

DAHV-Info

Das Magazin für Drachen- und Gleitschirmflieger

148





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.hotssport.de info@hotsport.de Der Flugtechnikteil der Trainings findet über Wasser statt</p> 	<p>Flugschule Göppingen Zeppelinstraße 3 73105 Dürnau Tel: 07164/12021 Fax: 07164/12029 www.flugschule-goeppingen.de office@flugschule-goeppingen.de</p> <p>flugschule göppingen</p>	<p>Paragliding 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>145/dsrhonkx1*77rol</p>
<p>Rhöner Drachen-Gleitschirmflugclub GmbH St Laurentius Straße 36163 Poppenhaus 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>SKY-TEAM</p>	<p>Flugschule Martin Mergenthaler Waltenerstraße 20 87527 Sonthofen Tel: 08321/9970, Fax: 08321/22970 www.flugschule-mergenthaler.de flugmergen@aol.com</p> <p>Gleitschirmschule Martin Mergenthaler</p>	<p>Sky Club Austria Walter Schrempf Moosheim 113 A-8962 Gröbming Tel: +43/3685/22333 Fax: +43/3685/23610 www.skyclub-austria.com office@skyclub-austria.com Der Flugtechnikteil des Performance Trainings findet über Wasser statt</p> 
<p>Harzer Gleitschirmschule Amsbergstraße 10 38667 Bad Harzburg Tel: 0532/211415 Fax: 0532/2001 www.harzergss.de info@harzergss.de</p> 	<p>Flugschule Chiemsee GmbH Thomas Beyhl Dreilindenweg 7 83229 Aschau Tel: 08052/9494 Fax: 08052/9495 www.flugschule-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>ev</p>	<p>Flugschule Aufwind Franz Rehr Dachstein 52 A-8972 Ramsau Tel: +43/3687/81880 0.82568 Fax: +43/3687/818804 www.aufwind.at office@aufwind.at Der Flugtechnikteil des Performance Trainings findet über Wasser statt</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: 08641/77575 Fax: 08641/61826 www.einfachfliegen.de info@einfachfliegen.de</p> <p>SÜDDEUTSCHE GLEITSCHIRMSCHULE</p>	<p>1. DAeC Gleitschirm-Schule Heinz Fischer GmbH Brunnenstraße 35 87669 Rieden am Förgensee Tel: 08362/37038, Fax: 08362/38873 www.gleitschirm-aktuell.de info@gleitschirm-aktuell.de</p> 	<p>Euro-Flugschule Engelberg Wasserfallstraße 135 CH-6390 Engelberg Tel: +41/41/6370707 Fax: +41/41/6373407 www.euroflugschule.ch info@euroflugschule.ch Der Flugtechnikteil des Performance findet über Wasser statt</p> <p>179elbefi</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>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 Bayerwald Georg Höcherl Schwarzer Helm 71 93086 Wörth a.d. Donau Tel: 09482/959525, Fax: 09482/959527 www.Flugzentrum-Bayerw schorsch.hoecherl@t-onlin</p> 	<p>Papillon Harald Huber rue de l'eglise F-68470 Fellerling Tel: +33/38982-7187 Fax: +33/38982-7187 www.papillon-web.de hari@papillon-web.de</p> 
<p>GlideZeit Flugschule Tübingen Bahnhofstraße 1/1 72764 Reutlingen Tel: 07121/370400 Fax: 07121/370454 www.glidezeit.de info@glidezeit.de Der Flugtechnikteil des Performance Trainings findet über Wasser statt</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>civeriture-sopper rietehirr.ffirtn'h'l.</p>	<p>Flugschule Achensee Eki Maute GmbH Talstation Karwendelbahn 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> 	

INHALT



04 WICHTIG-NEU-KURZ
Neuigkeiten und Wissenswertes

10 NEU AUF DEM MARKT
Neues von den Anbietern

12 FLIGHT FESTIVAL WARSTEIN
Ein voller Erfolg

16 ABSEGELN ZUM
SAISONAUSKLANG
Schöne Fluggelände für den Herbst

20 AB IN DEN SÜDEN
Gleitschirmfliegen in den Cinque Teure

24 DER RUF DER HEIMAT
Alpenüberquerung ins bayerische Flachland

28 DIE DHV-WETTERSEITEN
Umfassende Wetterinfos für Drachen- und
Gleitschirmflieger

RENAISSANCE DES
BIWAKFLIEGENS
Von Annery nach Oberbayern

FLUGGERÄTE-TRANSPORT
ZUM NULLTARIF?
Tarife der Fluggesellschaften

LEICHTE GURTZEUGE
Zum Bergsteigen und Reisen

UNFALLANALYSE 2006
Drachen

DEM ROLLSTUHL ENTFLOGEN
Mühlenflieger erfüllen Lebenstraum

RED BULL X-ALPS 2007
Der harte Weg nach Monaco

XC-OPEN PIEDRAHITA
»Fly as far as you can«

DHV-XC
Die Deutschen Meister stehen fest

DHV-JUGEND
Fun-Cup - das Sommer-Event

VEREINSNACHRICHTEN
Nachrichten und Briefe

WETTBEWERBE
HG Wehmelsterschaften in Texas
GS Deutsche Meisterschaft in Oberstdorf
GS World Cup in der Türkei
GS Rückblick Deutsche Liga
GS Nord- und Ostdeutsche Meisterschaften
im Rahmen der German Flatlands
HG Nord- und Ostdeutsche Meisterschaften
im Rahmen der German Flatlands
HG Senioren Europa Cup
GS Junior- und Ladies Challenge
GS German Cup
Nachrichten

50 NFGH

76 TESTBERICHTE

98 IMPRESSUM

99 VERSICHERUNGSPROGRAMM



'ritel:
Andreas Busslinger
in Zermatt/Schweiz

UL-SCHLEPPBERECHTIGUNG VERLÄNGERT?

UL-Piloten, die eine Schleppberechtigung nun Schleppen von Hängegleitern mit Trikes oder Dreiachsern besitzen, sollten dringend überprüfen ob ihre Berechtigung noch gültig ist. Die LuftPersV § 84 fordert, dass der Schlepppilot des ULs innerhalb der letzten 12 Monate mindestens fünf Schleppts durchgeführt haben muss. Ist dies nicht der Fall, ist eine Nachschulung von fünf Schleppts unter Fluglehreraufsicht erforderlich.

Hier der Wortlaut der LuftPersV § 84:

(5) Die Rechte aus einer im Luftfahrerschein eingetragenen Schleppberechtigung dürfen nur ausgeübt werden, wenn der Inhaber der Lizenz mindestens fünf Schleppflüge in der jeweils eingetragenen Art innerhalb der letzten 12 Monate durchgeführt hat. Ist diese Voraussetzung nicht erfüllt, ist Absatz 2 Nr. 2 anzuwenden (2) 2. die Durchführung von fünf Flügen mit anderen Luftfahrzeugen oder anderen Gegenständen im Schlepp ohne Beanstandung unter Anleitung und Aufsicht eines Fluglehrers mit der entsprechenden Schleppberechtigung innerhalb der letzten sechs Monate vor Stellung des Antrages auf Erteilung der Schleppberechtigung.

Horst Barthelmes, DHV-Schleppbüro

RECHTSBERATUNG

Für die Rechtsberatung der DHV-Mitglieder steht der Rechtsanwalt und Gleitschlimflieger Dr. Eick Busz zur Verfügung. Sprechzeit für DHV-Mitglieder ist freitags zwischen 17 und 20 Uhr unter Tel: 0754114017104,



SCHLEPPAUSKÜNFTE

Aushalt 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 066541353, per Fax unter 06654/7771, per E-Mail: dlwschleppbuenedl-mde.

LEBENSRETTETTER

Da staunten die späteren Heimkehrer aus Texas der Drachen-Nationalmannschaft nicht schlecht, als sie im LTU-Flieger die aktuelle Zeitung der Düsseldorf Express aufschlugen. Da lachte ihnen doch ihr Teamarzt Eckart Schröter entgegen. Er hatte doch bereits letztes Jahr beim Heimflug aus Orlando nach der Damen-WM einem kleinen Mädchen das Leben gerettet. Und so passierte das auch dieses Mal: Er rettete das Leben der Chef-Stewardess von Lufthansa, die einen Herzinfarkt erlitten hatte. Es ist schön, so einen Verbandsarzt zu haben.



LUFTRÄUME IM DHV-XC

Ein Hinweis zum DHV-XC: Wir bitten alle Piloten (und nicht nur die, die am XC teilnehmen), ihre Flüge unter Einhaltung aller luftrechtlichen Bestimmungen durchzuführen. Es ist jedem klar, dass man nicht in der CTR eines Großflughafens einfliegen darf. Ebenso muss die Grenze zum Luftraum C beachtet werden. Diese Grenze liegt im Großteil des deutschen Alpenraumes auf FL 130 (ca. 3.950 m) und im deutschen Flachland auf FL 100 (ca. 3.040 m). Im Luftraum C haben Drachen- und Gleitschirmflieger nichts zu suchen. Bitte wegen aller anderen Luftraumbeschränkungen in jedem Fall die ICAO Karte und aktuelle NOTAMs beachten. In Österreich können ebenfalls die Lufträume G und E genutzt werden. Darüber befinden sich teilweise Bereiche mit dem Luftraum D ab FL 125 (ca. 3.800 m). Auch hier gilt: Lufträume zwingend beachten.

WAS ZAHLEN HERSTELLER FÜR DIE DHV-GÜTESIEGEL-PRÜFUNGEN?

Hin und wieder wird gern der hohe Kaufpreis eines Fluggerätes mit angeblich hohen Gütesiegelkosten gerechtfertigt.

Hierzu die Fakten:

Wenn der Hersteller einen Gleitschirmtyp testen lässt, zahlt er insgesamt 4810 €. Darin enthalten sind Festigkeitstest, Schocktest, Detailprüftilg, Leinenknick- und Zugversuche und als größte Posten die Testflüge mit minimalen- und maximalen Startgewicht mit je 1.400 E. Verwendet der Hersteller bereits getestete Leinen, reduziert sich der Gesamtbetrag um 630 €. Weil der Hersteller ein flugfähiges Muster des Gleitschirmes für die Einlagerung zur Verfügung stellen muss, entstehen ihm zudem die Produktionskosten für dieses Gerät.

Sind weitere Größen des geprüften Musters zu testen, entfallen der Schock- und der Festigkeitstest, sowie die Leinenknick-Tests. Dadurch reduziert sich die Gesamtsumme auf 3125 €. Die Gütesiegel-Prüfkosten für einen Flugdrachen belaufen sich auf 3.485 €. Handelt es sich um Flügel ohne VG und ohne Wölbklappen entfallen die Kosten für die zusätzliche Pitch-Fahrt (400 €) und für den zweiten Testflug (560 €). Deshalb reduzieren sich dann die Gesamtkosten auf 2.525 €. Werden weitere Größen eines geprüften Musters getestet, ist ein erneuter Lasttest nicht erforderlich, die Gesamtkosten reduzieren sich für jede Größe auf 1995 €.

Wegen der Einlagerung eines flugfähigen Muster kommen die Produktionskosten hinzu, wobei bei verschiedenen Größen des gleichen Typs nur das Segel zu hinterlegen ist.

Inländische Hersteller entrichten auf die Prüfgebühren 7% Mehrwertsteuer.



**high nertonance wing
+ low airtime pilot**

= Disaster

DHV-GÜTESIEGEL 2008

Vor 2003 sind manche 1er und 1-2er Gleitschirme durch für ihre Kategorie zu anspruchsvolles Flugverhalten aufgefallen. Daraufhin hatte der DHV damals die Lufttüchtigkeitsforderungen für die Gleitschirmkategorien 1 und 1-2 verschärft. Nach anfänglicher Skepsis haben Piloten und Hersteller die Änderung einhellig begrüßt. Die passive Sicherheit für den Piloten hat sich erhöht, ohne dass der Flugspaß in irgendeiner Weise verringert wurde.

Gleitschirmentwicklung ist ein dynamischer Prozess. Im Wettbewerb um maximale Leistungsstärke orientieren sich viele Hersteller zunehmend an der Obergrenze der jeweiligen Gütesiegelklasse. Wie bereits im Jahr 2003 sind nun wieder einige der daraus resultierenden "High-End-Geräte" überdurchschnittlich unfallträchtig. Sie erfüllen formal gerade noch die Kriterien der Klasse, sind aber in der Summe für die eigentlich angesprochene Pilotengruppe zu anspruchsvoll. 2006 und 2007 gab es bereits deutliche Anzeichen für eine ähnliche Entwicklung wie vor 2003. Unfallmeldungen, Erfahrungen der Flugschulen und Sicherheitstrainings, Pilotenberichte über Probleme und eigene Erkenntnisse des DHV machen eine erneute Verschärfung notwendig. Damit wollen wir gewährleisten, dass die an sich erfreuliche Optimierung von Leistung und Handling nicht zu Lasten der Sicherheit geht.

Nach einer intensiven Phase des Testens, Analysierens sowie zwei Meetings mit Herstellern und deren Testpiloten stehen nun die Änderungen für das DHV-Gütesiegel 2008 fest. Schwerpunkte der Änderungen sind das Verhalten nach Einklappen sowie bei Steilschrauben.

Seitliches Einklappen

Die Unfallanalyse zeigt, dass turbulenzbedingte seitliche Einklapper eine größere Flächentiefe betreffen können, als die bisher bei den Gütesiegeltests getesteten und bewerteten Einklapper. Einklapper mit großer Flächentiefe provozieren oft ein aggressiveres Schirmverhalten, auch wenn sie einen geringeren Anteil der Spannweite betreffen als weniger flächentiefe Einklapper. Einklapper mit großer Flächentiefe sind in der Praxis als Klapper aber auch als Gegenklapper zu beobachten. Videobeispiele reeller Unfälle auf www.dhv.de unter Sicherheit/Gütesiegel 2008.

Auf den beiden Standbildern ist deutlich



Videobeispiel

Knicklinie
größer 45°



erkennbar, dass die Knicklinie, mit der die Kappe in die Flächentiefe deformiert, deutlich steiler ist als die 45°, mit der nach derzeitigen Lufttüchtigkeitsforderungen getestet wird.

Auch aus den Unfallberichten geht diese spezielle Problematik bei seitlichen Einklappern deutlich hervor.

Unfallbericht (DHV 1-2), Pilot: *Nach längerem Thema 14 impulsiver Klapper der vollständigen rechten Seite. Schirm geht unmittelbar in Spirale. Gegenbremsen blieb erfolglos. Etwas überrascht war ich von der Gerätereaktion, die nicht mehr zu beheben war.*

Unfallbericht (DHV 1-2), Augenzeuge, Fluglehrer: *Kräftiger Klapper einer ganzen Seite ca. 60 m über Grund. Pilot zeigt keine Reaktion und der Schirm dreht (überraschend schnell) weg und sprallt bis zum (glücklicherweise steilen) Grund.*

Unfallbericht tödlicher Unfall (DHV 1-2), Augenzeuge, GS-Pilot: *Mäßiger Klapper links, anschließend Wiederöffnung und Einfallen tierkompletten rechten Seite mit ansatzlosem Spiralsturz bis zum Boden. Der ausgelöste Rettungsschirm öffnet nicht mehr rechtzeitig.*

Unfallbericht (DHV 1-2), Pilot: *Großflächiger Klapper (gesamte rechte Seite hing herunter), Schirm dreht sofort zum Hang rundgeht in die Spirale. Auslösung des Rettungsgerätes.*

Unfallbericht (DHV 1-2), Pilot und ein Augenzeuge: *Weichwerden der Kappe und Einklappen. Der Klapper verlief aber nicht diagonal sondern knickte die Fläche waagrecht ab. Rasante Drehung und nach 50 Meter Höhenverlust frontaler Aufprall in die Felsen mit enormer Wucht.*

Zusätzliches Testflugmanöver bei Einklappen

Künftig werden Gleitschirme der Klassen 1 und 1-2 auch auf Einklapper getestet, die einen Knickwinkel von 60° zur Querachse aufweisen.

Dies bei einer betroffenen Spannweite von 60%. Bei Klasse 2 wird dieser Test dann durchgeführt, wenn der Schirm reproduzierbar mit einem steileren Knickwinkel als 45° einklappen will.

Der DHV hat in intensiven Tests die Kompatibilität von bereits mustergeprüften Gleitschirmen der Klassen 1 und 1-2 mit den künftigen verschärften Einklappertests geprüft. Ergebnis: In der Klasse 1 würde sich bei einem Teil der Geräte keine Änderung der Klassifizierung ergeben. Zwei Videobeispiele auf www.dhv.de unter Sicherheit/Gütesiegel 2008.

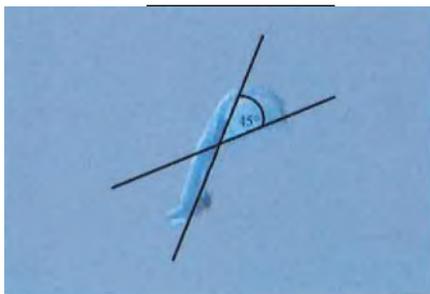
In der Klasse 1-2 fiel das Resultat erwartungsgemäß stark unterschiedlich aus. Während die "Low-End-Geräte" in dieser Klasse auf den flächentieferen Einklapper meist gutmütig reagierten (Videobeispiele auf www.dhv.de unter Sicherheit/Gütesiegel 2008) fielen einige „High-End-Geräte“ durch teils dynamische und aggressive Reaktionen auf. Sie werden künftig in eine höhere Klassifizierung fallen.

Neu als zusätzliches Testflugmanöver: Einklapper mit einer betroffenen Spannweite von 60% und einem Knickwinkel von 60°

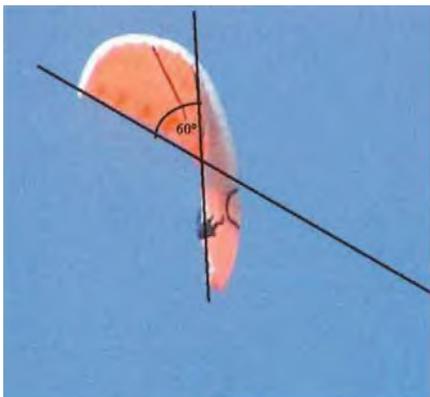
Bisheriges Testflugmanöver 1,..... Einklapper mit einer betroffenen Spannweite von 75% und einem Knickwinkel von 45° zur Querachse



Zur **genauen Kontrolle** und Reproduzierbarkeit wird das Untersegel der Schirmkappe mit entsprechenden Markierungen versehen.



Einklapper ca. 75% Spannweite, mit ca. 45° Knickwinkel



Einklapper ca. 60% Spannweite, mit ca. 60° Knickwinkel

Dieser zusätzliche Test von seitlichen Einklappern ist geeignet, zu dynamische und für diese Klassifizierung potentiell gefährliche Reaktionen des Schirmes aufzuzeigen, wie sie in der Praxis auch auftreten können.

Dies wird zu einer weiteren Verbesserung der Gerätesicherheit führen, auch wenn man sich darüber im Klaren sein muss, dass im Einzelfall turbulenzbedingt auch aggressivere Einklappformen mit noch stärkerer Deformation der Flächentiefe auftreten können.

So werden künftig Gleitschirme **im** DHV-Gütesiegeltest auf ihr Verhalten nach seitlichen Einklappern getestet:

Klasse 1 und 1-2:

1. Ca. 60% Spannweite, ca. 45° Knicklinie. Gibt das Gerät auf dieses Einklappverfahren ohne weitere Beeinflussung durch den Piloten selbständig einen größeren Knickwinkel als 45° vor, wird diese Reaktion beurteilt.
2. Ca. 60% Spannweite, ca. 60° Knicklinie.
3. Ca. 75% Spannweite, ca. 45° Knicklinie. Gibt das Gerät auf dieses Einklappverfahren ohne weitere Beeinflussung durch den Piloten selbständig einen größeren Knickwinkel als 45° vor, wird diese Reaktion beurteilt.

Klasse 2:

1. Ca. 60% Spannweite, ca. 45° Knicklinie. Gibt das Gerät auf dieses Einklappverfahren ohne weitere Beeinflussung durch den Piloten selbständig einen größeren Knickwinkel als 45° vor, wird diese Reaktion beurteilt.
2. Ca. 75% Spannweite, ca. 45° Knicklinie

Klassen 2-3 und 3:

1. Ca. 60% Spannweite, ca. 45° Knicklinie
2. Ca. 75% Spannweite, ca. 45° Knicklinie

Steilspirale

Europaweit gibt es immer noch viele Unfälle durch Steilspiralen.

2006: Frankreich: zwei Tote (DHV 1-2), Österreich: ein Toter (DHV 1-2), Deutschland: ein Toter (DHV 1-2).

2007: Schweiz: drei Tote Flugschüler (zwei 1-er, ein 1-2-er), Österreich: ein Toter (DHV 1-2).

Flugschulen und Sicherheitstrainings berichten davon, dass auch bei Schirmen der Klasse 1 teilweise aggressives Verhalten in der Steilspirale auftreten kann.

Der DHV wird für das Gütesiegel 2008 einen zusätzlichen Test für das Verhalten bei Steilspiralen durchführen. Dabei wird der Gleitschirm durch Einleitung mit Bremse und Gewichtsverlagerung über eine Drehung von ca. 360° in eine Steilspirale mit einem Roll-Nickwinkel von mindestens 60° gebracht. Anschließend werden beide Bremsen freigegeben und das Gewicht in eine neutrale Position gebracht.



Videobeispiele auf www.dhv.de

Neuer Steilspirale-Test, Einleitphase

Bewertet wird das Verhalten innerhalb der nächsten 720° (zwei Umdrehungen). Dabei darf bei DHV-Klasse 1 keine Beschleunigung auftreten und die Ausleitung muss einfach sein. Stellt der Testpilot Beschleunigung fest, wird der Schirm mit DHV 1-2 bewertet, wenn die Ausleitung einfach ist; mit DHV 2 oder höher, wenn die Ausleitung anspruchsvoll ist, z.B. energisches Anbremsen erfordert.

Dazu stehen auf www.dhv.de zwei Videobeispiele von aktuellen Klasse 1 Geräten mit gutmütigem Verhalten in diesem Manöver. Die Schirme verlangsamten den Spiralflyg selbständig. Bei den Tests anderer 1-er und 1-2-er wurden die Piloten teilweise mit aggressivem Spiralverhalten konfrontiert.

Mit dem neuen Testflugmanöver für die Steilspirale wird das Verhalten des Schirmes bei einem der Unfallschwerpunkte gründlicher getestet und bewertet,

So wird künftig das Verhalten von Gleitschirmen im DHV-Gütesiegeltest bei Steilschirmen **bewertet**:

- Verlangsamung innerhalb $720^\circ = \text{DHV } 1$
- Gleichbleibende Geschwindigkeit mit einfacher Ausleitung über leichten Bremsleineinsatz und/oder Gewichtsverlagerung = DHV 1
- Beschleunigung der Drehgeschwindigkeit mit einfacher Ausleitung über leichten Bremsleineinsatz und/oder Gewichtsverlagerung = DHV 1-2
- Gleichbleibende Geschwindigkeit mit anspruchsvoller Ausleitung = DHV 2 oder höher
- Beschleunigung der Geschwindigkeit mit anspruchsvoller Ausleitung = DHV 2 oder höher

Die wichtigsten übrigen Änderungen in einer kurzen **Zusammenfassung**:

Neben der Änderung der Flugtests bei Gleitschirmen werden die Anforderungen für Gleitschirm-Gurtzeuge und Reflungsgeräte ergänzt.

Rettungsgeräte: Der maximal zulässige Höhenverlust für die tragende Öffnung im Test wird von 60 in auf 50 m reduziert. Damit wird dem Stand der Technik Rechnung getragen. Viele Rettungsgeräte wurden bereits in den letzten Jahren mit einer geringeren maximalen Auslösehöhe als 60 m erfolgreich getestet.

Zudem wird bei Rettungsgeräten künftig neben der Einhängelast bei einer Sinkgeschwindigkeit von 6,8 m/s auch die Einhängelast bei einer Sinkgeschwindigkeit von 5,5 m/s angegeben. Der Pilot hat dadurch eine genauere Auswahlmöglichkeit. Er kann sein Rettungsgerät nach den Kriterien möglichst schnelle Öffnung (höhere Anhängelast) oder möglichst geringe Sinkgeschwindigkeit (niedrige Anhängelast) wählen.

Rettungsgeräte-Innencontainer müssen hinsichtlich der Anbringung der Schlaufen zur Befestigung des Griffes einem neuen einheitlichen Standard entsprechen. Damit soll ein fehlerhaftes Anbringen des Griffes und damit verbundene mögliche Probleme bei der Auslösung aus dem Außencontainer besser verhindert werden.

Die Länge der Verbindung zwischen Griff und Innencontainer wird auf 45 cm begrenzt. Zu lange Verbindungen verhindern ein kraftvolles Wegschleudern des Innencontainers.

Gleitschirm-Gurtzeuge: Künftig müssen Gleitschirm-Gurtzeuge die Anbringung von Seitenprotektoren ermöglichen.

Bauausführung Gleitschirm: Der Einstellbereich der Steuerleinen ist vorn Hersteller so zu kennzeichnen, dass dieser dauerhaft erkennbar bleibt.

Der GS Herstellerverband PMA hat mitgeteilt, dass er die Änderungen nicht für erforderlich hält und dagegen Einwände erhoben:

So sei die Durchführung und Reproduzierbarkeit der neuen Testfigur Einklappen mit 60 Grad Knickwinkel problematisch, außerdem sei sie nicht praxisrelevant.

Diese neue Testfigur hat jedoch einen sehr hohen Praxisbezug, wie zahlreiche Berichte von Piloten und Fluglehrern belegen. Es wird wohl auch ernstlich niemand behaupten wollen, es gäbe in der Praxis keine Einklapper mit höherem Knickwinkel als 45° . Die neue Testfigur wird zu einer deutlichen Steigerung der passiven Sicherheit der Geräte in den unteren Klassen führen.

Ein weiterer Hersteller-Einwand, die Durchführung sei problematisch, ist für die bisherige und die neue Einklappform gleichermaßen zutreffend. Eine Einklappung von 75 % und 45° und eine Einklappung von 60 % und 60° unterscheiden sich hinsichtlich ihrer Schwierigkeit bei der Einleitung nicht sonderlich, wenn die vorgegeben Winkelgrade exakt erreicht werden sollen. Beides sind prozivierte Testmanöver und immer, von der Schirmkonstruktion abhängig, unterschiedlich leicht oder schwierig zu erreichen. Das neue Manöver fordert Einübung und Umstellung von den Testpiloten der Firmen und der Prüfstellen, so wie dies schon 1995 bei der Einführung der Knickwinkel und 2003 bei der Einführung der Nick-Rollwinkel in die LTF der Fall war. Auch der Einwand "sichere Konstruktionen werden beim Einklappvorgang künstlich negativ beeinflusst" wurde erhoben: Untersucht werden bei Einklappen aber die Reaktionen des Fluggerätes nach der Einklappung. Die noch offene Seite wird durch den Einklapper in ihrem Profil kaum oder jedenfalls nur praxisrelevant beeinflusst.

Der Herstellerverband bezweifelt, dass die Unfallsituation eine solche Verschärfung erfordert. Der DHV hat jedoch bereits in seiner GS-Unfallstatistik 2005, veröffentlicht im DHV-Info und im Internet, das Phänomen der tieflächigen Einklapper unter der Überschrift „Warum echte Klapper meist anspruchsvoller sind als Gütesiegelklapper“ beschrieben. Unfallvideos und Zeugenberichte sowie eigene Erfahrung/Beobachtung belegen, dass tieflächige Einklapper bis hin zu einem Knickwinkel von 90° in der Praxis auftreten. Sie verursachen ein aggressiveres Schirmverhalten als weniger tieflächige Einklapper. Der DHV hat deshalb umfangreiche Forschung betrieben, die Änderungen des Gütesiegel 2008 sind das Ergebnis. Denn der DHV ist verpflichtet, neu gewonnene Sicherheitskenntnisse schnellstmöglich zu berücksichtigen.

Der Herstellerverband hält jedoch die EN 926-2 (Flugtests) für ausreichend. Sie wurde in den Jahren 1995 bis 2001 entworfen und ist als veraltet zu bezeichnen, da sie seitdem nicht an den aktuellen Stand der Entwicklung angepasst worden ist. Sie berücksichtigt nicht die Innovationen der weiterhin anhaltenden dynamischen Geräte-Entwicklung und wird den Sicherheitsbedürfnissen der Piloten deshalb nicht gerecht. Die wesentlichen Teile der EN 926-2 wurden in Deutschland bereits im Jahr 2003 in die Lufttüchtigkeitsforderungen (LTF) eingearbeitet. Das späte Veröffentlichungsjahr 2005 der CEN zeigt, wie schwerfällig diese Organisation arbeitet. Übrigens bildet die EN Norm für Gurtzeuge das Sicherheitsniveau von vor 1999 ab und die EN Norm für Rettungsgeräte den Stand vor 2001. Wer die rasche Entwicklung und die Veränderungen seit dieser Zeit im Gleitschirmbereich kennt, weiß, dass eine Anpassung dieser Normen dringend notwendig wäre. Eine Aktualisierung der Normen ist jedoch derzeit nicht geplant und die langwierigen Prozeduren bei CEN würden eine zeitnahe Überarbeitung auch nicht zulassen. Dies zeigt auch das Beispiel der Bergsportausrüstung. Hier spielt das Prüfzeichen des Verbandes UIAA eine wichtigere Rolle als das CE-Zeichen. Das Prüfzeichen des Verbandes UIAA findet weltweit Anerkennung, obwohl die Normen des UIAA nicht gesetzlich verpflichtend sind. Dipl. Ingenieur Volker Kron, Bergsportsachverständiger des TÜV schreibt hierzu: „Heute hat die UIAA ihre Funktion vor allem als Kontrollinstanz, bzw. als Zugpferd, da sie Änderungen wesentlich rascher umsetzen können als die CEN.“

Das LBA hat bisher auf Vorschlag des DHV die LTF in 5-Jahresschritten der Geräteentwicklung angepasst. Dies halten wir auch dieses Mal aus Sicherheitsgründen für geboten.

DHV-WETTERNETZ

Ort

Geländehalter

Telefon, Internet

07338 Tauschwitz	Ostthüringer Drachen- und Gleitschirmfliegerverein Saalfeld e.V.	017017287230
27374 Lidingen	Gleitsegelclub Weser e.V.	0150/91259530
32457 Porta Westfalica	Delta-Club Wiehergebirge e.V.	05711710227
35088 Eisenberg	DFC FderberAnd e.V.	0150191815859
35415 Puhlheim	Drachenflieger Pohlheim e.V.	05403163606, www.drachenfliegerpohlheim.de
36136 Wasserkuppe	Rhöner Drachen- und Gleitschirmfliegerverein e.V.	06654/696
33640 Rammelsberg	Harzer Drachen- und Gleitschirm-Verein Goslar e.V.	0170/6728187
52245 SopWenhöhe	Ostwindfreunde e.V.	022741703649
55585 Duchroth	Pfälzer Gleitschirm-Club e.V.	0163-9050201
57562 Sassenroth	Drachen- und Gleitschirmfreunde Hellertal e.V.	027441930349
58849 Nordhelle	gsc Kerdhelle e.V. + Flugsport Lennetal e.V.	02352721265
54407 Eilau-Fränkisch Crumbath	Erster Odenwälder Drachen-Flug-Club e.V.	016018551027
54655 Mellbokus	Erster Odenwälder Drachen-Flug-Club e.V.	062511983612
64678 Alter Steinbruch	Gleitschirmflieger Lindenfels e.V.	0176163307995
69198 Ölberg	Bergsträßler Drachenflieger e.V.	027411861382
69117 Königstuhl	Kurpfälzer Gleitschirmflieger e.V.	017411861382, utamor.kurpfälzer-gleitschirmflieger.de
72258 Stöckerkopf	Drachen- und Gleitschirmverein Baiersbronn e.V.	074421121425
72393 Schneithalde	DFC Starzeln e.V.	017014435907
73430 Ostalbskipiste langen	DHC Aalen e.V.	015013202349
74343 Teufelsberg	Die "1. Huheuhaslacher Flieger" e.V.	071471922155
74544 Einkorn	HG-Club "Einkorn Schwäbisch Hall" e.V.	079114992360
74847 Finkenhof	Delta-Club Mosbach e.V.	062511670638
75325 Sommerberg	Enztaflieger Bad Wildbad e.V.	07081/380212
75332 Althof	Die Ahhofdrachen e.V.	017019855064
75530 Merkur	Gleitschirmverein Baden e.V.	07221/277577, iffl.schwarzwaldgeier.de
75597 Teufelsmühle	Drachenflugclub Ioffenau e.V.	117314166929
76857 Kalmit	Südpfälzer Gleitschirmflieger Club e.V.	06237/306400
76703 Kraichtal	Gleitschirmclub Kraichtal e.V.	072501927482
76863 Ffirlenberglrife 1s	Südpfälzer Gleitschirmflieger Club e.V.	063461308560
77709 Kirchberg-Spitzfeld 1sen	Dfadtl- und Gletlenflieger Oberes Elztal e.V.	0783414594
77726 Oppenau	Oppenauer Gleitschirmflieger e.V.	01577/4719248, www.oppenauer-gleitschirmflieger.de
78148 Hintereck	Gleitsegelclub Lenticularis	07723/5801
79102 Schauinland	GSC Colibri e.V.	07602/1512
79183 Kandel	DFC Südschwarzwald e.V.	07681/22058
79215 Gschasi	Drachen- und Gleitschirmflieger Oberes Elztal	017119004833
79410 Hochblauen	Hängegleiter Club Region Blauen e.V.	075321828038
79136 Rickenbach	Delta-Club Condor e.V.	07762523495, www.wetter-wehr.de
83122 Hochries	Gleitschirmclub Hochries-Samerberg e.V.	0803278805
83661 Brauneck	Iengrfleser Gleitschirmflieger	0171/8169210
83700 Wallberg	DGC Tegernseer Tal e.V.	0160/96643891
87459 Breitenberg	Ostallgäuer Drachen- und Gleitschirmflieger Marktobendorf und STRATOS - Pfrontner Gleitschirmflieger	0171/8120340
93339 Iachenhausen	1. Oberpfälzer Drachenfliegerclub Riedenburg e.V.	0150/7841232
93453 Hoher Bogen	I. Gleitschirmverein Bayerwald e.V.	09947/2452
93462 Osser	I. Gleitschirmverein Bayerwald e.V.	015013523936
94541 Büchelstein	ODE Bayerwald e.V.	099081891191
96743 Zogen	Gleitschirmverein Rennsteig e.V.	0151110388980
35415 Pohlheim	Drachenflieger Fohlheim e.V.	o e.drachenflieger-pohlheim.de
76530 Merkur	Gleitschirmverein Baden e.V.	www.schwarzwaldgeier.de
79736 Rickenbach	Delta-Club Conder e.V.	nrr.wetter-wehr.de
83346 Hochielln	Huchfelln-Heger Bergen e.V.	milioLhfellnhger.bergen.dei
77728 Oppenau	Oppenauer Gleitschirmflieger e.V.	www.oppenauer-gleitschirmflieger.de
69117 Königstuhl	Kurpfälzer Gleitschirmflieger e.V.	war.kurpfälzerzeigleitschirmflieger.de

THERMIK 2007



08-12-07
Messehalle
Sindelfingen Kite
Gleitschirm
Drachen

THERMIK 2007 SAISONAUSKLANG IN SINDELINGEN

Am 8. Dezember öffnen sich in Sindelfingen die Tore zur Thermik 2007. Mit über 2.500 Besuchern ist die Thermik Deutschlands größte eintägige Drachen- und Gleitschirmmesse und längst zum festen Bestandteil des Flug-Kalenders geworden. Eine hervorragende Gelegenheit sich „im alten“ Jahr über Neuigkeiten für die Saison 2008 zu informieren. Außerdem ein idealer Markt, das ein oder andere Schnäppchen zu Weihnachten zu ergattern.

Mehr Infos unter www.thermikmesse.de

DHV-anerkanntes Sicherheitstraining

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

Flugschule Chiemsee GmbH

Thomas Beyhl

Dreilindenweg 7

83229 Aschau

Tel: 08052/9494

Fax: 08052/9495

www.flugschule-chiemsee.de

flugschule.chiemsee@t-online.de

GlideZeit Flugschule Tübingen

Bahnhofstraße 1/1

72764 Reutlingen

Tel: 07121/370400

Fax: 07121/370454

www.glidezeit.de

info@glidezeit.de

HABIS Flugsport

Marienplatz 20

87509 Immenstadt

Tel: 08323/8590

Fax: 08323/51390

wum7klewenalp.de

mail@klewenalp.de

Flugschule Achensee

Eki Maute

Buchau 20

A-6212 Maurach

Tel: 0043/5243/20134

Fax: 0043/5243/20135

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.skyclubaustria.com

office@skyclub-austria.com

Hessische Gleitschirmschule Frankfurt

Hot Sport Sportschulen GmbH

Breslauerstraße 12

35096 Niederweimar/ Marburg

Tel: 06421/12345

Fax: 06421/77455 **AggarSPOIEL**

www.hotspurt.de

info@hotspurt.de

Flugschule Aufwind

Franz Rehr

Dachstein 52

A-8972 Ramsau

Tel: 0043/3687/81880 a 82568

Fax: 0043/3687/818804

www.aufwind.at

office@aufwind.at



feie



DRACHENBAUEN ALS FILMPROJEKT

Ein Beitrag von Christof Kratzner

Ein Beitrag über Drachenbau brachte das Magazin Galileo auf Prosieben zur besten Sendezeit. Die Vorgabe der Filmmacher lautete: In 5 Tagen sollen ein Frauen- und ein Männerteam jeweils einen flugfähigen Drachen aus einfachsten Materialien bauen. Entstanden sind ein Drachen aus Dachlatten und Plastikfolie sowie ein Drachen aus Bambusrohr und Segelstoff. Christof Kratzner und Andreas Schmidler standen als Experten mit Rat und Tat zur Seite. Vor dem Fliegen wurden die Geräte auf dem DHV Messwagen auf ihre Festigkeit geprüft.

Am sechsten Tag war es dann soweit. Christof und Tim Grabowski gingen mit den beiden Drachen zum Fliegen an den Übungshang. Durch die vorher durchgeführten Flugmechanikfahrten gab es keine bösen Überraschungen. Zur Freude aller flogen beide Drachen auf Anhieb. Auch das Wetter zeigte sich von seiner besten Seite und Christof und Tim machten eine Menge Flüge. Der Film – zu sehen auf DHV-TV- begleitet die Entstehung der Drachen vom Einkauf der Materialien im Baumarkt über den Bau und die Messwagenfahrten bis zum erfolgreichen Fliegen.

Christof Kratzner berichtet: „Als uns Pro7 bezüglich des Filmprojektes anmalte, wusste ich erst nicht so recht, was davon zu halten ist. Es folgten mehrere Treffen mit dem Filmmacher. Die ursprüngliche Absicht war, dass Laien einen Flieger bauen und dann auch selber damit fliegen. Dies ist natürlich aufgrund des Gefährdungspotenzials und der Illegalität so nicht zu machen, die Filmmacher scheinen hier aber recht schmerzfrei zu sein. Aus meiner Sicht war das Vorhaben jedoch nur durchführbar, wenn die Drachen von erfahrenen Testpiloten mit Werkspilotenberechtigung geflogen werden. Das endgültige Konzept sah dann so aus, dass der eine Drachen von mir geflogen wird und im anderen Team ein Werkspilot als „Lai“ eingeschleust wird. Erstaunlich war die geringe Vorlaufzeit, in der dann doch Einiges zu organisieren war. Drei Tage vor Drehbeginn konnte ich die im Internet bestellten Bambusrohre das erste Mal in Händen halten: Hatte ich die passenden Durchmesser rausgesucht? Stimmen die angegebenen



Das Frauenteam »bastelte« einen Drachen aus Bambusrohren

Gewichte? Sind sie krumm und gerissen? Wie steif sind sie? Ich war angenehm überrascht, alles bestens. Am gleichen Tag wurde der Baumarkt besucht, um die Dachlatten in Augenschein zu nehmen und hier sah es nicht gut aus. Alle Latten mit haufenweise Astlöchern. Die nächsten zwei Nächte träumte ich von Dachlatten mit Astlöchern. Wie auch im Film zu sehen, haben wir dann am Drehtag mehrere Kubikmeter Latten umgeschichtet und dann doch halbwegs brauchbares Holz gefunden.

Da die Latten nicht lang genug waren und Schäften zu zeitaufwändig gewesen wäre, wurden sie einfach stumpf aneinander gesetzt und dann aufgedoppelt. Das Ganze schlug natürlich beim Gewicht zu Buche. Der Dachlattenvogel wog zum Schluss 34 kg, der Bambusdrachen dagegen nur 19,5 kg. Eine Bedingung meinerseits war es, die Drachen vor dem Fliegen auf dem Messwagen auf mindestens 1,5 G zu belasten. Beide Drachen nahmen die Last mit links, so dass wir höher belasteten als geplant. Bei 250 kg Last war immer noch nicht viel an Verformung zu sehen, das entspricht bei meinem Gewicht 3 G. Außerdem konnte durch die Messwagenfahrten der richtige Pilotenaufhängepunkt ermittelt werden, damit die Flieger vernünftig getrimmt sind. Nun stand

dem Fliegen nichts mehr im Weg. Der Bambusdrachen zog am Anfang wegen einer Asymmetrie in der Unterverspannung stark auf eine Seite. Nachdem das behoben war, gab es keine weiteren Probleme. Der Dachlatten-Rogallo flog von Anfang an perfekt. Durch seinen etwas höheren Nasenwinkel und des geringeren Tunnels (Segelüberlapp 1,5° weniger als beim Bambus) war die Flugleistung etwas besser. Die gesamte Aktion, Bauen und Fliegen, verlief ohne die kleinste Verletzung. Auch die Drachen wurden nicht gecrasht oder beschädigt.

Die Filmmacher ließen sich nach dem Dreh nicht mehr in die Karten schauen und auch ich habe den Film dann erst am 19.09.07 sehen können.

Alle Bedenken und Sorgen erwiesen sich als unbegründet, die TV Leute haben aus den Aufnahmen einen schönen Beitrag geschnitten und auch die Botschaft „dass dies nicht zur Nachahmung empfohlen ist“ kam wie versprochen rüber. Die Einschaltquote lag bei sage und schreibe 1,8 Millionen, ein recht hoher Wert für Galileo!

Vielleicht hat es bei dem Ein oder Anderen Interesse geweckt und er surft gerade auf der DHV homepage.



NEU | AUF DEM MARKT

INFORMATIONEN DER ANBIETER

NEUER LANDEPLATZ UND AKTIV CARD

Landen auf einer Landwiese, die Golfplatzgüte hat: Bei der Flugschule AIRsport 2000 ist dies möglich. Ab sofort stehen zwei Landeplätze zur Verfügung. Infos unter: www.airsport.at. Außerdem können mit der neuen Lechtal Aktiv Card viele Angebote im Lechtal kostenlos genutzt werden. So ist täglich eine Freifahrt zum Startplatz möglich. Infos unter: www.lechtal.at



ADVANCE FÖRDERT NACHWUCHS

Advance hat mit dem schweizer Schaltgerätehersteller Spälti einen Partner gefunden, um ein Omega 7 Nachwuchsteam zu gründen. Interessierte Piloten können sich jetzt bewerben! Das Ziel des neuen Spälti – Advance Omega 7 Team ist, XC- und Wettkampf-Nachwuchspiloten zu fördern und in ihrer Entwicklung zu unterstützen. Deshalb werden in der Schweiz, in Deutschland und in Österreich insgesamt zehn Nachwuchspiloten unterstützt, welche in den nächsten beiden Jahren XC-Flüge unternehmen und Serienklasse-Wettkämpfe bestreiten. Die Firma Spälti Schaltgeräte AG ist in der Gleitschirmzene keine unbekannte. Bereits seit längerer Zeit unterstützt die Firma verschiedene Weltcup- und Akropiloten. Mit dem Spälti – Advance Omega 7 Team will man nun auch gezielt Nachwuchsförderung betreiben. Interessierte Piloten können sich ab sofort bewerben. Eine offizielle Ausschreibung sowie ein Bewerbungsformular kann auf www.advance.ch herunter geladen werden. Kontaktperson: Daniel Fettiger, daniel@advance.ch.

JUGENDFÖRDERUNG

Die Ostallgäuer Fliegerschule in Marktobendorf/Allgäu gewährt allen Schülern, Studenten, Wehrpflichtigen, Zivis und Azubis auf alle Ausbildungskurse und Tandemflüge 10 % Preisnachlass. Zusätzlich erhalten Gruppen ab 3 Teilnehmern aus diesem Personenkreis nochmals 10 % Preisnachlass. Außerdem gibts ein Fun & Action Schnupperwochenende für 99 Euro. Mehr Infos unter www.ofs-paragliding.com.



NEUE ACROTEAMJACKE VON U-TURN

Die neue Acroteamjacke von U-Turn ist eine Bereicherung für modebewusste Flieger: Der sportliche Schnitt und der innovative Funktionsstoff machen aus der Jacke eine vielseitige Oberbekleidung. Besonders praktisch: Jetzt lassen sich die Ärmel abnehmen, was die Einsatzmöglichkeiten deutlich erweitert. Die Jacke ist mit drei verschiedenen Bestickungen erhältlich. „Acroteam“, „Teamipilot“ oder „Teamuider“ stehen zur Auswahl. Bei allen Jacken ist natürlich das aufwändig gestickte U-Turn-Logo dabei. Nähere Infos unter www.u-turn.de.

BASSAND AUF DVD

Die ca. 35-minütige DVD von area28 vermittelt einen guten Eindruck von Bassanos bekanntem Fluggebiet sowie den Hauptstartplätzen (Süd, West, Panettone). Das Filmmaterial, aufgenommen mit einem High Definition Camcorder, zeigt eindrucksvolle Aufnahmen von Gleitschirm- und Drachenfliegern. Aber nicht nur Start-, Flug und Landeaufnahmen sind auf der DVD zu sehen, sondern auch Kurzinterviews mit Fluggästen verschiedener Länder. Insbesondere die Startaufnahmen der Drachenflieger an Bassanos berühmter Steilrampe sowie einige Landeszenen in Zeitlupe sind sehr bemerkenswert. Die DVD kann über www.area28.de bestellt werden.

DECKELTASCHE FÜR WENDE- GURTZEUG ALTIRANDO

Aufgrund der hohen Nachfrage hat die Flugschule Chiemsee eine äußerst leichte, abnehmbare Deckeltasche für das beliebte Wendegurtzeug Altirando von Sup'Air entwickelt. Sie bietet ausreichend Platz für einen Integralhelm, eine Trinkflasche und Wechselwäsche. In einem zweiten mit Reißverschluss abgetrennten Fach lassen sich Fotoapparat, Handy, Autoschlüssel und andere Kleinigkeiten sicher unterbringen. Weitere Informationen bei info@flugschule-chiemsee.de



COMO VON RENSCHLER HOLT DESIGNPREIS

Die neue Fluginstrumentenfamilie min Renschler hat bereits eine silberne Auszeichnung beim Internationalen Designwettbewerb des Landes Baden-Württembergs „Focus Energy“ erhalten. Designer Jacob Bachmayer ist besonders stolz, dass das CoMo nun auch für den höchsten deutschen Designpreis nominiert wurde. Weitere Informationen zu den Instrumenten unter www.renschler.de.

FLUGSCHULE ZU VERKAUFEN

Eine gutgehende, moderne Gleitschirm-Flugschule in den neuen Bundesländern steht zum Verkauf. Sie ist ideal für ein junges, motiviertes Fluglehrerteam und hat ein sehr großes Einzugsgebiet. Anfragen und Angebote unter Chiffre: Flugschule01.

WINDENSCHLEPP

Gleitschirmschule Dresden Topgliders sucht kurzfristig Fachlehrer Windenschlepp fuer Blockunterricht Wochenweise. Interessenten bitte melden unter: info@topgliders.de.

SKYWALK 2+2 GARANTIE

Die Gleitschirmaentwicklung ging in den letzten Jahren immer weiter in Richtung Leistung und passive Sicherheit. Im Rahmen dieser Weiterentwicklung gewinnt auch die Kontrolle des Schirmzustands nach 2 Jahren zunehmend an Bedeutung, denn die Schirme reagieren auch immer empfindlicher auf Änderungen. Es ist entscheidend für die Flugsicherheit,

das ein Schirm im Neuzustand die geforderte Qualität erfüllt und die technischen Werte den aktuellen Sollwerten entsprechen. Genauso wichtig ist es für skywalk dass diese Daten und Werte beim 2-Jahrescheck genauestens kontrolliert und gegebenenfalls korrigiert werden. skywalk gibt jetzt rückwirkend für jeden ab 1.1.2007 gekauften skywalk Schirm optional die 2+2 Garantie. Wie bekommt man die Garantie? Garantiekarte bis 2 Wochen nach dem Kauf ausfüllen und zu skywalk schicken, die Karte liegt auch online unter www.skywalk.info zum download bereit. Nach 2 Jahren den Gleitschirm bei skywalk oder einem der autorisierten

Checkcenter überprüfen lassen. Damit verlängert sich die Garantie automatisch um weitere 2 Jahre, 2 + 2 eben. Kunden die in 2007 schon einen Schirm erworben haben, können mit ihrem Kaufvertrag/Rechnung bei skywalk diese Garantioption rückwirkend beantragen. Die autorisierten Checkbetriebe werden bei skywalk geschult und mit den neuesten Erkenntnissen versorgt. Eine direkte und kontinuierliche Kommunikation und Datenaustausch ist ebenfalls Bestandteil dieser Partnerschaft. In Zusammenarbeit mit der technischen Universität Wien wurde hierfür eine neuartige Leinenmesstechnologie entwickelt. Diese ist einfach zu bedienen ist und liefert hervorragende Genauigkeit.

Auskunft über die zertifizierten Checkbetriebe gibt es ab 112008 auf der skywalk Homepage, bis dahin müssen sich die Checkbetriebe qualifizieren. Mehr Infos unter www.skywalk.info.



FERIENWOHNUNG IN ANDALUSIEN

In dem "pueblo blanco" Otivar, Andalusien, 13 km von Almunecar an der Costa Tropical entfernt, stellen Lutz und Gandha ihre frisch envorbenes "Casa Oriental" Gleitschirmfliegem preiswert zur Verfügung. Von der wunderschönen Dachterasse des Häuschens aus können Start- und möglicher Landeplatz gesehen werden. Von Herbst bis Ostern lässt sich in Otivar besonders gut fliegen. Das "Casa Oriental" ist urgemütlich und bietet 2-4 Personen Platz. Für Flieger gibt's oberdrein 10% Rabatt. Infos unter www.fewo-direkt.de oder Tel: 0032/87/866651.

ANZEIGE

FLY MIKE
Flugsportbekleidung



Schnellpacksack
jetzt nur **59,-**

Flieger Handschuhe
20,-



Flieger T-Shirt
5,-



Flieger Stiefel



tiverallirs
ab 99.-Euro

www.FLY-MIKE.DE

info@fly-mike.de

Fly-Mike, Coburger Straße 50A, 96479 Weitramsdorf, Tel: 09561-512931

?RIGHT-FESTIVAL

Ein Beitrag von Benedikt Liebermeister



Herrmann Leser, Chef der Montgolfiade, genoss den Flug mit Reinhold Schöttler



DHV-Testpilot IViike Küng und DHV-Vorstand Charlie Jöst



Die Wetterprognosen waren denkbar ungünstig. Doch Warstein im Sauerland besitzt ein Mikroklima. Das trotzte energisch dem allgemeinen Tiefdruck und schuf die meteorologischen Voraussetzungen zum Erfolg. Das Flight-Festival innerhalb der weltbekannten internationalen Montgolfiade 2007 hat alle Erwartungen übertroffen!

„Ihr dürft nächstes Jahr nicht wieder zur Montgolfiade kommen, sondern Ihr müsst!“, bringt Herrmann Löser, Geschäftsführer der Warsteiner Montgolfiade GmbH, seine Begeisterung über die Vorstellung der Gleitschirm- und Drachenfieger auf den Punkt. Moderator Reinhart Vollmert nutzte die Gunst der Stunde und lud Herrn Löser umgehend zum Tandemflug ein. Der ließ sich nicht lumpen und landete winkend mit dem Ettelsberger Fluglehrer Reinhold Schöttler im Festival-Gelände ein. Da strahlten die Augen des altgedienten Ballöners: „Ich habe ja schon Hun-

fierte von Stunden mit dem Ballon in der Luft. Doch das Gleitschirmfliegen ist schon eine außergewöhnliche Erfahrung.“ Von Früh bis Spät war Action angesagt. Den Auftakt machte Mike Küng mit dem Groundhandling Fun-Cup, einer gemeinsamen Veranstaltung des DHV und der Flugschulen Wasserkuppe/Ettelsberg. Der Parcours war technisch schwierig und vor allem kräftezehrend. Tag 1 entschied Thomas Jorzik für sich vor Markus Schapler und Valeri Regehr, Bettina Ebeling war Siegerin bei den Damen. Betti-

na hatte auch am zweiten Tag die Nase vorn. Ebenso Thomas. Im harten Zweikampf mit Andreas Schubert eroberte er das Siegerpodest. Reinhold Schöttler holte sich Platz drei.

Bei auffrischendem Wind gab Mike Kostproben seiner außergewöhnlichen Schirmbeherrschung. Den Zuschauern blieb vor Staunen der Mund offen. Hervorragend eignete sich das Gelände auch für Hand- und Flachslepp. So mancher Zuschauer verlor zum ersten Mal den Boden unter den Füßen. Fasziniert erkundigten sie sich,

Dank an die Teilnehmer des Flight Festivals Warstein

Aeros, Baadener Rettungspackteam, DHV, ELWISA Elektrowinden, Firebird, Fly & Glide, Fly Mike, Flugschule Siegen, Flugschule Flyart, Flugschule Truar, Flugschule Wasserkuppe / Ettelsberg, Flugzentrum Elpe, Flugschule Revierrings, GSC Weser, Kirchner Winden, Linking Wings, Mohaupt Winden, Renschler Fluginstrumente, Rhein-Mosel-Lahn e.V., Skywalk, SOL, Swift, UP Paragliders, U-Turn.

WARSTEIN – Letter E*rfolg!

FOTOS: BENEDIKT LIEBERMEISTER, CHARLIE JOST



wo diese einfache Art des Fliegens zu erlernen sei. Deutschlands führende Windenhersteller hatten ihre Winden auf dem benachbarten Schleppgelände positioniert. Nach kurzer Anlaufzeit lief es wie am Schnürchen. Geschleppt wurde bis zum Sonnenuntergang.

Skywalk, Sol, UP, U-Turn und Firebird hatten die neuesten Testschirme zum Groundhandling und Probefliegen mitgebracht. Erst machten sich die Piloten am Boden mit dem Schirm vertraut. Fühlten sie sich sicher, probierten sie ihn anschließend an der Winde aus.

