Piloten ab A-Lizenz, vom Hobby- und Genusspilot bis zum Streckenflug-Crack

Termine:
Insgesamt 16 Wochen, ab 21.10. 2007

Kosten: 549,— EUR, inkl. Unterkunft (Chalets) in der Fliegerstadt Algodonales, Briefings, Start- und Landeplatzbesprechung, Funkbetreuung, Video-Analyse, Bergfahrten mit Fahrdienst. Verlängerungswoche: nur 349,— EUR

Infos und Anmeldung:
• www.fly-algodonales.com



Teneriffa: Die Kanaren-Flugwochen 2007/08 mit Andy Junk

Der Winter-Tipp für alle, die Teneriffa fliegerisch mit professioneller Betreuung entdecken möchten! Kanarenexperte und Fluglehrer Andreas Junk kennt alle Fluggebiete auf der Insel. Zusätzliches Highlight: Betreute Flugsafaris für UL-Motorschirmpiloten!

Infos und Anmeldung:
• www.fly-teneriffa.com

Lüsen: Beste Bedingungen für den Flugsport!



Viele Vorteile spre' für eine be- treute Flugwoche auf der Lüsener Alm:

- Unterbringung mit Übernachtung/F/HP direkt am Startplatz im Panorama-Gasthof, mit südtiroler Gastlichkeit und täglich hausgemachten Spezialitäten
- täglich Wetter- und Flugtechnikbriefings, meteorologische Alpineinweisung, zum Kursbeginn Gelände- und Klimabriefing
- durch Seitentallage nur schwache Talwind-Entwicklung, dank Talschlusslage Schütz vor überregionalem Wind
- Thermikeinstieg direkt vor dem Startplatz, 12km - Dreieck für Streckenflüge entlang des Lüsener Südhanges, immer im Gleitwinkelbereich des Landeplatzes; abends oft Soaring und Rentnerthermik

• Flugbetrieb unabhängig von Seilbahnen und Liften, Auffahrten mit eigenen Bussen, dadurch Flugbetrieb zwischen 6 und 21 Uhr

• Video-Analysen für Starts, Thermik- und Technikflüge, sowie durchgehende Funkbetreuung am Start- und Landeplatz für alle Piloten

• Zusatz-Angebote wie Kinderbetreuung, Tandem-Einweisung, Hüttenabende...

• günstige Buchungspauschalen für Schulungs-, Thermiktechnik- und Streckenflugwochen, z.B.: Thermik-Technik-Training nur 599,— EUR, inkl. Ü/F/HP, Briefings, Flugbetreuung und allen Auffahrten

Alle Angebote, Termine, Preise und die Online-Anmeldung gibt's unter
• www.fly-luesen.com

gleitschirm-direkt.de

GLEITSCHIRM DIREKT Fliegershops
Online • Rnbn • Sauerland

wasserkuppe.com

wasserkuppe 46 • 36129 Gersfeld
fon: 06654-7548 • fax: 82 96

ettelsberg.com

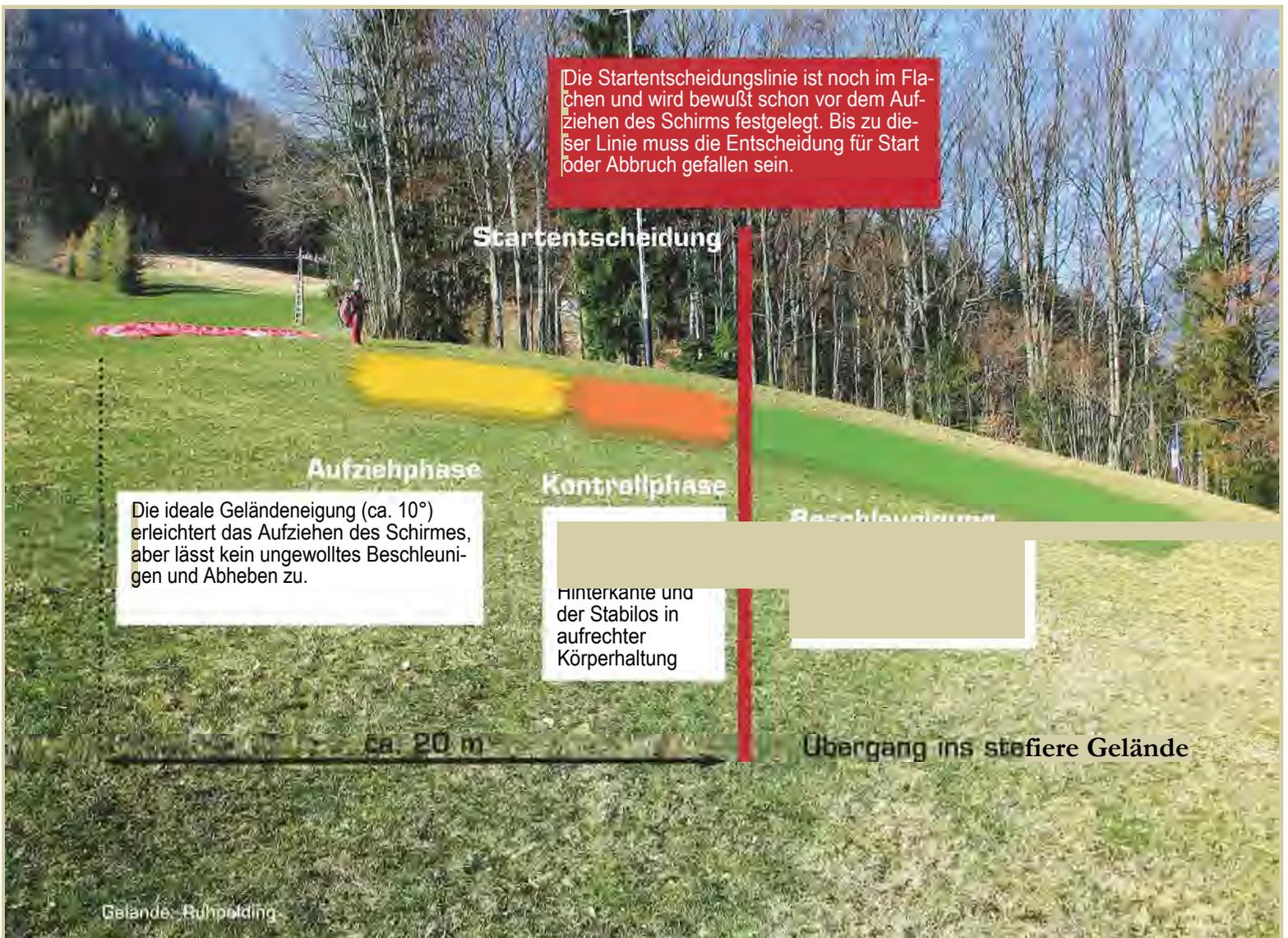
Zur Hoppecke 12 • 34508 willingen
fon: 05632 - 65 34



AUFZIEHEN KONTROLLIEREN STARTEN

Ein Beitrag von Peter Croniger

Immer wieder gibt es bei den Piloten Zweifel an Sinn und Machbarkeit des Kontrollblickes. Der Kontrollblick ist ein entscheidender Moment, wenn er zum richtigen Zeitpunkt erfolgt, in der Beschleunigungsphase. Er macht als Konsequenz einen Startabbruch möglich.



Die Startentscheidungslinie ist noch im Flachen und wird bewußt schon vor dem Aufziehen des Schirms festgelegt. Bis zu dieser Linie muss die Entscheidung für Start oder Abbruch gefallen sein.

Startentscheidung

Aufziehphase

Die ideale Geländeneigung (ca. 10°) erleichtert das Aufziehen des Schirms, aber lässt kein ungewolltes Beschleunigen und Abheben zu.

Kontrollphase

Hinterkante und der Stabilos in aufrechter Körperhaltung

Beschleunigung

ca. 20 m

Übergang ins steifere Gelände

Gelände: Ruhpoldding

Durch die Geräteentwicklung der letzten Jahre ist der Gleitschirmstart einfacher geworden. Besonders das Aufziehen der Schirme ist deutlich leichter. Fast alle modernen schulungstauglichen Geräte können allein durch Zug auf die Gurte, also ohne die Tragegurte mit den Händen zu führen, aufgestellt werden. Im Flachen ist auch kein Abfangen über die Bremsen nötig. Trotzdem ist der Start weiterhin ein Unfallschwerpunkt. Stolpern und Stürzen, Hindernisberührung, Überschießen mit Frontklapper, Einklappen beim Abheben mit Zurückdrehen in den Hang, Abfliegen mit deutlich deformierter Kappe und nachfolgendem ein- oder beidseitigem Strömungsabriss beim ersten Bremseneinsatz. Glücklicherweise führen nur wenige Startfehler zu schweren Verletzungen. Für den Einzelnen bedeutet dies eine »gefühlte« statistische Sicherheit. Jeder von uns sollte jedoch vor dem Start entscheiden: Will ich

schnell, dynamisch und unkompliziert mit einem vermeintlich vernachlässigbarem Risiko in die Luft, oder ist es mir wichtig, nur mit einem voll flugtauglichen Gleitschirm ruhig und sicher zu starten.

Die Entscheidung beginnt bereits mit der Startplatzwahl. So wie es vor 10 Jahren erforderlich war, legen heute noch viele den Schirm in steiles Gelände, um leichter und schneller in die Luft zu kommen. Dass wir uns dadurch der Möglichkeit der ruhigen Kontrolle, der bewußten Startentscheidung und des kontrollierten Startabbruchs berauben oder zumindest erheblich erschweren, ist nur wenigen bewusst.

STARTPLATZAUSWAHL

Der Fehler verzeihendste und damit der sicherste Startplatz ist für die Aufzieh- und Kontrollphase flach - ca. 5 bis 10 Grad (so dass man nicht

unbeabsichtigt abhebt) - und hat einen homogenen Übergang in eine für das Abheben ideale Neigung von ca. 20 Grad. Bei einer nur leichten

NUR MIT EINEM VOLL FLUGTAUGLICHEN GLEITSCHIRM RUHIG UND SICHER STARTEN

Neigung wird das Aufziehen unterstützt, ohne die Kappe schnell abbremsen zu müssen und damit etwas Unruhe in die folgende Kontrollphase zu bringen. In dieser Kontrollphase soll der Pilot gehen oder möglichst langsam laufen, die Kappe durch aktives Steuern über sich halten und durch Fühlen und Blickkontrolle die Symmetrie und uneingeschränkte Flugfähigkeit überprüfen. In dieser Phase des Starts brauchen wir keine Dynamik oder gar Hektik. Es ist die

0 Ruhephase, der eine Entscheidung zum Abbruch oder für einen Start folgt.

Der sogenannte Startabbruch ist eigentlich eine Entscheidung, den Start mit Beschleunigung, Tempo und Dynamik erst gar nicht zu beginnen. Deshalb muss die Entscheidung vor dem steiler werdenden Gelände getroffen werden, denn nur im Flachen ist ein Abbruch sicher möglich. Vor dieser gedachten Entscheidungs- bzw. Startabbruchlinie muss die Kontrolle abgeschlossen und die Startentscheidung bewusst getroffen sein.

Die Wahl des Auslegeplatzes erfolgt nach folgenden Kriterien:

- geringes gleichmäßiges Gefälle,
- keine Mulden oder Wellen in Startrichtung
- keine Zweige, Äste oder ähnliches als Unterlage
- ca. 15 - 20 Meter bis zur Startentscheidungsline (Kappe, Leinen, Aufziehstrecke, Kontrollstrecke)
- gerade Abflugstrecke frei von Hindernissen

STARTVORBEREITUNG

Bei wenig Wind zeigt die ausgerollte Mittelbahn der Kappe in Startrichtung parallel zum Gefälle. Bei deutlichem Wind wird die Kappe immer genau gegen den Wind ausgerollt. Die Flügelhälften werden schräg nach unten (ca. 20°) ausgezogen und gespannt. Dadurch erreicht man in einem Arbeitsgang eine ideal bogenförmige Kappe mit schon leicht geöffneter Eintrittskante. Beide Tragegurte werden von der Kappe weggezogen, bis die A-Leinen gespannt sind. Jetzt werden jeweils links und rechts die Leinenebenen getrennt. Von unten nach oben, also begin-

nend mit der Steuerleine über D, C, B, hin zur A-Ebene werden die Leinen nacheinander gespannt. Dabei muss man kontrollieren, ob alle Galerieleinen unverschluft und unverdreht gestreckt sind.

Bei Wind ersetzt das leichte Aufziehen und Ablegen über A- und D-Ebenen diese etwas aufwendige Prozedur.

AUFZIEHEN, KONTROLLE, STARTENTSCHEIDUNG BEIM VORWÄRTSSTART

Das Aufziehen erfolgt mit einem leichten Impuls und die Hände führen die steigenden A-Gurte locker nach oben. Die Gurte können losgelassen werden, sobald die Kappe sicher weitersteigt. Kurz vor der Senkrechten geht der Pilot mit den Steuerleinen auf Kontakt und dosiert den Steuerdruck so, dass die Kappe weich über dem Piloten abgefangen und dort gehalten wird. Das ist der Beginn des aktiven Fliegens, das während des ganzen Startvorganges (und bis zur Landung) beibehalten wird. Moderne Schirme erlauben so einen weichen und ruhigen Übergang vom Aufziehen in die Kontrollphase. Wenn die Kappe aktiv gesteuert über dem Piloten steht, kann man am Zug der Gurte und am Steuerdruck eine eventuelle Asymmetrie erfühlen. Erst wenn der Körper voll aufgerichtet ist und man ruhig und langsam geht, hat man die Voraussetzung für eine sinnvolle Blickkontrolle. Besonders beide Stabis und die gesamte Hinterkante müssen auf Verhänger und Verformung visuell überprüft werden. Unfalluntersuchungen haben gezeigt, dass die beim Auslegen nicht gestrafften Galerie-



Nur zu wahren Freunden sagt man: »Du, ich brauche dich mal kurz.«

Denn dann ist er da.






turnpoint.de / **INCASE** / Rettungssystem

leinen zu Verschlaufungen und Verknötungen führen können; besonders in Verbindung mit Fremdkörpern wie Zweigen oder Pflanzen. Natürlich sind hier vor allem die Steuerspinne und D-Leinen betroffen, weil sie unten am Boden liegen und von der Hinterkante her am meisten Überlänge zu den Tragegurten hin haben (zum Tragegurt hin um die Kappentiefe länger sind als die A-Leinen). Verknötungen und Verschlaufungen sind jedoch kaum zu sehen. Also muss die »saubere« Hinterkante als Kontrollmerkmal genügen. Diese Kontrolle braucht Zeit. Etwa zwei Sekunden. Bei einem optimalem Gelände und Gehtempo von 6 km/h = 1,5 m/sec verbraucht man selbst bei Windstille 3 bis 5 Meter Kontrollstrecke. Bei Wind ab ca. 8 km/h kann man die Kontrolle fast im Stehen beliebig lange machen - Training und innere Ruhe

KONTROLLIEREN, ENTSCHEIDEN, BESCHLEUNIGEN

vorausgesetzt. Die beste Blickkontrolle macht nur Sinn, wenn der Pilot auch bereit ist, bei den leisesten Zweifeln an der Flugfähigkeit seines Gleitschirms den Start abubrechen (eigentlich nicht zu beginnen). Diese aktive Startentscheidung muss bis zur Entscheidungslinie getroffen werden, da im steilen Gelände ein Startabbruch sehr schwierig ist und oft zu kleineren Verletzungen führt. Das Gelände muss einen gefahrlosen Startabbruch zulassen und der Pilot soll mental bereit sein, ihn auch auszuführen.

Der Bewegungsablauf des Starts ist anspruchsvoll: mit Impuls aufziehen, Kappe abbremsen, ruhig kontrollieren und entscheiden, dann wieder harmonisch und dynamisch beschleunigen. Der Kontrollblick stört also die Harmonie des Starts, er unterbricht die gleichmäßige Beschleunigung der Kappe vom Aufziehen bis zum Abheben und verlängert die benötigte Startstrecke. Auf der Suche nach Alternativen sind manche Piloten kreativ. Ein mehr oder weniger kompetenter Beobachter beurteilt während des Aufziehens die volle Flugfähigkeit des Schirms und gibt dem Piloten durch ein vereinbartes Kommando das Ok zum Start oder die Anweisung zum Abbruch. Manche Piloten lassen sogar die Kontrolle vor dem Start konsequent weg. Wir raten von dieser Starttechnik dringend ab und empfehlen in diesem Fall wenigstens eine sehr sorgfältige Startvorbereitung und eine Blickkontrolle nach dem Abheben, aber vor dem ersten deutlichen Bremseneinsatz, um eine Störung wenigstens jetzt zu erkennen und die Steuereinsätze darauf abzustimmen. Ein Alibikontroll-

blick, wie häufig zu sehen, ist auf keinen Fall zu empfehlen. Wenn ein Pilot während des Aufziehens einen Blick an der Eintrittskante vorbei in den Himmel wirft oder erst beschleunigt und mit Vorlage und Dynamik bei schon höherem Lauftempo den Kopf in den Nacken wirft, um die Mitte der Eintrittskante zu »kontrollieren«, ist seine Startentscheidung längst gefallen und ein Startabbruch gar nicht mehr möglich. In diesem Fall kombiniert man die Nachteile des Kontrollblickes mit dem Risiko des unkontrollierten Starts.

RÜCKWÄRTS AUFZIEHEN

Eine echte Alternative bietet das rückwärts Aufziehen und Kontrollieren. Hier erkaufte man sich die Möglichkeit einer frühen und damit langen visuellen Kontrollmöglichkeit in einer natürlichen Körperhaltung, mit dem koordinativ schwierigen Ausdrehen in Startrichtung. Moderne Schirme können auch bei wenig Wind harmonisch rückwärts aufgezogen werden. Es ist keine Technik mehr, die dem stärkeren Wind vorbehalten bleibt. Da die Blickkontrolle und damit die Startentscheidung in Bezug auf eine flugfähige Kappe sehr früh fällt, muss der Aufziehpuls nicht so stark abgebremst werden wie beim vorwärts Aufziehen. Der Übergang in das Beschleunigen ist von der Schirmkappe und Körperhaltung her harmonischer, allerdings ist das Ausdrehen in die Startrichtung schwierig. Nach dem Ausdrehen und vor dem Beschleuni-

gen muss die Kappe symmetrisch (nicht schief) über dem Piloten stehen, damit die Startrichtung genau eingehalten werden kann. Auch bei dieser Technik macht steiles Gelände die Ausführung hektischer und schwieriger. Kommt der Pilot durch Stolpern aus dem Gleichgewicht oder zieht der Schirm stark nach einer Seite, drehen sich viele Piloten schnell aus - nicht wenige zur falschen Seite. Es ereignen sich jährlich ca. 5 Unfälle durch eingedrehtes Abfliegen. Daher ist auch beim rückwärts Aufziehen eine Ruhephase wichtig und die Startentscheidung vor dem Beschleunigen und Abheben zu treffen.

Egal, ob Vorwärts- oder Rückwärtsaufziehen soll nach der Startentscheidung homogen durch länger werdende Schritte beschleunigt werden (nicht hektisch und dynamisch losrennen.) Gleichzeitig werden die Bremsen langsam etwas gelöst (je steiler desto langsamer und weniger), damit auch der Schirm mitbeschleunigt und nicht hinter dem Piloten zurückbleibt. Ist die Startgeschwindigkeit erreicht, ist der Auftrieb groß genug und der Schirm hebt den Piloten ohne weiteren Bremsimpuls vom Boden ab. Der Pilot pendelt dadurch etwas nach vorne in den flacheren Gleitwinkel hinein (je steiler die Anlauffläche, desto mehr). Dieser Abhebedepler kann im Sinne des aktiven Fliegens durch Nachlassen der Steuerleinen gedämpft werden. Auf keinen Fall soll der Pilot abspringen, da dadurch Pendler beim Abheben verstärkt werden.

ZUSAMMENFASSUNG

- Der Kontrollblick muss vor dem Start, also vor dem Beschleunigen, erfolgen.
- Ein Kntrollblick soll bei voll aufgerichtetem Körper die Hinterkante und beide Stabiles abdecken.
- Das braucht knappe zwei Sekunden Zeit. Bei geübtem Piloten und besonders bei Wind kein Problem.
- Der Schirm muss für die Kontrolle schon aktiv gesteuert senkrecht über dem Piloten stehen.
- Die Geschwindigkeit soll so gering wie möglich sein, die Ruhe maximal.
- Der Pilot muss eine bewusste Startentscheidung fällen, aber auch bereit sein, abubrechen.
- Dafür ist relativ flaches Gelände gut geeignet. Steiles Gelände ist unfallträchtig!
- Dynamik, Vorlage und Geschwindigkeit kommen erst nach abgeschlossener Kontrolle und Startentscheidung.
- In steilem Gelände ist ein Abbruch kaum möglich - also ein Kontrollblick meist Alibi.
- Rückwärts Aufziehen erleichtert die Kappenkontrolle sehr, birgt aber besonders in steilem Gelände die Gefahr des eingedrehten Abfliegens.
- Die Startplatzwahl und Startvorbereitung sind für einen sicheren Start sehr wichtig.
- Bei flüchtigem oder weggelassenem Kontrollblick empfehlen wir eine Blickkontrolle nach dem Abheben, aber vor dem ersten deutlichen Bremseneinsatz um eine Störung wenigstens jetzt zu erkennen.
- Jeder Pilot bestimmt sein Risikopotential durch seine Starttechnik, die Wahl des Startgeländes und der Windbedingungen selbst. Ein Startverzicht ist ein Zeichen von Stärke.
- In der Ausbildung wird weiterhin Wert darauf gelegt, dass die Starttechnik, Startbedingungen und das Startgelände so gewählt werden, dass eine Blickkontrolle möglich ist.
- In der Ruhe liegt die Kraft.
- Die Flugschulen sollen bereits in der Grundschulung und der Ausbildung zum A Schein das rückwärts Aufziehen lehren und üben. Der Trend geht zum rückwärts Aufziehen und es ist auch zu empfehlen, bereits in der Prüfung diese Starttechnik zu wählen,

Mehr als klein und Leicht



Philip Medicus fliegt mit dem IBEX 15 von der „Hohen Geige“ (3373 m)

IBEX - DREI IN EINEM



Der IBEX sprengt bestehende Kategorien und ist „drei Schirme in einem“. 1. Mit minimalem Packmaß und Gewicht zaubert er ein breites Grinsen in die Gesichter aller Para-Alpinisten. 2. Im unteren Drittel des Fluggewichts geflogen, bietet er leichten Pilotinnen und Piloten bei hoher Sicherheit erstmals ein ganz normales Handling und viel Vorwärtsfahrt. 3. Hoch belastet fliegt er sehr dynamisch und wird so für erfahrene Piloten zu einem echten Spaßgerät.

Neu: NOVA Trim Tuning – kostenlose Leistungs- und Sicherheitsoptimierung €² nach 100 Stunden oder spätestens einem Jahr.

4 f-) Neu: Bei erfolgtem NTT verlängert sich die Material- und Verarbeitungsgarantie auf 4 Jahre.

1.0-1.1) Neu: Bei erfolgtem NTT braucht dein 3. Schirm erst nach 3 Jahren zum ersten 1.0-1.1) „Occie“ Komplett-Check.

e Inklusive Vollkaskoversicherung für 1 Jahr.

NOVA HEADQUARTERS
NOVA INTERNATIONAL
Bernhard-Höfel-Str. 14
A-6020 Innsbruck, Austria
Tel. ++43 (0) 512 - 36 13 40
info@nova-wings.com

VERTRIEB SCHWEIZ
High Adventure
CH-6383 Dallenwil
++41 (0) 41-628 01 30
www.high-adventure.ch
int.o@skyburns.ch

VERTRIEB DEUTSCHLAND
Charly Produkte
0-87637 Seeg
++49 00 83 64 - 12 86
www.charly-produkte.de
robert@charly-produkte.de

NiUM
www.nova-wings.com

SICHERHEITSSTART BEIM HG-WINDENSCHLEPP

Es ist schon erschreckend, wie noch immer Drachenflieger von ihren Windenführern buchstäblich in den Himmel „geschossen“ werden, obwohl es den Sicherheitsstart gibt und dieser in der FBO und den Windenführer-Bestimmungen vorgeschrieben ist. Würde dieser konsequent angewandt, wäre dieser Bericht überflüssig und wir hätten eindeutig weniger Schleppunfälle.

Schuld ist nicht alleine der Windenführer. Er wird oft regelrecht von den Piloten genötigt mit „zügiger“ Zugkraft anzuschleppen, in der Hoffnung, dass der Pilot dadurch einige Meter mehr Ausklinkhöhe gewinnt. Dabei ist es ein offenes Geheimnis, dass man die größte Ausklinkhöhe nicht durch einen Katapultstart (Kavalierstart) sondern mit der Geschwindigkeit des besten Gleitens während des Steigflugs erreicht.

Bei dem „Kavalierstart“ hat der Pilot keine Chance zu einem Startlauf. Er wird in der Startphase derart schnell angeschleppt, dass er kaum Zeit zum Umgreifen auf die Steuerbügelbasis hat, geschweige denn in der Lage ist, in der ersten Steiggauphase flach abzufliegen. Nimmt der Pilot in dieser Situation dann auch noch eine Hand vorn Steuerbügel um in Bodennähe unraddillkeil ist der „Lock out“ schon fast nicht mehr aufzuhalten. Herrscht in dieser Startsitua-

tion zu dem Seitenwind oder erfolgt der Abflug nicht mit waagrecht ausgerichtetem Drachen, dann ist ein „Lock out“ sicher vorprogrammiert, der in Bodennähe fast immer zu einem schweren Unfall (Absturz) führt.

In letzter Zeit haben sich besorgte Drachenflieger beim DHV-Schleppbüro gemeldet und moniert, dass in ihren Vereinen der Sicherheitsstart nicht oder nicht richtig durchgeführt wird. Der Hauptgrund dafür ist, dass die Windenführer kaum noch Drachen, sondern vorwiegend Gleit-

segel piloten schleppen. Ihnen fehlt deshalb häufig die Praxis. Entweder schleppen sie die Drachenpiloten wie Gleitschünipiloten an, nämlich zu langsam (wie beim Kommando „Fertig“ bei GS) oder sie ziehen die Drachenpiloten gnadenlos heftig an. Hier sollten die erfahrenen und sicherheitsbewussten Windenführer im Drachenschlepp ihre Windenführerkollegen fachlich beim Sicherheitsstart unterstützen und ihnen zeigen, worauf es beim Drachen-Windenschlepp wirklich ankommt.

DER SICHERHEITSSTART

Das kontrollierte, flache Abheben vom Boden unter Berücksichtigung aller notwendigen Sicherheitsvorkehrungen bezeichnet man als "Sicherheitsstart".

Die größtmögliche Steigfluglage darf nur allmählich eingenommen werden.

Der Drachepiloten sollte darauf achten, dass er

- mit *dem* richtigen Anstellwinkel sein Gerät führt
- in der Startphase wirklich lautbereit bis zum Abheben bleibt
- mitläuft und zwar bis zum Abheben. Bei wenig oder Null-Wind können da schon mal 10 Schritte und mehr zusammen kommen
- den letzten Schritt in der Luft macht
- erst umdinkt, wenn das obere Gabelseil auf der Basis anliegt und mindestens 30 Meter, besser 50 Meter Höhe über Grund erreicht hat.

DAS UMKLINKEN

- Ein sicheres Umklinken erfolgt in etwa 30-50m Höhe über Grund erst dann, wenn der Drache ruhig und stabil in Zugrichtung auf die Winde zu fliegt
- Ein Umklinken in unruhiger Luft oder bei Kursabweichungen aus der Zugrichtung kann zur Fehlklungkung oder auch zum „Lock out“ führen
- Dreht der Drache beim Umklinken aus der Zugrichtung und gelingt das Rücksteuern nicht wie erwartet, muss sofort ausgeklinkt werden, bevor der Lock out eintritt. Nicht erst warten bis der Windenführer kappt. Es könnte zu spät sein.
- Der Pilot sollte deshalb möglichst kurz vor dem Umklinken beide Hände in Richtung Basismitte bringen, um das Drehmoment, das beim Loslassen einer Hand entsteht, zu verringern.
- Dann sollte er etwas Fahrt aufholen, bevor er die rechte Hand von der Basis nimmt und das obere Gabelseil ausklinkt.
- Nach dem Umklinken greift er wieder auf die Basis zurück und lässt den vorher leicht gezogenen Bügel wieder in Normalfluglage gehen.

Durch diese Methode wird der Umklinkruck gemindert und das Wegdrehen des Körpers wirksam verhindert, das beim Loslassen einer Hand entsteht.

Der Windenführer behält üblicherweise die reduzierte Zugkraft bis zum Umklinkvorgang bei. Das Umklinken kann ohne zusätzliches Nachlassen der Zugkraft erfolgen. Der Umklinkknick wird durch die oben beschriebene Methode und bei richtig eingestelltem Gabelseil relativ gering sein.

Erst nach dem Umklinken wird mit der Pilot mit der voreingestellten Zugkraft am unteren Gabelseil bis zum Ausklinken weitergeschleppt.

2. STEIGFLUGPHASE

Nach dem erfolgten Umdinken beginnt nun der eigentliche, steilere Steigflug.

Der Pilot fliegt jetzt mit der Steuerbügel-Neutraltrimmstellung. D.h., er hält den Steuerbügel wie beim freien Flug zwischen Brust und Kopfhöhe und lässt den Drachen in dieser Stellung am Seil nach oben fliegen. Dabei pendelt sich die Geschwindigkeit eines normal getrimmten Drachens zwischen „geringstem Sinken“ und „bestem Gleiten“ ein und der

Drache fliegt mit dieser Geschwindigkeit, durch die zugeführte Energie der Winde, sozusagen den Berg hinauf.

Jetzt kann der Pilot mit dieser Geschwindigkeit bis zu einem Seilwinkel von ca. 60° vor die Winde fliegen. Wesentlich näher an die Winde heran zu fliegen bringt nicht viel, da die Winde das Schleppseil ständig einzieht und damit verkürzt. Der Pilot sollte deshalb auf sein Vario hören und bei nachlassendem Steigen rechtzeitig den Schlepp beenden.

Das Ausklinken signalisiert er dem Windenführer durch mehrmaliges Grätschen der Beine. Bei erkennbar nachlassender Zugkraft ist die Normalfluglage einzunehmen und das Schleppseil auszuklinken. Ein Kontrollblick zur Schleppklinke verhindert, dass man mit noch eingehängtem Schleppseil von der Winde wegfliegt – ist alles schon passiert?

Der im Drachenschlepp weit verbreitete Slogan: „Nur Drücken bringt Höhe“ sollte im Hinblick auf die Unfälle, die auch in diesem Jahr wieder ein Menschenleben gefordert haben, unbedingt neu überdacht werden!

„Drücken“ erzeugt zuerst einen großen Anstellwinkel und damit auch kurzzeitig etwas mehr Auftrieb, in Folge der größeren projizierten Fläche wächst aber auch der Widerstand. Es entsteht fast unmerklich ein Sackflug, der nicht selten einen einseitigen Strömungsabriss produziert und im Lock out endet.

Hier noch einige interessante Kurz-Auszüge aus dem Lehrplan „Windenschlepp“ zum Thema: „Hängegleiter-Windenschlepp“:

SICHERHEITSSTART FÜR HÄNGEGLEITER:

Jeder Schlepp beginnt mit einem flachen Sicherheitsstart, der gefühlvoll durchgeführt und in einer flachen Steigflugphase bis über die „kritische Höhe“ fortgesetzt wird.

Anmerkung: Als „kritische Höhe“ wird die Höhe bis 20 m GND bezeichnet in dieser Höhe muss flach abgeflogen werden. Seil- oder Sollbruchstellenisse Lock aufs oder Sackflüge beim GS-Windenschlepp sind hier höchst gefährlich für den Piloten, wenn der Sicherheitsstart unterbleibt.

Erst nach Erreichen von ca. 20m GND wird die Zugkraft weiter erhöht bis zu einer Flughöhe von etwa 50m GND (=Umklinkhöhe). Ab dieser Höhe wird dann mit der voreingestellten maximalen Zugkraft bis kurz vor den Ausklinkvorgang geschleppt.

Der Windenführer wird beim Sicherheitsstart

- den Seilzug innerhalb von ca. 3 Sekunden kontinuierlich bis zur voreingestellten maximalen Zugkraft steigern, um so dem Piloten den Startlauf und den anschließenden Sicherheitsstart bis zum Abheben zu ermöglichen.
- direkt nach dem Abheben des Hängegleiters die Zugkraft etwas nachlassen und so verhindern, dass der Hängegleiter während der Startphase steil wegsteigt
- unter 50 m GND mit weniger als der voreingestellten maximalen Zugkraft schleppen
- erst nach dem Umklinken mit der voreingestellten Zugkraft (= Pilotengewicht + 10kg) schleppen und diese dann bis zum Ausklinken situationsbedingt beibehalten
- in einer Gefahrensituation den Start abbrechen; beim Lock out sofort kappen.