„Deshalb bin ich extra aus Hamburg angereist,“ stellte Pilot Markus fest. „Außerdem ist es eine perfekte Chance, die weltberühmte Mongolfiade zu erleben und gleichzeitig ein Fliieger-Festival zu feiern.“

Begeistert riefen Manfred Ruhmers Swift-Darbietungen hervor. Unglaublich, wie der mehrmalige Drachenweltmeister seinen UL-

Segler im Griff hat. Ständig schleppte Jürgen Rüdinger mit seinem Dragonfly Starre und Flexis über den Platz. Gekonnt launig moderierte Reinhart Vollmert das Geschehen. So konnte sich auch der Laie ein Bild von der einfachsten und faszinierendsten Art des lautlosen Fliegens

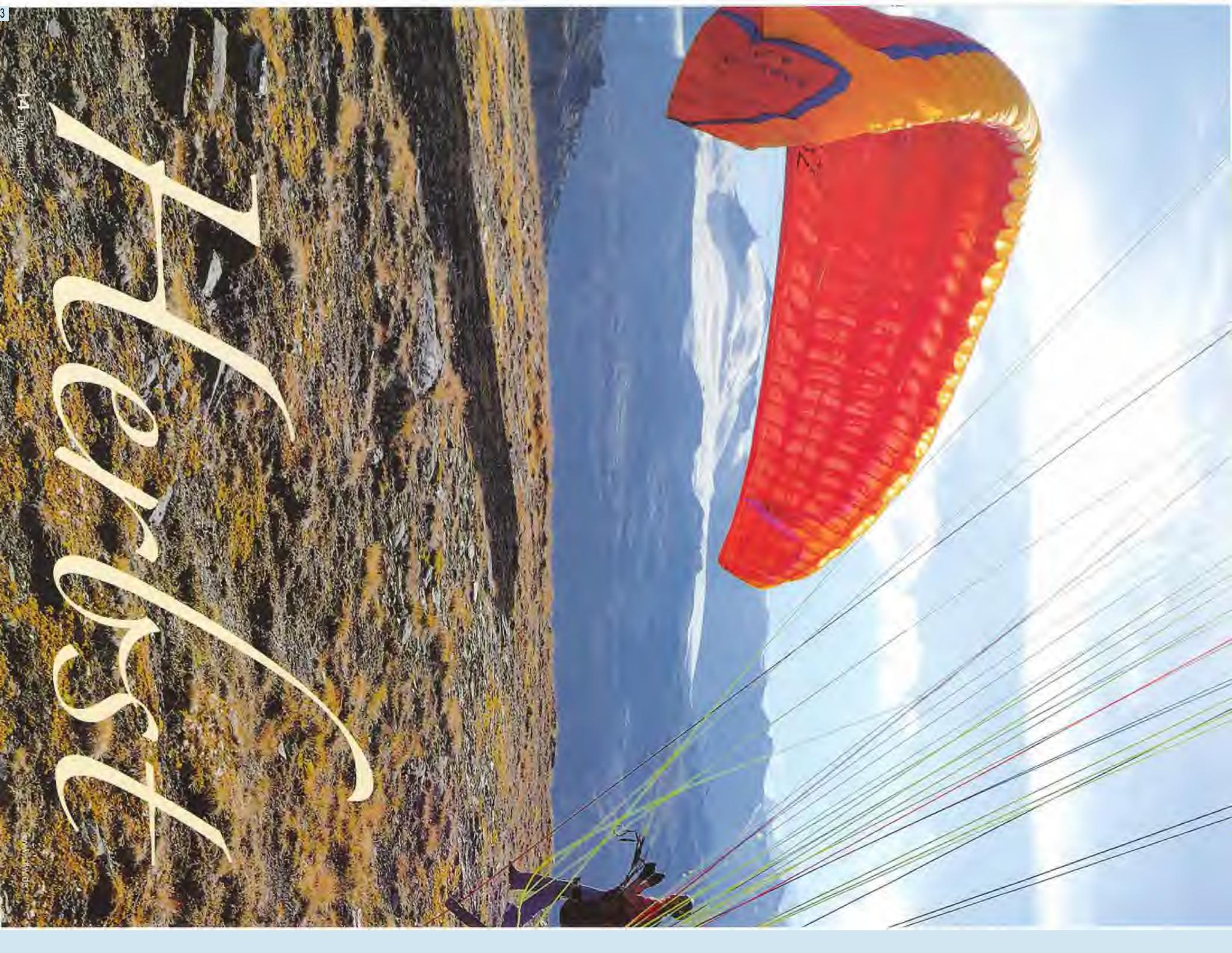
machen. Ein fantastisches Bild bot der Start der Ballone. Fauchende Brenner füllten die Hüllen. 150 Teams erhoben nahezu zeitgleich in den Warsteiner Himmel. Doch das Highlight kam noch. Vor 30.000 Zuschauern demonstrierten Mike Küng und die Renegades ihr außergewöhnliches Können. Tosender Applaus war die Belohnung! Night-Cllow und ein bombastisches Feuerwerk heizten die Stimmung an für die Pilots-Party im bis zum Bersten gefüllten Festzelt. Ebenso einfach wie bestechend ist die Idee, die hinter dem

Event steht: 200.000 Besucher zieht das europaweit größte Ballonfahrer-Treffen jedes Jahr an. Doch tagsüber, wenn die Thennik 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 organisieren. „Der DHV verfolgt mit dem Flight

Festival zwei Ziele. Zum einen eine Werbung für den Sport, zu anderen soll sich Warstein zu einem Pilotenmeeting in der Region Mitte/Nord entwickeln.“ Ein großes und herzliches Dankeschön an den gastgebenden Club Warsteiner Skyglider Team um Klaus Speckenheuer, der die gesamte Organisation vor Ort stemmt!





The Forest



FOTOS ANDREAS BLÜSSLINGER IN CO

ABSEGELN ZUM SAISONAUSKLANG

Die schönsten Fluggelände für ruhige Herbstflüge

Ein Beitrag von Karsten Kirchhoff



Einen der schönsten Ausblicke auf die Herbstkulisse der Schwäbischen Alb bietet die Hangkante des iVlesselbergs oberhalb von Donzdorf bei Göppingen

etzt ist es bald wieder soweit. Die ersten Blätter fallen von den Bäumen und die Mähdrescher mähen bereits das reife, goldgelbe Korn und schaufeln es tonnenweise in ihre stählernen Bäuche. Spätestens jetzt sollte auch jedem Flieger klar werden, dass der Herbst vor der Tür steht. Für viele auch ein Zeichen, dass sich die Sommerflugsaison dem Ende neigt und der Schirm langsam bereit für seinen Winterschlaf gemacht werden kann. Doch halt. So weit sind wir aber noch nicht. Erst mal wollen wir noch die herrlich warmen Herbsttage genießen und die letzten Sonnenstrahlen in uns aufsaugen. Mit dem Herbst kommen für uns Flie-

ger auch die ersten Probleme. Weniger Sonnenscheinstunden - weniger Thermik - weniger Bergbahnen die offen haben. Trotzdem lohnt es sich, seinem Urlaub für die Nebensaison aufzuheben. Die Wahl der Fluggelände hängt jetzt von anderen Kriterien als noch im Sommer ab. Auf Thermik kann man jetzt nicht mehr unbedingt setzen. Die Fluggeländewahl konzentriert jetzt eher auf Gelände mit guten Soaringmöglichkeiten in gleichmäßig laminaren Winden oder auf Gelände, die ihren Reiz im Ausblick auf traumhafte Herbstlandschaften haben. Viele Urlaubsregionen schließen ihre Pforten mittlerweile auch nicht mehr direkt nach den Sommer-

ferien, sondern verlängern die Saison und damit auch die Öffnungszeiten der Bergbahnen, teilweise sogar bis Anfang November. Das Angebot wird gut angenommen, kommt es doch den Wanderern genauso entgegen wie uns Fliegern. Denn nicht umsonst warten wir jedes Jahr auf den „Goldenen Herbst“. Die Tourismusverbände haben sich mittlerweile auch darauf eingestellt, dass der Oktober und der November hervorragende Monate sind, um die Natur zu erleben. Ist keine Bergbahn vorhanden, sind wir auf Straßen angewiesen, die uns zu den Startplätzen führen. Auch hier finden wir das ein oder andere Fluggelände, das wir unabhängig von Transportunternehmen aufsuchen können. Flugtechnisch ist der Herbst vor allem die Zeit der Genussflieger. Einige warten auf diese Jahreszeit bereits das Jahr über ungeduldig. Denn jetzt geht es thermisch nicht mehr so zur Sache, wie noch im Frühjahr oder Frühsommer. Vorbei ist jetzt auch die Hektik am Morgen, um möglichst früh am Startplatz zu stehen um die erste Thermikblase zu erwischen. Es dauert schon mal bis zum Mittag bis sich der Nebel aufgelöst hat und erste zarte Aufwinde ein Starten überhaupt erst ermöglichen. Die Thermik, wenn noch vorhanden, ist jetzt meist sanft und beherrschbar. Hat der Schirm bis vor kurzem noch gebockt, gleitet er jetzt sanft durch die klare Luftmasse. Der Morgen und auch der Abend bietet jetzt mehr Zeit für Familie, Freunde oder sich selbst. Die Sonne schaltet früher die Aufwinde und das Licht aus, sodass ein gemütlicher Ausklang des Tages vorprogrammiert ist. Alles in allem eine herrliche Zeit nicht nur für Genussflieger, sondern für alle, die die letzten Sonnenstrahlen, das Fliegen und das Leben einfach nur genießen möchten.

Der Messelberg zählt zu den ältesten Fluggeländen auf der Schwäbischen Alb. Den Startplatz erreicht man vom Wanderparkplatz Messelberg oberhalb Donzdorfs in der Nähe des Flugplatzes in nur wenigen Minuten. Eine Waldschneise ermöglicht hier das Abheben und bietet einen atemberaubenden Blick ins Filstal. Hält man sich nach dem Start rechts, kann man rasch im Aufwindband Höhe gewinnen. Ein Startleiter regelt den Flugbetrieb. Ein Funkgerät ist Pflicht. Denn Flieger müssen hier den Luftraum mit Modellfliegern sowie Motor- und Segelfliegern teilen. An einige Regeln muss man sich hier halten. Sonst findet der Spaß ein rasches Ende. Bereits mehrmals wurden von dem „Hüglehen“ Strecken von weit über 100 Kilometern zurückgelegt. Gerade bei dynamischem Wind bietet die Hangkante traumhafte Soaringmöglichkeiten.

Messelberg

Deutschland/Baden-Württemberg, Ort: Donzdorf, Eignung: GS + HG, Art: Hangstart, für HG Rampe, Wind: Soaring + Thermik, Höhenunterschied: ca. 190 m, Erschließung: Straße + kurzer Fußweg, Anfahrt: Auf der B10 von Stuttgart oder Ulm bis Süssen. Dort der Beschilderung Richtung Heidenheim bzw. Donzdorf folgen., Start: West, 687 m NN, N 48° 40' 46,6" E 009° 50' 20,5". In Donzdorf der Straße Richtung Schnittlingen folgen. Einige Kurven und Kehren, den Berg hinauf fahren. Nach ca. 4 km erreicht man den Parkplatz (Wanderparkplatz). Von dort führt ein Fußweg zum Startplatz. Flug: Der Messelberg ist ein super Soaringberg. Aber auch Streckenflüge für geübte Piloten sind möglich. Landung: 1. Donzdorf, 510 m NN, N 48° 40' 58,1" E 009° 49' 47,3". Der Landeplatz liegt neben der ersten Kehre der Straße von Donzdorf zum Messelberg. Ein Windsack ist direkt neben der Straße aufgestellt. Normalerweise wird eine Linksvolte zur Landung geflogen. 2. Toplanden ist nicht gestattet! Ausnahme: die nördlich des Wegs, der vom Messelhof in Richtung Osten verläuft darf gelandet werden. Achtung: Turbulenzgefahr! Besonderheiten: Schneisenstart mit Drachenrampe. Flugbeschränkungssektoren beachten. Einweisung für Erstflieger und Gaspiloten erforderlich. Flugbetrieb nur in Anwesenheit von einem Vereinsmitglied/Startleiter möglich (Anmeldung beim Flugplatz erforderlich). Auflagen unbedingt beachten! Funkgerät (LPD) zwingend erforderlich. Maximal 6 Geräte gleichzeitig in der Luft, mit Ausnahmegenehmigung (Startleiter+Flugplatz) auch 10 Geräte. Wenn weitere Piloten am Startplatz warten ist die Flugzeit auf 30 Minuten beschränkt. Notlandeplätze: Ein Ausweichlandeplatz und gleichzeitig der für Drachen nutzbare Landeplatz ist nördlich der Straße Donzdorf/Messelberg, unterhalb der beschriebenen ersten Kehre, an dem dort nach Norden abzweigenden Weg, unterhalb des dort stehenden "Wasserhäuschens". Dieser Platz darf von den Drachenfliegern bis auf weiteres genutzt werden. Von Gleitschirmfliegern aber nur in Ausnahmefällen (Notsituation, starker Nordwind). Ansprechpartner:

DFC Staufen e.V., Klaus kiaus@messelbergflieger.de, www.messelbergflieger.de. Gefahren: Wenn der Wind nicht exakt aus Westen ansteht, besteht generell am Startplatz die Gefahr von Turbulenzen. Bei Nordwind entstehen auch am Landeplatz Turbulenzen. Hinweise: Immer ausreichend Hangabstand einhalten. Hangflugregeln unbedingt beachten. Karte: Kompass Karte Nr. 777 M 1:50000, www.kompass.at. Geländekarte Deutschland (erhältlich beim DHV), Wetter: Wetterstation: Stätten, www.messelbergflieger.de, www.fliegergruppe-donzdorf.de/webcam/live.jpg, www.wetteronline.de, Station Stätten. Weitere Fluggelände: Waldstetten Kuchalb (Windenschlepp), Neidlingen

In den Westallgäuer Alpen laufen die meisten Bergbahnen sogar das ganze Jahr ununterbrochen. So beispielsweise am Buchenberg. Dieser unscheinbare Hügel am Alpenrand mit seinem herrlichen Blick ins Alpenvorland und über den Forgggen- und Bannwaldsee hat schon so

machen Flieger viel Freude bereitet. Trotz der nur knapp 350 m Höhenunterschied kann man hier Spaß beim Fliegen haben. Ob bei Thermik oder dynamischen Winden, am Buchenberg macht Fliegen immer viel Freude. Die Startplätze sind bei etwas Gegenwind nicht allzu schwer, und den großen Landeplatz am Ortseingang sollte auch jeder treffen. Zum Trainieren oder zum Absegeln am Ende der Saison ist der Berg ideal. Aber auch längere Flugerlebnisse sind hier möglich. Durch die Pracht und die Vielfalt des Tegelberges ist der Buchenberg etwas ins Abseits



gedrängt worden, aber durchaus eine Reise wert und ein kleiner Geheimtipp.

Buchenberg

Deutschland/Bayern, Gemeinde Buching, Eignung: GS + HG, Art: Hang, Richtung: N-NO, NW, Wind: Soaring + Thermik, Höhendifferenz: ca. 350 m, Erschließung: Bergbahn, Charakter: einfach, Anfahrt: Von Füssen Richtung Buching, Die Talstation der Doppelsesselbahn befindet sich kurz hinter dem Ortseingang. Koordinaten: N 47° 36' 40,2" E 10° 48' 05,1", Start: 1. N-NO, GS + HG, Schneise, 2. NW, GS, Schneise. Beide Startplätze befinden sich direkt neben der Bergstation! NN 1114 m, Flug: Bei guten Aufwinden kann man Richtung Tegelberg auf Strecke gehen. Ansonsten bietet der Berg gute Trainings- und Soaringmöglichkeiten, Landung: 1. GS 2. HG, NN 790 m. Landeplätze südwest-

lich der Talstation der Buchenbergbahn neben der Bundesstraße. Landevolten unbedingt beachten. Zufahrt nur mit Genehmigung!, Notlandeplätze: neben der Talstation bzw. Felder und Wiesen am Hangfuß, Gebühren: Landeplatzgebühr 3.-Euro Fahr- und Landeplatzkarten an der Talstation erhältlich. Besonderheiten: Gefährlich bei Südwind. Schulungsbetrieb. Unbedingt Hangflugregeln beachten, Ansprechpartner: 1. DaeC Gleitschirmschule Tel.: +49-(0)8362-37038, www.erste-daec-gleitschirm-schule.de, Bergbahnen: Doppelsesselbahn Buching, Tel.: +49-(0)8368-91250, www.buchenbergbahn-buching.de, Karte: Kompass Karte Nr. 4 M 1:50000 www.kompass.at, Alpenkarten info@media-montana.de, Geländekarte Deutschland (beziehbar über den DHV), Wetter: Wetterinfo +49-(0)8363-392 +49-(0)8362-81010 Unterkunft: www.camping-bannwaldsee.de, Informationen: Füssen Tourismus, D-87629 Füssen, Tel.: +49-8362-93850, www.fuessen.de. Weitere Fluggelände: Schwangau - Tegelberg, Breitenberg - Pfronten

Die Choralpe bei Westendorf hat all das zu bieten was unser Fliegerherz so freudig stimmt und ist von Deutschland über das Inntaldreieck rasch zu erreichen. Hohe Berge, die einzigartige Naturlandschaft der Kitzbüheler Alpen, schöne Startplätze und ein großer Landeplatz laden zu entspannten Flügen ein. Einen Urlaub ohne Flugtag gibt es hier kaum. Westendorf liegt knapp 25 Autominuten von Wörgl entfernt gegenüber dem kahlen Buckel der Hohen Salve. Zu den Startplätzen ist im Sommer ein Fußmarsch von knapp 15 Minuten angesagt, denn der Alpenrosenlift von der Mittelstation ist dann meist geschlossen. Der Weststartplatz ist groß und etwas wellig. Er bietet aber mehreren Schirmen zum Start locker Platz. Enger und steiler geht's dagegen am Nord-Startplatz zu. Hier können disziplinierte Piloten lediglich 2 Schirme gleichzeitig auslegen.

Fliegen ist hier das ganze Jahr über möglich (kurze Revisionszeiten der Bergbahn beachten). Die Fahrt bergauf lohnt sich aber durchaus auch für den Rest der Familie. Neben dem herrlichen Ausblick über die Kitzbüheler Alpen bietet ein neu angelegter Natur-Erlebnislehrpfad (www.alpinolino.at) reichlich Abwechslung für Groß und Klein.

Choralpe

Österreich/Tirol, Gemeinde Westendorf, Eignung GS, Art Hang, Richtung SW-NW, N-NO, Wind Thermik + Soaring, Höhendifferenz ca. 1.000 m, Charakter einfach, Erschließung Bergbahn + Fußweg, Anfahrt: Von Deutschland: Inntalautobahn München-Innsbruck A12 bis Ausfahrt Wörgl Ost. In Westendorf der Beschilderung zur Bergbahn folgen. Start: 1. Choralpe SW-WNW, 1.790 m NN. 2. Choralpe N-NO, 1.758 m NN, N 47° 25' 07,9" 0 012° 14' 39,0", Flug: Für weniger erfahrene Piloten bietet das Flugzentrum Westendorf sehr gute Möglichkeiten zu Thermikflügen. Großflächige



Wer Glück hat findet auch in dieser Jahreszeit noch die ein oder andere Aufwindblase und kann dem munteren Treiben am Startplatz, wie hier an der Choralpe, gelassen von oben zusehen

Nachmittagsthermik. Streckenflüge sind ab dem Frühjahr vor allem ins Pinzgau möglich. Kleinere Strecken im Brixental sind öfters fliegbar. Landung: Westendorf, GS, 789 m NN, N 47° 25' 42,2" 0 012° 12' 50,2". Besonderheiten Abstand zu Seilbahnen einhalten. Am Wochenende viele Piloten. Schulungsbetrieb. Tandempiloten bitte bei der Flugschule melden. Start-/Landegebühren im Liftpreis enthalten. Kontakt Flugschule Westendorf (im Gebäude der Bergbahn) Tel: +43 (0) 5334-6868, www.para.at flugschule@para.at, Gleitschirmfliegerclub Westendorf www.gfc-westendorf.a, Tel: +43 (0) 5334-2000, bergbahnen.westendoeskiweltat, www.westendorf.at

Unterkunft, Hotel Schermer, www.vitalhotelschermer.at, Panorama Camping, Mühlal 70, A-6363 Westendorf/Tirol, Tel: +43 (0) 5334-6166, www.panoramacamping.at, Karte Kompass Karte Nr. 29 M 1:50.000, Infomaterial, Tourismusbüro Westendorf, Schulgasse 2, A-6363 Westendorf, Tel. +43(0)5334/6230, westendorf@kitzbuehel-alpen.com, www.kitzbuehel-alpen.com, Weitere Fluggelände: Hohe Salve – Söll/Hopfgarten, Markbachjoch - Wildschönau

Das Schweizer Voralpenland ist bekannt für seine guten Flugbedingungen und für Flieger aus dem südwestdeutschen Raum gut über die A96 zu erreichen. Die Fluggelände Ebenalp oder der Hohe Kasten werden den Meisten ein Bein sein. Aber wer kennt das Fluggelände Schrina am traumhaft gelegenen Walensee? Das Örtchen Walenstadt liegt nur wenige Kilometer von Sarganz entfernt und ist von Bregenz dank gut

ausgebauter Autobahnen fast genauso schnell erreichbar wie die oben genannten Gelände rund um Appenzell. Mit dem Auto oder bei Flugbetrieb mit dem Shuttle Bus geht es zum Startplatz. Herrliche Ausblicke, sowohl auf eine Bergkulisse des Churfürsten als auch auf den Walensee mit seinem tiefblauen Wasser sind hier bereits vom Boden aus garantiert. Der Startplatz befindet sich unterhalb der schroffen und steilen Felswände des Churfürsten. Die Wiese bietet zahlreichen Schirmen Platz. Nach dem Start hat man eigentlich nicht viele Möglichkeiten. Links halten Richtung Walenstadt ist die beste Lösung. Acht geben sollte man auf die vielen, für die Schweiz so typischen Freileitungen, die gerade im Flug extrem schwer zu erkennen sind. Nicht unterschätzen sollte man die Länge des Flugwegs zum Landeplatz. Der Landeplatz liegt am Ortsrand von Walenstadt, einige hundert Meter hinter dem Seeufer und der Seebühne.

Schrina

Schweiz/Appenzell, Gemeinde: Walenstadt, Eignung: GS, Art: Hangstart, Richtung: Süd, Wind: Thermik + Soaring, Höhendifferenz: ca. 875 m, Charakter: einfach, Erschließung: Auto, Anreise: Von Zürich über die A53 und A3 nach Walenstadt, im Ortszentrum von Walenstadt bis zum Brunnen fahren. Am Brunnen rechts halten und vor der nächsten Brücke links abbiegen und der Beschilderung Berghof Schrina folgen. Teilweise Busbetrieb vom Landeplatz aus. Start: GS,



FOTO MARTIN SCHEEL

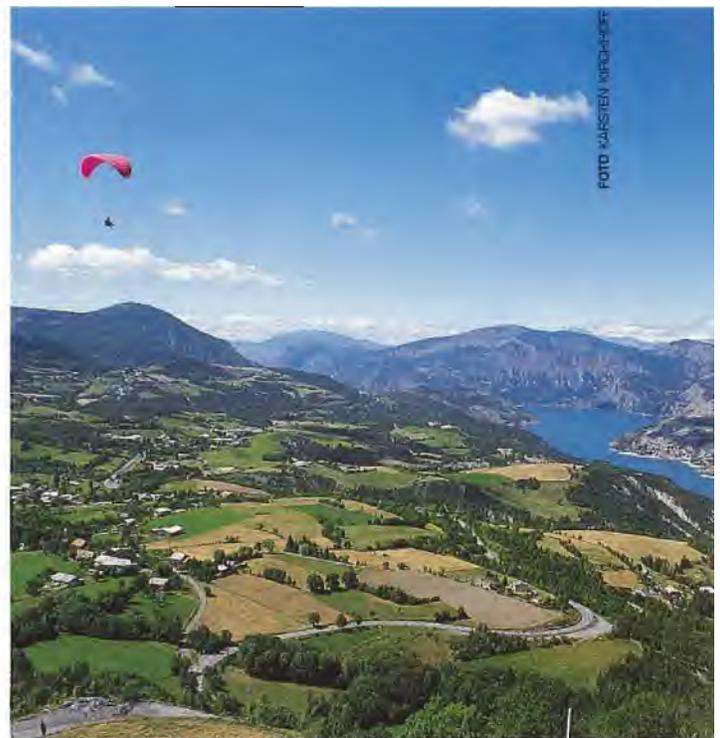


FOTO KARSTEN WIRCHHEIT

Startvorbereitung am Walensee — Bei dem herrlichen Ausblick am Startplatz kann man schon mal vergessen, dass man auch aus der Luft einen traumhaften Blick auf den See und die umliegenden Berge hat

St. Vincent — Genussvolle Flüge in Lavendelduft. Der Lac de Serre-Poncon und die Burgruine von St. Vincent les Forts bieten eine atemberaubende Kulisse

NN 1.298 m, N 47° 08' 28,8" E 009° 15' 54,3". Hinter dem Berggasthof Schrina befindet sich ein Parkplatz. Von dort sind es nur wenige Meter zum Startplatz. Flug: Vom Startplatz aus kann man sich mit ausreichendem Sicherheitsabstand an die Felsflanken des Churfürsten wagen. Landung: GS, NN 420 m, N 47° 07' 23,3" E 009° 18' 34,7". Landeplatz in Walenstadt. Im Ort der Beschilderung Kaserne bzw. Seebühne folgen. Gebührenpflichtiger Parkplatz am Landeplatz. Notlandeplätze: Wiesen am Hang. Besonderheiten: Bäume am Startplatz möglichst links umfliegen. Starkes See-Landwindssystem! Bei starkem Ostwind daher direkt zum Landeplatz fliegen! Leitungen und Seile am Hang! Gebühren: Tagesflugberechtigung 5; SFr. Ansprechpartner: Robair Gleitschirmschule, Bahnstrasse 5, CH- 8610 Uster, www.robair.ch, Wetter: www.wetter.ch, www.meteoschweiz.ch, www.soaringwetter.ch, Karte: Landeskarten der Schweiz Nr. 5015, Nr. 5012 (1:50.000); Nr. 2512, Nr. 1134 (1:25.000); Kümmerly+Frey Nr. 12 (M 1:60.000), Unterkunft Info-material: Kur- und Verkehrsverein Walenstadt, Bahnhofstrasse, CH-8880 Walenstadt, www.tourismus-walenstadt.ch, Weitere Fluggelände: Chäserrugg/Unterwasser, Schön ha Iden/ FI ums, Maschgenkamm/Flums, Pizol/Bad Ragaz

schalt und dem Flair der Provence brauche ich wohl nicht viel sagen. Lavendel, Baguette und Wein, das reicht meist schon, und jeder kann sich ein Bild von Erholung und Entspannung machen. Das provencalische Dörfchen St. Vincent les Forts liegt traumhaft am Ende des Lac de Serre-Poncon in die Landschaft eingebettet. Die Infrastruktur für Flieger ist hervorragend. Unterhalb des Startplatzes wurde ein großer Parkplatz angelegt. Davor befindet sich ein kleines Cafe, von dem aus man das muntere Treiben am Startplatz hervorragend beobachten kann. Hat sich der Andrang am recht kleinen Startplatz aufgelöst, ist man in wenigen Minuten in der Luft. Steht der Wind vorn See auf dem Hang an, wird man allerdings die Kollegen vom Start bald in der Luft am Hang vor der kleinen Burgruine wieder treffen, Das Beachten der Hangflugregeln ist jetzt das A und O, denn der Hang ist nicht allzu lang. Wem das Getümmel zu viel ist, der kann die Hangkante einfach Richtung See über die große Hochspannungsleitung verlassen, die Flughöhe über dem Wasser abbauen und am Strand unterhalb des Campingplatzes einschweben.

Auf der N 85 nach Gap, Anfahrt: Von Gap D 900 B Richtung Barcelonnette. Start: GS + HG, N 44° 26' 35,5" E 006° 22' 18,3". Oberhalb der Zufahrtstraße in den Ort., Flug: Mit ausreichender Höhle kann man sich zu den Flanken der 2.505 m hohen Dormillouse wagen., Landung: 1. GS. Toplandung, 2. GS + HG, N 44° 27' 29,7" E 006° 21' 55,5". Auf der Landzunge am Lac de Serre-Poncon. Zugang über Campingplatz. Notlandeplätze: Wiese direkt unterhalb des Startplatzes. Wiese oberhalb des Strandlandeplatzes, in der Kurve zum Campingplatz. Besonderheiten: Hochspannungsleitung im Flugweg zum Landeplatz. Steile Böschung und Straße kurz nach dem Startplatz. Ansprechpartner: Domaine de Fombeton, F-04200 Vaumeilh, Tel: +33/492621266, fornbeton@wanadoo.fr, Wetter: Funk: 143,9875 MHz, www.meteo.fr Unterkunft "Camping Municipal", St-Vincent-les-Forts Tel.: +33/(0)4 92855157, Weitere Fluggelände: Mt. Colombis, Lagagne, St. Geniez, St. Andre

Für diejenigen die eine lange .Anreise nicht scheuen, ist die Provence eines der beliebtesten Reiseziele für Drachen und Gleitschirmflieger zu dieser Jahreszeit. Und das nicht ohne Grund. Nehmen jetzt im Herbst doch erst die Aufwinde hier beherrschbare Dimensionen an. Zur Land-

St. Vincent

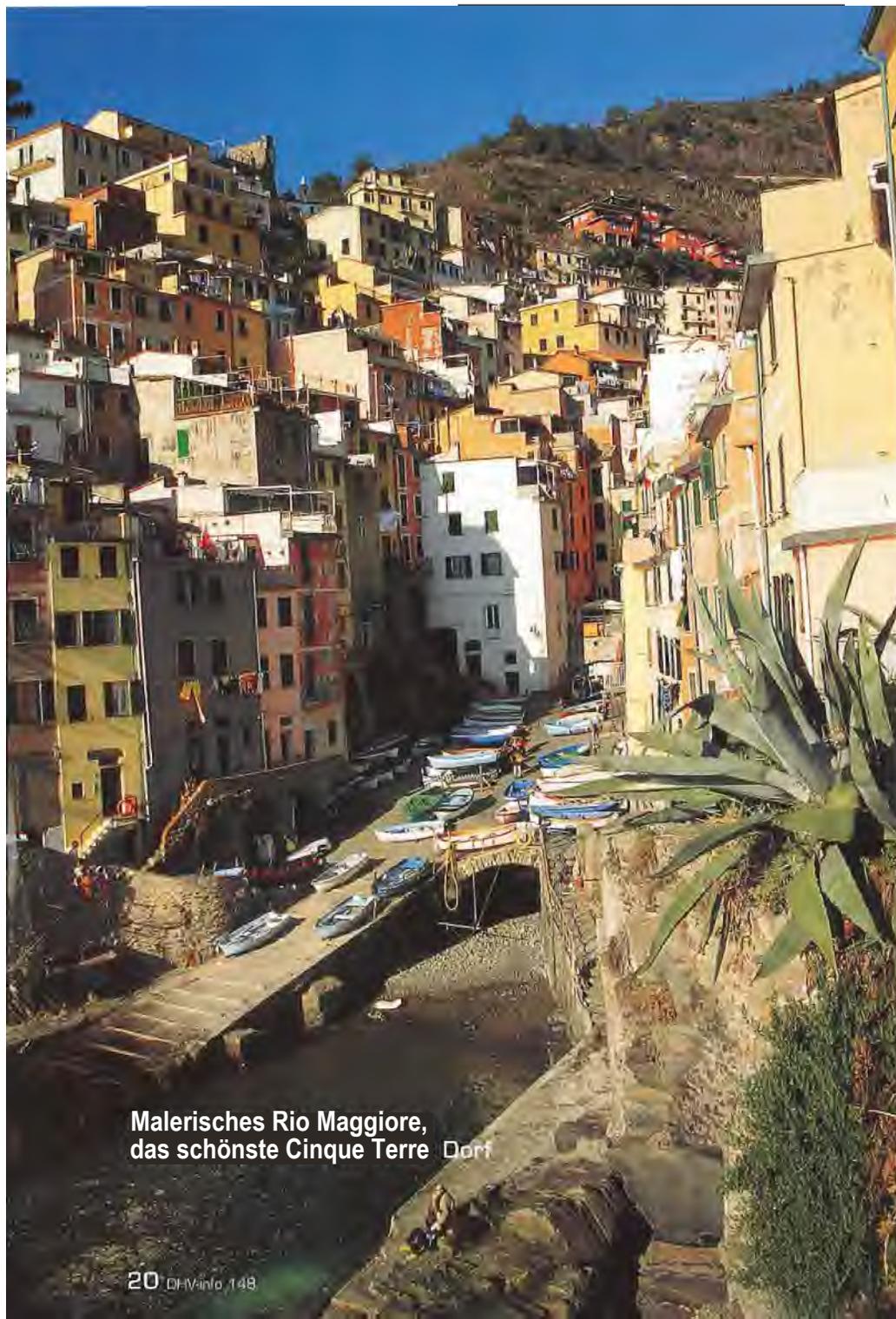
Frankreich/Provence, Gemeinde: St. Vincent Les Forts Eignung: GS+HG, Art: Hangstart, Richtung: West, Wind: Soaring und Thermik, Höhendifferenz: ca. 500 m, Erschließung: Auto, Anreise: Mit dem PKW: Über die Schweiz, dann A 41 über Chambéry nach Grenoble.

Ihr seht, auch wenn bei uns der Herbst vor der Tür steht und die Blätter von den Bäumen fallen, muss das noch lang kein Grund sein, das Fluggerät winterfest zu machen. Der Tragflächenver-eisung kann man entgegenwirken! Viel Spaß dabei!

Anmerkung: In den beschriebenen Fluggebieten können sich Start- und Landeplätze ändern. Beachten Sie bitte vorhandene Infotafeln und nutzen Sie die Informationen der einheimischen Piloten!

"Ci

GLEITSCHIRMFLIEGEN IN DER CINQUE TERRE



Malerisches Rio Maggiore,
das schönste Cinque Terre Dorf

Selbst wenn er am Stand in der Sonne brutzelt, der Gleitschirm weit weg zu Hause lagert, die Kinder zufrieden Sandburgen bauen, die Ehegattin genüsslich einen Eiskaffee schlürft (endlich hat der Papa Zeit für uns), kreisen die Gedanken eines Fliegers halt doch immer nur um das Eine: Könnte man hier nicht auch fliegen? So erging es wohl dem verhinderten Flieger, der nach seinem Urlaub an der Cinque Terre im DHV-Forum anfragte: Gibt es einen Flugberg an der Cinque Terre, und wenn ja, wo?? Dem Manne, und auch anderen Interessenten, kann geholfen werden: Es gibt einen bestens präparierten Startberg und einen großen Strand zum Landen im pittoresken Dorf Monterosso al Mare.

Im Spätherbst locken in Italien klimatisch bedingt eine Fülle attraktiver Fluggebiete, die besonders im Tessin oder in den Dolomiten gerade in dieser Jahreszeit stark überlaufen sind. Warum nicht mal auf zu neuen Ufern, fern der Massen, ohne Gedrängel am Startplatz oder im schmalen Aufwindband? Als Alternative kann Italien mit einer Fülle von weniger populären Fluggebieten aufwarten, die sich noch im Dornröschenschlaf befinden und fast nur von einheimischen Fliegern frequentiert werden. Eines dieser empfehlenswerten Ziele ist Monterosso al Mare an der Ligurischen Küste. 660 Kilometer von München entfernt bietet sich diese Region zwischen Genua und La Spezia besonders für einen etwa einwöchigen Fliegerurlaub außerhalb der italienischen Schulferien mit Kind und Kegel an.

SOAREN BIS ZUM SONNENUNTERGANG

Wie bei den meisten Küstenfluggebieten kann am Monterosso mit überschaubaren Windverhältnissen gerechnet werden, die ein entspanntes Soaring bis in die Abendstunden hinein auch Neueinsteigern ermöglichen. Ein typisches Mittelmeerhoch sorgt im Spätherbst für „feste“ Flugzeiten: Gegen zehn Uhr morgens streicht eine sanfte Seebriese den Berg hinauf, die ab 15



Im Hintergrund der
etwa 250 m lange Landeplatz
am Strand

Einfacher Startplatz am Monterosso



km/h ein solides Obenbleiben an dieser beeindruckenden Steilküste ermöglicht. Zwischen 13 und 15 Uhr verstärkt sich die thermisch bedingte Seebrise zu einem etwas anspruchsvolleren Seewind mit 20 bis 30 km/h, der für deutliche Startüberhöhungen sorgt und mehr Pilotenkönnen voraussetzt. Gegen 16 Uhr lässt der Seewind spürbar nach und total relaxtes Soaring ist nun bis Sonnenuntergang angesagt. Besondere Gefahren gibt es in diesem mit 512 Höhenmetern überschaubaren Fluggebiet nicht. Vor dem ersten Start sollte der lange, aber relativ schmale Landeplatz am Strand besichtigt werden. Für Streckenflüge ist dieses Fluggebiet weniger geeignet, da die Außenlandemöglichkeiten am Meer oder im Gebirge gleich Null sind. Monterosso ist ein solides Ganzjahres-Fluggebiet. Wir waren Anfang November 2006 dort fliegen und zuletzt Mitte Februar 2007. Resümee: Optimal für einen Kurzurlaub. Achtung: Vom 1. Mai bis 30. September sind alle italienischen Küstenfluggebiete mit Landeplätzen an Stränden wegen der Badegäste für Gleitschirm- und Drachenflieger offiziell gesperrt. Ob diese Vorschrift tatsächlich vor Ort Bestand hat, richtet sich wohl nach den lokalen Bedingungen. Drachenfliegen ist am Monterosso erlaubt, und der lange Strand begünstigt einen hindernisfreien Endanflug, aber bislang sahen wir hier nur Gleitschirmflieger einlanden.

LANGeweile KOMMT NIE AUF

Auch hartgesottene Soaring-Fans packt hin und wieder die Langeweile, wenn das Fliegen gar so einfach ist. Für die nötige geistige Auffrischung sorgen die ausgedehnten Höhenwanderwege der Cinque Terre, die in jedem Reiseführer zu

Recht als von „einzigartiger Schönheit und Faszination“ beschrieben werden. Seit 1.997 ist die Cinque Terre Weltkulturerbe der UNESCO. Keine durchgehende Straße verbindet diese fünf Malerisch platzierten Dörfer, nur schmale Wanderwege und eine meist in Tunnel verlaufende Eisenbahnlinie stellen eine Verbindung zwischen den Dörfern der etwa 40 Kilometer langen Steilküste zueinander her. Ideal: Eine Richtung wandern, zurück mit dem Zug. Auf etwa halber Höhe des Bergrückens verläuft eine gut ausgebaute Panoramastraße mit toller Aussicht, von der aus jeweils über eine Stichstraße hinab in Richtung Meer jedes der fünf Dörfer angefahren werden kann. Die kleinen Parkplätze außerhalb der Dörfer, - reinfahren ist nur in Monterosso al Mare erlaubt-, sind an den Wochenenden mit Ausflüglern meist besetzt. Da macht es Sinn, die sehenswerten Dörfer per Bahn anzufahren. Noch mehr Spaß und bleibende Eindrücke von dieser wilden Küste vermitteln die regulären Fähren der Reederei Navigazione Golfo die Poeti, die bis auf Corniglia alle fünf Dörfer der Cinque Terre mehrmals am Tag anlaufen.

UNTERKUNFT UND VERPFLEGUNG

Einen neu gebauten, aber nicht besonders attraktiven Stellplatz für ca. 15 Wohnmobile gibt es direkt am Strand und Landeplatz von Monterosso al Mare. Im Dorf findet man über das Touristenbüro oder übers Internet etliche Bed & Breakfast-Pensionen und drei relativ teure Hotels. Fünf mittelgroße, schön angelegte Campingplätze bietet die etwa acht Kilometer entfernte Kleinstadt Sestri Levante, das „Tor“ zur Cinque Terre. Hier gefiel uns der kleine Campingplatz Aquadolce am besten - er ist ganzjährig geöffnet. Restaurants und typisch italienische Straßencafes sind in Monterosso al Mare und den anderen vier Dörfern der Cinque Terre genügend vertreten. Sestri Levante ist mit Supermärkten reichlich bestückt.

AUFFAHRT ZUM STARTPLATZ

Nach der Besichtigung der etwa 250 bis 300 Meter langen und etwa 20 bis 30 Meter breiten „Landeplaste“, dem Strand, fahren wir acht Kilometer mit dem eigenen Wagen, einem Sammel-

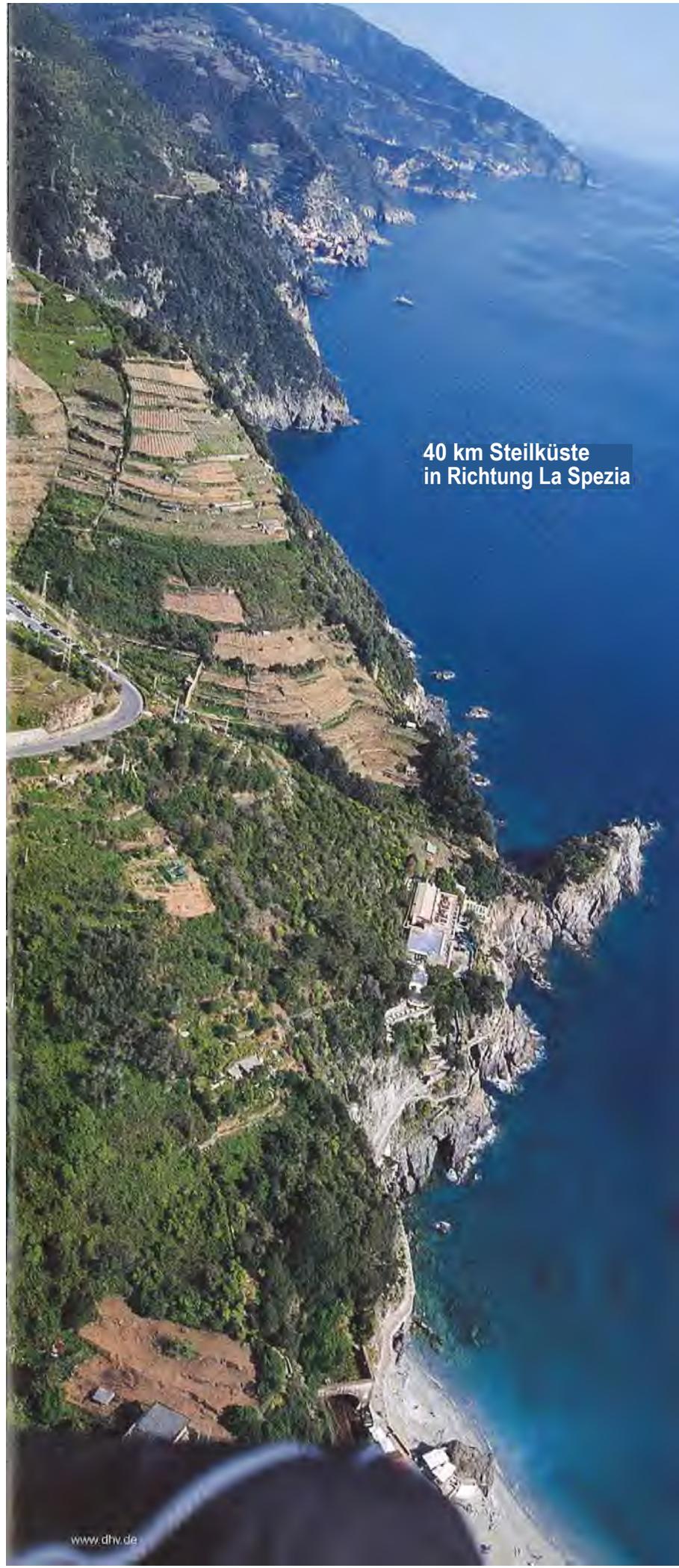
ANZEIGE

LTU 3,9m

sticken. te,

Gleitschirm- und Drachen-Beschriftungen. Perfekt und sicher.

Infos: +49(0)8051 63676 www.geschirungen.de

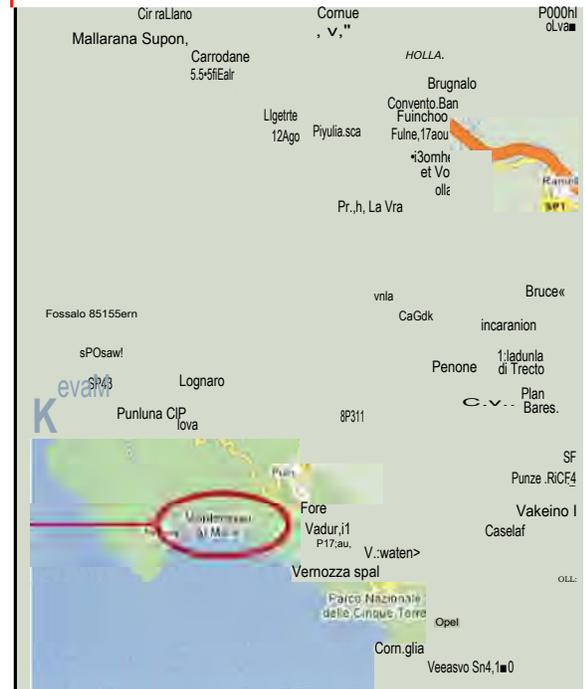


40 km Steilküste
in Richtung La Spezia

taxi vom Ort oder dem grünen Bus der Nationalpark-Gesellschaft zur Höhenstraße in Richtung Vernazza. Der geschickt zum Meer platzierte Startplatz befindet sich nur wenige Meter neben der Höhenstraße ca. einen Kilometer nach dem Kloster Santuario di Soviore. Der großer Windsack ist nicht zu übersehen. Am Landeplatz von Monterosso al Mare versorgt uns das Tourismus Büro mit einer detaillierten Karte der Region, mit Angabe von Start- und Landeplatz.

VON DEUTSCHLAND NACH MONTEROSSO AL MARE

Von München aus über Innsbruckrenner nach Verona, Parma nach La Spezia - alles Autobahn - Ausfahrt Corradano nach Monterosso al Mare, Gesamtstrecke ca. 660 Kilometer. Von Stuttgart aus Fahrt über Belinzona - Mailand - Genua, in Richtung La Spezia auf der Küstenautobahn A12 weiter. Dann ab der Ausfahrt Corradano auf der S556 nach Monterosso al Mare, ca. 720 km.



MIT DEM BILLIGFLIEGER

Pisa in der Toscana wird von zahlreichen Billigfliegern wie Germanwings rund ums Jahr angefliegen. Ticketpreise ab ca. 49 Euro pro Flug, Entfernung von Pisa nach Monterosso al Mare 110 Kilometer. Auch das 90 Kilometer entfernte Genua steht auf dem Flugplan vieler Airlines.

Alternatives Fluggebiet in der Toscana. Diecimo bei Lucca ist ca. 110 Kilometer von Monterosso al Mare entfernt. Zumindest eine deutsche Flugschule kennt das Fluggebiet Monterosso al Mare: 1. DAeC Gleitschirmschule Tel: 08362-37038. **cz/**

Nach der **Querung** des **Alpenhauptkammes** sieht man oberhalb $\frac{1}{2}$ GH.: Tauernmoossee in der Wolke die Spitze vom Großglockner - an dieser Stelle war es mäßig turbulent, trotzdem konnte man die spektakuläre Sicht genießen

4

AtiN'



DER RUF DER HEIMAT - Alpenüberquerung bis ins Bayerische Flachland

Von einer Alpenüberquerung träumen wohl alle Streckenpiloten. Am 15.07.07 haben sich Corinna Schwiegershausen und Hans Kiefinger diesen Traum erfüllt. Beide haben ihr Flugerlebnis zu Papier gebracht und lassen uns daran teilhaben.

Bis Juli waren die Streckenflug-tage knapp an der Zahl und enttäuschend. Meine Freundin Christine wollte unbedingt noch einige schöne Streckenflüge machen. Die Wettervorhersage für das Wochenende war optimistisch. Also fuhren wir dahin, wo wir die besten Möglichkeiten sahen: auf die Alpensüdseite nach Greifenburg. Die Thermik entpuppte sich dann aber als nicht ganz so gut wie vorhergesagt. Wir rutschten mit unseren Drachen zusammen in der turbulenten Luft die Ridge hin und her, doch Euphorie kam bei dieser Fliegerei nicht auf. Da fehlte noch etwas Interessantes, Reizvolles. Kurz nach unserer Landung trafen wir überraschend den Luftwanderer Thomas Ziesel. Er erzählte, dass er vom Hochfölln nach Greifenburg geflogen ist. Beim gemeinsamen Abendessen hörten wir einige Geschichten über das Wandern in der Luft. Thomas dachte an einen „Rückflug“ am Sonntag. Bei mir fiel der Samen auf fruchtbaren Boden. Noch etwas schwach hörte ich die Heimat rufen, aber sie rief! Wäre es nicht super, statt am Sonntag heimzufahren, über die Alpen nach Hause zu fliegen?!?

Corinna - Ein Traum wird wahr – meine erste Querung des Alpenhauptkammes
Endlich mal ein paar freie Tage beim richtigen Wetter, was für eine Erlösung! Schon lange gier-
te ich auf einen richtig guten Streckenflugtag, den mir an diesem Samstag Peter Achmüller von der Hochries aus versprach, denn er erwartete deutlichen Westwind. Außerdem konnten wir gleichzeitig beim letzten Durchgang der Samerberger Clubmeisterschaft teilnehmen, mit Freunden zusammen in die Berge tauchen.

Aller Anfang ist zäh, jedenfalls wenn man an der Hochries startet. Zusammen mit Ute Hoffmann und Stefan Kohlmeister arbeitete ich mich langsam Richtung Wilder Kaiser vor, doch die einfließende Warmluft stumpfte die Thermik ab, also flog ich wieder zurück zum Landeplatz an der Hochries. Peter übrigens flog sogar das ganze Pinzgau ab und wurde damit Clubmeister. Richtung Süden sah es eindeutig besser aus, so dass Ute, Stefan und ich beschlossen, für Sonntag nach Greifenburg zu fahren.

Wie immer war ich bei Bettina's Fliegerpension in Weisach eingekehrt und fragte beim Frühstück

am Sonntagmorgen Semo (Georg Schweiher) und andere Piloten aus, wie denn hier unten der vorige Tag war. „Spät“, war Semos Antwort, „beim ersten Versuch bin ich sogar abgeoffen!“ Auch heute sah es blau aus, also keine Eile. In aller Ruhe baute ich auf und traf Thomas Ziesel wieder – gestern war er über den Hauptkamm nach Süden geflogen, heute sollte es zurück nach Hause gehen. Ein genialer Plan! Eine Inspiration. Als andere Piloten mich nach meinem heutigen Vorhaben fragten, sagte ich, dass ich schon lange davon träumte, am Großglockner vorbeizufiegen. Vielleicht war ja heute endlich der Tag der Tage.

Hans - Der Sonntagmorgen erwartete uns mit blauem, etwas dunstigem Himmel und Südströmung. Am Aufbauplatz waren viel weniger Piloten als gestern. Die Wettervorhersage war, wie so oft, von der Realität eingeholt worden. Doch es waren auch einige Piloten von der Alpennord- auf die Südseite gekommen, weil es hier immerhin besser war als dort. Auch Corinna hatte den Plan über die Alpen zu fliegen. Ich wollte erst auf

Blick von Süden ins Pinzgau Richtung Kitzsteinhorn, wo sich die Wege von Hans und Corinna trennten. Hans bog Richtung Nordosten ab, Corinna flog von hier weiter zum Paß Thurn.

FOTO HANS KIEFINGER

FOTO CHRISTOPH KIRSCH

dem Weg entscheiden, wohin der Weg mich führen sollte. Alpenüberflug, Südtirol oder auch ein Besuch in den Dolomiten hatte ich als Optionen im Kopf.

Ca. 12:15 Uhr starteten wir. Es ging gleich mit 2-3 m/s bis 2.800 m. Ganz brauchbar und deutlich angenehmer als gestern. Das stimmte optimistisch! Die nächsten Bärte bis Lienz gingen auch recht gut. Corinna und Semo waren immer eine Thermik voraus. Bei der Querung zum Zettlersfeld zeigte Corinna wieder mal was sie konnte: Zielstrebig und schnell flog sie in den nächsten Bart und spiralte an die Basis. Semo und ich fanden ihn nicht so gut und brauchten deutlich länger. Ab dem Zettlersfeld ward das „Steigwunder“ Corinna nicht mehr gesehen. Auch für den nächsten Bart brauchten Semo und ich lange. Irgendwann hat er ihn aber bekommen und flog Richtung Sillian weiter. So war ich dann ganz alleine und kam mir etwas blöd vor. Nach einer Weile zog die Thermik aber wieder an und auch bei mir ging es wieder zügig an die Basis, die jetzt schon auf 3.400 m gestiegen war. Der Weg nach Matriei war dann leicht. Einige Hundert-Meter

tiefer und einige km Richtung Tal sah ich noch einen Drachen mit rotem Gurt und dachte, dass es Thomas beim Heimflug sei. Eigentlich wäre ich gerne abgebogen und mit ihm gemeinsam weitergeflogen – gemeinsam ist die Fliegerei gleich doppelt so schön - ließ es dann aber doch

bleiben. Der Umweg war mir zu groß. Es wäre „rückblickend“ auch schade gewesen, weil es anscheinend ein anderer Drachenflieger war. Thomas flog eine andere Route.

Corinna - Bald schon zeigten uns die Gleitschirmkollegen, dass der Hausbart aktiv war. Um 1220 Uhr startete ich, fand gleich den Fahrstuhl nach oben und freute mich, dass es an der Emberger Alm bis auf fast 3000 m ging, mein dortiger Höhenrekord dieses Jahr. Innerlich sang ich vor Glück, weil der 3 m-Bart so ruhig nach oben zog, dass es die reinste Freude war! Bisher der beste Tag, den ich dieses Jahr in der Luft verbringen durfte. Mit dieser Arbeitshöhe sind Schamik und Ziethenkopf endlich mal zahme Thermikfreunde – fliegt man sie, wie normalerweise, unterhalb des Gipfels an, sind sie turbulente, raue Gesellen. Zusammen mit Semo und Hans Kiefinger aus dem Nationalteam hatte ich einen wunderbaren Lauf bis zum Zettlersfeld, wo sich unsere Wege leider trennten. Semo bog Richtung Sillian ab, Hans verlor ich aus den Augen.



Corinnas Tracklog vorn DHV-XC, 151,3 km freie Strecke

Ich wollte zunächst bis nach Matrie fliegen und mich dort entschließen, ob es eine geschlossene Aufgabe werden sollte oder tatsächlich eine Querung nach Norden. Mittlerweile flog ich mit Hilfe von perfekt geformten Cumuli, während es in Greifenburg immer noch blau war. Eine umwerfende Sicht, so klar war es selten!

Der Südwestwind hielt sich in Grenzen, obwohl er nach Westen zunehmen sollte. Am Rotenkogel ließ ich mich mit dem Wind entlang einer Wolkenstraße immer weiter in die hohen Berge versetzen, bis irgendwann der Großglockner zum Greifen nahe erschien. Jetzt oder nie! 25 km/h aus Südwest zeigte mein Compeo an, das sollte funktionieren. Mir klopfte das Herz bis zum Hals, denn die Basis lag mit 3.600 m eher am Glocknergipfel als darüber. Wenn Oli Barthelmes gequert hatte, sprach er immer von über 4.000 m Basis und mehr... Da ich jedoch schon ins Pinzgau sehen konnte, wagte ich den Sprung Richtung Norden. Etwas turbulentes Steigen nahm ich gleich mit und hatte dabei direkten Blick auf die majestätische Schnee- und Gletscherlandschaft des Großglockners. Nur schnell aus möglichen Leebereichen heraus, dachte ich, und fand am Berg südlich von Mittersill einen angenehmen ruhigen Bart bis auf 3.000 m. Ruhig genug, um einige Fotos mit meinem Handy zu machen! Und um eine SMS zu schicken, dass man in Greifenburg nicht auf mich zu warten braucht...

Hans - Das Wolkenbild zum Alpenhauptkamm sah recht brauchbar aus: Einige hohe Cumuli zierte die Gipfel. Zwischen Albertauern-Straße und Großglockner sah es am besten aus. Dort wollte ich fliegen. Mit 3.500 m ging es über den Alpenhauptkamm. Dabei hat man nicht viel Luft unterm Bauch. Selbige blieb mir Sekunden danach völlig weg: Auf der Nordseite fiel eine Felswand viele Hundert-Meter senkrecht ab! Solch beeindruckende Bilder sieht man nicht oft. Gleich auf der anderen Seite der Alpen erwartete mich das Pinzgau mit einem überraschend ruhigen, schwachen Bart, der mich wieder auf 3.300 m in trug. Damit konnte ich die Querung des Tales wagen. Es würde auch zu einem Gleitflug zu unseren Freunden in Saalfelden reichen. Ein Besuch bei ihnen spukte mir auch im Kopf rum. Schon mehrmals hatte ich sie per „Luftanreise“ besucht. Einmal auch nach einem Flug aus dem niederbayerischen Flachland per Windenstart.

Das wäre wieder mal eine Überraschung! Wenn sie aber nicht zuhause sind?

Ich entschied mich fürs Weiterfliegen. Über Pinzgau und Asitz ging es dann zu den Loferer Steinbergen. Die empfingen mich mit einem erst



schwächlichen „Bärtchen“, das mit zunehmender Höhe dann aber ein richtig guter „Bart“ wurde. Bis 3.800 m trug mich die Thermik und schenkte mir eine grandiose Aussicht in das bayerische Alpenvorland. Der Weiterflug war mit dieser Höhe einfach. Auf dem Flug über die Steinplatte zum Hochgern fand ich immer wieder leichtes Steigen und konnte vor dem Flug ins Flachland noch mal bis 3.000 m aufdrehen. Auch hier beeindruckte mich der Blick über Chiemsee, Alpenvorland bis ins Herz der Alpen, woher ich kam. Feuchte Augen vor Glück konnte ich mir nicht verkneifen. Macht nichts: Ich war alleine. Weit und breit war kein Flieger zu sehen. Kaum gedacht, gesellte sich ein Bussard zu mir. Gemeinsam drehten wir unsere Kreise.

Corinna - Für eine Querung des Pinzgaus hatte ich nun genug Höhe. Ein Spaziergang war die nördliche Pinzgaukette Richtung Pass Thum an diesem Tag allerdings nicht, die Thermik war zerissen und pulsierend. Schließlich fand ich einen brauchbaren Anschluss, der mich mindestens bis Kitzbühel schieben sollte. Am Kitzbühler Horn stand eine Wolke, leider gab es dort kein Steigen. Zwei Gleitschirme landeten bei St. Johann, und auch ich hatte schon meinen Gurt offen, als plötzlich mitten im Tal zwischen Kitzbühel, St. Johann und Wildem Kaiser ein halber Meter Steigen einsetzte, der zu einem soliden 3m-Bart wurde und mich bis über den Kaiser trug. Wunderbar, auch den Kaiser wollte ich schon lange mal aus der Luft fotografieren! Das musste wohl die Konvergenz der Talwinde sein, die ich bisher noch nie gefunden hatte.

Weitere Wolken am Zahmen Kaiser, am Brenn-

kopf und an der Hochries wiesen mir den Weg ins Flachland. Da wir unser Auto am Vortag in Nußdorf geparkt hatten, landete ich nach vier-einhalb Stunden Traumflug in Brannenburg.

Hans - Nun ging's über das Flachland. Keine Wolke war dort. Die starke Inversion trennte deutlich die klare, reine Luft oben von der dunstigen unten. Die Luft war völlig ruhig. Eine gute Gelegenheit für mich, Trimmeinstellungen beim Drachen und die Polare für das neue Compeo zu erfliegen. Weniger gut, um Thermik zu finden. Bei Traunreut überlegte ich noch, Ecki, den DHV-Arzt, zu besuchen. Allerdings fand ich sein Haus aus der Luft nicht und nur irgendwo in der Nähe wollte ich nicht landen. Außerdem hatte ich noch nicht abgeschlossen. Es gab noch Hoffnung, Thermik von „unten raus“ zu finden. Je tiefer ich kam, umso stärker setzte sich der Wind aus Ost bis NO durch: Für mich bedeutete das Seitenwind leicht von vorne. Nicht so ideal für den Flug nach Niederbayern. 400 m über Grund wurde die Luft tatsächlich wieder unruhig. Nach einigen Suchschleifen fand ich einen „Viertelmeter“ Steigen. Langsam machte ich wieder 100 m in Höhe. Dabei war aber sehr deutlich der überraschend starke Wind aus 60 Grad zu bemerken. Mit 20 km/h trug er mich wieder von Niederbayern weg: Keine Chance im „Tiefflug“ noch Heim zu kommen und größere Höhen würde ich in dieser Luft nicht mehr erreichen können. Die schwache Thermik gab mir Zeit, langsam mit meinem Abenteuer abzuschließen. In aller Ruhe konnte ich mir ein schönes Landefeld aussuchen. 47 km vor meiner Heimat Frontenhausen setzte ich den Combat bei 20 km/h Ostwind



Kurz nach dem Clherflug der Hochries landete Corinna in Brannenburg direkt nebenan von Fly&More, im Hintergrund Blick auf den zahmen Kaiser



Hans nach der Landung

sanft auf eine Wiese. Süd-westlich von Altötting. Kann man das evtl. auch als Pilgerreise gelten lassen?

Thomas Ziesel sagte am Vorabend schon, dass es unglaublich sei, welche Gelegenheiten sich ergeben, wenn man irgendwo landet und dann auf die Leute zugeht. Das wollte ich auch testen: Ein Anruf bei meinem Fliegerfreund und Altmeister Max Altmannshofer und tatsächlich - er war grad auf der Heimreise nach einem Flugtag in den Alpen! lippiiiee! Wenn's läuft, dann läuft es! 15 Min. nachdem ich abgebaut hatte, war Max schon da. Der Gute fuhr mich sogar noch bis nach Hause, wo ich dann 2 Std. wartete, bis Christine auch ankam.

Thomas flog übrigens, wie geplant, tatsächlich wieder zurück und landete am Wessnerhof in Marquartstein. Corinna schaffte es nach einem auch für sie beeindruckendem Flug bis nach Brannenburg.

Es war wieder mal ein sehr ungewöhnlicher Flug, der wohl immer in meiner Erinnerung lebendig bleibt. Es ist schön, dass man in der Fliegerei immer wieder solche Erlebnisse haben kann und darf.

Auch bei den anderen Beteiligten dieses Flugabenteuers möchte ich mich herzlichst bedanken. Das wären: Christine, Max, Corinna, Thomas, Georg, Semo, der Bussard am Hochgem und...??? FLIEGEN IST SCHÖÖÖN!!!

Hans Kiefinger

Corinna - Breit grinsend baute ich meinen Drachen im Schatten eines Baumes ab und konnte mir nicht verkneifen, meine Freundin Regina Glas anzurufen. Besetzt. Als es kurz darauf bei mir klingelte, erzählte mir Regina, dass sie gerade mit Hans Kiefinger gesprochen habe, der von seinem unglaublichen Flug von Greifenburg bis Altötting vorgeschwärmt hatte. Was für ein wunderbarer Tag!

Auch Semo dürfte sich über sein 208 km-Dreieck gefreut haben. Und Thomas Ziesel erst, der in zwei Tagen gleich zweimal über den Hauptkamm querte und wieder bei seinem Auto landete!

Unser Dank gilt ganz besonders unseren fahwilligen Freundinnen und Freunden, die sich für uns in heißen Sommerstunden durch den Sonntagsfahrerstau über den Felbertauernpass gequält haben.

Corinna Schwiegershausen

ANZEIGE





TEAM 5 PRODUKTE:

GREEN: DHV /

BLUE: DHV 1-2

BLACK: ACRO

ORANGE: RETTUNG

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

DHV- WETTERSEITE

**Vorher abchecke
was nachher in der Luft los ist!**

Ein Beitrag von Volker Schwanitz

Wie sehr das Wetter unsere Fliegerei beeinflusst, hat der diesjährige Witterungsverlauf wieder einmal gezeigt. Nach dem Hammer-April stellte sich leider ein anhaltend wechselhafter Wetterverlauf ein. Jeweils nur in recht kurzen Phasen waren gute Thermikbedingungen zu finden, die sich meist auch nur auf einer Alpenseite einfanden. Zudem mischten kritische Windsituationen kräftig bei den Flugbedingungen in einigen Regionen mit.

Damit lag auf der richtigen Wettereinschätzung und einer geschickten Fluggebietswahl ein

Schwerpunkt der bisherigen Flugsaison. Grund genug einmal auf die DHV-Wetterseite hinzuweisen, in der man ausgewählte Wetterlinks für jeden Anspruch und für fast jedes Problemchen findet. Hier eine Vorstellung der einzelnen Rubriken und ihre jeweiligen Toplinks.

WETTERSTARTSEITE

Deutschlandwetter Quick-Links mit Bewölkungs-, Regen-, Windkarte der nächsten 4 Tage. Diese Links verweisen auf den stets aktuellen Lauf des bekannt guten amerikanischen GFS-Wettermodells für Mitteleuropa (Wetter3, Wet-

terzentrale) und sind so eingerichtet, dass trotz der täglich 4-maligen Aktualisierung immer die relevante Karte gezeigt wird:

Bewölkungskarte Zeigt die Wolkensituation für Mitteleuropa um 12z (= 14 Uhr MESZ) ohne die hohen Wolken (Zirren). Da die hohen Wolken (Zirren) nur selten wirklich stark abschirmend wirken, sind diese Wolkenprognosen alles in allem die aussagekräftigsten.

Niederschlagskarte Zeigt die erwartete Regenmenge am Nachmittag. Schauerniederschläge (die immer nur örtlich fallen und manche Bereiche daher trocken bleiben) sind mit roten

Punkten umrandet. Durch die Wahl der Nachmittagskarte werden hier auch Niederschläge sichtbar, die sich im Tagesverlauf durch hohe Labilität (Schauer-/Gewitterneigung) entwickeln, was eine wichtige Information für Flieger ist!

Windkarte Hier wird immer die Wildkarte für die Mittags-/Nachmittagslage für die Höhe 925hPa (= -800 m NN) gezeigt. Diese Windkarte hat den Vorteil, dass sie nach eingesetzter Thermik auch in den tiefer gelegenen Fluggebieten eine sehr treffende Windprognose liefert. Stichwort thermische Ankopplung an den Höhen-

TIPP: Im Mittelgebirge findet man als Gleitschirmflieger bei passender Windrichtung und der Formulierung "schwach" bzw. „schwach bis mäßig“ tagsüber meist gute „Obenbleibbedingungen“ vor. Für Drachen darf es auch etwas mehr Wind sein, bis zu „mäßiger“ Wind haben sie ihren Spaß.

Alpenwetter Auch hier stehen die wichtigsten Quick-Links gleich am Anfang: Flugwetter, Prognose-Temps, relevante aktuelle Windwerte, sowie die wichtigen Höhenwindprognosen für die 1500 m NN = 850 hPa und 3000 m NN = 700 hPa, jeweils in Knoten (Knoten mal 2, dann minus 10% = Wind in km/h).

Für die Alpenregion sind natürlich die Regen- und Bewölkungskarten interessant für Mitteleuropa, die oben beim Deutschlandwetter zu finden sind. Darunter stehen hier die meist täglich aktuellen Wettertexte unterteilt in Nord- und Südalpen, die den groben Wetterrahmen beschreiben. Dabei, da für Flieger unverzichtbar, jeweils die Anmerkungen zur Höhenwindsituation!

TIPP: Der unter „Südalpen“ zu findende Link zum deutschsprachigen Wetterbericht des Hydrographischen Amtes der Autonomen Provinz Bozen ist vom Vinschgau bis nach Bassano sehr treffsicher!

Animation Wolkenprognose Und ganz am Ende der rechten Spalte gibt es noch eine nette Wolkenanimation der kommenden 3 Tage von Meteoblue (Uni-Basel), die schnell einen Überblick verschafft.

WETTERGESCHEHEN

Unter Wettergeschehen sind alle relevanten Wetterkarten zu finden, um einen großräumigen Überblick zum Wettergeschehen zu bekommen. Aufgeteilt ist diese Seite in folgende Untertiteln: Webcams/Satellitenbilder, Bodendruck-/Frontenkarten, Niederschlag, Wind, Wolken, Prognose-Sicherheit, Gewitter/Labilität, Radiosonden/Thermik, Wetterkarten-Archive und Meteo-Portale.

Webcams/Satellitenbilder Hervorheben möchte ich hier die oft unterbewerteten Webcams. Sie können dem Wetterlaien eine Vielzahl an Informationen vermitteln, die so kaum aus Satellitenbildern (die in dieser Rubrik auch reichlich zu finden sind) zu entnehmen sind:

Die Bewölkung und Basishöhe (tagsüber) über den Alpen, über die man das Vorankommen von labilen Luftmassen über die aufgetürmten Wolken erkennen kann. Auch die aktuelle Lage von abschirmender Ausgleitbewölkung, die im Vor-

feld einer Warmfront anzutreffen ist, kann tagsüber gut erkannt werden. Im Herbst/Winter ist das Vorhandensein und die Höhenlage einer zähen Hochnebelschicht (die sich bei anhaltend starkem Hochdruck bildet) gut zu erkennen. Bei schlechterem Wetter ist für Flieger vom Herbst bis ins späte Frühjahr die Frage nach der Schneefallgrenze und den örtlichen Restschneemengen zur Einschätzung der thermischen Möglichkeiten der Folgetage sehr nützlich.

Aber auch die vielen angebotenen und z.T. hochaufgelösten Satellitenbilder (Infrarot und auch sichtbares Spektrum) sind eine Augenweide. Da das Interpretieren (besonders der Infrarotbilder in Bezug auf hohe Wolken) nicht immer so leicht ist, sollte man sich in der Rubrik „Wetterwissen-Links“ vorher mal zum Thema Satellitenbilder deuten (im unteren Drittel) umsehen.

Tipp: Der Link zum „Satellitenwetter“ sei hier besonders hervorgehoben, da er alle Wettererscheinungen in Mitteleuropa (Bewölkung, Regen, Gewitter, Schnee uvm.) in einem Bild recht aktuell vereint zeigt. Erstellt wird es aus Beobachtungen, Satelliten- und Regenradardaten.

Boden-/Frontenkarten Bodendruckkarten mit eingezeichneten Fronten sind ein unerlässlicher Teil jeder genaueren Wetterbetrachtung. In ihnen sind die Luftmassengrenzen (Fronten) und die großräumige Druckverteilung eingezeichnet. In den „rohen“ Bodenkarten der Wettermodelle sind die Fronten leider nicht eingezeichnet und auf den ungeübten lauem dadurch etliche Fettnäpfchen. Trotzdem geben diese Karten über die Druckverteilung der kommenden Tage auch dem Wetterlaien etliche nützliche Hinweise. Durch die teils langen Vorhersagezeiträume der hier angebotenen Wettermodelle sollte man aber nicht aus den Augen verlieren, dass die Wettermodelle nach spätestens 5 bis max. 7 Tagen keine verwertbaren Prognoseinformationen mehr liefern können.

Tipp: Die beliebten „Sembach-Karten“ haben zwar eine sehr übersichtliche und informative Grafik, sollten aber nur zur groben Einschätzung des weiteren Wetterverlaufs verwendet werden. Die ebenfalls in dieser Rubrik zu findenden Hirnam- und Bracknell-Karten sind in Sachen Fronten / Störungen deutlich detailgetreuer. Zudem sind die in den Sembach-Karten eingezeichneten Wolken nur eine grobe Hilfe, da neben dem großen Zeitabstand der Einzelkarten auch die Bewölkungssituation ungenügend erfasst wird. Besonders die bei labiler Schichtung im Tagesverlauf sich teils stark verdichtenden Quellwolken werden kaum erfasst.



wind! Für die fliegerisch interessante Tageszeit ist diese Karte im Flachland wie im Mittelgebirge mit Abstand die aussagekräftigste! Die Windrichtung wird in ihr über die Pfeile angezeigt, wobei „Oben“ Norden entspricht, „unten“ Süden, „rechts“ Osten und „links“ Westen. Die Geschwindigkeit wird in Knoten angegeben (Kt mal 2, dann minus 10% = Wind in km/h) und ist neben den Windfiedern sogar noch genauer an den Farbflächen abzulesen.

Wettertext Unter den Quick-Links findet man den meist täglich aktuellen Wettertext und auch die Wind-/Thermikaussichten für die nächste Tage.

Niederschlag Die Animationen und Bilder des Regenradars sind im Kurzfristbereich (bis max. 6 Std.) eine wichtige Hilfe zur Einschätzung von Niederschlagsgebieten. Besonders im Flachland und Mittelgebirge sind Regengebiete gut zu erkennen und in ihrer weiteren Entwicklung sowie Zuggeschwindigkeit gut einschätzbar. Ist also eine Wetterverschlechterung mit Regen oder eine im Tagesverlauf abziehende Regenfront angekündigt, kann man mit dem Regenradar die Niederschläge gut verfolgen und sehr präzise Einschätzungen treffen. Damit springt für Kurzentschlossene nicht selten noch ein netter Flug am Hausberg heraus. Neben den Radarbildern in dieser Rubrik findet man im jeweiligen Länderwetter weitere, teils regionale Regenradarbilder.

Unter dieser Rubrik finden sich die Niederschlagsprognosen der Wettermodelle. Wichtig, die Karten zeigen die Niederschlagssumme, die in den 6 h (bzw. 3 h beim kleinen Mitteleuropagfs) bis zum Nennzeitpunkt erwartet wird. Zeigen sich nur in den Nachmittagskarten mit roten Punkten umrandete Niederschlagssignale (= Konvektion), ist davon auszugehen, dass sie durch Schauer/Gewitter ausgelöst werden. Die Niederschlagsprognosen sind damit als einfacher Indikator für labile Schichtung (Schauer-/Gewitterneigung) zu gebrauchen und sollten daher immer zusätzlich zu den Bodendruckkarten angesehen werden! Hinweis: Die Regenkarten des GFS-Wettermodells reagieren etwas zu „empfindlich“, d.h. die Karten zeigen i.d.R. mehr Regen an, als dann tatsächlich fällt. Zudem sind Schauerniederschläge (rot gepunktet umrandet) immer nur punktuell und nicht jeder wird von ihnen getroffen.

Wind Die Windsituation stellt für Drachen und Gleitschirmflieger einen elementaren Teil der Flugbedingungen dar. Während in den Alpen bei störungsfreiem Wetter die thermischen Hang- bzw. Talwinde das Windgeschehen prägen und damit der Einfluss des überregionalen Windes meistens im Hintergrund steht, ist die Windsituation im Flachland und Mittelgebirge immer ein wichtiger (oft sogar der entscheidende) Punkt bei der Auswahl für das an diesem Tag interessante Fluggebiet.

Eine treffende Einschätzung der zu erwartenden Windsituation ist neben der richtigen Gebietswahl auch oft sicherheitsrelevant – Stichwort Föhn in den Alpen oder aufkommender Starkwind im Mittelgebirge/Flachland.

Sehr häufig ist zu sehen, wie sich Flieger nur an den Verhältnissen ihres Startplatzes orientieren, ohne sich über die zu erwartende Entwicklung und die überregionale Windlage im Klaren zu sein. Besonders morgens/vormittags besteht

dabei die Gefahr, dass eine Starkwindlage, die wegen der noch stabilen Luftschichtung noch nicht in die tieferen Luftschichten durchdringen kann, nicht erkannt wird. In den Alpen besteht zusätzlich die Gefahr, dass Leeesituationen hangnah durch Thermik überdeckt werden.

Tipp 1: Neben den wirklich sehr guten Windprognosen des GFS-Wettermodells sind daher die in dieser Rubrik zu findenden aktuellen Wmdwerte von relevanten Stationen wichtig. Im Allgemeinen sind das die jeweils höchsten Gipfel der Region wie Rhön und Brocken in Mitteldeutschland. In den deutschen und österreichischen Alpen sind es vor allem die Zugspitze und der Sonnblick und bei Südlagen auch der Patscherkofel (als Föhnindikator)! Werden also an diesen Stationen deutlich erhöhte Wmdwerte gemessen, sollte man vorsichtig sein, denn im Tagesverlauf setzten sich diese Windgeschwindigkeiten auch in den tieferen Regionen durch. Da man mit aktuellen Messwerten nur begrenzt Aussagen über die weitere Entwicklung machen kann, sind die WAP-Wetterseiten, die mit jedem modernen Handy abgerufen werden können sehr hilfreich (mehr dazu s.u.).

Tipp 2: Bei den schon angesprochenen Windprognosen des GFS-Wettermodells liefern die Karten für die 925 h Pa-Höhe (-800 m NN) im Mittelgebirge und Flachland ausgezeichnete Ergebnisse! Sie zeigen sehr gut die Windsituation, die sich mit der Thermik im Tagesverlauf einstellt. Diese Prognosen sind denen im Segelflugwetterbericht und erst recht denen des 10 m Bodenwindes (auch GFS) deutlich überlegen.

In den Alpen sind die GES-Prognosen der 850 h Pa-Höhe (1.500 m NN) und die der 700 h Pa-Höhe (3.000 m NN) die wichtigsten. Mit ihnen sollte überregionale Windentwicklung immer auf Starkwind, Föhngefahr bzw. Leeesituationen hin geprüft werden. Die thermisch induzierten Talwinde (auch Bayrischer Wind) werden von diesen Karten natürlich nicht erfasst, hier ist weiterhin die Gebietserfahrung (ggf. der einheimischen Flieger) heranzuziehen. Nicht unterschätzen sollte man aber den Einfluss der überregionalen Windlage auf diese thermischen Winde. Weht der überregionale Wind ungefähr aus der Richtung, aus der auch der Talwind/Bayrische Wind weht, wird der Talwind/Bayrische Wind deutlich früher einsetzen, sich stärker ausbilden, höher reichen und länger anhalten.

Wolken In dieser Rubrik sind eine Vielzahl an Wolkenprognosen aufgeführt, die als Europakarte oder als punktgenaues Meteogramm erscheinen.

Tipp: Die „GFS-Wolkenprognose (0,5° für Mitteleuropa)“ ist eine sehr gute (wenn nicht gar die beste) Wolkenprognose für Mitteleuropa. Sie wird 4 mal/Tag aktualisiert, jeweils den aktuellsten Lauf auswählen! Ebenfalls sehr übersichtlich ist die Wolkendarstellung unter „Meteogramme/Punktprognosen“, hier sind die Bedeckungen der einzelnen Wolkenstockwerke gut zu erkennen. Bei diesen Meteogrammen ist aber zu beachten, dass der großräumige Zusammenhang nicht deutlich wird.

850 hPa-Höhenschicht (-1.500 m NN)

U.a. lassen sich über die Temperaturen dieser Höhenschicht Rückschlüsse auf die Tageshöchsttemperaturen zu (winterliche Inversionslagen ausgenommen) und natürlich auch auf die erforderliche Unterhosendicke an Flugtagen. Für die Jahreszeit sehr warme Höhentemperaturen bremsen die Thermik stark aus (stumpfe Thermik) bzw. verzögern den Thermikbeginn im Tagesverlauf sehr stark.

Prognose-Sicherheit Hier sind Seiten, in denen verschiedene Wettermodelle bzw. eine Schar von Prognoseläufen miteinander verglichen werden können. Je früher sich Unterschiede zeigen, desto unsicherer ist die Prognose.

Gewitter/Labilität Hier sind Seiten verlinkt, die über das GFS-Wettermodell Gewitter-Indizes errechnen. Auf der verlinkten Seite von Wetteronline sind einige Erklärungen dazu zu finden. Zu beachten ist dabei, dass zu einem Gewitter einmal die Bereitschaft der Atmosphäre gehört (brauchbar über die Indizes erkennbar) und auch eine auslösende Hebung (dazu die verlinkten Karten der „700hPa-Vertikalbewegung“ anschauen).

Radiosonden/Thermik Hier gibt's für Thermikflieger wieder Hochinteressantes: Aktuelle Temps (Radiosondenaufstiege) und vor allem auch Prognose-Temps, mit denen man die Thermikgüte der kommenden Tage weltweit abschätzen kann. Für fliegerische Hotspots (Kössen, Bassano, Fiesch etc.) sind die Tempoprognosen per Direktlink aufrufbar. Die richtige Interpretation erfordert etwas Übung, aber auch in dem Punkt wird man passend „verlinkt“. Zusätzlich kann man hier auch die Prognosen des engmaschigen RASP-Thennikmodells abrufen, das interessante Karten für Deutschland und die Alpen bietet.

Wetterkarten-Archive Hier findet man Archive, die in Teilen sogar bis 1899 zurückreichen. Oft ist ein Schlechtwettertrost zu sehen, dass früher auch nicht häufiger Hochdruck über den Alpen herrschte.

Meteo-Portale Auch hier lohnt es sich mal

umherzuklicken, viel Interessantes rund um die Welt des Wetters ist zu entdecken.

LÄNDERWETTER

Hier findet man für die Länder rund um die Alpen (Deutschland, Österreich, Schweiz, Italien, Frankreich, weitere Länder) ausgesuchte Wetterberichte in Text- und Grafikform. Auch die Flugwetterberichte, aktuelle Windwerte, Wetterwarnungen und das jeweilig passende Regenradar ist hier zu finden. Die ausgewählten Links wurden handverlesen und sind dadurch auch von denen gut zu nutzen, die bisher nur wenig Erfahrung mit der Wetterkunde haben. Dennoch muss man sich bewusst sein, dass die meisten dieser Berichte/Grafiken oft nur einen Ausschnitt des Wettergeschehens wiedergeben können. Den vollständigen Überblick mittels der Rubrik "Wettergeschehen" können sie nicht leisten. Ganz besonders der Faktor Höhenwind ist immer mit den hier vorgestellten Höhenwindkarten zu ergänzen.

Tipps: Deutschland: „Luftsportberichte“ (ehem. Segelflugwetter) und „Weishauptwetter“ (aktuelle Wetterberichte als Videoclip vom Team Kachelmann (DSL nötig)).

Österreich: „Flugwetter Austrocontrol“, „Alptherm“ (gratis, nur registrieren lassen) und das „ORF Bergwetter“ (hier wird auch auf den Höhenwind eingegangen).

Schweiz: „Chilloutwetter“ (Wochenaussicht für Flieger) und das „Spezialwetter“ vom Schweizer Fernsehen.

Italien: „Flashwetter“ (guter Symbolwetterbericht) und für den Bereich zentrale und östliche

Südalpen der „Amtlicher Bericht Bozen“ auf deutsch.

Frankreich: „Segelflugwetter“ (auf französisch), „Charmonix-weather“ (auf englisch für den Bereich Westalpen) und „MeteoFrance“ für komplett Frankreich

LAPTOPWETTER

Hier sind eine Auswahl der wichtigsten Wetter-Infos zusammengestellt. Dabei wurden die Links mit geringem Datenvolumen bevorzugt, die auch mit langsamen Übertragungsraten gut nutzbar sind. Da dies nicht bei allen Infos möglich ist, wird mit dem Hinweis "groß" auf eine erhöhte Datenmenge hingewiesen. Nützlich ist es, wenn man die Karten schon mal daheim ins Laptop geladen hat, so geschieht der künftige Seitenaufbau deutlich schneller.

HANDY U. WAP

Unter Handy und WAP sind ausgewählte Telefonnummern und WAP-Links aufgelistet. Mit ihnen kann man überall z.B. die aktuellen Windwerte der höchsten Gipfel oder das A-Flugwetter abrufen. Die ausgewählten Links/Nummern sollten unbedingt in jedem Fliegerhandy gespeichert sein. Auch hier empfiehlt es sich den Umgang zu üben und die Nummern/Adressen schon im Heimatnetz einzuspeichern, somit bleiben die Kosten im wirklich vertretbaren Rahmen.

WETTERWISSEN-LINKS

Hier kannst Du Dein Wetterwissen mit ausgesuchten Links erweitern. Diese Rubrik wird stän-

dig erweitert und sollte in Abständen immer mal wieder besucht werden. Hier sind auch etliche Erklärungen zur Tempanalyse zu finden, die der Grundstein zu fundiertem Wetterverständnis ist.

WAS IST NEU?

Hier sind relevante Neuigkeiten auf der DHV-Wetterseite und in der Meteo-Szene chronologisch aufgezeichnet.

DHV-WETTERSTATIONEN

Hier sind die Standorte und Telefonnummern der automatischen DHV-Wetterstationen verzeichnet, die mit ihren aktuellen Windwerten eine wichtige Informationen zur Einschätzung des aktuellen Flugwetters beitragen.

WETTER-ABC

Hier findet sich eine Vielzahl von fliegerisch relevanten meteorologischen Fachbegriffen, die Torsten Hahne ausgesprochen anschaulich erklärt hat. Wer noch Spezielleres sucht, dem sei das Meteolexikon des DWD in der Rubrik Wetterwissen-Links empfohlen.

ZUM GUTEN SCHLUSS

Das Flugwetter zu verstehen ist und bleibt nicht einfach, mit dem Internet stehen dem Piloten aber ungeahnte Informationsquellen offen. Die DHV-Wetterseite bietet dazu eine gute Plattform um sich nach und nach weiter in die Materie einzuarbeiten, damit man vorher schon abchecken kann, was nachher in der Luft passiert! ezir

ANZEIGE

AIR COTEC

Die erste Adresse für Präzision

flight instrumentus

XC-trainer DUAL mit EPS

NEU bei aircotec

FUN RISER

outdoor sport for high-flyer

www.funriser.com

vvywaircotec.com

Tel 0043 3115/6101B 11
info@aircotec.com

A

DES E3IWAKFLIEGENS?

Uli Wiesmeier und Achim Jaos, beide Gewinner der Gesamtwertung des World-Cups, kehrten zu den Wurzeln des Gleitschirmfliegens zurück.

Ein Interview von Benedikt Liebermeister
Fotos: Uli Wiesmeier

Morgens am Col de Salenton



Jeder Gleitschirmpilot hat schon mal was davon gehört oder gelesen. Ausprobiert haben es die wenigsten. Schade eigentlich. Ganz am Anfang waren der Gleitschirm mit Gurtzeug in einem herkömmlichen Rucksack unterzubringen. Dann kam die Zeit, da haben einem die unförmigen und überdimensionalen Packsäcke eher einen Schrecken eingejagt, als dass sie dazu animiert hätte, damit durchs Gebirge zu wandern. In dieser Epoche hat sicher der eine oder andere Gleitschirm-Alpinist mit der Anstellung eines Sherpas oder der Anschaffung eines Mulis geliebäugelt. Jetzt hat die Schlepperei ein Ende. Ein Freudenfest für die Bandscheiben. Einige Hersteller waren fleißig und es wurde mächtig abgespeckt. Wandern und Fliegen mit weniger als 10 kg auf dem Buckel, ohne in irgendeiner Weise auf Sicherheit, Leistung oder Komfort zu verzichten. Das schaut doch ganz nach einer Renaissance im Biwakfliegen aus?! Zwei „alte“ Hasen, die sich sehr über diese Entwicklung freuen, sind Altmeister Uli Wiesmeier und Big Bird Achim Joos. Zwar haben die Beiden nach einer erfolgreichen, mit dem Worldcup Gesamtsieg gekrönten, Wettkampfkariere ihre Speedarms an den Nagel gehängt, doch ihre Leidenschaft für die schönste Sportart der Welt brennt heller denn je. Allerhöchste Zeit um die Stoppuhr mal gegen die Wanderschuhe zu tauschen. Deshalb beschlossen Uli und Achim kurzerhand gemeinsam einen großen Biwakflug zu starten. Von Annecy in Frankreich zurück in die Heimat, nach Murnau am Staffelsee. Das gibt zusammen 313 km in der Luft und 260 km / 23.000 Höhenmeter zu Fuß im Auf- und Abstieg.

Uli, Du hast ja schon mal einen größeren Biwakflug gemacht. 1994 von Oberstdorf nach Salzburg. Eine Durchquerung der Deutschen Alpen. Wieso noch mal?

Uli: Dinge, bei denen ich Spaß habe, mache ich grundsätzlich öfter als einmal. Für mich war damals schnell klar, dass Biwakfliegen die wohl intensivste Form einer Reise ist.

Was macht den großen Reiz beim Biwakfliegen aus?

Achim: Man schaut in irgendeiner Gegend morgens aus dem Schlafsack und entscheidet je nach Wetter, wie der Tag geplant wird. Man muss eigentlich ständig Entscheidungen treffen. Das ist Freiheit pur. Wo positionieren wir uns für den nächsten Tag? Im Tal oder auf dem Berg? Fliegt es morgen? Noch einmal Trinkwasser tanken oder



Uli: Du bewegst dich 24 Stunden unter freiem Himmel, stehst also mit dem Wetter auf und legst dich mit ihm auch wieder schlafen. So bekommt man mit der Zeit wieder ein sehr sensibles Gespür für die Meteorologie, welches einem in der Zivilisation schnell verloren geht. Oft weißt du nicht, wohin der Tag dich bringen wird und wie dein nächstes Nachtquartier aussieht. Überhaupt die ständige Abstimmung zwischen Route und Wetter, unter Berücksichtigung idealer Start- und Landemöglichkeiten, ist ein spannendes Spiel.

Ihr seid ja doch ziemlich viel gegangen.

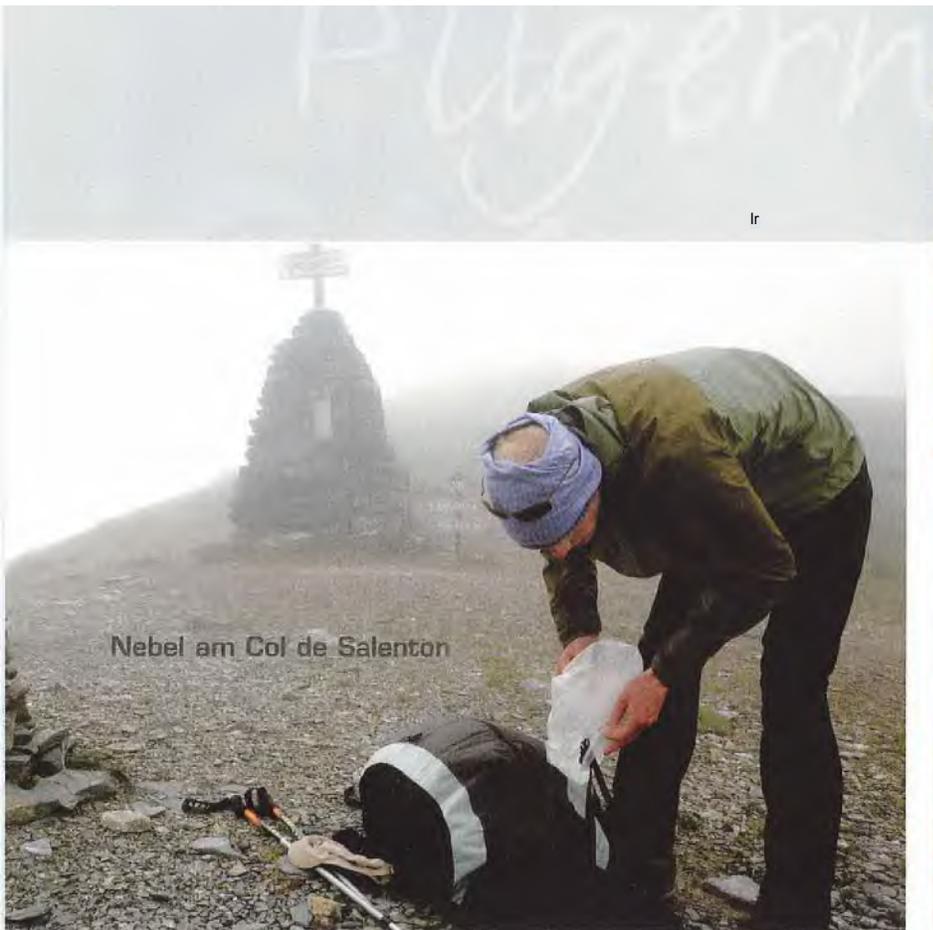


Warten am Bahnhof in Bern

erst am nächsten Tag? Die Spielregeln gibt die Natur und das Wetter vor. Was man aus den Bedingungen macht, liegt an jedem selbst. Das ist eine ehrliche Sache. Weiter ist es so, dass das Fliegen eine ganz andere Bedeutung bekommt. Einerseits freue ich mich über die gesparten Kilometer zu Fuß, andererseits nimmt man mit der Zeit auf einem Biwakflug so vieles intensiv wahr, da kommt ein normaler Flug bei weitem nicht mit.

Oft im Regen über viel befahrene Straßen. Das nervt doch. Wie bleibt man da motiviert?

Uli: Unser Ziel war es, so viel wie möglich in alpinen Landschaften unterwegs zu sein. Ohne Rücksicht auf Höhenmeter. Bis auf das Rheintal ist uns das auch hervorragend gelungen. Wegen zwei Regentagen haben wir dort entschieden, im Tal zu bleiben, da wir im Gebirge ohnehin nichts gesehen hätten. Aber selbst die 80 Kilometer



Nebel am Col de Salenton



Über dem Paznauntal

Asphalt, vom Oberalp bis Chur, waren nicht so schlimm, wie es sich vielleicht anhört. Gehen ist plötzlich wieder mehr als nur eine unangenehme Art der Fortbewegung. Es bekommt irgendwann meditativen Charakter und Du lernst auch wieder das Gefühl zu schätzen, aus eigener Kraft, als Fußgänger, Ziele erreicht zu haben.

Achim: Ich finde, dass wir insgesamt großes Glück mit dem Wetter hatten. Klar wäre es uns lieber gewesen öfters unter Traumwolkenstraßen mit unseren Schirmen entlang zu heizen und hier und da sogar etwas Zeit für Soaringspiele an schönen Plätzen zu haben. Die Gehpassagen gehören aber auch zu einem Biwakflug und ich möchte sie auf keinen Fall missen. Im Gegenteil, abgesehen von den zwei Tagen Straßenlauferei vom Oberalppass nach Chur, waren wir nur in abgelegenen, traumhaften alpinen Gebieten unterwegs. Auch wenn ich durch das Wettkampffliegen viele Länder kennen gelernt habe, war es einfach genial zu sehen, was es bei uns in den Alpen für schöne Gebiete gibt. Durch diese zu pilgern motiviert von ganz allein.

So ein Projekt erfordert ja eine Menge Vorbereitung. Wie gehe ich so was an? Was muss ich bei der Planung, z.B. der Strecke, berücksichtigen?

Achim: Das wichtigste ist, dass man Strecken und Gebiete aussucht, die für einen geeignet

sind. Der „Spielplatz“ Alpen ermöglicht theoretisch Distanzen bis zu 1.000 km. Eine 50 Kilometer Distanz mit zwei Übernachtungen kann aber genau so imposant sein. Von der Länge hängt natürlich auch die Planung ab. Wichtige Fragen sind: Mit welcher Person möchte ich dieses Abenteuer teilen und in welchem Gebiet und Zeitraum soll der Flug stattfinden. Ein weiterer Punkt ist, dass die Materialien ideal auf das individuelle Vorhaben abgestimmt sein müssen. Erst einmal unterwegs, muss alles passen. Stress, z.B. durch Termindruck, zu hoch gesteckte Ziele oder zu schwere Ausrüstung hemmt ganz schnell die Euphorie.

Uli: Die Möglichkeiten, mit einem Gleitschirm gegen den Wind zu fliegen, sind ja bekanntlich begrenzt. Damm sollte man natürlich in erster Linie die Route immer den zu erwartenden Wetterlagen anpassen. Für mich ist ein von Anfang an festgelegtes Ziel das Salz in der Suppe. Andere wiederum lassen sich, gerne ziellos von Zeit und Wind treiben. Wie man es macht, kann jeder individuell für sich bestimmen. Nur die Grundregel dieser Spielform sollte fest stehen. Ausschließlich zu Fuß und mit dem Gleitschirm von A nach B. Da kann ein 20 Kilometer Projekt am Wochenende genauso viel Freude bereiten wie 1.000 Kilometer in einem Monat. Vorausgesetzt, die eigene Kondition steht im richtigen Verhältnis

zur „Aufgabe“. Ausreichende Erfahrung, was das Streckenfliegen, alpine Außenlandungen und die Orientierung im Gebirge betrifft, ist selbstverständlich.

Welche Fehler muss ich unbedingt vermeiden?

Uli: Lust und Laune werden schnell darunter leiden, wenn das Augenmerk einzig und allein auf Fliegen gerichtet ist. Steht einmal fest, es wird wieder nichts mit einem schönen, weiten Flug, dann bist Du an diesem Tag eben kein Pilot, sondern ein Bergsteiger und erfreust Dich an den Schönheiten dieser Disziplin. Das haben wir dieses Mal auch erst wieder lernen müssen. Je leichter die Flugausrüstung, umso besser funktioniert das. Man muss sich nur im Klaren sein, dass das große Ding im Rucksack nicht nur Dein Fluggerät ist, sondern auch Dein Bett.

Was man sich beim Biwakfliegen auf alle Fälle abgewöhnen sollte, ist ein Flugstil, bei dem man die Strecken so ausreizt, bis sie jedes Mal ganz unten im Tal enden. Muss man sich jeden Startplatz zu 100% erwandern, geht das schnell an die Substanz.

Achim: Wenn man so lange unterwegs ist wie Uli und ich, dann wird man zwangsweise mit wechselhaftem Wetterbedingungen konfrontiert. Man sollte frühestmöglich beginnen, Beides ger-

Zu Fuß am Gotschnagrät



ne zu haben. Fliegen wie Gehen. Beides ist genial und wenn es mal so richtig gut zum Fliegen geht, dann ist das noch ein abrundendes Zuckerl. Sich beim Gehen über verkehrte Wetterprognosen oder verpatzte Flugtage zu ärgern, kostet unnötig Nerven und lenkt vom eigentlichem ab: „enjoy it!“

Ihr habt die ganze Ausrüstung ständig mit Euch rumgeschleppt. Da ist die Opti-

mierung ungeheuer wichtig. Gebt uns ein paar Tipps!

Achim: Von Anfang an war klar, dass jedes Kilo zählt. Durch unsere Ausrüster hatten wir in jedem Bereich nicht nur das leichteste Material, sondern auch das funktionellste. Wenn man bei den Kleingegegenständen nicht Acht gibt, kommt hier ein unnötiges Kilo und dort eines dazu. Man kann überall Gewicht sparen. Bei der Rettung, Gurtzeug mit integriertem Rucksack, dem

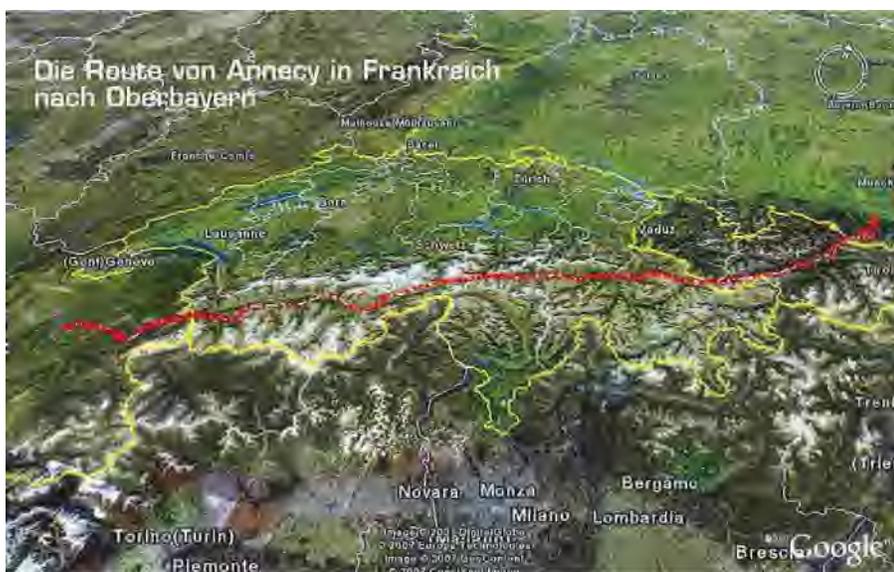
Schlafsack u.s.w., ohne auf Komfort zu verzichten. Es ist notwendig, dass die Ausrüstung früh genug ausgiebig getestet wird, denn es gibt bestimmt immer noch eine Kleinigkeit zu beachten.

Uli: Meine persönliche Schmerzgrenze, im wahrsten Sinne des Wortes, liegt bei 15 kg. Bis zu diesem Gewicht lässt sich ein Rucksack mit gutem Tragesystem jederzeit problemlos schleppen. Mit dem, was der Markt in punkto Leichtausrüstung bietet, ist es kein Problem, in diesem Gewichtsbereich zu bleiben. Bei dem Wort Biwak denken viele sofort an Zelt, Kocher und Geschirr. Dieser „Luxus“ lastet für meinen Geschmack schwerer auf den Schultern, als dass er das Leben erleichtert. Droht tatsächlich eine verregnete Nacht, muss man sich einfach rechtzeitig nach einem Dach überm Kopf umschauen. In den Alpen gibt es eine ganze Menge Almen, Ställe oder Heuhütten.

Zur Not lässt sich mit einem Gleitschirm auch recht gut ein Überdach spannen.

Auf den täglichen „Guten Morgen Tee“ und eine heiße „Packerlsuppe“ kann ich gerne verzichten. Umso besser schmeckt's dann, wenn man wieder an einer bewirtschafteten Hütte vorbei kommt.

Am schnellsten summiert sich das Gewicht von so manchem Schnickschnack.



Hand aufs Herz, wer hat schon mal alle 15 Werkzeuge vom dicken Schweizer Armeemesser gebraucht? Eine zurechtgeschnittene Landkarte ist definitiv leichter als ein Hightech GPS mit Ersatzaku und „Rei aus der Familientube“ wird auch niemanden so richtig glücklich machen.

Was sich bei diesem Trip ganz besonders bewährt hat, waren unsere Wassersäcke.

Zum einen kann man damit je nach Wind und Thermik die Flächenbelastung des Schirms optimieren, kann jederzeit duschen wenn man will und die Trinkwasserreserven genau an die Tagesetappen und die zu erwartenden Wasserquellen anpassen. Das A und O ist H²O. Schüttet man noch etwas Vitamin-Magnesium Pulver in die Trinkflasche, hat man jederzeit ein erfrischendes Getränk.

Sorgfältig sollte man auch an die Wahl der richtigen Schuhe gehen. 10 Kilometer und 3.000 Höhenmeter sollten sie mindestens auf den Sohlen haben, um böse Überraschungen ausschließen zu können. Dasselbe gilt für die Strümpfe. Zwickt es dann doch mal, ist es gut, wenn man in der kleinen Rucksackapotheke auch ein Blasenpflaster findet.

Die ganze Aktion war nicht nur ein reiner Spaß, sondern hat auch einen umweltverträglichen Aspekt.

Uli: Was die Zukunft unserer Umwelt betrifft, müssen wir uns bei allem, was wir tun, ernsthafte Gedanken machen. Da ist natürlich auch unsere Freizeit gemeint. Gleitschirmfliegen ist ein wunderbares Beispiel, wie umweltfreundlich Sport sein kann. Vorausgesetzt, man schnallt sich keinen Motor auf den Rücken oder verschwendet eine Tankfüllung nach der anderen für Rückholaktionen. Man kann sehr gut Flugstrecken kreieren, indem man öffentliche Verkehrsmittel in die Planung mit einbezieht. Die Variante mit dem Zug an den Start, um dann wieder Zuhause zu fliegen, kann ich jedem nur empfehlen.

Das „Zuhause“ kann natürlich auch ein Campingplatz, eine Pension oder ein weiterer Bahnhof sein. Das gilt nicht nur fürs Biwakfliegen sondern für alle Streckenflüge.

Achim: Als Uli und ich uns vor einigen Jahren das erste Mal über einen gemeinsamen Biwakflug unterhielten, waren wir beide absolut begeistert. Ulis Vorschlag, mit dem Zug zum Startpunkt zu fahren, um sich von dort absolut

umweltschonend wieder gen Heimat aufzumachen, fand ich spontan sympathisch. Mit unserer Aktion haben wir gezeigt, dass geniale Erlebnisse in den Alpen möglich sind, ohne ein einziges mal den Zündschlüssel am Auto rumzudrehen. An den Alpenpässen zu Fuß unterwegs wird jedem schnell klar, dass der viele Verkehr ein Wahnsinn ist. Gleitschirmfliegen ist eine Sportart, die umweltgerecht ausgeübt werden kann. In der heutigen Zeit ist dies eine wichtige Botschaft! **Und die Aktion hatte einen wunderbaren karitativen Abschluss!**

Achim: Ja, es war an all den Tagen ein gutes Gefühl zu wissen, dass für jeden geflogenen

Kilometer die Firmen Aerosport, Bruno Banani, Turnpoint und Marmot Geld sponsern. Wir haben uns entschlossen dieses Geld krebserkrankten Kindern zukommen zu lassen. Bezüglich der Motivation war dies an manchen Gehtagen ein wirklich angenehmes Gefühl.

Uli: Über die 4.584 Euro, die wir für krebserkrankte Kinder erlaufen und erflogen haben, freue ich mich ganz besonders. Jedem von uns muss klar sein, welch unsagbares Glück wir haben, so einen traumhaften Sport überhaupt ausüben zu können und zu dürfen. Viele Menschen haben dieses Glück nicht! Mich hat auch sehr gefreut, dass all die Firmen, die uns ausgerüstet haben, sofort von dieser Idee begeistert waren.

Vielen Dank an Aerosport, Bruno Banani, Man-not und Turnpoint.



Danke Achim, Danke UM Nach der Aktion „Pilgern statt hetzen“, Eurem Biwakflug vom Lac d'Annecy nach Berchtesgarden multiplizieren die Sponsoren gemeinsam die geflogenen und gelaufenen Kilometer zu einer Spendensumme von 4584€. Das Geld geht an die "Elterninitiative Krebskranke Kinder München e.V." in München. Nähere Informationen zur Arbeit des Vereins gibt es im Internet unter www.krebs-bei-kindern.de

bruno banani

AEROSPORT.de

TURNPOINT

Marmot

Less Risk more Fun.

Foto: Jerome Sarthe / Vincent Staub

Vincent Staub und-NOVA Team-Pilot Jerome Sarthe spielen in den DGnen der marokkanischen Sahara

Rookie (DHV 1-2) — DER SPASSFLÜGEL



Jedes Mal dieses Grinsen beim Auslegen: So wenig Leinen machen die Sache einfach... Jedes Mal dieses Grinsen beim Start: Der ROOKIE hat fast so etwas wie einen Start-Autopilot... Jedes Mal dieses Grinsen im Flug: Der Schirm ist so herrlich unkompliziert und macht alles ohne Zicken mit... Und nach der Landung? Da bleibt das Grinsen im Gesicht!

g5 ^{2.} ade
Neu: NOVATrim Tuning - kostenlose Leistungs- und Sicherheitsoptimierung nach 100 Stunden oder spätestens einem Jahr.

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

(t 3 Neu: Bei erfolgtem NTT braucht dein Schirm erst nach 3 Jahren zumerßign_Komplett-Check. —

11 R Inklusiv 109.kasicoversicheru e für 1 Jahr



NOVA HEADQUARTERS
NOVA INTERNATIONAL
Bernhard-Feiet-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
info@skybums.ch

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

NOVA
www.nova-wings.com

HOW HOW R FLUGREISEN

Ein Beitrag von Hans G. Isenberg

ass Übergewicht nicht nur gesundheits-schädlich ist, sondern auch ins Geld geht, wissen nicht nur die Krankenkassen. Auch die Fliegergemeinde kann mitklagen, spätestens dann, wenn unser Gleitschirmsack den Zeiger der Waage beim Check In nach oben schnellen lässt. Schock am Abfertigungsschalter der Qatar Airways in Kathmandu: „Sony Mister, you have to pay 405 Euros for your sporting goods“, (leider müssen Sie 405 Euro für Iu Sportgepäck bezahlen). Alles Diskutieren half nichts. Der freundliche Herr bestand auf Barem - no cash, no flight. Damit uns Gleitschirm- und Drachenfliegern nicht ähnliches Ungemach bei einem Flug ins Haus steht, nahm das DHV-Info die neuesten Bestimmungen und Tarife für Sportgepäck unter die Lupe. Grundsätzlich kann jede Fluggesellschaft ihre eigenen Tarife und Bestimmungen festlegen. Gleitschirme und Drachen, auch Fahrräder, Trekking-Zubehör oder Surfbretter werden generell als anmeldepflichtiges Sportgepäck eingestuft. Wer diese Vorschrift ignoriert, darf sich nicht wundern, wenn sein Drachen oder Gleitschirm, besonders bei vollbesetztem Flieger, erst mit einer späteren Maschine transportiert wird. Eine sofortige Beförderungspflicht für unseren Drachen oder Gleitschirm besteht nur dann, wenn das Equipment schon bei der Buchung aber spätestens 14 Tage vor Abflug angemeldet und bezahlt wurde. Soweit so gut. Wiegt nun unsere Flugausrüstung mehr als 50 kg, verweigern alle IATA-Fluggesellschaften wie die Lufthansa, British Airways oder Air France den Transport mit der Begründung, dass laut ihren Bestimmungen die Frachtabteilung ab dem Gewicht von 50 kg zuständig sei. Da nimmt es nicht Wunder, dass so manche Teilnehmer von internationalen Drachenflug-Wettbewerben eine Menge Stories auf Lager haben, wenn es um den relativ teuren und reichlich verspäteten Transport ihrer Ausrüstung geht.

SPORTGEPÄCK IST NICHT GLEICH SPORTGEPÄCK

Für uns Gleitschirmflieger ist nicht nachvollziehbar, warum Golfer und Taucher ihre bis zu 20 Kilo schwere und sperrige Ausrüstung bei den meis-

ten Ferienfliegern zum Nulltarif befördert bekommen, hingegen unser deutlich handlicherer Gleitschirmsack unter die entsprechenden Sportgepäck-Tarife fällt. Die Qatar Airways transportiert zum Beispiel umfangreiche Trekking-Ausrüstungen kostenlos nach Kathmandu/Nepal, die separat verpackt und angemeldet werden müssen. Gleitschirme fallen nicht darunter. Vor einigen Jahren beförderte die indonesische Fluggesellschaft Garuda Airways Drachen und Gleitschirme zum Nulltarif bis nach Australien, heute verlangen einige Liniengesellschaften bis zu 700 Euro für den Hängegleiter-Transport ins Land der Kängurus. Auch die Garuda Airways oder die preiswerte Korean Air kassieren nun harte Euros für unsere Flugausrüstung, während Fahrräder von der Korean Air bis nach Australien umsonst transportiert werden. Schon seit Jahren bemüht sich der DHV um eine Lockerung dieser kaum nachvollziehbaren Regelung bei Liniengesellschaften, bislang leider ohne Erfolg. Doch bei den sogenannten Billigfliegern kommt Bewegung in den Markt. Bislang weigerten sich die meisten Low Cost Airlines mit dem Hinweis, dass sie auf jedes zusätzliche Kilo im Bauch der Maschine achten müssten, Spritsparen sei oberstes Gebot. Air Berlin und die Tochtergesellschaft



Größe des Handgepäcks testen

dba schwimmen nun gegen den Strom und befördern Gleitschirme bis 30 kg Maximalgewicht zum Nulltarif!