Fluggebiet Boppard/Rhein durch illegales Fliegen bedroht

Leider müssen sich die Drachen- und Gleitschirmfliegerfreunde Rhein-Mosel-Lahn erneut auf diesem Weg an die Flieger/innen am Mittelrhein und aus der Umgebung wenden. Die Zulassung des Fluggeländes in Boppard/Rhein konnte seinerzeit nur unter strengen Auflagen erlangt werden. In der letzten Zeit haben sich wieder Zwischenfälle - teils mehrfach täglich - mit und durch Piloten gehäuft, die das Gelände unerlaubt und ohne die unabdingbare Einweisung befliegen. Hierdurch ist der Bestand der nötigen Erlaubnisse von Eigentümern, Gemeinden usw. ernsthaft bedroht. Der Verein möchte alle Flieger/innen dringend um Mithilfe durch Beachtung folgender Regeln bitten:

- Die Startgenehmigung gilt nur für Vereinsmitglieder und ist auch für diese auf maximal 20 Personen am Tag begrenzt. Die Auflage stammt vom Naturschutz, der Nachteile durch zu intensive Nutzung des Geländes befürchtet; deshalb ist auch eine Regelung über Tagesmitgliedschaften nicht möglich. Das Gelände wird regelmäßig von Mitarbeitern der Naturschutzbehörde beobachtet; Zwischenfälle/Verstöße werden als Argument gegen den Fortbestand der Zulassung verwendet. Daher bittet der Verein alle Nichtmitglieder dringend,



FOTO FRANK HERR

das Flugverbot zu respektieren. Vereinsmitglieder bringen bitte unbedingt ihren RML-Mitgliedsausweis mit, da nicht jeder jeden kennen kann. Alle Mitglieder sollen ihnen unbekannte Piloten auf dem Gelände ansprechen und ggf. um Vorlage des Mitgliedsausweises bitten. Das ist keine Schikane, sondern leider notwendig.

- Vereinsmitglieder müssen sich vor dem Erstflug unbedingt in die Besonderheiten des Geländes einweisen lassen.
- Bei mehr als 30 m Höhenverlust nach dem Start muß sofort der Notlandeplatz auf der gegenüberliegenden Rheinseite angefliegen werden, damit er noch sicher erreicht werden kann (Breite des Rheins an dieser Stelle: 300 m!). Wer zunächst überhöht hat und dann in einiger Entfernung vom Startplatz Höhe verliert, muss ggf. die längere Strecke zum Landeplatz einkalkulieren und entsprechend früher abfliegen. Landungen auf den Weinbergswegen sind unter allen Umständen verboten; es hat schon wiederholt Beschwerden von Winzern nach solchen Landungen gegeben. Ausreden ("ich dachte, ich schaff's noch, aber dann hab ich nichts mehr gefunden") werden nicht akzeptiert, weil bei Beachtung der Regeln keiner in den Weinbergen landen muss. Da die Winzer über einen erheblichen lokalen Einfluss verfügen, droht sonst auch von daher ein Flugverbot!

Der Verein bittet alle Flieger herzlich, diese unabänderlichen Regeln zu respektieren, um das Gelände nicht weiter zu gefährden. Der Verein ist gezwungen, gegen Verstöße von Mitgliedern wie Nichtmitgliedern einzuschreiten. In den übrigen, nicht durch Auflagen beschränkten, Geländen sind Gäste wie immer herzlich willkommen!



Fly-Mike Schneltpacksack
jetzt nur **59,-€**
jetzt bestellen 1!!
nur solange Vorrat reicht



Flieger Handschuhe
20,-



Flieger T-Shirt
5,-



Flieger Stiefe

Overall's
ab **99,-Euro**

www.LY-MIKE.DE

info@fly-mike.de

FLY-Mike, Coburger Straße 50A, 96479 Weitramsdorf, Tel: 09561-5124.31

303/147

Lufttüchtigkeitsanweisung

Gleitschirm Nova Ra M DHV GS-01-1571-06

Bei einem Nachtest eines RAM durch den DHV am 16. Juni 2007 hat sich abweichendes Flugverhalten im Vergleich zum DHV-geprüften Muster ergeben. Grund ist eine fehlerhafte Trimmung aufgrund falscher Leinenlängen. Bei einer Überprüfung der Produktionsdaten durch die Fa. Nova hat sich gezeigt, dass eine Reihe der im Zeitraum Januar bis April 07 produzierten RAM nicht mit dem Trimmzustand des DHV-geprüften Musters ausgeliefert worden ist. Es handelt sich um die Geräte mit den Seriennummern:

35395, 35359, 35406, 35356, 35402, 35290, 35601, 35613, 35240, 35239, 35284, 35355, 35484, 35510, 35297, 35238, 35407, 35232, 35360, 35584, 35233, 35421, 35610, 35596, 35277, 35511, 35545, 35237, 35597, 35514, 35608, 35276, 35361, 35593, 35245, 35590, 35587, 35639, 35282, 35423, 35542, 35540, 35422, 35549, 35452, 35242, 35405, 35585, 35358, 35539, 35615, 35546, 35673, 35228, 35244, 35353, 35646, 35641, 35614, 35515, 35536, 35583, 35197, 35543, 35553, 35279, 35453, 35229, 35541, 35547, 35588, 35289, 35629, 35586, 35605, 35672, 35538, 35420, 35404, 35604, 35594, 35235, 35591, 35616, 35805, 35600, 35592, 35548, 35513, 35295, 35357, 35230, 35125, 35054, 35140, 35129, 35720, 35122, 35157, 35138, 35165, 35053, 35159, 35136, 35123, 35124, 35130

Die Fa. Nova hat bereits am 2. Mai 2007 über ihr Vertriebsnetz die Halter der betroffenen Geräte über die Notwendigkeit einer Trimmungskorrektur informiert. Offensichtlich sind aber nicht alle betroffenen RA M entsprechend der Anweisungen der Fa. Nova korrigiert worden oder die Informationen der Fa. Nova haben nicht alle Halter erreicht.

In Übereinstimmung mit der Fa. Nova trifft der DHV deshalb folgende Sicherheitsmaßnahme:

Die Geräte mit den aufgeführten Seriennummern müssen vor dem nächsten Flug in einen ordnungsgemäßen Trimmzustand gebracht werden. Dies kann bei einem Teil der Geräte durch den Halter selbst erfolgen, andere müssen vom Hersteller neu eingestellt werden. Die Halter der betroffenen Geräte werden aufgefordert, sich umgehend mit der Fa. Nova in Verbindung zu setzen.

Bis zur Durchführung der erforderlichen Trimmungskorrekturen dürfen die betroffenen Geräte nicht geflogen werden.

Soweit die Korrekturen bereits aufgrund der Mitteilung der Fa. Nova vom 2. Mai 2007 ordnungsgemäß durchgeführt wurden, sind diese Geräte von der Lufttüchtigkeitsanweisung nicht betroffen.

Unabhängig von dieser Maßnahme bietet Nova allen Haltern des RA M jederzeit eine kostenlose Nachprüfung des Trimmzustandes ihres Schirmes an.

Nova Vertriebs GmbH, Bernd-Höfel-Str. 14, A- 6020 Innsbruck, Tel: 0043-512-361340, Fax: 0043-512-361342, www.nova-wings.com, info@nova-wings.com

Gmund, 17.06.07

Klaus Tänzler, DHV-Geschäftsführer

304/147

Neue Musterzulassungen

Gleitsegel

Muster-Nr	Muster Klasse	Inhaber der Muster-Nr	fluggewicht min. max.
DHV GS-01-1650-07	OZofie Buzz Z S 1-2GH	OZONE Gliders Ltd.	65 kg 85 kg
DHV GS-01-1664-07	Ozonc Buzz 2 WL GH	OZONE Gliders Ltd.	85 kg • 105 kg
DHV GS-01-1665-07	Ozone Buzz 2 L 1-2 GH	OZONE Gliders Ltd.	95 kg • 115 kg
DHV GS-01-1666-07	Ozone Buzz 2XL 1-2 GH	OZONE Gliders Ltd.	110 kg • 130 kg
DHV GS-01-1667-07	Daune Buzz 2 XS 1-2 GH	OZONE Orders Ltd.	55 kg • 70 kg
DHV 1S-01.1668-07	Pro Design Jalpa 75 2GH	PRO-DESIGN Graf, Hofbauer Ges.m.b.H.	75 kg • 95 kg
DHV GS-01-1669-07	Pro Design Jalpa 90 2GH	PRO-DESIGN Graf, Hofbauer Ges.m.b.H.	90 kg • 110 kg
DHV GS-01-1670-07	FreeX Vanin 2GH	FreeX GmbH	85 kg • 110 kg
DHV GS-01-1671-07	FreeX Vaxin IN 2GH	FreeX GmbH	70 kg • 93 kg
DHV GS-01.1672-07	FreeX Vaxin S 2GH	FreeX GmbH	55 kg • 75 kg
DHV GS.01.1673-07	Nova Ra S 2GH	NOVA Vertriebsgesellschaft m.b.H.	80 kg 100 kg
DHV 1S.01-1674-07	0000 Ihex 17 2-3 GH	NOVA Vertriebsgesellschaft m.b.H.	50 kg • 100 kg
DHV 65-01-1675-07	NOVA Ihex 15 2-3 GH	NOVA Vertriebsgesellschaft m.b.H.	50 kg - 90 kg
OHO 15-01-1676-07	NOVA Ihex 19 2GH	NOVA Vertriebsgesellschaft m.	55 kg • 110 kg

Gleitsegelgurtzeuge

Muster-Nr	Maste Annan. al rst max.	Inhaber der Muster-Nr
DHV GS-03.0346-07	Comet 110 kg	Woody Valley Model snc (OHG)
01-IV 1503-0354-07	Independence Mountain 120 kg	Fly market Flugsport-Zubehör GmbH & Co, KG
DHV GS-03 0356-07	Arme 2 100 kg	Turnpoint Fastline GmbH
01-7GS-03 035701	Meteor 100 kg	Turnpoint Fastline GmbH
DHV GS-03 0358-07	Mystic 2 100 kg	Turnpoint fastline GmbH
DHV GS-03-0359-07	Clever? 100 kg	Turnpoint Fastline GmbH

Gleitsegelrettungsgeräte

Muster-Nr	Muster Anhängelast max.	Inhaber der Muster-Nr
DHV GS-02-0145-07	Limit Biplace 220 kg	Fly & more GmbH, ICARO
DHVGS-02-0146-07	TEAM 5 • ORANGE M 120 kg	!Usport 2000 GmbH
DHV GS-02 0147-07	TEAM 5 • ORANGE L 148 kg	!IRsport 2000 GmbH
DHV GS-0243148-07	TEAM 5 - ORANGE PNO 220 kg	!IRsport 2000 GmbH

DHV/OeAeC-anerkannte Betriebe für Luftsportgerät

Wanne, Adresse	Kontakt, Konrad GÖrg	Instandhaltung von GS, Gurtzeugen, Rettungsgeräten
	DE 38644 Goslar Klostergut Grauhof 1 0 5321 3175239, 0 5321 388076, info@kontesteu	

Herausgeber: Deutscher Hängegleiterverband e. V. (DHV) im DAeC,
Postfach 88, 83701 Gmund am Tegernsee
Erscheinungsweise: Regelmäßig im DHV-Info, im Bedarfsfall im Internet
www.dhv.de siehe Sicherheitsmitteilungen.



FOTO TOPSTEN SECEL

TEIL 1.

Teil 2 und Drachen-Unfallstatistik folgt im Info 148

GLETSGHIRM-UNFALLSTATISTIK 2006

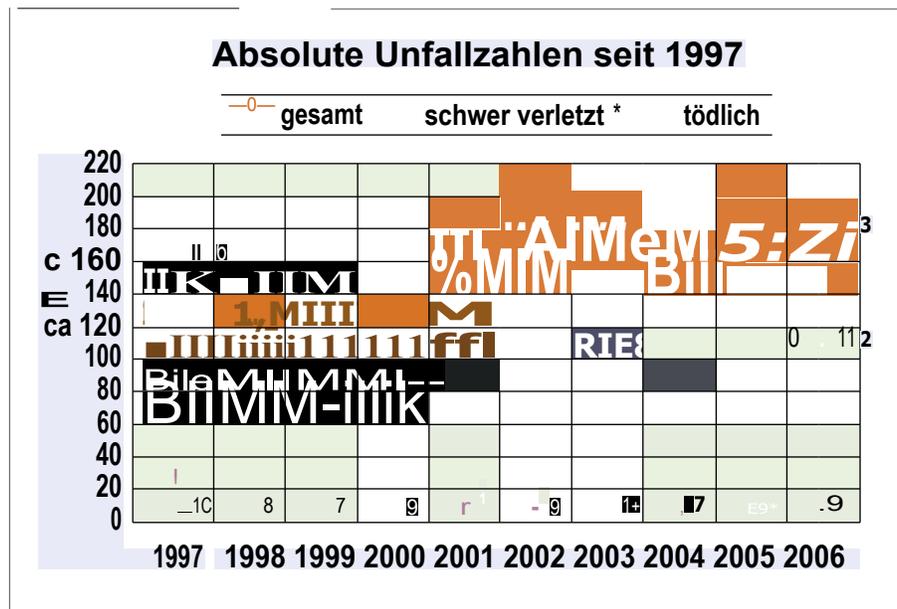
Ein Beitrag von Karl Slezak

UNFALLZAHLEN

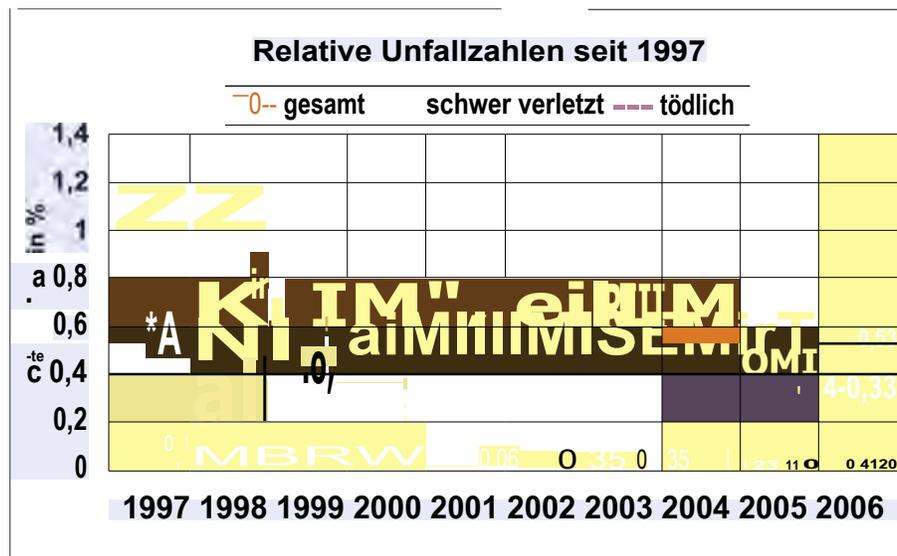
Für das Jahr 2006 wurden dem DHV 83 Unfälle und Störungen von deutschen Piloten in inländischen Fluggebieten gemeldet, davon 2 tödliche Unfälle. Zusammen mit den Meldungen aus dem Ausland belief sich die Gesamtzahl der Unfälle und Störungen auf insgesamt 183, davon 9 tödliche Unfälle. Damit lagen die Unfallzahlen auf einem annähernd gleichen Niveau wie im Vorjahr (Grafik 1).

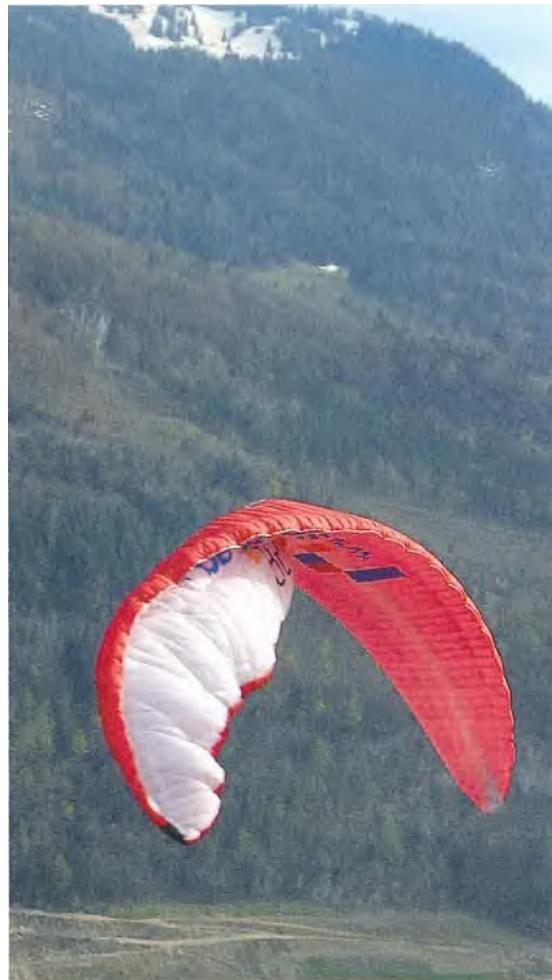
Grafik 2 zeigt die relativen Unfallzahlen in Prozent, bezogen auf die Zahl der deutschen Inhaber einer Gleitschirmlizenz. Gemessen an der Zahl der Lizenzinhaber, ist eine insgesamt rückläufige Unfallquote zu erkennen. Verunglückten bis zur Jahrtausendwende noch jährlich durchschnittlich 0,40% der deutschen Scheininhaber schwer und 0,045% tödlich, waren es in den letzten drei Jahren im Schnitt 0,33% bzw. 0,024%. Ein Rückgang von knapp 20% bei den Schwerverletzten und gut 45% bei den Toten.

Die Aussagekraft beider Statistiken ist jedoch beschränkt. Der Zahl der gemeldeten Unfälle steht eine unbekannt große Dunkelziffer gegenüber. Diese liegt bei Null was die tödlichen Unfälle betrifft und erhöht sich mit abnehmender Verletzungsschwere. Weil zunehmend mehr verletzte Piloten mit dem Helikopter geborgen werden, reduziert sich die Dunkelziffer bei den Schwerverletzten von Jahr zu Jahr. Denn in der Regel werden diese Unfälle schon deshalb gemeldet, damit die anfallenden Bergungskosten vom DHV beglichen werden. Der scheinbare Anstieg der Unfallzahlen in Grafik 1 ist in erster Linie mit der Tatsache zu erklären, dass immer mehr Unfälle gemeldet werden. Die Unfallquote nach Grafik 2 müsste sich, um statistisch einwandfrei zu sein, an der Zahl der aktiven Piloten orientieren. Es ist aber nicht bekannt, wie hoch der Anteil der aktiven Piloten bei den Scheininhabern ist.



* In der Unfallstatistik 2005 waren acht tödliche Unfälle verzeichnet. Im Nachhinein stellte sich die Nationalität eines Verunglückten, der zunächst als ausländischer Staatsbürger gemeldet worden war, als deutsch heraus.





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

1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
36%	34%	33%	32%	30%	26%	24%	25%	22%	22%



UNFALLSCHWERPUNKTE

Fehlerhafte Wettereinschätzung, bzw. die Fehleinschätzung des Geländeeinflusses auf die Windströmung (Lee!) durch den Piloten ist für einen großen Teil der Gleitschirmunfälle verantwortlich.

Die häufigste Folge solcher Fehleinschätzungen sind: Kappenstörung (Einklapper, Frontklapper) verursacht durch Turbulenzen und ein anschließendes Schirmverhalten, das der Pilot nicht oder nicht ausreichend schnell unter Kontrolle bringen kann.

SEITLICHES EINKLAPPEN

Mit 39 Unfällen nach seitlichen Einklappern ist diese Unfallursache auf dem gleichen Niveau wie im Vorjahr (2003: 49, 2004: 41, 2005: 38).

Obwohl weiterhin Unfallschwerpunkt dominieren seitliche Einklapper die Unfallstatistik nicht mehr in dem Maße wie Ende der 1990-er Jahre. Von den insgesamt neun tödlichen Unfällen des Jahres 2006 hatten drei, eventuell vier, (Vorjahr fünf) ihre Ursache in einem seitlichen Einklapper.

1. Fluggebiet Wallberg, Deutschland. Ein Pilot war auf der Ostseite des Wallbergs nach Einklapper auf ein felsdurchsetztes Schneefeld gestürzt. Zunächst hatten sich keine Augenzeugen gefunden, eine Gleitschirmfliegerin hatte den Absturz lediglich akustisch, durch ein lautes Rascheln, wahrgenommen. Erst im Jahr 2007 wurde durch die Bergwacht Rottach-Egem bekannt, dass sich später noch ein Augenzeuge gemeldet hatte. Dieser hat angegeben, dass der Schirm mit stark eingeklappter Fläche über mindestens 2 Umdrehungen aus ca. 80 m Höhe abgestürzt war. Die Verhältnisse an diesem Tag waren so turbulent, dass der am gleichen Berg stattfindende Durch-

gang der Bayerischen Meisterschaft gechancelt worden war. Der Unfallflug Anfang Mai war der erste Flug des vermöglichen Piloten im Jahr 2006 gewesen. (Gerät: Ozone Vibe, DHV 1-2)

2. Ein erfahrener Pilot befand sich auf einem Streckenflug in den Lechtaler Alpen, Österreich. Ein Augenzeuge, ebenfalls Gleitschirmflieger, hatte gesehen, dass der Schirm nach einem starken seitlichen Einklapper vom Piloten einseitig überbremst worden war und trudelte. Der Pilot versuchte das Trudeln über einen Fullstall zu beenden. Dieser endete mit einem Verhängen und sofortigem Spiralsturz bis in das felsige Gelände. Der Rettungsschirm wurde nicht ausgelöst. (Gerät: Nova Mambo, DHV 1-2)

3. Fluggelände Porto Naus, La Palma, Spanien. Einklapper und anschließend großer Gegenklapper 20-30 m vom Hang entfernt. Massives Verschießen der Kappe mit vollständigem frontalen Einklappen. Im Nachpendeln stürzt der erfahrene Gleitschirmflieger in felsiges Gelände. Er wird durch den Aufprall sofort getötet. (Gerät: Swing Astral 2, DHV 2)

4. Karwendel, Österreich. Nach viertägiger Suche wird ein deutscher Gleitschirmflieger tot

im abgelegenen Karwendelgebirge gefunden. Er war bei sehr anspruchsvollen Bedingungen am Thermikofen Rofangebirge gestartet. Die Untersuchung des Ausrüstung ergab, dass der Pilot den (offen neben seiner Leiche gefundenen) Rettungsschirm nicht selbst ausgelöst hat sondern dieser durch den Absturz im Steilgelände aus dem Container gerissen worden war. Die Verletzungen deuten darauf hin, dass der 41-Jährige bereits mit hoher Wucht auf dem Boden aufgeschlagen war, bevor er einen steilen Hang hinunterstürzte. Als Unfallursache könnte neben einem Einklapper bzw. Verhängen auch eine andere Extremsituation (Steilspirale, Trudeln) in Frage kommen. Der Pilot hatte jahrelange Flugerfahrung, war aber in den letzten Jahren wenig geflogen (Vorjahr fünf Flüge). Der Unfallflug Anfang Mai war sein erster Flug im Jahr 2006 gewesen. (Gerät: Nova Artax, DHV 1-2)

Interessant ist ein Blick auf die Verteilung der Geräteklassifizierungen bei Einklapper-Unfällen (Zahlen 01/2006-06/2007).

Wenn diesen Zahlen die Marktanteile der einzelnen Klassifizierungen (=vom DHV ausgegebene Musterprüfplaketten) gegenüber gestellt

DHV 1:	(5%)
DHV 1-2:	(45%)
DHV 2:	[34%]
DHV 2-3:	(11%)
nicht mustergeprüft (Protos):	(5%)

wird, ergibt sich ein eindrucksvoller Sicherheits-Index der Klassifizierungen.

UNFALLURSACHE EINSEITIGER KLAPPER

DHV 1:	5% Unfälle bei 24% Marktanteil = 0,21
DHV 1-2:	45% Unfälle bei 51% Marktanteil = 0,88
DHV 2:	34% Unfälle bei 19% Marktanteil = 1,79
DHV 2-3:	11% Unfälle bei 5% Marktanteil = 2,20
Protos [BEP]	5% Unfälle bei 1% Marktanteil = 5,00

Die bloßen Zahlen bedeuten, dass die Beteiligung an Einklapper-Unfällen, bei Klasse 1-2 viermal, bei Klasse 2 achtmal und bei Klasse 2-3 zehnmal höher ist als bei Klasse 1-Geräten.

Bei diesem Vergleich muss natürlich berücksichtigt werden, dass Klasse 1-Gleitschirme wenig zum Streckenfliegen eingesetzt werden, dafür viel in ruhigen Bedingungen.

Die (zu) große Bandbreite hinsichtlich des Extremflugverhaltens der Klasse 1-2 macht sich auch bei den Unfallzahlen nach Einklappen deutlich bemerkbar.

Die Unfallzahlen der leistungsorientierten High-End 1-2-er sind dreimal so hoch (84%) wie die der einsteigertauglichen Low-End-1-2-er (16%).

Wer einen Leistungsflügel der Klassen 2 oder 2-3 fliegt, sollte wissen, was er tut. Bei den Schilderungen in den Unfallberichten kann es dem Leser jedenfalls gruseln. Besonders nach Klappen mit beschleunigtem Schirm montieren Geräte dieser Klassen oft so gründlich ab, dass nur der Griff zum Rettungsschirm bleibt, sofern genügend Höhe zur Verfügung steht.

Die wichtigsten Informationen zum Pilotenverhalten nach seitlichen Einklappen waren in der Unfallstatistik 2005 zusammengefasst. Download unter Sicherheit auf www.dhv.de.

PROBLEM: FRONTALES EINKLAPPEN

15 Unfälle nach frontalen Einklappen wurden gemeldet. Dabei waren fünf Piloten schwer, und fünf leicht verletzt worden. Drei Piloten blieben unverletzt.

Bei zwei Unfällen kam es zu tödlichen Verletzungen. Erstmals seit Jahren war dabei wieder ein tödlicher Einklapper-Unfall mit einem Klasse 1-Gerät (Gradient Bright Classic). Dieser Unfall, in der Leethermik am Babadag/Ölödöniz, betraf einen älteren sehr unerfahrenen Gleitschirmflieger. Er war an den Vortagen bereits mehrfach von einer anwesenden Flugschule daran gehindert worden „sich in kritischen Bedingungen umzubringen“. Einen Tag nach Abreise der Flugschule aus dem Gebiet geschah der Unfall. Britische Gleitschirmflieger waren als Augenzeugen zugegen. Sie berichteten, dass der Pilot nach einem Frontklapper stark abgebremst hatte, in der Folge die Bremse nicht mehr freigab und ca. 80 m negativ drehend in die Felsen gestürzt war.

Ähnlich der Vorgang bei dem zweiten Todesfall. Auch hier harte Bedingungen, geprägt von starkem Wmd und Turbulenzen. Der Pilot hatte nach einem Frontklapper in 200 m Höhe so stark abgebremst, dass der Schirm in den Fullstall überging. Während des Absturzes hat er die Bremsen nicht mehr so weit frei gegeben, dass der Schirm Fahrt aufnehmen konnte. Die Unfalluntersuchung hat gezeigt, dass die Bremsen seines Airwave Sport (DHV 1-2) knapp 10 cm zu kurz eingestellt waren. Die Kappe war dadurch bereits minimal vorgebremst, was ein Anfahren aus einer Strömungsabriss-Situation erschwert. Unter Sicherheit auf www.dhv.de gibt es einen

ausführlichen Bericht zu diesem Unfall.

Immer wieder führt Anbremsen im falschen Moment nach dem frontalen Einklappen zu Strömungsabrissen mit allen erdenklichen Folgeproblemen wie weites Vorschießen, Einklappen, Verhänger und wie im Falle eines Piloten im letzten Jahr bis zum Sturz in die Gleitschirmkappe. Letzterer schrieb: „... habe ich entsprechend der Schirmbeschreibung (Betriebsanleitung) zur Stabilisierung der Kappe den Beschleuniger losgelassen und die Bremsen stärker angezogen. Die Kappe kam sofort nach vorne und ich fiel hinein“.

Durch das Anbremsen hat dieser Gleitschirmflieger den mit hohem Anstellwinkel hinter ihm befindlichen Schirm vermutlich abgerissen und gestallt. Zwangsläufig führt ein beidseitiger Strömungsabriss in dieser Phase (Kappe hinter dem Piloten) zu einem extremen Vorschießen. (Gerät: Pro Design Effect DHV 1-2). Der Pilot hatte großes Glück. Obwohl ihm die Auslösung seines Rettungsschirmes nicht gelang, wurde er nur leicht verletzt. Er fiel er in einen dichten Fichtenwald, wo sich sein Schirm in den Bäumen verfang.

Leider ist es nicht ganz einfach, eine Handlungsanweisung für das Verhalten bei frontalen Einklappen zu geben, die für jeden Schirm und jede Situation „passt“. Wichtig ist in jedem Fall, den Schirm nicht anzubremsen, wenn er dabei ist wieder Fahrt aufzunehmen. In dieser Phase sind viele Geräte sehr langsam, teilweise befinden sie sich in einer kurzen Sackflugphase. Bei Standardgeräten der unteren Klassen hat sich ein „Hände hoch- und obenlassen bis es wieder fliegt“ als Reaktion auf ein frontales Einklappen am besten bewährt. Stärker gestreckte Schirme benötigen jedoch oft einen richtig dosierten und getimten Bremsimpuls um rasch und vor allem gleichmäßig wieder zu öffnen. Piloten mit viel Flugerfahrung auf anspruchsvollen Schirmen empfehlen einen kurzen kräftigen Bremsimpuls im Moment des frontalen Einklappens und ein

anschließendes unverzügliches und vollständiges Freigeben der Bremsen. Auch in zwei Unfallmeldungen des Jahres 2006 war zu lesen „...kippte der Schirm unvermittelt in den Fullstall!“. Das tun unsere Schirme aber nicht so ohne Weiteres. Die vermeintlichen Fullstalls sind mit Sicherheit massive frontale Einklapper gewesen. Auch dabei kippt die Kappe nach hinten weg.

STEILSPIRALE

Gleich zu Beginn des letzten Jahres verunglückte ein frisch gebackener A-Schein-Pilot bei seinem ersten Flug nach der Prüfung tödlich. Er hatte sich bei einer österreichischen Flugschule ein ihm unbekanntes und für seinen Ausbildungsstand zu anspruchsvolles Gerät ausgeliehen (Gin Zulu, DHV 1-2) und damit nach Zeugnisaussagen in großer Höhe eine Steilspirale eingeleitet. Über 500 Höhenmeter gelang ihm weder die Ausleitung noch die Auslösung des Rettungsschirmes, er schlug mit voller Wucht auf dem Boden auf. Der Pilot hatte keinerlei Erfahrung mit diesem Manöver.

In der Schweiz kam es zu zwei tödlichen Unfällen, weil Flugschüler bei engen Kurvenmanövern versehentlich in eine Steilspirale geraten waren. Sie waren in den Boden spiralt, ohne auf die Funkanweisungen der Fluglehrer zum Beenden der Spirale bzw. zum Auslösen des Rettungsgerätes zu reagieren. (Geräte: Paratech P 26, DHV 1, Advance Epsilon 3, DHV 1-2). Zwei Tote auch in Frankreich durch Steilspiralen, einer in Österreich. (Geräte: Paratech P 43, Flying Planet Spirit, Advance Epsilon 4, alle DHV 1-2). In allen Fällen berichteten die Augenzeugen davon, dass die Piloten ohne erkennbare Reaktion bis zum Boden spiralt waren.