Schließlich ist es eine Tatsache, dass Gleitschirm- und Drachenflieger besonders reiselustig sind und immer neue Fluggebiete in aller Welt erkunden. Gerade in den auch für Fluggesellschaften „trüben“ Jahreszeiten wie Herbst und Winter. Bei den Recherchen zu diesem Artikel kamen wir der Sache auf den Grund: Wohl situierte Golfer buchen meist die teure Business- oder 1. Klasse, daher die bevorzugte Behandlung - kann man ja verstehen. Eine angespannte Konkurrenzsituation zwischen den Ferienfliegern trieb die Fluggesellschaften vor einigen Jahren zum Nulltarif für die „bleischweren“ Flaschen und Neoprenanzüge der Taucher. Man ist nicht willens diese „Atlanten“ (Zitat eines bekannten Ferienfliegers) mit zusätzlichen Interessengruppen wie den Gleitschirmfliegern, den Radsportlern, Surfern etc. noch zu erweitern und kreierte gestaffelte Tarife für Sportgepäck und Kundenkarten, wobei auch unsere Flugausrüstung nicht zu kurz kommt.

TARIFE DER FERIEFLIEGER

Gleitschirmsack und Drachen bis 30 kg. Einfache Strecke innerhalb Europa 30 Euro. (TJIFLY 25 Euro). Hin- und Rückflug alle 50 Euro. Anmeldepflichtig. Tuifly ist die Nachfolgegesellschaft der HLX (Hapag Lloyd Express), Sun Express ist Partner der Condor und Lufthansa. Die LTU gehört seit dem 8. August 07 zur Air Berlin. Übergewicht wird mit sieben Euro pro Kilo und Strecke berechnet. Sporttarife gültig vom 1.5.07 - 30.04.08.

TARIFE DER LOW COST AIRLINES

Bei Germanwings 25 Euro pro Strecke innerhalb Europas. Übergepäck: Bis maximal 50 kg Gepäck pro Passagier kostet sieben bis 8,33 Euro pro Kilo und Strecke.

Bei Ryanair muss das mitzuführende Sportgepäck schon bei der Buchung angegeben werden. Es werden die genauen Maße und das Gewicht verlangt, danach richtet sich der individuell fest-

gelegte Tarif. Anmeldepflichtig zwischen 48 Stunden und 14 Tagen vor Abflug. Bei Ryanair beträgt die Freigrenze für das Reisegepäck nur 15 kg statt der üblichen 20 kg der anderen Fluglinien.

GLEITSCHIRMTRANSPORT ZUM NULLTARIF

Die gute Nachricht zum Schluss: Mit der inzwischen zweitgrößten deutschen Fluggesellschaft Air Berlin werden Gleitschirme im ganzen Streckennetz bis 30 kg Gewicht umsonst befördert. Gleiches gilt für die Tochtergesellschaft dba und die Niki Airline. Die Air Berlin und ihre Tochtergesellschaften verfügen nun über das dichteste Flugnetz aller Billig-Airlines, die von Deutschland aus starten. 75 Ziele in Europa und Nordafrika werden derzeit angefliegen. Die LTU wurde vor kurzem von der Air Berlin-Gruppe übernommen. Wie sich nach der Übernahme die Konditionen für LTU-Fernflüge ändern, wird sich zeigen. Das DHV-Info bleibt am Ball und wird darüber berichten. Für den Transport von Drachen verlangt Air Berlin und die dba 25 Euro pro Strecke. Generell muss Sportgepäck auch bei der Air Berlin und ihren Tochtergesellschaften mit der Buchung angemeldet werden.

TARIFE DER LINIENFLUG-GESELLSCHAFTEN

Sportgepäck wird in drei Kategorien eingeteilt:
Klein: Bis 15 kg und/oder 1,40 in Länge
Mittel: 15 - 30 kg und/oder 1,41- 2 in Länge
Groß: Über 30 kg bis 49,99 kg und/oder über 2 m Länge.

Ein Gleitschirmsack im Medium-Tarif kostet innerhalb Europas 40 Euro pro Strecke. Auf interkontinentalen Strecken sind 80 Euro pro Strecke zu berappen. Für Drachen werden innerhalb Europas 80 Euro, bzw. 160 Euro für litterkontinentalflüge pro Strecke verlangt. Für die USA und dortige Anschlussflüge nach Mittel- und Südamerika gilt das Two-Pieces-System. Jeder Passagier der Economy-Klasse darf zwei Gepäckstücke à 23 kg kostenfrei mitnehmen.

KRÄFTIG SPAREN MIT DER PLASTIKKARTE

Mit preiswerten Tickets und einer Freigepäck-Grenze von 30 kg konnten die Ferienflieger LTU und Condor schon viele Gleitschirmpiloten zu einer Fernreise nach Südafrika, Asien oder die USA bewegen. So düst jeden Dezember ein guter Teil der Ligapiloten mit der LTU nach Kapstadt zu den All African Open. Mit dabei ist die rote Servicecard der LTU. Sie berechtigt für gut investierte 30 Euro Jahresgebühr den Transport

eines Sportgepäcks bis zu 30 kg auf beliebig vielen Rügen im gesamten Streckennetz der LTU, auch innerhalb Europas. Besonderes Schmankele: Für Drachen gilt diese Karte ebenfalls!

Der Mitbewerber Condor verlangt 35 Euro pro Jahr für seine Condor TravelCard Single und bietet fast identische Leistungen und eine Freigepäck-Grenze von 30 kg an. Für den Drachentransport gelten bei der Condor TravelCard besondere Vereinbarungen, die über den Service-dienst zu erfragen sind. Auch die inzwischen deutlich preisbewusstere Lufthansa betreibt die Kundenbindung mit Hilfe von Kundenkarten und Miles 4 More Vielflieger-Programmen, die sich mit der Condor-Karte kombinieren lassen. Innerhalb von Europa kann die Lufthansa mit ihren neuesten Promotion-Tarifen durchaus mit den Low Cost Airlines konkurrieren.



Schummeln kann ins Auge gehen

„HEIßE TIPPS“ - OFT VOLL DANEBEN

Die richtigen Schlaumeier wollen nichts unversucht lassen, um am Eincheck-Schalter zu trick-sen. Da werden ein billiger Schnorchel, eine Taucherbrille und zwei Flossen zuoberst in den Gleitschirmsack gepackt, und fertig ist die Tauchausrüstung, die bei der neuen Tuifly bis zu 20 kg Gewicht nichts kostet. Bei drei meiner Fliegerkumpels ging die Rechnung auf, der erpaptete Rest der Grippe sollte reguläres Übergepäck bezahlen: Sieben Euro pro Kilo ergeben 140 Euro pro Flug und Strecke? Der sportlich eingestellte Stationsleiter drückte letztlich beide Augen zu und verlangte nur den üblichen Sportgepäck-Tarif von 30 Euro pro Strecke. Wie heißt es so

schön in den Geschäftsbedingungen der Airlines: Falsch deklariertes Gepäck wird als Übergepäck behandelt.

Auch beim Handgepäck sollte man die Nerven des Bodenpersonals nicht überstrapazieren. Auf immer mehr Flughäfen werden immer häufiger Maßcontainer ein Abfertigungsschalter aufgestellt, in die der Passagier sein Handgepäck stellen muss, (siehe Foto). Passt der Krempel nicht hinein, wird der Fluggast zur Kasse gebeten. Die maximalen Maße fürs Handgepäck sind: 55x40x20 cm. Nicht zuletzt kommt bei besonders Preis-aggressiven Billigflug Airlines das Handgepäck schon einmal auf die Waage. Ein Fliegerkamerad klagte mir sein Leid: Er hatte 70 Euro Aufpreis für sein übergewichtiges Handgepäck zu bezahlen - das Flugticket kostete 49 Euro. So kann man sich selber austricksen.

MÜNDLICHE ABSPRACHEN TAUGEN NICHTS

Besonders vorsichtig sollte man mit den mündlichen Zusicherungen von deutschen Mitarbeitern ausländischer Fluglinien sein. Auch in seriösen Reisebüros sind Falschauskünfte bezüglich unserer Flugausrüstung keine Seltenheit. Beim Hinflug ins exotische Fluggebiet geht alles glatt, beim Einchecken zum Rückflug kennt dort niemand das vorher vereinbarte Arrangement, wie das oben angeführte Beispiel von Kathmandu zeigt. Zur Ehrenrettung der Qatar Airways soll hinzu gefügt werden, dass meinem Freund die Gebühren für das Übergepäck seiner kleinen Gleitschirm Fliegergruppe in Deutschland zurück erstattet wurden. Mündliche Absprachen können gerade bei ansonsten perfekt geplanten Gruppenreisen zu unliebsamen Überraschungen führen, wie schon einige deutsche Flugschulen im letzten Winter bei Linienflügen von Australien, Südafrika, Nepal oder Brasilien erleben mussten.

Fazit: Innerhalb von Europa fliegt man mit der Air Berlin/dba preiswert zu fast allen bekannten Flugzentren, die für Gleitschirmflieger interessant sind. Der kostenlose Transport der Gleitschirmausrüstung ist vorbildlich. Für Fernreisen nach Südafrika, Amerika etc. ist die LTU bislang mit ihrer roten Servicecard klar die Nr.1 beim Drachen- und Gleitschirmtransport. Die Condor kann mit ihrer TravelCard mithalten, aber die Drachenflieger kommen nicht so gut weg, für sie gelten Sondertarife je nach Strecke. Bei den Liniengesellschaften überzeugt die Lufthansa und die Swiss mit Promotion-Tarifen für ausgewählte europäische und interkontinentale Strecken. Einen direkten Vergleich der Preise und Beförderungsbedingungen für Sportgepäck findet man auf den Homepages der Fluglinien im Internet. -C1

LEICHTE GURTZEUGE ZUM BERGSTEIGEN UND REISEN

Ein Beitrag von Josef Schwitzer

Bei einem kurzen Gespräch mit Peter Wild, Konstrukteur des „WildArt“, des ersten Wendegurtzeuges in der Gleitschirmfliegerei, sagte er mir: „Wir waren einfach zu früh dran. 2001 beschäftigten sich nur wenige Piloten mit leichter Ausrüstung.“ Diese Einstellung hat sich in letzter Zeit grundlegend geändert. Neben den Para-Alpinisten interessieren sich heute auch viele bahnfahrende Gleitschirmflieger für leichte Gurtzeuge und anderes leichtes Equipment.

Schnelligkeit ist Sicherheit. Das trifft nicht nur für Bergprofis zu, die sich im 8.000er Bereich bewegen, sondern im gleichem Maße für Bergsportler die Touren in den Alpen planen. Wer sich heute auf der gewichtsparenden Linie bewegt, liegt voll im Trend. Fast alles was für den Berg oder Paraalpinsport an Ausrüstungsgegenständen gekauft wird, wird vermessen und gewogen.

Aber auch Hobbystreckenpiloten oder solche die gerne verreisen, achten auf Gewicht und Packmaß.

Besonders gut Gewicht sparen kann man bei den Gurtzeugen. DHV-gütesiegelte Gurtzeuge decken mittlerweile fast den gesamten Bedarf im Gleitschirmbergsport vom superleichten Hoch-

touren-gurtzeug über das Gurtzeug für den Bergwanderer hin bis zum Traveler oder Leichtgurtzeug ab.

Grundsätzlich gibt es bei den Bergsteigergurtzeugen zwei unterschiedliche Bauarten. Zum einen das Gurtzeug mit Beinschlaufen, also ohne Sitzbrett, und zum anderen das Gurtzeug mit Sitzbrett.

Der Eigengewichtsbereich dieser Gurtzeuge bewegt sich von etwa 1,3 inkl. Airbag bis etwa knapp 3 kg. Im Gewichtsbereich bis ca. 2 kg sind die Schlaufengurtzeugen, im Bereich ab 2 bis 3 kg die Gurtzeuge mit Sitzbrett angesiedelt.

Leichtgurtzeuge sind hingegen unter 3 kg nicht mehr zu haben, denn sie sind letztendlich gewichtsreduzierte Gurtzeuge, bei denen man durch den Einsatz von leichten Materialien und das Weglassen von unnötigem Gewicht sparen konnte. Sie bewegen sich in einem Gewichtsbereich von ca. 3 - 4 kg.

Man sieht also, dass vom Leichtesten ausgehend die Gewichtssteigerung beträchtlich ist und man kann sich dann eben auch vorstellen, dass die verschiedenen Gurtzeuge doch für sehr unterschiedliche Einsatzgebiete und entsprechend der Wünsche der Piloten konstruiert und gebaut worden sind.

Es ist natürlich jedem Piloten selbst überlassen, welches Gurtzeug er auf den Berg schleppt oder auf seine Reise mitnimmt. Grundsätzlich muss man aber sagen, je größer die Bergtour bzw. die Etappe einer Tour um so leichter sollte man die Ausrüstung wählen. Nicht jeder, der mit einem Schlaufengurtzeug konfrontiert wird, bricht sofort in helle Begeisterung aus. Der Sitzkomfort entspricht natürlich nicht dem, den ein Gurtzeug mit Sitzbrett zu bieten hat. Trotzdem muss man sagen, dass man in diesen Dingen mittlerweile recht bequem sitzt und auch Flüge über mehrere Stunden kein Problem sind. Nicht nur für

Hochtouren sind diese Gurtzeuge ideal, auch für herbstliche Abgleiter oder für Events wie X-Alps oder Crossalps sind sie ausgesprochen gut geeignet.

Für kleine und mittlere Paratouren ist ein Bergsteigergurtzeug oder ein Wendegurtzeug mit Sitzbrett sicherlich die bessere Wahl. Zum einen kann man doch etwas bequemer sitzen, zum anderen ist auch die Steuerung über die Gewichtsverlagerung besser möglich, die mit Schlaufengurtzeugen nur bedingt funktioniert. Das Plus an Gewicht gegenüber dem Schlaufengurtzeug beträgt etwa 1 bis zwei Kilogramm.

Alle DHV gütesiegelten Gurtzeuge sind mit einem geprüften Protektor ausgestattet oder müssen mit einem solchen bestückbar sein, wobei die Airbags die Schaumprotektoren zumindest bei den Bergsteiger und Leichtgurtzeugen fast vollständig verdrängt haben. Bei fast



Volumenmessung anhand von Säcken mit Futtermais

allen Gurtzeugen mit Rückenairbag gibt es jedoch für ParaAlpinisten, die für ihre Tour gerne einen Alpinrucksack verwenden, ein bis heute ungelöstes Problem: Wohin mit dem Rucksack beim Flug? Wird er vor dem Start über das Gurtzeug und dem Airbag geschultert, kann sich der Luftprotektor nicht füllen und ist somit unwirksam. Also wird auf Kosten der Sicherheit doch häufig auf den Airbag verzichtet. Ein weiteres Problem mit dem Alpinrucksack, aber auch mit dem Packsack bei Hochtouren, ist der Transport der zum Aufstieg benötigten Ausrüstung ins Tal. Mit Pickel, Seil, Steigeisen, Kleidung und dem Rucksack kommen schon einige Kilos zusammen. Dieses Gewicht lastet im Flug sehr ungünstig auf den Schultern des Piloten und zieht dessen Oberkörper nach hinten. Das Anziehen des Rückengurts um eine aufrechte Haltung zu erzwingen bringt zwar eine gewisse Erleichterung, schafft das Problem aber keineswegs aus



der Welt. Wendegurtzeuge mit Doppelairebag bei denen der Packsack zum Luftprotektor und Stauraum umfunktioniert wird, bieten in dieser Angelegenheit einen enormen Vorteil. Das Gewicht der Ausrüstung lastet nicht auf den Schultern, sondern wird auf die Karabiner übertragen. Dabei ist jedoch zu beachten, dass die Lufteintrittsöffnungen nicht von irgendwelchen Kleidungsstücken verschlossen werden. Am besten nimmt man sich einen kleinen Beutel, gibt alles was die Öffnungen verstopfen kann hinein, und hängt ihn an die Trageschleufe im Airbag und schon hat man dieses Problem gelöst.

Leichtgurtzeuge haben durch die Gewichtsreduzierung fast nichts an Komfort eingebüßt. Mit einem Eigengewicht von ca. 3 - 4 kg sind sie für den Paraalpinisten immer noch „tragbar“. Auch das Packmaß ist im Vergleich zu den herkömmlichen Sitzen deutlich geschrumpft, andererseits doch noch so groß, dass sie nicht mehr in einem Alpinrucksack Platz finden. Die Hersteller möchten mit dieser Art von Gurtzeugen auch weniger den Bergsteiger unter den Fliegern ansprechen, sondern mehr denjenigen, der keine Lust mehr hat mit einem 25 kg Packsack unterwegs zu sein. Aber auch beim Verreisen ob mit Auto, Wohnmobil, Bahn oder Flugzeug mit weniger im Gepäck reist es sich in jedem Falle besser.

WAS IST BEIM KAUF EINES GURTZEUGES ZU BEACHTEN?

Alle notwendigen Verstellmöglichkeiten müssen gegeben und diese auch mit Handschuhen in beide Richtungen bedienbar sein.

Moderne Gurtzeuge, auch Schlaufengurtzeuge, sind mit einem Schultergurtdurchlaufsystem ausgestattet. Bei diesem System ist der Schultergurt nicht am Brustgurt festgenäht, sondern kann eine Schlaufe durchlaufen. Der Pilot kann mit dem Gurtzeug mit der gleichen Einstellung bequem stehen und auch sitzen bzw. fliegen.

Alternativ werden auch Rückholgummis verwendet, die den Schultergurt beim Sitzen spannen.

Schnell ist es, besonders bei Stress am Startplatz, passiert. Man hat vergessen die Beingurte zu schließen. Eine Safe-T-Bar sichert den vergesslichen Piloten gegen das Herausfallen. Beim Gurtzeug mit Sitzbrett hat der Pilot mit etwas Geschicklichkeit und Kraft noch die Möglichkeit sich auf das Sitzbrett zu schwingen. Beim Schlaufengurtzeug mit offenen Beinschlaufen ist es aber sehr schwierig, die Schließen wieder zuzubekommen. Falls die Möglichkeit besteht einen Notlandeplatz anzufliegen, ist dies absolut empfehlenswert, denn wird im Leistenbereich die Hauptschlagader abgeschnürt, kann dies zur Bewusstlosigkeit führen.

Schließen müssen auch mit kalten Fingern oder mit Handschuhen noch einfach zu bedienen sein.

Es gibt bei vielen Gurtzeugen noch eine Menge an sinnvoller Ausstattung, aber meist auch ein Plus an Gewicht. Das Wichtigste ist jedoch, dass das Gurtzeug passt. Jeder Pilot ist in seinem Körperbau ein Unikat und jeder hat von einem Gurtzeug eine andere Vorstellung. Hat man eine Vorentscheidung getroffen, muss das Gurtzeug

getestet werden. Nur Probesitzen in einer auch noch so tollen Aufhängevorrichtung ist zu wenig. Jede gute Flugschule stellt heute ihre angebotenen Gurtzeuge zum Probefliegen zu Verfügung und man sollte diese Gelegenheiten auch nutzen.

Alle Gurtzeuge wurden auf meiner genauen und unbestechlichen Waage inkl. der mitgelieferten Karabiner, Verbindungsleine und Griff für Rettung (wenn vorhanden) und dazugehörigem Airbag gewogen. Die Hersteller befinden sich untereinander natürlich in einer Art Leichtgewichtskampf. Man darf hier nicht außer Acht lassen, dass diese immer das Gewicht des kleinsten Gurtzeuges angeben. Ich hatte jedoch von allen meiner Figur entsprechend das Größte zum Vermessen und Wiegen angefordert.

Zur Vermessung der Aufhängungshöhe und Karabinerabstand sowie der Sitzbrettgröße reichte ein normales Maßband.

Für die Volumenmessung bei den Wendegurtzeugen besorgte ich mir ungemalenen Futtermais, den ich zu kleinen Mengen von 20 / 5 und 3 Liter in Beuteln abfüllte und damit die Packsäcke befüllte.



FOTO CHRISTOPH KIRSCH

	Gurtzeug (Größe)	Hersteller	Art	Gewicht	Höhe	Karabiner-	Protector	Dämpfung	Sitzbreite	Seiten-
				inkl. Airbag und mitgelieferten Karabinern in g	Aufhängung in cm	abstand in cm	Protector	in g	Sitztiefe	taschen
4.	Altiplume Airbag (L)	Supair	Leichtgurtzeug mit Sitzbrett	2795	44	38 - 49	Doppelkammer- airbag	17,3	38 x 44	ja
ti.	Altirando Airbag (L)	Supair	Wendegurtzeug mit Sitzbrett	2970	44	38 - 49	Doppelkammer- airbag	10	38 x 44	j
	Chairbag plus (eine Größe)	Apco	Wendegurtzeug mit Sitzbrett	2960	41	37 - 55	Doppelkammer- airbag	13,4	38 x 40	ja
	Compact (M)	Independence	Leichtgurtzeug mit Sitzbrett	4182	38	40 - 55	Airbag	11,3	40 x 46	ja
	Connect light 2 (XL)	Swing	Leichtgurtzeug mit Sitzbrett	3807	46	38 - 48	Airbag + Schaum	14,7	40 x 46	ja
	Energy light (L)	Icaro	Leichtgurtzeug mit Sitzbrett	3835	47	38 - 52	Airbag + Schaum	14,7	41 x 48	ja
	Escape Airbag (L)	Supair	Wendegurtzeug mit Sitzschlaufen	2016	45	36 - 52	Airbag	10	keine Angabe möglich	j
	Light 3000 (L)	Charly	Leichtgurtzeug mit Sitzbrett	3930	43	40 - 55	Airbag + Schaum	10,6	40 x 46	nein
	Mito Air (XL)	Pro Design	Leichtgurtzeug mit Sitzbrett	4196	45	40 - 55	Airbag + Schaum	10,3	39 x 45	ja
nCs	Mountain (eine Größe)	Independence	Schlaufengurtzeug	1809	50	33 - 55	Airbag	13,5	keine Angabe möglich	neig
	Peak 2 (XL)	Voody Valley	Leichtgurtzeug mit Sitzbrett	3828	46	40 - 50	Airbag + Schaum	13,1	38 x 48	ja
	PIZ (XL)	Skyline	Wendegurtzeug mit Sitzbrett	3050	42	37 - 53	Doppelkammer- airbag	10,3	38 x 42	nein
	Superfight (L)	Charly	Schlaufengurtzeug	1412	48	35 - 50	Airbag	15,3	keine Angabe möglich	nein
	Transalp (eine Größe)	Voody Valley	Schlaufengurtzeug	1370	46	35 - 43	Airbag	12,5	keine Angabe möglich	nein
	X-Alps (L)	Supair	Leichtgurtzeug mit Sitzbrett	3680	45	38 - 49	Airbag	17,3	36 x 46	ja

Herausfallsicherung	Schultergurt-durchläufer-system	Sitzbrett-neigungs-verstellung	Packvolumen bei WendegZ in Liter	Fach für Rettungs-container	Schulter-aufhängung für Rettungs-gerät	Zirkavolumen in zusammengelegten Zustand in cm (ohne Retter)	angebotene Größen	Listenpreis inkl. Protektor	Bemerkungen
ja	ja	nein	keine Angabe möglich	nein	ja	50x47x16	S/M/L/XL	590 €	Gewicht ohne Verbindungsleine zum Retter
ja	ja	nein	60	nein	ja	keine Angabe möglich	S/M/L/XL	590 €	
ja	ja	nein	75	nein	ja	keine Angabe möglich	eine Größe	449 E	keine Karabiner mitgeliefert Supair Alu eingesetzt
ja	ja	nein	keine Angabe möglich	ja	ja	55x55x25	5! M / L / XL	620 €	zusätzlich flacher Schaumstoff im Rückenteil
a	nein	ja	keine Angabe möglich	ja	ja	60x48x18	M / L / XL	689 €	Schultergurtrückzug mit Elastikband
ja	nein	ja	keine Angabe möglich	ja	ja	62x50x20	S / M / L	630 €	Schultergurtrückzug mit Elastikband
ja	ja	keine Angabe möglich	68	nein	nein	keine Angabe möglich	M / L	590 €	
ja	ja	nein	keine Angabe möglich	ja	ja	65x50x30	M / L	599 E	zusätzlicher flacher Schaumstoffprotektor
ja	ja	nein	keine Angabe möglich	j	j	65x50x30	M/L/XL	610,80 e	10 cm Schaumstoffprotektor unterm Sitzbrett
ja	nein	keine Angabe möglich	keine Angabe möglich	nein	nein	55x30x10	eine Größe	390 €	Beingurte geschlossen/ Airbag abnehmbar
ja	nein	ja	keine Angabe möglich	ja	ja	60x48x18	M / L / XL	650 E	Schultergurtrückzug mit Elastikband
ja	ja	ja	58	nein	ja	keine Angabe möglich	M / L / XL	499 E	Gewicht ohne Verbindungsleine zum Retter
ja	ja	keine Angabe möglich	keine Angabe möglich	nein	nein	35x35x8	M / L	439 E	
ja	ja	keine Angabe möglich	keine Angabe möglich	nein	nein	40x30x8	eine Größe	410	
ja	ja	nein	keine Angabe möglich	ja	ja	50x47x18	5 / M / L / XL	660	



UNFALLZAHLEN

Für das Jahr 2006 wurden dem DHV 19 Störungen und Unfälle mit Hängegleitern von deutschen Piloten im Inland gemeldet (19 Inland, 6 Ausland), davon 2 Todesfälle.

Die Tabelle 1 zeigt die Hängegleiter-Unfallzahlen im Jahresvergleich.

Die Gesamtzahl der Unfälle zeigt weiterhin analog zur sinkenden Zahl der Piloten eine insgesamt abnehmende Tendenz. Einer der vier Todesfälle des vergangenen Jahres ist nicht den Unfallverletzungen sondern einem medizinischen Problem des Drachenflegers zuzuordnen.

FLUGPHASE BEIM UNFALL

Zu sechs Unfällen kam es bei Start und Abflug. Dabei blieben zwei Piloten unverletzt, drei verletzten sich schwer, einer kam zu Tode.

Drei Drachenfleger hatten praktisch identische Probleme mit ihrem Fluggerät. Wegen zu geringer Geschwindigkeit bzw. zu hohen Anstellwinkeln beim Abheben, einseitiger Strömungsabriss, Abkippen des Drachens in die Kurve und anschließend Crash. Ein Pilot fand sich unverletzt in den Bäumen wieder (Gerät: Seedwing Spyder). Ein anderer (Gerät A.I.R. Atos) ebendort, jedoch mit gebrochenem Oberarm. Der dritte hatte das Pech im Fluggebiet Hornisgrinde, Schwarzwald, direkt in eine Felsgruppe zu stürzen. Äußerlich unverletzt half er noch bei der Bergung seines Fluggeräts. Auf dem Weg zu seinem Auto brach er plötzlich bewusstlos zusammen. Er starb wenig später im Krankenhaus an einer Gehirnblutung (Gerät: Guggemoos ESC).

„Zu starker Gegenwind beim Start“, meldete nüchtern der Polizeibericht eines Unfalls im Allgäuer Soaring-Hotspot Schratzenbach. Ein Drachenfleger hatte versucht bei einem Wind, der in Böen bis 60 km/h stark war, zu starten. Er wurde bei diesem Startversuch leewärts geschleudert und zog sich schwere Verletzungen zu. Keiner der anderen anwesenden Piloten hatte ernsthaft an einen Flug gedacht.

Böeneinwirkung unmittelbar nach dem Abheben führte zu zwei weiteren Unfällen. Am Tegelberg wurde dabei ein Pilot so stark nach unten gedrückt, dass er mit dem Gurtzeug auf dem Boden aufschlug. Der Drachen hatte jedoch soviel Fahrt, dass er vom Hang freikam und flog. Der Pilot konnte normal landen, klagte aber über starke Bauchschmerzen und wurde vorsichtshalber ins Krankenhaus gebracht. Schwerwiegende Verletzungen musste man glücklicherweise nicht

feststellen. Im zweiten Fall wirkte die Böe auf eine Flügelhälfte und zwang den Drachen in eine steile Kurve. Die anschließende Baumlandung überstand der Pilot verletzungsfrei.

Lediglich drei Unfälle in der Flugphase wurden bekannt. Einer davon endete tödlich. Bei einem Durchgang der hessischen Meisterschaft in Greifenburg herrschten anspruchsvolle Flugbedingungen. Nach den Angaben vorher dort geflogener Wettbewerbsteilnehmer befand sich der Pilot gerade in einem besonders turbulenten Bereich, als sein Astir tuckte. Einziger Augenzeuge war ein Bauer, der einen mehrfachen Überschlag mit anschließendem Gerätebruch und heftiger Rotation gesehen hat. Der ausgelöste Rettungsschirm verfring sich im Wrack des Drachens und öffnete nicht. Todesursache war ein Genickbruch, den sich der Pilot wahrscheinlich schon während des Absturzes durch die herumwirbelnden Aluteile des Drachens zuzog.

Mit Platzwunden im Gesicht ging eine Kollision mit einem Gleitschirm für den Drachenfleger glimpflich aus. In Bassano am Hang zusammen mit einem Gleitschirm kreisend war für den Drachenfleger ein weiterer Gleitschirmflieger von

Jahr	Unfälle/Störungen gesamt	Tödliche Unfälle
1997	50	5
1998	43	6
1999	33	3
2000	42	5
2001	34	4
2002	32	4
2003	38	2*
2004	28	2
2005	27	2
2006	25	4

* und 1 Passagier, 1 Pilot vermisst

Tabelle 1

seinem linken Flügel verdeckt. Beim Wegdrehen vom Hang kam es zum Zusammenstoß, glücklicherweise ohne Verhängen der Geräte. Der Drachen streifte mit der Basis die Kappe des Gleitschirms und schmierte danach über den Flügel ab. Die in Bassano glücklicherweise fast überall wuchernde Maccia sorgte für einen weichen Aufprall. Viele Gleitschirmflieger sind sich der Problematik des eingeschränkten Blickfelds von Hängegleiterpiloten nicht bewusst. Beim Kreisen hat der Drachenfleger praktisch keine Chance, ein anderes Fluggerät wahrzunehmen, das sich auf der Seite seines tiefen (kurveninneren) Flügels befindet. Ein zweiter Kollisionsunfall mit einem deutschen Gleitschirmflieger kostete diesem sowie dem niederländischen Drachenfleger

**U.
R.
E.
E.**

**Fr
2008**

**GLEITSCHIRM
DRACHEN
ULTRA-LIGHT**

9. INTERNATIONALE AUSSTELLUNG UND FLUGSHOW

14. 16. MÄRZ 2008

GARMISCH-PARTENKIRCHEN / GERMANY

Kontakt:
mcn communicate
Adterstr. 9
D-82467 Garmisch-Partenkirchen
tel: +49 (0) 8821 18853
info@free-flight.de - www.free-flight.de



auf Lanzarote das Leben. Auch hier kann w
begründet vermutet werden, dass der Hänge-
gleiterpilot den Gleitschirm beim Kreisen nicht
wahrgenommen hat. Also Vorsicht, wenn Gleit-
schirme und Drachen zusammen im Aufwind
kreisen.

Immerhin 15 Jahre alt wurde der Firebird Laser
eines Piloten, der am schwäbischen Einkorn u
eine gezielte Baumlandung durchführte. Er hat-
te sich dafür entschieden, weil plötzlicher
Höhenverlust das Erreichen landbaren Geländes
unmöglich gemacht hatte. Er selbst blieb völlig
unverletzt, sein treuer Laser wurde jedoch von
der Feuerwehr mit Gewalt vom Baum gezerrt
und zerstört.

Beim Winden- und UL-Schlepp ist der Lock-
out, das Abdriften aus der Schlepprichtung bis
zum Abschmieren über den Flügel, die häufigste
Unfallursache.

Im letzten Jahr kam es dabei zu zwei tödlichen
Unfällen. Ein sehr erfahrener Drachenflieger
erkannte bei einem Windenschleppstart die sich
anbahnende Lockout-Gefahr frühzeitig und
klinkte noch rechtzeitig, bevor die Schräglage
unkontrollierbar wurde. Wohl um Abstand zu
einer nahen Hochspannungsleitung zu gewin-
nen, steuerte er seinen Laminar 14 in eine starke
Linkskurve. Dabei kam es zu einem einseitigen
Strömungsabriss. Wegen der geringen Flughöhe
von 10-15 Metern über Grund konnte der Dra-
chen nicht mehr unter Kontrolle gebracht wer-
den. Der Pilot zog sich bei dem Absturz so
schwere Verletzungen zu, dass er noch an der
Unfallstelle starb.

Mit an Sicherheit grenzender Wahrrschein-
lichkeit starb ein 78-jähriger Drachenflieger im
vergangenen September an einem Herzanfall wä-
rend des Schleppens hinter dem UL. Dem alten
Herrn war das Starten am Hang nicht mehr
möglich, so verlagerte er seine fliegerischen Akti-
vitäten zum UL-Schlepp. Bei den Vorbereitungen
zum Start waren mehrere erfahrene Piloten
beteiligt, gerade wegen des hohen Alters des
Piloten war man bemüht alles besonders sorgfäl-
tig durchzuführen. Bereits in der ersten Schlepp-
phase bemerkte der UL-Pilot eine auffällige Pas-
sivität des Drachenfliegers. Dann begann der
Hängegleiter immer weiter aus der Schlepprich-
tung abzudriften, bis der UL-Pilot schließlich
ausklinkte. Der Drachen wurde jedoch nicht sta-
bilisiert sondern erhöhte seine Schräglage, bis er,
aus 30- 40 Metern Höhe im steilen Winkel 180 °
entgegen der Startrichtung am Boden aufschlug.
Der Pilot zeigte keinerlei Lebenszeichen mehr.
Bereits der herbeigerufene Notarzt vermutete
nach einer ersten Untersuchung einen „medizi-
nischen Ausfall“. Dies bestätigte die weiteren
Ermittlungen der Staatsanwaltschaft.



Unfallschwerpunkt beim Drachenfliegen ist
der Bereich Landeeinteilung und Landung. 15
Unfälle, also 56%, ereigneten sich in diesen Flug-
phasen.

Viermal war der Kontakt der Basis mit hohem
Gras oder Getreide die Ursache für ein abruptes
Abbremsen des Drachen. Das kostete zwei
Oberarme und ein Schlüsselbein, die typischen
Verletzungen, wenn der Pilot nach vorne
beschleunigt durch's Trapez pendelt. In einem
weiteren Fall zog sich der Pilot schwere Kopfver-
letzungen zu, die einen monatelangen Kranken-
hausaufenthalt nach sich zogen. Zwei dieser
Unfälle jedenfalls ereigneten sich in württember-

gischen Fluggeländen, auf regulären, nicht
gemähten Landeplätzen, die anderen bei
Außenlandungen. An dieser Stelle sei an das
Notverfahren bei Landungen im hohen Gras
oder Getreide erinnert: Visuell die Oberfläche
des Bewuchses als Landefläche nehmen und so
die Landung durchführen. Niemals so niedrig
ausgleiten, dass Gras oder Getreide die Basis
„fressen“.

Hindemisberührung im Landeanflug war die
Ursache für drei Unfälle, zwei davon mit den Fol-
gen schwerer Verletzungen. Die Piloten hatten
entweder den Abstand zum Hindernis (in allen
Fällen Bäume) falsch eingeschätzt oder den Ein-

Zusammenfassung

Ursache	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Fehler Landeinteilung und Landung	12	10	12	10	8	7	8
Fehler Start und Abflug	7	7	21	9	5	8	6
Kollision mit Hindernis im Flug	0	7	5	5	5	21	5
Kollision Luftfahrzeug	2	1	0	1	1	1	1
Gefährliche Flugbedingungen	nicht erhoben	2	3	2	3	3	2
Medizinischer Ausfall	nicht erhoben	1	1	0	0	1	1
Technik Ausrüstung	2	1	2	2	2	2	1
Lockout	2	2	0	2	0	2	2
Technik Schleppausrüstung	2	1	0	1	0	0	0
Überschlag	3	1	2	3	3	3	1
Nicht eingehängt	0	1	0	1	1	1	0
Sonstiges	2	0	0	0	0	0	0

fluss des Windes unterschätzt. Bei zwei Unfällen führte die Baumberührung zum Absturz bis zum Boden. Die Piloten wurden dabei schwer verletzt. Ein Drachenflieger blieb unverletzt, weil sich sein Gerät sicher im Baum verhängen hatte.

1. Ein Flugschüler bei seinem neunten Flug und g ein erfahrener Fluglehrer verschätzen sich beim Zeitpunkt der Aufstoßens zur Landung. Dies erfolgte zu spät, die Trapezecken hatten bei noch $\frac{1}{2}$ zügiger Geschwindigkeit Bodenberührung, was den Drachen abrupt stoppte und auf die Nase kippen lies. Folgen: Ein glatter Oberarmbruch und eine komplizierte Schlüsselbeinfraktur.

Mit schweren Kopf- und Wirbelsäulenverletzungen endete für einen Piloten der überraschende Einflug in eine starke bodennahe Thermikablösung beim Landeanflug. Diese hob eine Fläche des Starren stark an und warf das Gerät förmlich aus der Flugbahn. Mit großer Querneigung ging der Drachen in einen steilen Sinkflug über, der wegen der geringen Höhe von 10-15 Metern nicht mehr rechtzeitig ausgeleitet werden konnte.

Bei einem Anflug zur Toplandung im Fluggebiet Macher/Lanzarote geriet ein Drachenflieger zu weit ins Lee. Die Turbulenzen und hektische

Steuerausschläge führten zu einer abrupten 180° Kurve. Mit Rückenwind bretterte der Drachen so lange über steinigtes Gelände, bis eine Steinmauer den Flug stoppte. Mit einem Oberschenkelbruch ging diese lebensgefährliche Situation für den Piloten noch vergleichsweise glimpflich aus.

Wiederholt wurden in den letzten Jahren Landeunfälle gemeldet, die auf die Benutzung eines neuen, für den Piloten ungewohnten, Gurtzeuges zurückzuführen waren. Die Drachenflieger hatten jedes Mal das Problem, sich zur Landung aufzurichten oder kippten beim Aufrichten nach vorne. Das führte dazu, dass die aufrechte Position nur durch Festhalten am Trapez beibehalten werden konnte, was eine korrekte Landetechnik unmöglich machte. Bei einer solchermaßen verursachten Crashlandung brach sich ein Drachenflieger im letzten Jahr ein Bein.

UNFÄLLE IN DER AUSBILDUNG

Drei Ausbildungsunfälle wurden gemeldet, alle ereigneten sich bei Landeinteilung bzw. Landung. Völlig verunsichert war ein Flugschüler, als er bei seinem zweiten Alleinflug nach UL-Schleppstart offensichtlich die Orientierung im Landeanflug verlor. Entgegen der Funkanweisungen des Fluglehrers flog er statt des Gegenanfluges Kreise, streifte schließlich einen Baum und stürzte sechs Meter zu Boden. Dabei zog er sich schwere innere Verletzungen zu. Bei den beiden anderen Ausbildungsunfällen handelte es sich um die „Klassiker“ der Drachenausbildung: zu spätes Ausstoßen, Bodenberührung mit der Basis und Durch's-Trapez-Pendeln beim Crash mit Verletzungen der Oberarme.

UNFÄLLE BEIM PASSAGIERFLIEGEN

Für das Jahr 2006 wurde kein Unfall beim Doppelsitzerfliegen gemeldet.

'07



Winterflugpause? - Nein, danke!



Service:
**Luftfahrttechnischer
Betrieb Wasserkuppe**

Der Luftfahrttechnischer Betrieb Wasserkuppe bietet als zugelassener Hersteller- und Servicebetrieb professionelle, herstellerunabhängige Gleitschirmchecks und Rettungsgeräte-Packservice aller Marken an.

Auch Reparaturen oder Wechsel von Bahnen werden von unseren kompetenten Schirmexperten sorgfältig und zügig durchgeführt.

Dipl. Textil-Ingenieur **Johannes Knust** ist zuständig für 2-Jahres-Checks und Reparaturen: „Bei meiner Arbeit im Luftfahrttechnischen Betrieb Wasserkuppe kann ich auf meine langjährige Erfahrung in der Textilbranche zurückgreifen.“



Johannes Knust

2-Jahres-Check **150,- EUR**

Dauern ca. 3-4 Stunden. Geräte, die zum Check gebracht oder geschickt werden, sind nach spätestens einer Woche abhol- oder versandbereit!
Neu: Du kannst deinen Schirm auch in der Flugschule in Willingen (Sauerland) zum Check abgeben und dort wieder abholen.

Reparaturen, z.B.

Leinentausch: **10,- EUR**
Tragegurt wechseln: **10,- EUR**
kleine Löcher kleben: **10,- EUR**

Rettungsgeräte-Packservice: 30,- EUR

Infos und Auftragsformulare:

• www.wasserkuppe.cornatb

In den Wintermonaten bieten wir jeden Samstag und Sonntag **Rettungsgeräte-Wurftraining** im Technischen Bereich des Flugcenters an.

Infos und Anmeldung:

• www.wasserkuppe.com/rwt



Monaco/Sospel:
**Der Jahreswechsel an der
Côte d'Azur**

in unseren traditionellen Monaco-Flügen kommen sowohl Anfänger als auch Cracks voll auf ihre Kosten!

Riesige Start- und Landeplätze mit Fluglehrer- und Funkeinweisung und Höhendifferenzen von 400 -1100m stehen im Flug- und Schulungsgebiet Sospel in den Seealpen zur Verfügung.

Mit den erfahreneren Pilotinnen und Piloten fliegen wir an der Côte d'Azur, über den Dächern Monacos und mit Landung am Strand.

Auch diesmal wieder dabei: Der ehem. Profisportler Rafael „Murphy“ Graetz! „Die Monaco-Flugwochen über Neu-jahr gehören auf jeden Fall zu den Highlights meiner Flugsaison?“



Murphy Graetz

Gleitschirm-Flugwochen 5ospel/Monaco

650,- EUR

Inklusive: 7x Übernachtung im Appartement, Bergauffahrten, Geländeeinweisung, Briefings und Profi-Flugbetreuung (Funk und Video)

Nichtfliegende Begleitperson, wie oben, aber ohne Flugbetreuung **210,- EUR**

Termine:

FU13.07: 25.12.07 - 01.01.08

FU14.07: 01.01.08 - 12.01.08

Infos und Anmeldung:

• www.fly-sospel.com

winterschulung:
**Ganzjährig fliegenlernen
in Rhön und Sauerland**



Warum auf das Frühjahr warten, wenn es auch im Winter fliegt!? Wir nutzen die im Winter sogar oft ganzjährig guten Schulungsbedingungen in den Mittelgebirgen und bieten Gleitschirmkurse für Einsteiger auch in den Wintermonaten an.

Kurs-Infos und Termine Rhön:

• www.wasserkuppe.com

Kurs-Infos und Termine Sauerland:

• www.ettelsberg.com



rati-Ze

Algodonales:
**Die Zusatz-Flugwochen in
Südspanien!**

Wegen der großen Nachfrage bieten wir zusätzliche Flugwochen in der Sierra de Lijar an! Ideal für alle Pilotinnen und Piloten ab A-Lizenz/SoPi, die Lust auf Soaring und Thermik unter der andalusischen Sonne haben. Wir empfehlen schnelle Anmeldung, die Plätze sind begrenzt!

Infos, Termine und Anmeldung:

• www.fly-algodonales.com

SNOWKITE.DE

SNOWKITEING WASSERKUPPE: KURSE - EVENTS - EQUIPMENT

gleitschirm-direkt.de

GLEITSCHIRM DIREKT Fliegershops
Online • Rhön • Sauerland

wasserkuppe.com

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

ettelsberg.com

Zur Hoppecke 12 ■ 34508 Willingen
fon: 05632 - 65 34

305/148

Sicherheitsmitteilung

Gleitschirm: Paratech PBi5 M DHV GS-01-1363-05, Paratech PBi5 S DHV GS-01-1408-05, Paratech P44 XS DHV GS-01-1490-06, Paratech P44 SM DHV GS-01-1491-06, Paratech P44 ML DHV GS-01-1492-06, Paratech P44 L DHV GS-01-1493-06, Paratech P27 XS DHV GS-01-1651-07, Paratech P27 SM DHV GS-01-1652-07, Paratech P27 ML DHV GS-01-1653-07, Paratech P27 L DHV GS-01-1654-07

Bei Bremsgriffen des Typs PARATECH «Evolution» wie im Bild 1, die nach dem 1. Mai 2007 aus-
 geliefert worden sind, gibt es einen Produktionsfehler des Wirbels: Die



beiden Bohrungen sind bei diesem Wirbel schlecht ausgerundet und entgratet. Die schwarze Befestigungsschnur zum Griff und die farbige Hauptbremsleine können im Bereich des Wirbelloches verletzt und stark geschwächt werden, was zum Versagen der Verbindung Bremsgriff - Hauptbremsleine führen kann. Zu erkennen ist dies im Ansatz

bereits nach geringem Gebrauch durch teilweises Ausfransen der Leinenstücke im Bereich der Wirbellocher, so wie im Bild 2 und 3. In Übereinstimmung mit dem DHV trifft der Hersteller PARATECH folgende Sicherheitsmaßnahme: Die Bremsgriffe sind vor dem nächsten Flug auf eventuelle Beschädigungen, wie oben beschrieben zu untersuchen:

1. Sollte eine erkennbare Verletzung der Leinen vorliegen, sind die Griffe vor dem nächsten Flug auszutauschen.



2. Sollte noch keine sichtbare Beschädigung vorliegen, die Bremsgriffe respektive der Gleitschirm aber nach dem 1. Mai 2007 bezogen worden sein, können diese bis zum Erhalt der Austauschgriffe weiter benutzt werden, müssen aber vor jedem Flug kontrolliert werden.

Der Austausch der Bremsgriffe kann durch den Piloten selbst erfolgen. Dazu bitten wir die betroffenen Piloten mit uns Kontakt aufzunehmen:

PARATECH AG, Telefon +41 (71) 787 30 31 oder info@paratech.ch

Weissbad, 05.09.2007

Thomas Maurer, Geschäftsführer

Uwe Bemholz, Entwicklung

PARATECH AG

Sicherheitsmitteilung

Gleitschirme: Gradient Bright 26 DHV GS-01-0971-02, Gradient Bright 28 DHV GS-01-0972-02, Gradient Bright 30 DHV GS-01-0973-02, Gradient Bright 24 DHV GS-01-1000-02, Gradient Aspen 26 DHV GS-01-1070-03, Gradient Aspen 28 DHV GS-01-1071-03, Gradient Aspen 24 DHV GS-01-1094-03, Gradient Aspen 30 DHV GS-01-1154-03, Gradient Golden 28 DHV GS-01-1155-03, Gradient Golden 26 DHV GS-01-1163-03, Gradient Golden 30 DHV GS-01-1164-03, Gradient Golden 24 DHV GS-01-1169-03, Gradient Bright Classic 24 DHV GS-01-1203-04, Gradient Bright Classic 26 DHV GS-01-1204-04, Gradient Bright Classic 28 DHV GS-01-1205-04, Gradient Bright Classic 30 DHV GS-01-1206-04, Gradient Golden 22 DHV GS-01-1232-04, Gradient Bi-Golden 42 DHV GS-01-1262-04, Gradient Delite 22 DHV GS-01-1396-05, Gradient Delite 24 DHV GS-01-1397-05, Gradient Delite 26 DHV GS-01-1398-05, Gradient Delite 28 DHV GS-01-1399-05, Gradient Delite 30 DHV GS-01-1400-05, Gradient Aspen 2 24 DHV GS-01-1480-06, Gradient Aspen 2 26 DHV GS-01-1481-06, Gradient Aspen 2 28 DHV GS-01-1482-06, Gradient Aspen 2 30 DHV GS-01-1483-06, Gradient Bright 3 30 DHV GS-01-1484-06, Gradient Bright 3 28 DHV GS-01-1485-06, Gradient Bright 3 30 DHV GS-01-1486-06, Gradient Bright 3 24 DHV GS-01-1543-06, Gradient Aspen 2 22 DHV GS-01-1544-06, Gradient Golden 2 26 DHV GS-01-1578-06, Gradient Golden 2 28 DHV GS-01-1579-06, Gradient Golden 2 30 DHV GS-01-1580-06, Gradient Golden 2 24 DHV GS-01-1607-07, Gradient Golden 2 22 DHV GS-01-1608-07

Da die Leinenschlösser bei Gradient-Gleitschirmen nicht mittels Gewindekleber oder sonstiger Maßnahmen gesichert sind, ist eine Lockerung der Mutter und ein Öffnen der Verschraubung im Laufe der Gebrauchsdauer nicht auszuschließen.

In Übereinstimmung mit dem DHV erlässt der Importeur, Fa Turnpoint GmbH, folgende Sicherheitsmitteilung: Die Leinenschlösser aller Gradient-Gleitschirme sind vom Halter auf festen Sitz der Verschraubung zu kontrollieren. Lose Muttern können mit einer Zange oder einem Schraubenschlüssel mit Handkraft wieder festgezogen werden. Die Kontrolle muss vor dem nächsten Flug stattfinden. Stephanskirchen, 03.09.2007, turnpoint fastline gmbh, edlinger strasse 68

D-83071 stephanskirchen / baierbach, Fon: +49 (0) 8036 90 88 261

www.turnpoint.de, elisabeth@turnpoint.de

306/148

Neue Musterzulassungen Gleitsegel

MusterprüfNr	Muster Klasse	Inhaber der Musterprüfung Fluggewicht min. - max.
DHV GS-01-1681-07	FreeX Manx 5 1 GH	FreeX GmbH 60 kg - 85 kg
DHV 05-01-1682-07	FreeX Man® M 1 GH	FreeX GmbH 6c kg 105 kg
DHV GS-01-1683-07	FreeX Mangt 1 GH	FreeX GmbH 100 kg - 130 kg
DHV GS-01-1688-07	Pro Design (alpa 105 2 GH	PROTESIGH, Hofbauer GmbH 105 kg 130 kg
DHV GS-01-1687-07	SOL Synergy 3 5 2 GH	Sol Sports Ind. E Comerico LTDA 60 kg 80 kg
DHV GS-01-1688-07	Sot Synergy 3 L 2 GH	Sol Sports Ind. E Comerico LTDA 9c kg 110 kg
DHV GS-01-1689-07	SOL Synergy 3 XL 2 GH	Sol Sports Ind. E Comerico LTDA 100 kg - 130 kg
DHV GS (n-1690.P7	SOL Synergy 3 M 2GH	Sol Sports Ind. E Comerico LTDA 7S kg- 9S kg
DHV GS-01-1691 07	Apco Vista 5 1-2 GH	Apco Aviation Ltd. 70 kg 90 kg
DHV 65-01-1692-07	Apco Vista M 1-2 GH	Apco Aviation Ltd. 85 kg - 105 kg
DHV 05-01-1693-07	Apco Vista L 1-2 GH	Apco Aviation Ltd. 100 kg - 125 kg
DHV G0-01-1694-07	GIN Yeti 200805 1 GH	GIN Gliders Inc. 55 kg 75 kg
DHV 65-01-1695-07	GIN Yeti 20085 1 GH	GIN Gliders Inc. 70 kg 90 kg
DHV GS-01-1696-07	GIN Yeti 2008M 1 GH	GIN Gliders Inc. ES kg 105 kg
DHV GS-01-1697-07	GIN Yeti 2008L 1 GH	GIN Gliders Inc. 100 kg - 120 kg
DHV GS-01-1698-07	GIN Vail 2008XL 1 GH	GIN Gliders Inc. 115 kg • 137 kg
DHV GS-01-1699-07	GIN Rebei S 2 GH	GIN Gliders Inc. 73 kg 90 kg
DHV GS-01-1700-07	GIN Rebei 2 GH	GIN ade Inc. 88 kg les kg
00GS-01-1701-07	GIN Rebei L 2 GH	GIN Gliders Inc. 100 kg • 117 kg
DHV G6-01-1702-07	Icaroln Instinct 85 1-2 GH	Fly & more GmbH, KARO S5 kg-75 kg

Gleitsegelgurtzeuge

MusterprüfNr	Muster Anhängelast max.	Inhaber der Musterprüfung
DHV GS-03-0355-07	Independence Duo 120 kg	Fly market Flugsport-Zubehör GmbH & Co. KG
DHV GS-03-0360 07	Independence Fusion 120 kg	Fly market Flugsport-Zubehör GmbH & Co KG
DHV 65 03-0361-07	Independence Compact 120 kg	Fly market Flugsport-Zubehör GmbH & Co. KG
DHV GS 03-0362-07	APCO Chairbag 100 kg	Apco Aviation Ltd.

Gleitsegelrettungsgeräte

MuSteffridNr	Muster Anhängelast max.	Inhaber ddr Musterprüfung
DHV GS-02-0149-07	Protect DUO 220 kg	U-Turn GmbH



DEM ROLLSTUHL ENTFLOGEN

MÜHLENFLIEGER ERFÜLLEN EINEN LEBENSTRAUM

Ein Beitrag von Heiko Link

Nun Jahre ist es her, dass sich Hartmut Kählke aus dem Rollstuhl erhob. Multiple Sklerose, eine Erkrankung des zentralen Nervensystems, war der Grund dafür, dass er nicht mehr laufen konnte. Kaum hatte er den ersten Schritt gemacht, wandte er sich mit einem Herzenswunsch an seine Pflegerin Manuela Mensing-Fatzaun: „Ich möchte fliegen.“

Er war voller Hoffnung gesundheitlich so große Fortschritte zu machen, dass sein Lebenstraum Realität werden könnte. „Hartmut baute bereits in der Schule Segelflieger aus Balsaholz. Später Modellflugzeuge. Er interessierte sich schon immer für das Fliegen“, sagt Fatzaun über den heute 51-jährigen. Doch der gelernte Kraftfahrzeug-Mechaniker hatte einen langen Weg vor sich. „Hartmut musste wieder laufen lernen und bekam gezieltes Krafttraining“, erinnert sich die Mitinhaberin der Einrichtung für ambulant betreutes Wohnen Pro-INTEGRA aus Raddestorf, das 20 Kilometer nördlich von Minden in Westfalen liegt. Mit einer speziellen Ernährung und Medikamenten half sie ihrem Schützling wieder auf die Beine. „Ein dreirädriges Fahrrad machte ihn wieder mobil. Das ging Stück für Stück“, berichtet die Pflegerin. Hartmut Kählke kämpfte weiter. Dank der Hilfe eines Arztes, seiner Pfleger und einer Fahrschule schaffte er es, wieder Motorrad zu fahren.