In einigen Fällen, aber keineswegs immer, muss eine Bewusstlosigkeit des Piloten die Erklärung für das vermeintliche Fehlen von Reaktionen sein. Vielleicht ist es anderen so ergangen wie einem Gleitschirmflieger, der sein



Erlebnis glücklicherweise unverletzt erzählen konnte. „Ich habe schon mehrere Steilspiralen geflogen und es hat sehr gut funktioniert Kürzlich ist mir aber folgendes passiert: Die Spirale hatte etwas mehr Sinken als ich es gewohnt war, es war aber nicht dramatisch. Zum Ausleiten habe ich bisher immer die Außenbremse stärker angezogen und die Innenbremse etwas freigegeben. Mein Gewicht hielt ich von der Einleitung bis zu Ausleitung zur Kurveninnenseite verlagert. Diesmal tat sich nichts, der Schlim blieb mit konstantem Sinken in der Spirale. Stärker auf die Außenbremse denke ich mir, aber da ist schon so viel Druck drauf, dass ich das Gefühl habe, nicht mehr weiter ziehen zu können. Was bleibt noch? Innenbremse rasch freigegeben. Das war eine schlechte Idee! Der Schirm beschleunigt innerhalb einer halben Umdrehung so stark, dass mir fast schwarz vor Augen wird. „Gewicht“ schießt es mir durch den Kopf Mich an beiden Bremsen aufrichtend, gelingt mir Kömengewichtsverlagerung auf die hohe Sitzbrettseite, entgegen der Spiralrichtung. Sofort wird die Drehung langsamer und plötzlich schießt der Schirm mit gewaltigem Aufbäumen aus der Spirale nach oben. Trotz Abfangen mit den Bremsen fange ich mir einen Klapper ein, als die Kappe vor mich schießt Ich bli-

cke geradeaus und sehe die Baumspitzen. 30 Meter weiter und es hätte mich ungespitzt in den Boden gesteckt“ Zwei Fehler hätten hier beinahe zu einem Unfall geführt: Das Beibehalten der Gewichtsverlagerung zur Kurveninnenseite während der Spiralphase und schnelles Freigeben der Innenbremse als Ausleitversuch. Gewichtsverlagerung ist als Abkippl-Impuls in der Einleitphase (Gewicht zur Kurveninnenseite) und als Aufricht-Impuls in der Ausleitphase (Gewicht zur Kurvenaußenseite) der Spirale erforderlich, dazwischen bleibt es neutral. Bei der Ausleitung bekommt der Schirm durch die Gewichtsverlagerung nach Außen und dem stärkeren Anbremsen der Kurvenaußenseite ein klares Signal: „Aufrichten, langsamer werden!“. Ganz anders, wenn das Gewicht in der Kurveninnenseite bleibt und die Innenbremse schnell gelöst wird. Beide Aktionen geben das Signal: „Abkippen, schneller werden!“.

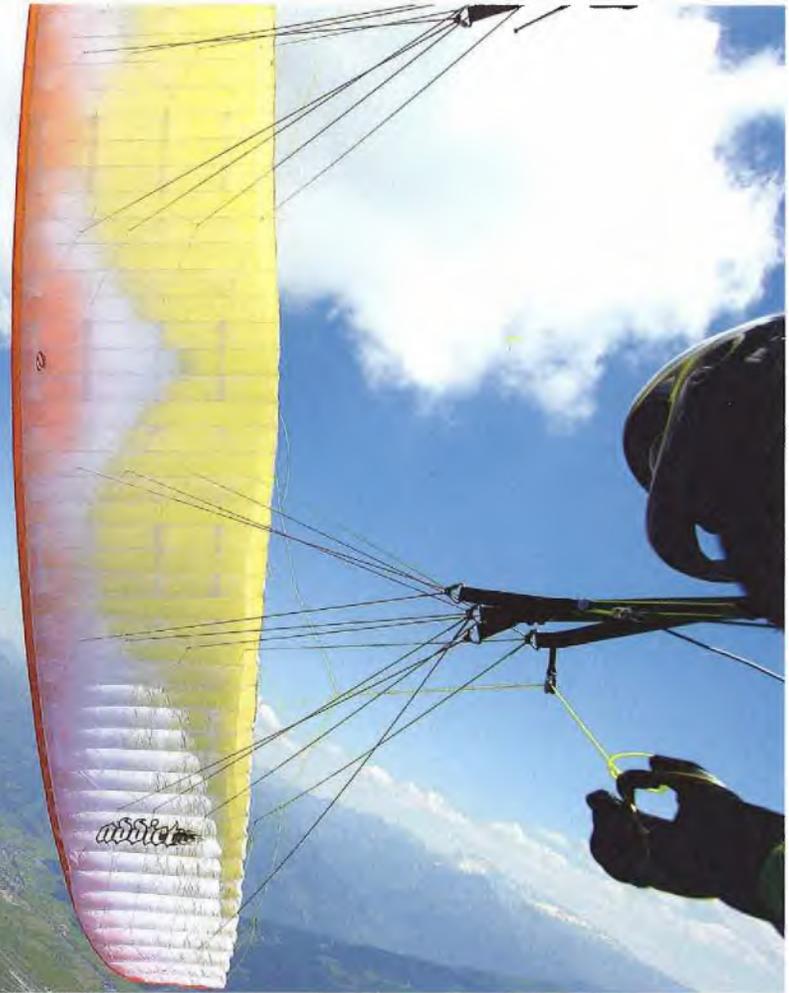
OHRENANLEGEN, B-STALL

Nur einer, aber ein besonders spektakulärer Unfall beim Manöver Ohren Anlegen wurde bekannt. Unglaubliches Glück hatte der 76-jähriger Gleitschirmflieger der mit einem ihm unbe-

kannten Gerät (U-Tum Bodygard, DHV 1) die Ohren anlegen wollte. Wahrscheinlich zog er die falschen Leinen herunter, obwohl er sich laut Unfallmeldung „...überzeugt hat, die richtigen Leinen zu ergreifen“. Ein in der Luft befindlicher Augenzeuge hat jedoch beobachtet, dass der Schirm zunächst stark an Geschwindigkeit verlor und anschließend mit Gewalt extrem weit vorgeschossen ist. Das spricht für ein Ziehen an den hinteren (C/D) Leinen bis zum Strömungsabriss. Der Pilot flog knapp an der Kappe vorbei und verhängte sich in einigen Leinen, worauf der Schirm in einen Spiralsturz überging. Der Absturz ging in einen steilen Waldhang, mehrere Bäume wurden „durchschlagen“, bis der Pilot weniger als einen Meter vom Boden entfernt, in den Ästen hängen blieb. Mit einer gebrochenen Hand kam er mehr als glimpflich davon. In der Vergangenheit ist immer wieder über kritische Vorkommnisse berichtet worden, weil Piloten zum Ohren Anlegen fälschlicherweise die hinteren äußeren Leinen heruntergezogen haben. Die Kontrolle, ob man tatsächlich die richtigen Leinen zum Ohren Anlegen in der Hand hat, sollte nie unterbleiben.

Bei zu schnellem und zu weitem Herunterzie-

demnächst in
diesem Openair-Kino
,fasten your seat belts'
Hauptdarsteller
ich
Regie
ich
Kamera
ich
nicht verpassen



hen der B-Gurte zur Einleitung des B-Stalls, kann sich der Gleitschirm stark deformieren und in der Mitte abknicken. Nicht selten resultiert daraus ein Verhängen einer Flügelseite. Genau dies geschah einem Piloten beim ersten B-Stall mit einem zum Probefliegen ausgeliehenen Schirm (Advance Sigma 6, DHV 2). Der Verhänger brachte den Schirm in einen Spiralsturz, dank des sofort ausgelösten Rettungsgerätes blieb der Absturz für den Piloten folgenlos.

STALL, SACKFLUG, TRUDELN

15 Unfälle mit diesen Ursachen wurden dem DHV gemeldet. 10 Piloten verletzten sich schwer, einer leicht und vier blieben unverletzt.

Von einem Dauersackflug ohne Dazutun des Piloten berichteten vier Gleitschirmflieger. In zwei Fällen gerieten die Schirme (zweimal Swing Mistral 4, DHV 1-2) in den Sackflug, nachdem die Piloten durch einen Regenschauer geflogen waren. Eine Pilotin verletzte sich beim Aufprall auf dem Boden schwer. Ihr Schirm war nach längerem Sackflug in Bodennähe in den Fullstall übergegangen, was zu einem sehr harten Aufprall auf dem Boden führte. Die Ursachen dieses Unfalls sind bis heute nicht völlig aufgeklärt, Der Sackflug wurde offenbar durch relativ wenige aber große Regentropfen am Obersegel ausgelöst. Der andere Pilot flog mit angelegten Ohren

beschleunigt durch einen kräftigen Regenguss. Beim Wiederöffnen der Ohren ging der Schirm in den Sackflug, der über 300 in, bis zum Boden nicht ausgeleitet werden konnte. Der Pilot blieb unverletzt. Eine Überprüfung seines Gerätes ergab, dass die Bremsen um 9 cm verkürzt waren und der Schirm dadurch leicht vorgebremst war. Mit dieser Bremsleineneinstellung kam es tat-

sächlich zu einem schwer ausleitbaren Dauersackflug im Regen, wie DHV-Testpilot Mike Küng bei einem „Regenflug“ feststellte. Bei ordnungsgemäßer Einstellung der Steuerleinen trat diese Flugsituation jedoch nicht mehr auf. Unter Sicherheit auf www.dhv.de ist im Sicherheitsjournal ein Bericht hierzu veröffentlicht. Auch tiefe Temperaturen können wegen der aus-

Gleitschirme werden in der Regel bei Temperaturen testgeflogen und mustergeprüft, die dem Normalbereich (+10° bis +25°) entsprechen. Es kann niemals ausgeschlossen werden, dass sehr tiefe Temperaturen ein abweichendes Extremflughverhalten bedingen können, speziell was die Sackflugtendenz betrifft. Bei Flügen in den genannten Bedingungen (kalt, hoher Luftdruck) sollte die Flugtechnik entsprechend angepasst werden. Nicht stark anbremsen, keine Manöver mit hohen Anstellwinkeln (Ohren anlegen, B-Stall, Nicken) fliegen, immer den Beschleuniger trittbereit haben um einen Sackflug im Ansatz kontern zu können.



PritArzictntrzil vier Neues!!!



geprägten „Zähigkeit“ der Luft, Sackflüge begünstigen. Kälte (deutlich unter 0°) und hoher Luftdruck herrschte bei zwei gemeldeten Sackflug-Unfällen. Der Mistral 3/22 (DHV 1-2) einer italienischen Fliegerin ging im Landeanflug am Breitenberg nach Verlassen der Position in den Sackflug. Die Pilotin bemerkte das hohe Sinken, war sich aber über die Ursache nicht klar und leitete die Kurve in den Queranflug ein, was einen einseitigen Strömungsabriss mit Trudeln zu Folge hatte. Glücklicherweise wurde sie beim Aufprall nur leicht verletzt. Einen weiteren Gleitschirmflieger erwischte es nach dem Starten am Tegelberg. Sein Schirm (Edel Live, DHV 1-2) hörte einige Zeit nach dem Abflug trotz völlig gelöster Bremsen „mit dem Fliegen auf“ und ging in den Sackflug über. Zum Glück landete der Pilot auf einer Schneewehe und blieb unverletzt.

Überbremsen des Schirmes im Landeanflug bis zum Sackflug oder Stall; dieser Pilotenfehler hat im Jahr 2007 zu einem tödlichen Unfall am Tegelberg-Landeplatz geführt. Bericht dazu unter Sicherheit auf www.dhv.de

Im letzten Jahr gab es zwei Schwerverletzte, ein weiterer Pilot blieb mit Glück unverletzt. Stark angebremseter Schirm im Endanflug, das ist ein Fehler, den man ziemlich häufig sieht. Viele Piloten haben offenbar Angst davor, den Boden mit höherer Geschwindigkeit anzufliegen. Das ist aber für eine saubere Landetechnik, die „ausgeflogene Landung“ erforderlich. Siehe dazu den Bericht „Landeeinteilung & Landung“ im Sicherheitsbereich unter www.dhv.de. Das langsame „Aushungern“ des Schirmes im Endanflug

ist nicht nur ineffizient für das zu erreichende Ziel, eine sanfte Landung. Es beinhaltet eben auch die große Gefahr eines Strömungsabrisses in geringer Höhe. Resultat ist meist ein harter Sturz auf den Rücken mit der Gefahr von Wirbelverletzungen.

Trudeln führte zu sieben Unfällen. In vier Fällen wurde der Schirm dabei im Landeanflug bei den Kurven in den Quer- oder Endanflug übersteuert. In der Regel führt eine Kombination von zu starkem beidseitigem Anbremsen und weite-

Jeder Pilot sollte sich darüber im Klaren sein, dass ein Regenschauer die Gefahr eines Sackflugs drastisch ansteigen lässt. Auf keinen Fall die Ohren anlegen und nicht anbremsen. Geschwindigkeit erhöhen (beschleunigen) und das Niederschlagsgebiet auf schnellstem Weg verlassen.

rem einseitigem Steuerleinenzug zum Strömungsabriss. Besonders Anfänger sind sehr stark auf den Vorgang der Landeeinteilung konzentriert und vernachlässigen die Flugtechnik.

Zwei Piloten wurde zu nahes Kreisen am Hang zum Verhängnis. Um die Hangberührung zu vermeiden, versuchten sie durch weiteres Herunterziehen der kurveninneren Bremse den Kreis enger zu fliegen. Resultat: einseitiger Strömungsabriss mit Trudeln. Ein Pilot zog sich beim Aufprall lebensgefährliche Verletzungen zu, der andere überstand den Unfall mit leichten Verletzungen.

KOLLISIONEN

Bei drei Kollisionen (zwei GS-GS, ein GS-HG) wurden zwei Piloten getötet, einer schwer verletzt, ein weiterer blieb unverletzt. Im Januar 2006 kollidierten auf Lanzarote ein deutscher Gleitschirmflieger und ein niederländischer Drachenschilder. Beide starben beim Aufprall auf den Boden, weil sich die Rettungsschirme nicht mehr ganz geöffnet hatten. Unter „Sicherheit“ auf www.dhv.de gibt es einen Bericht zu diesem Unfall. Dieser Unfall wirft erneut ein Licht auf die Problematik des eingeschränkten Blickfeldes von Drachenschildern nach oben. Gleitschinnpiloten, die im selben Luftraum mit Hängegleitern unterwegs sind, sollten sich der Tatsache immer bewusst sein. Frontal kollidierten zwei Gleitschirmflieger im Fluggelände Col Rodella in den Dolomiten. Bei beiden muss wohl etwas Unachtsamkeit im Spiel gewesen sein, denn sie befanden sich in einem Bereich, der von keinem anderen Piloten befliegen wurde. Beide Piloten lösten ihre Rettungsgeräte aus. Einem gelang eine unverletzte Landung, der andere hatte das Pech im felsdurchsetzten Hang aufzuschlagen. Dabei zog er sich schwere Wirbelverletzungen zu. Beinahe wäre es jedoch noch schlimmer gekommen. Der anfliegende Rettungshubschrauber füllte mit seinem Downwash den ungesichert herumliegenden Rettungsschirm des Verletzten. Der wurde mehrere Meter durch die Felsen gezogen, bevor der Helipilot abdrehte. Der Vorfall zeigt, wie wichtig es ist, Gleitschirm und Rettungsschirm vor dem Anfliegen eines Hubschraubers so zu sichern, dass sie keine weitere Gefahr darstellen. In diesem Fall wäre das durch den unverletzt gelandeten zweiten Piloten leicht möglich gewesen. **i7**

Wer kennt noch die
Hängegurte
mit eingebautem
Frühstücks-
Brettchen?

Du alter Sack.

turnpoint.de/ **KARPOFLY** /Gurtzeuge

Foto: Falco Whik



Warsteiner Internationale Montgolfiade

F

N - i l t u k t ,

t



1. Ms 20 September 21M7

Programm

- Groundhandling Fun Cup mit Mike Küng
- Tolle Preise zu gewinnen (z.B. Fahrt im Heißluftballon)
- o Windfestival mit allen deutschen Windenherstellern
- UL-Schlepp mit Dragonfly für Drachen
- Tandem-Gleitschirm- und Drachenflüge
- Handschlepp für Fußgänger
- Rettungsgerätewerfen- und packen
- Outdoor-Messe und Festival mit Gleitschirm- und Drachenfirmen sowie den deutschen Fachmagazinen
- Kino und Eventzelt mit erstklassigen Vorträgen
- Moderation Reini Vollmert
- o Pilots-Party im Festzelt mit Live-Musik
- Gleitschirm- und Drachenshowflüge u.a. Mike Küng aus Ballon und Helikopter und Manfred Ruhmer mit dem Swift



Größtes Gleitschirm- & Drachenevent

und Hallonfahrer-Treffen Europas in der Mitte Deutschlands

Farbenprächtige Ballonstarts - Paraballooning Wettbewerb (Ballone und Fallschirm-Springer) -

Night Glow (Ballonglühnen der Heißluftballone zur fetziger Musik) - Eröffnungsfeuerwerk

Infos unter www.dhv.de/warsteiner

DAS EINZIG WAHRE



WARSTEINER®

FLICHT

Wi

Der Countdown läuft!

Ein Beitrag von Benedikt Liebermeister



Bald ist es bald soweit! Am 1. und 2. September trifft sich die Gleitschirm- und Drachenszene in Warstein zum Flight Festival 2007. Der DHV, die Warsteiner Internationale Montgolfiade GmbH und das Warsteiner Skyglider Team organisieren den Event der Superlative. Die Plattform dazu bietet die Warsteiner Internationale Montgolfiade (WIM), die jedes Jahr im Spätsommer im sauerländischen Städtchen Warstein stattfindet.

Geboten wird eine Outdoor-Messe mit abwechslungsreichem Programm: Zum ersten Mal findet ein Winden-Festival mit allen deutschen Windenherstellern statt.

Den Schleppbetrieb koordiniert Host Barthelmes vom DHV-Schleppbüro mit dem Warsteiner Skyglider Team. Begeistert kündigt er an: „Ich bin hocherfreut, dass sich zum Flight Festival alle Windenhersteller Deutschlands angesagt haben. Die interessierten Vereine können mit ihren Windenführen jede Winde unter fachkundiger Anleitung des Herstellers selbst bedienen. Gern beantworten die Experten spezifische Fragen zu den

Mustern und geben praktische Windenführetipps. Natürlich stehe auch ich unseren Mitgliedern die ganze Zeit zur Verfügung.“

• IM PROGRAMM!

- Aktuelle Gleitschirme können probebeflogen werden.
- Viele großen Hersteller haben ihre Teilnahme zugesagt.
- Beim Groundhandling Fun Cup mit Mike Küng sind wertvolle Preise zu gewinnen.
- Atemberaubende Flugshows inszenieren Mike Küng und Manfred Ruhmer vom Ballon, Helikopter und Ultralight. Gekonnt launig kommentiert Moderator Reini Vollmer das Geschehen.
- Im Kino- und Eventzelt finden erstklassige Vorträge statt.
- Rettungsgerätewerfen und gleich packen bieten Badener Experten an.
- Die Pilots Party am Samstag mit Live-Musik sorgt für den nötigen nächtlichen Ausklang.

Und als besonderes Zuckerl dient das bewährte Rahmenprogramm des größten Ballonfahrer-Treffens Europas, die WW' 2007. Farbenprächtige Ballonstarts morgens und abends, Paraballoning, der legendäre Night Glow, das Eröffnungsfeuerwerk und vieles mehr!

AM ANFANG STAND DIE IDEE

Ebenso einfach, wie bestechend: 200.000 Besucher zieht das europaweit größte Ballonfahrer-Treffen jedes Jahr an. Doch tagsüber, wenn die Thermik das Ballonfahren zu gefährlich macht, bleibt der Himmel leer. „Nichts liegt näher, als dieses Fenster zu nutzen, einem luftsportbegeisterten Publikum unseren faszinierenden Thermiksport zu demonstrieren“, sagen Björn Klaassen und Benedikt Liebermeister, die beim DHV das Festival betreuen. Gestartet wird an der Winde. „Die beeindruckenden Leistungen, die inzwischen nach Starts mit der Seilwinde erzielt werden, machen diese Startart zunehmend zur ebenbürtigen Alternative zum Bergstart. Hinzu kommt, dass wir in den dicht bevölkerten Regio-



Ein perfektes Streckenfluggelände ist das Drautal (links) bei Greifenburg (A). Liebliche, nicht zu schroffe Berge, ein breites Tal für nicht zu starke Talwinde, eine Bundesstraße und Eisenbahn, um einfach zurückzukommen. Es gibt große turbulenzarme Landeplätze, einen Badesee mit Campingplatz neben dem Landeplatz und einen günstigen Shuttleseilbahn direkt, zum Startplatz. Toll!

SECHS REGELN FÜR DIE BERGE

Regel 1: Immer möglichst hoch fliegen. Du sollst nicht schnell, sondern weit fliegen. Hoch, hoch, hoch und nochmal hoch ist die Devise.

Regel 2: Lass dich nie in schwächelnder oder stark versetzender Thermik tief (kleiner 200 m über Grat) vom Wind hinter den Berg blasen. Im Luv der Thermik zentrieren. Nie ins Lee fliegen. Mindestens ein Notlandeplatz muss erreichbar sein.

Regel 3: Mit dem besten Gleiten fliegen, im Zweifel etwas schneller als zu langsam gleiten. Siehe Kapitel 7.

Regel 4: Nicht umdrehen, es sei denn akutes Absaufen droht. Starkes Sinken kurz vor der Thermik ist normal, weiter drauf halten, aber Turbulenzzeichen deuten. Schiebt es einen vom Hang weg, ist es vielleicht doch Lee.

Regel 5: Fliegst du zum nächsten Berg, solltest du ein bis drei Alternativabrisstellen schon im Auge haben. Findest du den Bart nicht sofort, dann such ihn! Eine dieser Auslösestellen muss was hergeben. Fliegst du zur nächsten Thermik, kommst du noch tiefer an, und das Absaufrisiko wird immer größer.

Regel 6: Du solltest (musst) wissen, wie unten im Tal der Talwind und auf deiner Höhe der Wind bläst. So kannst du das Lee vermeiden. Das Wissen der Grundgeschwindigkeit (und damit der Windstärke) durch ein GPS ist beim Streckenfliegen (fast) so wichtig wie ein Vario.



Fanas, ein Schweizer Streckenfluggebiet, das auch für Einsteiger gut geeignet ist.



ten Streckenfluggebiete für große Strecken sind auch zum Anfangen geeignet.

Sehr gute Gelände, welche die angesprochenen Voraussetzungen erfüllen, sind: der Pinzgau mit den Startplätzen Schmittenhöhe und Wildkogel (Fluggebiet Nr. 15), die Emberger Alm im Drautal (Nr. 18), Sillian im Pustertal (Nr. 17). Diese drei Gebiete haben alles vorher Angesprochene. Kleinere Strecken können quasi überall geflogen werden. Je öfter man in ein Fluggebiet fährt, um so besser lernt man es kennen und fliegt zuerst 10, dann 20, dann 30 km. Zur Vorbereitung ganz

TIPP

Wer nicht absäuft, kann weit fliegen. OK, das hört sich provokant an. Aber es ist für Einsteiger der springende Punkt. Hoch fliegen, ordentlich zentrieren und nie ungeduldig werden oder tief weiter fliegen.

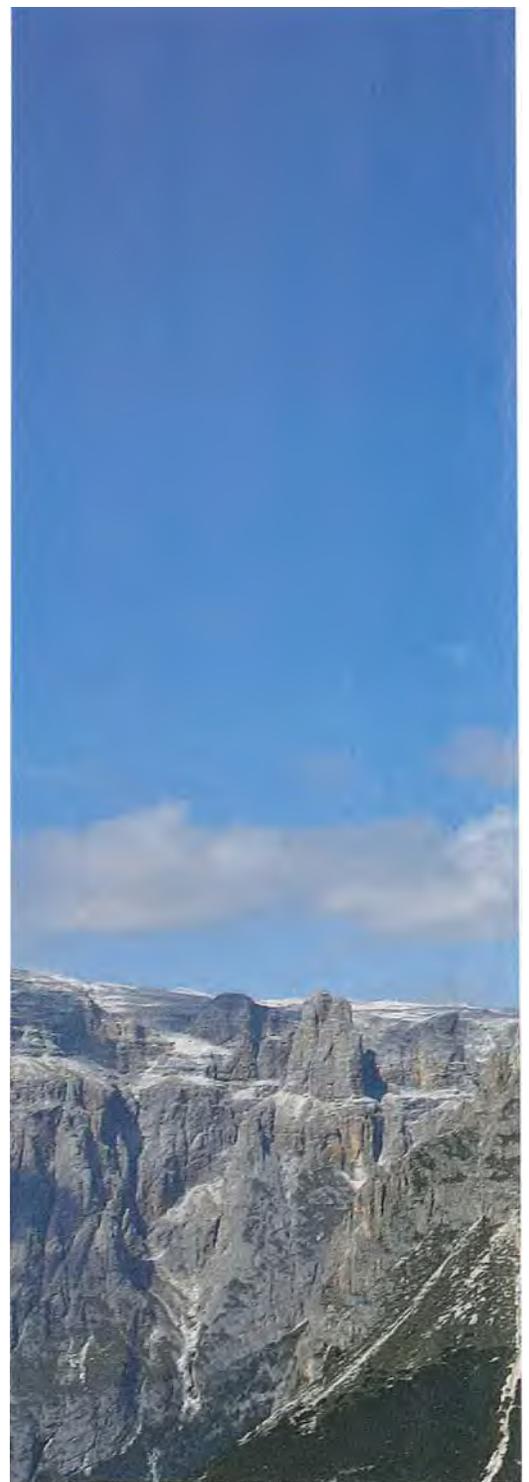
kurz und allgemein: man muss wissen, wie hoch man wo fliegen darf, und ob irgendwo Flugbeschränkungsgebiete die Flugroute kreuzen, siehe Bild 2.29. Anhand von Flügen anderer Piloten

aus dem OLC holt man sich in seinem geplanten Fluggebiet Informationen und wartet eine geeignete Wetterlage ab. Routenpunkte wie im Bild 2.35 ins GPS eingeben, warm anziehen, Batterien checken, 1-2 Stunden vor dem Start nicht mehr trinken, pinkeln gehen und los geht's. Am Besten mit ein paar Freunden oder anderen Streckenfliegern, zusammen fliegen und diese vorausfliegen lassen, beim Hinterherfliegen lernt man schnell und viel. Wer länger als zwei Stunden fliegen möchte, muss sich gründlicher vorbereiten und mit dem Pinkelproblem auseinander setzen.

FLIEGEN FÜR EINSTEIGER

Streckenfliegen erlebt vor allem durch den DHV-XC einen ungeheuren Boom. Doch kein Meister fällt vom Himmel, jeder fängt klein an. Deshalb gibt Burkhard Martens hier wichtige Tipps.

Auszug aus "Das Streckenflugbuch für Gleitschirm- und Drachenfleger von Burkhard Martens, erhältlich im DHV-Shop, Seite 10.



Folgende Dinge sind für Einsteiger wichtig: Das Gelände sollte einen einfachen Startplatz besitzen, damit nicht vor dem Start Ängste aufkommen. Es sollte auf den ersten Kilometern keine größere Talquerung kommen, um nicht gleich am Streckenanfang mit dem Absaufen zu kämpfen. Es sollte für mehrere Stunden von der Sonne angestrahlt werden, damit sind Ost-West ausgerichtete Täler mit zusammenhängenden Südflanken prädestiniert. Da die Thermik kurz vor Mittag einsetzt, aber abends sehr lange anhalten kann, sind für

kleinere Strecken auch Nord-Süd-Täler geeignet, die Sonne scheint nachmittags lange auf die Westflanken. Gestartet wird dann erst gegen 13.00 Uhr.

Um keine Sorgen vor Außenlandungen zu haben, sind viele große Außenlandemöglichkeiten wichtig. Ein „liebliches“ Gelände ist, wenn man unter Gratniveau und nahe am Berg aufdrehen muss, immer entspannender als furchteinflößende riesige Felswände wie z.B. in den Dolomiten. Am Anfang der Streckenfliegerei sind die Rückholmöglichkeiten für ein entspanntes

„Sich-vom-Berg-Lösen“ für die Psyche wichtig. Eine Bundesstraße im Talverlauf, besser noch eine zusätzliche Eisenbahnlinie entlang der Flugroute wäre wünschenswert. Einige der bes-

ERFAHRUNGEN

Ich bin im Sommer von Oberstdorf nach Landeck im Inntal geflogen. Luftlinie ca. 35 km. Zurück ging's in fünf Stunden per Zug über Lindau am Bodensee. Das macht nicht wirklich Spaß

UL - Schlepp Camp

Die Saison geht weiter. Und es stellt sich die Frage, wie komme ich ohne natürliche Höhendifferenz zwischen Start und Landeplatz (Flachland) vom Boden weg und in die Thermik. Die erste Variante haben wir beim Abgeschlepp schon getestet (Winde), jetzt haben wir noch eins draufgelegt und uns direkt in die Thermik, so vorhanden, schleppen lassen. Mit einem UL, oder besser hinter einem. Und weil man mit allem mal anfangen muss und aller



Anfang schwer, haben wir einen Fluglehrer und einen Piloten samt Dragonfly organisiert. Die beiden haben uns dann, unterstützt von den örtlichen Schlepppiloten, unermüdlich in die Luft gebracht. Diejenigen, die schon eine Schleppberechtigung hatten, durften natürlich auch mal ran, entweder mit dem eigenen Gerät oder aber mit einem Atos V oder VR, die uns freundlicher Weise von der Firma A-I-R samt Einweisern zum Testen für das Wochenende zur Verfügung gestellt wurden.

Nach anfänglichen Verzögerungen durch umherziehende Gewitter am Samstag konnten wir dann am späten Samstagnachmittag mit der praktischen Ausbildung beginnen und diese am Sonntag abschließen. Am Sonntag wurden die Bedingungen besonders über Mittag zeitweise recht anspruchsvoll. So warteten einige am Boden, dass es ruhiger wurde, während die, die in der Luft waren, den Tag für längere Flüge nutzten. Trotzdem fiel die Ausbildung mit Starts vom Startwagen, mit den Füßen laufend (Fußstart) und mit Schleppe hinter dem Dragonfly sowie einem Trike umfassend aus. Und ohne die geringsten Verluste. Wir haben keine Steuerbügel verbogen und auch alle Sollbruchstellen (sowohl unsere wie auch die im Schleppseil) ganz gelassen. Sogar

das Schleppseil haben wir, nach einigem Suchen, wieder aus dem Kornfeld geholt, nachdem es etwas vor dem Platz abgeworfen wurde.

Ach ja, die Pausen natürlich auch genutzt. Zum Auftakt gabs am Freitagabend einen

im nahen Festzelt am Dennenloher See, die Band war wirklich gut und der Abend lang. Das auf oder besser in der Wörnitz in Wassertrüdingen mit entspre-



chendem Rahmenprogramm war unser Anlaufpunkt am Samstagmittag. Bierkistenstapeln sollten wir öfter auf unseren Events, dann schaffen wir auch mehr als 24 Kasten. Der gemeinsame mit unseren Gastgebern von den

Flugsportfreunden „Wilder Markgraf“ in Unterschwaningen und das Lagerfeuer ließ den ersten Tag gebührend ausklingen.

Vielen Dank an Euch für die Gastfreundschaft und Hilfsbereitschaft, an unseren Fluglehrer Bernd Weist und an unseren Dragonflypiloten Jürgen Rüdinger für Euer sehr spontanes Engagement sowie an die Firma A-I-R für die, nicht zum ersten Mal, zur Verfügung gestellten Geräte.



Wir hoffen auch im nächsten Jahr wieder auf ein ähnliches Event, dann mit noch mehr Teilnehmern, es können nur mehr werden, da alle wiederkommen wollen.

Bis zum nächsten Event, Eure DHV-Jugend

Die DHV-Jugend hängt jetzt auch im Doppelpack am Schirm Wie geht denn das?



DHV-Jugend ist seit dem Besitzer eines Tandemschirmes, der vier Piloten der DHV-Jugendkommission regelte: d in die Luft ausführen.

Der Schirm ist auf jedem Event mit dabei. Die Neulinge unseres Sportes können bei Bedarf ihre ersten Thermikerfahrten gemeinsam mit einem Tandempiloten im Jugend-Tandem machen, oder nach einer längeren Winterpause sich erst einmal zu zweit wieder an das Fliegen gewöhnen. Und will die **Freundin/der Freund** eines Teilnehmers auch mal in unseren Sport hineinschnuppern, **im** wird sich sicherlich eine Chance für einen unfernflug auf unserem Events ergeben. [Die Reporter der Jugendkommission haben den rilkönig bereits bei ersten Flügen gesichtet.

Abgeschleppt 2007

heuer schon Alge.

Oder habt ihr schon wen abgeschleppt? Einige schon, sicherlich, andere nicht. **Wir schon, und dass schon zum dritten Mal, und diesmal erstmalig in Grifte bei Kassel, mitten in Deutschland, auf einem Segelflugplatz.** Aber wie? Mit der Winde und einem Gleitschirm und einem Drachen, also eigentlich mit mehreren Schirmen, für jeden einen und leider wirklich nur einem Drachen. Es war nach dem erfolgreichen Saison-

Tandemschirm zum Einsatz, der es uns hier ermöglichte die ersten Windenstarts der Saison gemeinsam durchzuführen. Dies verhalf dem ein oder anderen Teilnehmer nach der Winterflugpause zu einem sicheren Einstieg in die Flachland-saison.

Zum Glück flaute der Wind gegen Abend ab und so machten alle jungen Pilotinnen und Piloten noch ein paar Schlepps zum Eingewöhnen, ehe wir uns dem gemütlichen Teil des Tages zuwandten.

bessern. Und wenn dann der Boden zu schnell wieder unter den Füßen war, konnte man gleich wieder ran ans Seil und dem Element Erde wieder entfliehen. Der Nordhessische Gleitschirmclub, bei dem wir zu Gast waren, schleppte uns zu Mitgliedskonditionen und so war der finanzielle Aufwand für die Teilnehmer auch bei vielen Schlepps überschaubar. Für manche kamen so an den vier Tagen bis zu 2D Schlepps zusammen, was doch einiges an Routine beim Windenstart und



auftakt mit Ski'n fly, Grundkurs und dem Frühlingserwachen der erste Flachland-event der Saison, passenderweise über Himmelfahrt, vom 17. – 20. Mai. Die Prognosen waren nicht wirklich gut, änderten sich aber ständig. Das Wetter war dann deutlich besser. Die zentrale Lage machte für die meisten die Wege relativ kurz, so dass die Prognosen nur wenige abschreckten. So schleppten einige einiges an und wenige ab, vor dem Fliegen, nach dem Fliegen, zum Fliegen. Das Gelände war ein Segelflugplatz am Ortsrand, es stand uns eine Doppeltrommelwinde zum Schleppen und ein Motorrad zum Seilrückholen zur Verfügung. Was dann teilweise zu einem gewissen Gerangel beim Rückholer machen dürfen führte. Mit 1.000 m Schleppstrecke konnte man sich in Höhen abschleppen lassen, welche den direkten Einstieg in die Flachlandthermik ermöglichten. Oder ausgedehnte Abendflüge in ruhiger Luft. Mit Windunterstützung kamen teilweise Ausklinkhöhen von 400 bis 750 m zustande.

Leider machte uns besonders am Donnerstag der relativ kräftige Seitenwind zu schaffen, der etwas mehr Erfahrung an der Winde von den Piloten verlangte. So kam erstmalig unser neuer DHV-Jugend



Der Rest des Wochenendes war wettertechnisch durchwachsen, jedoch deutlich besser als prognostiziert. Manchmal mussten wir Pausen einlegen, entweder weil ein Schauer runter kam oder weil der Wind zu stark wurde. Dazwischen hatten wir, insbesondere am Freitag und Samstag, aber auch gutes Flugwetter, so dass jeder den Anschluss an die Thermik fand oder einen schönen ruhigen Abendflug machen konnte. Und wenn der Wind zum Fliegen mal zu stark war, so eignete er sich doch bestens zur Bodendisziplin des Fliegens, dem Groundhandling. Insgesamt konnten wir viele und schöne Flüge machen und unser Handling ver-



der Landung brachte.

Vielen Dank an den Nordhessischen Gleitschirmclub, der uns so freundlich aufgenommen hat, hier insbesondere an Gerhard Segel, der sich um das Gelände und die Kommunikation mit den Segelfliegern bemühte sowie an Winni und Susi, die die ganze Zeit am Platz waren, für die Verpflegung, den reibungslosen Ablauf des Abschleppens sowie die Bereitschaft der Technik sorgten. Außerdem noch an die Firma Swing, die uns für diesen Event ihr Zelt sowie Testschirme zur Verfügung stellte. Bis demnächst eure DHV Jugend

URSTEIN



Groundhandling mit Mike Küng

nen des deutschen Flach- und Hügellandes tausende begeisterter Piloten haben, die beharrlich darauf hinweisen, dass das Drachen- und Gleitschirmfliegen längst keine Bergsportarten mehr sind, sondern vollwertige Luftsportarten."

Uwe Wendt und Hermann Löser, Geschäftsführer der WEM, beschreiben das Besondere an der Montgolfiade: „Die WIM wird auch Montgolfiade der Emotionen genannt. Denn, wenn sich fast 200 Ballone zeitgleich in Himmel erheben, überkommt so Manchen die Gänsehaut. Atemberaubend still ist es im Publikum, wenn beim Paraballoning der Fallschirmspringer aus dem Korb kippt und auf die Erde zurast. Romantik pur kommt auf, wenn abends die Ballonriesen beim Night-Glow ihre Feuerstöße zur Live-Musik in die Nacht schicken. Überwältigt ist das Publikum vom einzigartigen Eröffnungsfeuerwerk. Genug Gründe sich diesen einmaligen Event nicht entgehen zu lassen. Jetzt kommt das Flight Festival dazu, um tagsüber, wenn die Ballone nicht aufsteigen können, ein einzigartiges Programm zu bieten. Eine perfekte Symbiose!"

Mehr Informationen zum Flight Festival Warstein unter www.dhv.de/warstein, dort findet Ihr auch die Anmeldung zum Groundhandling Fun Cup! Unterkünfte vermittelt www.warstein.de.

WINDENTESTIVAL

Michael Belke, Hersteller einer komplett neuen hydraulischen Doppeltrommelwinde, die ihren Systemdruck von einem VW-Dieselmotor erhält, stellt sein Produkt im praktischen Schleppbetrieb im Außengelände vor. Die Fa. STM AIRLIFT baut auch die AF1-2 Schleppwinde. Diese Winde befindet sich zur Zeit noch in der Musterprüfung.



Dieter Kirchner, Windenhersteller der Firma „Auto-Kirchner“, auch Betreuer der Kochwinden, wird seine neueste stationäre Doppeltrommelwinde mit Dyneema-Schleppseil und Golf-Motorantrieb im Schleppbetrieb vorführen und einsetzen.



Bernd Mohaupt, Hersteller der BM 1 Doppeltrommel „Dieselwinde“, bringt seine 4-Trommelwinde, die ebenfalls mit einem Opel-Dieselmotor angetrieben wird. Die technisch aufwändig gebaute Schleppwinde befindet sich zur Zeit noch in der Musterprüfung.



Martin Schaffer, Hersteller der ELWISA-Elektrowinde, führt seine innovative Entwicklung vor. Sie ist die erste zugelassene Elektro-Serienwinde auf dem Windenmarkt. Der Schleppbetrieb erfolgt mit Generator im Außengelände. Flachschleppvorführungen zur Demonstration der Regeltechnik sind einer der Programmpunkte.



Christoph Schuhwerk, der international bekannte Windenhersteller für mobile Abrollwinden, wird mit seiner mobilen Abrollwinde des Typs „Aufget's 91“, die auf einem Quad montiert ist, ein- und doppelsitzige Schlepp anbieten und interessierte Windenführer in den mobilen Schlepp einweisen.



Alle Hersteller stehen am Samstagabend nach dem Schleppbetrieb mit ihren Winden auf der Aktionsfläche dem interessierten Publikum Rede und Antwort.



Bild 4.3 Nicht aufhören zu drehen, die Wolkenbasis ist noch lange nicht erreicht. Am Thurntaler, Sillian (A). Regel 1: Hoch, hoch und nochmal hoch.



Bild 4.4 Regel 2: Niemals tief hinter einen Grat blasen lassen oder in starkes Lee fliegen. Im Bild der Cassonsgrat bei Films (CH).



Bild 4.5 Regel 3: immer im besten Gleiten fliegen. So kommt man immer am höchsten bei der nächsten Thermik an und hat die größten Erfolgschancen. Im Bild ist der Pinzgau beim Veltins- Schmittenhöhe-Pokal zu sehen.



Bild 4.6 Regel 4: Hat man sich entschieden loszufliegen, dreht man nicht um. Man hält auf die nächste vermeintliche Thermikquelle drauf. Das Sinken ist schlimm zwischen den Bärten und am nächsten Berg wird es meistens erst besser, wenn man ihn „fast berührt“. Das dauert lange, aber wer kurz vor dem Berg umdreht, steht am Boden. Landeplätze müssen natürlich immer erreichbar sein. Im Bild: Mittenwald,



Bild 4,7 Regel 5: Wenn man auf den nächsten Berg zugleitet, überlegt man sich, wo es überall hochgehen könnte. Zwei bis drei thermische Abrissstellen sollte man im Auge haben. Gehts an der ersten nicht hoch, muss man nicht erst überlegen, wo man hinfliegt, die zweite wird sofort angesteuert. Im Bild wird zuerst T 1, dann T 2 und so weiter abgeflogen. An einer muss es hochgehen, sonst ist der Flug zu Ende. Im Bild: Fluggebiet Oberstdorf (D)

TIPP

Die Wettkampjugendförderung der Verbände, in Deutschland z.B. die Junior- und Ladies Challenge, sind hervorragende Möglichkeiten, um viel Erfahrung zu sammeln. Infos dazu gibt es auf den Internetseiten der Verbände. Kommerzielle Streckenflugseminare sind meistens auf Einsteiger abgestimmt. Es wird Theorie mit praktischer Anwendung verknüpft. Das ist perfekt, um schnell viel zu lernen. Die meisten sind ihr Geld wert

IM FLACHLAND GILT BESONDERS:

Fliege mit Rückenwind, möglichst hoch (hoch, hoch, hoch) und nimm auch das kleinste Steigen oder einen Nullschieber mit und dreh ihn aus, nicht ungeduldig werden. Im Nullschieber drehen bedeutet (bei Wind) bereits Strecke machen und vielleicht wird das Steigen ja noch besser.



AIRBORNE WIEDER MIT GÜTESIEGEL

Ein Beitrag von Max Wiener

Manchen Menschen wird das Fliegen schon in die Wiege gelegt. Solche sind die Australier Shane, Ricky und Russel Duncan. Ihre Eltern Anne und Kevin waren in den 60er Jahren begeisterte Wasserskifahrer auf den Mayal Lakes nahe der Stadt Newcastle in New South Wales. Und als Bill Bennet und Bill Moyes vor ihren Augen die ersten Drachenschleppflüge unternahmen, waren die beiden Feuer und Flamme. Der Funke sprang natürlich gleich auf die drei Buben über, und die lernten im zarten Alter von 12 am Trapez in die Luft zu gehen. Der Vater nahm zu dieser Zeit an Drachenflugwettbewerben teil, deren Aufgabe darin bestand, mit dem Drachen, der nach dem Ausklinken vom Schleppboot mit 6m/sec dem Boden entgegen fiel, möglichst viele Vollkreise zu drehen, um dann wieder im Wasser zu landen. Die Leistung der Drachen verbesserte sich stetig und die heranwachsenden Drei nahmen an vielen nationalen und internationalen Wettbewerben teil. Höhepunkt war der Gewinn der Drachenflugweltmeisterschaft 1988 in Australien durch Ricky Duncan.

Waren sie anfangs noch mit den Geräten des



australischen Herstellers Moyes unterwegs, begannen sie Ende der 80er Jahre ihre eigenen Drachen zu bauen. Als Label verwendeten sie den Namen Airborne Windsports PTY. Unter diesem Namen wurden seit 1983 Trikes aus England importiert, später kamen sehr erfolgreiche Eigenkonstruktionen hinzu. Als die australischen Zivil-Luftfahrt-Behörden verlangten, dass doppelsitzige Ultraleichte eine volle Luftfahrtzulassung absolvieren mussten, holten die drei Brüder den Luftfahrt-Ingenieur Paul Mollison an Bord. Als fünfter Mann kam Rob Hibberd dazu, der dafür sorgt, dass die Maschinen aus Newcastle in der ganzen Welt verkauft werden. Dass die Mannschaft recht erfolgreich arbeitet, zeigen die Verkaufszahlen: Innerhalb der letzten 10 Jahre wurde Airborne zum vermutlich zweitgrößten Trike-Hersteller der Welt.

Auch die Liebe zum motorlosen Flug blieb den Duncans erhalten. Immer wieder wurde die Drachenpalette weiterentwickelt. Die Geräte Fun, Sting, Blitz, Blade und Mitte der Neunziger schließlich der Shark sind auch in Europa keine unbekannt.

Mit dem Aufkommen der ersten turmlosen Drachen wurde es ruhiger um Airborne.

Etwas zurückhaltend und skeptisch beobachtete Airborne diese erste Entwicklungsphase. Erst 2001 wurde der harmlose Climax entwickelt. Die neueste Entwicklung ist der C (Climax) 4. Damit hat Airborne in den Größen 13,5 und 14 die deutsche Musterzulassung fast durchlaufen. Neues Konstruktionsmerkmal ist die CAM-VG. Ein Spannen des Drachens im Flug erfolgt nicht durch das sonst übliche Zurückziehen des Querroll-es. Beim C4 werden durch ein Hebelsystem die Seitenrohre nach vorne gedrückt. Der Vorteil liegt darin, dass das bei Turmlosen zwangsläufig sehr massiv gebaute, schwere Zentralgelenk beim Speeden nicht entgegen der Schwerpunkt-

verlagerung des Piloten nach hinten gezogen wird, sondern im gesamten Spannungsverlauf der VG stationär bleibt. Importeur ist Max Wiener, der davor über 10 Jahre in Newcastle arbeitete, davon 2 Jahre für die Firma Airborne als Monteur und Testpilot. Er sagt: „Das DHV Gütesiegel ist für die Gerätesicherheit ein absolutes Muss. Es gibt dem Piloten die Voraussetzung für die Absolvierung eines sicheren Fluges und langjährige Freude am Fliegen. Darüber hinaus ist die Festlegung gewisser Standards wichtig für die Entwicklung neuer Geräte um maximale Sicherheit stets gewährleisten zu können.“ IZir

dm



eiticker

oo-re-Z
%bet! -4

Gleitschirm- und Drachen-Beschriftungen. Perfekt und sicher.

www.gh-werbebes

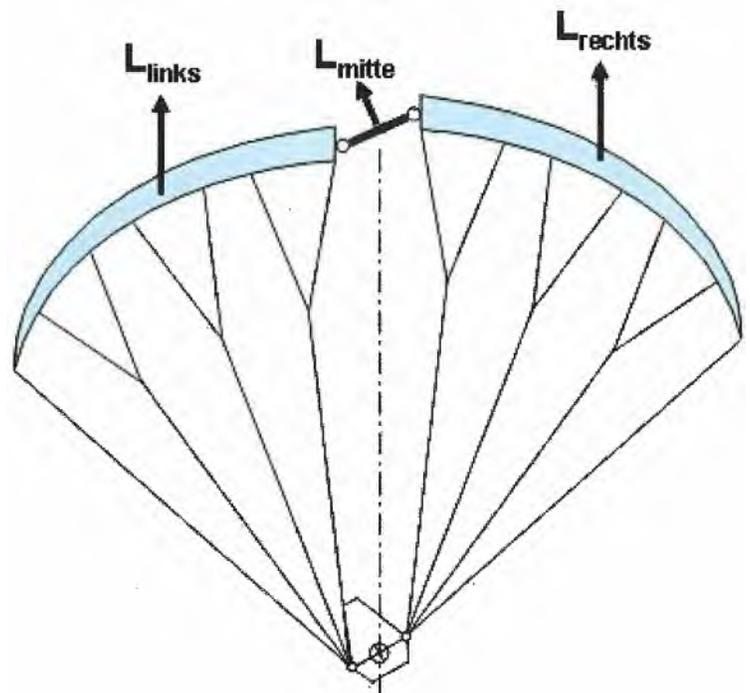
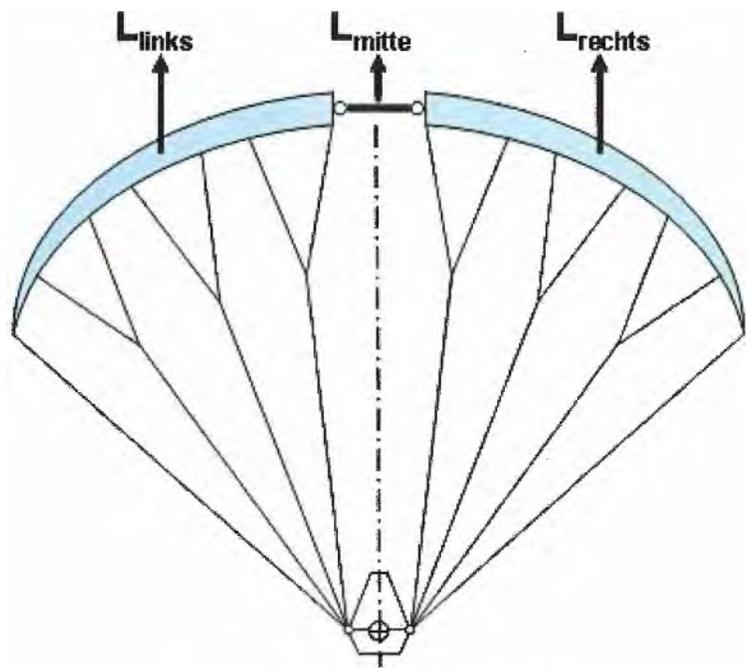
REINLEGEN:

GEWICHTSVERLAGERUNG AERODYNAMISCHES R

Ein Beitrag von Horst Altmann

Mit der Stellungnahme von Konrad Friz im Info 146 ist Leben in die Diskussion gekommen: „Kommt das Kurven mittels Reinlegen ins Gurtzeug aus der Schwerpunktsverlagerung oder ist es das aerodynamische Rollmoment infolge des mittigen Flügelknicks?“

Wie im Beitrag „Schnellflug und Kurven mit dem Gleitschirm“ (DHV-Info 145) ausgeführt, liefert die „exakte“ aerodynamische Rechnung am ± 10 cm verformten Flügel ein Rollmoment von ca. 130 Nm oder bei einem Hebel von 7 m (Abstand Pilot zur Schirmmitte) eine Querkraft von ca. 20 N (entspricht Gewicht von 2 kg). Konrad Friz hat diesen Wert durch eine sehr anschauliche Abschätzung bestätigt. Ist diese unhandliche Größe 130 Nm nun viel oder wenig? Wenn man diesen Wert z.B. mit Leistungsdaten von Motoren vergleicht, wird man



NG ODER DRLMOMENT?

feststellen, dass dieses Rollmoment knapp dem Drehmoment eines 100 PS-Motors entspricht. Das klingt nach viel. Andererseits scheinen 20 N Querkraft wirklich nicht viel zu sein. Mal anders angeschaut: Das genannte Rollmoment bekommt man auch, wenn man sich an einem Flügelende (Halbspannweite ca. 5 m) knapp 3 kg Gewicht vorstellt. Hmm, 3 Milchtüten in den Stabulo gehängt könnten schon eine deutliche Reaktion hervorrufen?

Zur Überprüfung der aerodynamischen Theorie habe ich das Reinlegen-Modell als Querkraft (mit Angriffspunkt Schirmmitte) in ein detailliertes Gleitschirm-Modell eingebaut und den Kreisflug mittels Reinlegen gerechnet. Die Simulation liefert für den Vollkreis eine Dauer von ca. 30 Sekunden. Was sagt hierzu die Praxis? Wenn ich mich bei meinem Schirm (typischer DHV 2-

Vertreter) so reinlege, dass die Karabiner etwa ± 10 cm vertikal auseinanderstehen, stoppe ich den Vollkreis in sehr guter Übereinstimmung ebenfalls bei ca. 30 Sekunden. Die Theorie scheint bestätigt. Kann die Simulation auch Wingovern durch rhythmisches Reinlegen bestätigen? Auch dies konnte am Computer erfolgreich simuliert werden und ein entsprechendes Animations-Video steht auf www.dhv.de unter Technik im Techniklexikon/Gleitschirm zum Download und Betrachten bereit.

Also keine Schwerpunktsverlagerung?! In Sachen Reinlegen bietet sich ein einfaches mechanisches Modell des Gleitschirms an, bei dem das System in 4 starre Teile zerlegt ist: Linke und rechte Flügelhälfte, verbunden über ein

Mittelstück (Stange) sowie das Gurtzeug mit Pilot (siehe Abbildung). Reinlegen verschiebt die beiden Karabiner gegensinnig vertikal, was die beiden Flügelhälften entsprechend mitbewegt. Die verbindende Schirmmitte bekommt einen

Knick und die nun etwas schräg stehende Luftkraft Lmitte macht bezogen auf den tiefen Schwerpunkt das rein aerodynamische Rollmoment, wobei der Schwerpunkt in der

ursprünglichen Symmetrieebene des Systems verbleibt. Reinlegen funktioniert auch bei weitgehend horizontalen Manövern wie Kontrollieren und Ausleiten von Steilschleife und SAT, wohingegen hier die Gewichtskraft des Piloten, die nun fast senkrecht zum System steht, nicht viel ausrichten kann.



TEAM



DER BLUE KOMMT MIT EINER ATEMBERAUBENDEN PERFORMANCE!





TEAM 5 PRODUKTE:
GREEN: DHV 1
BLUE: DHV 1-2
BLACK: ACRO
ORANGE: RETTUNG

www.team5.at
info@team5.at
 T: +43-56 34-64 98



Jessen mit Schwarzer Elster und Schloss



Torgauer Gefängnis im ehemaligen Fort



Elbeschleifen bei Wörlitz



Lutherstadt Wittenberg mit Elbebrücken

VIER DREIECKE AB ALTES LAGER

Ein Beitrag von Claus Gerhard

6. Mai 2007 und letzter Tag einer wunderbaren norddeutschen Hochdruck-Wetterlage! An diesem Sonntag bin ich früher als sonst zum Flugplatz gefahren, aber anscheinend nicht früh genug, denn unterwegs stehen bereits die schönsten Cumuli am Himmel. Bei der Ankunft in Altes Lager um 11 Uhr 30 sind die Fluggeräte von Volkmar, Wolfgang und Stefan fast startklar. Also keine Zeit verschenken und zügig den Drachen aufbauen. Neithard, Martin und Norbert kommen später und müssen sich hinten anstellen. Plötzlich große Aufregung, weil ein „dust devil“ über den Platz wirbelt: Keine 50 Meter von uns entfernt, am Windenstartplatz der Gleitis, taumeln Hängegleiter wie welkes Laub durch die Luft und sehen anschließend so verbogen aus, dass der Flugtag für ihre Besitzer gelaufen ist – großes Missgeschick.

START MIT HINDERNISSEN

Nachdem die Adrenalinspiegel wieder gesunken sind, kommt Volkmar mittels UL-Schlepp als erster problemlos in die Luft, dann folgt Wolfgang. Bei schwierigen Startbedingungen reißt ihm in der bodennahen Turbulenz die Sollbruchstelle, er muss am anderen Ende der Bahn landen und zerbricht dabei den Steuerbügel – doppeltes Pech. Zum Glück gibt es Ersatz, aber der Vorfall

kostet ihn Schweiß und eine Stunde wertvoller Flugzeit. Um 12 Uhr 30 bin ich startbereit und ganz überrascht, wie ruhig der Schlepp verläuft. Allerdings komme ich nach dem Klinken nur mühsam aufwärts und erst weit südlich des Platzes an die Basis, wo Volkmar schon eine Weile herumturnt. Vor dem Start hatten wir auf Grund des schwachen Nordostwindes von Dreiecken geträumt, ohne allerdings die Drehrichtung festzulegen. Fliegt man wegen der besseren Wolken zuerst nach Westen oder doch nach Süden? Mir liegt der Südkurs, außerdem spekuliere ich beim Rückflug auf den nachlassenden Abendwind. Später stellt sich heraus, dass alle so entscheiden.

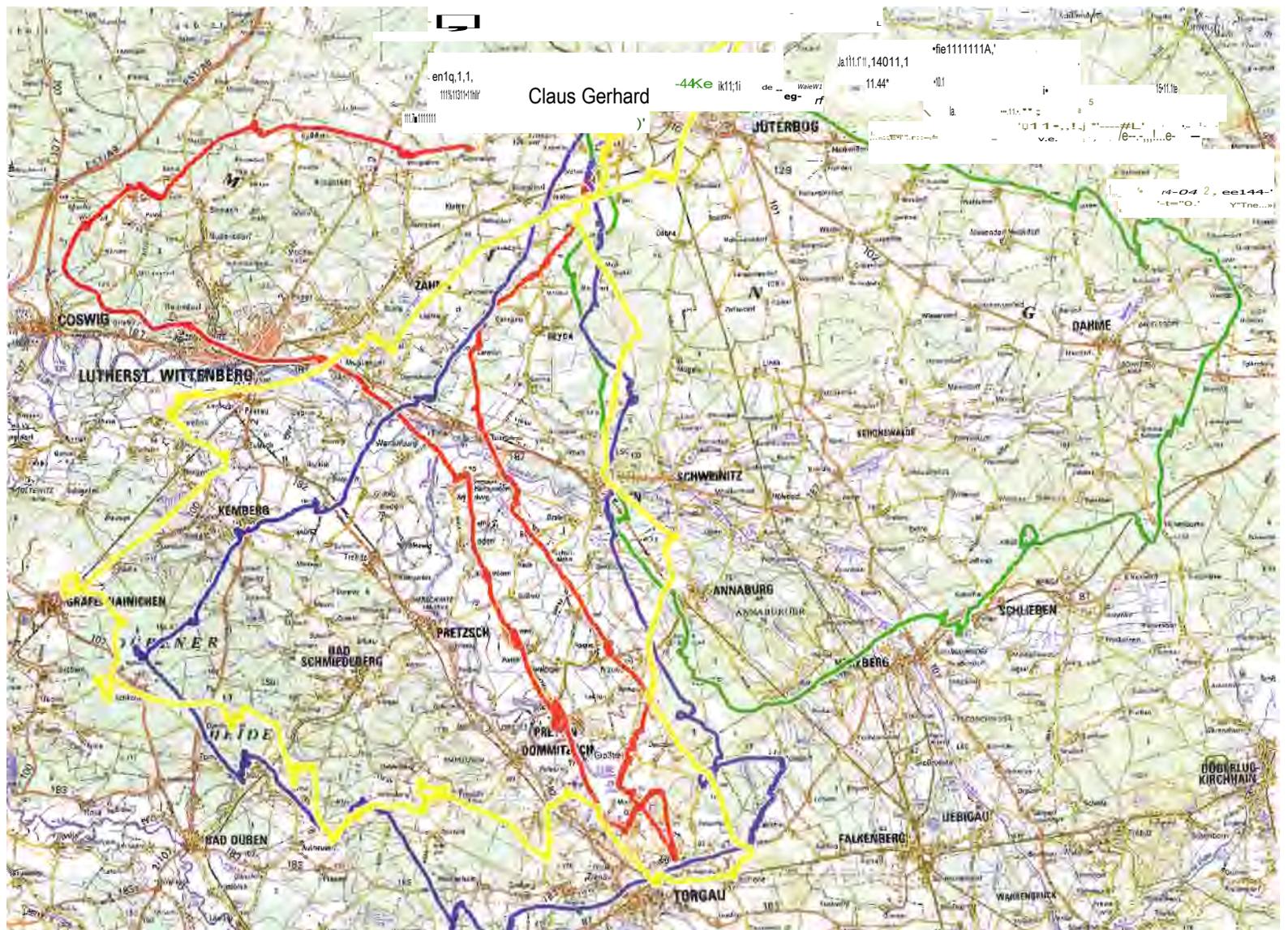
Mit einer Wolkenbasis oberhalb 2.000 Metern ist der Spnmg nach Oehna und zum Jessener Schießplatz problemlos, obwohl die Bärte eng und ruppig sind und die Steigraten mäßig bleiben. Ab Jessen geht es mit den Wolken weit nach links über das Tal der schwarzen Elster, in dem der Holzdorfer Militärflugplatz liegt, dann erfüllt die Annaburger Heide wieder alle Fliegerträume, so dass ich im Nu hoch über Beilrode segele. Diesmal will ich wegen der Wolken die Elbe nördlich von Torgau queren, was mir auch gut gelingt. Erstmals fliege ich über das geheimnisumwobene „Vogelgesang“, ein altes Wehrmachts-Gelände und späteres Munitionsdepot

der DDR, zu dessen bewachten Bunkern mehrere Eisenbahngleise tief in den Wald führen, denn hier wird immer noch Munition gelagert und verschrottet.

Jetzt merke ich, wie beschwerlich der Kurs gegen den Seitenwind ist, denn über den Wäldern der Dübener Heide wird es zum ersten Mal brenzlich mit der Höhe. Ich verordne mir Ruhe, fliege im geringsten Sinken, achte auf kleinste Flügelheber und suche in flachen Schleifen das Zentrum möglicher Aufwinde. Irgendwann wird aus dem Nullschieber wieder ein ordentlicher Bart, der mich zurück an die Wolkenbasis bringt – große Erleichterung. Je näher ich Gräfenhainichen mit seinen riesigen Braunkohle-Seen und dem Tagebaumuseum „Ferropolis“ komme, umso besser sprudelt die Thermik. Voraus über dem verlassenen Manövergelände von Dramenbaum stehen um 16 Uhr 45 Super-Wolken, aber ich habe Sorge, vor Then-nikende nicht mehr nach Hause zu kommen, deshalb wende ich bereits hier und will über Wittenberg zurückfliegen – eine grobe Fehlentscheidung, wie sich zeigen wird.

BEINAHE-ABSAUFER IM ELBTAL

Aus maximaler Höhe steuere ich über die breiten Elbwiesen, immer auf der Lauer nach einem



Die **Tracks** der vier Dreiecke. Gelb ist die Route von Claus Gerhard

Gräfenhainichen zwischen den beiden Braunkohleseen



STRECKENFLUG | DREIECK

Aufwind, der mir die Gleitstrecke verkürzen könnte. Dabei steht weit links eine Wolkenstraße über dem Fluss bis Coswig, die ich von Oranienbaum aus gut nutzen könnte - zu dumm! Nun erreiche ich trotz meiner Ausgangshöhe von 2.500 Metern das andere Ufer nicht mehr. Tief über dem saftigen Grün bei Seegrehna klammere ich mich an einen Hauch von Thermik, verlagere verzweifelt nach links, mal nach rechts, versuche die Bodenmerkmale einzubeziehen und komme doch nicht hoch. Falls ich hier landen muss, ist das Dreieck versiebt, und ich bin blamiert. Aber der Drache behält seine Höhe, ich bleibe engagiert und werde nach banger Minuten schließlich erlöst: Im Schnecken tempo geht es zunächst aufwärts, dann immer schneller und in einem Rutsch bis zur Wolkenbasis - großartig! Zwar ist viel Zeit verloren, aber ich bin noch einmal davongekommen. Egal was jetzt passiert, die wieder gewonnene Höhe reicht - auch ohne Zusatzthermik - für ein wertbares Dreieck.

Erwartungsvoll lasse ich die Lutherstadt Wittenberg hinter mir und segele zügig nach Nordosten. In der klaren Luft kann man Altes Lager schon am Horizont erkennen. Vor Zahna gibt es neuen Aufwind, obwohl der Boden vollständig im Schatten liegt - welch ein Wunder. Die nächsten Cumuli stehen weit auseinander, wirken aber aktiv, also gleite ich siegesgewiss durch die blauen Löcher Richtung Heimat. Unter mir auf der ICE-Strecke rollt eine grüne Lokomotive im gleichen Tempo mit. Bin ich so schnell oder ist sie so langsam? Das GPS meldet überraschend leichten Rückenwind - wie schön! Während ich eine große Wolke südlich des Flugplatzes ansteuere und dort wieder aufdrehe, wird mir glücklich bewusst: Das Dreieck ist geschlossen.

DER DRITTE WENDEPUNKT

Nach 6 Stunden Flugzeit bin ich zwar geschafft, aber die Abendthermik reizt, das Dreieck ein wenig nach Norden zu vergrößern. Deshalb drehe ich an der nächsten Wolke über Jüterbog bis 1.800 Meter auf. Viel mehr ist wegen des Berliner Luftraums ab hier nicht erlaubt. Im Vorfliegen peile ich den Wolkenberg bei Kloster Zinna an, wo sich das Aufwindspiel wiederholt. Nun liegt als äußerster Wendepunkt Luckenwalde, die Geburtsstadt Rudi Dutschkes, zum Greifen nahe, aber Kraft und Mut reichen nicht mehr so weit. Ich drehe um und verzichte auf die letzten 10 Kilometer Wertungsstrecke. Mit 800 Metern versenkter Höhe erreicht mein „E“oftacy nach 154 Dreiecks-Kilometern den Startplatz.