Sein nächstes Ziel war der Flug. „Wenn es



irgendwie geht, versuchen wir die Lebensträume unserer Klienten zu erfüllen“, erklärt Horst Fatzaun. „Die Schwester meiner Frau arbeitet beim DHV. Sie stellte den Kontakt zu den Mühlenfliegern her“, ergänzt er. „Wir sagten natürlich sofort zu, Hartmut einen Flug zu schenken, als Bettina Mensing bei uns anrief“, erinnert sich der Vorsitzende des Vereins Joachim Mehnert.

Am 21. Juli steht Hartmut Kählke endlich auf

dem Gelände der Gleitschirmflieger in Schnathorst, wo Tandempilot Hermann Pieper ihm ein Gurtzeug anlegt. „Ich bin noch nie geflogen. Noch nicht mal in den Urlaub“, gesteht Kählke kurz vor dem Start. Nervosität? Fehlzeige! „Ich habe vollstes Vertrauen in den Piloten“, versichert der 51-jährige. Doch es kommt nicht nur auf den Hermann Pieper an: „Wenn die Seilwinde anzieht, muss der Passagier voll mitlaufen, sonst bekomme ich richtig Stress“. Mühlenflieger Wilhelm Knollmarm befestigt das Seil und zeigt Kählke den roten Griff, den er am Ende der Schleppstrecke über der Winde ziehen muss, um das Seil abzutrennen. Er sieht sich um, prüft den Wind. Es folgt ein kurzer Blick zum Piloten und zum Passagier, beide nicken. Er funkt den Windenfahrer an: „Pilot und Gerät startklar.“ Kurz darauf rennen Pieper und Kählke die Wiese hinunter und heben ab. Lautlos schweben sie dem Himmel entgegen.

„Das war Spitze! Ich habe mir auch nichts gebrochen. Mein Fahrgestell ist noch heile“, macht der freudestrahlende Kählke nach der Landung erst Mal einen Scherz. „Du bist genial mitgelaufen. Das war ein super Start“, sagt Pieper und klopft seinem Passagier auf die Schulter. Und weil es so schön war, fliegen die beiden gleich noch mal. „Das könnte man ruhig noch öfter machen“, findet der Neuling am Himmel. Der Mann aus Raddestorf, will nun möglichst schnell wieder in die Luft kommen.



RED BULL X^g 2.S' 20 07

DER LANGE WEG NACH MONACO

Ein Beitrag von Richard Brandt

30 Teams (bestehend aus Pilot und Supporter) stellten sich heuer ab dem 23. Juli der Herausforderung, die Strecke vom Dachstein bis Monaco fliegend und zu Fuß zurückzulegen. Damit das Ganze dann noch wirklich spannend wurde, musste das Rennen auch zu Fuß immer mit der kompletten Flugausrüstung am Mann bestritten werden. Es durften außer den eigenen Füßen und Gleitschirm keine weiteren Hilfsmittel zur Fortbewegung genutzt werden. Zusätzlich gab es mit den Wenden dieses Jahr eine Steigerung zu den Strecken 2003 und 2005. Es hieß nämlich die Marmolada, den Eiger, den Mont Blanc und den Mont Gros vor dem Landen auf dem Zielfloß in Monaco zu umrunden. Das bedeutete insgesamt eine Strecke von 838 Kilometern Luftlinie (die tatsächlichen Flug- und Laufkilometer ergaben natürlich wesentlich mehr Strecke) und eine zweimalige Überquerung des Alpenhauptkammes. Ein weiterer „Ansporn“ war die „Letzte Mann Regel“ nach der alle 48 Stunden das jeweils letzte Team aus dem Bewerb genommen wurde.

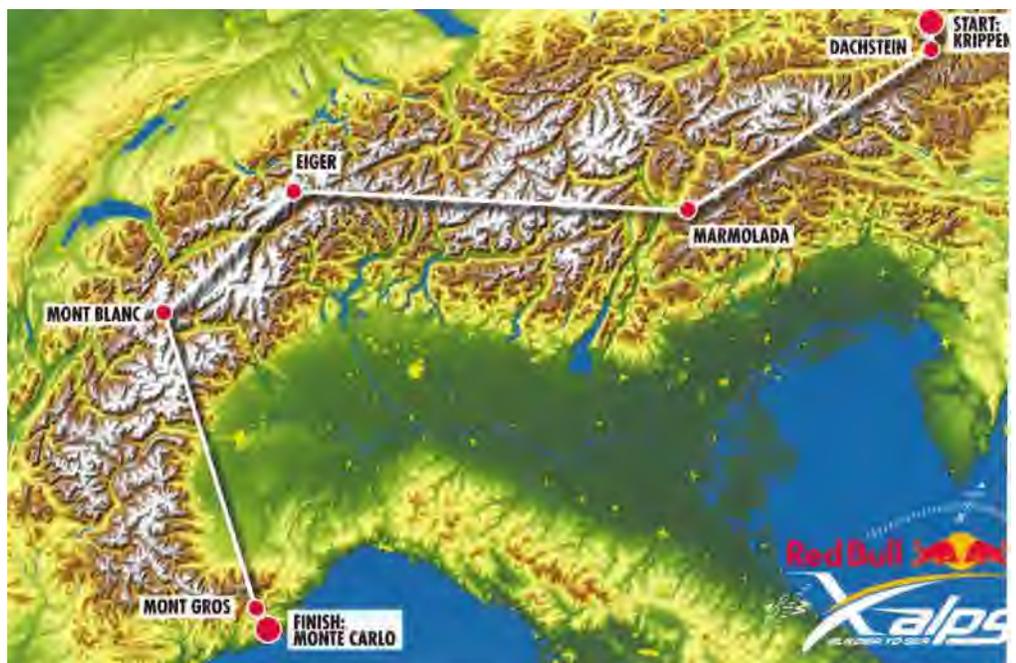
Nicht umsonst gelten die X-Alps als der härteste Gleitschirm-Wettbewerb der Welt.

Um interessierten Zuschauern ein hautnahes Verfolgen des Wettbewerbes zu ermöglichen, war auf der Red-Bull X-Alps Seite mittels Live Tracking die Position eines jeden Teilnehmers mit wenigen Minuten Verzögerung zu verfolgen. Dies war dadurch möglich, dass über jeden Piloten ständig aktualisiert GPS -Daten mittels Handy an einen Server gesandt wurden. Man konnte also als Beobachter neben der jeweils aktuellen Bewegung (ruhen, gehen, fliegen) eine Unmenge an weiteren Informationen erhalten und ständig die Positionen der Piloten zueinander vergleichen. Es gab außerdem die Möglichkeit, die aktuellen Routen auf Google Earth zu verfolgen, hier war der Track außerdem noch um die Höhe über dem Gelände ergänzt. Wer sich mit Google Earth ein bisschen auskennt, der weiß, dass man die Athleten (natürlich „nur“ deren Positionen) quasi auf jedem Gernsensteig

gehend tuld an jeder Felswand fliegend beobachten konnte.

Da das Wetter auch 2007 nicht wirklich fliegerfreundlich war, mussten große Teile der Strecke zu Fuß bewältigt werden. 40 Kilometer am Tag, das sowohl bergauf als auch bergab und bei jedem Wetter, waren eher die Minimalanforde-

Ganz klar dominierten die Schweizer Piloten Alex Hofer, Martin Müller und Urs Lötseher den Wettbewerb. Im Verlauf des Rennens wurde diese Vormachtstellung nur durch den Rumänen Tonia Coconea gebrochen, der als mit Abstand laufstärkster Teilnehmer die teilweise beeindruckenden Flugleistungen der Schweizer durch



rung. Wenn's dann mal zum Fliegen war, dann meistens auf der windtechnisch falschen Seite der Gebirgsketten. Bei starkem Wind stundenlang durch massive Lees zu fliegen, das ist schon ausgeruht eine kräftezehrende Angelegenheit. Dann auch noch genau im richtigen Moment die taktisch beste Entscheidung für ein Topland zu treffen und dieses unverletzt auszuführen, das wäre schon einmal am Tag eine Herausforderung. Erfreulicherweise, das sei an dieser Stelle noch mal besonders hervorgehoben, war das fliegerische Können und die mentale Stärke der Teilnehmer so ausgeprägt, dass es zu keinen ernsthaften Verletzungen kam.

ebenso beeindruckende Laufstrecken aufholen konnte. Alex Hofer ließ mit einem Wahnsinnsflug von knapp 170 Kilometern aus vermeintlich aussichtsloser Position am vorletzten Tag vor Zieleinlauf seine Konkurrenten hinter sich und konnte wie schon 2005 die X-Alps für sich entscheiden. Damit wurde auch seine individuelle Routenwahl belohnt, die ihn teilweise weitab von seinen Mitstreitern durch die Alpen führte. Martin Müller war zwar mit deutlichem Abstand der erste im Ziel, wurde allerdings wegen eines versehentlichen Regelverstos mit einer 36 Stunden Zeitstrafe belegt und damit dritter. Zwischen beide schob sich Toma Coconea auf den



Supporter Christian Maier und Michael Gebert, Peter Rummel und Supporter Martin Walleitner

Unten: Peter Rummel beim Start



zweiten Platz. Auf den vierten Platz (auch mit einer Zeitstrafe belegt) kam Urs Lötseher und auf den fünften Platz der Japaner Kaoni Ogasawa.

Damit waren zum Schluss fünf Piloten im Ziel in Monaco, dreizehn weitere beendeten das Rennen zwischen Eiger und Mt. Gros. 48 Stunden nach Zielankunft des Siegers mussten alle Teams am 8. August den Wettbewerb beenden.

Zwölf Piloten schieden aus gesundheitlichen Gründen und als jeweils letztes Team aus.

Der Sieger Alex Hofer legte insgesamt 900 km (61% der Distanz) in der Luft und 588 km (39%) zu Fuss zurück (insgesamt 1.488 km). Im Gegensatz dazu flog der Zweitplatzierte Cocone 24% der Strecke und lief die restlichen 76% (insgesamt 1.021 km). Aus Deutschland gingen zwei Teams an den Start, Michael Gebert mit Supporter Christian Maier aus dem Oberallgäu und Peter Rummel mit Supporter Martin Walleitner vom Tegernsee. Michael musste den Wettbewerb aus gesundheitlichen Gründen vorzeitig abbrechen und Peter erreichte die vorletzte Wende, den Mont Blanc.

Michael, warum musstest du kurz nach der Wende Marmelade den Wettbewerb beenden, was waren deine Gefühle dabei?

Aufgeben musste ich kurz vor Bozen, weil sich mein Knie so stark entzündet hatte, dass ein Weiterlaufen nicht mehr möglich war. Das Bein unter Schmerzmitteln taub zu stellen, hat auch wenig Sinn gemacht, da einfach noch zuviel Strecke zu machen gewesen wäre und dann auch Langzeitschäden nicht ausgeschlossen

gewesen wären. Auf jeden Fall war es eine große Enttäuschung aufhören zu müssen, da wir doch sehr viel Zeit und Energie in dieses Projekt gesteckt haben. Aber da kann man nichts ändern und außerdem gibt es das Ganze ja mal wieder!

Kannst du dir eine erneute Teilnahme 2009 vorstellen?

Nach dem nicht so zufriedenstellenden Abgang wird man da wohl mal schwer darüber nachdenken müssen...

Peter, du hast nach knapp '1.000 zurückgelegten Kilometern (49% geflogen und 51% gegangen) mit dem Chris Reinegger und dem Andy Frötscher gemeinsam die X-Alps 2007 auf dem 14. Platz mit der Wende Mont Blanc beendet. Was waren deine wichtigsten Eindrücke? Was hättest du besser und was schlechter machen können? Ist eine erneute Teilnahme 2009 ein Thema für dich?

Die letzten drei Wochen waren sehr intensiv, wie müde ich eigentlich war, habe ich erst richtig nach dem Ende der Tour erlebt, als die Anspan-

nung langsam abfiel. Auch das Verarbeiten des Erlebten wird noch einige Zeit dauern. Zur Zeit träume ich intensiv von dem Abenteuer, durch das zu fliegen und zu wandern war.

Alles in allem haben die positiven Erlebnisse überwogen, sicher waren Momente dabei, in denen ich alles hinschmeißen, keinen Schritt mehr weiter wollte, ich völlig verzweifelt war und die Strecke unmöglich zu schaffen erschien. Und Martin ratlos neben mir stand und nicht so recht wusste, was eigentlich mit mir los war. Aber als er mir mitteilte, dass es den anderen nicht besser ging, kam ich langsam wieder in Fahrt.

Das lange Gehen war kein Problem, zumindest in den ersten elf Tagen nicht, dann haben sich durch den Abstieg vom Grimselpass meine Sehnen am Schienbein entzündet. Der darauffolgende Tag von Meiringen nach Frutigen war auch nicht gerade förderlich. Ab da wurde es richtig schwierig mich weiter zu motivieren, aber nach Chamonix wollte ich es schon noch schaffen.

Am Schönsten war für mich zu erfahren, dass doch sehr viele Menschen das Rennen beobachteten und immer wieder positives Feedback

rübergekommen ist. Auf dem Weg nach Disentis hat mich eine Frau begleitet, die so begeistert von diesem Wettbewerb ist, dass sie schon vor zwei Jahren mit Aidan Toase ein Stück gegangen war und daraufhin mit dem Gleitschirmfliegen begonnen hat. Immerhin ist die Dame schon 60 Jahre alt und ganz schön fit. Überhaupt ist in der Schweiz für diesen Event eine große Begeisterung zu spüren, wir wurden zum Übernachten eingeladen oder sind durch Interlaken gebracht worden. Alles in allem sensationell, was sich am Straßenrand alles abgespielt hat. Alleine deswegen würde ich das Ganze noch mal machen.

Das Fliegen war bis auf ein oder zwei Tage schon sehr speziell. Ich war sicher an Tagen in der Luft, an denen ich normalerweise nicht fliegen gehe. Aber zu sehen und zu erfahren, was mit dem Gleitschirm alles möglich ist, war schon interessant. Selbstverständlich habe ich auch viele Fehler gemacht, die mir im ausgeschlafenen Zustand sicher nicht passiert wären. Aber das ist ein Teil des Rennens und jeder Pilot muss damit umgehen. Eine perfekte Schirmbeherrschung ist notwendig, sonst macht das gar keinen Spaß. Viele sind dann halt mehr gelaufen, weil sie zum Fliegen zu müde waren.

Was kann man besser machen? An zwei Tagen habe ich nicht auf mein Gefühl gehört und das hat mich wieder ein paar Plätze zurückgeworfen.

Sehr viel bin ich ja an Plätzen gestartet, an denen das nicht üblich ist. Das ist eine der schönen Seiten dieses Wettbewerbes: Du gehst auf einen Berg, suchst dir einen passenden Platz und dann entscheidest du, wann und wo es weiter geht. Das ist für mich ein großes Abenteuer gewesen, denn die Möglichkeit mit Toplanden zu arbeiten ist natürlich sehr reizvoll.

Sehr viel bin ich mit Andi Frötscher zusammen gegangen und auch geflogen, was dann schon sehr verbindet. Zum Schluss kam dann noch Chris Reinegger dazu. Auf dem Weg nach Chamonix haben mich dann beide noch überholt. Zusammen haben sie dann in Chamonix auf mich gewartet, denn ich konnte wegen meines Beines einfach nicht mehr so schnell laufen. Das hat mich sehr gefreut, das ist aber auch der Geist dieses Rennens: Lauter Gleichgesinnte, die nur ein Ziel kennen, aber wenn's brennt sich doch gegenseitig helfen. Das war bis auf einige Ausnahmen so der Fall.

Als Resümee kann ich sagen, dieser Wettbewerb bringt dich an und über deine Grenzen, jeder Tag fordert dich bis aufs Letzte, sei es psychisch als auch physisch und jeder Tag ist ein Kampf. Euphorie wechselt mit absoluter Niedergeschlagenheit und du gehst durch und wachst daran. So intensiv wie in diesen drei Wochen

habe ich in meinen bisherigen Leben nur sehr selten gefühlt und gelebt.

Für mich ist jeder Teilnehmer ein Sieger, egal wie weit er letztendlich gekommen ist.

Bedanken möchte ich mich bei allen denen, die mich in der Vorbereitung unterstützt haben, vor allem bei Jens Bröcher für die Website und bei meinen Sponsoren Salomon und Gore Tex. Natürlich bei allen Freunden und Bekannten, die mir geholfen haben. Besonders bei meinem Freund Martin Walleitner, der sicher nicht gewusst hat, wie hart es ist, mich zwei Wochen aushalten zu müssen. Der größte Dank gebührt aber meiner Frau und meinem Sohn, die es mir erst möglich machen solche Unternehmungen durchzuführen.

Alle Teams und Höhepunkte einzeln zu würdigen, dafür reicht leider der Platz hier nicht aus. Jeder Pilot (und auch Supporter) hat eine herausragende und phantastische Leistung erbracht. Deshalb unsere Gratulation und unseren Respekt an alle Teilnehmer der Red-Bull X-Alps 2007.

14

Wertung

Platz	Pilot, Nation	km	Ziel	Zeitstrafe
1.	Alex Hafer, SUI	838 km	Ziel	
2.	Toma Coconea, ROM	838 km	Ziel	
3.	Martin Müller, S1113	838 km	Ziel	ja
4.	Urs Lötseher, 5012	838 km	Ziel	ja
5.	Kaoru Ogasawa, JPN	838 km	Ziel	
5.	Aidan Toase, GBR1	735,4 km		
7.	Ramon Morillas, ESP	714,1 km		
8.	Ulfic Jessop, GIRR2	707,9 km		
9.	Honza Rejmanek, USA2	696,4 km		
10.	Leone A. Pascale, JA?	686,5 km		
11.	Jan Skrabalek, CZF	678,8 km		
12.	Julien Wirtz, FRA2	712,2 km		ja
13.	Nate Scales, USA1	652,1 km		
14.	Peter Rummel, GER2	592,2 km		
14.	Chris Reinegger, AUT1	592,2 km		
14.	Andy Frötscher, 1111	592,2 km		
17.	Lloyd Pennicuk, AUS	554,3 km		
18.	Dimitry Gusev, RUS	513,2 km		

ZUM NACHLESEN

Die offizielle Red-Bull X-Alps Seite:

<http://www.redbullxalps.com>

Website von Michael Gebert mit Tagebuch

<http://www.naturwild.de/xalps>

Website von Peter Rummel mit Tagebuch

www.x-alps.de



Foto: M. Scheel/azoom.ch

NEU!

ARCUS 5

SIMPLY THE IgeM77 eMiezie MP-9V 7 Z-e



info@swing.de

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

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

SWING .1:2E



XC-OPEN PIEDRAHITA

»Fly as far as you can«

Ein Bericht von Dieter Münchmeyer

Viele im Online Contest erfolgreiche Streckenflieger tauchen nie oder nicht mehr bei den klassischen Wettkämpfen im Gleitschirmsport auf. Ihnen sind die fliegerischen Einschränkungen eines normalen Tasks zu eng. In Wettkämpfen wird in der Regel eine feste Aufgabe gestellt, bei der eine gewisse Folge von Wegpunkten in möglichst kurzer Zeit abgeflogen werden muss. Ich selbst kenne aus früherer Wettkampferfahrung, wie viele gute Flugtage durch eine Wettkampfaufgabe fliegerisch verloren gingen. Oft hat man eine Aufgabe, die für einen persönlich an einer bestimmten Stelle unlösbar wird und steht gegen den Wmd bis zum Boden, während es in einer anderen Richtung schön zu fliegen gewesen wäre. Oder die Tasksetter haben sich schlicht in ihrer Wetterbeurteilung getäuscht und für den Tag eine suboptimale Aufgabe gestellt. Oder man muss ständig im Gas stehen, um vorne mit dabei sein zu können und fliegt damit häufig grenzwertig.

Hans Bausenwein hat deshalb mit Andreas Rieck ein anderes Wettbewerbskonzept entwickelt. In der Serie XC-Open (FAI II) steht jeder Task unter dem Motto: „Fly as far as you can“. Der Tag entscheidet sich immer erst zum Schluss, denn wer am längsten fliegt hat auch die größte Chance auf die weiteste Strecke. Nicht 2 Stunden

„Gas geben“, sondern 6 Stunden lang das optimale aus einem Tag herausholen, das ist die Idee. „Am Abend wollen wir nur strahlende Gesichter.“ sagt Hans und fährt dazu in die hierfür am besten geeigneten Fluggebiete auf unserem Globus. Und das nicht in der Zeit, in denen dort die härtesten thermischen Bedingungen herrschen, sondern dann, wenn ein geübter Streckenflugpilot mit Genuss weit fliegen kann. In diesem Jahr waren die Termine in Manilla, Australien und Piedrahita, Spanien. Es folgen noch Termine in Carpinteria, Argentinien und Valle de Bravo, Mexico. Die Planung 2008 ist im Gang.

Piedrahita ist so ein idealer Ort für das Streckenfliegen. Er liegt zentral in Spanien, etwa 2 Autostunden von Madrid, auf der Nordseite des Kastilischen Scheidegebirges, dessen höchste Berge um 2.500 m hoch sind. Das Fliegen ähnelt etwas dem Flachlandfliegen, allerdings mit Bergstart statt Wmde. Schaut man an thermisch guten Tagen Satellitenbilder Spaniens an, so sieht man häufig die sich hier und in nordöstlicher Richtung von Piedrahita bildenden Wolken. Diese entstehen auf der Konvergenzlinie der Wmde aus nördlichen Richtungen auf der Nordseite des Gebirges und der durch die Großwetterlage vorherrschenden südwestlichen Wmde. Oft ist ganz Spanien wolkenfrei und nur hier bil-

det sich die wolkenmarkierte Thermik. Ab Mitte Juli und im August ist die Thermik für uns Gleitschirmflieger oft zu stark, auch wenn 4.000 m Basishöhe uns träumen lassen. Der Wmd am Startplatz auf 1.900 m Höhe nimmt nach Thermikbeginn sehr schnell zu und die Startbedingungen werden nach kurzer Zeit kritisch. Das war der Grund diesen Wettkampf in die erste Septemberwoche zu legen, wie sich zeigen sollte, die absolut richtige Wahl.

Die XC-Open Manilla 2007 Termin war unmittelbar vor der WM von vielen WM-Teilnehmern zum Kennenlernen des Geländes genutzt worden. Die dort bei einer Gewitterlage gezeigte lebensgefährliche Risikobereitschaft hat die Organisatoren veranlasst, das Sicherheitskonzept der XC Open zu überarbeiten. 45 Piloten aus aller Welt (Deutschland, Schweiz, England, Belgien, Norwegen, Serbien, Russland, Portugal, Australien, Südafrika, Mexico u.a.) kamen nach Piedrahita. Für diese Piloten hat sich der Weg gelohnt: Acht gültige Tasks an 8 Wettkampftagen! Wir hatten Idealwetter, jeden Tag günstige Startbedingungen am Hauptstartplatz, an den ersten Tagen Wolken-thermik bis über 3.500 m Basishöhe, später Blauthermik bis zu 2.500 oder 3.000 m.

In der Welcome Session im Rathaus von Pie-

drahita stellte Hans erst einmal die Regeln des Wettkampfes klar. Sicherheit steht an erster Stelle. Die Piloten sind in Rückholergruppen organisiert. Der Fahrer jeder Gruppe ist Ansprechpartner der Wettkampfleitung und steht mit dieser über Funk und Mobiltelefon in Kontakt. Er weiß immer, wo seine 5 oder 6 Piloten sind, steht mit seinen Piloten in ständigem Funkkontakt, jede Gruppe auf einer eigenen Frequenz. Der Fahrer gibt Sicherheitsmeldungen der Piloten an die Wettkampfleitung weiter. Ohne Funk darf nicht geflogen werden, Einzelpiloten ohne Gruppe gibt es nicht. Landemeldung unmittelbar nach der letzten Wertungszeit um 19:30 Uhr ist Pflicht. Wenn 15 Minuten später keine Meldung vom Piloten eingetroffen ist, wird die Wettkampfleitung Suchmaßnahmen einleiten. Strenge Regeln für die Sicherheit ermöglichen Freiheit beim Fliegen und bei der Routenwahl.

Steve Ham konnte als Wettbewerbsleiter gewonnen werden. Er lebt seit vielen Jahren in Piedrahita und hat in der Saison jede Woche eine neue Gruppe von Piloten, die er bei ihren Streckenflügen betreut. Jedes Jahr finden unter seiner Leitung Wettkämpfe statt, so die Nordic Open und die British Open in diesem Jahr. Er kennt sein Gebiet und gab uns im ersten Briefing eine umfangreiche Einführung in die lokalen Gegebenheiten. Wie sind die Windsysteme, wie kommt man über den Villatoro-Pass oder den Tomavacas Pass, die die Ebene von Piedrahita nach Osten und Westen abschließen? In welcher Höhe muss man die Pässe anfliegen, um die nach den Pässen folgenden schwer landbaren Gebiete sicher zu überfliegen? Wo dreht der

Wmd im Tagesverlauf? Er erzählte, dass kastilische Bauern in bestimmten Dörfern außenlandende Piloten nicht sehr begeistert empfangen und wie man sich da verhalten sollte. Und dann gibt es noch die schwarzen Stiere. Leider stehen diese oft im Schatten unter den Bäumen und man sieht sie meist nicht, wenn man sich ihre Weide als Landeplatz auswählt.

Mit Aufgabentypen, bei denen den Piloten bis zu 3 freiwählbare Wendepunkte erlaubt waren, erkundeten wir in den nächsten Tagen das fliegerische Potential Piedrahitas. Der Wmd kam stets mehr oder weniger aus nördlichen Richtungen, die Piloten klagten manchmal über „Gegenwind aus allen Richtungen“. Der Wolken-thermik mit hoher Basis in den ersten Tagen folgten Blauthermiktage mit verschiedenen Inversionsschichten. Dies führte insgesamt zu geringen Durchschnittsgeschwindigkeiten. Die Tagessieger waren stets etwa 6 Stunden in der Luft für Strecken von 100 bis manchmal 150 km. Die weitesten Strecken ergaben sich, wenn Piloten nach einer gewissen Flugzeit entlang der Bergkette den Sprung nach Süden mit dem Wmd über die Berge gewagt haben. Hatten Sie diesen Sprung geschafft, dann konnten sie im Flachland noch einmal relativ schnell weit fliegen und punkten. Diese Routen werden in Piedrahita sonst nie geflogen.

Es entwickelte sich ein Kampf zwischen Godfrey, der 3 Tagessiege verbuchen konnte, die stets mit 1000 Punkten gewertet werden, und den Piloten des schweizer Alpsfreeride Teams mit Damien Tuvo, Martin Müller, Reynald Mumenthaler und Paul Tomassi. Diese flogen in allen

Tasks konsequent im Team und unterstützten sich gegenseitig. Von den Deutschen konnten Werner Schütz und Klaus-Günter Eberle in der Spitzengruppe mithalten. Maximal 4 Durchgänge wurden gewertet. Flygirl Gaynor Schoeman gewann die Damenwertung und Damien holte sich mit 2 Punkten Vorsprung vor Godfrey den Gesamtsieg. Das waren 120 Meter im letzten Task bei insgesamt mehr als 500 geflogenen Kilometern. Knapper kann eine Entscheidung kaum fallen. Die Serienkasse gewann Olivier Nef; bei den Masters (über 45 Jahre) hatte Uli Strasser die Nase vorn. In der Teamwertung dominierten die Schweizer Alpsfreeride auf Ihren Boomerang 5 vor den Rosenheimer Lederhosen Eagles, die alle mit Gütesiegelschirmen antraten.

Das Wettkampfkonzzept hat sich voll bewährt. Es gab wirklich nur die glücklichen Gesichter, die sich die Wettkampfleitung gewünscht hatte. Keinerlei Unfälle, keine Öffnung eines Rettungsgeräts. Und nie das Gefühl, noch einmal Glück gehabt zu haben. So sollen Wettkämpfe sein. In diesem Sinne sollen auch die noch kommenden Wettbewerbe dieser Serie in Argentinien und Mexico im November und Dezember verlaufen. Hans hat sich alle Mühe gegeben, die Fluggebiete nach denselben Gesichtspunkten sorgfältig auszuwählen. Die Wetterstatistik und die Geländesituation sprechen für diese Gebiete.

Zum Schluss winken in Mexico den Piloten Preisgelder in Höhe von insgesamt 21.000 Dollar. Noch ein Grund mit dabei zu sein.

Webseite: www.xcopen.org



INEANTON

auf einem Streckenflug musst du deinem Schirm

vertrauen können:

- hohe Trimmgeschwindigkeit
- bestes Gleiten beschleunigt
- kein Wegdrehen nach Klappern
- höchste Stabilität

findest du vielleicht bei vielen Schirmen, aber Icaro's Incanto bietet dir mehr:

einfaches Handling

» innovative Technologie

» wunderschönes Design und Schirmform

» bei umfassender, schneller After Sales Service



DHV-XC



ERFOLGREICHE TRI

Ein Beitrag von Richard Brandt

Der neue DHV-XC ist ein voller Erfolg. Es wurden bis zum 15. September 2007 von mehr als 2.200 Piloten über 17.000 Flüge in allen Klassen eingegeben. Damit ist der XC des DHV weltweit der mit deutlichem Abstand größte Online-Streckenflugwettbewerb.

In der Deutschen Meisterschaft sind bei den Gleitschirmen über 1.100 und bei den Drachen und Starrflügeln an die 300 DHV-Piloten mit ihren Flügen vertreten. Diese Piloten flogen um die sechs Deutschen Meistertitel, die 2007 vergeben werden. Neben diesen Titeln finden sich Sonderwertungen wie Siegerin der Damenwertung, bester Junior oder bester Newcomer. 155

Vereine beteiligten sich an den Vereinswertungen für Drachen und Gleitschirme.

Auch die österreichischen Drachenflieger haben sich mit der Ausrichtung ihrer Streckenflug-Meisterschaft für den DHV-XC entschieden. Sowohl die Einzelwertungen für Drachen und Starrflügler als auch die Vereinswertung sind in den entsprechenden Listen zu finden.

Im Verlauf der Saison konnte mit dem DHV-XC allen Piloten eine immer weiter ausgebaut Online-Plattform zur Verfügung gestellt werden, um Flüge und Leistungen zu vergleichen oder um Flugerlebnisse mit anderen zu teilen.

Um einen weltweiten XC-Contest zu ermöglichen, sucht Klaus Tänzler außerdem im Auftrag

der FAI nach einer Lösung. Geplant ist, die verschiedenen nationalen Anbieter von Online-Streckenflugbewerben zu vernetzen, um alle Flüge zentral den Piloten zugänglich zu machen. Damit würde jedes Land die Möglichkeit haben einen unabhängigen Wettbewerb durchzuführen und gleichzeitig würde eine weltweite Wertung ermöglicht.

Die Vorteile eines vom DHV organisierten





ECKENJAGD



Online-XC haben sich in dieser ersten Saison schon deutlich gezeigt. Anpassungen, Ergänzungen oder komplette Neuerungen lassen sich je nach Bedarf in kürzester Zeit verwirklichen. Auf Wünsche und Anregungen der Piloten kann zeitnah reagiert und eingegangen werden.

Hier eine kleine Auswahl:

Begonnen hatten die Anpassungen mit der Wahlmöglichkeit der Kartendarstellung, damit

konnten die Ladezeiten der XC-Seiten deutlich verkürzt werden. Eine manuelle Optimierung von Flügen über MaxPunkte wurde ermöglicht. Immer weiter verfeinerte Filterfunktionen sind installiert. Kommentare und Fotos zu den Flügen werden angezeigt. Die Vereinswertung Odenwald-Cup funktioniert erfolgreich als Pilotprojekt. Eine Herstellerwertung läuft als Demo und eine FAI3 Liste (alle Flüge aus Sport- und Offe-

ner Klasse zusammengeführt) erleichtert den Gleitschirm-Piloten den direkten Vergleich untereinander.

Und auch gleich eine Vorschau:

Für unsere Vereine gibt es in Zukunft die Möglichkeit, Streckenflug-Wettbewerbe im Rahmen des DHV-XC zu organisieren. Eigene Wertungen wie z.B. der Odenwald-Cup können dann für alle Teilnehmer leicht zugänglich veröffentlicht



Wertungen Deutsche Meisterschaft Gleitschirm

Sportklasse

Platz	Name	Gerät	Punkte
1	Torsten Hahne	Skywalk Cayenne	917,91
2	Oliver Teubert	Skywalk Cayenne	825,29
3	Uli Straßer	Icaro Ice	750,11
4	Jörg Nuber	Nova Tattoo	712,31
5	Hans Walcher	Firebird Hornet	706,83
6	Stefan Riedl	Swing Mistral 4.26	700,25
7	Joachim Herold	Gradient Aspen 2	659,59
8	Daniel Heumann	Nova Radon	645,87
9	Eberhard Linckh	Swing Astral 5	625,61
10	Jürgen Teuchert	Nova Momboo	618,15

Offene Klasse

Platz	Name	Gerät	Punkte
1	Werner Schütz	Gin Boomerang Sport	826,88
2	Ralph Schlöffel	Swing Stratus 7 RS	770,85
3	Peter Ertle	Nova Tycoon	737,90
4	Sepp Gschwendtner	Ozone Mantra 2	717,18
5	Tomasz Ziarko	Nova Tycoon	716,96
6	Hans Bausenwein	Advance Omega 7	711,70
7	Günter Klaus	Swing Stratus 7	709,70
8	Johannes Sturm	Advance Omega 7	697,66
9	Thomas Stidl	Swing Stratus 7	694,38
10	Erwin Auer	Swing Stratus 7	668,69

Damen

Platz	Name	Gerät	Punkte
1	Monika Mack	Swing Stratus 6	559,69
2	Hildrun Kleiner	Advance Sigma 6	547,40
3	Angela Dachs	Swing Astral 5	382,84

Tandem

Platz	Name	Gerät	Punkte
1	Robert Staudacher	Swing MistralTwin	483,15
2	Karl Ruhland	Advance Bibeta 2	343,55
3	Erich Weber	Advance Bibeta	249,05

Vereinswertung

Platz	Verein, Piloten	Punkte
1	Drachen und Gleitschirmfliegerclub Tegernseer Tal Torsten Hahne, Sepp Gschwendtner, Burkhard Martens	2281,53
2	Gleitschirmclub Inntal W. Schütz, Hans Bausenwein, J. Sturm	2236,23
3	DGC Albatros Landshut e.V. O. Teubert, U. Neesen, K. Gotterbauer	2041,72

Junioren-Wertung:

Platz	Name	Gerät	Punkte
1	Manuel Nübel	Swing Stratus 7	574,88
2	Martin Petz	Ozone Mantra M2	562,57
3	Stephan Rothe	Skywalk Cayenne	493,11

Newcomer-Wertung.

Platz	Name	Gerät	Punkte
1	Daniel Heumann	Nova Radon M	645,87
2	Stefan Metzneroth	Ozone Mantra M	621,88
3	Achim Müller	Nova Mamboo	417,81

werden, außerdem haben die Wettbewerbsausrichter in den Vereinen weniger Arbeit mit dem Auswerten. Zukünftig wird jedem Piloten bei der Einreichung seiner Flüge angezeigt, ob versehentlich ein Einflug in einen sensiblen Luftraum passiert ist. Diese Anzeige ist nur für den einreichenden Piloten und seine Flüge sichtbar. Das nachträgliche Bearbeiten von Start- und Landezeitpunkt wird mit einem einfachen Tool ermöglicht werden (um etwa die Schleppstrecke aus einem Track herauszunehmen). Das Barogramm (die Höhenlinie) soll mit einem Geländeprofil hinterlegt, der Aufgabentyp in der Kartendarstellung angezeigt werden und vieles mehr.

Natürlich ist die Deutsche Meisterschaft im Streckenfliegen der wichtigste und zentrale Inhalt des DHV-XCs.

Zum zweitenmal in der Geschichte der DHV

Online-Streckenflug-Meisterschaft gewinnt bei den Gleitschirmen der Sieger in der Sportklasse mit mehr Punkten als der Sieger in der Offenen Klasse. Torsten Hahne gelang dieses Kunststück schon mal 2003. Er kann sich heuer mit 917,91 Punkten deutlich vom Zweitplatzierten Oliver Teubert mit 825,29 Punkten absetzen. Dritter wird mit 750,11 Punkten Uli Straßer. In der Offenen Klasse wird Werner Schütz erster mit 826,88 Punkten, Ralph Schlöffel zweiter mit 770,85 und Peter Ertle dritter mit 737,90 Punkten. Die Tandemwertung der Deutschen Streckenflugmeisterschaft entscheidet Robert Staudacher mit 483,15 Punkten für sich. Deutsche Meisterin wird mit 559,69 Punkten Monika Mack.

Bester Junior wird Manuel Nübel und bester Newcomer Daniel Heumann. Die Vereinswertung der Gleitschirme gewinnt der Drachen-

und Gleitschirmfliegerclub Tegernseer Tal.

Bei den Drachenfliegern findet sich ein Ergebnis, das ähnlich der Gleitschirmwertung ausfällt. Das vermeintlich leistungsschwächere Fluggerät erzielt mehr Punkte. Nur ist hier der Abstand vom Drachen- zum Starrflügler-Sieger sehr viel knapper ausgefallen (gerade mal $3\frac{1}{2}$ Punkte). Gewinner bei den Drachen wird Matthias Mayer jun. mit 1328,35 Punkten, zweiter Peter Achmüller mit 1120,74 und dritter Michael Schmidt mit 1083,69 Punkten. In der Starrflügler-Wertung kann sich Reinhard Pöppel mit 1324,91 Punkten den ersten Platz sichern, auf dem zweiten folgen Dieter Kanmil mit 1275,99 und auf dem dritten Bertold Meier mit 1239,72 Punkten.

Corinna Schwiengershausen ist beste Dame, in der Junioren-Wertung setzen sich Andreas Becker und in der Newcomer-Wertung Frank

We en Deutsche Meisterschaft Drachen

Sonderwertungen Drachen

Flexible

Platz	Name	Gerät	Punkte
1	Matthias Mayer jun.	Aeros Combat L	1328,35
2	Peter Achmüller	Moyes LSS 4,5	1120,74
3	Michael Schmidt	Icaro Z8	1083,69
4	Georg Schweier	Aeros Combat 14 L	1064,71
5	Klaus Peter Wilming	Aeros Combat L	1055,72
6	Günter Porath	Aeros Combat 13 L	992,35
7	Markus Ebenfeld	Moyes Litespeed 54	960,67
8	Lukas Etz	Airborne C4	924,84
9	Peter Waldmann	Moyes Litespeed	863,60
10	Norbert Reitmeier	Moyes Litespeed 4	840,31

Starrflüger

Platz	Name	Gerät	Punkte
1	Reinhard Pöpl	Air Atos VR	1324,91
2	Dieter Kamml	Air Atos	1275,99
3	Bertold Meier	Air Atos	1239,72
4	Dieter Möglich	Air Atos VX	1202,83
5	Marcus Andries	Flight Design Axxess	1188,71
6	Andreas Becker	Air Atos V	1188,34
7	Clemens Christ	Air Atos VR	1176,56
8	Tim Grabowski	Air Atos VR	1076,92
9	Wolfgang Meschik	Air Atos VX	1064,22
10	Ulf Hügel	Air Atos VX	999,03

Vereinswertung

Platz	Name, Piloten	Punkte
1	Ultraleicht- und Drachenfliegerclub Forst Sengenthal R. Pöpl, M. Schmidt, G. Rauscher	3027,50
2	Drachenfliegerclub Hohenneuffen e.V. M. Andries, C. Christ, T. Grabowski	2925,87
3	Delta Club Bavaria Ruhpolding e.V. M. Mayer jun., P. Waldmann, G. Weinzierl	2881,76

Damenwertung.

(weniger als 50% der Siegerpunkte Drachen)

Platz	Name	Gerät	Punkte
1	C. Schwiigershausen	Moyes LSS 3,5	654,92
2	Andrea Hetze!	Air Atos V	459,43
3	Ute Hoffmann	Aeros Combat L	448,14

Junioren-Wertun.

Platz	Name	Gerät	Punkte
1	Andreas Becker	Air Atos V	1010,09
2	Tim Grabowski	Air Atos VR	915,38
3	Wolfgang Aumer	Icaro Laminar Z8	793,91

Newcomer-Wertung

Platz	Name	Gerät	Punkte
1	Frank Engelhardt	Air Ator VR	648,79
2	Gerd Dönhuber	Aeros Combat L13	486,79
3	Siegfried Lehmann	Moyes Litespeed 4S	485,17

Engelhardt an die Spitze. Die Vereinswertung der Drachen gewinnt der Ultraleicht- und Drachenfliegerclub Forst Sengenthal.

Die Siegerehrungen könnt ihr im Rahmen des Sportlertages nach der diesjährigen DHV-Jahreshauptversammlung am 24./25. November in Warstein miterleben.

Wir gratulieren allen Gewinnern und nicht nur denen, die Meistertitel errungen haben. Wer weiß, wie viele private fliegerische „Duellen“ einen ersten und zweiten Sieger gesehen haben, egal wie viele Punkte dabei im Spiel waren. Aber unsere Gratulation geht auch an alle, die sich vielleicht zum ersten Mal auf Strecke gewagt haben, unter Umständen motiviert durch das Online-Erleben von Flügen in ihrem Lieblingsgebiet.

Natürlich freuen wir uns für alle Piloten, die

herrliche Flüge ohne Wettkampfgedanken gemacht haben und dieses Erlebnis einfach nur mit anderen teilen wollten.

Die Saison 2008 hat diesmal schon am 16. September begonnen. Das heißt, die ersten tollen Flüge durften wir schon miterleben.

Da Redaktionsschluss vor Wettbewerbsende war, müssen wir uns in diesem Beitrag auf reine

Fakten beschränken, außerdem sind die Wertungslisten nur vorläufig (Stand 17.09.07). Im nächsten Info wird es Interviews mit den Siegern geben, die ihre erlebnisreichsten und schönsten Flüge vorstellen werden.

Viel Erfolg und sichere Flüge wünschen euch euer DHV und das XC-Team.



Fun Cup 2007 - das

Sonntag. BM Teilnehmer des Fun-Cups sind bereits auf dem Fliegercamp in Greifenburg eingetroffen und haben ihre Zelte und Vordächer errichtet. Schnell ist auch der Pavillion der DHV-Jugend aufgestellt und mit ein paar Bierbänken eingerichtet. Dem Beginn des Events am nächsten Tag steht nichts mehr im Weg.

Montag. Offizieller Beginn des Fun-Cups,

und den Ausblick über das Drautal zum Weißensee in aller Ruhe genießen können. An diesem Tag werden auch erste Strecken in Richtung Lienz und Spinal geflogen.

Wegen der angesagten Gewittergefahr stehen wir alle rechtzeitig am Boden, im Gegensatz zu manch anderem Pilot, welcher rückwärts fliegend gegen den starken Talwind ankämpft.

Nachmittags geht es dann noch einmal zur

nehmer einen kleinen Streckenflug unternehmen. Einige schaffen es ein Stück in Richtung Lienz aber so richtig will die Thermik dann doch nicht und man trifft sich wieder auf dem Fliegercamp in Greifenburg.

Um den Tag fliegerisch noch voll auszunutzen fahren einige Teilnehmer für einen weiteren Flug zum Startplatz. Ein Teil ruht sich am Badesee aus, während noch ein paar Teilnehmer mit



Während einige neu angekommene Teilnehmer ihre Zelte noch errichten schälen sich die restlichen Teilnehmer aus ihren Schlafsäcken. Nachdem jeder sein Frühstück erfolgreich gegen die diesjährige Wespeninvasion verteidigt hat, machten sich alle auf den Weg zum Startplatz.

Am Startplatz angekommen, packt jeder in aller Ruhe seinen Schirm aus und beobachtet die Entwicklung des Wetters - gegen Mittag erlaubt uns das Wetter einen ersten Flug in leichter Thermik an den Hängen der Emberger Alm. Bei einem kühlen Landebier werden die Erlebnisse des ersten Fluges lebhaft besprochen und große Pläne für den Flug am nächsten Tag, geschmiedet.

Viele Stunden später nach einem gemütlichen Grillabend, mit allem was dazu gehört, macht der Letzte das Licht aus um sich für den kommenden Tag noch so gut wie möglich zu erholen.

Dienstag. Leichte Restbewölkung hängt noch an den Hängen des Drautals, wieder einmal kommen nach und nach die Teilnehmer aus ihren Zelten und Autos gekrochen. In der Früh wird erst einmal ein Abgleiter gemacht bevor es dann zum zweiten Mal in die Luft geht. Der zweite Flug an diesem Tag lässt es zu, dass wir alle ein paar Kreise in der Thermik drehen



bekannten Beachvolleyballrunde an den Badesee neben an. In mehreren Matches wird ausgefochten welche Mannschaft der wahre Meister des Balles ist.

Am Pavillion wieder angekommen heißt es erst einmal, alle Frauen und Männer an die Stützen und festhalten, damit unser schöner Pavillion nicht in die Luft geht. Wir entscheiden uns nachzugeben und den Pavillion im Windschatten eines Gebäudes, geschützt vor den Böen des Gewitters, aufzustellen.

Mittwoch. Das Wetter hat sich verbessert. In der Früh machen wir erst den klassischen Abgleiter, bevor am Nachmittag fast alle Teil-



einem Schlauchboot die Drau hinunter fahren. Nach der Rückkehr der Schlauchbootfahrer wird mit Hilfe des Schlauchbootes die ca. 4m breite Rutsche am Badesee unsicher gemacht, indem wir das Boot als Rutschuntersatz verwenden.

Donnerstag. Heute Abend, werden wir unser Camp an den Ossiacher See verlegen. Also heißt es Zelte abbauen und alles irgendwie in die Autos stopfen.

Heute kommen wir trotz strahlenden Sonnenscheins leider nicht in die Lüfte, da der starke Wind kein sicheres Fliegen gewährleistet. Das Alternativprogramm ist schnell gefunden, Wan-

Sommerevent der dhv-jugend

dem oder Baden. Treffpunkt am Abend ist der Campingplatz Ossiacher See.

Nach langen Wanderungen im Drautal, baden im Weißensee oder auch einem Ruhetag, treffen sich nach und nach alle Teilnehmer wieder auf dem Campingplatz am Ossiacher See. Hier macht jeder mit der Dame an der Rezeption des Campingplatzes Bekanntschaft, welche sichtlich nicht über Gruppen erfreut ist. Nach

fahrt auf den Gerlitzten usw. den Anderen zu berichten.

Samstags, Sechs Uhr der Wecker klingelt. Schnell frühstücken und ab zum Zelt der Formel 1 am Himmel und Ozons Freeride Camps. Ralph Reiter gibt uns eine Einweisung in die Manöver des Sicherheitstrainings welches wir heute machen werden.

Jeder konnte bei diesem kleinen Sicherheitstraining etwas dazulernen oder auch erkennen wo seine Grenzen sind, zudem musste kein einziger Teilnehmer aus dem See gezogen werden. Nach einem gemütlichen Abendessen auf dem Campingplatz treffen sich alle wieder auf der Ozone Party am Landeplatz und genießen den letzten gemeinsamen Abend des Fun-Cups.



der Anmeldung am Campingplatz errichten wir wieder unser Jugend-Camp. Der Grill wird selbstverständlich, wie jeden Abend, angefeuert.

Freitag. Da der Wetterbericht viel Spielraum zulässt und der Gerlitzten sich noch in den Wolken befindet, entscheiden wir uns nach langem hin-und her auf den Gerlitzten mit dem Auto zu fahren. Die Auffahrt über die Mautstraße mit vielen Kurven und Rallyeinlagen zieht sich ziemlich in die Länge bis wir den Gipfel des Gerlitzten erreichen. Wo das Auge hinsieht, sind perfekte Wiesen zum Starten und Toplanden. Unser einziges Problem ist die niedrige Basis welche nicht ansteigen will und so einen Sichtflug in Richtung Landeplatz verhindere. Deshalb bleiben wir erst einmal am Boden und beobachten zur allgemeinen Belustigung wie ein Pilot am Startplatz start, toplandet und Passanten hinterher jagt. An diesem Tag fahren wir mit dem Auto wieder ins Tal. Ein Teil nutzt den Wind um auf dem Ossiacher See einen Segelturn einzulegen der andere Teil geht zum Einkaufen nach Villach oder legt nach einen weiteren Ruhetag Tag ein. Am Abend heißt es dann wieder: Alle Mann an die Stützen des Pavillions, um diesen gegen das aufziehende Gewitter zu verteidigen. Nachdem das Gewitter abgeklungen ist, bleibt noch genügend Zeit um am Abend von den Erlebnissen des heutigen Segelturns, der Ralee

Während wir anschließend am Landeplatz auf das Auflösen der Restbewölkung warten können wir atemberaubende Flugshows von Welterschirmweltmeisters Mathieu Rouanet, Akroshte ws von diversen Cracks, Besejumps usw. beobachten.

Inspiriert von den Flugshows machen wir uns nach dem Auflösen der Restbewölkung auf den Weg zum Startplatz.

Mit leichter Nervosität starten die Teilnehmer in kurzen Abständen, bei einem strammen Wind, zu ihren Sicherheitsflügen.

Mit Schwimmwesten und Funkgeräten ausgerüstet kann jeder seinem Können entsprechende Flugmanöver unter der Anleitung von Ralph Reiter machen, Nachdem jeder zweimal die 1000 m Höhe über dem See „vernichtet“ hat kann man überall in strahlende Gesichter schauen,

Sonntag. Nach dem erneuten Abbau unsere Zelte fahren die meisten Teilnehmer noch einmal auf den Gerlitzten um bei schönstem Sonnenschein einen abschließenden Thermikflug im Rahmen des FunZups zu machen. Nachdem man sich voneinander verabschiedet hat macht sich ein Teil auf den Weg nach Hause während die restlichen Teilnehmer wieder nach Greifenburg zur Challenge fahren.

Neben neuen Freundschaften, lustigen Abenden und einer Menge Spaß konnte jeder Pilot/in wieder einmal wichtiges für sein Flug Know how mitnehmen.

Wir sehen uns, eure dhv-jugend

na auf uns
ruhewort gesehen





GRÜNDUNGSMITGLIED DES VESTISCHEN DRACHENFLIEGERVEREINS GESTORBEN

Unser langjähriges Vereinsmitglied, der Drachen- und Gleitschinnflieger; Kurt Pfeiffer, ist im Alter von 77 Jahren verstorben. Wir haben mit Kurt einen Kameraden, Freund und fliegerischen Ziehvater, einen Pionier des Fliegens verloren. Kurt war Gründungsmitglied und dienstältestes aktives Mitglied im VDV. Nicht nur als Drachen- und Gleitschirmpilot ist er immer aktiv gewesen. Auch als Fluglehrer hat er mindestens genau so viele Flüge seiner Schützlinge vom Boden aus gesteuert. Mit seinen Zippis und Tricks hat Kurt vielen von uns das (Flieger-)Leben erleichtert. Problemlösung war ein zentraler Punkt im Leben des Tüftlers und Konstrukteurs Kurt Pfeiffer. Es hat so lange gesucht, konstruiert, gebaut und modifiziert, bis eine handhabbare Lösung da war. Es ist müßig aufzuzählen, was Kurt für uns und den Verein getan hat. Er wird eine große Lücke hinterlassen. Unser besonderes Mitgefühl gilt seinen Angehörigen.

Vestischer Drachenfliegerverein
Gabriele Gonstalla



MIT DEM GLEITSCHIRM 130 KM GEFLOGEN

Das Mitglied des Drachen- und Gleitschinnvereins SauerlandAir e.V. in Olsberg Egbert von der Höh startete mit seinem Gleitschirm vor seiner Haustür auf dem Vereinsgelände in Wenholthausen. Nachdem er in der Thennik aufgedreht hatte, ging es ostwärts Richtung Kassel. Nach über 6 1/2 Stunden Flugzeit landete Egbert bei Göttingen. Eine fantastische Strecke von 130 Kilometern im heimischen Sauerland!

SauerlandAir
Burkhard Schulte



MARC KADALLA GEWINNT DIE BADEN-BADENER VEREINSMEISTERSCHAFT

Ende Juli flogen 30 Gleitschirmpiloten aus dem Nordschwarzwald auf dem Gelände der "Schwarzwaldgeier" um die Wette. Es ging um den Sieg der Vereinsmeisterschaft und das bei denkbar schlechter Wetterprognose. Nix mit Sonne, Trockenheit oder gar Thermik. Vom Nordostplatz mussten zwei knackige Zeitaufgaben gelöst werden. Außerdem mussten die Teilnehmer alle den 1-Meter-Landepunkt treffen, sonst gab's Punktabzug. Gerade weil es wetterbedingt nur zwei Durchgänge gab, blieb es bis zum Schluss spannend 20 Minuten fliegen ohne Wind und Sonne ist bei 400 Metern eine echte Leistung. Die Vereinsmeisterschaft am Merkur findet einmal im Jahr statt. Den besten Platz ergatterte der 27-jährige Marc Kadalla (SOL Synergy 2), Platz zwei holte sich der Vereinsvorsitzende Wemer Axtmann (Ozo-

ne Vulcan), Platz drei ging an Arno Keller (Advance Sigma 6). Jeder Pilot erhielt Sachpreise zwischen 50 und 200 Euro, die von den Flugschulen Klaus Döscher in Karlsruhe und Sky-Team Michael Wagner in Gernsbach, SOL-Paragliders (Christian Zell), Adventure-World im Murgtal, verschiedenen Gaststätten und prominenten Geschäftsleuten rund um den Merkur gespendet wurden. Platz eins war ein schnuckeliges Vario. Der badische Verein "Die Schwarzwaldgeier" gehört zu den größten Regionalvereinen in Deutschland. Mehrinfos unter www.schwarzwalckgeier.de.

Gleitschirmverein Baden
Stefan Scheurer



ALLER GUTEN DINGE SIND SIEBEN

Dass zu wichtigen Flieger-Events das Wetter gerne nicht mitspielt, ist altbekannt. Nun mag die Vereinsmeisterschaft der Kampenwand-Flieger Weileicht nicht das wichtigste Event sein, aber dass diese Veranstaltung sechs Mal ausfiel, forderte bei den Teilnehmern doch höchste Geduld. Da bei den Aschauen-2 aber die „soziale Komponente“ der Fliegerei deutlich mehr Gewicht hat als flugsportlicher Ehrgeiz, tat dies der guten Stimmung keinerlei Abbruch und am 30.06.2007 fand die Meisterschaft trotz eines eher zweifelhaften Wetterberichts doch statt. Der Task wurde so angelegt, dass möglichst viele Piloten in der Lage waren, ihn zu schaffen und weniger erfahrene Flieger, die keine Hochleister fliegen, nicht zu sehr benachteiligt waren. Bei leicht böigem und recht kräftigem Nordwestwind galt es vom Kampenwand-Startplatz die Punkte Aschentalerwand, Weitlahnet Kampenwand und Gipfelkreuz Haindorferberg und Hofalm in beliebiger Reihenfolge zu überfliegen und dann auf dem Aschauer Landeplatz zu landen. Für eine Punktlandung gab es zwei Extra-Punkte. Aufgrund der niedrigen Basis und des Windes schaffte niemand alle Punkte, aber es gab doch einen spannenden und durchaus selektiven Wettbewerb. Den Vereinsmeister holte sich bei den Damen Inni Reichenberger und bei den Herren Hans Piller – dank einer Punktlandung die niemand sah, weil er als Erster landete. Jedwede Zweifel daran wurden später unter den Tisch getrunken und bei der Siegehrung gab es dank gesponserter Preise von Arc'teryx, Berghaus, Craft und Skywalk für jeden Teilnehmer einen Sachpreis. Vereinspräsident Christian Nicki und Organisator Rainer Fischer freuten sich: „Es gab keine Verletzten und viel Lachen. Und das wichtigste ist das Miteinander. Bei 21 startenden Piloten hatte unsere Vereinsmeisterschaft eine Teilnehmerquote von knapp 50 Prozent der gesamten Vereinsmitglieder! Wieder mal hatten wir eine sehr gelungene Veranstaltung.“ Statt eines Widerspruchs gab es ein „Prost“.