Dort setzt überraschenderweise Wolfgang soeben zur Landung an. Der Tausendsassa hat trotz spätem Start ein 125-Kilometer-Dreieck nach Osten geschafft und war dabei nicht einmal in Absaufefahr und somit schneller unterwegs als ich. Auch Neithard ist wieder zurück und hat mit dem „Atos“ ein Dreieck über 137 Kilometer hingelegt, wobei er zeitweise dicht hinter mir flog. Selbst Volkmar kam mit seinem Flexiblen nach 124 Kilometern fast wieder nach Hause - unendlich glücklich aber völlig fertig. Auf seinem Dreieckskurs blieb er als Einziger stets nördlich der Elbe. Alle, die ich jetzt treffe, sind hoch zufrieden, auch Norbert, der nur einen kleinen Eröffnungsflug im T-Shirt machen wollte und sich unversehens an der Basis in 2.500 Metern fand. Nach zwei Stunden musste er landen - eisgekühlt aber glücklich. Auf dem Heimweg nach Potsdam bewölkt sich der Himmel in der untergehenden Sonne. Wie schön, dass der Wetterbericht gepasst hat und die Front nicht früher kam. Am nächsten Morgen gibt es Regen, den die Natur seit Wochen so dringend braucht - sinnvolles Ende einer ungewöhnlich langen thermischen Frühjahrs wetterlage. Zu Hause am PC wird klar: Ich bin Tagessieger und vier Berliner Drachenflieger haben an diesem Sonntag mehr als 1.000 Punkte für die deutsche Streckenflugmeisterschaft erreicht.



NEU!
**Sicherheits-
training**
DHV anerkannt!

Sicherheitstraining bei Profi% www.aufwind.at



Flugreisen
In als 32 Reisen in die
Mehr schönsten Flug-
Angebote - Angebote
... Familiegante

Welt in de n g
S andipn Srtb. nklidg. ih 1
4/in klei astige
gebo ve An

Reisen und e n mit Profis www.aufwind.at



Aufwind

Flugschule Aufwind. Eine Familie - Ein Team - Freude am Fliegen!

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

KOOPERATION HIMMELSTÜRMER LAHN UND IG WINNEN

Seit Ende 2006 haben wir eine Kooperation mit dem Fliegerclub »Interessengemeinschaft Winnen«. Zusammen mit der IGW kommen wir auf 15 aktive Piloten, die an gemeinsamen Aktivitäten teilnehmen können. Wir fliegen auf dem Gelände der IGW in der Nähe von Allendorf an der Lumda zwischen Lahntal und Vogelsberg. Wir fliegen an der Winde, aber auch jährliche Exkursionen gehören zu unserem Programm, genauso wie regelmäßige Fliegetreffen. Da wir noch auf der Suche nach einen

zusätzlichen Schleppegelände sind werden wir dieses Jahr mehr Ausfahrten unternehmen. Erfreulicherweise konnten wir unsere Mitgliedsbeiträge und Aufnahmegebühr drastisch senken. D. h., Interessenten aufgepasst und mal unter www.himmelsstuermer-lahn.de vorbeigeschaut

Himmelsstürmer Lahn
Michael Friedchen



VEREINSMEISTER GEKÜRT

Slawo Elzanowski ist neuer Vereinsmeister der Asslarer Gleitschflieger. Nachdem die Vereinsmeisterschaft aufgrund schlechten Wetters zunächst verschoben werden mußte, warteten am Dienstag bei strahlendem Sonnenschein auf dem Asslarer Segelfluggelände drei schwere Aufgaben auf die Gleitschirmpflieger. Nach dem Ausklinken aus der Winde mußten die Piloten zunächst einen Tennisball aus 300 Metern Höhe in einen Zielkreis abwerfen. Anschließend galt es, möglichst lange in der Luft zu bleiben und dann mit einer lehrbuchmäßigen Landevolte aus Gegenanflug Queranflug und Endanflug eine präzise Punktbnclung zu absolvieren. Am Abend bind dann nach traditionsgemäßem Grillen und »Landebier« die Siegerehrung statt. 1-fier konnte nun unser Vereinskamerad Slawo (5. vl) die Siegestrophäe in Empfang nehmen - ein neues Trekkingrad, welches von der Finna Fahrrad Pfeifer in Biskirchen gesponsort wurde. Den zweiten und dritten Platz belegten Ernst Rühl (4.v.1.) und Klaudius Groß (3.v.1.).

Asslarer Gleitschirmpflieger
Jochen Wrba

NEUER NAME FÜR DRACHENFLUG UNTERLAND

Seit einigen Jahren hat sich der Drachenflug Unterland auch dem Gleitschirmfliegen geöffnet. Daher kam seit einiger Zeit der Wunsch bei den Mitgliedern des Vereins auf, dies auch im Vereinsnamen zu dokumentieren. In der letzten Jahreshauptversammlung wurde deshalb der Beschluss gefasst, dem Verein in einer eigens dafür einzuberufenden Mitgliederversammlung einen neuen Namen zu geben. Aus zahlreichen Namensvorschlägen entschied sich die Mitgliederversammlung für den Vereinsnamen »Drachen- und Gleitschirmtlieger Heilbronn e. V.« Dieser Name dokumentiert einerseits die ausgeübten Luftsportarten und andererseits auch in welcher Stadt der Verein seine Heimat hat. Um den Flugbetrieb auch im Flachland betreiben zu können, besitzt der Verein seit vielen Jahren eine Winde, mit der auf unserem Schleppegelände in Möglingen die Fluggeräte in die Luft gebracht werden. Das Fliegen in bergigem Gelände wird bei Ausfahrten in die Alpen geübt. Jedes Jahr fährt der Verein mit Winde auf ein Segelfluggelände zu einem Fluglager. Da wir einige begnadete Köche im Verein haben, kommt bei diesen Lagern neben der Fliegerei das leibliche Wohl nicht zu kurz. Weitere Aktivitäten sind der Vereinswettbewerb, ein Grillabend mit Familie sowie eine Familienradtour. Einmal im Jahr trifft man sich in einem guten Lokal zum »Kulinarischen Abend«.

Jeden ersten Freitag im Monat versammeln sich die Mitglieder im ESV-Sportheim in Heilbronn-Böckingen zum Clubabend. Interessenten sind dazu herzlich eingeladen. Nähere Infonationon über unseren Ve'ein sowie Kontakte kann man im Internet unter www.drachenflug-Unterland finden.
Drachen- und Gleitschirmpflieger Heilbronn
Christoph Hamich

ZDF MODERATION IM TANDEM

»Wer die neun neuen Seen sehen will, der muß in die Luft!« Mit diesem Spruch stieg Lars Seefeldt, Moderator beim ZDF-Morgenmagazin, in den Tandemgleitschirm ein, um den Frühstücksfernsehern die Seenlandschaft südlich von Leipzig zu präsentieren. Und beim Windenschleppstart heißt es unter Leipziger Fliegern dann: »Klink Dich aus!« Zu sehen war der Beitrag in der Reihe »Sommer Sonne, Seefeldt« mehrmals in stündlichen Wiederholungen. In die Luft brachte das ZDF der Luftsportverein Neunseenland Leipzig Tandempilot war Thomas Post, Inhaber der örtlichen Gleitschirmlugschule. Mehrinfos unter www.klink-dich-aus.de.
Luftsportzentrum Neunseenland Leipzig
Thomas Post



www.para.at — flugschulerdpara.at

NOVA TESTZENTRUM

Tandemflüge - Aus- u. Fortbildung - Reisen - Handel - Verleih

FLUGSCHULE WESTENDORF Bergliffstr. 18 A-6363, Westendorf, mobil +43 6767 847617100

Der bessere Teil der Tapferkeit ist die Vorsicht.

Wotharn Shelvespea,

2-Jahres Check*

145€

R-Geral packen*

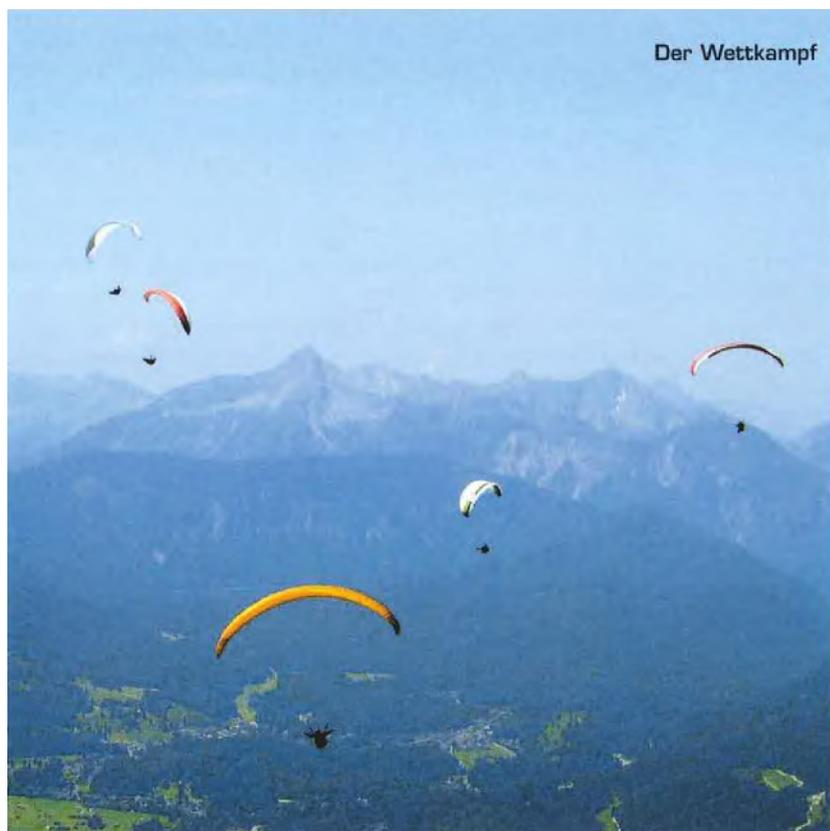
39€

Polymil*

15€

Turnpoint.de
www.turnpoint.de

*incl. Rückversand in Deutschland.
Einfach anrufen: Tel 08036-9088261



Sieger (v. links Michael Tyrkas, Heribert Stadler, Uli Wiesmeier, Alfred Brenzing und Harry Buntz, unten das Festgelände



VEREINSJUBILÄUM DER WERDENFELSER GLEITSCHIRMFLIEGER

Nachdem der Termin der Gleitschirmflieger anlässlich ihres 20-jährigen Bestehens bereits einmal verschoben werden musste, vertrauten die Flieger auf die Wetterprognosen der einschlägigen Flugwetterberichte (mit Abtrocknung und Sonne) und setzten die Veranstaltung für Samstag und Sonntag an.

Der Samstagmorgen zeigte ernüchternd, dass auch die besten Wetterberichte sich irren können und brachte zunächst immer wieder leichte Schauer mit sich. Nach dem Motto, »die Hoffnung stirbt zuletzt« hatte der Wettergott ein Einsehen und bescherte ab Mittag dann endlich die vorhergesagte Wetterbesserung und somit auch das Interesse, bzw. gute Stimmung der Zuschauer und Piloten.

Bereits am späten Vormittag fanden die kostenlosen Tandemflüge für behinderte Kinder der Tagesstätte statt. Die anfängliche Skepsis bzw. Angst der jungen Fluggäste löste sich unmittelbar nach dem Start mit dem Hochgefühl »frei wie ein Vogel« in der Luft zu schweben und spiegelte sich nach der Landung mit Begeisterung im Gesicht der Kinder wieder. Nachdem sich nun durch immer mehr Gleitschinnstarts ein buntes Bild in der Luft präsentierte, pilgerten auch die interessierten Zuschauer Richtung Landeplatz an der Alpspitzbahn, wo für die Flieger mehrere Hersteller Gleitschirme bzw. Gurtzeuge zum Test anboten und den Zuschauern, ob Groß oder Klein, mit der Ausstellung von Fluggeräten der 80-er Jahre und von heute ein Einblick in die Entwicklung der Fliegerei; Kindern Spaß an der Tigerhüpfburg und Minigleitschirmen, und allen Beteiligten mit Musik und Gegrilltem der Aufenthalt so angenehm wie möglich gemacht wurde. Gegen 14.00 Uhr starteten dann auch die Teilnehmer der Werdenfels Open 2007 zu ihrem Flugwettbewerb mit Start am Wank bzw. Kreuzeck und dem Ziel die größtmögliche Strecke mit spätester Landung um 19.00 Uhr am Landeplatz an der Alpspitzbahn zu erfliegen. Die Bedingungen für diese

Aufgabe galten insofern als schwierig da aufgrund der durch den Regen vorhandenen Feuchtigkeit und die immer intensivere Sonneneinstrahlung sehr schnell wieder Quellwolken, allerdings mit sehr niedriger Basis, bilden konnten, die große Flughöhen und somit weite Streckenflüge verhinderten. Trotz alledem erreichten die insgesamt 25 Teilnehmer beachtliche Distanzen und eine äußerst knappe Entscheidung Sieger wurde mit einer Strecke von 36,68 km Alfred Brenzing vor Harry Buntz (35,6km) und Uli Wiesmeier (FAI 26,67 km). Die Aufzeichnung dieser Flüge erfolgt durch ein vom Piloten mitgeführtes GPS und kann nach der Landung sofort ausgelesen und grafisch dargestellt werden.

Nach der Siegerehrung ließen die Flieger und Gäste den Tag mit fetzigen Rhythmen der Band »Mir halt« und Bewunderung der vielen Bergfeuer ausklingen. Am Sonntag stand dann die Clubmeisterschaft der Werdenfels Flieger auf dem Programm mit einer gesetzten Flugaufgabe. Für die 28 teilnehmenden Piloten galt es nach Startfreigabe am Wank, die Flugstrecke mit knapp 40 Kilometern über das Weilheimer Haus (Krottenkopf) zum Kreuzeckhaus und anschließend zum Schloss Elimau und wieder zurück über Eckbauer zum Landeplatz an der Alpspitzbahn in der kürzesten Zeit zurück zu legen. Die Wolkenbasis war an diesem Tag zwar um einiges höher, allerdings war die Thennik aufgrund einer Inversionslage ziemlich stumpf, so dass auch diese Aufgabe eine echte Herausforderung für die Piloten darstellte und lediglich von 3 Piloten komplett geflogen werden konnte. Vereinsmeister 2007 wurde Michael Tyrkas, vor Uli Wiesmeier und Heribert Stadler: Als besondere Geste wertete das Publikum die Spendenbereitschaft der Sieger der Werdenfels Open und der Clubmeisterschaft, die ihre Preisgelder in Höhe von 550 Euro nach der Siegerehrung spontan dem Förderverein Mane-Matfeld-Haus (Hänsel und Gretel Heim) in Oberammergau zur Verfügung stellten.

Heribert Stadler
Werdenfels Flieger



BAYERISCHE SPORTJUGEND BEI DEN GLEITSCHIRMFLIEGERN

Im Rahmen einer 11/itarbeiterbildungsmaßnahme der Bayerischen Sportjugend im BLSV-Kreis Schwandorf erlebten 36 Übungsleiter zum Abschluß ihrer viertägigen Veranstaltung noch einen aufregenden Tag bei dem Fensterbachtaler Deltaclub.

Das Motto der viertägigen Veranstaltung lautete „Menschen, Natur; Sport und Abenteuer. Nach einem Biwak im Schnee, Canyoning und einem Raftingtag wurde die Überraschung von der Organisationsleitung bis zuletzt geheimgehalten. Der einzige Hinweis war nur, dass am vierten Tag ein weiteres Element bezwungen werden soll. Die Übungsleiter staunten nicht schlecht, als das Geheimnis gelüftet wurde und man feststellte, dass nicht nur im Gebirge, sondern auch im heimischen Landkreis Schwandorf, bei den Gleitschirmfliegern sportliche Attraktionen angeboten werden. Nach kurzer Einführung des Vereinsvorsitzenden Robert Scheibl über das Drachen- und Gleitschirmfliegen mit anschließendem Filmvortrag „Fliegen wie ein Vogel“ aus der DHV-Reihe ging es anschließend von der Theorie zur Praxis. Ausnahmslos trugen sich alle Teilnehmer in eine Liste ein, um einen Tandemflug an der Winde zu machen. Selbst der Veranstalter war überrascht, dass keiner einen Rückzieher machte.

Die beiden Tandempiloten Leonhard Rösel und Markus Reindl waren den ganzen Tag über vollauf beschäftigt, die Übungsleiter sicher in die Luft und wieder auf die Erde zu bringen. Das Wetter ermöglichte zwar die Flüge, allerdings waren längere Aufenthalte in der Luft aufgrund fehlender Thermik nicht möglich. Trotzdem waren sämtliche Teilnehmer restlos begeistert und empfanden die Flüge als krönenden Abschluss ihrer vier Erlebnistage. Dass nach einem gemütlichen Ausklang bei würzigen Grillspezialitäten noch einige Anfragen zu einem erneuten Tandemflug kamen, zeigt, dass die Faszination Gleitschirmfliegen bei den Teilnehmern ihre Spuren hinterlassen hat.

Fensterbachtaler Deltadub
Albert Bruckner

**GEBRAUCHTMARKT,
INZAHLUNGNAHME,
SHOP & SERVICE,
FLIEGERCAMI- 38t
SICHERHEITSS-
TRAININGS.**

INFORMATIONEN UNTER:
'49 SO) 51541 - 7575
oticetippc-cternsee.de
www.ningechtbege

**1% PARAGLIDING
PERFORMANCE
CENTER**
HAUPTSTASSE S1
R-3.324h 1.P1 ERWOSSLN
SSCHIULE

**Welt. Weit. Weg.
Gleitschirmreisen**

Ausbildungszentrum
Jede Woche Kurse / inkl. Wertgarantie

Prüfzentrum A +
Bestpreis-Angebote
Top-Inzahlungnahme

2-Jahres-Check
Inci Versand 4
139 €

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

PARAGLIDING ADVENTURE
Alles rund um's Fliegen!!

Im Soca-Tal
FLY ZONE
www.paragliding-adventure.com

Zimmervermietung
Parataxi im Hause
org. von Ausflügen
und viel mehr
ideal auch
für Gruppen

SLOVENIA

S.Triebel / W.Reinelt
Tel.: +386- (0)41-810-999
5220 Toinrin-Slowenien

Mehr Infos!
http://www.paragliding-adventure.com
e-mail: paragliding-adventureearnis.ner

www.jenair.de
Saalbahnhofstraße 10
07743 Jena
Tel.: D-(0)3641-825900



FaY Smile

JE2AIR

Paragliding

Vereinsschulung vor Ort
Fliegershop online
Finanzierung ab 0%

DRACHEN- UND GLEITSCHIRM

WIN12.E N




Auto-Kirchner
Meininger Straße 19
0-98631 Römhild

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

www.drachen-gleitschirmwinden.de

URINALKONDOM

imuji:92,v gute

10 Stk. inkl. PVC-Schlauch: 25,- €
uri@urinalkondom.de



mail@flugpark-olymp.de
Telvton. 0030 23520 44464
mobil: 0030 6972 453495

Vofeaslonal 411111181 K.

ia irigiCentir; *4-V
ie le. 2,2.7,2



1*22:Zr1'
tr*32giea.
eegreeezr
PerfärmoncetrnInng
Slah*let tatrein/11
Resenli.ParralImtur.

DRACHENFLIEGER WISSEN WARUM VÖGEL SINGEN

Wer das nachempfinden wollte, hatte dazu beim Domfest die Gelegenheit. Der Start erfolgte direkt vor dem Dom per Autokran in luftige Höhen und mit dem Drachen konnte in einigen „Flugminuten“ der Dom und das bunte Treiben des Domfestes aus der Vogelperspektive beobachtet werden. Die angehenden Piloten wurden von den Mitgliedern des Delta-Orib Wiehengebirge fachmännisch sicher in die entsprechende Fliegerausrüstung verpackt und in die Gmndbe-griffe eingewiesen. Die Idee, seine Schäflein „dem Himmel näher zu bringen“, hatte der Domprobst bei einer ähnlichen Aktion des DCW in Espelkamp gefasst. Anlass für das Stadtfest bzw. Domfest



war der 50. Jahrestag des Wiederaufbaus des im Krieg fast völlig zerstörten 1.000-jährigen Doms zu Minden. Den Erlös, pro Flug wurden 2 Euro berechnet, stiftete der DCW der Domgemeinde.

Nach der anfänglichen Skepsis, ob denn alles auch sicher ist, war das Interesse daran groß. Das ging auch an den Schwestern des Domklosters nicht spurlos vorüber und im vollen Ornat schwebten auch sie dem Himmel entgegen, assistiert vom DCW-Piloten Sven Süeghorst. Nun wissen sie, warum Vögel singen.

Delta-Club Wiehengebirge e. V
Peter Bork

UL-SCHLEPP AUF DEM KLIPPENECK

Nach nunmehr über zweijährigem zähen Ringen liegt die Erlaubnis für den Hängegleiterschlepp mit dreiachsgesteuerten UL auf dem Segelfluggplatz Klippeneck vor. Die Mitglieder des Drachenfliegervereins Spaichingen haben den lang erwarteten Flugbetrieb auf dem Klippeneck am Sonntag dem 10.06.07, auch sogleich aufgenommen. Vier Starflügel- und vier Flempiloten ließen sich zum Auftakt von dem Ganzmetall-Hochdecker STOL 701 schleppen und nutzten die hervorragenden thermischen Bedingungen dieses Geländes am Rand der Schwäbischen Alb auch gleich für erste Streckenflüge. Der Parallelbetrieb mit Windenstarts, F-Schlepp und Eigenstarts von Segelflugzeugen auf dem Platz erwies sich dabei als völlig problemlos. Die Zulassung von Hängegleiterschlepps auf dem Klippeneck ist an die Verwendung dreiachsgesteuerter UL gebunden. Nach erfolgreichem Abschluss des gemeinsamen Erprobungsprogrammes mit dem DAeC sind nun die Bedingungen erfüllt um den regulären Flugbetrieb aufzunehmen (siehe auch Mitteilung unter www.dhv.de/Schleppbetrieb).

Vielen Dank sagen die Drachenflieger Spaichingen für die Unterstützung durch den DHV während der Genehmigungsphase. Besonderer Dank geht dabei an das DHV-Schleppbüro, vertreten durch Horst Barthelmes. Er unterstützte uns mit seiner fachlichen Beratung ebenso, wie mit seinem persönlichen Einsatz bei der Überwindung zeitweiser schwieriger bürokratischer Hürden.

Drachenfliegerverein Spaichingen
Norbert Kotschamir

FLUGSCHULEN WILLKOMMEN: SCHULUNGSBERG HOCHPLATTE IM CHIEMGAU

Gerüchte behaupten die Hochplatte im Chiemgau sei ein unattraktiver Drachenflugberg! Unattraktiv für wen? Für Streckenflugprofis vielleicht, denn es stimmt schon, der Hausberg des Flieger Club Achenal (DFCA) ist kein Streckenflugberg vom Kaliber eines Hochfelle. Auch mit Greifenburger Verhältnissen kann er diesbezüglich sicher nicht mithalten. Allerdings wird von der Hochplatte schon auch mal das Pinzgau erschlossen oder die Kaiserrunde absolviert. Einige DFCAler fliegen regelmäßig heim nach Schnaitsee. Nicht viele Berge haben sich durch über 30jährige Schulungstätigkeit bewährt. Und welcher Berg hat seit fast 30 Jahren in jedem Sommer eine Drachenflieger Bergmesse? Obwohl es auch im Drautal schön ist, kann der Verfasser (Höhenflug an der Hochplatte 1980), ebenso wie viele Gabkollegen, nicht leugnen, dass die Hochplatte immer noch und immer wieder mal schön zu fliegen ist.

Folgende Gründe sprechen dafür:

- Die Hochplatte ist »nah« (BAB 8/Bemau-Marquarstein).
- Sehr kurzen Wegen vom Auto zum Lift und vom Lift zum großen Aufbauplatz
- Unschlagbare Auffahrpreise.
- Ruhiger und überschaubarer; fast familiärer, Flugbetrieb.
- Gleitschirner flieger fehlen gänzlich (sorry, liebe Gleitschirnerflieger).
- Das Gelände ist abwechslungsreich und interessant, der Blick Richtung Chiemsee schon fast kitschig schön.
- Es gibt zwei sehr großzügig dimensionierte und hindernisfreie Landeplätze
- Nach dem Meistem kleiner fliegerischer Herausforderungen, oder bei Ostwind, hat man durchaus Möglichkeiten weg zu fliegen (...von woanders und höher kann's ja jeder).
- Die hervorragende Gastronomie am Start (Staffalm hat die besten Bratkartoffeln zwischen Isar und Salzach) und am Hauptlandeplatz (Wessner Hol) ist nicht leicht zu überbieten.
- Stressfreies Drachenfegen ohne Wenn und Aber

Leider kommt nach dem plötzlichen Tod des Drachenflugpioniers und Gründers der Drachenflugschule Chiemsee, Schorsch Steg die Hochplatte deutlich zu kurz. Auch der DFCA hat rächt mehr den gewohnten Drachenflieger Nachwuchs. Dass sich die Hochplatte erwiesenermaßen perfekt zur Höhenflugschulung eignet (30 Jahre Schulung durch Schorsch Steffi) hat der DFCA deshalb beschlossen, für eine wieder stärkere Nutzung des Clubgeländes zu werben. Der DFCA lädt jede lizenzierte Flugschule herzlich ein, die Hochplatte für ihre offizielle Drachen Höhenflugschulung aber auch für Prüfungsflüge, zu nutzen. Die ortsansässige Flugschule wäre nach Abstimmung auch gerne mal bereit personell auszuhelfen. Darüber hinaus ist ihr Headquarter direkt am Landeplatz zugleich Werksatt und Shop.

Aiso nicht immer gleich Kilometer sammeln und nach Greifenburg Bassano, Castelluccio oder Algodonales fahren um fliegen zu lernen, sondern ins schöne und familienfreundliche Chiemgau zur preiswerten Höhenflugschulung am Hausberg des DFCA! Auch das weitere Freizeitangebot ist im Chiemgau übrigens super Bei Interesse bitte einfach den 1. Vorstand des DFCA, Harry Pfanzelt, unter 01716310246 anrufen, oder ein kurzes E-Mail schicken: h-e.pfanzelt@vr-web.de, h-e.pfanzelt@vr-web.de.
DFCA Achenal
Hans-Peter Blecher

**GLEITSCHIRME,
BOOTE, ZELTE, OUTDOOR**

FLIEGFIX

1'rits 01) AUCH
U AUBSOTT

e Ellack Diamond EXFEI Ael ik KLEPPER
NOVA Genz Sportgeräte GmbH
Tel. +43.36 82.26 11 2 u. +43.664.44 63 62 3

www.fliegefix.com

Kompaktes GPS-Värlo. Sehr ehe Bedienung
Ultrapräzise. Mit modernster Technik.
Speziell auf Gleiteymflieger abgestimmt.

GPS
Logger
Bluetooth

NEU

SKYTRAXX

Tel.: (49)07651-3732 Fax: (49)07t51-2542
www.fiugvario.de infogflugvario.de

Tafel

Pnratly

Flugferien in österreich/Stubaitennsbruck

- Ausgangspunkt zu vielen Flugbergen
- Mikroklima mit 300 Flugtagen
- Shop + Verkauf + Reparaturservice aller Marken
- Schule direkt am Landeplatz mit Cafe und Plausch
- Fliegerappartements a Woche für Euro 99,-

www.paraflyat e Telefon: +43 (o) 52 26-33 44



FEST DER „ENTENBERGFLIEGER“

Anlässlich der 700-Jahr-Feier des Ortes Niederlaasphe, eines Stadtteiles von Bad Laasphe in Nordrhein - Westfalen, hatten sich die „Entenbergflieger“ (Drachen- & Gleitschirmflieger Bad Laasphe) verpflichtet, einen Beitrag zur Ausgestaltung der über viele Tage geplanten Feierlichkeiten zu leisten. Zunächst nahmen sie die Gelegenheit wahr, ihre gesamte Vereinsgeschichte ab der Vereinsgründung im Jahre 1990, aber auch der Vorberichte ab 1988, die erst eine Vereinsgründung möglich machten, in einem neu aufgelegten Dorfbuch darzustellen. Ein besonderer Dank ging an die Gründungsmitglieder, Fluglehrer Jürgen Hansmeyer; Peter Gautsch und

Walter Jung Der Tag der offiziellen 700 –Jahr–Feier sollte auch der große Tag der „Entenbergdieger“ sein. Rechtzeitig hatten die Bauern den Wiesenpund zu Füßen des Entenberges in einer Länge von fast einem Kilometer gemäht. Hier war im Gras „700 Jahre“ weithin aus der Luft sichtbar in großen Buchstaben eingemäht. Wegen der Unsicherheit der passenden Windverhältnisse sollte der Entenberg an diesem Tag gesperrt bleiben. Dafür hatte man zwei Winden geordert, um mit Solo- und Tandemflügen bei einer Schlepplänge von 950 m, nicht nur selbst, sondern vor allem auch Fluginteressierte in die Luft zu bringen und damit Werbung für unseren schönen Sport zu machen. Leider war es erst am Abend, als der Wind sich legte und auch die Windächtung mehr auf Nordost drehte, möglich, den ausharrenden Zuschauern Solo- und Tandemflüge an der Winde zu zeigen. Auch Motorschirm- und UL-Flieger nutzten die ruhigere Abendluft zum Aufsteigen. Und plötzlich zeigte sich auch die bestellte Motonnaschine am Himmel um mit einem kleinen Kunstflugprogramm die Zuschauer zu begeistern. Zum Tagesabschluss schwebten auch noch einige Paragliders vom Entenberg und landeten in den Wiesen ein. So kamen auch die bis dahin ausharrenden Zuschauer noch ein wenig auf ihre Kosten. Leider spielte das Wetter nur bedingt mit. Uns, den „Entenberg‘ Fliegern, hat dies wieder einmal eindrucksvoll gezeigt, dass eben Fliegen nur bei entsprechend guter Witterung möglich ist. Nichts lässt sich hier erzwingen. Bleibt ein herzlicher Dank an alle, die mitgeholfen haben, aber auch vor allen an die, die als interessierte Zuschauer gekommen waren. Drachen- und Gleitschirmflieger Bad Laasphe
Walter Lauber



DER NACHWUCHS FLIEGT UND SPIELT

Flonna Eller, 15 Jahre, ist in Kürze die jüngste A-Schein Pilotin im Stubaial. Macht selber freche Fotos in der Luft cum somit den jungen Piloten Mut zum Fliegen machen. Es ist ihr schon gelungen, einige Jugendlichen vor Ort zum Fliegen zu motivieren. Vor Kurzem startete der erste Pamperskurs Kinder unter 8 Jahren. Johanna Eller zählt mit ihren 9 Jahren schon zu den alten Hasen unter den Groundhandlern. Fluglehrerin Mama M017/ hat auch Freude daran, dass ihre Töchter Spaß am Fliegen haben, sie selbst ist schon seit 20 Jahren in der Szene vertreten.
Conny
Parafly Team

SELBSTPACKERKURS

Rettungschimpacken für max. 20 Personen. Die Veranstaltung findet in Chemnitz statt. Der Lehrgang ist für alle Rundkappen ausgelegt und nicht Hersteller bezogen. Anfahrt: A4 - Abfahrt Oberlichtenau. Interessenten bitte melden bei Rainer Lenz, info@gleitschirmpilot.de
Rainer Lenz
Gleitschirm Club Chemnitz e.V

ANZEIGE

**GLEITSCHIRMSERVICE
ROTH**

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
Gleitschirmservice@online.de

Gleitschirme, Gurtzeuge, Zubehör
Swing, Gin, Nova, Ozon, Skywalk, UP, Gradient, Airweve, Free Breeze, SupAir

Neue Gleitschirme ab 1.799 Euro:
Viele Vorführer und Gebrauchte preiswert, Verleih, Inzahlungnahme und Versand

Probe fliegen! Mitten in D!

www.flugsport.de

Motorschirmfliegen:
Kurse, Verkauf und Service

FLUGSCHULE SIEGEN
out Vischer

laus@flugsport.de
esenhutstr. 48, 57080 Siegen
☎ OZ.7 -3323 32

FLIEGERKAMERADSCHAFT

Dass Drachenflieger vom Rauschberg in Ruhpolding schöne und weite Flüge starten können, ist schon lange kein Geheimnis mehr. Was ich jedoch an Fronleichnam erleben durfte, überschreitet die Faszination eines tollen Fluges. Aber von vorne: Mein diesjährig erster Urlaubstag in Ruhpolding verlief zunächst wunschgemäß. Für die freundliche Unterstützung vor dem Start durch die Mitglieder des Delta Club Bavaria (nsbesondere Sepp) ein großes Dankeschön. Bei schönem Wetter landete ich mit meinem Stanfügler nach einem Flug vom Rauschberg. Jedoch beim Zusammenlegen des Trapezes passierte mir ein Unglück. Eine wichtige Schraube am Trapezkopf meines „ATOS“ brach ab. Der fliegerische Teil meines Urlaubs drohte schon am ersten Abend zu enden. Wie sollte ich den abgebrochene Schraubenstumpf aus dem Beschlag kriegen? Woher bekomme ich passenden Ersatz für die Schraube? Der Hersteller des Starflügel hat seinen Sitz 360 km entfernt. Doch ein Telefonat mit Girgl Weinzierl aus Ruhpolding machte mir wieder Hoffnung. Um ca. 21:30 traf ich bei ihm zuhause mit meinem „ATOS“ ein. Dass Girgl als Werkzeugmachermeister über eine kleine Hobbywerkstatt verfügt, wusste ich vorher nicht. Jedenfalls entfernte er mir zunächst mit fachkundigen Tricks und Handgriffen den eingeklebten abgerissenen Schraubenstumpf. Eine passende Schraube mit entsprechender Sicherung hatte er nicht. Aber dann wird diese eben angefertigt! Eine längere Schraube wurde von Girgl auf das passende Maß gebracht, das Gewinde geschnitten, der Schraubenkopf in Größe und Dicke angepasst. Die fehlende Sicherungsschraube wurde auf gleiche Weise einzeln angefertigt. Zum Abschluss wurde alles vor Ort in den Starflügel eingebaut. Kurz vor 23 Uhr war mein „Schätzchen“ wieder fit. Ich war überglücklich. Die nächsten Tage folgten weitere schöne Flüge. Einherzliches Dankeschön an Girgl für seinen uneigennütigen und ehrbaren Einsatz an diesem Feiertag für einen Gastflieger!

Harald Stephan

Anmerkung der Redaktion:

Reparaturen müssen fachgerecht ausgeführt werden und die Teile natürlich dem Stand der Technik entsprechen, wovon wir bei einem erfahrenen Werkzeugmachermeister selbstverständlich ausgehen.

GLEITSCHIRMFLIEGEN IN LUXEMBURG

Der Gleitschirmflieger Roland Bechtold sucht Piloten, die Interesse am Fliegen in Luxemburg haben. Geplant ist die Schaffung eines Vereins mit dem Ziel ein potentiell Fluggelände zu betreiben.

Infos unter Roland.Bechtold@beckerich.lu

RETTET DIE FLUGSAURIER

Dass Drachenflieger nicht immer bangen müssen wegen der vielen Gleitschirme in der Luft, am Boden oder am Hang nicht zum Fliegen zu kommen, sondern sie sogar von einem ursprünglich reinen Gleitschirmverein gehegt und gepflegt werden können, beweist der Nordhessische Gleitschirmclub Kassel. Von den 57 Mitgliedern des NGSC fliegen zwar bisher nur 4 Drachen, doch diese Minderheit soll, geht es nach dem Willen des Vorstands, mit dem 1. Vorsitzenden Gerhard Segel größer werden. Als kleines Lockangebot, um die Ernsthaftigkeit dieses Willens zu unterstreichen, hat der Vorstand beschlossen die Aufnahmegebühr für Drachenfliegerinnen und Drachenflieger die bis zum 31.12.2007 Mitglied im NGSC werden, zu halbieren. Der NGSC betreibt ganz in der Nähe Kassels auf dem Segelflugplatz Grifte ein Windenschleppgelände. Gäste sind immer willkommen (natürlich auch Gleitschirmflieger). Ob Flugbetrieb stattfindet kann stets über die Info-Line mit den tagesaktuellen Informationen abgefragt werden unter Tel.: 0561 – 31096813. Für Vereinsmitglieder werden nach Bedarf Kurse zum Erwerb der Windenstartberechtigung angeboten. Weitere Infos gibt es auch auf der Vereins Web Site: www.ngsc.de.

Nordhessischer Gleitschirmclub Kassel
Stefan Boiler

NEU!

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

411<lif 7G

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

11,1177G L:78



VIEL NEUES BEIM DHV-XC

Ein Beitrag von Richard Brandt



Nachdem die Online-Streckenflugmeisterschaft des DHV jetzt schon einige Monate läuft, ist es an der Zeit, eine erste Zwischenbilanz zu ziehen.

Vorab die nackten Zahlen: Es wurden bis Ende Juni 2007 von etwa 1.700 Piloten knapp 11.000 Flüge eingereicht (in nur 4 Monaten!).

In der Deutschen Streckenflugmeisterschaft (teilnahmeberechtigt sind Mitglieder des DHV mit deutscher Staatsbürgerschaft oder mit Hauptwohnsitz in Deutschland) nehmen bis Juni bei den Gleitschirmen 574 Piloten in der Sport- und 377 Piloten in der Offenen Klasse teil. Bei den Drachen sind es in der Klasse FAI 1 152 Piloten und in FAI 5 96 Piloten. In der österreichischen Drachenerwertung sind 75 Piloten gelistet. 97 GS-Vereine und 43 HG-Vereine finden sich in der Deutschen Vereinswertung.

Zu Beginn des DHV-XC am 01. März 2007 waren aus zeitlichen Gründen noch lange nicht alle Möglichkeiten der Leonardo-Software ausgeschöpft. Das hat sich in den darauf folgenden Monaten dann sehr schnell geändert. Deshalb hier neben einigen Details zur Wertung die wichtigsten Neuerungen und Ergänzungen. Wir bedanken uns an dieser Stelle noch mal bei allen Piloten, die nicht nur Geduld gezeigt, sondern uns mit ihren Tipps und Hinweisen geholfen haben.

GÜLTIGKEIT VON FLÜGEN

Die Einreichungsfrist für Flüge beträgt 14 Tage (Flugtag + 14/24.00 Uhr UTC).

Flüge zur Deutschen Streckenflugmeisterschaft werden nur mit einem gültigen G-Record gewertet. Diese Gültigkeit wird über ein grünes G sowohl in den Fluglisten als auch auf der Flugdetail-Seite angezeigt. Der

G-Record soll eine Manipulation der Flugdaten verhindern und wird von der Auswertesoftware beim Auslesen der GPS-Daten erzeugt (von einigen GPS auch direkt). Ein rotes G heißt, dass der betreffende Flug wegen fehlendem oder fehlerhaftem G-Record nicht in den Wertungslisten auftaucht. Oft hilft ein erneutes Auslesen des GPS, dazu bitte auch immer die aktuellste Software benutzen. Alte Versionen z.B. von MaxPunkte erzeugen keinen gültigen G-Record. Deshalb auch der dringende Tipp, bevor euer Flug nicht als gewertet im DHV-XC erscheint, auf keinen Fall die Daten vom GPS löschen.

Auch GPS-Ausfälle, die Lücken im Track oder in der Höhenaufzeichnung zur Folge haben, beeinflussen die Wertbarkeit von Flügen.

Als Ausfall gelten eine oder mehrere Zeitlücken im Track größer als 60 Sekunden. Ein oder zwei einzelne Ausfälle innerhalb eines Tracks können mit bis zu 15 min vom nationalen Auswerter akzeptiert werden.

Ausfälle größer 15 min werden im Regelfall automatisch während der Flugmeldung abgewiesen. Hier wird dann nur der größere Teil des Fluges vor oder nach der Lücke gewertet.

Diese Regelung dient nur dazu, mögliche GPS-Ausfälle aufzufangen. Diese Regelung dient nicht dazu, zwischenzulanden oder unliebsame Teile eines Tracks rauszuschneiden. Wenn also die Auswerter das Gefühl haben, dass eine Lücke in einem Track auf ein Zwischenlanden hin deutet oder ein eventueller Einflug in einen sensiblen Luftraum weggeleht wurde, dann wird ein solcher Flug nicht gewertet. Die Auswerter können ein oder zwei Ausfälle (bis 15 Minuten und mit plausibler Erklärung) akzeptie-

DHV-XC gesponsert von



mardo.thenet.gr www.thermikwolke.de

ermikwolke.de



www.gps24.de



www.charly-produkte.de



www.braunigen.com

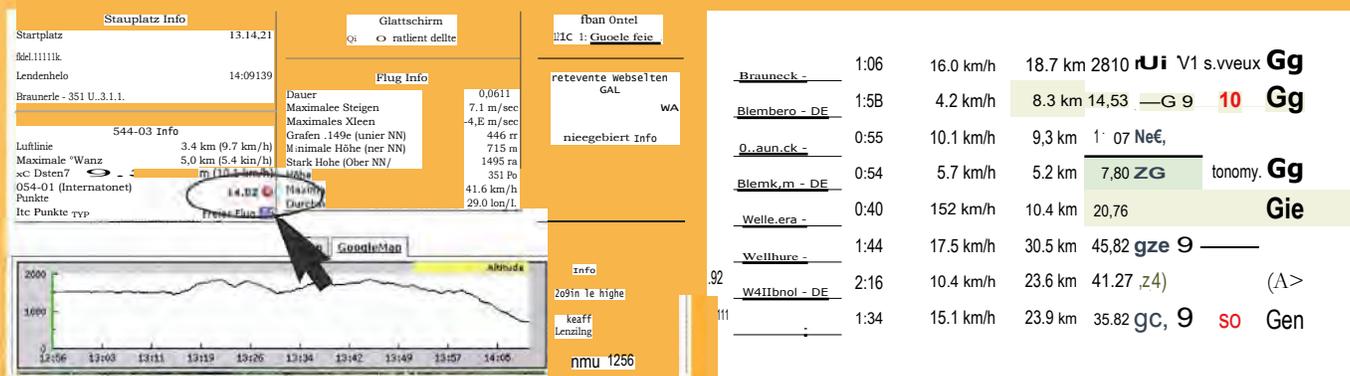
BRÄUNIGER

www.braunigen.com

AVENA

TIME DESIGN

vumeavena-uhren.de



Ein rotes G markiert einen wegen fehlendem oder fehlerhaftem record ungültigen Flug

ren, sie müssen nicht, wenn die technischen Gründe nicht nachvollziehbar sind. Der DHV-XC ist eine offizielle Deutsche Meisterschaft, in der auch entsprechende Deutsche Meistertitel vergeben werden und ein offizieller Wettbewerb für die österreichischen Drachenflieger. Deshalb bitten wir euch im Sinne sportlicher Fairness um die Einhaltung der in der Ausschreibung beschriebenen Regeln. Dazu gehört eben auch ein durchgängiger Flug ohne Zwischenlandung.

LUFTRECHTLICHES

Unverzichtbar ist selbstverständlich auch die Einhaltung aller luftrechtlichen Bestimmungen. Wir gehen bei den eingereichten Flügen immer von einer legalen Durchführung aus. Im Fall von Flügen, bei denen es Unklarheiten gibt, nehmen die Auswerter Kontakt mit den betroffenen Piloten auf. In Lufträumen, in denen eine Freigabe unmöglich ist (z.B. LIR von Großflughäfen), werden die Flüge gelöscht, sollte dieser Fall eintreten. Bitte achtet nicht nur im Bereich sensibler Lufträume auf eure Flugrouten und Höhen. Wer in bestimmte SRAs oder CIRs einfliegt, muss nicht nur mit vermehrter Aufmerksamkeit durch die Auswerter rechnen, sondern auch mit dem

Interesse der Behörden. Viele Infos und Kartenmaterial zu Segelfluggzonen gibt es auf der DHV-Website unter Flugbetrieb – Luftraum/Luftrecht.

NEUE FILTER

Unter „Flüge“ findet ihr einen neuen Detailfilter. Die Suche in den einzelnen Rubriken funktioniert jetzt über ein DropDown-Menü. Dazu ein kleiner Tipp: Um einen bestimmten Anfangsbuchstaben zu finden, einfach einen beliebigen Namen markieren und dann den Buchstaben des gesuchten Begriffs über die Tastatur eingeben. Es wurde außerdem ein Filter für die Wertungslisten installiert (Hauptfilter). Einfach die betreffende Wertungsliste öffnen, unter „Alle Vereine“ dann „DHV-Verein wählen“ anklicken, im geöffneten DropDown-Menü den entsprechenden Verein auswählen und ganz unten auf „Verein auswählen“ klicken. Jetzt habt ihr ein Ranking der Piloten eures Vereines. Diese Liste ist auch über die URL und die ID-Nummer eures Vereines ohne Probleme verlinkbar. Entsprechend eingestellt finden sich dann vor einem Ausloggen auf jeder weiteren geöffneten DHV-XC-Seite **nur Angaben zu** den Piloten eines bestimmten Vereines.

NEWCOMER-WERTUNG

In den Wertungen zur Deutschen Streckenflugmeisterschaft findet sich neben einer Damen- und einer Juniorenwertung jetzt auch eine Newcomerwertung. Diese Wertung ist unterteilt in Drachen und Gleitschirm.

Um in diese Wertung zu kommen, müsst ihr in eurem Profil unter „Erste Saison einer Online-XC-Teilnahme“ die laufende Saison angeben. Teilnehmen dürfen alle Piloten, die noch nie in einem Online-XC/OLC einen Flug eingereicht haben.

KÜRZERE LADEZEITEN

Nicht jeder verfügt über einen schnellen DSL-Zugang. Nun lässt sich die Ladezeit der Flugeinzelheiten-Seite deutlich verkürzen. Dazu einfach in „Meine Einstellungen“ die Kartendarstellung Google-Map ausschalten. Es wird dann dem Track eine Karte mit zwar weniger Einzelheiten, aber deutlich kürzerer Ladezeit unterlegt.

WEITERE TIPPS

Wer öfter Flüge nach Pilotennamen sucht: Die alphabetische Sortierung der Pilotennamen in der Pilotenliste (im Filter) lässt sich unter „Meine Einstellungen“ auf Vor- oder Nachname einstellen.

Für jeden Piloten gibt es in seinem Piloten-Profil (Profil bearbeiten) die Möglichkeit, die eigenen Login-Daten (E-Mail-Adresse und Kennwort) zu editieren.

Über das Programm MaxPunkte (kostenlos verfügbar z.B. über die DHV-XC Seite) ist es möglich, Flüge manuell zu optimieren und einzureichen. Es sei an dieser Stelle die Anmerkung gestattet, dass sich die Punktedifferenzen zur

2007
Erweitere Deinen Horizont...
... Top-Konditionen für Umschüler
von Gleitschirm auf Drachen
oder Drachen auf Gleitschirm.
Flugschule Hochries • Telefon 08032 - 8971 • www.flugschulehochries.de

TESTFLÜGE

MA INFO

Das Testberichtschemata für Gleitschirme und Hängegleiter

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

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

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

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

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



Gleitschirme

- 1-2 Gleitschirme mit einfachem, weitgehend fehlerverzeihendem Flugverhalten. Gleitschirme mit gutmütigem Flugverhalten.
- 2 Gleitschirme mit anspruchsvollem Flugverhalten und dynamischen Reaktionen auf Störungen und Pilotenfehler. Für Piloten mit regelmäßiger Flugpraxis.
- 2-3 Gleitschirme mit sehr anspruchsvollem Flugverhalten und heftigen Reaktionen auf Störungen und geringem Spielraum für Pilotenfehler. Für Piloten mit umfassender Flugerfahrung und regelmäßiger Flugpraxis.
- 3 Gleitschirme mit sehr anspruchsvollem Flugverhalten und sehr heftigen Reaktionen auf Störungen und geringem Spielraum für Pilotenfehler. Für Piloten mit überdurchschnittlich hohem Pilotenkönnen.
- G Nur spezielle, namentlich aufgeführte Gurtzeuge sind mit diesem Schirm zugelassen
- GH Brustgurtzeuge - Alle Gurtzeuge, die der Gurtzeuggruppe GH angehören, sind mit diesem Gleitschirm zugelassen (dieser Gruppe gehören fast alle modernen DHV/0eAeC-zugelassenen Gurtzeuge an)
- GX Gurtzeuge mit festen Kreuzgurten - Alle Gurtzeuge, die der Gurtzeuggruppe GX angehören, sind mit diesem Gleitsegel zugelassen
- Biplace Der Schirm ist für doppelsitzigen Betrieb zugelassen
- Y Hängegurtzeug (frühere Konstruktion)
- 5 Spezialgurtzeug

Drachen

- 1 für Piloten, die an einem einfachen Flugverhalten interessiert sind, z.B. weil sie selten fliegen
 - 2 für Piloten, die den Ausbildungsstand Beschränkter Luftfahrerschein (A-Lizenz) haben, und genußvolles Fliegen vorziehen
 - 3 für Piloten, die den Ausbildungsstand Unbeschränkter Luftfahrerschein (3-Lizenz) haben und regelmäßig und in kurzen Zeitabständen fliegen
Spezielle Einweisung erforderlich. z.ES, wegen ungewöhnlicher Steuerung
 - G Spezielles Gurtzeug erforderlich
- Zwischenwerte 1-2 und 2-3 sind möglich



DHV GS-01-1650-07

Teilbericht OHO 03 Nene flaut 5

/mindolinhaber: 01011 Glidensüd.
Herelleh 01001 Gliders
Klassifizierung: 1 2 Ort Whchlepp: Ja, Anrahl Sille mini Antar Silze lax: 111
Seelenigel: Ja, himmer:

Verhalter	Del	llungewirh (65 KgY	mat. Fluggewicht(85 Kg)
fallierhellen	gleichnrisig, sofort	gleichmässig.	
Aufziehverhalten	Wand solorr über Pikier	hatMi solnii über Klöte	
Abirehenehwindiekel	durchschnitlich	durchsdnglich	
Starhandling	einlach	einlach	
ec:4110'1			
Roldumpfen	i erteUdllich	durchsdu-01lla	
hufeilendes	gering	gering	
Seamen	durmschnialich	durchschnlich	
Wendiekel	durchschnglich	durchschnirid	
Suhfegereue	&dzhüllich 60 cm * 15 cm	durchschni ⁹ llch 69 cm - 75 cm	
Fisiallgreme	durchschnitlich 65 cm .30 no	durchschnitlich ES an It cm	
Dremskrallansle	hach	hoch	
Yorbedlenngung	drichschnitlich	dudschnitlich	
Glinungserhalten	selbständig schnell	selbslandin schnell	
JäZillie gMi -			
Wegdrehen	< 90 Grad	99 1E0 Grad	
Wegdrehen insgesamt	90 * ISO Grad	99- Meid	
Drehgeschwindigkeit	durchichnitlich	durchschnglich	
Roll bzw. Nicknekel	kleiner 45 Grad	kleiner 45 Grad	
ltheareilust	gering	gering	
Stahlsisierunn	solaisiände	selhsLündig	
ll keosverbaltee	selhsiände	selhsland'ig	
kle Den oed eEgerd			
Alm es	Gegenbremsen	einlaches Gegenbremsen	
Steuernweg	durchschnieh	durchschninch	
Streekrallaasien	hoch	hach	
Gegendrehen	einlach, keine kmdollem	einlach, keine tenden' /um	
Siremensabriss	Siremensabriss	Siremensabriss	
011nesterhalten	selkandia schnell	selhsändig schnell	
111221111Z			
Einlehn	einlach	einlach	
findelnd e	gering	gering	
Ausleilung	Naduheel mit < ISO Grad	Nachdrehen < 180 Grad	
Inkeesebildndiekel nach 129*1m's)	11		
Einleilung	einlach	einlach	
ausleilung	selhsiände	selhsendig	
Einleilung		leicht	
Ausleilung	selhsrandie schnell	selhslandie schnall	
Einleilung	einlach	einlach	
Vorheschierung	gering	gering	
Glinunnsvelhallen	aehlsiaedigeuaget	salbslandie rengeil	
Wegdrehen	40 * 180 Grad	9-0 * 10 Grad	
Wegdrehen insgesamt	40 * 180 Grad	9D-LE0 Grad	
Drehgeschwindiekel	durchschnillich	dudschheillich	
MaL. talli öZw. Nickwinkel	kleiner d5 Grad	kleiner 45 Grad	
hinheneerlusi	durchschnirlich	cbmkehreich	
Stabilierang	selhsiaedie	selhslandia	
Ölfrunnsterhalten	salbsiände	skelb'irido	
Einleilung	leicht	leinti	
Ausleilung	salbsiände schnell	selhsiände schnell	
111:2			

OZONE BUZZ Z XL

Toerkerill DHV 03 Ozone Guss 2 01

Zarinallhaber: OIGNE Gliders
Herstellers 00014 Gliders Ltd.
Klassifizierung 1-2 GH, W-Schlepp, Ja, Anzahl Sitze min Anzahl Sitze main 1 r 1
Beschleuniger: Ja, himmers Nein

Table with 3 columns: Verhalten bei, eireFluggewicht(OKg), Fluggedoch(1130 Kg). Rows include fullverhalten, Aufziehverhalten, Abhebegeschwindigkeit, Starthandling, Rolldampfung, Indellenden, Steuerweg, Wendigkeit.

Table with 3 columns: Sackluggrenze, Tullsilmenze, Eirendualanstieg, VorbastMeunigung, 011nngsverhalten. Rows include Sackluggrenze, Tullsilmenze, Eirendualanstieg, VorbastMeunigung, 011nngsverhalten.

Table with 3 columns: Wegdrehen, Wegdrehen insgesamt, Dreheschwindigkeit, MN, Roll, bzw. Nickwinkel, Höhenverlust, Stabilisierung, Öffnungsverhalten. Rows include Wegdrehen, Wegdrehen insgesamt, Dreheschwindigkeit, MN, Roll, bzw. Nickwinkel, Höhenverlust, Stabilisierung, Öffnungsverhalten.

Table with 3 columns: Stabilisierung, Steuerweg, Steuerkrallanstieg, Gegendrehen, Stömungsabriss. Rows include Stabilisierung, Steuerweg, Steuerkrallanstieg, Gegendrehen, Stömungsabriss.

synun, Auslei lung
Gudele aUs Tümmiesch.
Trudeln aus slätfürinnflieg

Table with 3 columns: Einleitung, Trudellendenz, Ausleitung, Sinkgeschwindigkeit nach 120. Rows include Einleitung, Trudellendenz, Ausleitung, Sinkgeschwindigkeit nach 120.

Table with 3 columns: Einleitung, Ausleitung. Rows include Einleitung, Ausleitung.

Table with 3 columns: Einhaiku, Ausloben. Rows include Einhaiku, Ausloben.

Table with 3 columns: ländererhalten, Yesitdenieng, öllungserhalteu. Rows include ländererhalten, Yesitdenieng, öllungserhalteu.

Table with 3 columns: Wegdrehen, Wegdrehen insgesamt, Dreheschwindigkeit, Mar. Roll bzw. Nickwinkel, Höhenverlust, Stabilisierung, Öffnungsverhalten. Rows include Wegdrehen, Wegdrehen insgesamt, Dreheschwindigkeit, Mar. Roll bzw. Nickwinkel, Höhenverlust, Stabilisierung, Öffnungsverhalten.

Table with 3 columns: enlehog, Azierhing. Rows include enlehog, Azierhing.

OZONE BUZZ Z XS

feilbefiehl DOP 03 Ozone hic 2 AS

leriffikalinhabeii NONE Gliders Od.
Herstellers 00000 Gliders Ltd.
Klassifizierung 1-2 GH, Ni-Schlepp, Ja, Anzahl Sitze min Anzahl 51118 inne: 1 f 1
Beschleuniger: Ja, Nein

Table with 3 columns: Yerha^enhel, min. Fluggewicht(355 Kg), mau fluggewicht(100 Kg). Rows include fullverhalten, Aufziehverhalten, Abhebegeschwindigkeit, Starthandling, Rolldampfung, Indellenden, Steuerweg, Wendigkeit.

Table with 3 columns: Sackfluggrenn, Fullsilalgrlenze, Brenskrallanstieg, liforheschleunigung, 011nngsverhalten. Rows include Sackfluggrenn, Fullsilalgrlenze, Brenskrallanstieg, liforheschleunigung, 011nngsverhalten.

Table with 3 columns: Wegdrehen, Wegdrehen insgesamt, Dreheschwindigkeit, Mar. Roll- bzw. Nickwinkel, Höhenverlust, Stabilisierung, Öffnungsverhalten. Rows include Wegdrehen, Wegdrehen insgesamt, Dreheschwindigkeit, Mar. Roll- bzw. Nickwinkel, Höhenverlust, Stabilisierung, Öffnungsverhalten.

Table with 3 columns: Stabilisierung, Steuerweg, Steuerkrallanstien, Gegendrehen, Stömungsabriss. Rows include Stabilisierung, Steuerweg, Steuerkrallanstien, Gegendrehen, Stömungsabriss.

11.11.111111.1

Table with 3 columns: Einleitung, Irrellenden/, Ausle^ung, Sinkgeschwindigkeit nach 120 *ins'. Rows include Einleitung, Irrellenden/, Ausle^ung, Sinkgeschwindigkeit nach 120 *ins'.

Table with 3 columns: Einleitung, Ausleihe. Rows include Einleitung, Ausleihe.

Table with 3 columns: Einleitung, Ausloben. Rows include Einleitung, Ausloben.

Table with 3 columns: lädeerhalten, Verbeschleunigung, 011nngsverhalten. Rows include lädeerhalten, Verbeschleunigung, 011nngsverhalten.

Table with 3 columns: Wegdrehen, Wegdrehen insgesamt, Dreheschwindigkeit, Mar. Roll- bzw. Nickwinkel, Höhenverlust, Stabilisierung, Öffnungsverhalten. Rows include Wegdrehen, Wegdrehen insgesamt, Dreheschwindigkeit, Mar. Roll- bzw. Nickwinkel, Höhenverlust, Stabilisierung, Öffnungsverhalten.

Table with 3 columns: Einleilyng, Auslaut. Rows include Einleilyng, Auslaut.

PRO DESIGN JALPA 75

Iestbericht DHV 03 Pro Design Jalpa 75

Iediffikalinhabeie PRO DTISIGH Gral, Hofbauer Ges.m.b.H.
Herstellers: PRO-DESIGN Gral, Hofbauer Ges.m.b.H.11.
Klassifizierung: 2 GH, 9-Schlepp, Ja, Anzahl Sitze min 1 Anzahl Sitze uns: 111
Beschleuniger: Ja, birmeri Nein

Table with 3 columns: Verhalten bei, min. Tieggewicht(175 Kg), nom. lieggewicht(95). Rows include fullverhalten, Aufziehverhalten, Abhebegeschwindigkeit, Stenbendlieg, Rolldampfung, Indellenden, Steuerweg, Wendigkeit.

Table with 3 columns: Sackluggrenze, fullallgrenze, Ehemshollansien, Vorbeubleinmgung, 011nun soerhalten. Rows include Sackluggrenze, fullallgrenze, Ehemshollansien, Vorbeubleinmgung, 011nun soerhalten.

Table with 3 columns: Wegdrehen, Wegdrehen insgesamt, Drehgeschwindigkeit, Max. Roll- bzw. Nickwinkel, Höhenredest, Stabilisierung, Gintingsverhalten. Rows include Wegdrehen, Wegdrehen insgesamt, Drehgeschwindigkeit, Max. Roll- bzw. Nickwinkel, Höhenredest, Stabilisierung, Gintingsverhalten.

Table with 3 columns: Stabilisierung, Steuerweg, Steuerkrallanstiegen, Gegendrehen, Stömungsabriss. Rows include Stabilisierung, Steuerweg, Steuerkrallanstiegen, Gegendrehen, Stömungsabriss.

Table with 3 columns: 011nngsverhalten, iptm, Ausstellug, Trudeln ^ut frizon sch., fludan 110 1151, Kunen1100. Rows include 011nngsverhalten, iptm, Ausstellug, Trudeln ^ut frizon sch., fludan 110 1151, Kunen1100.

Table with 3 columns: Einleitung, budellendenz, Ausleitung, Sinkeschwindigkeit nach 720 *Tuts1. Rows include Einleitung, budellendenz, Ausleitung, Sinkeschwindigkeit nach 720 *Tuts1.

Table with 3 columns: Einleitung, Ausleitung. Rows include Einleitung, Ausleitung.

Table with 3 columns: Einleifou, Weg. Rows include Einleifou, Weg.

Table with 3 columns: lädeerhalteu, Verbeschleunigung, Öffnungsverhalten. Rows include lädeerhalteu, Verbeschleunigung, Öffnungsverhalten.

Table with 3 columns: Wegdrehen, Wegdrehen insgesamt, Drehgeschwindigkeit, Mai. Roll- bzw. Nickwinkel, Höhenrellust, Stabilisierung, 011nngsverhalten. Rows include Wegdrehen, Wegdrehen insgesamt, Drehgeschwindigkeit, Mai. Roll- bzw. Nickwinkel, Höhenrellust, Stabilisierung, 011nngsverhalten.

Table with 3 columns: Einleitung, Ausleitung. Rows include Einleitung, Ausleitung.



DHV G5.01-1669-07

PRO DESIGN JALPA 90

relberithl DHV 03 Pro Design Jalpe 90

ietlikalinhaberr ?RH HIGH Gral. Hofbauer Ges.m.b.H.
Nennellen PRO-DESIGN Gral, Hofbauer Ges.m.b.H.
Klassifizierung: 2 GH, W Schleppe: Ja, Anzahl Silbe min (Anzahl Sitze mar: 111
Beschleuniger: Ja, Trimmer: Nein

Table with 3 columns: Verhalten bei, oh, Fluggewicht(1190 Kg), mar, Fluggewicht(11110 Kg). Rows include Fülleerhalten, Annie heerhalten, Abbegegenschwindigkeit, Starthandling, Flondämpfem, Trudelleedertz, Steuerweg, Wendigkeit, Sackneggen, Bremskrallansieg, Vorbeschleunigung, Dingenverhalten, Kiedrebee, Wegdrehen insgesamt, Drehgeschwindigkeit, Max. Roll bzw. Nickwinkel, Höhermelun, Stabilisierung, Öffnungsverhalten, Stablisierung, Steuerweg, Steuerkrallansieg, Gegendrehen, Öffnungsverhalten, Einteilung, kudelndenz, Ausleitung, Sinkgeschwindigkeit nach 120 *hien, Einleitung, Ausleitung, Öhren adenen, Aufhehen, landeerhellte, Vorbeschleunigung, öleungsverhalten, Wegdrehen, Wegdrehen insgesamt, Drehgedieindigkeit, Mar. Roll- bzw. Hickwinkel, Höhenverlust, Strebiliderung, 011nungsverhalten, Ausleitlaag, nemargen zur fundtheite

DHV GS-01 -1670-07

FREEX VAXIN L

lestherichl DHV 03 Freek Serie 1

Zertifikalinhaber: Freek GmbH
Henlehr: Fred GmbH
Klauhtisierung: 2 GH, W-Schlepp: Ja, Anzahl Sitze mini Anzahl Sine man 1 / 1
Beschleuniger: Ja, Trimmer: Nein

Table with 3 columns: Verhalten bei, min. Fluggewicht(85 Kg), max. Fluggerichl(1111 Kg). Rows include Fülleerhalten, Aufzieherhalten, Allebegeschwindigkeit, Stehhandling, Rollsdämpfung, Trudellandenz, Steuerweg, Weedigkeil, NSdiele esS hertidi, Sorindrwhenn, fultsallergrenze, erreabanstieg, ellcremilower, Vorbeschleunigung, Öttnungsverhalten, Wegdrehen insgesamt, Drehgeschwindigkeit, Mar. Roll bzw. Hickwinkel, Hehenverlust, Stablisierung, Dllnungsverhalten, Siebeierenn, Steuerweg, Steuerkrallansieg, Gegendrehen, 011nungsverhalten, Einteilung, Trudellandenz, Ausleitung, Sinkgeschwindigkeit nach 120 *insj, Einleitung, Ausleitung, Einleae'g, Aufhehen, landeaealle, Verbeschleunigung, illinungsverhalten, Wegdrehen, Wegdrehen insgesamt, Drehgeuhreindigkeit, Mau Roll. bzw. Hickwinkel, Höhenverlust, Stablisierung, önnungsverhalten, Einleitung, Auslaune, Einselliges EMKlappes beschleunigt: fanden zu Gegenklanger ohne Flugbahnverandereng

DHV G5-01-1671-07

FREEX VAXIN M

'enbrich' DHV 03 Fred Varin M

heiekalinhaber: Free% GmbH
Henlieler: FreeX GmbH
Klassifizierung: 2 GH, eichene- Ja, Anzahl Sitze min I Anzehl Sitze mar: 1 I 1
Beschleuniger la, Trimmer: Hein

Table with 3 columns: Verhalten bei, min. fluggewicht(110 Kg), war, Fluggewicht(93 Kg). Rows include Sled, Füllverhalten, Aulnehrerhalten, Ablehgeschwindigkeit, Stallhandling, Rellieplung, Trudellandenz, Steuerweg, Wendigkeit, Sied es, Sackluggrenza, fultstallerenre, Bremskrallansieg, Vorbouleunigung, 011nungsverhalten, Wegdrehen, Wegdrehen insgesamt, Drehgeschwindigkeit, Mao, Roll, bzw. Nickwinkel, Höhenverlust, Stablisierung, Öffnungsverhalten, Stablisierung, Steuerweg, Steuerkrallansieg, Gegendrehen, Denungsverhalten, Trudele aus Timin esiky, Trudeln aus dat kmenfing, Einteilung, Edeltendenz, Ausleitung, Sinkgeschwindigkeit nach 120 *lm'st, Einleitung, Ausleitung, Einleitung, Aushellung, Landeverhalten, jittjägler, Verbeschleunigung, öffenesverballer, Wegdrehen, Wegdrehen insgesamt, erehgeschwindigkeit, Mac Roll- bzw. Hickwinkel, Höhenverlust, Stablisierung, önnungsverhalten, Einleitung, Ausleitung

DHV GS-01-1672-07

FREEX VAXIN 5

leistungsbereich DHV G3 freeX h9

Hersteller: freeK GmbH
Klassifizierung: 2 GH, W-Schlepp: h. Armahl Sithe min ihmahl Sitze UK: 111
Beschleunigt: Ja, WIM Nein

Table with 3 columns: Verhalten bei, min fluggewicht(55 Kg), bei mal. fluggewicht(105 Kg). Rows include Hillverhalten, Ausziehverhalten, etc.