Herren

- | | |
|--------------------|------------------|
| 1. Hans Piller | Gradient Aspen 2 |
| 2. Wast Scheck | Drachen |
| 3. Christian Nicki | Gin Zoom Race |

Damen

- | | |
|-----------------------|-----------------|
| 1. Irmi Reichenberger | Advance Epsilon |
| 2. Marianne Bichler | Advance Epsilon |
| 3. Andrea Dorsch | Swing Mistral |

Drachen- und Gleitschirmfliegerclub Albatros Kampenwand
Till Gottbrath

**GEBRAUCHTMARKT,
INZAHLUNGNAHME,
SHOP & SERVICE.
SMITH'S
TRAININGS.**

INFORMATIONEN UNTER:
+49 (0) 8641 - 7575
office@ppc-chemnsee.de
www.oifachMegen.de

or PARAGLIDING PERFORMANCE
SÜDDEUTSCHE GLEITSCHIRMSCHULE
HAUPTSTRASSE 53
0-83248 UNTERSVOSSEN

**Welt. Weit. Weg.
Gleitschirmreisen**

Ausbildungszentrum
Jede Woche Kurse / inkl. Wenergera ra ni
Prüfzentrum A + D
Bestpreis-Angebote
Top-Inzahlungnahme

2-Jahres-Check
incl. Versand
139

www. BLUE SM.at
A - 9920 SHlian (43) 048425176

PARAGLIDING ADVENTURE

TNIIEld 111111 131egen-1 v

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

SLOVENIA

S.Triehel / W.Reinelt
Tel.: +386-(0)41-810-999
5220 Toimin-Slum en i en

Mehr Infos!
littpdhwww.paragliding-adventure.com
e-nsu paragliding-adventureffi ansis. net



30-JAHR-FEIER DER PFRONTENER FALKEN

30 Jahre Drachenfliegen am Pliuntener Breitenberg wurde gefeiert bei bestem Flugwetter. Der Wettbewerb der Gleitschirm und Drachen-Piloten mit 30 Teilnehmern verlief sehr erfolgreich. Nur der Sieger und 1. Vorsitzende des Vereins Bob Baier überflog alle Bojen mit Ausnahme der Alpspitze in Nesselwang. Dieser Wendepunkt war wegen der Wind- und Thennik-Bedingungen an diesem Tag von keinem Piloten zu schaffen. Die Punkte Ostlerhütte, Rossberggipfel, Saloberalm, Tegelberg Falkenstein und Ruine Eisenberg waren für alle Piloten eine richtige Herausforderung. Geflogen wurde in 4 Klassen: Drachen starr, tumorlos und mit Turm sowie Gleitschirme.

Das Ergebnis: Drachen: tumorlos, 1. Bob Baier; 2. Richard Schneider, 3. Axel Bertle. Gleitschirm: 1. Hirt] Franz, 2. Herbert Horn, 3. Mathias Zweng. Drachen m. Turm: 1. Peter Liedl, 2. Hans Kober, 3. Harry Gentschow. Starflügel: Christian Saal

... und als einzige mittlere Frau Gabi Kuen als 5. am Turmdrachen nicht zu vergessen. Die Landung verschiedener eigenstartfähiger Hängegleiter am Landeplatz sowie der mehrmalige Formations-Überflug 3er Ultraleicht-Maschinen umrahmte die Flugaktivitäten des Vereinsjubiläums. Mit der Siegereimling am Abend so wie einem Rückblick über 30 Jahre Drachen- und seit ein paar Jahren auch Gleitschinnfliegen moderierte Sepp Schmid, der 2. Vorsitzende des Vereins, den Abend. Befreundete Flieger aus Bayrischzell, der Ostallgäuer Drachen- u. Gleitschirmflieger, Schwangauer Drachenflieger; Stratos Pfronffner Gleitschinnflieger und Allgäuer Drachenflieger hatten einen Abend lang die Gelegenheit über vergangene Zeiten fach zu simpeln. Die Geschichte des fußstartfähigen Fliegens konnte auf der Riesen-Leinwand mitverfolgt werden. Sowohl die allerersten Anfänge der Pfrontener Falken-Fliegerei als auch der Flug von Mike Harker von der Zugspitze wurden bestaunt und belächelt. Der Fortschritt der Fluggeräte sowohl im Drachen- als erst recht im Gleitschirm-Bau wurde vielen wieder in Erinnerung gerufen. Sepp Schmid dankte allen Mitwirkenden für die Unterstützung den Fliegerfrauen für die Bewirtung mit Kaffee, Kuchen, Salaten sowie Ausschank, dem Vereinswirt Schönblick in Meilingen, allen mitwirkenden Mitgliedern und der Breitenberg-Bahn für die Nutzung der Maschinen-Halle, die als solche nicht mehr zu erkennen war. Dekoriert wurde sie mit einem Jumbo-Eigenbau aus 1978 sowie einem Fletge 2, einem der 1. Stairflügler mit aerodynamischen Lenkhilfen und dem Vereinswappen des Fliegerclub PfrontenerFalken.

PfrontenerFalken
Franz Zimmermann

ENZTALFLIEGER FEIERN STARTPLATZEINWEIHUNG MIT GRILLFEST

Mit einem Grillfest und Flugspaß sollte unser neu restaurierter Oststartplatz in Bad Wildbad wiedereröffnet werden. Der Startplatz war seit Mai wegen Restaurierungsarbeiten gesperrt. Mit schwerem Gerät wurde der Startplatz zunächst eingeebnet. Mit größerem finanziellen und manuellem Einsatz durch den Verein und seine fleißigen Mitglieder sowie guter Zusammenarbeit mit dem Forst entstand ein attraktiver Startplatz, der auch als Aussichtspunkt für Wanderer ansprechend ist. Zusätzlich konnten noch einige qm mehr Auslege- und Anlaufläche gewonnen werden. Jetzt können mehrere Gleitschirme gleichzeitig ausgelegt werden. An alles hatten wir bei der Vorbereitung gedacht. Fast alles: Die Ostwind-Bestellung hatten wir vergessen und prompt wurden wir mit West-Einfluss bedient. Kein Problem in Bad Wildbad. Glücklicherweise verfügen wir Enztalflieger über zwei, also auch einen gegenüber liegenden Weststartplatz. Mit dem vom Fußballverein gecharterten Shuttlebus und einer Sondergenehmigung zur Nutzung der Waldwege (Dank an die Stadtkämmerei) wurden den ganzen Tag die Flieger an den Startplatz gefahren. Etwa 40 Starts kamen

so am Samstag zu Stande. Teilweise mit Flügen bis zu einer Stunde. Während des gesamten Flugtages wurden die Eheger und deren Familien und Freunde mit Gegrilltem und



Getränken versorgt. Der Ausklang des Tages fand am Lagerfeuer mit Musik bis in die späte Nacht statt. Übernachtungsmöglichkeiten waren vor Ort arrangiert. Der Sonntag begann wieder mit schönem Wetter: Der Wind hatte gedreht, heute konnte der Ostplatz eingeweiht werden. Gleich nach dem Frühstück ging der voll besetzte Shuttle nach oben. Die ersten Starts waren perfekt und die Flüge versprachen einiges für den Tag. Alles in allem hatten wir ein tolles Festwochenende verbracht. Nicht nur die aktiven Piloten sondern auch deren Familien hatten jede Menge Freude an diesem Wochenende.

Gastpiloten sind in Bad Wildbad immer willkommen.

Weitere Informationen unter www.enztalflieger.cle.

Enztalflieger Bad Wildbad

Andreas Fien

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 FU Länder möglich)

Floriansweg 7, 87645 Schwangau Telefon 08362-924427, Handy 0171-8061959
Gletschirmservice@online.de



GUTES FLUGWETTER BEIM SIEGRITZ CUP 2007

Nach 2 Tagen mit hervorragendem Wetter wurde zum 11. Mal der Siegritz Cup, sozusagen die "Internationalen Meisterschaften" unter Regie der Nordbayerischen Drachenflieger e.V. (NBDF) ausgetragen. Geladen waren die Vereine "Drachenflieger Göräuer Anger e.V." (DGA), "1. Bamberger Gleitschirmclub e.V." (BGSC) und der "Gleitschirmclub Fränkische Schweiz e.V." (GSVFS). Außerdem waren einige Gäste geladen - der weiteste kam diesmal aus Stuttgart.

Insgesamt 30 Piloten kämpften bei flottem Wind und sanfter Thermik darum, möglichst lange in der Luft zu bleiben und alternativ auch darum, möglichst weit zu fliegen. Titelverteidiger Udo Görzen aus Heiligenstadt

(NBD19 auf einem Starrflügler schaffte eine Flugzeit von 2 Stunden und wurde in seiner Klasse knapp von Joachim Geiger aus Hirsehold (NBDF) (1. Platz) und Udo Köck aus Nürnberg (NBDF) (2. Platz) geschlagen. Dennoch war Udo Görzen sehr glücklich noch einen der besonders schönen Pokale zu gewinnen. Bei den Drachen gewann Manfred Uttenreuther aus Schlaifhausen (NBDF), dicht gefolgt von Dieter Häusinger aus Kulmbach (DGA) und Leo Friedrich aus Erlangen (NBDF). Bei den Gleitschirmen gewann Werner Witt aus Nürnberg (BGSC) vor

Starrflügler:

1. Geiger Joachim
2. Köck Udo
3. Görzen Udo

Drachen:

1. Uttenreuther Manfred
2. Häusinger Dieter
3. Elbei Reinhard

Gleitschirme

1. Witt Werner
2. Then Dietmar
3. Thiem Bernhard

Dieter Then aus Bamberg (BGSC) und Bernhard Thiem aus Hollfeld (GSCFS). Die Mannschaftswertung gewann der NBDF vor dem GSCFS und dem DGA. Insgesamt hatte der Ausrichter Ernst Lehmann super Glück mit dem Wetter, denn nach den vor allem feuchten Kapriolen in den Wochen zuvor waren die 2 Tage für einen Wettbewerb ein Volltreffer Während wechselnden Zuschauern verfolgt, die teils aus der Zeitung teils durch Mundpropaganda von dem Event erfahren hatten. Etlliche "mutige" Gäste nutzten die Gelegenheit für einen Tandemflug mit dem Gleitschirm. Dank Elisabeth Pennig Drachenfliegerin aus Siegritz, und zahlreichen Helfern wurden sowohl die Piloten als auch die Gäste mit kulinarischen Köstlichkeiten versorgt: Mit Spanferkel und Kloß über Gegrilltes bis hin zu Kaffee, Kuchen und jeder Menge kalter Getränke wurde jedes Bedürfnis gestillt. Nächstes Jahr wird dieser Wettbewerb wieder vom DGA im kleinen Örtchen Lopp, nahe Kulmbach, veranstaltet werden. Wir freuen uns schon heute darauf und rechnen auch dann wieder mit vielen Zuschauern. Weitere Infos auf unserer Homepage: www.nbdf.de
Nordbayerische Drachentlieger
Ernst Lehmann



**GLEITSCHIRME,
BOOTE, ZELTE, OUTDOOR**

VERSAND AUCH AN DEN URLAUBSORT!



neLLeele CPUJ AisFt mg KLEPPER

•Black Diamond

NOVA Genz Sportgeräte GmbH
Tel +43.36 82.26 11 2 u. +43.664.44 63 62 3

CHAIRLY **www.fliegfix.com**

Kompaktes GPS-Vario. Sehr einfache Bedienung.
Ultrapräzise. Mit modernster Technik.
Speziell auf Gleitschirmflieger abgestimmt.

SKYTRAXX



▶ Integriertes SIRF II1GPS 

▶ Logger -

• Bluetooth 

NEU

Tel.: +49(0)7651-3732 Fax: +49(0)7651-2542
www.flugvario.de info@flugvario.de

© 2007 SKYTRAXX

12 Parnnv Tand Stabdia

Flugferien in Österreich/Stubaial/Innsbruck

- I Ausgangspunkt zu vielen Flugbergen
- Mikroklima mit 300 Flugtagen
- Shop + Verkauf + Reparaturservice aller Marken
- I • Schule direkt am Landeplatz mit Cafe und Plausch
- Fliegerappartements 1 Woche für Euro 99,-

www.parafty.at • Telefon: +43 (0) 52 26-33 44





Fliegernachwuchs
Foto: Marcel Lübke

DRACHENFLIEGER FEIERN BERGMESSE

Einer der herausragenden Termine im Kalender des Flieger Club A chental (DFCA) eines jeden Jahres hat heuer am 14. Juli wieder auf der Hochplatte stattgefunden: Die traditionelle Bergmesse des DFCA an der Staffenalm war bei "himmlischem Wetter" Treffpunkt für unzählige Anhänger des Drachenflugsports. Leider hat es der allerobersten Flugaufsicht gefallen, unseren Drachenfliegerpfarrer Edgar Neidigel- "zu grounden", wie man in der Fliegerei sagt, wenn man nicht kann wie man will. Er musste mit schlimmen Rückenproblemen das Bett hüten (kein Unfall beim Drachenfliegen!). Gott sei Dank war ein wirklich toller Ersatz verfügbar mit dem frisch geweihten Jungpriester H.H. Bauhofer aus Marquartstein, der mit uns damit gleich auch noch seine erste Bergmesse überhaupt feiern konnte. Im Anschluss war die traditionelle Weihe der Drachen, damit beim Schorsch Steül Gedächtnisfliegen und natürlich in der verbleibenden Flugsaison nichts schief gehen konnte. An dieser Stelle vom DFCA ein herzliches vergelt's Gott an H.H. Bauhofer. Die Verknüpfung Glaube mit Drachenfliegen (Noch der Ochsen') ist ihnen perfekt gelungen! Der Durchgang der Clubmeisterschaft im Rahmen des Schorsch Ste^{es} Gedächtnisfliegens brachte folgende Ergebnisse: Das Gaudi-Fliegen konnte unser Vorstand Harry Pfanzelt für sich entscheiden und Oliver Barthelmes wurde Sieger in der Profiklasse. Bei Bier und Barbecue, Siegerehrung und Spaß klang der Tag am Weßner Hof entspannt aus. Aktuelle Infos vom DFCA unter www.dfc-achental.de.

Drachenfliegerclub A chental
Hans-Peter Blecher

Computer ausschalten
Telefon klingeln lassen
hinteren Ausgang nehmen
einsteigen
Staubbericht checken
Anrufer auf Handy rauswerfen
moderates Tempo
ab schon Tempo
dem Fiw mel nach
der Nase 'ch
hochkurven
auspacken
alles vergessen
einsaugen



Von links nach rechts: Platz 3: Wolfgang Trui Platz 1: Michael Demel (Clubmeister 2007) Platz 2: Peter Lindemeir Platz 2.: Dieter Gloger

JAHRESAUSFLUG UND CLUBMEISTERSCHAFT DES GLEITSCHIRMCLUB NECKAR-/ODENWALD

Der diesjährige Clubausflug vom 07 bis 10. Juni fühlte uns in die Wildschönau in der Nähe von Kufstein. Fast 20 Teilnehmer; darunter 15 Piloten, trafen sich in Niederau. Die Wettervorhersage für den gesamten Alpenraum sah eher nach Sauna und Hallenbad aus. Doch die Wildschönau versprach für die ersten beiden Tage noch fliegbares Wetter: Und die Teilnehmer sollten es nicht bereuen dorthin gefahren zu sein. Noch am Anreisetag konnten Flüge mit über 1.500 m Startüberhöhung und teilweise stundenlanger Dauer absolviert werden. Am Folgetag ging es noch mal recht gut zu fliegen, wenn auch nicht mehr ganz so hoch. Tja, und dann kam das angekündigte Gewitter und am Freitag Abend regnete es. Alle hatten den Rest des Ausfluges schon abgeschlossen. Doch am Samstag früh erwartete uns ein strahlend blauer Himmel, sodass wir kurzerhand beschlossen noch eine Clubmeisterschaft zu fliegen. Als Aufgabe war ein Zeitschätzflug mit Punktlandung zu absolvieren. Dabei musste der Pilot vor dem Start schätzen, wie lange der Flug voraussichtlich dauern wird. Dank unserer tüchtlichen Teilnehmer Babsi und Jannik, die uns bei der Durchführung (Startzeit und Pilot zum Landeplatz melden, sowie Entfernung zum Landepunkt messen) tatkräftig unterstützten, war der Wettbewerb bis zum Mittag beendet und wer Lust hatte, konnte bei dem immer noch schönen Wetter doch noch einen Flug wagen, was schließlich auch alle Piloten taten. Am Nachmittag kam dann wieder ein Gewitter das sich aber bis zum nächsten Morgen wieder verzog. So konnten wir auch am Sonntag noch mal fliegen, wenn es auch nicht mehr so leicht war eine Startüberhöhung herauszufliegen. Alles in allem haben wir ein Wochenende mit vielen Flügen, gutem Essen, zufriedenen und braungebrannten Gesichtern verbracht und nebenbei noch unseren Clubmeister 2007 ermittelt sowie unsere Fußgänger mit unserem Club-Tandem in die Luft gebracht. Das Bild zeigt die Gewinner des Wettbewerbs. Platz 2 wurde wegen Punktgleichheit doppelt vergeben.

Gleitschirmclub Neckar-Odenwald
Peter Lindemeir

NEU!
Sicherheits-
training
DHV anerkannt!

Sicherheitstraining bei Profi's www.aufwind.at

Flugfelsen
Mehr als 32 Reisen in die
Mehrschönsten Fluggebiete
schönsten - Angebote
auch Farnie gante

Allshild Line
Fliegen Gen Berge y
Wetter Standgarantie
"All inklusivünstige
Yebote, ..."

Reisen und Lernen mit Profi's 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



20. FLUGSCHULGEBURTSTAG

Jaaaa, er kann's noch: Anlässlich des 20. Geburtstags der Harzer Gleitschirmschule am Wochenende wurde Flugschulchef Knut Jäger „Opfer“ eines besonderen Gags seines Teams: Eingezwängt in ein original „E.-kneifer“-Gürtzeug aus den 80er Jahren des vorigen Jahrhunderts „durfte“ er sein Glück mit einem ebenso alten originalen Zwölfzeller „Big X“ versuchen, den die schon etwas „Dienstälteren“ unter uns in eher cher Erinnerung haben dürften. Vor versammelter Mannschaft der aus ganz Deutschland zusammengeströmten Piloten gelang ihm das souverän und lehrbuchgemäß sowohl rückwärts als vorwärts. Die zweitägige Veranstaltung mit Festival, Passagierflügen an der Winde und Motorfluggeräten lockte zwischen 800 und 1.000 Besucher ins Schulungs- und Schleppgelände Stapelburg Neben den neuesten Materialien von Fresh Breeze, Skywalk, Swing Charly/Nova, Aerosport und einer Reihe weiterer Her- und Aussteller gab es die erste Vorführung des Elektro-Gleitschlimmotors zu sehen, den Prof. Dr. Uwe Appelt (Uni Bremen) zurzeit entwickelt. Uwe ging mit dem Prototypen selbst in die Luft und gab anschließend am Mikrofon Erläuterungen fürs neugierige Publikum.

Die „Kurvenflüge“ von Michael Krupping und Kai Warkentin sowie der Fresh-Breeze-Crew mit den verschiedenen Motorgeräten ließen die Zuschauer nru- noch mit offenem Mund staunen. Knut selbst betätigte sich routiniert als Kommentator; und immer, wenn einem Piloten aus der Winde der Thermikeinstieg gelang vermittelte er mit seinen Worten den vielen Fußgängern auf dem Platz, wie Thennik „fnktioniert“ und wie faszinierend dieser Sport ist - den Werbeeffect merkte man sogleich an den Tandemstartplätzen. Groundhandling für Piloten und Zuschauer, Trainingseinheiten im Nordic Walking und eine Fliegerparty mit Liveband am Samstagabend im Zirkuszelt komplettierten das Programm.

Harzer Gleitschirmflieger

Bettina Ebeling

GLEITSCHIRM-YOUNGSTERS AN DER SCHLEPPWINDE

Das kurze Zwischenhoch in der ersten Juliwoche nutzte der DGFC Rottal-Inn um wieder an der Schleppwinde auszubilden. Der rührige Drachen- und Gleitschirmfliegerverein hat sich in den letzten Jahren zu einem Ausbildungskompetenzzentrum Südostbayern für Windenschlepp, Windenfahren, Motorschinnfliegen und Ultraleichtfliegen entwickelt. Grundgedanke dabei ist, den Mitgliedern eine Alternative im Flachland zu dem sonst üblichen Bergstart mit entsprechend langer Anfahrtzeit zu bieten, quasi ein aktiver Beitrag des Vereins zum zurzeit viel diskutierten Klimaschutz. Chefausbilder war erneut Hakan Emci, der Flugschulbesitzer der Flugschule Jenair in Jena/Thüringen. An der vereinseigenen Winde wurde die praktische Ausbildung auf dem Segelfluggelände des LSC - Pfarrkirchen in Postmünster durchgeführt. Kompetent schulte Hakan die Windenneulinge in Theorie und Praxis, keiner der Schüler fiel bei der Prüfung durch. Selbst Segelfluglehrer Herbert Lehner, der vor kurzem die Gleitschirmausbildung absolvierte, nutzte die Gelegenheit den Windenschleppschein zu machen. Bemerkenswert ist, dass der Verein mit Benjamin Gmeiner aus Anzenkirchen mit seinen 16 Lenzen vennutlich das jüngste Mitglied weit und breit hat, das in diesem Alter bereits den Windenschleppschein besitzt. Jugendförderung und Vermitteln der Freude am Fliegen steht im Fokus der Vereinsvorstandschaft Der DGFC fördert besonder s jugendliche unter 18 Jahren mit reduzierten Beiträgen, um diesem Personenkreis, der zudem meist noch in der Ausbildung steht, das Fliegen finanziell zu ermöglichen. Informationen unterhttp://dgfc.de. DGFC Rottal-Inn Friedrich Wuitz



Von links Benjamin Gmeiner und Thomas Strasser (neues Mitglied)

ANZEIGE

www.flugpark-olymp.de
Fliegen in Griechenland
maitreflugpark-olymp.de
1511111.1(1)
mobil: 0030 6972 453495

ofesemal 4111104,--
rainin scentYr 5k
IM ->
NI1)712.M1 -1.11.711
erteler
21.2 366 n
M: 1. E: 5
Pileformarmettidning
Sichoulet,treinures
Pieglectul,Perenimune

www.para.at — flugschuterapara.at
NOVA TESTZENTRUM
Tandemflüge - Aus- u. Fortbildung -
Reisen - Handel - Verleih
Bergliftstr. 18 A-6363, Westendorf,
mobil +43 6767 847617100

Gleitschirme, Gurtzeuge, Zubehör:
Swing, Gin, Nova, 02cine, Skywalk, UP,
Gradient, Airwave, Fresh Bro m, SupAir
Neue Gleitschirme ab 1.799 Euro:
Viele Vorführer und Gebrauchte preiswert,
Verleih, Inzahlungnahme und Versand
Probefliegen! Mitten in DI
www.flugsport.de
IVrotorschirmfliegen:
Kurse, Verkauf und Service

**CROSSALPS 2007 –
WENDEPUNKT AM
(PERSÖNLICHEN) LIMIT!**



Anfang Juli wurde zum dritten Mal der spektakuläre Crossalps Gleitschirmwettbewerb durchgeführt. Aufgabensstellung war in diesem Jahr von der Hochries aus zu starten – egal ob zu Fuß oder per Gleitschirm – den weitest möglichen Wendepunkt zu eichen, um dann zur Hochries zurückzukehren. Dafür hatten die Teilnehmer insgesamt 33 Stunden Zeit. Leider waren die Wetterprognosen – mittlerweile typisch für Crossalps – alles andere als optimal. Und so konnten die Veranstalter am Freitag vor dem Wettbewerb beim Race Briefing lediglich Tips für gute Wanderausgaben geben. Auch auf die Wettersituation wurde nochmals ausführlich hingewiesen – mit der Bitte, kein heldenhaftes Risiko einzugehen. Und genau diese Wettersituation machte den Wettbewerb noch spannender – war es jetzt tatsächlich die Taktik, die über ein erfolgreiches Abschließen der Aufgabe entscheiden sollte. Am Samstag 7.07.07 um 7.77 Uhr ging's dann los. Insgesamt 38 der 45 gemeldeten Teilnehmer (u.a. aus Nordrhein-Westfalen, Österreich, Holland und sogar aus England) ließen sich nicht von Wind und Wetter abhalten und traten zum Wettbewerb an. Gut ausgerüstet mit Wanderschuhen, Wanderkarten, Gleitschirm und Navigationssystemen verstreuten sich die Teilnehmer in alle Himmelsrichtungen. Dabei war es erstaunlich, dass wirklich die verschiedensten Routen eingeschlagen wurden. Die österreichische Fraktion entschied sich für eine Wanderung gen Austria – war es ihnen doch lieber, in bekannten Gefilden zu wandern und möglicherweise einen Flug anzusteuern. Fliegen, das sei gesagt, war an diesem Samstag Vormittag völlig unmöglich! Einige der Lokalmatadoren steuerten den Weg gen Westen an, um am 2. Tag mit dem vorhergesagten Westwind und besseren Flugbedingungen locker zurückfliegen zu können. Die unkonstante Wettersituation sorgte für eine Vielzahl von Taktiken. Am Ende jedoch wurde Helmut Eichholzer – erfahrener Gleitschirmpilot aus Österreich und Teilnehmer der X-Alps 2005 - für seine Ausdauer belohnt. Er wanderte über die Hochries nach Kössen, dann, nach 9 Stunden fast ausschließlichem Fußmarsch und Aufstieg zum Unterberghorn in Küßen, gelang ihm ein Abendflug nach St. Johann in Tirol, von wo aus er seine Route bis nach Fieberbrunn zu Fuß fortsetzte. Dort erkannte er sein persönliches Limit und wendete, um dann per pedes wieder Richtung Hochries zu gelangen. Er legte dabei die unglaubliche Strecke von insgesamt fast 80 Kilometern Luftlinie zurück! Insgesamt legten die Teilnehmer eine Strecke von über 1.000 km zurück – und das überwiegend zu Fuß, da die Flugbedingungen auch am Sonntag nur mäßig waren. Am Sonntag um 1707 Uhr erwartete das Organisationsteam die Teilnehmer dann am Liftstüberl an der Hochriesbahn zurück, um gleich per Computer und toll organisierten Helfern die Auswertungen der GPS-Geräte zu erledigen und anschließend die Siegerehrung durchzuführen. Neben den spektakulärsten Geschichten gab es auch eine tolle Tombola, bei der die Teilnehmer super Preise wie z.B. Gurtzeug Helm, T-Shirts etc. von den Sponsoren der Crossalps 2007 gewinnen konnten. Wer die genauen Platzierungen, Bilder und Geschichten über den diesjährigen Wettbewerb sehen will, kann sich auf www.crossalps.com informieren

Michaela Nietzold

**VEREINSMEISTER PETER BAUER SCHLÄGT
DEN 1. VORSTAND THILO SCHABER!**

Das zweitbeste Groundhandling (nach Bernd Hudelmaier) bei der Vereinsmeisterschaft der Remstaler reichte Thilo doch nicht Vereinsmeister zu werden. Der Sportreferent und Organisator Holger Witzig hat sich beim Punkte zählen schwer verhasen und kiltte vor der Festgemeinde fälschlich Thilo zum Vereinsmeister 2007. Erst am nächsten Tag fiel Holger auf, dass er sich bei Peter Bauer um 300 Punkte verrechnet haben muss. firt gebührt Ruhm und Ehre und der Pokal: Mit 26 Punkten Vorsprung gewinnt Peter die Vereinsmeisterschaft der Remstaler vor Thilo Schaber und Gerhard Eckert-Abelein! Herzliche Gratulation! So genoss man abends also den gewonnenen Sekt von Peter, der ihn wie Thilo auch sofort ausgegeben hätte.

Sehr viel und bockiger Westwind ließ leider keine Flugaufgabe zu. So einigte man sich auf GroLuidhandling-. Mit Packsack ging es auf die Wiese - und auf die Waage: Wer schätzt am besten sein eigenes Abfluggewicht? Hier konnte Peter als drittbester Schätzer seinen Grundstein zum Sieg legen. Danach ging es darum, wer am längsten den Gleitschirm oben halten kann. Thilo gab zwar beim Groundhandling alles. Aber 5 km bis Waiblingen durfte er bei dem kurz nachlassenden Wind seinen Schirm dann doch nicht ziehen und landete deshalb rücklings im angrenzenden Stoppelfeld. Nachdem alle (nach eigenem Kommando) ihre Zeit stoppen ließen, kam der anstrengendste Teil: Der Run aufs „Köpfe“ wurde gestartet. Max. 10 min um 160 Höhenmeter hoch zu laufen, sollten genügen, jede Sekunde darüber kostete Punkte. Natürlich gab es Bonusminuten für Kleingewachsene, Schwergewichte und Rentenanwärter Hier gewann, wer stetes Lauftraining macht: Gerhard vor Peter, der allerdings eine Bonusminute bekam und hier seinen Gesamtsieg sicherte.

Nach dem schweißtreibenden Hochlaufen erwartete das toll aufgebaute Festambiente die Gäste des jährlichen Sommerfests der Remstaler „Köpfleshupfee und die Teilnehmer der Vereinsmeisterschaft. Bis weit in die Nacht hinein wurden am Grillfeuer die gelungene Vereinsmeisterschaft und das immer perfektere Sommerfest gefeiert. Dessen Hauptorganisator Bernd Kiessig ließ es sich übrigens um 21 Uhr nicht nehmen, noch einige Minuten im nachlassenden Wind zu fliegen und wieder top zu landen. Vereins- und Geländeinfos unter www.DieRemstaeler.de. Viele, viele Bilder unter www.koepfleshupfer.de.

Die Remstaler
Holger Witzig

— ANZEIGE —

Der bessere Teil der Tapferkeit ist die Vorsicht.

V.Villmar, Shakespeare

Turnpoint.de

Erweitert

145€

39€

15€

**Rückversand in Deutschland.
Einfach anrufen: Tel 08036-9083261**

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

FIy
Smile

JE2AIR

Vereinschulung vor Ort
Fliegershop online
Finanzierung ab 0%

Paragliding

25. MEISTERSCHAFT DER ALTHOFDRACHEN EIN VOLLER ERFOLG



Drachen flexibel - FAI I -

1. Ernst Köhler, Königsbrunn Augsburg Drachenfliegern
2. Udo Berger, Kissing Augsburg Drachenfliegern
3. Bernd Mezger, Bad Mergentheim HGL Mulfingen

Starrflügler - FAI V -

1. Holger Schierholz, Ettliger Althofdrachen
2. Martin Hartig, Roeschwog Althofdrachen
3. Klaus Wagner, Lehr Kandel

Vereinsmeisterschaft „Bärenpokal“

Drachen flexibel - FAI I -

1. Armin Vielsack, Kämpfbach
2. Thomas Nagel, Stutensee
3. Roland Schmidt, Bönigheim

Starrflügler - FAI V -

1. Holger Schierholz, Ettlingen
2. Martin Hartig, Roeschwog
3. Wulf Prügel, Bruchsal

Der „Bärenpokal“ ist einerseits ein Wettbewerb und andererseits unser Vereinsfest mit Vereinsmeisterschaft, dem so genannten „Bärenpokal“: Ein Wanderpokal, der in jedem Jahr von den Mitgliedern der Althofdrachen gewonnen werden kann. Ganz erfreulich war, dass beim 25. Bärenpokal nicht nur Piloten der Althofdrachen teilnahmen. Nach langjähriger Abwesenheit fanden sich wieder die Augsburger Drachenflieger zu diesem Wettbewerb ein. Weitere Flieger kamen vom HGL Mulfingen sowie vom Drachenflugverein Kandel. Auch Piloten des HGL Einkom und unsere Freunde vom CFD Hardheim nahmen an diesem tollen Pokalfliegen teil. Noch erfreulicher war, dass noch etliche Gast-Flieger aus anderen Drachenflugvereinen den Weg zu uns fanden, die aber am Wettbewerb nicht teilnahmen. Diese Flieger flogen außer Konkurrenz des Wettbewerbs, was allerdings die Flugfreude in keiner Weise trübte. Insgesamt flogen 23 Piloten im Wettbewerb. Der Wettbewerb fand für unterschiedliche Geräteklassen statt. Es gab einmal die der flexiblen Drachen - FAI I - und die der Starren - FAI V -. Der Start erfolgte von unserem Naturstartplatz sowie durch Windschlepp. Unser Wettbewerb war vor allen Dingen für die Öffentlichkeit und für das nicht fliegende Publikum ausgerichtet. An beiden Wertungstagen dankte uns das Publikum mit zahlenmäßig großer Anwesenheit Jeder-Start, jede Landung wurde anerkennend mit Applaus belohnt. Jeder Flieger

fühlte sich dabei wie ein Held. Ein großes Lob an die Wettbewerbsleitung für ihre professionelle Arbeit und Organisation beim Wettbewerb. Das Lob ist umso mehr gewichtig da es für unsere Mitglieder Ralph Trenkle und Felix Beck der erste Bärenpokal als Wettbewerbsleitung war. Felix programmierte für diesen Wettbewerb in vielen Nachtstunden ein eigenes EDV gesteuertes Auswertungsprogramm. „Fliegen im Wettbewerb ist nicht immer nur Kampf, denn Kampf ist immer Krampf. Höher, schneller weiter sollte nicht immer Inhalt eines Wettbewerbs sein. Sondern Genuss und Spaß, Lust und kein Frust“ sinnierte unser Mitglied Markus Wesslowski. Und so konnten wir ein fröhliches Vereinsfest und einen tollen Wettbewerb erleben in dem auch Sicherheit und Vernunft groß geschrieben wurde. Ferner gehen großes Lob und Anerkennung an alle Helfer; die dafür sorgten, dass auch dieses Vereinsfest wieder ein voller Erfolg wurde. Herzlichen Dank für Eure Mitarbeit und Hilfe. Nächstes Jahr auf ein Neues. Demnach heißt unser neuer Vereinsmeister: Holger Schierholz aus Ettlingen. Gratulation an unseren neuen Vereinsmeister! Oder sollen wir ihn schon einmal bedauern? Denn Ihr müsst wissen, dass der Vereinsmeister des jeweiligen Jahres als fliegender Nikolaus die Kinder erfreuen wird. Nikolaus zieht dich jetzt schon mal warm an. Mehr über die Althofdrachen, den Bärenpokal und vieles mehr unter www.althofdrachen.de.

Althofdrachen

Jutta Sendelbach



SCHÖNE PREISE BEI DER VEREINSMEISTERSCHAFT

Am einem Sonntagnachmittag fand das diesjährige Vereinsfest des Gleitschirmflugvereins Saaletal auf dem Vereinsgelände auf dem Ofenthaler Berg statt. Höhepunkt des Festes war die interne Vereinsmeisterschaft im Gleitschinnfliegen. Die Piloten mussten sich gegenseitig in den Aufgaben „Zielpunktlandung“ und „höchste Flugstrecke“ messen. Leider konnte aufgrund der nicht ganz optimalen Wetterverhältnisse die Aufgabe „längste Flugdauer“ nicht abgehalten werden. Das hinderte die Flieger aber nicht daran mit viel Spaß und unter Anfeuerung von Freunden und Familien sich diesen Aufgaben zu stellen. Diesjähriger Vereinsmeister wurde Michael Heid, der gekonnt auf dem Zielpunkt aufsetzte und sich damit fast unerreichbar an die Spitze des Feldes setzte. Alle Teilnehmer erhielten nach der Rangfolge gestaffelte Preise, die namhafte Firmen aus der Gleitschirmflugene gesponsert hatten. Das Vereinsfest klang mit Spezialitäten vom Grill bei Sonnenschein und milden Temperaturen aus. Ein Herzliches Dankeschön an die Firmen - Flugschule Blue Sky, Skywalk, Aerosport, Swing Airwave, Nova, Charly, Schlechtfliegermag und Weinbau Müller.

www.saaeflieger.de

Matthias Wacker



BAUMRETTUNGSTRAINING

Die Fluggelände des DGFC Jena befinden sich allesamt in zum Teil dicht bewaldetem Gebiet. Da es im letzten Jahr mehrfach zu Baumlandungen in unseren Geländen kam, organisierte der DGFC Jena gemeinsam mit der jenaer Berufsfeuerwehr ein erstes Höherdetraining. In dessen Verlauf konnten wir alle notwendigen Schritte einer erfolgreichen verletzungsfreien Bergung gemeinsam trainieren. Zunächst erkletterte man einen Flieger, der die Sicht des Verunglückten übernahm und mit Hilfe einer Drehleiter samt Gurtzeug und Schirm gesichert im Baum „landete“. Oftmals verlaufen Baumlandungen durch den Versuch des Piloten, sich selbst aus der misslichen Lage zu befreien, nicht glimpflich, die Rettung sollte man deshalb den Profis (Höhenrettung der Berufsfeuerwehr) überlassen! Vor dem nächsten Flug sollte jeder auch nochmals die Erreichbarkeit seiner Rettungsschur überprüfen.

Bei der Bergung ging man von mangelnder Zufahrt und unwegsamem Gelände aus, so dass ein Kletterteam gebildet werden musste um den Verunglückten zu retten. Diese Aktion stellte sich bei den klitschnassen Bäumen (es hatte die ganze Nacht geregnet) als anspruchsvolle Übung heraus. Das Höhenrettungsteam der Jenaer Berufsfeuerwehr meisterte diesen Einsatz unter Leitung von Matthias Pommer hervorragend! Andreas Schindler stellte sich als aktiver Kletterer zur Verfügung während sein Team-Kol-

lege Andreas Sutter die Sicherung übernahm.

Deutlich wurde bei diesem Training welcher immense Aufwand bei einer gesicherten Bergung betrieben werden muss und dass diese doch recht lange dauern kann. Eine große Gefahr dieses Zeitverlusts besteht für den Verunglückten in der Erleidung eines Hängetraumas durch die eingeschränkte Funktion des Blutkreislaufes.

Die fünf wichtigsten Punkte für eine schnelle und erfolgreiche Rettung sind nachfolgend zusammengestellt. (i) Beruhigend auf den Verunglückten einwirken, Feuerwehr verständigen (112), dabei bereits die Höhenrettung anfordern. (ii) Falls GPS Koordinaten bekannt sind, diese der Leitstelle mitteilen, andernfalls die Nummer eines Mobiltelefons vor Ort (Ortung bis auf einige Hundert Meter möglich). (iii) Für die Feuerwehr ist es oftmals schwierig den Verunglückten im Wald auch zu finden, also macht auf Euch aufmerksam. (iv) Hängetrauma vermeiden, d.h. bei beginnendem Krabbeln in Armen oder Beinen Hände und Füße

bewegen, so dass die Muskeln An- und Entspannen und der Blutkreislauf in Bewegung bleibt (Muskelpumpe). (v) Nach der Bergung ist der verunglückte Pilot (wenn noch bei Bewusstsein) in aufrechter Sitzposition zu lagern, den Rettungsdienst bitte auf ein mögliches Hängetrauma hinweisen. Empfehlenswert ist auch das Mitführen einer Hilfsschlinge (vernähtes Gurtband, gibt es im Trekkingladen in verschiedenen Längen) um sich im Baum bis zur Bergung weiter zu sichern bzw. die Bergung zu unterstützen. Für beide Seiten war eine solche Übung außerordentlich lehrreich:

So nahm sich jeder der Flieger vor, zukünftig noch verantwortungsvoller zu fliegen, die Kameraden des Höhenrettungsteams werden mit Sicherheit bei ihrem Vorgesetzten vorstellig da einige Geräte, wie Steigeisen und ähnliches einfach fehlten, hier aber gute Dienste geleistet hätten.

Für den Herbst ist ein erneutes Rettungstraining mit der Jenaer Berufsfeuerwehr im Gelände geplant, bleibt zu hoffen, dass wir uns in den nächsten Jahren auf die gemeinsamen Übungen beschränken und echte Baumlandungen von Piloten vermeiden können.

DGFC Jena
Carsten Busch



FREIZEIT-AG: GLEITSCHIRMFLIEGEN

Man kann sich in den Sommerferien auf die faule Haut legen oder auch nicht. 22 flugsportinteressierte Schüler und Schülerinnen zwischen acht und 14 Jahren aus Groß- und Kleinheppach ließen sich mit Hilfe der Flugschule Remstal und dem Gleitschirm- und Drachenverein „Die Remstaler“ in die „Geheimnisse“ des Gleitschirmfliegens einweisen. Einen Tag lang wurde mit aktuellen Gleitschirmen geübt - bis den jeweiligen „Anschubem“ fast die Puste ausging. Diese nun schon zum fünften Mal durchgeführte Aktion zeigt dass der Nachwuchs unbedingt in die Luft kommen will, sofern man ihn nur lässt. Das Gefühl abzuheben begeisterte alle. Promotion- Arbeit an der Basis, das zahlt sich auf lange Sicht aus. Der Kleinheppacher Kopf entwickelte sich in den letzten Jahren zu einem attraktiven Treffpunkt für GS-Flieger und Ausflügler, die sich freuen, wenn die bunten Schirme ihre Runden drehen.

Die Remstaler
Günther Härer

HAUPTVERSAMMLUNG UND EINLADUNG AN FLUGSCHULEN

Die Hauptversammlung 2007 des Flieger Club Achenal (DFC_A brachte mit der Wahl des Vorstandsgremiums einige Neuigkeiten, aber keine Überraschungen, weil schon vorher offen Informationen ausgetauscht wurden. Da die beiden Vorstände Peter Gasche (1.) und Franz Pietschmann (2.) wegen beruflicher Zwänge und zeitlicher Engpässe leider nicht mehr kandidieren konnten, wurde der Vorstand neu zusammengestellt. Neuer erster Vorstand ist Harry Pfanzelt, "Fliegerurgestein" und Gründungsmitglied des DFCA, er war bisher Flugwart. Sein Team stellt sich wie folgt zusammen: Zweiter Vorstand ist Veronika Putzio (war dritter Vorstand), dritter Vorstand ist Walter Rackl (war Sportwart). Bei den Fachbereichen gab es zwei Veränderungen. Kassenwart ist Pia Blecher (wie vorher), Gerätewart ist Fuzzy (Josef Heckner wie vorher), Schriftführer ist Hans-Peter Harrer (wie vorher), Pressewart ist Hans-Peter Blecher (wie vorher), neuer Flugwart ist Hans Trisl (Leiter der Drachenflugschule Chiemsee und ganz neu im Team), neuer Sportwart ist Luis Achille. Die Clubmitglieder bedanken sich bei den beiden scheidenden Vorständen für die wirklich hervorragende und engagierte Arbeit und bedauern es sehr, dass es ihre fehlende Zeit nicht zulässt, eine weitere Legislaturperiode zur Verfügung zu stehen. Hoffentlich tritt das Drachenfliegen nicht zu sehr in den Hintergrund, so dass Peter und Franz wenigstens noch am Berg in der Luft und am Landeplatz gesichtet werden können!

Die wichtigen Termine 2007 sind festgelegt. Das 'Anfliegen 2007', der diesjährige Saisonauftakt, wurde wieder in Sand in Taufers in Form eines Clubausfluges durchgeführt. Ein zweiter Clubausflug wird den DFCA am 25. und 26. August nach Greifenburg führen. Auch die Weihnachtsfeier ist bereits geplant und wird am 8.12. im Wessner Hof statt finden.

Mit der wichtigste Termin 2007, zu dem natürlich auch wieder alle fliegenden und nichtfliegenden Interessenten herzlich eingeladen sind, ist die Drachenflieger Bergmesse an der Bergstation der Hochplatten Sesselbahn: am 14.7 ab 12:00 am Berg Unbedingt vormerken! Zelebriert wird die Messe natürlich wieder von unserem über die Ländergrenzen hinaus bekannten Fliegerpfan-er Edgar Neictiger. Wenn er vom Fliegen predigt und aerodynamische mit theologischen Aspekten kombiniert, ist klar, dass er weiß, wovon er spricht. Nach der Messe ist die traditionelle Drachenweihe und das Schorsch Steiffl Gedächtnisfliegen. Mit einer Feier am Landeplatz am Wessner Hof wird der Tag bei Grillfleisch, Bier und Fachsimpelei ausklingen. Immer aktuelle Informationen unter www.dfc-achenal.de.

DFC Achenal
Hans-Peter Blecher



ÜBER 200 FLÜGE BEI DER CLUBMEISTERSCHAFT VON SAUERLANDAIR

Ein für den Verein der Dachen -und Gleitschinnflieger SauerlandAir e.V. in Olsbergnahezu idealer Flugtag erlaubte den fast 100 Teilnehmern zwei Wertungsflüge. Dieses ist die bisher größte Clubmeisterschaft gewesen seit der Fusionierung aller drei Vereine im Sauerland. Es wurde an zwei Geländen des Vereins geflogen, an den Bruchhauser Steinen waren ca. 70 Piloten. An dem Gelände in Wenholthausen wurde Piloten eine schwere Aufgabe gestellt, Gewinner sollte der Pilot mit dem weitesten Streckenflug werden. Von den Bruchhauser Steinen konnte in der Ferne ein Pilot erkannt werden, der tatsächlich die vorgegebene Strecke von Wenholthausen nach Bruchhausen mit dem Gleitschirm schaffte. Die diesjährigen Clubmeister wurden nach Auswertung aller Flüge ermittelt und bei der abendlichen Siegerehrung vom Vorsitzenden des Vereins Burkhard Schulte und dem Sportwart Thomas Schweers vorgestellt und geehrt. Bei den Drachenfliegern standen auf dem Podest als 1. Erhard Reifer aus Kamen ganz knapp vor Dieter Ersepke aus Elpe, die beide genau auf dem Landepunkt standen. Der Vorjahres-Sieger Ingo Hantland aus Assinghausen schaffte dieses mal den 3. Platz. Fluglehrer Markus Schapler aus Winterberg siegte bei den Gleitschirmen vor Heidi Fohnmann aus Oberhausen, die damit auch als beste Dame geehrt wurde. Horst Berges aus Breckerfeld schaffte den 3. Podestplatz. Große Siegerehrung dann der Gleitschirm-Streckenpiloten. Egbert von der Höh aus Meschede kam bis Bestwig auf Platz 3. Markus 'Macke' Hanses aus Elpe als 2. bis Fort Fun. Absoluter Gewinner wurde das Mitglied der deutschen Nationalmannschaft Ralf Miederhoff aus Sondern, der die vorgegebene Strecke Wenholthausen-Bmchhausen als einziger schaffte. Der Abend endete mit dem Auftritt der bekannten Deep Pople Liveband. Drachen- und Gleitschirmflieger SauerlandAir
Burkhard Schulte

ANZEIGE

<p>eaaaAz! eee2,2171pi „eeep;a eeeeaa! eeeePia: eeeeea:</p>	<p>THERMIK 2007</p>	
<p>08-12-07 Messehalle Sindelfingen</p>	<p>Gleitschirm Drachen Kite</p>	

FLIEGERLIED

*Auf du junger Fliegersmann,
jetzt kommt die Zeit heran,
die Fliegerzeit, die bringt uns Freud.
Woll'n uns auf den Flug begeben,
das ist unser schönstes Leben,
große Toi Z-Isser; Berg und Tal,
anzuschauen überall.*

*Heute wird der Sack gepackt,
denn wir treffen uns um acht
und wandern froh den Berg hinauf
Sind wir oben angekommen,
wird erstmal ein Schluck genommen,
Schirm auslegen, Seile ziehe,
laufen und der Erd entfliehn.*

*Mit viel Therm. & kommst du raus,
und dann geht es hoch hinaus,
dem Himmel nah, ist wunderbar.
Und du fühlst dich wie ein König
alles andre zählt nur I•venig
Die Sonne scheint vom Himmelszelt,
oh wie schön ist diese Welt*

*Wenn wir wieder unten sind,
freuen wir uns wie ein Kind
und packen schnell den Gleitschirm ein.
Alles muß perfekt gepackt sein
Und dann geht es in den Sack rein.
Weil ja jetzt die Kneipe zieht,
da singen wir das Fliegerlied.*

SENIORENCUP 2007 DER DRACHENFLIEGER

Vom 15.- bis 20. Juli 2007 fand in Altaussee/Steiermark der diesjährige Seniorencup der Drachenflieger statt. Ursprünglich war vorgesehen, den Wettbewerb in Kössen durchzuführen. Volker Kastenhuber und sein Team haben die Veranstaltung hervorragend vorbereitet und durchgeführt. Besonders hervorheben möchte ich die Auswertungen, die routiniert und so gut durchgeführt wurden, dass es keinen Einspruch gab. Also ein großes Lob an die Jungs (und Mädchen) vom Veranstalter! Ich nehme schon seit 1993 an den Wettbewerben teil und war angenehm überrascht über das schöne Fluggebiet, das ich noch nicht kannte. Alle 4 Wertungsflüge konnten bei herrlichem Wetter durchgeführt werden und es herrschte eine gute Kameradschaft. Fast familiär könnte man sagen. Schade war, dass nur wenig Teilnehmer mitmachten. Bei der guten Organisation und dem schönen Wetter war die Veranstaltung eine echte Werbung für unser schönen Sport. Ich hoffe und wünsche mir, dass in der Zukunft wieder mehr „Senioren“ mitfliegen.

Zum Schluss noch eine Bitte an den DHV bzw. das „DHV-Info“. Vielleicht könnte unser Dachverband im nächsten Jahr mithelfen, den Wettbewerb besser bekannt zu machen und die Durchführung zu unterstützen. Es sind immerhin durchweg langjährige Mitglieder des DHV; die daran teilnehmen. Ulrich Müller

Anmerkung der Redaktion:

Wir bringen gerne Informationen über Veranstaltungen, also auch über den Seniorencup. Diese Infos müssen aber deutlich vor dem Veranstaltungsternin liegen. Das Info hat eine Vorlaufzeit von 4-6 Wochen, eine Mitteilung die ein paar Tage vor einer Veranstaltung eingeht, kann dann nicht mehr erscheinen.

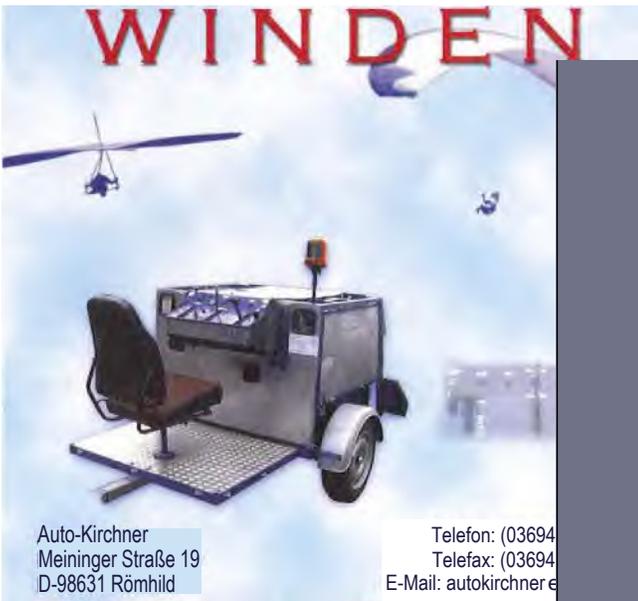
ANZEIGE

URINALKONDOM

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

DRACHEN- UND GLEITSCHIRM

WINDEN



Auto-Kirchner
Meininger Straße 19
D-98631 Römhild

Telefon: (03694)
Telefax: (03694)
E-Mail: autokirchner@...

www.drachen-gleitschirmwinden.de

www.avena-uhren.de

Tel. 07082 414700
Fax 07082 414798



Sportuhr 114 7 Ei **blue**
Edelstahl Gehäuse matt
Wasserdicht Mineralglas
Kautschukarmband
Preis: € 69,-
inkl. Metall-Geschenkdose

Alternativ 51eltschn- , sf7fächchen
und fett; Marrflygel

TESTFLÜGE IM INFO

Das Testberichtschemata für Gleitschirme und Hängegleiter

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

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

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

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

Bei Hängegleitertests besteht das generelle Problem, dass 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 testen 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 genüßvolles Fliegen vorziehen
3	für Piloten, die den Ausbildungsstand Unbeschränkter Luftfahrerschein (B-Lizenz) haben und regelmäßig und in kurzen Zeitabständen fliegen
E	Spezielle Einweisung erforderlich. z.B. wegen ungewöhnlicher Steuerung
G	Spezielles Gurtzeug erforderlich

Zwischenwerte 1-2 und 2-3 sind möglich



DHV 05-01-1681-07

FREEX MANX S

Testbericht DHV 03 FreeX Manx S

Hersteller: FreeX GmbH

Hersteller: Fleet GmbH

Kleinhöhe 1 GH, Vi-Echlepp: Je, Ansaht lila min; dmahl lila man 1 1 1

beschleunigt: a, trimmer: Hein

Verhalten bei mir, fieggerichtig /tg man, fluggerichtet /Gg)

Eulferhalten	Aichnessig solort	gleichmäßig, solort
kulriehrerhalten	kommt über Piloten	kommt dort über Piloten
dbiebegesehrindigell	durchschnittlich	durchschnittlich
Starthandling	einfach	einfach

Radmalm durchschnittlich hoch

Trudelladenz	deberhanden	MN vorhanden
Steuerweg	hoch	hoch
Wendigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich

sekaaren	spat > 75 cm	spat > 75m
lullfallhense	spat > 80 cm	spat > 80 ein
3ronsballahiea	hoch	hoch

frameteEintlaDi 11

VarbechMueinena	gering	gering
üfoungsrerhalten	selbstständig larmageri	selbstständig, ofzögert

Wegdrehen	<90 Grad	<90 Grad
Ileadreberiesaesami	90 - 130 Grad	90 - 189 Grad
Orehgeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich

Heu Reit bare, Heckwirbel	kleiner 15 Grad	kleiner 45 Grad
Höhearedusi	gering	gering
Stabilisierung	selbstständig	selbstständig
Difuegsrerhalten	selbstständig	selbstständig

Stabilisierung	einfaches Gegenbremsen	einfaches Gegenbremsen
Stu	hoch	hoch
Steuerkrallanstieg	hoch	hoch

Gegendrehen	einfach, keine iden/ UM	einfach, keine iden/ zum
	Stromungsabriss	Stromungsabriss
	selbstständig schnell	selbstständig schnell

Öffnungsverhalten selbstständig schnell selbstständig schnell

earifinbn

Trudeln eif T 11

Trudeln 31151 11

Niederung	inlnch	einfach
Dudellenden!	rech erbender	rech erbender
Ausleitung	azhdrehen <120Grad	azhdrehen < 180 lind
Sinrgeschwindigkeit nach 120 °[m s]	12	11

finlelang	einfach	einfach
duslebuna	Pifra tüg und hñil	< Sek nimmi iernernd fahri < 1In

IMMOVI

Einleitung	lefehl	leicht
gusteilung	selbstständig schnell	selbstständig schnell

KOK,

tendenziellen	einfach	einfach
---------------	---------	---------

Verbeublernigung	gering	gering
ditrungsrerhalten	selbstständig rerragad	selbstständig raunten

Mähe	<90 Grad	<90 Grad
Wegdrehen insgesamt	90- MGrad	90 -180 Grad
Irebneschindieleii	duckühlich	durchschnittlich

il o . telt bre Nickwinkel	in' Verlangsamung	in' Verlangsamung
Hohenredst	kleiner 45 Grad	kleiner 45 Grad
Stabilisieren	minn	gering
ölrnungserhalten	selbstständig	selbstständig

Einleitung hi 9ht leicht

Ausleitung	selbstständig rrdreel	selbstständig schnell
------------	-----------------------	-----------------------

FREEX MANX

resliherichl 911V 03 Fred Ma 9n H
 Zerkalkalnaher, Fred GmbH
 Hernelen FreeN GmbH
 Klassifizierung 1 GH, 195nHleue: Aerehl Sitze min r Anzahl Sirre mar:1 11
 Beschleunige la, Jener, Hein

Verhalten bei	mir Fluggewicht(1160 Kg)	net 1 luggewithr(5 Kg)
---------------	--------------------------	------------------------

WINK

fellrerhallen	MeichmOssig, sofort	gleichmassig, sofort
Auführvarhallen	kommt sofort über Piloten	kommt solori über Holen
Abhebegeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Starthandling	einfach	einfach
Rollen nog	durchschnittlich	durchschnittlich
andil		
hufelendenz	nide vorhanden	nicht vorhanden
Steuweg	hoch	hoch
Wendigkeit	durchsehdlich	durehsehdlich
Nifere MN		
Sardengrenze	spät>05cm	313e > 75 cm
fullo1algeme	spal -> 80 cm	spär > 89 cm
lremskrallansling	hoch	hoch

Vorbeschleunigung	gering	gering
önungsverhalte	selbständig verzagen	selbsinedig verzögen

gtrj:räZZMIIIIIIIL

Wegdrehen	< 90 Grad	< 09 Grad
Wegdrehen irigesau	99 - 180 Grad	90 - 119 Grad
Drehgeschwindigkeit	durchs(Wilflieh	durchschnittlich
	mir Verlangsamung	ml Verlangsamung
Her. Roll- bre Nickwinkel	kleiner 45 Grad	kleiner 45 Grad
Höhenverlust	gering	gering
SUninarune	selbständig	selbständig
Öffnungsverhallen	selbständig	selbständig

Stabilisier eng	einfaches Gegenbremsen	einfaches Gegenbremsen
Steuweg	hoch	hoch
Stenkerkrallamileg	hoch	hoch
Gegedrehen	einfach, kein Tendenz zum	einfach, keine landend an
	Stamungsabriss	Shermungsabriss
Öffnungsverhallen	selbständig schnell	selbständig schnell

s fitell.en		
rudsloaas Trimm estkw,		

EEMIIIIIIIMIZI11111111 11111111

Einleitung	einfach	einfach
hudehuden;	niehilleleder	nicht vorhanden
Ausleitung	Nachdrehen < 180 Grad	nachdrehen < 180 Grad
Sinkgeschwindigkeit nach 122 11m(s)	9	12

ämiiiiiiiiigaziik

Finleffung	einfach	einfach
Ausleitung	gleflin nti Fuhr ael < 4 Sek	eher lagernid Fakir aul < 4 Sek

Einlenze	le401	MIM
Auneilring	selbständig schnell	selbständig schnell

landedalle

landerehallen	einfach	einfach..
kr93.71r1F.		
Vorbeschleunigung	nenne	gering
Glünungsverhallen	Selbigerebeil	selbständig vertragen

Wegdrehen	< 90 Grad	< 99 Grad
Wegdrehen insgesamt	90 -180 Grad	90 -180 Grad
Orehgeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
	mh Verlangsamung	mit Verlangsamung
Mat. Roll- bzw. Nickwinkel	kleiner 45 Grad	kleiner 45 Grad
Höhenverlust	gering	gering
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Ölms surehalten	selbständig	selbständig

kiek bene 111

Einleitung	leicht	leicht
Auslaehm	serbständig schnell	selhändre schnell

FREEX MANX L

lesliherichl MV 03 FreeX kläng
 Zerkalkalinker: Fred GmbH
 Hernelen Fred GmbH
 Klassifizierung: 1 GH, W3chlopp: la, Anzahl Sirte min Anzahl Sline 1F1
 Geschlunger: Ja, Trimmer: Nein

Verhalten bei	Fluggewith(11100 Kg)	mat ruggewith(1130 Kg)
---------------	----------------------	------------------------

Umhelle

Auf nehverhallen	Mami sah über Piloren	komme sofort über Piloren
Abhehexhindigkeit	durchschellich	durchschnittlich
Starthandling	einfach	einfach
Rondemulm	durchsehnlich	hoch
fideledeln	idchr vorhanden	nickt verbanden
Steuweg	hoch	hoch
Wendinkel	durchschellich	durthschnilikh
Sackleggenta	durthschnilith 60 CA1+ 75 cm	spät > 75 cm
fulsallgrenze	durchsehennich 65 cm. 80 cm	pul > 80 cm
Bremskrallanslieg	hak	hoch

Vorbeschleunigung	nenne	nenne
blinuegsverhallen	selbständig schnell	selhsände schnell

ese' Pinklengen

Wegdrehen	<90 Grad	< 90 Grad
Wegdrehen insgesamt	90 180 Grad	90 - 180 Grad
Orehgeschwindigkeit	gering	gering
	mir Verlangsamung	
Mal. Rd. biss Nickelekel	kleiner 45 Grad	kleiner 45 Grad
Ithenretrun	gering	gering
S trisiefung	selbständig	selbständig
önungsverhallen	selbständig	selbständig

Stabilisierung	einfaches Gegenbremsen	einfaches Gegenbremsen
Seesweg	durchschnittlich	hoch
Sf euerkransslea	hoch	hoch
Gegedrehen	einfach, keine Tendenz zum	einfach, keine ledern nun
	Stramungsabriss	Strömungsabriss
Öffnungsverhallen	selbständig schnell	selbständig schnll

Finleffung	einfach	einfach
hudehudent	nichtvorhanden	Mehl vorhanden
Ausleitung	Nachdrehen 180 Grad	Nachdrehen < 182 Grad
Sinkgeschwindigkeit neck 720 in s)	12	12

Ein'ledung

Ein'ledung	einfach	einfach
Ausleitung	selbständig	selbständig

Einlehn

Einlehn	leichl	leichl
eise	seltn edie schnell	selhsängschnall

landedalle

landedalle	einfach	einfach
Vorbeschleunigung	gering	gering
511nungsverhallen	sekurendie schnell	selbständig

Wegdrehen	< 90 Grad	< 92 Grad
Wegdrehen insgesamt	90 -180 Grad	92 -160 Grad
grehgechooyindigkeit	finhochnlich	durchschnittlich
	ml Verlangsamung	ml Verlangsamung
Mat. Roll- law. Nickwinkel	kleiner 45 Grad	kleiner 05 Grad
Höhenverlust	gering	gering
Siebeierrn	selbständig	selbständig
7.111nongsverhallen	selbständig	selbständig

Einreing

Einreing	lehr	leihl
Ausleitung	sebs ⁹ e schnell	selbständig schnell

PRO DESIGN JALPA 105

lenharichl DHV 63 Pro Design Jalea les
 brmkalinahkt 080-550160. Holbauer GmbH
 Hernelen PRO-DESIGN, Holbauer GmbH
 Krassirerune, 2 GH. J94chlepn la, kahl idee min Anrahl Offen MIX: 1 r
 Beschleuniger: la, Kimmen Nein

Verhalten bei	min. Fluggeseirk(1105 Kg)	mar. Fluggewicht(130 11g1
---------------	---------------------------	---------------------------

füfverhallen

füfverhallen	gleichmässig, sofort	gleichmässig, seien
Aufziehverhallen	kommt vere ^g geri über Piloten	kernen senegell über Piloten
Abhebegesebwindigkeit	durchsichtlich	durchschnittlich
Slanhandling	derchschnilieh	durischschnittlich
Roll en	detschsninith	durchschnittlich
Kerenhandlin		
Telex	gering	gering
Steuweg	durchschnittlich	durehsehm dich
Wendigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Isidielles I Urtee		
Sackfuggengze	durchschnittlich 60 cm • 15 ein	durchschnittlich 60 cm • 15 ein
alsrallmenre	durchschnittlich 65 cm. 89 m	durchschnittlich 65 cm - 90 m
Bmskrallanslieg	dueschnlind	durchschonich

lorbeseleunigung	gering	gering
Ölmsverhallen	seihständig ertönen	selbständig verfügen

Wegdrehen

Wegdrehen	180 360 Grad	90.180 Grad
Wegdrehen insgesamt	100 - 360 Grad	189 - 369 Grad
Diehggeschwindigkeit	denschchnirlich	dulduchheilikh
Har- Roll best hickwinkel	Folk; 45 Grad	greller 45 Grad
Höhenverlust	hoch	hoch
Stabilisierung	selbständig	seih edig
Glünungsverhallen	selbständig	selbständig

Stabilisierung	einfaches Gegenbremsen	einraches Gegenbremsen
Siedeweg	durchscholnich	durchschnittlich
Steuwerkralannieg	durchsehdlich	gering
Gegedrehen	einfach, keine landend sen	einfach, keine fendem; zum
	Stömungsabriss	Stöcirungsahriss
Öhagsverhallen	selbständig verzögen	selhsbodig ragen

Inkle aus timen d' 3c1m.	1.1	2
UN aus sfa1. !Wfl entflug	1.	1-2
EM1911•1111119911MM"MM'fflein		

finallang	durchschnittlich	durchschnittlich
hudehendenz	QKM	gering
knen ung	Hachdrehen 180 - 360 Grad	Nachdrehen 119 - 360 Grad
Sinkgeschwindigkeit nach 720 1m sl	12	13

Ausleitung

Ausleitung	einfach	einfach
	selbständig	selbständig

Fird eg

Ausleifung	selbstidg säuft	selbslandie schnell
eidei		
madreNhen	dgeballich	durchschillieh

Yerbtschleumgens

Yerbtschleumgens	sein	gering
önungsverhallen	selliciad1 _g verrügeri	selbständig verengen

Wegdrehen	180-312 Grad	90 180 Grad
Wegdrehen insgesamt	180- 360 Grad	180 - 360 Grad
Debggeschwindigkeit	durchschnittlich	hoch
		mir Verlangsamung
Mar. Roll- bre Nickwinkel	greller 45 Grad	greller 459rad
Höhenverlust	hoch	hoch
Stabilisierung	selbstendig	reibwindig
Öffnungsverhallen	selbständig	selbständig verzögert

Hüten

Hüten	leicht	
Aulelueg	selbständig schnell	selbständig schnll

DHV G5-01-1687-07



SOL SYNERGY 3 S

Iestbericht DHV 03 501 Synergy 3 S

Terlikatnhaber • Sol Spans Ind. E Gamirco H M
Hente 9er Sol Spans Ind. E CorearioIDA
Haassirierung :2 GI, W-Schlepp: Neim Anzahl Sitze min : Aniah Slice ma ², I t 1
Bembleueiger: Ia, Trimmer: Hein

Verhalten bei	Flugnewithr(60 Kg)	mar. MuggmeTeh(80 Kg)
Füllverhalten	gleichmässig, seien	gleichmässig, den
Adriehverhalten	kommt verlegen über Rileen	kommt verzogen über
Abhebegeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Stallhandlung	einfach	einfach
Rollamm UG	durelabfidilith	durchschnittlich
Kurreddimieling		
Wellenden/	gering	gering
Steuweg	durchschnittlich	durchschnittlich
Wendigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
[MIL. <<		
Sackfluggrenze	durchschnittlich 60 cm 75 cm	durchschnittlich 60 cm 75 cm
Uktiegrenn	durchschnittlich 65 an - 80 cm	durchschnittlich 65 nie 80 cm
Breiskraftansleg	durchschnittlich	durchschnittlich
Vorheuertigeng	gering	gering
Olnuegsverhalten	selbständig sienägel	selbständige reueeen
Wegdrehen	90 180 Grad	90 180 Grad
Wegdrehen insgesamt	180 360 Grad	180.360 Grad
Drehesehefnidgkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Man. Rau bam Nickwinkel	wehr 45 Grad	großer 45 Grad
Höhenverlust	durehseheinh	du hoehelHGch
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Olnungsverhalten	selbständig	selbstädig
Stabilisierung	einfaches Gegenbreunen	elelaches Gegenbreunen
Steuweg	durchschnittlich	durchschnittlich
Steuerkraftansleg	durchschnittlich	durchschnittlich
Gegendrehen	einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss	einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss
011eunckreerhalten	selbständig verreit	selbständia verzerrn
Trudeln ans Trimm	acht	2
EITEME1•111111111MM11111.19		
Einleithe	durchschnittlich	durchschnittlich
Kjellendenk	gering	gering
Ausleitung	Nachdrehen 180 - 360 Grad	Nachdrehen 180 - 360 Grad
Sinkgeschwindiden Rh 121*10	10	12
Einleitung	einfach	einfach
Ausleitung	selbstädig	selbiedi
Ausleitung	selbständig schnell	selbständig schnell
landeerhalten	durchschnittlich	durchschnittlich
Intola (»Ja, en Walheuler)		
Vorbeschleunigung	gering	gering
Olnungsverhalten	selbständig verstigen	selbständig Yenegeil
htigr.:Ttleenn erleg)		
	90 - 180 Grad	90 -180 Grad
	180 360 Grad	180 360 Grad
	durchschnittlich	durchschnittlich
	mit Verlangsamung	
Mar. Reif- bar Nickwinkel	großer 45 Grad	großer 45 Grad
Höhenverlust	durchschnittlich	durchschnittlich
Stabilisierung	selbständig	selbständig
011em .rertra	selbständig	selbständig
Einleien	leicht	leicht
Ausleitung	selbständig schnell	selbstädiee schnell
Einleitung	leicht	leicht
Ausleitung	selbständig schnell	selbstädig schnell

DHV G5.01-1688-07



SOL SYNERGY 3

Iestbericht DHV 03 501 Synergy 3

terlikatnhaber • Sol Sports Ind. E Nmerico EM
Hmelief: Sei Spots Ind. C Comerico IDA
Klassifizierung 2 GH, SV-Schlepp: Ia, Anzahl Sitze min Anzahl Sitze rue 1 1
Beschleuniger: Ia, Nimmer: Hein

Verhalten bei	11111. Eleggerich(90 Kg)	nat. Fligomelch(110 Kg)
EIA rilat		
NNerhallen	gleichmässig, reimt	gleichmässig, solort
Aulicheerhallen	kommt verzögert über Piraten	kommt verzagen über Piloten
Abhebegeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Stallhandlung	durchschnittlich	durchschnittlich
Rollampung	durchschnittlich	durchschnittlich
Wellenden/	gering	gering
Steuweg	durchschnittlich	durchschnittlich
Wendigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Sackfluggrenze	durchschnittlich 60 cm 75 cm	durchschnittlich 60 cm 75 cm
Fußstallgrenze	durchschnittlich 65 cm 80 cm	durchschnittlich 65 cm 80 cm
Steuerkraftansleg	durchschnittlich	durchschnittlich
Vorbeschleunigung	gering	gering
Olnungsverhalten	selbständig eeknögel	selbständig eeknögel
Wegdrehen	180 360 Grad	180 360 Grad
Wegdrehen insgesamt	180 360 Grad	180 - 360 Grad
Orehgeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Man. Rau bzw. Nickwinkel	großer 45 Grad	am 45 Grad
Höhenverlust	durchschnittlich	hech
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Olnungsverhalten	selbständig	selbständig
Stabilisierung	einfaches Gegenbreunen	Mnlaches Gagenhamm
Steuweg	durchschnittlich	durchschnittlich
Steuerkraftansleg	durchschnittlich	durchschnittlich
Gegendrehen	einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss	einfach, keine ledere zum Strömungsabriss
011eunckreerhalten	selbständig verreit	selbständia verzerrn
Trudeln ans Trimm	acht	2
Einleithe	durchschnittlich	durchschnittlich
Kjellendenk	gering	gering
Ausleitung	Nachdrehen 180 - 360 Grad	Nachdreher 180 - 360 Grad
Sinkgeschwindigkeit nach 120 *10	10	12
Einleitung	einfach	einfach
Ausleitung	selbstädig	selbstädig
Ausleitung	selbständig schnell	selbständig schnell
landeerhalten	durchschnittlich	durchschnittlich
Intola (»Ja, en Walheuler)		
Vorbeschleunigung	gering	gering
Olnungsverhalten	selbständig verstigen	selbständig Yenegeil
htigr.:Ttleenn erleg)		
	90 - 180 Grad	90 -180 Grad
	180 360 Grad	180 360 Grad
	durchschnittlich	durchschnittlich
	mit Verlangsamung	
Mar. Reif- bar Nickwinkel	großer 45 Grad	großer 45 Grad
Höhenverlust	durchschnittlich	hach
Stabilisierung	selbständig	selbständig
011eunckreerhalten	selbständig	selbständig
Einleien	leicht	leicht
Ausleitung	selbständig schnell	selbstädig schnell

DHV 65-01-1689-07



SOL SYNERGY 3 XL

Iestbericht D11 103501 Werne 301

Zubihinhaber Sei Spots Ind. f Centerico LIDA
Henletter t Sei Sols Ind. E COMeIC0
Klassifizierung, 2 GH, k-Schlapck Ia, Anzahl Sitze min r Anzahl Sitze mar. 111
Basebleueiger: Je, Trimmer: Neim

Verhalten bei	ml Eluggenich(100 Kg)	mat. Iluggerich(130 Kg)
fillrerhallen	gleichmässig, salot	gleichmässig, solort
Aufliethrehallen	kämmt verzögert Ober Noten	kommt reuegel über Piloten
Abhebegeschwindigen	durchschnittlich	durchschnittlich
Stallhandlung	durchschnittlich	durchschnittlich
Rollämpung	durchschnittlich	durchschnittlich
Wellenden/	gering	gering
Steuweg	durchschnittlich	durchschnittlich
Wendigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Sackfluggrenze	durchschnittlich 60 cm -15 cm	durchschnittlich 60 cm 15 cm
Ustallgrenze	durchschnittlich 65 cm 80 cm	durchschnittlich 65 cm 80 cm
Steuerkraftansleg	durchschnittlich	durchschnittlich
Vorbeschleunigung	gering	gering
Olnungsverhalten	selbständig rezzerget	selbständig mogert
Wegdrehen	180 360 Grad	180.360 Grad
Wegdrehen insgesamt	180 360 Grad	180.360 Grad
Drehgeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Mac. Roll In. Nickwinkel	großer 45 Grad	großer 45 Grad
Höhenverlust	durchschnittlich	durchschnittlich
Stabilisierung	selbständig	selbständig
011eunckreerhalten	selbständig	selbständig
Stabilisierung	einfaches Gegenbreunen	ehelaches Gegenbreunen
Steuereee	durchschnittlich	durchschnittlich
Steuerkraftansleg	hoch	hoch
Gegendrehen	einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss	einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss
011eunckreerhalten	selbständig verreit	selbständia verzerrn
Trudeln ans Trimm	acht	2
Einleithe	durchschnittlich	durchschnittlich
Kjellendenk	gering	gering
Ausleitung	Nachdrehen 180 - 360 Grad	Nachdrehen 180 - 360 Grad
Sinkgeschwindigkeit nach 120 *10	10	12
Einleitung	einfach	einfach
Ausleitung	selbstädig	selbstädig
Ausleitung	selbständig schnell	selbständig schnell
landeerhalten	durchschnittlich	durchschnittlich
Intola (»Ja, en Walheuler)		
Vorbeschleunigung	gering	gering
Olnungsverhalten	selbständig verstigen	selbständig Yenegeil
htigr.:Ttleenn erleg)		
	90 - 180 Grad	90 -180 Grad
	180 360 Grad	180 360 Grad
	durchschnittlich	durchschnittlich
	mit Verlangsamung	
Mar. Reif- bar Nickwinkel	großer 45 Grad	großer 45 Grad
Höhenverlust	durchschnittlich	hach
Stabilisierung	selbständig	selbständig
011eunckreerhalten	selbständig	selbständig
Einleien	leicht	leicht
Ausleitung	selbständig schnell	selbstädig schnell

SOL SYNERGY 3 NI

Übertrieb DHV 03 SOT Synergy 3 M

Zeilkalinalhaber, Sei Sperts Ind. E Cemerico 1006
Hersteller: Sol Sports Ind. E Comerin USA
Klassifizierung: 2 GH, W-Schleem Ja, Anzahl Sitze min, Anzahl Sire max: 1 z 1
Beschleuniger: Je, Trimmer, Nein

Table with 3 columns: Verhalten bei, Fluggewicht(70 Kg), max. Fluggewicht(95 Kg). Rows include Feilverhalten, Aufziehverhalten, Abhebegeschwindigkeit, Starthandling, etc.

Wifig4H

Table with 3 columns: Verhalten bei, Fluggewicht(70 Kg), max. Fluggewicht(95 Kg). Rows include Rollkompleng, Trudellendene, Steuerweg, Wendigkeit, Sackluggrenze, Fullstallgrenze, Bremskrallanstieg, etc.

Table with 3 columns: Verhalten bei, Fluggewicht(70 Kg), max. Fluggewicht(95 Kg). Rows include Mar. Roll In. Nickwinkel, Höhenverlust, Stabilisierung, Öffnungsverhalten, etc.

Table with 3 columns: Verhalten bei, Fluggewicht(70 Kg), max. Fluggewicht(95 Kg). Rows include Trudeln aus Trimmiges, Trudeln aus stet. kureehlu, etc.

Table with 3 columns: Verhalten bei, Fluggewicht(70 Kg), max. Fluggewicht(95 Kg). Rows include Einleitung, Ausleitung, Sinkgeschwindigkeit, etc.

Table with 3 columns: Verhalten bei, Fluggewicht(70 Kg), max. Fluggewicht(95 Kg). Rows include Einleitung, Ausleitung, Verbeschleunigung, Öffnungsverhalten, etc.

Table with 3 columns: Verhalten bei, Fluggewicht(70 Kg), max. Fluggewicht(95 Kg). Rows include Einladung, Ausladung, etc.

lesberichi 2110 03 Auto Viola 5

Ierrikalinalhaber: Apce Arration (Id.
Hantelret Apro Arianon Hd.
Klassifizierung: 1-2 GH, Wichlapp: Ja, Anzahl Sulze min Anzahl Sitze res: 11
Beschleuniger: Je, Trimmer: Nein

Table with 3 columns: Verhalten bei, Fluggewicht(70 Kg), max. fluggewicht(19049). Rows include WVerhalten, Adrieherhalten, Abhebegeschwindigkeit, Starthandling, etc.

Table with 3 columns: Verhalten bei, Fluggewicht(70 Kg), max. fluggewicht(19049). Rows include Ralldaeo ung, Nudellenden, Steuerweg, Wendigkeit, Sackluggrenze, Fullstallgrenze, herna kra na slieg, etc.

Table with 3 columns: Verhalten bei, Fluggewicht(70 Kg), max. fluggewicht(19049). Rows include Verbeschleunigung, Brinnungsverhalten, Wedrehen, Wedrehen insgesamt, Drehgeschwindigkeit, Mar. Roll- bzw. Nickwinkel, Höhenverlust, Stabilisierung, etc.

Table with 3 columns: Verhalten bei, Fluggewicht(70 Kg), max. fluggewicht(19049). Rows include Stantlisierneg, Steuer weg, Steuerkrallanstien, Gegenreden, Öffnungsverhalten, Niekies, Trudeln aus Trimm reschor, Trudeln aus stet. Kusvenflu, Steile, etc.

Table with 3 columns: Verhalten bei, Fluggewicht(70 Kg), max. fluggewicht(19049). Rows include Einleitung, Ausleitung, Sinkgeschwindigkeit, etc.

Table with 3 columns: Verhalten bei, Fluggewicht(70 Kg), max. fluggewicht(19049). Rows include Einleitung, Ausleitung, Verbeschleunigung, Öffnungsverhalten, Wegdrehen, Wegdrehen insgesamt, Drehgeschwindigkeit, klar. Roll- Inw., Mac. Roll bzw. Nickwinkel, Höhenverlust, Stabilisierung, fillegsverhaltee, etc.

Table with 3 columns: Verhalten bei, Fluggewicht(70 Kg), max. fluggewicht(19049). Rows include Einleitung, Ausleitung, etc.

APCO VISTA M

knbericht 069 03 A m Viele 14

Apce Aviation Id.
Hersteller: Apto Aviation
Kla #ilriseen 1-2 GH, W-Schlepp, Ja, Anzahl Sire in Anzahl 5112e man: 1 1
Beschleuniger: Ja, Trimmer: Nein

Table with 3 columns: Verhalten bei, mio.Elloggen1933 4), Fluggewicht(105 KO). Rows include fallverhalten, Aufzieherhalten, Abhebegeschwindigkeit, Stanhandling, etc.

Table with 3 columns: Verhalten bei, mio.Elloggen1933 4), Fluggewicht(105 KO). Rows include Sackluggrenze, Fullstallgrenze, Branskrallanstieg, Verbeschleunigung, Öffnungsverhalten, etc.

Table with 3 columns: Verhalten bei, mio.Elloggen1933 4), Fluggewicht(105 KO). Rows include Wedrehen, Wedrehen insgesamt, Drehgeschwindigkeit, Max. Reih bzw. Nickwinkel, Höhenverlust, Stabilisierung, 01 Inungsverhalten, etc.

Table with 3 columns: Verhalten bei, mio.Elloggen1933 4), Fluggewicht(105 KO). Rows include Einleiten, Ausleitung, Sinkgeschwindigkeit, etc.

Table with 3 columns: Verhalten bei, mio.Elloggen1933 4), Fluggewicht(105 KO). Rows include Einleitung, Ausleitung, Verbeschleunigung, Öffnungsverhalten, Wegdrehen, Wegdrehen insgesamt, Drehgeschwindigkeit, Man. Roll bzw. Hickwinkel, Höhenverlust, Stahlsicweg, 01 Inungsverhalten, etc.

Table with 3 columns: Verhalten bei, mio.Elloggen1933 4), Fluggewicht(105 KO). Rows include Einleitung, Ausleitung, etc.

Table with 3 columns: Verhalten bei, mio.Elloggen1933 4), Fluggewicht(105 KO). Rows include Einleitung, Ausleitung, etc.

DHV GS-01-1693-07

APCO VISTA L

testheral 011V 05 Apco Vishe

Zertifikatnummer: Auto kiefen 11d. Hersteller: Gin Avialinn iid. Klassifizierung: 1-2 GH, Vi-Schlepp: Ja, Anzahl Sitze min 1 Anzahl Sitze max 1 1 1 Beschleuniger: Ja, Lenker: Nein

Verhalten bei min. Fluggewicht (190 Kg) max. Fluggewicht (125 Kg)

Table with 3 columns: Feature, min. Fluggewicht (190 Kg), max. Fluggewicht (125 Kg). Rows include: Rollämpfung, Steuerweg, Wendigkeit, Max. Roll-b.w. hickwinkel, Höhenverlust, Stabilisierung, Öffnungsverhalten, etc.

DHV GS-01.1694.07

GIN YETI 2008X5

leshericht 095 03009 keil200803

Zertifikatnummer: Gin Geldars. Hersteller: Gin Gilden Inc. Klassifizierung: 1 GH, Vb-Schlepp: Ja, Hnrahl Säe min. Ania:11 Slim mar. 1 1 1 Beschleuniger: Ja, hinamei:

Verhalten bei miejlungewich115519i max. fleggewich115 lg)

Table with 3 columns: Feature, miejlungewich115519i, max. fleggewich115 lg). Rows include: Rollämpfung, Steuerweg, Wendigkeit, Max. Roll-b.w. hickwinkel, Höhenverlust, Stabilisierung, Öffnungsverhalten, etc.

DHV GS-01.1695-07

GIN YETI 2008S

Imhericht DHV 03 13114 Yeti 20092

kritikalinhaber: Gin Gliders Inc. Hersteller: gin Gliders. Klmbiene 1 00, W.Schlepp: 1a, Auej) Sile min Anzahl Sitze max 1 1 1 Beschleuniger: Ja, Lenker: Nein

Verhalten bei n h Fluggewicht (17014) Kg)

Table with 3 columns: Feature, n h Fluggewicht (17014) Kg). Rows include: Rollämpfung, Steuerweg, Wendigkeit, Max. Roll-b.w. hickwinkel, Höhenverlust, Stabilisierung, Öffnungsverhalten, etc.

Table with 3 columns: Feature, min. Fluggewicht (190 Kg), max. Fluggewicht (125 Kg). Rows include: Einleitung, Ausleitung, Landenverhalten, Vorbeschnügelung, etc.

Table with 3 columns: Feature, miejlungewich115519i, max. fleggewich115 lg). Rows include: Einleitung, Ausleitung, Landenverhalten, Vorbeschnügelung, etc.

Table with 3 columns: Feature, n h Fluggewicht (17014) Kg). Rows include: Einleitung, Ausleitung, Landenverhalten, Vorbeschnügelung, etc.

DHV GS-01-1696-07



GIN YETI 2008M

htkick DHV 03 GIN Yali 200814

Zertifikalinhaber: Gliden Ne,
 Hersteller: Gin Glidets h.,
 Klassifizierung: 1 GH, IV-Schlepp: Ia, Anzahl Sitze min Anzahl Sitze max: 1 | 1
 Beschleuniger: Ja, Innen Hein

Verhalten bei min. fluggewicht(85 Kg) max. fluggewicht(1905 Kp)

Fülverhalten: gleichmässig, Meg
 Autielnerhalten: Nomml sofort uher Piloten
 Abtriebeschwindigkeit: gering
 Starthandling: einfach

Rolldamelen; hoch

Fientendu

frudellendem: nicht vorhanden
 51 eueweg: hoch
 Wendigkeit: durchschnittlich

iself esekligen

Sackflugrene: mal > 15 cin
 Füllsaligene: sphl > 80 an
 Brensirellansien: hoch

Nies-Er

Vorbeschleunigung: gering
 Öffnungsverhalten: selbständig schnell

Wegdrehen: < 90 Gmd
 Wegdrehen insgesamt: 911 Grad
 Drehgeschwindigkeit: gering

Max Roll. hnr. Hickwinkel: kleiner 15 Grad
 Höhenverlust: durchschneilich
 Stabilisierung: selbständig
 Öffnungsverhalten: selbständig

MWshing: selbständig
 Steuerung: hoch
 Steuerkrallansien: herb
 Gegendrehen: einfach, keine Tendenz zum
 3tümengsahrs: selbständig schnell

Ölönagsverhalten: selbständig schnell

Trimm: *Mt

Trimm auf slal Armee

Mr111.11.1Mir..

Firritilung: einfach
 fmdellendent: Mehl vorhanden
 Ausleihin: Hachdrehen < 180 Grad
 Sinkeeschmedigkeit nah 720 | s1: In 11

Einleeren: einfach
 Auslehn: selbständig

JHteilung: leicht
 AWANN: selbständig schnell

landewerhalten: einfach
 hild

Yorherchleunigung: gering
 Ölkongsaarhalten: selbständig schnell

Wegdrehen: < 90 Grad
 Wegdrehen insgesamt: < 99 Grad
 ehgeschwindigkeit: durchschneilich

hin bzw. Hickwinkel: kleiner 45 Grad
 Höhenverlust: durchschneilich
 Stabilisierung: selbständig
 Öffnungsverhalten: selbständig

Altre

Innleimig: selbständig schnell
 Auskullig: selbständig schnell

Erginun

DHV OS-01-1697-07



GIN YETI 2008L

ferberichi OHO 03 G111 Söll Mn

Zertifikalinhabe : Gin Glideu Inc.
 Herstellerin Gin Gliduss fric.
 Kleisiliterzu: 1 GH, Inhlapp: Ja, Anzahl Sitte mini Anzahl Sire max : 1 | 1
 Beschleuniger, Ja, Innen Hein

Verhalten bei min. fluggewicht(1100 Kg) max. fluggewicht(1204)

Fülverhalten: gleichmässig, mobil
 Anhinholhalter: koram! seferi über Phöfen
 Abhabeeselmindigkeit: durchschneilich
 Stallhandling: einfach

nondamplual: hoch

Arvenhealf

Hindellenden: nicht vorhanden
 Sfeerwee: hoch
 Wundigkeit: durchschneilich

BeirEsaires bangten

Sacdiegreure: spj > 75 cm
 Füllsrangram: mal > 80 an
 fernskmtansieg: hoch

Donlaie Einefile

Verbachleunigung: gering
 101nngungsverhalten: selbständig schnell

Wegdrehen: < 90 Grad
 Wegdrehen insgesamt: 90 - 110 Grad
 Krehgeschwindigkeit: durchschneilich

hier. Roll hur. Hickwinkel: kleiner 15 Grad
 Höhenverlust: durchschneilich
 Stabilisierung: selbständig
 Öffnungsverhalten: selbständig

51 ah rhrering: selbständig
 Steuerweg: hoch
 Steuerkrallansieg: hoch
 Gegedreher: einfach, keine tendent' En

Stromenusalnis: selbständig

Ö11uaggahonon: selbständig

Fülbat, symm, Auslehnung

hudein au Trimm eschun

Traan aus 510 1(mantia)

Einlabeg: einfach
 freiefilerdent: Aalvebaden
 Ausleilung: Hachdrehen < 180 Grad
 Sinkeeschwindigkeit nah 1401ml: 14 12

Einteilung: einfach
 Austeilung: selbständig

Utanunon: leicht
 Ansteilang: selbständig schnell

lagt

tendererhalten: einfach

Dfouperdanan: selbständig schnell

Wegdrehen: < 90 Grad
 Wegdrehen insgesamt: 90 - 180 Grad
 jehoeschwindigkeit: durchschneilich

nm Roll bzw. Hicrvinkel: kleiner 45 Grad
 ithenieriud: durchschneilich
 Slabinierung: selbständig
 Öffngagserhalten: selbständig

finletung: leicht
 Ausfeilung: selbständig schnell

flugddithd

ASTRAL 5
 ...LIND DIE WELT WIRKT KLEINER!
 Astral 5 in Silberfarbe / Foto: Lars Ponges
NEU!
ASTRAL 5
 ...LEISTUNG ERLEBEN!
 DHV 2
 40111(.5LUIT-7G
 YaL/R an3Rt.7/
 info@swing.cle
 Tel.: +49 (0) 8141 327 78 88
 Fax.: +49 (0) 8141 327 78 70
SLU/77G 1:78

GIN YETI 2008XL

fei 9mich DHV 03 GIN Yeh 200801
Zerfallkalinhaber, Gin GLiders
Hersellu : Gin Glders
Klassifizierung I GH, WSchlep, Je, Anzahl Sirre min / Ansaht Sirre me 9 1, I
Beschleuniger: Ja, nimmer: Hein

Table with 3 columns: Verhalten bei, rein. Fluggewicht(11S Kg), rue, 31fgewicht11117 11g). Rows include: Sind, fellerhalten, Weinhellen, Ahnehageschwindigkeit, Iarhandlunn, kradeauOlu, Rol anden, terendiendling, Trudellendenz, Siegelweg, Wendigkeit, Seidiedi er I, rifoeta, Sackfluggregie, rdsfallgrenze, Biernskrollansieg, Verbeschleunigung, Ohnenarrhaken, Wegdrehen, Wegdrehen in sesagil, Urehgeschwindigkeit, Mar, Roll- hrer, Nickwinkel, Hehenvertol, Stiehihernenn, 011ngsrrerhalten, Stiehihingeg, Sleuweg, Slearkerhanslieg, Gegendrehen, Ofnungsverhalten, Einleitung, hudeitenden, Ausleitung, Sinkgeschwindigkeit nach 729 "lrst, Einleitung, Ausleihen, klägLiv», -, Leeeenhallen, Y2ibeschanlogrie, Ölängsreihallen, Wegdrehen, Wegdrehen in sesagil, Crehgeschwindigkeit, Mal Reih tut Nickwinkel, reennreri 9si, flahlierung, Gheerhallen, deViege111111111111111111111111111111k, Weihe, husION00

lasihren OHO 03 GIN Rebel
le 9 ekalinhaber: Gin Glders Inc
Herslehn Gin Glders Inc.
Klassifizierung 2 GEI, 01-fehepp, Ia. Mahl Sirre min Anzahl ihre mam 1 I
Beschleuniger: Ia, Trimmer: Hein

Table with 3 columns: Verhalten bei, min fluggewicht(11 Kerf), mau. fluggmeich(190 Kg). Rows include: Falverhalten, dufährrerhalten, Abhebebeschwindigkeit, _Pelhandling, Gemdeauslug, 8111die, tudellendenz, Steuweg, Wendigkeit, Dermir, Sechlegemeze, Fullsfallgrenze, Bremskrallansise, kthschTeenigeng, üüfP, ...1, Wegdrehe, Wegdrehen insgesamt, Oreeschwindigkeit, He Ralf- hiv, Nickwinkel, Höherverlust, Stabilisierung, 011ngsvezhallen, Siebirsterne, Stenroeg, SleuzkraransGeg, Gegendrehen, Mengsee he, Fultsallt-Hilubedullun, hudein am einonn e, finredung, inderender, dusleiona, flüg 9eobigkeit nach 78 11111, iütck, Einteilung, dusleiong, Einteilung, Ounleilung, lendtine, Landeverhille, irbeschningong, Ölkrug eerhalten, Ystss 9 Id En 9e i n hegen, Wegdrehen, Wegdrehen insgesamt, drehgeschwindigkeit, Mer, Roll hm, Nickwinkel, Henneverlust, OeOlidiarung, ekengsre tha hen, Heilung, Weilen, inselleges FIFAlaerh Geddawer holen aü, diebineRithre 9gsänderung der llughahn ei folge haben. Sehr dynamisches Verhalten'

Iestbelehr 211403 GIN Rebel Td
kraharraldalem Gin Gliden Inc.
Henleliez Gin Grden Inr.
Klassifizierung:1 OH WSchlep. Ja, Anzahl 511re lrlie donahI Sirre Ne 1
realeuniper: Je, hieran Nein

Table with 3 columns: ltdallen bei, min. Feggevwich1188, Thregewich91115 41. Rows include: Füller hellen, del,leherhallen, Ahhebebeschwindigkeit, har rhandlung, Roldämpfuna, hudellendenz, Steuweg, Wendigkeit, Sackfluggrenze, Fullsfallgrenze, Bremskrallansieg, ATMTIneeaa, Vorbeschleunigung, Onnungsverhafte, Wegdrehen, Wegdrehen insgesamt, 9rehese indigkell, Max. Roll Sie, Nickwinkel, Höherverlust, fehlihslierung, Giffungsvezhallen, lL?iiiiirj, 1, lbrirrerenn, lleoerareg, Steverkrallanslieg, Gegendrehen, Ofnungsverhalten, Einlebe, budellendenz, Ausleileag, Sinkgeschwindigkeit nach 7711 7m/s1, Einleitung, Ausleithe, Eldellung, landerehallen, Yerhaschreedung, üfningverhalten, Wegdrehen, Wegdrehen insgesamt, Orehgeschwindigkeit, fles, Roll bre Nickwinkel, Höhenverlust, Sielläufe, 011ngsvehallen, Einleitung, Ausleitung, zza.17

DHV GS-01-1701-07



GIN REBEL L

Testbericht DHV 03 GIN Rebel L

Hersteller: GIN Gliders Im.
 Heselerei GIN Gliders Inc.
 Klassifizierung: 2 GK Achtlepra Je, Anzahl Sitze Anzahl Sitze mit 11
 Beschleuniger: Ja, Trimmer: Nein

Verhalten bei	rein. Huggenic611100	mal. floggewieb11117 Kg)
Füllerhalten	gleichnasse, seroil	gleichmess1o, soloil
Mittlerhalten	Immun verzögert über Pirlen	komml YEIäger über Pirlen
Abhebegeschwindigkeit	deichst heidlieh	durchschnilth
Starthandlung	derchschnillich	durchschnillich
Moldimplung	durchennla	durchschnieh
hudehlenden	gering	gering
Steuweg	dinchschnillich	dilichschnillich
Wendigkeit	durchschniliah	durchschnillich

Sackfluggrenze	derchichaillich 60 cri - 75 cm	derikihnlich 60 cm 75 cm
füllsragrenze	durchschnillich 55 cm - 80 cm	deichschnallich 65 cm 80 cm
Inemskraftanslieg	hoch	durchschnillich

Verbeschleunigung	gering	gering
Öl1nungsverhalten	selbständig emreger	selbständig erogen
Wegdrehen	180 • 360 Grad	180 - 360 Grad
Wegdrehen insesad	I H .350 Grad	MGGrad
Glehdendwindigkeit	durchschnillich	durchsehoinch
Mar. Moll' hie Mickwiakel	grüner 35 Grad	gröPer 15 Grad
hinhenverlust	durchschnilth	hoch
Sf ebilisimung	selbständig	selbeendig
Öl1nungsverhalten	selbständig	selbständig

Stabilisierung	einliches Gegenbremsen	einliches Gegenbremsen
Steuweg	durchschnillich	durchschnillich
Steuerkraftanslieg	durchschnillich	durchschnillich
Gegendrehen	einlech. keine linden em	einlerh, leier Tendent 2:21
Sireunessabriss	selbständig	selbständig
Dilnungverhalten	selbständig	selbständig

Einleitung	durchuludith	derthenellice
IrdellendePt	gering	gering
Ausklang	Hachdrehen - 360 Grad	Wildfehen 183 360 Grad
Sinkgeschwindigkeit nach 370 "lmm	12	11

Einleitung	einfach	einfach
Ausleitung	selbständig	selbständig
Einteilung	klein	leicht
Maledung	Askode scheid!	selbständig

Einleitung	einfach	einfach
Ausleitung	selbständig	selbständig
Einteilung	klein	leicht
Maledung	Askode scheid!	selbständig

Einleitung	einfach	einfach
Ausleitung	selbständig	selbständig
Einteilung	klein	leicht
Maledung	Askode scheid!	selbständig

Einleitung	einfach	einfach
Ausleitung	selbständig	selbständig
Einteilung	klein	leicht
Maledung	Askode scheid!	selbständig

Einleitung	einfach	einfach
Ausleitung	selbständig	selbständig
Einteilung	klein	leicht
Maledung	Askode scheid!	selbständig

Einleitung	einfach	einfach
Ausleitung	selbständig	selbständig
Einteilung	klein	leicht
Maledung	Askode scheid!	selbständig

Einleitung	einfach	einfach
Ausleitung	selbständig	selbständig
Einteilung	klein	leicht
Maledung	Askode scheid!	selbständig

Einleitung	einfach	einfach
Ausleitung	selbständig	selbständig
Einteilung	klein	leicht
Maledung	Askode scheid!	selbständig

Einleitung	einfach	einfach
Ausleitung	selbständig	selbständig
Einteilung	klein	leicht
Maledung	Askode scheid!	selbständig

DHV GS 01-1702 07 hie%



ICARO INSTINCT XS

Testbericht DHV 03 Icaro Instinct XS

Zennkannhaber: fly & more GmbH, I 5A00
 Hersteller: fly & more GMEFCARL
 Krennileleruce:1-J GH, YhSchlepra Je, Anzahl Sitze min iterah Sirre Mak: 1 1
 Beschleuniger: Ja, Bimmel: Hein

Verhalten bei	min. Fluggewiehlil Kg)	menTluggewi ' h15
Füllerhalten	gleichmäßig, selorl	gleichmäßig, selod
Aullieherhalten	Domini saht über Piken	kommt solola über Piloten
Abhebegeschwindigkeit	dinchschnillich	dumbachnillich
Starthandlung	einfach	eiakth
Roldämplong	darchschoinlich:	rfogekel M
Kurv on 9 in .		
Trudellenden	nicht vorhanden	nkhl vorhanden
Steuweg	dinchnillich	durchschaillich
Wendigkeit	hoch	dentschaillich

Sackfluggrenze	spä > 15 cm	spä 15 cm
füllsidlgrenze	spät > 80 cm	spei 88 cm
Bremskraftanalieg	hoch	hoch

Verbeschleunigung	durthschnillich	durthschnillich
Ölnerigsverhalten	selbeendig schnell	selbsieldie schurr
Wegdrehen	< 90 Grad	< 90 Grad
Wegdrehen insgesamt	90 - 180 Grad	90 • 180 Grad
Drehgeschwindigkeit	durchschminlich	derchschnillich
Mer. Roll-hie. Nickwinkel	kleiner 45 Grad	kleiner 15 Grad
Hübenverinsl	durchschaillich	derchschnonich
Stabilisierung	selbständig	selhsmädig
Gilnungsverhalten	selh laedie	selbständig

Stabilisierung	einliches Gegenbremsen	eioleches Gegehrenise
Steuweg	durchschnillich	dithochillich
Steuerkraftanslieg	hoch	hoch
Gegendrehen	einfach. keine k ar 9 NM	eintsch. keine terdeac rum
Sireunessabriss	Womengsabriss	Sireunessabriss
Dilnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig othnell

Einleitung	einfach	ablatie
Trudellenden	gering	gering
Ausleitung	Hochdrehen < 180 Grad	Hochdrehen < 120 Grad
Sinkeeschwidlerreihnech 7/0 "l'm I)	8	9

Einleitung	einfach	einlach
Ausleitung	selbskodig	selberendig
Einteilung	einfach	einlach
Maledung	Askode scheid!	selbständig

Einleitung	einfach	einlach
Ausleitung	selbskodig	selberendig
Einteilung	einfach	einlach
Maledung	Askode scheid!	selbständig

Einleitung	einfach	einlach
Ausleitung	selbskodig	selberendig
Einteilung	einfach	einlach
Maledung	Askode scheid!	selbständig

Einleitung	einfach	einlach
Ausleitung	selbskodig	selberendig
Einteilung	einfach	einlach
Maledung	Askode scheid!	selbständig

Einleitung	einfach	einlach
Ausleitung	selbskodig	selberendig
Einteilung	einfach	einlach
Maledung	Askode scheid!	selbständig

Einleitung	einfach	einlach
Ausleitung	selbskodig	selberendig
Einteilung	einfach	einlach
Maledung	Askode scheid!	selbständig

Einleitung	einfach	einlach
Ausleitung	selbskodig	selberendig
Einteilung	einfach	einlach
Maledung	Askode scheid!	selbständig

Einleitung	einfach	einlach
Ausleitung	selbskodig	selberendig
Einteilung	einfach	einlach
Maledung	Askode scheid!	selbständig

HARDCOR

VAIM-LK4IAnn



Wenn die Renegades in die Luft gehen, dann werden höchste Ansprüche an Material, Verarbeitung und Handling gestellt.

Sie fliegen skywalk!

Die enge Zusammenarbeit von skywalk mit Premium Zulieferern wie Liros und Porcher, bringt immer weitere Fortschritte in Richtung Haltbarkeit und Qualität.

Um damit auch im Nachprüfbereich Schritt zu halten, bietet skywalk ab jetzt die 2+2 Garantie an. Wird der erste Check nach 2 Jahren bei einem, von skywalk autorisierten Partner durchgeführt, dann verlängert sich die Garantie um 2 weitere Jahre!

Garantiert!



skywalk GmbH & Co. KG
 Bahnhofstraße 110
 83224 Grassau
 Fon: +49 101 86 41 - 69 48 40
 intenerskywalk. info

iiNww.skywalk.info

LET'S GO WEST – WELTMEISTERSCHAFT IN TEXAS

Ein Bericht von Hans Kiefingir



Wr sitzen im Flugzeug Richtung USA. Die Reise mit LTU zusammen mit unseren Drachen klappte wieder wunderbar. Lukas, Corinna, Jörg, Roland, Christian und ich sind die Auserwählten, die die deutsche Fahne bei der Weltmeisterschaft hochhalten sollen, unterstützt von unseren sehr engagierten Betreuern, Regina Glas als Teamchefin und DHV-Arzt Ecki Schröter.

Was wird uns in Big Spring, Texas erwarten? Texas – dabei denkt man eigentlich an den Wilden Westen, Cowboys, Rinderherden, Indianer oder auch an die Marlboro-Werbung. Die 109 qualifizierten Piloten werden Texas aber auch anders kennenlernen. Nationalmannschaften aus 27 Ländern reisten an, um sich zu messen. Um es vorweg zu nehmen: die WM 2007 war sehr gut organisiert, ging unfallfrei über die Bühne und die Ergebnisse wurden ausschließlich erflogen. Das sollte eigentlich normal sein. Bei den letzten Europa- und Weltmeisterschaften jedoch spielten leider Proteste und Juryentscheidungen eine große Rolle. Sehr hoch gehandelt wurden als Teammedaillenkandidaten natürlich Österreich, Titelverteidiger Australien, die sehr starken Franzosen, Brasilien und Italien. Aber auch das deutsche Team war nicht bescheiden.

Wir wollten unsere Chance nutzen und den DHV-Mitgliedern eine Medaille mit nach Hause bringen. Dazu war es aber nötig, an jedem Flugtag mindestens drei Piloten im vorderen Feld zu platzieren. Die ersten drei Piloten eines Teams wurden täglich für die Mannschaft gewertet. Wir mussten also nicht nur ins Ziel fliegen, sondern auch noch vorne dabei sein, um für das Team zu punkten.

DER WETTBEWERB

Schon morgens mussten Regina, Ecki und Jörg, der im Safety-Komitee war, zum Teamleaderbriefing. Der Rest konnte noch bis 10:00 Uhr frühstücken, bevor es zum Flugplatz ging. Die ersten Tage hatten wir mit schwachen Bedingungen und schlechten Steigwerten zu kämpfen. Da dies aber den meisten von uns besser liegt als „heizen, heizen, heizen“, waren wir ab dem zweiten Tag auf Platz 3 der Mannschaftswertung hinter England und Frankreich zu finden. Mit dem Teamranking konnten wir also sehr zufrieden sein. Aber wie sah es in der Einzelwertung aus?

Die ersten Durchgänge hatte der Ungar Attila Bertok gewonnen und sich ein komfortables

Punktepolster herausgeflogen. Attila ist seit Jahren einer der weltbesten Piloten und hatte schon 2006 die Vor-WM in Big Spring gewonnen. Seine Verfolger waren die Österreicher Gerolf Heinrichs und Robert Reisinger. Bei Lukas lief es auch sehr gut. Er war ganz weit vorne in den Listen zu finden. Nach dem dritten Tag auf Platz 6! Auch Corinna war durch konstant gute Leistungen auf Rang 15 platziert. Roland und ich hatten schon einen Tag verpatzt. Dadurch waren hervorragende Einzelergebnisse nicht mehr möglich. Aber mit guten Tagesergebnissen konnten wir aber immer noch das Team weiterbringen. Lukas gelang das gleich beim ersten Task, als er als siebter ins Ziel kam und mir, als ich beim zweiten Durchgang als sechster die Ziellinie überquerte.

Als wir am vierten Wettkampftag zum Flugplatz fuhren, bildeten sich schon die ersten Wolken. Zum ersten Mal bei dieser WM richtig gute Wetteroptik! Trotzdem wurde vom Taskkomitee mit 149 km nur eine relativ kleine Aufgabe gestellt.

E-Ha

Sehr gute Thermik + kurze Aufgabe = absolute Racebeclung-ungen! Von den 109 Wettbewerbern vollendeten 96 die Aufgabe. Daywinner war Dave Seib aus Australien. Auch alle Piloten vom



deutschen Team erreichten das Ziel. Auch unser slowenischer Freund Primoz Gricar. Er kam sogar als zweiter an. Regina und Ecki waren in weiser Voraussicht gleich dorthin gefahren und erwarteten uns. Man sah fast nur zufriedene Gesichter. Nach der Auswertung kam jedoch die Ernüchterung: Deutschland war vom 3. auf den 6. Platz durchgereicht worden. Wir waren nicht schnell genug gewesen und Österreich, Italien und Australien waren an uns vorbeigezogen. Zwar war der Punkteabstand knapp und noch alles möglich, aber das muss uns eine Lehre für die Zukunft sein. Wir müssen bei allen Bedingungen vorne dabei sein!

Nachdem am Vortag fast alle in das Ziel flogen, war die Aufgabe am Tag 5 ein Knaller: 285 Kilometer Zielflug – und 50 Piloten schafften das auch! Es sollte viel Arbeit an einem langem Tag für Regina und Ecki geben. Mario Alonzi gewann mit einer (!!!) Sekunde Vorsprung vor Christian Ciech aus Italien und Primoz Gricar aus Slowenien. Lukas, Roland, Corinna und Jörg waren unsere Goalies. Christian und ich leisteten uns vorzeitige Landungen nach ca. 230 – 240 Kilometern. Christians Bedarf an Abenteuern war aber mit diesem Flug noch nicht gedeckt:

Wertung

Teams		
Platz	Nation	Punkte
1.	GBR	18.426
2.	FRA	18.154
3.	AUT	17.941
4.	ITA	17.703
5.	DEU	17.559

Einzelwertung		
Platz, Name, Nation, Gerät	Punkte	
1. Attila Bertok, Hub, (Moyes 55)	6.403	
2. Robert Reisinger, AUT (Moyes RS4)	6.387	
3. Gerolf Heinrichs, AUT (Moyes RS4)	6.124	
4. Mario Alonzi, FRA (Aeros Combat L 13)	6.096	
5. Alex Ploner, ITA (Icaro Zero 8)	6.036	
6. Gerry Wirdna, GBR (Aeres Combat L13)	6.011	
7. Krall] Coorbe, AUT (Moyes RS 3,5)	5.965	
8. Carl Wallban, GBR (Moyes RS 3,5)	5.827	
9. Lukas Bader, DEU (Moyes RS 4)	5.823	
10. Dan Vyhňalik, CZE (Aeros Combat L 15)	5.749	
15. C. Schwiegershausen, DEU (Moyes 5 3,5)	5.483	
34. Roland Wöhrle, DEU (Moyes 54)	4.930	
35. Hans Kielinger, DEU (Aeros Combat L 13)	4.896	
59. Jörg Baiewski, DEU (Moyes 55)	3.700	
76. Christian Zehermaier, DEU (Moyes 55)	3.077	

BEIM SHERIFF

Schon während des Fluges hatte der Akku seines jf, Funkgerätes schlapp gemacht. Nach der Landung im Nirwana stellte er fest, dass auch sein Handy kein Netz hatte – also keine Verbindung zum Rest der Welt. Weit und breit war keine Menschenseele, kein Haus zu sehen. Nach dem Abbauen machte er sich also auf die Socken, tapfer in den Sonnenuntergang hinein. Bei anderer Gelegenheit mag sowas ja romantisch sein. Christian hatte aber andere Probleme: es wurde dunkel. Irgendwann kam er an eine Kreuzung und hatte nun die Wahl zwischen drei Richtungen. Aber wohin? Er entschied sich und marschierte weiter. Nach langer Wanderung kam er tatsächlich an eine Farm. Und die war auch noch bewohnt! Jetzt hatte er endlich ein Telefon. Doch wen sollte er anrufen? Weder Regina, Ecki, noch wir Piloten hatten im Ziel und auf der Rückfahrt nach Big Spring Empfang. Auch Ecki, der auf der Suche nach Christian war, hatte kein Netz. Mobiltelefone funktionieren nur in den meisten größeren Ortschaften. Doch seine unfreiwilligen Gastgeber hatten eine Idee: der Sheriff könnte sicher helfen. Sie riefen ihn an und er kam. Sehr schnell, aber nicht allein! Im Nu waren fünf Sheriffs mit drei Autos da und holten Christian ab.