Vorbeschleunigung
Eindringverhalten

Wegdrehen
Wegdrehen insgesamt
Drehgeschwindigkeit

Mar. Roll bzw. Nickwinkel
Höhenverlust
SWilligkeit
Öffnungsverhalten

Stabilitätsicherung
Steuerverhalten
Gegendrehen
Öffnungsverhalten

hüh 603 ken edw

Einleitung
Rodelverhalten
Ausleitung
Sinkgeschwindigkeit

NWing
dasfaun

EM:4ni'n.r...A1111111111111111.91*111IM/11

Einteilung
Ausleitung

Laedeverhalten

Verbeschleunigung
Öffnungsverhalten

iginre 1:H

Wegdrehen
Wegdrehen insgesamt
Drehgeschwindigkeit
Met Roll bzw. Hüwink
Höhenverlust
Stabilitätsicherung
Öffnungsverhalten

Einleitung
Ausleitung

Flu \$tche

DHV GS-01-1673-07

NOVA RA 5

Testbericht DHV G3 Nova Ra 5

Zertifizierhaber: NOVA 'adriehgesellschaft m.b.H.
Hersteller: NOVA Verhebsgesellschaft' ochli
Kfmsihri'een: 2 G14, Wschlepp: la, An'ehl Sioio min itelahl ilke mar: 111
SEKtänigek: 15, I immer: Nein

Table with 3 columns: Verhalten bei, fluggewicht(80 Kg), mau. fluggewicht(100 Kg). Rows include f allverhalten, Amirehverhalten, etc.

Vorbeschleunigung
Öffnungsverhalten

Wegdrehen
Wegdrehen insgesamt
Drehgeschwindigkeit

Mar. Roll bzw. Nickwinkel
Höhenverlust
SWilligkeit
Öffnungsverhalten

Stabilitätsicherung
Steuerverhalten
Gegendrehen
Öffnungsverhalten

imlein aus sfat: u

Einleitung
Ausleitung
Sinkgeschwindigkeit

NWing
dasfaun

EM:4ni'n.r...A1111111111111111.91*111IM/11

Einteilung
Ausleitung

Laedeverhalten

Verbeschleunigung
Öffnungsverhalten

iginre 1:H

Wegdrehen
Wegdrehen insgesamt
Drehgeschwindigkeit
Met Roll bzw. Hüwink
Höhenverlust
Stabilitätsicherung
Öffnungsverhalten

Einleitung
Ausleitung

Flu \$tche

DHV GS-01-1674-07

NOVA IBEX 17

Testbericht DHV G3 NOVA Ibox 17

Zertifizierhaber: NOVA Verdubsge3e0sc-hel
Hersteller: NOVA Vertriebsgesellschaft m.b.H.
Klassifizierung: 2 3 GH, IV-Schlepp: Hein, Anahl Stim min F Anreih Silra man: 111
Beschleunigt: Nimmer:Heir

Table with 3 columns: Verhalten bei, fluggewicht(50Kg), mar. fluggewicht(100 Kg). Rows include Windrallen, Ausziehverhalten, etc.

Vorbeschleunigung
Eindringverhalten

Wegdrehen
Wegdrehen insgesamt
Drehgeschwindigkeit

Mar. Roll bzw. Nickwinkel
Höhenverlust
SWilligkeit
Öffnungsverhalten

Stabilitätsicherung
Steuerverhalten
Gegendrehen
Öffnungsverhalten

imlein aus sfat: u

Einleitung
Ausleitung
Sinkgeschwindigkeit

NWing
dasfaun

EM:4ni'n.r...A1111111111111111.91*111IM/11

Einteilung
Ausleitung

Laedeverhalten

Verbeschleunigung
Öffnungsverhalten

iginre 1:H

Wegdrehen
Wegdrehen insgesamt
Drehgeschwindigkeit
Met Roll bzw. Hüwink
Höhenverlust
Stabilitätsicherung
Öffnungsverhalten

Einleitung
Ausleitung

Flu \$tche

DHV GS-01-1675-07



NOVA IBEX 15

Testbericht DHV 03 NOVA IbeX 15

Herstellereinhaber: NOVA Vertriebsgesellschaft m.H.H.
 Hersteller: NOVA Vertriebsgesellschaft
 WM-Interrig: 2-3 GH, N-Schlepp: Rein, Anzahl Sitze min Anzahl Sitze MdL 1 i 1
 Beschleuniger: Ja, Trimmer: Nein

Verhalten bei	min Fluggewicht(150 Kg)	mar. Fluggewicht(190 Kg)
Füllverhalten	gleichmäßig, sofort	gleichmassig,
Aufziehverhalten	kommt roten über Piloten	keimt solort über Piloten
Abhebegeschwindigkeit	hoch	hoch
Stallhandlung	theluchninich	bebschnrück
		durcluchn11114
imdellenden	durchschnittlich	Mehl vorhanden
Steuweg	gering	gering
Wendigkeit	hoch	hoch
Sackfluggrenze	früh 60 cm	früh < 60 cm
fullstallgrenze	früh < 55 cm	früh < 6S cm
Bremskiellansien	hoch	hoch
Vorbeschleunigung	durchschnittlich	durchsch nillich
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig verzögert
Wegdrehen	90 - 180 Grad	911- 180 Grad
Wegdrehen insgesamt	180 - 360 Grad	180 - 360 Grad
Orehgeschwindigkeit	hoch	hoch
Mar. Roll bzw. Hickwinkel	größer 45 Grad	ar ⁹ er 45 Grad
Höhenverlust	hoch	hoch
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öffnungsverhalten	selbständig	selbständig
Stabilisierung	einfaches Gegenbremsen	einfaches Gegenbremsen
Steuweg	gering	durchschnittlich
Stietierkranstiegt	hoch	hoch
Gegendrehen	einfach, keine Tendenz zum	einfach, keine lendor mm
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig schnell

matstie. **1-113**
41111111

Einleitung	durchschnittlich	durchschnittlich
Iredlerenden	nicht vorhanden	nicht vorhanden
Ausleitung	Nachdrehen < 180 Grad	Hachdrehen < 1H Grad
Sinkgeschwindigkeit nach 710 *ms)	15	15

Einleitung	einfach	einfach
Ausleitung	selbständig	selbständig

Einleitun
 Ausleitung

Aikr
 landnerhallen

eeigietETINW
 Yorhaschleangung

011eungserhällen
447fTei - Tireetireie e

Wegdrehen	90 - 180 Grad	90 - 180 Grad
Wegdrehen insgesamt	180 - 360 Grad	180 - 360 Grad
Orehgeschwindigkeit	hoch	hoch
Mn. Roll bzw. Hickwinkel	gram 45 Grad	graffer 45 Grad
Höhenverlust	hoch	hoch
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öffnungsverhalten	selbständig	selbständig

Jemllmir

Wallung	leicht	leide
Anken	selbständig schnell	selbständig schnell

Fallstall: sehr unruhiges und schwieriges Stallverhalten

DHV GS-01-1676-07



NOVA IBEX 19

Testbericht DHV 03 NOVA IbeX 19

Herstellereinhaber: NOVA Vertriebsgesellschaft m.H.H.
 Hersteller: NOVA Vertriebsgesellschaft
 Klassifizierung: 2 GH, isfehltp, Nein, Anzahl Sitze min Anzahl Sitte nm 1, 1
 Beschleuniger: Ja, Innen Hein

Verhalten bei	rein. Fluggewicht(150 Kg)	real. Fluggewicht(10 Kg)
Füllverhalten	gleichmassig, solort	gleichmassig, Solore
Aufziehverhalten	kommt rotoll ober Pirelen	kommt sofort über Piloten
Abhebegeschwindigkeit	durchschnittlich	hoch
Stallhandlung	einfach	einfach
	durchschnittlich	durchschnittlich
Trudelliegen	gering	gering
Steuweg	durchsch ed	durchschnittlich
Wendigkeit	durch sch reich	hoch
Sackfluggrenze	durchschnittlich 60 cm - 75 cm	durchschnittlich 60 cm - 75 cm
fullstallgrenze	durchschnittlich 65 cm - 80 cm	durchschnittlich 65 cm - 80 cm
Bremskiellansien	hoch	hoch
Vorbeschleunigung	durchschnittlich	durchschnittlich
Öffnungsverhalten	selbständig ameigel	selbständig weniger
Wegdrehen	90-180 Grad	90 - 180 Grad
Wegdrehen insgesamt	90-180 Grad	180 - 160 Grad
Orehgeschwindigkeit	durchschnittlich	hoch
Mar. Roll bzw. Hickwinkel	kleiner 45 Grad	mit Verlangsamung
Höhenverlust	durchschnittlich	durchschnittlich
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öffnungsverhalten	selbständig	selbständig
Stabilisierung	einfaches Gegenbremsen	einfaches Gegenbremsen
Steuweg	durchschnittlich	durchschnittlich
Stietierkranstiegt	durchschnittlich	durchschnittlich
Gegendrehen	einfach, keine Tendenz lem	einfach, keine Tendenz zum
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig schnell

IMK-J | LIM.
 Trudeln auf esth **lat**
 elnausschaktinetlb

Einleitung	gering	einfach
Ausleitung	Nachdrehen 180 Grad	Nachdrehen < 180 Grad
Sinkgeschwindigkeit nach 710 *fad	9	11

Einleitung	einfach	selbständig
Ausleitung	selbständig	selbständig

Ohm aale en
 Brdefimg Wehr leicht
 Anskien selbständig schnell selbständig schnell

RU
 hedeverhalle melach

Vorbeschleunigung
 Ordnungverhalten gering selbständig verzögert durchschnittlich selbständig

Agfin10
 Wegdrehen 90 - 180 Grad 90 - 180 Grad
 Wegdrehen insgesamt 90 - 180 Grad 180 - 360 Grad
 Orehgeschwindigkeit durchschjnulich hoch

Mar Roll bzw. Hickwinkel kleiner 45 Grad grafi 45 Grad
 Höhenverlust durchschnillich durchschnittlich
 Stabilisierung selbständig selbständig
 eikingsverhalten selbständig selbständig

Wau
 Aedeiorg leicht selbständig schnell leicht selbständig schnell

Altidgjen z⁹ fluoithermil r



Yeah man!
 So macht Fliegen Spaß!

IACU
 groundhandling4alernnow&I.
MESC/LA
 JET FLAP tun malrar - DHV I

JET Ireeidol. - 011V 2
CHL
 JET FLAP 010 0nd10oher - DHV 1-2
ENNE 2
 JET FLAP sport*ter - OHO 2

JET FLOP race'carver - DHV 2.3
JOINT
 JET FLOP 012000 - DHV 1.2

SCOTCH.HY
 JET FLAP malrar & ruzantlan-gidlar - DGLV/DHV

Mehr Freude am Fliegen

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

GERMAN OPV ad(UUS DRACHEN

Ein Beitrag von
• Gorchha Schwiengershausen



Oliver Barthelmes startet zum dritten Durchgang am Unternberg in Ruhpolding



Vom 30. Juni bis 6. Juli fand die internationale German Open und die Deutsche Meisterschaft im Drachenfliegen am Unternberg in Ruhpolding statt. 25 Starrflügel und 58 Flex-Piloten aus acht Nationen kämpften um den Titel.

Die Wettervorhersage für den ersten Tag bereitete Organisator Dieter Karrui Kopfzerbrechen, über eine mögliche Aufgabe sollte auf dem Berg entschieden werden. Nach eher kurzen Transporteinsparungen fuhren die Teilnehmer mit ihren Fluggeräten angehängt am Sessellift der Unternbergbahn durch die Wolkenbasis auf den Gipfel. Labile Bedingungen mit teilweise starkem Westwind erforderten eine vorsichtige Aufgabenstellung. Zum Glück gehören Dieter und sein Team aus dem Delta Club Bavaria Ruhpolding zu einem der aktivsten und erfolgreichsten Streckenflugvereine Deutschlands, so dass von den erfahrenen Streckenjägern für jedes Wetter eine exakt passende, sichere Aufgabe gewählt wurde.

Sobald die Basis über Starthöhe war, hielt Die-

ter ein Taskbriefing. Optimistisch schickte er die Piloten zunächst nach Osten zum Staufenhäus. Für die flexiblen Drachen klang die 59 km Aufgabe zwar klein, doch Abschattungen, tiefe Basis und Gegenwind sowie die wegen ihrer großen Höhe schwierigen Wenden Rechenberg und Zinnkopf ließen nicht viele Piloten ins Ziel kommen. Die Starrflügel schienen trotz einer noch größeren 94 km langen Aufgabe mit vorletzter Wende im Flachland Richtung Chiemsee im Vorteil, Toni Raumauf (AUT) gewann den Tag mit viel Ortskenntnis. Auch Andrea Hetzel war mit einem dritten Platz ganz vorne. Der Däne Nils Dalby schoss als erster Drachen von den sechs Flex-Piloten im Ziel über die Linie, die ein virtueller 1 km-Radius um den Landeplatz Boider war. Klaus Peter Wilming und das junge Nachwuchstalent Wolfgang Aumer waren die einzigen deutschen Piloten im Ziel, umringt von Dänen, Österreichern und Ungarn.

Der Sonntag begann vielversprechend, Sonne und hohe Cumuluswolken lassen ein 118 km

FAI-Dreieck zu mit Wenden am Wilden Kaiser und Asitzkopf. Heute gab es für beide Klassen die gleiche Aufgabe. Bei den Starrflügeln hatte wieder der Kössener Toni Raumauf in seinem Hausgelände die Nase vorn, bei den Flexis gab es einen Überraschungssieger. Minoru Kato aus Japan ließ sich vom führenden Starrflügel-Pulk nicht abschütteln und segelte 20 Minuten schneller als der Tageszweite, Oliver Barthelmes, ins Ziel! Insgesamt schafften 24 Flex-Piloten die gesamte Strecke und freuten sich über einen Panoramaflug durch die eindrucksvollen Felsen des Wilden Kaisers sowie der Loferer und Leoganger Steinberge.

Montag wurde wegen Frontdurchzug abgesagt, doch am Dienstag begrüßte Dieter die Piloten freudig zum Zwischenhoch der German Open. Die 65 km Aufgabe über vier Wenden sollte sich schon am Start als schwierig erweisen, da einsetzender Rückenwind nur kurze Startphasen zuließ und das Feld der Piloten nicht so zügig wie an den Vortagen in die Luft kam.

C/>0
ADVANCE



A 1.1t, -

KIEFEL GMBH
GERMANY
A Nemtll. of eGoknor Grofto

-KMAWDEIR⁰

CJ Sparkasse

Gleich die erste Wende, das Staufenhau, stellte eine weitere Schwierigkeit dar, denn mit tiefer Basis gegen den bayerischen Talwind vorzufliegen und ganz unten am Staufen in einem großen Pulk und turbulenter Luft nach Thermik zu suchen, bremste den Führungspulk ein wenig aus. Nach der Hörndlwand ging es zum Hochfellen, und nun zogen doch hohe Zirren herein, wahrscheinlich die Vorboten der nächsten angekündigten Front. Während acht Piloten bei den Starren im Ziel standen, als erste der Slovener Primoz Gricar und Andreas Becker, kamen bei den Flexis bloß vier Piloten an. Der Tagessieg ging an Lars Bo aus Dänemark, gefolgt von Roland Wöhrle, Corinna Schwiegershausen und Gerald Woll. Toni landete außen, was die Starrflügel-Rangliste noch einmal kräftig durchwürfelte.

Nach ergiebigem Regen und dem Durchzug vieler Warm- und Kaltfronten hoffte man auf Freitag als letzten möglichen Durchgangstag. Leider wollte es auch an diesem Tag nicht aufhören zu regnen, so dass Dieter die Siegerehrung auf Freitagabend vorzog.

Gesamtsieger der German Open und gleichzeitig neuer deutscher Meister der Starrflügelklasse wurde Andreas Becker vor Primoz Gricar und Toni Raumauf. Deutsche Meisterin auf einem hervorragenden vierten Platz wurde Andrea Hetzel.

WERTUNG

Deutsche Meisterschaft Flex

1. Klaus-Peter Wilming Aeros Combat
1. Barthelmes Oliver Moyes Litespeed
3. Raland Wöhrle Meyer Litespeed
4. Gerald Woll Aeros Combat
5. Hans Kiefinger Aeros Combat

German Open Flex

1. Minoru Kato Mayer Litespeed
2. Klaus-Peter Wilming Aeros Combat
3. Manfred Trimmel Aeros Combat
4. Lars Bo Johansen
5. Nils Ole Dalby icaro Laminar

Deutsche Meisterschaft Starr

1. Andreas Becker Atlas VR
2. Andrea Hetze' Atos V
3. Tim Grabowski Atos VR
4. Christoph Lohrmann Atos VR
5. Dieter Möglich Aios VX



Viel los am Start



Die Deutschen Meister Rex': Oliver Barthelmes, Klaus-Peter Wilmig, Corinna Schwiegershausen



Die neuen deutschen Meister der Starren: Andrea Hetzel, Andreas Becker, Tim Grabowski

Klaus Peter Wilming und Oliver Barthelmes gewinnen punktgleich den Deutschen Meistertitel bei den Reds. In der internationalen Wertung gewinnt Kato Minoru CfpN vor Klaus-Peter Wilmig (GER) und Manfred Trimmel (AUT). Deutsche Meisterin in der FAI-1-Klasse wurde Corinna Schwiegershausen, insgesamt auf Platz 13 der German Open.

Mit einem „Bayerischen Abend“ feierten die Piloten, Helfer, Angehörige und Nachbarn auf der Siegerehrung den erfolgreichen Ausgang der German Open, begleitet von traditioneller bayerischer Musik. Ein weiteres Highlight war die

Videovorführung mit Interviews und Flugszenen von Charlie Jöst, aufgenommen während des letzten Durchgangs am Dienstag. Vielen Dank dem Ruhpoldinger Verein, den Sponsoren, der Unternbergbahn sowie den zahlreichen freiwilligen Helfern, die für einen reibungslosen Ablauf der German Open sorgten und im Festzelt am Landeplatz unermüdlich leckeren Kuchen, Getränke, Grillfleisch und gute Laune herbeizubereiten. Treffend die Worte des Siegers Minoru: „Vielen Dank für schöne Flüge, gutes Essen und gutes Bier!“ Mehr Infos auf www.dhv.de unter Sport/Drachenzene

GLEITSCHIRM UND DRACHEN HESSISCHE

Vom 13.-19. Mai 2007 fanden die Hessischen Meisterschaften im Drachen- und Gleitschinnfliegen traditionell in Greifenburg/Känten statt.

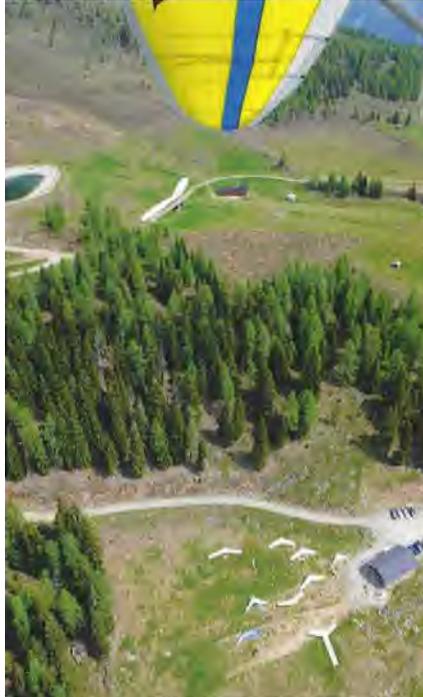
Die Wettervorhersage sah düster aus. Nachdem der April schon mehr gute Flugtage denn je produziert hatte, holte der Mai leider den Regen nach. Entsprechend gering fiel dieses Jahr die Beteiligung aus. 33 Drachenflierer und 40 Gleitschirmpiloten füllten das Fliegercamp nicht mal zur Hälfte.

Gleich am ersten Tag gab es jedoch einen gültigen Durchgang. Da der Südwestwind stärker werden sollte, setzten die Gleitschirmpiloten bei ihrer kurzen 40,5 km Aufgabe auf einen frühen Ground Start. Zu früh für Thermikbeginn, wie sich zeigen sollte. Nur zwei Piloten verließen die Mindeststrecke, davon wurde einer von einem GPS-Fehler überrascht, so dass sich Dank des Faktors für die Sportklasse 20 Piloten auf dem 2. Platz und der Rest des Feldes auf dem 22. Platz befanden.

Anders bei den Drachen. Die ebenfalls kurze 55 km Aufgabe wurde aus Sicherheitsgründen komplett ins Drautal zwischen Irschen und die Radlberger Alm gelegt, damit die Piloten bei Wetterverschlechterung jederzeit sicher, zumindest in der Nähe von Greifenburg, landen konnten. 11 Piloten erreichten an diesem Tag das Ziel, Oliver Barthelmes (Litespeed 4RS) gewann den Tag mit einem deutlichen Zeit- und Punktevorsprung vor Dieter Mücklich und Dieter Kamml (beide Atos).

Eine lange Schlechtwetterpause mit zunächst föhnigen Bedingungen, danach Frontdurchzug, Regen und dann zu starkem Nordwind ließ die Flieger zum Alternativprogramm übergehen. Kino, Kartbahn, Schwimmen, Radeln, Klettern – es muss nicht immer Fliegen sein. Das Pilotenkomitee traf zusammen mit Veranstalter Klaus Staubach schon frühzeitig sehr gute Sicherheitsentscheidungen über Absagen einzelner Flugtage, so dass die Zeit für Familie und Erholung genutzt werden konnte.

Zum Glück stellte sich am letzten Tag der Hessischen gerade noch rechtzeitig gutes Flugwetter ein. Mit einem letzten Durchgang konnte nun auch die Gleitschirmmeisterschaft offiziell gewertet werden. Die ehrgeizigen 83,6 km mit schwieriger Wende Goldeck brachte allerdings niemand ins Ziel. Am weitesten flogen Reinhard



Jörg Bajewski über dem Startplatz

May (Gin Boomerang) und Thilo Wendel (Nova Artax), die nachfolgend auch die ersten beiden Plätze der Hessischen belegten.

Die Drachenflierer hatten eine ähnlich schwierige Aufgabe, 128,5 km, wobei auch hier das Goldeck als Wende schwer zu erreichen war. Durch den starken Nordostwind waren die vorderen Goldeckhänge nur vorn Wind überspült, die richtige Lösung ging südlich über den Latschur. Oliver Barthelmes war von den Glücklichen im Ziel der einzige Flexpilot, alle anderen waren Starrflügelpiloten.

Die neuen Hessemmeister sind altbekannte: Oliver Barthelmes siegte in der Flex-Klasse,

Corinna Schwiegershausen bei den Damen (insgesamt auf Platz 3), Dieter Mücklich bei den Starren, Frank Maurer bei den Ihrmdrachen. Reinhard May gewann die offene Gleitschirmklasse, Thilo Wendel siegte in der Sportklasse und landete insgesamt auf Platz 2. Der Vereinspokal der Drachen ging wieder in den Odenwald zum 1. ODC, bei den Gleitschinnfliegern siegte dieses Jahr der GF Lindenfels. Der Tandem-Gleitschirmbewerb fiel dieses Jahr leider aus, wird aber auf jeden Falls bei der kommenden Meisterschaft wieder durchgeführt. Mehr Infos unter www.dhv.de unter Sport/Drachenflugszene

WERTUNG

1M11 1131MM

FAI 1 Drachen

1. Oliver Barthelmes, Moyes Litespeed RS 4, 1.ODC
2. Stefan Boiler, Bautek Spice, 1.DFC Wasserkuppe
3. Corinna Schwiegershausen, Moyes Litespeed 3,5 s, 1. ODC
4. Jörg Bajewski, Moyes Litespeed 54, DGC Battenberg
5. Harald Lang, Aeros Combat, 1. ODC

FAI 5 Starrflügel

1. Dieter Mücklich, AIR Atos VX, 1.DFC Wasserkuppe
2. Dieter Kamml, AIR Atos VR, Bayern
3. Patrick Jung, AIR Atos VR, 1. ODC

Turmklasse

1. Frank Maurer, Seedwings Spyder, 1. ODC
2. Frank JUlzig, Icaro Laminar, DGC Battenberg
3. Anja Fasmers, Seedwings Spydergirl, 1. ODC

Gleitschirme

Gleitschirm offene Klasse

1. Reinhard May, Gin Boomerang 4, PC Lindewerra
2. Gottfried Bacher, Wings Of Change Psyche, GF Lindenfels
3. Maurice Knur, Gin Boomerang, PC Lindewerra
4. Andreas Schubert, UP Tango, RDG
5. Klaus Herwig, NOva Tycoon, PC Lindewerra

Gleitschirme Sportklasse

1. Thilo Wendel, Nova Artax
2. Jürgen Bienhüls, Gin Oasis, NRW Ostwindfreunde
3. Horst Kratschmer, U-Turn Infinity, NRW Ostwindfreunde



Die Sieger mit ihren Trophäen

NEUER CHEF DER GLEITSCHIRM-LIGA

Ab September 2007 übernimmt Dr. Dietrich Münchmeyer die Wettbewerbsleitung der Gleitschirm-Liga. Dieter, so wird er genannt, auch wenn seine Eltern Dietrich in die Geburtsurkunde schreiben ließen, wurde 1954 in Karlsruhe geboren, er studierte Physik und promovierte im Maschinenbau im Bereich Mikrosystemtechnik. Nach einigen Jahren in der Forschung zog es ihn in die Industrie. Wenige Jahre nach der Wende ging der Vater von drei Kindern nach Sachsen, wo er für ein mittelständisches Unternehmen die Leitung einer Fabrik für Kanalrohre übernahm. Sein Aufgabenbereich erweiterte sich mit den Jahren auf weitere Werke, der Stress stieg, die Freizeit reduzierte sich. Auch in Erinnerung an eine wenige Jahre zuvor überwundene schwere Krankheit konnte das auf die Dauer nicht gut gehen. Der neue Liga-Chef ist überzeugt, dass Visionen ihr Eigenleben entwickeln, auch wenn man nicht ganz konkret an ihnen arbeitet. Und dazu gehörte, dass er so nicht arbeiten wollte, nicht hunderttausend Kilometer im Jahr Autofahren und überall gleichzeitig gefordert zu sein. Seit 2001 arbeitet Dieter nun selbstständig im Bereich Software- und Elektronikentwicklung oder auch als Berater für seinen früheren Arbeitgeber. MaxPunkte, die bekannte Software zur Auswertung von Streckenflügen für den OLC, war das „Gesellenstück“ der Softwareentwicklung, der MaxLogger das erste Hardware-Projekt. Und er hatte wieder mehr Zeit, sich dem Gleitschirmfliegen zu widmen.

Seine fliegerische Karriere begann mit der Gleitschirmausbildung 1988 in Bezau. Dieter hat gleich richtig angeknabbert. Sein erster Wettkampf war die Bayerische Meisterschaft im gleichen Jahr

und es fehlte nicht viel für einen Platz auf dem Treppchen. Im nächsten Sommer flog er bei der Deutschen in Garmisch auf den 16. Platz und qualifizierte sich damit für die Liga, in der er vier Jahre lang leistungsmäßig „so am Ende des ersten Drittels“ mitgeflogen ist. Auch International gab es die eine oder andere gute Platzierung und einmal ein „sensationelles“ Preisgeld, von dem er noch heute träumt. In diese Anfangszeit fiel auch die Gründung des Gleitschirmvereins Baden „Die Schwarzwaldgeier“, deren erster Vorsitzender er einige Jahre lang war. Richtiges Gleitschirmfliegen im Schwarzwald stand damals aber noch in weiter Ferne; heute aber fliegen die Schwarzwaldgeier im Schwarzwald, wie sie es schon immer wollten.

Schon zu Beginn des Windenschlepps wollte Dieter auf Strecke gehen. Der erste Erfolg war ein Flug am 13. April 1991 von Maulbronn über den Nordschwarzwald und Baden-Baden nach Bühl, ca. 60 km. Wegen des Umzugs in den platten Osten Deutschlands flog Dieter in den folgenden Jahren praktisch nur noch an der Wmde. Regelmäßig hat er Flachlandstrecken zur Deutschen Streckenflugmeisterschaft eingereicht, in manchen Jahren war er der einzige Flachlandflieger in der Wertung. Sein persönlicher Rekord ist ein Flug vom Heimatflugplatz Beilrode bei Torgau an der Elbe bis in die Nähe von Braunschweig im Sommer 1999 mit etwa 180 km. Seit vielen Jahren fliegt Dieter auch Ultraleicht und hat in Beilrode ein Trike und einen Dreiachser in der Halle stehen, die regelmäßig in die Luft kommen. Er ist Prüfer Kl. 5 für diese

Geräte. Aber bei Themnik und wenn ein Windenfahrer verfügbar ist, hat immer der Gleitschirm den Vorzug.

Zu den negativen Erfahrungen im Fliegerleben von Dieter gehörte sein Unfall bei einem Liga-Durchgang von der Schmittenhöhe, der wegen Fehleinschätzung der Wetterverhältnisse in einer Hochspannungsleitung im Pinzgau endete. Der

Schirm ist völlig abgebrannt, dem Piloten war zum Glück kein Haar gekrümmt. Anfangs nahm Dieter es ganz gelassen. Erst nach einigen Tagen war ihm klar, welch ein Glück er gehabt hatte. Er weiß also aus eigener Erfahrung, was es bedeuten kann, am falschen Tag am falschen Ort zu fliegen. Er sagt: »Eigentlich war die Wettersituation absolut klar, aber weder die Wettkampfleitung noch ich selbst habe damals die richtige Entscheidung getroffen.«

In den letzten Jahren war Dieter bereits mehrfach als Auswerter und auch als „Tasksetter“ und „Wettermann“ bei Drachen- und Gleitschirm-Meisterschaften des DHV tätig. Es macht ihm Spaß, am Ende eines Tages zu sagen, er habe mitgeholfen, dass alle einen tollen Flugtag erlebt haben. Der Wettkampf bringt unsere fliegerische Entwicklung weiter und dazu will er beitragen. Selbst mitfliegen wird er nur noch bei den Ostdeutschen Meisterschaften, auch wenn der Schritt ganz oben aufs Treppchen ihm wohl endgültig nicht mehr gelingen wird. Aber das ist auch nicht mehr seine Aufgabe. „Seine“ Piloten sollen in der Liga die Erfahrungen sammeln, um dann international auf das Treppchen kommen. ☺



A 91leer
AIRCOTEC
«üb

NEU bei aircotec

Die erste Adresse für Präzision

flight instr • neni:s

XE-trainer DUAL mit &P5

FUN RISER

outdoor sport
for high-flyer
www.funri5er.com

www.aircotec.com **Lon**
Tel 0043 3115/81018 11
info@aircotec.com COFT?

INTERNATIONALE BAWÜ OPEN

Ein Bericht von Olaf Peglow

Der Hauensteiner Ligapilot Peter Jung (Gin Gliders) gewinnt die internationale BaWü Open 2007 vor dem britischen Weltmeister Bruce Goldsmith (Airwave) und Ligapilot Ulrich Prinz (Swing Mustang Jeans Team) aus Stuttgart. Schnellste Dame ist die Italienerin Carol Licini (Swing). Baden-Württembergischer Landesmeister ist Ulrich Prinz. Oppenau im Nordschwarzwald war über Pfingsten zum fünften Mal Austragungsort der Baden-Württembergischen Landesmeisterschaften und der internationalen BaWü Open 2007. Ausrichter war der DHV und Veranstalter die RBM BaWü Open GmbH um Remo Kutz, Reiner Blaich und Jörg Heid. Die Schirmherrschaft übernahm Innenminister Schäuble.

Trotz der vernichtenden Wettervorhersagen konnte an Pfingsten geflogen werden. Am ersten Tag sah es sogar recht gut aus. Der starke Wind diktierte die Aufgabe für die rund 90 Teilnehmer: Ein 38 km Zielflug nach Baden-Baden. Schnell dezimierte sich die Gruppe, denn einengen wurde die Kurbelei an der engen Startkante vor dem Rossbühl zum Verhängnis. Der Wind war kräftig, es war thermisch und labil, daher natürlich etwas bockig. Viele Teilnehmer hatten wenig Erfahrung im »Mittelgebirge« und die bewaldeten Täler verunsicherten den einen oder anderen, wenn er etwas tiefer hineingeriet. Einer wählte einen sehr vornehmen Außenlandeplatz: Die Parkanlage vom Casino. Hoffentlich war dort die Landegebuhr billiger als das Parkhaus! Rund dreißig konnten ins Ziel segeln, wobei Peter Jung bei diesem punkteträchtigen Flug schon eine Vorentscheidung erstritt. In der Gütesiegelwertung führte Lokalmatador Samuel Blocher (Advance) und bei den Damen ging die Führung an Monika Mack (Swing Mustang Jeans Team).

Am Abend fand im Zentrum von Oppenau eine große Eröffnungsfeier statt. Die Läden blieben offen, die Bürgersteige unten und neben der »Mrs. Baden-Württemberg« gab es viele Programmpunkte zu bestaunen. Für die preisge-



krönte Blondine wurden übrigens binnen Sekundenbruchteilen zahllose freiwillige männliche Tandempiloten gefunden. Hatten die ersten Redebeiträge noch ihre Längen, wurde das Bühnenprogramm dann immer kurzweiliger. Andy Kohn vom Schlechtfliegemaßazin moderierte die Veranstaltung, die traditionell mit der Vorstellung und Danksagung wichtiger Teilnehmer begann und dann ein sportliches Schlaglicht nach dem anderen bot. Weltmeister (Goldsmith, Ruhmer, Rouanez...), Aeroasse (Kling, Rodriguezbrüder), Spitzenpiloten (Fagessieger) und Modellflieger (Nübel, Niwitz) gaben sich auf der Bühne die »Klinke« in die Hand. Nur der Schirmherr, Innenminister Schäuble, ließ sich leider entschuldigen. Der finale Teil des Abends gehörte »Dicke Fische«, die es in ihrer unverwechselbaren Art mal wieder schafften, den Rathausplatz in eine Tanzfläche zu verwandeln. Die internationale Rednerschar war sich einig, dass Oppenau mit seinen BaWü Airgames auf unserem Gleitschirmglobus seinesgleichen vergeblich sucht. Der zweite Task sollte knappe 30 km in nächster Umgebung des Rossbühls ver-

laufen. Lange nach Fensteröffnung machten sich ca. 40 Piloten in schwacher Thermik auf den Weg um einen Steinwurf vom Startplatz entfernt ums Obenbleiben zu kämpfen. Die ange-

ERGEBNISSE

BaWü Open — Herren

1. Peter Jung (GER, Gin Gliders)
2. Bruce Goldsmith (GB, Airwave Villingen)
3. Ulrich Prinz (GER, SWING Mustang Jeans Team)

Int. BaW3 Open — Damen

1. Carol Licini (ITA, SWING)
2. Monika Mack (GER, SWING Mustang Jeans Team)
3. Ewa Korneluk-Guzy (PLN, Gradient, BBQ Pro Team)

Int. BaWü Open Gütesiegelwertung — mixed

1. Samuel Blocher (Advance)
2. Dieter Lische (Swing)
3. Holger Vier (Advance, büKOM Systemhaus GmbH)

BaWü Landesmeister

1. Ulrich Prinz (SWING Mustang Jeans Team)
2. Samuel Blocher (Advance)
3. Daniel Hieding (UP international)

BaWü Landesmeisterin

- Monika Mack (SWING Mustang Jeans Team)

SCHWARZWALD

°P12d3.



AHN?

BaWü
GAMGG

airberlin.com
Fly Euro Muttiief

kündigten Gewitter blieben zwar aus, aber ein dichter Cirrenschirm machte alles, was zum Aufwind reifen wollte, zunichte. Dann riss es doch noch auf und gegen 14.45 h wurde wieder um jeden Meter in der Luft gerungen. Leider war dies auch ein Kampf gegen die Sonnenuhr und ohne Zieleinflüge war der Weitester gleichzeitig der Beste. Wieder einmal zeigte Samuel Blocher (Advance), was einen Schwarzwaldkenner so überlegen macht. Er gewann den Task in allen drei Wertungen (Bawü Open, BaWü, Gütesiegelklasse) und machte Boden gut. Peter Jung verteidigte seine Führung vor Weltmeister Bruce Goldsmith (Airwavevillinger) und Ulli Prinz (SWING Mustang Jeans Team). In der Baden-Württembergischen Landesmeisterschaft führte Ulli Prinz. Gütesiegelkönig war Samuel Blocher und in der Damenwertung zog Carol Licini (Swing) an Monika Mack (SWING Mustang Jeans Team) vorbei. Dieser Stand sollte sich wetterbedingt nicht mehr ändern. Am dritten Tag machten sich Etliche auf zu einem hochgradig spannenden Gleitwinkelwettbewerb: Wie an einer Schnur gezogen flog das halbe Feld Richtung Oppenau, denn keiner wollte in das Matschloch unterhalb des Rossbühls. Wer das Gelände kennt, weiß, dass „Oppenau direkt“ ohne 50 Meter Startüberhöhung eigentlich ein Kamikaze-Flug ist. Dennoch schafften es einige mit Hilfe weniger Sonnenstrahlen. Der Rest verteilte sich vor Oppenau und weihte zahlreiche neue Außenlandemöglichkeiten ein. So hatten wir doch noch unseren

»Thrill«. Am vierten Tag wurde nicht mehr hochgefahren, sondern die Besten wurden in einer stilvollen Siegerehrung geehrt. Nicht nur die Wettkämpfer, sondern vor allem die BaWü Airgames, das größte deutsche Flugspektakel, zogen Tausende von Zuschauern nach Oppenau. Diese

dete nach seiner Show auf dem Vordach der Festhalle - das Festgelände tobte! Abends spielten verschiedene Bands auf dem Rathausplatz oder in der Günther-Bimmerle-Halle. Die Gemeinde Oppenau und die vielen freiwilligen Helfer aus den Reihen der Oppenauer Gleitschirmflieger



konnten drei Tage lang Wettkämpfe, Aeropiloten, Helikopterabspünge, Wmgsuit-Überflüge, Fallschirmspringer, Modellkunstflug, Basejumps, Motorschinnkunstflüge, Swift Kunstflug und Synchronshows bestaunen. Mad Mike Küng lan-

und zweier Musikvereine stemmen jedes Jahr gemeinsam eine großartige Veranstaltung. Diese erfolgreiche Kooperation ist weltweit einzigartig. Oppenau, wir kommen sehr gerne wieder! -Tj

MOSEL OPEN

Ein Beitrag von Dietrich Münchmeyer

Vom 17. bis 20. Mai wurde an der Mittelmosel um den Sieg bei der 1. Internationalen Mosel Open und den Landesmeisterschaften Nordrhein-Westfalen und Rheinland-Pfalz geflogen. Die Gelände an der Mosel waren vielen Piloten ziemlich unbekannt. Lange gut angeströmte Soaring-Kanten ermöglichen trotz geringer Höhenunterschiede auch bei mäßigen thermischen Bedingungen den Einstieg ins Streckenfliegen. Am Freitag kamen bei niedriger Basis nach 36 km nur der spätere Gesamtsieger Philippe Broers (BE) und der neue Rheinlandpfalz-Vizemeister Peter Jung ins Ziel. Am Samstag wurde nach Abbruch eines Tasks aus Sicherheitsgründen um 17:15 Uhr ein weiterer Task gestartet, bei dem zunächst mehrere Wenden im Soaring vor der Hangkante bei Klüsserath erfolgten und danach eine kurze Strecke über den Berg zum Flugplatz Neumagen. Hier kamen 10 Piloten ins Ziel, darunter auch der neue NRW-Meister Jens Kierdorf. Jedoch funktionierte leider nicht jedes GPS. Der letzte Wettkampftag fiel dem zunächst sehr böigen Wmd am Startplatz und der dann einsetzenden Abschirmung zum Opfer. Rheinland-Pfalz Meister wurde Achim Thorn auf einem Serienschirm, beste Dame war Jolanda de Zeeuw (NL). Die Moselfalcken haben einen tollen Wettbewerb organisiert, an den sich nicht nur die Sieger gerne erinnern werden.



Die strahlenden Sieger

GENERALPROBE BESTANDEN

Ein Bericht von Corinna Schwiegershausen



Das deutsche Team: Hans Kiefinger, Oliver Barthelmes, Jörg Bajewski, Corinna Schwiegershausen, Christian Zehetmair, Lukas Bader

Vom 16. bis 23. Juni fanden an der Emberger Alm die Vor-Europameisterschaften im Drachensport statt. Der Andrang für das beliebte Fluggelände war groß, über 200 Piloten, darunter neun Frauen, wollten teilnehmen, bei 150 Teilnehmern mußte Organisator Wolfgang Sattlegger allerdings das Feld aus Sicherheitsgründen schließen.

Verheißungsvoll war der Untertitel des Wettbewerbs "Big Task", und gleich am ersten Tag wurden alle Piloten auf den Berg geschickt, obwohl die Wetterprognose sehr labil vorhersagte. Nach einem Wetter- und Taskbriefing wurde ein 80 km Auf- und Ab im Drautal gesetzt mit einem Wertungsende um 17 Uhr, da man Überentwicklung erwartete. Die trat allerdings schon früher auf. Es waren noch nicht alle Piloten gestartet, da meldete Nationalteampilot Jörg Bajewski, das deutsche Mitglied im Sicherheitskomitee, über den Start und auf der Strecke Regen. Die dunklen Wolken über-n Weißensee sahen bedrohlich aus.

Nach weiterer Absprache von Wolfgang mit anderen Mitgliedern des Safety Com'dtees sagte er aus Sicherheitsgründen den Durchgang ab. Die Prognosen für den 2. Tag der Vor-EM waren weiterhin labile Luft über den südlichen Alpen und die Möglichkeit von Schauern und Gewittern. Das Drautal jedoch, geschützt von hohen Bergen zu allen Seiten, ließ eine kurze, wahre Rennaufgabe zu. Die 95,9 km über vier Wenden

brachte die Rekordzahl von 124 Piloten ins Ziel! Zum Glück war während des Bewerbs das Fluggelände für Freiflieger und Schulen geschlossen, damit auf dem Landeplatz genügend Raum für die vielen Teilnehmer der Vor-EM blieb.

Europameister Michael Friesenbichler gewann den ersten Durchgang, aus dem deutschen Team waren Christian Zehetmair und Oliver Barthelmes auf Platz 12 und 13 vorne mit dabei und katapultierten zusammen mit Jörg Bajewski das Team auf den 3. Platz. Ähnlich labile Wettervorhersagen am folgenden Tag veranlassten die Tasksetter zu einem kurzen 78,2 km Run über vier Wenden. Zielanflug wurde absichtlich von Osten her gesetzt, damit die Hochspannungseitung vor der Landewiese keine Gefahr darstellte. Mit einer Schnittgeschwindigkeit von 53 km/h gewann der Schwede Andreas Olsson den Tag, Oliver Barthelmes kam als drittschnellster Pilot ins Ziel. Er konnte ganz klar seine jahrelange Hessenmeisterschaftserfahrung in diesem Gelände nutzen.

Am Dienstag wurden von Westen nahende Regenschauer angekündigt, doch der Wettermann war wieder optimistisch und blieb es auch, nachdem alle Drachen am Start sauber geduscht worden waren. Über vier Wenden sollte es nach 102 km auf den Landeplatz Annenheim am Ossacher See gehen. Selbst dieses Ziel erreichten an einem „Durchschnittstag“ mit einigen

Abschattungen auf der Strecke noch 67 Piloten. Als erster kreuzte der amtierende Weltmeister aus der Ukraine, Oleg Bondarchuk, die Ziellinie.

Da man dem wundersamen Greifenburgwetter der letzten Tage vertraute, wurde am Mittwoch eine wahrlich große 188 km Aufgabe gesetzt, erst nach Matrei, dann rüber ins Gailtal, zur Windischen Höhe und über Gerlamooos ins Ziel.

Nach einem schönen 50 km-Rennen zum Rotenkogel und einem wunderbaren Blick auf den Großglockner versperrte den Piloten leider ein riesiges Gewitter in Lienz den Weiterflug. Der Austro-Control-Meteorologe beobachtete online die Entwicklung der Wolkenformationen über Lienz und empfahl aus Sicherheitsgründen den Abbruch der Aufgabe. Eine Wertung des Tages kam nicht zustande. Die weiteren Tage waren offensichtlich unbrauchbar für einen Drachensportwettbewerb, zunächst setzte starker Föhn ein, darauf folgte eine Kaltfront mit Regen. Es blieb bei drei gewerteten Durchgängen, nach denen das deutsche Nationalteam auf einem hervorragenden dritten Platz in der Teamwertung landete, mit Oliver Barthelmes als bestem deutschen Piloten auf Platz 9 und Corinna Schwiegershausen in der Damenwertung auf Platz 2. Den Gesamtwettbewerb gewann Oleg Bondarchuk vor dem Slowenen Primoz Gricar und Andreas Olsson, bestes Team waren wieder mal die überlegenen Österreicher, auf dem zweiten Platz das erfolgreiche schweizer Team. Weitere Infos auf www.dhv.de unter Sport/Drachensportwettbewerb.

Ergebnisse

Herren:

1. Bondarchuk Oleg, Aeros Combat, UKR
2. Gricar Primoz, Aeros Combat, SW
3. Olsson Andreas, Wals Wing T2, SWE

Damen:

1. Petrova Natalja, Aeros Combat, RUS
2. Schwiegershausen Corinna, Moyes Litespeed, DEU
3. Werner Monique, Aeros Combat, DEU

Teams:

1. Österreich
2. Schweiz
3. Deutschland



41& achdas Allee211W

LTU

SCHWENKE:
Gloves for Champions

ProAct
Sgeräte, Epwear



DEUTSCHLAND

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

FlugschuleAKTIV
Telefon: +49 (0) 8362921457
www.Flugschule-aktiv.de

Flugschule Sauerland
Telefon: +49 (0) 56326534
www.flugschule-sauerland.de

Flugschule Jenair
Telefon: +49 (0) 3641825900
www.jenaicde

Luftikus
Telefon: +49(0) 711537928
www.luftikus-flugschule.de

OASE Gleitschirmschule
Telefon: +49 (0) 832638036
www.oase-paragliding.de

Hot Sport Hessische Sportschulen
Telefon: +49 6421123450
www.hotsport.de

Süddeutsche Gleitschirmschule / PPC Chiemsee
Telefon: +49 (0) 86417575
www.einfachfliegen.de

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

Sky Team
Telefon: +49 (0) 7224993365
www.sky-team.de

Paragliding Rottweil
Telefon: +49 (0)74238627221
www.paragliding-rottweil.de

Flugschule Hirondele
Telefon +49 (0)6201185718
www.flugschule-hirondele.de

ÖSTERREICH

Flugschule Achensee Maute GmbH
Telefon: +43 (0) 524320134
www.skyconnection.at

Fly- Hohe Wand
Telefon: +43 (0) 6503000584
flugschuleefly-hohewand.at

Flugschule Salzkammergut GmbH
Telefon: +4a (o) 761273033
www.paragleitehnet

Flugschule Zillertaler
Telefon: +43(0) 6643588435
www.zillertaler-flugschule.com

SCHWEIZ

U-Turn Schweiz; Basisrausch
Telefon: +41 (0) 44 251 09 43
www.basisrausch.ch

Robair Gleitschirmschule
Telefon: +41 (0) 765693332
www.robairch

Sky-Shop
Telefon: +41 (0) 787659228
www.sky-shop.ch

DHV 1-2

u-turn

Features:

- Streckung 5,55
- AFS-System
- sehr hohe Eigenstabilität
- sehr hohe Gleitleistung auch voll beschleunigt
- feinstes Thermikhandling
- Mylar Fix System



Finanzierung für OBSESSION: 3,99 % bei 18-48 Monaten Laufzeit (eff. Zins nach PAnaVO), z.B. 122,- €/Monat bei 24 Monaten Laufzeit.

STARKE LEIbrUNG

Deutsches Team beim Paragliding World Cup in Ager/Spanien

Ager / Spanien — Das deutsche World Cup Team findet nach einem verhaltenen Saisonauftakt zu seiner alten Stärke zurück. Torsten Siegel aus Tettngang flog nach fünf Durchgängen in den spanischen Pyrenäen auf Platz sechs. Bei den Damen verpasste Ewa Wisnierska (Nassau) nur knapp das Podium und landete auf Rang vier.

Christian Maurer aus der Schweiz bewies mit dem zweiten Triumph in Serie seine Ausnahmestellung. Bei den Damen siegte seine Teamkollegin Eliane Ueltschi.

Nach 54 Kilometern lagen sich die deutschen World Cup Piloten glücklich in den Armen — alle sieben Teilnehmer erreichten am letzten Wettbewerbstag die Ziellinie nördlich von Ager und trugen damit zu einem gelungenen World Cup Abschluss bei. Torsten Siegel flog bei den Männern als bester deutscher Pilot auf Rang sechs. „Ich bin sehr zufrieden mit meiner Leistung“, sagte Siegel, „Ich habe das geschafft, was ich mir vorgenommen habe — unter die Top Ten zu fliegen. Das taktische Gelände mit seinen schnellen Flugpassagen und Flachlandsdecken bot viele Möglichkeiten. Einmal mehr hat sich ein konstanter Flugstil ausgezahlt und den konnte ich in Spanien gut umsetzen.“ Auch im Gesamtweltcup ging es für Siegel nach dem guten Abschneiden in Spanien steil nach oben. „Ich liege im Gesamtweltcup jetzt auf Platz acht und der nächste Wettbewerb findet in Italien in einem Fluggebiet statt, welches mir ebenfalls sehr liegt. Von daher erwarte ich mir sehr viel von den nächsten Rennen“, sagte Siegel sichtlich erfreut.

Andreas Malecki aus Münster zeigte in Spanien ebenfalls eine starke Leistung und liegt im Gesamtweltcup auf Rang zwölf. „Im zweiten und vierten Durchgang habe ich versucht, mich vom Feld abzusetzen. Leider waren die Routen nicht schneller, so dass ich dadurch doch ziemlich viele Punkte verlor“, sagte Malecki nach dem Wettbewerb. Am Ende flog der Münsteraner auf Platz 23. Die weiteren Platzierungen der deutschen Piloten: Robert Bernat (Berlin) 41, Jens Kierdorf (Mettman) 49 und Ulrich Prinz (Stuttgart) 85.

Sieger bei den Männern wurde einmal mehr der schweizer Ausnahmepilot Christian Maurer. Mit *zwei* Laufsiegen, einem zweiten, dritten und sechsten Platz untermauerte er eindrucksvoll sei-



Dichtes Gedränge am Startplatz



Pepe, Robert und Torsten bei der Reutenbesprechungsdränge am Startplatz

ne momentane Ausnahmestellung. Jean-Marc Caron aus Frankreich belegte Platz zwei, gefolgt von Stefan Schmoker aus der Schweiz auf Platz drei. Bei den Damen startete Ewa Wisnierska nach drei Durchgängen ohne Zielankunft ihre Aufholjagd und gewann den vierten Lauf. „Die ersten drei Durchgänge sind leider nicht gut gelaufen, obwohl ich mich in dem Gebiet auf Antrieb wohl gefühlt habe“, sagte Ewa Wisnierska. „Danach ist aber der Knoten geplatzt und während der 104 Kilometer langen Aufgabe in die östlichen Pyrenäen lief es dann endlich wieder gut. Im letzten Durchgang hatten wir wegen der recht schwachen Bedingungen wenig Spielraum und fast alle Damen flogen mit der gleichen Zeit ins Ziel.“ Ewa Wisnierska belegte den vierten Rang, liegt aber im Gesamtweltcup auf Platz drei und hat die beiden führenden Damen, Anja Kroll (Schweiz) Keiko Hiraki (Japan), fest im

Visier. Der zweite von insgesamt fünf World Cup Events fand vom 03. bis 09 Juni in Ager statt. Das kleine Dorf liegt an den südlichen Ausläufern der Pyrenäen, cirka 140 Kilometer nordwestlich von Barcelona entfernt. Nach dem World Cup Auftakt in Japan waren 129 Piloten in das Gebiet gereist, um dort den ersten europäischen Event auszugetragen. Dementsprechend stark besetzt war auch das Teilnehmerfeld. Alle europäischen Toppiloten waren nach Ager gekommen, um sich mit der internationalen Spitze im Gleitschirmsport zu messen. Das Fluggebiet bot dafür beste Voraussetzungen. Während der sieben Wettbewerbstage kamen fünf gültige Durchgänge mit Flugstrecken zwischen 54 und 104 Kilometern zustande. Die Piloten flogen dabei über imposante Gebirgslandschaften, aber auch über lange Flachlandpassagen und ausgedehnte Felder. Die guten Flugbedingungen sorgten in Verbindung mit dem vielfältigen Gelände für einen großen taktischen Spielraum. Unterschiedliche Flugrouten und Flugstile standen sich gegenüber, so dass der World Cup in Spanien bis zum Ende spannend blieb.

Ähnlich Verhältnisse dürfen die Piloten auch heim nächsten World Cup vom 15. bis 21. Juli im italienischen Cornizzolo erwarten. Die Alpen Rund um den Comer See sowie die Poebene bilden die Basis für weitere taktisch anspruchsvolle World Cup Flüge. Mehr Infos auf www.dhv.de unter Sport/Gleitschirmszene "t/

Ergebnisse unter: <http://2007.paraglidingworldcup.org/results/2007/spain>

TORSTEN SIEGEL GEWINNT PRE-WORLD CUP IN KROATIEN

Vom 30.06 bis 08.07.2007 fand der Pre-World Cup in Istrien/Kroatien statt. 67 Piloten aus sieben Nationen waren in die kleine Stadt Buzet gereist, um dort den ersten Pre-World Cup in der Region auszutragen. Torsten Siegel aus Tettngang war als einziger deutscher Pilot am Start und belegte im ersten Durchgang Platz drei, bevor er die Führung übernahm und bis zum Ende des Wettbewerbs nicht mehr abgab. Mehr Infos unter www.tici.hr,



HANGGLIDING GRAND PRIX KROATIEN — KLAUS-PETER WILMING AUF RANG 2

Vorn 24. — 28. Juni fand in Istrien der Hanggliding Grand Prix in Istrien/Buzet statt. 25 Teilnehmer aus 8 Nationen nahmen an diesem Wettbewerb teil. Deutsche Teilnehmer waren Klaus-Peter Wilming und Regina Glas. Nach 3 Durchgängen zwischen 65 und 85 km siegte Primoz Gricar (SLO) vor Klaus-Peter Wilming (DEU) und Minoru Kato (JPN). Der Sieger bekam 2.000 Euro Preisgeld, für den 2. Platz gab's 1.000 Euro und für den 3. Platz 500 Euro. Ein gut organisierter Wettbewerb in einem traumhaften Gelände. Mehr Infos unter wwwv.homo-volans.hr.



ALPEN OPEN — TIM GRABOWSKI AUF RANG 3

Vom 7. — 10. Juni 2007 fanden die Alpen Open in Gnadwald statt. 50 Drachen- und 20 Starrflüglerpiloten aus 8 Nationen nahmen an diesem toll organisierten Wettbewerb teil. Es siegte Primoz Gricar (SLO) vor Walter Geppert (AUT). Als bester Deutscher belegte Tim Grabowski den 3. Platz bei den Starren. Jörg Bajewski konnte sich auf Rang 9 bei den Flexiblen Drachen platzieren. Hier siegte Gerolf Heinrichs (AUT) vor Tom Weissenberger (AUT) und Michael Friesenbichler (AUT). Mehr Infos unter www.dhv.de/typo/Alpen_Open_2007.4481.0.hhnl.



SKYWALK NIGHT FEVER IN ANDELSBUCH

Der Letzte macht das Licht aus! So lautete die Devise am Samstag in Andelsbuch für alle Hangkratzer, Baumwipfelstreifer, Eichhörnchenschreiber und Endlosobenbleiber. Reiner Braun, Uni Prinz und Rolf Rinklin fanden die letzten Heber im bekannten Vorarlberger Fluggebiet und segelten erst kurz vor Sonnenuntergang als letzte auf der Landwiese ein. Normalerweise kämpfen die Drei in der Deutschen Gleitschirmliga um Kilometer und Sekunden. Doch bei diesem überaus interessanten und kurzweiligen Wettkampf geht es »nur« ums Obenbleiben. Zwischen 16 und 17 Uhr starteten über fünfzig Teilnehmer mit Gütesiegelgeräten um den besten Thermikkurbler zu ermitteln. Bei diesem Wettkampf haben Zuschauer und Piloten das ganze spannende Geschehen jederzeit voll im Blick. Hier bekommen nur Gütesiegelgeräte eine Chance und wie die Ergebnislisten aus zwei Jahren zeigen, kann man sogar ohne Serienhochleister kräftig mitmischen. Die große Erfahrung der drei Wettkampfpiloten setzte sich allerdings durch und nach unglaublich spannenden letzten Minuten konnte sich Reiner Braun auf seinem Poison gegen kurz nach 20 Uhr vor Ulrich Prinz und Rolf Rinklin um Sekunden behaupten... und das Licht ausmachen! Die Gewinner freuten sich über Geldpreise, Gurtzeige, Rettungen, Overalls und mehr. Olaf Peglow



ÖSTERREICHISCHE STAATSMEISTERSCHAFT - ANDREAS BECKER BELEGT PLATZ 2 BEI DEN SCHÖCKL NO LIMITS

Der erst 19-jährige Andreas Becker aus Schwangau erreicht bei den Schöckl-No-Limits 2007 in Graz den 2. Platz hinter Walter Geppert (AUS) und vor Wolfgang Kothgasser (AUT) bei den Starrflüglern. Tim Grabowski erreicht nach einem GPS-Fehler Rang 6. Drei gewertete Durchgänge führten in die Berge und auch ins Flachland Richtung Ungarn, wobei beim ersten Durchgang stattliche 217 km zu fliegen waren. Mehr Infos unter www.dhy.de/typo/Sch_ckl_No_Limits_-4405.0.htm-d.

Aktuelle Wettbewerbstermine auf www.dhv.de unter Sport

Herausgeber: Deutscher Hängegleiterverband e.V. (DHV) im DAeC, Fachverband der Drachensegler und Gleitschirmer in der Bundesrepublik Deutschland Postfach 88, 83701 Gmund am Tegernsee - DHV homepage: www.dhv.de, E-Mail DHV: dhv@dhv.de

Telefon-Nummern: Zentrale: 08022/9675-0, Fax 08022/9675-99, Mitgliederservice/Versicherung: 08022/9675-0, E-Mail: mitgliederservice@dhv.de Ausbildung: 08022/9675-30, E-Mail: ausbildung@dhv.de Sport: 08022/9675-50, Info-fo: 08022/9675-55, E-Mail: sport@dhv.de Jugend: www.dhvjugend.de Betrieb/Gelände: 08022/9675-10, E-Mail: gelaende@dhv.de DHV-Shop: 08022/9675-0, E-Mail: shop@dhv.de Technik: 08022/9675-40, E-Mail: technik@dhv.de Öffentlichkeitsarbeit 08022/9675-62, E-Mail: pr@dhv.de Sicherheit 08022/9675-32 E-Mail: sicherheit@dhv.de.

Redaktion: Klaus Tänzler (verantwortlich), Sepp Gschwendner, Benedikt Liebermeister, Gestaltung und Anzeigen: Renate Miner (renate@miller-gralik.de)
Erscheinungsweise: 6 Ausgaben pro Jahr, Preis: Im Mitgliedsbeitrag des DHV enthalten. Anzeigen: Bedingungen und Anzeigenpreise bei der DHV-Geschäftsstelle erhältlich oder unter www.dhv.de/Mediadaten. Haftung: Die Redaktion behält sich die Kürzung von Leserbriefen und Beiträgen sowie die redaktionelle Überarbeitung vor. Namentlich gezeichnete Beiträge geben nicht unbedingt die Meinung der Redaktion wieder. Für unverlangte Einsendungen aller Art übernehmen Redaktion DHV und Verlag keine Haftung. Die Zeitschrift und alle in ihr enthaltenen Beiträge und Fotos sind geschützt. Verwertung nur mit Einwilligung des Verbandes.

DHV: vertreten durch Charlie löst - 1. Vorsitzender, Vereinsregister-Nummer: AG München, Vereinsregister 9767, Umsatzsteueridentifikationsnummer: DE 131 206 095

Druck und Repro: Mayr Miesbach GmbH, Am Windfeld 15, 83714 Miesbach Papier: chlorfrei

Auflage: 33.500 Titel: Christian Gruber



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 Inger, thomas.inger@gerling.de, oder Hans-Christian Zimmerhäckel, hans-christian.zimmerhaeckel@gerling.de, Telefon +49 69 7567-395. Sie können uns auch den Coupon faxen.

Fax +49 69 7567-230

Vor- und Zuname _____

Straße, Hausnummer _____

Postleitzahl, Ort _____

Geburtsdatum _____

Tel./Fax privat _____ Tel./Fax geschäftlich _____

 **GERLING**

Wir unternehmen Sicherheit.

Das DHV-Versicherungsprogramm

für Hängegleiter und Gleitsegel
(für UL im Internet www.dhv.de oder bei der DHV-Geschäftsstelle)

Stand: 1.12.2006, Versicherer: Gerling Köln

Halterhaftpflicht

- für nichtgewerblich genutzte Hängegleiter und Gleitsegel
- für Mitgliedsvereine
- für Flugschulen/Fluglehrer
- für Hersteller/Händler
- für Gerätevermietung



Deckungssumme: 1.500.000,- € pauschal für Personen- und Sachschäden. Gültig auch in Österreich.

Umfang: Halterschaft für alle Hängegleiter und Gleitsegel des Mitglieds inkl. deren Benutzung durch berechtigte Dritte und inkl. zugelassenem Schleppbetrieb. Keine Geräteerkennung. Keine Geräteanmeldung. Für Versicherungsfälle in Dänemark vorgeschriebene Deckung ohne Mehrprämie.

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

Für alle Mitgliedsvereine
kostenlos

Vereins-Haftpflicht

Deckungssumme: 1.000.000,- € pauschal für Personen- und Sachschäden.

Umfang: Tätigkeit des Mitgliedsvereins, des Vorsitzenden, der Gruppenleiter, etc.

© Veranstalter-Haftpflicht

Deckungssumme: 1.000.000,- € für Personen- und 300.000,- € Sachschäden.

Umfang: Alle Hängegleiter- und Gleitsegelveranstaltungen des Mitgliedvereins 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 (CSL)

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 € Krankentagegeld je Krankentage. Vervielfachung zusammen mit Unfalldeckungssumme.

Jahresprämie inkl. Vers.-Steuer
37,50 €

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 € Krankentagegeld je Krankentage. Vervielfachung zusammen mit Unfalldeckungssumme.

Jahresprämie inkl. Vers.-Steuer
18,60 €

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: 1.000.000,- € 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 €

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: 1.000.000,- € pauschal für Personen- und Sachschäden.
Umfang: Packer von Rettungsgeräten für Dritte. Fachkunde ist Voraussetzung.

Startleiter-Haftpflicht
Deckungssumme: 1.000.000,- € pauschal für Personen- und Sachschäden.
Umfang: Startleiter mit Luftfahrerschein sowie Beauftragte für Luftaufsicht.

Schleppwinden-Haftpflicht
Zusatzdeckung inkl. Personenschäden im geschleppten Luftfahrzeug.

Jahresprämie inkl. Vers.-Steuer
Deckungssumme: 500.000,- €
34,- €
Deckungssumme: 1.000.000,- €
42,- €

Bei Versicherungsabschluß während des Jahres beträgt die Prämie bis zum Jahresende pro Monat 1/12 der Jahresprämie. Versicherungsanträge bei der DHV-Geschäftsstelle anfordern. Weitere Versicherungen auf Antrag: Fluglehrerhaftpflicht, Boden-Unfall für Mitgliedervereine und Boden-Unfall für Veranstalter.

Deckung:

eltweit

Europa

Deutschland

Osterreich

RED BULL X-ALPS

LIMITED EDITION

BY GINWIDERS

4g;prezet.e.--.



Unglaublich aber wahr. Gin Gliders, als Partner der Red Bull X-Alps 2007 hat eine Limited Edition von Red Bull X-Alps Gleitschirmen aufgelegt. Es wird den Yeti 19, den Boomerang5 und den Zulu Explorer in einer einzigartigen Red Bull X-Alps Version geben. Diese Schirme werden in einer speziellen Farbkombination und mit Red Bull X-Alps Logos an beiden Stabilos versehen.
ACHTUNG: Es handelt sich um eine Limited Version und es sind nur wenige Stückzahlen vorhanden. Mehr Info dazu gibt's bei eurem Fachhändler.



WWW.REDMIIKALPS.COM

AEROSPORT International GmbH | Grafenstraße 26 | D-83094 Brannenburg | Tel +49 (0)8034 1034 Fax +49(0)8034 3384 | info@aerosport.de | www.aerosport.de