Sie waren skeptisch und nahmen ihm seine Geschichte nicht recht ab: 240 Kilometer mit einem Hangglider ohne Motor und das war dann auch nicht weit genug??? Wollte dieses Greenhorn aus good old Germany sie etwa verscheren? Und den Glider möchten sie auch sehen. Christian lotste seine Begleiter anhand seiner gespeicherten GPS-Koordinaten zu seinem Fluggerät und dann waren die Gesetzeshüter auch zufrieden. Als wir anderen nach ca. 300 Kilometer Autofahrt wieder Empfang hatten, konnte er uns endlich anrufen und seine Position mitteilen. Unser guter Eckki wurde wieder einmal nicht geschont und hat ihn beim Sheriff abgeholt.

Nach dieser langen Aufgabe dauerte die eine oder andere Rückholaktion bis zum nächsten Vormittag. Auch deshalb war ein Restday angesetzt worden. Den Tag nutzten wir zum Einkaufen, waschen, kochen und regenerieren. An den Waschmaschinen bildeten sich lange Schlangen und der ganze Motel-Komplex war ein Labyrinth aus trocknender Wäsche.

POOLPARTY

Abends fanden sich die meisten Piloten zu einer spontanen Party am Hotelpool ein. Es wurde gerätselt und gelacht und es dauerte nicht lange, bis die ersten unfreiwillig im Wasser lande-

ten. Die Feier wurde immer ausgelassener und kaum einer blieb trocken; die Anspannung und der Druck einer Weltmeisterschaft fanden ein Ventil.

Task 6 war ein Musterbeispiel für die gute Zusammenarbeit im German-Team: Als einziger Deutscher nahm ich die zweite Startzeit, ich flog also 20 Minuten nach den anderen ab. Mein Pulk war bis circa 15 Kilometer an die ersten herangeflogen. Lukas und Christian waren ganz vorne dabei. Als eine große Abschattung den Weg zur zweiten Wende verstellte, gab es vorne Probleme. Über Funk wurden Corinna und ich informiert und so schalteten wir sofort einen Gang zurück und kämpften gemeinsam weiter. Um 19:30 Uhr, als kein anderer Pilot mehr in der Luft war, landeten wir 28 Kilometer vor dem Ziel, das an diesem Tag keiner erreichte. Die hervorragende Teamarbeit brachte uns die Plätze 5 und 6 in der Tageswertung ein. In der Mannschaftswerbung rückten wir wieder auf Rang 5 mit wenig Rückstand auf einen Treppchenplatz.

TAG DER ENTSCHEIDUNG.

Der nächste Tag sollte der letzte und damit der entscheidende werden. Attila führte immer noch, mittlerweile vor Robert Reisinger und Gerolf. Vormittags sah es noch hervorragend aus. Beim Aufbauen kamen die ersten Cirren und als wir

starteten, waren diese schon so dicht, daß die Sonne kaum mehr zu sehen war und sich die letzten schönen CUMilli auflösten. Es war klar: wir mußten möglichst die erste Startzeit nehmen, um das gute Wetter einzuholen und in den guten Bedingungen schnell fliegen zu können. Ob das heute besser gelingen sollte? Unser Ziel war das 171 Kilometer entfernte Hobbs im Bundesstaat New Mexico. Dort startete vor etwa 15 Jahren der Amerikaner Lany Tudor einige seiner Wettbewerbsflüge. Anscheinend hatte er damals ähnlich gute Thermik wie wir an diesem Tag hatten. Tagessieger war Robert Reisinger, der für die Strecke 2 Stunden 23 Minuten benötigte. Es waren absolute Rennbedingungen. Aber auch wir hielten diesmal recht gut mit. Lukas hatte als 11. mit 21133min. nur 5 Minuten Rückstand auf Robert. Jörg flog heute wie entfesselt. Wir kamen gleich hintereinander mit 2h33min. an. Roland brauchte etwas länger. Corinna, die während der ganzen WM konstant gut geflogen war, lagen • diese Bedingungen nicht so. Allerdings kam sie auch dieses Mal – wie immer – ins Ziel.

Obwohl es uns heute bei dieser Heizerei gelang, nicht zuviel Zeit zu verlieren, konnten wir in der Teamwertung nicht aufholen. Die Konkurrenten aus Österreich und Italien hatten auch nicht gepatzt. Immerhin gelang es uns, unseren fünften Platz gegen den Teamweltmeis-



SCHWENKEL:
Gloves for Champions

sponsored by



BRÄUNIGER

ter 2005 Australien zu verteidigen. Auch an den Stockerplätzen änderte sich nichts mehr. Mannschaftsweltmeister wurde - etwas überraschend aber verdient - die hervorragend fliegenden Briten vor Frankreich und Europameister Österreich. Die Einzelwertung - sollte nochmal spannend werden. Robert hatte den letzten Tag überragend gewonnen und Attila einige Punkte abgenommen. Reichte das? Es reichte nicht für ihn - Attila Bertok ist neuer Weltmeister.

DIE HEIMREISE

Wir sitzen im Flugzeug auf dem Weg nach Deutschland. Zeit, um auf die WM zurückzublicken. Unser Ziel war, hier eine Medaille zu erringen. Mit Platz 5 fliegen wir wieder nach Hause. Trotzdem war die WM in Texas für uns ein Erfolg. Seit langem war eine deutsche Nationalmannschaft nicht mehr so knapp an einer Medaille dran. Der Punkterückstand war sehr klein. Wir haben uns in Texas viel Respekt verschafft und sind an den Spitzenteams dran. Das lässt für die EM 2008 in Greifenburg hoffen. Unser Handikap sind die Renntage - da sind wir nicht schnell genug und daran müssen wir noch arbeiten. Lukas (9.) kam schnell und ohne Patzer täglich ins Ziel. Eine absolute Weltklasseleistung, auf einer WM Platz 9 zu erringen! Das ist der Höhepunkt seiner bisherigen Wettbewerbs-

fliegerei. Corinna flog fehlerfrei und konstant durch den Wettbewerb. Sie wurde mit dem hervorragenden 15. Platz belohnt - Respekt! Alle anderen Piloten hatten in den sieben Durchgängen mindestens einen Patzer, damit war ein persönliches Spitzenergebnis nicht mehr möglich. Doch no risk - no fun! Zum guten Teamergebnis konnte aber jeder von uns beitragen.

Attila Bertok ist ein würdiger Nachfolger von Oleg Bondarchuk, der hier leider nicht teilnehmen konnte. Er hat sich den Titel verdient. Auch die Engländer flogen beeindruckend und nie-

mand neidet ihnen den Titel. Täglich erfolgen sie konstant vordere Platzierungen

„Sind Sie der Arzt?“ fragt die Stewardess und reißt uns aus unseren Gedanken. Eckki, der Teamarzt wird auch beim Rückflug noch gebraucht. Der Chefstewardess unserer Maschine geht es sehr schlecht. Er kümmert sich während des Fluges um sie. Über dem Atlantik wird beschlossen, es kann nicht länger gewartet werden - Zwischenlandung in Irland. Nachdem die Patientin versorgt und das Flugzeug wieder aufgetankt wurde, geht es weiter. Mit einiger Verspätung kommen wir in Deutschland an.

Wir Piloten möchten uns zum Schluss dieses Abenteuers bei allen bedanken, die es möglich machten, dass eine Deutsche Nationalmannschaft bei der Weltmeisterschaft teilnahm: Zuerst beim DHV, unserer Teamchefin Regina Glas, unserem tollen Teamarzt Eckki Schröter (habt ihr euch schon wieder von uns erholt?) und unseren Sponsoren Timezone, Adidas, LTU, Ansmann, Schwenkel, Bräuniger, Rodenstock, UK-Intech, Handirack und Pixxel. Ohne eure Unterstützung wäre es nicht möglich gewesen.

Den Siegern der WM Attila und dem britischen Team gratulieren wir. Ebenso den beeindruckenden Franzosen, Österreichern und unseren italienischen Freunden. Doch wir sind da! Zieht euch bei der EM warm an!



Der Sieger Attila Bertok

DEUTSCHE MEISTERSCHAFT IM GLEITSCHIRMFLIEGEN

Ein Bericht von Olaf Peglow

Am letzten Juliwochenende trafen sich 85 Piloten aus elf Nationen um den Titel des Internationalen Deutschen Meisters zu erfliegen. Nationalmannschaftspilot und Lokalmatador Oliver Rössel (GER) war zum insgesamt vierten Mal nicht zu schlagen und stand am Ende als Sieger fest.

Eigentlich waren wir Ligapiloten vorher noch zu einem zweitägigen Training verabredet, aber leider zeigte uns das Allgäu die feuchtkalte Schulter. Oliver Rössel wies uns daher auf Google 3D Karten in Geheimnisse, Tricks und Kniffe zwischen Kleinem Walsertal, Hahnenkamm und Jöchelspitze ein. Wie immer hielt er sich mit bewährten und detaillierten Insidertipps nicht zurück; er arbeitet als Tandempilot und lernte dort das Fliegen. Wenn ich mir die markanteste Aussage aus dem vielseitigen Vortrag herausgreifen müsste, würde ich folgende wählen: "Bleibt über den Grat". Es gibt wohl wenige Fluggebiete, wo man damit so viel an Sicherheit gewinnt und an Flugzeit einspart.

Meetdirector Hany Buntz, Ligachef Dieter Münchmeyer, die tatkräftige Margit Wohlrab und ich, der sogenannte „Paparazzi“, bezogen ein kleines Wettkampfbüro im Eissportzentrum, das wohl schon viele Großveranstaltungen beherbergt hat.

Die Wettervorhersagen für den ersten Tag waren nicht gut, so sollte es einerseits zuerst recht stabil sein und sich dann eine Föhnlage aufbauen. Richtigerweise entschied man sich für

Canceln unter dem Beifall der rund 75 anwesenden Piloten und so blieben das Geburtstagsständchen für eine koreanische Pilotin beim Briefing und eine Grillparty die einzigen konzertierten Aktionen.

Der Mittwoch brachte dann den heiß ersehnten

Wertung

Int. Herren

1. Oliver Rössel (GER)
2. Andreas „Pepe“ Malecki (GER)
2. Karel Vrbensky (CZE)

Int. Damen

1. Keiko Hiraki (JPN)
2. Ewa Wisnierska (GER)
3. Dorothea Stichimair (GER)

Herren

1. Oliver Rössel
2. Andreas „Pepe“ Malecki
3. Jens Kierdarf

Damen

1. Ewa Wisnierska
2. Dorothea Stichimair
3. Christine Miller

Int. Herren - Gütesiegelklasse

1. Marc Wensauer
2. Samuel Blocher
3. Axel Baudendistel

Int. Damen - Gütesiegelklasse

1. Angela Dachs (GER)
2. Ewa Korneluk-Guzy (GER)
3. Ebeling Bettina (GER)

ersten Task; und was für einen! 102 km wurden ausgeschrieben, die Bärte standen zuverlässig und es gab jede Menge Thermikanzeiger in Form schönster Cumuli. Wir zischten das Illertal rauf und runter: Zur Seealpe, zum Höfats und dann zweimal zwischen den nördlichen und südlichen Bojen Sonnenkopf und Spatengrundkopf hin und her. Jede Menge Quermengen und ein streng zu beachtendes Wildschutzgebiet erforderten die richtige Mischung zwischen geländenahen Flugstil im Kleinen Walsertal und hohem Flugstil auf der Westseite von Nebelhorn und Sonnenköpfen mit ihren Querrippen. Gegen Nachmittag stand die Route dieser sehr clever angesetzten Aufgabe schön in der Sonne und man konnte es richtig laufen lassen. Internationale Toppiloten wie Karel Vrbensky (CZE, MacPara Magus 5) und Ewa Wisnierska-Cieslewicz (GER, SWING Stratus NI) sicherten sich die Tagessiege in weniger als drei Stunden. Vario und „Fotomotivklingel“ lärmten bei mir um die Wette. Durch besondere Fairness zeichneten sich Piloten wie Martin Orlik und andere aus; sie drehten bei Retterabgängen an Ort und Stelle und nahmen die Verbindung mit dem Meetdirector auf, um zu berichten, dass der oder die Piloten unversehrt aufkamen, eine Bergung einleiten oder ggf. sofort zwecks erster Hilfe einlanden zu können. Dankeschön Martin und allen anderen, die sofort zur Stelle waren. Damit kein falscher Eindruck entsteht, weise ich darauf hin, dass die Bedingungen super waren - allerdings kommt es beim stark beschleunigten Flie-

gen in thermischen Bedingungen immer mal zu Klappern und ab und zu eben doch mal zum irreparablen Verhängnis.

Am Donnerstag wurde der Task wegen starken Windes vor dem Start der Speedsection in der Luft abgebrochen und so standen wiederum Biken, Skaten, Joggen, Relaxen und WLAN Aktivitäten auf dem Programm. Die Wettervorhersage ließ nichts Gutes vermuten – sollte etwa Achim Joos in Abwesenheit zum dritten (!) Mal Deutscher Meister werden? Die nächsten Tage sollte das Fernsehen dabei sein, werden wir die benötigten Motive liefern können? Wir hatten Glück, denn in einem Sonnenloch am Nachmittag wurde der erforderliche zweite Task ins Ziel geflogen. Die 35 km lange Soaringaufgabe lag auf der Luvseite des Nebelhorn/Sonnenkopf Massivs und war damit den Bedingungen entsprechend angepasst worden. Bei den Herren

Meister) ab. Bei den Damen setzte sich national Swing Pilotin Ewa Wisnierska durch, die sich nur in der internationalen Wertung der Japanerin Keiko Hiraki geschlagen geben musste. Neben unseren prominenten Leistungsträgern, dem Task Komitee und den Pilotensprechem möchten wir besonders den Gleitschirmfliegern vom Oberstdorfer Club ein Riesenlob auszusprechen. Bis tief in die Nacht haben sie uns jeden Tag hervorragend und mit ansteckender Freundlichkeit umsorgt. Danke, Ihr wart klasse! Neben dem Wetter war das einzige Manko eigentlich nur



sponsored by „TO 04...



DAS HÖCHSTE NEBELHORNBahn OBERSTDORF

flogen die ersten fünf binnen 17 Sekunden ins Ziel. Bei den Damen war es so knapp, dass praktisch nur noch die Taktring und Auswertung der GPS Navis entscheiden konnte, wer zuerst die Ziellinie querte. Pepe Malecki und Keiko Hiraki entschieden den Tag für sich. Nach getaner Arbeit schmeckte es uns bei der Pastaparty gleich doppelt so gut. Als Nachtisch gab es „B-Rockhaus" (ja, die geniale Band von der Bayrischen Landesmeisterschaft!) Die sorgte dafür, dass die Kalorien sofort wieder abgetanzt wurden und das Vereinsheim des FC Oberstdorf 1921 kochte schon vor dem Dunkelwerden über.

Freitag - neuer Tag, neues Glück? Fehlanzeige! The day is canceled. Abends zeigte ich im Sportheim des FC Oberstdorf 1921 Bilder dieser Woche, Robert ein Video der WM in Manilla und Charlie Jöst hatte seine aktuelle Reportage im Gepäck. Auch am Samstag musste die Aufgabe trotz Änderungen und mehrmaliger Verschiebungen abgesagt werden; am Sonntag ließ das Wetter lediglich eine Siegerehrung im Freien zu, ans Fliegen war erneut nicht zu denken. Somit rettete 011y Rössel seinen mikroskopischen Vorsprung von nur drei Punkten über die Ziellinie und sahnte gleich beide Titel (Deutscher Meister und int. Deutscher



der Betreiber des Wohnmobilstellplatzes am Sägewerk, der - anstatt eine Menge zahlender Gäste für die Zukunft zu werben - ohne Kommentar oder Begründung die Ausgabe von Duschmarken an uns eingestellt hat.



Infos auf www.dh.v.de unter Sport/Gleitschirmszene/Wettbewerbe. Wir freuen uns auf Eure Besuche auf und euer Feedback.

Von links: Andreas Malecki, Dorothea Stichmair, Ewa Wisnierska, Oliver Rössel, Christine Miller, Jens Kierdorf

ERFOLG IM WORLD-CUP UND IN DER TÜRKEI

Ein Beitrag von Torsten Siegel

Die deutschen Gleitschirmpiloten befinden sich weiter in guter Form. Nach sechs anspruchsvollen Durchgängen in dem türkischen Fluggebiet Kayseri belegten Ewa Wisnierska und Torsten Siegel die Ränge zwei und sechs. In der Nationenwertung erzielte das Team einen hervorragenden dritten Platz.

Die Türkei haben die deutschen Piloten in guter Erinnerung. 2002 und 2004 flog der Ex-Profi Achim Joos zwei World Cup Siege nach Hause. Beim dritten World Cup in Zentralanatolien reichte es zwar nicht für einen Sieg, dennoch zeigte das kleine Deutsche Team eine beachtliche Leistung. Bei den Damen musste sich Ewa Wisnierska nur der Schweizerin Anja Kroll geschlagen geben, bei den Herren lag Torsten Siegel lange auf einem Podiumsplatz und belegt am Ende Rang sechs und in der Nationenwertung flogen die deutschen Piloten hinter der Schweiz und Slowenien auf Rang drei.

PAUKENSCHLAG IM ZWEITEN DURCHGANG

Im ersten Durchgang sorgten Robert Bemat aus Berlin mit einem dritten Platz und Ewa Wisnierska mit einem Sieg bei den Damen für einen perfekten Start des Deutschen Teams in der Türkei. Doch bereits einen Tag später überboten die Piloten ihre Ergebnisse vom Vortag: Andreas Malecki aus Münster flog seinen ersten Laufsieg nach Hause, Torsten Siegel landete auf Platz vier und Jens Kierdorf aus Mettmann auf Platz sieben. Das herausragende Ergebnis bedeutete auch gleichzeitig die Fühlerung in der Nationenwertung. „Wir waren in der Türkei nur mit sechs Piloten am Start. Das ist, verglichen zu den anderen Nationen, ein sehr kleines Team. Und wenn man dann die „Großen“ schlägt, ist das schon eine phantastische Leistung“, sagte Andreas Malecki, der mit seinem Laufsieg einen entscheidenden Anteil am guten Abschneiden der deutschen Piloten hatte. „Meinen ersten Laufsieg im World Cup habe ich natürlich ausgiebig gefeiert und ich möchte mich bei den vielen Glückwünschen bedanken, die mir in die Türkei geschickt wurden. Für mich war es einer der spannendsten Durchgänge meines Lebens



und nach 70 Kilometern als einziger Pilot das Ziel zu erreichen, ist ein unglaubliches Gefühl.“

Es folgten vier weitere Durchgänge, bei denen das Deutsche Team weiter kräftig punktete.

GESAMTSIEG WEITER IM VISIER

Genau wie Siegel wiederholte Ewa Wisnierska aus München/Hattenhofen ihr Ergebnis vom letzten World Cup und wurde in der Türkei zweite. „In der Türkei sind mir zwei Laufsiege bei den Damen gelungen und trotz der teilweise schwierigen Verhältnisse mit Überentwicklungen und starkem Wind hatte ich viel Spaß am Fliegen“, sagte Wisnierska, die als einzige deutsche Piloten in die Türkei gereist war. „Neben den sportlichen Eindrücken waren es



Die Sieger v. l.: Aljaz Italie (2), Urban Valiz (1), Stefan Wyss (3)



Die Siegerinnen v. l.: Ewa Wisnierska (2), Anja Kroll (1), Klandia Bulakow (3)



auch die Menschen, die mir mit ihrer freundlichen und liebenswürdigen Art in Erinnerung bleiben. Und da mir auch die Landschaft sehr gefallen hat, wird das sicher nicht mein letzter Aufenthalt in der Türkei gewesen sein. Ich werde sicher irgendwann einmal wieder kommen“, sagte Wisnierska.

FINALE IN ARGENTINIEN

Das Finale der World Cup Tour 2007 findet vom 14. bis 20. Oktober in der argentinischen Stadt Tucuman statt. Mit Andreas Malecki, Torsten Siegel und Ewa Wisnierska kämpfen dort gleich drei Piloten um Top-Ergebnisse in der Gesamtwertung. Mehr Infos auf www.dhv.de unter Gleitschirmszene.



Die sicherste Errungenschaft zur Unfallverhütung seit der Anti-Baby-Pille



Die DHV-Unfallstatistik zeigt: Einklapper sind die Unfallursache Nummer 1.
Das AFS-System reduziert vollautomatisch Einklapper auf ein absolutes Minimum.

Das AFS-System gibt es nur bei U-Turn-Gleitschirmen.

Eine weitere Innovation von

wuo.u-turn.do

mon/. u-tu rn .de



German Flatlands Drachen:

RUCHISVOLLE BEDINGUNGEN IM »UTEN IGER«

Ein Beitrag von Dieter Münchmeyer

Wie jedes Jahr trafen sich vom 30.07 bis 03.08. die Drachensegler in Altes Lager, um die Landesmeisterschaften Nord und Ost bei den German Flatlands auszufliegen. Es hat sich rumgesprochen, dass dieser einzige größere Wettbewerb für Hängegleiter in Deutschland mit Schleppstart immer ein besonderes Ereignis ist. So kommen auch einige Piloten aus anderen Bundesländern und aus dem Ausland immer wieder gerne nach Altes Lager. Außerdem fliegen hier die flexiblen Drachen, vereinzelt sogar noch mit Turm, und die hochmodernen Starrflügler mit Handicapfaktoren in einer gemeinsamen Wertung.

Das Wetter sah am ersten Wettkampftag zunächst gar nicht gut aus. Der Segelfluggewitterbericht Berlin hatte wörtlich empfohlen, Segelflugzeuge fest am Boden zu vertäuen, so stark war der Wind. Am zweiten Tag war die Thermik immer noch stark verblasen, aber es war sicher startbar, also versuchten wir, was der Tag hergab. Rob van Rijnbach auf AtosV schaffte zwar 46 km, bekam dafür aber kaum Punkte.

Dann kam der erste entscheidende Tag. Ein etwa quadratischer Kurs führte über die Wendepunkte Elster, Coswig und Niemeck zurück nach Altes Lager. Nur Bernd Schumann auf Guggemoos ESC schaffte die 100 km in 4 Stunden. Bernd Otterpol kämpfte mit seinem Aeros Combat noch über eine Stunde länger, bis ihn 5 km vor dem Ziel die Thermik verließ. Der Verlierer mit dem größten Lerneffekt des Tages war jedoch Neithard Müller, bei dem sich die Regel mit den zylindrischen Sektoren noch nicht rumgesprochen hatte. Er war im großen Bogen außen um die Wendepunkte herumgeflogen, ohne die Sektoren zu treffen.

Donnerstag wieder ein Tag Pause wegen Herannahen einer Front, aber die Flachlandpiloten sind sportlich und beschließen, den Wett-

kampf auf jeden Fall um einen Tag zu verlängern, tetc, obwohl für Freitag wieder besseres Wetter erwar-

tet wird und wir doch schon zwei gültige Tasks und damit eine gültige Meisterschaft haben. Diesen Freitag gibt es den „Altes Lager Klassiker“: Zielflug Cottbus, 93 km. Fünf Piloten erreichen das Ziel. Bei dem starken Rückenwind haben die Starren Probleme, so viel schneller zu sein als die Flexis, wie sie wegen des Handicaps sein müssten. Rob ist mit 1:32 Stunden der schnellste, aber Detlev (Yeti) Meier auf Aeros Combat hat in den Punkten die Nase vorn, obwohl er 27 Minuten länger braucht.

Im angehängten vierten Task fliegen wir ein 70 km Dreieck, in dem sich der sehr beständig fliegende Bernd Otterpol den Tagessieg und damit den Gesamtsieg der German Flatlands holt.

Ein Wettbewerb mit Schleppstart erfordert eine große Anzahl von Helfern. Bei diesen hat sich der Verein wieder mit einem großen Schwein vom Spieß bedankt, das natürlich auch den Piloten schmeckte. Beim Bier wurde eifrig diskutiert: Über Handicapfaktoren und über die Notwendigkeit von Rädern oder Kufen obwohl der Startwagen doch Räder hat. Aber außer Diskussion stand 2008 wieder eine German Flatlands zu machen und in einigen Jahren vielleicht sogar die Weltmeisterschaft.

Wertung

Norddeutsche Meisterschaft

1. Bernd Otterpol
2. Detlef Meier
3. Helmut Wilms

Ostdeutsche Meisterschaft

1. Konrad Lüden
2. Michael Hei*
3. Neithard Müller

German Flatlands

1. Bernd Otterpol
2. Detlef Meier
3. Kurt Schumann

Erweitere DEINE n Horizont..

Top-Konditionen für 'Umschüler von Gleitschirm auf Drachen oder Drachen auf Gleitschirm.

Flugschule Hochries • Telefon 08032 8971 • www.flugschule-hochries.de

German Flatlands Gleitschirm:

AIV " "

FAMILIÄRES FLAIR

Ein Beitrag von Bettina Ebeling

Die German Flatlands Gleitschirm 2007 im Alten Lager bei Jüterbog waren mit Helfern noch besser bestückt als die Premiere im vergangenen Jahr. Sechs Winden auf drei Schleppstrecken, mit kompletten Teams bestückt von den Vereinen aus Berlin, Kraichtal, Torgau/Beilrode, Hamburg, Leipzig und Jena, brachten die knapp 50 Piloten der Landesmeisterschaften Nord und Ost sowie des German Cups zuverlässig und flott in die Luft, inklusive der erforderlichen Wiederstarts. An den drei Wettkampftagen wurden pro Startstelle durchschnittlich 80 Schlepps gemacht, rund 240 insgesamt zur Freude des gastgebenden Drachen-



fliegerclubs Berlin (DCB) und der Mitorganisatoren: Die Idee eines von mehreren Vereinen gemeinsam getragenen Wettbewerbs an der Winde funktioniert – auch und vor allem Dank der Einsatzbereitschaft aller Freiwilligen, die Freizeit und Urlaubstage beim Helfen verbracht haben. Stellvertretend für alle sei hier die Müritz-Fliegerin Dagmar Wilisch genannt, die auch in diesem Jahr als Koordinatorin und Startleiterin den Schleppbetrieb bestens im Griff hatte.

Das Wetter spielte leider nicht ganz so gut mit wie bei der Premiere 2006, aber immerhin ermöglichte es zwei gültige Tasks mit 84 bzw. 74 km Distanz, ausbaldowert von den Pilotensprechern Dieter „Punktemax“ Münchmeyer, Hagen Walter und German Cupler Mark Tobias. Der Thermik-Ofen Altes Lager zeigte erneut sein überragendes Potenzial und die Grillabende am „Flieger-Bunker“ machten das vielgelobte familiäre Flair der Flatlands komplett.

1. Task: Ausgeschrieben ist ein Zielflug nach Ferchland/Elbfähre über die Wende Niemegek Wasserturm. Kräftiger Ostwind lässt die Start- wie auch die Flugbedingungen recht anspruchs-

voll werden, vier Piloten erreichen das Goal. Tagessieger ist Ralf Kopp, gefolgt von Willi Stadter, Hans Bausenwein und Herbert Porst. Furore macht an diesem Tag Local Robert Kosi, der auf einem reinen 1er Gerät (Mojo) mit seiner Geländekenntnis den hochleisterbewährten Cracks zeigte, wo der Frosch die Locken hat – er fliegt an diesem Tag auf Rang 5.

2. Task: Zielflug nach Barby, ebenfalls eine Elbfähre. Bei etwas schwächerem Wind „heizt“ der Ex-Militärflugplatz noch um einiges besser als tags zuvor, die Wettkämpfer kommen schneller hoch und weg. Allerdings setzt sich in der Höhe der Nordwind durch und erschwert das Vor-



wärtskommen. Robert Bernat segelt nach 2:48 Std. Flugzeit ins Goal und anschließend wieder gemütlich zurück über die Elbe zu Christoph, der bereits mit dem Rückholerbus wartet. Nach ihm schafft es nur noch Dieter Lische von den Kraichtalern ins Ziel. Den am Platz gebliebenen oder früh zurückgeholten Teilnehmern verkürzt ein Kamerateam des rbb den Nachmittag: Groundhandling, Interviews, Windenstarts und ein fast echter „Zieleinlauf“ werden für eine halbstündige Vorabend-Livesendung aufgenommen – beste Werbung für den Sport zur besten Sendezeit.

3. Task: In ganz Deutschland regnet und gewittert es, nur der Nordosten und damit der Großraum Fläming-Berlin-Jüterbog bleibt ein blaues Areal der Glückseligen. Alle haben gestern Abend fein aufgegessen, und siehe da: Die Sonne scheint – vorerst zumindest. Als Ziel wird Lindau ausgesteckt, 60 km in westlicher Richtung, da erneut der Ostwind ein Wörtchen mitreden soll, und alle hoffen, den Task noch glücklich nach Hause zu kriegen. Petrus wäre nun wohl endgültig zum DCB-Ehrenmitglied

ernannt worden, hätte er nicht den Zielraum und den Weg dahin mit munter blubbernden Überentwicklungen garniert. Von den Safety-Piloten über Funk kommen keine guten Nachrichten, und auch um Altes Lager herum beginnt es zu quellen. Sicherheit geht vor – um 15.05 Uhr sagt Meet-Director Willi Kuck auf allen Funkfrequenzen den Task ab. Der Freitag bietet keine Flugbedingungen mehr, so bleibt es bei zwei gültigen Tasks.

„Das Wetter ist so wie's ist, manchmal verarscht uns das eben“, meint Willi in seiner gemütlichen Art. Christoph Buddee, 1. Vorsitzender des DCB freut sich besonders darüber,



dass der Wettbewerb unfallfrei und überhaupt ohne jegliche kritische Situation über die Bühne gegangen ist. „Ich bin sehr glücklich über die große Teilnehmerzahl – sie zeigt, dass die Gleitschirmleger im Flachland zu Wettbewerbspiloten werden und dass sie gern zu uns kommen.“ **.0**

Wertung

Landesmeisterschaft Nord

1. Ralf Kopp (UP Targa)
2. Claus Vischer (Gin Rebell)
3. Axel Finke (Ozone Vok.an)

Landesmeisterschaft Ost

1. Viktor Milzin (Gin Zoom)
2. Georg Weber (Advance Sigma)
3. Hagen Walter (ihone ACBC)

Overall

1. Ralf Kopp
2. Willi Stadter (Kraichtaler/Ozone Manna)
3. Hans Bausenwein (Advance Omega)

Damen

1. Katrin Tick (Nova Marnboo1)
2. Gaby Urban (Skywalk Cayenne)
3. Snezana Kocijancik (Ozone Addict)

RÜCKBLICK DEUTSCHE GLEITSCHIRI

007

Ein Beitrag von Olaf Peglow

In einer von wechselhaftem Wetter geprägten Saison liegen inklusive Training sechszwanzig Termine mit knappen 900 km Rennen an 12 fliegbaren Tagen hinter uns. Begonnen hat die Ligasaison für uns gleich mit einem Paukenschlag: Nach einer Phase nachlassender Erfolgsmeldungen deutscher Toppiloten bei internationalen Events trennte sich der DHV nach dreizehn Jahren erfolgreicher Arbeit von Teamchef Stefan Mast. Im Namen der Ligapiloten spreche ich ihm unseren Dank für seine Leistung aus und wir wünschen ihm mit seinem Sportmanagement alles Gute. Kommissarisch übernahm zunächst der als Meedirector erfahrene DHV Technikfachmann und ehemaliger Nationalmannschaftspilot Harry Buntz diesen Posten um dann von Dr. Dieter Münchmeyer abgelöst zu werden.

Das Ligatraining - Vor drei Wettkampfterminen stand ein zweitägiges Ligatraining auf dem Stundenplan. Wir waren kaum zusammen in der Luft, aber Olaf Rössel bereitete uns sehr gut auf die Wettkämpfe vor. Speziell vor der Deutschen Meisterschaft in Oberstdorf war die Detailfülle seiner Ausführungen kaum zu überbieten, hier kennt er jeden Stein. Alles in allem sind die Trainings ein einzigartiges hochwertiges Angebot.

Die Wasserträger - Natürlich kommt auch eine Gleitschirmliga nicht ohne ein paar Leute aus, die bereit sind, erhebliche zusätzliche Leistungen zu erbringen. In diesem Zusammenhang möchte ich neben den drei Ligachefs den Ligaausschuss, die Gastgebervereine und Andreas Rieck hervorheben. Einige der Mitglieder des Ligaausschusses (Ewa Wisnierska, Ulrich Prinz, Uffich Probst, Michael Hartmann, Torsten Siegel, Jean-Pierre Philippe und Oliver Rössel) hatten nach dem Ausfall von Stefan Mast viele zusätzliche Entscheidungen zu fällen. Aber sie hatten auch neue Kompetenzen und Möglichkeiten, von denen verantwortungsbewusst Gebrauch gemacht wurde. Zwar wurde ihre Arbeit kontrovers und leider nicht immer qualifiziert diskutiert, aber voran gebracht haben sie z.B. die Umsetzung des sicherheitsorientierten

„Gütesiegelstandards“ bei Gurtzeugen in der Serienklassenwertung und Veränderungen im Rankingsystem, das mehr Piloten eine Teilnahme an PWCs ermöglichen soll und für eine gerechtere Rangliste sorgen wird. Die Gastgeber in den vier Wettkampfgeländen machten mit unzähligen Arbeitsstunden diese Veranstaltungen und das Rahmenprogramm überhaupt erst möglich. Andreas Rieck ist Fachmann für technische Belange und kümmert sich um die essentiell wichtige Aufgabe der Pflege der Kaderrangliste.

Dankeschön, dass ihr mit eurer Arbeit die Liga so gut und verlässlich unterstützt.

Das Drumherum - Je nach Wettersglück wird ja nur an 40% bis 70% der Tage geflogen, da kommt dem Wettkampfumfeld besondere Bedeutung zu. Hier sind es drei Sparten, die besondere Beachtung finden. Zum ersten der organisatorische Teil; es sollte eigentlich zum Standard gehören, dass die meist campenden Wettkämpfer eine

Minimalausstattung in Form von WCs, Duschen und ein Stromkabel vorfinden, im allerbesten Fall sogar ein WLAN Netz in der Nähe. Hier schlummert leider noch sehr viel Verbesserungspotential. Für das Wettkampfgeschehen sprechen organisierte Briefings, in der Regel gut organisierte Bergfahrten und Rückholungen und überdies gibt es wahrscheinlich kaum eine intensivere Möglichkeit, ein Gelände kennenzulernen.

Das Rahmenprogramm - Durch die Bank haben sich unsere Gastgeber und Liga-Organisatoren im Rahmen ihrer Möglichkeiten Mühe gegeben, für uns ein ansprechendes Umfeld auf die Beine zu stellen.

Der wichtigste Punkt ist sicherlich das Miteinander. Bei aller Hersteller- und Sponsorenverbundenheit ist es in unserem Sport normal, dass in ständig wechselnden Zusammensetzungen die Freizeit miteinander verbracht wird. Freundschaften entstehen. Man hilft sich selbst kurzfristig vor dem Start noch und sogar bei Routenbesprechungen stecken nicht selten Piloten verschiedener Teams die Köpfe zusammen. Oder

nehmen wir das Barbecue Pro-Team. Was als „lustige Schnapsidee“ bei der Organisation einer Grillfete nach einem Task der BaWü 2006 entstand, ist mittlerweile ein eingeschworener Haufen der „grillenden Zunft“ geworden, mit eigenen Shirts, Schirmlogos, Forum und einem Sponsor (Kontest.eu). Praktisch jeden Tag finden sich Gruppen von Ligapiloten in den Wagenburgen zusammen, zum Grillen, Feiern, Diskutieren, Basteln, Modellfliegen, Radeln, Skaten, für gemeinsame Ausflüge und etliches mehr. Für viele der Teilnehmer sind die anderen Teilnehmer einer der beiden Gründe Liga zu fliegen. Ist das nicht ein großes Kompliment?

Das Sportliche - Hier finden sich riesige Unterschiede in den Ansprüchen. Neulinge, alte Hasen, Serieradasseschirme, Orchideen, Männlein, Weiblein, Nationalmannschaftsanwärter und Klassenerhaltskämpfer stehen gemeinsam am Start. Natürlich sind es Tasks wie die 58 und 95 km rund ums Nebelhorn, die beiden Trainingsrennen in Greifenburg, oder das längste Ligarennen aller Zeiten, 139 km rund um die Kreuzeckgruppe und vorbei am Alpenhauptkamm, die das Herz jedes Piloten bis zum Hals schlagen lassen.

Dieses Jahr war wettermäßig und sportlich sicherlich nicht das ergiebigste und es war aufgrund der personellen Veränderungen und einiger sportfachlicher Querelen auch nicht einfach. Aber für die meisten dürfte die Bilanz deutlich positiv ausfallen und ich hoffe, dass wir die nächste Saison gemeinsam mit unserem neuen Ligachef Dieter auf unserer Herbsttagung richtungweisend beginnen und es im nächsten Jahr wieder ordentlich krachen lassen können. -0

Wwertung

Gleitschirmliga 2007 Offene Klasse Wertung

1. Oliver Rössel	Targa Proto
2. Andreas Malecki	Gin Gliders Reomerang 9
3. Torsten Siegel	UpTarga Proto
1. Dame Ewa Wisnierska	Swing Stratus Proto

Gleitschirmliga 2007 Gütesiegel Wertung

1. Joachim Tom	Advance Omega 7
2. Hagen Mühlich	Skywalk Poison 2
3. Rainer Braun	Skywalk Polson 2
1. Dame: Ewa Korneluk-Guzy	Gradient Aspera

SENIOREN EUROPACUP

ANGGLIDING WORLD MASTERS 2007 IN ALTAUSSEE IN Ö.

CH

Ein Beitrag von Reiner Müller

Nach dem Europacup der Senioren 2006 wurde das Organisationskomitee verjüngt. Der Österreicher Volker Kastenhuber übernahm es, die nächste Auflage dieser Traditionsveranstaltung zu organisieren, als Ersatzmann und Vertreter wurde ich gewählt (eine Vorsichtsmaßnahme, bei „alten Leuten“ weiß man ja nie...). Als Austragungsort war Kössen vorgesehen. Aus organisatorischen Gründen wurde vom örtlichen Veranstalter der Wettbewerb im Juni abgesagt. Volker stand mit leeren Händen da. Mit dem Loser/Altaussee gelang ihm dabei ein besonderer Glücksgriff. Der Rampenstartplatz mit großer Aufbaufläche am Loser war für die während des Wettkampfes vorherrschenden südlichen Winde bestens geeignet. Wie auf Bestellung setzte sich am Sonntag zum offiziellen Training der Südwind durch und die meisten der angereisten alten Knaben ab 50, Damen ab 45 Jahre (reifere Damen fehlten diesmal leider) starteten mit einem traumhaften Trainingsflug in den Wettbewerb.

Der erste Wertungsdurchgang am Montag führte als Race über 56 km und zwei Wendepunkte in das Ennstal. Tagessieger wurde bei den Starren Helmut Wilms aus Hamburg, bei den Flexis Lokalmatador Johann Sulzbacher. Der toppte sogar die Zeit der Starren. Johann Sulzbacher und Helmut Wilms waren die Ausnahmepiloten des Wettbewerbes und holten fast alle Tagessiege. Im zweiten Durchgang über 67 km hatte Helmut Niedermann bei den Starrflüglern schon fast die Hand am Tagessieg, als ihn ein Lee kurz vor dem Erreichen des letzten Wendepunktes soweit vom Himmel holte, dass er nicht mehr in den Radius einfliegen konnte. Dieses Kunststück, sich im Lee auf 385 in dem Wendepunkt zu nähern, schaffte Helmut Wilms, der damit das Tor für den Gesamtsieg ganz weit aufstieß. Bei den Flexis passierte an diesem Tag nicht allzu viel, nach der Talquerung versagte die nächste Thermiktankstelle ihren Dienst und nach ewiger Kurberei in Gipfelhöhe gaben die meisten entnervt auf und flogen zum Landeplatz. Tagessieger wurde der ungarische Pilot Sandor Gergely, der noch einige Kilometer weiter kam. Am Mittwoch irrten sich die Wetterfrösche und die Wettkampfleitung, man musste bei gutem Flugwetter den Task streichen, weil der



Rückenwind am Loser keine Starts zuließ. Der dritte Task ging vom Startplatz Loser über Altaussee am Grundlsee entlang zur Kirche in Gössel als Wendepunkt danach zum Sandling wieder Gössel und dann zum Landeplatz. Johann Sulzbacher und

Helmut Wilms bauten als Tagesschnellste ihren Vorsprung weiter aus.

Am Freitag wurde nur eine kleine Aufgabe als Rare über 22 km ausgeschrieben.

Die thermischen Verhältnisse machten jedoch aus dieser kleinen Aufgabe eine selektive und komplizierte, die nicht von allen Piloten erfüllt werden konnte. Tagessieger wurden Helmut Niedermann und Johann Sulzbacher.

Ein wunderschöner Wettbewerb war damit abgeschlossen. Es gab folgendes Endergebnis:

Wertung

Klasse FAI 1

1. Johann Sulzbacher	Österreich	1414
2. Anton Greussing	Österreich	924
3. Sandor Gergely	Ungarn	891

Bester deutscher Pilot wurde Thomas Schreck auf dem 4. Platz, gefolgt von dem Vorjahressieger Giuseppe Santero Italien.

Wertung

Klasse FAI 5

1. Helmut Wilms	Deutschland	2654
2. Helmut Niederman	Deutschland	1927
3. Ulrich Müller	Deutschland	1765

Die beiden Helmut's boten einen großen Kampf an der Spitze, manchmal entscheiden eben 15 m über Sieg oder 2. Platz. Ich glaube im Namen aller Teilnehmer zu sprechen, wenn ich Volker Kastenhuber und seinem Team nochmals für die professionelle und umsichtige Arbeit danke. Die gestellten Aufgaben waren dem Wettergeschehen angepasst. Dieser Wettbewerb hätte eine größere Anzahl an Piloten verdient. Es muss mehr Werbung betrieben werden, um diesen schönen Wettbewerb am Leben zu halten. Es gibt auch bei vielen älteren Piloten noch Interesse an diesem Wettbewerb. Sie möchten ihre während vieler Jahre gewachsenen Freundschaften pflegen, ein paar Genussflüge machen und in der Gemeinschaft Spaß haben. Leider wurde der Wettbewerb von einem tödlichen Unfall überschattet. Beim offiziellen Training am 15.7. verunglückte unser Fliegerfreund Achim Bischoff beim Start am Loser. Er streifte bei eigentlich idealen Bedingungen mit dem Trapez die Latschenkiefern unterhalb der Startrampe, kam zwar noch frei, konnte jedoch seinen Hängegleiter nicht stabilisieren und schlug in der Folge auf die vorgelagerten Felsen auf. Die sofort herbei gerufene Bergwacht konnte nur noch seinen Tod feststellen. Wir gedachten unseres verunglückten Sportfreundes in einer Gedenkminute in der abendlichen Besprechung. Volker Kastenhuber erklärte sich bereit, mit seinem Team auch im nächsten Jahr wieder die World Masters durchzuführen.

UMTOR- "IC) | MIES CHALLENGE 2007

Ein Bericht von Vipasana Roy und Denis Maier

Seit jeher ist die DHV Junior- und Ladies Challenge die Nachwuchs-Förder-schmiede schlechthin und ideale Plattform, um junge Piloten individuell an ein höheres Niveau heranzuführen und Talente zu sichten. Viele deutsche Szenegrößen fanden hier einst ihren Einstieg zu beachtlichen Karrieren im Gleitschirmsport. Weltklassepiloten, die nun an selber Stelle ihr Wissen und Können weitervermitteln, um den Kreis eines vorbildhaften Erfolgsrezeptes zu schließen.

Mitte August war es wieder so weit. Insgesamt 63 Teilnehmer, darunter 25 Ladies, fanden sich

kampf diskutiert wurde und einige Erfahrungen ausgetauscht und besprochen wurden.

Ein zweifelhafter und undankbarer Mittwoch entwickelte sich zwar besser als erwartet, brachten den flughungrigen Teilnehmern jedoch zunächst nur praxisnahes. Achim und 011y gaben ihr know-how über Wettkampf- und Flugtaktik zum Besten.

Am Abend fand dann das Challenge-Nightlife einen offiziellen Höhepunkt unter dem Swingenden Zelt des Sponsors, wobei die Schlechtwetter Aussichten für den Folgetage bei reichlich Freibier und Grillfeuer gnadenlos ausge-

bewölktung entschied man sich für einen inoffiziellen Speednm, in dem die Piloten in 10er Gruppen je nach Schirmkategorie gegeneinander fliegen sollten. Dann schließlich und endlich der Samstag mit dem ersten und einzigen Task der diesjährigen Challenge über 57,8 km. Gleich zu Beginn konnte sich Swing Junior-Pilot Jan-Philip Rebhan gegen die anderen durchsetzen und flog mit einer Flugzeit von 2:31:30 souverän als Erster ins Ziel, dicht gefolgt von David Maier, Anton Kögel wurde Dritter. „Mein Ziel war es, mich auf jeden Fall für die Liga im nächsten Jahr zu qualifizieren, ich hätte jedoch nie



zur diesjährigen Junior- und Ladies Challenge in Greifenburg ein. Nach dem ersten Briefing am Montag war jedoch schnell klar, dass es erst einmal noch zu keinem Task kommen sollte, da es das Wetter wie die Jahre zuvor, nicht besonders gut mit den Wettkämpfern meinte.

„Mich hat es gefreut, dass trotz der wenigen Flugtage so viele Teilnehmer mit guter Stimmung bei der Challenge waren und auch bis zuletzt sehr motiviert blieben“, so Wettbewerbsleiter Achim Joos.

Dennoch hat das Betreuersteam das Beste aus der Situation gemacht und den Teilnehmern anderweitig viel mitgeben können.

Angefangen mit einer sehr informativen Geländeeinweisung, gespickt mit nützlichen Tipps und Tricks von 011y, Achim und Ewa. Und außerdem natürlich eine GPS Einweisung für jeden einzelnen GPS-Typ und alle Piloten und Pilotinnen ohne dergleichen Erfahrungen.

Der Dienstag brachte weiter nur die Möglichkeit einiger Abgleiter mit sich, woraufhin sich die Teilnehmer von Burkhard Martens exklusiv in Sachen Thermik- und Strecken fliegen auf die Sprünge helfen ließen. Abends folgte dann noch ein Treffen mit Ewa Wisnierska, for girls only, in dem über Frauen im Gleitschirmsport und Wett-



nutzt wurden. Dass der Donnerstag dann aufgrund von Dauerregen tatsächlich total ins Wasser fiel, war dem ein oder anderen (Party-)Teilnehmer an diesem Morgen wohl auch ganz recht.

Daniel Hierling erklärte debitiert, wie man sich für verschiedene Wettbewerbe qualifiziert und auf welchen Wettbewerbsplattformen es am Anfang Sinn macht, an den Start zu gehen.

Dann am Freitag endlich wieder Sonne und zunächst gute Aussichten auf einen Task. Aufgrund der Inversion und zunehmender Schicht-

gedacht, dass ich die Challenge gewinne.“, so der Sieger Jan-Philip. Bei den Ladies konnte sich Angela Dachs an der Spitze halten, gefolgt von Vera Salomon und Nina Brümmer. Best Lady - Angela: „Meine Zielsetzung war, wieder etwas dazu zu lernen, Spaß zu haben und mich wieder für die Liga zu qualifizieren“.

Abends folgte die Siegerehrung mit allem was dazu gehört. An dieser Stelle geht ein riesen Dankeschön an die großzügigen Sponsoren Swing, Gradient, Burkhard Martens (Thermikwolke) und Familie Lausch: Peter, Doris und Freundin Sandra – die Autoren bedanken sich im Namen aller Teilnehmer herzlichst für die Unterstützung und euer rühriges Engagement um die Weiterführung von „Normans way“.

Besonderen Dank an das fabelhafte Betreuer-Team 011y, Ewa, Daniel und Andreas, unter der erstmaligen Leitung von Big Bird Achim Joos, der in die großen Fußstapfen von Stefan Mast getreten ist und seine Aufgabe sehr gut meisterte.

sponsored by





GERMAN CUP 2007

Der German Cup 2007 ging mit zwei fliegbaren Tagen im Rahmen des Ozone Freeride Camps vom 17. bis zum 19.8. an der Gerlitzen / Ossiacher See erfolgreich zu Ende. Die German Cup Sieger erhielten wertvolle Preise, wie z.B. einen Ozone Ultrafite Gleitschirm, sowie ein Supair Altiranclio Gurtzeug. 1. Platz: Burkhard Martens, 2. Platz: Thomas Stöwe, 3. Platz: Michael Paul, Beste Dame: Nina Brummer. Weitere Infos und Ergebnisse unter: www.dhv.de/typo1Gerrnan_Cup.372.0.html. Ein ausführlicher Bericht über den GermanCup 2007 erscheint im nächsten Info.

sponsoreci by

NVA

siemimik 4:11fflig)

C.Zzzne

NASSERM In's r.ter-



RHÖN OPEN

Die 10. Auflage der Rhön Open konnte aufgrund der Gewitterneigung nur in der Disziplin Geschicklichkeit ausgetragen werden. Der Streckenwettbewerb fiel leider aus. Robin Plümaer, Wangen/Sauerland, Mitglied des Juniorracingteams wasserkuppe.com, setzte sich gegen das hochkarätige Teilnehmerfeld mit den schönsten stehenden Heuballenlandungen durch. Überglücklich betonte der erst 17 jährige Schüler und Summit 3 Pilot, dass er noch viele Titel in den kommenden Jahren holen möchte. Das Teilnehmerfeld glich einem Remake der Hessischen Meisterschaften in Greifenburg. Der XC Wettkampf ist von nun an dezentral. Die weitesten Streckenflüge aus der Rhön gewinnen. Siegerehrung wird auf der Weihnachtsfeier im Dezember sein. Auch die Piloten der hessischen Nachbarclubs sind eingeladen, die weiteste Strecke aus der Rhön zu fliegen. Viel Erfolg!

Andreas Schubert

Aktuelle Wettbewerbstermine auf www.dhv.de unter Sport

Herausgeber: Deutscher Hängegleiterverband e.V. (DHV) im DAeC, Fachverband der Drachenflieger und Gleitsegler in der Bundesrepublik Deutschland Postfach 88, 83701 Grund 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-phon: 08022/9675-55, E-Mail: sport@dhv.de Jugend: www.dhv-jugend.de Betrieb/Gelände: 08022/9675-10, E-Mail: gelaende@dhv.de DHV-Shop: 08022/9675-0, E-Mail: shop@dhv.de Technik: 08022/9675-40, E-Mail: technik@dhv.de Öffentlichkeitsarbeit 08022/9675-62, E-Mail: pr@dhv.de Sicherheit 08022/9675-32 E-Mail: sicherheit@dhv.de.

Redaktion: Klaus Tänzler (verantwortlich), Sepp Gschwendtner, Benedikt Liebermeister, Gestaltung und Anzeigen: Renate Miller (renate@miller-grafik.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 Jöst - 1. Vorsitzender, Vereinsregister-Nummer: AG München, Vereinsregister 9767, Umsatzsteueridentifikationsnummer: DE 131 206 095

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

Auflage: 33.700 Titel: Andreas Busslinger



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: Wit versichern Ihr Flugrisiko mit. Außerdem profitieren DHV-Mitglieder von Sonderkonditionen und individuellen Gestaltungsmöglichkeiten des Versicherungsschutzes.

Infos unter Gerling Vertrieb Deutschland GmbH, Mitgliederberatung der Flugsportverbände, Thomas Ingerl, thomas.ingerl@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

G GERLING

Wir unternehmen Sicherheit.

Das DHV-Versicherungsprogramm

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

Stand: 1.12.2005, Versicherer: Gerling Köln

Halterhaftpflicht

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



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

Umfang: Halterschaft für alle Hängegleiter und Gleitsegel des Mitglieds inkl. deren Benutzung durch berechnigte Dritte und inkl. zugelassenem Schleppbetrieb. Keine Gerätezeichnung. 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 SO

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 Mitgliedsvereins im Versicherungsjahr.

Boden-Unfall für Startleiter

Deckungssumme:

€ bei Tod

5.000,- € bei Invalidität.

Umfang: Tätigkeit als vom Mitgliedsverein beauftragter Startleiter.

€ Kombinierte Halter-Haftpflicht und Passagier-Haftpflicht (GK)

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

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.

Flug-Unfall Tod und Invalidität

Deckungssumme: 2.500,- € bei Tod, 5.000,- € bei Invalidität.
Umfang: Verdreifachung möglich. Mitversichert: 24-Stunden-Risiko gemäß AUB inkl. anderer Sportarten, Straßenverkehr, Arbeitsplatz.

Jahresprämie inkl. Vers.-Steuer
26,10 €

Zusätzlich mit 3,00 € Krankenhaus-Tagegeld und 3,00 € Genesungsgeld je Krankenhaustag. Vervielfachung zusammen mit Unfalldeckungssumme.

Jahresprämie inkl. Vers.-Steuer
37,50 €

Flug-Unfall nur Invalidität

Deckungssumme: 5.000,- €
Umfang: Verdreifachung
Mitversichert: 24-Stunden-Risiko gemäß AUB inkl. anderen Sportarten, Straßenverkehr, Arbeitsplatz.

Jahresprämie inkl. Vers.-Steuer
7,40 €

Zusätzlich mit 3,00 € Krankenhaus-Tagegeld und 3,00 € Genesungsgeld je Krankenhaustag. Vervielfachung zusammen mit Unfalldeckungssumme.

Jahresprämie inkl. Vers.-Steuer
18,60 €

€ 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. Vors.-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

ffla Gelände-Haftpflicht
Deckungssumme: 1.000.000,- € pauschal für Personen- und Sachschäden.
Umfang: Halter von Hängegleiter- und Gleitsegelgeräten,

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, 5000,- € bei Invalidität.
Umfang: Verzehntachung möglich

Jahresprämie inkl. Vers.-Steuer
15,00 €

Schleppwinden-Haftpflicht
Zusatzdeckung inkl. Personenschäden im geschleppten Luftfahrzeug.

Jahresprämie inkl. Vers.-Steuer
Deckungssumme: 500.000,- €
34: €
Deckungssumme: 1.900.000,- €

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.

Leicht = beweglich = frei = Fliegen pur!

5C+ dr,ii 90e*-
forejri-

5striptvii ==

na-fürlicki PttV

Nic.111- für ";yii Wc,pliff

oviciffli für dich rvüic-ki

für ve..41 üils!

Erlebe das Abenteuer

Foto: Uli Wiesmeier, Achim Joos, Fliegen statt Herzen!

OZONE



GIN



NEU



A-1-1-irando XF' 134%

09 NEU



Aeplvrve,

AHirma°



Escape



X-Alps

zulu Explorer



AERO SPORT

Sfr.2c P-53094 13raelremburg, re4 4-219(0)8034-1034 fax e'1:9(ef30 e - 3S4
o⁹aeresporf.cle. yvvvvv.aeroerridc,